

## SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Malin Aparicio  
Infrastrukturstrateg  
040 675 33 31  
Malin.aparicio@skane.se

Datum 2017-12-28  
Dnr 1602246

1 (39)

### **Samrådsredogörelse för Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2018-2029**

Region Skåne har av regeringen fått i uppdrag att upprätta en ny Regional transportinfrastrukturplan (RTI-plan) för åren 2018- 2029, den preliminära ramen är 4 442 miljoner kronor.

Planen avser investeringsåtgärder på i huvudsak det statliga vägnätet i Skåne. Cykelvägsplanen för Skåne är en bilaga till RTI-planen, i den prioriteras åtgärder för cykel på det statliga vägnätet. Ett förslag till miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram och är ett underlag till prioriteringar i RTI-planen.

Trafikverket har samtidigt upprättat nationell transportplan för investeringar på järnvägsnätet och det nationella stamvägnätet. Planen bygger på dialog och underlag från kommuner, näringsliv och andra intressenter.

Remissperioden för den regionala transportinfrastrukturplanen 2018-2029 sträckte sig mellan den 25 augusti till den 20 oktober 2017. Yttranden som berör miljökonsekvensbeskrivningen samt cykelvägsplanen finns i separata samrådsredogörelser till respektive dokument.

**Inkomna yttranden**

- Kommunsamarbeten och kommuner
  - *MalmöLundregionen*
  - Malmö stad
  - Lunds kommun
  - Trelleborgs kommun
  - Lomma kommun
  - Burlövs kommun
  - Eslövs kommun
  - Höör kommun
  - Kävlinge kommun
  - Staffanstorps kommun
  - Vellinge kommun
  - *Familjen Helsingborg*
  - Helsingborgs stad
  - Båstad kommun
  - Perstorps kommun
  - Örkelljunga kommun
  - Höganäs kommun
- Svalöv kommun
- Skåne nordost
- Kristianstad kommun
- Hässleholm kommun
- Östra Göinge kommun
- Bromölla kommun
- Osby kommun
- Bjuv kommun
- Åstorp kommun
- Ängelholm kommun
- *Sydöstra Skåne*
- Skurups kommun
- Angränsande regioner
  - Blekinge
  - Halland
  - Jönköping
  - Kalmar
  - Kronoberg
- Övriga intressenter
  - Arbetsförmedlingen
  - Handelskammaren
  - Lantbrukarnas förbund
  - Lunds universitet
  - Länsstyrelsen
  - Swedavia Malmö Airport
  - Malmö hamn
  - Naturskyddsföreningen
  - Naturvårdsverket
  - Resenärsforum
  - Sveriges åkeriföretag
  - Trafikverket
  - Trelleborgs hamn

**Generella synpunkter:**

- Bra process med god dialog vid framtagande av RTI-planen
- Bra med ökad andel medel till pottorna
- Positivt att RTI-planen prioriterar ett genomförande av de objekt som redan ligger i plan.
- Positivt att prioriterade brister att utreda pekats ut i planen
- Större pottor riskerar att minska planens transparens, viktigt med dialog och insyn
- Ansöknings- och tilldelningsprocessen för den statliga medfinansieringen måste göras mer långsiktig, strukturerad och transparent
- Fortsatt transparens från Region Skåne önskas framöver i genomförandeprocessen för RTI-planen

- Den av staten tilldelade ramen för Skåne räcker inte till för att täcka regionens behov och framtida utmaningar. Region Skåne bör återigen påtala för staten att en utökad ram för Skåne är ett krav för att vi ska nå nationella och regionala mål avseende klimat och miljö och på sikt nå ett fossiloberoende transportsystem. Sett till fördelningen av ramar för länsplanerna har Skåne minst del i förhållande till folkmängd och ligger dessutom långt från Stockholm och Göteborg.

Remissinstans:	Yttrande:	Region Skånes kommentar:
<b>Kommunsamarbeten och kommuner</b>	<p><i>Kommunsamarbetena Sydöstra Skåne, Familjen Helsingborg, Skåne Nordost och MalmöLundregionen har yttrat sig.</i></p> <p>Följande kommuner har inkommit med yttrande;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>○ Malmö stad</li><li>○ Lunds kommun</li><li>○ Trelleborgs kommun</li><li>○ Lomma kommun</li><li>○ Burlövs kommun</li><li>○ Eslövs kommun</li><li>○ Höör kommun</li><li>○ Kävlinge kommun</li><li>○ Staffanstorps kommun</li><li>○ Vellinge kommun</li><li>○ Helsingborgs stad</li><li>○ Båstad kommun</li><li>○ Perstorps kommun</li><li>○ Örkeelljunga kommun</li><li>○ Höganäs kommun</li><li>○ Svalöv kommun</li><li>○ Skåne nordost</li><li>○ Kristianstad kommun</li><li>○ Hässleholm kommun</li><li>○ Östra Göinge kommun</li><li>○ Bromölla kommun</li><li>○ Osby kommun</li><li>○ Bjuv kommun</li><li>○ Åstorp kommun</li><li>○ Ängelholm kommun</li><li>○ Skurups kommun</li></ul>	

<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);"><b>MalmöLundregionen</b></p>	<p>MalmöLundregionen ser positivt på att en större andel av planen fördelas på potter samt stödjer ett ökat fokus på hållbarhet i planen.</p> <p><i>Tydlighet och transparens</i> Större potter i planen ställer högre krav på ökad transparens. MalmöLundregionen vill understryka att det skapar problem;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Planens genomförbarhet påverkas då RTI- planen till stora delar utgår från kommunal medfinansiering. Kommunerna behöver få möjlighet till att budgetera långsiktigt.</li> <li>• Brist på insikt i planens innehåll minskar möjligheten till värdefulla inspel och i förlängningen en stärkt plan</li> <li>• Uppföljningen av genomförandet begränsas</li> <li>• Miljökonsekvensbedömningen blir svårbedömd</li> </ul> <p>Ansöknings- och tilldelningsprocessen för den statliga medfinansieringen måste göras mer långsiktig, strukturerad och transparent.</p> <p><i>Prioriterade åtgärder i MalmöLundregionen</i> MalmöLundregionen påtalat vikten av att RTI-planen får ett starkt fokus på <i>attraktiva stationer, kollektivtrafikens framkomlighet och vardagsnära cykel.</i></p> <p><b>Attraktiva stationer.</b> Det behöver bättre framgå att betydande medel avsätts till utveckling av attraktiva stationer och stationsområden, både i beslutade projekt med nya stationer och för utveckling av befintliga stationer. MalmöLundregionen välkomnar särskilt texten som anger att stationer på Västkustbanan och Södra stambanan är aktuella för statlig medfinansiering. Dock saknas Kontinentalbanan. Likaså är det positivt att Burlöv C, Svedala station och Lund C (regionbusscentral) omnämns specifikt för investeringar över 25 miljoner kronor. Här ser dock MalmöLundregionen att även Eslöv C bör omnämnas. Vidare bör regionbussterminal Lund C medfinansieras under 2018-21, då objektet är principgodkänt och angeläget för stationsområdets pågående utveckling.</p> <p><b>Kollektivtrafikens framkomlighet.</b> Det är positivt att en miljard föreslås satsas på kollektivtrafikåtgärder men samtidigt är det ett problem att ramen endast är uppdelad på statligt vägnät (400 mkr) och kommunalt vägnät (600 mkr), i övrigt går det inte att utläsa hur mycket medel som kommer att satsas på exempelvis Regionalt superbusskoncept eller tillgänglighetsanpassning.</p> <p>En ökad tydlighet efterfrågas kring insatserna för att främja tillgängligheten och framkomligheten in till tillväxtmotorerna och regionala kärnor, liksom framkomligheten i allmänhet för kollektivtrafiken.</p>	<p><i>Region Skåne tackar för och noterar synpunkterna.</i></p> <p><i>Angående tydlighet och transparens i pottorna samt ansöknings- och tilldelningsprocessen för statlig medfinansiering finns ett nätverk initierat från Region Skåne tillsammans med en representant från varje kommun, med syfte att underlätta, tydliggöra och stödja processen framöver inom ramen för genomförandet av RTI-planen.</i></p> <p>Region Skåne har notera synpunkterna och har gjort justeringar utifrån yttrandet. Regionbussterminalen Lund C hänvisas till Stadsmiljöavtal.</p> <p><i>I genomförandet av RTI-planen kommer kollektivtrafikåtgärder att preciseras mera. Det finns en fördel med att planen är något flexibel och inte för låst samtidigt som detta behöver vägas mot bakomliggande intentioner.</i></p>
---	---	--

	<p>MalmöLundregionen ser positivt på satsningen på Regionalt superbusskoncept och önskar vidare en redogörelse av prioriterade stråk och medel som anslås. Det framförs även att sträckorna Malmö-Falsterbonäset och Malmö-Staffanstorp-Dalby-Sjöbo ska prioriteras.</p> <p>Det behövs ett helhetstänk kring möjligheterna att öka kollektivtrafikresandet utefter västkusten. E6:an saknar idag en tillräckligt attraktiv kollektivtrafik, vilket leder till ökad trängsel och minskad trafiksäkerhet, vilket påverkar kringliggande vägsystem.</p> <p><b>Vardagsnära cykel.</b> Bra att de totala satsningarna på cykel ökar, men det är avgörande att investeringarna sker där det ger mest nytta i invånarnas vardag. Nyttorna och potentialen är störst inom och i anslutning till tätorter och stationer. MalmöLundregionen anser därmed fortsatt att en större andel av cykelvägsporten bör läggas på medfinansiering av kommunal infrastruktur.</p> <p>Skrivningarna i RTI-planen om de statliga regionala cykelvägarna (s.45) måste framhålla vikten av kopplingarna till kollektivtrafik. Exempelvis framgår det inte att kollektivtrafikrelaterad cykelinfrastruktur är viktigare än rekreativstråken, även när det gäller statliga cykelvägar. Vi upplever även att det finns en dålig matchning mellan de beskrivna objekten i cykelvägsplanen (som ofta handlar om relationen till kollektivtrafik) med beskrivningen i RTI-planen.</p> <p><i>Regionala objekt och prioriterade brister</i></p> <p>Positivt att RTI-planen prioriterar ett genomförande av de objekt som redan ligger i plan samt att så kallade prioriterade brister pekats ut. Dock viktigt att problematiken kring de stora kostnadsfördringarna som skett i ett relativt sent skede kan förutses bättre i kommande projekt.</p> <p>Viktigt att även mindre åtgärder inom genomförda åtgärdsvalsstudier säkras för ett genomförande och att det tydliggörs, även om de inte ingår i listan i prioriterade brister att utreda.</p> <p>Specifika kommentarer om de regionala objekten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Trafikplats Kungstorp (väg 100)</b> som ligger i förslaget på plan har processats fram genom ett ÅVS-förfarande. Åtgärden som föreslås har betydelse för hela stråket och därför är det också bra att det har tidigarelagts.</li> <li>• Angående <b>väg 23/13</b> är beskrivningen på s.48 inaktuell. MalmöLundregionen anser att Region Skåne istället bör följa formuleringarna och rekommendationerna i den nyligen avslutade ÅVS:en för objektet. Här förordar Trafikverket en fortsatt utredning av tre möjliga alternativ. Trafikverket bedömer samtidigt att det kan krävas åtgärder för att minska genomfartstrafiken på befintlig väg 23 via Ringsjösundet, vilket ingått i ÅVS:en och behöver studeras vidare.</li> <li>• Vi noterar att <b>väg 1137 Löddeköpinge-Kävlinge</b> inte längre är ett namngivet objekt utan ingår i potten Trafiksäkerhet och miljö, statliga vägar. Det är bra att satsningar görs på att säkra den lokala trafiksituationen och bättre</li> </ul>	<p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Detta är justerat i cykelvägsplanen.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Objektsbeskrivningarna är uppdaterade utifrån genomförda åtgärdsvalsstudie.</i></p> <p><i>Objektet 1137 Löddeköpinge-Kävlinge kommer att hanteras i potten för trafiksäkerhet och miljö.</i></p>
--	---	---

	<p>trafiksäkerhet, men MalmöLundregionen anser att beskrivningen av objektet inte tillräckligt speglar behoven som finns.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Objektet <b>väg 101 förbi Käglinge</b> borde för tydlighetens skull på samma sätt som objekt 1137 omnämnas i både tabell och text i och med att det tidigare har varit ett eget regionalt vägobjekt.</li> <li>• <b>Väg 108 genom Svedala</b> placeras sist i planperioden. MalmöLundregionen anser att det finns skäl att ompröva detta då t ex plankorsningen är en anmärkningsvärd brist på en sträcka där järnvägstrafikeringen kommer att öka genom investeringar i både nationell och regional plan. Åtminstone delar av projektet bör kunna påbörjas i ett tidigare skede.</li> <li>• <b>Tillgängligheten till hamnarna</b> anges som en prioriterad brist att utreda. MalmöLundregionen vill betona vikten av detta, både sett till hamnarnas roll för regionens utveckling, men även då deras tillfarter skapar utmaningar, både i den närliggande stadsmiljön och ur ett stråkperspektiv. MalmöLundregionen ser positivt på att Trelleborgs hamn, såsom core-hamn, beskrivs specifikt, men anser även att core-hamnen Malmö hamn ska omnämnas, då utvecklingen av Norra hamnen ställer stora krav på utvecklade förbindelser.</li> </ul> <p><i>Samfinansiering nationell plan</i> Då förslaget till nationell plan endast i begränsad del möter de behov som finns i sydvästra Skåne så anser MalmöLundregionen att det är bra att den regionala planen skjuter till medel i ökad omfattning jämfört med tidigare.</p> <p>Trimningsåtgärder kan göra stor nytta. Samtidigt är det otydligt vad som ryms i de båda trimningspaketen och vad som bör vara prioriterat att medfinansiera. Rimligtvis bör inte insatser som signalåtgärder och växelbyten finansieras av RTI-medel då det är nödvändiga åtgärder för att upprätthålla järnvägens standard, ett område dit betydligt ökade statliga medel tillförs under planperioden. Det framstår även som onödigt att dela upp i två trimningspaket. Bättre att utveckla beskrivningen i text och hålla samman i ett paket. Från MalmöLundregionens sida vill vi särskilt framhålla vikten av trimningsåtgärder på <b>Ystadbanan</b> och <b>Trelleborgsbanan</b>.</p> <p><i>Sverigeförhandlingen</i> Vid Malmös förhandlingar med Sverigeförhandlingen gjordes en överenskommelse mellan Region Skåne, Malmö Stad och Sverigeförhandlingen om en utökad finansiering av Malmös åtgärder. I avtalet för Sverigeförhandlingen en utfästelse om att detta inte ska belasta den föreliggande regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne. MalmöLundregionens yttrande utgår därmed från att det blir ett statligt tillskott till den regionala transportinfrastrukturplanen. Om så ej sker kan MalmöLundregionen behöva ompröva sina ställningstaganden.</p>	<p><i>Objektet kommer att prövas i en åtgärdsvalsstudie under planperioden.</i></p> <p><i>Malmö hamn har fått förfrågan att delta i utredningen.</i></p> <p><i>I genomförandet av RTI-planen kommer trimningsåtgärderna i dialog med Trafikverket att preciseras mera. Det finns en fördel med att planen är något flexibel och inte för låst samtidigt som detta behöver vägas mot bakomliggande intentioner. Trimningspaketen är uppdelade i två för att lättare kunna hanteras av Trafikverket.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p>
--	---	--

<b>Malmö stad</b>	<p><i>Allmänt</i> Malmö stad hänvisar till MalmöLundregionens gemensamma yttrande över Regional transportinfrastrukturplan 2018-2029.</p> <p><b>Reservation (L, M).</b> <b>E6.</b> Ett av Skånes allra allvarligaste infrastrukturproblem gäller den bristfälliga kapaciteten för personbilar och godstrafik på E6. E6 är en form av pulsåder inte bara i Skåne utan av största vikt för hela landet och Skandinavien. Om Sverige och Skåne ska utvecklas bra med de stora avstånd och stora krav på flexibilitet som finns behövs en mångårig satsning på indviders möjligheter att ta sig fram med bil, liksom även bättre förutsättningar för godstrafiken.</p> <p><b>Öresundsregionen.</b> Liberalerna och Moderaterna konstaterar vidare att Malmö är en viktig del av Öresundsregionen som i många avseenden är ett av Europas mest intressanta tillväxtområden. Men för att bibehålla sin attraktiva särprägel måste vi titta på vad som händer utanför regionen som har påverkan för vår vidareutveckling. Med byggnationen av Fehmarn Bält-tunneln till norra Tyskland kommer potentialen i regionen att förstärkas alltmer och bli än mer lättillgänglig. Vad som är viktigt är att Malmö i ett tidigt stadium tar del av de möjligheter som bron innebär. För att Malmö ska vara en motor i regionen behövs både god tillgång till kontor och goda förbindelser för att underlätta pendlande.</p> <p>Om man bygger vidare på metroförbindelsen mellan Köpenhamn och Malmö är det ett sätt för vår stad att förbli attraktiv då det är enkelt att bosätta sig i Malmö medan man arbetar i Köpenhamn. Dessutom blir det lättare för turister att besöka staden och företag kommer att se en större potential att etablera sig i Malmö som ett alternativ till Köpenhamn. Det är viktigt att bygga vidare metron in i Malmö så att staden får mest nytta av den och att metron utvecklas för att inkluderas i såväl stadsutvecklingen som i transportinfrastrukturplanen för hela Skåne.</p> <p><b>Reservation (SD).</b> <b>E6.</b> Som Sverigedemokraterna sedan länge påpekat och som Sydsvenska handelskammaren även nyligen påpekat är det viktigt att påbörja utbyggnaden av en 3-filig motorväg mellan Malmö och Helsingborg. Sydsvenska handelskammaren menar dessutom att regionen lägger ovanligt stora resurser på cykelvägar samtidigt som man har en motorväg som blir mer och mer överbelastad, detta är inte hållbart.</p> <p>Västra Skåne är en expansiv region. De tre stora huvudorterna (Malmö, Landskrona och Helsingborg) har alla en ambition om att växa de kommande åren och då krävs det att infrastrukturen håller med. Stora delar av Sveriges lastbilstrafik passerar vår motorväg mellan Malmö och Helsingborg vilket leder till ökad trängsel och mycket olyckor. När olyckorna väl inträffar blir det ofta totalstopp på grund av en smal motorväg vilket i sin tur leder till stora förseningar både för människor, varor och tjänster. Detta kostar samhället enorma resurser.</p>	<p><i>Region Skåne noterar detta. För närvarande pågår det en utredning (åtgärdsvalsstudie) där Trafikverket noga utreder problembild och möjliga lösningar.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta. För närvarande pågår det en utredning (åtgärdsvalsstudie) där Trafikverket noga utreder problembild och möjliga lösningar.</i></p>
-------------------	--	---



Lunds kommun	<p><i>Allmänt</i> Lunds kommun ställer sig bakom det gemensamma yttrandet via MalmöLundregionen.</p> <p><b>Reservation (M, C, L, KD).</b> Kapacitetsbristen på motorväg E22 mellan Malmö och Lund. Kapacitetsbristen på motorvägen E22 äventyrar både trafiksäkerheten och framkomligheten för såväl person- som godstransporter. Påverkan på exempelvis arbetspendling, inklusive kollektivtrafiken, mellan Malmö och Lund är redan idag tydligt märkbar och kommer sannolikt att öka såvida kapacitetshöjande åtgärder inte vidtas. Lunds kommun vill därför uppmärksamma behovet av en utbyggnad av E22 mellan Malmö och Lund till en sexfilig motorväg. Vägsträckan är även i behov av bättre trafikstyrning med exempelvis dynamisk hastighetsreglering och körbaneutnyttjande i syfte att främja bättre trafikflöden och förbättra säkerheten. Detta skulle kunna åstadkommas med satsningar på nya tekniska lösningar.</p>	Region Skåne noterar detta.
Trelleborgs kommun	<p><i>Allmänt</i> Trelleborgs kommun lämnar ett gemensamt yttrande till RTI-plan tillsammans med övriga kommuner i MalmöLundregionen.</p> <p><i>Objekt</i> Inget av de framförda vägobjekten i skrivelsen från MalmöLundregionen finns inom Trelleborgs kommun, ringvägen framförs till nationell plan. Om det trots MalmöLundregionens önskemål som fokusering mot potterna Statlig medfinansiering till kommunal infrastruktur, samt riktade åtgärder på statliga vägar, blir aktuellt att tillföra ytterligare resurser som riktas specifikt mot ”Regionala objekt”, ska ett av de objekt som prioriteras vara Ringled E6-Trelleborgs hamn (nationell plan).</p>	Region Skåne noterar detta.
Lomma kommun	<p><i>Allmänt</i> Lomma kommun ställer sig bakom MalmöLundregionens yttrande över den regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne 2018-2029, och vill dessutom lägga till följande;</p> <p><i>Objekt</i> <b>Lommabanan.</b> Det är viktigt att utbyggnaden av Lommabanan för persontrafik, både etapp 1 och etapp 2, genomförs så snart det är möjligt. Vad gäller etapp 1 har berörda kommuner, samt Trafikverket och Region Skåne i ett medfinansieringsavtal angett att målet är att byggstart av objektet ska ske 2018/2019, med start av persontrafiken år 2020. Det konkreta arbetet bedrivs med målet om att trafiken ska inledas i december år 2020.</p> <p>För etapp 2, som hittills har diskuterats inom ramen för Sverigeförhandlingen, har 2023 bedömts som tidigast möjliga år för utökad tågtrafik. Tidpunkten har satts utifrån Trafikverkets angivna tidsbehov om cirka fem år för att planera, projektera och anlägga. Ett beslut om genomförande av objektet år 2018 kan därmed ge trafikstart i december 2023. I den nationella planen anges byggstart för detta objekt till perioden 2018-2020. Den regionala planen för således ha samma år för byggstart som den nationella planen.</p>	<p>Region Skåne noterar detta och är en aktiv drivande aktör i ärendet.</p> <p>Årtalet är uppdaterat utifrån dialog med Trafikverket.</p>

	<p><i>Övrigt</i></p> <p>Även om den regionala planen inte hanterat investeringar för nationell järnvägstrafik vill Lomma kommun ändå påtala vikten av att regionen i sin planering beaktar behovet av långsiktigt hållbara lösningar för gods på järnväg. Redan idag ger godstrafiken längs Lommabanan upphov till störningar av näraliggande trädgårdar och bebyggelse. Persontrafiken har en annan karaktär och är mindre störande. Ett särskilt spår för godstrafiken måste på sikt byggas utanför tätorterna i sydvästra Skåne, om inte andra lösningar väljs som att hänvisa huvuddelen av godstågstrafiken över en ny förbindelse Helsingborg-Helsingör och längs danska kusten.</p>	<p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p>
<p><b>Burlövs kommun</b></p>	<p><i>Allmänt</i></p> <p>Burlövs kommun efterlyser ett tydligare upplägg och transparens för den regionala transportinfrastrukturplanen och de olika pottorna. Hur pengarna fördelas, tider, ansökningsprocesser och kriterier måste vara tydligt och lättillgängligt för att hitta information om.</p> <p><i>Objekt</i></p> <p><b>Lommabanan.</b> Burlövs kommun ser positivt på att Lommabanan får persontrafik och nya stationer. Lommabanan fick också en ökad betydelse för godstrafiken genom öppnandet av Hallandsåstunneln. Burlöv vill understryka betydelsen av bullerdämpande åtgärder när banan byggs om och får en ökad trafikering. Burlöv yrkar på att även Arlövs station (Rinnebäck) på Lommabanan ska beskrivas som en framtida station i planen. Arlövs station finns idag inte med i Lommabanans etapp 1 och 2. I en etapp 3 bör även Arlövs station vara aktuell. Burlövs kommun vill framhålla vikten av att planering och tekniska åtgärder ska göras så att en station i Arlöv är möjlig och inte fördröjs i onödan.</p> <p><b>Burlöv C.</b> Burlövs kommun har lämnat in två ansökningar för att erhålla statsbidrag till kollektivtrafikanläggningar, ”Begäran om godkännande av omfattning och principutformning av parkeringsanläggning Burlöv station” samt ”Begäran om godkännande av omfattning och principutformning avseende resecentrum Burlövs station”. Burlövs kommun ser det som mycket positivt att Burlöv C nämns som en station som kan komma att bli aktuell att finansieras genom potten ”Övrig kollektivtrafik” vilket innebär investeringar över 25 miljoner kronor. För pendlarstationen finns även ett undertecknat avtal ”Genomförande- och finansieringsavtal för Burlövs pendlarstation” mellan kommunen, Region Skåne och Trafikverket från år 2012. Avtalet reglerar kostnadsfördelningen mellan parterna. I avtalet framgår även att ”Det noteras att den del som Region Skåne kommer att bidra med enligt detta avtal avser medel som ligger inom den regionala transportinfrastrukturplanen. Vidare står det ”Region Skåne/Skånetrafiken ska verka för att statlig medfinansiering (statsbidrag) till pendlarparkeringar och cykelparkeringar (max 50 %) erhålls”. Burlövs kommun har inte fått någon återkoppling av hur de inlämnade ansökningarna har behandlats samt om pendlarparkeringen finns med i den regionala transportinfrastrukturplanen och varför det råder en osäkerhet för den framtida planeringen och hur kommunen ska ställa sig till remissförslaget</p> <p><b>Motorvägar.</b> För att säkra den regionala pendlingen, trafiksäkerheten och säkra tillgängligheten på motorvägarna behövs satsningar på kollektivtrafiken samt ombyggnader. Underhåll och framkomlighet är av extra vikt under de stora infrastrukturprojekt som kommer att genomföras i regionen som utbyggnaden av Södra stambanan.</p>	<p><i>Angående tydlighet och transparens i pottorna samt ansöknings- och tilldelningsprocessen för statlig medfinansiering finns ett nätverk initierat från Region Skåne tillsammans med en representant från varje kommun, med syfte att underlätta, tydliggöra och stödja processen framöver inom ramen för genomförandet av RTI-planen. Vidare har RTI-planens kapitel Hur går planeringen av transportsystemet till? – en kunskapsöversikt reviderats till att innehålla mer fakta kring detta.</i></p> <p><i>Angående Burlöv C så finns det en dialog om detta ärende mellan Region Skåne och kommunen.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p>

Eslövs kommun	<p><i>Allmänt</i> Eslövs kommun ställer sig bakom MalmöLundregionens yttrande över Region Skånes förslag till Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2018-2029 i sin helhet. Eslövs kommun anser att skrivningarna om ”tydlighet och transparens” och ”attraktiva stationer” är särskilt viktiga.</p> <p><i>Objekt</i> <b>Eslöv C.</b> Eslövs kommun noterar att i föregående regionala transportinfrastrukturplan 2014-2025 lyfts Eslöv C fram som ett åtgärdsbehov i Skåne. Detta har inte förändrats under perioden utan Eslövs kommun anser det viktigt att Eslöv C namnges i kommande transportinfrastrukturplan. För att Eslövs kommun ska kunna planera för sin del av arbetet måste det framgå hur mycket pengar som investerats från Region Skåne och när detta planeras att göras. Bristen på tydlighet blockerar till stor del kommunens möjligheter att planera för utvecklingen av stadens centrum. Eslövs kommun noterar dessutom att Trafikverket aviserar en omfattande ombyggnad av spårområdet vid Eslöv C. Denna ombyggnad ligger inte i nationell transportplan, men Trafikverket vill genomföra den om de får 10 procent mer i budget av staten. Denna satsning visar än mer behovet av tydlighet och transparens eftersom en utveckling av Eslövs C innefattar flera intressenter med olika målbilder.</p> <p><i>Potter</i> <b>Trafiksäkerhet och miljö.</b> Eslövs kommun genomför ett omfattande arbete med att utveckla stadens centrum, där en del av arbetet är att minska biltrafiken till förmån för fotgängare och cyklisterna. En viktig del i detta arbete startar utanför staden genom att leda trafiken till rätt genomfartsleder. Eslövs kommun har under flera år försökt få till stånd en cirkulationsplats i korsningen mellan väg 113 och väg 1275 (Östra vägen och Trehäradsvägen) med Trafikverket. Vi ser en möjlighet för detta arbete även i Region Skånes förslag till RTI men igen är det otydligt. Det finns möjlighet att söka bidrag för arbetet årligen men detta förfarande gör det svårt för kommunen att planera sitt arbete och koppla det till andra nödvändiga åtgärder inne i staden.</p>	<p><i>Region Skåne noterar detta och Eslöv C kommer finnas med i diskussionerna om medel från potterna i dialog med kommunen.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p>
Höörs kommun	<p><i>Allmänt</i> Höörs kommun ingår i MalmöLundregionen, som skrivit ett gemensamt yttrande över remissen. Höörs kommun ställer sig bakom det gemensamma yttrandet. Detta yttrande från Höörs kommun rör därför endast cykelvägsplanen med koppling till de namngivna objekten för ombyggnad av vägarna 13 och 23 till mötesseparerade 2+1vägar samt lokala aspekter av samma 2+1-projekt.</p> <p>Höörs kommun menar att sambanden mellan RTI- planen och cykelvägsplanen behöver utvecklas, både när det gäller beskrivning och tidsplanering av objekten. I det sammanhanget vill Höörs kommun uppmärksamma Region Skåne på att det finns fyra aktuella åtgärdsvalsstudier (ÅVS) som bör fungera som underlag till objektbeskrivningarna, båda för de namngivna objekten i RTI-planen och för cykelvägsplanen.</p>	<p><i>Region Skåne noterar synpunkterna och planerna har justerats med anledning av detta.</i></p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Åtgärdsvalsstudie – cykel, Höörs och Hörby kommun, Ängsbyn-Bosjökloster-Gamla Bo samt Höör-Lundvigsborg-Hörby (2015)</li> <li>• Åtgärdsvalsstudie väg 13/23 Ekeröd-Hörby (2017)</li> <li>• Åtgärdsvalsstudie väg 23 Sandåkra-Ekeröd (2017)</li> <li>• Åtgärdsvalsstudie cykelpassage Nybykorset, Höörs kommun (2017)</li> </ul> <p><b>Väg 13/23, passage öster om Höör.</b> Trafikverkets slutsats i ÅVS för väg 13/23 Ekeröd-Hörby är att tre principiella alternativ behöver studeras vidare när det gäller hur transittrafiken ska passera Höör. Höörs kommun har därefter genomfört en översiktlig konsekvensbedömning av alla alternativen ur kommunens perspektiv och kommit till slutsatsen att det bara är det östligaste alternativet som ger större positiva än negativa effekter för kommunen.</p>	<p><i>Region Skåne noterar detta, dialog pågår mellan kommunen, Trafikverket och Region Skåne.</i></p>
<b>Kävlinge kommun</b>	<p><i>Allmänt</i> Kävlinge kommun ställer sig bakom det gemensamma yttrandet som MalmöLundregionens elva kommuner enats om.</p> <p><b>Väg E6.</b> Kävlinge kommun vill framhålla vikten av att stärka den regionala pendlingen, trafiksäkerheten och att säkra tillgängligheten på väg E6. Kävlinge kommun vill understryka betydelsen av väg E6 för utvecklingen i regionen. Kävlinge kommuns invånare och näringsliv är beroende av att väg E6 är tillförlitlig och har tillräcklig kapacitet.</p> <p>Problemen på väg E6 får konsekvenser i andra delar av vägnätet och påverkar bland annat trafiksituationen i Hofterup-Ålstorp, inte minst för oskyddade trafikanter samt kollektivtrafikens framkomlighet. Vid störningar på E6:an tar många personbilar och tung trafik Grand prix-vägen genom Hofterup-Ålstorp. Grand prix-vägen är inte den skyltade omledningsvägen men många väljer ändå denna. Detta påverkar boendemiljön Hofterup-Ålstorp negativt men innebär också att säkerhet och framkomlighet på Grand prix-vägen försämras, inte minst för gående och cyklister.</p> <p><b>Västkustbanan.</b> Kävlinge kommun vill även lyfta frågan om de behov av ny infrastruktur som tas upp i det tågstrategiska underlaget till Region Skånes kommande trafikförsörjningsprogram. Här anges att behoven av ny infrastruktur behöver ses över när nästa nationella och regionala transportinfrastrukturplan upprättas. De finns dock inte med i denna RTI. För Kävlinge kommuns del handlar det om Västkustbanan med behov av nytt dubbelspår för sträckan Lund-Kävlinge-Landskrona och planskild järnvägs korsning i Kävlinge senast år 2035.</p>	<p><i>Region Skåne noterar detta. För närvarande pågår det en utredning (åtgärdsvalsstudie) där Trafikverket noga utreder problembild och möjliga lösningar.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta. Objekten som påtalas ska finansieras via den Nationella transportplanen. Denna planperiod sträcker sig till 2029, vilket gör att vissa objekt får prioriteras i ett senare skede.</i></p>
<b>Vellinge kommun</b>	<p><i>Allmänt</i> Vellinge kommun ställer sig bakom MalmöLundregionens yttrande men har, utöver det gemensamma utlåtandet, några synpunkter på RTI-planen.</p> <p><i>Objekt</i> <b>Väg 100.</b> Vellinge kommun anser att alla åtgärder i ÅVS Malmö-Falsterbonäset som inte ingår i det namngivna objektet <b>väg 100 – trafikplats Kungstorp</b> behöver ingå i potten för Regionalt superbusskoncept. De bör även genomföras innan det regionala superbusskonceptet lanseras.</p>	<p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p>

	<p>Utrymme för fler större investeringar utmed det viktiga pendlingsstråket mellan Malmö och Falsterbonäset önskas för att förbättra kapaciteten. Ett exempel på satsningar är fler körfält på väg 100.</p> <p>Kopplingen mellan väg 100 och E6 behöver utredas djupare då det finns möjlighet att förbättra kopplingen mellan Falsterbonäset och Trelleborg.</p> <p><b>Trimningspaket järnväg.</b> I trimningspaketet för järnväg som samfinansieras med den nationella planen behöver åtgärder för att säkra hastighet och trafikering på Trelleborgsbanan ingå. Exempelvis finns det söder om Östra Grevie sättningar i marken som kan påverka tågtrafiken.</p> <p><b>E6.</b> Efter behandling i kommunstyrelsen vill Vellinge kommun även lyfta vikten av att E6 mellan Trelleborg och Helsingborg byggs ut och att det, fram till att utbyggnaden sker, genomförs andra åtgärder för att förbättra vägen.</p>	<p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta. För närvarande pågår det en utredning (åtgärdsvalsstudie) där Trafikverket noga utreder problembild och möjliga lösningar.</i></p>
<p><b>Staffanstorps kommun</b></p>	<p><i>Allmänt</i> Staffanstorps kommun ställer sig bakom det gemensamma yttrandet som MalmöLundregionens elva kommuner enats om. Utöver det yttrandet har Staffanstorp följande synpunkter:</p> <p><i>Objekt</i> <b>Regionalt superbusskoncept.</b> Det bör redovisas hur mycket pengar som avsätts till Regionalt superbusskoncept. Regionalt superbusskoncept är ett effektivt transportsätt och bör kunna användas i större utsträckning för att knyta ihop regionens större tätorter. Vidare bör det ske ökat fokus på Regionalt superbusskoncept för att dessa ska kunna använda befintlig banvall för att slippa blanda bussarna i övrig trafik och därmed öka framkomligheten.</p> <p><b>Väg 11.</b> Som anges i remissen är det stora problem med framkomlighet på väg 11. Denna väg bör prioriteras och byggas ut till fyra körfält mellan Malmö och Dalby.</p>	<p><i>I genomförandet av RTI-planen kommer kollektivtrafikåtgärder att preciseras mera. Det finns en fördel med att planen är något flexibel och inte för låst samtidigt som detta behöver vägas mot bakomliggande intentioner.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p>

<b>Familjen Helsingborg</b>	<p><i>Allmänt</i></p> <p>För Familjen Helsingborg är arbetet med infrastruktur intimt sammankopplat med kollektivtrafik och samhällsbyggnad samt social, ekonomisk och miljömässig hållbarhet. För oss är ”hela resan” viktig oavsett trafikslag och oavsett om resan sker på landsbygd eller i stad, på fritiden eller till, från och i arbete och skola i vardagen.</p> <p>Familjen Helsingborg uppskattar Region Skånes ambition om ökad delaktighet för Skånes kommuner i processen för att ta fram förslag till RTI-plan. Vi är särskilt positiva till Region Skånes transparens och dialog. Familjen Helsingborg önskar fortsatt transparens från Region Skåne och en dialog med utgångspunkt i vårt yttrande fram till beslutad RTI-plan våren 2018.</p> <p>Förslaget till RTI-plan tar utgångspunkt i ett antal strategier, mål och visioner från övergripande strategiska dokument samt regionala och nationella mål. Det är en ambitiös målsättning inte minst utifrån klimat- och miljömålen samt mål om färdmedelsfördelning vilket vi i Familjen Helsingborg tycker är rätt inriktning. Vi saknar dock en mer komplett analys av planförslaget, leder de utpekade satsningarna oss verkligen närmare målen? Enligt hållbarhetsbedömningen i förslaget nås de största effekterna vid de nationella objekt som RTI-planen medfinansierar samt satsningarna på kollektivtrafik och cykel.</p> <p><i>Tilldelad ram</i></p> <p>Den av staten tilldelade ramen för Skåne räcker inte till för att täcka regionens behov och framtida utmaningar. Region Skåne bör återigen påtala för staten att en utökad ram för Skåne är ett krav för att vi ska nå nationella och regionala mål avseende klimat och miljö och på sikt nå ett fossiloberoende transportsystem. Sett till fördelningen av ramar för länsplanerna har Skåne minst del i förhållande till folkmängd och ligger dessutom långt från Stockholm och Göteborg.</p> <p>I väntan på utökad ram för Skåne är det av största vikt att under kommande fyra år färdigställa så mycket som möjligt av de regionala satsningarna för att vid nästa planeringsperiod 2022-2033 kunna täcka nya behov och utmaningar via nya satsningar. Det är dessutom viktigt att framtida satsningar föregås av gediget utredningsarbete genom åtgärdsvalsstudier (ÅVS). Detta för att minska risken för kostnadsökningar senare i processen och för att med rätt underlag kunna prioritera mellan objekt.</p> <p><i>Objekt</i></p> <p><b>Västkustbanan.</b> Med anledning av bland annat redovisningen i hållbarhetsbedömningen av vilka effekter som bäst leder mot uppsatta mål vill vi framföra våra krav på ökad samfinansiering av Västkustbanan. För Skåne och Sydvästsverige är det mycket viktigt att Västkustbanan färdigställs snarast och vi är positiva till att Region Skåne samfinansierar genom RTI-planen. Genom att öka samfinansieringen i RTI-planen visar vi i Skåne att Västkustbanan prioriteras och att vi kräver en snabb framdrift av dubbelspårsutbyggnaden.</p> <p><b>Skånebanan.</b> En utbyggd Skånebana med dubbelspår är en förutsättning för fortsatt tillväxt i norra Skåne och till nytta för hela Skånes transportsystem. Familjen Helsingborg önskar att Region Skåne samfinansierar sträckan Klippan-Hyllstofta</p>	<p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p>
-----------------------------	--	---

	<p>som nu pekas ut i nationell transportplan för perioden 2018-2029. En samfinansiering via RTI-planen påskyndar Skånebanans utbyggnad och ökar möjligheten för fler investeringar längs banan. Vidare är vi mycket positiva till att Skånebanan, delen Ramlösa-Åstorp, pekas ut som en brist att utreda i förslag till RTI-plan. Familjen Helsingborgs berörda kommuner står redo att redan under år 2018 inleda utredningsarbetet av sträckan tillsammans med Region Skåne och Trafikverket.</p> <p><b>Söderåsbanan.</b> Persontrafik på Söderåsbanan är en av de viktigaste framtida kollektivtrafiksatsningarna i Skåne, jämte Västkustbanan och Skånebanan, och det är med oro som vi i Familjen Helsingborg ser att investeringsmedel för planerad ombyggnation av Teckomatorps station för att klara fyrtågsmöte saknas. Vi anser att detta är olyckligt och innebär konsekvenser för framtida trafikering och bytesmöjligheter för Pågatågstrafiken inom nordöstra Skåne. En begränsning av Teckomatorp station kan på sikt riskera den spårburna kollektivtrafikens attraktivitet för personresor utmed Söderåsbanan och Rååbanan. En fullt utbyggd station i Teckomatorp är dessutom en absolut förutsättning för framtida halvtimmestrafik på Söderåsbanan och Rååbanan.</p> <p><b>Regionalt superbusskoncept.</b> Familjen Helsingborg är fortsatt positiva till satsningen på Regionalt superbusskoncept men anser samtidigt att vissa oklarheter råder kring genomförande av åtgärder samt tidsplan för dessa. Vi önskar att Region Skåne skyndsamt fortsätter driva Regionalt superbusskoncept och att det utreds och utvecklas i samförstånd med berörda kommuner.</p> <p><b>Regionala vägstråk.</b> Vi i Familjen Helsingborg är kritiska till att stråket Helsingborg-Höör längs väg 109 inte är utpekad som en brist eller omnämnd i förslag till RTI-plan då genomförd ÅVS (2016) tydligt visar på brister i stråket. Likaså borde stråket Helsingborg-Höganäs längs väg 111 pekas ut som brist med utgångspunkt i stråkstudien för Skånes nordvästra hörn (2016). Stråket är ett av Skånes starkaste pendlingsstråk med stor potential för ökad andel kollektivtrafik samtidigt som det finns utmaningar i infrastrukturen. Region Skåne bör snarast komplettera bristanalysen med väg 109 och väg 111 i förslag till RTI-plan.</p> <p>För att stå rustade inför nästa planeringsperiod 2022-2033 är det viktigt att utpekade brister utredas tidigt inom fyraårsperioden 2018-2022. Vi i Familjen Helsingborg är positiva till utpekandet av brister längs väg 17, 21 och 108 och ser fram emot ett snabbt och effektivt utredande i dessa stråk.</p> <p>Utifrån utpekade objekt och brister i förslaget till RTI-plan är det tydligt att Region Skåne fäster stor vikt vid ”regionalt prioriterade stråk”. Ett sådant viktigt underlag bör förankras i Skånes fyra hörn innan det ligger till grund för långsiktiga regionala investeringar. Vi i Familjen Helsingborg har till exempel vid flera tillfällen lyft fram stråket Helsingborg-Höör som ett viktigt regionalt stråk.</p> <p><b>Steg 1 och 2 åtgärder.</b> För att nå ett förändrat beteende i transportsystemet och en ökad andel hållbara resor och transporter är det viktigt att Region Skåne och Trafikverket tillsammans med kommunerna arbetar aktivt med steg 1 och 2 åtgärder. Tid och resurser måste avsättas i projekt för att arbeta med dessa frågor för maximal nytta av de investeringar som görs i</p>	<p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta och det är ett prioriterat område.</i></p>
--	--	---

	<p>transportsystemet. För att arbeta med steg 1- och 2 åtgärder måste vi ha något att erbjuda och därför är vi i Familjen Helsingborg positiva till de utökade potterna för investeringar i kollektivtrafik- och cykelåtgärder i förslaget.</p> <p>Vidare stöttar Familjen Helsingborg Region Skåne i arbetet för att steg 1 och 2 åtgärder ska vara möjliga att sätta in utan koppling till investeringsobjekt. Region Skåne bör fortsatt uppvakta Trafikverket och staten för att få till stånd en ändring gällande förutsättningarna för användandet av ekonomiska medel för steg 1 och 2 åtgärder.</p> <p><b>Slutord.</b> Familjen Helsingborg ser fram emot fortsatt samverkan och en transparent process fram till beslut av RTI-planen. Vi står redo att tillsammans med Region Skåne och Trafikverket förvalta och utveckla de investeringar som planeras i nordvästra Skåne samt att verka för ytterligare investeringar i kommande planeringsperiod för åren 2022-2033.</p>	
Helsingborg kommun	<p><i>Allmänt</i> Helsingborg kommuns synpunkter tar utgångspunkt i Familjen Helsingborgs gemensamma infrastrukturarbete och Familjen Helsingborgs beslutade strategi för infrastruktur och kollektivtrafik samt Familjen Helsingborgs samlade yttrande.</p>	<i>Region Skåne noterar detta.</i>
Båstads kommun	<p><i>Allmänt</i> Båstads kommuns synpunkter tar utgångspunkt i Familjen Helsingborgs gemensamma infrastrukturarbete och Familjen Helsingborgs beslutade strategi för infrastruktur och kollektivtrafik samt Familjen Helsingborgs samlade yttrande.</p>	<i>Region Skåne noterar detta.</i>



Perstorps kommun	<p><i>Allmänt</i> Perstorps kommuns yttrande baseras på Familjen Helsingborgs gemensamma ställningstagande med utgångspunkt i Familjen Helsingborgs strategi för infrastruktur och kollektivtrafik för planperioden 2018-2029.</p> <p><i>Objekt</i> Utöver Familjen Helsingborgs gemensamma synpunkter på förslag till RTI-plan 2018-2029, vill Perstorps kommun lyfta fram att ÅVS för väg 21 Klippan-Hyllstofta även lämpligen bör innehålla studier av väg 21 i samklang med utvecklingen av Skånebanan eftersom flera planeringsfrågor behöver ses i ett sammanhang t ex dubbelspår längs Skånebanan. Barriärefekter till följd av väg och järnväg genom Perstorp samt hastighetsnedsättning på väg 21. Då väg 21 och även Skånebanan är väsentliga för att binda samman Skåne regionalt är det viktigt att frågorna hålls samman. Perstorps kommun ser fram emot fortsatt samarbete i dessa frågor.</p>	<p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p>
Örkelljunga kommun	<p><i>Allmänt</i> Örkelljunga kommuns synpunkter tar utgångspunkt i Familjen Helsingborgs gemensamma infrastrukturarbete och Familjen Helsingborgs beslutade strategi för infrastruktur och kollektivtrafik samt Familjen Helsingborgs samlade yttrande.</p> <p><b>Regionalt superbusskoncept.</b> Örkelljunga kommun vill särskilt trycka på vikten av att Region Skåne skyndsamt fortsätter driva Regionalt superbusskoncept tillsammans med berörda kommuner. För Örkelljunga kommuns del liksom för andra kommuner som saknar tillgång till spårbunden trafik är utvecklingen av konceptet avgörande för att öka nyttjandet av kollektivtrafik och därigenom minska det privata användandet av bil. Miljömässigt torde vinsterna med att öka takten i konceptet vara stora.</p> <p><b>Regionala vägstråk.</b> Örkelljunga kommun är särskilt positiva till utpekandet av brister längs väg 108 och ser fram ett snabbt och effektivt utredande av detta stråk. Kommunen ser väg 108 som ett mycket intressant stråk inte minst som alternativ till E4/E6 som därigenom på sikt ska kunna avlasta trafiken på dessa hårt belastade vägar.</p>	<p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p>
Höganäs kommun	<p><i>Allmänt</i> Höganäs kommuns synpunkter tar utgångspunkt i Familjen Helsingborgs gemensamma infrastrukturarbete och Familjen Helsingborgs beslutade strategi för infrastruktur och kollektivtrafik samt Familjen Helsingborgs samlade yttrande.</p> <p><b>Väst kustbanan.</b> Kompletterande synpunkter från Höganäs kommun: Höganäs kommun anser det viktigt att utveckla Maria station som nod och bytespunkt, på motsvarande sätt som skett med Ramlösa station. Detta hör till stor del samman med utvecklingen av det regionala superbusskonceptet och möjligheten att koppla samman Regionalt superbusskoncept med tåg och stadsbuss. Attraktiva bytesmöjligheter vid Maria station kan härigenom bidra till minskad biltrafik från Höganäs kommun inne i Helsingborg.</p>	<p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p>

<p>Höganäs kommun vill även aktualisera frågan om en ny påstågstation i Vegeholm. En station i Vegeholm kan bidra till att de östra kommundelarna knyts upp mot attraktiv kollektivtrafik samtidigt som stationen möjliggör nya reserelationer över kommungränserna.</p> <p><b>Regionalt superbusskoncept (och kollektivtrafikutveckling).</b> Kompletterande synpunkter från Höganäs kommun: Höganäs kommun vill ta tillfället i akt att även uttrycka önskemål om att testa potentialen i vissa regionala reserelationer. Ett exempel på detta kan vara att under en testperiod om ett år, upprätta snabbussförbindelser mellan centralorter i närliggande kommuner. Vi vill i detta sammanhang lyfta fram Höganäs-Ångelholm, med möjlig förlängning till Ångelholm/Helsingborg Airport, som ett stråk med tänkbar potential.</p> <p>Höganäs kommun vill även uttrycka önskemål om att förlänga Helsingborgs stadsbusslinje 8 från Domsten till Viken. Härigenom öppnas ett alternativt färd sätt för Vikenbor med arbetsplatser i norra och centrala Helsingborg. Att förlänga stadsbusslinje 8 kan på detta sätt bidra till minskad biltrafik från Höganäs kommun inne i Helsingborg.</p> <p><b>Regionala vägstråk.</b> Kompletterande synpunkter från Höganäs kommun: <b>Väg 111</b> utgör en viktig sträcka för många regionala pendlare till och från Höganäs kommun och det är viktigt att bibehålla en god framkomlighet mot Helsingborg och vidare söderut. För att uppnå detta krävs kapacitetshöjande åtgärder för trafikplats från trafikplats Bohult och norrut. Inne i Höganäs stad medför väg 111 en barriäreffekt, vilket motverkar kommunens ambition att förtäta och bygga samman staden på ömse sidor om vägen. Utbyggnad och förtätning utmed detta starka kollektivtrafikstråk ger förutsättningar för att uppnå en mer hållbar färdmedelsfördelning, samtidigt som det leder till ökade stadskvaliteter i Höganäs. Mot bakgrund av detta anser Höganäs kommun att väg 111 bör prioriteras upp i RTI-planen.</p> <p>Inom ramen för remissen ”Funktionellt prioriterat vägnät” har Höganäs kommun till Trafikverket lyft frågan om vägnomenklatur. Höganäs kommun anser att det finns en otydlighet i nuvarande numrering av väg 21 till och väg 112 och en omnumrering av väg 112 till 21 kan vara befogad. Från Höganäs kommun finns en inte oväsentlig utpendling österut mot Åstorp och Klippan och en omnumrering hade inneburit att norra Skåne hade knyts samman längs en och samman väg, ett sammanhängande stråk för Höganäs i väster till Kristianstad i öster. Dessutom föreligger en otydlighet för resande österifrån då väg 21 i höjd med trafikplats Åstorp byter nummer trots att vägens standard och riktning inledningsvis är densamma. Även trafikintensiteten längs sträckan Höganäs-Åstorp är enligt mätningar från 2013 jämförbar med stora delar av väg 21. Det är i detta sammanhang också relevant att belysa den funktionella skillnaden mellan väg 21 och väg 112. Höganäs kommun ifrågasätter att väg 21, i samband med att den övergår till väg 112, byter funktion från ”regionalt viktig väg” till ”kompletterande regionalt viktig väg” (Trafikverkets terminologi). Framförallt sommartid är semestertrafiken till och från Kullahalvön intensiv och för besökande turister norr- och österifrån är väg 112 den naturliga sträckan för vidare färd mot Höganäs, Mölle och Kullaberg etc.</p>	<p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta. Trafikering av nya linjer hanteras i Region Skånes Trafikförsörjning program.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p>
--	---

Svalövs kommun	<p><i>Allmänt</i> Svalövs kommuns synpunkter tar utgångspunkt i Familjen Helsingborgs gemensamma infrastrukturarbete och Familjen Helsingborgs beslutade strategi för infrastruktur och kollektivtrafik samt Familjen Helsingborgs samlade yttrande.</p>	Region Skåne noterar detta
Skåne Nordost	<p><i>Övergripande</i> Det nu framtagna förslaget till regional transportinfrastrukturplan är omfattande och håller generellt sett hög kvalitet. Arbetet inom ramen för strukturplaner som Region Skåne genomfört och som lett till ett antal styrande dokument utgör en god plattform när det ska utformas en ny/reviderad regional transportinfrastrukturplan.</p> <p>Då begränsade möjligheter finns för finansiering av nya objekt utöver de som redan är upptagna i nuvarande plan anser Skåne Nordost det lämpligt att de så kallade pottorna ökas med syfte att skapa en hög utväxling av insatta medel. För att åstadkomma detta är det praktiskt att man efter antagandet av planen fortsätter med samma nära och ändamålsenliga samarbete mellan Region Skåne, Trafikverket och kommunerna som skett inför antagandet.</p> <p>Skåne Nordost kan konstatera att arbetet med ta fram förslaget till regional transportinfrastrukturplan har fungerat bra och där kommunerna i Skåne Nordost fått möjlighet att under processens gång delta på ett konstruktivt sätt. När Trafikverket efter antagande av planen tar över hanteringen är det viktigt att berörda kommuner även fortsättningsvis får en tydlig möjlighet att delta i de processerna.</p> <p>Det är rimligt att objekt som pekas ut som ”prioriterade brister att utreda” verkligen utreds noggrant så att det möjliggörs ett eventuellt genomförande under kommande planperioder.</p> <p>Sammanfattningsvis är angeläget att fokusera på sådant som ger högst måluppfyllelse i arbetet att skapa ett hållbarare resande i Skåne med fokus på kollektiva trafikslagslösningar;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Koppla samman och öka tillgängligheten mellan de regionala kärnorna med tåg och buss</li> </ul>	<p>Region Skåne noterar detta</p> <p>Region Skåne noterar detta</p> <p>Region Skåne noterar detta</p> <p>Region Skåne noterar detta</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stärka de regionala kärnorna med kollektivtrafik</li> <li>• Stärka kollektivtrafiken med satsningar på cykel</li> <li>• Miljö- och påverkansåtgärder för minskat bilresande</li> </ul> <p><i>Samfinansiering nationell plan</i>  <b>Skånebanan.</b> Enligt vår uppfattning är det viktigt med en satsning på dubbelspår för att åstadkomma en förstärkt tillväxtkraft i nordöstra Skåne. De temporära åtgärder som föreslås genomföras får då inte utgöra hinder för att med kraft hävda nödvändigheten med ett dubbelspår.</p> <p><i>Kollektivtrafik</i>  <b>Regionalt superbusskoncept.</b> Den tydliga satsningen på Regionalt superbusskoncept är mycket positivt. Då samverkan mellan olika parter krävs samt då vissa kommuner redan har implementerat det Regionala superbusskonceptet så är det viktigt att snarast starta upp de föreslagna linjerna mellan Kristianstad-Malmö respektive Kristianstad – Älmhult.</p> <p><b>Kristianstadlänken etapp 3.</b> Utifrån att dessutom Regionalt superbusskoncept på sträckan Kristianstad-Älmhult ska genomföras och betydande investeringar kommer att göras på väg 19 norr om Kristianstad är det viktigt att dessa investeringar följs upp med ett genomförande av etapp 3.</p> <p><i>Namngivna regionala objekt</i>  <b>Väg 19.</b> Genom satsningen på väg 19 sker tydliga kopplingar till viktiga målpunkter i södra Småland, vilket skapar goda möjligheter till en utvidgad arbetsmarknad men också förbättrade möjligheter till förbättrade kollektivtrafiklösningar. Satsningen är ett viktigt led i tillskapandet av Regionalt superbusskoncept på sträckan Kristianstad-Älmhult.</p> <p>Genom ombyggnaden sträckan Broby – Bjärlöv av <b>väg 19</b> under planperioden förbättras transportmöjligheterna norrut från Kristianstad. Dock återstår en besvärande flaskhals mellan Bjärlöv och Härlöv/Kristianstad för att nå E22:an.</p> <p>De nordsydliga sambanden i östra Skåne är idag mycket svaga. För att knyta samman de två regionala kärnorna Kristianstad och Ystad längs med <b>väg 19</b> krävs på sikt betydande insatser eftersom restiderna är alldeles för långa för att det ska vara intressant för människor att dagspendla mellan de båda städerna i någon större omfattning.</p> <p><b>Väg 23/13.</b> För att Kristianstad/Hässleholm ska kunna utvecklas till en tillväxtmotor måste flaskhalsar i infrastrukturen byggas bort. När E22:an successivt blir färdigbyggd i Skåne så kommer infrastrukturen att ha förändrats till det bättre för Kristianstad och då är det viktigt att Hässleholm får också förnyade förbindelser söderut. Genom den föreslagna satsningen på <b>väg 23/13</b> förbättras möjligheterna till både ökad framkomlighet som ökad trafiksäkerhet.</p>	<p><i>Region Skåne noterar och instämmer i detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta och dialog förs tillsammans med Kristianstad kommun.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p>
--	---	--

<b>Kristianstads kommun</b>	<p><b>Väg 15</b> är en angelägen förbindelse mellan Halland och Blekinge. För några år sedan byggdes flaskhalsen mellan Osby och Markaryd bort, men på sträckan mellan Osby och Olofström finns ett stort behov av ombyggnad och upprustning. När det gäller bristerna att utreda att det viktigt att ÄVS:en snarast initieras.</p> <p><b>Prioriterade brister att utreda.</b> När väg 23/13 byggs om i alla delar mellan Hässleholm och Hörby så kommer väg 13 mellan Höör och Hörby att utgöra ett prioriterat regionalt stråk. Utöver de i planen ”upptagna prioriterade bristerna för utredning” vill vi även lyfta fram behov att utreda en förbindelse i väst/ostlig riktning mellan Åhus och väg E22 och på nytt utreda behovet av en ombyggnad av väg 117 mellan Hässleholm och Markaryd.</p> <p><i>Allmänt</i> Kristianstads kommun ställer sig bakom Skåne Nordosts yttrande över regional transportinfrastrukturplan 2018-2029.</p> <p><i>Samfinansiering nationell plan</i> <b>Skånebanan.</b> Inom planperioden kommer Skånebanan att trimmas genom utbyggnad av dubbelspår Kristianstad C (2017/18) samt dubbelspår Attarp (2020). Dubbelspår på hela sträckningen är planerat under sista perioden 2027-29, men är också avhängigt av finansiering av den nationella planen. Kristianstads kommun trycker på vikten av dubbelspår på hela sträckan.</p> <p><i>Namngivna regionala objekt</i> <b>Väg 19,</b> Bjärlöv- Broby med beräknad byggstart 2019. Särskild utredning inför kommande planperiod föreslås för följande objekt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Väg 19 Bjärlöv – Kristianstad</li> <li>• Väg 19 Kristianstad – Ystad</li> </ul> <p>Utöver det som redan är omnämnt i RTI-planen förs i yttrandet upp ytterligare objekt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Utredning av förbindelse mellan Åhus och E22, i syfte att minska restid samt avlasta väg 118 och Åsumvägen</li> <li>• Kristianstadlänken etapp 3 (Högskolan-Kristianstad C). Alternativ modell för finansiering är diskuterad. Detta projekt måste på ett tydligt sätt finnas med i Region Skånes planering och prioritering oavsett om etappen kommer att finansieras.</li> </ul>	<p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta och dialog förs tillsammans med Kristianstad kommun.</i></p>
-----------------------------	---	---

<b>Hässleholms kommun</b>	<i>Allmänt</i> Hässleholms kommun ställer sig bakom yttrandet över Regional transportinfrastrukturplan 2018-2029 antaget av samverkansorganet Skåne Nordost.	<i>Region Skåne noterar detta.</i>
<b>Östra Göinge kommun</b>	<i>Allmänt</i> Östra Göinge kommun ställer sig bakom underlaget för yttrande Regional transportinfrastrukturplan 2018-2029 antaget av samverkansorganet Skåne Nordost.	<i>Region Skåne noterar detta.</i>
<b>Bromölla kommun</b>	<i>Allmänt</i> Bromölla kommun ställer sig bakom yttrandet framtaget av samverkansorganet Skåne nordost.	<i>Region Skåne noterar detta.</i>

<b>Osby kommun</b>	<i>Allmänt</i> Osby kommun ställer sig bakom det yttrande som upprättats av samverkansorganet Skåne Nordost över Regional transportinfrastrukturplan (RTI-plan) för Skåne 2018-2029.	<i>Region Skåne noterar detta.</i>
<b>Bjuvs kommun</b>	<i>Allmänt</i> Bjuvs kommuns synpunkter tar utgångspunkt i Familjen Helsingborgs gemensamma infrastrukturarbete och Familjen Helsingborgs beslutade strategi för infrastruktur och kollektivtrafik.	<i>Region Skåne noterar detta.</i>
<b>Åstorps kommun</b>	<i>Allmänt</i> Åstorps kommuns synpunkter tar utgångspunkt i Familjen Helsingborgs gemensamma infrastrukturarbete och Familjen Helsingborgs beslutade strategi för infrastruktur och kollektivtrafik.	<i>Region Skåne noterar detta.</i>

<p style="text-align: center;"><b>Ängelholms kommun</b></p>	<p><i>Allmänt</i> Ängelholms kommuns synpunkter tar utgångspunkt i Familjen Helsingborgs gemensamma infrastrukturarbete och Familjen Helsingborgs beslutade strategi för infrastruktur och kollektivtrafik.</p> <p><i>Objekt</i> <b>E6.</b> Ängelholms kommun anser även att det är viktigt att Region Skåne verkar för och avsätter medel för att E6:an ska byggas ut för att bli sexfilig. En ny trafikplats på E6:an med anslutning till Ängelholms-Helsingborgs flygplats, är också nödvändig för att förbättra tillgängligheten till den regionala flygplatsen. En ÅVS om detta pågår.</p>	<p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta. För närvarande pågår det en utredning (åtgärdsvalsstudie) där Trafikverket noga utreder problembild och möjliga lösningar.</i></p>
<p style="text-align: center;"><b>Sydöstra Skåne</b></p>	<p><i>Allmänt</i> Region Skånes framtagande av den regionala transportinfrastrukturplanen har präglats av en bra dialog med Skånes kommuner, dels genom politiska dialoger och dels genom 4-hörnsarbetet. Dialogerna och kommunikationen som har varit under framtagandet av planen bör fortsättningsvis vara en del av arbetet för att uppnå bästa möjliga förutsättningar för hela Skåne. Med en bra dialog kan enigheten i de skånska kommunerna gynna de gemensamma satsningarna i framtiden. För att uppnå de fem ställningstagandena i "Strategier för det flerkärniga Skåne" samt de fem prioriterade ställningstagandena i "Det öppna Skåne 2030" måste hela Skånes utveckling beaktas och tillvaratas.</p> <p>Planen redovisar påtagliga brister som uppstår på grund av en ökad mängd transporter på vägarna. Att effektivisera transporterna och arbeta för en minskning genom så kallade "mobility management" åtgärder är ett viktigt arbete för att uppnå en hållbar utveckling. Här har Region Skåne en viktig roll att fylla som samordnare för detta arbete.</p> <p><i>Trafiksäkerhet och miljö</i> Nollvisionen, som innebär att ingen skadas eller dödas i trafiken, är ett viktigt arbete inom trafiksäkerhet. Det gäller både oskyddade trafikanter och fordonstrafiken. Vägar, gator och fordon ska anpassas till människans förutsättningar samt utformas och underhållas därefter. Under planperioden prioriteras ett antal områden där fokus är att säkra vägar och öka hastighetsefterlevnad, framkomlighet samt säkra de oskyddade trafikanterna. Tre områden kommer att prioriteras;</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sidoområde för harmonisering av hastigheter.</li> <li>2. Ökad trafiksäkerhet genom vänstersvängfält.</li> <li>3. Trafiklugnande åtgärder på genomfarter.</li> </ol> <p>Valet av åtgärder beslutas under planperioden och följer trafikverkets verksamhetsplanering och sker i dialog med Trafikverket och kommunerna.</p>	<p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p>



	<p>Kommunerna i sydöstra Skåne har identifierat kommunspecifika sidoområden och potter, vilka kommer att biläggas yttrandet.</p> <p><i>Prioriterade brister att utreda</i></p> <p>Utöver namngivna objekt fastställs även identifierade prioriterade brister att utreda, <b>väg 11 Tomelilla - Simrishamn, väg 19 Kristianstad - Ystad, Ystad- Österlenbanan</b> och tillgänglighet till hamnarna (<b>Ystad hamn</b>). Objekten är angelägna brister och förhoppningen är att dessa kommer in i nästa planperiod.</p> <p>Sydöstra Skånes kommuner ser förutom ovanstående brister att följande objekt skulle behöva utredas vidare;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>● <b>Väg 13 Ystad - Sjöbo - Hörby</b></li><li>● <b>Väg 9 Brösarp - Simrishamn - Ystad</b></li><li>● <b>Simrishamns hamn</b></li><li>● <b>E65 Ystad – Malmö</b></li><li>● <b>Viadukt väg 11 Tomelilla centralort</b></li></ul> <p>Utöver dessa objekt vill sydöstra Skåne hålla <b>Simrishamnsbanan</b> aktuell genom att vara en del av prioriteringen för att hålla hela Skåne levande.</p> <p>Utöver dessa objekt finns det utpekade brister i andra delar av Skåne som berör resenärer till och från sydöstra delen. Exempelvis <b>väg 102 Lund – Dalby</b> samt <b>väg 11 Malmö-Dalby</b>, vilka har stor betydelse för framkomligheten och därmed attraktiviteten för kommande Regionala superbusslinjer Simrishamn-Lund respektive Sjöbo-Malmö.</p> <p><i>Samfinansiering nationell plan</i></p> <p>Om det inte blir aktuellt med samfinansiering av nationella objekt, såsom Skånebanan Kristianstad-Hässleholm, på grund av nationella planen föreslås att dessa medel istället placeras i samfinansiering trimningspaket järnväg.</p> <p><i>Kollektivtrafik</i></p> <p><b>Regionalt superbusskoncept</b></p> <p>I sydöstra Skåne finns tre av Skånes åtta utpekade stråk för Regional superbuss</p> <ul style="list-style-type: none"><li>● Kristianstad-Simrishamn/Ystad (nuvarande SkE 3 och 4)</li><li>● Lund-Simrishamn (nuvarande SkE 5)</li><li>● Malmö-Sjöbo (nuvarande SkE 8)</li></ul> <p>Införandet av Regionalt superbusskoncept är nödvändigt för att utveckla kollektivtrafiken för de delar av Skåne som idag inte har järnväg. Enligt trafikförsörjningsprogram för Skåne år 2016 närmar sig införandet av superbusskonceptet, men för vissa stråk har ännu inga åtgärdsvalsstudier genomförts.</p>	<p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p>
--	---	---

	<p>För att sydöstra Skåne ska kunna uppnå färdmedelsfördelningen 2030 samt marknadsandel 40 % och snabbt ta sig till starka arbetsmarknader behöver kollektivtrafiken förstärkas, både när det gäller robusthet och turtäthet.</p> <p><i>Objekt</i> Kommunerna ser positivt på att <b>väg 11 Anklam - Tomelilla</b> och <b>väg 13 Assmåsa</b> är med som namngivna objekt för perioden 2018 -2029.</p> <p>Objektet cykelstråket Sjöbo-Tolånga, som i cykelvägsplanen 2018-2029 föreslås genomföras under perioden, bör ingå i vägprojektet väg 11 Sjöbo (Anklam) – Tomelilla (Ramsåsa).</p> <p>Det är positivt att <b>Ystad-Österlenbanan</b> ligger i trimningspaket för järnväg.</p>	<p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p>
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);"><b>Skurups kommun</b></p>	<p><i>Allmänt</i> Skurups kommun ingår inte i något av de fyra hörnvisa kommunsamarbetena.</p> <p>Sturups kommun kommer framåt att nära bevaka processer för att få in de objekt som vi är i behov av, men som för tillfället inte finns med som namngivna objekt, eller som inte blivit prioriterade i denna omgång (främst cykelvägar). Det blir ett stort fokus att få igenom åtgärdsvalsstudier för att få till stånd nya objekt till kommande revideringen.</p> <p><b>E65.</b> Utökad kapacitet på väg E65, såsom planskild korsning vid ”Sturupsrondellen” samt 2+2- väg Svedala-Ystad.</p> <p><b>Ystadbanan.</b> Ökad robusthet och kapacitet på Ystadbanan. Tågen måste kunna köra full hastighet hela sträckan Malmö-Ystad samt utöka kapacitet för att klara av att transportera fler resenärer.</p> <p>Förlängning av plattformar längs Ystadbanan så att stationstätheten inte minskar. Viktigt att även mindre stationer blir prioriterade för förlängning så att vi inte tappar effektiviteten och tillgängligheten i hela Skåne.</p> <p><b>Behov av en södra länk/förbifart Skurup.</b> För att klara både tung godstrafik samt omfattande personbilstrafik som kommer söderifrån och går igenom Skurup idag. Skurups kommun har inlett diskussioner med Trafikverket av en förlängning av Yttre Ringvägen (väg 714) som idag slutar vid rondellen söder om Skurup. Mellan denna rondell och söder om Dalaled vill kommunen att man bygger en fortsättning på Yttre Ringvägen (som i dagsläget är döpt till Södra länken). Anledningen till detta är att vi vill avlasta tätorten med framförallt den tunga trafiken och skapa säkrare trafikläge, mindre buller, mer tillgänglighet och bättre gång- och cykelvägar i centrum. Åtgärdsvalsstudie planeras och har aviserats till kvartal 1 år 2018.</p> <p><b>Sturupspendeln.</b> Fortsatt planering för så kallade Sturupspendeln bör ske inom planperioden. En miljöriktig lösning på persontransporterna till Malmö airport betonas.</p>	<p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta och instämmer i detta. Det pågår för närvarande en åtgärdsvalsstudie med syfte att öka robustheten och kapaciteten på Ystadbanan, som drivs av Region Skåne tillsammans med Trafikverket och berörda kommuner.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p>

<b>Angränsande regioner</b>	<i>Yttrande från Region Blekinge, Region Halland, Region Jönköpings län, Regionförbundet i Kalmar län och Region Kronoberg.</i>	
<b>Region Blekinge</b>	<p>Region Blekinge anser att planförslaget är systematiskt och tydligt redovisat.</p> <p>Eventuellt skulle planen vinna på att lyfta Skånes strategiska position och dess betydelse för svensk handel och kontakt med omvärlden ännu mer än vad som redan görs. En översiktlig karta över viktiga stråk för pendling och godstransporter mellan Skåne och angränsande regioner skulle kunna förtydliga bilden av Skånes geografiska position.</p> <p>Trafikslagsfördelningen för gods 2050 ses som en stor utmaning som kräver dels statliga styrmedel och dels investeringar i Södra stambanan, alternativt ny stambana, och andra järnvägar.</p> <p>Region Blekinge påpekar att Karlshamns hamn i nuläget har 17 tåglägen i veckan, som samtliga går via Hässleholm, vilket bör ses som betydande godstransporter. Därför bör kartan justeras.</p> <p>Region Blekinge instämmer om behovet av att förbättra Skånebanan Hässleholm-Kristianstad och bangården i Hässleholm, och ser även positivt på att möjligheterna att förbättra väg 15 Osby-Lönsboda-länsgränsen ska utredas.</p>	<p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p>
<b>Region Halland</b>	<p>Region Halland menar att det i planen framgår tydligt att Västkuststråket är en gemensam prioritet för Region Skåne och Region Halland. För ett ökat utbyte mellan länen är det framför allt transportstråken Halmstad-Kristianstad/Hässleholm och Halmstad-Blekinge, vilket innefattar Markarydsbanan samt väg 15 och 24, som behöver utvecklas.</p> <p>För att stärka utbytet i Västkuststråket, och utöka pendlingen mellan Halland och Västra Skåne, är även fortsatt utveckling av Västkustbanan av högsta prioritet. Region Halland ser det som en gemensam fråga för Region Halland och Region Skåne att arbeta med att öka turutbudet och minska restider längs med stråket. Det är positivt att Region Skåne prioriterar utbyggnaden av Västkustbanan till dubbelspår, bland annat genom att avsätta medel för de två återstående sträckorna i</p>	<p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p>

	<p>Skåne. Det är även viktigt att fortsätta samverka kring framtida trafikering på Västkustbanan för att öka möjligheterna till ett utbyte regionerna emellan.</p> <p>Gällande regionalstågstrafik på sträckan Hässleholm-Halmstad, som Region Skåne, Region Kronoberg och Region Halland planerar att starta upp, anser Region Halland att fokus nu bör ligga på att slutföra pågående åtgärdsvalsstudie för att så snart som möjligt kunna börja bygga mötesspår och stationer.</p>	
<b>Region Jönköpings län</b>	<p>Region Jönköpings län ser positivt på åtgärder på Hässleholm C samt att trimningsåtgärder för järnvägen finns med under hela planperioden. Region Jönköping delar även åsikten att nya stambanor ska byggas men föreslår att ställningstagandet bör förtydligas och att betydelsen av att hela systemet färdigställs snabbt och för en hastighet på 320 km/h blir tydligt. Regionerna inom Regionsamverkan Sydsverige har gemensamt enats kring vikten av nya stambanor samt att finansieringen bör ske på annat sätt än genom föreslaget anslag. Utöver detta har Region Jönköpings län inga synpunkter på planförslaget.</p>	<p><i>Region Skåne noterar detta. Region Skåne driver genom Sverigeförhandlingen frågan om att höja hastigheten till 320 km/h samt lånefinansiering och har förtydligat detta i planen.</i></p>
<b>Regionförbundet i Kalmar län</b>	<p>Regionförbundet i Kalmar län betonar Öresundstågs sammanhållande betydelse för grannlänerna, men har i övrigt inga synpunkter på planförslaget.</p>	<p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p>

<p style="text-align: center;"><b>Region Kronoberg</b></p>	<p>Region Kronoberg anser att RTI-planen är genomarbetad och välgrundad.</p> <p>Det är positivt att planförslaget prioriterar åtgärder på Södra stambanan eftersom 5000 personer arbetspendlar mellan Skåne och Kronoberg dagligen (3500 från Skåne till Kronoberg och 1500 från Kronoberg till Skåne).</p> <p>Region Kronoberg ser även positivt på att Region Skåne planerar att genomföra standardförbättrande åtgärder på riksväg 23, eftersom det är något Region Kronoberg arbetat med länge. Åtgärderna leder till bättre trafiksäkerhet och ett mer sammanbundet Sydsverige.</p> <p>När det gäller regionala cykelstråk i Skåne konstateras att det finns brister på stråk som passerar gränsen mellan Kronoberg och Skåne, exempelvis mellan Vittsjö och Markaryd samt Osby och Älmhult. Dessa avstånd är tillräckligt korta för att pendling med vanlig cykel eller elcykel ska vara möjlig. Region Kronoberg ser fram emot att samverka för att bättre kunna knyta samman Kronoberg och Skåne.</p>	<p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p>
<p style="text-align: center;"><b>Övriga intressenter</b></p>	<p><i>Övriga intressenter som yttrat sig:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Arbetsförmedlingen</li> <li>• Handelskammaren</li> <li>• Lantbrukarnas riksförbund</li> <li>• Lunds universitet</li> <li>• Länsstyrelsen</li> <li>• Swedavia Malmö Airport</li> <li>• Malmö hamn</li> <li>• Naturskyddsföreningen</li> <li>• Naturvårdsverket</li> <li>• Resenärsforum</li> <li>• Sveriges åkeriföretag</li> <li>• Trafikverket</li> <li>• Trelleborgs hamn</li> </ul>	

Arbetsförmedlingen	<p><i>Allmänt</i> Arbetsförmedlingen anser att kollektivtrafiken är central i bygget av en väl fungerande arbetsmarknad i Skåne. Detta genom potential att bidra till sysselsättningstillväxt och ökad möjlighet till matchning på arbetsmarknaden, och att förbättra tillgängligheten för arbetstagare och arbetsgivare. En utbyggd regional infrastruktur bedöms också ge möjlighet till diversifiering mot olika branscher och näringar vilket underlättar för kommuner vid snabba strukturomvandlingar. Vidare lyfter Arbetsförmedlingen att utbyggnaden i sig samt underhåll och reinvesteringar i infrastrukturen får effekter på sysselsättningen i Skåne både på kort och lång sikt.</p> <p><b>Analys av effekter på arbetsmarknaden</b> Arbetsförmedlingen saknar djupare analyser av hur investeringarna i RTI-planen påverkar arbetsmarknaden i Skåne. En utvecklad analys av hur infrastrukturinvesteringarna påverkar sysselsättning och matchning skulle stärka planen, tydliggöra motiven till gjorda prioriteringar och öka beslutsprocessens transparens.</p>	<p><i>Region Skåne noterar och instämmer i detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p>
Handelskammaren	<p><i>Allmänt</i> Handelskammaren lyfter att underlaget är väl genomarbetat och presenterat och uppskattar att Region Skåne samverkat med andra sydsvenska regioner för att få en helhetsbild av tillgängligheten och behoven.</p> <p><b>Tidigareläggning av fyrspar på Södra stambanan samt trimningspott för E6</b> Handelskammaren pekar ut två utmaningar vad gäller trängsel, som även påverkar möjligheten till väl fungerande och sammanhängande arbetsmarknader. Dels spårkapaciteten längs Södra stambanan, där Handelskammaren föreslår att möjligheten att tidigarelägga utbyggnaden till fyrspar bör utredas. Dels stråket längs med västkusten, där Handelskammaren inte anser att investeringar i spårtrafik kan lösa kapacitetsproblemen. Region Skåne föreslås därför ta initiativ till att avsätta medel ur RTI-planen till en trimningspott för E6 som tillsammans med nationella medel kan finansiera en utbyggnad. Medel för detta bör i första hand tas från cykelsatsningen, som Handelskammaren menar är oproportionellt stor.</p> <p><b>Tidigareläggning av Fosie station</b> Tidigareläggning av byggnationen av en station i Fosie i samband med ny pendlingslinje inom ramen för Storstadförhandlingen föreslås. Detta för att göra området, med dess koncentration av företag, tillgängligt för arbetspendling med spårbunden trafik och därmed stärka skånsk arbetsmarknad.</p> <p><b>Hastighetsomskyltning och investeringsvolym</b> Handelskammaren anser att det är viktigt att Region Skåne aktivt kommunicerar regionens behov gentemot staten, framför allt gällande frågor om trimningsåtgärder, tidigareläggning samt broavgifter. Även hastighetsomskyltning, som påverkar företag i mindre orter, och investeringsvolym bör tas upp i planen.</p>	<p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Angående väg E6. För närvarande pågår det en utredning (åtgärdsvalsstudie) där Trafikverket noga utreder problembild och möjliga lösningar.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p>

Lantbrukarnas riksförbund	<p><b>De Gröna Näringarna</b> Lantbrukarnas riksförbund anser att det är viktigt att RTI-planen tar möjligheterna att bedriva verksamheter inom De Gröna Näringarna i hela Skåne i beaktande. Det måste finnas goda transportmöjligheter för människor såväl som gods i hela landskapet.</p> <p><b>Satsningar på enskilda vägnätet</b> Livsmedelssektorn, skog och energi är ett prioriterat område för tillväxt och näringslivsutveckling i hela Sverige och i Skåne. Transporter inom dessa näringar sker till stor del i det lokala vägnätet och det är viktigt att det finns ekonomiska resurser för mindre investeringar och underhåll av det finmaskiga vägnätet så att det är tillgängligt och framkomligt för dessa transporter. LRF Skåne vill i RTI-planen se en ökad investeringssatsning på det enskilda vägnätet för att verksamhet inom De Gröna Näringarna skall kunna utvecklas.</p>	<p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p>
Lunds universitet	Lunds universitet avstår från att yttra sig i ärendet.	<i>Region Skåne noterar detta.</i>
Länsstyrelsen i Skåne	<p><b>Fördelning mellan länen</b> Länsstyrelsen efterlyser insyn i hur regeringens medel fördelats mellan länen eftersom det utgör grunden för respektive läns förutsättningar i framtagandet av regional transportinfrastrukturplan.</p> <p><b>Direktivet och det regionala inflytandet</b> Länsstyrelsen anser att det saknas motivering och analys, utifrån de transportpolitiska målen och principerna, fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande synsätt, till att objekten i planen för år 2014-2025 prioriteras i ny plan. Utan en sådan analys kan beslut kring vilka problem som ska lösas och vilka åtgärder som behövs vara inaktuella utifrån nu gällande mål. Länsstyrelsen saknar även beskrivning av hur samsynen, som motiverar valda prioriteringar i planen, är förankrad politiskt och vilket mandat de redovisade planeringsunderlagen och överenskommelserna har. ”Skånska åtgärder för miljömålen – Regionalt åtgärdsprogram för miljö kvalitetsmålen 2016-2020” saknas som underlag i processen. Det bör även bättre framgå hur hållbarhets-/effektbedömningarna har påverkat prioriteringarna samt vad som ligger bakom rangordningen av byggstart.</p> <p><b>Infrastrukturåtgärdernas effekter på bostadsbyggandet</b> Regeringens direktiv ställer höga krav på att infrastrukturåtgärders förväntade effekter på bostadsbyggande redovisas i RTI-planen, exempelvis hur många ytterligare bostäder som åtgärderna bedöms skapa</p>	<p><i>Fördelningen är satt sedan flera planperioder tidigare och har endast indexjusterats sedan dess. Skånes andel står tyvärr inte i proportion till antalet invånare.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta. Planens innehåll och fördelning är politiskt förankrad hos de 33 kommunerna och Region Skånes regionala utvecklingsnämnd.</i></p> <p><i>Utveckling av transportsystemet med infrastrukturinvesteringar är tröga och långsamma processer som tar lång tid från planering till genomförande och byggande, detta får till följd att RTI-planen till vissa delar mer är en revidering vart</i></p>

	<p>förutsättningar för, i vilket planeringskede de befinner sig, när de beräknas vara färdigställda och vilken typ av bebyggelse det rör sig om. Detta anser Länsstyrelsen inte uppfylls.</p> <p><b>Sverigeförhandlingen</b> Länsstyrelsen kan inte av RTI-planen utläsa var medel har avsatts för den statliga medfinansieringen för Malmös avtal gällande buss- och cykelåtgärder.</p> <p><b>Beskrivning av namngivna objekt</b> Beskrivningar av namngivna objekt bör utvecklas och göras tydligare för att öka förståelsen för RTI-planen. Även eventuella samband mellan projekt bör förtydligas, och syftet klargöras för varje objekt.</p> <p><b>Transportslaget cykel</b> Länsstyrelsen ser positivt på att satsningar på cykel och kollektivtrafik fått procentuellt större pottor jämfört med tidigare plan. Kravet på 50 % medfinansiering från kommunerna när det gäller regionala cykelvägar bör dock omprövas då det kan ses som orättvisa mellan trafikslagen och kan leda till att cykelvägar inte prioriteras i små och mindre penningstarka kommuner.</p> <p><b>Åtgärdsvalsstudier (ÅVS) och fyrstegsprincipen</b> Redogörelse för hur fyrstegsprincipen tillämpats på de objekt som föreslås i RTI-planen och hur steg 1- och 2-åtgärder bedömts saknas. Eftersom åtgärdsvalsstudier framtagna enligt fyrstegsprincipen är en förutsättning för att objekten ska finnas med i nästa planeringsomgång anser Länsstyrelsen att det bör framgå av planförslaget hur utredningarna ska finansieras och tydliggöras vilken aktör som har ansvaret för att genomföra utredningarna. Huruvida kommunerna har möjlighet att söka medel för att själva driva åtgärdsvalsstudier bör också vara tydligt. Länsstyrelsen önskar även en samlad redogörelse för hur pottorna fördelas, eftersom exempelvis kollektivtrafikåtgärder som inte är namngivna i RTI-planen kan ha betydelse för kommunernas planering.</p> <p><b>Länsstyrelsen en part i genomförandet av RTI-planen</b> Länsstyrelsen lyfter att de planerade objekten ”väg 23 Ekreöd-Sandåkra” och ”väg 23/13 Ö Höör-Hörby” går genom området med flera fornlämningar och Vätteryds gravfält vilket planeringen måste ta hänsyn till då Länsstyrelsen inte kommer bevilja tillstånd som medför att fornlämningar inom gravfältet undersöks och tas bort. Objekten ”Väst kustbanan Maria-Helsingborg C” och ”väg 65 Svedala-Börjinge” i den nationella planen planeras i särskilt värdefulla naturområden vilket medför att de med största sannolikhet kommer kräva tillståndsprovning och hänsyns- och kompensationsåtgärder.</p>	<p><i>4:e år än ett blankt blad. Detta då 4 år är en mycket kort tid i infrastruktursammanhang. Objekten i planen är sådana objekt som delvis är påbörjade via utredning eller genomförande. Denna plan visar dock på en kraftigare riktningförändring då tillkommande utrymme uteslutande läggs på cykel och kollektivtrafik.</i></p> <p><i>Angående redovisning av bostäder enligt regeringens direktiv är innehåll och form förankrad med Trafikverket som anser redovisningen tillräcklig.</i></p> <p><i>Region Skåne har noterat synpunkten och har förtydligat den statliga medfinansieringen för Storstadsavtalet med Malmö.</i></p> <p><i>Angående beskrivningarna av de namngivna objekten har justeringar och förtydliganden skett.</i></p> <p><i>Angående krav om 50 procent medfinansiering av cykelvägar så förstår Region Skåne synpunkten men i samråd med Skånes kommuner har Region Skåne sett att en medfinansiering ger så stor uppväxling då behoven är stora.</i></p> <p><i>Finansiering och projektledning av åtgärdsvalsstudier beror på vilken slags åvs som avses. Trafikverket driver många åvs:er, även Region Skåne men ”vem som helst” kan starta och driva en åvs. Finansiering beror på vem som äger åvs:en och på utredningsobjektet/frågeställningen, varierar från fall till fall. Dock får inte</i></p>
--	--	--



		<p><i>RTI-planen finansiera ÅVS:er därav har Region Skåne tagit bort den posten från förgående plan.</i></p> <p><i>Fördelning av potterna sker årsvis i nära dialog med Trafikverket och kommunerna.</i></p> <p><i>Angående skyddsvärda områden så noterar Region Skåne synpunkterna. I senare skede kommer objektspecifika miljökonsekvensbeskrivningar att upprättas.</i></p>
<p><b>Swedavia Malmö Airport</b></p>	<p><b>Förbättrad tillgänglighet till Malmö Airport</b> Swedavia Malmö Airport anser att RTI-planen på ett bättre sätt bör synkroniseras med och bidra till Malmö Airports utveckling. Det är viktigt att tillgängligheten till Malmö Airport lyfts fram i RTI-planen eftersom god tillgänglighet till södra Sverige är en förutsättning för regional tillväxt och främjande av näringsliv och besöksnäring och flygplatsen är en av Skånes viktigaste mål- och knutpunkter.</p> <p>Åtgärder i kollektivtrafik som syftar till att förbättra tillgängligheten för kollektivt resande till och från flygplatsen saknas. Tillgängligheten med kollektivtrafik har länge upplevts bristfällig för resenärer, flygoperatörer som vill bedriva verksamhet på flygplatser med välfungerande och hållbara kollektiva kommunikationer och för arbetssökande utan tillgång till bil.</p> <p>”Åtgärdsvalsstudie – förbättrad tillgänglighet till Malmö Airport”, framtagen 2015, konstaterar att Region Skåne som huvudman för regional kollektivtrafik måste ta ett tydligare ansvar för att förbättra den hållbara tillgängligheten till Malmö Airport. På kort sikt föreslås en ny kollektivtrafiklösning med buss med anslutning till knutpunkt i Malmö. På lång sikt bör frågan om spårförbindelse till Malmö Airport lyftas.</p> <p><b>Tidigareläggning av E65 Svedala-Böringe</b> Swedavia Malmö Airport ser positivt på att väg E65 på sträckan Svedala-Böringe byggs ut till motorväg men anser att planerad byggstart bör tidigareläggas mot bakgrund av nuvarande kötider och säkerhet.</p>	<p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p>

	<p><b>Dubbla filer på väg 108</b> När det gäller väg 108 ses det som en brist, sett till tillgänglighet och förväntat ökat resande, att inte sträckan mellan Lund och Svedala kommer vara fullt utbyggd med dubbelfilig standard inom planperioden.</p>	<i>Region Skåne noterar detta.</i>
Malmö hamn	<p><b>Helhetsperspektiv på transporter</b> Malmö hamn anser att det saknas ett helhetsperspektiv där det framgår hur de olika transportslagen ska integreras för att ge synergieffekter på tvären och att transportslagen snarare behandlas som enskilda entiteter. När det gäller gods innebär det att visa på korridorer/kedjor för transporter, dvs. från ankomst till Sverige till slutlig destination. Malmö hamn saknar även en handlingsplan och delmål för hur övergången från godstransport via väg till järnväg ska ske.</p> <p><b>Malmö hamn nämns inte i Tillgänglighet till hamnarna</b> Planen tar inte upp Malmö hamn i kapitlet <i>Tillgänglighet till hamnarna</i>, och det saknas hänvisningar till den nya järnvägsbron som planeras i Malmö hamn och vilka effekter den kan få.</p> <p><b>Kustnära sjöfart tas ej upp</b> Malmö hamn lyfter att den kustnära sjöfarten som alternativ till de hårt belastade väg- och järnvägsnäten i Skåne inte nämns i planen.</p>	<p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta. En förfrågan att delta i arbetet har skickats till hamnen.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p>
Naturskyddsföreningen	<p><b>Ökad satsning på cykelvägnät</b> Naturskyddsföreningen ser positivt på den ökade satsningen på cykelvägnätet och på järnvägen samt att inga nya vägar planeras inom planperioden. En ännu större satsning på cykelvägnätet av såväl hälso- som klimatskäl och för att göra Skåne till en destination för cykelturism önskas dock.</p> <p><b>Prioritera klimatmål</b> Planförslaget bör visa tydligt att klimatmålen är prioriterade, men planen verkar grunda sig i en trafikprognos som tagits fram utan hänsyn till miljö- och klimatmål.</p> <p><b>Järnväg</b> Naturskyddsföreningen vill att järnvägen byggs ut med syfte att gynna kortväga pendling från mindre orter in till lokala centra för att begränsa resandet. Utbyggnaden av fler pågatågsstationer uppskattas. Förstärkning av Ystadbanan med partiellt dubbelspår och på sikt dubbelspår på hela sträckan Malmö-Ystad efterfrågas. Även triangelspår norr om Eslöv samt öster om Teckomatorp föreslås för att öka järnvägssystemets robusthet.</p> <p>Naturskyddsföreningen motsätter sig höghastighetsbanan då den främjar ökat långväga resande vilket med stor sannolikhet även leder till fler resor med mindre hållbara transportmedel från orter utanför föreslagna banor. Byggsfasen innebär även stora utsläpp. Naturskyddsföreningen vill istället i första hand bygga ut längs befintliga banor.</p>	<p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta. Planen grundar sig inte i trafikprognoser utan målstyrning där miljö- och klimatmålen är av högsta vikt.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta. Det pågår för närvarande en åtgärdsvalsstudie med syfte att öka robustheten och kapaciteten på Ystadbanan och Österlenbanan, som drivs av Region Skåne tillsammans med Trafikverket och berörda kommuner.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p>

	<p><b>Vägar</b> Utbyggnad av vägnätet är inte förenligt med klimatmålen och Naturskyddsföreningen vill att beslutade men ej påbörjade vägprojekt skjuts upp eftersom utbyggnader leder till ökad trafik. RTI-planens lista på vägprojekt som bör utredas anses kunna strykas.</p> <p><b>Driftbidrag till flygplats</b> Naturskyddsföreningen motsätter sig driftbidrag till Kristianstad flygplats mot bakgrund av flygtrafikens klimatpåverkan.</p>	<p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p>
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);"><b>Naturvårdsverket</b></p>	<p>Naturvårdsverket ser positivt på RTI-planens inriktning på att förbättra möjligheterna att resa med kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik eftersom det är viktiga förutsättningar för att klimat- och miljömål ska nås.</p> <p><b>Planen bör bidra till en minskad klimat- och miljöpåverkan</b> Planförslaget riskerar att bidra till ökad biltrafik, exempelvis genom att utökad vägkapacitet leder till trafikökningar. Naturvårdsverket anser att planen behöver justeras så att den sammantaget bidrar till en minskad klimat- och miljöpåverkan, genom att budgeten fördelas för ett mer transporteffektivt och transportsnålt samhälle med minskad biltrafik. Region Skåne anses ha en viktig roll i arbetet för att nå de nationella klimatmålen sett till potentialen som befolkningstätheten ger gentemot glesbefolkade områden att resa hållbart.</p> <p><b>Utnyttja befintlig infrastruktur</b> Naturvårdsverket anser även att planen bör fokusera på bättre utnyttjande av befintlig infrastruktur exempelvis genom omfördelning av befintlig och planerad väg- och gatukapacitet till fördel för mer hållbara trafikslag än bil.</p> <p><b>Nationella klimatmål</b> En tydligare redovisning av hur överväganden utifrån det nationella klimatpolitiska målet att få ner klimatpåverkande utsläpp från inrikes transporter gjorts samt större fokus på bidrag till detta mål önskas även.</p>	<p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Utveckling av transportsystemet med infrastrukturinvesteringar är tröga och långsamma processer som tar lång tid från planering till genomförande och byggande, detta får till följd att RTI-planen till vissa delar mer är en revidering vart 4:e år än ett blankt blad. Detta då 4 år är en mycket kort tid i infrastrukturens sammanhang. Objekten i planen är sådana objekt som delvis är påbörjade via utredning eller genomförande. Denna plan visar dock på en kraftigare riktningförändring då tillkommande utrymme uteslutande läggs på cykel och kollektivtrafik.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p>

Resenårsforum	<p><b>Öka fokus på hållbarhet</b> Resenårsforum ser positivt på en större andel kollektivtrafik- och cykelsatsningar jämfört med tidigare plan, men ifrågasätter att det ändå satsas mer på bil- än kollektivtrafik. Resenårsforum ställer sig även frågande till driftbidraget till flygplatser.</p> <p>När det gäller prioritering av objekt bör mål kring hållbar utveckling få större genomslagskraft. En övergripande målsättning att all kapacitets- och resandeökning ska ske med gång-, cykel- och kollektivtrafik och att åtgärder på väg sker i syfte att förbättra säkerhet och miljöbelastning, önskas.</p> <p><b>Beräkning av tidsvinster</b> Resenårsforum konstaterar att metoden för att beräkna resenärers tidsvinster systematiskt undervärderar kollektivresenärer till förmån för bilister och att metoden därför bör bytas ut så att alla människor värderas lika.</p> <p><b>Fritidsresor bör prioriteras</b> Planen anses även ha stort fokus på arbetspendling trots att resor på fritiden utgör större andel av det totala resandet. Resenårsforum menar att privatresor bör prioriteras högre och att fritidsresor måste vara möjliga att göra med allmänna kommunikationer, gång eller cykel.</p> <p>Målet för RTI-planen bör vara att individer ska finna det attraktivare att åka kollektivt än att välja bilen.</p>	<p><i>Utveckling av transportsystemet med infrastrukturinvesteringar är tröga och långsamma processer som tar lång tid från planering till genomförande och byggande, detta får till följd att RTI-planen till vissa delar mer är en revidering vart 4:e år än ett blankt blad. Detta då 4 år är en mycket kort tid i infrastrukturens sammanhang. Objekten i planen är sådana objekt som delvis är påbörjade via utredning eller genomförande. Denna plan visar dock på en kraftigare riktningförändring då tillkommande utrymme uteslutande läggs på cykel och kollektivtrafik.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p>
SLU	<p>SLU ser gärna att byggstart för järnvägsstationen i Alnarp sker redan år 2013 i enlighet med Nationella planen. SLU ser även positivt på en utbyggnad av cykelvägarna och speciellt sammankopplingen mellan kollektivtrafik och cykelvägar i anslutning till Campus Alnarp.</p>	<p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p>

Sveriges åkeriföretag	<p>Enligt prognos från Trafikverket kommer det totala antalet godstransporter öka med 50 % till 2030 varav merparten på vägarna. Det är viktigt att bibehålla transportsystemets funktionalitet i takt med ökningen. Sveriges Åkeriföretag menar därför att Europavägarna måste utvecklas om Skåne ska bli en stark hållbar tillväxtmotor. E6/E20 genom Skåne är viktig ur godstrafiksypunkt och kapaciteten på vägen behöver förstärkas, vilket inte är prioriterat i planen. Ett förslag är ett tredje körfält i vardera riktningen mellan Malmö och Helsingborg reserverat för godstransporter på tung lastbil. Satsningen bör dock inte ske på bekostnad av kapacitetsutveckling på järnväg.</p>	<p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>För närvarande pågår det en utredning (åtgärdsvalsstudie) där Trafikverket noga utreder problembild och möjliga lösningar för E6.</i></p>
Trafikverket	<p><b>Övergripande utgångspunkter för planeringen</b> Trafikverket anser att planen omfattar åtgärder som går mot rätt ändamål enligt förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur och förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.</p> <p>Planförslagets planering och prioritering utgår från en tydlig målstyrning, däremot saknas en analys av den prognostiserade utvecklingen av efterfrågan på resor och transporter.</p> <p>Åtgärdsvalsstudie eller motsvarande förberedande studie enligt fyrstegsprincipen saknas för några namngivna investeringar, vilket krävs innan formell planläggning kan påbörjas fränsett att det gäller pågående investeringar.</p> <p>Redogörelsen för kollektivtrafiksatsningars effekter på bostadsbyggande skulle kunna vara mer uttömmande men Trafikverket anser att kraven i direktivet är uppfyllda.</p> <p>Trafikverket anser att det vore lämpligt med en uppföljning av de brister som pekades ut i planen för 2014-2025 och förklaringar till varför vissa inte längre bedöms som brister.</p> <p>När det gäller planförslagets prioriterade brister att utreda menar Trafikverket att det krävs ytterligare prioriteringar av vilka som bör utredas inför nästa plan respektive på längre sikt.</p> <p><b>Samordning av åtgärder</b> Lommabanan etapp 2 finns i perioden 2024-2026. I nationella planen finns medel avsatt tidigare men då planläggningsprocessen är tidskrävande bedöms byggstart omkring år 2024 vara realistiskt.</p>	<p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta och justeringar har gjorts.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p>

	<p><b>Steg 1- och steg 2-åtgärder</b> Det är inte möjligt att besluta om statlig medfinansiering till steg 1- och steg 2-åtgärder eftersom förordning (2009:237) om statlig medfinansiering inte tillåter detta, utan enbart åtgärder i statlig anläggning. Mobility management-åtgärder får endast finansieras i byggskedet på statlig anläggning. I planförslaget avsätts 12 miljoner kronor för steg 1- och 2-åtgärder vilket enligt Trafikverkets tolkning inte är förenligt med regelverket.</p> <p><b>Fördelning av medel över år</b> Planförslaget följer de givna länsplaneramarna.</p> <p><b>Samlade effektbedömningar</b> Godkänd samlad effektbedömning (SEB) saknas för objekten ”Drottninggatan Helsingborg” och ”Stockholmsvägen Malmö”.</p> <p>För att planförslagets prioriteringar ska vara transparenta bör SEB och nettonuvärdeskvot (NNK) för namngivna objekt redovisas. Investeringar med negativ NNK behöver särskild motivering.</p> <p><b>Medfinansiering</b> Överenskommelsen mellan Trafikverket, Region Skåne och Helsingborgs stad gällande dubbelspår på Västkustbanan Maria-Helsingborg C bör nämnas i planen och det bör framgå att Helsingborgs stad förutsätts medfinansiera en eventuell tunnelloösning med ett belopp motsvarande nyttan för kommunen.</p> <p><b>Samfinansiering</b> Det behöver finnas annat användningsområde i beredskap för medel som avsatts till samfinansiering av Skånebanan Hässleholm-Kristianstad eftersom det inte finns med i Trafikverkets förslag till nationell plan 2018-2029.</p> <p><b>Statlig medfinansiering</b> Planens åtgärder följer förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.</p> <p>Objekten ”Drottninggatan Helsingborg” och ”Stockholmsvägen Malmö” är i planen aktuella för statlig medfinansiering och är principgodkända av Trafikverket.</p> <p>Strukturen för redovisning av beräknade årliga medel avseende statlig medfinansiering för olika ändamål accepteras av Trafikverket.</p>	<p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta men anser att det ska ske en förändring.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta och det kommer finnas godkända samlad effektbedömningar när planen antas.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta och hänvisar till skrivningarna i överenskommelsen som är tecknade med alla parter.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p>
--	---	--

	<p><b>Övriga synpunkter</b> Det funktionella prioriterade vägnätet bör redovisas i kartform.</p> <p>Stadsmiljöavtalen syftar numera även till att främja ökad cykling.</p>	<p>Det funktionellt prioriterade vägnätet beskrivs i text och endast regionalt prioriterade stråk visas i kartform och sammanfaller till stor del med funktionellt prioriterade vägnätet</p> <p><i>Region Skåne noterar detta och justeringar har gjorts.</i></p>
Trelleborgs hamn	<p>Trelleborgs hamn anser att det är positivt att lyfta Skåne som logistikregion och dess geografiska närhet till handelspartnern Tyskland och tillväxtmarknaden Polen.</p> <p><b>Ta hand om och bygg ut befintlig infrastruktur</b> Det är viktigt att ta hand om och bygga ut den befintliga infrastrukturen med vägar och järnvägar för att kunna möta en förväntad ökning av gods i framtiden.</p> <p><b>Öka fokus på godstransporter och ta transporter via östländer i beaktning</b> Trelleborgs hamn menar att planen fokuserar på persontransporter medan godstransporter glöms bort. Vidare fokuserar planen på en utveckling av transporter via Danmark och tar inte utvecklingen i Polen och andra östländer i beaktning i samma utsträckning. Polens infrastruktur förbättras vilket gör att transporter genom Polen kan konkurrera med Tyskland.</p> <p><b>Kartor</b> Vattenvägar till och från Skåne bör markeras ut på kartor i RTI-planen.</p> <p><b>Sifferunderlag</b> Sifferunderlaget för godstransporter i planen grundar sig på tonnage istället för antalet enheter, vilket är det som trafikerar vägarna och som ökar.</p>	<p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta, vattenvägar hanteras ej i RTI-planen.</i></p> <p><i>Region Skåne noterar detta</i></p>