

Uppföljning Regional transport- infrastrukturplan 2018 – 2029

Verksamhetsår 2022

Avsändare: Avdelningen för regional utveckling, transport och infrastruktur
Text: Magnus Andersson
<https://utveckling.skane.se/>



Innehållsförteckning

Sammanfattning	4
Inledning	6
Utfall 2022. Planerat 2023 och utblick mot 2024–2025	8
Samfinansiering i Nationell plan 2018–2029.....	8
Skånebanan: mötesspår Attarp (Hässleholm)	8
Västkustbanan Ängelholm – Maria.....	9
Persontrafik på Godsstråket genom Skåne.....	10
Lommabanan etapp 1	10
Lommabanan etapp 2	10
Söderåsbanan etapp 3.....	11
Trimningspaket järnväg	11
Regionala objekt.....	12
Regionala objekt som öppnats för trafik	12
Regionala objekt med pågående produktion	12
Regionala objekt med pågående vägplan alternativt ÅVS.....	12
Väg 11, Sjöbo (Anklam) – Tomelilla.....	12
Väg 13, Förbi Assmåsa (Sjöbo)	13
Väg 19, Bjärlöv – Broby (Kristianstad – Östra Göinge).....	13
Väg 100, Trafikplats Kungstorp (Höllviken – Vellinge)	14
Väg 108, Staffanstorp – Lund	14
Väg 23,13, Ö Höör/Höör – Hörby	15
Väg 913, Bjärred – Flädie	16
Väg 23, Ekeröd – Sandåkra (Hörby – Hässleholm).....	16
Väg 108 genom Svedala	17
Riktade åtgärder	18
Trafiksäkerhetshöjande åtgärder	18
Väg 1137, Löddeköpinge – Kävlinge	18
Gång- och cykelvägar	19
Namngivna vägobjekt	20
Statliga regionala cykelvägar	20
Grupp 1 (2022–2026).....	20
Grupp 2 (2026–2033).....	21
Utfall – Färdigställda statliga cykelvägar under verksamhetsår 2022	21

Kollektivtrafik	22
Övrigt	22
Steg 1 & 2 åtgärder	22
Investeringsåtgärder i enskilda vägar	22
Driftsbidrag flygplatser	22
Åtgärdsvalsstudier och utredningar.....	23
Statlig medfinansiering kommunal infrastruktur	23
Bidrag till kommunal trafiksäkerhet och miljö	23
Bidrag till kommunal kollektivtrafik	24
Trafiksäkerhet	24
Ny regional transportinfrastruktur-plan 2022–2033	25

Sammanfattning

Under verksamhetsåret 2022 redovisar Trafikverket att det har gjorts av med 246 miljoner kronor, vilket är 134 miljoner kronor mindre än de 380 miljoner kronor som skulle spenderas enligt prognosen i RTI-planen för år 2022. Att en mindre andel medel har upparbetats kan förklaras med att objekt har försenats samt att efterdyningarna av pandemin tillsammans med en ökad inflation i allmänhet och gällande infrastrukturobjekt i synnerhet, i kombination med ett krig i vår närhet har påverkat möjligheterna att genomföra upphandlingar då det endast finns ett visst antal aktörer på marknaden vilka har markant ökade kostnader. Likaså att kraven på utredningar har ökat samtidigt som antalet överklaganden av fastslagna planer har ökat vilket ger förseningar i processen.

Under verksamhetsåret 2022 öppnades endast tre stycken gång- och cykelvägar öppnats för trafik. Utöver det så har den Regionala Transportinfrastrukturplanen samfinansierat insatser inom ramen för den Nationella planen för Transportinfrastrukturen som har öppnats för trafik under verksamhetsåret i och med att Söderåsbanan öppnades för trafik i december 2021 men efterarbeten såsom bullerskydd, stängsling och skyltning förekom under 2022. Söderåsbanan är även känt som etapp 3 i satsningarna som går under samlingsnamnet Persontrafik på Godsstråket genom Skåne, som syftar till att skapa ytterligare kopplingar i Skåne genom att säkerställa möjligheter att trafikera flera sträckor med persontåg.

Under perioden 2018 – 2022 har inga namngivna regionala objekt färdigställts men under verksamhetsåret inleddes produktion på ett av objekten. Arbetet med väg 13, förbi Assmåsa (Sjöbo) som inleddes under 2021 men fick avbrytas sent i november då entreprenören gick i konkurs. Trafikverket har upphandlat ny entreprenör under 2022 och arbetet beräknas avslutas hösten 2023.

Den bristande framdriften av de utpekade objekten är negativt för möjligheterna att genomföra den gällande Regionala Transportinfrastrukturens intentioner under planomgången. Det ökade behovet av utredningar har lett till både förseningar och fördyringar i flera av objekten samtidigt som överklaganden av vägplaner har lett till förseningar som med stor sannolikhet kommer att generera ytterligare fördyringar för dessa objekt. Likaså får det inte bortses från faktumet att kostnaderna som är angivna i RTI-planen, 4 525 miljoner kronor, är beräknade i en fast prisnivå och att Trafikverket i sin verksamhetsplanering räknar efter löpande priser, 6 587 miljoner kronor, och baseras på projektens

fortlöpande kostnader och/eller uppskattningar gör att det blir, i flera fall stora, skillnader mellan de olika prisuppgifterna.

Cykelvägsplanen har även den drabbats hårt av fördyringar och förseningar vilket har lett till att flera objekt har strukits ur planen. Till den kommande planomgången avser Region Skåne att skapa en ny modell för finansieringen av cykelvägsobjekt för att skapa en mer förutsägbar, och därmed mer hanterbar, situation som bör leda till en större framdrift av cykelvägsobjekten.

Under verksamhetsåret har utnyttjandet av potterna som finns avsatta i RTI-planen haft en förhållandevis god genomförandegrad, vilket är glädjande då de avsatta medlen används i en större utsträckning för åtgärder av olika karaktär på det skånska vägnätet. Trafikverket rapporterar att även i år har vissa av de objekt som har beviljats bidrag för genomförande 2022 har förskjutit genomförandet till 2023 vilket har dragit ner genomförandegraden något. Den ekonomiska oro som har påverkat världen under de senaste åren med pandemi, krig i närområdet med mera har lett till ökad ekonomisk osäkerhet kring investeringar och höjda materialkostnader.

Den ansökan som Region Skåne gjorde för att åtgärda trafiksäkerhetsbrister på tre utpekade prioriterade brister att utreda genom en återbetalning av 35% på upparbetade medel för två objekt under perioden 2019–2022, beräknat till 151 miljoner kronor, har genom förseningar i objektens framdrift lett till osäkerheter om hur stor del av objektens medel som kommer hinna upparbetas. Detta medför en osäkerhet om hur stor summa Region Skåne kommer att få utbetald för sin ansökan.

Under verksamhetsåret antog regionfullmäktige, den 29 september 2022, den nya regionala transportinfrastrukturplanen som sträcker sig mellan perioden 2022–2033 och innehåller satsningar på den skånska infrastrukturen. Det är den RTI-plan som kommer att hanteras i efterföljande års återrapporering, till dess en ny regional transportinfrastrukturplan antas.

Inledning

Enligt Regionfullmäktiges beslut (§ 133 2018-12-10) ska den Regionala Transportinfrastrukturplanens, RTI-planen, genomförande följas upp varje år. Syftet med beslutet är att redovisa dels hur framdriften förhåller sig till det verkliga utfallet dels objektens totalkostnader samt var pengarna kommer ifrån om det inte bara handlar om RTI-planens medel.

För att möta behovet av morgondagens transporter måste den skånska infrastrukturen utvecklas. Transportsystemet behöver bli mer yteffektivt och hållbart för att kunna hantera kraven som ställs genom befolkningsökning, urbanisering, ökad rörlighet inom arbetsmarknadsregioner samtidigt som det tas hänsyn till de krav som ställs från klimat och miljö.

Befolkningstillväxten och urbaniseringen medför att de flesta städer och tätorter förtätas när luckor i den befintliga bebyggelsestrukturen exploateras. Resultatet blir att ett större antal människor på en begränsad yta ställer krav på förutsättningar att kunna åka kollektivt, cykla eller gå. Godstransporter kommer framöver behöva gå via färja eller järnväg i större utsträckning än idag. Likaså är en tillgänglig infrastruktur en del av ett jämställt samhälle, där alla har möjlighet att forma sitt eget liv och sin omvärld. För att nå fram dit har Region Skåne enats om en målbild som finns i den beslutade Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050.

Skåne ska tydligt arbeta för att skapa ett transporteffektivt samhälle! Skåne är, genom sitt läge, Sveriges viktigaste logistiknav för transporter vilket ger förutsättningar att ligga i framkant och på så sätt ha möjlighet att driva utvecklingen för att främja klimatsmarta godstransporter framåt. Samtidigt som det finns ett stort behov av att minska transittrafikens negativa påverkan i form av trängsel, slitage på vägar, klimat- och miljöbelastning samt buller väntas antalet transporter fortsätta stiga vilket innebär att satsningar på den spårbundna infrastrukturen i Skåne är vitala för att kunna säkerställa en överflyttning av godset från väg till järnväg. I Strategi för den hållbara gods- och logistikregionen Skåne vill Region Skåne lyfta åtgärder för att utveckla Skåne till en mer hållbar gods- och logistikregion.

Den Regionala Transportinfrastrukturplanen för åren 2018–2029 omfattar en planeringsram på 12 år och den 31 maj 2018 fastställdes den ekonomiska ramen till 4 442 miljoner kronor. Efter uppräknings och icke upparbetade medel har en uppräknings av den ekonomiska ramen gjorts till 4 526 miljoner kronor. Enligt Trafikverkets verksamhetsplanering som benämns ”Blå Ramen” har en uppräknings av kostnaderna för insatserna i Skåne ökat till 6 587 miljoner kronor. Det är viktigt att det noteras och att det tas

hänsyn till att kostnaderna i den Regionala transportinfrastrukturplanen är beräknade i en fast prisnivå medan kostnaderna i ”Blå Ramen” är beräknade i löpande priser vilket innebär att de är påverkade av yttre påverkan såsom exempelvis inflation med mera. Under planperioden kommer det bland annat att göras satsningar på:

- Samfinansiering med Nationell transportplan 2018–2029
- Kollektivtrafikåtgärder
- Finansiering av cykelvägar
- Finansiering av trafiksäkerhetsåtgärder samt åtgärder för förbättrad miljö
- Finansiering av regionala vägobjekt

Satsningarna avser att använda avsatta medel på projekt som skapar ett transportsystem vilket bättre stödjer skånska och nationella utvecklingsmål samt miljömål. Genom att stärka den regionala tillgängligheten, tidsförtäta Skåne och bidra till att bli en gemensam arbetsmarknadsregion kommer Region Skåne under planperioden verka för att bevara den, för Skåne unika, flerkärniga Ortsstrukturen och på så vis underlätta för Skånes invånare att bo och verka i hela Skåne. Det är Trafikverket som utför de projekt som inryms i planen och har återrapporterat. I detta PM redovisas ett urval av objekt som genomförts 2022, vad som planeras 2023 samt utblick mot åren 2024–2025.

Inga nya namngivna objekt har öppnats under 2022 men tre cykelvägar har färdigställts. RTI-planen har bidragit till den Nationella planen genom ett antal järnvägsprojekt där bland annat insatser på Skånebanan genom ett mötesspår i Attarp och möjligheterna att kunna köra persontrafik på Lommabanan som är en del av godsstråket genom Skåne, kan nämnas speciellt.

Det finns ett omfattande behov att bygga ut infrastrukturen i Skåne. Behovet är större än vad som finns utrymme för inom ramen för den Regionala Transportinfrastrukturplanen och därför är det inte möjligt att bygga allt som efterfrågas. Därför kan även insatser som ändrar människors pendlingsbeteende vara av intresse för att avlasta den befintliga infrastrukturen i regionen. Genom skriften ”Mobilitetsplan för Skåne” vill Region Skåne lyfta fram åtgärder som ska påverka beteenden och attityder som avser förändra res- och transportval för en omställning till ett hållbart transportsystem. Sker det fler resor inom regionen som är effektiva, miljöanpassade och inte minst trafiksäkra ges förutsättningar för Skåne att bli än mer attraktivt och levande.

Utfall 2022. Planerat 2023 och utblick mot 2024–2025

Den Regionala Transportinfrastrukturplanen anger en ram på 380 miljoner kronor för verksamhetsåret 2022 men utfallet för 2022 är enligt Trafikverket cirka 246 miljoner kronor, vilket är 134 miljoner kronor mindre än prognosen angett. En möjlig förklaring till den differensen är förseningar i genomförandetakten av åtgärder men även ett ökat behov av utredningar i samband med de regionala namngivna objekten samt att läget i omvärlden med pandemi, inflation och väpnad konflikt har lett till svårigheter att få fram material till byggen. Likaså kan det inte nog poängteras att de angivna kostnaderna för namngivna objekt i RTI-planen är baserad på samhällsekonomiska beräkningar och har en fast prisnivå, medan summorna i Trafikverkets ”Uppföljning VP block 2018–2028 (+2029–2033)” är baserad på prognoser som är i löpande priser.

Den redovisning som följer nedan i dokumentet har samma upplägg och ordning som Trafikverket har gjort i sin uppföljning, daterad 2023-02-14, och bifogas i dokumentet.

Samfinansiering i Nationell plan 2018–2029

Under hela planperioden har det avsatts 664 miljoner kronor i RTI-planen för samfinansiering av objekt i den Nationella planen. Majoriteten av objekten är strategiska satsningar på järnvägsnätet och viktiga satsningar för den regionala tågtrafiken då de möjliggör för regionala pendlingsmöjligheter och ökar tillgängligheten. Det är även i linje med Trafikförsörjningsprogrammet samt Tågstrategiskt underlag. Den enda samfinansieringen som inte rör järnvägen är en satsning på intelligenta transportsystem (ITS) längs E6. Följande objekt är aktuella:

Skånebanan: mötesspår Attarp (Hässleholm)

Kapaciteten på Skånebanan är ansträngd och delsträckan mellan Hässleholm och Kristianstad är väldigt tungt trafikerad. Belastningen medför en kapacitetsbrist som skapar en bristande robusthet, hög störningskänslighet och problematik med förseningar. Satsningen innebär att ett mötesspår

förlängs i riktning mot Hässleholm och på så vis kan två tåg vänta in ett mötande tåg vilket medför att tiden på sträckan kan förkortas. Totalkostnad för projektet var beräknad till 168 miljoner kronor där RTI-planen samfinansierar med 84 miljoner kronor av vilka 42 miljoner kronor skulle belasta planperioden. Utfallet blev att RTI-planen belastas med 86 miljoner kronor, av vilka 2 miljoner kronor belastar verksamhetsåret 2022.

Under perioden maj till september 2022 genomfördes arbetet med att upphandla konsultstöd för framtagande av bygghandling. Parallellt med det pågick arbete med tillståndsprocess för vattenverksamhet då åtgärden medför att grundvatten permanent behöver ledas bort. Trafikverket anser att upphandling av entreprenör kan ske under senhösten 2023 och att arbetet med att bygga mötesspår kan inledas vid årsskiftet 2023/2024 och pågå under 2024.

Snabbfakta

- Kostnad för RTI-plan 86 miljoner, varav 2 miljoner kronor under verksamhetsåret
- Åtgärden beräknas påbörjas 2023/2024

Västkustbanan Ängelholm – Maria

Västkustbanan som sträcker sig mellan Göteborg och Lund är en viktig länk i både gods- och persontrafiken i sydvästra Sverige då den bidrar med regional pendeltrafik men även med resor inom Öresundsregionen samt resor till Göteborg/Oslo. Banan har kapacitetsbrist på delsträckan mellan Ängelholm – Helsingborg och behöver därmed åtgärdas, vilket sker genom en utbyggnad till dubbelspår i befintlig sträckning. Maria station kommer att utformas så att det i framtiden går att utöka de mellanliggande plattformarna med fyra spår. En åtgärd som bedöms kunna öka trafiken från 8 till 10 tåg per timme samt minska restiden med ungefär 5 minuter. Preliminär kostnad är 2,4 miljarder kronor av vilka RTI-planen samfinansierar med 59 miljoner kronor. Beräknad byggstart är sensommar/höst 2020 och med en byggtid 2020 – våren 2024, där dubbelspåret beräknas öppnas för trafik i december 2023. Utfallet för år 2022 blev att RTI-planen belastas med 70 miljoner kronor.

Snabbfakta

- Kostnad för RTI-plan 70 miljoner kronor
- Byggtid 2020 – våren 2024

Persontrafik på Godsstråket genom Skåne

Godsstråket genom Skåne är ett samlingsnamn på en 78 km lång järnväg som går mellan Ängelholm och Trelleborg. Järnvägen är uppdelad i delsträckor och på vissa av dem görs åtgärder på under olika intervaller för att kunna trafikera delar av stråket med persontrafik. RTI-planen samfinansierar Lommabanan etapp 1 och Söderåsbanan mellan Åstorp – Teckomatorp etapp 3 med 304 miljoner kronor under planperioden. I en efterkommande etapp sker åtgärden Malmöpendeln /Lommabanan etapp 2 som beräknas kosta 140 miljoner kronor och samfinansieras av RTI-planen till 50 miljoner kronor. Utfallet enligt Trafikverkets beräkningar är att RTI-planen belastas med 59 miljoner kronor för insatsen på Lommabanan etapp 2.

Snabbfakta

- Preliminär kostnad RTI-plan 354 miljoner kronor för gällande planperiod
- Etappvis utbyggnad

Lommabanan etapp 1

I december 2018 inleddes åtgärderna på sträckan Kävlinge – Arlöv på Lommabanan, som är en delsträcka av Godsstråket genom Skåne. Sträckan är en 19 km lång enkelspårig järnväg som öppnades för persontrafik i december 2020. Trafikverket har byggt nya stationer i Furulund och Lomma, ett nytt mötesspår i Stävie, en ny gång- och cykeltunnel i Furulund i Bryggaregatans förlängning, nya plattformar för persontåg i Furulund och Lomma samt att plankorsningar har stängts permanent för att kunna höja den högsta till hastigheten från 110 km/h till 160 km/h på de delar av banan där det är möjligt.

Snabbfakta

- Öppnad för trafik i december 2020

Lommabanan etapp 2

Åtgärden kallas för Malmöpendeln i RTI-planen och är en del av Sverigeförhandlingen och är kopplat till avtalet med Malmö. Åtgärden avser nya stationer, nytt mötesspår samt förlängning av befintligt mötesspår. Trafikverket avser att inleda arbetet med järnvägsplan under 2021 och planerad byggstart är 2025/2026.

Under 2022 genomfördes samråd för de tillkommande stationerna i Flädie och Alnarp.

Snabbfakta

- Arbete med järnvägsplan påbörjat 2021
- Samråd för stationer i Flädie och Alnarp genomfört under 2022
- Planerad byggstart 2025/2026

Söderåsbanan etapp 3

I december 2019 inleddes åtgärderna på sträckan mellan Åstorp – Teckomatorp, även kallad Söderåsbanan. Sträckan är en 38 km lång enkelspårig delsträcka av Godsstråket genom Skåne. Åtgärden avser att anlägga tre nya stationer i Billesholm, Kågeröd och Svalöv samt en ny plattform till stationen i Teckomatorp. För att öka kapaciteten och möjliggöra persontrafik byggs två nya mötesspår i Svalöv och Kågeröd. Sträckan öppnades för trafik i december 2021. Trafikverket utför återstående arbete såsom bullerskydd på stationerna, stängsling och skyltning under 2022.

Snabbfakta

- Sträckan öppnades för trafik i december 2021

Trimningspaket järnväg

En pott avsattes under förra planperioden vars syfte var att genom mindre infrastrukturåtgärder höja kapaciteten och öka pålitligheten i tågtrafiken. Åtgärderna innebär plattformsförlängningar, åtgärder i signalsystemet, utbyte av växlar samt rätning av kurvor. Åtgärder av större karaktär kommer att ske på Ystad/Österlenbanan och Hässleholm C. Dessa åtgärder samfinansieras med Nationell plan och RTI-planen bidrar med 78 miljoner kronor.

Regionala objekt

Inget namngivet regionalt objekt, det vill säga objekt större än 25 miljoner kronor, har öppnats för trafik under verksamhetsåret 2022. Fortlöpande i texten redovisas de övriga objekten i RTI-planen under respektive rubrik. Om inget annat anges belastar respektive objekts kostnad RTI-planen med 100 %.

I enighet med det direktiv som föranleddes arbetet med framtagandet av RTI-plan för perioden 2022–2033, som antogs 29 september 2022, höjdes beloppsgränsen för namngivna regionala objekt från 25 till 50 miljoner kronor.

Regionala objekt som öppnats för trafik

Inget objekt öppnades för trafik under 2022.

Regionala objekt med pågående produktion

Objektet väg 13, förbi Assmåsa, byggstartades 2021 men fick avbrytas senare under verksamhetsåret då entreprenören gick i konkurs. Under 2022 upphandlades en ny entreprenör för att återuppta arbetet och det beräknas vara klart 2023.

Regionala objekt med pågående vägplan alternativt ÅVS

Väg 11, Sjöbo (Anklam) – Tomelilla

Väg 11 är en viktig länk mellan Skånes sydvästra och sydöstra delar och tillhör därmed det regionala nätverket för gods-, kollektiv- och persontrafik. Sträckan är också aktuell för regionalt superbusskoncept. Föreslagen åtgärd är att mötteseparera befintlig väg och därmed öka trafiksäkerheten samt höja framkomligheten för kollektivtrafiken. Cykelåtgärder inkluderas i projektet genom en cykelväg som byggs mellan Ramsåsa och Svampakorset och belastar RTI-planen med 105 miljoner kronor under perioden 2018 - 2029. Trafikverket har informerat om att objektet kommer att fördyras och senaste indikationen är 288 miljoner kronor. Trafikverket genomförde samråd på planhandlingarna, på vilka Region Skåne yttrade sig, under slutet av 2021 och en planerad byggstart för objektet är satt till 2025.

Snabbfakta

Preliminär kostnad RTI-plan 105 miljoner kronor för gällande planperiod

- Beräknad fördyras till 288 miljoner kronor
- Planerad byggstart 2025

Väg 13, Förbi Assmåsa (Sjöbo)

Väg 13 löper diagonalt genom Skåne och förbinder de sydvästra delarna med de nordöstra. Vägen har en viktig funktion för det regionala vägnätet eftersom den hanterar mycket godstransporter och kollektivtrafik. Vägen kommer att breddas och får en hastighetsstandard på 80 km/h. Vägplanen vann laga kraft 2017. Trafikverket upphandlade entreprenör för att utföra arbetet med objektet. Byggstarten skedde 2021 men fick avbrytas sent november då entreprenören gick i konkurs. Trafikverket upphandlade en ny entreprenör som fortsatte arbetet under 2022. Slutförandet är beräknat till hösten 2023, vilket är en försening med drygt 1,5 år gentemot den ursprungliga tidplanen. Kostnaden för projektet är 81 miljoner kronor varav 32 miljoner kronor belastar RTI-planen. De sista beräkningarna från Trafikverket visar att åtgärden endast belastar RTI-planen med 33 miljoner kronor.

Snabbfakta

- Preliminär kostnad RTI-plan 32 miljoner kronor för gällande planperiod
- Byggstart skedde 2021 men fick avbrytas i november samma år då entreprenören gick i konkurs
- Trafikverket upphandlade ny entreprenör under 2022
- Objektet är planerat färdigställt hösten 2023
- Reviderad kostnad visar 33 miljoner kronor för RTI-plan

Väg 19, Bjärlöv – Broby (Kristianstad – Östra Göinge)

Väg 19 är en viktig nord-sydlig länk som förbinder Kristianstad med norra Skåne samt Kronoberg. Vägen är smal i förhållande till belastningen och trafiksäkerheten är låg. Vägens utformning och bristande bredd påverkar kollektivtrafiken negativt. Åtgärden för vägsträckan innebär ombyggnad till en mötesfri landsväg, 2+1, med hastighetsstandard 100 km/h med förbättrad tillgänglighet, trafiksäkerhet och framkomlighet. Kostnaden för projektet är 349 miljoner som belastar RTI-planen. Vägplanen överklagades och vann laga kraft under första halvåret 2021. På grund av den rådande marknadssituationen har det inte gått att upphandla någon entreprenör för att

utföra åtgärden vilket har lett till ytterligare förseningar för objektet. Trafikverket beräknar att byggstarten ska ske under 2024 och kostnaden till 502 miljoner kronor.

Snabbfakta

- Preliminär kostnad RTI-plan 349 miljoner kronor för gällande planperiod
- Gällande marknadsläget har försvårat upphandlingen av entreprenör för att utföra åtgärden
- Planerad byggstart 2024
- Reviderad kostnad visar 502 miljoner kronor för RTI-plan

Väg 100, Trafikplats Kungstorp (Höllviken – Vellinge)

Den ÅVS som har upprättats för objektet visar på att problematiken på sträckan mellan Vellinge – Höllviken främst är kopplad till trafikplats Kungstorps anslutningspunkter. Eftersom avfartsramperna saknar retardationsfält innebär det att avsvängande trafik saktar in ute på väg 100 vilket leder till köbildning ut på väg 100. Objektet innebär en ombyggnad av trafikplats Kungstorp. Innan och genom trafikplatsen är det ett körfält medan det är två efter den. För vägsträckan bör insatser som är kopplade till det Regional superbusskonceptet prioriteras. Arbetet är enligt Trafikverket i vägplaneskede. Planerad byggstart för etappen Falsterbo – Stora Hammar är ännu inte beslutad medan de övriga etapperna beräknas ha byggstart 2024. Den preliminära kostnaden är enligt RTI-planen 33 miljoner kronor men Trafikverkets senaste beräkningar visar på 110 miljoner kronor, vilket innebär en kraftig fördyring. I samband med att ny RTI-plan för perioden 2022-2033 antogs 2022-09-29 delades objektet upp i flera deletapper varav två blev namngivna.

Snabbfakta

- Preliminär kostnad RTI-plan 33 miljoner kronor för gällande planperiod
- Planerad byggstart 2024
- Reviderad kostnad visar 110 miljoner kronor för RTI-plan vilket innebär en markant fördyring av objektet

Väg 108, Staffanstorp – Lund

Vägen har idag en låg standard i paritet med dess funktion för persontrafik mellan Staffanstorp och Lund vilket resulterar i köer under rusningstrafik. Vägen föreslås byggas om till mötesfri väg, 2+2, med ett särskilt fokus på

kollektivtrafik och en ny gång- och cykelväg. Hastighetsstandarden blir 100 km/h. Vägplanen har överklagats och Trafikverket arbetade, på regeringens begäran, med en kompletterande utredning. Vägplanen vann laga kraft 2022-04-01, upphandling av entreprenör beräknas vara på plats 2023, byggstarten är planerad till hösten 2023 och objektets färdigställande är beräknat till 2027. Kostnaden för projektet är beräknad till runt 89 miljoner kronor varav 83 miljoner belastar planperioden 2018–2029. De senaste beräkningarna från Trafikverket visar på en kostnad på 150 miljoner kronor, vilket innebär en fördyring av objektet.

Snabbfakta

- Preliminär kostnad RTI-plan 89 miljoner kronor, varav 83 miljoner kronor belastar gällande planperiod
- Planerad byggstart hösten 2023
- Objektet beräknas vara klart 2027
- Reviderad kostnad visar 150 miljoner kronor för RTI-plan

Väg 23,13, Ö Höör/Höör – Hörby

Väg 23 har en viktig interregional funktion som förbindelse från sydvästra Skåne till Småland och är en del av landtransportnätet för långväga transporter. Framkomligheten är begränsad tack vare anslutande vägar samt att vägen även går genom Ringsjösundet, där transporter med farligt gods är förbjudna. Föreslagen rutt för farligt godstransporter mellan Malmö – Växjö är via Hörby och E22 vilket anses öka tillgängligheten och trafiksäkerheten på väg 23. Väg 13 mellan Höör och Hörby föreslås byggas om till mötesfri landsväg, 2+1, med hastighetsstandard 100 km/h. Parallellt med projektet skapas en säker koppling för gång- och cykeltrafikanter. Preliminära kostnader är 469 miljoner kronor som belastar RTI-planen under perioden 2018–2029. Projektet har genomgått ett omtag och en ny ÅVS-process inleddes i april 2020 och beräknas klar under 2023. I och med att objektet genomgår ett omtag påverkas objektets genomförandetid och dess kostnad men de avsatta 469 miljoner kronorna kvarstår under den gällande planperioden. Eftersom objektet ligger med i RTI-planen har Trafikverket fortsatt räkna på objektet efter de prognoser som de följer, även då projektet genomgår ett omtag, och de uppskattar kostnaden till 773 miljoner kronor, vilket är en markant förändring. Slutsatsen som kan dras är att inga siffror i detta projekt kan tas på allvar innan omtaget i ÅVSen är genomförd och ger en rättvis bild.

Snabbfakta

- Preliminär kostnad RTI-plan 469 miljoner kronor för gällande planperiod
- Omtag har gjorts på processen där resultat förväntas under 2023 och innan den har färdigställts är inga siffror för objektet tillförlitliga
- Reviderad kostnad visar 773 miljoner kronor för RTI-plan

Väg 913, Bjärred – Flädie

Trafikverket valde att pausa arbetet efter att vägplanen har varit tillgänglig för allmänheten för granskning under 2018-02-12 – 2018-03-14.

Trafikverket har under 2020 valt att återuppta arbetet med vägplanen där de har inkluderat åtgärder för gång- och cykel samt hållplatser för att angöra Flädie station. Detta beror på att projektet är fullt integrerat till

Lommabanan utbyggnad. Arbeta med vägplan förväntas avslutas under hösten 2022 och planerad byggstart är 2025 i samband med arbetet på Lommabanan etapp 2 inleds. Den preliminära kostnaden för åtgärden är 69 miljoner kronor som belastar RTI-planen under perioden 2018–2029. De senaste beräkningarna från Trafikverket visar en fördyring av objektet till 83 miljoner kronor.

Snabbfakta

- Preliminär kostnad RTI-plan 69 miljoner kronor för gällande planperiod
- Trafikverket har återupptagit arbetet med vägplan och i den inkluderat åtgärder för gång och cykel samt hållplatser för att angöra Flädie station
- Arbeta med vägplan förväntas avslutas under hösten 2022 och planerad byggstart är 2025 och sammanfaller med arbetet med Lommabanan etapp 2
- Reviderad kostnad visar 83 miljoner kronor för RTI-plan

Väg 23, Ekeröd – Sandåkra (Hörby – Hässleholm)

Väg 23 är en viktig interregional korridor som förbinder sydvästra Skåne med Småland och är en del av landtransportnätet för långväga transporter. Befintlig väg saknar mitträcke och separerad gång- och cykelväg på delar av sträckan. Vägstandarden är otillfredsställande i förhållande till trafikmängd samt att sträckan är ganska olycksdrabbad. Föreslagen åtgärd är ombyggnad av befintlig väg till mötesfrilandsväg, 2+1, med hastighetsstandard 100 km/h. insatser för oskyddade trafikanter utreds och en cykelport planeras i norra Mellby. Trafikverket har kortat ner sträckan som åtgärden gäller och den aktuella sträckan är numera Tjörnarps – Sandåkra. Samråd genomfördes under våren 2022. Projektet beräknas ha som tidigast byggstart 2026 och

kan tidigast vara klart 2028 men tidplanen är osäker. Den initiala kostnaden för projektet som anges i RTI-planen är 256 miljoner kronor och belastar planperioden 2018–2029. De senaste beräkningarna från Trafikverket visar dock en markant fördyring där objekts kostnad räknas till 697 miljoner kronor.

Snabbfakta

- Preliminär kostnad RTI-plan 276 miljoner kronor för gällande planperiod
- Objektet är i vägplaneskede där samråd har försenats till våren 2022
- Reviderad kostnad visar 697 miljoner kronor för RTI-plan
- Byggstart kan ske tidigast 2026 och projektet kan vara klart tidigast 2028

Väg 108 genom Svedala

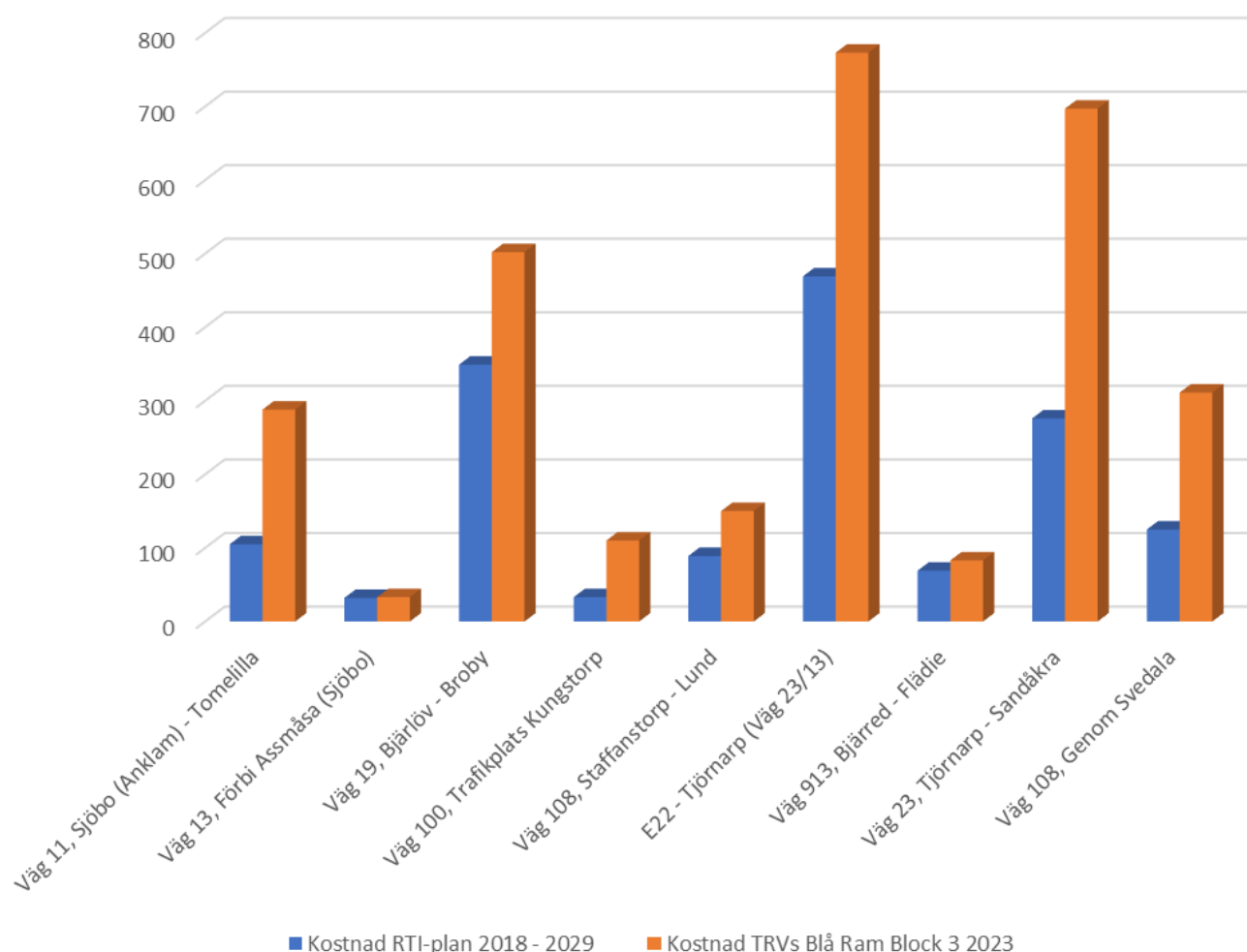
Väg 108 är en viktig regional väg för persontrafik som i Svedala korsar Ystadbanan i plan. Vägen är ett viktigt alternativ till E6 och förbinder många lokala målpunkter. Vägen har låg geometrisk standard med begränsade omkörningsmöjligheter och hög andel trafikolyckor.

Plankorsningen medför störningsmoment med begränsad framkomlighet och utgör en trafiksäkerhetsrisk. Bristen har ännu inte studerats i en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) och eventuella åtgärder ligger sent i planperioden. Den preliminära kostnaden för projektet är 125 miljoner kronor varav 71 miljoner kronor belastar den aktuella planperioden. ÅVS pågår för objektet. Trafikverket har räknat upp kostnaden för objektet och uppskattar den till 311 miljoner kronor, vilket är en markant fördyring av de ursprungliga kostnaderna.

Snabbfakta

- Preliminär kostnad RTI-plan 125 miljoner kronor, varav 71 miljoner kronor belastar gällande planperiod
- Åtgärdsvalsstudie pågår för objektet
- Ny kostnadsberäkning från Trafikverket visar på 311 miljoner kronor

Kostnadsförändring - Namngivna regionala objekt



Riktade åtgärder

Trafiksäkerhetshöjande åtgärder

Väg 1137, Löddeköpinge – Kävlinge

Efter genomförd åtgärdsvalsstudie (ÅVS) visades att behovet av ny väg inte längre var aktuellt. Åtgärden innebar en upprustning av befintlig väg för att uppnå högre trafiksäkerhet vilken omfattar en trafiksänkning från 90 km/h till 80 km/h samt mindre säkerhetsförbättrande punktåtgärder. Kostnaden beräknas bli mindre än 25 miljoner kronor och finansieras ur potten för trafiksäkerhet och miljö vilket även innebär att projektet inte längre är ett namngivet objekt i RTI-planen.

Gång- och cykelvägar

Den 29 september 2022 beslutades Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022–2033 av regionfullmäktige. Totalt har 778 miljoner avsatts till cykelinfrastruktur. Den regionala planen för Skåne beskriver bland annat vilka statliga regionala cykelvägar som ska byggas och rustas upp inom planperioden 2022–2033, samt hur mycket statlig medfinansiering som allokteras till kommunal cykelinfrastruktur. Sedan föregående planperiod 2018–2029 har ett omtag gjorts. Cykelobjekt redovisas inte längre separat i en cykelvägsplan utan har integrerats i den Regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne. Vidare har det tidigare kravet på kommunal medfinansiering av statliga cykelvägar slopats och finansieras numera till 100 procent av statliga medel. Undantag från denna princip är de statliga cykelvägar där finansieringsavtal fattats under föregående planperiod. Dessa bekostas enligt föregående finansieringsupplägg till 50 procent av kommunal medfinansiering. En större pott har allokerats till en upprustning av regionalt viktiga stråk för pendling, supercykelvägar, samt turism och rekreation. Detta i syfte att göra det bättre att cykla och främja resor som görs med cykel till arbetet och på fritiden.

Det nya finansieringsupplägget bedöms kunna leda till en tydligare regional prioritering av statliga cykelvägar som genomförs inom planperioden, samtidigt som kommuner får ökade möjligheter att bekosta kommunal cykelinfrastruktur när medel inte låses till statliga cykelvägsobjekt. Dock har ökade kostnader för infrastrukturinvesteringar och mindre finansiering från kommunerna inneburit en nedskärning av antal statliga cykelvägar som kan byggas under planperioden jämfört med föregående period. Jämfört med föregående planperiod har antalet statliga cykelobjekt minskat från 89 till 30 objekt. Däremot kan de cykelvägar som tidigare fanns med i Cykelvägsplan för Skåne 2018–2029 men inte kunnat prioriterats vidare i Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022–2033 bli aktuella att inkludera i kommande planer utifrån de fyra hörnens prioriteringar. Nuvarande plan är mer realistisk utifrån vad Trafikverket kan driva och bygga under en planperiod. Dock innebär färre objekt att viktiga och nödvändiga investeringar i infrastrukturen för att skapa förutsättningar för ett hållbart resande uteblir eller skjuts på framtiden.

I prioriteringen av statliga cykelvägar har Region Skåne utgått från följande prioriteringar:

- Det saknas alternativ och åtgärden bidrar till ökad tillgänglighet i det regionala basnätet för cykel.

- Objektet bidrar till att främja tillgängligheten till kollektivtrafiken.
- Objektet är en viktig del i genomförandet av utpekade regionala Supercykelvägar i Skåne eller nationella och regionala cykelleder för rekreation och turism.
- Objektet bidrar till att färre förolyckas eller blir allvarligt skadade i trafiken.

Namngivna vägobjekt

I nuvarande plan finns ett namngivet cykelvägsobjekt.

- Väg 1022 Hammar Skillinge

För cykelvägen mellan Hammar och Skillinge finns en separat överenskommelse. Cykelvägen kommer bekostas till 75 procent av statliga medel och till 25 procent av kommunala medel. Enligt överenskommelse sker fördelningen utifrån ett fast pris om 107 miljoner kronor. Eventuella ökade kostnader finansieras med statliga medel inom ramen för den Regionala transportinfrastrukturplanen.

Statliga regionala cykelvägar

Totalt har 450 miljoner allokerats till statliga regionala cykelvägar. Nedanstående sträckor har prioriterats i planen och beräknas färdigställas under planperioden 2022–2033. Samtliga sträckor understiger 50 miljoner kronor och är därför inte namngivna objekt. Prioriterade objekt kan komma att ändras under planens genomförande.

Objekt markerade med * medfinansieras av berörda kommuner.

Grupp 1 (2022–2026)

- Väg 1357 Glumslöv - Ålabodarna *
- Väg 13 Gråmanstorp - Klippan *
- Väg 740 Veberöd – Hemmestorp *
- Väg 511 Höllviken–Stavstensudde *
- Väg 2101 Tranebodavägen, Lönsboda (2023) *
- Väg 113 Stabbarp–Bosarp–Öslöv *
- Väg 1444 Nyhamnsläge–Arild *
- Väg 101 Alstad–Östra Greve *
- Väg 1710 Pomona–Östra Kvarn *
- Väg 1248 Mörrarp–Bjuv *

- Väg 1830 Åstorp–Grytevad *
- Väg 1029 Sjöbo–Marielundsvägen *
- Väg 13 Billinge–Röstånga *
- Väg 1900 Malmövägen, Tyringe *
- Väg 1788 Hjärnarp–Munka Ljungby *

Grupp 2 (2026–2033)

- Väg 1144 Hosterup–Saxtorps Kyrka
- Väg 833 Svedala–Hyltarp (Oxie) *
- Väg 2013 Färlöv–Önnestad *
- Väg 1255 Bjuv–Åstorp–Hyllinge
- Väg 17 Trollenäs–Östra Asmundtorp *
- Väg 2050 Knislinge–Hjärsås *
- Väg 2000 Ovesholm–Vä *
- Väg 755 Skivarp–Bösarp *
- Väg 734 Abbekås–Skivarp *
- Väg 11 Gärsnäs–Östra Tommarp
- Väg 500 Vellingevägen, Hököpinge
- Väg 854 Staffanstorps–Burlöv G:a Kyrkvägen
- Väg 9 Östra Tommarp–Simrishamn
- Väg 959 Flyinge–Södra Sandby
- Väg 1350 Glumslöv–Rydebäck

Utfall – Färdigställda statliga cykelvägar under verksamhetsår 2022

Under verksamhetsåret 2022 färdigställdes följande cykelvägar till en total kostnad om 61 miljoner kronor. Av den totala kostnaden har endast 32 miljoner kronor belastat denna planperiod med anledning av att byggnationen påbörjades under föregående planperiod.

Tabellen nedan visar de färdigställda objekten under verksamhetsåret och deras kostnadsfördelning i miljoner kronor.

Objekt	Totalkostnad	RTI-plan
Väg 13 Gråmanstorp - Klippan	22	11
Väg 1357 Glumslöv - Ålabodarna	22	11
Väg 740 Veberöd - Hemmestorp	17	10

Kollektivtrafik

Trafikverket byggde 19 hållplatser under verksamhetsåret 2022 mot förväntade 20. Målet i trafikförsörjningsprogram 2016 är att samtliga hållplatslägen med fler än 15 påstigande per vardagsdygn ska vara tillgänglighetsanpassade 2021. Enligt Skånetrafiken är målet uppfyllt men det tillkommer hela tiden nya hållplatser som uppfyller kravet för tillgänglighetsanpassning. Målet i nuvarande Trafikförsörjningsprogram är att hållplatser med fler än 10 påstigande på statlig väg ska vara anpassade senast 2030. För 2023 finns en ansats att färdigställa ytterligare cirka 20 hållplatser.

Längs det kommunala vägnätet har cirka 36 hållplatser tillgänglighetsanpassats. Utöver det har det byggts 24 nya tillgänglighetsanpassade hållplatslägen.

Övrigt

Steg 1 & 2 åtgärder

Steg 1 och 2 åtgärder kan exempelvis vara åtgärder som påverkar resandet eller flödena av trafiken. Steg 1 och 2 åtgärder utöver mobility management finansieras genom andra pottar exempelvis trafiksäkerhet, tätortsåtgärder, cykel och kollektivtrafik.

Investeringsåtgärder i enskilda vägar

I den här potten avsätts 24 miljoner kronor under planperioden och det är Trafikverket som hanterar medlen. Under 2022 genomfördes nio investeringsåtgärder inom enskilda vägar. Den totala utbetalningen uppgick till 2,1 miljoner kronor.

Driftsbidrag flygplatser

Det avsätts 36 miljoner kronor för driftsbidrag till icke statliga flygplatser där Kristianstad Österlen Airport är den enda flygplats som mottagit bidrag.

Åtgärdsvalsstudier och utredningar

Kostnader för åtgärdsvalsstudier kopplade till objekt i RTI-planen står Trafikverket själva för.

Statlig medfinansiering kommunal infrastruktur

I RTI-planen finns det potter som är fördelade på olika områden som kan användas för att finansiera åtgärder på det kommunala vägnätet med 50 % av kostnaden, i vissa fall upp till 75 %. Medfinansieringen till kommunal infrastruktur regleras av förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. och Trafikverkets handbok för stadsbidrag, publikation 2016:169. Bidrag går att söka från tre potter:

- Statlig medfinansiering till kommunala cykelvägar (handläggs av Trafikverket)
- Statlig medfinansiering till kommunal trafiksäkerhet och miljö (handläggs av Trafikverket)
- Statlig medfinansiering till kommunal kollektivtrafik (handläggs av Skånetrafiken)

Utbyggnad av specifika cykelvägar har redan hanterats i detta PM.

Totalt betalade Trafikverket ut 37 miljoner kronor i statlig medfinansiering under 2022 fördelat på 7 miljoner kronor till cykelvägar och 14,5 miljoner kronor till trafiksäkerhet och miljö. I den totala summan på 37 miljoner kronor fanns även åtgärder som beviljats mellan åren 2019–2021 och betalats ut under 2022 där cykelvägar utgjorde 10 miljoner kronor samt 5 miljoner kronor för åtgärder inom trafiksäkerhet och miljö.

Utöver det så betalade Trafikverket ut 49 miljoner kronor till Skånetrafiken avseende kollektivtrafikåtgärder och ytterligare 12 miljon kronor inom ramen för Storstadsavtalet Malmö EL-MEX och El-bussar.

Bidrag till kommunal trafiksäkerhet och miljö

Det är många önskemål på åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten och miljön på det kommunala väg- och gatunätet. Under planperioden prioriteras därför ett antal insatser inom potten där fokus ligger på att öka

säkerheten på vägen och öka hastighetsefterlevnaden, framkomligheten samt oskyddade trafikanter. Bidragen fördelas enligt ansökningar från kommunerna samt en fördelningsnyckel som förutsätter att det finns en statlig medfinansiering för varje objekt med 50 %.

Inför verksamhetsåret 2022 inkom 67 ansökningar till ett värde av nästan 113 miljoner kronor till bidrag för kommunal trafiksäkerhet och miljö inklusive gång- och cykel. Av de beviljades ansökningar 33 ansökningar för en summa av 42 miljoner kronor men under verksamhetsåret genomfördes endast 14 projekt varvid 21 miljoner kronor betalades ut för åtgärder. Det innebär att det är en genomförandegrad på cirka 42 %. 13 projekt till ett värde av 14 miljoner kronor flyttades fram för att genomföras under verksamhetsåret 2023.

Bidrag till kommunal kollektivtrafik

Det finns stora behov för att säkerställa framkomligheten för busstrafiken på det kommunala väg- och gatunätet. Bidragen fördelas enligt ansökningar från kommunerna, enligt riktlinjerna i Trafikförsörjningsprogrammet, och förutsätter att det finns en statlig medfinansiering på 50 % för varje objekt.

Under verksamhetsåret 2022 har 27 av 33 kommuner ansökt och fått beviljat för kollektivtrafikåtgärder enligt ovanstående kriterier.

Enligt Skånetrafiken inkom 65 ansökningar till ett värde av 53,2 miljoner kronor under verksamhetsåret varav samtliga beviljades. Av de inkomna ansökningarna genomfördes 43 stycken till ett värde av 49,3 miljoner kronor. Ytterligare 2 stycken ansökningar till ett värde av 1 miljoner kronor flyttades fram till nästkommande år. Således finns det 2 ansökningar som ej genomfördes eller flyttades fram till nästkommande verksamhetsår vilket har lett fram till en genomförandegrad på cirka 92%.

Trafiksäkerhet

En kartläggning visade att de vägar som det inträffade störst antal olyckor med döda eller svårt skadade på inte var en del av det nationella vägnätet utan skedde på regionala vägnätet. För att öka effekterna av trafiksäkerhetsarbetet genom Nollvisionen avsatte regeringen en miljard kronor för insatser på det regionala vägnätet. Pengarna fördelades via Trafikverket genom ett ansökningsförfarande. Region Skåne sökte medel för tre objekt som var utpekade som prioriterade brister att utreda i RTI-planen för perioden 2018–2029. Ansökan beviljades genom att tilldela Region

Skåne 35% av de upparbetade medlen hos två objekt i RTI-planen för vilka produktion skulle inledas under perioden 2019–2022. De två objekten som skulle ge Region Skåne ett tillskott på 151 miljoner kronor som är öronmärkta för trafiksäkerhetsåtgärder i form av mötesseparering är:

- väg 19 Bjärlöv – Broby
- väg 108 Staffanstorp – Lund

De tre objekt som Region Skåne spelade in till Trafikverket är:

- väg 21 Klippan – Hyllstofta
- väg 19 Härlöv – Karpalund
- väg 11 Tomelilla – Simrishamn

Den ordning som objekten står i är den vid ansökan prioriterade utbyggnadsordningen baserat på behoven för respektive vägsträcka.

Tyvärr tillstötte komplikationer när båda vägplanerna överklagades. Situationen har förändrats i och med att de överklagade vägplanerna vann laga kraft under den period som arbetet med denna återrapportering skedde. Väg 19 Bjärlöv – Broby vann laga kraft under första halvåret 2021 medan den tidigare överklagade vägplanen för väg 108 Staffanstorp – Lund har reviderats och vann laga kraft i januari 2021, där byggstart för objektet är planerat till 2022. Det innebär att problematiken kvarstår med att inga större summor har kunnat upparbetats för projekten, inom den enligt ansökan avsatta tiden 2019–2022, vilket i sin tur medför risken att objekten inte kan återbörda medel i den utsträckning som det ursprungligen var tänkt ur den miljard som regeringen avsatte för ytterligare finansiering till mötessepareringsåtgärder. Troligtvis kommer Region Skåne bara att få en del av den ansökta summan på 151 miljoner kronor men det är i dagsläget svårt att säga hur stor summan blir beroende på att tiden för upparbetande av medel sträcker sig fram till 2022.

Ny regional transportinfrastrukturplan 2022–2033

Den 29 september 2022 antog regionfullmäktige den nya regionala transportinfrastrukturplanen som sträcker sig mellan perioden 2022–2033 och innehåller satsningar på den skånska infrastrukturen. Det finns vissa skillnader mellan RTI-planen för perioden 2018–2029, som hanteras i denna återrapportering, och RTI-planen för perioden 2022–2033. En av de allra

tydligaste skillnaderna är att den kommunala medfinansieringen av cykelvägar kommer att fasas ut i och med att en ny finansieringsmodell tar vid där RTI-planen finansierar majoriteten av cykelvägarna som byggs i anslutning till statlig infrastruktur. Det har lett till att antalet objekt som anges vara möjliga för utbyggnad i RTI-planen är färre än i föregående version men det är ett mer realistiskt antal där det förhoppningsvis går att se en stadig utbyggnadstakt under de kommande åren.

Under arbetet med den Regionala transportinfrastrukturplanen för perioden 2022–2033 arbetade Region Skåne tillsammans med Skånetrafiken och Trafikverket tagit fram ett förslag på ett antal åtgärder med syfte att förbättra Skånetrafikens förutsättningar att upprätthålla trafikering. Som ett resultat av det avsattes 946 miljoner kronor för att samfinansiera den Nationella transportinfrastrukturplanen för satsningar av stor regional betydelse. Genom samfinansiering av den Nationella planen ökar möjligheterna för Trafikverket att prioritera viktiga satsningar och åtgärder i Skåne, som annars kanske inte hade kunnat prioriteras. Syftet är att främja robustheten i Skånes järnvägsnät och öka kapaciteten för regionala tåg.

Tråkigt nog blev inte den föreslagna samfinansieringen ett faktum då Trafikverket valde att arbeta med andra objekt än de som föreslogs i den Regionala transportinfrastrukturplanen. För att inte förlora fokuset på de stora behoven som finns på det skånska järnvägsnätet skapades således ett substantiellt trimningspaket på 350 miljoner kronor under perioden 2022–2033 för samfinansiering av mindre trimningsåtgärder som bidrar till att utveckla och trafikera järnvägar i enighet med Persontågsstrategi för Skåne. Pottens syfte är att möjliggöra genomförande av mindre åtgärder som inte är namngivna i den nationella planen och som förbättrar pålitligheten i tågtrafiken, ökar banornas kapacitet och minskar restiderna. Åtgärderna kan innefatta plattformsförlängningar, signalåtgärder, utbyte av växlar, kurvvrättning samt åtgärder som identifieras i samband med bristanalyser för exempelvis Skånebanan och Ystadbanan i syfte att kunna utveckla och trafikera banor enligt Persontågsstrategi för Skåne. Prioritering av åtgärderna sker i dialog med Trafikverket och Skånetrafiken.

Utöver det har nya namngivna regionala objekt tillkommit i planen där bland annat väg 21 Klippan – Hyllstofta och att väg 100 Trafikplats Kungstorp har delats i två objekt kan nämnas.

I övrigt har intentionerna från den Regionala transportinfrastrukturplanen för perioden 2018–2029 till stora delar bibehållits för att tillgodose en utveckling av transportsystemet enligt den tidigare utpekade inriktningen.