

Andersson Magnus K
Infrastrukturstrateg
044-309 34 54; 0724-67 27 89
magnus.k.andersson@skane.se

PM

Datum 2020-06-23
Version 1.0
Dnr 2020POL00408

1 (12)

PM uppföljning Regional Transportinfrastrukturplan 2018 - 2029, verksamhetsår 2019.

Innehåll

Inledning	2
Utfall 2019, Planerat 2020 och utblick mot 2021 - 2022	3
Samfinansiering i Nationell plan 2018 - 2029	3
Regionala Objekt	4
Regionala objekt som öppnats för trafik	5
Regionala objekt med pågående produktion	5
Regionala objekt med pågående vägplan alternativt ÅVS	5
Riktade åtgärder	7
Trafiksäkerhetshöjande åtgärder	7
Gång- och cykelvägar	7
Kollektivtrafik	10
Övrigt	10
Statlig medfinansiering kommunal infrastruktur	11
Trafiksäkerhet	12

Bilaga 1. Trafikverkets återrapportering: "Uppföljning VP block 3 2018-2025 (+2026-2029)"

Inledning

Enligt Regionfullmäktiges beslut (§ 50 2014-06-14) 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. 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 återskapat enligt tabellen som finns som bilaga till ärendet. I detta PM redovisas ett urval av objekt som genomförts 2019, vad som planeras 2020 samt utblick mot åren 2021 - 2022.

Inga nya namngivna objekt har öppnats under 2019 men två 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 2019. Planerat 2020 och utblick mot 2021 - 2022

Den Regionala Transportinfrastrukturplanen anger en ram på 339 miljoner kronor för verksamhetsåret 2019 men utfallet för 2019 är enligt Trafikverket cirka 341 miljoner kronor. Investeringarna under efterföljande år förväntas öka och överskrider de årliga ramarna i RTI-planen. En förklaring är förseningar i genomförandetakten av åtgärder. Kostnaderna för namngivna objekt i RTI-planen är baserad på de samhällsekonomiska beräkningarna och en fast prisnivå, medan summorna i Trafikverkets "Uppföljning VP block 2018-2025 (+2026-2029)" 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 2020-02-20, 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 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 är 168 miljoner kronor där RTI-planen samfinansierar med 84 miljoner kronor, av vilka 42 miljoner kronor belastar den nuvarande planperioden. Trafikverket arbetar med att ta fram en järnvägsplan för objektet och den beräknade byggstarten var 2019/2020 men har ändrats till en ny beräknad byggstart hösten 2021.

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 2020-2023.

Persontrafik på Godsstråket genom Skåne

Region Skåne har för avsikt att trafikera Lommabanan, som är en del av Godsstråket genom Skåne, vilket skulle minska pendlingstiden mellan Lomma och Malmö markant. Insatser längs banan är bland annat anläggandet av nya stationer för att möjliggöra persontåg med timmestrafik, anlägga ett nytt mötesspår i Stävie samt att öka den högsta tillåtna hastigheten från 110 km/h till 160 km/h där det är möjligt. Trafikverket inledde sitt arbete i slutet av 2018 och avser att öppna banan för trafik 2020. Den uppskattade kostnaden för insatserna är 270 miljoner kronor där RTI-planen samfinansierar insatser längs Lommabanan och insatser längs Söderåsbanan, sträckan Åstorp-Teckomatorp, med 304 miljoner kronor. Enligt Trafikverket inleddes arbetet på sträckan 2019 och beräknas vara klara 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 2019. 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 %.

Regionala objekt som öppnats för trafik

Inget objekt öppnades för trafik under 2019.

Regionala objekt med pågående produktion

I dagsläget finns inga objekt som har statusen pågående produktion. Det objekt som i RTI-planen hade en beräknad byggstart under 2019 överklagades varvid processen försenades.

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 mötesseparera befintlig väg och därmed öka trafiksäkerheten samt höja framkomligheten för kollektivtrafiken. Cykelåtgärder inkluderas i projektet genom en cykelväg som byggs mellan Ramsåsa och Svampakorset. Trafikverket har informerat om att objektet kommer att fördras. Enligt Trafikverket kommer vägplanen att gå ut på samråd under sommar/höst 2020 och en planerad byggstart är satt till 2024.

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 och Trafikverket arbetar med upphandling av entreprenör under våren 2020. Den beräknade byggstarten är under hösten 2020 och slutförandet är beräknat till hösten 2022, vilket är en försening med ett drygt år gentemot den ursprungliga tidplanen. Kostnaden för projektet är 81 miljoner kronor varav 32 miljoner kronor belastar RTI-planen.

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. Då vägplanen är överklagad och hanteras av regeringen blir den planerade byggstarten 2020-2021 därmed oklar men den kommer sannolikt att försenas vilket även påverkar byggtiden.

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. Den preliminära kostnaden är 33 miljoner kronor. Vägplanen varit på samråd, planlägningsprocessen beräknas vara klar 2021 och byggstart för projektet är planerad till 2024.

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 arbetar, på regeringens begäran, med en kompletterande utredning. Kostnaden för projektet är beräknad till runt 89 miljoner kronor varav 83 miljoner belastar planperioden 2018 - 2029. Den nya tidplanen för den omarbetade vägplanen är granskning av handlingarna under sommaren 2020 och att vägplanen fastställs hösten 2020. Under våren 2021 sker upphandling av entreprenör, byggstart är planerad till 2021/2022 och arbetet beräknas färdigt 2024/2025.

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 Ringsjöundet, 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 ÄVS-process inleddes i april 2020 och beräknas klar 2022.

Väg 913, Bjärred – Flädie

Trafikverket har efter att vägplanen har varit tillgänglig för allmänheten för granskning under 2018-02-12 – 2018-03-14, valt att pausa arbetet. Detta beror på att projektet är tätt kopplat till Lommabanan och vägplanen har kommit längre i arbetet än vad järnvägsplanen har. Det finns ett behov att utreda ytterligare ett antal faktorer innan arbetet kan återupptas. Den preliminära kostnaden för åtgärden är 69 miljoner kronor som belastar RTI-planen.

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. Kostnaden för projektet är 256 miljoner kronor och belastar planperioden 2018-2029. Beräknad byggstart 2024 - 2025.

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.

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

Cykelvägsplan för Skåne 2018 - 2029 beskriver vilka statliga regionala cykelvägar som ska byggas samt omfattningen av potten för statliga medfinansiering till kommunal cykelinfrastruktur. Sedan beslutet av *Cykelvägsplan för Skåne 2018 - 2029* i Regionfullmäktige har ett antal förändringar skett eller föreslås ske i samråd med Trafikverket och berörda kommuner. Ett flertal cykelvägar är försenade med anledning av långa planerings- och samrådstermer hos Trafikverket, eller på grund av att de påbörjats för sent. Flertalet objekt i planen har också fördröjats så pass mycket att det sannolikt kommer att krävas ett omtag av planen och prioriteringar av kommande cykelvägar. Detta eftersom budgeten inte längre räcker till samt att somliga vägar inte längre upplevs motiverade att bygga utifrån kostnadsökningen.

En del av de cykelvägar som skulle ha färdigställts inom förra cykelvägsplanen åren 2014 - 2018 har ännu inte byggts. Dessa har flyttats över till nu gällande cykelvägsplan och tilldelats nya årtal när de ska öppna.

Cykelvägsplan för Skåne 2018 - 2029 är antagen i Regionfullmäktige och den långsamma framdriften hindrar beslutets verkställande. Trafikverket har deltagit aktivt i framtagandet av både förra och nuvarande cykelvägsplan och de omfattande förseningarna samt fördröjningarna påverkar Region Skånes och kommunernas ambitioner om att öka cyklandet i Skåne negativt.

Under verksamhetsåret 2019 färdigställdes nedanstående objekt

- Kivik – Ravlunda, Simrishamns kommun
- Käglinge – Arrie, Malmö- och Vellinge kommuner
- Hedeskoga – Sövestad, Ystads kommun. *Projektet färdigställdes under 2018 men rapporterades inte in i tid för att komma med i förra årets rapportering.*

Sträckor som det planeras insatser på under verksamhetsåret 2020

Majoriteten av nedanstående objekt är försenade och borde enligt Cykelvägsplanen för Skåne 2018 - 2029 färdigställts tidigare. Några av dem som är försenade har följt med sedan den förra cykelvägsplanen. Hedeskoga – Sövestad, Ystads kommun, försenats från 2017 till 2019.

- Långeberga – Mörap, Helsingborgs stad, försenats från 2018 till 2020
- Lackalänga – Rinneback, Kävlinge kommun, försenats från 2018 till 2020
- Hemmestorp – Veberöd, Lund- och Sjöbo kommun, 2020
- Gamla Lundsvägen vid Hjärup, Staffanstorps kommun, försenats från 2017 till 2020
- Åkarp – Lund, Burlövs- och Lunds kommuner, Planeras påbörjas under 2020 enligt TRV men är ej med i cykelvägsplan.

Sträckor som planerats färdigställda under 2020 men försenats

Nedanstående sträckor skulle enligt Cykelvägplan för Skåne 2018 - 2029 varit färdigställda senast 2020 men har försenats.

- Bäckaskog – Fjälkinge, Kristianstads kommun, försenas från 2019 till 2021
- Pomona – Östra Kvarn, Ängelholms kommun, försenas från 2020 till 2024
- Fogdarp – Margretetorp, Ängelholms kommun, försenas från 2020 till 2021
- Höllviken – Trelleborg, Vellinge och Trelleborgs kommuner, försenas från 2020 till 2022
- Glumslöv – Ålabodarna, Landskrona stad, försenas från 2020 till 2021
- Gråmanstorp – Östra Ljungby, Klippans kommun, försenas från 2020 till 2021

Sträckor som det planeras insatser på under planperioden 2021 - 2023

- Vellingevägen, Hököpinge, Vellinge kommun, försenas från 2021 - 2023 till 2025
- Gärsnäs – Ö Tommarp, Simrishamns kommun, försenas från 2021 - 2023 till 2025
- Trollenäs – Östra Asmundstorp, Eslövs kommun, försenas från 2021 - 2023 till 2025
- Bjuv – Åstorp, Bjuvs- och Åstorps kommuner, försenas från 2021 - 2023 till 2025
- Bosarp – Stabbarp, Eslövs kommun, försenas från 2021 - 2023 till 2024

- Alstad – Östra Greve, Trelleborgs- och Vellinge kommuner, försenas från 2021 - 2023 till 2024
- Oxie – Svedala, Malmö och Svedala kommuner, försenas från 2021 - 2023 till 2025
- Mörrarp – Bjuv, Helsingborgs stad, försenas från 2021 – 2023 till 2024
- Arild – Nyhamns läge, Höganäs kommun, försenas från 2021 – 2021 till 2024
- Hammar – Skillinge, Ystads- och Simrishamns kommuner, beräknas påbörjas 2022
- Fulltofta – Kulleröd (Hörby), Hörby kommun, försenas från 2021 – 2023 till 2024

Objekt som pausas alternativt utgår

Staffanstorps – Åkarp, Staffanstorps – och Burlövs kommun, 2021 - 2023

Staffanstorps är inte längre intresserade av att finansiera sträckan. Burlöv är fortsatt intresserade av att bygga vägen.

Lommavägen, Hjärup, Staffanstorps kommun

Då Lommavägen kommer att vara avstängd i Hjärup med anledning av fyrspårsutbyggnaden flyttades denna cykelväg fram i tid, eftersom det ansågs fördelaktigt att bygga cykelvägen i samband med detta. Utifrån de diskussioner som Trafikverket fört med Staffanstorps kommun har det sedan framgått att kommunen inte längre är villiga att medfinansiera denna cykelväg och det är nu klart att cykelvägen kommer att utgå till följd av detta.

Borgeby slottsväg, Lomma kommun

Kommer troligtvis att utgå på grund av fördyrningen av objektet. Trafikverket för en dialog med kommunen.

Håstad – Stångby, Lunds kommun

På grund av den stora kostnadsökningen har kommunen valt att lägga ner cykelvägen eftersom de inte längre har möjlighet att bekosta denna. Med anledning av detta kommer cykelvägen utgå.

Önskade förändringar

Utöver förseningarna ovan finns det ett antal förändringar som Region Skåne önskar göra i samråd med trafikverket och berörda kommuner.

Hofterup – Häljarp, Landskrona – och Kävlinge kommun

Landskrona vill ej bygga hela sträckan på grund av den stora kostnadsökningen av objektet. Diskussion pågår för att hitta en väg fram då denna koppling är mycket viktig för sydkustleden. Ett alternativ som diskuteras är att bygga vägen från Hofterup fram till stora byvägen samt att passagen förbi väg 110 åtgärdas. Detta behöver däremot inte betyda att man utesluter sträckan utmed Landskronavägen i ett längre perspektiv. Dialog pågår med kommunerna Landskrona och Kävlinge för att hitta en lösning.

Ludvigsborg – Sätöfta (Ljungstorp) Höörs kommun

Kommunen bygger denna väg på egen hand enligt önskemål.

Billinge – Röstånga, Eslövs och Svalövs kommuner

Förslaget är att tidigarelägga denna från 2027 - 2029 till 2024 - 2026. Detta med anledning av att trafikverket planerar att göra tätortsåtgärder i Bilinge. Region Skåne ser vinster med att samplanera dessa med den vidare cykelvägen till Röstånga.

Passage Nybykorset, Höörs kommun

I cykelvägsplanen föreslogs en passage i plan över väg 23 strax norr om Ringsjöarna, detta eftersom cykelväg saknas på västra sidan av vägen. Trafikverkets utredning visar att det är svårt göra en mycket bättre utformning än dagens. Väg 23 beräknas också få minskad trafik när väg 13 förbättras.

Sösåla – Norra Mellby, Hässleholms kommun

Förslaget är att tidigarelägga denna från 2027 - 2029 till 2024 - 2026. Detta för att samordna cykelvägen med ombyggnationen av riksväg 23 till 2+1 väg. Trafikverket kommer att bygga en GC-port inom projektet för att möjliggöra för en cykelväg mellan Norra Mellby och Sösåla. Dock vill kommunen inte längre bygga denna cykelväg, eftersom denna blivit dyrare. En dialog pågår med kommunen gällande vägen, men det finns en risk för att cykelvägen kommer att utgå.

Kollektivtrafik

Trafikverket byggde 18 hållplatser under verksamhetsåret 2019 mot förväntade 20. För 2020 finns en ansats om att färdigställa ytterligare 25 hållplatser. Målet i trafikförsörjningsprogram 2016 är att samtliga hållplatslägen med fler än 15 påstigande per vardagsdygn ska vara tillgänglighetsanpassade 2021. Det medför att cirka 20 hållplatser per år, fram till 2021, behöver anpassas. Skånetrafiken tror att det målet kommer att uppnås näst intill helt. Skånetrafiken har därför även gjort beställning hos Trafikverket av tillgänglighetsåtgärder på hållplatser med lägre påstigandetall för att börja jobba mot det nuvarande Trafikförsörjningsprogrammets mål.

Regeringens nationella satsning på kollektivtrafik på landsbygden har tilldelat Skåne 12 miljoner kronor för infrastruktursatsningar 2018 - 2020. Pengarna ska gå till ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken framförallt längs ett viktigt stråk på Österlen, men även för att bygga om hållplatser i ett antal andra landsbygdskommuner i Skåne. Dessa hållplatser förväntas stå färdiga under 2020.

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 2019 genomfördes 5 investeringsåtgärder i enskilda vägar. Den totala utbetalningen uppgick till cirka 2 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 pottar 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 pottar:

- 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 cykelvägar har redan hanterats i detta PM.

Totalt betalade Trafikverket ut 17,5 miljoner kronor i statlig medfinansiering under 2019 fördelat på 14,7 miljoner kronor till cykelvägar och 2,8 miljoner kronor till trafiksäkerhet och miljö.

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 2019 beviljades ansökningar till bidrag för kommunal trafiksäkerhet och miljö för en summa av 15,3 miljoner kronor men under verksamhetsåret betalades endast 2,8 miljoner kronor ut för åtgärder. Det innebär att det endast är en genomförandegrad på cirka 18 %, vilket är en liten genomförandegrad.

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 2019 har 23 av 33 kommuner ansökt och fått beviljat för kollektivtrafikåtgärder enligt ovanstående kriterier.

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 har komplikationer tillstått då vägplanerna för väg 19 Bjärlöv – Broby och väg 108 Staffanstorp – Lund har överklagats vilket har lett till förseningar i produktionen. Det innebär att inga större summor har kunnat upparbetats för respektive projekt, inom den enligt ansökningsplanen avsatta tiden 2019 – 2022, vilket i sin tur medför att det en risk att objekten inte kan finansieras i den utsträckning som var tänkt av den miljard som regeringen avsatte. Statusen för de överklagade vägplanerna är i skrivande stund att väg 19 Bjärlöv – Broby väntar på beslut hos regeringen vilket leder till en osäker byggstart medan väg 108 Staffanstorp – Lund skickades tillbaka till Trafikverket med krav på revidering vilket försenar byggstarten.