

Remissvar RTI MalmöLundregionen



Region Skåne



MalmöLundregionens yttrande över Region Skånes förslag till Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025

MalmöLundregionens elva kommuner har en gemensam syn på de mest prioriterade infrastruktursatsningarna i Skåne. Med anledning av Region Skånes förslag till Regional transportinfrastrukturplan 2014-2015 vill kommunerna här gemensamt framföra betydelsen av storstadsspecifika investeringar för att hantera det skånska transportsystemets kapacitetsproblem.

Samtliga kommunstyrelseordförande för kommunerna i MalmöLundregionen

Den 24 september 2013

Katrin Stjernfeldt Jammeh
Malmö stad

Katja Larsson
Burlövs kommun

Anders Bergarn
Lomma kommun

Anna Palm
Höörs kommun

Linda Allansson-Wester
Svedala kommun

Ulf Bingsgård
Trelleborgs kommun

Mats Helmfrid
Lunds kommun

Christian Sonesson
Staffanstorps kommun

Cecilia Lind
Eslövs kommun

Pia Almström
Kävlinge kommun

Lars-Ingvar Ljungman
Vellinge kommun

MalmöLundregionens synpunkter på Förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014 – 2025

Bakgrund

Region Skåne har till kommuner m fl översänt förslag till Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025 för kännedom och eventuella synpunkter senast den 1 oktober 2013. Kommunerna i MalmöLundregionen, som är ett mellankommunalt samverkansnätverk mellan de 11 kommunerna i sydvästra Skåne framför här gemensamma synpunkter på Region Skånes Förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014 – 2025.

Region Skåne har av regeringen fått i uppdrag att upprätta en ny Regional transportinfrastrukturplan (RTI-plan) för åren 2014-2025. Planen avser investeringsåtgärder på i huvudsak det statliga vägnätet i Skåne. Arbetet är reglerat i direktiv från regeringen som i sin tur bygger på infrastrukturpropositionen från oktober 2012. Utgångspunkt för regeringens proposition och direktiv har till stor del varit Kapacitetsutredningen som genomfördes av Trafikverket under 2011-2012.

Förslaget till RTI-plan utgår från den nu gällande RTI-planen för perioden 2012-2021 och från regionala analyser och strategier, såsom OECD:s analys för Skåne, utvecklingsplaner för kollektivtrafiksystemet, Strukturbild för Skåne m.fl. Utifrån ramen för Skåne på 4356 miljoner kronor har Region Skåne upprättat ett förslag till RTI-plan.

Sammanfattning

Ett väl fungerande transportsystem i landets storstadsområden är nödvändigt för effektiv och hållbar tillväxt i Sverige. Utvecklingen i MalmöLundregionens kommuner, där mer än hälften av Skånes befolkning bor, är beroende av kraftfulla satsningar på ökad transportkapacitet. För näringslivet är pålitliga, effektiva och hållbara transporter till våra viktigaste exportmarknader avgörande för konkurrenskraften

MalmöLundregionen vill framföra nödvändigheten av en regional plan som är tydligare grundad på långsiktig hållbarhet, som på ett bättre sätt hanterar arbetspendlingen och de storstadsspecifika kapacitetsproblemen i det skånska transportssystemet.

En planering som i större utsträckning ger förutsättningar för bättre fungerande och större arbetsmarknadsområden och som samtidigt bidrar till klimatmålen innebär följande för MalmöLundregionen prioriterade objekt:

- Södra Stambanan Lund-Hässleholm, Västkustbanan
- Lommabanan, Marieholmsbanan, Skånebanan
- Utvecklad kollektivtrafik i städerna inkl Spårväg Lund C-ESS
- Godsstråket genom Skåne; Lommabanan, Trelleborgsbanan, hamnarna i Malmö och Trelleborg
- Kontinentalbanan - tidigareläggning
- Simrishamnsbanan etapp 1 - påbörja planeringen av sträckan Malmö-Dalby
- Kvalitetshöjningar av kollektivtrafiken till och från Malmö Airport
- Nya Öresundsförbindelser – fördjupade utredningar Öresundsmetro Malmö-Köpenhamn

Allmänt

Kommunerna anser det är bra att man mer och mer får in stöd till järnvägsåtgärder i ett planeringssystem som har uppstått ur ett behov av mer regionalt inflytande i planeringen av vägtransportsystemet. Man kan dock fundera över vad detta betyder på sikt. Ett ökat regionalt intresse och finansieringsansvar för även spårsatsningar får inte innebära att staten tar ett steg

tillbaka från sitt övergripande ansvar och skjuter över kostnader på andra parter. Planförslaget innebär i praktiken en förskjutning av medel från den regionala planen till den nationella. I planförslaget prioriteras åtgärder i järnvägssystemet, vilka i normalfallet finansieras av den nationella planen. Kommunerna ställer sig bakom den här generella prioriteringen av järnvägsnätet framför väg, även om det innebär att utrymmet för de åtgärder som primärt ska genomföras via den regionala planen minskar ytterligare i praktiken.

Med det minskade utrymmet för det som normalt ska hanteras i den regionala planen behöver anslagen justeras ned. Kommunerna anser att detta är gjort på ett felaktigt sätt. Bidragen till kommunal infrastruktur har minskats. Detta är olyckligt då den ökande regionala inpendlingen kräver omfattande åtgärder både vad det gäller kollektivtrafik, miljö- och trafiksäkerhet. Det är rimligt att regionen tar ett större ansvar än vad planen anger.

Liksom den nationella planen innehåller den regionala planen inte tillräckligt kraftfulla åtgärder för att utvecklingen av hållbara transporter ska gå i den takt som krävs. Planen leder onekligen till god måluppfyllelse för flera uppställda målområden, men motverkar klimat- och miljömål.

Trots att avsättningen av regionala medel för samfinansiering i nationell infrastruktur görs ungefär dubbelt så stor som föregående plan (500 mkr) gör kommunerna bedömningen att satsningarna här är otillräckliga. Den nationella planen identifierar Malmö, Lund, Helsingborg och Kristianstads som tillväxtmotorer i södra Sverige och Trafikverket konstaterar också att dessa städer står inför särskilt stora utmaningar. Kommunerna i MalmöLundregionen har under planprocessen påpekat nödvändigheten av ett infrastrukturpaket som hanterar de storstadsspecifika kapacitetsproblemen i det skånska transportsystemet. Utvecklingen i MalmöLundregionen, där mer än hälften av Skånes befolkning bor, är beroende av kraftfulla satsningar på ökad transportkapacitet i storstäderna med omland. Bl.a. en hög tillgänglighet till de planerade forskningsanläggningarna MAX IV och ESS i Lund, som tillhör de enskilt största satsningar på forskningsinfrastruktur i Sveriges historia, kommer att vara en viktig faktor för både den regionala och nationella tillväxten.

I den nationella planen är en relativt stor del reserverad i s.k. potter. Under ”Urval av åtgärder” i den regionala planen presenteras ett urval av åtgärder med en kostnad på mindre än 50 miljoner kronor. Det är mycket otydligt hur den regionala planen och den nationella planen samverkar och det blir mycket viktigt att den fortsatta planeringen utgår från en helhetssyn. Kommunerna förutsätter att regionen aktivt verkar för att de medel som är avsatta i pottorna används för att stärka infrastrukturen i sydvästra Skåne. Kommunerna är villiga att aktivt delta i detta arbete.

Det är positivt med en regional cykelvägsplan. Ökad cykling leder till ökad hälsa och välbefinnande och har få negativa externa effekter. Kommunerna hoppas planen kommer att få en viktig roll för utvecklingen av cykelinfrastrukturen i Skåne. Cykelvägsplanen innehåller endast objekt utanför kommunalt väghållningsområde. Att då kräva 50 % kommunal medfinansiering för att objekten ska bli av är helt ologiskt. Finansieringen av nybyggnationer och ansvaret för drift- och underhåll bör följa väghållaransvaret på samma sätt som för vägutbyggnader.

I rapporten fokuseras nästan enbart på samhällsnyttan och det saknas resonemang om cykelns fördel för den enskilde individen. Det finns många viktiga aspekter att lyfta fram som gör cykeln konkurrenskraftig för varje enskild trafikant, t.ex. smidigheten, tidssäkerheten, friheten och flexibiliteten, vilket borde kunna beskrivas mer i planen. Om Region Skåne på ett

kraftfullt sätt vill att cykling ska bidra till den nödvändiga omställningen av transportsystemet fordras mångdubbelt större insatser än de som föreslås.

I sammanhanget vill kommunerna påminna Region Skåne om tidigare enskilda yttranden över regionens förslag till Den flerkärniga miljonstaden Skåne. Strategierna bakom målbilden kan inte anses vara tillräckligt förankrade i kommunerna för att kunna vara utgångspunkt för att diskutera nödvändiga infrastruktursatsningar. Kommunerna efterlyser en tydligare analys och beskrivning av tillväxtmotorernas framtida utmaningar baserad på tydliga analyser av storstadsregionens specifika utmaningar med koppling till hållbar tillväxt och samhällsnytta.

Prioriterade åtgärder i MalmöLundregionen

Södra stambanan och Västkustbanan

Kommunerna ser mycket positivt på att fyraspårsutbyggnaden på *Södra stambanan* Arlöv - Högevall genomförs. Flera betydande satsningar saknas dock på huvudstråket *Södra stambanan* och *Västkustbanan*. Kommunerna vill starkt understryka vikten av att planeringsarbetet för en fortsatt utbyggnad till *fyra spår mellan Lund och Hässleholm* inleds omedelbart och att investeringsmedel avsätt för genomförande under planperioden.

Spårburen kollektivtrafik till och från städerna

Kommunerna välkomnar att *Trelleborgsbanan* finns med i planen för färdigställande. Samfinansieringen noteras särskilt av mötesspår på *Ystadbanan* och anpassning för persontrafik på *Lommabanan* och *Marieholmsbanan*, som blir välkomna tillskott till en robust och driftssäker pågatågstrafik i regionen. Utbyggnadsåtgärder och finansiering bör dock tydliggöras för *Lommabanan* och utbyggnaden bör följa tidplanen för Hallandsåstunneln. *Simrishamnsbanan* saknas i planen. Planeringen av *Simrishamnsbanans* etapp 1 bör prioriteras då utbyggnaden på sikt är en förutsättning för ett fungerande regionalt järnvägssystem i Skåne.

Utvecklad kollektivtrafik i städerna

De stora städerna i Skåne växer. Inpendling, trängsel och belastningen på miljön ökar, trafiksituation i Malmö och Lund är på vissa håll ohållbar exempelvis överskrids miljökvalitetsnormer för luftkvalitet i Malmö. Kollektivtrafiken i städerna måste förbättras väsentligt vad gäller kapacitet, standard och bytesmöjligheter kommande år.

Högklassig busstrafik och *spårvagnstrafik* är nödvändig i de mest belastade stråken, för att underlätta dels det mellankommunala/regionala resandet, dels förflyttningar inom städerna. De framtida *spårvägarna* bör tydligare nämnas bland föreslagna insatsområden och objekt. Modern spårvagnstrafik blir trots allt ett nytt inslag i den skånska kollektivtrafiken och det pågår ett viktigt arbete inom projektkontoret Spårvagnar i Skåne. Spårvägen Lund C – ESS är av särskilt strategisk betydelse och kan fungera som modell för kommande etapper i Skåne. Region Skåne behöver fortsätta arbetet tillsammans med berörda kommuner och staten för att få till stånd medfinansieringslösningar till dessa regionalt viktiga objekt.

Kommunerna menar att även *busstrafik*, *superbuss* och *spårvagn* samt *cykelvägar* (s. 10ff, 81ff) styr mot målområde 4, att förbättra Skånes förbindelser med omvärlden. Att interregionala och internationella resor sällan börjar eller slutar på en järnvägsstation är något som framhållits även av Region Skåne i diskussionerna om Skånepaketet. I själva verket är cykelvägar och lokal kollektivtrafik i städerna kritiska länkar för att städernas uppkoppling mot omvärlden ska fungera. Detta behöver korrigeras och tillhörande beskrivningar av

måluppfyllelse ses över.

Nya Öresundsförbindelser

I planen saknas ett helhetsgrepp på den framtida trafiken tvärs Öresund såväl i norr som i söder. En fortsatt gränsregional integration mellan sydvästra Skåne och Själland, samt Copenhagen Airports konkurrenskraft, är beroende av väl fungerande trafikutbyte över Öresund. Öresundsbron utgör för närvarande den enda fasta länken för långväga person- och godstrafik mellan Skandinavien och kontinenten. Prognoser visar att bron landanslutningar, kommer att få omfattande kapacitetsproblem. Den befintliga förbindelsen är redan i dagsläget utsatt för ett hårt tryck, eftersom fjärrbetonad person- och godstågstrafik måste samsas med regional arbetspendling. Påfrestningarna kommer att öka ytterligare när den fasta förbindelsen över Fehmarn Bält öppnas år 2021.

Öresundsregionen kan bindas samman och stärkas genom *fasta förbindelser dels mellan Helsingborg och Helsingör* för biltrafik, persontågstrafik och godstågstrafik dels mellan Malmö och Köpenhamn. Som komplement till Öresundsbron, och för en fördjupad integration av arbetsmarknaden, finns behov av ytterligare en fast förbindelse över södra Öresund. Därför planerar Malmö stad och Köpenhamns kommun gemensamt för en framtida *Öresundsmetro*. Det är en nationell angelägenhet att avlasta Öresundsbron genom ytterligare förbindelser.

Regionen bör i kontakten med staten framhålla behovet av aktiv samplanering mellan Sverige och Danmark kring *hela* Öresund i samspel med berörda regioner och kommuner.

Godstrafiken i Skåne och hamnarnas betydelse

Planen innehåller vissa satsningar för att möta de framtida ökande godsflödena, dock saknas i förslaget fortsatt utbyggnad av *Södra stambanan* till fyra spår mellan Lund och Hässleholm som hanterar den viktigaste strömmen av godstrafik från mellersta Sverige till Skåne och kontinenten.

I väster är det nödvändigt att det så kallade *godsstråket genom Skåne* byggs ut för godstrafiken över Öresundsbron och via Malmö och Trelleborgs hamnar. Kommunerna vill betona vikten av hamnarnas betydelse för starka logistiknav för det svenska näringslivets import och export. Det är viktigt att satsningar *på hamnanslutningar* i RTI-planen innefattar de planerade väg- och järnvägssatsningarna i Norra hamnen i Malmö och Trelleborgs hamn, båda utpekade CORE-hamnar inom EU.

Finansiering och ett Skånepaket baserat på storstadsspecifika satsningar

Skåne söker en ny modell för genomförandet av infrastrukturinvesteringar tillsammans med staten. Kommunerna anser att det påbörjade arbetet måste fortsätta och fördjupas. I jämförelse med de sammanhållna satsningar som sker i Stockholm- och Göteborgsområdena är utfallet för Skåne mycket begränsat. Avslutningsvis vill MalmöLundregionen påpeka nödvändigheten av ett infrastrukturpaket som hanterar de storstadsspecifika utmaningarna i det skånska transportsystemet.



Gunnel Dymling
046-355367
gunnel.dymling@lund.se

Kommunstyrelsen

Remiss Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025

Dnr KS 2013/0669

Sammanfattning

Region Skåne har överlämnat förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025, jämte bilagor till Lunds kommun för yttrande. Tekniska nämnden och byggnadsnämnden har lämnat gemensamma synpunkter i ärendet. Parallellt har kommunerna i MamöLundregionen tagit fram ett gemensamt underlag med synpunkter till Region Skåne. Dessa synpunkter liksom nämndernas synpunkter över planförslaget är inarbetade i kommunkontorets nedanstående förslag till yttrande.

Beslutsunderlag

Förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025, remissversion 2013-05-23

Bilaga 1. Miljökonsekvensbeskrivning daterad 2013-06-18

Bilaga 2. Cykelvägsplan för Skåne, remissversion 2013-05-23

Tekniska nämndens beslut 18 september

Byggnadsnämndens beslut 19 september

Kommunkontorets skrivelse 2013-09-17

Barnkonsekvensanalys

Omtanke om barnens bästa har vägts in i facknämndernas yttranden.

Ärendet

Region Skåne har överlämnat Förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025, jämte bilagor till Lunds kommun för yttrande.

Tekniska nämnden och byggnadsnämnden har lämnat gemensamma synpunkter i ärendet. Parallellt har kommunerna i MamöLundregionen tagit fram ett gemensamt underlag med synpunkter till Region Skåne. Dessa synpunkter liksom nämndernas synpunkter över planförslaget är inarbetade i kommunkontorets nedanstående förslag till yttrande.

Bakgrund

Regeringen beslutade i december 2012 att ge Trafikverket i uppdrag att ta fram förslag till nationell plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025. Samtidigt uppdrogs åt respektive län att upprätta förslag till länsplaner för regional transportinfrastruktur för samma period.

Planens innehåll

Ledord för prioritering inom den regionala planen är

- Den flerkärniga miljonstaden Skåne
- I första hand satsa på det regionalt viktiga vägnätet enligt vägsystemstudien.
- Satsningar för mötesseparering och 100 km/h för det regionalt viktiga vägnätet.
- Att göra mer sammanhängande satsningar och inte sprida på för många små ej sammanhängande satsningar.
- Få framdrift på genomförandet av de objekt som ligger i nuvarande plan 2010-2021. En utmaning då de genomsnittliga kostnadsökningarna för objekten är ca 25%.
- Värna medel avsatta i potter och utveckla innehållet. Dessa potter ger möjlighet till många viktiga satsningar i Skåne.

För de riktade åtgärderna minskas anslaget för trafiksäkerhet jämfört med föregående plan, medan anslaget för cykelvägar och kollektivtrafik höjs. Bidraget till kommunal infrastruktur för kollektivtrafik minskas något och bidraget till trafiksäkerhets och miljöåtgärder minskas ytterligare något mer. För övriga potter görs mindre justeringar. 500 mkr avsätts för samfinansiering av järnvägssatsningar i den nationella planen vilket är dubbelt så mycket som i föregående plan. En satsning på regionala cykelvägar ingår med 400 mkr (800 mkr inkl 50 % kommunal medfinansiering). För de namngivna objekten prioriteras det regionalt viktiga vägnätet, utformas för mötesseparering och 100 km/h.

Föreslagna åtgärder i eller i anslutning till Lunds kommun

Vägojekt

- Väg 11 Veberöd – Sjöbo. Utbyggnaden är genomförd. Återbetalning av förskottering.
- Väg 6.02 Flädie - Lund. Färdigställs 2017-2019
- Väg 108 Staffanstorp – Lund. Åtgärdsvalsstudie ska göras. Färdigställande 2020.
- *Objekt i Cykelvägsplanen*
- Stångby- Håstad
- Snabbcykelstråket mellan Lund och Malmö
- Väg 956 (Gamla Veberödsvägen) mellan Blockvägen och väg 11/Knivsåsen
- Mellan väg 941 och 952, förbi Rögle dammar. Här föreslår trafik-verket att delen från väg 941 och fram till anslutningen mot Billebjer utgår.
- Cykelförbindelse mellan Lunds östra delar och Staffanstorp
- Södra Sandby tätort, Flyngevägen mellan Klockarevägen och Skattebergavägen

- *Utöver namngivna åtgärder finns avsatta medel i potter där objekt i kommunen kan bli aktuella:*
- Trafiksäkerhetsåtgärder - 100 mkr.
- Trafiklugnande åtgärder för genomfarter - 150 mkr.
- Kollektivtrafikåtgärder längs statligt vägnät – 400 mkr.
- Kollektivtrafikåtgärder – 500 mkr.
- Bidrag till trafiksäkerhetsåtgärder på det kommunala vägnätet – 300 mkr.
- Enskilda vägar – 20 mkr.
- Mobility management åtgärder – 24 mkr.
- Driftbidrag till flygplatser – 40 mkr
- Åtgärdsvalsstudier och utredningar – 20 mkr.

Lunds kommun synpunkter

Viktiga prioriteringar i MalmöLundregionen

Ett väl fungerande transportsystem i landets storstadsområden är nödvändigt för effektiv och hållbar tillväxt i Sverige. Utvecklingen i MalmöLund-regionens kommuner, där mer än hälften av Skånes befolkning bor är beroende av kraftfulla satsningar på ökad transportkapacitet. För näringslivet är pålitliga, effektiva och hållbara transporter till våra viktigaste exportmarknader avgörande för konkurrenskraften. Lunds kommun vill framföra nödvändigheten av en regional plan som är tydligare grundad på långsiktig hållbarhet, som på ett bättre sätt hanterar arbetspendlingen och de storstadsspecifika kapacitetsproblemen i det skånska transportsystemet.

Lunds kommun efterlyser en planering som i större utsträckning ger förutsättningar för bättre fungerande och större arbetsmarknadsområden och som samtidigt bidrar till klimatmålen uppfyllande. Detta innebär att Lunds kommun och övriga kommuner i MalmöLundregionen anser att Region Skåne bör prioritera följande objekt:

- Södra Stambanan Lund-Hässleholm, Väst kustbanan
- Lommabanan, Marieholmsbanan, Skånebanan
- Utvecklad kollektivtrafik i städerna inkl Spårväg Lund C-ESS
- Godsstråket genom Skåne; Lommabanan, Trelleborgsbanan, hamnarna i Malmö och Trelleborg
- Kontinentalbanan - tidigare läggning
- Simrishamnsbanan etapp 1 - påbörja planeringen av sträckan Malmö-Dalby
- Kvalitetshöjningar av kollektivtrafiken till och från Malmö Airport
- Nya Öresundsförbindelser – fördjupade utredningar Öresundsmetro Malmö-Köpenhamn

Konsekvenser av planförslagets prioriteringar

Lunds kommun anser det är bra att man mer och mer får in stöd till järnvägsåtgärder i ett planeringssystem som har uppstått ur ett behov av mer regionalt inflytande i planeringen av vägtransportsystemet. Man kan dock

fundera över vad detta betyder på sikt. Ett ökat regionalt intresse och finansieringsansvar för även spårsatsningar får inte innebära att staten tar ett steg tillbaka från sitt övergripande ansvar och skjuter över kostnader på andra parter. Planförslaget innebär i praktiken en förskjutning av medel från den regionala planen till den nationella. I planförslaget prioriteras åtgärder i järnvägssystemet, vilka i normalfallet finansieras av den nationella planen. Lunds kommun ställer sig bakom den här generella prioriteringen av järnvägsnätet framför väg, även om det innebär att utrymmet för de åtgärder som primärt ska genomföras via den regionala planen minskar ytterligare i praktiken.

Med det minskade utrymmet för det som normalt ska hanteras i den regionala planen behöver anslagen justeras ned. Lunds kommun anser att detta är gjort på ett felaktigt sätt. Bidragen till kommunal infrastruktur har minskats. Detta är olyckligt då den ökande regionala inpendlingen kräver omfattande åtgärder både vad det gäller kollektivtrafik, miljö- och trafiksäkerhet. Det är rimligt att regionen tar ett större ansvar än vad planen anger.

Liksom den nationella planen innehåller den regionala planen inte tillräckligt kraftfulla åtgärder för att utvecklingen av hållbara transporter ska gå i den takt som krävs. Planen leder onekligen till god måluppfyllelse för flera uppställda målområden, men motverkar klimat- och miljömål.

Trots att avsättningen av regionala medel för samfinansiering i nationell infrastruktur görs ungefär dubbelt så stor som föregående plan (500 mkr) gör kommunen bedömningen att satsningarna här är otillräckliga. Den nationella planen identifierar Malmö, Lund, Helsingborg och Kristianstad som tillväxtmotorer i södra Sverige och Trafikverket konstaterar också att dessa städer står inför särskilt stora utmaningar. Kommunerna i Malmö-Lundregionen har gemensamt under planprocessen påpekat nödvändigheten av ett infrastrukturpaket som hanterar de storstadsspecifika kapacitetsproblemen i det skånska transportsystemet. Utvecklingen i Malmö-Lundregionen, där mer än hälften av Skånes befolkning bor, är beroende av kraftfulla satsningar på ökad transportkapacitet i storstäderna med omland. Bl.a. en hög tillgänglighet till de planerade forskningsanläggningarna MAX IV och ESS i Lund, som tillhör de enskilt största satsningar på forskningsinfrastruktur i Sveriges historia, kommer att vara en viktig faktor för både den regionala och nationella tillväxten.

I den nationella planen är en relativt stor del reserverad i s.k. potter. Under ”Urval av åtgärder” i den regionala planen presenteras ett urval av åtgärder med en kostnad på mindre än 50 miljoner kronor. Det är mycket otydligt hur den regionala planen och den nationella planen samverkar och det blir mycket viktigt att den fortsatta planeringen utgår från en helhetssyn. Lunds kommun förutsätter att regionen aktivt verkar för att de medel som är

avsatta i pottarna används för att stärka infrastrukturen i sydvästra Skåne. Lunds kommun och övriga kommuner i MalmöLundregionen är villiga att aktivt delta i detta arbete.

Cykelvägsplan

Det är positivt med en regional cykelvägsplan. Ökad cykling leder till ökad hälsa och välbefinnande och har få negativa externa effekter. Kommunerna hoppas planen kommer att få en viktig roll för utvecklingen av cykelinfrastrukturen i Skåne. Cykelvägsplanen innehåller endast objekt utanför kommunalt väghållningsområde. Att då kräva 50 % kommunal medfinansiering för att objekten ska bli av är helt ologiskt. Finansieringen av nybyggnationer och ansvaret för drift- och underhåll bör följa väghållaransvaret på samma sätt som för vägutbyggnader.

I rapporten fokuseras nästan enbart på samhällsnyttan och det saknas resonemang om cykelns fördel för den enskilde individen. Det finns många viktiga aspekter att lyfta fram som gör cykeln konkurrenskraftig för varje enskild trafikant, t.ex. smidigheten, tidssäkerheten, friheten och flexibiliteten, vilket borde kunna beskrivas mer i planen. Om Region Skåne på ett kraftfullt sätt vill att cykling ska bidra till den nödvändiga omställningen av transportsystemet fordras mångdubbelt större insatser än de som föreslås.

Den flerkärniga miljonstaden Skåne

I sammanhanget vill Lunds kommun påminna Region Skåne om tidigare yttrande över regionens förslag till Den flerkärniga miljonstaden Skåne. De föreslagna strategierna bakom målbilden kan inte anses vara tillräckligt förankrade i kommunerna för att kunna vara utgångspunkt för att diskutera nödvändiga infrastrukturesatsningar. Kommunen efterlyser en tydligare analys och beskrivning av tillväxtmotorernas framtida utmaningar baserad analyser av storstadsregionens specifika utmaningar med koppling till hållbar tillväxt och samhällsnytta.

Prioriterade åtgärder i MalmöLundregionen

Södra stambanan och Västkustbanan

Lunds kommun ser mycket positivt på att fyraspårsutbyggnaden på *Södra stambanan* Arlöv- Högevall genomförs. Flera betydande satsningar saknas dock på huvudstråken *Södra stambanan* och *Västkustbanan*. Kommunen vill starkt understryka vikten av att planeringsarbetet för en fortsatt utbyggnad till *fyra spår mellan Lund och Hässleholm* inleds omedelbart och att investeringsmedel avsatt för genomförande under planperioden.

Spårburen kollektivtrafik till och från städerna

Lunds kommun och övriga kommuner i MalmöLundregionen välkomnar att *Trelleborgsbanan* finns med i planen för färdigställande. Samfinansieringen noteras särskilt av mötesspår på *Ystadbanan* och anpassning för persontrafik

på *Lommabanan och Marieholmsbanan*, som blir välkomna tillskott till en robust och driftssäker pågatågstrafik i regionen. Utbyggnadsåtgärder och finansiering bör dock tydliggöras för *Lommabanan* och utbyggnaden bör följa tidplanen för *Hallandsåstunneln*. *Simrishamnsbanan* saknas i planen. Planeringen av *Simrishamnsbanans* etapp 1 bör prioriteras då utbyggnaden på sikt är en förutsättning för ett fungerande regionalt järnvägssystem i Skåne.

Utvecklad kollektivtrafik i städerna

De stora städerna i Skåne växer. Inpendling, trängsel och belastningen på miljön ökar, trafiksituationen i Malmö och Lund är på vissa håll ohållbar, exempelvis överskrider miljö kvalitetsnormer för luftkvalitet i Malmö. Kollektivtrafiken i städerna måste förbättras väsentligt vad gäller kapacitet, standard och bytesmöjligheter kommande år. *Högklassig busstrafik* och *spårvagnstrafik* är nödvändig i de mest belastade stråken, för att underlätta dels det mellankommunala/regionala resandet, dels förflyttningar inom städerna. De framtida *spårvägarna* bör tydligare nämnas bland föreslagna insatsområden och objekt. Modern *spårvagnstrafik* blir trots allt ett nytt inslag i den skånska kollektivtrafiken och det pågår ett viktigt arbete inom projektkontoret *Spårvagnar i Skåne*. *Spårvägen Lund C – ESS* är av särskilt strategisk betydelse och kan fungera som modell för kommande etapper i Skåne. Region Skåne behöver fortsätta arbetet tillsammans med berörda kommuner och staten för att få till stånd medfinansieringslösningar till dessa regionalt viktiga objekt.

Lunds kommun och övriga kommuner i MalmöLundregionen menar att även *busstrafik, superbuss och spårvagn* samt *cykelvägar* (s. 10ff, 81ff) styr mot målområde 4, att förbättra Skånes förbindelser med omvärlden. Att interregionala och internationella resor sällan börjar eller slutar på en järnvägsstation är något som framhållits även av Region Skåne i diskussionerna om Skånepaketet. I själva verket är cykelvägar och lokal kollektivtrafik i städerna kritiska länkar för att städernas uppkoppling mot omvärlden ska fungera. Detta behöver korrigeras och tillhörande beskrivningar av målpuppfyllelse ses över.

Nya Öresundsförbindelser

I planen saknas ett helhetsgrepp på den framtida trafiken tvärs Öresund såväl i norr som i söder. En fortsatt gränsregional integration mellan sydvästra Skåne och Själland, samt Copenhagen Airports konkurrenskraft, är beroende av väl fungerande trafikutbyte över Öresund. Öresundsbron utgör för närvarande den enda fasta länken för långväga person- och godstrafik mellan Skandinavien och kontinenten. Prognoser visar att bronns landanslutningar, kommer att få omfattande kapacitetsproblem. Den befintliga förbindelsen är redan i dagsläget utsatt för ett hårt tryck, eftersom fjärrbetonad person- och godstågstrafik måste samsas med regional arbetspendling. Påfrestningarna kommer att öka ytterligare när den fasta förbindelsen över Fehmarn Bält öppnas år 2021.

Öresundsregionen kan bindas samman och stärkas genom *fasta förbindelser dels mellan Helsingborg och Helsingör* för biltrafik, persontågtrafik och godstågtrafik dels mellan Malmö och Köpenhamn. Som komplement till Öresundsbron, och för en fördjupad integration av arbetsmarknaden, finns behov av ytterligare en fast förbindelse över södra Öresund. Därför planerar Malmö stad och Köpenhamns kommun gemensamt för en framtida *Öresundsmetro*. Det är en nationell angelägenhet att avlasta Öresundsbron genom ytterligare förbindelser. Lunds kommun anser att regionen i kontakten med staten bör framhålla behovet av aktiv samplanering mellan Sverige och Danmark kring *hela* Öresund i samspel med berörda regioner och kommuner.

Godstrafiken i Skåne och hamnarnas betydelse

Planen innehåller vissa satsningar för att möta de framtida ökande godsflödena, dock saknas i förslaget fortsatt utbyggnad av *Södra stambanan* till fyra spår mellan Lund och Hässleholm som hanterar den viktigaste strömmen av godstrafik från mellersta Sverige till Skåne och kontinenten.

I väster är det nödvändigt att det så kallade *godsstråket genom Skåne* byggs ut för godstrafiken över Öresundsbron och via Malmö och Trelleborgs hamnar. Kommunerna vill betona vikten av hamnarnas betydelse för starka logistiknav för det svenska näringslivets import och export. Det är viktigt att satsningar *på hamnanslutningar* i RTI-planen innefattar de planerade väg- och järnvägssatsningarna i Norra hamnen i Malmö och Trelleborgs hamn, båda utpekade CORE-hamnar inom EU.

Ett infrastrukturpaket baserat på storstadsspecifika satsningar

Skåne söker en ny modell för genomförandet av infrastrukturinvesteringar tillsammans med staten. Lunds kommun anser att det påbörjade arbetet måste fortsätta och fördjupas. I jämförelse med de sammanhållna satsningar som sker i Stockholm- och Göteborgsområdena är utfallet för Skåne mycket begränsat. Lunds kommun och övriga kommuner i MalmöLundregionen vill poängtera nödvändigheten av ett infrastrukturpaket som hanterar de storstadsspecifika utmaningarna i det skånska transportsystemet.

Lunds kommuns synpunkter avseende specifika objekt i Lund

Vägojekt

Det är positivt att trafiksäkerheten på väg 6.02 Flädie-Lund förbättras. För att de framkomlighetshöjande åtgärderna ska få effekt på kapaciteten krävs dock även åtgärder längre in mot Lunds stad, främst i Mobilierondellen. Objektet bör alltså omfatta även denna del.

För väg 102 sträckan Lund-Dalby anges att en åtgärdsvalsstudie ska genomföras. Lunds kommun menar att denna bör göras skyndsamt och samordnat med planerna för spårvägsutbyggnaden längs vägen.

Objekt i Cykelvägsplanen

Samtliga föreslagna objekt finns med i översiktsplanen och är också högt prioriterade i den lista som översänts till Trafikverket tidigare.

Ett viktigt objekt saknas, förbättringar för gång- och cykeltrafiken i Genarp med åtgärder längs Gödelövsvägen och Häckebergavägen. Lunds kommun har framfört detta behov under många år då det finns en stor potential att öka gående och cyklandet bland Genarpsborna. Det statliga vägnätet genom byn är ett hinder för en sådan utveckling.

Trafikverket föreslår i cykelledsplanen att utbyggnaden av cykelväg mellan väg 941 och 952 via Rögle dammar görs på halva sträckan och då på delen mellan väg 952 och vägen mot Billebjer. Lunds kommun förordar att sträckan mellan väg 941 och vägen mot Billebjer prioriteras istället, eftersom det finns möjlighet att på ett lokalt vägnät söder om Rögle dammar cykla på ett bra sätt. Ett motiv att ändra prioritering är också att en hög andel tunga fordon trafikerar sträckan på väg till och från stenbrottet i Hardeberga och att många Rudolf Steiner skolans elever går och cyklar mellan Hardeberga by och skolan i Hardeberga.

Det finns avsiktsförklaringar om en cykelförbindelse mellan Lunds östra delar och Staffanstorp, undertecknade av de båda kommunerna och Trafikverket. Lunds kommun har genomfört sina åtagande men det saknas en förbindelse fram till det befintliga nätet i Staffanstorps kommun. Det är mycket angeläget att cykelvägen byggs ut.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslås besluta

att som yttrande över förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025 åberopa vad som framförs i kommunkontorets tjänsteskrivelse.

KOMMUNKONTORET

Anette Henriksson
Kommundirektör

Britt Steiner
Planeringschef



STAFFANSTORPS
KOMMUN

INTERNSERVICE/KANSLI

2013-09-24

Dnr 1202805

Region Skåne

291 89 Kristianstad



Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025

Bifogar yttrandet från Staffanstorps kommuns enligt kommunstyrelsens beslut 2013-09-16, § 84.

Yttrandet är även översänt via e-post region@skane.se

Hälsningar

Ingrid Hansson

tel: 046-251242

e-post: ingrid.hansson@staffanstorp.se

Kopierat: Mats Pettersson / 2013-09-25 / 121

Postadress
245 80 STAFFANSTORP
kommunen@staffanstorp.se

Hemsida
www.staffanstorp.se

Telefon
046-25 11 00
Telefax

Plus-/bankgiro
PG 11 42 62-9
BG 281-1222
046-25 55 70

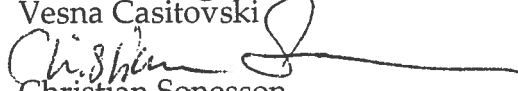
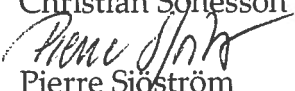
Kommunstyrelsen

Plats och tid Rådhuset, sammanträdesrum Uppåkra, måndagen den 16 september 2013 klockan 18.00 – 18.15

Beslutande Christian Sonesson (M), ordf Laila Olsen (S)
Torbjörn Lövendahl (S) Eric Tabich (M)
Ingrid Oxenby (M) Carina Dilton (S)
Pierre Sjöström (S) Berit Lagergren (M)
Nino Vidovic (M) Helene Öhman (FP)
Bertil Persson (M) Pierre Lindberg (M)
Yvonne Nilsson (C)

Övriga deltagande Werner Unger (S) Solveig Ohlsson (S)
Pia Jönsson (S) Margareta Pauli (M)
Rolf Lind (MP) Ralph Friberg (SP)
Björn Stigborg (S) Gisela Nilsson (FP)
Thomas Carlstedt (M) Henrik Lethin
Ingall Hellberg

Utses att justera Pierre Sjöström
Justerings plats och tid Rådhuset 2013-09-19 klockan 09.30

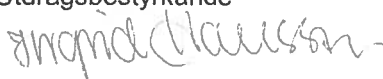
Underskrifter	Sekreterare	 Vesna Casitovski	Paragrafer	78-91
	Ordförande	 Christian Sonesson		
	Justerande	 Pierre Sjöström		

ANSLAG/BEVIS

Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.

Nämnd/styrelse	Kommunstyrelsen
Sammanträdesdatum	2013-09-16
Datum för anslags uppsättande	2013-09-20
Datum för anslags nedtagande	2013-10-15
Förvaringsplats för protokollet	Staffanstorps rådhus
Underskrift	 Ingrid Hansson

Utdragsbestyrkande



Kommunstyrelsen

Sammanträdesdatum
2013-09-16

Kommunstyrelsen § 84

Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025, yttrande över (dnr Ks 2013.127)

Kommunstyrelsen upptar ärende enligt Region Skånes remiss av enligt regeringens uppdrag upprättat förslag till ny regional infrastrukturplan för Skåne 2014-2025.

Det antecknas till kommunstyrelsens protokoll att i ärendet föreligger av stadsbyggnadschefen utarbetad tjänsteskrivelse.

Vid kommunstyrelsen handläggning av ärendet framställs följande yrkande.

Ordföranden Christian Sonesson (M) yrkar att kommunstyrelsen skall besluta att instämma i det som framgår av av MalmöLundaregionen framförda synpunkter i utkast 2013-09-06, samt att som eget yttrande till Region Skåne översända i ärendet utarbetad tjänsteskrivelse.

Sedan överläggningen förklarats avslutad ställer ordföranden proposition på eget yrkande enligt ovan, och förklarar därefter att enligt hans mening har kommunfullmäktige beslutat bifalla detta yrkande, vilket beslut av ordföranden, då votering inte begärs, härafter bekräftas med klubbslag.

Kommunstyrelsen har således beslutat

att instämma i det som framgår av av MalmöLundaregionen framförda synpunkter i utkast 2013-09-12, samt

att som eget yttrande till Region Skåne översända i ärendet utarbetad tjänsteskrivelse.

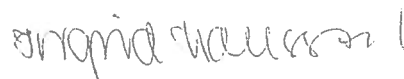
Ordförandens sign

CS

Justerandens sign



Utdragsbestyrkande



UTKAST 2013-09-12

MalmöLundregionens synpunkter på Förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014 – 2025

Bakgrund

Region Skåne har till kommuner m fl översänt förslag till Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025 för kännedom och eventuella synpunkter senast den 1 oktober 2013. Kommunerna i MalmöLundregionen, som är ett mellankommunalt samverkansnätverk mellan de 11 kommunerna i sydvästra Skåne framför här gemensamma synpunkter på Region Skånes Förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014 – 2025.

Region Skåne har av regeringen fått i uppdrag att upprätta en ny Regional transportinfrastrukturplan (RTI-plan) för åren 2014-2025. Planen avser investeringsåtgärder på i huvudsak det statliga vägnätet i Skåne. Arbetet är reglerat i direktiv från regeringen som i sin tur bygger på infrastrukturpropositionen från oktober 2012. Utgångspunkt för regeringens proposition och direktiv har till stor del varit Kapacitetsutredningen som genomfördes av Trafikverket under 2011-2012.

Förslaget till RTI-plan utgår från den nu gällande RTI-planen för perioden 2012-2021 och från regionala analyser och strategier, såsom OECD:s analys för Skåne, utvecklingsplaner för kollektivtrafiksystemet, Strukturbild för Skåne m.fl. Utifrån ramen för Skåne på 4356 miljoner kronor har Region Skåne upprättat ett förslag till RTI-plan.

Sammanfattning

Ett väl fungerande transportsystem i landets storstadsområden är nödvändigt för effektiv och hållbar tillväxt i Sverige. Och utvecklingen i MalmöLundregionens kommuner, där mer än hälften av Skånes befolkning bor, är beroende av kraftfulla satsningar på ökad transportkapacitet. För näringslivet är pålitliga, effektiva och hållbara transporter till våra viktigaste exportmarknader avgörande för konkurrenskraften

MalmöLundregionen vill framföra nödvändigheten av en regional plan som är tydligare grundad på långsiktig hållbarhet, som på ett bättre sätt hanterar arbetspendlingen och de storstadsspecifika kapacitetsproblemen i det skånska transportsystemet.

En planering som i större utsträckning ger förutsättningar för bättre fungerande och större arbetsmarknadsområden och som samtidigt bidrar till klimatmålen innebär följande för MalmöLundregionen prioriterade objekt:

- Södra Stambanan Lund-Hässleholm, Västkustbanan
- Lommabanan, Marieforsbanan, Skånebanan
- Utvecklad kollektivtrafik i städerna inkl Spårväg Lund C-ESS
- Godsstråket genom Skåne; Lommabanan, Trelleborgsbanan, hamnarna i Malmö och Trelleborg
- Kontinentalbanan - tidigareläggning
- Simrishamnsbanan etapp 1 - påbörja planeringen av sträckan Malmö-Dalby
- Kvalitetshöjningar av kollektivtrafiken till och från Malmö Airport
- Nya Öresundsförbindelser – fördjupade utredningar Öresundsmetro Malmö-Köpenhamn

Allmänt

Kommunerna anser det är bra att man mer och mer får in stöd till järnvägsåtgärder i ett planeringssystem som har uppstått ur ett behov av mer regionalt inflytande i planeringen av vägtransportsystemet. Man kan dock fundera över vad detta betyder på sikt. Ett ökat regionalt

intresse och finansieringsansvar för även spårsatsningar får inte innebära att staten tar ett steg tillbaka från sitt övergripande ansvar och skjuter över kostnader på andra parter.

Planförslaget innebär i praktiken en förskjutning av medel från den regionala planen till den nationella. I planförslaget prioriteras åtgärder i järnvägssystemet, vilka i normalfallet finansieras av den nationella planen. Kommunerna ställer sig bakom den här generella prioriteringen av järnvägsnätet framför väg, även om det innebär att utrymmet för de åtgärder som primärt ska genomföras via den regionala planen minskar ytterligare i praktiken.

Med det minskade utrymmet för det som normalt ska hanteras i den regionala planen behöver anslagen justeras ned. Kommunerna anser att detta är gjort på ett felaktigt sätt. Bidragen till kommunal infrastruktur har minskats. Detta är olyckligt då den ökande regionala inpendlingen kräver omfattande åtgärder både vad det gäller kollektivtrafik, miljö- och trafiksäkerhet. Det är rimligt att regionen tar ett större ansvar än vad planen anger.

Liksom den nationella planen innehåller den regionala planen inte tillräckligt kraftfulla åtgärder för att utvecklingen av hållbara transporter ska gå i den takt som krävs. Planen leder onekligen till god måluppfyllelse för flera uppställda målområden, men motverkar klimat- och miljömål.

Trots att avsättningen av regionala medel för samfinansiering i nationell infrastruktur görs ungefär dubbelt så stor som föregående plan (500 mkr) gör kommunerna bedömningen att satsningarna här är otillräckliga. Den nationella planen identifierar Malmö, Lund, Helsingborg och Kristianstads som tillväxtmotorer i södra Sverige och Trafikverket konstaterar också att dessa städer står inför särskilt stora utmaningar. Kommunerna i MalmöLundregionen har under planprocessen påpekat nödvändigheten av ett infrastrukturpaket som hanterar de storstadsspecifika kapacitetsproblemen i det skånska transportsystemet. Utvecklingen i MalmöLundregionen, där mer än hälften av Skånes befolkning bor, är beroende av kraftfulla satsningar på ökad transportkapacitet i storstäderna med omland. Bl.a. en hög tillgänglighet till de planerade forskningsanläggningarna MAX IV och ESS i Lund, som tillhör de enskilt största satsningar på forskningsinfrastruktur i Sveriges historia, kommer att vara en viktig faktor för både den regionala och nationella tillväxten.

I den nationella planen är en relativt stor del reserverad i s.k. potter. Under ”Urval av åtgärder” i den regionala planen presenteras ett urval av åtgärder med en kostnad på mindre än 50 miljoner kronor. Det är mycket otydligt hur den regionala planen och den nationella planen samverkar och det blir mycket viktigt att den fortsatta planeringen utgår från en helhetssyn. Kommunerna förutsätter att regionen aktivt verkar för att de medel som är avsatta i pottorna används för att stärka infrastrukturen i sydvästra Skåne. Kommunerna är villiga att aktivt delta i detta arbete.

Det är positivt med en regional cykelvägsplan. Ökad cykling leder till ökad hälsa och välbefinnande och har få negativa externa effekter. Kommunerna hoppas planen kommer att få en viktig roll för utvecklingen av cykelinfrastrukturen i Skåne. Cykelvägsplanen innehåller endast objekt utanför kommunalt väghållningsområde. Att då kräva 50 % kommunal medfinansiering för att objekten ska bli av är helt ologiskt. Finansieringen av nybyggnationer och ansvaret för drift- och underhåll bör följa väghållaransvaret på samma sätt som för vägutbyggnader.

Dock saknas resonemang om cykelns fördel för den enskilde individen. I rapporten fokuseras nästan enbart på samhällsnyttan. Det finns många viktiga aspekter att lyfta fram som gör cykeln konkurrenskraftig för varje enskild trafikant, t.ex. smidigheten, tidssäkerheten, friheten och flexibiliteten, vilket borde kunna beskrivas mer i planen. Om Region Skåne på ett kraftfullt sätt vill att cykling ska bidra till den nödvändiga omställningen av transportsystemet fordras mångdubbelt större insatser än de som föreslås.

I sammanhanget vill kommunerna påminna Region Skåne om tidigare enskilda yttranden över regionens förslag till Den flerkärniga miljonstaden Skåne. Kommunerna ställer sig tveksamma till om denna strategi är Strategierna bakom målbilden kan inte anses vara tillräckligt förankrade i kommunerna för att kunna vara utgångspunkt för att diskutera nödvändiga infrastruktursatsningar. Kommunerna efterlyser en tydligare analys och beskrivning av tillväxtmotorernas framtida utmaningar baserad på tydliga analyser av storstadsregionens specifika utmaningar med koppling till hållbar tillväxt och samhällsnytta.

Prioriterade åtgärder i MalmöLundregionen

Södra stambanan och Västkustbanan

Kommunerna ser mycket positivt på att fyraspårsutbyggnaden på Södra stambanan Arlöv - Högevall genomförs. Flera betydande satsningar saknas dock på huvudstråket Södra stambanan och Västkustbanan. Kommunerna vill starkt understryka vikten av att planeringsarbetet för en fortsatt utbyggnad till fyra spår mellan Lund och Hässleholm inleds omedelbart och att investeringsmedel avsatt för genomförande under planperioden.

Spårburen kollektivtrafik till och från städerna

Kommunerna välkomnar att Trelleborgsbanan finns med i planen för färdigställande. Samfinansieringen noteras särskilt av mötesspår på Ystadbanan och anpassning för persontrafik på Lommabanan och Marieholmsbanan, som blir välkomna tillskott till en robust och driftssäker pågatågstrafik i regionen. Utbyggnadsåtgärder och finansiering bör dock tydliggöras för Lommabanan och utbyggnaden bör följa tidplanen för Hallandsåstunneln. Simrishamnsbanan saknas i planen. Planeringen av Simrishamnsbanans etapp 1 bör prioriteras då utbyggnaden på sikt är en förutsättning för ett fungerande regionalt järnvägssystem i Skåne.

Utvecklad kollektivtrafik i städerna

De stora städerna i Skåne växer. Inpendling, trängsel och belastningen på miljön ökar, trafiksituation i Malmö och Lund är på vissa håll ohållbar exempelvis överskrider miljö kvalitetsnormer för luftkvalitet i Malmö. Kollektivtrafiken i städerna måste förbättras väsentligt vad gäller kapacitet, standard och bytesmöjligheter kommande år.

Höglklassig busstrafik och spårvagnstrafik är nödvändig i de mest belastade stråken, för att underlätta dels det mellankommunala/regionala resandet, dels förflyttningar inom städerna. De framtida *spårvägarna* bör tydligare nämnas bland föreslagna insatsområden och objekt. Modern spårvagnstrafik blir trots allt ett nytt inslag i den skånska kollektivtrafiken och det pågår ett viktigt arbete inom projektkontoret Spårvagnar i Skåne. Spårvägen Lund C – ESS är av särskilt strategisk betydelse och kan fungera som modell för kommande etapper i Skåne. Region Skåne behöver fortsätta arbetet tillsammans med berörda kommuner och staten för att få till stånd medfinansieringslösningar till dessa regionalt viktiga objekt.

Kommunerna menar att även *busstrafik, superbuss och spårvagn* samt *cykelvägar* (s. 10ff, 81ff) styr mot målområde 4, att förbättra Skånes förbindelser med omvärlden. Att interregionala och internationella resor sällan börjar eller slutar på en järnvägsstation är något som framhållits även av Region Skåne i diskussionerna om Skånepaketet. I själva verket är cykelvägar och lokal kollektivtrafik i städerna kritiska länkar för att städernas uppkoppling mot omvärlden ska fungera. Detta behöver korrigeras och tillhörande beskrivningar av måluppfyllelse ses över.

Nya Öresundsförbindelser

I planen saknas ett helhetsgrepp på den framtida trafiken tvärs Öresund såväl i norr som i söder. En fortsatt gränsregional integration mellan sydvästra Skåne och Själland, samt Copenhagen Airports konkurrenskraft, är beroende av väl fungerande trafikutbyte över Öresund. Öresundsbron utgör för närvarande den enda fasta länken för långväga person- och godstrafik mellan Skandinavien och kontinenten. Prognoser visar att bronns landanslutningar, kommer att få omfattande kapacitetsproblem. Den befintliga förbindelsen är redan i dagsläget utsatt för ett hårt tryck, eftersom fjärrbetonad person- och godstågstrafik måste samsas med regional arbetspendling. Påfrestningarna kommer att öka ytterligare när den fasta förbindelsen över Fehmarn Bält öppnas år 2021.

Öresundsregionen kan bindas samman och stärkas genom *fasta förbindelser dels mellan Helsingborg och Helsingör* för biltrafik, persontågstrafik och godstågstrafik dels mellan Malmö och Köpenhamn. Som komplement till Öresundsbron, och för en fördjupad integration av arbetsmarknaden, finns behov av ytterligare en fast förbindelse över södra Öresund. Därför planerar Malmö stad och Köpenhamns kommun gemensamt för en framtida *Öresundsmetro*. Det är en nationell angelägenhet att avlasta Öresundsbron genom ytterligare förbindelser.

Regionen bör i kontakten med staten framhålla behovet av aktiv samplanering mellan Sverige och Danmark kring *hela* Öresund i samspel med berörda regioner och kommuner.

Godstrafiken i Skåne och hamnarnas betydelse

Planen innehåller vissa satsningar för att möta de framtida ökande godsflödena, dock saknas i förslaget fortsatt utbyggnad av *Södra stambanan* till fyra spår mellan Lund och Hässleholm som hanterar den viktigaste strömmen av godstrafik från mellersta Sverige till Skåne och kontinenten.

I väster är det nödvändigt att det så kallade *godsstråket genom Skåne* byggs ut för godstrafiken över Öresundsbron och via Malmö och Trelleborgs hamnar. Kommunerna vill betona vikten av hamnarnas betydelse för starka logistiknav för det svenska näringslivets import och export. Det är viktigt att satsningar *på hamnanslutningar* i RTI-planen innefattar de planerade väg- och järnvägssatsningarna i Norra hamnen i Malmö och Trelleborgs hamn, båda utpekade CORE-hamnar inom EU.

Finansiering och ett Skånepaket baserat på storstadsspecifika satsningar

Skåne söker en ny modell för genomförandet av infrastrukturinvesteringar tillsammans med staten. Kommunerna anser att det påbörjade arbetet måste fortsätta och fördjupas. I jämförelse med de sammanhållna satsningar som sker i Stockholm- och Göteborgsområdena är utfallet för Skåne mycket begränsat. Avslutningsvis vill MalmöLundregionen påpeka nödvändigheten av ett infrastrukturpaket som hanterar de storstadsspecifika utmaningarna i det skånska transportsystemet.

TJÄNSTESKRIVELSE

ÄRENDENR: 2013-KS-162

DATUM: 2013-09-10

VÅR REFERENS:

Dick Johansson

046-25 14 42

dick.johansson@staffanstorp.se

Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025

Förslag till beslut

Stadsbyggnadskontoret föreslår att kommunstyrelsen beslutar
att tillsammans med kommunerna i Malmö Lundregionen avge gemensamt
yttrande i enlighet med förslag daterat 2013-09-06,
att såsom eget yttrande lämna upprättad tjänsteskrivelse.

Kort sammanfattning

Region Skåne upprätrrar på regerings uppdrag förslag till trafikslagsövergripande
länsplan för regional transportinfrastruktur som i sin tur ska behandlas av
regeringen. Regionen har nu skickat ut förslaget på remiss till berörda
myndigheter och organisationer.

Planen ska bidra till att uppnå de transportpolitiska mål som riksdagen lagt fast.
Inriktningen ska vara att skapa förutsättningar för ett kapacitetsstarkt, robust,
säkert, tillgängligt och hållbart transportsystem som tillgodoser näringslivets och
medborgarnas behov av arbetspendling och av godstransporter i alla delar av
landet. Ett särskilt fokus är infrastruktur för cykling. De ekonomiska
planeringsramar som Regionen har uppgår för hela den 12 åriga planeringsramen
till 4 356 Mkr.

Beslutsunderlag

Förslag till Regional transportinfrastrukturplan inför perioden 2014-2025.

I beredningen av ärendet har kommundirektören och stadsbyggnadschefen
deltagit.

Ärendebeskrivning

Region Skåne upprätrrar på regerings uppdrag förslag till trafikslagsövergri-
pande länsplan för regional transportinfrastruktur som i sin tur ska behandlas av

TJÄNSTESKRIVELSE

ÄRENDENR: 2013-KS-162

DATUM: 2013-09-23

regeringen. Regionen har nu skickat ut förslaget på remiss till berörda myndigheter och organisationer.

Planen ska bidra till att uppnå de transportpolitiska mål som riksdagen lagt fast. Inriktningen ska vara att skapa förutsättningar för ett kapacitetsstarkt, robust, säkert, tillgängligt och hållbart transportsystem som tillgodoser näringslivets och medborgarnas behov av arbetspendling och av godstransporter i alla delar av landet. Ett särskilt fokus är infrastruktur för cykling. De ekonomiska planeringsramar som Regionen har uppgår för hela den 12 åriga planeringsramen till 4 356 Mkr. Följande utgångspunkter ligger till grund för planen:

- 500 mkr avsätts för samfinansiering av järnvägssatsningar i den nationella planen.
- Insatsområden utöver namngivna satsningar, potter, ges liksom i tidigare RTI-planer ett stort utrymme. Potterna ger möjlighet till många viktiga satsningar i Skåne.
- För de namngivna objekten prioriteras det regionalt viktiga vägnätet som stödjer den flerkärniga miljonstaden Skåne.
- Satsningar utformas för mötesseparering och 100 km/h på det regionalt viktiga vägnätet.
- Vägsatsningar görs mer sammanhängande och sprids inte på många små ej sammanhängande utbyggnader.
- Bibehållen takt på genomförandet av regionalt viktiga objekt i planen är viktigt för den kommunala planeringen. Detta är en utmaning då de genomsnittliga kostnadsökningarna för objekten är ca 25 %.

Yttrande

Staffanstorps kommun vill, utöver det som framgår av Malmö Lundregionens gemensamma yttrande, särskilt framföra följande.

För att utveckla redan befintlig infrastruktur så behöver riksväg 11 mellan Malmö och Staffanstorp behöver få extra körfält för att komma tillrätta med köbildning under rusningstid. Även riksväg 108 bör byggas för att öka kapaciteten förbättra trafiksäkerheten.

Beslutet skickas till

Region Skåne

Stadsbyggnadschef

KOMMUNSTYRELSEN
PLANLEDNINGSGRUPPEN

2013-09-18

2013-09-04

REGION SKÅNE

Koncernkontoret

2013-09-27

Dnr 12 02 805 Dok.nr 38

KS § 148

PLG § 35

Dnr KS/KF 2013:288.014

Yttrande över Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025

Ärendebeskrivning

Lomma kommun har beretts tillfälle att inkomma med yttrande med anledning av remiss om förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025. Parallellt med denna remiss från Region Skåne har Trafikverket översänt remiss om nationell plan för transportinfrastrukturen 2014-2025. De 11 kommunerna i MalmöLundregionen avser att lämna ett gemensamt yttrande över såväl den nationella planen som den regionala. Utgångspunkten för dessa gemensamma yttranden kommer att vara den skrivelse som MalmöLundregionen sammanställde i början av året: "Storstadspaket för infrastruktur i Skåne", daterad 5 februari 2013. Planeringsenheten anser att Lomma kommun bör avge egna yttranden över de två infrastrukturplanerna, inte minst då man inte känner till hur dessa yttranden från MalmöLundregionen kommer att se ut. Man kan heller inte förvänta sig att regionen kommer att fördjupa sig i de mindre objekt som enskilda kommuner kan vilja framhålla.

Planeringschefen har lämnat förslag till yttrande.

Beslutsunderlag

- Skrivelse från planeringsenheten, 2013-08-27
- Remiss från Region Skåne avseende Regional infrastrukturplan för Skåne 2014-2025

Planledningsgruppen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

- Lomma kommun avger följande yttrande:

Lommabanan

Lomma kommun ser det som mycket positivt att Region Skåne i planen på ett mycket tydligt sätt tar ställning för att persontrafik på Lommabanan bör inledas snarast och att regionen i planen avsätter medel för samfinansiering med den nationella planen för 7 nämnda järnvägssträckor, varav Lommabanan är en. Den totala summan om 500 miljoner förefaller dock liten om man betänker att den ska räcka till sju olika objekt.

Kopier: MP/2013-10-01/31

Utdragsbestyrkande

AB.

L.B.

ig



KOMMUNSTYRELSEN
PLANLEDNINGSGRUPPEN

2013-09-18

2013-09-04

KS § 148 (forts.)

PLG § 35 (forts.)

Lomma kommun vill här understryka att en investering på Lommabanan för persontrafik är av stort regionalt intresse. Inte minst Malmö stad påverkas genom minskad biltrafik och busstrafik.

Trafikplats Flädie och väg E6.02

Lomma kommun ser positivt på att den regionala planen, precis som den nationella planen, innehåller medel för ombyggnad av trafikplats Flädie och väg E6.02 mellan trafikplatsen och Lund.

Trafikplats Flädie – Bjärred

Den regionala planen innehåller 53 miljoner för ombyggnad av väg 913 mellan trafikplats Flädie och Bjärred år 2025. Här ingår inte minst byggandet av en planskild korsning med Lommabanan omedelbart söder om Flädie by. Det är bra att detta objekt finns med i planen, men den angivna tidpunkten är inte rimlig. Redan 2015 kommer tågtrafiken att fördubblas på Lommabanan genom att godstrafik flyttas från Markarydsbanan – Södra Stambanan till godsstråket genom Skåne då Hallandstunnelarna öppnas. Den nuvarande korsningen ligger direkt söder om mötesspåret i Flädie by. Detta kommer att ytterligare öka bomfällningstiderna på väg 913. Väg 913 har förutom mycket biltrafik, också en omfattande busstrafik, Bjärred – Lund och Bjärred – Malmö. Det är också Lomma kommuns och regionens gemensamma uppfattning att Lommabanan ska få persontåg så snart som möjligt och definitivt innan år 2025. Objektet tpl Flädie – Bjärred måste således tidigareläggas jämfört med vad planen föreslår.

KS § 148

Kommunstyrelsen beslutar följande:

- Lomma kommun avger följande yttrande över Regional infrastrukturplan för Skåne 2014-2025:

Lommabanan

Lomma kommun ser det som mycket positivt att Region Skåne i planen på ett mycket tydligt sätt tar ställning för att persontrafik på Lommabanan bör inledas

Utdragsbestyrkande

A.B.

L.B.

KOMMUNSTYRELSEN

2013-09-18

KS § 148 (forts.)

snarast och att regionen i planen avsätter medel för samfinansiering med den nationella planen för 7 nämnda järnvägssträckor, varav Lommabanan är en. Den totala summan om 500 miljoner förefaller dock liten om man betänker att den ska räcka till sju olika objekt.

Lomma kommun vill här understryka att en investering på Lommabanan för persontrafik är av stort regionalt intresse. Inte minst Malmö stad påverkas genom minskad biltrafik och busstrafik.

Trafikplats Flädie och väg E6.02

Lomma kommun ser positivt på att den regionala planen, precis som den nationella planen, innehåller medel för ombyggnad av trafikplats Flädie och väg E6.02 mellan trafikplatsen och Lund.

Trafikplats Flädie – Bjärred

Den regionala planen innehåller 53 miljoner för ombyggnad av väg 913 mellan trafikplats Flädie och Bjärred år 2025. Här ingår inte minst byggandet av en planskild korsning med Lommabanan omedelbart söder om Flädie by. Det är bra att detta objekt finns med i planen, men den angivna tidpunkten är inte rimlig. Redan 2015 kommer tågtrafiken att fördubblas på Lommabanan genom att godstrafik flyttas från Markarydsbanan – Södra Stambanan till godsstråket genom Skåne då Hallandstunnelarna öppnas. Den nuvarande korsningen ligger direkt söder om mötesspåret i Flädie by. Detta kommer att ytterligare öka bomfällningstiderna på väg 913. Väg 913 har förutom mycket biltrafik, också en omfattande busstrafik, Bjärred – Lund och Bjärred – Malmö. Det är också Lomma kommuns och regionens gemensamma uppfattning att Lommabanan ska få persontåg så snart som möjligt och definitivt innan år 2025. Objektet tpl Flädie – Bjärred måste således tidigare läggas jämfört med vad planen föreslår.

utdrag av 111!
-Region Skåne

Utdragsbestyrkande

A.B.

L.B.

2013-09-26



KOMMUNSTYRELSEN

Vår referens: Christine Edenbrandt

Direktel: 040-641 14 55

E-post: christine.edenbrandt@lomma.se

Diariernr: KS /KF 2013:288.014

Er referens:

Region Skåne

291 89 Kristianstad

RTI 2014-2025, Dnr 1202805

Översänder protokollsutdrag från sammanträde med kommunstyrelsen i Lomma kommun den 18 september 2013.

Christine Edenbrandt
Kommunsekreterare

Lomma kommun

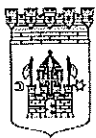
234 81 Lomma

Tel 040-641 10 00

Fax 040-641 14 17

E-post kommunstyrelsen@lomma.se

www.lomma.se



Utredare
Mats Åstrand
0410 - 733618, 0734 422949
mats.astrand@trelleborg.se

Region Skåne
291 89 Kristianstad

Remissvar – Förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025

Trelleborgs kommun har beretts tillfälle att inkomma med yttrande på förslag till regional infrastrukturplan för Skåne 2014-2025. Ärendet behandlades på kommunstyrelsen 2013-09-04.

Trelleborgs kommun har inget att invända mot de utgångspunkter och principer som Region Skåne använt vid arbetet med förslaget till RTI-planen. Att värdera den fördelning som gjorts mellan olika objekt i Skåne och tidpunkter för genomförandet av dessa är svårt att ha en åsikt om ur en enskild kommuns perspektiv. Trelleborgs kommun bedömer att detta säkert är väl avvägt och att Region Skåne även har de bästa förutsättningarna för eventuella omfördelningar utifrån inkomna remissyttranden.

Utifrån Trelleborgs perspektiv finns däremot en del synpunkter att föra fram.

I förslaget till RTI-plan(sidan 108) anges att Region Skåne kommer att avsätta en pott för åtgärdsvalstudier för bl.a. Ringled E6-Trelleborgs hamn. Det är bra att behovet uppmärksammas men problemet med lastbilstransporter genom Trelleborgs centrum behöver en snabbare lösning. Behovet av en ringväg runt Trelleborg behöver betonas mer utifrån effektivare godstransporter och förbättrad stadsmiljö.

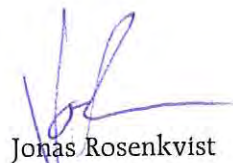
För att på sikt klara en ökad efterfrågan på godstransporter på järnväg över Trelleborgs hamn kommer Trelleborgsbanan att behöva byggas ut till dubbelspår runt 2025. Detta behov bör framgå av RTI-planen.

I bilaga 2 Cykelvägsplan för Skåne saknas sträckan Anderslöv-Östra Grevie. Denna sträcka får ett extra värde och ökat behov för cyklister när möjligheten att stiga på pågatåget i Östra Grevie blir möjligt i december 2015. Främst gäller detta den närmast belägna landsbygden varför sträckan Alstad-Östra Grevie är än viktigare. Ur turistsynpunkt är gamla landsvägen, väg 101, extra intressant och en förlängning av nuvarande cykelväg från Östra Grevie till Anderslöv skulle ha en turismfrämjande effekt.

Trelleborg 2013-09-20



Ulf Bingsgård
Ordförande kommunstyrelsen



Jonas Rosenkvist
Kommundirektör

Kommunstyrelsen

Ärendets dnr: Ks 2013/390

Ks § 119

Remiss för Regional transportinfrastrukturplan (RTI-plan) 2014-2025

Initierat av: Tillväxt och samhällsbyggnad

Beslutsunderlag: Tjänsteskrivelse från Hans Folkeson och Rickard Persson, Tillväxt och samhällsbyggnad och Annette Bengtsson, Tekniska enheten, 2013-09-09
Remissversion Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025, 2013-05-23

Ärendebeskrivning: Trafikverket har till Sveriges kommuner remitterat ett förslag till nationell plan för transportsystemet (NTI-plan) 2014-2025 som ersätter tidigare gällande plan 2010-2021. Samtidigt har till Skånes kommuner Region Skåne remitterat ett förslag till regional transportinfrastrukturplan (RTI-plan) för samma period. De nationella och regionala transportinfrastrukturplanerna revideras med fem års mellanrum och den nu föreslagna regionala transportinfrastrukturplanen bygger på den gällande planen för 2010-2021.

Beslut: Efter förslag från ordföranden beslutar kommunstyrelsen att

1. Ordföranden får kommunstyrelsens delegation att göra korrigeringar i remissvaret i enlighet med diskussion.

Expedieras till: Tillväxt- och samhällsbyggnad, planenheten

Kommunförvaltningen

Tjänsteskrivelse

Dnr: Ks 2013/390

Rickard Persson
Planarkitekt
Tfn: 040-42 51 73

Remiss: Förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014 - 2025

Sammanfattning

Tillväxt och samhällsbyggnad och Medborgarservice föreslår att kommunen överlämnar MalmöLund-regionens kommuners gemensamma förslag till skrivelse tillsammans med följande tillägg som sitt remissvar till Region Skåne:

- Satsningar på vägåtgärder på väg 100 och satsning på superbustråk Malmö-Vellinge-Näset måste få en högre prioritet i planen. Med i planen bör också finnas en övergång till spårburen trafik på sträckan.
- Cykelvägarna Höllviken-Fredshög och Vellinge-Östra Greve bör lyftas till de vägar som får medel, för arbetspendling mm mellan tätorter samt turism och rekreation, inom planperioden.
- Möjlighet bör ges för enskilda väghållare med och utan statligt bidrag att ansöka om bidrag likt kommunerna för åtgärder för trafiksäkerhetsåtgärder och förbättrad framkomlighet för oskyddade trafikanter.

Bakgrund

Trafikverket har till Sveriges kommuner remitterat ett förslag till nationell plan för transportsystemet (NTI-plan) 2014-2025 som ersätter tidigare gällande plan 2010-2021. Samtidigt har till Skånes kommuner Region Skåne remitterat ett förslag till regional transportinfrastrukturplan (RTI-plan) för samma period. De nationella och regionala transportinfrastrukturplanerna revideras med fem års mellanrum och den nu föreslagna planen bygger på den gällande planen för 2010-2021.

Den regionala planens ram fastställs i den nationella planen och det är de organ som är ansvariga för respektive länsplaner (i Skåne – Region Skåne) som fördelar medlen inom det regionala utrymmet.

Tillsammans redovisar planerna statens samlade investeringar i de statliga väg- och järnvägsnäten i kommunerna vad gäller ny- och ombyggnad samt kostnader för drift

POST 235 81 Vellinge
BESÖK Norrevångsgatan 3
TELEFON 040-42 50 00
FAX 040-42 51 49
E-POST vellinge.kommun@vellinge.se
WEBB Vellinge.se

BANKGIRO 5896-1467
ORG. NR 212000-1033

och underhåll under planperioden. Den nationella planen omfattar för hela Sverige 522 miljarder kronor under planperioden och den regionala planen omfattar en pott om ca 4 miljarder kronor för hela Skåne. I den regionala planen ingår ej kostnader för drift och underhåll. Sammantaget tilldelar regeringen Skåne ca 12 % av medlen för investeringar.

Den regionala planen innehåller vägutbyggnader, riktade åtgärder för trafiksäkerhet, cykeltrafik och kollektivtrafikens infrastruktur på det regionala vägnätet samt statlig medfinansiering till trafiksäkerhets- och miljöåtgärder på det kommunala vägnätet.

Vellinge kommun berörs i den regionala planen direkt av väganslutningar till Trelleborgsbanan (50 miljoner kronor), väg 100 Höllviken-Vellinge (60 miljoner kronor) samt av förbifarten Arrie-Käglinge (128 miljoner kronor). Förbifarten Arrie-Käglinge är dock till allt övervägande del en fråga för Malmö kommun. Vellinge kommun har också möjlighet att ta del av olika regionala pottar, bl.a. för en superbussatsning på pendlingsstråket Malmö-Vellinge-Näset.

Förändringar i förslaget till regional plan jämfört med gällande plan

I förhållande till gällande plan kan bl. a. konstateras att regionen föreslår ett omtag av planeringen för väg 100. Förslaget är att en åtgärdsvalsstudie enligt den nya väglagen som trädde i kraft 2013-01-01 genomförs för pendlingsstråket. Medel för vägutgifter längs väg 100 minskar från 96 miljoner kronor i gällande plan till 60 miljoner kronor i förslaget, och tidpunkten för investeringen riskerar skjutas fram emot 2024-2025 (s 111). Förslaget innebär ett omtag i förhållande till gällande plan, och tidplanen innebär i praktiken att Trafikverket (som är ansvariga för genomförandet av en åtgärdsvalsstudie) inte kommer att driva någon planering för projektet de närmsta 3-6 åren, enligt kommunens bedömning.

Väg 100 är å andra sidan utpekad som en viktig pendlingsväg i Region Skånes väg-systemstudie och tänkt för ett framtida superbussstråk. I ett superbussstråk är tanken att bussen i möjligaste mån ska ha en egen bana inom tätorter och få, men centralt belägna hållplatser, i de samhällen som försörjs på landsbygden. I korsningar ska superbussen ha företräde och egna körfält. Syftet är att bygga bort de många små fördröjningar som idag minskar bussens konkurrenskraft gentemot bilen.

I förslaget finns pottar på 400 miljoner kronor för kollektivtrafikåtgärder längs statligt vägnät, och 500 miljoner under statlig medfinansiering till kommunal infrastruktur på konceptet superbuss. Förslaget redovisar inte hur prioriteringen av olika stråk (utöver pilotprojektet Åhus-Älmhult) för superbussar ska gå till, men att E6/v 100 kan bli aktuellt för en satsning under planperioden framgår på s 129.

Synpunkter

Kommunen har i samarbete med de andra 10 kommunerna i MalmöLund-regionen upprättat ett gemensamt svar till Region Skåne, som tillsammans med nedanstående specifika synpunkter gällande Vellinge kommun utgör vårt samlade yttrande.

Den gemensamma skrivelsen utgör bilaga 1.

Tillväxt och samhällsbyggnad och Medborgarservice föreslår att den gemensamma skrivelsen kompletteras med följande kommunspecifika synpunkter:

Tillväxt och samhällsbyggnad och Medborgarservice ser avsaknaden av en satsning på utbyggd kollektivtrafik mellan Malmö och Falsterbonäset som den största bristen i planen. Spårburen kollektivtrafik i ett av Malmös starkaste arbetspendlingsstråk förefaller vid en rent kvantitativ bedömning av möjligheterna att begränsa nuvarande klimat- och miljöutsläpp vara en självklar prioritering och det är anmärkningsvärt att något sådant projekt inte finns med i planen medan projekt som rent kvantitativt har en mindre miljöpåverkan finns med i kommunernas gemensamma yttrande. För att bidra till att uppnå klimat- och miljömål i ett regionalt sammanhang är det självklart att spårburen kollektivtrafik, en Falsterbobana, i ett av Malmös starkaste arbetspendlingsstråk skulle vara ett starkt projekt, och projektet bör vara med i planen. De ökande problemen med framkomlighet, både på E6:an och inne i staden Malmö är ytterligare skäl att satsa på en omfördelning av resandet. I en första etapp skulle en utbyggnad med separata bussvägar komma ifråga. Vellinge kommun har i ett projekt tagit fram ett underlagsmaterial tillsammans med bl.a. regionens företrädare och Malmö stad, Hållbart resande i Vellinge kommun, som redovisar förutsättningarna för spårburen trafik längs arbetspendlingsstråket Malmö-Falsterbo.

Tillväxt och samhällsbyggnad och Medborgarservice bedömer, även utan en satsning på spårburen trafik, att viktiga satsningar i kommunen (väg 100) skjuts på framtiden på ett otillfredsställande sätt i förslaget. Förvaltningen föreslår att kommunen ber Region Skåne att revidera sina prioriteringar i enlighet med den bild av regionens utveckling som redovisas nedan.

Tillväxt och samhällsbyggnad och Medborgarservice anser att satsningar på kollektiv- och cykeltrafik i Vellinge kommun är tillräckligt angelägna för att inte förflyttas minst 10 år framåt i tiden. E6/väg 100 är ett av de starkaste pendlingsstråken i storstadsregionen Malmö-Lund, utpekad för en superbussatsning i planen och Trelleborgsbanan med pendeltåg mellan Trelleborg och Malmö via kommunens orter utgör en naturlig del av regionförstoringen i Skåne.

E6/väg 100 förtjänar att lyftas fram som ett av de första stråk där en satsning på superbuss bör ske, och därigenom även ta del av de medel som redan i gällande plan utlovats för välgångsplaner för väg 100, liksom av den kollektivtrafikpott som redovisas i planen.

Det bör också utredas om inte medel för välgångsbanor längs väg 100 även skulle utökats för att möjliggöra att väg 100 ansluts till trafikplats Vellinge södra.

Ett långsiktigt hållbart resande bygger på en utveckling av kollektivtrafiken. I Malmö kommun genomförs redan en omprioritering av stadstrafiken så att bussar och gc-trafikanter i större mån får företräde samt att hastigheter sänks. I Vellinge kommun är ambitionen att delta i den utvecklingen och bidra till prioriterad kollektiv- och gc-trafik genom starka regionala anslutningar till Malmös inre kollektivtrafiknät, men till skillnad från en större kommun som Malmö är det berörda vägnätet i stor utsträckning statligt och inte kommunalt, och kommunen är beroende av statliga satsningar för att genomföra angelägna kollektivtrafikåtgärder.

Ytterligare en faktor som bör tas med i bedömningen är den höga belastningen på E6:an mellan Vellinge och Malmö. Trafikmängder tillhör de tre högsta längs infarterna till Malmö (tillsammans med motorvägen Malmö-Lund och E6:an norrifrån). Möjligheterna till en annan dragning av superbuss in till Malmö än via E6:an bör utredas i den föreslagna åtgärdsvalsstudien. Förslagsvis kan en satsning på en trafikering via Vellinge-Hököpinge vidare längs Tygelsjö mot Hyllie och sedan längs Pil-dammsvägen in i Malmö, från Tygelsjö eventuellt med egen bana vara ett alternativ som allvarligt bör övervägas i en sådan studie.

Tillväxt och samhällsbyggnad och Medborgarservice förutsätter att medel (cykelvägen) i gällande plan för ombyggnad av sträckan Gessie Villastad-Gessie kvarstår, men även medel till förbifarten (väg) bör vara rimligt i planen. Ytterligare medel för att hantera de trafiksäkerhetsproblem som uppstått i Kämpinge, dvs. till förbifart väg 517/519 krävs också i planen. Likaså bör medel till bulleråtgärder längs E6/väg 100 och Trelleborgs-banan finnas i planen för att begränsa de negativa hälsoeffekterna av ett ökat trafikarbete längs dessa sträckor. Med en ökad transittrafik genom kommunerna följer också ett ansvar för staten att finansiera åtgärder i det statliga väg- och järnvägsnätet som syftar till att minska miljöstörningar, främst buller, men även ökade luftföroreningar som följer av brister i drift och underhåll och påverkar framkomligheten negativt på E6:an. Enklare åtgärder som fler körfält eller beteendepåverkande åtgärder, t ex omkörningsförbud för lastbilar bör utredas snarast. Vellinge kommun anser att det statliga ansvarstagandet för dessa frågor är otillfredsställande i NTI- och RTI-planerna.

I planen saknas medel för satsningar på cykelvägar i kommunen. Först i perioden 2025-2030 kan satsningar på Höllviken-Fredshög, Östra Greve-Vellinge och Östra Höllviken-Lilla Räng bli aktuella enligt förslaget. Tillväxt och samhällsbyggnad och Medborgarservice anser att det är otillfredsställande och föreslår att cykelvägarna Höllviken-Fredshög och Östra Greve-Vellinge lyfts in som de satsningar som kan få medel avsatta för satsningar på cykelvägar för turism och rekreation under planperioden 2014-2025.

I Vellinge kommun finns av tradition en stor andel enskilda vägar och många vägföreningar. Det kan leda till svårigheter att uppnå samhällets mål vad gäller trafiksäkerhet och framkomlighet med cykel. Tillväxt och samhällsbyggnad och Medborgarservice skulle i det perspektivet gärna se att möjlighet ges för enskilda väghållare med och utan statligt bidrag att ansöka om bidrag likt kommunerna för åtgärder för trafiksäkerhetsåtgärder och förbättrad framkomlighet för oskyddade trafikanter. Många vägföreningar inom kommunen, främst inom tätorterna, uppfyller idag inte kraven för statliga bidrag då väglängden är för kort.

Förslag till beslut

Beredningen för fysisk planering beslutar att föreslå Kommunstyrelsen att överlämna MalmöLund-regionens gemensamma skrivelse tillsammans med tjänsteskrivelsen som sitt remissvar till Region Skåne.



Hans Folkeson
Stadsbyggnadsdirektör



Annette Bengtsson
Trafikingenjör

Rickard Persson
Plan- och bygglovarkitekt

UTKAST 2013-09-06

MalmöLundregionens synpunkter på Förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014 – 2025

Bakgrund

Region Skåne har till kommuner m fl översänt förslag till Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025 för kännedom och eventuella synpunkter senast den 1 oktober 2013. Kommunerna i MalmöLundregionen, som är ett mellankommunalt samverkansnätverk mellan de 11 kommunerna i sydvästra Skåne framför här gemensamma synpunkter på Region Skånes Förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014 – 2025.

Region Skåne har av regeringen fått i uppdrag att upprätta en ny Regional transportinfrastrukturplan (RTI-plan) för åren 2014-2025. Planen avser investeringsåtgärder på i huvudsak det statliga vägnätet i Skåne. Arbetet är reglerat i direktiv från regeringen som i sin tur bygger på infrastrukturpropositionen från oktober 2012. Utgångspunkt för regeringens proposition och direktiv har till stor del varit Kapacitetsutredningen som genomfördes av Trafikverket under 2011-2012.

Förslaget till RTI-plan utgår från den nu gällande RTI-planen för perioden 2012-2021 och från regionala analyser och strategier, såsom OECD:s analys för Skåne, utvecklingsplaner för kollektivtrafiksystemet, Strukturbild för Skåne m.fl. Utifrån ramen för Skåne på 4356 miljoner kronor har Region Skåne upprättat ett förslag till RTI-plan.

Sammanfattning

Ett väl fungerande transportsystem i landets storstadsområden är nödvändigt för effektiv och hållbar tillväxt i Sverige. Och utvecklingen i MalmöLundregionens kommuner, där mer än hälften av Skånes befolkning bor, är beroende av kraftfulla satsningar på ökad transportkapacitet. För näringslivet är pålitliga, effektiva och hållbara transporter till våra viktigaste exportmarknader avgörande för konkurrenskraften

MalmöLundregionen vill framföra nödvändigheten av en regional plan som är tydligare grundad på långsiktig hållbarhet, som på ett bättre sätt hanterar arbetspendlingen och de storstadsspecifika kapacitetsproblemen i det skånska transportssystemet.

En planering som i större utsträckning ger förutsättningar för bättre fungerande och större arbetsmarknadsområden och som samtidigt bidrar till klimatmålen innebär följande för MalmöLundregionen prioriterade objekt:

- Södra Stambanan Lund-Hässleholm
- Lommabanan, Marieholmsbanan, Skånebanan
- Utvecklad kollektivtrafik i städerna inkl Spårväg Lund C-ESS
- Godsstråket genom Skåne; Lommabanan, Trelleborgsbanan, hamnarna i Malmö och Trelleborg
- Kontinentalbanan
- Simrishamnsbanan etapp 1 - påbörja planeringen av sträckan Malmö-Dalby
- Kvalitetshöjningar av kollektivtrafiken till och från Malmö Airport
- Nya Öresundsförbindelser – fördjupade utredningar och helhetsgrepp på framtida trafik tvärs Öresund

Allmänt

Kommunerna anser det är bra att man mer och mer får in stöd till järnvägsåtgärder i ett planeringssystem som har uppstått ur ett behov av mer regionalt inflytande i planeringen av vägtransportsystemet. Man kan dock fundera över vad detta betyder på sikt. Ett ökat regionalt intresse och finansieringsansvar för även spårsatsningar får inte innebära att staten tar ett steg tillbaka från sitt övergripande ansvar och skjuter över kostnader på andra parter.

Planförslaget innebär i praktiken en förskjutning av medel från den regionala planen till den nationella. I planförslaget prioriteras åtgärder i järnvägssystemet, vilka i normalfallet finansieras av den nationella planen. Kommunerna ställer sig bakom den här generella prioriteringen av järnvägsnätet framför väg, även om det innebär att utrymmet för de åtgärder som primärt ska genomföras via den regionala planen minskar ytterligare i praktiken.

Med det minskade utrymmet för det som normalt ska hanteras i den regionala planen behöver anslagen justeras ned. Kommunerna anser att detta är gjort på ett felaktigt sätt. Bidragen till kommunal infrastruktur har minskats. Detta är olyckligt, särskilt för storstäderna Malmö, Helsingborg och Lund, då den ökande regionala inpendlingen kräver omfattande åtgärder både vad det gäller kollektivtrafik, miljö- och trafiksäkerhet. Det är rimligt att regionen tar ett större ansvar än vad planen anger.

Liksom den nationella planen innehåller den regionala planen inte tillräckligt kraftfulla åtgärder för att utvecklingen av hållbara transporter ska gå i den takt som krävs. Planen leder onekligen till god måluppfyllelse för flera uppställda målområden, men motverkar klimat- och miljömål. En omfördelning av medel från utpekade vägobjekt till kollektivtrafik i de större städerna är nödvändig.

Trots att avsättningen av regionala medel för samfinansiering i nationell infrastruktur görs ungefär dubbelt så stor som föregående plan (500 mkr) gör kommunerna bedömningen att satsningarna här är otillräckliga. Den nationella planen identifierar Malmö, Lund, Helsingborg och Kristianstads som tillväxtmotorer i södra Sverige och Trafikverket konstaterar också att dessa städer står inför särskilt stora utmaningar. Kommunerna i MalmöLundregionen har under planprocessen påpekat nödvändigheten av ett infrastrukturpaket som hanterar de storstadsspecifika kapacitetsproblemen i det skånska transportsystemet. Utvecklingen i MalmöLundregionen, där mer än hälften av Skånes befolkning bor, är beroende av kraftfulla satsningar på ökad transportkapacitet i storstäderna med omland. Bl.a. en hög tillgänglighet till de planerade forskningsanläggningarna MAX IV och ESS i Lund, som tillhör de enskilt största satsningar på forskningsinfrastruktur i Sveriges historia, kommer att vara en viktig faktor för både den regionala och nationella tillväxten.

I den nationella planen är en relativt stor del reserverad i s.k. potter. Under "Urval av åtgärder" i den regionala planen presenteras ett urval av åtgärder med en kostnad på mindre än 50 miljoner kronor. Det är mycket otydligt hur den regionala planen och den nationella planen samverkar och det blir mycket viktigt att den fortsatta planeringen utgår från en helhetssyn. Kommunerna förutsätter att regionen aktivt verkar för att de medel som är avsatta i pottorna används för att stärka infrastrukturen i sydvästra Skåne. Kommunerna är villiga att aktivt delta i detta arbete.

Det är positivt med en regional cykelvägsplan. Ökad cykling leder till ökad hälsa och välbefinnande och har få negativa externa effekter. Kommunerna hoppas planen kommer att få en viktig roll för utvecklingen av cykelinfrastrukturen i Skåne. Cykelvägsplanen innehåller endast objekt utanför kommunalt väghållningsområde. Att då kräva 50 % kommunal

medfinansiering för att objekten ska bli av är helt ologiskt. Finansieringen av nybyggnationer och ansvaret för drift- och underhåll bör följa väghållaransvaret på samma sätt som för vägutbyggnader.

Dock saknas resonemang om cykelns fördel för den enskilde individen. I rapporten fokuseras nästan enbart på samhällsnyttan. Det finns många viktiga aspekter att lyfta fram som gör cykeln konkurrenskraftig för varje enskild trafikant, t.ex. smidigheten, tidssäkerheten, friheten och flexibiliteten, vilket borde kunna beskrivas mer i planen. Om Region Skåne på ett kraftfullt sätt vill att cykling ska bidra till den nödvändiga omställningen av transportsystemet fordras mångdubbelt större insatser än de som föreslås.

I sammanhanget vill kommunerna påminna Region Skåne om tidigare enskilda yttranden över regionens förslag till Den flerkärniga miljonstaden Skåne. Kommunerna ställer sig tveksamma till om denna strategi är tillräckligt förankrad i kommunerna för att kunna vara utgångspunkt för att diskutera nödvändiga infrastruktursatsningar. Kommunerna efterlyser en tydligare analys och beskrivning av tillväxtmotorernas framtida utmaningar baserad på tydliga analyser av storstadsregionens specifika utmaningar med koppling till hållbar tillväxt och samhällsnytta.

Prioriterade åtgärder i MalmöLundregionen

Södra stambanan

Kommunerna ser mycket positivt på att fyraspårsutbyggnaden på *Södra stambanan* Arlöv - Högevall genomförs. Flera betydande satsningar saknas dock på huvudstråket Södra stambanan. Kommunerna vill starkt understryka vikten av att planeringsarbetet för en fortsatt utbyggnad till *fyra spår mellan Lund och Hässleholm* inleds omedelbart och att investeringsmedel avsatt för genomförande under planperioden.

Spårburen kollektivtrafik till och från städerna

Kommunerna välkomnar att *Trelleborgsbanan* finns med i planen för färdigställande. Samfinansieringen noteras särskilt av mötesspår på *Ystadbanan* och anpassning för persontrafik på *Lommabanan*, som blir välkomna tillskott till en robust och driftssäker pågatågstrafik i regionen. Utbyggnadsåtgärder och finansiering bör dock tydliggöras för *Lommabanan* och utbyggnaden bör följa tidplanen för Hallandsåstunneln. *Simrishamnsbanan* saknas i planen. Planeringen av *Simrishamnsbanans* etapp 1 bör prioriteras då utbyggnaden på sikt är en förutsättning för ett fungerande regionalt järnvägssystem i Skåne.

Utvecklad kollektivtrafik i städerna

De stora städerna i Skåne växer. Inpendling, trängsel och belastningen på miljön ökar, trafiksituation i Malmö och Lund är på vissa håll ohållbar exempelvis överskrider miljökvalitetsnormer för luftkvalitet i Malmö. Kollektivtrafiken i städerna måste förbättras väsentligt vad gäller kapacitet, standard och bytesmöjligheter kommande år.

Högklassig busstrafik och *spårvagnstrafik* är nödvändig i de mest belastade stråken, för att underlätta dels det mellankommunala/regionala resandet, dels förflyttningar inom städerna. De framtida *spårvägarna* bör tydligare nämnas bland föreslagna insatsområden och objekt. Modern spårvagnstrafik blir trots allt ett nytt inslag i den skånska kollektivtrafiken och det pågår ett viktigt arbete inom projektkontoret Spårvagnar i Skåne. Spårvägen Lund C – ESS är av särskilt strategisk betydelse och kan fungera som modell för kommande etapper i Skåne.

Region Skåne behöver fortsätta arbetet tillsammans med berörda kommuner och staten för att få till stånd medfinansieringslösningar till dessa regionalt viktiga objekt.

Kommunerna menar att även *busstrafik, superbuss och spårvagn* samt *cykelvägar* (s. 10ff, 81ff) styr mot målområde 4, att förbättra Skånes förbindelser med omvärlden. Att interregionala och internationella resor sällan börjar eller slutar på en järnvägsstation är något som framhållits även av Region Skåne i diskussionerna om Skånepaketet. I själva verket är cykelvägar och lokal kollektivtrafik i städerna kritiska länkar för att städernas uppkoppling mot omvärlden ska fungera. Detta behöver korrigeras och tillhörande beskrivningar av måluppfyllelse ses över.

Nya Öresundsförbindelser

I planen saknas ett helhetsgrepp på den *framtida trafiken tvärs Öresund* såväl i norr som i söder. En fortsatt gränsregional integration mellan sydvästra Skåne och Själland, samt Copenhagen Airports konkurrenskraft, är beroende av väl fungerande trafikutbyte över Öresund. Öresundsbron utgör för närvarande den enda fasta länken för långväga person- och godstrafik mellan Skandinavien och kontinenten. Prognoser visar att bron landanslutningar, kommer att få omfattande kapacitetsproblem. Den befintliga förbindelsen är redan i dagsläget utsatt för ett hårt tryck, eftersom fjärrbetonad person- och godstågstrafik måste samsas med regional arbetspendling. Påfrestningarna kommer att öka ytterligare när den fasta förbindelsen över Fehmarn Bält öppnas år 2021.

Öresundsregionen kan bindas samman och stärkas genom *fasta förbindelser dels mellan Helsingborg och Helsingör* för biltrafik, persontågstrafik och godstågstrafik dels mellan Malmö och Köpenhamn. Som komplement till Öresundsbron, och för en fördjupad integration av arbetsmarknaden, finns behov av ytterligare en fast förbindelse över södra Öresund. Därför planerar Malmö stad och Köpenhamns kommun gemensamt för en *framtida Öresundsmetro*. Det är en nationell angelägenhet att avlasta Öresundsbron genom ytterligare förbindelser.

Regionen bör i kontakten med staten framhålla behovet av aktiv samplanering mellan Sverige och Danmark kring *hela Öresund* i samspel med berörda regioner och kommuner.

Godstrafiken i Skåne och hamnarnas betydelse

Planen innehåller vissa satsningar för att möta de framtida ökande godsflödena, dock saknas i förslaget fortsatt utbyggnad av *Södra stambanan* till fyra spår mellan Lund och Hässleholm som hanterar den viktigaste strömmen av godstrafik från mellersta Sverige till Skåne och kontinenten.

I väster är det nödvändigt att det så kallade *godsstråket genom Skåne* byggs ut för godstrafiken över Öresundsbron och via Malmö och Trelleborgs hamnar. Kommunerna vill betona vikten av hamnarnas betydelse för starka logistiknav för det svenska näringslivets import och export. Det är viktigt att satsningar *på hamnanslutningar* i RTI-planen innefattar de planerade väg- och järnvägssatsningarna i Norra hamnen i Malmö och Trelleborgs hamn, båda utpekade CORE-hamnar inom EU.

Finansiering och ett Skånepaket baserat på storstadsspecifika satsningar

Skåne söker en ny modell för genomförandet av infrastrukturinvesteringar tillsammans med staten. Kommunerna anser att det påbörjade arbetet har varit intressant och fruktbart, men att det behöver fortsätta och fördjupas. Avslutningsvis vill MalmöLundregionen påpeka nödvändigheten av ett infrastrukturpaket som hanterar de storstadsspecifika utmaningarna i det skånska transportsystemet.



Kommunledningskontoret
Torsten Helander
041362995

Kommunstyrelsen



Yttrande över Förslag till Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025, Dnr 1202805 samt yttrande över Förslag till Nationell plan för transportsystemet 2014-2025

Ärendebeskrivning

Från och med i år har vi ett nytt planeringssystem för infrastrukturen i Sverige. Syftet är att göra planeringen mer effektiv och att knyta den fastare till den statliga budgetprocessen. Systemet innebär bland annat att såväl nationella som regionala och lokala infrastrukturåtgärder bereds och beslutas samtidigt.

Trafikverket har i uppdrag att upprätta en nationell infrastrukturplan för åren 2014-2025 och Region Skåne har ett motsvarande uppdrag att upprätta en regional plan för samma tidsperiod.

Trafikverket har nu upprättat och i sommar översänt ett förslag till Nationell plan för transportsystemet 2014-2025, för kännedom och eventuella synpunkter. Detsamma gäller för Region Skåne som har ett översänt förslag till Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025 för synpunkter.

Tanken är att både den nationella och den regionala planen upprättas och remissbehandlas samtidigt för att få en bättre synkronisering av infrastrukturplaneringen. Svar på båda planerna önskas senast den 1 oktober 2013.

Eslövs kommun svarar här, i ett samlat yttrande, angående de båda infrastrukturplanerna.

Utöver nu föreliggande yttrande, deltar Eslöv också i MalmöLundregionens gemensamma svar på nämnda remisser.

Beslutsunderlag

Denna tjänsteskrivelse.

Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025.

Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025.

Yttrande

Eslövs kommun ställer sig positiv till framför allt den regionala planen som i flera avseenden är mera offensiv än motsvarande nationella plan. Särskilt viktigt är, att föreslagna åtgärder motsvarar och motiveras av en syn på regionen som en storstadsregion, fullt jämförbar med Stockholms- eller Göteborgsregionen. Regionen går mot en gemensam arbetsmarknad och har en stark tillväxtpotential, också av nationell betydelse. Tillväxten riskerar nu att hämmas på grund av uteblivna investeringar, finansierade som särskilda storstadspaket av den art som Stockholms- eller Göteborgsregionen tar del av. Ett storstadspaket, sammansatt utifrån Skånes särskilda förutsättningar, saknas i Trafikverkets plan.

Eslöv berörs särskilt av Marieholmsbanans upprustning, som ett samfinansierat projekt med Trafikverket, Eslövs kommun och Region Skåne som parter. En gemensam avsiktsförklaring har under våren avgivits för detta projekt. Marieholmsbanan har nationell betydelse för godstrafiken genom Skåne och för regional, spårbunden arbetspendling. Kommunen och regionen har under lång tid arbetat för att trafikera den med spårbunden kollektivtrafik. Det kan inte nog påpekas vikten av att åtgärder angående Marieholmsbanan fullföljs i enlighet med avsiktsförklaringen och de nu föreslagna nationella- och regionala planerna. En upprustning av Marieholmsbanan är ett enkelt och billigt projekt som ger snar utdelning av satsade medel.

Lika viktigt för Eslöv, regionen och nationen, är stambanans standard vad gäller spårkapacitet på sträckan Malmö-Hässleholm. På sträckan Lund- Hässleholm visar särskilt trafikverkets plan, en för defensiv hållning. Sträckan drabbas av ständigt återkommande störningar, som till stor del har sina orsaker i spårkapaciteten. Det medför också tidtabellsinskränkningar som motverkar ett effektivt utnyttjande av systemet. När transporter flyttas över till tåg krävs ett flexiblare och robustare system, varför investeringar inte bör vänta.

Vi välkomnar att den regionala planens mera offensivt driver frågor kring järnvägsutbyggnad, men vill också understryka det nationella ansvar som fortsatt måste finnas i denna fråga.

Eslöv välkomnar också att frågor kring cykelanvändning som i planerna lyfts och ges ökat utrymme i infrastrukturens sammanhang och den trafikslagsövergripande syn planerna ger uttryck för. Cykelanvändning utgör för många ett kostnadseffektivt och hållbart alternativ och komplement till övriga trafiksystem. Regionens plan ger dock uttryck för en modell med kommunal medfinansiering av cykelvägar även på vägar där Trafikverket är väghållare och, enligt vår mening, borde stå för allt.

Detsamma gäller för busstrafiken. I strävan att komma ikapp de eftersatta och långsamma järnvägssatsningarna får inte busskommunikationerna komma på undantag. Stora delar av Skåne har små möjligheter att i närtid ha tillgång till spårbunden trafik. I detta sammanhang spelar busstrafiken en avgörande roll för att hålla mindre orter och landsbygd levande och dynamisk inte minst med tanke på den mångkärniga och finmaskiga struktur som är unik för Skåne. Det är också glädjande att se ett nytänkande vad gäller exempelvis superbusslinjer. Bussar har en utvecklingspotential och en flexibilitet, som är det komplement till tågtrafik som Skåne behöver.

Redaktionella frågor och förtydliganden

I Regionens plan borde Marieholmsbanan nämnas i redovisningen bland de synpunkter som lämnats under arbetets gång från MalmöLundregionen (s.68) då MalmöLundregionen i storstadsskrivelsen från februari 2012 omnämnt banans betydelse.

Förtydligande om Marieholmsbanans förhållande till Godsstråket genom Skåne vore önskvärt i båda planerna.

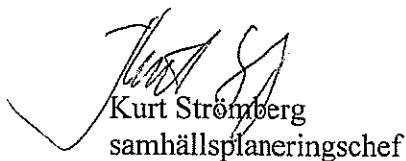
I bilagd länskarta till Trafikverkets plan står i legenden som åtgärd 16: Åstorp-Teckomatorp, etapp 2 och 3 och Marieholmsbanan. Marieholmsbanan är dock inte utritad i kartan vilket övriga objekt är.

Förslag till beslut

- Kommunstyrelsen översänder denna skrivelsen till Region Skåne och trafikverket som sitt svar på respektive remisser.
- Beslutet sker med omedelbar justering.



Eva Hallberg
kommundirektör



Kurt Strömberg
samhällsplaneringschef



REGION SKÅNE	
Koncernkontoret	
2013 -10- 03	
Dnr	Dok.nr

Plats och tid

Stadshuset, 17.00-17.15

Beslutande

Cecilia Lind (S)	ordförande
Tony Hansson (S)	ledamot
Lena Emilsson (S)	ledamot
Krister Göransson (S)	tjg ers för L Månsson (S)
Bernt Nilsson (S)	tjg ers för J Andersson (S)
Henrik Wöhlecke (M)	1:e vice ordförande
Karin Reinisch (M)	ledamot
Catharina Malmberg (M)	ledamot
Annette Linander (C)	2:e vice ordförande
Anders Molin (C)	ledamot
Daniel Rhodin (FP)	ledamot
Håkan Svensson-Sixbo (V)	ledamot
Fredrik Ottesen (SD)	ledamot

Övriga närvarande

Christine Melinder (M)	ersättare
Peter Melinder (M)	ersättare
Lena Wöhlecke (M)	ersättare
Lesley Holmberg (FP)	ersättare
Johan Sandqvist (SD)	ersättare
Bertil Jönsson (NKE)	ersättare

Eva Hallberg	kommundirektör
Pernilla Sandberg	sekreterare
Teresa Andersson	kommunjurist
Anette Persson	avdelningschef
Torsten Helander	stadsarkitekt
Kurt Strömberg	samhällsplaneringschef
Bo Sahlée	Essbe konsult
Tomas Nilsson	ekonomichef



Kommunstyrelsen

Utses att justera

Lena Emilsson, ersättare Daniel Rhodin

Justeringens plats och tid

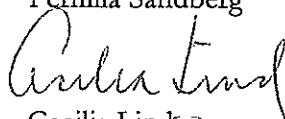
Kommunledningskontoret
den 1 oktober 2013

Paragrafer 157

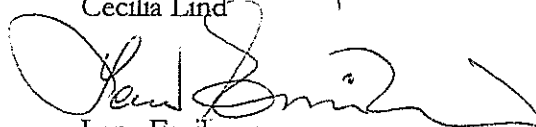
Sekreterare


Pernilla Sandberg

Ordförande


Cecilia Lind

Justerande


Lena Emilsson



Kommunstyrelsen

Bevis om anslag

Protokollet har justerats den 1 oktober 2013. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.

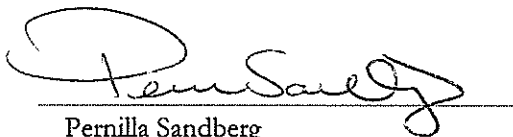
Beslutsinstans Kommunstyrelsen, Eslövs kommun

Sammanträdesdatum 2013-10-01

Datum för anslagets uppsättande 2013-10-02 **Datum för anslagets nedtagande** 2013-10-25

Förvaringsplats för protokollet Kommunledningskontoret

Underskrift


Pernilla Sandberg



§ 157

KS.2013.0309

**Yttrande över Förslag till Regional
transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025 och
Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025**

Ärendebeskrivning

Från och med i år har ett nytt planeringssystem för infrastrukturen i Sverige införts. Syftet är att göra planeringen mer effektiv och att knyta den fastare till den statliga budgetprocessen. Systemet innebär bland annat att såväl nationella som regionala och lokala infrastrukturåtgärder bereds och beslutas samtidigt.

Trafikverket har i uppdrag att upprätta en nationell infrastrukturplan för åren 2014-2025 och Region Skåne har ett motsvarande uppdrag att upprätta en regional plan för samma tidsperiod.

Trafikverket har upprättat och översänt ett förslag till Nationell plan för transportsystemet 2014-2025, för kännedom och eventuella synpunkter. Detsamma gäller för Region Skåne som har översänt förslag till Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025 för synpunkter.

Tanken är att både den nationella och den regionala planen upprättas och remissbehandlas samtidigt för att få en bättre synkronisering av infrastrukturplaneringen.

Beslutsunderlag

Kommunledningskontorets förslag till beslut daterat 14 september 2013.
Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025.
Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025.

Beredning

Eslövs kommun svarar i ett samlat yttrande avseende de båda infrastrukturplanerna. Utöver nu föreliggande yttrande, deltar Eslöv också i MalmöLundregionens gemensamma svar på nämnda remisser.

Eslövs kommun ställer sig positiv till framför allt den regionala planen som i flera avseenden är mera offensiv än motsvarande nationella plan. Ett storstadspaket, sammansatt utifrån Skånes särskilda förutsättningar, saknas i Trafikverkets plan.

Justerares signatur

Utdragsbestyrkande



Kommunstyrelsen

§ 157, forts.

Eslöv berörs särskilt av Marieholmsbanans upprustning, som ett samfinansierat projekt med Trafikverket, Eslövs kommun och Region Skåne som parter. Det kan inte nog påpekas vikten av att åtgärder angående Marieholmsbanan fullföljs i enlighet med avsiktsförklaringen och de nu föreslagna nationella- och regionala planerna. En upprustning av Marieholmsbanan är ett enkelt och billigt projekt som ger snar utdelning av satsade medel.

Lika viktigt för Eslöv, regionen och nationen, är stambanans standard vad gäller spårkapacitet på sträckan Malmö-Hässleholm.

Vi välkomnar att den regionala planens mera offensivt driver frågor kring järnvägsutbyggnad, men vill också understryka det nationella ansvar som fortsatt måste finnas i denna fråga.

Eslöv välkomnar också att frågor kring cykelanvändning lyfts i planerna och ges ökat utrymme i infrastruktursammanhang.

Detsamma gäller för busstrafiken. I strävan att komma ikapp de eftersatta och långsamma järnvägssatsningarna får inte busskommunikationerna komma på undantag. Bussar har en utvecklingspotential och en flexibilitet, som är det komplement till tågtrafik som Skåne behöver.

Yrkande

Henrik Wöhlecke (M) yrkar bifall till förslaget till beslut.

Beslut

- Kommunstyrelsen översänder tjänsteskrivelsen till Region Skåne och Trafikverket som sitt svar på respektive remisser.
- Paragrafen justeras omedelbart.

Expediering
Region Skåne
Trafikverket

Justerares signatur

Utdragsbestyrkande

Protokoll

§ 96

KS 2013/159

Remiss - Förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025**Beslut****Kommunstyrelsens beslut**

Kommunstyrelsen ansluter sig till MalmöLundaregionens gemensamma yttrande.

Kommunstyrelsen avger vidare nedanstående tillägg som yttrande över rubricerad remiss.

Kommunstyrelsen bemyndigar presidiet att godkänna eventuella justeringar som träffas överenskommelse om i det gemensamma yttrandet.

Kommunstyrelsen bemyndigar slutligen ordföranden att för Kävlinge kommuns del underteckna det gemensamma yttrandet

Ärendebeskrivning

Region Skåne har av regeringen fått i uppdrag att upprätta en ny Regional transportinfrastruktur-plan (RTI-plan) för åren 2014 till 2025. Planen avser investeringsåtgärder på i huvudsak det statliga vägnätet i Skåne. Trafikverket upprättar samtidigt förslag till Nationell plan för investeringar på järnvägsnätet och det nationella stamvägnätet. Stamvägnätet utgörs i Skåne av Europavägarna.

Förslaget till RTI-plan utgår från den nu gällande RTI-planen för perioden 2010-2021 och från regionala analyser och strategier, såsom bla OECDs analys för Skåne, utvecklingsplaner för kollektivtrafiksystemet, strukturbild för Skåne mfl. Utifrån ramen för Skåne på 4356 miljoner kr har Region Skåne upprättat ett förslag till RTI-plan.

Utifrån ramen för Skåne på 4356 miljoner kr har Region Skåne upprättat ett förslag till Regional transportinfrastrukturplan, som har följande utgångspunkter:

- 500 mkr avsätts för samfinansiering av järnvägssatsningar i den nationella planen
- Insatsområden utöver namngivna satsningar, potter, ges liksom i tidigare RTI-planer ett stort utrymme. Potterna ger möjlighet till många viktiga satsningar i Skåne.
- För de namngivna objekten prioriteras det regionalt viktiga vägnätet som stödjer den flerkärniga miljonstaden Skåne.
- Satsningar utformas för mötesseparering och 100 km/h på det regionalt viktiga vägnätet.
- Vägsatsningar görs mer sammanhängande och sprids inte på många små ej sammanhängande utbyggnader
- Bibehållen takt på genomförandet av regionalt viktiga objekt i planen är viktigt för den kommunala planeringen. Detta är en utmaning då de genomsnittliga kostnadsökningarna för objekten är ca 25 %.

Kävlinge kommun vill lämna följande yttrande:

Kävlinge ser positivt på Region Skåne förslag till regional transportinfrastrukturplan för den kommande perioden (2014-2025).

Kävlinge kommun ställer sig bakom det gemensamma yttrande som MalmöLund-regionens elva kommuner har enats kring.



Protokoll

Utöver det gemensamma yttrandet vill Kävlinge belysa några sakfrågor som är särskilt väsentliga för Kävlinge kommuns fortsatta utveckling.

Kävlinge konstaterar att väg 1137 mellan Kävlinge och Löddeköpinge finns med i den regionalla planen (och har gjort så ett flertal gånger). Förslag till åtgärd är att genomföra en kortare utbyggnad som från nuvarande väg 1137 mellan Kävlinge och Hög går i ny sträckning norr om Hög och ansluter till Köpingsvägen i Löddeköpinge. Detta förslag är det som kommunen efterfrågat i sina synpunkter till Trafikverket i den pågående vägutredningen. Kompletteringen av vägutredningen med detta alternativ är på gång. Kostnader och finansieringsfrågorna för detta alternativ måste förtydligas ytterligare – det förekommer olika kalkyler och beräkningar. I den föreliggande remissversionen verkar projektet vara underfinansierat. Samtidigt tycker Kävlinge kommun att prioriteeringen för detta projekt ska höjas. Detta då det finns ett flertal projekt som är högre prioriterade, men där man i dagsläget väljer att starta om projekten och avser göra åtgärdsvalsstudier. Den tidsmässiga skillnaden mellan ett projekt med en färdig vägutredning och ett annat projekt där det pågår en åtgärdsvalsstudie är betydande och kan innebära flera års tidigareläggande av väg 1137. Väg 1137 har tidigare legat med i planen men aldrig kommit till genomförande och nu anser Kävlinge kommun att det är dags att komma från ord till handling.

En ny cykelvägsplan för Skåne är under utarbetande, vilket är väldigt positivt. Den får samma tidshorisont som den nya regionala transportinfrastrukturplanen, 2014-2025, men med en utblick och behovsbedömning för en längre tidshorison. De föreslagna prioriteringarna för 2014-2025 innefattar bl.a. för Kävlinges del en fortsatt utbyggnad av cykelvägen mellan Kävlinge och Lund (från Kävlinge fram till väg 108/923) vilken länge varit väldigt högt prioriterad.

Det är slutligen synnerligen viktigt att sambandet och samspelet mellan regional och nationell plan utvecklas och förtydligas – förhållandet dem emellan är tydligt i dagsläget! Relationen kommun-region-stat måste också utvecklas och tydliggöras, så att samtliga parter förstår sin roll och ansvar. Det handlar bl.a. om planerings- och finansieringsfrågor. Detta är viktigt att etablera och hantera denna relation innan projekten eller sakfrågorna kommit för långt i processerna då insyn- och påverkansmöjligheterna försvunnit. En viktig fråga om förtroende.

Beslutsunderlag

Remiss - Förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025, foljebrev

Remiss - Förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025, remissutgåva

Remiss - förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025, Tjänsteskrivelse

MLreg yttrande RTI 2013-09-12

Beslut ska skickas till

För kännedom

Fredric Palm

Göran Sandberg

För verkställighet

Region Skåne, 291 89 Kristianstad. (Ange RTI 2014-2025, Dnr 1202805)



Kommunstyrelsens arbetsutskott

Dnr KSF 2013/187

§ 27 Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025, yttrande till Region Skåne

Beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar

att anta dels utvecklingschef Peter Wollins skrivelse, "Yttrande över Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025", dels det yttrande som lämnats av det mellankommunala samverkansnätverket "MalmöLundregionen", daterat den 18 september 2013, som sina egna och översända desamma till Region Skåne.

Ärendebeskrivning

Region Skåne har på regeringens uppdrag upprättat en ny Regional transportinfrastrukturplan (RTI-plan) för åren 2014 till 2025. Planen avser investeringsåtgärder på i huvudsak det statliga vägnätet i Skåne. Förslaget till RTI-plan utgår från den nu gällande RTI-planen för perioden 2010-2021 och från regionala analyser och strategier, såsom bl. a utvecklingsplaner för kollektivtrafiksystemet och Strukturbild Skåne.

Utvecklingschef Peter Wollin har i skrivelse, "Yttrande över Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025", framfört synpunkter på innehållet i det aktuella dokumentet. Även kommunerna i MalmöLundregionen, som är ett mellankommunalt samverkansnätverk mellan de 11 kommunerna i sydvästra Skåne, har tagit fram ett gemensamt yttrande över planförslaget.

Beslutsunderlag

Skrivelse "Yttrande över Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025", från utvecklingschef Peter Wollin.

Förslag till yttrande från det mellankommunala samverkansnätverket "MalmöLundregionen", 2013-09-18
Förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025, Region Skåne, 2013-06-18.

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Yttrande över Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025

Bakgrund

Region Skåne har på regeringens uppdrag upprättat en ny Regional transportinfrastrukturplan (RTI-plan) för åren 2014 till 2025. Planen avser investeringsåtgärder på i huvudsak det statliga vägnätet i Skåne.

Förslaget till RTI-plan utgår från den nu gällande RTI-planen för perioden 2010-2021 och från regionala analyser och strategier, såsom bl. a utvecklingsplaner för kollektivtrafiksystemet och Strukturbild Skåne.

Synpunkter

Dokumentet är mycket omfattande och håller en generellt sett hög kvalitet.

Den nu gällande planen innehåller en utbyggnad av väg 23 år 2021. I det föreliggande förslaget finns projektet angivet med samma startår. Det framgår emellertid med betydligt större tydlighet att satsningen på väg 23 förbi Höör och Höör norrut är ett prioriterat projekt vilket Höors kommun ställer sig mycket positiv till. Denna ökade tydlighet är viktig för att kommunen ska kunna planera för ett bra nyttjande av områdena vid de planerade trafikplatserna norr och söder om tätorten. I förslaget till ny Regional transportinfrastrukturplan är detta projektet i särklass det mest betydelsefulla för Höors kommun. Det betyder bl. a en bättre boendemiljö, en säkrare trafikmiljö i bl. a Höors tätort samt effektivare transporter söderut och norrut.

Det är av stor vikt att kommunen blir engagerad tidigt i det förestående planeringsarbetet eftersom anslutningarna till Höors tätort måste göras attraktiva, tillgängliga och utformas så att närområdena kan utvecklas i överensstämmelse med vår översiktsplan.

Det är intressant att Region Skåne lyfter Bredband och IT i plandokumentet. Region Skånes mål är att 95 % av alla Skånes hushåll och arbetsplatser ska ha tillgång till 100 Mbit/s år 2020. Detta kräver omfattande investeringar i infrastruktur för bredband. Det finns dock inget samlat offentligt ansvar för dessa investeringar. Om det enbart är marknadens aktörer som styr utbyggnaden finns det stor risk att landsbygden och de mindre orterna inte kommer att få tillfredsställande kapacitet och därmed skapa en obalans i Skåne.

Kommunen har tidigare påtalat behovet av bättre kommunikationer mot Helsingborgsområdet – utbyggnad av väg 109. En utbyggnad av förbindelsen mellan Helsingborgsområdet och MittSkåne bör prioriteras högre och tas med i planperioden.

Vad gäller cykelledsplanen föreslår kommunen att väg 1335. Höör-Bokeslund, väg 1315. Stanstorp och väg 13. Höör-Ludvigsborg lyfts in i planen utöver de redan namngivna.

Avslutningsvis ställer sig Höörs kommun bakom MalmöLundregionens gemensamma yttrande med tillägg av ovannämnda synpunkter.

Peter Wollin
Utvecklingschef



SVEDALA KOMMUN

Region Skåne
291 89 KRISTIANSTAD



YTTRANDE ÖVER FÖRSLAG TILL REGIONAL TRANSPORTINFRASTRUKTURPLAN FÖR
SKÅNE 2014-2025 (RTI 2014-2025, dnr 1202805)

Härmed översänds följande:

1. Kommunstyrelsens yttrande där man tillstyrker förslaget från beredningen för samhällsbyggnad och tillväxt. Beredningens protokoll bifogas liksom det yttrande som kommunstyrelsen anslutit sig till och som är daterat 2013-09-03 och som utgörs av en skrivelse från miljö och teknik

2. Yttrandet 2013-09-18 från MalmöLund regionen översänds också.

Med vänlig hälsning
KANSLIENHETEN

Bengt Nilsson
Kanslichef

Kopier: MP/2013-10-01/13

Svedala kommun, 233 80 Svedala, Tel: 040-40 80 00, Fax: 040-402518, kommunen@svedala.se, www.svedala.se, Plusgiro: 3 67

06-0, Bankgiro: 284-9735

L:\Kommunledning\Kanslienhet\Politik\Kommunstyrelsen\BREV\bekräftelsebrev.doc

Ks § 220

Dnr 13.436

Yttrande över förslag till regional transport-infrastrukturplan för Skåne 2014-2025

Region Skåne har för yttrande senast 2013-10-01 översänt förslag till regional transport-infrastrukturplan för Skåne 2014-2025.

Förslaget är överlämnat för yttrande till beredningen för samhällsbyggnad och tillväxt.

Miljö och Teknik har framlagt förslag till yttrande daterad 2013-09-03 över förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025, förslag till inriktningsdokument till godsstrategi för Skåne samt förslag till inriktningsdokument till trafikförsörjningsprogram för Skåne 2014.

Det föreligger förslag till yttrande 2013-09-11, § 67, från beredningen för samhällsbyggnad och tillväxt med förslag att kommunstyrelsen medverkar i ett gemensamt yttrande med MalmöLundregionen i huvudsak i enlighet med föreliggande utkast och att avge eget yttrande i enlighet med tjänsteskrivelse avseende förslag till regionaltransportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025, förslag till inriktningsdokument till godsstrategi för Skåne samt förslag till inriktningsdokument till trafikförsörjningsprogram för Skåne 2014 med Svedala kommuns egna synpunkter, och att uppmana kommunstyrelsen att verka för en tidigareläggning av väg 841, samt vad gäller samfinansiering av mötesstationer på Ystadbanan avses delad finansiering mellan stat och region.

Det föreligger dessutom ett gemensamt generellt yttrande 2013-09-18 från MalmöLundregionen i ärendet.

René Lundström, MP, yrkar att cykelväg Västra Ryd - Bara ska genomföras.

René Lundström, MP, yrkar att i yttrandet skall anges att möjlighet att genomföra kollektivtrafik med förarlösa minibussar på sträckan Svedala - Västra Ryd - Bara utreds.

Sverker Nordgren, M, yrkar avslag på René Lundströms yrkande om att genomföra kollektivtrafik med förarlösa minibussar på sträckan Svedala - Västra Ryd - Bara utreds.

Justerandens sign

AN

DN

Utdragsbestyrkande

Lena Hansson

Forts
Ks § 220

René Lundström, MP, ställer frågan om Sverker Nordgren, M, är jävig i frågan om René Lundströms föreslagna utredning om att förlösa minibussar på sträckan Svedala -Västra Ryd -Bara utreds.

Ordföranden ställer proposition på om Sverker Nordgren, M, är jävig i frågan om René Lundströms förslag om att förlösa minibussar på sträckan Svedala -Västra Ryd -Bara utreds.

Ordföranden finner att frågan är besvarad med nej. Sverker Nordgren, M, skall alltså inte anses jävig.

Ordföranden ställer proposition på René Lundströms, MP, yrkande om att cykelväg Västra Ryd - Bara ska genomföras. Ordförande finner att yrkandet har avslagits.

Ordföranden ställer proposition på René Lundströms, MP, yrkande att i yttrandet skall anges att möjlighet att genomföra kollektivtrafik med förlösa minibussar på sträckan Svedala -Västra Ryd -Bara utreds. Ordförande finner att yrkandet har avslagits.

Ordföranden yrkar tillägget:
att uttala det angelägna att en åtgärdsvalsstudie görs av Trafikverket för att lösa trafikproblematiken vid E65/infart Malmö Airport/ Börringehallen.

Kommunstyrelsen beslutar

att avge yttrande enligt föreliggande förslag från beredningen för samhällsbyggnad och tillväxt,

att uttala det angelägna att en åtgärdsvalsstudie görs av Trafikverket för att lösa trafikproblematiken vid E65/infart Malmö Airport/ Börringehallen.

att dessutom ansluta sig till yttrandet från MalmöLundregionen, samt

att bemyndiga ordföranden att godkänna eventuella ändringar i yttrandet vid sammanträdet med MalmöLundregionen.

§ 67

Dnr 13.436

**Yttrande över förslag till regional
transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025**

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

Gemensamt yttrande från teknisk chef daterad 2013-09-03 avseende rubricerad remiss, förslag till godsstrategi för Skåne och förslag till inriktningsdokument till trafikförsörjningsprogram för Skåne 2014 föreligger.

Gemensamt yttrande från Malmö-Lundregionen kommer att tas fram. Kommunerna föreslås ställa sig bakom detta gemensamma yttrande samt bifoga egna synpunkter.

Tilläggsyrkande:

Bengt Ohlsson, M, väg 841 skall prioriteras
René Lundström, MP, cykelväg Västra Ryd - Bara ska genomföras och att punkt 7 i teknisk chefs yttrande kompletteras med en anmodan om att även utreda möjlighet om att genomföra kollektivtrafik med förarlösa minibussar på sträckan Svedala - Västra Ryd - Bara.
Björn Jönsson, S, förtydliga att samfinansiering av mötesstationer på Ystadbanan avser statliga och regionala medel.

Ordföranden frågar om beredningen tillstyrker Bengt Ohlssons tilläggsyrkande och finner att svaret är ja.

Ordföranden frågar om beredningen tillstyrker René Lundströms tilläggsyrkande avseende cykelväg Västra Ryd - Bara och finner att svaret är nej.

Ordföranden frågar om beredningen tillstyrker René Lundströms tilläggsyrkande avseende förarlösa minibussar på sträckan Svedala - Västra Ryd - Bara och finner att svaret är nej.

Ordföranden frågar om beredningen tillstyrker Björn Jönssons tilläggsyrkande och finner att svaret är ja.

Justerandens sign

for

SK

Utdragsbestyrkande

Karin Dahl

forts. § 67

Beredningen för samhällsbyggnad och tillväxt beslutar

att föreslå kommunstyrelsen att medverka i ett gemensamt yttrande med Malmö-Lundregionen i huvudsak i enlighet med föreliggande utkast och

att avge eget yttrande i enlighet med tjänsteskrivelse avseende förslag till regionaltransportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025, förslag till inriktningsdokument till godsstrategi för Skåne samt förslag till inriktningsdokument till trafikförsörjningsprogram för Skåne 2014 med Svedala kommuns egna synpunkter och

att uppmana kommunstyrelsen att verka för en tidigareläggning av väg 841 samt

vad gäller samfinansiering av mötesstationer på Ystadbanan avses delad finansiering mellan stat och region.

Justerandens sign

por

AS

Utdragsbestyrkande



2013-09-03

Miljö och Teknik
Johan Israelsson

Beredningen för samhällsbyggnad och
tillväxt

Yttrande över förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025, förslag till inriktningsdokument till godsstrategi för Skåne samt förslag till inriktningsdokument till trafikförsörjningsprogram för Skåne 2014.

Svedala kommun har av Region Skåne beretts möjlighet att lämna synpunkter på ovan rubricerade remisser. Med anledning av detta vill Svedala kommun framföra följande.

Synpunkter på den regionala planen inklusive cykelplan och godsstrategi

1. Mötesstationer på Ystadbanan

Svedala kommun ser det som mycket positivt att samfinansierade åtgärder med den nationella planen är prioriterade och tidsatt till 2014-2016. Förslaget bidrar till en utveckling av ett kapacitetstarkt, hållbart transportsystem som tillgodoser medborgarnas och näringslivets behov av arbetspendling.

2. Funktionella och attraktiva stationsmiljöer och bytespunkter

Åtgärderna ges som exempel på satsningar i den nationella planen och utvecklas under "Förbättrade transporter och tillgänglighet i tätorter". Som ett alternativ till mötesspår på Ystadbanan mellan stationerna har diskuterats förlängning av perronger som dessutom kan möjliggöra längre tågset. Ett regionalt samlat grepp bör tas på utveckling av stationsområdet i Svedala med genomförande av en planskild gång- och cykelförbindelse under spåren, utveckling av stationsmiljö kring stationsplan med pendlarparkering för såväl bilar som cyklar och hållplats för regionbussen. Stadsmiljön behöver också utvecklas för att öka attraktionen av kollektivtrafiken.

En planskildhet ger också bättre tillgång till en större pendlarparkering. Skånetrafiken har i yttrande 2011 om detaljplan för stationsområdet i Svedala uttalat sig positiv om möjligheter till medfinansiering av gångtunneln. Detta projekt har förutsättningar att samfinansieras av Trafikverket, Region Skåne och Svedala kommun.

3. Väg 108 genom Svedala

Projektet är tidssatt till 2024-25. Projektet är mycket angeläget och en av de sista plankorsningarna som finns mellan större regionalt viktiga vägar och järnvägar i Skåne. Störningsfrekvens i vägtrafikering liksom andelen trafikolyckor är hög vilket motiverar att objektet måste genomföras betydligt tidigare inom perioden.

4. Väg E65 ny påfart/avfart Svedala västra mot Ystad

Bilister kör förbi infarten till Svedala eftersom de tror att det finns ytterligare en västlig infart och gör då farliga U-svängar vid släppet i vajerräcket efter Svedala västra mot Oxie. En på- och avfart skulle även avlasta gatunätet i Svedala från främst tung godstrafik.

5. Väg 841

Svedala kommun anser att genomförbara åtgärder som kommer fram i den pågående åtgärdsvalsstudien Malmö-Bara skall kopplas till och finansieras inom ramen för RTI-planen. Åtgärder krävs för förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet för alla förekommande trafikslag.

I RTI-planen finns redovisat att en åtgärdsvalsstudie kan vara aktuell att genomföra för väg 841. På sidan 119 anges att 20 mkr är avsatta till de 10 listade åtgärdsvalsstudierna. En åtgärdsvalsstudie är påbörjad där såväl Region Skåne, Skånetrafiken, Trafikverket, Malmö Stad och Länsstyrelsen ingår. Svedala kommun förutsätter att Region Skåne och Trafikverket också medverkar i finansieringen av utredningen i enlighet med skrivningen i planen.

6. Stationen/mötesspår

Paket med upprustning av stationsplan o planskild korsning, pendlarparkering, cykelparkering, Resecentrum, se punkten 2 ovan.

7. Cykelvägsplan

Svedala kommun tycker det är mycket positivt att det finns namngivna cykelvägsobjekt i kommunen (Malmö-Oxie-Svedala, E65 Börtingekloster-Skurup, Holmeja-Sjödiken och Hyltarpsvägen). Svedala kommun anser att upprustning av cykelförbindelsen E65-Börtingekloster-Skurup borde förlängas längs Tittentévägen till Norrskogsvägen. Framkommer lämpliga cykelvägsåtgärder i pågående åtgärdsvalsstudie Malmö-Bara-Klågerup bör även detta kunna komplettera cykelvägsplanen.

- **Svedala-Torup-Bara:** En cykelvägsförbindelse med denna sträckning hade givit tillgång till en trafiksäker och gen förbindelse mellan orterna med koppling till det regionala rekreatiomsområdet vid Torup.
- **Trelleborg-Svedala-Lund:** Utbyggnaden av väg 108 borde kompletteras med ett cykelstråk som kan löpa parallellt från Lund via Staffanstorp, Svedala och hela vägen ner till Trelleborg. En högre standard på cykelväg i denna sträckning hade gett möjligheter till pendling till arbete och utbildning mellan orterna och utveckling av turismcyklingen. De nuvarande enskilda vägarna bör uppgraderas med asfalt, belysning och snöröjning.
- Det är angeläget att cykelvägen **Malmö-Bara-Klågerup** uppgraderas med belysning, snöröjning och högre standard med asfalt enligt pågående åtgärdsvalsstudie (ÅVS) väg 841. Cykelvägen måste vara gen och säker för att den ska användas för pendling till Malmö.

8. Pendlarparkeringar

Regionen bör ytterligare satsa på pendlarparkeringar och se till att det är bekvämt med pendlarparkeringar för såväl cykel som bil i anslutning till stora kollektivtrafiklinjer. Ytterligare strategiska platser bör övervägas i Svedala. Det bör vara bekvämt att välja det bästa alternativet.

9. Sturupspendeln

Regionen bör verka för en kvalitetshöjning av kollektivtrafiken, och långsiktigt en spårbunden kollektivtrafik, till/från Malmö Airport.

10. Godsstrategi för Skåne

Svedala kommun har inga synpunkter på godsstrategin.

Kommunhuset

Svedala kommun, 233 80 Svedala, Tel:040-40 80 00, Fax: , kommunen@svedala.se, www.svedala.se, Plusgiro: 3 67 06-0, Bankgiro: 284-9735

MKB av RTI Skåne 2014-2025

MKB:n, miljökonsekvensbeskrivningen, är väl genomarbetad. Åtgärderna för att minska barriäreffekterna som visas i figur 16 borde lyftas fram ännu mer. Av de åtgärder som berör Svedala finns nr 23 med (ny sträckning av E65) men övriga barriärer längs väg 108, nr 21 och nr 22, finns inte beskrivna som åtgärder. De bör lyftas fram i det fortsatta arbetet.

På sidorna 50-51 redovisas statistik om körsträckor per invånare och beräkningar av framtida utveckling. Prognoserna är osäkra och beror på en mängd faktorer såsom politiska beslut, befolkningsutveckling, tillväxt och kostnader för olika transportslag. Prognoserna måste följas upp noga framöver och prioriteringar förändras över tiden beroende på den framtida utvecklingen. Det är inte säkert att persontrafiken ökar med bättre vägar med tanke på att mängden bilar i samhället har minskat de senaste åren. Ur trafiksäkerhetssynpunkt kan en utbyggnad ändå vara motiverad för vissa sträckor. Underlättande av kollektivtrafiken är välbehövligt och mycket viktigt för att knyta samman orterna i Skåne.

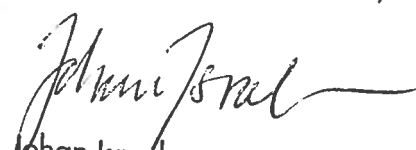
Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2014

Kommunen instämmer i stort med förslaget till inriktningsdokument men vill framföra följande.

Trafikförsörjningsprogrammet fokuserar på de största städerna inom regionen och kontakten mellan dessa. Detta kan te sig naturligt men för kranskommunerna eller förorterna innebär detta att det är relativt enkelt att ta sig till stadskärnorna i Malmö, Lund, Helsingborg och Kristianstad men det kan ibland vara problematiskt att ta sig mellan huvudorterna i kranskommunerna utan att först ha passerat t ex Malmö central. Genom att utveckla och underlätta såväl kollektivtrafik som cykeltrafik även mellan kranskommuner finns det potential att avlasta stadskärnorna (kapacitet och miljö) samt öka utbytet mellan kranskommunerna. Därutöver behöver trimning av anslutningstrafiken utvecklas och prioriteras för att höja kollektivtrafikens attraktivitet, "hela resan", ytterligare. Ytterligare tankar om spårtrafik bör lyftas in om det är möjligt. Lightrail liknande den i Köpenhamn, inte bara inom stadskärnorna utan även ut till kransorterna, där så är möjligt. Kopplingen mellan inriktningsdokumentet och RTI-planen borde förtydligas.

Vidare är det angeläget att utveckla kollektivtrafiken vad avser standard och status i syfte att göra kollektivtrafiken än mer attraktiv, både vad avser buss och tåg. I det arbetet är det angeläget att framhålla vikten av;

- standardhöjande åtgärder vid hållplatser och stationer med ett mer effektivt och tillmötesgående förfarande att trafikinformera resenären.
- att intensifiera arbetet med att öka punktligheten i trafiken och då särskilt vintertid.
- att förenkla biljettsystemet och göra det möjligt att betala biljetten med vanligt bankkort.
- att förenkla övergångar mellan olika biljettsystem och olika trafikutövare.
- att intensifiera arbetet med introduktion av ny teknologi i form av sammanbundna fordon, separerade trafikleder, nya hållbara framdrivningssystem, tillmötesgå trafikantens behov av tillgång till internet i sitt förvärv, men även för förströelse/underhållning.


Johan Israelsson
Teknisk chef

Förslag 2013-09-18

MalmöLundregionens synpunkter på Förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014 – 2025

Bakgrund

Region Skåne har till kommuner m fl översänt förslag till Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025 för kännedom och eventuella synpunkter senast den 1 oktober 2013. Kommunerna i MalmöLundregionen, som är ett mellankommunalt samverkansnätverk mellan de 11 kommunerna i sydvästra Skåne framför här gemensamma synpunkter på Region Skånes Förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014 – 2025.

Region Skåne har av regeringen fått i uppdrag att upprätta en ny Regional transportinfrastrukturplan (RTI-plan) för åren 2014-2025. Planen avser investeringsåtgärder på i huvudsak det statliga vägnätet i Skåne. Arbetet är reglerat i direktiv från regeringen som i sin tur bygger på infrastrukturpropositionen från oktober 2012. Utgångspunkt för regeringens proposition och direktiv har till stor del varit Kapacitetsutredningen som genomfördes av Trafikverket under 2011-2012.

Förslaget till RTI-plan utgår från den nu gällande RTI-planen för perioden 2012-2021 och från regionala analyser och strategier, såsom OECD:s analys för Skåne, utvecklingsplaner för kollektivtrafiksyste­met, Strukturbild för Skåne m.fl. Utifrån ramen för Skåne på 4356 miljoner kronor har Region Skåne upprättat ett förslag till RTI-plan.

Sammanfattning

Ett väl fungerande transportsystem i landets storstadsområden är nödvändigt för effektiv och hållbar tillväxt i Sverige. Utvecklingen i MalmöLundregionens kommuner, där mer än hälften av Skånes befolkning bor, är beroende av kraftfulla satsningar på ökad transportkapacitet. För näringslivet är pålitliga, effektiva och hållbara transporter till våra viktigaste exportmarknader avgörande för konkurrenskraften

MalmöLundregionen vill framföra nödvändigheten av en regional plan som är tydligare grundad på långsiktig hållbarhet, som på ett bättre sätt hanterar arbetspendlingen och de storstadsspecifika kapacitetsproblemen i det skånska transportsystemet.

En planering som i större utsträckning ger förutsättningar för bättre fungerande och större arbetsmarknadsområden och som samtidigt bidrar till klimatmålen uppfyllande innebär följande för MalmöLundregionen prioriterade objekt:

- Södra Stambanan Lund-Hässleholm, Västkustbanan
- Lommabanan, Marieforsbanan, Skånebanan
- Utvecklad kollektivtrafik i städerna inkl Spårväg Lund C-ESS
- Godsstråket genom Skåne; Lommabanan, Trelleborgsbanan, hamnarna i Malmö och Trelleborg
- Kontinentalbanan - tidigareläggning
- Simrishamnsbanan etapp 1 - påbörja planeringen av sträckan Malmö-Dalby
- Kvalitetshöjningar av kollektivtrafiken till och från Malmö Airport
- Nya Öresundsförbindelser – fördjupade utredningar Öresundsmetro Malmö-Köpenhamn

Allmänt

Kommunerna anser det är bra att man mer och mer får in stöd till järnvägsåtgärder i ett planeringssystem som har uppstått ur ett behov av mer regionalt inflytande i planeringen av vägtransportsystemet. Man kan dock fundera över vad detta betyder på sikt. Ett ökat regionalt

intresse och finansieringsansvar för även spårsatsningar får inte innebära att staten tar ett steg tillbaka från sitt övergripande ansvar och skjuter över kostnader på andra parter.

Planförslaget innebär i praktiken en förskjutning av medel från den regionala planen till den nationella. I planförslaget prioriteras åtgärder i järnvägssystemet, vilka i normalfallet finansieras av den nationella planen. Kommunerna ställer sig bakom den här generella prioriteringen av järnvägsnätet framför väg, även om det innebär att utrymmet för de åtgärder som primärt ska genomföras via den regionala planen minskar ytterligare i praktiken.

Med det minskade utrymmet för det som normalt ska hanteras i den regionala planen behöver anslagen justeras ned. Kommunerna anser att detta är gjort på ett felaktigt sätt. Bidragen till kommunal infrastruktur har minskats. Detta är olyckligt då den ökande regionala inpendlingen kräver omfattande åtgärder både vad det gäller kollektivtrafik, miljö- och trafiksäkerhet. Det är rimligt att regionen tar ett större ansvar än vad planen anger.

Liksom den nationella planen innehåller den regionala planen inte tillräckligt kraftfulla åtgärder för att utvecklingen av hållbara transporter ska gå i den takt som krävs. Planen leder onekligen till god måluppfyllelse för flera uppställda målområden, men motverkar klimat- och miljömål.

Trots att avsättningen av regionala medel för samfinansiering i nationell infrastruktur görs ungefär dubbelt så stor som föregående plan (500 mkr) gör kommunerna bedömningen att satsningarna här är otillräckliga. Den nationella planen identifierar Malmö, Lund, Helsingborg och Kristianstads som tillväxtmotorer i södra Sverige och Trafikverket konstaterar också att dessa städer står inför särskilt stora utmaningar. Kommunerna i MalmöLundregionen har under planprocessen påpekat nödvändigheten av ett infrastrukturpaket som hanterar de storstadsspecifika kapacitetsproblemen i det skånska transportsystemet. Utvecklingen i MalmöLundregionen, där mer än hälften av Skånes befolkning bor, är beroende av kraftfulla satsningar på ökad transportkapacitet i storstäderna med omland. Bl.a. en hög tillgänglighet till de planerade forskningsanläggningarna MAX IV och ESS i Lund, som tillhör de enskilt största satsningar på forskningsinfrastruktur i Sveriges historia, kommer att vara en viktig faktor för både den regionala och nationella tillväxten.

I den nationella planen är en relativt stor del reserverad i s.k. potter. Under "Urval av åtgärder" i den regionala planen presenteras ett urval av åtgärder med en kostnad på mindre än 50 miljoner kronor. Det är mycket otydligt hur den regionala planen och den nationella planen samverkar och det blir mycket viktigt att den fortsatta planeringen utgår från en helhetssyn. Kommunerna förutsätter att regionen aktivt verkar för att de medel som är avsatta i pottorna används för att stärka infrastrukturen i sydvästra Skåne. Kommunerna är villiga att aktivt delta i detta arbete.

Det är positivt med en regional cykelvägsplan. Ökad cykling leder till ökad hälsa och välbefinnande och har få negativa externa effekter. Kommunerna hoppas planen kommer att få en viktig roll för utvecklingen av cykelinfrastrukturen i Skåne. Cykelvägsplanen innehåller endast objekt utanför kommunalt väghållningsområde. Att då kräva 50 % kommunal medfinansiering för att objekten ska bli av är helt ologiskt. Finansieringen av nybyggnationer och ansvaret för drift- och underhåll bör följa väghållaransvaret på samma sätt som för vägutbyggnader.

I rapporten fokuseras nästan enbart på samhällsnyttan och det saknas resonemang om cykelns fördel för den enskilde individen. Det finns många viktiga aspekter att lyfta fram som gör cykeln konkurrenskraftig för varje enskild trafikant, t.ex. smidigheten, tidssäkerheten, friheten

och flexibiliteten, vilket borde kunna beskrivas mer i planen. Om Region Skåne på ett kraftfullt sätt vill att cykling ska bidra till den nödvändiga omställningen av transportsystemet fordras mångdubbelt större insatser än de som föreslås.

I sammanhanget vill kommunerna påminna Region Skåne om tidigare enskilda yttranden över regionens förslag till Den flerkärniga miljonstaden Skåne. Strategierna bakom målbilden kan inte anses vara tillräckligt förankrade i kommunerna för att kunna vara utgångspunkt för att diskutera nödvändiga infrastrukturens satsningar. Kommunerna efterlyser en tydligare analys och beskrivning av tillväxtmotorernas framtida utmaningar baserad på tydliga analyser av storstadsregionens specifika utmaningar med koppling till hållbar tillväxt och samhällsnytta.

Prioriterade åtgärder i MalmöLundregionen

Södra stambanan och Väst kustbanan

Kommunerna ser mycket positivt på att fyraspårsutbyggnaden på *Södra stambanan* Arlöv - Högevall genomförs. Flera betydande satsningar saknas dock på huvudstråket *Södra stambanan* och *Väst kustbanan*. Kommunerna vill starkt understryka vikten av att planeringsarbetet för en fortsatt utbyggnad till *fyra spår mellan Lund och Hässleholm* inleds omedelbart och att investeringsmedel avsätt för genomförande under planperioden.

Spårburen kollektivtrafik till och från städerna

Kommunerna välkomnar att *Trelleborgsbanan* finns med i planen för färdigställande. Samfinansieringen noteras särskilt av mötesspår på *Ystadbanan* och anpassning för persontrafik på *Lommabanan* och *Marieholmsbanan*, som blir välkomna tillskott till en robust och driftssäker pågatågstrafik i regionen. Utbyggnadsåtgärder och finansiering bör dock tydliggöras för *Lommabanan* och utbyggnaden bör följa tidplanen för Hallandsåstunneln. *Simrishamnsbanan* saknas i planen. Planeringen av *Simrishamnsbanans* etapp 1 bör prioriteras då utbyggnaden på sikt är en förutsättning för ett fungerande regionalt järnvägssystem i Skåne.

Utvecklad kollektivtrafik i städerna

De stora städerna i Skåne växer. Inpendling, trängsel och belastningen på miljön ökar, trafiksituation i Malmö och Lund är på vissa håll ohållbar exempelvis överskrider miljö kvalitetsnormer för luftkvalitet i Malmö. Kollektivtrafiken i städerna måste förbättras väsentligt vad gäller kapacitet, standard och bytesmöjligheter kommande år.

Högklassig busstrafik och *spårvagnstrafik* är nödvändig i de mest belastade stråken, för att underlätta dels det mellankommunala/regionala resandet, dels förflyttningar inom städerna. De framtida *spårvägarna* bör tydligare nämnas bland föreslagna insatsområden och objekt. Modern *spårvagnstrafik* blir trots allt ett nytt inslag i den skånska kollektivtrafiken och det pågår ett viktigt arbete inom projektkontoret *Spårvagnar* i Skåne. *Spårvägen Lund C – ESS* är av särskilt strategisk betydelse och kan fungera som modell för kommande etapper i Skåne. Region Skåne behöver fortsätta arbetet tillsammans med berörda kommuner och staten för att få till stånd medfinansieringslösningar till dessa regionalt viktiga objekt.

Kommunerna menar att även *busstrafik*, *superbuss* och *spårvagn* samt *cykelvägar* (s. 10ff, 81ff) styr mot målområde 4, att förbättra Skånes förbindelser med omvärlden. Att interregionala och internationella resor sällan börjar eller slutar på en järnvägsstation är något som framhållits även av Region Skåne i diskussionerna om Skånepaketet. I själva verket är cykelvägar och lokal kollektivtrafik i städerna kritiska länkar för att städernas uppkoppling

mot omvärlden ska fungera. Detta behöver korrigeras och tillhörande beskrivningar av måluppfyllelse ses över.

Nya Öresundsförbindelser

I planen saknas ett helhetsgrepp på den framtida trafiken tvärs Öresund såväl i norr som i söder. En fortsatt gränsregional integration mellan sydvästra Skåne och Själland, samt Copenhagen Airports konkurrenskraft, är beroende av väl fungerande trafikutbyte över Öresund. Öresundsbron utgör för närvarande den enda fasta länken för långväga person- och godstrafik mellan Skandinavien och kontinenten. Prognoser visar att bron landanslutningar, kommer att få omfattande kapacitetsproblem. Den befintliga förbindelsen är redan i dagsläget utsatt för ett hårt tryck, eftersom fjärrbetonad person- och godstågstrafik måste samsas med regional arbetspendling. Påfrestningarna kommer att öka ytterligare när den fasta förbindelsen över Fehmarn Bält öppnas år 2021.

Öresundsregionen kan bindas samman och stärkas genom *fasta förbindelser dels mellan Helsingborg och Helsingör* för biltrafik, persontågstrafik och godstågstrafik dels mellan Malmö och Köpenhamn. Som komplement till Öresundsbron, och för en fördjupad integration av arbetsmarknaden, finns behov av ytterligare en fast förbindelse över södra Öresund. Därför planerar Malmö stad och Köpenhamns kommun gemensamt för en framtida *Öresundsmetro*. Det är en nationell angelägenhet att avlasta Öresundsbron genom ytterligare förbindelser.

Regionen bör i kontakten med staten framhålla behovet av aktiv samplanering mellan Sverige och Danmark kring *hela* Öresund i samspel med berörda regioner och kommuner.

Godstrafiken i Skåne och hamnarnas betydelse

Planen innehåller vissa satsningar för att möta de framtida ökande godsflödena, dock saknas i förslaget fortsatt utbyggnad av *Södra stambanan* till fyra spår mellan Lund och Hässleholm som hanterar den viktigaste strömmen av godstrafik från mellersta Sverige till Skåne och kontinenten.

I väster är det nödvändigt att det så kallade *godsstråket genom Skåne* byggs ut för godstrafiken över Öresundsbron och via Malmö och Trelleborgs hamnar. Kommunerna vill betona vikten av hamnarnas betydelse för starka logistiknav för det svenska näringslivets import och export. Det är viktigt att satsningar *på hamnanslutningar* i RTI-planen innefattar de planerade väg- och järnvägssatsningarna i Norra hamnen i Malmö och Trelleborgs hamn, båda utpekade CORE-hamnar inom EU.

Finansiering och ett Skånepaket baserat på storstadsspecifika satsningar

Skåne söker en ny modell för genomförandet av infrastrukturinvesteringar tillsammans med staten. Kommunerna anser att det påbörjade arbetet måste fortsätta och fördjupas. I jämförelse med de sammanhållna satsningar som sker i Stockholm- och Göteborgsområdena är utfallet för Skåne mycket begränsat. Avslutningsvis vill MalmöLundregionen påpeka nödvändigheten av ett infrastrukturpaket som hanterar de storstadsspecifika utmaningarna i det skånska transportsystemet.



Datum
2013-09-19

Diarienummer
KS/2013:159-014



Till: Region Skåne

Yttrande på Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025

Ert dnr: 1202805

Regional transportinfrastrukturplan

Burlövs kommun ställer sig bakom RTI-planen och MalmöLundregionens gemensamma skrivelse, men vill ändå framföra följande kompletterande och förtydligande synpunkter.

Burlövs kommun ligger centralt i MalmöLundregionen, mitt i Skånes kraftfullaste tillväxtmotor, i en av Sveriges starkaste tillväxtregioner. Kommunen är tillsammans med Malmö och Lund inpendlingsorter. Här finns goda förutsättningar för att utveckla attraktiva boenden i stationsnära läge, tillsammans med ett levande näringsliv. Samtidigt passerar här några av Sveriges viktigaste och mest trafikerade transportleder. Det är därför viktigt att framtida infrastruktur underlättar och stärker möjligheterna för en önskad hållbar utveckling.

En ny Helsingborg Helsingör-förbindelse (HH-förbindelse), vars funktion bör förtydligas än mer i RTI-planen, är mycket positiv. Särskilt som möjlig transportlänk för gods mellan kontinenten och övriga Sverige. RTI-planen skulle ännu tydligare kunna understryka Skånes och hela Sveriges nytta med en sådan koppling. Burlövs kommun bedömer att regionens förutsättningar att erbjuda attraktiva stationsnära boenden förbättras betydligt med en ny HH-förbindelse. Särskilt viktigt blir HH-förbindelsen och samarbetet med Danmark när Fehmarn Bält-förbindelsen färdigställts år 2021.

Att Södra stambanan byggs ut är positivt för hela regionen. I Åkarp planeras stambanan att byggas över med ett 400 meter långt lock främst för att komma till rätta med bullerproblematiken. Frågan är om det, på lång sikt, är en tillräcklig lösning när transportbehovet på stambanan förväntas öka än mer. Stambanan, projekt Flackarp-Arlöv, förväntas, enligt projektet, kosta ca 3 800 mkr och inte 3 500 mkr som RTI-planen anger på sid. 92. Öresundstågstoppehåll i Burlöv förväntas, enligt projektet, inte vara klart förrän tidigast 2020 och inte 2018 som RTI-planen anger på sid. 30.

Utbyggnaden av Lommabanan för persontrafik är viktig. Burlövs kommun menar att tidplanen för persontrafikens införande bör samordnas med invigningen av Hallandsåstunneln. Samfinansiering Nationell plan (sid.

Kopia: MP/2013-10-01/13

111 i RTI-planen) är i tabellen inte fördelat över tid som de övriga poster-na, t.ex. när persontrafiken på Lommabanan planeras komma igång. Det står dock i efterföljande text att Region Skåne vill starta omgående.

Det är bra att planering av markanvändning och infrastruktur samordnas (Strukturbild-RTI). Trafikverket och Region Skåne bör ta ett större ansvar när det gäller bullerfrågor, säkerhetsfrågor och liknande, på det nationella väg- och järnvägsnäten, så att möjligheterna för ny framtida stationsnära bebyggelse ej försämras. När det gäller kommunal finansiering av regionalt betydelsefull infrastruktur är det viktigt att se till den regionala nyttan och kommunens ekonomiska möjligheter, t.ex. utifrån antal invånare. Detta kan motverka att en enskild kommun får orimligt höga kostnader för ett regionalt intressant projekt.

Det är viktigt att knyta orter till det övergripande motorvägsnätet för att motverka onödigt genomfartstrafik och långa omvägar. Ett exempel är Hjärup som saknar en sådan koppling. Det gör att hjärupsborna kör genom Åkarp för att komma till och från E6 och E22. En utbyggnad av E6 till sex körfält rimmar vidare dåligt med stora delar av RTI-planens målbild. Här borde i första hand fyrstegsprincipens åtgärd ett och två användas.

En åtgärdsvalsstudie för MalmöLundregionen är påbörjad men inte medtagen i RTI-planen.

Cykelvägsplan för Skåne

Samhällsnyttan för satsningar på cykelinfrastruktur är stor. Satsningar på cykelvägar är också mindre kostsamma i jämförelse med andra kategorier av infrastruktur. Än finns det mycket kvar att göra för att en större del av det totala resandet ska ske med cykel. De fyra samhällsvinstpunkterna talar också sitt tydliga språk för satsningar på cykelinfrastruktur. Ännu större ekonomisk prioritering borde därför ges till cykelinfrastrukturen.

Burlövs kommun håller med om att det behövs bra cykelvägar när busslinjer läggs ner. Man tappar dock de som av olika anledningar inte kan eller orkar cykla eller gå och inte är berättigade till färdtjänst.

Det är positivt att binda samman cykelvägar till sammanhängande nät som även främjar regional cykling. Utbyggnaden av en snabbcykelväg på sträckan Malmö-Arlöv-Åkarp-Hjärup-Lund är t.ex. positivt både för Burlövs kommun och MalmöLundregionen. Det är också bra att skapa gena och säkra cykelförbindelser mellan starka pendlingsrelationer. Att cykelvägar kopplar till järnvägsstationer är givetvis bra för att minska bilpendling och miljösäkra hela resan. Att ge barnen goda cykelmöjligheter ger förhoppningsvis framtida cykelarbetspendlare. Även semestercyclare kan, med goda cykelvägar, troligtvis inspireras till att bli arbetscykelpendlare.

En rekreativ gång- och cykelväg skulle kunna tillskapas genom kommunerna längs med Sege å och knytas till det rekreativa stråket längs med kusten och sammanbindas med Kattegattleden. I Burlövs kommun finns goda förutsättningar för utbyggnad av ett sådant stråk.

Enhetligt nationellt skyltsystem och krav på namn på cykelvägar lyfts inte tillräckligt i cykelvägsplanen.

På Burlövs kommuns vägnar

Kommunstyrelsen



Katja Larsson
Ordförande



Carin Hillåker
Kommunchef

Remissvar RTI Skåne Nordväst



Region Skåne

Yttrande över förslag till Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014 - 2025

Ärendet

Skåne Nordväst har beretts möjlighet att yttra sig över förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025. Region Skåne har av regeringen fått i uppdrag att upprätta en ny regional transportinfrastrukturplan (RTI-plan) för åren 2014 till 2025. Planen avser investeringsåtgärder på i huvudsak det statliga vägnätet i Skåne.

Förslaget till RTI-plan utgår från den nu gällande RTI-planen för perioden 2010-2021 och från regionala analyser och strategier. Den nya RTI-planen har upprättats utifrån ramen för Skåne på 4 356 miljoner kronor.

Synpunkter

Skåne Nordväst vill i detta yttrande lyfta fram ett antal synpunkter på förslaget till den regionala transportinfrastrukturplanen som är av särskild vikt för kommunerna i nordvästra Skåne.

De synpunkter som är av särskild vikt kan sammanfattas i följande punkter:

- Den starka fokuseringen på stora urbana tillväxtmotorer bör ersättas av en grundsyn där hela landskapet är en gemensam tillgång
- Systemlösningar och stråk bör prioriteras och redovisas med en tydlig analys
- Infrastrukturen bör utgå från en bredare syn på nytta än enbart arbetspendling
- Fullfölj påbörjade objekt innan nya tas in i genomförandefas
- En utveckling av kollektivtrafiken i Skåne bör vara öppen för alternativa lösningar, exempelvis spårväglösningar och "superbussar"
- Infrastrukturplanering vinner på att vara uthållig och långsiktig
- Cykeln som trafikeringsalternativ måste bli starkare och tydligare i planen tillsammans med tillgänglighetsaspekten

Strategi

Sedan försöksperioden inleddes med ett regionansvar för infrastrukturplaneringen infördes en tydlig rikttningsförändring med en "Skånespecifik" syn på infrastrukturen. Många av de inriktningar som idag ses som självklara var då ett nytänkande och ett uppmärksammat resultat. Den tydligaste avvikelsen mot tidigare planeringssyn var en kraftig överföring av investeringsmedlen till ny persontrafik på järnväg. Vid den tidpunkten skedde i praktiken knappt någon investering alls i nya spår för persontrafik. Vi kan konstatera att detta var en viktig och framsynt inriktning som om den fått verka fullt ut hade varit stödjande för flera av de mål som presenteras som utgångspunkt i inledningen av varje planperiod. Naturligtvis är



det i första hand ekonomin som hindrade den planerade insatsen, men riktningen och strategin håller än och är därför viktig att upprätthålla. Det viktigaste bidraget till en modern planering var den breda och uthålliga dialogen med kommuner och andra intressenter. Formen lever delvis kvar men inriktningsdialogen saknas allt mer för vårt gemensamma Skåne.

En avgörande syn var då att trots en stark urban trend var det viktigt att stärka omlandet och bidra till en balans i utvecklingen. Städerna behöver sitt omland för att utvecklas väl och för att en bred palett av alternativ i boendeformer skall finnas tillgängliga. I detta sammanhang är Skåne helt unikt med sina små "stationsorter" etablerade sent 1800-tal och tidigt 1900-tal. De utgör grunden till "Den flerkärniga miljonstaden". I Skåne Nordväst lever detta synsätt kvar att det finns en stor stad omgiven av andra städer, mindre orter och en landsbygd i ett sammanhang. Det finns därför en stark mobilitet att inte nödvändigtvis enbart förstärka stadens förutsättningar utan att göra detta i ett avvägt sammanhang där betydande utvecklingsresurser också går till omlandet.

De elva kommunerna inom Skåne Nordväst har under de senaste två åren tagit fram en Strukturplan för att finna gemensamma strategier och ställningstaganden när det gäller viktiga översiktliga planeringsfrågor. Detta har skett i rådslagsform där beslutande politiker och ansvariga tjänstemän deltagit i processen. Vid ett av tillfällena behandlades infrastrukturen i Skåne Nordväst.

Vi upplever att regionen och Skåne Nordväst i stort har samma synsätt men att det finns tydliga tendenser, i planen, till att regionen allt mer ser de större städerna som möjligheten istället för sammanhanget med omlandet. Begreppet tillväxt används allt mer som drivkraften i prioriteringarna men då enbart den utveckling som kan uppstå i de större städerna. Spårburen infrastruktur är en starkt utvecklande faktor med en stor investeringströskel. Långsiktighet och uthållighet är därför helt avgörande för ett positivt resultat. I ett hållbarhetsperspektiv är kollektivtrafik och då företrädesvis spårburen sådan helt avgörande för en positiv utveckling. Det är emellertid en allvarlig felsyn att enbart uppfatta och stödja den tillväxt som sker i den urbana miljön. Det finns starka och viktiga produktionsformer i landskapet som med tanke på sin utveckling också är beroende av transporter. Ett sådant exempel är besöksnäringen där enbart omsättningen i resandevolymen uppgår till dryga 80 miljarder kronor. Det svenska varumärket inom besöksnäringen är landskapet och naturen. Så är också fallet med Skåne. Utvecklingspotentialen inom besöksnäringen är också unik på så sätt att den ökar mest av alla "grenar", så mycket att den numera är verkligt stora "industrin" i landet. Det vore direkt olämpligt att inte ta till vara denna potential i ett strategiskt planeringsperspektiv där infrastruktur och kollektivtrafik har särskilt goda förutsättningar att bidra till en hållbar ekonomisk utveckling. Trafikverket har insett detta och beskriver sin inställning tydligt i sin nationella plan. Regionens starka fokus på arbetspendling blir därför för ensidig och måste utvecklas till att stödja andra tillväxtfaktorer. Planeringsstrategier vinner oftast på att betraktas i ett landskapsperspektiv.

Medfinansiering och samhällsekonomiska analyser

Ytterligare försvårande omständigheter i den nuvarande planeringsformen är den stora tyngd som medfinansiering och samhällsekonomiska analyser har i samband med etablering av ny infrastruktur och särskilt ny persontrafik med tåg. Medfinansiering som princip, måste

Utvecklas vidare från den form som den har idag. Situationen har blivit bättre men fortfarande finns det ett starkt inslag av att betalningsförmågan styr valen. I dessa sammanhang kommer alltid den lilla kommunen till korta. En sådan urvalsmetod har inget med samhällsekonomi i ett bredare perspektiv att göra och kan snarare motverka en god utveckling. Likaså finns en tilltro till matematikens förmåga att bidra i ett prioriteringssammanhang. Ett jämförande system för bedömning av samhällsnyttan är intressant men dagens samhällsekonomiska kalkylmodeller är fortfarande för smala och viktiga strategiska faktorer kommer inte med i bedömningen. Själva idén med planering är att synergier är intressanta och att mjuka faktorer som är svåra att mäta är av betydelse. Ett matematiskt förhållningssätt motverkar snarare en balanserad bedömning av en samhällsnytta än bidrar till klargörande.

Nationella planen

Region Skåne har en unik situation som ansvarig för den regionala planeringen av infrastruktur och som huvudman för kollektivtrafiken. Det är därför alltid särskilt intressant att bedöma kollektivtrafikens förutsättningar i RTI-planen. Ett problem i nuvarande planering är att den regionala planen och den nationella planen lämnas samtidigt vilket innebär att regionen hamnar i en oklar situation hur medfinansieringar av objekt i nationella planen skall hanteras. Lyckligtvis finns huvuddelen av önskade satsningar på järnvägsnätet namngivna i den nationella planen.

Oavsett den nya planeringsformen anser Skåne Nordväst att det finns två påbörjade objekt som är väl analyserade och som båda är viktiga i ett regionalt perspektiv, nämligen **dubbelspår på sträckan Ängelholm-Maria(Romares väg) på Västkustbanan och persontrafik på Söderåsbanan**. Söderåsbanan bör ses i ett sammanhang där järnvägen bildar ett stråk mellan Ängelholm och Malmö/Trelleborg och som en del av en systemlösning i västra Skåne där banan i praktiken är ett tredje spår till Västkustbanan. Banan är därför av stor betydelse som ett kapacitetshöjande inslag för persontrafiken. Det känns mycket angeläget att den sista **dubbelspårsetappen på Västkustbanan mellan Maria och Helsingborgs C** också fullföljs omedelbart efter Ängelholm-Maria. De beskrivna satsningarna på **Skånebanan** är mycket angelägna och nyttan med dessa torde vara bekräftade av de senaste årens resandeutveckling på banan.

Planeringsformen med åtgärdsvalsstudier innebär att infrastrukturplaneringen också skall finansiera utredningar och analyser. Det är därför förvånande att inte två objekt finns med i planen för att seriöst komma igång med viktiga gemensamma frågor när de också utpekats i Kapacitetsutredningen som angelägna brister att åtgärda. Det gäller dels **Helsingborg-Åstorp på Skånebanan** som sedan länge är ett av de mest belastade enkelspåren i landet och dessutom utgör nordvästra Skånes koppling till Södra stambanan. Sedan gäller det **korsningen mellan Skånebanan, Västkustbanan och Rååbanan vid Ramlösa** som har stora kapacitetsproblem. Skånebanan har stor potential till en positiv trafikutveckling. Sträckningen har också en viktig betydelse för utvecklingen av godstransporter på järnväg till kombiterminalen och hamnen i Helsingborg. Skåne Nordväst anser att det är nödvändigt att snarast inleda ett arbete med åtgärdsval och finansieringslösningar för dessa objekt.



Kollektivtrafik

Skåne Nordväst vill också framhålla vikten av att i planerna lyfta fram det arbete för införande av lätt spårtrafik som nu pågår i flera skånska kommuner, däribland Helsingborg och Höganäs. Införande av stadsspårväg och även regionala spårvägsförbindelser är nästa logiska steg i utvecklingen av ett kapacitetsstarkt, miljöanpassat och högkvalitativt kollektivtrafiksystem, vilket är till gagn för hela regionen. Införandet av så kallad superbustrafik (BRT) kan ses som ett första steg på väg mot spårvägstrafik. Vi delar dock inte regionens målbild av linjen **Helsingborg-Höganäs** som superbustråk utan anser att vi här tillsammans ska verka för en etappvis utbyggnad med lätt spårtrafik eftersom detta stråk utgör ett av de större pendlingsstråken i Skåne. En del av detta stråk ingår dessutom i första etappen av stadsspårvägsutbyggnaden i Helsingborg.

Tillgängligheten till kollektivtrafiken och dess attraktivitet är avgörande för en god utveckling i Skåne. Kopplingarna och byten mellan färdssätt måste underlättas och även här är systemtänkandet av största vikt. Skåne Nordväst anser också att det krävs betydande insatser för att locka nya resandegrupper till kollektivtrafiken samt att informationen till resande måste förbättras och utvecklas.

Fast HH-förbindelse

Den enskilda åtgärd som Skåne Nordväst anser har störst betydelse i ett utvecklingsperspektiv är en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingør. Det finns så många anledningar till att inlemma denna fråga i den närtida planeringen och snarast fortsätta utredandet på de punkter som Näringsdepartementet önskar förtydliganden kring. En fast förbindelse i detta läge skapar så många möjligheter till trafikering och bidrar på ett unikt sätt till höjning av kapaciteten för både den kontinentala/nationella trafiken såväl som den regionala. Både E6 och Södra stambanan kommer att avlastas. Dessutom kan projektet finansieras utanför de ordinarie planeringsramarna eftersom det är självfinansierat.

Regionala vägstråk

Regionen har i den föreslagna planen blivit mera tydlig än i tidigare planer när det gäller synen på vägsatsningar och vilka prioriteringsgrunder som skall gälla. Man har identifierat en del regionala stråk som skall vara utgångspunkt för fortsatta val av insatser. Flera av tidigare beslutade objekt finns kvar och en majoritet stödjer de stråkval som presenterats. Det framgår inte klart hur detta stråk har mejslats fram men däremot har sträckor som tidigare betraktats som viktiga regionala stråk tagits bort. Det finns omfattande belägg för att väg 108 har en stråkfunktion och redan idag stor belastning av tung trafik. I nuvarande plan är det endast den södra delen som är aktuell som stråk och insatser. Skåne Nordväst finner detta förvånande mot bakgrund av de tydliga behov av förbättringar som finns i den **norra delen av väg 108** samt **väg 13**.

Även **väg 109** betraktas inte längre som ett regionalt viktigt stråk. I tidigare planer har det varit uppenbart att vägen har en funktion som transportled från/till de östra och mellersta delarna av Skåne, bland annat till och från hamnanläggningen i Helsingborg. I nuvarande plan är tidigare bearbetad etapp reducerad till åtgärdsvalsstudie. Skåne Nordväst tycker detta är



Anmärkningsvärt särskilt som just detta objekt var föremål för flera omfattande studier av dåvarande Vägverket. Det torde vara få planerade vägsträckor som är så allsidigt belyst som etappen mellan Ekeby och Knutstorp.

Cykeltrafik

Cykelresor fyller flera goda funktioner och stödjer en hållbar utveckling samtidigt som det kan vara mycket upplevelserikt. Satsningar på GC-system i stråk och till besöksmål måste utvecklas betydligt mer och detta måste nu återspeglas tydligare i all kommande planering av infrastruktur. I denna fråga är det nödvändigt att alla parter bidrar och den representativa demokratin svarar inte alltid upp mot befolkningens förväntningar. Regionen har varit aktiv med bland annat EU-projekt och detta kan vara en metod att komma vidare i planeringen. Idén om cykeln som transportmedel får inte begränsas till arbetspendling. Det finns stort intresse att använda cykel i rekreationssammanhang. Här har Region Skåne en viktig roll att vara med och utveckla system där cykeln är en del av hela resandet. Vi kan konstatera att i vårt södra grannland är det en självklarhet med cyklar på tåg och bussar. Här är det fortfarande oklart om det finns något intresse från huvudmannen att cyklar kan tas med. I så fall hade detta förmodligen redan varit klarlagt. Detta är en viktig fråga som behandlas med stor vikt i flera Europeiska länder. Det finns all anledning att regionen fortsätter sitt lovvärda initiativ och tar projekt Skåne som cykelregion vidare.

Slutord

Skåne Nordväst anser att staten bör ta ett betydligt större ekonomiskt ansvar för infrastrukturens utveckling i regionen än vad som är fallet i de nu föreliggande planförslagen. Vi stödjer därför helt Region Skånes uppfattning att investeringsnivån och investeringstakten för i infrastruktur i Skåne måste höjas väsentligt. Vi vill dock påpeka att många av de satsningar som förslås i Skåne i planerna var aktuella för mer än 15 år sedan, men fortfarande återstår stora delar av de satsningar som då var aktuella att genomföra. Det är synnerligen viktigt att betona att beslutade projekt måste bli genomförda inom rimlig tid och inte som till exempel Väst kustbanan dras ut i okänd tid.

Vi anser också att staten inte är tillräckligt aktiv för att söka finansieringsstöd för utredningar, projektering och byggande hos EU, framför allt för objekt som ingår i TEN-T. Alternativa finansieringssätt, som till exempel OPS, borde också diskuteras mera för stora viktiga investeringsobjekt så att tempot i processen kunde ökas.

I övrigt har Skåne Nordväst inga ytterligare synpunkter på remissförslaget, utan vi ser fram emot ett fortsatt gott samarbete i dessa viktiga frågor för regionens framtida utveckling.

Helsingborg den 6 september 2013

Peter Danielsson
Ordförande

Stefan Svalö
Vice ordförande



HELSINGBORG

STADSLEDNINGSFÖRVALTNINGEN
STRATEGISK SAMHÄLLSPLANERING

RTI 2014-2025, Dnr 1202805

2013-08-28
YTTRANDE
DNR: 561/2013
SID 1(6)

Region Skåne
291 89 Kristianstad



Yttrande över förslag till Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025, Dnr 561/2013

Ärende

Skåne Nordväst har beretts möjlighet att yttra sig över förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025. Region Skåne har av regeringen fått i uppdrag att upprätta en ny regional transportinfrastrukturplan (RTI-plan) för åren 2014 till 2025. Planen avser investeringsåtgärder på i huvudsak det statliga vägnätet i Skåne.

Förslaget till RTI-plan utgår från den nu gällande RTI-planen för perioden 2010-2021 och från regionala analyser och strategier. Den nya RTI-planen har upprättats utifrån ramen för Skåne på 4 356 miljoner kronor.

Synpunkter

Helsingborgs stad vill i detta yttrande lyfta fram ett antal synpunkter på förslaget till den regionala transportinfrastrukturplanen som är av särskild vikt för Helsingborg.

De synpunkter som är av särskild vikt kan sammanfattas i följande punkter:

- Den starka fokuseringen på stora urbana tillväxtmotorer bör ersättas av en grundsyn där hela landskapet är en gemensam tillgång
- Systemlösningar och stråk bör prioriteras och redovisas med en tydlig analys
- Infrastrukturen bör utgå från en bredare syn på nytta än enbart arbetspendling
- Fullfölj påbörjade objekt innan nya tas in i genomförandefas
- En utveckling av kollektivtrafiken i Skåne bör vara öppen för alternativa lösningar, exempelvis spårväglösningar och "superbussar"
- Infrastrukturplanering vinner på att vara uthållig och långsiktig
- Cykeln som trafikeringsalternativ måste bli starkare och tydligare i planen tillsammans med tillgänglighetsaspekten

Kopier: Gals Kristianstad / 2013-09-25/12

Strategi

Sedan försöksperioden inleddes med ett regionansvar för infrastrukturplaneringen infördes en tydlig riktningsförändring med en "Skånespecifik" syn på infrastrukturen. Många av de inriktningar som idag ses som självklara var då ett nytänkande och ett uppmärksammat resultat. Den tydligaste avvikelserna mot tidigare planeringssyn var en kraftig överföring av investeringsmedlen till ny persontrafik på järnväg. Vid den tidpunkten skedde i praktiken knappt någon investering alls i nya spår för persontrafik. Vi kan konstatera att detta var en viktig och framsynt inriktning som om den fått verka fullt ut hade varit stödjande för flera av de mål som presenteras som utgångspunkt i inledningen av varje planperiod. Naturligtvis är det i första hand ekonomin som hindrade den planerade insatsen men riktningen och strategin håller än och är därför viktig att upprätthålla. Det viktigaste bidraget till en modern planering var den breda och uthålliga dialogen med kommuner och andra intressenter. Formen lever delvis kvar men inriktningsdialogen saknas allt mer för vårt gemensamma Skåne.

En avgörande syn var då att trots en stark urban trend var det viktigt att stärka omlandet och bidra till en balans i utvecklingen. Städerna behöver sitt omland för att utvecklas väl och för att en bred palett av alternativ i boendeformer skall finnas tillgängliga. I detta sammanhang är Skåne helt unikt med sina små "stationsorter" etablerade sent 1800-tal och tidigt 1900-tal. De utgör grunden till "Den flerkärniga miljonstaden".

I Skåne Nordväst lever detta synsätt kvar att det finns en stor stad omgiven av andra städer, mindre orter och en landsbygd i ett sammanhang. Det finns därför en stark mobilitet att inte nödvändigtvis enbart förstärka stadens förutsättningar utan att göra detta i ett avvägt sammanhang där betydande utvecklingsresurser också går till omlandet.

De elva kommunerna inom Skåne Nordväst har under de senaste två åren tagit fram en Strukturplan för att finna gemensamma strategier och ställningstaganden när det gäller översiktliga planeringsfrågor. Detta har skett i rådslagsform där beslutande politiker och ansvariga tjänstemän deltagit i processen. Vid ett av tillfällena behandlades infrastrukturen i Skåne Nordväst.

Vi upplever att regionen och Skåne Nordväst i stort har samma synsätt men att det finns tydliga tendenser, i planen, till att Regionen allt mer ser de större städerna som möjligheten istället för sammanhanget med omlandet. Begreppet tillväxt används allt mer som drivkraften i prioriteringarna men då enbart den utveckling som kan uppstå i de större städerna. Spårbusen infrastruktur är en starkt utvecklande faktor med en stor investeringsströskel. Långsiktighet och uthållighet är därför helt avgörande för ett positivt resultat. I ett hållbarhetsperspektiv är kollektivtrafik och då företrädesvis spårbusen sådan helt avgörande för en positiv utveckling. Det är emellertid en allvarlig felsyn att enbart uppfatta och stödja den tillväxt som sker i den urbana



miljön. Det finns starka och viktiga produktionsformer i landskapet som också är beroende av transporter för sin utveckling. Ett sådant exempel är besöksnäringen där enbart omsättningen i resandevolymen uppgår till dryga 80 miljarder kronor. Det svenska varumärket inom besöksnäringen är landskapet och naturen. Så är också fallet med Skåne. Utvecklingspotentialen inom besöksnäringen är också unik på så sätt att den ökar mest av alla "grenar", så mycket att den numera är verkligt stora "industrin" i landet. Det vore direkt olämpligt att inte ta till vara denna potential i ett strategiskt planeringsperspektiv där infrastruktur och kollektivtrafik har särskilt goda förutsättningar att bidra till en hållbar ekonomisk utveckling. Trafikverket har insett detta och beskriver sin inställning tydligt i sin nationella plan. Regionens starka fokus på arbetspendling blir därför för ensidig och måste utvecklas till att stödja andra tillväxtfaktorer. Planeringsstrategier vinner oftast på att betraktas i ett landskapsperspektiv.

Medfinansiering och samhällsekonomiska analyser

Ytterligare försvårande omständigheter i den nuvarande planeringsformen är den stora tyngd som medfinansiering och samhällsekonomiska analyser har i samband med etablering av ny infrastruktur och särskilt ny persontrafik med tåg. Medfinansiering som princip måste utvecklas vidare från den form som den har idag. Situationen har blivit bättre men fortfarande finns det ett starkt inslag av att betalningsförmågan styr valen. I dessa sammanhang kommer alltid den lilla kommunen till korta. En sådan urvalsmetod har inget med samhällsekonomi i ett bredare perspektiv att göra och kan snarare motverka en god utveckling. Likaså finns en tilltro till matematikens förmåga att bidra i ett prioriteringssammanhang. Ett jämförande system för bedömning av samhällsnyttan är intressant men dagens samhällsekonomiska kalkylmodeller är fortfarande för smala och viktiga strategiska faktorer kommer inte med i bedömningen. Själva idén med planering är att synergier är intressanta och att mjuka faktorer som är svåra att mäta är av betydelse. Ett matematiskt förhållningssätt motverkar snarare en balanserad bedömning av en samhällsnytta än bidrar till klargörande.

Nationella planen

Region Skåne har en unik situation som ansvarig för den regionala planeringen av infrastruktur och som huvudman för kollektivtrafiken. Det är därför alltid särskilt intressant att bedöma kollektivtrafikens förutsättningar i RTI-planen. Ett problem i nuvarande planering är att den regionala planen och den nationella planen lämnas samtidigt vilket innebär att regionen hamnar i en oklar situation hur medfinansieringar av objekt i nationella planen skall hanteras. Lyckligtvis finns huvuddelen av önskade satsningar på järnvägsnätet namngivna i den nationella planen.

Oavsett den nya planeringsformen anser Helsingborgs stad att det finns två påbörjade objekt som är väl analyserade och som båda är viktiga i ett region-



alt perspektiv, nämligen dubbelspår på sträckan Ängelholm-Maria(Romares väg) på Västkustbanan och persontrafik på Söderåsbanan. Söderåsbanan bör ses i ett sammanhang där järnvägsförbindelsen bildar ett stråk mellan Ängelholm och Malmö/Trelleborg och som en del av en systemlösning i västra Skåne där banan i praktiken är ett tredje spår till Västkustbanan. Banan är därför av stor betydelse som ett kapacitetshöjande inslag för persontrafiken. Det känns mycket angeläget att den sista dubbelspårsetappen på Västkustbanan mellan Maria och Helsingborgs C också fullföljs omedelbart efter Ängelholm-Maria. De beskrivna satsningarna på Skånebanan är mycket angelägna och nyttan med dessa torde vara bekräftade av de senaste årens resandeutveckling på banan.

Planeringsformen med åtgärdsvalsstudier innebär att infrastrukturplaneringen också skall finansiera utredningar och analyser. Det är därför förvånande att inte två objekt finns med i planen för att seriöst komma igång med viktiga gemensamma frågor när de också utpekats i Kapacitetsutredningen som angelägna brister att åtgärda. Det gäller dels Helsingborg-Åstorp på Skånebanan som sedan länge är ett av de mest belastade enkelspåren i landet och dessutom utgör nordvästra Skånes koppling till Södra stambanan. Sedan gäller det korsningen mellan Skånebanan, Västkustbanan och Rååbanan vid Ramlösa som har stora kapacitetsproblem. Skånebanan har stor potential till en positiv trafikutveckling. Sträckningen har också en viktig betydelse för utvecklingen av godstransporter på järnväg till kombiterminalen och hamnen i Helsingborg. Helsingborgs stad anser att det är nödvändigt att snarast inleda ett arbete med åtgärdsval och finansieringslösningar för dessa objekt.

Kollektivtrafik

Helsingborgs stad vill också framhålla vikten av att i planerna lyfta fram det arbete för införande av lätt spårtrafik som nu pågår i flera skånska kommuner, däribland Helsingborg och Höganäs. Införande av stadsspårväg och även regionala spårvägsförbindelser är nästa logiska steg i utvecklingen av ett kapacitetsstarkt, miljöanpassat och högkvalitativt kollektivtrafiksystem, vilket är till gagn för hela regionen. Införandet av så kallad superbustrafik (BRT) kan ses som ett första steg på väg mot spårvägstrafik. Vi delar dock inte regionens målbild av linjen Helsingborg-Höganäs som superbustråk utan anser att vi här tillsammans ska verka för en etappvis utbyggnad med lätt spårtrafik eftersom detta stråk utgör ett av de större pendlingsstråken i Skåne. En del av detta stråk ingår dessutom i första etappen av stadsspårvägsutbyggnaden i Helsingborg.

Tillgängligheten till kollektivtrafiken och dess attraktivitet är avgörande för en god utveckling i Skåne. Kopplingarna och byten mellan färdssätt måste underlättas och även här är systemtänkandet av största vikt. Helsingborgs stad anser också att det krävs betydande insatser för att locka nya resande-



grupper till kollektivtrafiken samt att informationen till resande måste förbättras och utvecklas.

Fast HH-förbindelse

Den enskilda åtgärd som Helsingborgs stad anser har störst betydelse i ett utvecklingsperspektiv är en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingør. Det finns så många anledningar till att inlemma denna fråga i den närtida planeringen och snarast fortsätta utredandet på de punkter som Näringsdepartementet önskar förtydliganden kring. En fast förbindelse i detta läge skapar så många möjligheter till trafikering och bidrar på ett unikt sätt till höjning av kapaciteten för både den kontinentala/nationella trafiken såväl som den regionala. Både E6 och Södra stambanan kommer att avlastas. Dessutom kan projektet finansieras utanför de ordinarie planeringsramarna eftersom det är självfinansierat.

Regionala stråk

Regionen har i den föreslagna planen blivit mera tydlig än i tidigare planer när det gäller synen på vägsatsningar och vilka prioriteringsgrunder som skall gälla. Man har identifierat en del regionala stråk som skall vara utgångspunkt för fortsatta val av insatser. Flera av tidigare beslutade objekt finns kvar och en majoritet stödjer de stråkval som presenterats. Det framgår inte klart hur detta stråk har mejslats fram men däremot har sträckor som tidigare betraktats som viktiga regionala stråk tagits bort. Det finns omfattande belägg för att väg 108 har en stråkfunktion och redan idag stor belastning av tung trafik. I nuvarande plan är det endast den södra delen som är aktuell som stråk och insatser. Helsingborgs stad finner detta förvånande mot bakgrund av de tydliga behov av förbättringar som finns i den norra delen av väg 108 samt väg 13.

Även väg 109 betraktas inte längre som ett regionalt viktigt stråk. I tidigare planer har det varit uppenbart att vägen har en funktion som transportled från/till de östra och mellersta delarna av Skåne, bland annat till och från hamnanläggningen i Helsingborg. I nuvarande plan är tidigare bearbetad etapp reducerad till åtgärdsvalsstudie. Helsingborgs stad tycker detta är anmärkningsvärt särskilt som just detta objekt var föremål för flera omfattande studier av dåvarande Vägverket. Det torde vara få planerade vägsträckor som är så allsidigt belyst som etappen mellan Ekeby och Knutstorp.

Cykeltrafik

Cykelresor fyller flera goda funktioner och stödjer en hållbar utveckling samtidigt som det kan vara mycket upplevelserikt. Satsningar på GC-system i stråk och till besöksmål måste utvecklas betydligt mer och detta måste nu återspeglas tydligare i all kommande planering av infrastruktur. I denna fråga är det nödvändigt att alla parter bidrar och den representativa demokratin



svarar inte alltid upp mot befolkningens förväntningar. Regionen har varit aktiv med bland annat EU-projekt och detta kan vara en metod att komma vidare i planeringen. Idén om cykeln som transportmedel får inte begränsas till arbetspendling. Det finns stort intresse att använda cykel i rekreativsammanhang. Här har Region Skåne en viktig roll att vara med och utveckla system där cykeln är en del av hela resandet. Vi kan konstatera att i vårt södra grannland är det en självklarhet med cyklar på tåg och bussar. Här är det fortfarande oklart om det finns något intresse från huvudmannen att cyklar kan tas med. I så fall hade detta förmodligen redan varit klarlagt. Detta är en viktig fråga som behandlas med stor vikt i flera Europeiska länder. Det finns all anledning att regionen fortsätter sitt lovvärda initiativ och tar projekt Skåne som cykelregion vidare.

Slutord

Helsingborgs stad anser att staten bör ta ett betydligt större ekonomiskt ansvar för infrastrukturens utveckling i regionen än vad som är fallet i de nu föreliggande planförslagen. Vi stödjer därför helt Region Skånes uppfattning att investeringsnivån och investeringstakten för infrastruktur i Skåne måste höjas väsentligt. Vi vill dock påpeka att många av de satsningar som förslås i Skåne i planerna var aktuella för mer än 15 år sedan, men fortfarande återstår stora delar av de satsningar som då var aktuella att genomföra. Det är synnerligen viktigt att betona att beslutade projekt måste bli genomförda inom rimlig tid och inte som till exempel Västkustbanan dras ut i okänd tid.

Helsingborgs stad anser också att staten inte är tillräckligt aktiv för att söka finansieringsstöd för utredningar, projektering och byggande hos EU, framför allt för objekt som ingår i TEN-T. Alternativa finansieringssätt, som till exempel OPS, borde också diskuteras mera för stora viktiga investeringsobjekt så att tempot i processen kunde ökas.

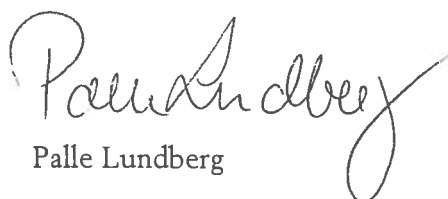
I övrigt har Helsingborgs stad inga ytterligare synpunkter på remissförslaget, utan vi ser fram emot ett fortsatt gott samarbete i dessa viktiga frågor för regionens framtida utveckling.

Helsingborg den 10 september 2013



Peter Danielsson

Ordförande



Palle Lundberg

Stadsdirektör





HELSINGBORG

KOMMUNSTYRELSEN

Utdrag ur protokoll fört vid sammanträde med Helsingborgs kommunstyrelse den 10 september 2013

Ks § 134

Yttrande över förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025, Dnr 00561/2013

Ärendet

Region Skåne har gett Helsingborgs stad möjlighet att lämna synpunkter på förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025.

Region Skåne har av regeringen fått i uppdrag att upprätta en ny regional transportinfrastrukturplan (RTI-plan) för åren 2014 till 2025. Planen avser investeringsåtgärder på i huvudsak det statliga vägnätet i Skåne. Förslaget till RTI-plan utgår från den nu gällande RTI-planen för perioden 2010-2021 och från regionala analyser och strategier. Den nya RTI-planen har upprättats utifrån ramen för Skåne på 4 356 mnkr.

Ordförandens förslag

Ordföranden har låtit upprätta förslag till yttrande.

Proposition

Efter ställd proposition finner ordföranden att kommunstyrelsen beslutar att bifalla ordförandens förslag.

Kommunstyrelsen beslutar

att till Region Skåne lämna synpunkter i enlighet med upprättat förslag.

Expedieras till

Region Skåne

Avdelningen för strategisk samhällsplanering

Rätt utdraget intygar



2013-09-03

2013/352 001.352

Stadsbyggnadsförvaltningen/
Teknik- och serviceförvaltningen

1(4)

Datum	Er Referens
2013-08-28	
Handläggare	Vår Referens
Mattias Schriever-Abeln	REMISS.2013.12

Kommunstyrelsen

**Förslag till regional transportinfrastrukturplan
för Skåne 2014-2025**

Region Skåne har av regeringen fått i uppdrag att upprätta en ny Regional transportinfrastrukturplan (RTI-plan) för åren 2014 till 2025. Planen avser investeringsåtgärder på i huvudsak det statliga vägnätet i Skåne.

Trafikverket har samtidigt haft uppdraget att upprätta förslag till Nationell plan för väg- och järnvägsnätet i landet. Arbetet är reglerat i direktiv från regeringen från 2012-12-20, som i sin tur bygger på

Infrastrukturpropositionen från 2012-10-12.

Utgångspunkt för regeringens proposition och direktiv har till stor del varit Kapacitetsutredningen som genomfördes av Trafikverkets under 2011 - 2012. Förslaget till RTI-plan utgår från den nu gällande RTI-planen för perioden 2010-2021 och från regionala analyser och strategier, såsom bla OECDs analys för Skåne, utvecklingsplaner för kollektivtrafiksystemet, Strukturbild för Skåne mfl. Utifrån ramen för Skåne på 4356 miljoner kr har Region Skåne upprättat ett förslag till RTI-plan.

Genom utvecklingen av en alltmer sammanhängande region har behoven av gemensamma lösningar, inte bara projektvisa uppgörelser, ökat. Parallellt med förberedelserna för förslagen till ny nationell plan och ny regional plan har möjligheterna till en paketlösning studerats av Region Skåne tillsammans med kommunerna. Trafikverket har följt detta arbete. Frågor som har behandlats är finansieringsmöjligheter, legala förutsättningar, möjligt och lämpligt innehåll i ett paket mm. Önskade satsningar i ett paket har redovisats.

Skåne Nordvästs yttrande

I samband med att Trafikverkets förslag till regional transportinfrastrukturplan skickades ut på remiss beslutades det inom arbetsgruppen för Skåne Nordvästsamarbetet att ett gemensamt yttrande skulle formuleras. Landskrona stadsbyggnadsförvaltningen samt teknik- och serviceförvaltningen har fått detta gemensamma yttrande och instämmer till största delen i de synpunkter som framförs. När det gäller punkten som

handlar om ytterligare förbindelse över Öresund så vill teknik- och serviceförvaltningen samt stadsbyggnadsförvaltningen göra ett tillägg till det gemensamma Skåne Nordvästyttrandet.

Tillägg till Skåne Nordvästs yttrande – fast förbindelse över Öresund

Stadsbyggnadsförvaltningen i Landskrona arbetar sedan en tid tillbaka med en vision för Landskronas framtid på längre sikt, fram till år 2063. Visionsarbetet berör framförallt Landskronas södra delar det vill säga centrum och södra industriområdet

En del i visionen är att en ny fast förbindelse mellan Skåne och Danmark kan byggas mellan Landskrona och Köpenhamn. I nuläget pågår flera studier kring alternativ för en ny Öresundsförbindelse. Bland annat en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör, H-H-förbindelsen, en förbindelse mellan centrala Malmö och Köpenhamn, Öresundsmetron, en förbindelse mellan Trelleborg och Stralsund samt ytterligare ett spår mellan Pepparholmen och Hvidovre.

En förbindelse mellan Landskrona och Köpenhamn har lyfts fram som ytterligare ett möjligt alternativ av både Öresundsinstitutet och Öresundsbrokonsortiet. Stadsbyggnadsförvaltningen har med anledning av detta utrett frågan ytterligare.

Behov av ytterligare förbindelser

Sedan Öresundsförbindelsen mellan Lernacken och Kastrup öppnades för trafik år 2000 har trafikökningen varit kraftig. Inte minst har arbetspendlingen, främst med Öresundståg, vuxit från ca 2000 pendlare år 2000 till närmare 20 000 år 2010.

Inom projektet IBU Öresund redovisades hur befolkningsutvecklingen på den svenska och danska sidan kommer att se ut under de kommande åren. Medan man i Köpenhamnsområdet får en allt mer åldrande befolkning visar den svenska sidan på en kraftig ökning av befolkningen i arbetsför ålder. Eftersom arbetsplatsutbudet blir fortsatt stort i Köpenhamn kommer allt fler svenskar att behöva arbetspendla till dessa framöver. Prognoserna visar på en ökning av pendlingen med 50 % fram till år 2030.

När den fasta förbindelsen över Fehmarn Bält öppnar år 2021 ökar intresset för internationella godstransporter på järnväg. Antalet godståg över den fasta Öresundsförbindelsen beräknas då öka med mer än 100 % från idag drygt 30 godståg per dygn till över 80.

En ny fast förbindelse mellan Landskrona och Köpenhamn

Stadsbyggnadsförvaltningen har utrett frågan om en ny fast förbindelse i ett PM, framtaget av Lennart Serder, trafikingenjör (PM 2013-05-07 angående möjlig spårförbindelse mellan Landskrona och Köpenhamn) och funnit att det är ett realistiskt alternativ som skulle medföra stora vinster för både regionen och för Landskrona stad. En fast förbindelse medför att ett nytt stationsläge i industriområdet söder om stadskärnan etableras och att en omvandling från industriområde till blandad stadsbebyggelse påbörjas i denna del av staden.

För regionen medför den nya fasta förbindelsen ytterligare integration och sammankoppling av regionen, samt en nödvändig avlastning på Öresundsbron. En fast förbindelse mellan Landskrona och Köpenhamn skulle ge en snabb koppling till Köpenhamnsområdet från hela Skåne Nordväst och västkusten (snabbare än H-H) samt kortare restid för resande från Lund till Köpenhamn.

En fast förbindelse innebär även fördelar för Landskrona genom att staden får en större arbetsmarknadsregion, ett uppsving som boendeort, en utveckling av det lokala näringslivet och handel, minskad arbetslöshet och utanförskap samt stolthet och framtidstro.

Stadsbyggnadsförvaltningen och Teknik- och serviceförvaltningens synpunkter

Stadsbyggnadsförvaltningen samt Teknik- och serviceförvaltningen anser att alternativet med en fast förbindelse mellan Landskrona och Köpenhamn skall biläggas det remissvar som Skåne Nordväst framtagit.

BESLUTSUNDERLAG

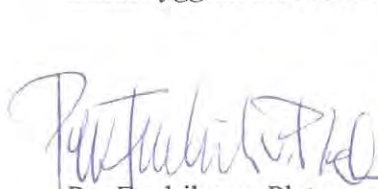
- Skåne Nordvästs yttrande (utkast 2013-07-12)
- PM 2013-05-07 angående möjlig spårförbindelse mellan Landskrona och Köpenhamn
- Tjänsteskrivelse (denna skrivelse)

FÖRSLAG TILL BESLUT

Stadsbyggnadsförvaltningen föreslår kommunstyrelsen besluta

att anta Skåne Nordvästs yttrande som sitt eget med tillägget, bilaga PM 2013-05-07 samt denna tjänsteskrivelse.

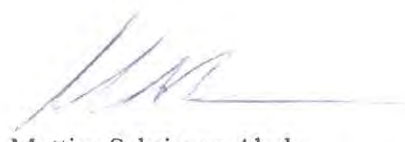
Stadsbyggnadsförvaltningen/Teknik- och serviceförvaltningen



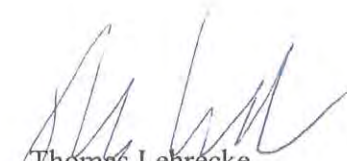
Per Fredrik von Platen
Stadsbyggnadschef



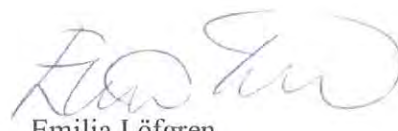
Åsa Lindborg
Planchef



Mattias Schriever-Abeln
Planarkitekt



Thomas Lehecke
Förvaltningschef



Emilia Löfgren
Enhetschef



Yttrande över förslag till Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014 - 2025

Ärendet

Skåne Nordväst har beretts möjlighet att yttra sig över förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025. Region Skåne har av regeringen fått i uppdrag att upprätta en ny regional transportinfrastrukturplan (RTI-plan) för åren 2014 till 2025. Planen avser investeringsåtgärder på i huvudsak det statliga vägnätet i Skåne.

Förslaget till RTI-plan utgår från den nu gällande RTI-planen för perioden 2010-2021 och från regionala analyser och strategier. Den nya RTI-planen har upprättats utifrån ramen för Skåne på 4 356 miljoner kronor.

Synpunkter

Skåne Nordväst vill i detta yttrande lyfta fram ett antal synpunkter på förslaget till den regionala transportinfrastrukturplanen som är av särskild vikt för kommunerna i nordvästra Skåne.

De synpunkter som är av särskild vikt kan sammanfattas i följande punkter:

- Den starka fokuseringen på stora urbana tillväxtmotorer bör ersättas av en grundsyn där hela landskapet är en gemensam tillgång
- Systemlösningar och stråk bör prioriteras och redovisas med en tydlig analys
- Infrastrukturen bör utgå från en bredare syn på nytta än enbart arbetspendling
- Fullfölj påbörjade objekt innan nya tas in i genomförandefas
- En utveckling av kollektivtrafiken i Skåne bör vara öppen för alternativa lösningar, exempelvis spårvägslösningar och "superbussar"
- Infrastrukturplanering vinner på att vara uthållig och långsiktig
- Cykeln som trafikeringsalternativ måste bli starkare och tydligare i planen tillsammans med tillgänglighetsaspekten

Strategi

Sedan försöksperioden inleddes med ett regionansvar för infrastrukturplaneringen infördes en tydlig riktningsförändring med en "Skånespecifik" syn på infrastrukturen. Många av de inriktningar som idag ses som självklara var då ett nytänkande och ett uppmärksammat resultat. Den tydligaste avvikelsen mot tidigare planeringssyn var en kraftig överföring av investeringsmedlen till ny persontrafik på järnväg. Vid den tidpunkten skedde i praktiken knappt någon investering alls i nya spår för persontrafik. Vi kan konstatera att detta var en viktig och framsynt inriktning som om den fått verka fullt ut hade varit stödjande för flera av de mål som presenteras som utgångspunkt i inledningen av varje planperiod. Naturligtvis är



det i första hand ekonomin som hindrade den planerade insatsen, men riktningen och strategin håller än och är därför viktig att upprätthålla. Det viktigaste bidraget till en modern planering var den breda och uthålliga dialogen med kommuner och andra intressenter. Formen lever delvis kvar men inriktningsdialogen saknas allt mer för vårt gemensamma Skåne.

En avgörande syn var då att trots en stark urban trend var det viktigt att stärka omlandet och bidra till en balans i utvecklingen. Städerna behöver sitt omland för att utvecklas väl och för att en bred palett av alternativ i boendeformer skall finnas tillgängliga. I detta sammanhang är Skåne helt unikt med sina små "stationsorter" etablerade sent 1800-tal och tidigt 1900-tal. De utgör grunden till "Den flerkärniga miljonstaden". I Skåne Nordväst lever detta synsätt kvar att det finns en stor stad omgiven av andra städer, mindre orter och en landsbygd i ett sammanhang. Det finns därför en stark mobilitet att inte nödvändigtvis enbart förstärka stadens förutsättningar utan att göra detta i ett avvägt sammanhang där betydande utvecklingsresurser också går till omlandet.

De elva kommunerna inom Skåne Nordväst har under de senaste två åren tagit fram en Strukturplan för att finna gemensamma strategier och ställningstaganden när det gäller viktiga översiktliga planeringsfrågor. Detta har skett i rådslagsform där beslutande politiker och ansvariga tjänstemän deltagit i processen. Vid ett av tillfällena behandlades infrastrukturen i Skåne Nordväst.

Vi upplever att regionen och Skåne Nordväst i stort har samma synsätt men att det finns tydliga tendenser, i planen, till att regionen allt mer ser de större städerna som möjligheten istället för sammanhanget med omlandet. Begreppet tillväxt används allt mer som drivkraften i prioriteringarna men då enbart den utveckling som kan uppstå i de större städerna. Spårburen infrastruktur är en starkt utvecklande faktor med en stor investeringströskel. Långsiktighet och uthållighet är därför helt avgörande för ett positivt resultat. I ett hållbarhetsperspektiv är kollektivtrafik och då företrädesvis spårburen sådan helt avgörande för en positiv utveckling. Det är emellertid en allvarlig felsyn att enbart uppfatta och stödja den tillväxt som sker i den urbana miljön. Det finns starka och viktiga produktionsformer i landskapet som med tanke på sin utveckling också är beroende av transporter. Ett sådant exempel är besöksnäringen där enbart omsättningen i resandevolymen uppgår till dryga 80 miljarder kronor. Det svenska varumärket inom besöksnäringen är landskapet och naturen. Så är också fallet med Skåne. Utvecklingspotentialen inom besöksnäringen är också unik på så sätt att den ökar mest av alla "grenar", så mycket att den numera är verkligt stora "industrin" i landet. Det vore direkt olämpligt att inte ta till vara denna potential i ett strategiskt planeringsperspektiv där infrastruktur och kollektivtrafik har särskilt goda förutsättningar att bidra till en hållbar ekonomisk utveckling. Trafikverket har insett detta och beskriver sin inställning tydligt i sin nationella plan. Regionens starka fokus på arbetspendling blir därför för ensidig och måste utvecklas till att stödja andra tillväxtfaktorer. Planeringsstrategier vinner oftast på att betraktas i ett landskapsperspektiv.

Medfinansiering och samhällsekonomiska analyser

Ytterligare försvårande omständigheter i den nuvarande planeringsformen är den stora tyngd som medfinansiering och samhällsekonomiska analyser har i samband med etablering av ny infrastruktur och särskilt ny persontrafik med tåg. Medfinansiering som princip, måste



Utvecklas vidare från den form som den har idag. Situationen har blivit bättre men fortfarande finns det ett starkt inslag av att betalningsförmågan styr valen. I dessa sammanhang kommer alltid den lilla kommunen till korta. En sådan urvalsmetod har inget med samhällsekonomi i ett bredare perspektiv att göra och kan snarare motverka en god utveckling. Likaså finns en tilltro till matematikens förmåga att bidra i ett prioriteringssammanhang. Ett jämförande system för bedömning av samhällsnytta är intressant men dagens samhällsekonomiska kalkylmodeller är fortfarande för smala och viktiga strategiska faktorer kommer inte med i bedömningen. Själva idén med planering är att synergier är intressanta och att mjuka faktorer som är svåra att mäta är av betydelse. Ett matematiskt förhållningssätt motverkar snarare en balanserad bedömning av en samhällsnytta än bidrar till klargörande.

Nationella planen

Region Skåne har en unik situation som ansvarig för den regionala planeringen av infrastruktur och som huvudman för kollektivtrafiken. Det är därför alltid särskilt intressant att bedöma kollektivtrafikens förutsättningar i RTI-planen. Ett problem i nuvarande planering är att den regionala planen och den nationella planen lämnas samtidigt vilket innebär att regionen hamnar i en oklar situation hur medfinansieringar av objekt i nationella planen skall hanteras. Lyckligtvis finns huvuddelen av önskade satsningar på järnvägsnätet namngivna i den nationella planen.

Oavsett den nya planeringsformen anser Skåne Nordväst att det finns två påbörjade objekt som är väl analyserade och som båda är viktiga i ett regionalt perspektiv, nämligen **dubbelspår på sträckan Ängelholm-Maria(Romares väg) på Västkustbanan och persontrafik på Söderåsbanan**. Söderåsbanan bör ses i ett sammanhang där järnvägen bildar ett stråk mellan Ängelholm och Malmö/Trelleborg och som en del av en systemlösning i västra Skåne där banan i praktiken är ett tredje spår till Västkustbanan. Banan är därför av stor betydelse som ett kapacitetshöjande inslag för persontrafiken. Det känns mycket angeläget att den sista **dubbelspårsetappen på Västkustbanan mellan Maria och Helsingborgs C** också fullföljs omedelbart efter Ängelholm-Maria. De beskrivna satsningarna på **Skånebanan** är mycket angelägna och nyttan med dessa torde vara bekräftade av de senaste årens resandeutveckling på banan.

Planeringsformen med åtgärdsvalsstudier innebär att infrastrukturplaneringen också skall finansiera utredningar och analyser. Det är därför förvånande att inte två objekt finns med i planen för att seriöst komma igång med viktiga gemensamma frågor när de också utpekats i Kapacitetsutredningen som angelägna brister att åtgärda. Det gäller dels **Helsingborg-Åstorp på Skånebanan** som sedan länge är ett av de mest belastade enkelspåren i landet och dessutom utgör nordvästra Skånes koppling till Södra stambanan. Sedan gäller det **korsningen mellan Skånebanan, Västkustbanan och Rååbanan vid Ramlösa** som har stora kapacitetsproblem. Skånebanan har stor potential till en positiv trafikutveckling. Sträckningen har också en viktig betydelse för utvecklingen av godstransporter på järnväg till kombiterminalen och hamnen i Helsingborg. Skåne Nordväst anser att det är nödvändigt att snarast inleda ett arbete med åtgärdsval och finansieringslösningar för dessa objekt.



Kollektivtrafik

Skåne Nordväst vill också framhålla vikten av att i planerna lyfta fram det arbete för införande av lätt spårtrafik som nu pågår i flera skånska kommuner, däribland Helsingborg och Höganäs. Införande av stadsspårväg och även regionala spårvägsförbindelser är nästa logiska steg i utvecklingen av ett kapacitetsstarkt, miljöanpassat och högkvalitativt kollektivtrafiksystém, vilket är till gagn för hela regionen. Införandet av så kallad superbusstrafik (BRT) kan ses som ett första steg på väg mot spårvägstrafik. Vi delar dock inte regionens målbild av linjen **Helsingborg-Höganäs** som superbusstråk utan anser att vi här tillsammans ska verka för en etappvis utbyggnad med lätt spårtrafik eftersom detta stråk utgör ett av de större pendlingsstråken i Skåne. En del av detta stråk ingår dessutom i första etappen av stadsspårvägsutbyggnaden i Helsingborg.

Tillgängligheten till kollektivtrafiken och dess attraktivitet är avgörande för en god utveckling i Skåne. Kopplingarna och byten mellan färdssätt måste underlättas och även här är systemtänkandet av största vikt. Skåne Nordväst anser också att det krävs betydande insatser för att locka nya resandegrupper till kollektivtrafiken samt att informationen till resande måste förbättras och utvecklas.

Fast HH-förbindelse

Den enskilda åtgärd som Skåne Nordväst anser har störst betydelse i ett utvecklingsperspektiv är en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingør. Det finns så många anledningar till att inlemma denna fråga i den närtida planeringen och snarast fortsätta utredandet på de punkter som Näringsdepartementet önskar förtydliganden kring. En fast förbindelse i detta läge skapar så många möjligheter till trafikering och bidrar på ett unikt sätt till höjning av kapaciteten för både den kontinentala/nationella trafiken såväl som den regionala. Både E6 och Södra stambanan kommer att avlastas. Dessutom kan projektet finansieras utanför de ordinarie planeringsramarna eftersom det är självfinansierat.

Regionala vägstråk

Regionen har i den föreslagna planen blivit mera tydlig än i tidigare planer när det gäller synen på vägsatsningar och vilka prioriteringsgrunder som skall gälla. Man har identifierat en del regionala stråk som skall vara utgångspunkt för fortsatta val av insatser. Flera av tidigare beslutade objekt finns kvar och en majoritet stödjer de stråkval som presenterats. Det framgår inte klart hur detta stråk har mejslats fram men däremot har sträckor som tidigare betraktats som viktiga regionala stråk tagits bort. Det finns omfattande belägg för att väg 108 har en stråkfunktion och redan idag stor belastning av tung trafik. I nuvarande plan är det endast den södra delen som är aktuell som stråk och insatser. Skåne Nordväst finner detta förvånande mot bakgrund av de tydliga behov av förbättringar som finns i den **norra delen av väg 108** samt **väg 13**.

Även **väg 109** betraktas inte längre som ett regionalt viktigt stråk. I tidigare planer har det varit uppenbart att vägen har en funktion som transportled från/till de östra och mellersta delarna av Skåne, bland annat till och från hamnanläggningen i Helsingborg. I nuvarande plan är tidigare bearbetad etapp reducerad till åtgärdsvalsstudie. Skåne Nordväst tycker detta är



Anmärkningsvärt särskilt som just detta objekt var föremål för flera omfattande studier av dåvarande Vägverket. Det torde vara få planerade vägsträckor som är så allsidigt belyst som etappen mellan Ekeby och Knutstorp.

Cykeltrafik

Cykelresor fyller flera goda funktioner och stödjer en hållbar utveckling samtidigt som det kan vara mycket upplevelserikt. Satsningar på GC-system i stråk och till besöksmål måste utvecklas betydligt mer och detta måste nu återspeglas tydligare i all kommande planering av infrastruktur. I denna fråga är det nödvändigt att alla parter bidrar och den representativa demokratin svarar inte alltid upp mot befolkningens förväntningar. Regionen har varit aktiv med bland annat EU-projekt och detta kan vara en metod att komma vidare i planeringen. Idén om cykeln som transportmedel får inte begränsas till arbetspendling. Det finns stort intresse att använda cykel i rekreationssammanhang. Här har Region Skåne en viktig roll att vara med och utveckla system där cykeln är en del av hela resandet. Vi kan konstatera att i vårt södra grannland är det en självklarhet med cyklar på tåg och bussar. Här är det fortfarande oklart om det finns något intresse från huvudmannen att cyklar kan tas med. I så fall hade detta förmodligen redan varit klarlagt. Detta är en viktig fråga som behandlas med stor vikt i flera Europeiska länder. Det finns all anledning att regionen fortsätter sitt lovvärda initiativ och tar projekt Skåne som cykelregion vidare.

Slutord

Skåne Nordväst anser att staten bör ta ett betydligt större ekonomiskt ansvar för infrastrukturens utveckling i regionen än vad som är fallet i de nu föreliggande planförslagen. Vi stödjer därför helt Region Skånes uppfattning att investeringsnivån och investeringstakten för i infrastruktur i Skåne måste höjas väsentligt. Vi vill dock påpeka att många av de satsningar som förslås i Skåne i planerna var aktuella för mer än 15 år sedan, men fortfarande återstår stora delar av de satsningar som då var aktuella att genomföra. Det är synnerligen viktigt att betona att beslutade projekt måste bli genomförda inom rimlig tid och inte som till exempel Väst kustbanan dras ut i okänd tid.

Vi anser också att staten inte är tillräckligt aktiv för att söka finansieringsstöd för utredningar, projektering och byggande hos EU, framför allt för objekt som ingår i TEN-T. Alternativa finansieringssätt, som till exempel OPS, borde också diskuteras mera för stora viktiga investeringsobjekt så att tempot i processen kunde ökas.

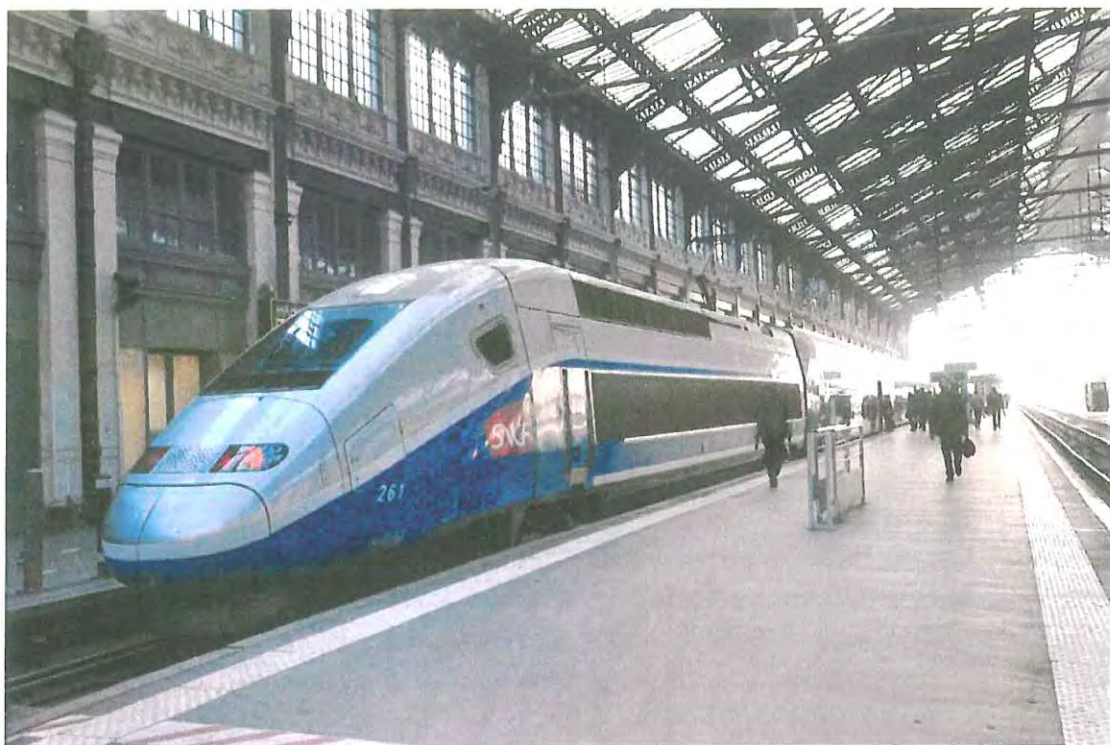
I övrigt har Skåne Nordväst inga ytterligare synpunkter på remissförslaget, utan vi ser fram emot ett fortsatt gott samarbete i dessa viktiga frågor för regionens framtida utveckling.

Helsingborg den 6 september 2013

Peter Danielsson
Ordförande

Stefan Svalö
Vice ordförande

Utredning om järnvägsförbindelse mellan Landskrona och Köpenhamn



Maj 2013



SERDER&SERDER
COMMUNICATIONS AB

Sammanfattning

Det är fullt realistsikt att planera för en tunnel för persontågstrafik mellan Landskrona och Köpenhamn. Förbindelsen ger ökad spårkapacitet över Öresund och medför väsentligt kortare restider till Köpenhamn, främst för resenärer från den svenska västkusten från Landskrona och norrut. Även resenärer från Lund får ett bra alternativ.

Om man lägger järnvägen i tunnel från nuvarande station kan en "Köpenhamnsstation" anläggas i det nuvarande industriområdet, relativt nära centrum, som då kan omvandlas. I detta fall bygger sannolikt en borrhud tunnel hela vägen från nuvarande järnvägsstation till Nordhavn.

Om man även bygger en avgiftsbelagd bilförbindelse mellan Helsingborg och Helsingør kan denna vara med att finansiera spårförbindelsen Landskrona-Nordhavn.



Lena Åström
Strategisk samhällsplanerare
0431-40 29 66
lena.astrom@engelholm.se

Region Skåne
291 89 Kristianstad

Yttrande över förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025, dnr 1202805

Bakgrund

Region Skåne har av regeringen fått i uppdrag att upprätta en ny regional transportinfrastrukturplan, RTI-plan, för åren 2014-2025. Planen avser investeringsåtgärder på i huvudsak det statliga vägnätet i Skåne. Arbetet är reglerat i direktiv från regeringen. Förslaget omfattar dels RTI-planen och dels cykelvägsplan för Skåne.

Beredning

Ängelholms kommun lämnar in ett kommunövergripande yttrande. Miljökontoret, stadsarkitektkontoret och tekniska kontoret har getts möjligheter att inkomma med synpunkter med förslaget till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025. Miljökontoret har inte inkommit med några synpunkter. Stadsarkitektkontorets och tekniska kontorets synpunkter har inarbetats i yttrandet.

Yttrande

Ängelholms kommun ställer sig bakom yttrandet från Skåne Nordväst.

Därutöver vill Ängelholms kommun framföra att den planerade pågatågsstationen i Barkåkra väntas på få stor betydelse både för kommunen och för regionen som helhet. Den kommer att förbättra pendlingsmöjligheterna i området samt kommer vara till nytta både för befintliga boende i området och för de som kommer bosätta sig i planerade bostadsområdet i Barkåkra. Detaljpanelläggning för stationen pågår. För att stationen ska ge full effekt är det viktigt att tillgängligheten till stationen är bra, framförallt med kollektivtrafik och med cykel. Det bör vara lätt att nå stationen såväl från närområdet, från Ängelholms centralort och från flygplatsen.



Tillgängligheten till planerat logistikcenter vid Valhall park och tvärbanan är också av stor vikt. Området behöver få en bra tillgänglighet via trafikplats på E6:an till väg 1710.

KOMMUNLEDNINGSKONTORET

Lena Åström
Strategisk samhällsplanerare

Region Skåne,
291 89 Kristianstad

Synpunkter på remiss angående förslag till Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014 - 2025

Region Skåne har i skrivelse 2013-06-18 remitterat förslag till regional transportinfrastrukturplan (RTI-plan) för Skåne 2014-2025.

Noteras att remisstiden löper samtidigt med remissbehandling av den nationella planen, samt Region Skånes förslag till Godsstrategi och inriktningsdokument för Trafikförsörjningsprogram 2014.

Kommunen ställer sig bakom det gemensamma yttrande Skåne Nordväst lämnar för de 11 ingående kommunerna avseende förslag till regional transport-infrastrukturplan (RTI-plan) för Skåne 2014-2025.

Höganäs vill dessutom lyfta följande för kommunen viktiga utvecklingsprojekt:

- Förstärkning av Prästavägen - Plöningevägen norrut till befintlig väg 111
- Ombyggnad av väg 111 och 112 genom Höganäs och anpassning till väg 112
- Gc-väg på sträckorna Nyhamnsläge-Brunnby-Arild resp Svanshall-Skäretr-Brunnby, ny gc-väg från Jonstorp södertut till Hjälmskult i Helsingborgs stad.
- Utveckling av stråket Höganäs-Helsingborg som förberedelse för planerad spårväg, med Superbuss på egen bana, samt
- snabbuss på sträckan Höganäs-Ängelholm.

SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN

Kerstin Nilermark
Samhällsbyggnadschef

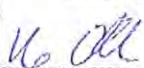
Ulf Peterzon
planeringsstrateg



KS eu § 97 dnr. KS 1097/13, 1151/13, 1157/13, 1131/13 -350

Yttrande - infrastrukturremisser

- Beskrivning av ärendet** Under sommaren har ett antal dokument angående framtida investeringar och utveckling i infrastrukturen varit ute på remiss. Samtliga remisser avslutas den 1 oktober 2013. Då remisserna har varit ute över sommaren och kommunerna inom Skåne Nordväst har valt att enas om en gemensam grund för yttrande kommer tjänsteskrivelsen nå kommunstyrelsen för beslut först efter remisstidens slut. Ekonomiutskottets beslut kommer att skickas Trafikverket respektive Region Skåne med en ansökan om anstånd att bekräfta kommunens svar efter kommunstyrelsens sammanträde.
- Underlag till beslutet** Tjänsteskrivelse från översiktsplanerare Kristina Bell daterad 2013-09-10 med tillhörande bilagor:
- Båstads kommuns yttrande angående Trafikverkets Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025.
 - SNKVs yttrande angående Trafikverkets Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025.
 - Båstads kommuns yttrande angående Region Skånes Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025.
 - SKNVs yttrande angående Region Skånes Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025.
 - Båstads kommuns yttrande angående Region Skånes Godsstrategi för Skåne.
 - SKNVs yttrande angående Region Skånes Godsstrategi för Skåne.
 - Båstads kommuns yttrande angående Region Skånes Inriktningsdokument för Trafikförsörjningsprogrammet.
 - SKNVs yttrande angående Region Skånes Inriktningsdokument för Trafikförsörjningsprogrammet.
- Förslag till beslut** Ekonomiutskottets förslag till kommunstyrelsen:
Kommunstyrelsen beslutar:
1. Kommunstyrelsen tar förslagen till Båstads kommuns remissvar angående Nationell plan för transportsystemet 2014-2025, Regional infrastrukturplan för Skåne 2014-2025, Godsstrategi för Skåne och Inriktningsdokument för Trafikförsörjningsprogrammet som sina egna.

Justerandes signaturer			
Utskott/presidium	KS/nämnd	KF	Utdragsbestyrkande
			

Datum
2013-09-09
Handläggare
Kristina Bell

Region Skåne
RTI 2014-2025
region@skane.se

Vårt dnr

Dnr. 1202805

Yttrande angående Regional infrastrukturplan för Skåne 2014-2025

Båstads kommun bistår yttrandet från Skåne Nordväst med följande tillägg, enligt beslut från Ekonomisknämnden. Båstads kommun anholder om anstånd för att inkomma med bekräftelse av beslutet från Kommunstyrelsen efter deras sammanträde den 9 oktober 2013.

Kommunen gör stora satsningar på utbyggnadsprojekt runt det nya stationsläget öster om Båstad i och med att Hallandsåstunneln öppnar för tågtrafik 2015. Ytterligare satsningar för att öka inflyttningen i kommunen görs genom satsningar på en Pågatågsstation i Förslöv. Stationerna kommer att ha en positiv inverkan på utvecklingen i kommunen och förbättra möjligheterna att arbetspendla med kollektivtrafik. Byggnationen av stationen i Förslöv är av stor vikt för kommunen, men den ekonomiska bördan för en liten kommun är betydande och har stor inverkan på möjligheten att förverkliga projektet. Kommunen anser att medfinansiering från Region Skåne är avgörande för projektet.

Båstads kommun anser att genomfarten på Köpmansgatan i Båstad (väg 115) inte fungerar under högtrafik. Frågan om förbättringar ut trafiksäkerhets- och gestaltningsperspektiv har väckts tidigare och en inledande utredning har gjorts. Kommunen har länge avvaktat Trafikverkets kommentarer och förslag på förbättringar, men har inte fått någon respons i denna fråga.

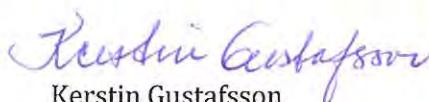
På flera punkter på väg 115 från E6 i öster till Torekov i väster via Båstad och Boarp anser kommunen att det finns trafiksäkerhetsproblem vid flera platser som bör åtgärdas snarast. De högst prioriterade projekten på denna sträcka bör vara en cirkulationsplats vid infarten till Östra Karup (Hallandsvägen – Viktor Ewaldsväg) samt en cirkulationsplats vid Boarps handelsplats. Vidare har kommunen uppmärksammat att i projektbeskrivningen för Inre Kustvägen (1741) beskrivs korsningen med Mellanvägen som en cirkulationsplats. I Trafikverkets arbetsplan och därför i detaljplanen är korsningslösningen två förskjutna T-korsningar.

I Cykelvägsplanen för Skåne som är en del av remisshandlingen har kommunen uppmärksammat att de generella satsningarna kommer att ske på sträckor med 100km/h som hastighetsgräns. Båstads kommun anser att detta missgynnar områden på landsbygden där hastighetsbegränsningen ofta är 80 km/h men den lägre hastigheten till trots så är miljön inte säker för en cyklist.

Båstads kommun

Samhällsbyggnad
269 80 BÅSTAD
Telefon: 0431-770 00 vx
Plusgiro: 11 11 11 -1
Org.nummer: 212000-0944
bastads.kommun@bastad.se
www.bastad.se

I objektslistan i Cykelplanen framgår att Region Skåne inte beaktat det underlag som Båstads kommun har tagit fram för att prioritera de projekt som finns för nyttostråk för cyklister inom kommunen. Båstads kommun har förhoppning om att detta misstag korrigeras till den slutliga versionen av planen.



Kerstin Gustafsson
Ordf. Kommunstyrelsen



Kristina Bell
Översiktsplanerare



Region Skåne

Yttrande över förslag till Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014 - 2025

Ärendet

Skåne Nordväst har beretts möjlighet att yttra sig över förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025. Region Skåne har av regeringen fått i uppdrag att upprätta en ny regional transportinfrastrukturplan (RTI-plan) för åren 2014 till 2025. Planen avser investeringsåtgärder på i huvudsak det statliga vägnätet i Skåne.

Förslaget till RTI-plan utgår från den nu gällande RTI-planen för perioden 2010-2021 och från regionala analyser och strategier. Den nya RTI-planen har upprättats utifrån ramen för Skåne på 4 356 miljoner kronor.

Synpunkter

Skåne Nordväst vill i detta yttrande lyfta fram ett antal synpunkter på förslaget till den regionala transportinfrastrukturplanen som är av särskild vikt för kommunerna i nordvästra Skåne.

De synpunkter som är av särskild vikt kan sammanfattas i följande punkter:

- Den starka fokuseringen på stora urbana tillväxtmotorer bör ersättas av en grundsyn där hela landskapet är en gemensam tillgång
- Systemlösningar och stråk bör prioriteras och redovisas med en tydlig analys
- Infrastrukturen bör utgå från en bredare syn på nytta än enbart arbetspendling
- Fullfölj påbörjade objekt innan nya tas in i genomförandefas
- En utveckling av kollektivtrafiken i Skåne bör vara öppen för alternativa lösningar, exempelvis spårväglösningar och "superbussar"
- Infrastrukturplanering vinner på att vara uthållig och långsiktig
- Cykeln som trafikeringsalternativ måste bli starkare och tydligare i planen tillsammans med tillgänglighetsaspekten

Strategi

Sedan försöksperioden inleddes med ett regionansvar för infrastrukturplaneringen infördes en tydlig riktningsskift med en "Skånespecifikt" syn på infrastrukturen. Många av de inriktningar som idag ses som självklara var då ett nytänkande och ett uppmärksammat resultat. Den tydligaste avvikelsen mot tidigare planeringssyn var en kraftig överföring av investeringsmedlen till ny persontrafik på järnväg. Vid den tidpunkten skedde i praktiken knappt någon investering alls i nya spår för persontrafik. Vi kan konstatera att detta var en viktig och framsynt inriktning som om den fått verka fullt ut hade varit stödjande för flera av de mål som presenteras som utgångspunkt i inledningen av varje planperiod. Naturligtvis är



det i första hand ekonomin som hindrade den planerade insatsen, men riktningen och strategin håller än och är därför viktig att upprätthålla. Det viktigaste bidraget till en modern planering var den breda och uthålliga dialogen med kommuner och andra intressenter. Formen lever delvis kvar men inriktningsdialogen saknas allt mer för vårt gemensamma Skåne.

En avgörande syn var då att trots en stark urban trend var det viktigt att stärka omlandet och bidra till en balans i utvecklingen. Städerna behöver sitt omland för att utvecklas väl och för att en bred palett av alternativ i boendeformer skall finnas tillgängliga. I detta sammanhang är Skåne helt unikt med sina små "stationsorter" etablerade sent 1800-tal och tidigt 1900-tal. De utgör grunden till "Den flerkärniga miljonstaden". I Skåne Nordväst lever detta synsätt kvar att det finns en stor stad omgiven av andra städer, mindre orter och en landsbygd i ett sammanhang. Det finns därför en stark mobilitet att inte nödvändigtvis enbart förstärka stadens förutsättningar utan att göra detta i ett avvägt sammanhang där betydande utvecklingsresurser också går till omlandet.

De elva kommunerna inom Skåne Nordväst har under de senaste två åren tagit fram en Strukturplan för att finna gemensamma strategier och ställningstaganden när det gäller viktiga översiktliga planeringsfrågor. Detta har skett i rådslagsform där beslutande politiker och ansvariga tjänstemän deltagit i processen. Vid ett av tillfällena behandlades infrastrukturen i Skåne Nordväst.

Vi upplever att regionen och Skåne Nordväst i stort har samma synsätt men att det finns tydliga tendenser, i planen, till att regionen allt mer ser de större städerna som möjligheten istället för sammanhanget med omlandet. Begreppet tillväxt används allt mer som drivkraften i prioriteringarna men då enbart den utveckling som kan uppstå i de större städerna. Spårburen infrastruktur är en starkt utvecklande faktor med en stor investeringströskel. Långsiktighet och uthållighet är därför helt avgörande för ett positivt resultat. I ett hållbarhetsperspektiv är kollektivtrafik och då företrädesvis spårburen sådan helt avgörande för en positiv utveckling. Det är emellertid en allvarlig felsyn att enbart uppfatta och stödja den tillväxt som sker i den urbana miljön. Det finns starka och viktiga produktionsformer i landskapet som med tanke på sin utveckling också är beroende av transporter. Ett sådant exempel är besöksnäringen där enbart omsättningen i resandevolymen uppgår till dryga 80 miljarder kronor. Det svenska varumärket inom besöksnäringen är landskapet och naturen. Så är också fallet med Skåne. Utvecklingspotentialen inom besöksnäringen är också unik på så sätt att den ökar mest av alla "grenar", så mycket att den numera är verkligt stora "industrin" i landet. Det vore direkt olämpligt att inte ta till vara denna potential i ett strategiskt planeringsperspektiv där infrastruktur och kollektivtrafik har särskilt goda förutsättningar att bidra till en hållbar ekonomisk utveckling. Trafikverket har insett detta och beskriver sin inställning tydligt i sin nationella plan. Regionens starka fokus på arbetspendling blir därför för ensidig och måste utvecklas till att stödja andra tillväxtfaktorer. Planeringsstrategier vinner oftast på att betraktas i ett landskapsperspektiv.

Medfinansiering och samhällsekonomiska analyser

Ytterligare försvårande omständigheter i den nuvarande planeringsformen är den stora tyngd som medfinansiering och samhällsekonomiska analyser har i samband med etablering av ny infrastruktur och särskilt ny persontrafik med tåg. Medfinansiering som princip, måste



Utvecklas vidare från den form som den har idag. Situationen har blivit bättre men fortfarande finns det ett starkt inslag av att betalningsförmågan styr valen. I dessa sammanhang kommer alltid den lilla kommunen till korta. En sådan urvalsmetod har inget med samhällsekonomi i ett bredare perspektiv att göra och kan snarare motverka en god utveckling. Likaså finns en tilltro till matematikens förmåga att bidra i ett prioriteringssammanhang. Ett jämförande system för bedömning av samhällsnyttan är intressant men dagens samhällsekonomiska kalkylmodeller är fortfarande för smala och viktiga strategiska faktorer kommer inte med i bedömningen. Själva idén med planering är att synergier är intressanta och att mjuka faktorer som är svåra att mäta är av betydelse. Ett matematiskt förhållningssätt motverkar snarare en balanserad bedömning av en samhällsnytta än bidrar till klargörande.

Nationella planen

Region Skåne har en unik situation som ansvarig för den regionala planeringen av infrastruktur och som huvudman för kollektivtrafiken. Det är därför alltid särskilt intressant att bedöma kollektivtrafikens förutsättningar i RTI-planen. Ett problem i nuvarande planering är att den regionala planen och den nationella planen lämnas samtidigt vilket innebär att regionen hamnar i en oklar situation hur medfinansieringar av objekt i nationella planen skall hanteras. Lyckligtvis finns huvuddelen av önskade satsningar på järnvägsnätet namngivna i den nationella planen.

Oavsett den nya planeringsformen anser Skåne Nordväst att det finns två påbörjade objekt som är väl analyserade och som båda är viktiga i ett regionalt perspektiv, nämligen **dubbelspår på sträckan Ängelholm-Maria(Romares väg) på Västkustbanan och persontrafik på Söderåsbanan**. Söderåsbanan bör ses i ett sammanhang där järnvägen bildar ett stråk mellan Ängelholm och Malmö/Trelleborg och som en del av en systemlösning i västra Skåne där banan i praktiken är ett tredje spår till Västkustbanan. Banan är därför av stor betydelse som ett kapacitetshöjande inslag för persontrafiken. Det känns mycket angeläget att den sista **dubbelspårsetappen på Västkustbanan mellan Maria och Helsingborgs C** också fullföljs omedelbart efter Ängelholm-Maria. De beskrivna satsningarna på **Skånebanan** är mycket angelägna och nyttan med dessa torde vara bekräftade av de senaste årens resandeutveckling på banan.

Planeringsformen med åtgärdsvalsstudier innebär att infrastrukturplaneringen också skall finansiera utredningar och analyser. Det är därför förvånande att inte två objekt finns med i planen för att seriöst komma igång med viktiga gemensamma frågor när de också utpekats i Kapacitetsutredningen som angelägna brister att åtgärda. Det gäller dels **Helsingborg-Åstorp på Skånebanan** som sedan länge är ett av de mest belastade enkelspåren i landet och dessutom utgör nordvästra Skånes koppling till Södra stambanan. Sedan gäller det **korsningen mellan Skånebanan, Västkustbanan och Rååbanan vid Ramlösa** som har stora kapacitetsproblem. Skånebanan har stor potential till en positiv trafikutveckling. Sträckningen har också en viktig betydelse för utvecklingen av godstransporter på järnväg till kombiterminalen och hamnen i Helsingborg. Skåne Nordväst anser att det är nödvändigt att snarast inleda ett arbete med åtgärdsval och finansieringslösningar för dessa objekt.



Kollektivtrafik

Skåne Nordväst vill också framhålla vikten av att i planerna lyfta fram det arbete för införande av lätt spårtrafik som nu pågår i flera skånska kommuner, däribland Helsingborg och Höganäs. Införande av stadsspårväg och även regionala spårvägsförbindelser är nästa logiska steg i utvecklingen av ett kapacitetsstarkt, miljöanpassat och högkvalitativt kollektivtrafiksystem, vilket är till gagn för hela regionen. Införandet av så kallad superbustrafik (BRT) kan ses som ett första steg på väg mot spårvägstrafik. Vi delar dock inte regionens målbild av linjen **Helsingborg-Höganäs** som superbustråk utan anser att vi här tillsammans ska verka för en etappvis utbyggnad med lätt spårtrafik eftersom detta stråk utgör ett av de större pendlingsstråken i Skåne. En del av detta stråk ingår dessutom i första etappen av stadsspårvägsutbyggnaden i Helsingborg.

Tillgängligheten till kollektivtrafiken och dess attraktivitet är avgörande för en god utveckling i Skåne. Kopplingarna och byten mellan färdssätt måste underlättas och även här är systemtänkandet av största vikt. Skåne Nordväst anser också att det krävs betydande insatser för att locka nya resandegrupper till kollektivtrafiken samt att informationen till resande måste förbättras och utvecklas.

Fast HH-förbindelse

Den enskilda åtgärd som Skåne Nordväst anser har störst betydelse i ett utvecklingsperspektiv är en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingør. Det finns så många anledningar till att inlemma denna fråga i den närtida planeringen och snarast fortsätta utredandet på de punkter som Näringsdepartementet önskar förtydliganden kring. En fast förbindelse i detta läge skapar så många möjligheter till trafikering och bidrar på ett unikt sätt till höjning av kapaciteten för både den kontinentala/nationella trafiken såväl som den regionala. Både E6 och Södra stambanan kommer att avlastas. Dessutom kan projektet finansieras utanför de ordinarie planeringsramarna eftersom det är självfinansierat.

Regionala vägstråk

Regionen har i den föreslagna planen blivit mera tydlig än i tidigare planer när det gäller synen på vägsatsningar och vilka prioriteringsgrunder som skall gälla. Man har identifierat en del regionala stråk som skall vara utgångspunkt för fortsatta val av insatser. Flera av tidigare beslutade objekt finns kvar och en majoritet stödjer de stråkval som presenterats. Det framgår inte klart hur detta stråk har mejslats fram men däremot har sträckor som tidigare betraktats som viktiga regionala stråk tagits bort. Det finns omfattande belägg för att väg 108 har en stråkfunktion och redan idag stor belastning av tung trafik. I nuvarande plan är det endast den södra delen som är aktuell som stråk och insatser. Skåne Nordväst finner detta förvånande mot bakgrund av de tydliga behov av förbättringar som finns i den **norra delen av väg 108** samt **väg 13**.

Även **väg 109** betraktas inte längre som ett regionalt viktigt stråk. I tidigare planer har det varit uppenbart att vägen har en funktion som transportled från/till de östra och mellersta delarna av Skåne, bland annat till och från hamnanläggningen i Helsingborg. I nuvarande plan är tidigare bearbetad etapp reducerad till åtgärdsvalsstudie. Skåne Nordväst tycker detta är



Anmärkningsvärt särskilt som just detta objekt var föremål för flera omfattande studier av dåvarande Vägverket. Det torde vara få planerade vägsträckor som är så allsidigt belyst som etappen mellan Ekeby och Knutstorp.

Cykeltrafik

Cykelresor fyller flera goda funktioner och stödjer en hållbar utveckling samtidigt som det kan vara mycket upplevelserikt. Satsningar på GC-system i stråk och till besöksmål måste utvecklas betydligt mer och detta måste nu återspeglas tydligare i all kommande planering av infrastruktur. I denna fråga är det nödvändigt att alla parter bidrar och den representativa demokratin svarar inte alltid upp mot befolkningens förväntningar. Regionen har varit aktiv med bland annat EU-projekt och detta kan vara en metod att komma vidare i planeringen. Idén om cykeln som transportmedel får inte begränsas till arbetspendling. Det finns stort intresse att använda cykel i rekreationssammanhang. Här har Region Skåne en viktig roll att vara med och utveckla system där cykeln är en del av hela resandet. Vi kan konstatera att i vårt södra grannland är det en självklarhet med cyklar på tåg och bussar. Här är det fortfarande oklart om det finns något intresse från huvudmannen att cyklar kan tas med. I så fall hade detta förmodligen redan varit klarlagt. Detta är en viktig fråga som behandlas med stor vikt i flera Europeiska länder. Det finns all anledning att regionen fortsätter sitt lovvärda initiativ och tar projekt Skåne som cykelregion vidare.

Slutord

Skåne Nordväst anser att staten bör ta ett betydligt större ekonomiskt ansvar för infrastrukturens utveckling i regionen än vad som är fallet i de nu föreliggande planförslagen. Vi stödjer därför helt Region Skånes uppfattning att investeringsnivån och investeringstakten för i infrastruktur i Skåne måste höjas väsentligt. Vi vill dock påpeka att många av de satsningar som förslås i Skåne i planerna var aktuella för mer än 15 år sedan, men fortfarande återstår stora delar av de satsningar som då var aktuella att genomföra. Det är synnerligen viktigt att betona att beslutade projekt måste bli genomförda inom rimlig tid och inte som till exempel Västkustbanan dras ut i okänd tid.

Vi anser också att staten inte är tillräckligt aktiv för att söka finansieringsstöd för utredningar, projektering och byggande hos EU, framför allt för objekt som ingår i TEN-T. Alternativa finansieringssätt, som till exempel OPS, borde också diskuteras mera för stora viktiga investeringsobjekt så att tempot i processen kunde ökas.

I övrigt har Skåne Nordväst inga ytterligare synpunkter på remissförslaget, utan vi ser fram emot ett fortsatt gott samarbete i dessa viktiga frågor för regionens framtida utveckling.

Helsingborg den 6 september 2013


Peter Danielsson
Ordförande


Stefan Svalö
Vice ordförande

§ 206**Förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025**

KS 2013.0711.014

Ärendet

Region Skåne har uppdraget att ta fram en ny central transportinfrastrukturplan för perioden 2014-2025. Planen omfattar främst det statliga vägnätet och järnvägsnätet inom Skåne, men även en cykelvägsplan ingår.

Underlag är regeringsdirektiv, Infrastrukturproposition 2012-10-12, Trafikverkets Kapacitetsutredning, gällande RTI-plan, OECD:s analys för Skåne, Strukturbild Skåne m.m.

Skåne har fått en ram på 4,4 miljarder kronor och Region Skåne har nu föreslagit hur dessa pengar ska fördelas.

Region Skåne uppmanas därtill att släppa den tankemässiga låsning som innebär att väg 108 nedvärderas. Vägen behöver förbättras och tillsammans med Trafikverket, och med närmare diskussion med berörda kommuner, kan regionen mer ingående analysera frågan och rimligen ändra prioritetsordningen. Vidare behöver mer pengar fördelas till utbyggnad av gång- och cykelvägar. Utbyggnadstakten är minst sagt låg. Planeringstiden, det vill säga väntetiden, för nya GC-vägar längs Trafikverkets vägar och som direkt ger nytta för arbetspendling börjar bli intressant för historiker.

Skåne Nordväst lämnar ett yttrande (bilaga Au § 206/13), som Klippans kommun ställer sig bakom.

Beslutsunderlag

Region Skånes förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025

Skåne Nordvästs yttrande över Region Skånes förslag 2013-09-06 (bilaga Au § 206/13)

Tekniska förvaltningens skrivelse 2013-09-06

Arbetsutskottets beslut

Tekniska förvaltningen skrivelse 2013-09-06 utgör Klippans kommuns yttrande över Region Skånes förslag 2013-06-18 till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025.



Region Skåne

Yttrande över förslag till Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014 - 2025

Ärendet

Skåne Nordväst har beretts möjlighet att yttra sig över förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025. Region Skåne har av regeringen fått i uppdrag att upprätta en ny regional transportinfrastrukturplan (RTI-plan) för åren 2014 till 2025. Planen avser investeringsåtgärder på i huvudsak det statliga vägnätet i Skåne.

Förslaget till RTI-plan utgår från den nu gällande RTI-planen för perioden 2010-2021 och från regionala analyser och strategier. Den nya RTI-planen har upprättats utifrån ramen för Skåne på 4 356 miljoner kronor.

Synpunkter

Skåne Nordväst vill i detta yttrande lyfta fram ett antal synpunkter på förslaget till den regionala transportinfrastrukturplanen som är av särskild vikt för kommunerna i nordvästra Skåne.

De synpunkter som är av särskild vikt kan sammanfattas i följande punkter:

- Den starka fokuseringen på stora urbana tillväxtmotorer bör ersättas av en grundsyn där hela landskapet är en gemensam tillgång
- Systemlösningar och stråk bör prioriteras och redovisas med en tydlig analys
- Infrastrukturen bör utgå från en bredare syn på nytta än enbart arbetspendling
- Fullfölj påbörjade objekt innan nya tas in i genomförandefas
- En utveckling av kollektivtrafiken i Skåne bör vara öppen för alternativa lösningar, exempelvis spårvägslösningar och "superbussar"
- Infrastrukturplanering vinner på att vara uthållig och långsiktig
- Cykeln som trafikeringsalternativ måste bli starkare och tydligare i planen tillsammans med tillgänglighetsaspekten

Strategi

Sedan försöksperioden inleddes med ett regionansvar för infrastrukturplaneringen infördes en tydlig riktningsskiftning med en "Skånespecifik" syn på infrastrukturen. Många av de inriktningar som idag ses som självklara var då ett nytänkande och ett uppmärksammat resultat. Den tydligaste avvikelsen mot tidigare planeringssyn var en kraftig överföring av investeringsmedlen till ny persontrafik på järnväg. Vid den tidpunkten skedde i praktiken knappt någon investering alls i nya spår för persontrafik. Vi kan konstatera att detta var en viktig och framsynt inriktning som om den fått verka fullt ut hade varit stödjande för flera av de mål som presenteras som utgångspunkt i inledningen av varje planperiod. Naturligtvis är

RS

det i första hand ekonomin som hindrade den planerade insatsen, men riktningen och strategin håller än och är därför viktig att upprätthålla. Det viktigaste bidraget till en modern planering var den breda och uthålliga dialogen med kommuner och andra intressenter. Formen lever delvis kvar men inriktningsdialogen saknas allt mer för vårt gemensamma Skåne.

En avgörande syn var då att trots en stark urban trend var det viktigt att stärka omlandet och bidra till en balans i utvecklingen. Städerna behöver sitt omland för att utvecklas väl och för att en bred palett av alternativ i boendeformer skall finnas tillgängliga. I detta sammanhang är Skåne helt unikt med sina små "stationsorter" etablerade sent 1800-tal och tidigt 1900-tal. De utgör grunden till "Den flerkärniga miljonstaden". I Skåne Nordväst lever detta synsätt kvar att det finns en stor stad omgiven av andra städer, mindre orter och en landsbygd i ett sammanhang. Det finns därför en stark mobilitet att inte nödvändigtvis enbart förstärka stadens förutsättningar utan att göra detta i ett avvägt sammanhang där betydande utvecklingsresurser också går till omlandet.

De elva kommunerna inom Skåne Nordväst har under de senaste två åren tagit fram en Strukturplan för att finna gemensamma strategier och ställningstaganden när det gäller viktiga översiktliga planeringsfrågor. Detta har skett i rådslagsform där beslutande politiker och ansvariga tjänstemän deltagit i processen. Vid ett av tillfällena behandlades infrastrukturen i Skåne Nordväst.

Vi upplever att regionen och Skåne Nordväst i stort har samma synsätt men att det finns tydliga tendenser, i planen, till att regionen allt mer ser de större städerna som möjligheten istället för sammanhanget med omlandet. Begreppet tillväxt används allt mer som drivkraften i prioriteringarna men då enbart den utveckling som kan uppstå i de större städerna. Spårburen infrastruktur är en starkt utvecklande faktor med en stor investeringströskel. Långsiktighet och uthållighet är därför helt avgörande för ett positivt resultat. I ett hållbarhetsperspektiv är kollektivtrafik och då företrädesvis spårburen sådan helt avgörande för en positiv utveckling. Det är emellertid en allvarlig felsyn att enbart uppfatta och stödja den tillväxt som sker i den urbana miljön. Det finns starka och viktiga produktionsformer i landskapet som med tanke på sin utveckling också är beroende av transporter. Ett sådant exempel är besöksnäringen där enbart omsättningen i resandevolymen uppgår till dryga 80 miljarder kronor. Det svenska varumärket inom besöksnäringen är landskapet och naturen. Så är också fallet med Skåne. Utvecklingspotentialen inom besöksnäringen är också unik på så sätt att den ökar mest av alla "grenar", så mycket att den numera är verkligt stora "industrin" i landet. Det vore direkt olämpligt att inte ta till vara denna potential i ett strategiskt planeringsperspektiv där infrastruktur och kollektivtrafik har särskilt goda förutsättningar att bidra till en hållbar ekonomisk utveckling. Trafikverket har insett detta och beskriver sin inställning tydligt i sin nationella plan. Regionens starka fokus på arbetspendling blir därför för ensidig och måste utvecklas till att stödja andra tillväxtfaktorer. Planeringsstrategier vinner oftast på att betraktas i ett landskapsperspektiv.

Medfinansiering och samhällsekonomiska analyser

Ytterligare försvårande omständigheter i den nuvarande planeringsformen är den stora tyngd som medfinansiering och samhällsekonomiska analyser har i samband med etablering av ny infrastruktur och särskilt ny persontrafik med tåg. Medfinansiering som princip, måste

Utvecklas vidare från den form som den har idag. Situationen har blivit bättre men fortfarande finns det ett starkt inslag av att betalningsförmågan styr valen. I dessa sammanhang kommer alltid den lilla kommunen till korta. En sådan urvalsmetod har inget med samhällsekonomi i ett bredare perspektiv att göra och kan snarare motverka en god utveckling. Likaså finns en tilltro till matematikens förmåga att bidra i ett prioriteringssammanhang. Ett jämförande system för bedömning av samhällsnytta är intressant men dagens samhällsekonomiska kalkylmodeller är fortfarande för smala och viktiga strategiska faktorer kommer inte med i bedömningen. Själva idén med planering är att synergier är intressanta och att mjuka faktorer som är svåra att mäta är av betydelse. Ett matematiskt förhållningssätt motverkar snarare en balanserad bedömning av en samhällsnytta än bidrar till klargörande.

Nationella planen

Region Skåne har en unik situation som ansvarig för den regionala planeringen av infrastruktur och som huvudman för kollektivtrafiken. Det är därför alltid särskilt intressant att bedöma kollektivtrafikens förutsättningar i RTI-planen. Ett problem i nuvarande planering är att den regionala planen och den nationella planen lämnas samtidigt vilket innebär att regionen hamnar i en oklar situation hur medfinansieringar av objekt i nationella planen skall hanteras. Lyckligtvis finns huvuddelen av önskade satsningar på järnvägsnätet namngivna i den nationella planen.

Oavsett den nya planeringsformen anser Skåne Nordväst att det finns två påbörjade objekt som är väl analyserade och som båda är viktiga i ett regionalt perspektiv, nämligen **dubbelspår på sträckan Ängelholm-Maria(Romares väg) på Väst kustbanan** och **persontrafik på Söderåsbanan**. Söderåsbanan bör ses i ett sammanhang där järnvägen bildar ett stråk mellan Ängelholm och Malmö/Trelleborg och som en del av en systemlösning i västra Skåne där banan i praktiken är ett tredje spår till Väst kustbanan. Banan är därför av stor betydelse som ett kapacitetshöjande inslag för persontrafiken. Det känns mycket angeläget att den sista **dubbelspårsetappen på Väst kustbanan mellan Maria och Helsingborgs C** också fullföljs omedelbart efter Ängelholm-Maria. De beskrivna satsningarna på **Skånebanan** är mycket angelägna och nyttan med dessa torde vara bekräftade av de senaste årens resandeutveckling på banan.

Planeringsformen med åtgärdsvalsstudier innebär att infrastrukturplaneringen också skall finansiera utredningar och analyser. Det är därför förvånande att inte två objekt finns med i planen för att seriöst komma igång med viktiga gemensamma frågor när de också utpekats i Kapacitetsutredningen som angelägna brister att åtgärda. Det gäller dels **Helsingborg-Åstorp på Skånebanan** som sedan länge är ett av de mest belastade enkelspåren i landet och dessutom utgör nordvästra Skånes koppling till Södra stambanan. Sedan gäller det **korsningen mellan Skånebanan, Väst kustbanan och Rååbanan vid Ramlösa** som har stora kapacitetsproblem. Skånebanan har stor potential till en positiv trafikutveckling. Sträckningen har också en viktig betydelse för utvecklingen av godstransporter på järnväg till kombiterminalen och hamnen i Helsingborg. Skåne Nordväst anser att det är nödvändigt att snarast inleda ett arbete med åtgärdsval och finansieringslösningar för dessa objekt.

Kollektivtrafik

Skåne Nordväst vill också framhålla vikten av att i planerna lyfta fram det arbete för införande av lätt spårtrafik som nu pågår i flera skånska kommuner, däribland Helsingborg och Höganäs. Införande av stadsspårväg och även regionala spårvägsförbindelser är nästa logiska steg i utvecklingen av ett kapacitetsstarkt, miljöanpassat och högkvalitativt kollektivtrafiksystäm, vilket är till gagn för hela regionen. Införandet av så kallad superbustrafik (BRT) kan ses som ett första steg på väg mot spårvägsstrafik. Vi delar dock inte regionens målbild av linjen **Helsingborg-Höganäs** som superbustråk utan anser att vi här tillsammans ska verka för en etappvis utbyggnad med lätt spårtrafik eftersom detta stråk utgör ett av de större pendlingsstråken i Skåne. En del av detta stråk ingår dessutom i första etappen av stadsspårvägsutbyggnaden i Helsingborg.

Tillgängligheten till kollektivtrafiken och dess attraktivitet är avgörande för en god utveckling i Skåne. Kopplingarna och byten mellan färdssätt måste underlättas och även här är systemtänkandet av största vikt. Skåne Nordväst anser också att det krävs betydande insatser för att locka nya resandegrupper till kollektivtrafiken samt att informationen till resande måste förbättras och utvecklas.

Fast HH-förbindelse

Den enskilda åtgärd som Skåne Nordväst anser har störst betydelse i ett utvecklingsperspektiv är en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingør. Det finns så många anledningar till att inlemma denna fråga i den närtida planeringen och snarast fortsätta utredandet på de punkter som Näringsdepartementet önskar förtydliganden kring. En fast förbindelse i detta läge skapar så många möjligheter till trafikering och bidrar på ett unikt sätt till höjning av kapaciteten för både den kontinentala/nationella trafiken såväl som den regionala. Både E6 och Södra stambanan kommer att avlastas. Dessutom kan projektet finansieras utanför de ordinarie planeringsramarna eftersom det är självfinansierat.

Regionala vägstråk

Regionen har i den föreslagna planen blivit mera tydlig än i tidigare planer när det gäller synen på vägsatsningar och vilka prioriteringsgrunder som skall gälla. Man har identifierat en del regionala stråk som skall vara utgångspunkt för fortsatta val av insatser. Flera av tidigare beslutade objekt finns kvar och en majoritet stödjer de stråkval som presenterats. Det framgår inte klart hur detta stråk har mejslats fram men däremot har sträckor som tidigare betraktats som viktiga regionala stråk tagits bort. Det finns omfattande belägg för att väg 108 har en stråkfunktion och redan idag stor belastning av tung trafik. I nuvarande plan är det endast den södra delen som är aktuell som stråk och insatser. Skåne Nordväst finner detta förvånande mot bakgrund av de tydliga behov av förbättringar som finns i den **norra delen av väg 108** samt **väg 13**.

Även **väg 109** betraktas inte längre som ett regionalt viktigt stråk. I tidigare planer har det varit uppenbart att vägen har en funktion som transportled från/till de östra och mellersta delarna av Skåne, bland annat till och från hamnanläggningen i Helsingborg. I nuvarande plan är tidigare bearbetad etapp reducerad till åtgärdsvalsstudie. Skåne Nordväst tycker detta är

RE



Anmärkningsvärt särskilt som just detta objekt var föremål för flera omfattande studier av dåvarande Vägverket. Det torde vara få planerade vägsträckor som är så allsidigt belyst som etappen mellan Ekeby och Knutstorp.

Cykeltrafik

Cykelresor fyller flera goda funktioner och stödjer en hållbar utveckling samtidigt som det kan vara mycket upplevelserikt. Satsningar på GC-system i stråk och till besöksmål måste utvecklas betydligt mer och detta måste nu återspeglas tydligare i all kommande planering av infrastruktur. I denna fråga är det nödvändigt att alla parter bidrar och den representativa demokratin svarar inte alltid upp mot befolkningens förväntningar. Regionen har varit aktiv med bland annat EU-projekt och detta kan vara en metod att komma vidare i planeringen. Idén om cykeln som transportmedel får inte begränsas till arbetspendling. Det finns stort intresse att använda cykel i rekreationssammanhang. Här har Region Skåne en viktig roll att vara med och utveckla system där cykeln är en del av hela resandet. Vi kan konstatera att i vårt södra grannland är det en självklarhet med cyklar på tåg och bussar. Här är det fortfarande oklart om det finns något intresse från huvudmannen att cyklar kan tas med. I så fall hade detta förmodligen redan varit klarlagt. Detta är en viktig fråga som behandlas med stor vikt i flera Europeiska länder. Det finns all anledning att regionen fortsätter sitt lovvärda initiativ och tar projekt Skåne som cykelregion vidare.

Slutord

Skåne Nordväst anser att staten bör ta ett betydligt större ekonomiskt ansvar för infrastrukturens utveckling i regionen än vad som är fallet i de nu föreliggande planförslagen. Vi stödjer därför helt Region Skånes uppfattning att investeringsnivån och investeringstakten för i infrastruktur i Skåne måste höjas väsentligt. Vi vill dock påpeka att många av de satsningar som förslås i Skåne i planerna var aktuella för mer än 15 år sedan, men fortfarande återstår stora delar av de satsningar som då var aktuella att genomföra. Det är synnerligen viktigt att betona att beslutade projekt måste bli genomförda inom rimlig tid och inte som till exempel Väst kustbanan dras ut i okänd tid.

Vi anser också att staten inte är tillräckligt aktiv för att söka finansieringsstöd för utredningar, projektering och byggande hos EU, framför allt för objekt som ingår i TEN-T. Alternativa finansieringssätt, som till exempel OPS, borde också diskuteras mera för stora viktiga investeringsobjekt så att tempot i processen kunde ökas.

I övrigt har Skåne Nordväst inga ytterligare synpunkter på remissförslaget, utan vi ser fram emot ett fortsatt gott samarbete i dessa viktiga frågor för regionens framtida utveckling.

Helsingborg den 6 september 2013

Peter Danielsson
Ordförande

Stefan Svalö
Vice ordförande

RE

Kommunstyrelsen

Förslag

Yttrande över förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025

Region Skåne har uppdraget att ta fram en ny regional transportinfrastrukturplan för den nämnda perioden. Planen omfattar främst det statliga vägnätet och järnvägsnätet inom Skåne, men även en cykelvägsplan ingår.

Underlag är regeringsdirektiv, Infrastrukturpropositionen 2012-10-12, Trafikverkets Kapacitetsutredning, gällande RTI-plan, OECDs analys för Skåne, Strukturbild Skåne och lite till.

Skåne har fått en ram på 4,4 miljarder kronor och Region Skåne har nu förslagit hur dessa pengar ska fördelas.

Skåne Nordväst lämnar ett yttrande.

Klippans kommuns ställningstagande i tre punkter!

Kommunens ställer sig bakom yttrandet från Skåne Nordväst.

Region Skåne uppmanas därtill:

Släpp den tankemässiga låsning, som innebär att väg 108 nedvärderas! Vägen behöver förbättras och tillsammans med Trafikverket, och i närmare diskussion med berörda kommuner, kan ni mer ingående analysera frågan och rimligen ändra prioriteringsordningen.

Fördela mer pengar till utbyggnad av gång- och cykelvägar. Utbyggnadstakten är minst sagt låg. Planeringstiden, det vill säga väntetiden, för nya GC-vägar längs Trafikverkets vägar och som direkt ger nytta för arbetspendling börjar bli intressant för historiker.

Förslag till beslut

Tekniska förvaltningen skrivelse 2013-09-06 utgör Klippans kommuns yttrande över Region Skånes förslag 2013-06-18 till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025.

Tekniska förvaltningen



Björn Pettersson



REGION SKÅNE	
Koncernkontoret	
2013 -09- 2 4	
Dnr 1202805	Dok.nr 32

Ksau § 163

Ks 2013.0283

Yttrande över remiss Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025

Sammanfattning

Bjuvs kommun vill i detta yttrande lyfta fram ett antal synpunkter på förslaget till den regionala transportinfrastrukturplanen som är av särskild vikt för kommunerna i nordvästra Skåne. Yttrandet ska ha inkommit till Region Skåne den 1 oktober 2013.

Beslutsunderlag

Region Skåne, förslag till Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025

Tjänsteskrivelse med bilaga, Jarl Gustavsson och Christer Pålsson 2013-09-05

Ärendet

Sedan försöksperioden inleddes med ett regionansvar för infrastrukturplaneringen infördes en tydlig riktningsskiftning med en "Skånespecifik" syn på infrastrukturen. Många av de inriktningar som idag ses som självklara var då ett nytänkande och ett uppmärksammat resultat. Den tydligaste avvikelsen mot tidigare planeringssyn var en kraftig överföring av investeringsmedlen till ny persontrafik på järnväg. Vid den tidpunkten skedde i praktiken knappt någon investering alls i nya spår för persontrafik. Vi kan konstatera att detta var en viktig och framsynt inriktning som om den fått verka fullt ut hade varit stödande för flera av de mål som presenteras som utgångspunkt i inledningen av varje planperiod. Naturligtvis är det i första hand ekonomin som hindrade den planerade insatsen men riktningen och strategin håller än och är därför viktig att upprätthålla. Det viktigaste bidraget till en modern planering var den breda och uthålliga dialogen med kommuner och andra intressenter. Formen lever delvis kvar men inriktningsdialogen saknas allt mer för vårt gemensamma Skåne.

En avgörande syn var då att trots en stark urban trend var det viktigt att stärka omlandet och bidra till en balans i utvecklingen. Städerna behöver sitt omland för att utvecklas väl och för att en bred palett av alternativ i boendeformer skall finnas tillgängliga. I detta sammanhang är Skåne helt unikt med sina små "stationsorter" etablerade sent 1800-tal och tidigt 1900-tal. De utgör grunden till "Den flerkärniga miljonstaden".

Vi upplever att regionen och Bjuvs kommun i stort har samma synsätt men att det finns tydliga tendenser, i planen, till att Regionen allt mer ser de större städerna som möjligheten istället för sammanhanget med omlandet. Begreppet tillväxt används allt mer som drivkraften

Exp: Arvd reg utv /130925R

Kopier: Arb R. Gustavsson 2013-09-25/12

Justerandes sign

Justerandes sign

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

[Signature]

[Signature]

[Signature]

i prioriteringarna men då enbart den utveckling som kan uppstå i de större städerna. Spårburen infrastruktur är en starkt utvecklande faktor med en stor investeringströskel. Långsiktighet och uthållighet är därför helt avgörande för ett positivt resultat. I ett hållbarhetsperspektiv är kollektivtrafik och då företrädesvis spårburen sådan helt avgörande för en positiv utveckling. Det är emellertid en allvarlig felsyn att enbart uppfatta och stödja den tillväxt som sker i den urbana miljön. Det finns starka och viktiga produktionsformer i landskapet som också är beroende av transporter för sin utveckling. Ett sådant exempel är besöksnäringen där enbart omsättningen i resandevolymen uppgår till dryga 80 miljarder kronor. Det svenska varumärket inom besöksnäringen är landskapet och naturen. Så är också fallet med Skåne. Utvecklingspotentialen inom besöksnäringen är också unik på så sätt att den ökar mest av alla "grenar", så mycket att den numera är verkligt stora "industrin" i landet. Det vore direkt olämpligt att inte ta till vara denna potential i ett strategiskt planeringsperspektiv där infrastruktur och kollektivtrafik har särskilt goda förutsättningar att bidra till en hållbar ekonomisk utveckling. Trafikverket har insett detta och beskriver sin inställning tydligt i sin nationella plan. Regionens starka fokus på arbetspendling blir därför för ensidig och måste utvecklas till att stödja andra tillväxtfaktorer. Planeringsstrategier vinner oftast på att betraktas i ett landskapsperspektiv.

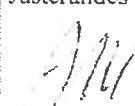
Ytterligare försvårande omständigheter i den nuvarande planeringsformen är den stora tyngd som medfinansiering och samhällsekonomiska analyser har i samband med etablering av ny infrastruktur och särskilt ny persontrafik med tåg. Medfinansiering som princip måste utvecklas vidare från den form som den har idag. Situationen har blivit bättre men fortfarande finns det ett starkt inslag av att betalningsförmågan styr valen. I dessa sammanhang kommer alltid den lilla kommunen till korta. En sådan urvalsmetod har inget med samhällsekonomi i ett bredare perspektiv att göra och kan snarare motverka en god utveckling. Likaså finns en tilltro till matematikens förmåga att bidra i ett prioriteringssammanhang. Ett jämförande system för bedömning av samhällsnytta är intressant men dagens samhällsekonomiska kalkylmodeller är fortfarande för smala och viktiga strategiska faktorer kommer inte med i bedömningen. Själva idén med planering är att synergier är intressanta och att mjuka faktorer som är svåra att mäta är av betydelse. Ett matematiskt förhållningssätt motverkar snarare en balanserad bedömning av en samhällsnytta än bidrar till klargörande.

Region Skåne har en unik situation som ansvarig för den regionala planeringen av infrastruktur och som huvudman för kollektivtrafiken. Det är därför alltid särskilt intressant att bedöma kollektivtrafikens förutsättningar i RTI-planen. Ett problem i nuvarande planering är att den regionala planen och den nationella planen lämnas samtidigt vilket innebär att regionen hamnar i en oklar situation hur medfinansieringar av objekt i nationella planen skall

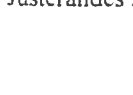
Justerandes sign



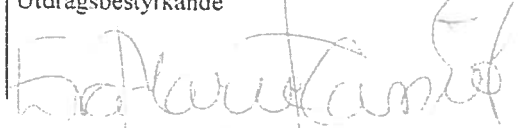
Justerandes sign



Justerandes sign



Utdragsbestyrkande



hanteras. Lyckligtvis finns huvuddelen av önskade satsningar på järnvägsnätet namngivna i den nationella planen.

Oavsett den nya planeringsformen anser Bjuvs kommun att det finns två påbörjade objekt som är väl analyserade och som båda är viktiga i ett regionalt perspektiv, nämligen persontrafik på Söderåsbanan och dubbelspår på sträckan Ängelholm-Maria(Romares väg) på Västkustbanan. De beskrivna satsningarna på Skånebanan är mycket angelägna och nyttan med dessa torde vara bekräftade av de senaste årens resandeutveckling på banan.

Planeringsformen med åtgärdsvalsstudier innebär att infrastrukturplaneringen också skall finansiera utredningar och analyser. Det är därför förvånande att inte två objekt finns med i planen för att seriöst komma igång med viktiga gemensamma frågor när de också utpekats i Kapacitetsutredningen som angelägna brister att åtgärda. Det gäller dels Helsingborg-Åstorp på Skånebanan som sedan länge är ett av de mest belastade enkelspåren i landet och dessutom

utgör nordvästra Skånes koppling till Södra stambanan. Sedan gäller det korsningen mellan Skånebanan, Västkustbanan och Rååbanan vid Ramlösa som har stora kapacitetsproblem. Skånebanan har stor potential till en positiv trafikutveckling. Sträckningen har också en viktig betydelse för utvecklingen av godstransporter på järnväg till kombiterminalen och hamnen i Helsingborg. Bjuvs kommun anser att det är nödvändigt att snarast inleda ett arbete med åtgärdsval och finansieringslösningar för dessa objekt.

Den enskilda åtgärd som Bjuvs kommun anser har störst betydelse i ett utvecklingsperspektiv är en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingør. Det finns så många anledningar till att inlemma denna fråga i den närtida planeringen och snarast fortsätta utredandet på de punkter som Näringsdepartementet önskar förtydliganden kring. En fast förbindelse i detta läge skapar så många möjligheter till trafikering och bidrar på ett unikt sätt till höjning av kapaciteten för både den kontinentala/nationella trafiken såväl som den regionala. Både E6 och Södra stambanan kommer att avlastas. Dessutom kan projektet finansieras utanför de ordinarie planeringsramarna eftersom det är självfinansierat.

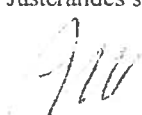
Regionen har i den föreslagna planen blivit mera tydlig än i tidigare planer när det gäller synen på vägsatsningar och vilka prioriteringsgrunder som skall gälla. Man har identifierat en del regionala stråk som skall vara utgångspunkt för fortsatta val av insatser. Flera av tidigare beslutade objekt finns kvar och en majoritet stödjer de stråkval som presenterats. Det framgår inte klart hur detta stråk har mejslats fram men däremot har sträckor som tidigare betraktats som viktiga regionala stråk tagits bort.

Väg 109 betraktas inte längre som ett regionalt viktigt stråk. I tidigare planer har det varit uppenbart att vägen har en funktion som transportled från/till de

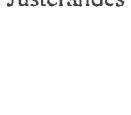
Justerandes sign



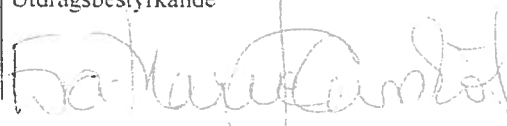
Justerandes sign



Justerandes sign



Utdragsbestyrkande





östra och mellersta delarna av Skåne, bland annat till och från hamnanläggningen i Helsingborg. F.d. vägdirektör Montgomery betecknade väg 109 som den felande länken i Skånes vägsystem! I nuvarande plan är tidigare bearbetad etapp reducerad till åtgärdsvalsstudie. Bjuvs kommun tycker detta är mycket anmärkningsvärt särskilt som just detta objekt var föremål för flera omfattande studier av dåvarande Vägverket. Det torde vara få planerade vägsträckor som är så allsidigt belyst som etappen mellan Ekeby och Knutstorp.

Cykelresor fyller flera goda funktioner och stödjer en hållbar utveckling samtidigt som det kan vara mycket upplevelserikt. Satsningar på GC-system i stråk och till besöksmål måste utvecklas betydligt mer och detta måste nu återspeglas tydligare i all kommande planering av infrastruktur. I denna fråga är det nödvändigt att alla parter bidrar och den representativa demokratin svarar inte alltid upp mot befolkningens förväntningar. Regionen har varit aktiv med bland annat EU-projekt och detta kan vara en metod att komma vidare i planeringen. Idén om cykeln som transportmedel får inte begränsas till arbetspendling. Det finns stort intresse att använda cykel i rekreationssammanhang. Här har Region Skåne en viktig roll att vara med och utveckla system där cykeln är en del av hela resandet. Vi kan konstatera att i vårt södra grannland är det en självklarhet med cyklar på tåg och bussar. Här är det fortfarande oklart om det finns något intresse från huvudmannen att cyklar kan tas med. I så fall hade detta förmodligen redan varit klarlagt. Detta är en viktig fråga som behandlas med stor vikt i flera Europeiska länder. Det finns all anledning att Regionen fortsätter sitt lovvärda initiativ och tar projekt Skåne som cykelregion vidare.

Bjuvs kommun anser att staten bör ta ett betydligt större ekonomiskt ansvar för infrastrukturens utveckling i regionen än vad som är fallet i de nu föreliggande planförslagen. Vi stödjer därför helt Region Skånes uppfattning att investeringsnivån och investeringstakten för i infrastruktur i Skåne måste höjas väsentligt. Vi vill dock påpeka att många av de satsningar som förslås i Skåne i planerna var aktuella för mer än 15 år sedan, men fortfarande återstår stora delar av de satsningar som då var aktuella att genomföra. Det är synnerligen viktigt att betona att beslutade projekt måste bli genomförda inom rimlig tid och inte som till exempel Västkustbanan dras ut i okänd tid.

Vi anser också att staten inte är tillräckligt aktiv för att söka finansieringsstöd för utredningar, projektering och byggande hos EU, framför allt för objekt som ingår i TEN-T. Alternativa finansieringssätt, som till exempel OPS, borde också diskuteras mera för stora viktiga investeringsobjekt så att tempot i processen kunde ökas.

Justerandes sign

Justerandes sign

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande



I övrigt har Bjuvs kommun inga ytterligare synpunkter på remissförslaget, utan vi ser fram emot ett fortsatt gott samarbete i dessa viktiga frågor för regionens framtida utveckling.

Enhetens förslag till beslut

Samhällsutvecklingsenheten föreslår kommunstyrelsens arbetsutskott besluta att överlämna ovan redovisade synpunkter på förslag till RTI-plan till Region Skåne.

Ordförandes förslag

Ordförande föreslår att följande text stryks:

Alternativa finansieringssätt, som till exempel OPS, borde också diskuteras mera för stora viktiga investeringsobjekt så att tempot i processen kunde ökas.

Arbetsutskottets beslut

Arbetsutskottet beslutar enligt ordförandes förslag.

Arbetsutskottets beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar att överlämna ovan redovisade synpunkter, reviderade 2013-09-18, på förslag till RTI-plan till Region Skåne.

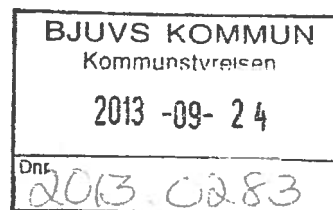
Justerandes sign

Justerandes sign

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

Samhällsutvecklingsenheten
Jarl Gustavsson, planeringschef
042-45850 20, Jarl.Gustavsson@bjuv.se



Kommunstyrelsens arbetsutskott

Synpunkter på remiss angående förslag till Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014 - 2025

Sammanfattning

Bjuvs kommun vill i detta yttrande lyfta fram ett antal synpunkter på förslaget till den regionala transportinfrastrukturplanen som är av särskild vikt för kommunerna i nordvästra Skåne. Yttrandet ska ha inkommit till Region Skåne den 1 oktober 2013.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse från Jarl Gustavsson 6 september 2013.

Ärendet

I bilaga redovisas sammanfattning av förslag till RTI- plan för Skåne 2014-2025.

Sedan försöksperioden inleddes med ett regionansvar för infrastrukturplaneringen infördes en tydlig riktningförändring med en "Skånespecifik" syn på infrastrukturen. Många av de inriktningar som idag ses som självklara var då ett nytänkande och ett uppmärksammat resultat. Den tydligaste avvikelserna mot tidigare planeringssyn var en kraftig överföring av investeringsmedlen till ny persontrafik på järnväg. Vid den tidpunkten skedde i praktiken knappt någon investering alls i nya spår för persontrafik. Vi kan konstatera att detta var en viktig och framsynt inriktning som om den fått verka fullt ut hade varit stödande för flera av de mål som presenteras som utgångspunkt i inledningen av varje planperiod. Naturligtvis är det i första hand ekonomin som hindrade den planerade insatsen men riktningen och strategin håller än och är därför viktig att upprätthålla. Det viktigaste bidraget till en modern planering var den breda och uthålliga dialogen med kommuner och andra intressenter. Formen lever delvis kvar men inriktningsdialogen saknas allt mer för vårt gemensamma Skåne.

En avgörande syn var då att trots en stark urban trend var det viktigt att stärka omlandet och bidra till en balans i utvecklingen. Städerna behöver sitt omland för att utvecklas väl och för att en bred palett av alternativ i boendeformer skall finnas tillgängliga. I detta sammanhang är Skåne helt unikt med sina små "stationsorter" etablerade sent 1800-tal och tidigt 1900-tal. De utgör grunden till "Den flerkärniga miljonstaden".

Vi upplever att regionen och Bjuvs kommun i stort har samma synsätt men att det finns tydliga tendenser, i planen, till att Regionen allt mer ser de större städerna som möjligheten istället för sammanhanget med omlandet. Begreppet tillväxt används allt mer som drivkraften i prioriteringarna men då enbart den utveckling som kan uppstå i de större städerna. Spårburen infrastruktur är en starkt utvecklande faktor med en stor investeringströskel. Långsiktighet och uthållighet är därför helt avgörande för ett positivt resultat. I ett hållbarhetsperspektiv är kollektivtrafik och då företrädesvis spårburen sådan helt avgörande för en positiv utveckling. Det är emellertid en allvarlig felsyn att enbart uppfatta och stödja den tillväxt som sker i den urbana miljön. Det finns starka och viktiga produktionsformer i landskapet som också är beroende av transporter för sin utveckling. Ett sådant exempel är besöksnäringen där enbart omsättningen i resandevolymen uppgår till dryga 80 miljarder kronor. Det svenska varumärket inom besöksnäringen är landskapet och naturen. Så är också fallet med Skåne. Utvecklingspotentialen inom besöksnäringen är också unik på så sätt att den ökar mest av alla "grenar", så mycket att den numera är verkligt stora "industrin" i landet. Det vore direkt olämpligt att inte ta till vara denna potential i ett strategiskt planeringsperspektiv där infrastruktur och kollektivtrafik har särskilt goda förutsättningar att bidra till en hållbar ekonomisk utveckling. Trafikverket har insett detta och beskriver sin inställning tydligt i sin nationella plan. Regionens starka fokus på arbetspendling blir därför för ensidig och måste utvecklas till att stödja andra tillväxtfaktorer. Planeringsstrategier vinner oftast på att betraktas i ett landskapsperspektiv.

Ytterligare försvårande omständigheter i den nuvarande planeringsformen är den stora tyngd som medfinansiering och samhällsekonomiska analyser har i samband med etablering av ny infrastruktur och särskilt ny persontrafik med tåg. Medfinansiering som princip måste utvecklas vidare från den form som den har idag. Situationen har blivit bättre men fortfarande finns det ett starkt inslag av att betalningsförmågan styr valen. I dessa sammanhang kommer alltid den lilla kommunen till korta. En sådan urvalsmetod har inget med samhällsekonomi i ett bredare perspektiv att göra och kan snarare motverka en god utveckling. Likaså finns en tilltro till matematikens förmåga att bidra i ett prioriteringssammanhang. Ett jämförande system för bedömning av samhällsnyttan är intressant men dagens samhällsekonomiska kalkylmodeller är fortfarande för smala och viktiga strategiska faktorer kommer inte med i bedömningen. Själva idén med planering är att synergier är intressanta och att mjuka faktorer som är svåra att mäta är av betydelse. Ett matematiskt förhållningssätt motverkar snarare en balanserad bedömning av en samhällsnytta än bidrar till klargörande.

Region Skåne har en unik situation som ansvarig för den regionala planeringen av infrastruktur och som huvudman för kollektivtrafiken. Det är därför alltid särskilt intressant att bedöma kollektivtrafikens förutsättningar i RTI-planen. Ett problem i nuvarande planering är att den regionala planen och den nationella planen lämnas samtidigt vilket innebär att regionen hamnar i en oklar situation hur medfinansieringar av objekt i nationella planen skall hanteras. Lyckligtvis finns huvuddelen av önskade satsningar på järnvägsnätet namngivna i den nationella planen.

Oavsett den nya planeringsformen anser Bjuvs kommun att det finns två påbörjade objekt som är väl analyserade och som båda är viktiga i ett regionalt perspektiv, nämligen persontrafik på Söderåsbanan och dubbelspår på sträckan Ängelholm-Maria(Romares väg) på Västkustbanan.

De beskrivna satsningarna på Skånebanan är mycket angelägna och nyttan med dessa torde vara bekräftade av de senaste årens resandeutveckling på banan.

Planeringsformen med åtgärdsvalsstudier innebär att infrastrukturplaneringen också skall finansiera utredningar och analyser. Det är därför förvånande att inte två objekt finns med i planen för att seriöst komma igång med viktiga gemensamma frågor när de också utpekats i Kapacitetsutredningen som angelägna brister att åtgärda. Det gäller dels Helsingborg-Åstorp på Skånebanan som sedan länge är ett av de mest belastade enkelspåren i landet och dessutom utgör nordvästra Skånes koppling till Södra stambanan. Sedan gäller det korsningen mellan Skånebanan, Väst kustbanan och Rååbanan vid Ramlösa som har stora kapacitetsproblem. Skånebanan har stor potential till en positiv trafikutveckling. Sträckningen har också en viktig betydelse för utvecklingen av godstransporter på järnväg till kombiterminalen och hamnen i Helsingborg. Bjuvs kommun anser att det är nödvändigt att snarast inleda ett arbete med åtgärdsval och finansieringslösningar för dessa objekt.

Den enskilda åtgärd som Bjuvs kommun anser har störst betydelse i ett utvecklingsperspektiv är en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingør. Det finns så många anledningar till att inlemma denna fråga i den närtida planeringen och snarast fortsätta utredandet på de punkter som Näringsdepartementet önskar förtydliganden kring. En fast förbindelse i detta läge skapar så många möjligheter till trafikering och bidrar på ett unikt sätt till höjning av kapaciteten för både den kontinentala/nationella trafiken såväl som den regionala. Både E6 och Södra stambanan kommer att avlastas. Dessutom kan projektet finansieras utanför de ordinarie planeringsramarna eftersom det är självfinansierat.

Regionen har i den föreslagna planen blivit mera tydlig än i tidigare planer när det gäller synen på vägsatsningar och vilka prioriteringsgrunder som skall gälla. Man har identifierat en del regionala stråk som skall vara utgångspunkt för fortsatta val av insatser. Flera av tidigare beslutade objekt finns kvar och en majoritet stödjer de stråkval som presenterats. Det framgår inte klart hur detta stråk har mejslats fram men däremot har sträckor som tidigare betraktats som viktiga regionala stråk tagits bort.

Väg 109 betraktas inte längre som ett regionalt viktigt stråk. I tidigare planer har det varit uppenbart att vägen har en funktion som transportled från/till de östra och mellersta delarna av Skåne, bland annat till och från hamnanläggningen i Helsingborg. F.d. vägdirektör Montgomery betecknade väg 109 som den felande länken i Skånes vägsystem! I nuvarande plan är tidigare bearbetad etapp reducerad till åtgärdsvalsstudie. Bjuvs kommun tycker detta är mycket anmärkningsvärt särskilt som just detta objekt var föremål för flera omfattande studier av dåvarande Vägverket. Det torde vara få planerade vägsträckor som är så allsidigt belyst som etappen mellan Ekeby och Knutstorp. Väg 109 bör byggas utan onödig fördröjning!

Cykelresor fyller flera goda funktioner och stödjer en hållbar utveckling samtidigt som det kan vara mycket upplevelserikt. Satsningar på GC-system i stråk och till besöksmål måste utvecklas betydligt mer och detta måste nu återspeglas tydligare i all kommande planering av

infrastruktur. I denna fråga är det nödvändigt att alla parter bidrar och den representativa demokratin svarar inte alltid upp mot befolkningens förväntningar. Regionen har varit aktiv med bland annat EU-projekt och detta kan vara en metod att komma vidare i planeringen. Idén om cykeln som transportmedel får inte begränsas till arbetspendling. Det finns stort intresse att använda cykel i rekreationssammanhang. Här har Region Skåne en viktig roll att vara med och utveckla system där cykeln är en del av hela resandet. Vi kan konstatera att i vårt södra grannland är det en självklarhet med cyklar på tåg och bussar. Här är det fortfarande oklart om det finns något intresse från huvudmannen att cyklar kan tas med. I så fall hade detta förmodligen redan varit klarlagt. Detta är en viktig fråga som behandlas med stor vikt i flera Europeiska länder. Det finns all anledning att Regionen fortsätter sitt lovvärda initiativ och tar projekt Skåne som cykelregion vidare.

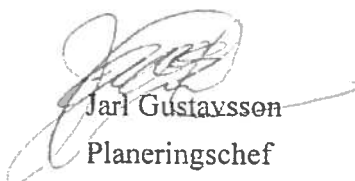
Bjuvs kommun anser att staten bör ta ett betydligt större ekonomiskt ansvar för infrastrukturens utveckling i regionen än vad som är fallet i de nu föreliggande planförslagen. Vi stödjer därför helt Region Skånes uppfattning att investeringsnivån och investeringstakten för i infrastruktur i Skåne måste höjas väsentligt. Vi vill dock påpeka att många av de satsningar som förslås i Skåne i planerna var aktuella för mer än 15 år sedan, men fortfarande återstår stora delar av de satsningar som då var aktuella att genomföra. Det är synnerligen viktigt att betona att beslutade projekt måste bli genomförda inom rimlig tid och inte som till exempel Väst kustbanan dras ut i okänd tid.

Vi anser också att staten inte är tillräckligt aktiv för att söka finansieringsstöd för utredningar, projektering och byggande hos EU, framför allt för objekt som ingår i TEN-T. I övrigt har Bjuvs kommun inga ytterligare synpunkter på remissförslaget, utan vi ser fram emot ett fortsatt gott samarbete i dessa viktiga frågor för regionens framtida utveckling.

Med hänvisning till det anförda föreslås kommunstyrelsens arbetsutskott besluta att överlämna ovan redovisade synpunkter på förslag till RTI-plan till Region Skåne.



Christer Pålsson
Kommunchef



Jarl Gustavsson
Planeringschef

Beslutet expedieras till:

Region Skåne, 291 89 Kristianstad, region@skane.se Ange RTI 2014-2025 DNR 1202805

Ksau § 176**Remiss från Region Skåne: Förslag till regional
transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025**

Dnr: 2013/304

Sammanfattning

Samtidigt som Trafikverket har haft uppdraget att upprätta förslag till Nationell plan för väg- och järnvägsnätet i landet har Region Skåne haft regeringens uppdrag att upprätta förslag till ny regional transportinfrastrukturplan för åren 2014 till 2025.

Skåne Nordväst kommunerna har tagit fram ett gemensamt yttrande där synpunkter av stor och särskild vikt för nordvästra Skåne lyfts fram. Detta yttrande har förankrats i styrelsen för Skåne Nordväst och ska utgöra underlag för beslut i respektive kommun. Respektive kommun översänder därefter sitt beslutade yttrande till Region Skåne.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse Linda Svederberg daterad 2013-09-10

Bilaga: SKNV yttrande angående förslag till Nationell plan för transportsystemet 2014-2025 daterad 2013-09-06

Remisshandlingar finns på www.skane.se/infraremissier2013**Yrkande**

Ordförande yrkar på att ställa sig bakom gemensamt yttrande för Skåne Nordväst angående förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2015 och översända det som Åstorps kommuns yttrande.

Propositionsordning

Ordförande ställer eget yrkande under proposition och finner att detta bifalles.

Arbetsutskottets beslut

Ställer sig bakom gemensamt yttrande för Skåne Nordväst angående förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2015 och översänder det som Åstorps kommuns yttrande.

Expedieras

Akten

Region Skåne, 291 89 Kristianstad (Ange RTI 2014-2025, Dnr 1202805)

Linda Svederberg, planarkitekt, Kommunstyrelsen

KOMMUNSTYRELSENS ARBETSUTSKOTT SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sammanträdesdatum 2013-09-18

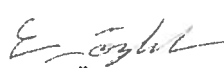
Plats och tid Kärrebergarummet, stationen klockan 09.00 – 12:05

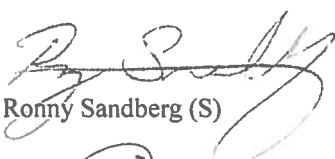
Beslutande Gunilla Karlsson (S), Katrina Dakouri (M), Hans-Ingvar Jönsson (C), Ronny Sandberg (S), Ulf G Persson (M)

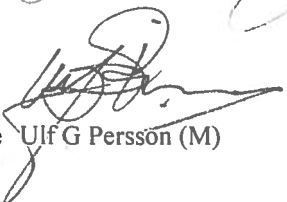
Övriga deltagare Linda Svederberg, planarkitekt
Claes Jarlvi, kommunchef
Ingrid Johnson, chefsekonom
Bengt-Olle Andersson, samhällsbyggnadschef
Susann Eriksson, näringslivs och turistansvarig
Merih Özbacı, huvudregistrator

Utses att justera Ulf G Persson (M)

Plats och tid Stationen, 2013-09-23 klockan 08:00


Sekreterare Merih Özbacı §§ 174-190


Ordförande Ronny Sandberg (S)


Justerande Ulf G Persson (M)

ANSLAG/BEVIS

Protokollet är justerat

Justeringen har tillkännagivits genom anslag

Beslutande organ Kommunstyrelsens arbetsutskott

Sammanträdesdatum 2013-09-18

Datum för anslagets uppsättande 2013-09-23

Datum för anslagets nedtagande 2013-10-17

Förvaringsplats för protokollet Kommunstyrelseförvaltningen

Underskrift



le epm: Ulf Persson/2013-09-27/12

Remissvar RTI Skåne Nordost

Region Skåne
291 89 Kristianstad

Skåne Nordost yttrande över Förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025

(RTI 2014-2025, Dnr 1202805)

Skåne Nordost (SKNO) är ett samverkansorgan som består av kommunerna Bromölla, Hässleholm, Hörby, Kristianstad, Osby och Östra Göinge. Kommunerna lämnar här ett gemensamt yttrande över Region Skånes förslag till Regionaltransportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025.

Transportlösningar som stärker Skånes flerkärnighet och hållbara godstransporter

Inom ramen för strukturbildsarbetet har Region Skåne visat att den skånska flerkärniga Ortsstrukturen är unik i Sverige och att den rymmer särskilda möjligheter att åstadkomma en hållbar utveckling i hela regionen. Möjligheterna ligger i att olika orter har olika funktioner som kompletterar varandra samtidigt som avstånden mellan orterna och de större kärnorna är förhållandevis korta. Genom strategiska förbättringar i transportsystemet vidgas vardagsgeografin för hushåll och företag och det skapas en hög tillgänglighet till en mängd funktioner som har betydelse för tillväxt och utveckling. Det planeringsunderlag som tagits fram inom strukturbildsprojektet är ett bra redskap för att värdera och förstå hur olika infrastrukturlösningar kan bidra till att utnyttja de möjligheter som den flerkärniga Ortsstrukturen innebär.

Skåne är en gränsregion som kännetecknas av att stora godsflöden varje år passerar genom länet på väg in i och ut ur landet. Flaskhalsar i dessa transporter hotar tillväxten av hela samhällsekonomin. Effektiva och hållbara godstransportflöden genom Skåne är därför av strategiskt intresse för Skåne och för hela Sverige.

Vårt yttrande utgår från de mål och strategier för tillväxt och utveckling som vi arbetar mot inom Skåne Nordost samt vår samstämmighet i fråga om inriktningen för det regionala utvecklingsarbetet som vi delar med Region Skåne. Skåne Nordosts utgångspunkt är således att infrastrukturplanerna ska prioritera arbetspendling inom den flerkärniga Ortsstrukturen i Skåne och att de internationella godstransporterna tas om hand och genomförs på ett hållbart sätt. Förbättringar i tillgängligheten genom utveckling av infrastrukturen är en av de avgörande insatserna som leder oss mot våra mål för en hållbar utveckling.

Nordöstra Skåne - förutsättningar, utmaningar och möjligheter

En avgörande faktor för nordöstra Skånes utveckling är en positiv tillväxt i de två städerna Kristianstad och Hässleholm. Pendlingsrelationerna pekar entydigt på att Kristianstad och Hässleholm har en helt avgörande betydelse för arbetsmarknaden i denna del av Skåne. De båda städerna har inte bara en kritisk massa och en näringslivsstruktur som delvis kompletterar varandra, de är också belägna inom ett bekvämt pendlingsavstånd på bara 20 minuter. Kristianstad och Hässleholm är idag två regionala kärnor av stor betydelse för sitt omland, men var för sig är de inte tillräckligt starka att vara den tillväxtmotor som nordöstra Skåne så väl behöver. Det är viktigt för hela Skåne att Kristianstad och Hässleholm tillsammans kan utvecklas till en stark tillväxtmotor som kan balansera utvecklingen i de västra delarna, annars finns det en risk att Skåne på sikt kan komma att få en mer fåkärnig ortsstruktur.

Nordöstra Skåne kännetecknas av en förhållandevis gles bebyggelsestruktur med några få stora och många mindre tätorter. Mindre än hälften av befolkningen bor i kommunhuvudorterna. Området utgör 40 procent av Skånes yta inom vilken det bor 180.000 invånare, vilket utgör cirka 15 procent av Skånes befolkning.

Inom relativ närhet finns i sydväst det expansiva Malmö-/Lund- området med starka kopplingar över Öresund till Köpenhamnsregionen. Västerut finns Helsingborg som är en annan av Skånes tillväxtmotorer. Viktiga pendlingsrelationer inom Skåne finns framförallt med kommunerna Malmö, Lund, Eslöv, Höör, Klippan och Helsingborg. Men restiderna mellan de flesta orter i nordöstra Skåne och tillväxtmotorerna i väst och sydväst är fortfarande så långa att man kan tala om förekomsten av en slags barriär som ganska väl följer den gamla länsgränsen och som markerar tydliga skillnader i tillväxt av befolkning och arbetstillfällen. Det ter sig som en slags paradox att samtidigt som nordöstra Skåne är en del av en kraftigt växande storstadsregion går utvecklingen långsammare än i övriga Skåne, med en svagare tillväxt både av befolkning och av arbetstillfällen än framförallt de västra och sydvästra delarna av länet. Det är en gemensam utmaning för hela Skåne att bryta denna utveckling för att vi i Skåne tillsammans skall kunna närma oss visionen om den flerkärniga miljonstaden och uppnå den övergripande regionala målsättningen om bättre regional balans.

Det geografiska läget innebär att kommunerna på andra sidan länsgränsen, i norr och öster, har mycket stor betydelse för arbete och sysselsättning i nordöstra Skåne. Markaryd, Älmhult, Olofström och Sölvesborg har i dag många inpendlare från nordöstra Skåne men det finns en stor potential för ett utökat utbyte i båda riktningarna. Pendlingsrelationen mellan Kristianstad och Älmhult är till exempel förvånansvärt svag med tanke på orternas storlek och det geografiska avståndet. Det är mycket viktigt att utveckla kommunikationerna mot Halland, Södra Småland och Blekinge, så att en flerkärnighet som sträcker sig över länsgränser kan utvecklas, växa sig stark och bidra till en positiv utveckling i nordöstra Skåne, därmed i hela Skåne och även södra Sverige.

Strukturbildande stråk och strategiska transportlösningar i nordöstra Skåne

Mot bakgrund av ovanstående menar vi att följande strukturbildande stråk och satsningar är särskilt viktiga och bör prioriteras i infrastrukturplanerna.

Kristianstad/Hässleholm - tillväxtmotor i nordöstra Skåne

För att Kristianstad och Hässleholm skall kunna utvecklas till en tillväxtmotor som kan balansera utvecklingen i de västra delarna av Skåne måste nuvarande flaskhalsar i transportsystemet mellan de båda städerna byggas bort. För att de båda städerna skall få tillräcklig kraft att utvecklas till den nödvändiga tillväxtmotorn måste de dessutom integreras bättre med sitt omland än i dag. Pågatågskonceptet behöver därför kompletteras med strategiska satsningar på Superbussar för att stärka kopplingen till viktiga orter i stråk som i dag saknar tågtrafik.

Strategiska förbindelser: Skånebanan, väg 21 och 118.

Malmö-Lund-Köpenhamn – Storstad och tillväxtmotor med global tillgänglighet

Kristianstad/Hässleholm måste kopplas närmare Malmö/Lund-regionen som är Skånes starkaste tillväxtmotor. Detta är viktigt för att bygga bort den barriär som fortfarande markerar skillnader i förutsättningar och utveckling inom Skåne och som kommer till uttryck i att Skåne fortfarande består av två (egentligen tre) funktionella arbetsmarknadsregioner. Här finns närmaste storstadsområde med stor kritisk massa. Viktiga funktioner är global tillgänglighet, högre utbildning, stort utbud av arbetstillfällen, service, handel och kultur. En god tillgänglighet till ESS anläggningen kommer att vara betydelsefullt också för nordöstra Skåne.

Strategiska förbindelser: Södra stambanan, väg 23/13 och E22.

Helsingborg och västra Skåne - tillväxtmotor med europeisk tillgänglighet

Sambanden med västra Skåne bör stärkas genom förbättringar i tågtrafiken och dess infrastruktur mellan Hässleholm och Helsingborg. Detta ökar tillgängligheten till en av Skånes viktigaste tillväxtmotorer, till vilken kopplingen i dag är svag. Viktiga funktioner är hamn, logistik, knutpunkt för transporter, europeisk tillgänglighet och en framtida förbindelse till Helsingör på den danska sidan sundet.

Strategiska förbindelser: Skånebanan och väg 21.

Älmhult-Växjö - tillväxtnoder i södra Småland

Kopplingarna över länsgränsen till viktiga målpunkter i södra Småland måste utvecklas. Sambanden på arbetsmarknaden mellan kommuner på ömse sidor av länsgränsen är redan i dag betydande. Det framgår tydligt av att Osby, ingår i Älmhults lokala arbetsmarknadsregion (LA-region). De investeringar som IKEA nu genomför i Älmhult kommer att förstärka dessa samband, genom tillkomsten av nya arbetstillfällen, som får stor betydelse även för sysselsättningen i nordöstra Skåne.

Det är viktigt att samhället tar ansvar för att förstärka och skapa ytterligare positiva samhällseffekter av näringslivets investeringar, genom strategiska förbättringar av transportsystemet som vidgar vardagsgeografin för hushåll och företag. Det finns sannolikt en mycket stor tillväxtpotential i förbättrade pendlingsmöjligheter i stråket Åhus-Kristianstad-Broby-Älmhult. Här är det superbusskoncept som tagits fram i samverkan mellan Skånetrafiken, Kristianstads och Östra Göinge kommuner en innovativ och strategisk lösning som bedöms att ha stora möjligheter att i relativ närtid leda till önskad effekt. Detta bidrar också till att stärka Hässleholm och Kristianstad i rollen som tillväxtmotor i nordöstra Skåne. På lite längre avstånd finns Växjö som är ett expansivt centra i södra Småland med tillgång till universitet och högre utbildning.

Strategiska förbindelser: Södra Stambanan, väg 19, 23.

Blekinge - den viktiga kopplingen österut

Kopplingen österut över länsgränsen mot Sölvesborg och bort mot Karlshamn, Ronneby och Karlskrona måste stärkas. Olofström är också viktig för arbetsmarknaden i nordöstra Skåne. Viktiga funktioner är högskola, hamnar i Blekinge för framtida effektiva godsflöden samt flygplats i Ronneby. Förbättrade kommunikationer österut underlättar arbetspendling och stärker därmed ytterligare möjligheterna för Kristianstad/Hässleholm att bli en tillväxtmotor i nordöstra Skåne.

Strategiska förbindelser: Blekinge kustbana, E22, Sydostlänken, Riksväg 15 (Tvärleden).

Österlen/Ystad - det saknade sambandet söderut

De nord-sydliga sambanden i östra Skåne är i dag i mycket svaga, om man jämför med relationerna mellan de regionala kärnorna i västra Skåne. Det beror på att restiderna mellan Kristianstad och Ystad är alldeles för långa för att det skall vara intressant för människor att dagspendla mellan de båda städerna i någon större omfattning. En förstärkt koppling söderut mot Ystad är viktig för att stärka de nord- sydliga sambanden i de östra delarna av Skåne, för att förbättra den regional balans inom Skåne. Ystads hamn är dessutom en viktig målpunkt för godstransporter via vägarna 13 och 19.

Strategiska förbindelser: Väg 19, 13, 118

Västkusten

Flera stora företag är beroende av goda förbindelser mellan västkusten och nordöstra Skåne och Blekinge. Särskilt för gods är förbindelsen viktig. Arbetsmarknaden i Markaryd har betydelse för nordöstra Skåne och Halmstad är en viktig tillväxtort i Halland och via Tvärleden finns en viktig koppling till E4. Sydostlänken med koppling till Södra Stambanan bildar tillsammans med Riksväg 15 (Tvärleden) ett viktigt stråk som i utbyggt skick binder samman målpunkterna.

Strategiska förbindelser: Markarydsbanan, väg 24, Riksväg 15 (Tvärleden), Sydostlänken

Våra synpunkter på förslaget

Allmänt

Planförslaget är väl underbyggt och i linje med de utvecklingsmål som finns för det regionala utvecklingsarbetet. Det harmoniserar med inriktningen att prioritera arbetspendling inom den flerkärniga ortstrukturen i Skåne och beakta de internationella godstransporternas behov, de senare hanteras dock huvudsakligen i den nationella planen för transportsystemet.

Kapitel 3.2 Samlade behov för Skåne inom investeringsramarna

Vi vill i listan över de allra viktigaste satsningarna inom *Busstrafik, Superbuss och spårvagn* (s. 95), lägga till Superbussatsning på sträckan E22 Kristianstad – Hörby - Lund/Malmö.

Kapitel 4.1 Uppdraget - Driftbidrag till flygplatser

Region Skåne är sedan 2012 satta att via den regionala planen hantera driftbidragen till kommunala flygplatser. Ramarna för dessa bidrag är inte medtagna i regeringens direktiv och ska således skjutas till de angivna ramarna. I planförslaget förutsätts bidragens storlek vara som tidigare, men om så inte är fallet kan de behöva revideras. Vi anser att en eventuell revidering av driftbidragens storlek måste ske i dialog med berörda parter och med god framförhållning.

Kapitel 4.2 Förslag till regional transportinfrastrukturplan

Utgångspunkter

Skåne Nordost tycker att Region Skånes vilja att avsätta medel ur RTI-planen för strategiska satsningar på järnvägsnätet är glädjande och hoppas att staten kommer hörsamma detta erbjudande. Vi är också villiga att stödja Region Skåne i arbetet med att verka för kapacitetshöjande åtgärder på Skånebanan Hässleholm-Kristianstad.

Vi ställer oss positiva till de principer och ledord för prioriteringar som ligger till grund för planförslaget.

Att som ledord ha att göra sammanhängande satsningar på i första hand det utpekade regionalt viktiga vägnätet är en klok inriktning som gör att man får ut effekterna av en investering i stråken. Detta innebär dock att vissa utpekade vägar i systemet inte kan åtgärdas inom planperioden, eftersom RTI-planens ramar inte är tillräckligt stora för att täcka behoven runt om i Skåne. Det är då viktigt att denna inriktning kan stå fast i vid kommande revideringar av infrastrukturplanen, så att hela det utpekade vägnätet på sikt blir utbyggt till önskvärd målstandard. Önskvärt vore att planen i detta avseende kunde ange en inriktning för utbyggnad av utpekade vägstråk bortom planperioden.

Regional transportinfrastrukturplan 2014-2025

Utbyggnaden av väg 21 Vanneberga – Önnestad till 2+1 väg har förskottats av Region Skåne, Kristianstads kommun och Hässleholms kommun för att kunna genomföras snarast. Att denna vägsträcka nu kan byggas ut är mycket efterlängtat och behövt. Medel för återbetalning av förskottningen ligger 2016, men vi ser ju gärna att återbetalning sker tidigare om detta blir möjligt.

Att utbyggnaden av väg 19 Bjärlöv – Broby inklusive superbussanpassning samt väg 23/13 Höör – Hörby och 23 Ekeröd – Sandåkra kan genomföras under planperioden är mycket glädjande.

Åtgärdsvalsstudier och utredningar

Väg 15 (Tvärleden) har idag, genom färdigställandet av den nya väglänken Osby – Markaryd, fått funktionen som genomgående östvästlig förbindelse mellan Blekinge och Västkusten. Vägens nya funktion innebär att mängden tung trafik ökar, särskilt besvärlig är trafiksituationen i Lönsboda. Planförslaget rymmer dock inte någon utbyggnad i detta stråk. I planförslaget avsätts däremot medel för att genomföra en åtgärdsvalsprocess för väg 15 från Osby till länsgränsen med Blekinge. Vi anser det angeläget att denna åtgärdsvalsprocess genomförs tidigt under planperioden. Dels för att man i närtid ska kunna genomföra kortsiktiga åtgärder i syfte att förbättra boende- och trafikmiljön samt höja trafiksäkerheten. Dels för att ha beredskap att bygga om vägen om förutsättningar för detta skulle uppstå.

Insatsområden/potter***Avsnittet Regionala cykelvägar***

I förslaget anges att satsningarna i cykelvägsplanen ska inriktas på bl.a. Kollektivtrafik, för förbättrade kopplingar till stationer. I samband med öppnandet av nya Pågatågsstationer i nordöstra Skåne så har eller kommer kollektivtrafiken med buss att reduceras i de orter som ligger längs järnvägssträckor som har parallella vägar med bussförbindelser. På vissa sträckor är möjligheten begränsad för oskyddade trafikanter att på ett säkert och tryggt sätt gå eller cykla till de orter som har stationer. Vi ser ett akut behov av att åtgärder som gör det möjligt att på ett säkert sätt ta sig till stationerna genomförs. Likaså att planen tidsmässigt avsätter medel som medger att den behövliga kringinfrastruktur, som inte ingår i stationsutbyggnaderna, kan byggas ut i samband med att stationerna byggs.

Bidrag – statlig medfinansiering av kommunal infrastruktur***Avsnittet Bidrag Kollektivtrafikåtgärder***

Skåne Nordost tycker att planens satsningar på att utveckla kollektivtrafiken överlag är mycket bra. Vi är särskilt glada för den satsning som föreslås på ett regionalt Superbussystem (BRT). Vi ser en utbyggnad av ett sådant system som strukturbildande och en motor för starkare tillväxt i glesbefolkade delar av Skåne, då det knyter ihop orter som idag inte har järnväg. För att färdigställa kompletta stråk för regional superbuss krävs samverkan mellan flera berörda parter och samordnade åtgärder på såväl statligt som kommunalt vägnät, detta gäller såväl själva genomförandet som finansieringen av investeringarna.

Berörda kommuner inom Skåne Nordost vill härmed markera sin vilja att i samverkan med berörda parter genomföra utbyggnaden av de förslagna regionala Superbusstråken 118/19 Åhus – Älmhult, E22 Malmö – Kristianstad och väg 19 Ystad – Kristianstad. Vi tycker att sträckan Åhus – Älmhult är mycket lämpligt som pilot- och demonstrationsprojekt för utveckling av konceptet Superbuss.

På uppdrag av styrelsen Skåne Nordost

Pierre Månsson

Ordförande Skåne Nordost
och

Kommunstyrelsens ordförande i
Kristianstads kommun

Pär Palmgren

Vice ordförande Skåne Nordost
och

Kommunstyrelsens ordförande i
Hässleholms kommun

Lars Ahlkvist

Ledamot Skåne Nordost presidium
och

Kommunstyrelsens ordförande
i Hörby kommun

Sändlista:

Region Skåne

Kommunerna i Skåne Nordost

Region Skåne
291 89 Kristianstad

Skåne Nordost yttrande över Förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025

(RTI 2014-2025, Dnr 1202805)

Skåne Nordost (SKNO) är ett samverkansorgan som består av kommunerna Bromölla, Hässleholm, Hörby, Kristianstad, Osby och Östra Göinge. Kommunerna lämnar här ett gemensamt yttrande över Region Skånes förslag till Regionaltransportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025.

Transportlösningar som stärker Skånes flerkärnighet och hållbara godstransporter

Inom ramen för strukturbildsarbetet har Region Skåne visat att den skånska flerkärniga ortsstrukturen är unik i Sverige och att den rymmer särskilda möjligheter att åstadkomma en hållbar utveckling i hela regionen. Möjligheterna ligger i att olika orter har olika funktioner som kompletterar varandra samtidigt som avstånden mellan orterna och de större kärnorna är förhållandevis korta. Genom strategiska förbättringar i transportsystemet vidgas vardagsgeografin för hushåll och företag och det skapas en hög tillgänglighet till en mängd funktioner som har betydelse för tillväxt och utveckling. Det planeringsunderlag som tagits fram inom strukturbildsprojektet är ett bra redskap för att värdera och förstå hur olika infrastrukturlösningar kan bidra till att utnyttja de möjligheter som den flerkärniga ortsstrukturen innebär.

Skåne är en gränsregion som kännetecknas av att stora godsflöden varje år passerar genom länet på väg in i och ut ur landet. Flaskhalsar i dessa transporter hotar tillväxten av hela samhällsekonomin. Effektiva och hållbara godstransportflöden genom Skåne är därför av strategiskt intresse för Skåne och för hela Sverige.

Vårt yttrande utgår från de mål och strategier för tillväxt och utveckling som vi arbetar mot inom Skåne Nordost samt vår samstämmighet i fråga om inriktningen för det regionala utvecklingsarbetet som vi delar med Region Skåne. Skåne Nordosts utgångspunkt är således att infrastrukturplanerna ska prioritera arbetspendling inom den flerkärniga ortstrukturen i Skåne och att de internationella godstransporterna tas om hand och genomförs på ett hållbart sätt. Förbättringar i tillgängligheten genom utveckling av infrastrukturen är en av de avgörande insatserna som leder oss mot våra mål för en hållbar utveckling.

Nordöstra Skåne - förutsättningar, utmaningar och möjligheter

En avgörande faktor för nordöstra Skånes utveckling är en positiv tillväxt i de två städerna Kristianstad och Hässleholm. Pendlingsrelationerna pekar entydigt på att Kristianstad och Hässleholm har en helt avgörande betydelse för arbetsmarknaden i denna del av Skåne. De båda städerna har inte bara en kritisk massa och en näringslivsstruktur som delvis kompletterar varandra, de är också belägna inom ett bekvämt pendlingsavstånd på bara 20 minuter. Kristianstad och Hässleholm är idag två regionala kärnor av stor betydelse för sitt omland, men var för sig är de inte tillräckligt starka att vara den tillväxtmotor som nordöstra Skåne så väl behöver. Det är viktigt för hela Skåne att Kristianstad och Hässleholm tillsammans kan utvecklas till en stark tillväxtmotor som kan balansera utvecklingen i de västra delarna, annars finns det en risk att Skåne på sikt kan komma att få en mer fåkärnig ortsstruktur.

Nordöstra Skåne kännetecknas av en förhållandevis gles bebyggelsestruktur med några få stora och många mindre tätorter. Mindre än hälften av befolkningen bor i kommunhuvudorterna. Området utgör 40 procent av Skånes yta inom vilken det bor 180.000 invånare, vilket utgör cirka 15 procent av Skånes befolkning.

Inom relativ närhet finns i sydväst det expansiva Malmö-/Lund- området med starka kopplingar över Öresund till Köpenhamnsregionen. Västerut finns Helsingborg som är en annan av Skånes tillväxtmotorer. Viktiga pendlingsrelationer inom Skåne finns framförallt med kommunerna Malmö, Lund, Eslöv, Höör, Klippan och Helsingborg. Men restiderna mellan de flesta orter i nordöstra Skåne och tillväxtmotorerna i väst och sydväst är fortfarande så långa att man kan tala om förekomsten av en slags barriär som ganska väl följer den gamla länsgränsen och som markerar tydliga skillnader i tillväxt av befolkning och arbetstillfällen. Det ter sig som en slags paradox att samtidigt som nordöstra Skåne är en del av en kraftigt växande storstadsregion går utvecklingen långsammare än i övriga Skåne, med en svagare tillväxt både av befolkning och av arbetstillfällen än framförallt de västra och sydvästra delarna av länet. Det är en gemensam utmaning för hela Skåne att bryta denna utveckling för att vi i Skåne tillsammans skall kunna närma oss visionen om den flerkärniga miljonstaden och uppnå den övergripande regionala målsättningen om bättre regional balans.

Det geografiska läget innebär att kommunerna på andra sidan länsgränsen, i norr och öster, har mycket stor betydelse för arbete och sysselsättning i nordöstra Skåne. Markaryd, Älmhult, Olofström och Sölvesborg har i dag många inpendlare från nordöstra Skåne men det finns en stor potential för ett utökat utbyte i båda riktningarna. Pendlingsrelationen mellan Kristianstad och Älmhult är till exempel förvånansvärt svag med tanke på orternas storlek och det geografiska avståndet. Det är mycket viktigt att utveckla kommunikationerna mot Halland, Södra Småland och Blekinge, så att en flerkärnighet som sträcker sig över länsgränser kan utvecklas, växa sig stark och bidra till en positiv utveckling i nordöstra Skåne, därmed i hela Skåne och även södra Sverige.

Strukturbildande stråk och strategiska transportlösningar i nordöstra Skåne

Mot bakgrund av ovanstående menar vi att följande strukturbildande stråk och satsningar är särskilt viktiga och bör prioriteras i infrastrukturplanerna.

Kristianstad/Hässleholm - tillväxtmotor i nordöstra Skåne

För att Kristianstad och Hässleholm skall kunna utvecklas till en tillväxtmotor som kan balansera utvecklingen i de västra delarna av Skåne måste nuvarande flaskhalsar i transportsystemet mellan de båda städerna byggas bort. För att de båda städerna skall få tillräcklig kraft att utvecklas till den nödvändiga tillväxtmotorn måste de dessutom integreras bättre med sitt omland än i dag. Pågatågskonceptet behöver därför kompletteras med strategiska satsningar på Superbussar för att stärka kopplingen till viktiga orter i stråk som i dag saknar tågtrafik.

Strategiska förbindelser: Skånebanan, väg 21 och 118.

Malmö-Lund-Köpenhamn – Storstad och tillväxtmotor med global tillgänglighet

Kristianstad/Hässleholm måste kopplas närmare Malmö/Lund-regionen som är Skånes starkaste tillväxtmotor. Detta är viktigt för att bygga bort den barriär som fortfarande markerar skillnader i förutsättningar och utveckling inom Skåne och som kommer till uttryck i att Skåne fortfarande består av två (egentligen tre) funktionella arbetsmarknadsregioner. Här finns närmaste storstadsområde med stor kritisk massa. Viktiga funktioner är global tillgänglighet, högre utbildning, stort utbud av arbetstillfällen, service, handel och kultur. En god tillgänglighet till ESS anläggningen kommer att vara betydelsefullt också för nordöstra Skåne.

Strategiska förbindelser: Södra stambanan, väg 23/13 och E22.

Helsingborg och västra Skåne - tillväxtmotor med europeisk tillgänglighet

Sambanden med västra Skåne bör stärkas genom förbättringar i tågtrafiken och dess infrastruktur mellan Hässleholm och Helsingborg. Detta ökar tillgängligheten till en av Skånes viktigaste tillväxtmotorer, till vilken kopplingen i dag är svag. Viktiga funktioner är hamn, logistik, knutpunkt för transporter, europeisk tillgänglighet och en framtida förbindelse till Helsingör på den danska sidan sundet.

Strategiska förbindelser: Skånebanan och väg 21.

Älmhult-Växjö - tillväxtnoder i södra Småland

Kopplingarna över länsgränsen till viktiga målpunkter i södra Småland måste utvecklas. Sambanden på arbetsmarknaden mellan kommuner på ömse sidor av länsgränsen är redan i dag betydande. Det framgår tydligt av att Osby, ingår i Älmhults lokala arbetsmarknadsregion (LA-region). De investeringar som IKEA nu genomför i Älmhult kommer att förstärka dessa samband, genom tillkomsten av nya arbetstillfällen, som får stor betydelse även för sysselsättningen i nordöstra Skåne.

Det är viktigt att samhället tar ansvar för att förstärka och skapa ytterligare positiva samhällseffekter av näringslivets investeringar, genom strategiska förbättringar av transportsystemet som vidgar vardagsgeografin för hushåll och företag. Det finns sannolikt en mycket stor tillväxtpotential i förbättrade pendlingsmöjligheter i stråket Åhus-Kristianstad-Broby-Älmhult. Här är det superbusskoncept som tagits fram i samverkan mellan Skånetrafiken, Kristianstads och Östra Göinge kommuner en innovativ och strategisk lösning som bedöms att ha stora möjligheter att i relativ närtid leda till önskad effekt. Detta bidrar också till att stärka Hässleholm och Kristianstad i rollen som tillväxtmotor i nordöstra Skåne. På lite längre avstånd finns Växjö som är ett expansivt centra i södra Småland med tillgång till universitet och högre utbildning.

Strategiska förbindelser: Södra Stambanan, väg 19, 23.

Blekinge - den viktiga kopplingen österut

Kopplingen österut över länsgränsen mot Sölvesborg och bort mot Karlshamn, Ronneby och Karlskrona måste stärkas. Olofström är också viktig för arbetsmarknaden i nordöstra Skåne. Viktiga funktioner är högskola, hamnar i Blekinge för framtida effektiva godsflöden samt flygplats i Ronneby. Förbättrade kommunikationer österut underlättar arbetspendling och stärker därmed ytterligare möjligheterna för Kristianstad/Hässleholm att bli en tillväxtmotor i nordöstra Skåne.

Strategiska förbindelser: Blekinge kustbana, E22, Sydostlänken, Riksväg 15 (Tvärleden).

Österlen/Ystad - det saknade sambandet söderut

De nord-sydliga sambanden i östra Skåne är i dag i mycket svaga, om man jämför med relationerna mellan de regionala kärnorna i västra Skåne. Det beror på att restiderna mellan Kristianstad och Ystad är alldeles för långa för att det skall vara intressant för människor att dagspendla mellan de båda städerna i någon större omfattning. En förstärkt koppling söderut mot Ystad är viktig för att stärka de nord- sydliga sambanden i de östra delarna av Skåne, för att förbättra den regional balans inom Skåne. Ystads hamn är dessutom en viktig målpunkt för godstransporter via vägarna 13 och 19.

Strategiska förbindelser: Väg 19, 13, 118

Västkusten

Flera stora företag är beroende av goda förbindelser mellan västkusten och nordöstra Skåne och Blekinge. Särskilt för gods är förbindelsen viktig. Arbetsmarknaden i Markaryd har betydelse för nordöstra Skåne och Halmstad är en viktig tillväxtort i Halland och via Tvärleden finns en viktig koppling till E4. Sydostlänken med koppling till Södra Stambanan bildar tillsammans med Riksväg 15 (Tvärleden) ett viktigt stråk som i utbyggt skick binder samman målpunkterna.

Strategiska förbindelser: Markarydsbanan, väg 24, Riksväg 15 (Tvärleden), Sydostlänken

Våra synpunkter på förslaget

Allmänt

Planförslaget är väl underbyggt och i linje med de utvecklingsmål som finns för det regionala utvecklingsarbetet. Det harmoniserar med inriktningen att prioritera arbetspendling inom den flerkärniga ortstrukturen i Skåne och beakta de internationella godstransporternas behov, de senare hanteras dock huvudsakligen i den nationella planen för transportsystemet.

Kapitel 3.2 Samlade behov för Skåne inom investeringsramarna

Vi vill i listan över de allra viktigaste satsningarna inom *Busstrafik, Superbuss och spårvagn* (s. 95), lägga till Superbussatsning på sträckan E22 Kristianstad – Hörby - Lund/Malmö.

Kapitel 4.1 Uppdraget - Driftbidrag till flygplatser

Region Skåne är sedan 2012 satta att via den regionala planen hantera driftbidragen till kommunala flygplatser. Ramarna för dessa bidrag är inte medtagna i regeringens direktiv och ska således skjutas till de angivna ramarna. I planförslaget förutsätts bidragens storlek vara som tidigare, men om så inte är fallet kan de behöva revideras. Vi anser att en eventuell revidering av driftbidragens storlek måste ske i dialog med berörda parter och med god framförhållning.

Kapitel 4.2 Förslag till regional transportinfrastrukturplan

Utgångspunkter

Skåne Nordost tycker att Region Skånes vilja att avsätta medel ur RTI-planen för strategiska satsningar på järnvägsnätet är glädjande och hoppas att staten kommer hörsamma detta erbjudande. Vi är också villiga att stödja Region Skåne i arbetet med att verka för kapacitetshöjande åtgärder på Skånebanan Hässleholm-Kristianstad.

Vi ställer oss positiva till de principer och ledord för prioriteringar som ligger till grund för planförslaget.

Att som ledord ha att göra sammanhängande satsningar på i första hand det utpekade regionalt viktiga vägnätet är en klok inriktning som gör att man får ut effekterna av en investering i stråken. Detta innebär dock att vissa utpekade vägar i systemet inte kan åtgärdas inom planperioden, eftersom RTI-planens ramar inte är tillräckligt stora för att täcka behoven runt om i Skåne. Det är då viktigt att denna inriktning kan stå fast i vid kommande revideringar av infrastrukturplanen, så att hela det utpekade vägnätet på sikt blir utbyggt till önskvärd målstandard. Önskvärt vore att planen i detta avseende kunde ange en inriktning för utbyggnad av utpekade vägstråk bortom planperioden.

Regional transportinfrastrukturplan 2014-2025

Utbyggnaden av väg 21 Vanneberga – Önnestad till 2+1 väg har förskottats av Region Skåne, Kristianstads kommun och Hässleholms kommun för att kunna genomföras snarast. Att denna vägsträcka nu kan byggas ut är mycket efterlängtat och behövt. Medel för återbetalning av förskottningen ligger 2016, men vi ser ju gärna att återbetalning sker tidigare om detta blir möjligt.

Att utbyggnaden av väg 19 Bjärlöv – Broby inklusive superbussanpassning samt väg 23/13 Höör – Hörby och 23 Ekeröd – Sandåkra kan genomföras under planperioden är mycket glädjande.

Åtgärdsvalsstudier och utredningar

Väg 15 (Tvärleden) har idag, genom färdigställandet av den nya väglänken Osby – Markaryd, fått funktionen som genomgående östvästlig förbindelse mellan Blekinge och Västkusten. Vägens nya funktion innebär att mängden tung trafik ökar, särskilt besvärlig är trafiksituationen i Lönsboda. Planförslaget rymmer dock inte någon utbyggnad i detta stråk. I planförslaget avsätts däremot medel för att genomföra en åtgärdsvalsprocess för väg 15 från Osby till länsgränsen med Blekinge. Vi anser det angeläget att denna åtgärdsvalsprocess genomförs tidigt under planperioden. Dels för att man i närtid ska kunna genomföra kortsiktiga åtgärder i syfte att förbättra boende- och trafikmiljön samt höja trafiksäkerheten. Dels för att ha beredskap att bygga om vägen om förutsättningar för detta skulle uppstå.

Insatsområden/potter***Avsnittet Regionala cykelvägar***

I förslaget anges att satsningarna i cykelvägsplanen ska inriktas på bl.a. Kollektivtrafik, för förbättrade kopplingar till stationer. I samband med öppnandet av nya Pågatågsstationer i nordöstra Skåne så har eller kommer kollektivtrafiken med buss att reduceras i de orter som ligger längs järnvägssträckor som har parallella vägar med bussförbindelser. På vissa sträckor är möjligheten begränsad för oskyddade trafikanter att på ett säkert och tryggt sätt gå eller cykla till de orter som har stationer. Vi ser ett akut behov av att åtgärder som gör det möjligt att på ett säkert sätt ta sig till stationerna genomförs. Likaså att planen tidsmässigt avsätter medel som medger att den behövliga kringinfrastruktur, som inte ingår i stationsutbyggnaderna, kan byggas ut i samband med att stationerna byggs.

Bidrag – statlig medfinansiering av kommunal infrastruktur***Avsnittet Bidrag Kollektivtrafikåtgärder***

Skåne Nordost tycker att planens satsningar på att utveckla kollektivtrafiken överlag är mycket bra. Vi är särskilt glada för den satsning som föreslås på ett regionalt Superbussystem (BRT). Vi ser en utbyggnad av ett sådant system som strukturbildande och en motor för starkare tillväxt i glesbefolkade delar av Skåne, då det knyter ihop orter som idag inte har järnväg. För att färdigställa kompletta stråk för regional superbuss krävs samverkan mellan flera berörda parter och samordnade åtgärder på såväl statligt som kommunalt vägnät, detta gäller såväl själva genomförandet som finansieringen av investeringarna.

Berörda kommuner inom Skåne Nordost vill härmed markera sin vilja att i samverkan med berörda parter genomföra utbyggnaden av de förslagna regionala Superbusstråken 118/19 Åhus – Älmhult, E22 Malmö – Kristianstad och väg 19 Ystad – Kristianstad. Vi tycker att sträckan Åhus – Älmhult är mycket lämpligt som pilot- och demonstrationsprojekt för utveckling av konceptet Superbuss.

På uppdrag av styrelsen Skåne Nordost

Pierre Månsson

Ordförande Skåne Nordost
och

Kommunstyrelsens ordförande i
Kristianstads kommun

Pär Palmgren

Vice ordförande Skåne Nordost
och

Kommunstyrelsens ordförande i
Hässleholms kommun

Lars Ahlkvist

Ledamot Skåne Nordost presidium
och

Kommunstyrelsens ordförande
i Hörby kommun

Sändlista:

Region Skåne

Kommunerna i Skåne Nordost

Region Skåne
291 89 Kristianstad

**Skåne Nordost yttrande över Cykelvägsplan för Skåne, bilaga 2 till
Förslag till Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025
(RTI 2014-2025, Dnr 1202805)**

Skåne Nordost (SKNO) är ett samverkansorgan som består av kommunerna Bromölla, Hässleholm, Hörby, Kristianstad, Osby och Östra Göinge. Kommunerna lämnar här ett gemensamt yttrande på Region Skånes förslag till Cykelvägsplan för Skåne som utgör bilaga 2 till förslag till Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025.

Vårt yttrande utgår från de mål och strategier för tillväxt och utveckling som vi arbetar mot inom Skåne Nordost samt vår samstämmighet i fråga om inriktningen för det regionala utvecklingsarbetet som vi delar med Region Skåne, kommuner och andra aktörer i Skåne. Förbättringar i tillgängligheten genom utveckling av infrastrukturen är en av de avgörande insatserna som leder oss mot våra mål för en hållbar utveckling.

Bakgrund

Syftet med Cykelvägsplanen är att pekar ut brister och hantera ny- och ombyggnader av regionala cykelvägar längs statligt vägnät i Skåne. Den ska även vara grund för prioritering av de medel som satsas på cykelvägar i den regionala transportinfrastrukturplanen. Cykelvägsplanen har samma tidshorisont som den nya regionala transportinfrastrukturplanen, 2014-2025, och är en bilaga till den samma. Samtidigt är avsikten att planförslaget ska göra en utblick och behovsbedömning för en längre tidshorisont.

Cykelvägsplanen grundas på en sammanvävning av underlag från de skånska kommunerna, Trafikverket och Region Skåne. De samlade önskemålen om utbyggnad av cykelinfrastruktur längs det statliga vägnätet har kostnadsberäknats till 1,5-2 miljarder kronor. I den regionala transportinfrastrukturplanen föreslås 400 miljoner kronor avsättas till regionala cykelvägar längs statligt vägnät under planperioden. Med tillämpningen av principen om kommunal medfinansiering med 50%, så blir den totala satsningen 800 miljoner kronor 2014-2025. Cykelvägsplanen redovisar därefter ett förslag på hur den ekonomiska ramen ska fördelas mellan olika insatsområden såsom koppling till stationer, pendlingsstråk mm. I planen finns bland annat 30-40 miljoner kronor till förbättringar mellan cykel och kollektivtrafik och 50-75 miljoner kronor till trafiksäkerhet. Det finns även pengar till påverkansarbete för att öka användningen av befintlig och kommande cykelinfrastruktur. Den övergripande utgångspunkten för prioriteringarna i planförslaget är en vision om Skåne som en cykelregion.

Våra synpunkter på förslaget

De föreslagna ramarna för regionala cykelvägar i Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025, tillsammans med det påbörjade arbetet för en skånsk plattform för cykelutveckling, markerar en hög ambitionsnivå kring cykling i Skåne vilket vi tycker är mycket positivt. Vi tycker att tankarna i visionen om Skåne som cykelregion och de föreslagna övergripande utgångspunkterna för prioriteringar som ligger till grund för Cykelvägsplanen är bra.

I förslagets beskrivning av cykelvägsnätet i Skåne sägs att det finns ”relativt väl och utbyggt förgrenat nät av cykelvägar runt de större städerna...”. Vi vill betona att det är väsentligt att beakta balansfrågan i Skåne, varför det är angeläget att under planperioden åtgärda brister och behov i de nordöstra delarna av Skåne för att möjliggöra en sammanhängande infrastruktur för cykel.

Det är förvånande att förslagets valda kriterier för huvudstråk för arbets- och skolpendling resulterat i att det endast är stråk i den västra delen av Skåne som uppfyller dessa. Under rubriken *Arbets- och skolpendling* står det att ”Den skånska geografin ger mycket goda möjligheter för att använda cykel för vardagliga resor. Goda förbindelser mellan större orter samt från mindre till större orter kan stärka cyklingen på medellånga distanser 5–20 km...”. Det bör vara möjligt att utifrån detta identifiera huvudstråk även i de östra delarna av Skåne. Det är möjligt att dessa behov ska kopplas mot skrivningarna inom avsnittet ”Kollektivtrafik” men bör ändå påtalas, eftersom dessa brister i cykelinfrastrukturen enligt planförslaget ska utredas ytterligare.

Under rubriken *Ekonomi och genomförande* redovisas förslag på prioriterade cykelvägar kommunvis i en objektlista och på karta. Genomgående bör kartor och illustrationer ses över för att bli tydligare. I texten till figur 7 hänvisas t ex till grön färg för de som prioriteras i planen samt grön färg för kommunernas önskemål. På kartan syns vagt två olika gröna nyanser. Det framgår emellertid inte vilken nyans som avser vad eller om man ska tolka kartan som att de inventerade behoven sammanfaller med Regionens prioriteringar.

I planförslaget sägs att objektlistan för cykelvägsinvesteringar slutligt ska fastställas efter att den regionala planen fastställas 2014. Detta ska förgås av en dialog om den föreslagna objektlistan med kommunerna. Vi framför här inga synpunkter på vilka objekt som bör ingå i cykelvägsplanen, synpunkter om detta lämnas i kommande dialogskede och genom separata yttranden från respektive kommun. Vi avstår därför från ett gemensamt ställningstagande om denna del.

På uppdrag av styrelsen Skåne Nordost

Pierre Månsson

Ordförande Skåne Nordost
och

Kommunstyrelsens ordförande i
Kristianstads kommun

Pär Palmgren

Vice ordförande Skåne Nordost
och

Kommunstyrelsens ordförande i
Hässleholms kommun

Lars Ahlkvist

Ledamot Skåne Nordost presidium
och

Kommunstyrelsens ordförande
i Hörby kommun

Sändlista:

Region Skåne

Kommunerna i Skåne Nordost

Region Skåne
291 89 Kristianstad

**Skåne Nordost yttrande över Cykelvägsplan för Skåne, bilaga 2 till
Förslag till Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025
(RTI 2014-2025, Dnr 1202805)**

Skåne Nordost (SKNO) är ett samverkansorgan som består av kommunerna Bromölla, Hässleholm, Hörby, Kristianstad, Osby och Östra Göinge. Kommunerna lämnar här ett gemensamt yttrande på Region Skånes förslag till Cykelvägsplan för Skåne som utgör bilaga 2 till förslag till Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025.

Vårt yttrande utgår från de mål och strategier för tillväxt och utveckling som vi arbetar mot inom Skåne Nordost samt vår samstämmighet i fråga om inriktningen för det regionala utvecklingsarbetet som vi delar med Region Skåne, kommuner och andra aktörer i Skåne. Förbättringar i tillgängligheten genom utveckling av infrastrukturen är en av de avgörande insatserna som leder oss mot våra mål för en hållbar utveckling.

Bakgrund

Syftet med Cykelvägsplanen är att pekar ut brister och hantera ny- och ombyggnader av regionala cykelvägar längs statligt vägnät i Skåne. Den ska även vara grund för prioritering av de medel som satsas på cykelvägar i den regionala transportinfrastrukturplanen. Cykelvägsplanen har samma tidshorisont som den nya regionala transportinfrastrukturplanen, 2014-2025, och är en bilaga till den samma. Samtidigt är avsikten att planförslaget ska göra en utblick och behovsbedömning för en längre tidshorisont.

Cykelvägsplanen grundas på en sammanvävning av underlag från de skånska kommunerna, Trafikverket och Region Skåne. De samlade önskemålen om utbyggnad av cykelinfrastruktur längs det statliga vägnätet har kostnadsberäknats till 1,5-2 miljarder kronor. I den regionala transportinfrastrukturplanen föreslås 400 miljoner kronor avsättas till regionala cykelvägar längs statligt vägnät under planperioden. Med tillämpningen av principen om kommunal medfinansiering med 50%, så blir den totala satsningen 800 miljoner kronor 2014-2025. Cykelvägsplanen redovisar därefter ett förslag på hur den ekonomiska ramen ska fördelas mellan olika insatsområden såsom koppling till stationer, pendlingsstråk mm. I planen finns bland annat 30-40 miljoner kronor till förbättringar mellan cykel och kollektivtrafik och 50-75 miljoner kronor till trafiksäkerhet. Det finns även pengar till påverkansarbete för att öka användningen av befintlig och kommande cykelinfrastruktur. Den övergripande utgångspunkten för prioriteringarna i planförslaget är en vision om Skåne som en cykelregion.

Våra synpunkter på förslaget

De föreslagna ramarna för regionala cykelvägar i Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025, tillsammans med det påbörjade arbetet för en skånsk plattform för cykelutveckling, markerar en hög ambitionsnivå kring cykling i Skåne vilket vi tycker är mycket positivt. Vi tycker att tankarna i visionen om Skåne som cykelregion och de föreslagna övergripande utgångspunkterna för prioriteringar som ligger till grund för Cykelvägsplanen är bra.

I förslagets beskrivning av cykelvägsnätet i Skåne sägs att det finns ”relativt väl och utbyggt förgrenat nät av cykelvägar runt de större städerna...”. Vi vill betona att det är väsentligt att beakta balansfrågan i Skåne, varför det är angeläget att under planperioden åtgärda brister och behov i de nordöstra delarna av Skåne för att möjliggöra en sammanhängande infrastruktur för cykel.

Det är förvånande att förslagets valda kriterier för huvudstråk för arbets- och skolpendling resulterat i att det endast är stråk i den västra delen av Skåne som uppfyller dessa. Under rubriken *Arbets- och skolpendling* står det att ”Den skånska geografin ger mycket goda möjligheter för att använda cykel för vardagliga resor. Goda förbindelser mellan större orter samt från mindre till större orter kan stärka cyklingen på medellånga distanser 5–20 km...”. Det bör vara möjligt att utifrån detta identifiera huvudstråk även i de östra delarna av Skåne. Det är möjligt att dessa behov ska kopplas mot skrivningarna inom avsnittet ”Kollektivtrafik” men bör ändå påtalas, eftersom dessa brister i cykelinfrastrukturen enligt planförslaget ska utredas ytterligare.

Under rubriken *Ekonomi och genomförande* redovisas förslag på prioriterade cykelvägar kommunvis i en objektlista och på karta. Genomgående bör kartor och illustrationer ses över för att bli tydligare. I texten till figur 7 hänvisas t ex till grön färg för de som prioriteras i planen samt grön färg för kommunernas önskemål. På kartan syns vagt två olika gröna nyanser. Det framgår emellertid inte vilken nyans som avser vad eller om man ska tolka kartan som att de inventerade behoven sammanfaller med Regionens prioriteringar.

I planförslaget sägs att objektlistan för cykelvägsinvesteringar slutligt ska fastställas efter att den regionala planen fastställas 2014. Detta ska förgås av en dialog om den föreslagna objektlistan med kommunerna. Vi framför här inga synpunkter på vilka objekt som bör ingå i cykelvägsplanen, synpunkter om detta lämnas i kommande dialogskede och genom separata yttranden från respektive kommun. Vi avstår därför från ett gemensamt ställningstagande om denna del.

På uppdrag av styrelsen Skåne Nordost

Pierre Månsson

Ordförande Skåne Nordost
och

Kommunstyrelsens ordförande i
Kristianstads kommun

Pär Palmgren

Vice ordförande Skåne Nordost
och

Kommunstyrelsens ordförande i
Hässleholms kommun

Lars Ahlkvist

Ledamot Skåne Nordost presidium
och

Kommunstyrelsens ordförande
i Hörby kommun

Sändlista:

Region Skåne

Kommunerna i Skåne Nordost



Kommunstyrelsen



Region Skåne
291 89 Kristianstad

Tillägg till yttrande över Förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025, (RTI 2014-2025, Dnr 1202805)

Vi står bakom det yttrande som Skåne Nordost lämnar på rubricerat dokument. I detta sägs bl.a. att vi är positiva till att söka vidare möjligheter för ett samlat paket byggt på ett djupare partnerskap mellan stat, region och kommun. Vidare att som särskilt angeläget är att den regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne 2014-2025 innehåller eller bidrar till följande.

- En tidig igångsättning av åtgärdsvalsstudien för Skånebanan Hässleholm – Kristianstad som pekar på åtgärder för att öka kapaciteten och med en utbyggnad till dubbelspår på sträckan som mål.
- Genomförande av regionala BRT-lösningar som en del i utvecklingen av nya kollektivtrafiklösningar i stråken Åhus-Kristianstad- Älmhult, Kristianstad-Hörby-Lund/Malmö samt Kristianstad-Ystad/Simrishamn.
- En utbyggnad till angiven målstandard av väg 19 Bjärlöv-Broby med anpassning till superbustrafik.

De åtgärder som hanteras inom den Nationella planen för transportsystemet som vi vill lyfta fram som angelägna för Kristianstad utveckling är:

- En utbyggnad av E22 till angiven målstandard genom Skåne och Blekinge, däribland en utbyggnad till motorväg på sträckan Fjälkinge-Gualöv.
- En tidig igångsättning av planeringsarbetet för 4-spårsutbyggnad mellan Lund och Hässleholm, som beaktar mindre trimningsåtgärder i närtid och har utblick mot en framtida satsning på höghastighetståg för persontrafik.
- Genomförandet av hastighetsanpassningen till 160 km/t på Skånebanans västra del mellan Hässleholm – Helsingborg.

- Att åtgärda kapacitetsbrister vid Hässleholm C på Södra stambanan och korsande banor vari en ev. planskildhet med Skånebanan ingår.
- Åtgärdsvalsstudier för Blekinge kustbana som visar på åtgärder som eliminerar kapacitetsbrister som idag hindrar utvecklingen av en utökning av gods- och persontrafiken på banan.

Förutom dessa punkter vill dock därutöver framför följande tillägg.

Vi ser det även som angeläget att väg 19 byggs ut till målstandarden 100km/t i hela sin sträckning från Ystad till Kristianstad enligt den vägsystemstudie som redovisas i kapitel 3. Detta är en viktig åtgärd för att nå mål om regional balans och en gemensam Skånsk arbetsmarknad. Likaså för att ge en god tillgänglighet till Kristianstad-Österlen Airport. Vi vill att en åtgärdsvalsstudie för sträckan Ystad-Kristianstad genomförs i närtid, där anpassning till superbustrafik ingår. Vi vill också att planeringsprocessen för utbyggnaden till målstandarden på sträckan Kristianstad-Bjärlöv ska drivas fram så långt, att man med kort varsel ska kunna genomföra denna.

Vi har på sikt också en strävan att det ska vara möjligt att bedriva persontågtrafik på Åhusbanan.

För Kristianstads kommun



Pierre Månsson

Ordf. kommunstyrelsen



KS § 183

Dnr 2013/473

Yttrande över remiss av förslag till Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025

Kommunstyrelsens beslut

Bromölla kommun ansluter sig till det gemensamma yttrandet från Skåne Nordost.

Ärende

Region Skåne har utarbetat ett förslag till Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025.

Yttrande ska vara Region Skåne tillhanda senast den 1 oktober.

Förslag till gemensamt yttrande från Skåne Nordost har tagits fram.

Ärendet föredras på dagens sammanträde.

Ärendets tidigare handläggning

SBU § 47/2013

Exp

✓ Region Skåne

Skåne Nordost

Mari Wagner, planeringsarkitekt

Ordförande

Justerare

Sekreterare

Utdragsbestyrkande



Samhällsutveckling
Karin Sigvardsson
karin.sigvardsson@osby.se

Region Skåne
291 89 Kristianstad

Förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025 (RTI 2014-2025, Dnr 1202805)

Inledning

Samverkansorganet Skåne Nordost har avlämnat ett yttrande över förslag till regional infrastrukturplan för Skåne 2014-2025. Osby kommun står i alla delar bakom detta yttrande, men avlämnar härmed ett tilläggsyttrande avseende förbifart Lönsboda.

Förbifart Lönsboda

Osby kommun konstaterar med förvåning att riksväg 15/ förbifart Lönsboda som finns med i nuvarande RTI, inte finns med som utpekad objekt i förslaget till regional infrastrukturplan för Skåne 2014-2025. Sedan den nya vägsträckningen mellan Osby och Markaryd blivit klar och vägen fått status som riksväg 15 har trafiksituationen förvärrats och på vissa avsnitt av riksväg 15 har trafikvolymerna nästan fördubblats. Särskilt ohållbar är trafiksituationen i Lönsboda tätort där mängden tung trafik är oacceptabel såväl ur miljö- som trafiksäkerhetssynvinkel.

Vi ser det därför som nödvändigt att planerad åtgärdsvalsstudie för förbifarten snarast initieras och att åtgärder därefter omgående vidtas.

Osby kommun

Anders Pettersson
Kommunstyrelsen ordförande

Charlotta Kabo Stenberg
Kommunchef

Tomas Carvonen, planeringsansvarig
tomas.carvonen@ostragoinge.se
Tel/Mobil: 044-775 60 20

Till: Region Skåne
291 89 Kristianstad

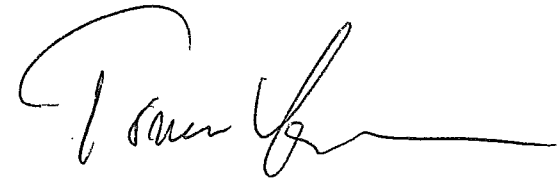
2013-10-15
Skrivelse
Dnr 2013/615.531

Objektslista som underlag för prioritering av cykelvägs-satsningar som del av Regional transportinfrastrukturplan 2014-2015

Skåne Nordost har lämnat gemensamt yttrande över Cykelvägsplan för Skåne, bilaga 2 till Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025. I planförslaget sägs att objektslistan för cykelvägsinvesteringar slutligt skall fastställas efter att den regionala planen fastställts 2014. Detta skall föregås av en dialog om den föreslagna objektslistan med kommunerna. Skåne Nordost avstod i sitt yttrande från att lämna synpunkter på vilka objekt som bör ingå i cykelvägsplanen, utan lämnade det öppet för de enskilda kommunerna att lämna synpunkter på detta. Med anledning av detta översänds härmed objektslista över angelägna cykelvägar i Östra Göinge kommun som underlag för kommande dialog, efter det att RTI-planen har fastställts.



Jonas Rydberg
Kommunchef



Tomas Carvonen
Planeringsansvarig

Bifogas:
Objektslista, cykelvägar i Östra Göinge kommun

Planering av gc-leder i Östra Göinge fr o m 2013

2012-09-27

Tätortssammanbindande

Prio	Objekt	Ar	Ansvarig part	Bygg- och marklösen	Belysning (ja/nej)	Standard	Drift o underhåll	Vinterväg-hålling	Km	Kostnad mkr	Prioriteringskategori/skäl för anläggning
1	Knislinge gc-tunnel under väg 19	2013	TV		ja	asfalt	ÖG	ja		?	Förbindelse mellan Knislinge-väster och Knislinge-centrum. Anslutning till kollektivtrafik, säker skolväg Västerskolan o Snapphaneskolan, trafiksäkerhet
1	Knislinge centrum-Vanås	2013	TV	3,2	delvis	asfalt	TV	ja	2	2,4	Arbetspending, rekreation turism. Vanås slott
2	Broby-Tydingesjön	2014	TV	?	nej	asfalt	TV	ja	1,5	1,8	Skolväg, anslutning till kollektivtrafik, rekreation/turism
3	Banvall Arkelstorp-Immeln	2014	TV	?	nej	asfalt	TV	ja	5	2,5	Rekreation/turism
4	Immeln-Gyvik	2014	TV		ja	grus	TV	ja	2	2,6	Anslutning till kollektivtrafik, rekreation/turism
5	Knislinge-Hjärsås	2015	TV	4,6	delvis	asfalt	TV	ja	3,5	4,5	Arbetspending, rekreation/turism
6	Banvall Immeln-Sibbhult	2015	TV	?	nej	asfalt	TV	ja	10	5	Rekreation/turism
	Banvall Sibbhult-Glimåkra	senare	TV	?	ja	asfalt	TV	ja	6	4,8	Arbetspending, rekreation/turism
	Banvall Glimåkra-Boalt	senare	TV	?	nej	grus	TV	nej	9	2,7	Rekreation/turism
	Banvall Hanaskog-Bjälöv	senare	TV		nej	asfalt	TV	ja	7	3,5	Arbetspending, rekreation/turism
	Banvall Boalt-Kräbbleboda	senare	TV	?	nej	grus	TV	nej	5	1,5	Rekreation/turism
	Banvall Kräbbleboda-Älmhult	senare	TV	?	nej	grus	TV	nej	15	4,5	Rekreation/turism
	Sibbhult-Broby	senare	TV		delvis	asfalt	TV	ja	7	20	Arbetspending, rekreation/turism
	Sibbhult-Hjärsås	2013?	Lieder		delvis	grus	ÖG	nej	7,5	0,3	Arbetspending, rekreation/turism
								Delsumma	80,5	56,1	
Tätortsnära											
1	Broby-Strömshall bef gc-väg Glimåkra väg 119	2013	ÖG		ja	asfalt	ÖG	ja	0,4	0,6	Skolväg, anslutning till kollektivtrafik, rekreation/turism
1	Knorrevangen-Trollabadet	2013	TV		ja (delvis bef)	asfalt	TV	ja	2,6	3	Skolväg, anslutning till kollektivtrafik, rekreation/turism
2	Glimåkra Ö Jvgsg-Trollavägen	2013	ÖG		ja	grus	ÖG	ja	0,6	0,75	Rekreation/turism
								Delsumma	3,6	4,35	

Totalt 84,1 60,45

Uppskattade kostnader med utgångspunkt från schablon

Kostnad per km, exkl belys	
På banvall inkl asfalt	0,5 mkr
På banvall grus	0,3 mkr
Landsbygd med asfalt	1,2 mkr
Landsbygd grus	1,0 mkr
Belysning landsbygd	0,3 mkr

Remissvar RTI SÖSK



2013-09-09

Region Skåne
291 89 Kristianstad



Yttrande över förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025

Region Skåne har av regeringen fått i uppdrag att upprätta en ny Regional transportinfrastrukturplan (RTI-plan) för åren 2014-2025. Planen avser investeringsåtgärder på i huvudsak det statliga vägnätet i Skåne. Utifrån ramen för Skåne på 4356 miljoner kronor har Region Skåne upprättat ett förslag till RTI-plan med följande utgångspunkter:

- 500 mkr avsätts för samfinansiering av järnvägssatsningar i den nationella planen
- Insatsområdet utöver namngivna satsningar, potter, ges liksom i tidigare RTI-planer ett stort utrymme. Potterna ger möjlighet till många viktiga satsningar i Skåne
- För de namngivna objekten prioriteras det regionalt viktiga vägnätet som stödjer den flerkärniga miljonstaden Skåne
- Satsningar utformas för mötesseparering och 100 km/h på det regionalt viktiga vägnätet
- Vägsatsningar görs mer sammanhängande och sprids inte på många små ej sammanhängande utbyggnader
- Bibehållen takt på genomförandet av regionalt viktiga objekt i planen är viktigt för den kommunala planeringen. Detta är en utmaning då de genomsnittliga kostnadsökningarna för objekten är ca 25 %.

Förslaget till RTI-plan har remitterats till bl a Skånes kommuner för yttrande.

Sydöstra Skånes kommuner: Simrishamn, Sjöbo, Tomelilla och Ystad, lämnar här ett gemensamt yttrande över Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025.

Genomförande och dialog

Förslaget till RTI-plan har skett efter utförlig dialog med bl a kommunerna på politiskt nivå och på tjänstemannanivå i Skåne. Dialog och information mellan parterna har fungerat bra.

Sydöstra Skåne - en stadsdel i miljonstaden Skåne

Tillgängligheten i restid till arbetsplatser, utbildning, handel, kultur m m är en nyckelfaktor för regional utveckling och för att sydöstra Skåne skall kunna bli en del i miljonstaden Skåne. De största delarna av sydöstra Skåne kan nå färre än 10 000 arbetsställen med kollektivtrafik inom 45 minuter, vilket motsvarar den sämsta tillgänglighetsklassen i Skåne. För delar av Simrishamns och Ystads kommuner gäller samma sak för resa med bil. Detta är inte acceptabelt för en stadsdel i en miljonstad, varför Region Skåne har ett stort ansvar för att stärka infrastrukturen och förbättra kollektivtrafiken i stadsdelen sydöstra Skåne med Ystad som regional kärna. För att uppnå detta behövs följande investeringar i infrastrukturen fram till år 2025:

Sydöstra Skånes Samarbetskommitté, Stortorget 17, SE-271 43 Ystad. Tel: +46 (0)411-577197.

Fax: +46 (0)411-197 09.

e-post: info@sydostskane.se hemsida <http://www.sydostskane.se>

Simrishamns kommun Sjöbo kommun Tomelilla kommun Ystads kommun

Kopier: Annika Petersson / 2013-09-27/12

- **Väg 13**

Väg 13 går mellan nordvästra och sydöstra Skåne och används bl a för transporter till och från Ystad hamn och är en rekommenderad väg för farligt gods.

Väg 13 bör tillföras kategorin Viktiga vägar för persontrafik för att binda samman kärnorna, komma till/från Skåne, för regional balans och viktiga pendlingsvägar. Väg 13 binder samman Sjöbo med sydöstra Skånes kärna Ystad och därför bör den tillföras nämnda kategori.

Sydöstra Skånes kommuner vill att väg 13 byggs ut till mötesseparering och 100 km/h, 2+1 väg eller 2+2 väg Ystad-Sjöbo-Höör. Vi anser resonemanget att endast bygga ut en av vägarna 19 eller 13 till mötesseparering och 100 km/h vara helt orimligt. Båda vägarna är likvärdiga vad gäller såväl godstrafik, persontrafik och pendling och då skall båda vägarna byggas ut. Den föreslagna standarden 80 km/h på väg 13 är inte tillräcklig.

Utbyggnaden vid Assmåsa bör tidigareläggas i förhållande till år 2019 som föreslås i planen. Vägkroppen håller på att kollapsa och sjunka ned i kärret.

- **Väg 11**

Väg 11 utgör en viktig regional östvästlig förbindelse som knyter samman Österlen med Malmö/Lundområdet. Vägen har stor regionalpolitisk betydelse. Viktiga målpunkter längs vägen är Malmö, Staffanstorp, Dalby, Veberöd, Sjöbo, Tomelilla och Simrishamn. Väg 11 är ett utpekade stråk för superexpressbusstrafik.

Sydöstra Skånes kommuner föreslår att väg 11 Sjöbo (Anklam)-Tomelilla-Simrishamn byggs ut till 2+1-väg, varvid sträckan Tomelilla-Gärnsnäs har hög prioritet p g a framkomlighetsproblem.

- **Väg 19**

Väg 19 är en viktig regional länk och en viktig väg för godstrafik. Vägen genom Stora Herrestad är smal och kurvig. Fotgängare och cyklister tvingas till att vistas på samma väg som bilar och lastbilar. Trafiksäkerheten är mycket låg. 90 % av trafiken i Stora Herrestad är genomfartstrafik. I samband med byggande av förbifart vid Stora Herrestad utgår vi ifrån att det samtidigt byggs gång- och cykelväg mellan Ystad och Stora Herrestad. Väg 19 är ett utpekade stråk för superexpressbusstrafik. Väg 19 är Österlens förbindelse med Kristianstad Österlen Airport.

Sydöstra Skånes kommuner är positiva till förslaget till utbyggnad av väg 19 till mötesseparering och 100 km/h på sikt. Vi föreslår att utbyggnaden sker på sträckan Ystad-Tomelilla-Kristianstad-Markaryd.

Utbyggnaden förbi Stora Herrestad hoppas vi äntligen kommer till stånd 2014-2015.

Då farligt gods numera är förbjudet på väg 11 genom centrala Tomelilla, är vi i stort behov av säker avfart från väg 19 mot väg 1561 i Everöd..

- **E65 Dragongatan**

Dragongatan i Ystad behöver dels rustas upp för ökad framkomlighet och säkerhet, och dels hitta en långsiktig lösning för större ombyggnad, för trafik till/från Ystads hamn samt för den regionala trafiken. Vägsträckan har en betydande mängd

Sydöstra Skånes Samarbetskommitté, Stortorget 17, SE-271 43 Ystad. Tel: +46 (0)411-577197.

Fax: +46 (0)411-197 09.

e-post: info@sydostskane.se hemsida <http://www.sydostskane.se>

internationell genomfartstrafik mot hamnen samt regional trafik till och från Österlen. Varje dygn passerar 10.000 fordon. Den allmänna trafikökningen och ökad verksamhet i hamnen kommer att ge ytterligare belastning på Dragongatan.

- **Superexpressbussar**

Sydöstra Skånes kommuner är positiva till förslaget till superexpresslinjer där riksvägarna 11 och 19 föreslås till superexpressbusstråk. Superexpressbusstrafik är viktig i stora pendlingsstråk som saknar järnvägstrafik. Denna högklassiga busstrafik bör komma till stånd även under en pågående avtalsperiod. Behovet att göra kollektivtrafiken attraktivare för att få fler människor att välja detta färdmedel istället för bil syns på CO2 utsläpp per person och dag där Sjöbo ligger högst i Skåne. Beteendemönstret behöver ändras så att fler människor väljer kollektivtrafiken istället för egna bilen. Inrättande av superexpressbuss Simrishamn-Tomelilla-Sjöbo-Lund/Malmö är därför angeläget.

- **Sidoområden/potter**

Utöver ovannämnda namngivna infrastrukturinvesteringar är det av stor vikt att investeringar görs för att uppnå trafiksäkerhetsmålen.

T ex finns behov av

- Vänstersvängfält och belysning på väg 13 vid Vollsjö- och Bjärsjölagårdsavfarterna
- Vänstersvängfält på väg 740 vid infarten till Blentarp.
- Tätortsport Nybrostrand
- Tillskapa kustnära parkeringar i sydöstra Skåne
- Pendlarparkeringar i Svarte och Köpingebro i strategiska lägen
- Förbättrad trafiklösning i korsningen Malmövägen (väg 11)/Gladanleden (väg 11)/Västerleden i Tomelilla
- Förbättrad trafiklösning i korsningen Gladanleden (väg 11)/Norregatan i Tomelilla
- Förbättrad trafiklösning i korsningen Gladanleden (väg 11)/Adelgatan i Tomelilla
- Väg 9 vänstersvängfält infart till Tobisviks camping i Simrishamn
- Väg 9 cirkulationsplats Storgatan/Peder Mörcks väg i Simrishamn
- Väg 9 cirkulationsplats Kristianstadsvägen/Yngve Östbergs väg i Simrishamn
- Vänster- och högerkörfält i korsning väg 9 med väg 1601 i Simrishamns kommun
- Ytstudie över utformning av väg 9 genom Kivik
- Uträtning av kurvor vid Esperöd på väg 1613 och 1601 i Simrishamns kommun
- Två nya mötesplatser på väg 1613 i Simrishamns kommun
- Väg 1550 genomfart Ravlunda
- Ny infart och anslutning till väg 1500 i norra Skillinge

Samlade behov för sydöstra Skåne inom investeringsplanerna

Förutom ovannämnda regionala projekt vill sydöstra Skånes kommuner understryka vikten av de objekt vi tagit upp i yttrandet över nationella planen. Dessa objekt, liksom de regionala, är viktiga för att sydöstra Skåne skall bli en del av miljonstaden Skåne.

- Mötespår på Ystadbanan
- Utbyggnad av Simrishamnsbanan Malmö-Sjöbo-Tomelilla-(Simrishamn)
- Mötespår på Österlenbanan
- Fjärrblockering på Österlenbanan
- Utbyggnad av E65 till motorväg Ystad-Malmö
- Ombyggnad av Dragongatan (E65) för anslutning till Ystad hamn.

Kommunerna i sydöstra Skåne föreslår att regionala medel avsätts till mötespår på Österlenbanan och en delfinansiering av Simrishamnsbanan.

Sydöstra Skånes Samarbetskommitté, Stortorget 17, SE-271 43 Ystad. Tel: +46 (0)411-577197.

Fax: +46 (0)411-197 09.

e-post: info@sydostskane.se hemsida <http://www.sydostskane.se>

Bredband/IT

Sydöstra Skånes kommuner vill ha 100 mbit/s till alla hushåll i sydöstra Skåne till en rimlig kostnad för slutkunden. Vi vill prioritera bredband på landsbygden (marknaden sköter tätorterna). En viktig aspekt med ett utbyggt bredbandsnät är att människor kan bosätta sig på landsbygden genom att man kan använda sig av mer flexibla arbetsformer. Dessutom ökar förutsättningarna för att företag kan etablera sig. Den digitala tillgängligheten har stor betydelse för balansen i Skåne och en levande landsbygd.

Cykelvägsplan för Skåne 2014-2025 – bilaga 2

En ny cykelvägsplan för Skåne är under utarbetande. Cykelvägsplanen hanterar ny- och ombyggnader av cykelvägar längs statliga vägar i Skåne.

Inventering och behovsbedömning

Skånes kommuner har inkommit med önskemål om nya satsningar i cykelvägar. Det ekonomiska utfallet av kostnadsberäkningen på önskemål om investeringar i cykelleder beräknas till ca 2,5 miljarder.

Olika kategorier av cykelvägar

Uppdelning i olika kategorier cykelvägar har gjorts utifrån de kommunala inspelen, där bl a en kategori är stråk för arbetspendling som binder samman orter med minst 1000 invånare till närmaste större tätort. Blir denna kategori en förutsättning för byggande av cykelväg kommer det att drabba de glesare befolkade delarna av Skåne där endast ett fåtal orter, utöver kommunhuvudorten, uppfyller en storlek på 1000 invånare. Det finns många orter som är strax under 800 invånare med mycket arbetspendling och gymnasiependling. Blir denna kategori en förutsättning för byggande av cykelvägar bör kriterierna ändras till att gälla stråk som binder samman orter med minst 700 invånare till närmaste större tätort.

Stråk för skolpendling bör inte kopplas samman med rätt till skolskjuts eller ej. Elever har, utöver skolpendlingen, ett stort behov att förflytta sig trafiksäkert till fritidsaktiviteter o dyl.

Kopplingar till stationer i Skåne bör kompletteras med kopplingar till bussterminal i högklassigt kollektivtrafikstråk.

Vision om Skåne som cykelregion

Sydöstra Skånes kommuner instämmer i de samhällsvinster som cyklingen genererar, t ex hälsoskäl, tillgänglighet m m. Vi instämmer även i de krav som listas upp för att Skåne ska bli en cykelregion

Trafiksäkerhet på landsbygd och tätort

Sydöstra Skånes kommuner instämmer i resonemanget om behovet av cykelleder vid 70-vägar, där man f n tvingas att cykla i blandtrafik.

Cyklar i kollektivtrafiken

Sydöstra Skånes kommuner vill understryka vikten av att kunna ta med cyklar på tåg och bussar. Bl a ur turistcyklingsaspekt är det viktigt att kunna ta med cykel på Öresundstågen till och från Danmark.

Objektlista

Prioriterade cykelvägar längs med det statliga vägnätet till 2025-2030 har listats i en objektlista. Sydöstra Skånes kommuner saknar i denna lista flera angelägna objekt. Cykelväg Ystad-Stora Herrestad finns inte med i planen, vilket synes mycket märkligt. Förbifart Stora Herrestad planeras byggas 2014-2015 och i detta projekt bör cykelväg också

Sydöstra Skånes Samarbetskommitté, Stortorget 17, SE-271 43 Ystad. Tel: +46 (0)411-577197.

Fax: +46 (0)411-197 09.

e-post: info@sydostskane.se hemsida <http://www.sydostskane.se>

inrymmas. Kommunsammanbindande stråk mellan Sjöbo och Tomelilla har föreslagits av SÖSK. Endast delen Tomelilla-Fyledalen finns med. Hela sträckan Sjöbo-Tomelilla bör ingå i planen.

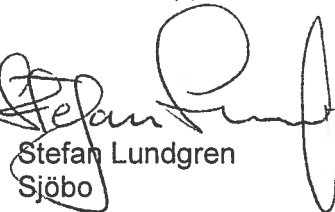
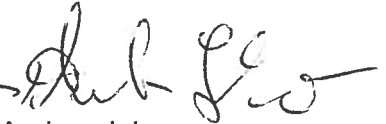
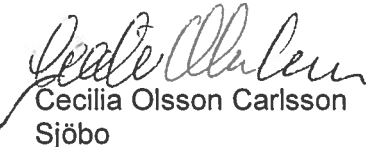
SÖSK:s prioriterade satsningar på cykelvägar i sydöstra Skåne, upprättad 2012-08-13, bilägges.

Belysning på cykelleder på landsbygden

Frågan om det skall vara belysning på cykelleder på landsbygden där det inte finns någon gatubelysning, bör tagas upp för resonemang.

Vi i stadsdelen sydöstra Skåne vill bli en del av miljonstaden Skåne, men det förutsätter att de projekt vi omnämnt kommer till utförande i regionala transportinfrastrukturplanen 2014-2015.

För kommunerna i sydöstra Skåne; kommunalråd och oppositionsråd

 Kristina Bendz Ystad	 Magnus Björkman Tomelilla	 Stefan Lundgren Sjöbo	 Anders Johnsson Simrishamn
 Kent Mårtensson Ystad	 Leif Sandberg Tomelilla	 Cecilia Olsson Carlsson Sjöbo	 Karl-Erik Olsson Simrishamn

Sydöstra Skånes Samarbetskommitté, Stortorget 17, SE-271 43 Ystad. Tel: +46 (0)411-577197.

Fax: +46 (0)411-197 09.

e-post: info@sydostskane.se hemsida <http://www.sydostskane.se>

Simrishamns kommun Sjöbo kommun Tomelilla kommun Ystads kommun



Bilaga till yttrande över RTI-plan 2014-2025

Sida 1 av 6

Bilaga 5 – version 6 – uppdaterad 2012-09-13

2012-08-13

Till:

Region Skåne

J A Hedlunds väg
291 89 Kristianstad

Trafikverket
Nordenskiöldsgatan 4
211 19 Malmö

Cykelvägsplan för Skåne

Region Skåne och Trafikverket har startat arbetet med att ta fram en ny cykelvägsplan (tidigare cykelledsplan) för Skåne. Cykelvägsplanen kommer att ingå som en del i framtagandet av ett cykelutvecklingsprogram, ett arbete som kommer att bedrivas 2012-2013.

Skånes kommuner uppmanas inkomma med prioriterade satsningar på cykelvägar för perioden 2013-2021, med utblick för framtiden. Projekt skall gälla både det statliga och det kommunala vägnätet.

Sydöstra Skånes kommuner är positiva till upprättandet av såväl cykelvägsplan som cykelutvecklingsprogram. Det är viktigt med en kommunöverskridande helhetssyn för att utveckla Skåne som cykelregion. Cykling leder även till positiva effekter på miljö och folkhälsa.

I sydöstra Skåne är det viktigt med utbyggnad av cykelvägar bl.a. ur turist- arbetspendlings- och skolcyklingsynpunkt.

Prioriterade satsningar på cykelvägar i sydöstra Skåne:

Objekt	Kommun	2013- 2015	2016- 2018	2019- 2021	2022-	Motivering/Kommentar
<i>Cykelvägar längs statliga vägar</i>						
Hammar-Kåseberga	Ystad	X (prio 1 för Ystads kommun)				Mycket smal väg Populär turistled. Ökad säkerhet för trafikanter samt ökade möjligheter till turistcykling. Fortsättning av cykelväg som slutar i Hammar för att binda samman orterna längs kusten.
Kåseberga-Skillinge	Ystad och Simrishamn	X				Viktig fortsättning på Sydostleden för att kunna knyta samman hela sydöstra Skåne genom ett attraktivt cykelstråk för i huvudsak turism.

Sydöstra Skånes Samarbetskommitté, Stortorget 17, SE-271 43 Ystad.

Tel: +46 (0)411-577197. Fax: +46 (0)411-197 09.

e-post: info@sydostskane.se hemsida <http://www.sydostskane.se>

Simrishamns kommun Sjöbo kommun Tomelilla kommun Ystads kommun

Handwritten signature and date: 2009

Objekt	Kommun	2013- 2015	2016- 2018	2019- 2021	2022-	Motivering/Kommentar
Ystad-Stora Herrestad	Ystad	X (prio 2 för Ystads kommun)				Öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Arbetspendling med cykel till Ystad.
Sövestad-Ystad (Hedeskoga)	Ystad	X (prio 3 för Ystads kommun)				Viktig för barnen i Sövestad och Hedeskoga för att ta sig till skola. Arbetspendling med cykel till Ystad.
Köpingebro-Stora Köpinge	Ystad			X		Viktig för skolelever att ta sig till skola samt för arbetspendling. Koppling till pågatågsstation i Köpingebro möjliggörs.
Köpingebro-Ystad	Ystad				X	Utveckla det före detta stridsvagnsspåret genom Sandskogen för att möjliggöra såväl rekreation som arbets- och skolpendling. Stråket kombineras med ridled.
Kivik-Brösarp (Sydostleden)	Simrishamn och Tomelilla	X				Ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter samt möjlighet till ökad cykelturism. Sydostleden.
Gärns - Smedstorp	Simrishamn och Tomelilla			X		Vidarekoppling mot Tomelilla kommun. Pendling/turism
Tommarp-Gärns	Simrishamn	X				Öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Förbindelse till/från tågstationen i Gärns.
Hammenhög – Hannas (längs väg 9)	Simrishamn		X			Ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.
St Olof - Vitaby	Simrishamn		X			Ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.
Simrishamn – Tobisborg	Simrishamn		X			Reinvestering, nyasfaltering. Viktig turistled. Förbindelse till service och högklassig kollektivtrafik i Simrishamn.

Sydöstra Skånes Samarbetskommitté, Stortorget 17, SE-271 43 Ystad.

Tel: +46 (0)411-577197. Fax: +46 (0)411-197 09.

e-post: info@sydostskane.se hemsida <http://www.sydostskane.se>

Simrishamns kommun Sjöbo kommun Tomelilla kommun Ystads kommun

Handwritten signature: Z. O. J. ...

Objekt	Kommun	2013- 2015	2016- 2018	2019- 2021	2022-	Motivering/Kommentar
Väg 9 – Knäbäcks- husen	Simrishamn			X		Ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.
Rörum – St Olof	Simrishamn		X			Mycket smal väg (väg 1587), trafikfarlig för cyklister. Många cyklar från St Olof kyrka till stranden och St Olof kyrka är ett besöksmål för turister.
Borrby- Hammenhög	Simrishamn			X		Ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter samt förbättrad koppling mellan orterna
Hammenhög- Gärnsås	Simrishamn			X		Förbindelse till/från tågstationen i Gärnsås.
Brösarp- Eljaröd	Tomelilla		X			Öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Pendlings- samt turismled. Prioriterad i RTI-planen för tidsperioden 2016-2018
Tomelilla station- Svampakorset	Tomelilla		X			Första delsträckan. Cykelbana längs med riksväg 11, från Tomelilla central mot Tosselilla och industriområdet. Pendlingsstråk för besökare till Tosselilla och kronoskogen samt vidare färd ner mot Fyledalen.
Grängsgatan Tomelilla- Örups almskog	Tomelilla			X		Delsträcka mot Benestad. En turismled.
Tomelilla C- Ullstorp	Tomelilla		X			Första delsträckan mot Lunnarp, till största delen en pendlingssträcka.
Tomelilla C- Spjutstorp	Tomelilla			X		Delsträcka från Tomelilla C mot Onslunda. Pendling.
Ullstorp- Lunnarp	Tomelilla		X			Andra delsträckan Tomelilla-Lunnarp.
Svampakorset- Fyledalen	Tomelilla			X		Andra delsträckan mot Fyledalen. Turismpendling.
Onslunda- Fågeltofta	Tomelilla			X		Turism/pendling.
Lunnarp- Smedstorp	Tomelilla			X		Turism/pendling.
Fågeltofta- Eljaröd	Tomelilla				X	Turism/pendling.

Sydöstra Skånes Samarbetskommitté, Stortorget 17, SE-271 43 Ystad.
Tel: +46 (0)411-577197. Fax: +46 (0)411-197 09.
e-post: info@sydostskane.se hemsida <http://www.sydostskane.se>

Simrishamns kommun Sjöbo kommun Tomelilla kommun Ystads kommun

Handwritten signature and date: 2009 11 11

Objekt	Kommun	2013- 2015	2016- 2018	2019- 2021	2022-	Motivering/Kommentar
Örups allé-Svenstorp	Tomelilla				X	Turism.
Spjutstorp-Onslunda	Tomelilla				X	Turism/pendling.
Kristinehov	Tomelilla				X	Turism, målpunkt Christinehofs slott.
Kronovall	Tomelilla				X	Turism, målpunkter Store vång och Kronovalls slott. Koppling mot Simrishamns kommun.
Skåne Tranås-Onslunda	Tomelilla		X			Pendling, kollektivtrafik.
Östra Ingelstad-Smedstorp	Tomelilla				X	Turism. Koppla ihop med Cykelvägvisning Skåne.
Bollerup-Kverrestad	Tomelilla				X	Turism, delsträcka från Cykelvägvisning Skåne.
Benestad-Tomelilla	Tomelilla			X		Pendling/Turism. Koppla ihop Fyledalen dragningen.
Röddinge-Ramsåsa	Tomelilla				X	Turism. Vidarekoppling mot Sjöbo kommun.
Sjöbo-Röddinge	Sjöbo				X	Koppling Sjöbo kommun-Tomelilla kommun. Ev som rekreationscykelväg genom Fyledalen.
Sövde-Blentarp	Sjöbo	X				Öka trafiksäkerheten och tryggheten genom att separera cyklister och fotgängare från biltrafiken.
Norr väg 11 Björkakorset-Brukshuset samt mellan Björkakorset och Sjöbo sommarby väg 979	Sjöbo	X				Förbinda Sjöbo och Veberöd med cykelstråk. GC-förbindelse mellan sommarbyarna och busshållplats Björkakorset.
Hemmestorp-Veberöd	Sjöbo och Lund	X				På ett trafiksäkert sätt förbinda fritidsområdena i Hemmestorp med högklassig kollektivtrafik och service i Veberöd genom att separera cyklister och fotgängare från biltrafiken. Ca 600 personer är permanentboende och ca 450

Sydöstra Skånes Samarbetskommitté, Stortorget 17, SE-271 43 Ystad.
Tel: +46 (0)411-577197. Fax: +46 (0)411-197 09.
e-post: info@sydostskane.se hemsida <http://www.sydostskane.se>

Simrishamns kommun Sjöbo kommun Tomelilla kommun Ystads kommun

[Handwritten signature]

Objekt	Kommun	2013- 2015	2016- 2018	2019- 2021	2022-	Motivering/Kommentar
						fritidsboende i Hemmestorpsområdet.
Sövde-Sjöbo	Sjöbo			X		Fortsättning på stråket Blentarp-Sövde. Förbinda sydvästra delen av kommunen med centralorten. Öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.
Tolånga-Sjöbo	Sjöbo			X		Viktig för skolelever att ta sig till skola. Förbindelse till friluftsbadet och övriga fritidsaktiviteter samt service och högklassig kollektivtrafik i Sjöbo.
Sjöbo-Vressel-Öved-väg 104 mot Gårdstånga	Sjöbo				X	Rekreationscykelväg med förbindelse från Sjöbo till badstrand vid Vombsjön, den historiska godsmiljön Övedskloster och naturområden med vandringsleder
Sjöbo- mot Ystad	Sjöbo				X	En rekreationscykelväg via sjöarna Krageholm, Ellestad och Snogeholm ökar tillgängligheten till dessa rekreationsområden
Vollsjö-Vollsjö by	Sjöbo		X			Öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter
<i>Cykelvägar längs kommunala vägar</i>						
Dag Hammar-skjölde park i Ystad	Ystad	X				Förlängning av befintlig gc-stråk i Dag Hammarskjölde park i Ystad. Ny koppling under väg 13 med gc-tunnel samt under E65. Gc-tunnel under väg 13 med bidrag från Trafikverket.
Skillinge hamn – Skillinge Idrottsplats	Simrishamn	X				Ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, i synnerhet barn. Idrottsplatsen viktig målpunkt för rekreation. Avsiktsförklaring finns.
Tolångavägen i Sjöbo	Sjöbo	X				Öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Förbindelse till skola,

Sydöstra Skånes Samarbetskommitté, Stortorget 17, SE-271 43 Ystad.

Tel: +46 (0)411-577197. Fax: +46 (0)411-197 09.

e-post: info@sydostskane.se hemsida <http://www.sydostskane.se>

Simrishamns kommun Sjöbo kommun Tomelilla kommun Ystads kommun

Handwritten signature: Jörgen L. Lööf

Objekt	Kommun	2013- 2015	2016- 2018	2019- 2021	2022-	Motivering/Kommentar
						kollektivtrafik, friluftsbad
Tolångavägen- Södergatan längs Idrottsgatan i Sjöbo	Sjöbo	X				Byggs i samband med utbyggnad av Idrottsgatan
Björkvägen i Sjöbo	Sjöbo	X				Förbindelse till vårdcentral, folktandvård och vårdhem
Västergatan i Sjöbo mellan bussgatan o Jvg.gatan	Sjöbo	X				Förbindelse till kollektivtrafik, skola, butiker, service

För kommunerna i sydöstra Skåne; kommunalråd och oppositionsföreträdare

Kristina Jönsson
Ystad

Torger Larsson
Tomelilla

Stefan Lundgren
Sjöbo

Anders Johnsson
Simrishamn

Kent Mårtensson
Ystad

Leif Sandberg
Tomelilla

Cecilia Olsson Carlsson
Sjöbo

Karl-Erik Olsson
Simrishamn

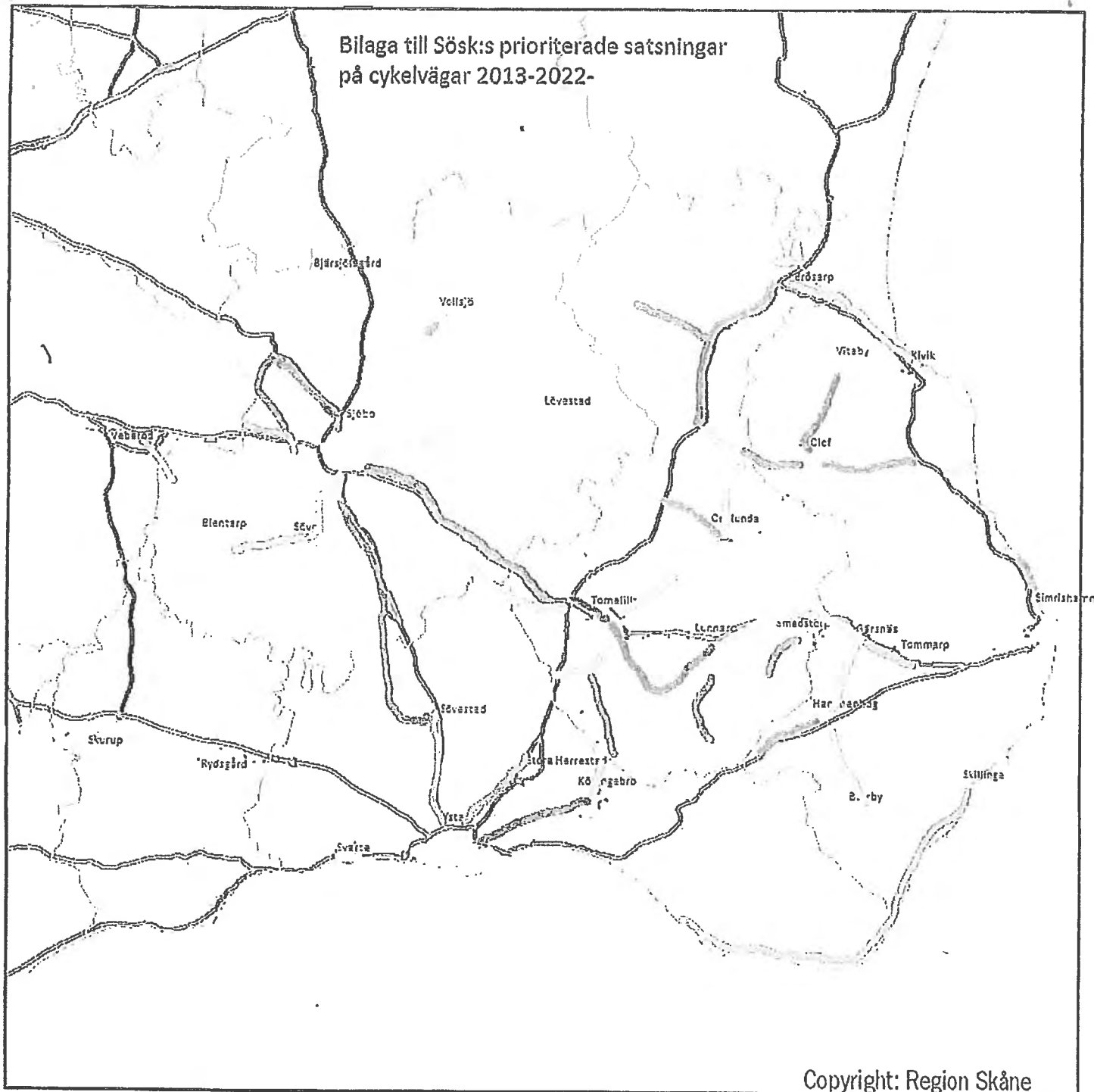
Sydöstra Skånes Samarbetskommitté, Stortorget 17, SE-271 43 Ystad.

Tel: +46 (0)411-577197. Fax: +46 (0)411-197 09.

e-post: info@sydostskane.se hemsida <http://www.sydostskane.se>

Simrishamns kommun Sjöbo kommun Tomelilla kommun Ystads kommun

Bilaga till Sösk:s prioriterade satsningar
på cykelvägar 2013-2022-



Copyright: Region Skåne

Trafikinфраstruktur i Sydöstra Skåne , befintligt och planerat

- | | |
|-------------------------|---|
| — Kommungränser | — Regionala eller Nationella väginvesteringar |
| — Länsgräns | — Cykelvägar år 2013-2015 |
| □ Tätorter | — Cykelvägar år 2016-2018 |
| □ Sjöar och hav | — Cykelvägar år 2019-2021 |
| == Motorväg | — Cykelvägar år 2022- |
| — Europaväg och Riskväg | |
| Väg (övrig större väg) | |

2019 *[Signature]*



SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sammanträdesdatum:
2013-09-11

Sida
1 av 59

Kommunstyrelsen

Plats och tid	Nils/Holger, Kommunhuset i Skurup, 2013-09-11, kl. 16.00 - 20-23	
Beslutande	Björn Hortevall (M) Camilla Neptune (FP) Niklas Sjöberg (M) Magnus Alm (S) Lars Nyström (SD) Birgitta Borglin (M) Bengt Borglin (M) Maritha Johansson (S)	Anders Hansson (V) Jörgen Sjöslätt (C) § 305 – 330, 332 – 341, 344 – 345, 347 – 354 Roland Hansson (S) § 305 – 330, 332 – 341, 344 – 345, 347 – 354 Göran Pettersson (MP) § 305 – 330, 332 – 341, 344 – 345, 347 – 354 Kent Olsson (M) § 331, 342, 343, 346 Marie-Louise Fridolf (M) § 331, 342, 343, 346 Solbritt Lundgren § 331, 342, 343, 346
Övriga deltagande	Annika Nilsson, sekreterare Marcus Willman, tf kommundirektör Bengt Hagberg, kommunjurist Birgitta Persson, ekonomichef, § 309, 310 Mats Bååth, § 305 – 317 Anna Palmgren, § 305 – 317 Marie Palmkvist, § 314 Kent Olsson (M) § 305 – 330, 332 – 341, 344 – 345, 347 – 354 Marie-Louise Fridolf (M), § 305 – 330, 332 – 341, 344 – 345, 347 – 354 Solbritt Lundgren (C), § 305 – 330, 332 – 341, 344 – 345, 347 – 354	
Utses att justera Justeringens plats och tid	Göran Pettersson (MP) och Kent Olsson (M) Kommunhuset, Skurup 2013-09-20, kl. 10.00	
Underskrifter	Sekreterare Annika Nilsson	Paragrafer § 305 - 354
	Ordförande Niklas Sjöberg (M)	
	Justerande Göran Pettersson (MP) § 305 – 330, 332 – 341, 344 – 345, 347 – 354	Kent Olsson (M) § 331, 342, 343 och 346

ANSLAG/BEVIS

Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag

Organ	Kommunstyrelsen		
Sammanträdesdatum	2013-09-11		
Datum för anslags uppsättande	2013-09-23	Datum för anslags nedtagande	2013-10-17
Förvaringsplats för protokollet	Kommunhuset		
Underskrift	Annika Nilsson		

Kommunstyrelsen

KS § 339

Dnr KS 2013.536

Förslag till remissyttrande över förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014 – 2025 RTI, dnr 1202805

Region Skåne har av regeringen fått i uppdrag att upprätta en ny Regional transportinfrastrukturplan (RTI-plan) för åren 2014 – 2025. Planen avser huvudsakligen investeringsåtgärder i det statliga vägnätet i Skåne. Trafikverket har regeringens uppdrag att upprätta nationell plan för väg- och järnvägsnätet i hela landet.

Det föreliggande förslaget utgår från gällande RTI-plan och från regionala analyser och strategier.

Bengt Hagberg, kommunjurist, har i skrivelse daterad 2013-08-23 lämnat förslag till yttrande. (Bilaga KS § 339/2013)

Magnus Alm (S) yrkar att följande tillägg ska göras:

Om och när åtgärder ska genomföras vid Börringe ska förberedelser göras för en planskild korsning.

Kommunstyrelsens beslut

Kommunstyrelsen ställer sig bakom yttrandet som sitt eget med följande tillägg:

Om och när åtgärder ska genomföras vid Börringe ska förberedelser göras för en planskild korsning.

Bilaga KS 5339/2013



2013-08-23

Region Skåne
291 89 Kristianstad

Yttrande över förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025, RTI, dnr 1202805 – KS 2013.536.

Region Skåne har regeringens uppdrag att upprätta en ny regional transportinfrastrukturplan (RTI-plan) för åren 2014 till 2025. Planen avser huvudsakligen investeringsåtgärder i det statliga vägnätet i Skåne. Trafikverket har regeringens uppdrag att upprätta nationell plan för väg-och järnvägsnätet i hela landet.

Det föreliggande förslaget utgår ifrån gällande RTI-plan och från regionala analyser och strategier.

För Skurups kommuns del är det tillfredsställande att Europaväg 65, sträckan Svedala – Börringe är beaktad i planen, liksom fler mötesspår på Ystadbanan mellan Malmö och Ystad. Järnvägssträckan vid Börringe bör också rustas upp så att tågen kan hålla maximal hastighet. Vidare är det positivt att medel beaktas till trafiksäkerhetshöjande åtgärder, miljö och s k flaskhalsar i det lokala och regionala vägnätet, liksom för satsningar på gång-och cykelvägar.

Skurups kommun konstaterar vidare att den s k Sturupspendeln ej är med i förslaget. Utbyggnad av denna sträcka över Malmö Airport Sturup hade avsevärt förbättrat infrastrukturen för resande och tillväxt i hela regionen. Sannolikt hade dessutom möjligen investeringar i den befintliga Ystadbanan kunna utgå om ny järnväg anläggs. Upprustning av Trelleborgsbanan har också bäring på godsstrategin och tillstyrks då fler godstransporter då kan angöra hamnanläggningen i Trelleborg. Skurups kommun betonar också vikten av att underhållet av det lokala statliga vägnätet prioriteras, inte minst för att kunna utveckla den regionala busstrafiken där spårbunden trafik ej är möjlig.

Efter det ovan anförda föreslås kommunstyrelsen besluta att avge detta yttrande som eget yttrande i ärendet.

Enligt uppdrag

Bengt Hagberg
Kommunjurist

wp

Remissvar RTI övriga myndigheter och organisationer

Region Skåne
291 89
Kristianstad

region@skane.se

Remissvar - regional plan för transportinfrastruktur 2014-2025, Skåne län

Inledning

Trafikverket har till uppgift att utveckla ett effektivt och hållbart transportsystem utifrån ett trafikslagsövergripande synsätt. I nära dialog med, bland andra, regioner och kommuner ska Trafikverket svara för en samlad, långsiktig infrastrukturplanering för samtliga trafikslag. Trafikverket har också ansvar för att bygga, driva och underhålla de statliga vägarna och järnvägarna. Därtill ska Trafikverket ansvara för att infrastrukturen utnyttjas effektivt och främjar säkra och miljöanpassade transporter.

Enligt direktiv 2012-12-20 (N2012/6395/TE och N2012/6434/TE (delvis)) har Trafikverket fått i uppdrag att upprätta en nationell trafikslagsövergripande transportplan för perioden 2014-2025. Länsplaneupprättarna har enligt samma direktiv fått i uppdrag att upprätta trafikslagsövergripande länsplaner för perioden 2014-2025.

Förslagen till länsplaner ska lämnas till Regeringen den 16 december 2013 och förväntas att fastställas under våren 2014.

De statliga medel för åtgärder som finns upptagna i länstransportplanerna administreras av Trafikverket och Trafikverkets ansvarar även för genomförandet av flertalet åtgärder i länsplanerna. Det finns beskrivet i förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur vad medlen i länsplanerna kan användas till¹. För vissa åtgärder av informations- och kunskapshöjande karaktär kan Trafikverkets möjlighet att genomföra dessa vara beroende av hur regeringen beslutar att Trafikverkets uppdrag ska se ut framöver.

Övergripande utgångspunkter för planeringen

Trafikverket anser att Region Skånes förslag till RTI-plan är omfattande och väl genomarbetat. Ett tydligt fokus i planförslaget är att tydliggöra den Skånska problembilden och konkretisera utvecklingsambitionerna samt att ge förslag till mål och insatser. Skåne möter en rad utmaningar till följd av dess geografiska läge och roll som port mot kontinenten samt till följd av dess näringslivs och befolkningsutveckling. Skåne påverkas i hög grad av integrationen och utvecklingen i Öresundsregionen samt de internationella godsflödena. Regionen omfattar flera

¹ Länsplanen ska avse tolv år och omfatta

1. investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet,
2. åtgärder i sådana anläggningar m.m. för vilka statlig medfinansiering kan beviljas enligt 2 § förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.,
3. åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur,
4. åtgärder i andra icke statligt finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet som bör redovisas i planen, och
5. från år 2012 driftbidrag till icke-statliga flygplatser som bedöms vara strategiskt viktiga för regionen. Förordning (2010:137).

internationellt och nationellt viktiga infrastrukturstråk, ett flertal TEN-T stråk, med koppling mot hamnarna men även mot öppnandet av den kommande Fehmarn-bältförbindelsen.

En bärande struktur för förslag till RTI-planens utvecklingstankar är de sju identifierade regionala kärnorna i "Miljonstaden Skåne" vilkas inbördes relationer har analyserats i det föregående strukturbildsarbetet. Detta arbete har bland annat mynnat ut i en vägsystemstudie vilken omfattar samspelet utifrån såväl pendlingsvägar, stråk för godstrafik som stråk för regional balans. I planförslaget presenteras en utförlig nulägesbeskrivning vilket Trafikverket välkomnar. I förslaget så presenteras bland annat målet att utveckla Skåne till en sammanhållen funktionell region med större gemensam arbetsmarknad samt med tydlig ambition att fortsatt utveckla kollektivtrafiken och öka kollektivtrafikresandet. Skåne har haft en gynnsam utveckling av kollektivtrafiken med en stark och kontinuerligt hög tillväxt. Kapaciteten i framförallt huvudsystemen är många fall begränsad, därför följer Trafikverket med intresse de högkvalitativa bussupplägg på såväl regional som lokal nivå enligt de "superbusskoncept" som föreslås. Avseende sjöfartens behov av anslutningar till hamnarna i Skåne så presenteras dessa med utgångspunkt i föreslagen godsstrategi.

Trafikverket anser att de åtgärder som föreslås i förslag till RTI-plan har god förankring i strategiska dokument såsom den regionala utvecklingsstrategin, den regionala strukturbildsarbetet, OECD:s analys av Skånes utvecklingsförutsättningar, den gemensamma utvecklingsstrategin ÖRUS, trafikförsörjningsprogrammet, Tågstrategi 2037 och Godsstrategin för Skåne, vilken remissas samtidigt som RTI-planen, och svarar väl mot de regionala förutsättningarna och behoven. Region Skånes bristanalyser i förslag till RTI-plan visar på tydliga behov av fortsatt utveckling av infrastrukturen för att möta den utveckling som prognostiseras. Planförslaget visar också på vikten av en samsyn mellan åtgärderna i såväl den regionala som nationella transportplanen för att möta utmaningarna och behovet av tillgänglighet för att möjliggöra fortsatt regional utveckling. Region Skåne föreslår att detta fortsatta arbete ska kunna ske inom ramen för ett Skånepaket.

Prioritering av åtgärder

Trafikverkets bedömning är att planförslaget i stort är väl avvägt mellan större investeringar och potter för mindre åtgärder. Den ekonomiska sammanställningen på sid 110-111 är onödigt detaljerad för år 7-12 i planförslaget. Det är dock önskvärt att tydligare redovisa tidigare nedlagt, senare och medfinansiering i sammanställningen. Planens ekonomiska sammanställning överensstämmer inte helt med givna ramar.

I redovisningen av de större regionala objekten görs ingen tydlig åtskillnad på de objekt där beslutsunderlag i form av anläggningskostnadskalkyler och samhällsekonomiska effektbedömningar finns upprättade. De "objekt" som saknar detta underlag bör beskrivas som brister och att åtgärd, kostnad och effekter är osäkra.

Angående potten för "Trafiksäkerhet" så anser Trafikverket att 100 miljoner under 12 år är något lågt. Trafikverket föreslår att pottorna för Trafiksäkerhet och "Trafiklugnande åtgärder på genomfarter" vardera ges 125 mnkr istället (istället för 100/150).

Trafikverket anser att det är positivt att planen fokuserar på de regionalt viktigaste vägarna och pendlingen mellan Skånes regionala kärnor. Målstandarden för dessa vägar, mötesseparering med hastigheten 100 km/tim ger förutsättningar för en god och säker tillgänglighet med personbil och buss, i synnerhet som det i framtiden kan bli möjligt att framföra bussar i 100 km/tim, vilket ger en ökad nytta av dessa väginvesteringar. Det är emellertid viktigt att åtgärder för säker cykling alltid tas i beaktande vid genomförandet av mötesseparering.

Ett tydligt vägval görs för väg 13 och väg 19, båda med startpunkt i Ystad. Väg 13 pekas ut som prioriterad väg för gods och väg 19 för persontrafik. Trafikverket delar i stort detta synsätt men menar att ett tydligt utpekade av väg 13 för långa och tunga transporter på viss sikt kan leda till att det krävs trafiksäkerhetsåtgärder även på denna väg. Det bör också påpekas att det kan vara svårt att styra vägvalet för den tunga trafiken.

Förslaget anger för vilka objekt åtgärdsvalsstudier i planen ska genomföras samt omfattar medel för åtgärdsvalsstudier utom plan. Det är dock viktigt att det framgår att syftet med åtgärdsvalsstudier är att pröva om behov finns av steg 1, 2 och 3-åtgärder som ersättning för steg 3-eller 4-åtgärder alternativt i kombination med dessa.

Gällande Mobility management (MM) krävs förtydliganden som påverkar betydelsen och innehållet i planen. Planen bör till exempel utöver MM-åtgärder redovisa hur behov av övriga steg 1 och 2-åtgärder ska prioriteras och finansieras. MM-åtgärder i potten bör kunna vara aktuella för all statlig infrastruktur.



Då det finns många väg-/järnvägsprojekt som inte föregåtts av åtgärdsvalsstudier behövs även en mening som breddar pottens (Mobility management) ändamål. Exempelvis är Pågatåg Nordost ett projekt där Trafikverket nu gör MM-åtgärder som inte har funnits med i projektet från början. Texten på sida 130 bör därför kompletteras så att även MM-åtgärder i redan påbörjade/pågående projekt eller avseende befintlig infrastruktur kan rymmas i avsedd pott.

Samordning av åtgärder

Samordning med åtgärder i nationella planen

Samfinansiering med Nationell plan är utlagt jämnt över hela planperioden. I praktiken måste dessa medel koncentreras till de år då projekten genomförs, vilket innebär att andra åtgärder i planen kan behöva skjutas i tid. Årsfördelning av medel för samfinansierade åtgärder behöver läggas ut under samma tidsperioder som i remissversionen av nationell plan.

Anpassning för persontrafik på Lommabanan, mötesstationer på Skånebanan Kristianstad-Hässleholm och mötesstationer på Österlenbanan är inte namngivna objekt i Trafikverkets förslag till nationell plan. Den regionala planen uttrycker ändå en ambition att medverka i dessa projekt och det är bra. Mötesstationer på Österlenbanan förutsätter dock andra åtgärder för att kunna leda till ökad turtäthet.

Samordning över länsgränserna

De tre grannlänerna i norr har samtliga gjort stora satsningar på den s k Tvärleden, som nyligen fått ett enhetligt vägnummer, riksväg 15. Kvarstående större brister på detta stråk finns i huvudsak på sträckan genom Skåne. Vägen har mycket stor betydelse för näringslivet i gränsbygderna och det är av stor betydelse att kvarstående brister åtgärdas. Trafikverket anser att åtgärder för att höja standarden på väg 15 genom Skåne bör prioriteras högre i planförslaget. Det gäller i synnerhet delen Lönsboda mot Blekinge länsgräns där Trafikverket kontinuerligt får in klagomål på bristande vägstandard och hög belastning av tung trafik och där medel finns i Blekinges länsplan.

Trafikverkets mening är att hela stråket Kristianstad-Älmhult är intressant för att pröva ett regionalt BRT-koncept. Byte för resenärer till tåg i Osby gör bussen mindre attraktiv i detta stråk.

Cykelåtgärder och åtgärder för funktionshindrade

Trafikverket anser att det är positivt att Skåne har tagit fram en cykelplan i samband med den regionala planen. Det pekar på en aktiv planering av utbyggnaden av cykelinfrastruktur.

Skåne satsar 400 mkr på cykelvägar längs med statliga vägar vilket är en påtaglig höjning jämfört med föregående plan. Med hänsyn till att Skåne är ett relativt tätbefolkat län med stora behov och att en del av målet i den förra planen inte kunnat förverkligas fullt ut på grund av kostnadsfördyringar skulle en högre nivå vara önskvärd. Det är inte tydligt hur mycket som satsas på cykelvägar längs med kommunala gator via statlig medfinansiering av den pott på 300 mnkr som är avsatt för trafiksäkerhet och miljö (jämfört med 235 mnkr i den förra planen).

Det finns många stora vägprojekt där man inte tillräckligt mycket har tagit hänsyn till cykelperspektivet. Det bör tydligare framgå i den regionala planen att, i varje vägobjekt måste cykelperspektivet beaktas och redovisas. Det betyder ofta att utredningsområdet måste utökas. Detta gäller särskilt för vägar där det är, eller blir, olämpligt att cykla på eller korsa som oskyddad trafikant. Kostnaderna blir mycket högre om man först efteråt konstaterar att det hade behövts en parallell cykelmöjlighet eller planskildhet.

En av de viktigaste förutsättningar att öka cyklandet och att minska antal svårt skadade eller dödade cyklister är en trafiksäker miljö. Detta betyder att man i hastighetsöversynen måste ta hänsyn till cyklister som trafikantgrupp. En bättre trafiksäkerhet för bilister betyder inte alltid en bättre säkerhet för cyklister. Hastigheten är den avgörande faktorn för både trafiksäkerheten för cyklister och för benägenheten att cykla. Att begränsa barriärverkan av vägnätet och att se till att hastigheter på det mindre viktiga vägnätet begränsas och säkras bör vara ett viktigt mål i trafiksäkerhetsarbetet.

Även om cykelvägutbyggnaden är den viktigaste förutsättningen för ökat (och trafiksäkert) cyklande, krävs det mer för att få människor att cykla. En annan mycket viktig förutsättning är en bra kvalitet och kvantitet av

cykelparkeringar vid viktiga målpunkter. Eftersom ansvaret för regional kollektivtrafik ligger hos länen önskar Trafikverket en aktiv planering och en tydligare målformulering.

Medfinansiering

I Skåne pågår ett antal diskussioner om såväl kommunal som regional medfinansiering samt samfinansiering i den statliga infrastrukturen. I förslag till RTI-plan så har 500 mkr avsatts i detta ändamål för vissa strategiska satsningar på järnvägsnätet. Detta för att möjliggöra förbättrade regionala pendlingsmöjligheter och ökad tillgänglighet.

Miljökonsekvenser

Trafikverket menar att dokumentet anger en rejäl ansats att göra en ordentlig analys av den regionala planens konsekvenser för olika miljöaspekter. Det är dock oklart i vilken omfattning som miljöbedömningsprocessen varit integrerad i och kunnat påverka planeringsprocessen. Vidare saknas vissa delar som enligt Miljöbalken ska ingå i en miljöbedömning av planer och program.

Trafikverket anser att en fokusering och analys utifrån de miljö kvalitetsmål som regering och riksdag pekat ut i den senaste transportpolitiska målpropositionen, prop 2008/09:93 (Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Bara naturlig försurning och Ingen övergödning, God bebyggd miljö och Ett rikt växt- och djurliv), skulle kunna leda till bättre avgränsning och bedömning av konsekvenser av planförslaget. Inriktningen på klimatfrågan och trafikering innebär att man ordentligt belyser dessa viktiga frågeställningar, men man missar eller behandlar alltför ytligt andra aspekter t ex påverkan på landskapsvärden. Utvecklingen av transportsystemet är av avgörande betydelse för möjligheterna att i Skåne bevara och förvalta biologisk mångfald. Trafikverket inser också att tiden att genomföra planöversynen varit mycket kort vilket lett till ett begränsat utrymme att fördjupa resonemangen. Till detta ska också läggas att inriktningen i planen har tydlig tyngdpunkt mot ett hållbart resande och att planens möjlighet till förändringen i den befintliga infrastrukturen måste ses över lång tid. Trafikverket bedömer att satsningarna i planen, tillsammans med andra satsningar inom bl.a. trafikeringsupplägg för kollektivtrafiken, innebär att planen har en tydlig hållbarhetsprofil.

Trafikverket


Lennart Andersson

Regionchef

Trafikverket Region Syd



2013-09-27

Dnr 341-17617-13

Kontaktperson
Samhällsbyggnadsavdelningen
Enheten för samhällsplanering
Camilla Burén
040/044-25 20 59
camilla.buren@lansstyrelsen.se

Region Skåne
291 89 Kristianstad



Yttrande över förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025

RTI 2014-2025, Diarienummer 1202805

Länsstyrelsen i Skåne län har från Region Skåne erhållit rubricerat remissmaterial att lämna synpunkter på senast den 1 oktober 2013.

Bakgrund

Region Skåne har av regeringen fått i uppdrag att upprätta en ny regional transportinfrastrukturplan, RTI-plan, för åren 2014-2025. Planen avser investeringsåtgärder i huvudsak på det statliga vägnätet i Skåne. Arbetet är reglerat i direktiv från regeringen. Dessa direktiv bygger i sin tur på regeringens proposition ”Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem” (2012/13:25). Utgångspunkt för regeringens proposition och direktiv har till stor del varit Kapacitetsutredningen som genomfördes av Trafikverket under 2011-2012.

Länsstyrelsens synpunkter

Kapacitetsutredningen som slutfördes av Trafikverket under 2012 utgör en gedigen analys av det svenska infrastrukturens system och utredningsarbetet identifierade systemets mest kritiska brister. Kapacitetsutredningen pekade också på diskrepansen mellan uppställda klimat- och miljömål och den utveckling vi ser framför oss rörande exempelvis klimatutsläpp om ingen förändring av hur vi hanterar brister i infrastrukturens system sker. Det är därför positivt att RTI-planen indirekt baseras på Kapacitetsutredningen och det gedigna kunskapsmaterial som utredningen utgör. I propositionen ”Planeringssystem för transportinfrastruktur” (2011/12:118) slås förändringarna i ny väglag samt ny lag om byggande av järnväg fast. I propositionen

Mail: MP/LB / 2013-10-02/13



utgör så kallade "förberedande studier" en central del. Dessa typer av studier, som tidigare genomfördes inom ramen för förstudien, har lyfts ut ur den lagreglerade processen och görs numera innan formell planläggning påbörjas. Syftet med de förberedande studierna är att identifiera lämpliga åtgärder i ett tidigt skede och att investeringar ska göras i väl avvägda och resurseffektiva åtgärder. Efter beslut om vilka åtgärder som ska genomföras påbörjas planläggning enligt väglagen eller lagen om byggande av järnväg. Denna planläggning är i den nya lagstiftning som trädde i kraft 1 januari 2013 på ett mycket tydligare sätt än tidigare en planläggning för genomförande.

Vid genomförandet av den regionala transportinfrastrukturplanen är det angeläget att intentionerna i regeringens proposition "Planeringssystem för transportinfrastruktur" (2011/12:118) får genomslag. Det är därför av stor vikt att de investeringar som görs analyserats i förberedande studier eller motsvarande innan genomförande så att de lämpligaste åtgärderna väljs utifrån ett helhetsperspektiv. Den förberedande studien innebär att alternativa lösningar för att åtgärda en brist analyserats enligt fyrsstegsprincipen. På detta sätt kan åtgärder som avhjälp de identifierade bristerna på det mest resurseffektiva sättet prioriteras. Då vissa investeringar som föreslås i RTI-planen inte analyserats enligt fyrstegsprincipen eller motsvarande är det viktigt att det finns en beredskap hos Region Skåne att en annan åtgärd än den som listats i RTI-planen kan konstateras vara lämpligare. Om detta sker behöver den lämpligare åtgärden prioriteras i stället och de eventuella ekonomiska medel som därmed frigörs omfördelas till andra investeringar i RTI-planen.

Det är också viktigt att satsningarna i RTI-planen verkar för att uppfylla nationella och regionala klimat- och miljömål och inte motverkar dem. Vid prioritering av åtgärder behöver hänsyn tas till att omvärldsfaktorer kan förändras över tid, exempelvis nya nationella mål eller förändrade förutsättningar, och det är angeläget att infrastrukturplaneringen baseras på en så realistisk bild av nuläge och framtid som möjligt. RTI-planen behöver också ta sin utgångspunkt i den målbild som uppsatta klimat- och miljömål skapar och utifrån denna målbild identifiera vilka investeringar som verkar för att uppfylla målbilden.

Då flera skånska städer har problem med trängsel, buller, dålig luftkvalitet och i vissa fall överskridande av miljökvalitetsnormer arbetar kommunerna mycket aktivt med att begränsa biltrafiken i städerna. Det är därför angeläget att investeringarna i RTI-planen inte motverkar kommunernas ambitiösa arbete med att komma tillrätta med sina miljöproblem. Särskilt viktigt är detta för Malmö och Helsingborg där miljökvalitetsnormerna för luft överskrids och där kommunerna därför omfattas av strikta åtgärdsprogram för luftkvalitet. Om åtgärder i RTI-planen leder till att miljöarbetet i kommunerna motverkas minskar kommunernas förutsättningar för att lyckas komma tillrätta med sina lokala problem drastiskt vilket är bekymmersamt.

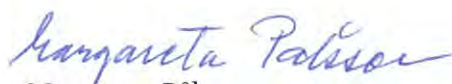


2013-09-27

Dnr 341-17617-13

RTI-planen innehåller en miljökonsekvensbeskrivning, MKB, som beskriver planens miljöpåverkan. MKBn innehåller även en bra inledande beskrivning av förutsättningarna för resor och transporter i Skåne och deras påverkan på klimat, miljö och hälsa. MKBn redogör också på ett förtjänstfullt sätt svårigheterna med att nå uppsatta klimat- och miljömål samt redovisar möjliga åtgärder för att bryta den hittills rådande utvecklingen och istället styra denna mot målen. Att miljökonsekvensbeskriva en RTI-plan kan innebära svårigheter på grund av planens översiktliga karaktär. Det är först under arbetet med en specifik väg- eller järnvägsplan som det enskilda projektet kan bedömas mer noggrant. Länsstyrelsen kan dock konstatera att MKBn och dess kunskapsunderlag inte verkar ha legat till grund för utarbetandet av RTI-planen. Länsstyrelsen anser också att RTI-planens MKB är alltför översiktligt hållen och inte beskriver planens miljökonsekvenser på ett tillräckligt tydligt sätt. MKBn fungerar därför inte som ett beslutsunderlag på ett tillfredställande sätt. Exempelvis saknas en kvantifiering av RTI-planens påverkan på flera miljöaspekter liksom en motivering till de bedömningar som gjorts. I MKBn konstateras att till exempel luftkvalitet, landskapsbild, biologisk mångfald enbart påverkas i liten grad av RTI-planen men då det inte går att följa resonemangen som leder fram till denna bedömning går det inte att avgöra om den är rimlig eller inte. Länsstyrelsens anser att det istället finns risk för att ovan nämnda faktorer påverkas negativt med tanke på att RTI-planen till stor del innehåller investeringar i vägnätet och MKBn har inte kunnat redogöra för att det inte skulle förhålla sig så.

Detta yttrande har beslutats av landshövding Margareta Pålsson. I handläggningen har även deltagit länsarkitekt Elisabet Weber, samhällsbyggnadsdirektör Petar Cavala, miljödirektör Annelie Johansson samt infrastrukturstrateg Camilla Burén, föredragande.


Margareta Pålsson


Camilla Burén



Remissyttrande - Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014- 2025

Ärendet

Region Skåne har till Regionförbundet södra Småland översänt förslag till Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025. Remisstiden pågår till och med 2013-10-01.

Bakgrund

Region Skåne har tillsammans med övriga länsplaneupprättare fått i uppdrag av regeringen att formulera långsiktiga planer för investeringar i regional transportinfrastruktur för åren 2014-2025. Uppdraget skall redovisas till regeringen senast den 16 december 2013 och förslaget till regional transportplan har nu sänts på remiss. Mot denna bakgrund ombedes nu Regionförbundet södra Småland tillsammans med övriga remissinstanser att inkomma med sina yttranden senast den 1 oktober 2013 till Region Skåne.

Regionförbundets synpunkter

Regionförbundet södra Småland ser positivt på Regional transportinfrastrukturplan för Skåne och kan se att planen har stor relevans för en framtida förbättring av viktiga gemensamma stråk i Sydsverige både gällande järnväg och vägnät. Vi vill särskilt framhäva väg 23 som är en viktig del av vägnätet för Sydsverige både rörande godstransporter och personbilstrafik. Regionförbundet har också med intresse tagit del av Region Skånes cykelstrategi vilken kan anses vara väl genomarbetad och visar på vikten av att satsa på cykel som transportmedel för att uppnå en hållbar utveckling.

2013-08-27

Vidare anser Regionförbundet södra Småland det vara av intresse med en fortsatt fördjupad samverkan kring infrastruktur- och kommunikationsfrågor och finner superbusskonceptet Åhus-Älmhult samt Helsingborg-Markaryd intressant att följa.

Växjö den 25 september 2013

REGIONFÖRBUNDET SÖDRA SMÅLAND



Roland Gustbée

ordförande regionstyrelsen



Peter Hogla

regiondirektör

§ 216 Regional transportinfrastrukturplan för Region Skåne 2014-2025 - remissyttrande

Dnr 13/0227

Bakgrund

Region Skåne har till Regionförbundet södra Småland översänt förslag till Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025. Remisstiden pågår till och med 2013-10-01.

Beslutsunderlag

- Arbetsutskottets protokoll § 203/13
- Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025
- Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025 - yttrande

Beslut

Regionstyrelsen beslutar

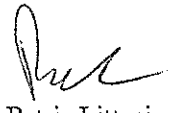
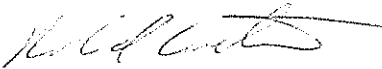
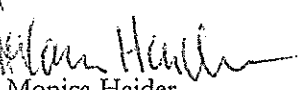
Att avge yttrande över Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025, i enlighet med upprättad handling.

Beslutsexpediering

Region Skåne

Justerandes sign.

Utdragsbestyrkande

Tid	Onsdag den 25 september kl.10.00 – 11.35
Plats	Glasriktet, Videum Science Park, Växjö
Beslutande Ledamöter	Roland Gustbée (M), ordförande Carina Bengtsson (C), förste vice ordf. Monica Haider (S), andre vice ordf. Suzanne Frank (M) Arne Karlsson (M) Lena Karlsson (C) Bengt Germundsson (KD) Ann-Charlotte Wiesel (M) Monica Widnemark (S) Anna Fransson (S) Carin Högstedt (V) Peter Skoog Lindman (S) Charlotta Svanberg (S)
Tjänstgörande ersättare	Mikael Jeansson (S) ersättare för Robert Olesen (S) Bo Frank (M) ersättare för Gunnar Nordmark (FP)
Övriga närvarande Ersättare	Joakim Pohlman (S), Anders Mårtensson (V), Anne Karlsson (S)
Övriga förtroendevalda	Sven Sunesson (C), Elizabeth Peltola (C)
Tjänstemän	Peter Hogla, Ulrika Gustafsson, Ulf Petersson, Johanna Andersson, Diana Unander Nordle, Sara Nilsson
Justering Justerare	Monica Haider (S)
Underskrifter	 Patric Littorin
Sekreterare	
Ordförande	 Roland Gustbée
Justerande	 Monica Haider

Paragrafer 208 - 235



ANSLAG/BEVIS

Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag

Organ

Regionstyrelsen

Sammanträdesdatum

2013-09-25

Datum för anslags
uppsättande

2013-10-01

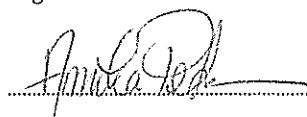
Datum för anslags
nedtagande

2013-10-25

Förvaringsplats för
protokollet

Regionförbundets kansli

Underskrift



Utdragsbestyrkande

Datum
2013-09-30Diarienummer
RS 130045region@skane.se

Dnr 1202805

Yttrande över Förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025

Region Halland har fått möjlighet att yttra sig över Region Skånes förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025. Region Halland har tagit fram ett förslag på Region infrastrukturplan för Halland 2014-2025 och viss avstämning har skett mellan regionerna under framtagandet.

I förslag till plan finns gemensamma beröringspunkter med Halland framförallt gällande två stråk:

- Västkuststråket med Västkustbanan och E6:an
- Stråket Halmstad/Laholm-Karlshamn med riksväg 15 och Markarydsbanan

Region Halland delar Skånes syn på att viktiga nationella satsningar i Skåne berör Västkustbanan. Det är av nationellt intresse samtidigt som det ger möjligheter till regional utveckling. Att bygga ut Västkustbanan till dubbelspår hela sträckningen och utöka spårkapacitetet i anslutningarna i norr och söder är mycket angeläget för att en fortsatt integrering av arbetsmarknadsregionerna. Det ger också utökad kapacitet för godstransporter på järnväg. I planförslaget avsätter Region Skåne medel för samfinansiering till Nationell plan för Västkustbanan Ängelholm-Maria och region Halland har avsatt medfinansieringsmedel för Varbergstunneln. Det är angeläget att den återstående enkelspårssträckan Maria-Helsingborg finns med i Nationell plan.

Dubbelspårsutbyggnaden genom Hallandsås innebär att Båstads kommun får en ny station i Hemmeslöv. Inre kustvägen Båstad är ett gemensamt vägobjekt för Halland och Skåne och ingår i Skånes planförslag planerat 2014-2015. Vägen är viktigt för att kunna nå den nya stationen vid planerad trafikstart 2015.

I planförslaget framgår att det kan vara aktuellt att under planperioden genomföra en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för väg 15 Tvärleden Osby-Lönsboda-Blekinge länsgräns,

vilket är positivt. Det är ett av de funktionella stråk som redovisas i Regional systemanalys för Halland och har stor betydelse för kontakten mellan Halland och sydostkusten. Region Halland välkomnar att ÅVS genomförs under planperioden, vilket kan ligga till grund för åtgärder.

Region Halland delar även Skånes syn på betydelsen av utbyggnad av regionala cykelvägar. Kattegattleden är ett gemensamt projekt där Region Halland och Region Skåne arbetar tillsammans med kommunerna i stråket och Trafikverket för att leden är färdigställd till våren 2015.

Region Halland



Jeanette Larsson
Avdelningschef Infrastruktur



Björn Johansson
Avdelningschef Kollektivtrafik
Regional kollektivtrafikmyndighet



Karlskrona 2013-09-20
Dnr 501-188-2013

Region Skåne
291 89 Kristianstad
region@skane.se

Remissyttrande över förslag till Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025

RTI 2014-2025, Dnr 1202805

Bakgrund

Region Skåne har på uppdrag av Regeringen upprättat ett förslag till transportinfrastrukturplan för åren 2014 - 2025. Planens syfte är att tydliggöra den långsiktiga investeringsplaneringen i huvudsak på det statliga vägnätet i Skåne. Region Blekinge har getts möjlighet att inkomma med synpunkter på förslaget senast den 1 oktober 2013.

Synpunkter

Vad gäller Region Skånes förslag till regional infrastrukturplan anser region Blekinge planen vara väl utarbetad och på ett tydligt sätt klargör vilka behov Skåne står inför och vilka satsningar man ämnar genomföra under planperioden.

Regionens satsning på att rusta upp järnvägssystemet genom samfinansiering i den nationella planen är en prioritering som också vi bedömer är av central betydelse för Skånes utveckling, men också av betydelse för hela södra Sverige. Bättre förbindelser skapar förtätning och ökade möjligheter för kontakter mellan olika delar av näringslivet, arbetsgivare-arbetstagare, utbildningsinstanser etc.

Region Skåne planerar att samfinansiera åtgärder på Skånebanan mellan Hässleholm och Kristianstad, med mötesspår och spårjusteringar. I Kapacitetsutredningen är sträckan utpekad som en av de mest allvarliga bristerna i landets järnvägssystem. Överenskommelser har tecknats med Trafikverket som avser ett antal projekt, däribland denna sträcka.

Region Blekinge ser det som synnerligen angeläget att förbättra tillgängligheten på denna hårt belastade del av banan. Dels ligger det i linje med våra gemensamma ambitioner att minska restider och öka möjligheter att resa, inte minst för arbets- och studiependling, dels för att klara ökade godstransporter mellan Södra stambanan och hamnen i Karlshamn. Hamnen bygger ut med stöd av EU medel för ökad intermodalitet och i väntan på en utbyggd Sydostlänk så går alla transporter via Hässleholm och Skånebanan.

kopier: 4/2013-09-24/12

Kollektivtrafiken har fått stort utrymme i Skånes framtida infrastruktuursatsningar, där både spårtrafik och busstrafik är specificerade. Man lägger också in en trafikttyp mellan buss och tåg som man kallar superbuss, i viktiga relationer där tågtrafik inte är aktuellt. Superbuss innebär satsningar i såväl fordon som infrastruktur och är intressant då funktionen liknar pendeltåg, men där kostnaden är lägre. Lösningen behöver inga spår men så långt möjligt åtgärder som prioriterar bussen framför biltrafik.

I Trafikförsörjningsprogrammets inriktning för 2013-2015 finns Pågatågstrafik Kristianstad - Blekinge med. Detta är möjligt utan stora investeringar på järnvägen i Blekinge för trafik till Karlshamn. I Tågstrategi 2037 och förslag till trafik 2030 finns Pågatåg mellan Kristianstad och Karlskrona med i planerna. Detta kräver ytterligare infrastruktuursatsningar mellan Hässleholm och Kristianstad och på Blekinge kustbana. Region Blekinge delar dessa ambitioner i den strategiska inriktningen för kollektivtrafiken. Vår relation till främst östra Skåne är viktig, inte minst ur arbets- och studiependlingssynpunkt, men även för näringslivet m.fl. för anknytningar till Öresundsregionen. Vi har därför i överenskommelse med Trafikverket ställt oss beredda att samfinansiera nödvändiga åtgärder på Blekinge kustbana, i förslag till plan 2020-22.

Även satsningen i Tågstrategi 2037 på relationen mellan Kristianstad och Halmstad via Markarydsbanan ser vi som positiv då det kan vara en möjlighet för Blekinge att erhålla en funktionell lösning på förbättrade kommunikationer till västkusten och Göteborg. Emellertid hittar vi inget i planen som säger något om det finns behov av investeringar eller att det planeras några sådana för att kunna driva en sådan tågtrafik.

Vi ser att region Skåne tagit fasta på prognoserna om den ökande handeln över Östersjön. I arbetet med att möta den ökade handeln finns Sydostlänken och Blekinges hamnar med i bilden. Region Blekinge välkomnar detta och vill gärna samverka kring denna utveckling som berör transportsystemen i våra län. Vad gäller utbyggnad av Sydostlänken ser vi att detta prioriteras av kommuner och näringsliv i nordöstra Skåne. Den skulle förstärka den lokala arbetsmarknadsregionen, öka transportmöjligheter för näringslivet framförallt i nordöstra Skåne samtidigt som sydostlänken skulle innebära en avlastning på Södra stambanan genom Skåne.

Riksväg 15 Osby - Lönsboda - Blekinge länsgräns tas upp som en åtgärdsvalsstudie (åvs). Tvärleden är nu utbyggd mellan Markaryd och Osby och vägen mellan Karlshamn och Halmstad har status av riksväg. Vägen har byggts om i Blekinge men det kvarstår ca 2,5 km fram till länsgränsen. Region Blekinge vill gärna samverka med Region Skåne om en åvs så att åtgärder på RV 15 kan samordnas på båda sidor länsgränsen.


Anna-Lena Cederström
Regiondirektör


Peter Hermansson
Titelgänglighet/infrastruktur



Kommunförbundet Skåne

Datum

2013-10-04

Beteckning

Dnr 13-1-10

Region Skåne
291 89 Kristianstad
RTI 2014-2025
Dnr 1202805

Yttrande över Region Skånes förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025

Kommunförbundet Skåne har beretts tillfälle att lämna synpunkter på Region Skånes förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025.

Inledningsvis bör påpekas att förbundet inte lämnar synpunkter på innehållet i planen, vad avser objekt eller prioriteringar. Detta lämnas till varje enskild kommun att yttra sig över.

Planen redovisar i det inledande kapitlet genomförande- och dialogprocessen vid framtagandet av förslaget till regional plan. Inspel och prioriteringar från kommuner beskrivs i kapitel 1.5 uppdelat på de fyra hörnen. Förbundet anser att beskrivningen av hur samråd, dialog och förankring med de skånska kommunerna har genomförts behöver tydliggöras. Här avses framförallt hur framförda synpunkter vid hearings och dialogmöten har beaktats och hur övervägande och ställningstagande från Region Skånes sida har återkopplats till kommunerna innan färdigställandet av planförslaget.

Kommunförbundet Skåne tycker att det är bra att Cykelvägsplan för Skåne utgör bilaga till den Regionala transportinfrastrukturplanen. Det betonar cykelns betydelse som ett utmärkt transportmedel ”för kortare resor och för resor tillsammans med kollektivtrafiken” som anges i planen. Möjligheten att kunna transportera med cykeln på den vidare resan med tåg finns i viss utsträckning, men saknas i stort sett helt när det gäller busstrafiken. Regionen borde titta på möjliga lösningar att ta med cykel på regionbussar för att skapa bättre förutsättningar att utnyttja cykeln i kombination med kollektivtrafiken.

KOMMUNFÖRBUNDET SKÅNE

Stefan Lundgren
Styrelseordförande

Monica Holmqvist
Förbundsdirektör

Förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025

Boverket har ett allmänt uppsiktsansvar över plan- och byggnadsväsendet och hushållningen med mark- och vattenområden i riket. Länsstyrelserna har tillsynsansvar på regional nivå och länsstyrelsen har ett direkt ansvar för att samordna och ta tillvara statens intressen.

Boverket avstår från att lämna synpunkter på förslaget.



Sofie Adolfsson Jörby
chef enheten Stad och land

Till
Region Skåne
region@skane.se

Tel +46 (0) 40 680 41 00
Fax +46 (0) 40 18 05 01
cmport@cmport.com
www.cmport.com

RTI 2014-2025, Dnr 1202805

2013.10.02

Copenhagen Malmö Port AB:s synpunkter gällande Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025

CMP (Copenhagen Malmö Port) delar den problembild som beskrivs i RTI-planen och ställer sig i huvudsak bakom angivna förslag. CMP vill emellertid se en tydligare skrivning om de kortväga godstransporterna i regionen, samt att de hamnanslutningar som nämns i planen tydligt innefattar de planerade satsningarna i Norra Hamnen.

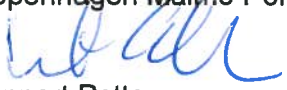
CMP delar Malmö stads uppfattning (se kommunstyrelsen i Malmö stads yttrande s.3) att betydelsen av de kortväga godstransporterna för omställningen till ett hållbart samhälle bör förtydligas tydligare i planen. Trafikverkets prognos är att utrikes godstransporter kommer att öka kraftigt, vilket följaktligen kommer att öka omsättningen för skånska hamnar med uppskattningsvis 70 till 90 procent. För att säkerställa ekonomiskt och miljömässigt effektiva transporter måste hänsyn tas till *hela* transportkedjan – från producent till slutkund. Hamnen i Malmö har i det sammanhanget en avgörande roll. Det är viktigt att godsflödena hit fungerar så effektivt som möjligt.

Hamnen i Malmö är av EU utsedd till en så kallad core-hamn och dessutom till riksintresse. Väl fungerande tillfarter till hamnen är avgörande för att hamnen ska kunna utveckla sin fulla potential och bli ett starkt logistiknav för import och export. I Norra Hamnen pågår ett omfattande utvecklingsarbete för att skapa ett attraktivt logistik- och industricentrum.

CMP hänvisar även i detta fall till Malmö stads yttrande (s. 4) om vikten av att satsningarna på hamnanslutningar i RTI-planen innefattar de planerade satsningarna i Norra Hamnen. Som CMP skrivit i tidigare remissyttranden menar vi att investering i en järnvägsbro mellan Norra och Mellersta Hamnen i Malmö för att ansluta Malmö godsbangård med hamnen bör prioriteras.

I övrigt hänvisar CMP (Copenhagen Malmö Port AB) till tidigare yttranden: Nationell plan för transportssystemet 2014-2025 (Dnr N2013/2942/TE) och Förslag till Godsstrategi för Skåne (Dnr 0902735).

Malmö 2013-10-01
Copenhagen Malmö Port


Lennart Pettersson
Vice VD


Bengt-Olof Jansson
Teknisk chef



Region Skåne

Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014 - 2025

LRF Skåne har fått ovanstående material på remiss och vill framföra följande synpunkter.

Inledningsvis är det viktigt att ovan rubricerade plan tar hänsyn till möjligheterna att driva verksamheter inom De Gröna Näringarna i hela Skåne. Det måste finnas goda transportmöjligheter för personer och gods i hela landskapet. För att sprida Öresundsregionens tillväxtpotential är det också viktigt med bra kommunikationer mellan sydvästra Skåne och Skånes övriga delar.

Vidare konstaterar vi att livsmedelssektorn, skog och energi är ett prioriterat område för tillväxt och näringslivsutveckling i Skåne. En grundläggande förutsättning för detta är en livskraftig primärproduktion i Skåne. Lantbruket och landsbygden är beroende av ett väl fungerande finmaskigt vägnät över hela landskapet, som är farbart året om. Det kräver insatser i form av medel till drift, underhåll och snöröjning av vägnätet. Även skogsindustrin är beroende av det finmaskiga vägnätet och här ställs det höga krav på vägarnas och broarnas bärighet.

Farthinder måste utformas på ett sådant sätt att de inte skapar problem för transporter av maskiner och traktortåg i jordbrukslandskapet. Höga vägbulor eller trånga passage, vid in- och utfarter till tätorter, minskar framkomligheten för lantbrukets maskiner. Snävt utformade cirkulationsplatser med vassa kantstenar, för att dämpa hastigheten av bilisters framfart, skapar stora problem för lantbrukets maskiner och godstransporter. Vägträcken skall placeras så att de inte försvårar framkomligheten för breda transporter.

När nya barriärer skapas, (järnvägar och motorvägar etc.) som förhindrar transporter av långsamtgående fordon, måste det finnas alternativa vägsträckningar och/eller över- eller undergångar som möjliggör ett fortsatt effektivt jord- och skogsbruk. Hänsyn måste tas till maskinernas storlek och att transportsträckorna inte blir allt för långa. Kompletterande vägnät måste anpassas till De Gröna Näringarnas krav för att näringen skall kunna växa och utvecklas.

HULTGREN, JAN, jan.hultgren@lrf.se

R:\60 Infrastrukturavdelningen\3 RTI-plan\Plan 2014-2025\Åtgärdsplanering\Remissvar 2013-10\Övriga myndigheter\RTI yttrande LRF.docx

2013-09-25

Diken och vägkanter skall klippas innan grobara frön sprids till odlingsmark. Den kollektiva trafiken är en viktig del för de som bor på landet. En ökad satsning på snabba moderna direktbussar, med bekvämlig komfort, lyfter bort en del personbilstrafik från vägnätet. Resursmässigt nyttjar man befintlig infrastruktur med stora besparingar för samhället.

Bra transportkommunikationer på landsbygden ger möjlighet för utveckling av näringsverksamhet och ökat boende på mindre orter i Skåne. Underhållet av småvägarna är för närvarande under all kritik och måste förbättras.

Ett ökat anslag till enskilda vägar är en viktig fråga för företagare på landsbygden.

Vägnätet består av:

- 98 500 km statliga vägar och 41 600 km kommunala gator och vägar
- 74 500 km enskilda vägar med statsbidrag

Ovan siffror gäller landet för som helhet men torde till stor del överensstämma med situationen i Skåne (ca 40% av vägnätet är enskilda vägar).

De stora satsningarna sker på det statliga och regionala järn- och vägnätet, medan satsningarna på det enskilda vägnätet hamnar på ca 2 miljoner per år. Av de totalt ca 4, 4 miljarder som satsas på infrastruktursatsningar under perioden avsätts ca 20 miljoner till investeringar på de enskilda vägarna med statsbidrag.

LRF Skåne vill se en ökad investeringssatsning på det enskilda vägnätet för att verksamhet inom De Gröna Näringarna skall kunna utvecklas.

Vid större utbyggnader och kapacitetsförstärkningar är det viktigt att stor hänsyn tas till naturresursen åker- och skogsmark. Delar av Skåne räknas till Sveriges bördigaste jordbruksområden. Det är därför viktigt att man i första hand väljer att utföra nybyggnationer i redan befintliga stråk, för att minimera ianspråktagandet av natur- och jordbruksmark.

Med vänlig hälsning

Jan Hultgren
Verksamhetsutvecklare
LRF Skåne



Region Skåne

Cykelvägsplan för Skåne, bilaga till Regional Transportinfrastrukturplan för Skåne 2014 - 2015

LRF Skåne har fått ovanstående material på remiss och vill framföra följande synpunkter.

Inledningsvis är det viktigt att ovan rubricerade plan tar hänsyn till möjligheterna att driva verksamheter inom De Gröna Näringarna i hela Skåne.

Vidare konstaterar vi att livsmedelssektorn är ett prioriterat område för tillväxt och näringslivsutveckling i Skåne. En grundläggande förutsättning för detta är en livskraftig primärproduktion i Skåne.

Vi ser positivt på att man ger fler människor möjlighet att med cykel ta del av landskapets utbud och sevärdheter.

Vid planering av cykelvägar skall stor hänsyn tas så gods- och lantbrukets transporter inte försvåras. Exempel är sträckan Broby – Glimåkra, där vajerräcke mot cykelväg sitter på sådant sätt att breda transporter t ex förflyttning av grävmaskiner, såmaskiner och rundbalspressar försvåras. Detta gäller inte bara ovan nämnda sträcka utan även på fler vägsträckningar i Skåne.

Vid anläggning av cykelvägar skall naturliga barriärer användas. Lämplig anläggning är längs befintligt vägnät.

Med vänlig hälsning

Jan Hultgren
Verksamhetsutvecklare
LRF Skåne

HULTGREN, JAN, jan.hultgren@lrf.se



Naturskyddsföreningen
Skåne

Tomas Björnsson

Remissvar

Transportinfrastrukturplan för Skåne

RTI 2014-2025, Dnr 1202805

Vårt datum 2013-09-26

Region Skåne

291 89 Kristianstad

Förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025. Remissversion 2013-05-23

Naturskyddsföreningen i Skåne har tagit del av den regionala transportinfrastrukturplan för Skåne (RTI-plan) som finns på förslag i en remissversion. Vi uppskattar speciellt det mål som heter "Utveckla ett hållbart resande" (sidan 11). Däremot bekymrar det oss att ambitionen att lägga stora investeringar i väginfrastruktur står i stark konflikt med detta mål.

Det blir alltmer tydligt att bilåkandet i västvärlden och även Sverige inte längre ökar utan tvärtom kan förväntas minska. Statistik från Trafikverket, Trafikanalys och SCB visar alla på att trafikarbetet med personbil planat ut på det statliga vägnätet, och minskat i våra större städer.

Det är en rimlig gissning att den billiga oljans tid är förbi och att det sannolikt leder till väsentligt ökade drivmedelspriser inom planperioden. Dessutom är det rimligt att anta att klimatförändringarna och de framtida hotbilderna kommer att leda till överenskommelser för att minska utsläppen av koldioxid. De utredningar som finns om hur detta ska kunna ske, pekar på att det inte räcker med effektivare fordon utan att trafikarbetet måste minska väsentligt. Tillväxtprognoserna på sidan 35 verkar i detta perspektiv ytterst orimliga.

Med denna bakgrund anser Naturskyddsföreningen inte att det ska satsas några större summor på väginfrastruktur under planperioden. Vi ser däremot gärna att det byggs betydligt fler cykelvägar och vi vill ha åtgärder som underlättar kollektivt resande.

Lund i september 2013

Marianne Steneroth Sillén, ordförande,
Naturskyddsföreningen i Skåne

Kontaktperson:
Tomas Björnsson, 046-138158
epost: cicero@rtb.se

– Naturskyddsföreningen i Skåne –

Besöksadress Nils Bjelkegatan 4 B • Postadress Box 1013 • 221 04 Lund

www.skane.naturskyddsforeningen.se/ • tfn 046-33 56 51 • kansli.skane@naturskyddsforeningen.se



Cykelvägsplan för Skåne

RTI 2014-2025, Dnr 1202805

Vårt datum 2013-09-26

Region Skåne

291 89 Kristianstad

Förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025.

Bilaga 2, Cykelvägsplan för Skåne, 2013-05-23

Naturskyddsföreningen i Skåne uppskattar den stora inventering som Trafikverket och Region Skåne gjort av behovet av cykelvägar i länet. Vi är också nöjda med att ett antal av förslagen från vår egen cykelvägsplan har kommit med i listan över konkreta objekt fram till 2025-2030.

Däremot vill Naturskyddsföreningen att utbyggnaden ska gå snabbare. I huvuddokumentet, "Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014 – 2025" görs en uppskattning av kostnaden för samtliga behov av cykelvägar i länet (sidan 96) till 1800 mkr. Naturskyddsföreningen anser att samtliga projekt i planen är angelägna och att de på goda grunder bör genomföras under planperioden. De flesta objekten rör cykelvägar för pendling eller cykling till skolor. Några få handlar om att binda samman cykelvägar till ett regionalt cykelvägnät.

Med en kommunal samfinansiering till hälften vill vi föreslå att minst 900 mkr avsätts i den regionala planen till cykelvägar under perioden för att täcka samtliga behov enligt ovan.

Ur vår egen cykelvägsplan, som lämnades som skrivelse hösten 2012, har många projekt kommit med i det nuvarande förslaget till plan. Speciellt gäller detta kommunöverskridande cykelvägar där arbetspendling är möjlig. Naturskyddsföreningen har dock ett antal förslag som vi fortfarande tycker är angelägna, men som inte är intagna i planen. De redovisas i en tabell nedan. Flertalet av dessa projekt är viktiga för lokal pendling.

Med hopp om ett fortsatt gott samarbete

Lund i september 2013

Marianne Steneroth Sillén, ordförande,
Naturskyddsföreningen i Skåne

Kontaktperson
Tomas Björnsson, 046-138158
epost: cicero@rtb.se

Cykelvägsplan för Skåne

RTI 2014-2025, Dnr 1202805

Vårt datum 2013-09-26

Kompletterande förslag till prioriterade objekt i cykelvägsplanen:

Kommun	Objekt
Bjuv	Bjuv – Hyllinge Bjuv – (Gunnarstorp) – Åstorp Hyllinge - Åstorp
Bromölla	Edenryd – Nymölla
Burlöv	Arlöv – St Bernstorp
Båstad	Båstad – Norrvikens trädgårdar Båstads nya station - Skottorp
Eslöv	Eslöv – Remmarlöv
Helsingborg	Hyllinge – Väla (östra delen i en första etapp)
Hässleholm	Hovdala – Brönnestad (del i regional turistled)
Höganäs	Upprustning av banvall Höganäs – Mjöhult
Hörby	Hörby – söderut längs väg 13 (en första etapp) Hörby – Lyby
Höör	Höör – Munkarp Planskild korsning vid Gudmuntorp
Kristianstad	Några kortare GC kring Vånga Åhus – N Åsum Åhus – Ripa Upprustning banvall Degeberga – Maglehem
Kävlinge	Furulund – Stävie Södervidinge – Norrvidinge
Landskrona	Landskrona – Vadensjö
Lund	Hardeberga stationsby – Rögle dammar Planskild passage väg 11 norr Veberöd
Osby	Osby – Visseltofta Killeberg – Loshult
Simrishamn	Järrestad – Ö Tommarp (genare cykelväg längs väg 11)
Sjöbo	Sjöbo – Brandstad (del i regionalt cykelnät) södra infarten till Vollsjö
Skurup	Skurup – Rydsgård
Staffanstorp	Upprustning av banvallen Staffanstorp – Klågerup (pendling och regionalt nät)

Cykelvägsplan för Skåne

RTI 2014-2025, Dnr 1202805

Vårt datum 2013-09-26

Svalöv	Torrlösa – Östraby Teckomatorp – Norrvidinge Upprustning banvall Röstånga – Skäralid (turistled)
Tomelilla	Sälshög – Everöd
Trelleborg	Trelleborg – Gislöv – Simlinge Kort GC längs väg 108 genom Haglösa
Ystad	Ystad – Köpingebro Ystad – St Herrestad
Åstorp	Åstorp – Hyllinge (se även Bjuv) Åstorp – (Gunnarstorp) – Bjuv (se även Bjuv)
Östra Göinge	Knislinge – Hjärsås

Region Skåne
291 89 Kristianstad
region@skane.se
RTI 2014-2025, Dnr 1202805

Handläggare, tfn
Olof Kjellström 08-410 32 66
E-post
olof.kjellstrom@jernhusen.se

Datum
2013-10-01
Ert datum
2013-08-26

Vår beteckning
J2013-0062
Er beteckning
Dnr 1202805

Jernhusen har tagit emot Region Skånes "Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025" och vill med detta ge bolagets remissyttrande.

Om Jernhusen

Jernhusen utvecklar, äger och förvaltar ett fastighetsbestånd av stationer, stationsområden, underhållsdepåer och godsterminaler längs den svenska järnvägen. Jernhusen vill bidra till att skapa en hållbar utveckling genom att underlätta för fler att välja att resa kollektivt och välja järnvägen för sina godstransporter. Idag passerar omkring 600 000 resenärer dagligen bolagets stationer. Jernhusen arbetar för att dagens resenärer ska uppleva stationen som nära, trygg och effektiv.

Genom att utveckla stationen och området runtomkring så kan den ta emot framtidens ökade antal resenärer. För att möta transportköparnas krav på ökad flexibilitet och nya distributionslösningar utvecklar Jernhusen kombiterminaler med nya lager och logistiklösningar bland annat för citydistribution. Underhållet av fordon är centralt för att tågen ska vara hela och rena och gå i tid. Jernhusen moderniserar sina befintliga depåer och skapar ny kapacitet för bland annat avisning, tvättning och städning av tåg.

Om transportinfrastrukturplanen

Jernhusen välkomnar de satsningar som Region Skåne vill genomföra inom kollektivtrafikområdet, och speciellt inom den spårbundna delen. Det är också glädjande att regionen vill slå vakt om sin position som ledande inom gröna transporter. Med sitt läge är regionen dels en transitregion för trafik till och från övriga Sverige, samt gentemot kontinenten. Att kombinera detta med en väl fungerande och attraktiv kollektivtrafik är en stor utmaning.

Jernhusen vill i ljuset av detta framhålla fyrspårsutbyggnaden mellan Arlöv och Lund som central.

I Lund vill Jernhusen utveckla Lunds Centralstation och dess närområde till en effektiv och tillgänglig bytespunkt, vilket är i linje med det förslag som är ute på remiss. Att med spårvagn knyta ihop Lunds Centralstation med ESS är något Jernhusen stödjer. Detta då det knyter ihop färdmedel på ett sätt som gör det attraktivt för resenären att välja hållbara, kollektiva färdmedel. Dock anser Jernhusen att hela stadsmiljön kring Lunds Centralstation än mer ska beaktas i det fortsatta arbetet, detta för att få en attraktiv stadsmiljö för alla som besöker området, antingen i tjänsten eller på fritiden.

Trafikeringen som planeras på "Malmöringen" är viktig för stadsutvecklingen i Malmö och Jernhusen noterar att Region Skåne vill starta trafiken väsentligt tidigare, år 2013-2015 sidan 30, än vad Trafikverket anger i Nationella planen 2014-2025, år 2020-2025 sidan 138.

Vidare önskar Jernhusen att arbetet med dubbelspår på den resterande sträckan mellan Maria och Helsingborgs C initieras. Detta för att få full effekt av den dubbelspårsutbyggnad som under planperioden genomförs och färdigställs på sträckan Göteborg – Malmö.

Region Skåne visar också framförhållning inför det att den fasta förbindelsen över Fehrman Belt kommer att öppna, något som kommer att innebära ytterligare efterfrågan på kapacitet inom järnvägsnätet.

Jernhusen ser fram emot den kommande planperioden i Skåne och den utveckling som kommer att ske inom kollektiva transporter!



Olof Kjellström,
Strategisk Utveckling

Jernhusen AB

Från: naturvardsverket@naturvardsverket.se [naturvardsverket@naturvardsverket.se]

Skickat: den 27 september 2013 14:49

Till: Diarium Koncernkontoret

Ämne: NV-05531-13: RTI 2014-2025, Dnr 1202805

Naturvårdsverket avstår från att lämna synpunkter i rubricerat ärende.

Detta e-postmeddelande är skickat via Naturvårdsverkets dokument- och ärendehanteringssystem.
Om du svarar på meddelandet bör du inte ändra avsändaradress eller ämne.

Hälsningar

DANIEL DIXNER

NATURVÅRDSVERKET

BESÖK: Valhallavägen 195, Stockholm

POST: 106 48 Stockholm

TELEFON: 010-698 10 00

INTERNET: www.naturvardsverket.se

Tänk på miljön innan du skriver ut det här mejlet



Polisen

Polismyndigheten
i Skåne
Länsoperativa avdelningen
Trafikenheten
Erling Andersson
Poliskommissarie

Remissvar

1 (2)

Datum

2013-09-16

Diariennr (åberopas)

A120.373/13

Saknr

031

Er referens

Dnr1202805

Region Skåne

"RTI 2014-2025"

291 89 Kristianstad

Förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025

Polismyndigheten i Skåne har beretts möjlighet att inkomma med synpunkter avseende rubricerat förslag. Ärendet har delegerats till Länsoperativa avdelningen.

Polismyndigheten har i allt väsentligt inget att erinra mot förslaget.

Myndigheten vill, trots att det inte igår i uppdraget för Region Skåne, dock påpeka behovet av ytterligare körfält på europaväg 6 mellan Helsingborg och Malmö. Behovet är påtagligt på sträckan Löddeköpinge - Kronotorp. Med nuvarande ökning av trafiken på denna sträckning kommer det att bli stora problem med framkomlighet och trafiksäkerhet under tiden planen avser.

Avseende "Cykelvägsplan för Skåne" finns följande synpunkter:

- I de fall cykelbanor byggs i anslutning till befintliga vägar bör det eftersträvas att de är enkelriktade och placerade på ömse sidor om vägen. I de fall cykelbanor byggs separat eller där placering på ömse sidor vägen ej är möjligt bör olika färdriktningar skiljas åt med fysiska åtgärder. Kollisioner mellan cyklister och mellan cyklister och övriga trafikanter har de senaste åren ökat kraftigt. En orsak till detta kan vara den otydlighet som råder då cykelbanor är dubbelriktade och dessutom löper vid båda sidor om körbanan för övriga fordon. Vid nybyggandet av cykelvägar bör de inte kombineras med gångbanor. Detta är av särskild vikt på platser där det finns busshållplatser.
- Det råder en viss otydlighet avseende kollektivtrafikens bejakande av cyklande resenärer. Förutom cykelvägar till och annan kring infrastruktur vid stationerna bör även möjligheten att medföra cykel i kollektivtrafikens färdmedel beaktas.

- Eftersom s.k. elcyklar blir allt mer vanliga bör även möjlighet till laddning av sådana beaktas i anslutning till stationer för lokaltrafik mm.
- Förslaget att låta mopeder klass I färdas på cykelbanor bör noga övervägas. Tyvärr har allt för många mopeder av denna typ konstruktiv hastighet som vida överstiger de tillåtna 45 km/h vilket gör det ytterst olämpligt att blanda denna fordonstyp med fotgängare och cyklister.

POLISMYNDIGHETEN

Erling Andersson
Enhetschef

Tel: 010-56 1366, 070-267 19 56
erling.andersson@polisen.se



Riksförbundet Enskilda Vägar

2013-09-30

Till Region Skåne



Remissyttrande

Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025

Synpunkter från Riksförbundet Enskilda Vägar

Det finns 57.000 mil väg i Sverige. Av dessa utgörs bara cirka 14.000 mil av vägar under statligt eller kommunalt väghållningsansvar, resterande 43.000 mil är enskilda vägar.

Av det enskilda vägnätet utgörs cirka 15.000 mil av skogsbilvägar, resterande 28.000 mil utgörs av alltifrån kortare vägsträckor från allmän väg betjänande några få fastigheter på landsbygden till komplexa vägsystem i tätorter. Enskilda vägar som är mer än en kilometer långa och där det finns fast boende, eller är av betydelse för näringslivet eller det rörliga friluftslivet, är berättigade till bidrag i enlighet med regelverket i förordningen (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning. För närvarande utgår bidrag till sammanlagt cirka 7.700 mil väg. Därtill ges stöd till konstbyggnader (broar) och färjedrift. Cirka 20.000 mil enskilda vägar är alltså finansieringsmässigt helt beroende av uttaxering från vid vägen boende och verksamma, om kommunalt eller regionalt stöd inte erhålls.

Allmänt kan sägas att satsningar och utveckling av den infrastruktur som det enskilda vägnätet omfattar har positiva konsekvenser för funktionen av jord- och skogsbruket samt övrigt lokalt näringsliv, som är beroende av ett välfungerande finmaskigt vägnät. Därtill kommer naturligtvis att ett välfungerande enskilt vägnät också är av stor betydelse för alla dem som bor längs dessa vägar, för sina dagliga transportbehov till arbete, skola och fritidsaktiviteter. Under senare tid har även det enskilda vägnätets betydelse för det rörliga friluftslivet lyfts fram, inte minst för möjliggörande av regionala cykelstråk.

När det gäller transportinfrastrukturplanen för Region Skåne, så skall först framhållas att det finns ett enormt stort enskilt vägnät i regionen, bestående av både rena landsbyggsvägar och tätorter med enskilda vägar, främst i områden som under 1950- och 1960 talet blev byggnadsplanerade.

Upp: Samhällsplan. Kopier: Mats Rethman / 2013-09-17 / 17

Riksförbundet Enskilda Vägar

Riddargatan 35-37
114 57 STOCKHOLM

Tel. 08-20 27 50
Fax. 08-20 74 78

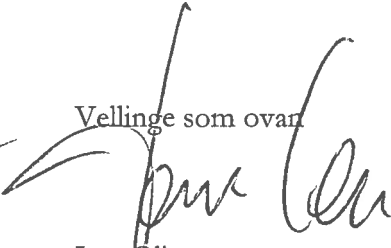
E-post: kansliet@revriks.se
Hemsida: www.revriks.se



Riksförbundet Enskilda Vägar

Enligt REV:s mening föreligger ett starkt behov av att under kommande år också tillse att **det enskilda vägnätet kan rustas för att uppnå samhällets mål vad gäller trafiksäkerhet och framkomlighet med cykel.**

Riksförbundet Enskilda vägar skulle i detta perspektiv gärna se att möjlighet ges för alla enskilda väghållare, både med och utan statligt bidrag till driften av vägen, att ansöka om bidrag likt kommunerna för åtgärder för trafiksäkerhet och förbättrad framkomlighet för oskyddade trafikanter. Många vägföreningar inom kommunerna, främst inom tätorterna, uppfyller idag inte kraven för statliga bidrag, men inte minst för dessa vägnät vore det angeläget med trafiksäkerhetshöjande åtgärder och förbättringar för framkomligheter med cykel.

	
Stockholm som ovan	Vellinge som ovan
Uno Jakobsson	Lars Ölin
Ordförande i REV	Regionansvarig region Syd i REV

Riksförbundet Enskilda Vägar är en partipolitisk obunden organisation som har till uppgift att bistå dem som arbetar med den enskilda väghållningen i Sverige, tillvarata de enskilda väghållarnas intressen samt representera dem gentemot politiker, myndigheter och organisationer. För närvarande har förbundet drygt 10.500 medlemmar, alla enskilda väghållare vars vägar utgör en viktig del av landets lokala infrastruktur och tillsammans betjänar mer än 550.000 fastigheter.

Region Skåne
291 89 Kristianstad
Sverige
RTI 2014-2025
Dnr 1202805

Kongens Vænge 2
3400 Hillerød

Telefon +45 38 66 50 00
Web www.regionh.dk

CVR/SE-nr: 30 11 36 83
Ref.: Birgit E. Petersen

Dato: 30. september 2013

Förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025

Region Hovedstaden har modtaget Region Skånes forslag til ny Regional transportinfrastrukturplan for 2014-2015 i høring med frist til 1. oktober 2013.

Regionsrådet har behandlet planen i sit møde den 24. september 2013. Regionsrådet vil i den forbindelse gerne understrege betydningen af at fortsætte det gode samarbejde om infrastruktur, som allerede er etableret via Øresundskomiteen og Interregprojektet om Den Skandinaviske 8 millioners By (COINCO).

Regionsrådet ønsker ligeledes at fremhæve, at det er vigtigt, at nye tiltag på såvel vej- som jernbanesiden ses i sammenhæng med infrastrukturen i den øvrige del af Øresundsregionen. Især korridorerne mod Göteborg/Oslo og mod Stockholm har en særlig interesse for Region Hovedstaden.

Med venlig hilsen


Joost Nielsen
Stabsdirektør



Handelskammaren

I sydsvenska företags intresse

Näringsdepartementet

103 33 Stockholm

Diarienummer N2013/2942/TE

n.nationellplan@regeringskansliet.se

n.registrator@regeringskansliet.se

Nationell plan för transportsystemet 2014-2025

Sydsvenska Industri- och Handelskammaren är en privat näringslivsorganisation som ägs av 2.800 medlemsföretag i Blekinge, Kalmar, Kronoberg, Skåne och södra Hallands län.

Kort om detta dokument

Handelskammaren har till Trafikverket utförligt redovisat synpunkter, analyser och ett förslag till inriktning för planperioden både avseende objekt och frågor kring processer.

Handelskammaren har processat frågan genom diskussioner inom vårt fullmäktige som består av över hundra företagsledare. Därutöver har vi beställt analyser, genomfört eget analysarbete och vägt samman detta till ett samlat inspel i processen.

Vi vill i denna inlägga lyfta fram aspekter som är av särskild vikt mot bakgrund av det förslag som Trafikverket lagt fram till regeringen.

Handelskammarens skrivelse till Trafikverket och analyserna kring godstrafik samt beräkningar på arbetskraftens produktivitet ingår som bilagor i denna skrivelse enligt följande

1. Handelskammarens skrivelse till *Trafikverket ang. nationell plan 2014-2025* (bilaga 1)
2. *Närhet ger jobb – Produktivitetseffekter på arbetsmarknaden av förbättrade kommunikationer* (2013) Professor Martin Andersson, CIRCLE, Lunds universitet/BTH (bilaga 2)
3. *Godsflöden genom Skåne och Danmark* (2011) Professor Börje Johansson, docent Johan Klaesson et al, INA (bilaga 3)

1. Sammanfattning

Trafikverkets förslag ligger i frågan om analysen nära vår bedömning avseende brister och potential. När det gäller bedömningen av behoven i Sydsverige följs emellertid analysen inte upp i matchande förslag. Vi vill sammanfattningsvis lyfta fram de viktigaste frågorna som regeringen behöver komplettera förslaget med.

1.1 Det behövs ett Skånepaket

Regeringen bör i dialog med Region Skåne ta fram ett paket för att skapa en strategisk och långsiktig plan för infrastruktur som gynnar tillväxten. Skälen för detta är

- För det första kan rätt satsningar markant förbättra arbetsmarknadens funktionalitet. Detta illustrerats bland annat av en ny rapport som analyserar och isolerar tillgänglighetens effekter på produktivitet. Rapporten baseras på ett datamaterial med samtliga sysselsatta på arbetsmarknaden (bilaga 2).
- För det andra kommer Skåne att möta en mycket kraftig tillväxt i transittrafik för gods. Det rör sig om fördubblade volymer, bl. a avseende hamntrafik (bilaga 3).

Tre stråk är särskilt viktiga ur detta perspektiv:

- Västkustkorridoren,
- Södra stambanan och
- Stråket längs E22.

Dessa stråk berör även angränsande län vilket bör beaktas i arbetet.

1.2. Planen bör innehålla särskilda anslag för utredning och analys

Sydsverige berörs i större omfattning av utvecklingen i omvärlden, bl. a i form av transittrafik. Utvecklingen på Själland, i Tyskland med Fehmarn-bält-förbindelsen samt på Östersjömarknaderna är här avgörande. Detta gör det viktigt och nödvändigt att öronmärka utredningsresurser på samma sätt som tidigare skett för Västra Götaland och Stockholm. I synnerhet måste svenska staten inleda omfattande analys- och förberedelsearbete av följande projekt

- En fast förbindelse mellan Helsingborg-Helsingör (HH-förbindelsen)
- Frågan om transittrafik och trängselavgifter
- Höghastighetsförbindelse längs västkusten
- Sydostlänken

1.3. Regeringen bör göra ett omtag avseende Sydost

Handelskammaren kommenterar nedan samtliga delar av Sydsverige länsvis var för sig. Vad gäller sydöstra Sverige är satsningarna i förslaget mycket begränsade. Detta är allvarligt mot bakgrund av att området, i synnerhet Kalmar län, har en tillgänglighet som hör till de sämsta inom EU. Det finns flera uppenbara projekt som har förutsättningar att utvecklas väsentligt

bättre i termer av integrerade arbetsmarknader och förbättrad situation för godstrafik. Regeringen bör tillsammans med regionerna särskilt titta på detta.

1.4. Långsiktighet kräver större roll för regionerna

Regionerna bör framöver ha en mycket större roll i beslut om hur resurser skall användas för att skapa långsiktighet och tillväxtfrämjande satsningar. På kort sikt bör regeringen jobba nära regionerna för att hantera de frågor som berörs ovan.

2. Utgångspunkt – målsättningarna är riktiga, men med uteblivna satsningar saknar förutsättningar att nå målen

Regeringens proposition och trafikverkets förslag har båda fokus på rätt saker i så motto att infrastrukturens viktigaste bidrag till välbefinnande är att den kan förbättra de lokala/regionala arbetsmarknadernas funktionalitet och godstrafikens flöden.

Handelskammaren vill framhålla dessa faktorer som styrande för den långsiktiga produktiviteten i svensk ekonomi. Numera finns mått som på aggregerad nivå kan ge en bild av hur väl Sverige och dess regioner håller sig i relation till andra på dessa områden. EU gör ett årligt index över de europeiska regionernas konkurrenskraft *Regional Competitiveness Index*, (RCI). Sverige kommer ut bra i RCI 2013 tack vare goda resultat avseende innovation. Men tillgängligheten (mätt som relativ tillgänglighet till befolkningscentra och kapacitet avseende motorväg, järnväg och flyg) ligger rejält under genomsnittet i EU. Smålands tillgänglighet hör enligt detta mått till den sämsta femtedelen och det behöver mötas med åtgärder.

Över tid har västra Skåne utvecklats till en gemensam lokal arbetsmarknad med över en miljon invånare. Utöver detta finns idag flera regionala arbetsmarknader som genom investeringar och tätare trafik kan integreras på liknande sätt. Det ger betydande fördelar för produktiveten. Handelskammaren har gett professor Martin Andersson (Circle, Lunds universitet) i uppdrag att räkna på detta genom att skatta lönekvationer av data från den befintliga arbetsstyrkan längs pendlarkorridorer i Skåne och Blekinge. Analysen använder internationellt beprövad metodik, men är veterligen den första i sitt slag på svenska data. Tillgängligheten har en elasticitet på 3% i detta material, vilket enkelt uttryckt innebär att om den geografiska arbetsmarknaden fördubblas så ökar lönesumman, eller om man vill BNP, i området med tre procentenheter. Detta sker alltså genom ökad produktivitet hos de som idag är sysselsatta. Analysen gör också nuvärdesberäkningar och fördelningsanalyser och dessa finns i bilaga 2.

Avseende godset har Handelskammaren beställt beräkningar och scenarier för samtliga godsflöden mellan Norden och EU som passerar Öresundregionen (bilaga 3). I korthet pekar dessa på kraftigt ökade godsvolymer i form av ren transit, alltså trafik som endast passerar regionen. Det segment som ökar mest är gods på väg. Segmentet bär varor som är svåra att överföra till spårbunden trafik.

Denna kraftiga transittrafik saknar motsvarighet på annat håll i Sverige och en betydande målkonflikt mellan fungerande resor inom lokala arbetsmarknader (pendling och fritidsresor) och de stora volymerna transitgods blir oundviklig. Detta gäller både väg och spårtrafik.

Detta är bakgrunden till vårt förslag att redan nu förbereda för avgifter på trafik i form av trängsel och/eller modeller där Öresundsbrons intäkter medverkar i regional finansiering. Sannolikt måste detta harmoniseras med sådana system på Själland.

3. Investeringsvolymerna och process – satsa på paketlösningar

De senaste tioåriga planerna har samtliga lanserats som rekordstora (oavsett regering). Men eftersom de realiserats år för år i löpande räkning har de i praktiken inte genomförts som de presenterats. Detta har skapat ett väl känt underskott både i offensiva investeringar och underhåll, vilket gör att även den nu lanserade planen i själva verket är underdimensionerad.

Det finns en annan viktig aspekt i form av att följdinvesteringar påverkas när privata investerare inte ser långsiktighet i satsningar, exempelvis när hela investeringstråk med kort varsel stryks. Det kan röra sig om anläggningar för distribution och produktion, men också arbetsplatser som är beroende av fungerande arbetspendling. Detta har konkret berört Skåne när nyinvesteringar i E22 för ett antal år sedan ströks ur planen.

Det viktigaste att notera är bedömningen av lönsamheten i insatser. Så länge denna är positiv så innebär insatserna inte kostnader utan inkomster för stat och samhälle. Även om statens formella budgetansvar främst styrs genom reglering av kortsiktiga utgifter och intäkter så är det viktigt att detta inte står i vägen för statens och samhällsekonomin mer långsiktiga ekonomiska målsättningar. Det är om detta som diskussionen om alternativ finansiering, trafikavgifter och ökat regionalt ansvar handlar eftersom de medger möjlighet att se till den totala ekonomin i satsningarna på längre sikt.

Regionerna har idag kompetens inom planering och arbete med trafikens infrastruktur. Regionerna har också god kännedom om hur lokala arbetsmarknader kan integreras för högre produktivitet i samhällsekonomin. Att regeringen valt att satsa statliga medel i kommunala trafiknät (SL i Stockholm) är ett uttryck för önskemål som framkommit genom lokal/regional kännedom om potential. Paketet i Västra Götaland är också ett exempel på hur region och stat kan samverka för en helhet. Denna typ av lösningar innebär också långsiktig trovärdighet för att satsningar faktiskt realiserar, vilket är viktigt för privata investerare.

Regeringen bör därför ingå en överenskommelse med region Skåne om en paketlösning. En sådan ger bättre förutsättningar för tydligare ansvar och ökad förutsägbarhet.

Det finns också demokratiska och kommunikativa vinster eftersom en sådan lösning tydliggör för medborgarna vad som är intentionerna med satsningarna de kommande åren.

4. Framtidssäkra förslaget genom analysarbete

Det är mycket angeläget att förslaget budgeterar anslag för att genomföra särskilda analyser av framtida behov. Detta har skett avseende både Västra Götaland och Stockholm och vår uppfattning är att det har bidragit till att nyttan i flera projekt i dessa regioner klarlagts och tydliggjorts för analytiker och beslutsfattare, vilket starkt påverkat var investeringar sedan faktiskt skett.

I Sydsveriges omvärld finns många och tunga projekt som kräver särskilda utredningsresurser

- HH-leden bör i närtid utredas mer konkret. Initiativet och finansieringen bör initialt vara svenskt, men med inbjudan till Danmark att medverka.
- Modeller för trängsel- och transitavgifter i Öresundsregionen inklusive finansiering från Öresundsbron bör utredas.
- Sydostlänken ser vi också som ett projekt i närtid där mer konkret planeringsunderlag bör jobbas fram.
- Utredning om Höghastighetståg längs svenska västkusten är också angelägen.

HH-leden, den fasta förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör, kommer att vara aktuell så snart som Fehmern-bäلتförbindelsen når sin byggfas. Danmark har haft liknande projekt igång sedan 80-talet och besitter både stort kunnande och en stor industriell kompetens knuten till denna typ av projekt. För att vinna tid och resurser i kommande skeden bör Sverige ta initiativ att inleda konkret analys- och förebereðelsearbete redan nu.

Det pågår en bred demokratisk debatt om trafikfrågor i Öresundsregionen och ett av de intressanta inslagen är förslag på nya fasta förbindelser. Mest uppmärksammat är att Köpenhamn och Malmö utreder en metrolinje. På lång sikt finns knappast tvivel om att det kommer att finnas flera fasta förbindelser över Öresund eftersom detta är det mest effektiva sättet att binda samman Nordens största regionala arbetsmarknad. Att debatten om alternativen sker öppet och konkret är en stor fördel. I stora regioner kan det förväntas att en sådan debatt pågår kontinuerligt.

Handelskammarens samlade bedömning är att HH-förbindelsen av flera skäl är det projekt som bör förverkligas först av dessa. Detta främst sett till behoven och beroende på projektekonomin. Debatten kan dock bara komma vidare om fakta kvalificeras. Frågan om finansieringen av denna typ av projekt bör kopplas samman med frågan om transit- och trängselavgifter i hela regionen, liksom hanteringen av intäkterna från Öresundsbron.

Avseende trafikavgifter finns utöver det rena behovet av att hantera trängsel och skapa kassaflöden för att bygga ny tillgänglighet också ett behov av att vi förhåller oss till den danska utvecklingen. Där har en särskild trängselkommission tillsatts.

Sydostlänken saknas i trafikverkets förslag och det bör som ett minimum avsättas resurser för att ta fram planer så att projektets konsekvenser blir tydligare och tid kan vinnas när ny bedömning skall göras av den nationella planen.

Genom Fehmarnförbindelsen öppnas möjlighet för en tillväxt i en conurban internationell region från Hamburg, via Öresundsregionen och svenska västkusten till Göteborg och Oslo. Detta är den nordeuropeiska korridor som har bäst förutsättningar att bära snabbtåg av internationellt snitt. Handelskammaren har i analysen *Öresundsregionen, den dynamiska metropolen* (ej bilaga) visat att projektet liknar genomförda asiatiska projekt vad gäller förutsättningar. Därför bör möjligheten utredas mer grundligt. Initiativet kan vara svenskt, men ske internationellt med de medverkande länderna.

5. Särskilt om prioriterade stråk och objekt

Övergripande är förslagets största brist avsaknaden av kraftfulla satsningar på följande områden som är av särskild vikt för både arbetsmarknadernas funktion och godstrafik.

- Västkusten (stråk 1 i Trafikverkets förslag s.137)

Västkusten utgör ett mycket viktigt stråk med stark potential. Längs västkusten finns dels betydande arbetspendling som redan nu är satt under press, både på väg- och järnvägssidan. Satsningar på järnväg måste fullföljas med dubbelspår när nu Hallandsås slutförs; Helsingborg C – Maria – Ängelholm bör byggas ut och väg E6 måste breddas - i synnerhet söder om Helsingborg mot Malmö/Lund. Därtill finns möjligheten att binda samman Halmstad- och Helsingborgregionernas arbetsmarknader.

- Södra stambanan (stråk 2)

Det är svårt att förstå att förslaget avstår från vitala förutsättningar längs södra stambanan. Detta slår direkt mot både pendling och svenska internationella godsflöden. Stråket förbinder också Kronobergs och Skånes näringsliv samt regionala tjänste- och arbetsmarknader.

- E22 (stråk 3)

Potentialen i att en gemensam stor arbetsmarknad i Skåne kopplas samman med Blekinge är stor och därtill relativt enkel att genomföra. Den ger betydande avkastning till samhället. Handelskammarens analys (i bilaga 2) har redan nämnts och baseras på analyser i just detta stråk. Det är mycket svårt att se hur en nationell politik som syftar till jobbskapande arbetspendling kan exkludera flera viktiga sträckor i detta med svenska mått tätbefolkade stråk.

6. Trafikverkets och regionala trafikplaner - förslag län för län

Nedan följer kommentarer kring frågor som berör de olika länen i Sydsverige, både avseende den nationella planen och i ett par fall strategiska frågor i den regionala trafikplanen. Handelskammaren ser Trafikverkets och de regionala trafikplanerna som en helhet.

Sammantaget är satsningarna inte tillräckliga. De regionala statliga länstrafikanslagen är oförändrade från tidigare plan och alltför små. Detta i synnerhet som långsiktigt arbete med att bygga funktionella arbetsmarknader sker mest effektivt i regionerna. Dessutom kommer alltför små satsningar nu att innebära att en investeringsskuld byggs upp med framtida fördyringar som följd. Detta gäller i synnerhet i Sydsverige, längs de angivna stråken ovan, eftersom trafikutvecklingen kommer att vara mycket kraftfull just i Sydsverige.

Vad gäller Blekinge, Kalmar och Kronoberg är det viktigt att ge en tydlig bakgrund till den strukturella utmaningen avseende tillgänglighet. Dessa tre län brukar gemensamt betecknas som Sydost eller sydöstra Sverige eftersom regionen delar många regionala marknader och har en stark inbördes integration. Området delar också både särskilda utmaningar och möjligheter. Till möjligheterna hör att binda samman arbetsmarknaderna inom området bättre och att utnyttja den starkt växande handeln över Östersjön.

EU har beräknat regioners tillgänglighet (som relativ tillgänglighet genom motorväg, järnväg och flyg) i *Regional competitiveness report 2013*. I tabellen redovisas Sydsveriges regioner samt den bästa regionen i EU och den sämsta. Värdet för regionen i NUTS2-systemet "Småland med öarna" visar på ett stort handikapp för regionen som ligger på plats 218 av 259. Studerar man tillgängligheten inom detta område så är det lätt att se att Kalmar har sämre tillgänglighet än övriga delar av Småland.

Infrastruktur, tillgänglighet (EU RCI 2013)

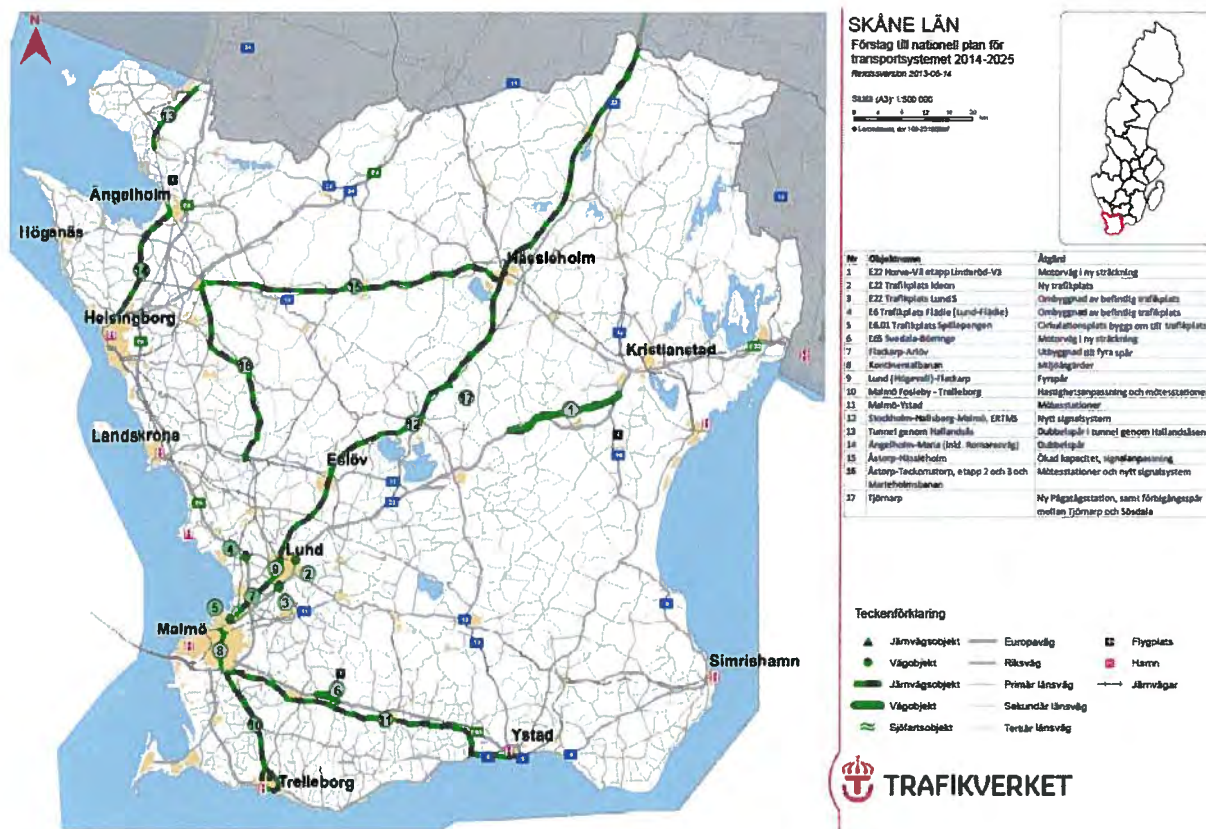
NUTS2	Region	Rank i	
		EU	score (zscore)
DEA2	Köln	1	2,13
DK01	Köpenhamn	118	-0,39
SE23	Västsverige	169	-0,82
SE21	Småland med öarna	218	-1,11
FR93	Franska Guyana	259	-1,58
mitten (medel)		127	0

Zscore är standardiserad fördelning där medel=0 och en standardavvikelse =1

Nominellt har Blekinge bättre tillgänglighet eftersom området mäts i samma analysenhet som Skåne (NUTS2 begreppet Sydsverige). Men även Blekinge sett som enskilt län har liknande utmaningar som övriga Sydost.

6.1. Särskilt om Skåne

Handelskammaren har redan påpekat behovet av ett Skånepaket, utredningsbehov och transit- och trängselfrågan. Utöver det finns följande kommentarer



E22 Fjälkinge – Gualöv

Denna sträcka har enligt beräkningar hos trafikverket en NNK på mellan 1,0-1,5 beroende på val av alternativ.¹ Detta klassas som hög lönsamhet i Trafikverkets terminologi, vilket gör att projektets bidrag till samhällsekonomi vid överstiger flera andra objekt i den nationella planen.

Södra stambanan

Att det saknas fyrspårslösningar mellan Lund och Hässleholm är en stor brist som kommer att få allvarliga återverkningar på både godstrafik och arbetspendling. Som ett absolut minimum måste planen redan nu innehålla mötesspår och liknande insatser på ett antal punkter samtidigt som sträckan utreds mer grundläggande. Redan den föregående planen tog upp dessa behov och ytterligare väntan nu kommer att hämma den ekonomiska utvecklingen.

Arbetspendling

Det finns en rad objekt som saknas i planen som starkt skulle ha bidragit till en mer effektiv arbetspendling. Vi noterar särskilt relationen Hässleholm-Kristianstad. Här krävs satsningar

¹ http://www.trafikverket.se/PageFiles/17123/Utredning_E22_Fjalkinge_Gualov.pdf se sid 58

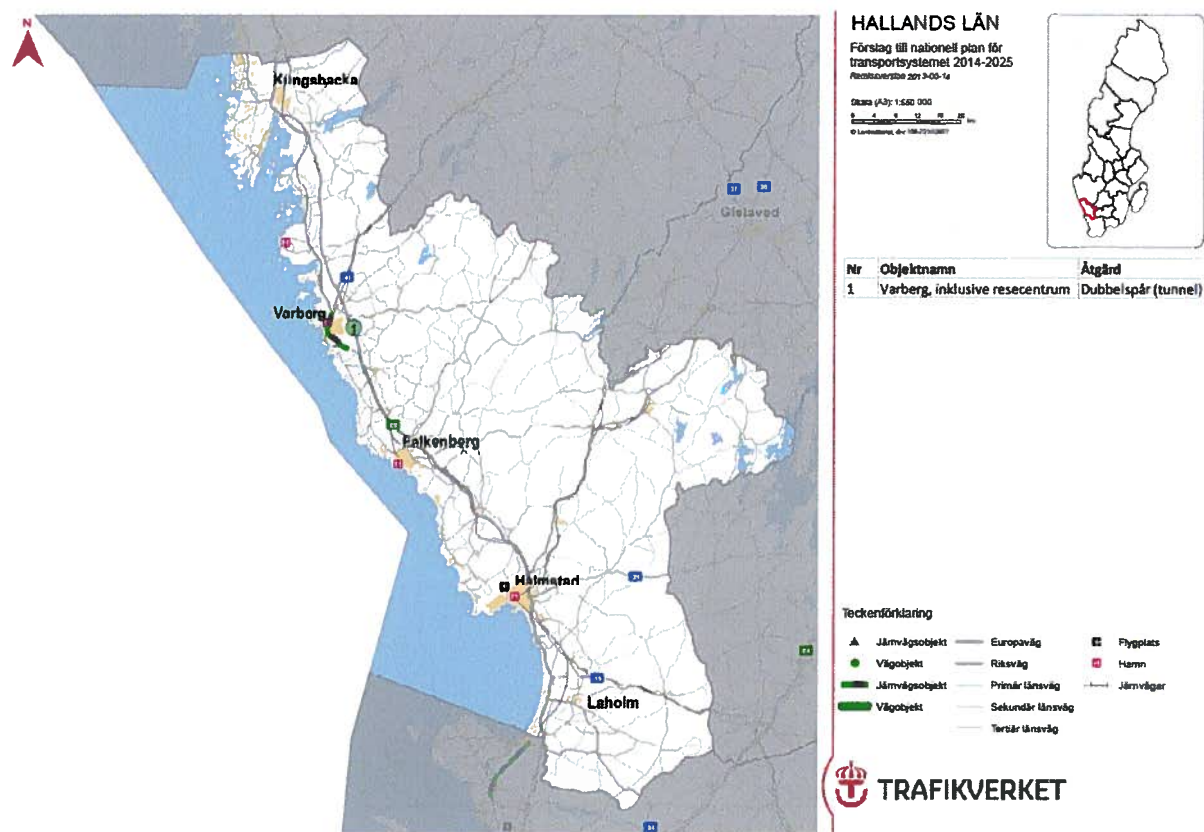
på spårförbindelsen men också på väg 21. I vår pendlingsanalys (bilaga 2) betonas just potentialen hos denna sträcka.

Utredningsmedel

Vi har redan påpekat behovet av utredningsmedel avseende fast HH-förbindelse. Detta är av stor betydelse.

6.2. Särskilt om Halland

Halland erbjuds i princip inga nationella investeringar. Därtill är den regionala trafikplanen utformad så att stora investeringar sker i vad som i praktiken främst är en kommunal angelägenhet. Detta är sammantaget en felaktig bedömning eftersom Halland inrymmer ett av Sveriges bästa tillfällen att skapa bättre matchning på arbetsmarknaden genom bättre arbetspendling.



I Halland är den särklassigt viktigaste frågan att befästa och förbättra trafikkorridoren längs västkusten.

Arbetsmarknadsregionen "Halmköping"

Den största potentialen på kort sikt handlar om att skapa bättre pendling mellan Halmstad och Helsingborg, vilket skulle skapa en stark lokal arbetsmarknad. Den lokala arbetsmarknaden Halmstad har 165.000 invånare och det pendlingsomland som potentiellt kan nås i nordvästra Skåne omfattar omkring 350.000 personer. Gemensamt blir detta ett för svenska förhållanden

mycket stort område med 500.000 invånare. Kan ledtiderna kortas finns alltså en potential att mångdubbla Halmstads pendlingsområde. Om samma elasticitet för tillgänglighet gäller i Halmstadsregionen som i nordöstra Skåne och Blekinge innebär det att den ligger på omkring 3%, vilket alltså betyder en ökning av lönesumman med samma tal i hela området om pendlingsområdet fördubblas². Detta är en skattning som kan kvalificeras med mer utförliga analyser, men potentialen är så stor att den inte kan förbigås. Som bekant har olika grupper på arbetsmarknaden olika "räckvidd" eller pendlingsbenägenhet. Redan med små reduceringar i pendlingstid ökas tillgängligheten för personer med lång kvalificerad utbildning men skall den göras tillgänglig för personer med lägre pendlingsbenägenhet krävs större investeringar och intensivt arbete med att skapa lösningar för kollektivtrafiken.

Godstrafik

E6 kommer att belastas hårt med ökad trafik och det är enligt vår bedömning underskattat i planerna. Inte minst kommer godstrafiken att växa. Detta har vi argumenterat för ovan.

Regionen och regeringen bör prioritera om

Handelskammaren menar att finansieringen av etappen Onsala i Kungsbacka kommun är felallokerad. Projektet kostar 375 miljoner och binder en tredjedel av hela Region Hallands budget. I stället bör denna hanteras i västsvenska paketet eller med en större del av kommunen. Regionen liksom staten bör lägga resurser på att förverkliga pendlingen söderut.

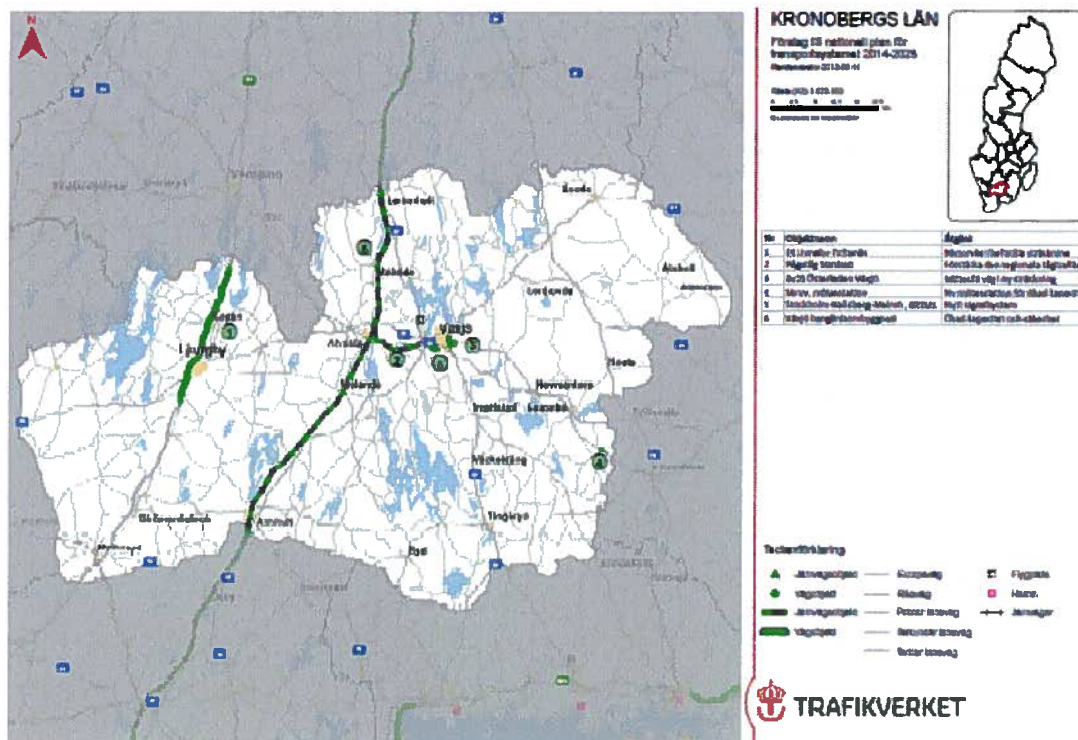
Höghastighetsbana

Slutligen bör noteras att en framtida satsning på svensk höghastighetståg bör ha västkusten som första etapp eftersom det är det område i Skandinavien som har störst befolkning och därtill befolkningskoncentrationer längs hela stråket. Som påpekats bör detta utredas ytterligare.

² Martin Anderssons analys *Närhet ger jobb*, bilaga 2

6.3. Särskilt om Kronoberg

Kronobergs näringsliv är allt mer integrerat med arbetsmarknader och företag i Skåne och tillgängligheten till Copenhagen International Airport är mycket betydelsefull.



Linnéstråket

En tydlig strategisk brist är avsaknaden av satsningar på det så kallade Linnéstråket som förbinder Växjö med Kalmar. Detta är en kunskapskorridor som av två skäl kommer att öka i betydelse. För det första innebär Linnéuniversitetet starka incitament för ytterligare samverkan i regionen mellan näringsliv och arbetsmarknad. För det andra är både Växjö och Kalmar städer som är regioncentra med positiv tillväxt. Det är en stor brist att insatser inte görs för att satsa ytterligare på sträckan.

Södra stambanan.

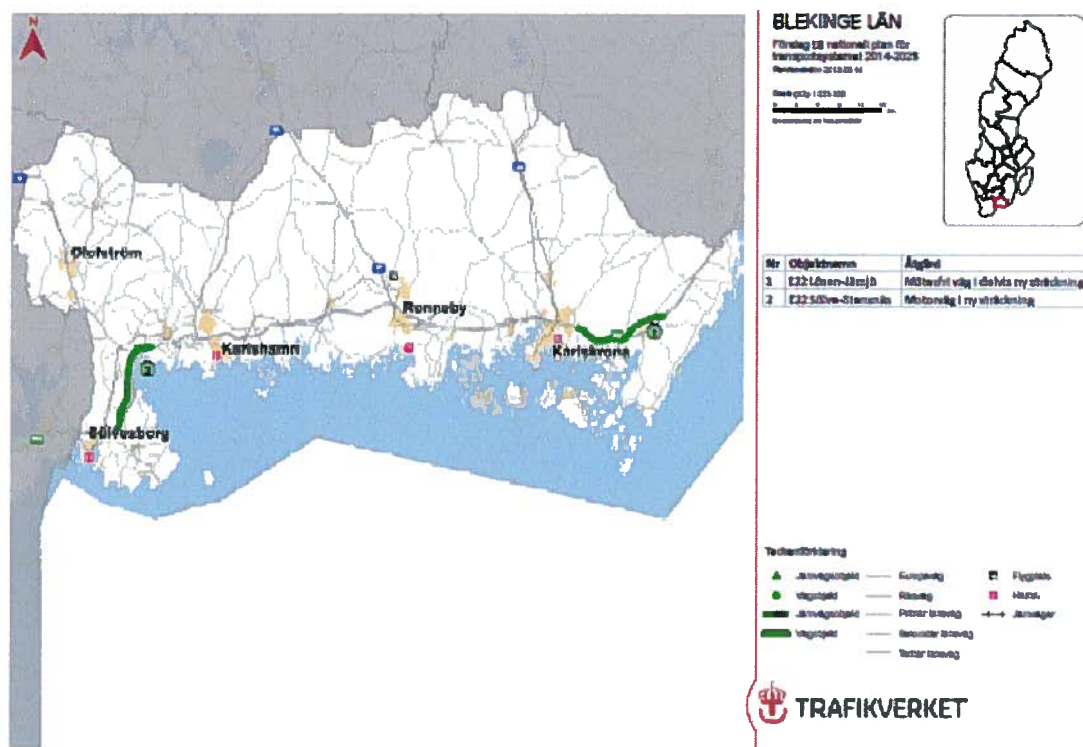
För Kronoberg spelar södra stambanan stor roll och vad som sägs avseende Skåne är av direkt betydelse också för Kronoberg. Insatser i Kronoberg är på samma sätt systemiskt betydelsefulla för Skåne.

Sydostlänken

Länken kommer att behövas för svensk godsförsörjning. Förberedelser och analyser måste som ett minimum företas nu så att objektet kommer med i kommande fortlöpande översyn av behoven.

6.4. Särskilt om Blekinge

Handelskammarens bedömning är att Blekinges betydelse som nav för internationell godstrafik kommer att öka. Detta baseras framförallt på den ökade Östersjöhandeln i sig, men också på att behovet av alternativa flöden väntas öka i takt med trängsel i Skåne. Arbetspendlingen måste integreras med arbetsmarknader i Skåne varför satsningar på Pågatåg i Blekinge är mycket angelägna.



Ytterligare objekt på E22

I plan ligger nu endast två objekt, delsträckor av E22 som båda är lönsamma. Handelskammaren anser att E22 har företräde före andra objekt. Med det sagt är det sammanlagt mycket blygsamma satsningar i regionen över perioden. Ytterligare förbättringar måste genomföras.

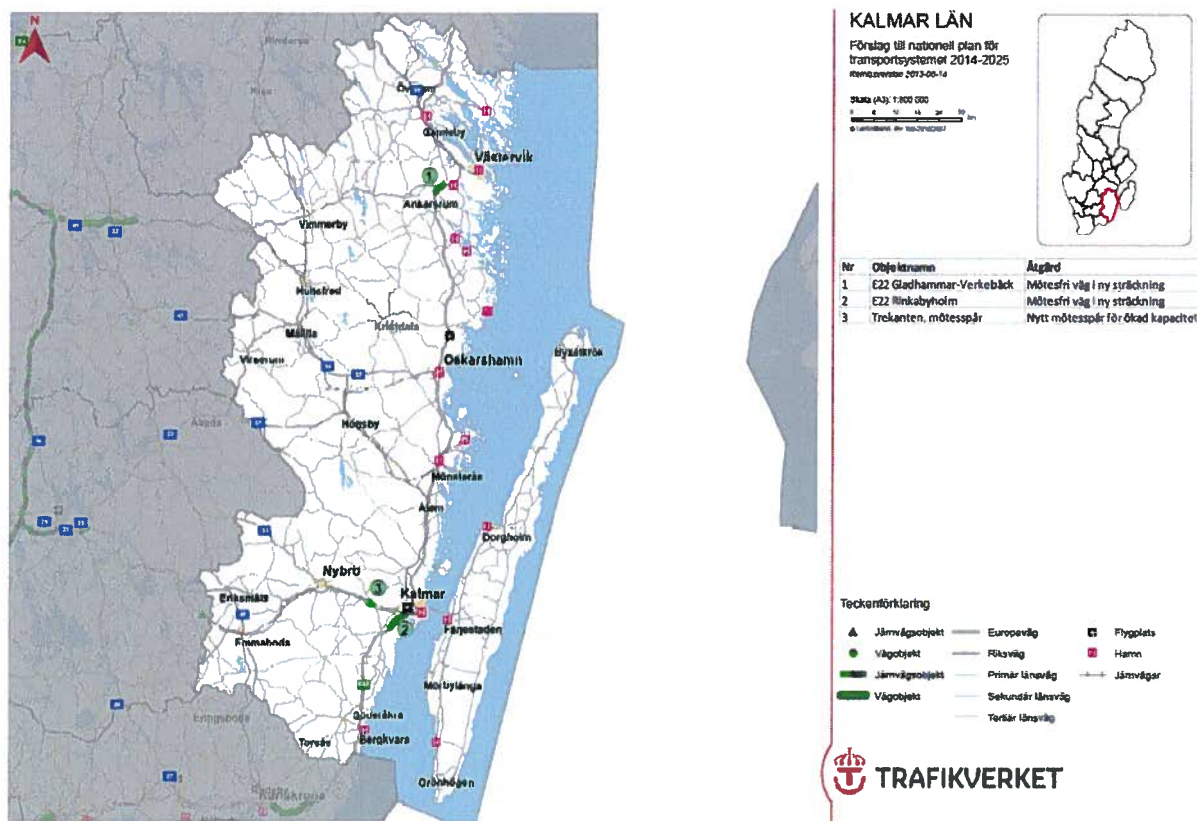
Särskilt avsnittet som förbinder Ronnebys och Karlskronas lokala arbetsmarknader saknas (Björketorp-Nättraby-Syd 4F). Detta skulle innebära en strukturell förbättring för näringslivet i regionen.

Sydostlänken

Som noterats ovan är detta ett viktigt strategiskt objekt.

6.5 Särskilt om Kalmar

Kalmar läns tillgänglighet är en stor utmaning för näringslivet. Vi ser utvecklingen som bekymmersam och föreslår att ett mer samlat strukturgrepp tas.



Situationen efter planperioden riskerar att vara ytterligare försämrad om det inte sker ett ökat engagemang från staten på detta område. Regeringen bör tillsammans med regionförbundet gemensamt se över gemensamma prioriteringar. Det finns projekt som har positiv nettoinverkan på samhällekonomin.

Kalmar berörs av många stråk och Handelskammaren ser två stråk som mest prioriterade, dels Ostkuststråket med E22 dels Linnéstråket (kust-till-kust). I Trafikverkets planer finns tre objekt med som visserligen berör dessa stråk, men omfattningen kan inte kallas för annat än en besvikelse. Det rör sig om tre mycket begränsade satsningar.

Skall näringslivet utvecklas i regionen bör insatserna fokuseras på E22 och Linnéstråket.

E22

För Kalmar län spelar E22 samma roll som E6 genom Halland. Långsiktigt är vägen ett villkort för tillväxt i länet och ökad satsning är helt central för att skapa bättre tillväxt.

Linnéstråket

Som beskrivs tidigare är kust-till-kustlinjen en kunskapskorridor som kommer att öka i betydelse eftersom Linnéuniversitetet skapar starkare samverkan i regionen avseende näringsliv och arbetsmarknad.

Avslutningsvis

Handelskammaren vill med denna inlägga lyfta fram de synpunkter som ett samlat sydsvenskt näringsliv enats kring. Givetvis är vi beredda att ytterligare utveckla våra prioriteringar, tankegångar och förslag.

Malmö den 19 september 2013



Per Tryding
Vice VD

Bilagor

1. Skrivelse till trafikverket
http://www.handelskammaren.com/uploads/media/Skrivelse_Trafikverket_130412.pdf
2. Närhet ger jobb, analys av produktivitetsvinster av infrastruktur, Professor Martin Andersson
http://www.handelskammaren.com/uploads/media/N%C3%A4rhet_ger_jobb_130904_final.pdf
3. Godsflöden genom Skåne och Danmark,
http://www.handelskammaren.com/uploads/media/Gods_%C3%96resund_120208.pdf

Yttrande över Regionala transportinfrastrukturplan för Skåne 2014 - 2025

En fördubbling av kollektivtrafiken kan bidra till att nå angelägna samhällsmål när det gäller miljö, sysselsättning, trafiksäkerhet och jämställdhet. En fördubbling av kollektivtrafikens andel av de motoriserade persontransporterna på skulle minska persontrafikens koldioxidutsläpp med minst 20 procent. Kollektivtrafiken skapar alltså värden både för den som reser och för vårt samhälle. Därför arbetar en enad bransch mot visionen ”kollektivtrafiken är en självklar del av resandet i ett hållbart samhälle”. Det övergripande målet är att kollektivtrafikens marknadsandel ska fördubblas på sikt. Som ett mål på vägen dit ska antalet resor med kollektivtrafik fördubblas till år 2020. De nationella branschorganisationerna som står bakom fördubblingsprojektet är Svensk Kollektivtrafik, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Taxiförbundet, Branschföreningen Tågoperatörerna, Sveriges Kommuner och Landsting samt Trafikverket. Målet har stöd av de kollektivtrafikanställdas fackliga organisationer och givetvis även av oss i Resenärsforum – kollektivtrafikanternas intresseorganisation. Det är nu hög tid att infrastrukturplaneringen utgår från att kollektivtrafikens andel av de motoriserade transporterna ska fördubblas.

De föreslagna investeringarna i den Skånska planen för regional infrastruktur är inte tillräckliga för att fördubbla kollektivtrafikandelen av persontransporterna. Den av Regionen genomförda MKBn - miljökonsekvensbeskrivningen av förslagen till infrastrukturåtgärder i RTI-planen drar slutsatsen att investeringspaketet sammantaget gör det svårare att nå målen om klimat och hälsa. Detta beror på att mer utrymme för biltrafik samt högre hastigheter ökar buller samt utsläpp av växthusgaser, kväveoxider och partiklar.

När FNs klimatpanel 2013 presenterade sin lägesrapport i Sverige ger det en anledning att lyfta blicken från budgetår och mandatperioder. Den regionala utvecklingen bör vara ett svar på de globala utmaningarna. Utbyggnad och förbättring av spårtrafiken samt högklassig busstrafik ska ge människor en god möjlighet att undvika transporter med stor klimatpåverkan. Internationell erfarenhet visar att det är nära stationer och vid lokala spårvägar som folk vill bo. Den statliga och regionala trafikplaneringen borde i större utsträckning försöka möta de växande kapacitetsbristerna i städernas kollektivtrafik. Infrastruktur och kollektivtrafik måste planeras tillsammans och det måste göras tydligt att investeringar med statliga och regionala skattemedel kräver motåtgärder i form av utveckling av de stationsnära lägena samt begränsning av biltrafik i tätort. Skånska regionpolitiker har gjort en plan med nitton nya stationer i Skåne. För att fler ska få möjlighet att bo i stationsnära läge borde man aktivt planera för stationsorter. Planering för attraktiv kollektivtrafik, cykel och gång kan förädla de stationsnära lägena vilket underlättar för nya bostäder och arbetsplatser. Många fler skulle därmed kunna få bo och arbeta i olika skånska orter med naturen nära inpå sig utan att öka bilberoendet.

2010 utsåg regeringen Skåne till pilotlän för klimatomställning. Det var ett klokt beslut. Bristen på landhöjning gör Skåne extra sårbart för klimatförändring, men samtidigt är förutsättningarna för utfasning av fossila bränslen lättare i Skåne jämfört med omvärlden. Det finns gott om substrat för biogasframställning, innovativ teknikutveckling och ett positivt intresse för biogas som fordonsdrivmedel. Skåningarna har snabbt använt sig av nya kollektivtrafikmöjligheter när de har erbjudits. Öresunds- och Pågatågen har haft en avgörande betydelse för att Skåne har blivit en stark arbetsmarknadsregion, en region som attraherar inflyttare från när och fjärran. Kollektivtrafiken har ökat mer än i någon annan svensk region. Antalet körda kilometer per bil minskar i Malmö, Lund och Helsingborg. Skåne är en del av den globala trenden Peak Car.

Resenärsforum anser att denna utveckling bör bejakas genom att överföra de miljarder som är tänkta för motorvägsutbyggnader till investeringar som ökar spårtrafikens kapacitet och pålitlighet. Skåne behöver inte fler motorvägsfiler och motorvägsavfarter. För att åstadkomma ett effektivt transportsystem och minska oljeberoendet bör transportkapaciteten på E22, E6 och andra vägar där det kan uppstå trängsel i första hand åtgärdas med permanenta eller flytande busskörfält i kombination med ekonomiska styrmedel som styr mot klimatmålen. Detta gäller exempelvis för Trafikplats Ideon vid E22 genom Lund där flytande busskörfält vid motorvägsavfarterna är en kollektivtrafiklösning som effektivare vidgar motorvägens transportkapacitet. Från Resenärsforum vill vi påtala att kollektivtrafikanter i Skåne upplever mer trängsel och kapacitetsproblem än de skånska bilförarna. Hur många har inte tvingats resa stående på Öresunds och Pågatåg under högtrafiktid? Eller åkt med överfulla bussar som kör efter varandra i Malmö, Helsingborg och Lund?

De anslag för ny infrastruktur som frigörs om vägplanerna i de nationella och regionala planerna styrks kan användas för att delfinansiera spårvarnslinjer i Lund, Malmö och Helsingborg. Södra stambanan kan rustas upp för högre hastigheter med fyrspar skyndsamt hela vägen mellan Malmö och Högevall i Lund, nytt dubbelspar Lund – Hässleholm, hela Västkustbanan kan få dubbelspar och persontrafik kan gå på Lommabanan och Söderåsbanan. Med stor tydlighet visar regionens MKB att ungefär hälften av de 4,5 miljarder till regional infrastrukturåtgärder används för objekt som gör det svårare att nå målen om klimat och hälsa. En planering som gynnar nuvarande och kommande kollektivtrafikresenärer leder tvärtom att miljö och hälsomål blir lättare att nå.

1967 miljoner kronor är planerat för vägsatsningar 2014 - 2025. Angående vägsatsningarna konstaterar Regionens miljökonsekvensbeskrivning: "Generellt innebär de förslagna utbyggnaderna en ökad hastighetsstandard. En ökad hastighet innebär ökad trafik enligt principer om inducerad trafik. En hastighetshöjning från 90 till 100 km/h innebär också högre bränsleförbrukning. Eftersom mängden trafikarbete och bränsleförbrukning står i direkt relation till mängden koldioxidutsläpp ökar koldioxidutsläppen. Eftersom bilens restider kortas innebär det för de flesta objekten (där gång, cykel och kollektivtrafik saknas) att den relativa attraktiviteten för gång, cykel och kollektivtrafik. Alla vägobjekt bedöms därför påverka möjligheten att nå klimatmålen negativt." (sid 55). "Vid sidan av klimatmålet är buller det område det område som står långt ifrån långsiktigt måluppfyllelse" (sid 38) "En ökning av hastigheten på samtliga vägobjekt innebär också en ökning av bullernivåerna för samtliga vägobjekt." (sid 55). Regionens miljökonsekvensbedömning av de olika åtgärdsförslagen utgör således en tung motivering för att ta bort de objekt som bedöms göra det svårare att nå målen för klimat och hälsa. De medel som då frigörs kan då överföras till åtgärder som gör att målen för minskad klimatpåverkan och förbättrad hälsa blir lättare att nå. Satsningar på kollektivtrafik är ett givet alternativ för såväl globala som regionala utmaningar.

För Resenärsforum

Lund 1 okt 2013

Karin Svensson Smith ordförande Resenärsforum
Mårten Zetterman ersättare i styrelsen Resenärsforum
Stephan Bösch ersättare i styrelsen Resenärsforum

Remissvar RTI privatpersoner

2013-10-01

Region@skane.se

RTI 2014-2015
DNR: 1202805



Yttrande angående väg 1137 i remiss för RTI

Nya undersökningar motstrider projektets syfte

Projektets mål för utbyggnad av väg 1137 är beskrivna tidigare i trafikverkets utredningar enligt följande:

- 1) Minska de trafiksäkerhetsproblem som råder längs med väg 1137 och om möjligt längs anslutande vägar.
- 2) Minska de miljöproblem som finns längs med väg 1137 framförallt i anslutning till bebyggelsen i Löddeköpinge, Hög och Kävlinge.
- 3) Förbättrad framkomlighet och tillgänglighet för trafiken i stråket E6 – väg 104/väg 108 i Kävlinge.

Tidigare trafikmätning och prognos som utfördes 2001 visade på en trafikutveckling med en ökning med ca 36 % under en tio års period. Vid mätningen 2001 var trafiken ca 5 500 bilar/dygn och prognosen år 2011 var ca 7 500 bilar/dygn. Prognosen för trafikutvecklingen var en viktig faktor för att detta projekt skulle genomföras, eftersom trafikstörningarna skulle öka. Nya trafikmätningar som redovisades på samrådet i november 2011 visade att trafikflödet på väg 1137 var oförändrad sedan 2001 dvs. ca 5 500 bilar/dygn. Redovisningen visade också tydlig att den trafik som kör på väg 1137 är framförallt trafik mellan Kävlinge och Löddeköpinge och inte av stor vikt för den regionala trafiken.

Ur systemanalysen framgick att vidare att vid alternativen 2 och 3 kommer endast 2/5 av trafiken att ledas om på en ny väg och 3/5 kommer fortsättningsvis att välja vägen genom Hög. Tidigare prognoser förutspåddes att ny väg skulle avlasta väg 1137 i betydligt högre utsträckning. Detta innebär att trafiksituationen i Hög inte kommer att bli bättre även om nya vägar byggs. Systemanalysen som redogjordes på samrådet 2011-11-09 visade tydligt att projektets mål ej går att förverkliga genom en alternativ vägdragning. Flera syften med projektet har därmed inte kunnat bekräftas. **Detta visar på att det inte är rimligt med en ny väg som gör anspråk på jordbruksmark, påverkar fler människor som kommer att bo nära en stor väg samt investera mellan 80-120 miljoner kronor.**

Det måste vara långsiktigt mer lönsamt för samhällsekonomin att befintliga vägar förbättras. Om alla kommuner skulle välja nya dragningar av stora trafikleder med huvudsakligen samma funktion som den tidigare dragningen, skulle landskapet bli fullkomligt genomkorsat av trafikleder och förstöra värdefull åkermark. Vilket redan har skett i flertalet expansionskommuner t.ex. Malmö kommun. Det krävs således synnerligt starka sakskalet om man skall välja en ny sträckning av vägen mellan Kävlinge och Löddeköpinge. Några sådana sakskalet föreligger inte.

Ma.Ted: MP, LP/2013-10-04/13

Skydda jordbruksmarken

Vi anser att jordbruksmarken skall belysas ur ett större regionalt perspektiv. Det räcker inte att se i ett kortsiktigt perspektiv hur mycket jordbruksmark som tas i anspråk utan måste ses ur ett längre perspektiv eftersom asfalterade ytor inte går att återställa till produktiv åkermark igen. Den mark som i alternativ 2 och 3 kommer att ta i anspråk är i huvudsak av kvalitetsgrad klass 8-10. Marken är från odlingssynpunkt i särklass den bästa i Sverige. Jordarten finns att tillgå endast på några få övriga platser i Skåne.

Kommunerna och vägverket ser inte helheten av de konsekvenser som de totala anspråken på jordbruksmarken utgör. Enligt länsstyrelsens rapport Hushållning med åkermark (2006:8), visar de skånska översiktsplanerna att totalt kan 8 900 ha åkermark komma att exploateras och hälften av denna utgör jordar av klass 8-10. (I denna studie var ej järnvägsplaner och en del större vägar med i beräkningarna.)

En ny vägsträckning innebära **kortsiktig samhällsplanering** där marken som kan odlas i flera hundra år framöver förstörs. Kortsiktig samhällsplanering färgar hela vår generations levnadsattityd, men vem vet om det går att importera spannmål till nästa generation eller vi måste förlita oss till vår egen produktion. Redan idag kan vi se brist på spannmål för mat- och energiproduktion och därmed stigande priser för konsumenterna.

Jordbruksmark av den här typen är en nationell angelägenhet och får jämlikt 3 kap 4 § miljöbalken ej tas i anspråk när annan mark kan tas i anspråk. Endast väsentliga samhällsintressen kan innebära avsteg från denna princip. Därför skall nya trafikleder läggas längs med befintliga så långt detta är möjligt enligt 3 kap 2 § miljöbalken. Mot bakgrund av den högklassiga jordart och den effektiva arrondering som de flesta jordbruksenheter besitter i området för den planerade trafikleden, är marken i första hand mest lämpad för jordbruksändamål.

Enligt 3 kap 1 § miljöbalken skall företräde ges en sådan användning som marken är mest lämpad för. Vid en avvägning mellan intresset att bevara en effektiv jordbruksmark för framtiden och att ta den i anspråk för biltrafik som hellre kan förläggas längs en befintlig väg, synes det förstnämnda intresset överväga

Sveriges miljömål

Vi ser att det finns uppenbara risker att man genom byggandet av en ny sträckning av väg 1137 motarbetar flera av de nationella och regionala miljömålen, exempelvis:

- Minskad klimatpåverkan – genom att satsa på väginfrastruktur som riskerar att bidra till ökade koldioxidutsläpp från transporter
- Ett rikt odlingslandskap – genom att man förstör biologisk mångfald och kulturmiljövärden
- God bebyggd miljö – bland annat genom att fler drabbas av buller vid ny sträckning av väg

Intrång på fastigheter

Flera av de som bor längst med de nya föreslagna vägsträckorna kommer inte bara få sin närmiljö förstörd utan det påverkar även de som driver jordbruksföretag. Jordbruksfastigheter som blir delade försvårar en rationell jordbruksdrift.

Med ovan beskrivna miljökonsekvenser så skall inte väg 1137 prioriteras i Region Skånes regionala trafikinfrastruktur plan.

Inge Andersson

Mona-Lisa Andersson

Jon Andersson

Lin Linde

Amalieborg, Kävlinge
Karabyvägen 31, 244 93 Kävlinge
amalieborg@telia.com , 046-733434