

Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026–2037

Ärende

Regeringen beslutade den 20 mars 2025 att ge Region Skåne i uppdrag att upprätta en ny regional transportinfrastrukturplan för utveckling av transportsystemet för perioden 2026–2037. Den preliminära ramen är 7 382 miljoner kronor. Den slutgiltiga ekonomiska ramen fastställs när regeringen fastställer den nationella planen under sommaren 2025. Den regionala transportinfrastrukturplanen ska visa Skånes samlade infrastrukturåtgärder under planperioden 2026–2037 samt hur dessa bidrar till att nå de transportpolitiska målen.

Framtagande av planen har skett i dialog med samtliga av Skånes kommuner, Trafikverket och Länsstyrelsen. Planen ska bidra till att möjliggöra infrastruktur till en hållbar utveckling av transportsystemet.

Region Skåne önskar synpunkter särskilt kring följande frågeställningar:

- Vilka effekter planförslaget skapar för Skånes kommuner och aktörer.
- Vilka större prioriterade brister det finns att utreda på det regionala vägnätet?

Remissperioden gäller från 2025-06-10 till 2025-10-31.

Yttrande Skåne Nordost

Skåne Nordost har i samverkan tagit fram ett yttrande i dialog mellan medlemskommunerna Bromölla, Hässleholm, Hörby, Kristianstad, Osby och Östra Göinge i Skåne Nordost (SKNO).

De ingående medlemskommunerna i Skåne Nordost omfattar cirka 38 procent av Skånes landyta och utgörs av landsbygd, flerkärnig Ortsstruktur samt städerna Kristianstad och Hässleholm. Här finns även tillgång till Kristianstad Österlen Flygplats och Åhus hamn som är en av södra Sveriges mest betydande bulkhamnar och sydöstra Sveriges största containerhamn.

I delregionen finns cirka 195 000 invånare och merparten av dessa bor i Kristianstad och Hässleholm. I jämförelse med västra Skåne är nordöstra Skåne mindre tätbefolkat och en stor del av befolkningen bor utanför centralorterna. Därför har tätorterna och landsbygden i nordöstra Skåne en större betydelse för sitt

omland, än motsvarande orter i västra Skåne.

Det geografiska läget för kommunerna i nordöstra Skåne gör också att de mellanregionala frågorna är speciellt viktiga då delregionen gränsar till och delar möjligheter med Blekinge och Kronoberg.

En god infrastruktur, både vägar och järnvägar är en förutsättning för att gynna tillväxt, erbjuda ett attraktivt läge för både företag och boende samt säkerställa kompetensförsörjningen.

För att fortsätta kunna bo, leva och verka i hela nordöstra Skåne behövs en infrastruktur som är tillgänglig, robust och trafiksäker.

Skåne Nordosts gemensamma ställningstagande och yttrande utgår bland annat från *”Skåne Nordosts planeringsunderlag och förutsättningar till Regionplan för Skåne 2022–2040 med tillhörande bilagor”*, samt dialoger med medlemskommunerna och tidigare ställningstagande i gemensamma yttranden.

SKNO ser positivt på förslaget till avsatta medel för steg 1 och 2 åtgärder, vilka kan ge snabb effekt på trafiksäkerhet och framkomlighet, samt på fortsatt utveckling av tillgängligheten. SKNO ser gärna att kommunerna får ta del av uppföljning kopplat till förslagen som prioriteras.

SKNO är positiva till att flera sedan tidigare prioriterade namngivna vägobjekt från nuvarande period är kvar, men vill betona att det är viktigt att de färdigställs i den kommande planperioden 2026–2037.

Det är positivt att den utökade ramen för länsplanen har ökat sedan gällande plan men det är uppenbart att de tilldelade ramarna inte är tillräckliga för att hantera de brister och behov som regionen står inför.

SKNO är som sagt positiva till att flertalet objekt för SKNO är med i planen, men de objekt som är utpekade utgör inte hela behovet för delregionen.

Effekter av planförslaget för Skånes kommuner och aktörer

Obalans i Skåne

I regionala utvecklingsstrategin för Skåne identifieras obalans mellan östra och västra delen av Skåne. Att utmaningen lyfts är positivt och åtgärder för att minska skillnaden behöver vara en del av regionens utvecklingsarbete på ett tydligt och konkret sätt. Dock saknas konkretisering i remissversionen av RTI-planen för att minska denna obalans. Planförslaget upplevs förstärka den geografiska obalansen då de flesta namngivna objekten ligger i västra Skåne.

Det behövs ett förtydligande för hur olika åtgärder prioriteras och en större transparens efterfrågas i hur medel fördelas mellan objekt, åtgärdsplaner samt geografiska områden. Genom att i planen redovisa nyttor, kostnader,

samhällsekonomisk lönsamhet etc. samlat under respektive åtgärd hade tydligheten och transparensen ökat ytterligare.

Skåne Nordost efterlyser ett förtydligande i hur identifierad obalans mellan östra och västra Skåne ska jämnas ut för att möjliggöra fortsatt utveckling och tillväxt även på landsbygden i östra Skåne. Ett sådant inarbetat förtydligande behöver även beröra flertalet områden som påverkar samhällsutvecklingen ex. kompetensförsörjning, infrastruktur, kollektivtrafik, bostadsutveckling och turism med mera.

Samhällsperspektiv

För beräkningar av nyttor ur ett samlat samhällsperspektiv är det nödvändigt att ta med hela det ekonomiska perspektivet, inte bara de nyttor som kommer fram vid Trafikverkets analyser och gäller för Trafikverkets åtaganden. Vid stora samhällsomvälvande infrastruktursatsning måste kommunernas, regionernas och statens nyttoanalyser inkluderas för att kunna ge en samlad bild av samhällsekonomin.

Samhällsekonomin, både här och nu samt över tid, påverkas i stor omfattning när stambanorna och parallella järnvägssträckor inte sätts i ett systemperspektiv och avslutas i ett perifert läge. Utredning av hela järnvägssträckor i sin helhet som tex. Skånebanan Hässleholm - Kristianstad, eller Lund – Hässleholm bör prioriteras för att överblicka systemperspektivet och ge underlag för prioritering av åtgärder.

Kommunerna vill lyfta upp följande delar som viktiga satsningar för att bidra till ett positivt samhällsperspektiv och för att möta kommande behov och utökning av trafikering.

-  Hässleholm som nod, en viktig knutpunkt i systemet som tydligare behöver prioriteras och lyftas fram i tidsplan.
-  Dubbelspår Hässleholm-Kristianstad samt fortsättning dubbelspår Bromölla-Sölvesborg.
-  Två nya spår Lund-Hässleholm - en positiv satsning som kommer att gynna hela nordöstra Skåne. Tiden för genomförande behöver kortas för att snabbare kunna möta och hantera utmaningar på sträckan.

Satsningarna ovan är viktiga satsningar för att frigöra kapacitet i systemet och möta det behov som öppnandet av Fehmarn-Bält skapar i systemet.

Under 2029 öppnar förbindelsen vilket innebära både en möjlighet och utmaning för region Skåne som helhet, framför allt kopplat till infrastrukturens tillgänglighet och robusthet. För att säkerställa tillgängligheten och inte skapa fler flaskhalsar i systemet, behöver tydliga strategiska satsningar och ställningstagande göras.

SKNO ser även att det är viktigt med ett mellanregionalt samarbete för att säkerställa genomförande av objekten;

Blekinge kustbana

Banan är en viktig järnvägssträcka för att knyta ihop Blekinges arbetsmarknadsregion med Skånes och med kapacitetshöjande åtgärder på banan skulle den kunna stärka kopplingen mellan nordöstra Skåne och västra Blekinge.

Sydostlänken

En viktig länk i systemet för att skapa förutsättningar för nordöstra Skåne och mellanregionalt med Sölvesborg, Olofström och Karlshamn i fokus. Sydostlänken kommer att avlasta de befintliga stråken; Blekinge Kustbana, Skånebanan och Södra stambanan, något som kan minska kapacitetsbristen, öka tillgängligheten och avlasta hela systemet. Region Skåne och Skånetrafiken behöver i sina utbyggnadsplaner även ta stationsläge Lönsboda i beaktande, då det bidrar positivt till förstoring av arbetsmarknadsregionen.

Namngivna regionala vägobjekt

3225 miljoner kronor avsätts för finansiering av namngivna regionala vägobjekt, det är enbart vägobjekt som överstiger 75mkr som är namngivna i prioriteringen.

I den nya planen har ett antal nya objekt tillkommit, något som kommunerna är positiva till och ställer sig bakom. SKNO är även positiva till att flera sedan tidigare prioriterade namngivna objekt från nuvarande period är kvar, men vill betona att det är viktigt och prioriterat att de färdigställs i den kommande planperioden.

SKNO namngivna regionala vägobjekt

Väg 19 Bjärlöv – Broby – 200mkr. Färdigställs 2026.

Väg 19 Härlöv – Karpalund förbifart – 225mkr. Planerad byggstart tidigast 2030

Väg 23 Tjörnarps – Sandåkra – 655mkr. Planerad byggstart 2027

Väg 23 Östra Höör, Höör/Hörby – 220mkr. Planerad byggstart tidigast 2030

Väg 13/23

I planen tas väg 13/23 upp som ett namngivet objekt. Förslaget innefattar enbart en etapp av sträckan, men behov av ombyggnad finns för hela sträckan för att kunna omleda trafiken på väg 23 till väg 13. Detta bör förtydligas i planen, för att inte uppfattningen ska finnas att stråket är färdigt med genomförande av föreslagen delsträcka.

Möjlig kandidat – Vanneberga korset

"Det finns ett utrymme på 82 miljoner kronor som inte är in-tecknade i remissversionen. Region Skåne har resonerat att det är bättre att inte in-teckna de medlen utan säkerställa att de finns till-gängliga vid eventuell kostnadsfluktration och således inte behöva förändra tilldelningen av potterna vilket kan påverka den Regionala Transportinfrastrukturplanens in-riktning i negativ riktning då dess intention förändras. Det icke in-tecknade utrymmet som redovisas i remissversionen kommer att in-tecknas till fullt i den slutgiltiga versionen av den Regionala Transportinfrastrukturplanen för perioden 2026–2037."

Vanneberga korset pekas ut som en möjlig kandidat för genomförande, med en beräknad byggstart tidigast efter 2030. Vannebergakorset är en strategiskt viktig nod, både för den lokala och regionala trafiken. För att uppnå en långsiktigt hållbar och säker lösning krävs ett genomförande samt fortsatt och fördjupad samverkan mellan berörda parter.

SKNO anser att Vanneberga korset ska prioriteras som ett namngivet objekt i kommande plan.

Samfinansiering Nationell Plan

Framkomlighet och trafiksäkerhet

585mkr avsätts för finansiering av åtgärder som bidrar till ökad trafiksäkerhet och förbättrad framkomlighet.

"Åtgärderna finansieras till 100 procent genom den regionala transportinfrastrukturplanen och åtgärderna kan endast vara på det statliga vägnätet. Fokus är säker framkomlighet, hastighetsefterlevnad och säkerhet för oskyddade trafikanter. Åtgärder som har koppling till namngivet regionalt objekt ska främjas för att ytterligare öka trafiksäkerheten och den samhällsekonomiska lönsamheten för åtgärden. Större åtgärder under planperioden är väg 108 Lund Södra-Flackarp samt väg 111 Karlfältsvägen."

"Vilka dessa åtgärder är följer Trafikverkets verksamhetsplanering och bestäms under planperioden i dialog med Trafikverket och kommunerna."

Om det finns en prioriteringslista förutom namngivet objekt ovan som är aktuella, bör dessa framgå.

Noden Hässleholm

Hässleholm C med sina fem anslutningar är en viktig pusselbit i Skånes järnvägssystem, men är i behov av upprustning och nyinvestering inte minst vad gäller Södra stambanan och Skånebanan mot Kristianstad. Men även Skånebanan mot Helsingborg och sträckningen mot Halmstad via Markaryd).

SKNO är positiva till att Trafikverket genomför en utredning för "Noden Hässleholm" med start hösten 2025.

Det är i det arbetet för vidare planering och prioriteringar viktigt att beakta systemperspektivet och att flaskhalseffekter för den nationella trafiken byggs bort för att den regionala trafiken ska få möjlighet att utvecklas långsiktigt.

Den framtida ombyggnationen av Hässleholm C behöver samordnas med planeringen av större järnvägssatsningar i regionen för att möjliggöra en ändamålsenlig och långsiktigt hållbar utveckling av såväl Hässleholms stad som stationsområdet.

Detsamma gäller järnvägsinfrastrukturen i stort, oavsett vilken bana det rör sig om är det viktigt att ha med sig helhetsperspektivet i regionen.

Hässleholm – Kristianstad

Järnvägsförbindelsen mellan Hässleholm och Kristianstad utgör ett av landets mest trafikbelastade enkelspår, för såväl gods- som persontransporter. Sträckan är enligt Trafikverkets klassificering bedömd som "röd", med betydande

kapacitetsbegränsningar. Åtgärder såsom mötesspår kan öka kapaciteten, men leder samtidigt till långsammare, mindre attraktiva och konkurrenskraftiga resor. En förlängning av mötesspåret i Attarp kan bidra till en viss kapacitetsförbättring, men är inte tillräcklig för att möta behoven i sin helhet.

Med hänsyn till detta är det av strategisk vikt att dubbelspårsutbyggnaden på Skånebanan genomförs skyndsamt. En sådan utbyggnad bedöms medföra betydande förbättringar vad gäller systemets kapacitet, robusthet och restidseffektivitet. Dubbelspårsutbyggnaden har stor betydelse även ur ett nationellt perspektiv och har stor betydelse för att säkerställa en långsiktigt hållbar, kapacitetsstark och robust tågtrafik.

Kommunerna i Skåne Nordost anser att projektet har hög prioritet och ser positivt på att Region Skåne samfinansierar objektet i den kommande nationella transportinfrastrukturplanen med 10 procent om objektet blir fullfinansierat inom planperioden 2026–2037.

Gång och Cykel

1000 mkr är avsatt för cykelinfrastruktur, varav 450mkr till statliga regionala cykelvägar, 150mkr till standardhöjning och passager statliga cykelvägar, 300mkr statlig medfinansiering kommunala cykelvägar och 100mkr till statlig medfinansiering till regionalt prioriterade stråk kommunala vägar.

Det finns ett stort behov av satsningar på utbyggd cykelinfrastruktur i nordöstra Skåne, kommunerna har valt ut de mest prioriterade satsningarna i närhet, men behovet är större. Utpekade objekt för respektive kommun finns i bilaga - Cykelvägar SKNO.

När det gäller cykelvägarna som är listade i planen, men inte namngivna då de understiger 75mkr vill SKNO påpeka vikten av ett genomförande av objekten. Detsamma gäller de som har avtal om medfinansiering, men som fortfarande inte genomförts.

Utpekade objekt i planen; Rinkaby (Supercykel Kristianstad-Åhus), Oveholm – Vä, Färlöv – Önnestad, Axeltorpsvägen Näsum, Kristianstadsvägen Bromölla, Östra Storgatan Hästveda, Malmövägen Tyringe, Karpalund – Vinnö samt Broby planskildhet väg 19.

Utdrag text sid 33;

"Det finns stora brister i Skåne längs med det statliga vägnätet, där förbättrade möjligheter till cykling är högt prioriterat. Region Skåne ser positivt på alternativa lösningar som syftar till att avhjälpa dessa brister och som främjar cykling i regionen. Det kan finnas lokala sträckor och vägar där Skånes kommuner i förhandling med Trafikverket kan överta väghållningsansvaret och själva bekosta byggande av ny cykelväg, med stöd av statlig medfinansiering enligt ovan. Region Skåne vill också uppmuntra byggande av kommunal cykelväg längs statligt vägnät med hjälp av regleringen i PBL (2010:900), där förutsättningar för detta finns."

Förslaget ovan innebär att kommunerna antingen föreslås ta på sig väghållningsansvaret, eller föreslås ansvara för att ta fram detaljplaner utanför

vägområdet. Båda alternativen skulle ytterligare belasta kommunernas budget och kan försvåra möjligheten för utbyggnad av cykelvägar. Budgetramen i RTI för statliga cykelvägar bör i stället utökas för att säkerställa en rättvis utbyggnad av cykelvägar. Bidragsmodeller för kommunala cykelvägar kan gynna större kommuner med mer resurser att söka och bygga, vilket ökar risken för att mindre kommuner missgynnas.

SKNO anser inte att förslaget och uppmaningen bör stå kvar i planförslaget och föreslår att det stryks. Vaghållningsansvaret ska ligga på rätt ansvarig instans och inte förskjutas till kommunerna.

Åtgärdsvalsstudier (ÅVS)

I planen redovisas genomförda ÅVS:er, dessa ska ligga till grund för beslut om satsningar i föreslagen plan 2026 – 2037. Åtgärder under 75mkr kan finansieras genom medel avsatta i planens potter.

De resultat som diskuteras och presenteras i ÅVS:erna är viktiga, men det är osäkert om en föreslagen åtgärd prioriteras och finansieras genom RTI:ns potter.

SKNO ser även att resultatet från de ÅVS:er som nu genomförs behöver tas i beaktande i kommande RTI-plan och inte skjutas till nästkommande planperiod.

Väg 15

Den utredning som nu pågår för väg 15, identifierar åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa trafiksäkerhet och tillgänglighet. Väg 15 och de åtgärder som identifieras i ÅVS:en bör ingå i kommande planperiod. Utredningen för väg 15 bör även ta hänsyn till hela sträckan Osby-Olofström för att beakta en gen förbindelse.

Strategisk miljöbedömning

Det är positivt att den strategiska miljöbedömningen omfattar fler dimensioner än enbart de miljömässiga aspekterna.

På sidan 54 gällande betydande miljöpåverkan lyfts Väg 21 Vannebergakorset, fram som ett exempel i sammanhang där det anges att åtgärder generellt sett har en negativ påverkan på miljö och kulturmiljö. Formuleringen är missvisande och kan ge en felaktig bild av objektets samlade effekter.

Detsamma gäller hänvisningen till objekten väg 21 Klippan-Hyllstofta och Väg 23 Tjörnarps-Sandåkra på sidan 55. Där objekten lyfts fram som exempel med negativ påverkan på flera aspekter inom landskap. Regionen lyfter inte in hela den samhällsekonomiska aspekten i texten, vilket återigen ger en missvisande bild.

Analysen

I planen har tre olika alternativ för hur tillskjutande medel ska fördelas analyserats gentemot nollalternativet. De tre olika alternativen fokuserar på; Namngivna objekt, Statlig medfinansiering samt Statliga vägar. För varje alternativ redovisas betydande miljöpåverkan av alternativen; klimat, hälsa samt landskap och naturresurser. Det är positivt att flera scenarier redovisas, men det saknas en slutsats och förklaring till bedömningarna om pilarnas riktning på sidan 56 och varför regionen landat i

gällande alternativ i stället för någon av de tre olika scenarierna. En förklaring till valt förslag saknas.

Den strategiska miljöbedömningen utgår från region Skåne som helhet och som regionen själva konstaterar finns det stora skillnader mellan östra och västra Skåne. Något som med fördel skulle kunna beaktas i bedömningen.

Större prioriterade brister att utreda på det regionala vägnätet.

Förslaget redovisar inte hur de brister som pekas ut i gällande länsplan och som inte blivit namngivna objekt har hanterats. Vilket medför en otydlighet, inte minst gällande framtida prioriteringar. SKNO efterfrågar ett förtydligande kring detta.

I RTI-planen presenterar regions Skåne ett antal prioriterade brister att utreda, något som är positivt och som kommunerna gärna ser att de prioriteras som namngivna objekt i kommande planer.

Regionala vägar – Prioriterade brister att utreda

I planen redovisas prioriterade brister att utreda och studera 2026–2037, kommunerna i SKNO ser positivt på förslagen till fortsatt utredning av objekten;

Väg 13 Ystad – Hörby

Texten bör uppdateras med information om var i Hörby det menar, avses hela sträckan upptill E22:an bör det förtydligas.

I texten hänvisas till att *”prognoser pekar på ökad trafik till och från Ystad hamn”*, en kommande utredning bör förtydliga hur och vart godsstråket sträcker sig.

Väg 19 Ystad – Kristianstad

En viktig länk för personbilstrafik, busstrafik och godstrafik som förbinder nordöstra Skåne med Sydöstra Skåne. SKNO ställer sig bakom förslaget att initiera en ÅVS.

Väg 19 Karpalund-Bjälöv

Sträckan är viktig och behöver prioriteras för att få en helhet i stråket. Planen fastslår att en ÅVS bör initieras under planperioden 2026–2037.

SKNO anser att studien bör prioriteras tidigt i planperioden och genomföras så fort som möjligt.

Väg 23 Sandåkra-Stoby

Vägen är en viktig regional förbindelse och bör erbjuda en hög transportkvalitet. En förstudie för Sandåkra – Stoby togs fram år 2013 som motiverade en samhällsekonomisk lönsamhet med en utbyggnad till en mötesfri landsväg (2+1 körfält och mitträcke). SKNO vill betona vikten av att genomföra en utredning med uppdaterade kalkyler för att säkerställa en god utformning. Enligt Trafikverkets analyser så är det största problemet längs aktuell sträcka av väg 23 vara bristande trafiksäkerhet.

Föreslagen mindre studie som RTI-planen föreslår bör genomföras i närtid för att möjliggöra att objektet kan ingå i kommande planer.

Utöver de utpekade brister som region Skåne prioriterar vill kommunerna i Skåne Nordost att följande stråk utreds;

Väg 13/23 Hörby–Höör–Hässleholm – behov av helhetslösning för framkomlighet och säkerhet.

För att förbättra framkomligheten och öka trafiksäkerheten krävs en samlad och långsiktig lösning för väg 13/23 mellan Hörby, Höör och Hässleholm, hela vägen upp och förbi Hässleholm och vidare norrut. Utöver framkomligheten och trafiksäkerheten för bilister och yrkestrafikanter så är avsaknaden av säkra övergångar för oskyddade trafikanter längs väg 23 ett hinder för både arbetspendling och besöksnäring

Vägen är en viktig regional förbindelse och bör erbjuda en hög transportkvalitet

Väg 116 (Bromölla–Näsum–Olofström) – behov av helhetslösning för framkomlighet och säkerhet.

Väg 116 förbinder Bromölla och Näsum med Olofström. Vägen är olycksdrabbad och trafikfarlig. Sträckan bör utredas för att se över möjligheten att åtgärda trafikfarliga vänstersvängar och omkörningar samt viltolyckor.

Väg 117 Hässleholm–Markaryd – viktig länk mellan E4 och östra Skåne, behov av helhetslösning för framkomlighet och säkerhet.

Väg 117 Hässleholm–Markaryd har stor betydelse för den regionala utvecklingen och betydelse för långväga godstransporter, inte minst vad gäller godstrafiken från Ystad och norrut genom Hässleholms kommun mot Markaryd med anslutning till E4. Vägen är av särskild betydelse för regional och interregional trafik, vägen utgör en länk mellan E4 och de östra delarna av Skåne. Region Skåne har pekat ut vägen som central för regional utveckling och att den har betydelse för långväga transporter. Vägen går igenom tätorterna Vittsjö och Bjärnum, vilket skapar barriärverkan, minskad trafiksäkerhet, buller och risk för påverkan på lokala vattenskyddsområden.

Utredning (ÅVS) förbättrad koppling Åhus–E22 behov av helhetslösning för framkomlighet och säkerhet.

Det saknas idag en gen förbindelse mellan Åhus och E22, nuvarande sträckning går på mindre vägar som inte är anpassade att hantera trafikmängden. Med en gen förbindelse mellan Åhus och E22 skulle motortrafiken genom de mindre samhällena öka trafiksäkerheten och framkomligheten. Ur ett regionalt perspektiv är det även betydelsefullt att godstrafiken har god framkomlighet och gena förbindelser.