

REMISSAMMANSTÄLLNING

Datum 2022-03-25

Dnr 2021-POL000307



1 (106)

Remissammanställning för Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022-2033

Region Skåne har av regeringen fått i uppdrag att upprätta en ny Regional transportinfrastrukturplan (RTI-plan) för åren 2022–2033, den preliminära ramen är 5 050 miljoner kronor.

Planen avser investeringsåtgärder på i huvudsak det statliga vägnätet i Skåne. Ett förslag till miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram och är ett underlag till prioriteringar i RTI-planen.

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

Remissperioden för den regionala transportinfrastrukturplanen 2022-2033 sträckte sig mellan den 23 september till den 9 januari 2022.

Inkomna yttranden

- Kommunsamarbeten och kommuner
 - *MalmöLundregionen*
 - Burlövs kommun
 - Eslövs kommun
 - Höör kommun
 - Kävlinge kommun
 - Lomma kommun
 - Lunds kommun
 - Malmö stad
 - Skurups kommun
 - Staffanstorps kommun
 - Svedala kommun
 - Trelleborgs kommun
 - Vellinge kommun
 - *Familjen Helsingborg*
 - Båstad kommun
 - Bjuv kommun
 - Helsingborgs stad
 - Höganäs kommun
 - Landskrona stad
 - Klippans kommun
 - Perstorps kommun
 - Svalöv kommun
 - Åstorp kommun
 - Ängelholm kommun
- Örkelljunga kommun
 - *Skåne nordost*
 - Bromölla kommun
 - Hässleholm kommun
 - Hörby kommun
 - Kristianstad kommun
 - Osby kommun
 - Östra Göinge kommun
 - *Sydöstra Skåne*
 - Sjöbo
 - Simrishamn
 - Tomelilla
 - Ystad
- Angränsande regioner
 - Blekinge
 - Halland
 - Jönköping
 - Kalmar
 - Kronoberg
 - Övriga intressenter
 - Centerpartiet-Region Skåne
 - Copenhagen Malmö Port
- Cykelfrämjandet Malmö-Lund
 - EON
 - Lantbrukarnas förbund
 - Luftfartsverket
 - Lunds universitet
 - Länsstyrelsen
 - Naturskyddsföreningen
 - Naturvårdsverket
 - RÅSK
 - SLU
 - Socialdemokraterna Region Skåne
 - Sydsvenska Handelskammaren
 - Sveriges bussföretag
 - Sveriges motorcyklister
 - Sveriges åkeriföretag
 - Swedavia
 - Trafikverket
 - Ängelholms flygplats

Inledning

Denna remissammanställning redogör inkomna synpunkter för regional transportinfrastrukturplanen.

Generella synpunkter:

- Instanserna är positiva till planens inriktning med ökad samfinansiering
- Önskan om att samfinansieringen ska användas till järnvägssatsningar även om åtgärderna inte kommer med i den nationella planen
- Positivt att planen prioriterar ett genomförande av de objekt som redan ligger i plan.
- Majoriteten positiva till ändrad finansieringsmodell för statlig cykelinfrastruktur
- Oro över minskade antal cykelvägsobjekt
- Kritik mot kostnadsökningarna, fördyringarna och förseningar
- Aktörerna trycker på vikten av ökad transparens i genomförandet
- Den nya finansieringsmodell för cykel där den regionala transportinfrastrukturplanen tar 100 procent av kostnaden för den statliga infrastrukturen är positivt.
- Ansöknings- och tilldelningsprocessen för den statliga medfinansieringen måste göras mer långsiktig, strukturerad och transparent
- Fortsatt transparens från Region Skåne önskas framöver i genomförandeprocessen för av planen.
- Den av staten tilldelade ramen för Skåne räcker inte till för att täcka regionens behov och framtida utmaningar. Region Skåne bör återigen påtala för staten att en utökad ram för Skåne är ett krav för att vi ska nå nationella och regionala mål.
- Aktörerna lyfter vikten av elektrifiering och biogas för omställningen av fordonsflottan.
- Planförslagets planering och prioritering utgår från en tydlig målstyrning, däremot saknas en analys av den prognostiserade utvecklingen av transporternas påverkan för att nå klimatmålet.

Remissinstans:	Yttrande:	Region Skånes kommentar:
MalmöLundregionen	MalmöLundregionen vill särskilt framhålla följande i sitt yttrande: • Potternas andel minskar till förmån för namngivna objekt, det är inte ett steg i rätt riktning • Fördelning av namngivna vägoobjekt är obalanserad, medel behöver riktas till investeringar som ger mest utväxling • Namngivna objekt i gällande plan ska genomföras • Planen brister i tydlighet och transparens, särskilt avseende: • Potternas och underpotternas innehåll • Supercykelstråkens genomförande & prioritering • Järnvägs miljardens finansiering • Årlig lägesrapport för planens genomförande nödvändig • Dialog behövs om planens förutsättningar ändras, exempelvis kopplat till järnvägs miljarden • Positivt med ny finansieringsmodell för cykel – men kommunernas roll i prioriteringsarbetet behöver stärkas • Helhetsgrepp och dialog om gods en nödvändighet – hamnar och godslogistik måste prioriteras i det arbetet Ansöknings- och tilldelningsprocessen för den statliga medfinansieringen måste göras mer långsiktig, strukturerad och transparent. Tydlighet, förutsägbarhet och transparens Det bör framgå i infrastrukturplanen hur den uppfyller regionplanens mål. Endast då skapas den förutsägbarhet som är nödvändig för Skånes utveckling. Vidare saknas det prioriteringsgrunder och djupare beskrivningar för hur medel är tänkt att fördelas inom pottorna (borträknat cykelpotten). Det är av stor vikt att planen tydligt beskriver hur medel i pottorna prioriteras. MalmöLundregionen anser att spårbarheten av medel från pottor i tidigare planer är bristfällig. Den kartberättelse som Region Skåne föreslår för att underlätta uppföljning kan bli bra om den tar ett helhetsgrepp över objekt i planen, såväl namngivna som ej namngivna, och beskriver hur medel fördelas årligen. Därtill är det önskvärt om Trafikverket och Region Skåne arrangerar en årlig avstämning och lägesrapport för Skånes kommuner. MalmöLundregionen ser behov att ändra ansöknings- och tilldelningsprocessen för medfinansiering av ej namngivna objekt. För mindre projekt som behöver färdigställas snabbt kan det fungera med en modell med årliga ansökningar. Men större åtgärder kräver längre tidshorisont för att säkerställa att det finns finansiering internt i kommunen. Här behövs det en utvecklad dialog mellan kommuner, Region Skåne och Trafikverket för att ta fram ett ansökningsförfarande som möter kommunernas behov. Kollektivtrafik MalmöLundregionen vill utvecklas med utgångspunkt i kollektivtrafikstråk där bebyggelseutveckling prioriteras till kollektivtrafiknära lägen. Därmed är det positivt med satsningarna som görs på kollektivtrafik. Region Skåne	Region Skåne tackar för inkomna synpunkter från MalmöLundregionen. Region Skåne noterar synpunkten. Region Skåne noterar önskan av transparens. Dialog om detta kommer att behövas med både kommuner och hörnsamarbete. Region Skåne noterar synpunkten och tar den i beaktning inför kommande planomgångar. Region Skåne noterar önskemålen om utredningar om några stråk börjar

	behöver dock utreda om stråk som närmar sig kapacitetstak kan vara aktuella för kollektivtrafik med högre kapacitet. MalmöLundregionen ser positivt på satsningen på SkåneExpressen och önskar vidare en redogörelse av prioriterade SkåneExpress-projekt och hur stora medel som anslås. På samma sätt är det positivt med satsningar för ombyggnad av hållplatser med tillgänglighetsanpassning och trafiksäkerhet. Att ramen endast är uppdelad på statligt vägnät, kommunalt vägnät och storstadsavtal skapar otydlighet. Det går inte att utläsa hur mycket pengar som kommer att satsas på exempelvis SkåneExpressen eller tillgänglig-hetsanpassning. Vidare bör det framgå hur fördelning av insatserna sker för att främja tillgängligheten och framkomligheten in till större tätorter, liksom framkomlighet i allmänhet för kollektivtrafiken. Godstransporterna kräver ett helhetsgrepp Distributionen av varor är avgörande för Skånes utveckling och attraktivitet. Samtidigt behöver godstransporter kunna samspela med persontrafik och stadsutveckling. MalmöLundregionens strategiska läge gör att åtgärder i transportinfrastrukturen för att säkra godsflöden svarar mot både internationella, nationella, regionala och lo-kala behov. I den remitterade planen saknas ett tydligt ställningstagande och helhetstänk kring godstransporter. Beskrivningar om godset och dess utmaningar återspeglas inte i satsningar. Åtgärder på järnväg, stamvägnät samt logistiklösningar behövs för att ta hand om den ökande mängden godstransporter och samtidigt stärka en regional utveckling. MalmöLundregionen är beredd att ställa resurser till förfogande för att möjliggöra verkningsfulla diskussioner och lösningar kring godsets långsiktiga hantering. Här behöver Öresundsförbindelser så som Öresundsmetron, åtkomst till hamnar och nationell flygplats samt nya smarta logistiklösningar som stärker transportsystemet som helhet tas med. Samtidigt är det viktigt att lösningar som arbetas fram inte påtagligt försämrar situationen för boende i infrastrukturtäta delar av vår region. Region Skåne behöver även driva frågan nationellt så att investeringar kommer med i den nationella planen, samt överväga att samfinansiera investeringar. <i>Hamnarnas betydelse för godstransporterna</i> De skånska Core-hamnarna i Malmö och Trelleborg är av stor betydelse för Sveriges import och export. Hamnarna är även viktiga för redundansen i ett läge där Öresundsbron drabbas av driftsstörningar. Tillgänglighet till hamnar har sedan länge pekats ut som en brist av Region Skåne, men MalmöLundregionen upplever inte att frågan har rört på sig. Nu behöver det hända saker. Hamnarna måste ingå i det helhetsgrepp som efterfrågas. Järnvägsmiljarden MalmöLundregionen ser det som positivt att Region Skåne satsar på järnvägen. Den så kallade järnvägsmiljarden som är aktuell i planen medför på sikt behövlig kapacitetsförstärkning. Av järnvägsmiljardens delar anser MalmöLundregionen att satsningen på Skånebanan och Ystadbanan är alltför oklar. 400 miljoner kronor är avsatta för objekten, men avtal har skrivits på 700 mkr. Det innebär dels att 300 mkr	närma sig sina kapacitetstak och hur den problematiken kan lösas. Region Skåne tolkar synpunkten som ytterligare en del av önskan om en ökad transparens och hänvisar till det föregående svaret. Region Skåne noterar synpunkten om hur ett helhetsgrepp kan tas på godstransporterna. Region Skåne har utarbetat olika scenarier som kan komma att realiseras beroende på utfallet i nationell plan för transportsystemet. Intentionen är dock
--	---	--

	”saknas” om båda objekten kommer med i nationell plan, dels att 400 mkr kan ”bli över” om objekten inte kommer med i nationell plan. Stora summor kan kastas om och kommunerna saknar möjlighet att tycka till. Därmed bör Region Skåne bjuda in till dialog, när mer information finns, för att kunna lyssna in synpunkter. MalmöLundregionen kan redan nu konstatera att om satsningarna på Ystadbanan faller bort från nationell plan är Region Skånes stöd än viktigare. De 200 mkr som Region Skåne har förpliktigt sig till att investera bör därmed fortsatt investeras i Ystadbanan då investeringen är avgörande för Ystadbanans kapacitet och robusthet. Namn-givna objekt MalmöLundregionen ser positivt på att planen i första hand prioriterar ett genomförande av de regionala objekt som finns i gällande plan. Samtidigt konstateras det att kommande planer behöver balanseras bättre. En betydligt större andel av satsningarna behöver riktas till de delar av Skåne där investeringar ger mest utväxling för Skåne som helhet. Det är en nödvändighet om MalmöLundregionen ska kvarstå som nationell tillväxtmotor. MalmöLundregionen vill även betona problematiken med de stora förordringar som skett för befintliga objekt. Vi har respekt för att tidiga kostnadsuppskattningar är svåra att göra, men de ekonomiska förutsättningarna måste bli stabilare. Vi ser gärna att större objekt delas upp i mindre genomförandeposter för att tydliggöra genomförandegraden över tid och inte riskera att ta för stor del av den totala satsningen i kommande planer. Vad gäller väg 108 genom Svedala bör objektet genomföras tidigare i planperioden. Plankorsningen är en anmärkningsvärd brist på en sträcka där järnvägstrafikeringen kommer att öka genom investeringar i både nationell och regional plan. Vidare behöver det klargöras tydligare vad som gäller med väg 23 & 13 Ö Höör/Höör-Hörby. Cykel Föreslagen finansieringsmodell, där planen tar 100 % av kostnaden för nya projekt, är positiv då den frigör medel till kommunal infrastruktur. Det ger förutsättningar att utveckla cyklismen där den gör mest nytta – i anslutning till kollektivtrafik och inom tätorter. Därmed är det viktigt att cykelvägsobjekt i det tätbefolkade sydvästra Skåne som lyfts från planen, till följd av ny finansieringsmodell, prioriteras i nästa planomgång. Ett nära samarbete mellan kommuner och Region Skåne krävs för att rätt cykelvägsobjekt ska prioriteras. Beslutsprocessen måste innefatta berörda kommuner till den grad att kommunala och regionala prioriteringar inte hamnar i motsättning till varandra. Det är även avgörande hur prioriteringsgrunder viktas, detta behöver tydliggöras då det sätter ramen för samarbetet. De åtgärder som finansieras helt genom planen behöver tydligare beskrivning och kalkyl. Att planen medger möjlig omprioritering bland objekt och därav inte garanterar genomförande försämrar förutsägbarheten. MalmöLundregionen önskar att planen är garant för genomförande av namngivna cykelvägar. Det finns en rad oklarheter om föreslagna supercykelvägar: vilka är de utpekade stråken, vilka stråk prioriteras och hur ska de olika väghållarna i stråken rent administrativt hanteras? Att få klarhet kring supercykelstråken är särskilt viktigt eftersom de utgör en betydande prioriteringsgrund för fördelning av medel.	att medel avsatta för järnvägen ska användas där i så stor utsträckning som möjligt. Region Skåne noterar synpunkten och tar den med sig till kommande planomgångar. Region Skåne delar synpunkten om vikten av att objekten i gällande plan genomförs. Förordringarna som sker är problematiska och dialog med Trafikverket förs angående dem. Region Skåne noterar synpunkterna angående specifika objekt. Region Skåne inser problematiken med att antalet cykelvägsobjekt minskar i listan i samband med att finansieringsmodellen förändras men det ska poängteras att inga objekt försvinner ur prioriteringen. Den objektslista som presenteras är en mer realistisk bild av vad som är möjligt att genomföra under planperioden. Region Skåne noterar synpunkten.
--	---	--

	Idag är det endast Trafikverket som kan bygga cykelvägar om det klassas som statlig cykelväg, oavsett sträckning i terräng. MalmöLundregionens kommuner vill att detta nationella regelverk ses över, så att kommuner har möjlighet att projektera och bygga dessa cykelvägar. Kommunerna och Region Skåne behöver agera gemensamt för att få till en förändring.	Region Skåne noterar synpunkten.
Burlövs kommun	<i>Allmänt</i> Burlövs kommun hänvisar till MalmöLundregionens gemensamma yttrande över Regional transportinfrastrukturplan 2022–2033. Frågan om supercykelvägar har pågått under många och år och har under tiden bytt skepnad och upplägg flera gånger. Burlövs kommun har varit med i flera projekt och dialogforum samt pekat ut ett snabbcykelstråk av tätortskaraktär i översiktsplanen. Statusen och upplägget för supercykelvägarna är fortsatt oklart. Ansvar, finansiering och genomförande av snabbcykelstråken behöver klargöras. Då snabbcykelstråken nu i huvudsak pekas ut på befintliga vägsträckningar är det viktigt att de lokala förhållandena beaktas och att lösningarna anpassas efter detta. I framtiden kan även kompletterande stråk vara av vikt vilket har undersökts i tidigare arbeten. Burlövs kommun ser positivt på att det blir en cykelväg mellan Staffanstorp och Gamla kyrkvägen i Burlöv. Kommunen anser det lämpligt att denna cykelväg även förlängs in till Arlöv via Dalbyvägen. I Arlöv finns målpunkter som många arbetsplatser, handel, service och den kommande pendlarstationen, Burlöv C. Genom ett utökat cykelvägsnät kan kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik underlättas och uppmuntras. Ettapp 2 av Lommabanan har betydelse för resandet med kollektivtrafik i regionen. I Burlövs kommuns översiktsplan, Framtidsplan för Burlövs kommun, är en ny station på Lommabanan, Arlövs station, utpekad. Det är viktigt att planering och åtgärder som görs nu på Lommabanan inte försvårar eller fördyrar en framtida station i Arlöv. Som lyfts fram i transportinfrastrukturplanen så har Burlöv en god planberedskap i stationsnära lägen som kan utgöra ytterligare resandeunderlag för trafikering på Lommabanan och skapa mer hållbara boendemiljöer och arbetsplatser. Burlövs kommun ser positivt på att ITS införs på E6. Detta skulle kunna minska trängsel och köer i trafiken, spara liv och minska miljöpåverkan från trafiken.	Region Skåne tackar för inkomna synpunkter från Burlövs kommun. Region Skåne noterar synpunkterna och tar till sig det efterfrågade behovet om att det behövs ett förtydligande. Region Skåne hoppas att den fortsatta dialogen mellan de inblandade aktörerna kommer att klargöra eventuella frågetecken i framtiden. Region Skåne tackar för synpunkten och tar den med sig till kommande arbete. Region Skåne tar kommunens synpunkter i beaktning, Region Skåne tar kommunens synpunkter i beaktning.

	Det har nyligen genomförts en ÅVS för del av väg 11 i Burlövs kommun som inte nämns. Det har också tidigare talats om att genomföra en ÅVS för att ta ett större helhetsgrepp om väg 11. Arbetet framåt gällande väg 11 är oklart. Generellt bör läsbarheten av kartorna ses över och det bör vara tydligare om kartor och figurer visar dagsläget eller framtidsbilder. Störst fokus i text, bilder och kartor i bör vara att visa målen och riktningen framåt. En karta som underlättar uppföljning och som tar ett helhetsgrepp över objekt i planen, såväl namngivna som ej namngivna, och beskriver hur medel fördelas årligen vore också positivt. Burlövs kommun vill även i detta svar informera om att man under inga omständigheter kan acceptera ett eventuellt yttre godsspår som då och då lyfts fram. Kommunen vill även framhålla behovet av en etablering av stationsläge vid Rinnebäck, (tidigare beskrivet i Lommabanan, fas 3) som stärker möjligheterna till samtrafikering mellan Södra stambanan/Burlöv C och Lommabanan/Malmöpendeln.	Region Skåne avser att genomföra åtgärder längs stråk men långa sträckor behöver delas upp i etapper. Region Skåne noterar kommunens synpunkter och tar dem i beaktning för kommande processer. Region Skåne noterar kommunens ställningstagande i frågan. Region Skåne noterar kommunens framhållande av behovet av nya stationslägen.
Eslövs kommun	<i>Allmänt</i> Eslövs kommun ställer sig bakom MalmöLundregionens gemensamma yttrande över Regional transportinfrastrukturplan 2022–2033. Kommunspecifika synpunkter Väg 113 som brist att utreda Endast objekt som kostar mer än 50 miljoner blir namngivna objekt. De satsningar som Eslövs kommun ser behöver göras vid infartsvägarna till Eslövs södra delar längs väg 113 har lyfts i dialog med Trafikverket vid ett flertal tillfällen. Vi har där konstaterat att dessa inte kommer kosta över 50 miljoner och därmed kommer de inte bli namngivna objekt utan de åtgärder som krävs har utrymme inom de pottor som RTI-planen innehåller. I nuvarande RTI pekas väg 17 mellan Snogeröd och Landskrona ut som en brist att utreda. Det innebär förenklat att man gör en utredning av trafiksituationen som resulterar i en åtgärdsvalsstudie som pekar på lösningar. Först efter att en sådan är gjord kan vägen eventuellt lyftas i en RTI. Eslövs kommun har i möten med Trafikverket lyft att väg 113 mellan Eslöv och Gårdstånga borde ingå i denna bristutredning eftersom vägarna	Region Skåne tackar för inkomna synpunkter från Eslövs kommun. Region Skåne noterar Trafikverkets svar till Eslövs kommun och tar det med sig för kommande process.

	delvis går samman men de är också beroende av varandra. Trafikverket är positiva till denna tanke och har i en skrivelse daterad 2021-11-22 meddelat att "För att Trafikverket ska utreda väg 113 behöver Region Skåne prioritera sträckan i förhållande till andra brister i Skåne." Eslövs kommun ser det som rimligt att cykelvägar längs statliga vägar bekostas i sin helhet genom RTI, men ser samtidigt att kommunernas möjlighet till påverkan minskar genom förfarandet. Denna problematik tas även upp i det gemensamma yttrandet från MalmöLundregionen och Eslövs kommun vill särskilt lyfta denna fråga. Det finns en risk att Region Skåne vill föra diskussionerna om kommande cykelobjekt via hörnsamarbeten – genom MalmöLundregionen – och Eslövs kommun ser det inte som möjligt att använda hörnsamarbetena som den enda vägen för utveckling av cykelvägar. Det finns då en stor risk all satsning koncentreras till en utbyggnad av möjliga pendelstråk in mot storstadsregionerna och landsbygden skulle drabbas negativt av en sådan utveckling. Det finns klara tendenser till denna utveckling redan i liggande förslag eftersom Region Skåne så tydligt prioriterar supercykelvägarna, och dessa är sin tur en utveckling av redan befintlig cykelinfrastruktur. Det är således svårt att se hur systemet ska kunna utvecklas mot mindre orter. Denna fråga är starkt kopplad till Regions Skånes arbete med att ta fram en regionplan. I arbete har Eslövs kommun upprepande gånger påpekat att dagens struktur med kärnor är för statisk och att mellanskåne med Eslöv som naturlig lokal kärna, faller utanför strukturen. Det finns en berättigad farhåga att kopplingen mellan regionplanen och den regionala infrastrukturplanen förstärker denna brist, till Eslövs kommuns nackdel. Frågan är också kopplad till Region Skånes fråga om RTI skapar förutsättningar för att bidra till kommunernas och övriga aktörers mål om en hållbar omställning av transportsystemet, och här menar Eslövs kommun att planen inte bidrar till att nå målen i kommuner utanför storstadsområden. Region Skåne har i remissarbetet ställt frågan till Skånes kommuner om RTI hjälper kommunerna med att utveckla bostadsbyggandet. RTI har ingen direkt koppling till bostadsbyggandet enligt Eslövs kommun – bostadsbyggandet är inte beroende av om en åtgärd kommer med i RTI eller inte – men indirekt påverkar RTI och en fungerande infrastruktur	Region Skåne noterar synpunkten och välkomnar en dialog angående objekt med samtliga kommuner oavsett placering eller storlek. Det är fördelaktigt om de inspelade bristerna är förankrade i hörnsamarbetet, då de ska ligga till grund för utredningar i kommande planomgångar. Region Skåne noterar synpunkten och tar den med sig till efterföljande arbete med kommande processer. Region Skåne delar Eslövs kommuns ståndpunkt på att det är svårt att säga vad som bidrar till vad. Samhällsbyggandet är en komplicerad organism som är beroende av ett flertal olika parametrar.
--	--	--

	kommunens attraktivitet. Efterfrågan på bostäder i Eslövs kommun är stor idag och en av orsakerna är att det finns goda pendlingsmöjligheter och de kan bara upprätthållas genom god infrastruktur. Eslövs kommun ser att följande åtgärder skulle kunna ge positiv effekt för kommunens attraktivitet: Kommunen har en stor arbetspendling – både ut ur kommunen och inom kommunen. Den mest trafikerade vägen är väg 113 och att Region Skåne lyfter den som prioriterad brist att utreda tillsammans med väg 17, är av yttersta vikt för kommunen. Vägen påverkar pendlare till och från Malmö-Lund området men även för pendlare inom kommunen. Kopplingen mellan Regionplanen och den Regionala infrastrukturplanen är viktig men otydlig som beskrivits ovan. Därför måste det utarbetas tydliga och effektiva kanaler så att kommunerna kan få fram sina behov utifrån kommunens alla perspektiv. Kommuner kan inte bara ha funktionen som bostadsorter för pendlare till en storstad. Pottsystemen är viktiga och omfattande i förslaget till regional plan men de är också svåra att få en överblick över. Detta tas upp i yttrandet från MLR och Eslövs kommun kan bara understryka att potterna är viktiga för kommunerna eftersom de ger just en möjlighet att genomföra kommunalt viktiga åtgärder och kan därmed balansera skillnaden mellan rent regionala och kommunala intressen.	Region Skåne noterar synpunkten. Region Skåne noterar synpunkten gällande kopplingen mellan regional transportinfrastrukturplan och regionplan. Region Skåne noterar synpunkten.
Höörs kommun	Väg 23 Tjörnarps-Sandåkra Kommunen för dialog med Trafikverket kring nödvändiga planskildheter i detta projekt. I RTI-planen nämns endast ”cykelport i norra Mellby” (ska vara Norra Mellby) men ingenting om de planerade cykelportarna i anslutning till Tjörnarps tätort. Texten bör aktualiseras så att den stämmer med aktuellt läge i projektet. Höörs kommun menar att projektet även borde kunna lösa en säker cykelväg längs den Statliga landsvägen genom Tjörnarps tätort som kommer att få en ökad trafikbelastning i samband med att flera in- och utfarter mot väg 23 stängs. Höörs kommun står även fast vid att Trafikverket även måste lösa en säker koppling för cykeltrafik mellan Tjörnarps och Höör i samband med planeringen av åtgärder längs den sträckan. Väg 23 Tjörnarps-E22 För projektet benämnt 23 Ö Höör Höör/Hörby finns 100 miljoner kronor avsatt i planen, med genomförande i slutet av planperioden. Beskrivningen av projektet är inaktuell. Pågående åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för projekt väg 23 Tjörnarps-E22 förväntas identifiera behov av åtgärder både i nuvarande sträckning av väg 23 och i en ny sträckning. Höörs kommun bedömer att det blir nödvändigt med GC-åtgärder både längs med stråket och tvärs stråket.	Region Skåne noterar synpunkten och hänvisar till att det inte förs någon dialog mellan Region Skåne och Trafikverket angående det objektet i utbyggnadsskedet. Region Skåne noterar synpunkterna men avser inte att göra några ändringar i texten gällande objektet då det inte har rekommenderats några åtgärder

	Konkret handlar det om GC-väg längs väg 23 och planskildheter och andra åtgärder som minskar barriärverkan. Hittills har ÅVS visat att projektet kommer att kosta långt mer än de 100 miljoner som är avsatta i planen. Höörs kommun uppmanar Region Skåne att inför planens antagande uppdatera beskrivningen av projektet och anpassa rubriceringen till aktuella slutsatser om projektet. Höörs kommun ställer sig också frågande till hur objektet beskrivs i MKB:n, och undrar vad som avses med formuleringen: ”Väg 23/13 Ö Höör/Höör-Hörby ligger med i gällande plan men då ett omtag nu görs med ny ÅVS hanteras denna åtgärd inte som en låsning.” Planskild passage vid Nybykorset (väg 23) Höörs kommun anser att planskildhet vid Nybykorset i korsningen mellan kommunalt och statligt vägnät (väg 23 och väg 1315) är en åtgärd som skulle medföra stor regional nytta. Inte minst för att den nationella cykelleden Sverigeleden leds över korsningen. I gällande RTI-plan fanns vissa medel avsatta för åtgärder vid Nybykorset. I det nu aktuella planförslaget finns objektet inte längre med, eftersom det nu bedöms ingå i väg 23-objektet. Höörs kommun förutsätter att korsningspunkten fortsatt kommer att vara prioriterad för framtida åtgärd i form av en planskildhet, när slutsatser har dragits från Åtgärdsvalsstudien. Finansiering av cykelväg längs statlig väg och statlig medfinansiering Höörs kommun ifrågasätter den nya finansieringsmodellen med 100% finansiering av cykelväg från den nationella planen. Anledningen är att det ger färre cykelvägsobjekt i planen, vilket tillsammans med prioritering av supercykelstråk riskerar att lämna mindre orter och landsbygd utan regional medfinansiering till nya cykelvägar. Planen prioriterar inte något cykelvägsobjekt i Höörs kommun. Höörs kommun har en lång lista med åtgärder som kommunen är beredd att medfinansiera – åtgärder som skulle underlätta möjligheten att cykla dels till centralorten Höör med kollektivtrafiknoden Höörs station och dels till kollektivtrafiknoden Tjörnarps station. Höörs kommun ser att planen har ett för stort fokus på regionala kärnor/regionalt prioriterade stråk och supercykelstråk. Det riskerar att göra det svårare för mindre kommuner som Höör att få igenom kommunala cykelvägar med statlig medfinansiering. Planens skrivningar om ”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” skulle kunna underlätta utbyggnaden av cykelväg genom att kommunen får större rådighet över projekten. Det förutsätter då att även åtgärder i lokalt prioriterade stråk kan komma i fråga. Höörs kommun uppfattar att det kommer att finnas möjlighet att föra en dialog med Region Skåne och Trafikverket om finansieringen från fall till fall och kommer att återkomma i frågan. Barriärer i vardagen Region Skåne har identifierat vägarna 13 och 23 som barriärer i vardagen genom Höörs tätort. Studien utgör underlag för pririteringen av brister att åtgärda genom Regionala transportinfrastrukturens pottar under planperioden.	ännu i och med att ÅVSen inte är klar och beräknas inte vara färdigställd förrän 2023. Region Skåne noterar synpunkten, Region Skåne noterar synpunkten och anser att om objektet ingår i åtgärder för väg 23 bör objektet byggas inom ramen för de åtgärderna. Region Skåne inser problematiken med att antalet cykelvägsobjekt minskar i listan i samband med att finansieringsmodellen förändras men det ska poängteras att inga objekt försvinner ur prioriteringen. Den objektslista som presenteras är en mer realistisk bild av vad som är möjligt att genomföra under planperioden.
--	--	---

	Höörs kommun ser behov av särskilda åtgärdsvalsstudier för att värdera möjliga åtgärder och ser fram emot en fortsatt dialog i frågan. Brister i den skånska cykelvägvisningen Höörs kommun är positiv till enhetlig fjärrmålsskyltning och ambitionen att ”fortsätta vägvisningen av hela det regionala cykelnätet under planperioden 2022–2033”. Höörs kommun hade fått uppfattningen att vägvisningen skulle genomföras under kommande år fram till ca 2025. Höörs kommun håller på att genomföra skyltning av stråk i Höörs tätort. Dessa kan med fördel stämmas av mot den regionala skyltningen. Cykelvägvisningen av stråk i Höörs tätort genomförs under 2021 och 2022 och kommer initialt inte att innehålla någon skyltning till fjärrmål. Eventuellt kan möjlighet finnas att komplettera med regional skyltning i ett senare skede då stråkskyltningen följer standard beträffande färg och avståndsangivelser. Som Höörs kommun påtalade i sitt yttrande om stråk och vägvisningsplan för cykel i Skåne 2019 så saknar tätorten Snogeröd både ”schematiska kopplingar” (gröna streck) och ”stråk” (gula linjer längs vägnätet). Snogeröd finns med i målpunktsbilagan sist i dokumentet, men verkar alltså inte ha gjort avtryck i urval av kopplingar och stråk. Höörs kommun menar att Snogeröd behöver kopplingar till i första hand Höör, men även till Hurva och Osbyholm. Lämpliga stråk saknas idag, men Höörs kommun menar att cykelväg bör anläggas längs väg 23. Höörs kommun vidhåller uppfattningen att stråket Höör-Tjörnarp ska gå längs med väg 23. Höörs kommun menar därför att cykelmöjlighet ska säkerställas längs väg 23 i samband med att den byggs om till 2+1-väg, vilket kommunen har framfört både i RTI-sammanhang och vid Åtgärdsvalsstudie för vägobjektet. Det stråk längs lågtrafikerat vägnät som är föreslaget i Stråk- och vägvisningsplanen är visserligen väl lämpat för rekreationscykling men är inte intressant för skol- och arbetspendling eftersom stråket inte bara är längre utan även backigt och krokigt vilket ger avsevärt längre restid. Dessutom är merparten av sträckningen förlagd till enskild väg med varierande standard på vägnät och drift. Höörs kommun konstaterar också att del av det markerade stråket går i trafikmiljö som markerats som ”olämplig” i lagret som markerar cykelbarhet (väg 1324). Kommunen vidhåller även att stråket Höör-Hörby bör gå längs med väg 13, för att bli så gent som möjligt. Även i detta stråk bör frågan lösas i samband med att vägen byggs om till 2+1-väg.	Region Skåne har tagit bort studien ”Barriärer i vardagen” ur planen då den inte uppfattades som den exempelsamling som den var tänkt som. Region Skåne noterar synpunkterna gällande bristerna i den skånska cykelvägvisningen. Region Skåne noterar synpunkten.
--	--	--

Kävlinge kommun	Övergripande synpunkter Kävlinge kommun har tagit del av remissversion av regional transportinfrastrukturplan (RTI) för Skåne år 2022-2033. Kommunen är positiv till att planens intention är att färdigställa stråk och genomförande av namngivna objekt från föregående plan. Det leder till förutsägbarhet och långsiktighet i planeringen. Det är också positivt att Region Skåne genom samfinansiering av nationell plan tydligt satsar på en utbyggd järnväg. Kävlinge kommun berörs inte minst av de satsningar som görs för att hela Västkustbanan får dubbelspår och att Lommabanan etapp 2 färdigställs under planperioden. Det ger förutsättningar för fortsatt bostadsbyggande i flera av kommunens tätorter. Kävlinge kommun anser dock att det finns flera otydligheter i planförslaget. Det saknas prioriteringsgrunder och djupare beskrivning för hur medel är tänkt att fördelas inom potterna, borträknat cykelpotten. Det är av stor vikt att planen tydligt beskriver hur medel i potterna prioriteras, inte minst för att skapa den transparens och tydlighet som Region Skåne eftersträvar. Det behövs också en fortsatt dialog med Skånes kommuner gällande var finansieringen för Ystadbanan och Skånebanan omlokaliseras till för poster inom planen i det fall satsningarna inte finns med i nationell transportinfrastrukturplan. Planen hänvisar också till flera fördjupade underlag utan att ha redogjort för de viktigaste ställningstagandena eller slutsatserna i dessa rapporter. Det borde ses över för att tydliggöra planens förutsättningar och på så sätt undvika att läsaren behöver navigera sig igenom flera olika dokument för att förstå helheten. Det kan också göras en översyn av texterna så att det tydligare framgår vad i planen som styrs genom förordningar och vilka förutsättningar det ger för planen. Det framkommer översiktligt men på ett sådant sätt att läsaren behöver vara insatt i respektive förordning. Även här hade de viktigaste förutsättningarna tydligare kunnat skrivas ut i planen för att underlätta helhetsförståelsen av förslaget. Den digitala versionen i Story Maps är inte heller alltid funktionell, beroende på i vilket syfte planen läses. Det borde finnas en bearbetad rapport som komplement för att säkerställa tillräcklig tillgänglighet. Kollektivtrafik Kävlinge kommun är positiv till de satsningar som görs på kollektivtrafik för buss i planen. Kommunens intention är att utvecklas i kollektivtrafiknära lägen. Det saknas dock tydliga bedömningsgrunder för vilka åtgärder som prioriteras. Kävlinge kommuns västra delar är beroende av utveckling av bussförbindelser i de regionala stråken och det är inte tydligt angett hur den typen av satsningar bedöms jämfört med liknande åtgärder där SkåneExpressen utvecklas. Cykelinfrastruktur Föreslagen finansieringsmodell, där planen tar 100 % av kostnaden för nya projekt längs med statlig väg, är positiv då den frigör medel till kommunal infrastruktur. Avsnittet som berör cykelinfrastruktur har även tydliga bedömningsgrunder, vilket kommunen anser är positivt. Det kan utgöra förebild för hanteringen av övriga potter.	Region Skåne tackar för inkomna synpunkter från Kävlinge kommun. Region Skåne noterar synpunkten gällande transparens. Dialog om detta kommer att behövas med både kommuner och hörnsamarbete. Region Skåne noterar synpunkten men har gjort bedömningen att planen ska tillhandahålla material för vidare läsning via länkar men inte vara ett tungläst dokument. Region Skåne noterar synpunkterna och tar dem med sig till vidare arbete. Region Skåne noterar synpunkterna.
-------------------------------	--	--

	Region Skåne anger dock att prioriterade objekt kan komma att ändras under planens genomförande då de inte är namngivna objekt med en finansiering på minst 50 miljoner. Kävlinge kommun anser att det kan tydliggöras att Region Skånes intention är att de prioriterade objekten ska genomföras. Det bör också tydliggöras vad som skulle föranleda en ändring i prioriteringsordningen. Annars försämrar förutsägbarheten. Kävlinge kommun är positiv till att cykelvägen Hosterup-Saxtorp, väg 1144 är utpekad som prioriterat objekt i planen. Kommunen instämmer i den beskrivning som framkommer i behovsanalysen gällande att cykelvägen är av stor vikt för att skapa ett sammanhållet regionalt basnät för cykel längs med Skånes västkust. Den har också stor betydelse för trafiksäkerheten inom orten och utgör ett viktigt stråk för barn och ungas skolväg. Kommunen anser dock inte att Sydkustleden bör få sin permanenta sträckning genom Hosterup. Det är kommunens intention att Sydkustleden på längre sikt förläggs längs med Kustvägen, vilket också har varit utgångspunkten i tidigare dialoger med Region Skåne. Ett nytt ställningstagande från Region Skånes sida bör föregås av dialog. Kävlinge kommun anser att förutsättningarna för en sträckning längs med Kustvägen först måste utredas grundligare innan det kan vara relevant att avfärda. Då 90 miljoner avsätts till regionalt prioriterade stråk i form av cykelleder och supercykelvägar behöver Region Skåne också tydliggöra sina intentioner med utvecklingen och ta ett samlat helhetsgrepp om frågan. Det finns en rad oklarheter om föreslagna supercykelvägar: vilka är de utpekade stråken, vad är prioriteringsordningen mellan de olika stråken och hur ska de olika väghållarna i stråken rent administrativt hanteras? Att få klarhet kring supercykelstråken är särskilt viktigt eftersom de utgör en betydande prioriteringsgrund för fördelning av medel. Region Skåne önskar inspel till statliga cykelvägar med kommunal finansiering. Idag är det endast Trafikverket som kan bygga cykelvägar om det klassas som statlig cykelväg. Kävlinge kommun tillsammans med övriga kommuner i MalmöLundregionen vill att detta nationella regelverk ses över, så att kommuner har möjlighet att projektera och bygga cykelvägarna i samverkan med Trafikverket. Kommunerna och Region Skåne behöver därför agera gemensamt för att få till en förändring. Kävlinge kommun anser att den regionala planen, för att vara ett första steg mot nationell påverkan, borde beskriva förutsättningarna för att genomföra detta samt för- och nackdelar med dagens system. Att bygga kommunala cykelvägar i anslutning till, men utanför vägområdet för en statlig väg, riskerar att inte vara resurseffektiv markanvändning och Kävlinge kommun ser det därför inte som en generell lösning på problematiken med brister i det skånska regionala cykelvägnätet. Det finns risk för att mer jordbruksmark eller naturmark tas i anspråk än nödvändigt. Trafiksäkerhet och miljö Kävlinge kommun anser att fördelningen av medel även inom denna pott saknar tydliga bedömningsgrunder. Region Skåne hänvisar även till en genomförd studie, Barriärer i vardagen, som ett viktigt underlag i prioriteringen av brister att åtgärda. Planen bör tydliggöra att det rör sig om barriärer inom orter med mer än 1000 invånare samt förtydliga hur fördelningen av medel kommer ske jämfört med andra behov av trafiksäkerhetsåtgärder. I exempelvis Dösjebro har det genomförts en ÅVS för väg 104 som har pekat ut brister att åtgärda. Dösjebro är en ort med	Region Skåne noterar synpunkten. Region Skåne noterar synpunkten. Region Skåne noterar synpunkten. Region Skåne noterar synpunkten och tar den med sig för vidare dialog med inblandade aktörer om vad som är möjligt att genomföra. Region Skåne noterar synpunkten.
--	--	--

	drygt 900 invånare och en viktig serviceort för sitt omland med tågstation, livsmedelsbutik samt skola och förskola och kommunen ser att det är av stor vikt att åtgärderna genomförs. Kävlinge kommun anser även att det finns ett behov av trafiksäkerhetsåtgärder i mindre orter, vilket inte möjliggörs genom planförslaget. Brister Kapitlet Brister i den skånska infrastrukturen bör ses över och uppdateras. Det är exempelvis inte tydligt vilka typer av ÅVS:er som finns med i kartmaterialet och länkar fungerar inte. Att uppdatera kapitlet under planperioden kan vara positivt utifrån att färdigställda ÅVS:er läggs till. På så sätt finns materialet samlat. Att däremot lägga till nya brister under planperioden riskerar att skapa otydlighet om vad som är beslutat och vid vilka tidpunkter det finns möjlighet att påverka planeringen. Kävlinge kommun anser att det är bra att väg 108 Kävlinge-Örkelljunga fortsatt är utpekad som brist att utreda. Supercykelvägarnas beskrivning är också relevant, men det bör tas ett tydligare helhetsgrepp om dessa utifrån vilka satsningar som behöver genomföras. De slutsatser som rapporten hänvisar till bör också sammanfattas i planen.	Region Skåne noterar synpunkten. Länkar och kartmaterial ska fungera till nästa version av planen. Det är inte aktuellt att nya brister läggs till under planperioden utan det görs i samband planrevidering.
Lomma kommun	<i>Allmänt</i> Lomma kommun ställer sig bakom det gemensamma yttrandet för MalmöLundregionen.	Region Skåne tackar för inkomna synpunkter från Lomma kommun
Lunds kommun	<i>Lunds kommun anser att det är särskilt angeläget att följande tas med i planen:</i> • Stråk med stor potential för hållbart resande behöver prioriteras. Ett exempel är stråket Malmö-Arlöv-Burlöv-Åkarp-Hjärup-Lund, där utbyggnad av ett snabbcykelstråk samt förbättrad framkomlighet för regionbusslinje 130 ger stora effekter för hållbart resande och framkomlighet. • Supercykelstråk Malmö-Lund ska färdigställas • Utveckling av bussterminaler och cykelgarage vid Lund C, där utbytet mellan regionalt och lokalt resande är bland de största i Sverige, samt vidareutveckling av Klostergårdens station efter att den första etappen är färdigställd • Utbyggnad av cykelstråket mellan Håstad och Stångby	Region Skåne noterar synpunkterna.

	- Fler pendlerparkeringar i strategiska lägen, dvs vid regionala hållplatser med stort utbud av kollektivtrafik - Anläggande av busskörfält i det övergripande vägnätet mellan orter, där stora strömmar av dagliga pendlare finns - Region Skåne bör förbereda en framtida utbyggnad av Simrishamnsbanan genom konceptet att tänka Simrishamnsbanan och köra superbuss. Särskilt kring cykelvägar Lunds kommun noterar att utbyggnad av cykelstråket Håstad-Stångby saknas i planen. Det är anmärkningsvärt då objektet haft högsta prioritet i tidigare regionala cykelplaner. Lunds kommun ser det som mycket angeläget att stråket tillförs planen. Samtidigt är det positivt att cykelväg längs väg 959 mellan Södra Sandby och Flyinge finns med i planen. Den behövs i högsta grad. Men, i sammanhanget anser Lunds kommun att i de fall när det finns flera angelägna cykelvägsobjekt inom en kommun, bör kommunen få inflytande i urvalsprocessen. Här har vi två angelägna projekt där det ena förefaller ha fallit bort utan att Lunds kommun har konsulterats. Det är olyckligt om Region Skånes (cykel)vägval inte sammanfaller med den berörda kommunens prioriteringar. Vidare vill Lunds kommun framhålla att Lunds kommun anser att cykelväg längs Häckebergavägen - Gödeslövs- vägen bör prioriteras och införas i transportinfrastrukturplanen.	Region Skåne noterar synpunkterna. Gällande Håstad-Stångby fanns ett avtal som Lunds kommun inte valde att gå vidare med. Eventuellt framtida prioritering är möjlig.
Malmö stad	Malmö stad hänvisar till MalmöLundregionens yttrande, daterat 14 december 2021. För vidare dialog och planering tillsammans med Region Skåne vill Malmö stad även förtydliga infrastruktursatsningar, som inte är tidsbestämda, men strukturskapande med storregional såväl som nationell betydelse för både gods och persontrafik. Dessa investeringar är viktiga att samlas kring. När Fehmarn Bält-tunneln står klar bör spåranläggningarna mellan Östervärn och Malmö C, mellan Östervärn och Malmö Godsbangård, mellan Svågertorp och Hyllie samt ett yttre godsspår vara utbyggda för att den ökade internationella godstågs- och persontågstrafiken ska kunna omhändertas via Kontinentalbanan samtidigt som regionala tågkoncept via Rosengård station kan etableras och Malmöpendeln kan utvecklas med fler stationer och tätare trafik.	Region Skåne tackar för inkomna synpunkter från Malmö stad. Region Skåne ser behovet av och välkomnar en vidare dialog med Malmö stad om de nedanstående punkterna.

	• Utbyggnad av Malmös personbangård bör ske med planskilda spårkorsningar så att trafik till och från Citytunneln respektive centralstationens banhall kan fungera utan inbördes störningar. Behovet av verkstäder och uppställning för persontåg bör ses över. • Stärkt spårkoppling till Malmö hamn är viktig. Malmö hamn är ett nationellt riksintresse och är av EU utpekad som en av fem svenska huvudhamnar (Core Port) i det europeiska transportnätet. En ny bro mellan Mellersta och Norra hamnen och en utvecklad kombi-terminalfunktion i Norra hamnen kommer spela en avgörande roll för utvecklingen av Malmö hamn och dess infrastruktur. • Framtida godsrantering på Malmö bangård behöver utredas i ett helhetsperspektiv. Det behöver tydliggöras vilka behov som ska tillgodoses på Malmö bangård och att en alternativ lokalisering av funktionerna som inte rymts behöver säkras i det fall Malmö bangård inte klarar att möta framtida utmaningar. Öresundsmetron bör dessutom tydliggöras i den regionala planeringen baserat på de överenskommelserna som finns i Skåne, Greater Copenhagen och STRING. De regionala överenskommelserna innebär att verka för målet att en mellanstatlig utredning om Öresundsmetron tillsätts snarast. Det är viktigt att den regionala planeringen inkluderar Öresundsmetron och skapar beredskap för planering och byggnation av en framtida metroförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn. Malmö stad vill vidare betona vikten av klimatomställningen inom transportsektorn och investeringar som görs främjar hållbara transportmedel. Den regionala transportplanen får inte utgöra ett hinder för att nå de utsläppsmål som satts i Parisavtalet. Malmö stad deltar också gärna i analyser och andra arbeten kring att avhjälpa de kapacitetsbrister som är konstaterade redan idag och att en utveckling av intelligenta trafiksystem ska ses som en självklarhet i regionen för att maximera nyttan av befintlig infrastruktur. Det är också viktigt att åtgärder som ökar transportkapacitet på väg i anslutning till Malmö inkluderar satsningar som främjar pendling med kollektivtrafik och cykel.	Region Skåne noterar synpunkten. Region Skåne noterar synpunkten. Region Skåne noterar Malmö stads önskan om delaktighet i det fortsatta arbetet för att skapa ett fungerande transportsystem.
--	--	---

Skurups kommun	<i>Allmänt</i> Skurups kommun ställer sig bakom det gemensamma yttrandet från MalmöLundregionen.	Region Skåne tackar för inkomna synpunkter från Skurups kommun.
Staffanstorps kommun	<i>Allmänt</i> Staffanstorps kommun ställer sig bakom det gemensamma yttrandet från MalmöLundregionen.	Region Skåne tackar för inkomna synpunkter från Staffanstorps kommun.
Svedala kommun	Svedala kommun ställa sig bakom MLR-regionens yttrande och vill särskilt understryka att en tidigareläggning av väg 108 genom Svedala är mycket angeläget. att även framföra en förväntan från Svedala kommuns sida om att det i de potter som kommer att finnas framöver ges möjligheter: - att öka trafiksäkerheten och framkomligheten genom kollektivtrafik- och cykelsatsningar längs väg 841 och - för ombyggnaderna av och omkring Svedala stationsområde i centrala Svedala. Väg 108 genom Svedala Väg 108 är en regionalt viktig väg för persontrafik som i Svedala korsar järnvägsbanan Ystadbanan i plan. Vägen är ett viktigt komplement till E6 och förbinder många lokala målpunkter. Vägsträckan trafikeras av mellan 4 000 och 8 000 fordon per dygn och har delvis en låg standard med begränsade omkörningsmöjligheter och en hög andel trafikolyckor. Järnvägs korsningen medför störningsmoment med begränsad framkomlighet och utgör en trafiksäkerhetsrisk. Bristen studeras för närvarande i en åtgärdsvalsstudie som förväntas avslutas under 2022. Planerat byggstart är i slutet av planperioden 2022-2033. Den preliminära kostnaden för projektet är 207 miljoner kronor	Region Skåne noterar synpunkterna. Region Skåne noterar synpunkten men bedömer inte att det är möjligt att flytta fram byggstarten.

	som belastar planperioden 2022–2033. Vad gäller väg 108 genom Svedala bör objektet genomföras tidigare i planperioden. Plankorsningen är en anmärkningsvärd brist på en sträcka där järnvägstrafikeringen kommer att öka genom investeringar i både nationell och regional plan. Ystadbanan Ystadbanan trafikeras med person- och godstrafik. Ystadbanan är enkelspårig och har ett högt kapacitetsutnyttjande under maxtimmen. En etappvis utbyggnad till dubbelspår på Ystadbanan är avgörande för att kunna utöka trafiken med direkttåg och möjliggöra snabbare och robustare resor mellan Simrishamn-Ystad-Malmö. Region Skåne har i samarbete med kommunerna och Trafikverket genomfört en åtgärdsvalsstudie 2018. Dubbelspår mellan Skurup och Rydsgård skulle möjliggöra införandet av direkttåg mellan Malmö-Ystad samt skapa en mer robust tågtrafik. Svedala station Omnämns inte som ett specifikt objekt, men avtal finns mellan Svedala kommun och Trafikverket finns och projekteringen planeras påbörjas under hösten. Byggstart planeras i slutet av 2022 och trafikstart 2024. Trafikverkets del av Svedala stationsombyggnad finansieras av järnvägsanslaget för smärreåtgärder i nationell plan (NTI-planen) som finansierar de flesta icke namngivna åtgärder. Cykelväg Svedala-Hyltarp (Oxie) Förslag till medfinansieringsavtal angående cykelvägsutbyggnad genom Hyltarp behandlas av KF 2021-12. Kommunfullmäktige ställde sig positiv till medfinansieringen. Cykelväg Bökeberg-Holmeja I cykelvägsplanen för Skåne 2018-2029 ingår en utbyggnad av cykelväg mellan Bökeberg och Holmeja under perioden 2027-2029 för en enligt planen en kostnad på 4 milj. kr. En åtgärdsvalsstudie pågår tillsammans med åtgärdsvalsstudien för väg 108 mellan Staffanstorps och Trelleborg. Cykelvägen finns i den nu föreliggande planen inte med bland de namngivna projekten. En trafiksäker cykelmöjlighet mellan Holmeja och Svedala är angelägen.	Region Skåne noterar synpunkten och delar analysen av situationen. Region Skåne noterar synpunkten. Region Skåne noterar synpunkten. Region Skåne noterar synpunkten.
Trelleborgs kommun	Trelleborgs kommun ställer sig bakom det yttrande som skickats in av samarbetsnätverket MalmöLundRegionen (MLR). Utöver de synpunkter som lämnas i det yttrande vill Trelleborgs kommun framföra ytterligare en del synpunkter. Kommunen ser överlag positivt på den framtagna RTI-planen för Skåne 2022–2033. Region Skåne har på uppdrag av regeringen att ta fram en regional transportinfrastrukturplan (RTI-plan) för 2022-2033. RTI-planen ska beskriva åtgärder som bör prioriteras för att bidra till uppfyllandet av transportpolitiska målsättningar samt klimatmålen. Parallellt med detta arbete upprättar Trafikverket en nationell transportplan för järnvägsnätet och stamvägnätet. Arbetets utgångspunkt är från infrastrukturpropositionen från 16 april 2021. Propositionen utgår från Trafikverkets redovisning av inriktningsunderlaget 30 oktober 2020. Förslagen RTI-plan bygger på nuvarande plan för perioden 2018-2029 samt nytt för i år integreras Cykelvägsplanen. Detta innebär att det inte tas fram en separat cykelvägsplan 2022-2033.	Region Skåne tackar för inkomna synpunkter från Trelleborgs kommun. Region Skåne noterar synpunkten.

	Den preliminära ekonomiska ramen är 5 050 mkr, som slutligen kommer fastställas utifrån regeringens nationella plan under sommaren 2022. Region Skåne har tagit fram ett förslag till RTI-plan med följande huvudpunkter: - 1 041 mkr avsätts för samfinansiering av Skånes järnvägsnät utifrån den Nationella planen. - Andra icke namngivna områden har potten fördelats liksom tidigare RTI-planen, vilket möjliggör satsningar på hela infrastrukturnätet. - Projektprioritering utgår ifrån nätets betydelse för transportpolitiska målsättningarna och klimatmålen samt ta hänsyn för ökat bostadsbyggande och industriinvesteringar. Förslag till RTI-plan remissbehandlas fram till 9 januari 2022. Trelleborgs kommun kommer även att ställa sig bakom ett gemensamt yttrande från samarbetet i MalmöLundRegionen. Det yttrandet biläggs denna tjänsteskrivelse. Yttrande Trelleborgs kommun ställer sig bakom det yttrande som skickats in av samarbetsnätverket MalmöLundRegionen (MLR). Utöver de synpunkter som lämnas i det yttrande vill Trelleborgs kommun framföra ytterligare en del synpunkter. Kommunen ser överlag positivt på den framtagna RTI-planen för Skåne 2022-2033. Väginfrastruktur Trelleborgs hamn är Skandinavians största Ro-Ro-Hamn och Sveriges näst största godshamn med mer än 30% av Sveriges godstransporter. Trelleborgs hamn är också Core hamn och ingår i TEN-T nätet utpekade av EU. Hamnen är också ett riksintresse och därmed oerhört viktigt både för Regionen och för hela Sveriges ekonomi och framtida utveckling. Just nu pågår en flytt av Trelleborgs hamn med utbyggnad av nya färjelägen. Förändringen görs för att ytterligare kunna öka mängden gods och trafik som angör hamnen årligen. Bland annat möjliggörs större, längre och mer djupgående båtar i och med de nya färjelägena. Trafiken ökar stadigt och hamnens vikt för Regionen och Sverige har visat sig ännu tydligare under pandemin. I RTI-planen behöver en åtgärdsplan för en fullvärdig koppling från väg E6 till Trelleborgs hamn efter den har flyttats till det nya läget. Flytten och ombyggnationen av hamnen beräknas vara klar 2025 och följer hittills den uppsatta tidsplanen. Frågan behöver utredas vidare för att kunna tillgodose framtidens behov och logistiklösningar för väg och järnväg. Åtgärderna behöver sedan lyftas till Trafikverkets nationella transportplan. Trelleborgs kommun kommer självklart att driva denna fråga men med tanke på hamnens betydelse för Skåne behöver även Region Skåne driva frågan mot Trafikverket. Järnväginfrastruktur Ur ett klimatperspektiv är alla överens om att fler transporter, särskilt gods, behöver flyttas från väg till järnväg. En stor mängd gods ankommer årligen till Trelleborgs hamn. Här finns idag en möjlighet att lyfta över gods till järnväg för vidare transport inom hela Skandinavien. För att en överflytt ska vara möjlig i större utsträckning behöver kapaciteten på Trelleborgsbanan öka genom dubbelspår. Behovet av ökad kapacitet längs Trelleborgsbanan behöver framgå i RTI-planen. Trelleborgs hamn ses som ett riksintresse och förväntas ha ökad efterfrågan på godstransporter via järnväg, vilket kräver ett robust "godsstråk" genom Skåne. Persontrafiken förväntas fortsätta att öka, vilket den har gjort sedan invigning 2015 med undantag	Region Skåne noterar synpunkten. Region Skåne noterar synpunkten. Region Skåne noterar synpunkten.
--	---	---

	för tiden under pandemin. Åtgärderna för att öka kapaciteten behöver även lyftas in i Trafikverkets nationella transportplan. Det är önskvärt att Region Skåne driver frågan mot Trafikverket. Trelleborg är också förnärvarande Sveriges enda godshamn med järnvägsfärjor vilket kan bidra till viss redundans vid exempelvis stopp på Öresundsbron. Utredning godstrafik och logistik i Skåne Trelleborgs kommun anser att det finns ett behov av att Region Skåne utreder godstransporter och logistik i Skåne som helhet eftersom det påverkar alla transporter. Cykelinfrastruktur Regionens val att integrera Cykelvägsplanen i den regionala transportinfrastrukturplanen ses som mycket positivt. Valet att slopa kommunal medfinansiering av statliga cykelvägar tror kommunen kommer få den effekt som önskas med fler genomförda projekt utifrån prioriteringsordningen. Idag är det endast Trafikverket som kan bygga cykelvägar om det klassas som statlig cykelväg. Regionen bör driva frågan så att detta nationella regelverk ses över, så att kommuner eller Regionen har möjlighet att projektera och bygga dessa cykelvägar. Cykelvägsplanen V Vemmerlöv – Haglösa längs väg 108 saknar tidsplan i RTI-planen. I Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029 vad sträckan planerad till 2024-2026. Tidsplanen bör återinföras. Sträckan Alstad – Anderslöv längs väg 101 pekades ut som en sträcka med brister i Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029. Kommuner ser att denna sträcka ska vara med i RTI-planen och prioriteras i planperioden. Sträckan skulle fungera som en förlängning på den projekterade GC-vägen Alstad – Östra Greve som har planerad byggstart 2024.	Region Skåne delar förhoppningen om att den önskvärda effekten kommer att uppnås. Region Skåne noterar synpunkten och tar den med sig för vidare dialog med inblandade aktörer om vad som är möjligt att genomföra. Region Skåne noterar synpunkterna gällande cykelobjekten.
Vellinge kommun	Åtgärder för väg 100 och E6 I gällande plan finns det namngivna objektet väg 100 trafikplats Kungstorp, vilket i remissversionen flyttats till i potten kollektivtrafikåtgärder statliga vägar på grund av att gränsen för namngivna objekt höjts. Objektet är en del av de pågående åtgärderna för att införa SkåneExpressen 15 till Skanör och förbättra framkomligheten för alla trafikanter i stråket. Vellinge kommun anser att hela stråket bör anges som ett namn-givet objekt för att tydliggöra och synliggöra projektet samt säkerställa ett genomförande enligt genomförd åtgärdsvalsstudie (ÅVS). I gällande plan har trafikplats Kungstorp beräknats till 33 miljoner utifrån åtgärdsvalsstudien, sedan dess har fördjupade utredningar gjorts för hela stråkets åtgärder och Vellinge kommun beviljats medel för en del av sina åtgärder. Nuvarande upplägg skapar en otydlighet, det framgår till exempel inte hur stor projektets egentliga budget är och hur stor andel det kommer ta av potten. En otydlighet för både Vellinge kommun som är direkt berörda och övriga kommuner som avser att söka medel. Det är för kommunens sida viktigt att fortsatt uppehålla den höga ambitionen från ÅVS:en för att ge så stor utväxling som möjligt. Det är därför nödvändigt att se helheten och inte bara de lösningar i projektet som görs för kollektivtrafiken. Som exempel finns bulleråtgärder, trygga och säkra stationsmiljöer och framkomlighet för alla trafikanter. Här kan även nämnas åtgärderna på E6 med ett tredje körfält som finansieras av nationell plan men starkt	Region Skåne tackar för inkomna synpunkter från Vellinge kommun. Region Skåne noterar synpunkten och beroende på ökade kostnader har stråket blivit två namngivna objekt i planen till en total kostnad på 230 miljoner kronor. Region Skåne noterar synpunkten men hänvisar samtidigt att det finns en intention om att gällande plan skal genomföras.

	påverkar hela projektets framgång och måluppfyllnad. Vellinge kommun ser idag risker för genomförandet och anser att åtgärderna inte kan ses som enskilda poster och projekt. Vid enskilda poster och projekt finns risker att helhetsperspektivet försvinner, att åtgärder tas bort av budgetskäl och ambitionsnivån sjunker. Med hänsyn till hur stråket prioriteras i Region Skånes strategier inklusive förslag till regionplan, så borde det ligga i Region Skånes intresse att prioritera projektet och säkerställa finansiering. Cykelvägar Förslaget innehåller en ny finansieringsmodell för byggande av statliga cykelvägar i syfte att öka genomförbarheten jämfört med nuvarande plan. Vellinge kommun är generellt positiv till att staten står för hela kostnaden för de projekt som de är projekt-ägare för. Pågående projekt, exempelvis Höllviken-Stavstensudde, har stora fördyrningar och kommunen som medfinansiär har liten påverkan på projektets budget. Vellinge kommun önskar att Region Skåne genom uppföljning av RTI-planen tar ett ansvar för att påverka Trafikverket så att de få objekt som nu prioriteras i planen genomförs och att processerna går vidare. Vellinge kommun vill även uppmärksamma de konsekvenser som den nya finansieringsmodellen ger för Skånes flerkärnighet. Det finns en risk att stora delar av potten för cykelvägar hamnar i anslutning till de stora kärnorna, enligt konceptet för supercykelvägar. Objekt mellan mindre orter nedprioriteras och satsningen minskar möjligheten att binda samman de orter som inte ligger utmed starka stråk. Vellinge kommun anser att detta särskilt ger negativa konsekvenser på stråk som saknar kollektivtrafik. Det bör finnas statliga medel för att med hjälp av cykelvägar komplettera kollektiv-trafiken och därmed öka möjligheten för hållbart resande under hela resan. Exempel på ett stråk som kan komplettera kollektivtrafiken och binda samman orter är Vellinge-Östra Grevie, en tvärförbindelse mellan två starka stråk som saknar kollektivtrafik. Vellinge kommun anser även att objekt som finns i gällande cykelvägsplan ska prioriteras för statlig finansiering. Objektet Hököpinge-Hököpinge kyrkby har i remissversionen utgått ur plan och Vellinge kommun anser att det bör prioriteras om RTI-planen får extra medel för cykel. Syftet med cykelvägen är säkra skolvägar och tillgänglighet till kollektivtrafik. Utvecklingen av framtidens kollektivtrafik Vellinge kommun saknar i RTI-planens bristkapitel ett resonemang om långsiktig utveckling för hållbara regionala resor och framförallt stråk som närmar sig kapacitetstaket. Planering och byggande av infrastruktur tar lång tid och det är därför viktigt att bristanalysen även visar stora framtida behov. Vellinge kommun ser risker i att den regionala potentialen på sikt kan gå förlorad om utvecklingen av kollektivtrafiken inte hänger med. Stråket Malmö-Falsterbonäset är ett bra exempel. De kommande åren görs stora investeringar på kollektivtrafiken genom kapacitetsstarka bussar. I det nyligen antagna regionala trafikförsörjningsprogrammet anges att kapacitetsstarka bussar inte kommer att vara tillräckligt, och att det krävs andra lösningar redan 2030 för att nå de mål som sätts upp i trafikförsörjningsprogrammet. Tillgången till högkvalitativ kollektivtrafik på längre sikt är avgörande för den framtida utvecklingen av stråkets tätorter. Brist på kollektivtrafik riskerar dessutom påverka trafikmängder på	Region Skåne noterar synpunkten. Region Skåne noterar synpunkten. Region Skåne noterar kommunens önskan. Region Skåne noterar synpunkten. Att möta kollektivtrafikens behov i framtiden är problematiskt varför vidare arbetet behövs.
--	---	--

	andra platser inom regionen även om kommunen planerar för kollektivtrafiknära utveckling i de kollektivtrafikstarka stråken ut mot Näset. Vellinge kommuns översiktsplan tar därför höjd även för framtida utvecklingsbehov för kollektivtrafiken och förespråkar spårbunden trafik. Utredningar finns sedan tidigare framtagna och Vellinge kommun önskar att arbetet intensifieras under planperioden. Övriga brister I remissen efterfrågades bland annat vilka större prioriterade brister som det finns att utreda det finns på det regionala vägnätet. Vellinge Kommun har som flerkärnig kommun flera behov av vägar i syfte att binda samman tätorterna och önskar att Region Skåne i framtiden för denna dialog med kommunerna innan remissförfarandet. Idag sker en dialog genom representanter från hörnsamarbetena, med uppdrag utifrån mycket övergripande ställningstaganden. Kommunerna känner själva bäst till bristerna i respektive kommun och det saknas en nivå där regionala brister kan diskuteras direkt med kommunerna. Dessutom, i och med den nya regionplanen och flertalet andra strategiska styrdokument från Region Skåne finns behovet av en mer samlad dialog om infrastrukturprioriteringar. Det är svårt att förstå hur och när kommunen ska framföra och argumentera för infrastrukturbehov, stora som mindre, samt hur de tas emot av Region Skåne. Region Skåne har här en viktig roll som både länsplaneupprättare och regionplaneorgan. Följande brister önskar Vellinge kommun framföra: Rängs Sand-Kämpinge by Under pågående planperiod har ÅVS Kämpinge/Rängs Sand tagits fram. ÅVS:en är ett omtag av en redan tidigare vägplaneprocess enligt tidigare överenskommelse mellan kommunen och Trafikverket. Kommunen delar inte Trafikverkets analys i genomförd ÅVS och anser inte att åtgärderna är tillräckliga. De avhjälper inte de stora och allvarliga brister som finns. Trafikverkets analys har endast beaktat kapacitet och inte faktorer såsom trafiksäkerhet, buller och boendemiljö. Av dessa skäl anser därför Vellinge kommun att vägsträckningen Förbifart Rängs Sand ska finnas som ett angivet projekt i planen. Nuvarande trafiksituation skapar problem på fler vägar i omgivningen, till exempel väg 585. Koppling väg 100 och E6 (ny trafikplats på väg 100) Under tidigare ÅVS-process för väg 100 lyfte Vellinge kommun behovet av att skapa en koppling mellan väg 100 och E6. Trafikverket hänvisar då till att det är en åtgärd som behöver fördjupad utredning. Vellinge kommun anser att det behöver finnas utrymme för en fördjupad utredning angående efterfrågad koppling då det finns potential att förbättra kopplingen mellan Falsterbonäset och Trelleborg.	Region Skåne noterar synpunkten. Region Skåne noterar synpunkten om att dialog angående prioriterade brister i ett tidigare skede. Det hade varit önskvärt även från Region Skånes sida men då tidslinjen blev ytterst komprimerad vid detta tillfälle resulterade det i ett komprimerat förfarande. Region Skåne noterar synpunkterna som kommunen framför gällande missnöje med samarbetet med Trafikverket angående de nämnda objekten. Region Skåne noterar synpunkten.
--	---	---

Familjen Helsingborg	Kort sammanfattning: •Beskrivningar, mål, utmaningar etc. utgår från hela det skånska transportsystemet, men kopplas enbart mot regionala satsningar förutom de nationella objekt som avser samfinansieras. Detta bör utvecklas. •Även äldre genomförda åtgärdsvalsstudier bör redovisas, annars ges inte en heltäckande bild av bristerna (exempelvis väg 109 Ekeby-Kågeröd). •Fördelningen mellan de olika områdena är en bra avvägning, även om den totala ramen behöver ökas för att respektive område ska kunna uppnå önskade effekter. •Fördyringar är ett problem. Inga namngivna större objekt i nordvästra Skåne. Väg 109 Ekeby-Kågeröd samt väg 21 Klippan-Hyllstofta bör vara prioriterade i RTI-planen. •Förutom de redovisade bristerna som ska utredas (108, 17) måste även Skånebanans brister i förhållande till tågstrategin utredas. Familjen Helsingborg anser att arbetet med infrastrukturtransporter är nära sammankopplat med arbetet mot en hållbar samhällsutveckling, inklusive kollektivtrafik och tillgängligheten för näringsliv och arbetsmarknad. Alla resor är viktiga, oavsett om de sker i staden eller på landsbygden och oavsett vilket trafikslag som används. En övergripande helhetssyn är nödvändig, utifrån ett hela resan-perspektiv. Syftet är att skapa en god livsmiljö för alla och i hela Skåne. I ”Familjen Helsingborgs prioriteringar för infrastruktur och kollektivtrafik” görs en delregional konkretisering av hur de övergripande målen för transportinfrastruktursystemet i Skåne ska kunna nås. Det står i materialet att RTI-planen ska visa den samlade bilden av skånsk infrastruktur - men det gör den inte. Planen redovisar kopplingen till övergripande strategier och angränsande planer samt hur dessa tillsammans samverkar. Även beskrivningen av transportsystemet i Skåne uppskattas samt avsnittet om framtidens utmaningar. Dock framgår inte riktigt hur dessa perspektiv tagits till vara i framtagandet av planen då planen endast till viss del möter framtidens utmaningar. Vi saknar hur regionen förhåller sig till Skånebilden, höghastighetsbana och andra åtgärder och problembilder som hanteras av den nationella nivån/planen. Vi förutsätter att detta hanteras mer samlat efter det att Trafikverkets remitterat den nationella planen och att man håller sig till redan gjorda överenskomelser. Strukturplanen för familjen Helsingborg har som utgångspunkt att utveckla kollektivtrafiken nära bebyggelse och verksamheter - en princip som funnit länge och som också kopplar till Region-planens ambitioner. Detta har bland annat konkretiserats i Familjen Helsingborgs prioriteringar för infrastruktur och kollektivtrafik, där en övergripande målsättning är att binda samman huvudtätorterna i delregionen och i vårt omland. Vi ser att förslaget på RTI-plan i stort stärker detta, men efterlyser en tydligare viljeinriktning. Flera satsningar i denna riktning saknas också, bland annat en strukturbildande sammanhållen linje med Skåneexpressen mellan Helsingborg-Markaryd (inte enbart till Örkelljunga), vilka redovisas mer i detalj i bilaga.	Region Skåne tackar för inkomna synpunkter från Familjen Helsingborg. Region Skåne noterar synpunkten. Skånebilden är viktig för de prioriteringar och satsningar som har gjorts i den regionala transportinfrastrukturplanen. Region Skåne är en aktiv part i arbetet med ny stambana men det tas inte upp i den regionala transportinfrastrukturplanen då den fokuserar på det regionala perspektivet. Region Skåne noterar synpunkterna.
------------------------------------	--	---

	Fördelningen mellan de olika områdena, enligt nedan, är en bra avvägning, även om den totala ramen behöver ökas för att respektive område ska kunna uppnå önskade effekter. Vi är positiva till RTI-planens andel till samfinansiering av den nationella planen för satsningar av regional betydelse och att detta inriktar sig på främst järnvägsnätet. Utväxlingen av ramen för samfinansiering har tidigare varit hög och torde så förbli och åtgärder prioriteras som kanske inte annars hade prioriterats. Vi är positiva järnvägs-satsningarna på Västkustbanan i synnerhet, men även Skånebanan och Ystadbanan. Genom att avsätta 300 miljoner från RTI-planen till samfinansiering av Västkustbanan Maria-Helsingborg C visar Region Skåne att objektet är högt prioriterat och att Region Skåne tar en aktiv roll i processen i att ta fram bra genomförbara lösningar tillsammans med Helsingborgs stad och Trafikverket. Satsningarna på Skånebanan (Hässleholm-Kristianstad) och Ystadbanan bygger på att dessa pekas ut i nationell plan (likt Västkustbanan som redan är utpekad). Om dessa objekt inte finns med i Trafikverkets förslag till nationell plan är det bra om det finns en beredskap för hur delar av de avsatta medlen för dessa satsningar kan prioriteras om till andra angelägna objekt. Vi ser gärna att medlen reserveras för trimning och utveckling av järnvägsinfrastruktur kring Ram-lösa station samt ytterligare satsningar på Skånebanan delen Helsingborg-Åstorp-Hässleholm. Dessa åtgärder måste tas med som brister i kommande planering och redovisas i RTI-planen, då dagens planer infrastrukturellt inte överensstämmer med exempelvis Region Skånes Tågstrategi avseende kapacitetsbehov. I annat fall kommer inte brister och åtgärdsförslag att hinna utredas i tid för ett genomförande. Redovisningen av åtgärdsvalsstudier genomförda 2018-2022 ger inte en heltäckande bild. Fler åtgärdsvalsstudier som genomfördes under perioden 2014-2018 har ännu inte lett till genomförande. Även dessa borde redovisas och ligga till grund för prioriteringar, exempelvis ÅVS:en för väg 109 Ekeby-Kågeröd som tillsammans med objektet på väg 21 Klippan-Hyllstofta prioriteras av Familjen Helsingborg. (ÅVS:en för väg 21/Skånebanan genom Perstorp saknas också, men bedöms genomföras under 2022.) De utpekade och namngivna regionala satsningarna i planen (vilka ska vara kostnadsbedömda till över 50 mkr) överensstämmer i stort med föregående planförslag för åren 2018-2029. Det är en olycklig och oroande utveckling att fördyringar i plan efter plan ”äter upp” det nya utrymme som vart fjärde år tilldelas Region Skåne att prioritera. Det innebär att nordvästra Skåne återigen saknar regionala objekt över 50 miljoner. Vi anser att projekten väg 109 Ekeby-Kågeröd samt väg 21 Klippan-Hyllstofta ska tas med i RTI-planen. Dessa är redan utredda och bör prioriteras upp, speciellt i en situation där andra namngivna objekt ännu inte har färdig-ställda ÅVS:er, vilket borde vara ett kriterium för att kunna prövas i planen. Vi hänvisar till Familjen Helsingborgs prioriteringar för infrastruktur och kollektivtrafik avseende de satsningar, brister och utredningar som Familjen Helsingborg driver (se även bilaga). Positivt är dock att väg 21 Klippan-Hyllstofta tydligt pekas ut som det objekt som är näst i tur att genomföras, om särskilda medel för trafiksäkerhet genom den nationella planen tillförs Skåne.	Region Skåne tackar för synpunkterna och delar förhoppningen om att åtgärderna kommer att prioriteras i den slutgiltiga versionen av nationell plan för transportsystemet. Region Skåne har utarbetat olika scenarier som kan komma att realiserats beroende på utfallet i nationell plan för transportsystemet. Intentionen är dock att medel avsatta för järnvägen ska användas där i så stor utsträckning som möjligt. Region Skåne har reviderat planförslaget enligt synpunkten. Region Skåne delar oron för den bristande framdriften i regionen. Region Skåne noterar synpunkten om namngivna objekt och ÅVS men hänvisar till att ett objekt fick genomgå ett omtag vilket är beklagligt. Väg 21 Klippan-Hyllstofta har inkluderats i planen för att få tillstånd en process som leder fram till en åtgärd på sträckan.
--	--	---

	De ekonomiska ramarna för statliga bidrag/medfinansiering av kommunal infrastruktur är i stort sett i samma storleksordning som i föregående plan. Men med tanke på fördyringar och indexuppräknings är intrycket att dessa rammar minskat något. Statlig medfinansiering har stor betydelse för många kommuner med många projekt på gång att genomföras. Det är därför positivt att beloppsgränsen för utpekade objekt höjts till 50 mkr (från tidigare 25 mkr), vilket ger en större flexibilitet och ett förhoppningsvis snabbare genomförande av åtgärder. Finansieringsmodellen för cykelvägar längs statligt vägnät har justerats från föregående plan vilket innebär att färre objekt kan genomföras, men de föreslås istället finansieras med 100% av planens medel och inte som tidigare med 50% från kommunal medfinansiering (gäller de objekt där avtal inte redan skrivits). Vi ser positivt på den nya ansatsen med full finansiering från planen, men hade gärna sett en större pott vilket skapat utrymme för fler objekt. I RTI-planen tas driftsbidrag till flygplatser upp. Enbart Kristianstad Österlens Airport får bi-drag. Sedan 2020 ägs Ängelholm-Helsingborg Airport av sju kommuner i nordvästra Skåne. Flygplatsen har drabbats hårt av pandemin. Resandet är nu under 200 000 resor per år (innan över 400 000). Detta gör att vi anser att flygplatsen nu är berättigad driftsbidrag och det oavsett hur resandeutvecklingen blir i framtiden. Ängelholm-Helsingborg Airport är viktigt för regionen, dess tillväxt och utveckling. Sträckan Helsingborg-Malmö längs väg E6 är ett strategiskt läge för lager- och logistikverk-samhet. Under de senaste tio åren har många utökningar och nyetableringar tillkommit. Ökad e-handel och en ökande globalisering kommer sannolikt förstärka denna trend. RTI-planens satsning på ITS-åtgärder (intelligenta transportsystem) längs väg E6 för ökad trafiksäkerhet och kapacitet är därför viktig. Det är också viktigt att Region Skåne tillsammans med Trafik-verket fortsätter att utreda och stärka framkomligheten och trafiksäkerheten längs väg E6 i enlighet med fyrstegsprincipen. Endast 2 miljoner till steg 1 och 2 åtgärder fördelat på 12 år är inte tillräckligt. Här bör Region Skåne och Trafik-verket verka för att få ett ökat uppdrag att arbeta med påverkansarbete för ett mer hållbart resande vilket borde ligga till grund för en större pott för detta fördelat över plan-perioden. Ska vi få den överflyttning till hållbart resande som krävs för att nå målen är det av största vikt att Region Skåne och staten genom Trafikverket tar ett större ansvar och arbetar tillsammans med kommunerna för att säkerställa ett mer hållbart resande i framtiden. Beskrivningen av planens effekter är ärlig och transparent, men visar tydligt att planen inte ger de effekter som eftersträvas för att nå uppsatta mål på nationell och regional nivå. Planen bi-drar på ett bra sätt till funktionsmålet och hänsynsmålet, men viss tveksamhet kvarstår kring planens effekter på klimat och miljö samt uppsatta mål om framtida färdmedelsfördelning. Familjen Helsingborg stödjer annars ambitionen att utveckla regionens infrastruktur med fokus på hållbara resor. Det är tydligt att planen endast till viss del kan bidra till att uppnå målen och att det krävs andra incitament, styrning och satsningar utanför planens omfattning.	Region Skåne delar synpunkten. Region Skåne hade också gärna sett en större pott för det ändamålet men då den ekonomiska ramen är pressad finns det inte utrymme för det under planperioden. Tanken är medel från den regionala transportinfrastrukturplanen inte ska användas som punktinsatser vid kris utan gå till regionalt viktiga flygplatser med lågt resandeunderlag. Regeringen har under pandemin haft krisstöd riktade till de regionala flygplatserna. Region Skåne delar synpunkten. På grund av tolkningar av regelverket får inte den regionala transportinfrastrukturplanen finansiera steg 1- och steg 2 åtgärder, vilket Region Skåne önskar vore möjligt. Region Skåne är medvetna om problematiken.
--	--	--

Båstads kommun	Båstads kommuns kommunspecifika synpunkter Finansieringsmodellen för cykelvägar längs statligt vägnät: Finansieringsmodellen har justerats från föregående plan vilket innebär att färre objekt kan genomföras, men de föreslås istället finansieras med 100% av planens medel och inte som tidi-gare med 50% från kommunal medfinansiering (gäller de objekt där avtal inte redan skrivits). Med den nya finansieringsmodellen faller flera cykelvägsobjekt bort, sådana som varit i cykel-vägsplanen under lång tid och som är viktiga pusselbitar i samhällsplaneringen för kommunen. Med denna nya prioritering av objekt, som är ett resultat av ändrad finansieringsmodell, finns inte längre något cykelvägsobjekt i Båstads kommun kvar i plan. Vi menar därför att potten för cykelvägar längs statligt vägnät behöver utökas, att prioriteringen av cykelvägsobjekt behöver omvärderas eller att finansieringsmodellen behöver ändras, i syfte att möjliggöra för fler cykelvägsobjekt av vikt för samhällsutvecklingen att komma med i planen. Cykelvägar: Vilket framgår av synpunkten här ovan, har samtliga cykelvägsobjekt längs det statliga vägnätet i Båstads kommun som fanns med i föregående Cykelvägsplan (2018-2029) tagits bort. I re-misshandlingen av RTI Skåne 2022-2033 finns ingen cykelväg i Båstads kommun längre med. Det innebär att kommunen bakbinds i en viktig fråga för samhällsplaneringen och för tillgängligheten, nämligen cykelvägar som knyter ihop våra orter och kollektivtrafiklägen. I Cykel-vägsplan 2018-2029 återfanns tre cykelvägsobjekt: Grevie-Västra Karup, Glimminge-Västra Karup samt Förslöv-Vejbystrand med ett planerat genomförande 2027-2029. Dessa är fortfarande mycket högt prioriterade av Båstads kommun och ett genomförande är angeläget. Cykelväg Västra Karup - Grevie: År 2015 genomförde Trafikverket en ÅVS (åtgärdsvalsstudie) för cykel Västra Karup – Grevie där en friliggande dubbelriktad gång- och cykelbana parallellt med väg 105 beskrivs vara ”den enda lösning som bedöms långsiktigt robust. Särskilt viktigt är det med väl skyddad infrastruktur för att möjliggöra cykling för de grundskoleelever som måste ta sig mellan byarna daglig-en”. Skolan i Västra Karup växer och ska från höstterminen 2022 ta emot elever från flera av orterna i Båstads kommun med ett beräknat elevantal på 350 barn i klasserna F-6 och utöver dessa finns även förskola. För en stor andel av barnen utgörs skolvägen av en otrygg och osäker färdväg längs Glimmingevägen genom Västra Karups tätort (objekt Glimminge -Västra Karup) eller längs väg 105 (objekt Grevie - Västra Karup). Det faktum att en ÅVS har gjorts bör väga tungt vid prioritering av cykelvägsobjekt i RTI-planen. Den tydliga slutsatsen som görs i ÅVS:en för cykel mellan Västra Karup och Grevie, bör betyda att cykelvägsobjektet måste lyftas in i RTI Skåne 2022-2033. Detta cykelvägsobjekt är Båstads kommun högst prioriterade. Cykelväg Glimminge-Västra Karup: Glimmingevägen knyter ihop bebyggelsen i Glimminge med Västra Karup och utgör skolväg för en stor andel av barnen som är elever i Västra Karups skola. Skolan i Västra Karup växer och ska från höstterminen 2022 ta emot	Region Skåne tackar för inkomna synpunkter från Båstads kommun. Region Skåne inser problematiken med att antalet cykelvägsobjekt minskar i listan i samband med att finansieringsmodellen förändras men det ska poängteras att inga objekt försvinner ur prioriteringen. Den objektslista som presenteras är en mer realistisk bild av vad som är möjligt att genomföra under planperioden. Region Skåne noterar de nedanstående synpunkterna gällande cykelobjekt i Båstads kommun.
------------------------------	---	---

	elever från flera av orterna i Båstads kommun med ett beräk-nat elevantal på 350 barn i klasserna F-6 och utöver dessa finns även förskola. För kommunen är det mycket viktigt att infrastrukturen runt och till våra skolor är säker och trygg. Så är inte fallet idag. I föregående RTI-plan fanns cykelvägen Glimminge-Västra Karup med för genomfö-rande år 2027-2029. Båstads kommun har utgått från att detta skulle gälla, men inte heller denna cykelväg finns längre kvar i plan. Trafiksäkra skolvägar är en viktig bit för att bygga håll-bara samhällen. Därför menar vi att detta cykelvägsobjekt åter måste lyftas in i RTI-planen. Cykelväg Förslöv-Grevie, väg 105 Båstads kommun planerar ett större verksamhetsområde nordväst om tätorten, på den gamla upplagsplatsen för tunnelbygget. Trafikverket har i sitt yttrande över den detaljplanen uttryckt att en koppling för gång och cykel be-hövs från verksamhetsområdet till Förslövs station och Förslövs tätort. Båstads kommun instämmer i det och önskar en konstruktiv dialog med be-rörda parter om denna gång- och cykelväg. Eftersom den behöver dras längs statliga vägar har inte kommunen rådighet i frågan. Det alternativ vi ser är möjligt och önskvärt är en cykelväg längs väg 105/Bjaredalsvägen, över bron och via Vistorpsvägen vidare till stationen och Förs-lövs tätort. Den cykelvägen bör, på sikt, koppla ihop Förslöv med Grevie tätort. Vi arbetar också med att planlägga ett större område alldeles söder om Vistorpsvägen för blan-dad bebyggelse, däribland centrumfunktioner och bostäder. Med detta sagt kommer behovet av en trafiksäker och attraktiv kopp-ling till stationsområdet och genom tätorten bara att växa. Båstads kommun menar att cykelvägsobjektet Förslöv-Grevie bör lyftas in i plan. Med bägge delsträckor Förslöv-Grevie och Grevie-Västra Karup utbyggda skulle ett samman-hängande cykelstråk skapas. Cykeln skulle få goda förutsättningar att kunna konkurrera med bilen som transportmedel, både för lokala, kortare resor samt som delresefärdmedel till tåg-stationen/buss där resan sedan fortsätter med kollektivtrafik. Vistorpsvägen - bron över väg 105 och järnvägen: Söder om tågstationen i Förslöv går Vistorpsvägen. En delsträcka utgörs av en bro, som över-bryggar väg 105/Bjaredalsvägen samt järnvägen. Bron är smal och lösningen för framförallt oskyddade trafikanter är direkt farlig, då tunga fordon till viss del måste köra på cykelvägen när de kör över bron. Norr om Vistorpsvägen i Förs-löv ligger ett verksamhetsområde och andelen tunga fordon som passerar över bron är förhållandevis stor. Bron över väg 105/Bjaredalsvägen och järnvägen längs med Vistorpsvägen. För den som färdas längs med väg 105, är den enda realistiska färdvägen att köra längs Vistops-vägen för att ta sig till Förslövs tätort eller till Förslövs tågstation. Båstads kommun anser att bron över väg 105/järnvägen måste åtgärdas för att möjliggöra mötande trafik men framförallt så att oskyddade trafikanter kan färdas här på ett trafiksä-kert sätt. En påhängsbro borde vara möjlig, i en nära framtid.	Region Skåne noterar kommunens synpunkter gällande objektet. Det är inte lämpligt att kommentera eventuella åtgärder i detta dokument utan eventu-ella åtgärder bör utredas.
--	--	---

	Stickspår Båstads station: Ytterligare tågförbindelser till Båstads station har stor potential att bidra till att öka andelen resor med kollektivtrafik och öka tillgängligheten inom regionen. Idag har Pågatåget Förslövs station som ändstation, men med ett stickspår vid Båstads station hade Pågatåget kunnat trafikera hela vägen upp till länsgränsen och på så vis kunnat knyta ihop Båstads tätort med flera andra målpunkter och orter i nordvästra Skåne. När Västkustbanan blir dubbelspåk kan antalet tåg/timme dubblas. Med Öresundståg i halvtimmes trafik ökar attraktiviteten för pendling och även fritidsresande till Båstad, och att möta upp det med kompletterande Pågatågstrafik skulle bidra till att ännu fler skulle välja att resa kollektivt. Runt Båstads station bygger och planerar vi för en tät och funktionsblandad stadsdel med mycket gott resandeunderlag. Då behovet även utbudet av resor med kollektivtrafik ökar för att möta upp efterfrågan. För Båstads kommun är ett stickspår högt prioriterat och vi önskar en fortsatt god dialog kring detta med berörda parter.	Region Skåne är medveten om problematiken på Båstads station. Arbete bedrivs tillsammans med Trafikverket och Skånetrafiken i hopp om att finna en lämplig lösning.
Bjuvs kommun	Bjuvs kommun ser positivt på samrådsförslaget och önskar ett fortsatt gott samarbete i de regionala frågorna som berör kommunen. Bjuvs kommun samverkar i nätverket för Familjen Helsingborg. Ett gemensamt yttrande är framtaget och Bjuvs kommun delar synpunkterna som framförs i yttrandet.	Region Skåne tackar för inkomna synpunkter från Bjuvs kommun.
Helsingborg kommun	<i>Allmänt</i> Helsingborg kommuns synpunkter tar utgångspunkt i Familjen Helsingborgs gemensamma infrastrukturarbete och Familjen Helsingborgs beslutade strategi för infrastruktur och kollektivtrafik samt Familjen Helsingborgs samlade yttrande. Kommunspecifikt Medfinansiering av kommunal infrastruktur Inom potten för kollektivtrafiksatsningar vill vi lyfta fram vikten av att fortsatt arbeta med framkomlighet och tillgänglighet för Skåneexpressen. För stråket Helsingborg-Örkellunga finns fortsatt utmaningar både inom och utanför Helsingborgs stad, till exempel kring Väla där vi tillsammans kan fortsätta verka för förbättringar. För stråket Helsingborg-Höganäs är det viktigt att fortsätta arbeta med stråket både inom och utanför Helsingborgs centrala delar. Ett exempel är anpassningar för Skåneexpressen att trafikera in via Maria station från december 2024 och de återställningar/anpassningar som behöver göras längs väg 111 nära Brohults trafikplats när bussen inte längre trafikerar där.	Region Skåne tackar för inkomna synpunkter från Helsingborgs kommun. Region Skåne delar uppfattningen om de stora fördelar som ett fortsatt arbete för Skåneexpressens förbättrade framkomlighet.

	Vi är positiva till den riktade satsningen på regionala cykelstråk där vi ser en stor potential i ett flertal stråk (bland annat supercykelstråket längst väg 111 mellan Höganäs – Helsingborg) och hoppas kunna realisera dem efterhand med bidrag från pottarna. Helsingborg har en ambitiös plan för kommunal cykelinfrastruktur där vi kommer ansöka om bidrag för våra kommande investeringar. Helsingborgs stad vill lyfta vikten av att de investeringar som görs först går till befintlig cykelinfrastruktur innan byggnation av helt nya stråk. Att främst investera och förbättra befintliga cykelstråk följer principerna för koncept Supercykelstråk i Skåne. Vi är positiva till att den avtalade sträckan Mörrarp-Bjuv finns kvar i plan samt sträckan Glumslöv-Rydebäck (år 2028). Helsingborgs stad har dock mist ett cykelobjekt och därmed inte heller fått in några nya objekt i planen. Vi ser det som självklart att de numera uteblivna satsningarna på sträckorna Fleninge-Strövelstorp samt Tånga-Utvälinge prioriteras i kommande plan. I nuläget ser vi inte någon möjlighet eller behov av att finansiera någon cykelväg längs statligt vägnät med endast kommunala medel. Vi förlitar oss på att våra utpekade brister och behov för Helsingborgs stad och Familjen Helsingborg prioriteras vid kommande revideringar. Potten för dessa satsningar måste öka markant för att svara upp mot de brister som redovisas i planförslaget, dock balanserat mot övriga behov i RTI-planen som helhet. Fortsatt samverkan är viktigt Infrastrukturen i och runt Helsingborg är i ständig utveckling med många investeringar (stora som små) de kommande åren. Vi arbetar tillsammans med statliga, regionala och lokala aktörer för att hitta de bästa lösningarna som ger värde till våra invånare och bidrar till ett effektivare transportsystem på både kort och lång sikt. Vi utvecklar våra stationsorter och Helsingborg C och ser där ett behov av stöd till ytor kring stationerna vilket är av stort intresse för Region Skåne och Trafikverket. Vi utvecklar vår hamn där bland annat en effektivare järnvägsanslutning behövs samt ökad tillgänglighet för vägtrafiken enligt vår gemensamma studie med Region Skåne inom arbetet med tillgänglighet till Skånes hamnar. Sist med inte minst så ska vi möjliggöra för en etablering av ett nytt sjukhus öster om väg 111 vid Östra Ramlösa vilket kräver både samordning och samarbete med Trafikverket och Region Skåne. Sjukhusetableringen i kombination med andra innebär en rad utmaningar, men också möjligheter där det bland annat är viktigt att vi tillsammans kan säkerställa tillgänglighet till området genom framkomlighet i trafikplatser, effektiva kollektivtrafiklösningar samt cykelinfrastruktur. Synpunkter och inspel till andra övergripande strategier Följande synpunkter är riktade till Region Skånes andra mer övergripande strategier kring mobilitet, klimat och energi och kollektivtrafik. Planen nämner alternativa drivmedel och val av färdmedel som viktigt för omställningen till ett hållbart transportsystem. Planen skulle kunna hänvisa till en separat drivmedelsstrategi kopplat till de satsningar som planeras på utökad möjlighet till att ladda elfordon samt till att tanka biogas och vätgas. Intressant hade varit en redogörelse av drivmedelsfördelningen för 2030 respektive år 2050. Detta skulle förtydliga vilka delmål som Skåne har på väg till att bli en fossilbränslefri och klimatneutral region.	Region Skåne noterar Helsingborgs önskan angående att medel främst ska gå till befintlig cykelinfrastruktur innan ny byggs. Den reviderade cykelobjektslistan ger en mer rättvis bild av vad som är möjligt att genomföra under planperioden och objekt som "försvunnit" är aktuella för prioritering inför kommande planomgångar. Region Skåne delar insikten om att fortsatt samverkan är en viktig del i utvecklingen av infrastrukturen. Helsingborg är, precis som alla Skånes kommuner, en uppskattad dialogpartner och en garant för ett gott samarbete i de komplexa frågor som utveckling av infrastrukturen utgör. Region Skåne noterar synpunkterna och tar dem med till kommande arbete.
--	--	--

	En viktig fråga för omställningen till ett hållbart transportsystem är elektrifieringen av fordonsflottan samt hur dessa står sig gentemot brister i elkapaciteten i Skåne. Vi önskar att Region Skåne i relevanta sammanhang och strategidokument utvecklar vad elektrifiering av fordonsflottan innebär i behov av investeringar i transportinfrastrukturen, så som laddstationer och elvägar och kopplat till detta ett resonemang kring batteriers negativa aspekter. Helsingborg stad vill lyfta biogas som ett hållbart drivmedel. Biogas har stor utvecklingspotential och bidrar till cirkulära samhällsnyttor. Förutom biogas produceras näringsrika gödningsprodukter som kan återföras till åkrarna i form av biogödsel eller pellets. Produktionen av biogas i Helsingborg förväntas öka.	
Höganäs kommun	Höganäs kommuns ställer sig bakom Familjen Helsingborgs gemensamma ställningstagande.	Region Skåne tackar för inkomna synpunkter från Höganäs kommun.
	LANDSKRONA STADS SYNPUNKTER I den regionala transportinfrastrukturplanen konstateras att transportsektorn står inför en rad stora utmaningar som behöver överbryggas för att skapa ett hållbart transportsystem för framtiden. Exempelvis utgör utsläppen från transporter en stor del av Skånes totala utsläpp av växthusgaser och dessa måste minska. I den regionala transportinfrastrukturplanen görs prioritering av satsningar på cykelinfrastruktur och kollektivtrafik. När det gäller gods-transporter konstateras i planen att det behövs en överflyttning av mer gods till sjöfart och järnväg. Landskrona stad instämmer i att en prioritering av cykelinfrastruktur, kollektivtrafik och godstransport på järnväg är viktig och avgörande för att skapa ett hållbart transportsystem för framtiden. Väginfrastruktur Trafikverket bedömer att godstransporterna kommer att öka kraftigt i framtiden, fram till 2040. Samtidigt som detta kräver ett ökat fokus på överflyttning av gods till järnväg och sjöfart så behövs åtgärder för ökad trafiksäkerhet och framkomlighet på väg E6. Landskrona stad vill lyfta behovet av åtgärder vid trafikplats Landskrona Södra.	Region Skåne tackar för inkomna synpunkter från Landskrona stad. Region Skåne noterar synpunkterna på ökad trafiksäkerhet och framkomlighet på E6:an men påpekar att den vägen är

	Vilka åtgärder som kan bli aktuella studeras just nu i pågående ÅVS för Örja 1:9. Åtgärdsvalsstudiens syfte att studera de kapacitetsproblem som uppstår i det statliga systemet i olika tidsperspektiv samt föreslå åtgärder för att hantera den framtida trafiksituation som planerade utbyggnader i området medför. I den fördjupade översiktsplanen för Landskrona tätort föreslås en ny trafikplats mellan Landskrona Norra och Landskrona Södra. En ny trafikplats i detta läge skulle både avlasta Landskrona Södra och ge förbättrad tillgänglighet till nya verksamhetsområden, utbyggnadsområden samt stadens centrum, sjukhusområde och stationen. Järnvägsinfrastruktur Landskrona stad ser mycket positivt på utbyggnaden av dubbelspår på sträckan Helsingborg - Ängelholm och den kapacitetsökning på Väst kustbanan som det medför. Att Väst kustbanan har god kapacitet och framkomlighet, att järnvägen kan trafikeras under hela dygnet och att det möjliggörs för nya snabba regionaltåg är mycket viktiga frågor för Landskronas del. Landskrona är en regional kärna med stort resandeutbyte både norrut och söderut. Kapacitetshöjningen är också av stor betydelse för att öka andelen hållbara resor i regionen. Ny fast Öresundsförbindelse Landskrona stad vill åter igen lyfta behovet av att utreda samtliga alternativ till ny fast förbindelse över Öresund. Europaspåret, med förbindelse mellan Landskrona och Köpenhamn, kan hantera alla slags järnvägstransporter; godståg, höghastighetståg och regionaltåg, samt biltrafik. Europaspåret är dessutom det alternativ som ger kortast restider från stora delar av Skåne till Köpenhamn. Den regionala transportinfrastrukturplanen behöver beakta de olika alternativens möjligheter och konsekvenser samt kopplingar till den regionala järnvägs-, väg- och godsinfrastrukturen. Den Öresundsförbindelse som till slut blir verklighet måste vara den som ger störst nytta regionalt, nationellt och internationellt. Landskrona delar den beskrivning som förs fram i Regional transportinfrastrukturplan gällande problembilden. Den situation som förväntas citeras nedan direkt från den regionala transportinfrastrukturplanen: ”Med dagens trafikutveckling och kapacitet förväntas både Öresundsbron och södra Stambanan att ha nått kapacitetstaket år 2035. Med en trafikutveckling som leder i riktning mot målet för 2050-års trafikslagsfördelning kommer kapacitetsbristen att bli ännu större. Nya eller utbyggda rangerbangårdar behövs eftersom befintliga har bristande kapacitet (Malmö godsbangård) eller inte har möjlighet att ta emot fullängdståg (Helsingborgs godsbangård). Morot och piska behöver följas åt, styrmedel för att locka godstransporter och godsköpare från väg till järnväg är nödvändigt att införa när det finns attraktiva upplägg, kortare ledtider och tillräcklig kapacitet att erbjuda.” Vidare är Landskronas uppfattning att kapaciteten också för persontrafiken, eftersom den delar infrastruktur på Öresundsbron och Södra stambanan såväl som Lommabanan med godstrafiken, är problematisk. Den persontågs-	en del av stamvägnätet som inte hantearas i den regionala transportinfrastrukturplanen. Region Skåne noterar synpunkten och delar analysen om att ett dubbelspår på Väst kustbanan mellan Helsingborg – Ängelholm skulle medföra flera fördelar för resandet i regionen. Region Skåne noterar Landskrona stads synpunkter om en ny fast Öresundsförbindelse.
--	--	---

	strategi som Regionen fastslagit för 2040 innebär en utökning av antalet Öresundståg/System 3 tåg över Öresundsbron till 10 tåg per timme från dagens 6 tåg. Utöver den regionala persontrafiken förväntas en ökad fjärrtågtrafik och godstrafik, bland annat pådrivet av Fehmarn Bälts öppnande 2029. Detta medför att främst Sydvästra Skåne, Öresundsbron och dansk infrastruktur saknar den kapacitet som krävs för att fullfölja de planer och prognoser som finns för persontrafiken och godstrafiken i regionen. Det utpekande av kapacitetsbrist i järnvägssystemet och de planer som slagits fast inom regionens persontågsstrategi, och utvecklingen av gods- och fjärrtågtrafiken medför att Region Skåne måste beakta detta i en ny strategi för infrastrukturen, godstrafiken och persontågstrafiken. För att möjliggöra detta måste delen om Öresundsförbindelser inom Skånebildens förändras så att problembilden som beskrivs inom den regionala transportinfrastrukturplanen få en koppling till de effekter som olika nya Öresundsförbindelser hanterar. Europaspåret möjliggör till skillnad från HH och Öresundsmetron att kapaciteten och redundansen för järnvägs-godstrafiken kraftigt förbättras. Att flytta över mer av transittrafiken från väg till järnväg, och samtidigt avlasta sydvästra Skåne från en stor del av godstrafiken har en mycket stor påverkan på målen om en hållbar omställning av transportsystemet. Europaspåret möjliggör regional persontrafik till Köpenhamn från Helsingborg på 25 minuter, Lund på 30 minuter och Kristianstad på 60 minuter (ihop med dubbelspår på Skånebanan). Stora delar av Skånes större orter kommer få väsentligt kortare restider till Öresundsregionens kärnor och detta kommer att kraftigt förbättra förutsättningarna för bostadsbyggande i ett stort antal orter i Skåne, i enlighet med de regionala målen. Cykelinfrastruktur Inom Landskrona kommun finns två cykelvägsobjekt som anges som prioriterade under planperioden: Hofterup – Häljarp (benämns i planen som Hofterup – Saxtorps kyrka, men bör byta namn) samt Pålstorp – Glumslöv. Båda sträckorna ingår i Sydostleden och sträckan Pålstorp – Glumslöv är dessutom utpekad som supercykelstråk. För Landskrona stad har dessa cykelvägar högsta prioritet och staden ser fram emot en fortsatt god dialog och genomförande av projekten. Region Skåne önskar inspel till nya cykelvägar längs statligt vägnät där kommunerna kan bekosta planläggning och utbyggnad. Landskrona stad vill i detta sammanhang lyfta behovet av cykelväg på sträckan Asmundtorp – Häljarp. Detta är en viktig koppling mellan de båda tätorterna och ger dessutom Asmundtorp bättre tillgänglighet till Häljars station och pågatåg längs Västkustbanan. Landskrona stad kan finansiera hela projektet. Cykelvägen Landskrona-Asmundtorp är utpekad som supercykelstråk men sträckningen bör vara Landskrona - Billeberga. Åtgärder, som exempelvis belysning och hastighetsåtgärder i korsningar, längs supercykelstråk bör prioriteras. Inom Landskrona kommun finns korsningspunkter som behöver trafiksäkerhetsåtgärder bland annat längs cykelvägen Landskrona – Billeberga vid korsningarna med väg 110 och Toftavägen.	Region Skåne noterar synpunkterna och hoppas även på en fortsatt god dialog med Landskrona stad. Region Skåne tackar för de inspelade objekten. Region Skåne noterar synpunkten.
--	---	---

	Trafiksäkerhet Landskrona stad ser ett stort behov av trafiksäkerhetshöjande åtgärder på det statliga vägnätet både i och utanför tätorter. Övrigt Landskronas järnvägsstation heter Landskrona Östra i kartmaterialet i RTI-planen. Vi föreslår en ändring till Landskrona.	Region Skåne tackar för påpekandet om namnet på järnvägsstationen.
Klippans kommun	Klippans kommun ställer sig bakom det gemensamt yttrande framtaget i Familjen Helsingborg	Region Skåne tackar för inkomna synpunkter från Klippans kommun.
Perstorps kommun	Perstorps kommun ställer sig bakom det gemensamt yttrande framtaget i Familjen Helsingborg	Region Skåne tackar för inkomna synpunkter från Perstorps kommun

Svalövs kommun	<i>Svalövs kommun ställer sig bakom det gemensamt yttrande framtaget i Familjen Helsingborg</i>	Region Skåne tackar för inkomna synpunkter från Svalövs kommun.
Åstorps kommun	Det står så här angående cykelstråket Åstorp-Hyllinge-Bjuv i RTI-planen: ”Under planperioden 2022–2033 kommer cykelvägar byggas mellan relationerna. Cykelvägarna kommer att medfinansieras med 50 procent av Helsingborgs och Bjuvs kommuner.” Efter dialog med Region Skåne så ska den sträckan finansieras 100%. • Bra att man lyfter väg 21 som ett stråk med ”stora brister avseende tillgänglighet, trafiksäkerhet och framkomlighet.” Åtgärder längs sträckan vid Kvidinge behövs för att öka trafiksäkerheten. • Borde förlängningen av Söderåsbanan mot Ängelholm lyftas i RTI-planen? Omnämnas som framtida objekt att utreda?	Region Skåne tackar för inkomna synpunkter från Åstorps kommun. Region Skåne noterar synpunkterna.

Ängelholms kommun	Ängelholms kommun ställer sig bakom Familjen Helsingborgs yttrande, förutom del som behandlar finansieringsmodellen gällande cykelvägar och formuleringen gällande verksamheter utmed E6:an, se nedan. Ängelholms kommuns kommunspecifika synpunkter är: Flygplats Det är av mycket stor vikt att driftsbidrag avsätts till Ängelholm – Helsingborg flygplats, då flygplatsen är viktig både lokalt och regionalt för näringslivet, arbetstillfället, fortsatt tillväxt och utveckling. En stor del arbetsresor genomförs från flygplatsen. Vidare kan tilläggas att Ängelholm Helsingborgs flygplats bedriver ett aktivt hållbarhetsarbete med biojetbränsle, solcellsanläggning, laddstolpar, LEDbelysning med mera. Flygplatsen arbetar för att vara ledande i flygets omställning och har en målsättning om fossilfritt inrikesflyg år 2030. Dessutom sker för närvarande en spännande utveckling inom flygbranschen med elflyg, bättre bränsle och teknik. Cykel Fler cykelobjekt behöver tas med i den Regionala transportinfrastrukturplanen. Det kan antingen ske genom att det avsätts mer medel till cykelobjekt eller genom att finansieringsmodellen ändras för att ge möjlighet till fler objekt. En kompromiss mellan tidigare och ny modell skulle vara att föredra: planen skulle kunna finansiera 75 % av byggkostnaden och kommunen kunna 25 % av byggkostnaden. I vissa fall skulle kommunerna kunna finansiera viktiga objekt med kortare sträckor till 100 %. Vidare skulle förfarandet att bygga cykelvägar behöva förenklas. Idag ska de följa samma förförande som vid byggnation av vägar med framtagande av vägplan, vilket medför att det både tar längre tid och kostar mer. I förslaget till Regional transportinfrastrukturplan för Skåne tas två cykelobjekt i Ängelholms kommun med: Väg 1710 Pomona – Östra Kvarn (2024) och väg 1788 Hjärnarp – Munka Ljungby ((2026). När det gäller cykelvägen vid väg 1710 ska en entreprenör nu handlas upp, vilket innebär att den bör genomföras år 2022. När det gäller cykelvägen vid väg 1788 har ett medfinansieringsavtal tecknats, där det står att den tidigast ska genomföras 2024. Det innebär att den i alla fall bör genomföras år 2025. Ängelholms kommun vill även ha med följande cykelobjekt i den Regionala transportinfrastrukturplanen: i första hand cykelväg mellan Strövelstorp – Hasslarp E6:an Ängelholm vill förtydliga att inte enbart sträckan Helsingborg-Malmö utmed E6:an utgör ett strategiskt läge för logistikverksamhet, utan även områden utmed E6:an	Region Skåne tackar för inkomna synpunkter från Ängelholms kommun. Beslut har fattats att medel från den regionala transportinfrastrukturplanen inte ska användas som punktinsatser vid kris utan gå till regionalt viktiga flygplatser med lågt resandeunderlag. Region Skåne noterar Ängelholms kommuns synpunkter om att finansieringsmodellen för cykelvägar. Region Skåne noterar Ängelholms kommuns synpunkter angående att förfarandet vid byggandet av cykelvägar bör förenklas. Region Skåne noterar Ängelholms kommuns synpunkterna om att byggandet av utpekade cykelobjekt. Region Skåne noterar Ängelholms kommuns synpunkter om att få med fler cykelobjekt i regional transportinfrastrukturplan men Region Skåne påpekar att det inte är möjligt enligt rådande omständigheter.
---------------------------------	--	---

	norr om Helsingborg är strategiskt viktiga för utveckling av verksamheter i form av till exempel logistik. Ängelholms kommuns största verksamhetsområde är beläget vid E6:an och även i Ängelholm har näringslivsutveckling samt nyetablering av verksamheter skett i närheten av E6:an.	Region Skåne noterar kommunens synpunkt angående E6:an men vill påtala att den ingår i stamvägnätet och således inte hanteras av den regionala transportinfrastrukturplanen.
Örkelljunga kommun	Cykel Cykelsatsningarna i Skåne är inte jämnt fördelade och det drabbar kommuner som Örkelljunga när det inte blir samhällsekonomiskt försvarbart att bygga cykelvägar här, eftersom det i förhållande till resten av Skåne är längre mellan orterna och därmed också inte lika tätbefolkat. Med framtiden för ögonen, moderna elcyklar och ansatser om att låta bilen stå är det dock nödvändigt att det byggs cykelvägar även här. Örkelljunga kommun har spelat in följande cykelvägsobjekt till den regionala transportinfrastrukturplanen: * Skogen - Örkelljunga (utmed riksväg 24) - Finns med i gällande plan! * Örkelljunga - Laholm (utmed riksväg 24) * Örkelljunga - Munka Ljungby (utmed väg 114) * Stidsvig - Markaryd (utmed gamla banvallen) * Örkelljunga - Hässleholm (utmed riksväg 24) Kollektivtrafik Örkelljunga kommun verkar för att SkåneExpressen 10 och regionbuss 521 ska slås ihop till en sammanhängande busslinje med hög standard. Detta är kommunens viktigaste kollektivtrafikstråk, motsvarande andra kommuners järnväg. Den strukturbildande effekt som kollektivstråket har bör tillvaratas och förstärkas för framtiden. Kopplingen till Markaryd kommer att bli allt viktigare i takt med att Markarydsbanan öppnas för persontrafik. Kommunen är inte tillfreds med utfallet i RTI-planen, där endast sträckan Helsingborg-Örkelljunga beskrivs som ett superbusstråk.	Region Skåne tackar för inkomna synpunkter från Örkelljunga kommun. Region Skåne noterar både Örkelljungas kommuns synpunkter gällande byggandet av cykelvägar och de objekt som kommunen spelar in till den regionala transportinfrastrukturplanen. Region Skåne noterar kommunens missnöje med utfallet i den regionala transportinfrastrukturplanen gällande satsningar på Skåneexpressen, då kommunen endast har ett utpekade stråk.

Skånenordost	Skåne Nordost (SKNO) är ett samverkansorgan som består av kommunerna Bromölla, Hässleholm, Hörby, Kristianstad, Osby och Östra Göinge. Organisationen har här sammanställt underlag till yttrande över Region Skånes förslag till Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022 - 2033. Sammanfattning av synpunkter i underlaget för yttrande • Arbetet med att ta fram förslaget till Regional transportinfrastrukturplan har fungerat bra och kommunerna i Skåne Nordost har fått möjlighet att under processens gång delta på ett konstruktivt sätt. • Det digitala formatet av planen är positivt och tilltalande. • När planen är antagen är det viktigt att kommunerna ges verkliga möjligheter att påverka utformningen och genomförandet eftersom en stor del av medlen inte är knutna till namngivna objekt. • Det är positivt att cykelprojekt integrerats i planen och att det med den nya kostnadsmodellen kan skapas bättre förutsättningar för att projekten kan förverkligas. • Det är viktigt och nödvändigt att de namngivna objekt som finns prioriterade under nuvarande planperiod finns kvar i den kommande planen och att de då färdigställs. • För att öka framkomligheten och trafiksäkerheten är det angeläget att det åstadkoms en helhetslösning för sträckan Hörby – Höör – Hässleholm, väg 13/23. • För Skåne Nordost är det viktigt att Skåneexpressen rörande stråket Kristianstad – Älmhult ur en arbetsmarknadssynpunkt kommer till stånd och att det då sker prioriteringar för att öka framkomlighet, kapacitet och pålitlighet. • Det är strategiskt riktigt att det genom samfinansiering med nationell plan sker en utbyggnad till dubbelspår på Skånebanan mellan Hässleholm och Kristianstad. Brist; Det är också nödvändigt att kopplingen i Hörby mellan väg 13 och E22 förbättras för att uppnå bättre trafikflöde samt ökad trafiksäkerhet. • Brist; Väg 15 är en angelägen förbindelse mellan Halland och Blekinge. Ombyggnad har skett på sträckan Osby – Markaryd, men på sträckan Osby – Olofström finns ett stort behov av ombyggnad och upprustning. • Brist; Om utökade medel rörande trafiksäkerhet skulle tillfalla planen är det angeläget att det vidtas åtgärder vid trafikplats Härlöv för att åstadkomma en bra koppling till E22. Vidare bör man säkerställa att bristutredningar på väg 19 sker på sträckorna Karpalund – Bjärlöv respektive söderut mellan Kristianstad och Ystad. • E22 är nu i stort sett utbyggd till motorväg mellan Kristianstad – Malmö. Utifrån detta lyfts ett behov att utreda en förbindelse i väst/östlig riktning mellan Åhus och väg E22. •	Region Skåne noterar de positiva omvärlden som Skånenordost ger gällande processen för framtagande av den regionala transportinfrastrukturplanen. Region Skåne delar uppfattningen om att processen har fortlöpt på ett konstruktivt sätt. Region Skåne noterar synpunkten gällande kopplingen mellan väg 13 och E22. Region Skåne noterar synpunkten gällande väg 15 från Osby och österut. Region Skåne noterar synpunkten om att eventuellt tillskjutande medel ska tilldelas den aktuella sträckan. Region Skåne noterar synpunkten.
----------------------------	--	---

	Behovet att utreda en ombyggnad av väg 117 mellan Hässleholm – Markaryd prioriteras åter då vägen är viktig för regional utveckling och att den dessutom har betydelse för långväga godstransporter. • En viktig faktor är kopplingarna mellan den kommande Regionplanen och den Regionala infrastrukturplanen och de möjligheter som rätt gjorda infrastruktursatsningar kan innebära för att utveckla hela Skåne. • I planen finns tydligt beskrivet vad de olika satsningarna på infrastrukturen har, sett till effekterna på bostadsbyggandet. Samtidigt är det svårt att fastställa en exakt storlek på bostadsproduktionen då den är beroende av mängd andra faktorer som inte är knutna till infrastruktursatsningar. • När tillgängligheten ökar i Skåne Nordost till följd av ett utvecklat transportsystem skapas bättre förutsättningar för att lokalisera bostäder, arbetsplatser och service hit. På det sättet uppnår man en positiv utvecklingsspiral och skapar en ökad balans mellan östra och västra Skåne. • Vilken effekt på bilismens utveckling som omställningen från fossildrivna fordon till eldrivna får är idag svårbedömd. Troligen kommer antalet fordon vara relativt högt även i framtiden, vilket betyder att standarden på väginfrastrukturen hela tiden behöver övervägas vid fördelning av investeringar under den kommande planperioden, men det är nödvändigt att sträckan Tjörnarps – Höör – Hörby fortsatt finns finansierad med i planen så att en byggstart kan komma till stånd i slutet av planperioden. Under den kommande planperioden är också en utredning av sträckan norrut från Sandåkra mot Hässleholm betydelsefull för att kunna ta fram ett underlag för framtida beslut. Det är också nödvändigt att kopplingen i Hörby mellan riksväg 13 och E22 förbättras för att uppnå bättre trafikflöde samt ökad trafiksäkerhet. Det är således viktigt att man tidigt i planperioden kommer fram till en lösning för hela sträckan för att undvika att man hamnar i den situationen som man gjort under den nuvarande perioden. Kollektivtrafik Det är viktigt att både tåg- och busstrafik ges tillräckligt med resurser för att gemensamt stärka de båda trafikslagen eftersom de kompletterar varandra i resandet. Utvecklingen av det regionala superbusskonceptet – Skåneexpressen – är nödvändig för att täcka in viktiga pendlingsstråk som idag inte har tillgång till tågtrafik. För Skåne Nordost är det viktigt att stråket Kristianstad – Älmhult ur en arbetsmarknadssynpunkt kommer till stånd och att det där sker prioriteringar för att öka framkomlighet, kapacitet, pålitlighet, prioriteringar i korsningar samt buskörfält. Detta är synnerligen angeläget när nu stora delar sträckan av Bjärlöv – Älmhult blir en 2 + 1 väg. Samfinansiering av Nationell plan Skånebanan är som det också konstateras i förslaget till Regional transportinfrastrukturplan av nationellt riksintresse och delsträckan Hässleholm – Kristianstad är en av de mest belastade enkelspårsträckorna i landet och har en bristande robusthet. Det leder till hög störningskänslighet vilket i sin tur leder till förseningar. Eftersom denna sträcka också tydligt knyter ihop tillväxtaxeln Hässleholm - Kristianstad är kapacitetförmågan en viktig del för att förstärka tillväxtkraften i nordöstra Skåne. Till följd av den ökande trafiken på Skånebanan är det angeläget att en	Region Skåne noterar synpunkten. Region Skåne noterar synpunkten gällande kopplingar mellan Regionplan och den regionala transportinfrastrukturplanen. Region Skåne delar ståndpunkten om att det är svårt att säga vad som bidrar till vad. Samhällsbyggandet är en komplicerad organism som är beroende av ett flertal olika parametrar. Region Skåne noterar synpunkterna. Region Skåne noterar Skånenordosts synpunkter gällande satsningar på kollektivtrafik. Region Skåne noterar synpunkterna gällande samfinansiering av nationella plan och delar den analys som
--	--	--

	satsning på dubbelspår följs upp med trimningsåtgärder på sträckan Kristianstad – Sölvesborg. De temporära åtgärder som planeras längs Skånebanan får inte utgöra ett hinder för att dubbelspåret ska komma till stånd. Om det inte sker en samfinansiering med den nationella planen är det sålunda angeläget att mötesspåret i Attarp kan förverkligas under 2023. Utifrån ovanstående bedömer vi att satsningen på medfinansiering till den nationella planen gällande järnvägssatsningar i Skåne är rätt väg att agera för att skapa goda förutsättningar för att få till stånd en utbyggnad av järnvägsnätet i Skåne. Cykelvägar För den kommande planperioden har investeringar i cykelinfrastrukturen tydligt integrerats in i den Regionala trafikinfrastrukturplanen. Under den nuvarande planperioden har det funnits en tydlig irritation över att de flesta statliga cykelvägsprojekt har blivit mycket dyrare att genomföra i relation till vad som ursprungligen vad budgeterat och att relativa få projekt har genomförts. I och med att det funnits krav på kommunal medfinansiering på 50 % har det blivit svårt för kommunerna att hantera sin investeringsplanering. Att under planperioden succesivt lämna kravet på kommunal medfinansiering gör förmodligen att det blir lättare att göra en regional prioritering. Men nackdelen är naturligtvis att det blir färre objekt som kan genomföras. Å andra sidan så blir kanske fler objekt genomförda i förhållande till hur det har varit under nuvarande planperiod. Brister i den skånska infrastrukturen – specifika synpunkter Även detta avsnitt är centralt för kommunerna i Skåne Nordost då det på ett tydligt sätt pekar framåt mot kommande planperioder. De objekt som berör östra Skåne har en tydlig koppling till tidigare genomförda eller planerade satsningar på vägnätet. De i planen utpekade bristerna som i huvudsak berör vårt område ligger i linje med utredningar och av kommunerna framförda ståndpunkter. I planen finns väg 15 med som en utpekad brist. Denna väg är en betydelsefull förbindelse mellan Halland och Blekinge. Ombyggnad har skett på sträckan Osby – Markaryd, men på sträckan Osby – Olofström finns ett stort behov av ombyggnad och upprustning. Det har i tidigare underlag till Region Skåne lyfts tydliga krav på att utreda brister för denna sträcka. Det är viktigt att det görs en tydlig bedömning under planperioden så att objektet kan komma med i en kommande planperiod. Utöver de i remissunderlaget påtalade bristerna vill vi lyfta fram ytterligare några som vi finner skäl för att de ska finnas med i den kommande planen. Väg 19 byggs under planperioden ut för sträckan Bjärlöv – Broby. I kopplingen mellan väg 19 och E22 finns trafikplats Härlöv, som dessutom knyter an mot väg 21. Den är en viktig knutpunkt för såväl nationell, regional och lokal trafik. I trafikplatsen finns tydliga konflikter mellan utformningen, planerade lokala exploateringar och den nationella och regionala trafikens anspråk på framkomlighet och trafiksäkerhet. Trafikflödet förväntas öka mer än den allmänna trafikökningen då etablering av nya verksamheter kopplade till det närliggande lokala vägnätet är planerade och utpekade. Av denna anledning har Trafikverket tagit fram en ÅVS för trafikplats Härlöv och för väg 19 mellan Kristianstad/Härlöv och Karpalund/Vinnö då vägen idag är hårt trafikerad och trafiksäkerheten låg. Ge-	Skånenordost återger gällande Skånebanans betydelse för regionens tillväxt. Region Skåne noterar synpunkten och delar förhoppningen om att den nya finansieringsmodellen ska leda till en bättre framdrift i byggandet av cykelvägar i regionen. Region Skåne noterar de brister som Skånenordost spelar in och tar dem med sig för kommande processer. Region Skåne noterar synpunkten på behoven gällande väg 15. Region Skåne noterar synpunkterna gällande kopplingen mellan väg 19 och E22 vid trafikplats Härlöv som även bildar en länk till väg 21.
--	--	--

	nom standardhöjning på denna sträcka skulle troligen trafikmängder även längs med väg 118 kunna reduceras särskilt på sträckan Näsby – Hammar. Även sträckan fram till Bjärlöv bör under planperioden bli föremål för ÅVS så att på sikt hela sträckan mellan Härlöv och Bjärlöv blir utbyggd. Söder om Kristianstad är väg 19 en viktig transportled. För att knyta samman de två regionala kärnorna längs med väg 19 krävs på sikt betydande insatser eftersom restiderna med bl.a. kollektivtrafik är allt för långa. I ett tidigt skede under planperioden bör man utreda hur trafiken ska ledas på väg 19 vid Degeberga. Vi vill ytterligare en gång lyfta behovet att utreda en ombyggnad av väg 117 mellan Hässleholm – Markaryd. Vägen är viktig för regional utveckling och har betydelse för långväga godstransporter. Vägen passerar genom Vittsjö och Bjärnum och är rekommenderad för farligt gods, vilket innebär en risk för båda orterna med sina vattenskyddsområden. Det finns brister avseende trafiksäkerhet och buller samt barriärverkan. Utifrån denna situation borde Region Skåne i den Regionala infrastrukturplanen även lyfta ett resonemang om hur lastbilstrafiken/genomfartstrafik kan styras på ett bättre sätt i Skåne för att minimera fler lastbilar på genomfarter i tätorterna. E22 är nu i stort sett utbyggd till motorväg mellan Kristianstad – Malmö. Utifrån detta vill vi lyfta fram ett behov att utreda en förbindelse i väst/östlig riktning mellan Åhus och väg E22. Ett grundläggande problem är att det idag inte finns någon gen förbindelse för detta område. För att kunna ansluta sig till E22 från Åhus i öster krävs att man färdas på flera mindre vägar som varken standardmässigt eller i sin sträckning är anpassade för att fungera som en förbindelse. En sådan ny sträckning skulle kunna styra över trafiken via E22:an både norrut och söderut och minska trafikflödet på sträckorna Åhus – Rinkaby – Kristianstad respektive Åhus – Norra Åsum – Kristianstad. Planens effekter och påverkan Denna del av planen är viktig för att den tydligt visar effekter och påverkan på, samt kopplingarna till de nationella transportpolitiska målen, regionala ställningstagande och mål. Idag finns det bra planeringsunderlag framtagna av Region Skåne och den senaste i raden – Regionplan 2022 – 2040 är nu under utarbetande för att kunna fastställas under 2022. Det arbetet har skett i nära dialog med bl.a. de skånska kommunerna och en viktig del i den är kopplingarna med den Regionala infrastrukturplanen och de möjligheter som rätt gjorda infrastrukturensatsningar kan innebära för att utveckla hela Skåne. En god tillgänglighet är nödvändig för att även kommunerna tillhörande Skåne Nordost ska kunna utvecklas för att gynna den ekonomiska utvecklingen, bidra till jobbskapande och säkerställa en utvecklad bostadsförsörjning. Tillgänglighet kan sägas vara ett mått hur lätt man kan nå ett utbud av något slag och hög tillgänglighet har därför betydelse för både företag och hushåll. Tillgängligheten i vårt område kan förbättras genom investeringar i trafikinfrastrukturen som minskar restiden. När tillgängligheten ökar i Skåne Nordost till följd av ett utvecklat transportsystem blir det mer intressant att lokalisera bostäder, arbetsplatser och service dit. På detta sätt uppnår man en positiv utvecklingsspiral. Det är alltså nödvändigt att fortsätta med satsningar på infrastrukturen i denna del av Skåne för att åstadkomma en mera balanserad utveckling i Skåne. I planen finns tydligt beskrivet vad de olika satsningarna på infrastrukturen har sett till effekterna på bostadsbyggandet. Samtidigt är det svårt att göra en exakt beräkning av storleken på bostadsproduktionen då den är beroende av mängd andra faktorer som inte är knutna till infrastrukturensatsningar. Men erfarenhetsmässigt så innebär infrastrukturensatsningar ett viktigt incitament för att åstadkomma en utvecklad bostadsbebyggelse. I detta sammanhang	Region Skåne noterar synpunkten gällande väg 19 och dess funktion som transportled söder om Kristianstad. Region Skåne noterar synpunkten gällande väg 117. Region Skåne noterar synpunkten gällande en öst-västlig förbindelse mellan E22 – Åhus. Region Skåne noterar synpunkterna gällande hur nödvändig en god tillgänglighet för hörnet är som en garant för tillväxt, bostadsförsörjning etc. Region Skåne noterar och delar synpunkten att det är svårt att säga vad
--	---	--

	så har inte bara de namngivna objekten i planen stor betydelse utan även de så kallade ”pottmedlen” utgör en viktig del för att stimulera en bostadsproduktion. Satsningar på järnväg, kollektivtrafik och cykelleder skapar förutsättningar för ett hållbart transportsystem; t.ex. dubbelspår på Skånebanan, utbyggnad av Skåneexpresslinjer, regionala cykelleder. Men även inom överskådlig framtid kommer bilen att vara en del av invånarnas vardag och detta gäller i synnerhet i nordöstra Skåne där flera kommuner kännetecknas av relativt sett stora landsbygdsområden. Vilken effekt på bilismens utveckling som omställningen från fossildrivna fordon till eldrivna får är idag svårbedömd. Troligen kommer antalet fordon även i framtiden att vara relativt högt, vilket betyder att standarden på väginfrastrukturen hela tiden behöver övervägas vid fördelning av investeringar. Transportsystemet i Skåne Avslutningsvis vill vi lyfta fram detta avsnitt. Genom att använda bl.a. interaktiva kartor så blir det lätt att skapa sig en bild av transportsystemet i Skåne. Detta är en teknik som vi säkert i än större utsträckning kommer att möta i ett framtida arbete med transportinfrastrukturplaner. Som vi nämnde inledningsvis i detta yttrande kan vi konstatera att arbetet med att ta fram förslaget till Regional transportinfrastrukturplan fungerat bra och där kommunerna i Skåne Nordost fått möjlighet att under processens gång delta på konstruktivt sätt. När Trafikverket efter antagande av planen tar över hanteringen är det viktigt att berörda kommuner får en tydlig möjlighet att delta i processerna.	som bidrar till vad. Samhällsbyggandet är en komplicerad organism som är beroende av ett flertal olika parametrar. Region Skåne noterar synpunkten och tackar för de positiva omdömena som mottagits för planens digitala format samt för processen ledde fram till planens framtagande.
Bromöllas kommun	Bromölla kommun står bakom det gemensamma yttrande har tagits fram av medlemskommunerna inom Skåne Nordost.	Region Skåne tackar för inkomna synpunkter från Bromölla kommun.

Kristianstads kommun	<i>Allmänt</i> Kristianstads kommun ställer sig bakom Skåne Nordosts yttrande över regional transportinfrastrukturplan 2022-2033. För Skåne Nordost är det viktigt att Skåneexpressen rörande stråket Kristianstad – Älmhult ur en arbetsmarknads-synpunkt kommer till stånd och att det då sker prioriteringar för att öka framkomlighet, kapacitet och pålitlighet. Det är strategiskt riktigt att det genom samfinansiering med nationell plan sker en utbyggnad till dubbelspår på Skånebanan mellan Hässleholm och Kristianstad. Riksväg 19 som går mellan Ystad och Östanå i Östra Göinge kommun knyter strategiskt samman östra Skåne med södra Småland. Utbyggnaden mellan Bjärlöv och Broby kommer nu att ske i början av kommande planperiod, vilket gör det väsentligt att slutligen knyta ihop Bjärlöv med Härlöv i Kristianstad. Om utökade medel rörande trafik-säkerhet skulle tillfalla planen är det därför angeläget att det genomförs åtgärder vid trafikplats Härlöv och upp mot Karpalund för att åstadkomma en bra koppling till E22:an. Det innebär att den i så fall ska tillföras objekts-listan. Trafikverket har tagit fram en ÅVS för trafikplats Härlöv och för väg 19 mellan Kristianstad/Härlöv och Karpalund/Vinnö då vägen idag är hårt trafikerad och trafiksäkerheten låg. Även sträckan fram till Bjärlöv bör under planperioden bli föremål för ÅVS så att på sikt hela sträckan mellan Härlöv och Bjärlöv blir utbyggd. Även söder om Kristianstad är väg 19 en viktig transportled. För att knyta samman de två regionala kärnorna längs med väg 19 krävs på sikt betydande insatser eftersom restiderna med bl.a. kollektivtrafik är allt för långa. I ett ti-digt skede under planperioden bör man utreda hur trafiken ska ledas på väg 19 vid Degeberga. E22 är nu i stort sett utbyggd till motorväg mellan Kristianstad – Malmö. Uti-från detta vill vi lyfta fram ett behov att utreda en förbindelse i väst/östlig riktning mellan Åhus och väg E22. Ett grundläggande problem är att det idag inte finns någon gen förbindelse för detta område. För att kunna ansluta sig till E22 från Åhus i öster krävs att man färdas på flera mindre vägar som varken standardmässigt eller i sin sträckning är anpassade för att fungera som en för-bindelse. Utöver Skåne nordosts gemensamma yttrande vill Kristianstads kommun framföra synpunkter gällande cykelvägs-objekten. Kristianstad har avtal med Trafikverket gällande två cykelvägar mellan Ovesholm – Vä och mellan Fär-löv – Önnestad, Båda cykelvägsobjekten finns med i remisshandlingen. Det är vik-tigt att dessa cykelvägar kom-mer till stånd snabbt, så vi anser att de ska tidigareläggas till 2025.	Region Skåne tackar för inkomna syn-punkter från Kristianstads kommun. Region Skåne noterar synpunkterna nedan. Region Skåne noterar kommunens syn-punkter gällande objekten.
-----------------------------	---	--

Hässleholms kommun	<i>Allmänt</i> Hässleholms kommun ställer sig bakom yttrandet över Regional transportinfrastrukturplan 2022-2033 antaget av samverkansorganet Skåne Nordost. Processen Region Skånes process för framtagande av förslag till Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022–2033 har varit inkluderande och fungerat tillfredsställande. Det digitala formatet som används för remissversionen av planen är positivt, tilltalande och lättöverskådligt. Kontinuitet och påverkan Hässleholms kommun anser att det är viktigt och nödvändigt att redan namngivna och prioriterade objekt som ännu inte färdigställts under den innevarande planperioden finns kvar i den kommande transportinfrastrukturplanen och att de också färdigställs under planperioden. Hässleholms kommun menar vidare att det, när den föreslagna regionala transportinfrastrukturplanen är antagen, är angeläget att kommunen ges möjlighet att påverka utformning och genomförande av respektive objekt. Regionplan och infrastrukturesatsningar Hässleholms kommun vill trycka på det faktum att det sannolikt är en framgångsfaktor för såväl stad som landsbygd om man lyckas förena; å ena sidan regionplanens målbild, Regionplan för Skåne 2022–2040, om att vara ett verktyg i arbetet med att utveckla hela Skåne som en flerkärnig arbetsmarknads- och bostadsregion med; å andra sidan väl avvägda prioriteringar avseende infrastrukturesatsningar. Hela Skåne Infrastrukturesatsningar som ger ökad tillgänglighet till hela Hässleholms kommun och dess omland i nordöstra Skåne bidrar till att skapa goda förutsättningar för bostadsbyggande, näringslivsutveckling och service samt en positiv utvecklingsspiral för ökad balans mellan östra och västra Skåne. Alla skåningar får likvärdiga möjligheter att förverkliga sina mål i livet – det skapas livskvalitet, trygghet och framtidstro samt möjlighet till attraktiv arbetspendling i hela Skåne. I Region Skånes remissförslag omnämns behovet av "<i>att tillgodose de skånska landsbygdsmiljöernas behov av en kapacitetsstark kollektivtrafik</i>". I de fall då starka stråk med fasta tidtabeller inte är lämpliga så kan mobilitetstjänster av olika slag vara ett alternativ för att främja hållbart resande från landsbygd till studier, arbete och fritidsaktiviteter. Samtidigt är det värt att nämna att mobilitetstjänster inte får utgöra ensidiga lösningar som implementeras på landsbygden som en "ursäkt" för	Region Skåne tackar för inkomna synpunkter från Hässleholms kommun. Region Skåne noterar synpunkten och delar inställningen om vikten av att bygga färdigt de objekt som har påbörjats. Region Skåne noterar synpunkten. Region Skåne noterar synpunkten och har tillsammans med Skånetrafiken formulerat om texten för att skapa ytterligare förståelse om vad som kan uppnås genom mobilitetstjänster.
----------------------------------	---	--

	fortsatt försämring av tillgång till ordinarie kollektivtrafik – här måste förankring vara ett ledord i dialogen med kommuner med mycket landsbygd. Bostadsbyggande Den föreslagna transportinfrastrukturplanen beskriver olika satsningars positiva effekter på bostadsbyggandet. Hässleholms kommun menar att det samtidigt är svårt att fastställa en exakt prognos för den bostadsproduktion som direkt kan kopplas till genomförda infrastruktursatsningar. Infrastruktursatsningar skapar goda förutsättningar för nyproduktion av bostäder, men det är viktigt att ha med sig att den samlade bostadsproduktionens omfattning är beroende av en mängd andra faktorer som nödvändigtvis inte är knutna till stora infrastruktursatsningarna. Tunga transporter Det finns en bred samsyn kring behovet av att lyfta över långväga och tunga vägtransporter till järnvägen, bland annat för att avlasta hårt belastade vägar – många gånger med osäkra passager för oskyddade trafikanter. Bland de kapacitetsbrister som finns i dagens järnvägssystem börjar rangeringen av gods bli en flaskhals. Mycket tyder exempelvis på att Malmös rangerbangård börjar nå sin kapacitetsgräns. Det finns studier och rapporter som visar på ett antal möjliga lokaliseringalternativ för en ny rangerbangård i Skåne. Hässleholms kommun ser gärna att Region Skåne krattar manegen i denna fråga och leder de skånska kommunerna mot en lösning som alla kan stå bakom. Cykelvägar Det är positivt att cykelprojekt integreras i planen. Med en ny finansierings- och kostnadsmodell bör det dessutom skapas bättre förutsättningar för att projekten förverkligas. Men med anledning av att finansierings- och kostnadsmodellen för cykelobjekt kommer att ändras till att finansieras med 100% statliga medel i stället för den tidigare medfinansieringslösningen ”50/50” finns det också en risk att antalet cykelobjekt minskar dramatiskt. Region Skåne beskriver att det är viktigt att bygga ut och förbättra cykelinfrastrukturen. Men Hässleholms kommun har farhågor om att antalet cykelobjekt minskar tack vare den reviderade finansierings- och kostnadsmodellen. Hässleholms kommun emotser att Region Skåne för ett djupare resonemang kring hur vi tillsammans kan skapa goda möjligheter för utbyggnad av cykelinfrastrukturen. I den föreslagna regionala transportinfrastrukturplanen presenteras kommunernas inspelade brister i det statliga cykelvägnätet. Det konstateras att över 200 brister har identifierats och att det uppskattningsvis skulle kosta runt 10 miljarder kronor	Region Skåne noterar synpunkterna. Region Skåne noterar synpunkterna. Region Skåne inser problematiken med att antalet cykelvägsobjekt minskar i listan i samband med att finansieringsmodellen förändras men det ska poängteras att inga objekt försvinner ur prioriteringen. Den objektslista som presenteras är en mer realistisk bild av vad som är möjligt att genomföra under planperioden.
--	---	--

	att åtgärda samtliga utpekade brister. Region Skåne beskriver att: ”De inspelade bristerna från Skånes kommuner visar på digniteten av behovet av infrastruktur för cykel och vikten av utökade medel till det regionala transportnätet från nationell nivå.” Hässleholms kommun ställer sig bakom ovanstående men anser att det vore önskvärt om analysen hade utvecklats ytterligare. Det är sannolikt så att det vore på sin plats att ifrågasätta fördyrande byggkostnader och den onödigt höga standard som specificeras för varje cykelvägsprojekt. Det är idag stora kostnadsskillnader mellan Hässleholms kommuns anläggningsprocess för cykelvägar jämfört med Trafikverkets. Kollektivtrafik I Hässleholms kommuns översiktsplan lyfts utmaningen med att skapa en stark kollektivtrafik i en geografiskt stor kommun. För att kollektivtrafiken ska bli den konkurrent till bilen som Region Skåne och Skånetrafiken siktar mot, behöver fokus ligga på ”hela-resan-perspektivet” med bra kopplingar mellan olika trafikslag med hög turtäthet. I den föreslagna regionala transportinfrastrukturplanen lyfter Region Skåne utmaningen med att skapa en attraktiv och fungerande kollektivtrafik i hela Skåne: ”Att tillgodose de skånska landsbygdsmiljöernas behov av en kapacitetsstark kollektivtrafik som samtidigt är samhällsekonomiskt effektiv är en utmaning som behöver beaktas i planeringen av framtidens kollektivtrafiksystem. Detta för att tillgängliggöra hela Skåne och skapa hållbara transportlösningar för de som vill leva och bo även utanför städerna.” Hässleholms kommun ställer sig bakom denna skrivning men menar samtidigt att det vore önskvärt med en fördjupning kring vilka fördelar som en utökad satsning på kommunanpassade mobilitetstjänster kan ge. Bilism Det är svårbedömt vilken effekt på bilismens utveckling som omställningen till en alltmer eldriven fordonspark ger. Oavsett kollektivtrafikens utveckling så kommer antalet fordon sannolikt att vara relativt högt även i framtiden, vilket i sin tur betyder att väginfrastrukturens standard fortsatt behöver övervägas vid fördelning av investeringsmedel för transportinfrastrukturen i Skåne – inte minst i områden där tillgängligheten till attraktiv kollektivtrafik är låg. Hässleholms kommun har en omfattande landsbygd som i stora delar saknar kollektivtrafik. Många kommuninvånare är därför beroende av bilen. Bilinnehavet i Hässleholms kommun är högre än i övriga Skåne och Sverige. Region Skånes målsättning är dock att det ska ske en förändrad färdmedelsfördelning, där biltrafiken minskar till förmån för en ökad andel resor till fots, med cykel och	Region Skåne noterar synpunkten om skillnaderna i kostnad mellan det som byggs i kommunal och statlig regi och tar den med sig till kommande arbete. Region Skåne noterar synpunkterna nedan och tar med oss dem till kommande arbete. Region Skåne noterar synpunkten och förstår att den geografiska ytan med ett omland med omfattande landsbygd medför att andelen fordon troligtvis fortsatt kommer vara högt i kommunen men med ett nära samarbete anser Region Skåne att de uppsatta målen kan nås.
--	---	---

	kollektivtrafik. Med hänsyn till Hässleholms kommuns storlek och fördelning av tätorter i en omfattande landsbygd kan dessa mål bli en svår utmaning. Vid planering och utbyggnad av vägnät och kollektivtrafik är det därför av stor vikt att varje kommuns situation beaktas särskilt.	
Östra Göinge kommun	<i>Allmänt</i> Östra Göinge kommun ställer sig bakom underlaget för yttrande Regional transportinfrastrukturplan 2022-2033 antaget av samverkansorganet Skåne Nordost.	Region Skåne tackar för inkomna synpunkter från Östra Göinge kommun.
Osby kommun	<i>Allmänt</i> Osby kommun ställer sig bakom det yttrande som upprättats av samverkansorganet Skåne Nordost över Regional transportinfrastrukturplan (RTI-plan) för Skåne 2018-2029.	Region Skåne tackar för inkomna synpunkter från Osby kommun.
Hörby kommun	<i>Allmänt</i> Hörby kommun ställer sig bakom underlaget för yttrande över Regional transportinfrastrukturplan 2022–2033	Region Skåne tackar för inkomna synpunkter från Hörby kommun.

Sydöstra Skåne	Regional Transportinfrastrukturplan för Skåne år 2022-2033 har skickats ut på remiss under perioden 23 september 2021 – 9 januari 2022. Sydöstra Skånes kommuner Simrishamn, Sjöbo, Tomelilla och Ystad lämnar här ett gemensamt yttrande över Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022-2033. En väsentlig förutsättning för att sydöstra Skåne ska kunna fortsätta utvecklas och bidra till Skånes och Sveriges utveckling, är att det finns god tillgång till infrastruktur. Både godstrafik och personresor måste beaktas. För att kunna bo, arbeta och besöka sydöstra Skåne krävs satsningar på cykelvägar, kollektivtrafik, järnvägar och vägar samtidigt som klimat- och miljömål beaktas. För sydöstra Skånes kommuner finns det två stråk som är av stor betydelse för kopplingar till den starka arbetsmarknadsregionen i västra Skåne samt till Greater Copenhagen och norra Europa. Satsningar behöver prioriteras i dessa stråk för att främja flerkärnighet och knyta samman Skåne: • Simrishamn-Tomelilla-Ystad-Malmö • Simrishamn-Tomelilla-Sjöbo-Lund/Malmö SÖSK identifierar följande brister inom Sydöstra Skåne som måste utredas vidare utifrån ett helhetsperspektiv för respektive stråk: • Väg 11 är högt prioriterad eftersom det är av stor vikt att åtgärder för kortare restid, stärkt tillgänglighet och bättre framkomlighet kommer till stånd, så att den geografiska tillgängligheten mellan sydöstra och västra Skåne stärks. De åtgärdsförslag som tagits fram inom flertalet ÅVSer på sträckan behöver genomföras, samtidigt som ytterligare utredningsbehov finns bland annat väster om Sjöbo tätort. • Det finns även brister på väg 9, 13 och 19 som behöver utredas utifrån tillgänglighets- och trafiksäkerhetsperspektiven. De regionala vägarna trafikeras av betydande mängder godstrafik och är viktiga för att säkerställa tillgängligheten till och från Ystad hamn. Övergripande anser SÖSK att ett bättre samspel behövs mellan regionplanen och RTI-planen. Det behöver tydliggöras hur RTI-planen bidrar till att nå målen i regionplanen. SÖSK vill särskilt lyfta följande utmaningar och ser behov av att utveckla i RTI-planen: • Hur RTI-planen bidrar till de utsläppsminskningar som klimatforskningen påvisar krävs för att uppnå Parisavtalet. • Hur de skånska landsbygdsmiljöernas behov av en kapacitetsstark kollektivtrafik kan tillgodoses samtidigt som kollektivtrafiken behöver återhämta sig efter pandemin. • Hur tillgängligheten och mångfalden av transportmöjligheter kan öka för alla Skånes invånare så att man oavsett var man bor inte behöver vara låst till ett enda trafikslag. SÖSK ser positivt på att det i RTI-planen finns satsningar i sydöstra Skåne på både vägar, järnvägar och cykelvägar. Sydöstra Skånes kommuner ser dock allvarligt på de kostnadsökningar som skett historiskt och vill se kraftfulla förslag från Trafikverket på hur kostnadsökningar kan undvikas i framtiden. Detta är	Region Skåne tackar för inkomna synpunkter från Sydöstra Skåne. Region Skåne noterar synpunkterna om att de viktigaste stråken för Sydöstra Skåne är Simrishamn-Tomelilla-Ystad-Malmö respektive Simrishamn-Tomelilla-Sjöbo-Lund-Malmö. Region Skåne noterar synpunkten om att SÖSK anser att det behövs flera utredningar på väg 11. Region Skånen noterar synpunkterna om brister på väg 9, 13 och 19. Region Skåne noterar synpunkterna om bättre samspel med Regionplanen. Region Skåne menar att det har förmedlats genom MKBn. Region Skåne noterar synpunkten. Region Skåne noterar synpunkten och tar den med sig i sitt fortsatta arbete. Region Skåne noterar synpunkterna och delar oron för kostnadsökningar.
------------------------------	--	--

	avgörande för att alla de framtida behov av satsningar som behövs i sydöstra Skåne ska kunna genomföras. Namngivna objekt i sydöstra Skåne är • Väg 11 Sjöbo (Anklam) – Tomelilla • Väg 1022 gång- och cykelväg Hammar-Skillinge • Pågående ombyggnaden av väg 13 förbi Assmåsa. RTI-planen föreslår en samfinansiering till nationell plan där bland annat åtgärden dubbelspår Skurup-Rydsgård på Ystadbanan ingår. Ystad-Österlenbanan är mycket viktig för sydöstra Skånes utveckling och SÖSK är därför positivt inställda till förslaget om samfinansiering. Åtgärden är planerad till 2031–2033 vilket SÖSK anser är för långt fram i tiden. Gällande cykelinfrastruktur ställer SÖSK sig positiva till den nya finansieringsmodell som presenteras, där RTI-planen finansierar utbyggnad till 100 % av statliga cykelvägar där avtal inte finns sedan tidigare. I sydöstra Skåne finns tre cykelvägsobjekt med för utbyggnad inom planperioden: väg 1029 Sjöbo-Marielundsvägen (år 2024), väg 11 Gärsnäs - Ö. Tommarp (år 2027) samt väg 9/11 (Ö. Tommarp-Simrishamn) (år 2028). Gällande de två objekten på sträckan Gärsnäs-Simrishamn, kan SÖSK inte acceptera den senarelagda tidplanen. Antalet cykelvägsobjekt i planen har minskat på grund av de kraftiga kostnadsökningarna. Flera objekt som tidigare funnits med i plan i sydöstra Skåne har tagits bort, vilket SÖSK anser är ett stort problem då behoven är stora. Utöver objekt i nuvarande och kommande plan, finns ytterligare behov av flertalet nya cykelvägar i sydöstra Skåne. SÖSK anser att Trafikverket behöver hitta sätt att hålla nere kostnaderna så att utbyggnadstakten kan öka i hela Skåne. SÖSK anser att det är positivt att Region Skåne lyfter tillgängligheten till Skånes hamnar som en brist och att det nu finns ett bra kunskapsunderlag. Nu behövs konkreta satsningar på infrastrukturen. För att hela Skåne ska fortsätta utvecklas samtidigt som klimatmål nås, krävs ett förändrat arbetssätt. SÖSK anser att framtida planering av transportinfrastruktur kräver ett arbetssätt som tydligare utgår från uppsatta mål. Eftersom planeringshorisonterna är långa finns risk att objekt fortsätter finnas med i plan, trots att dessa inte längre är prioriterade utifrån nuvarande mål. För att effektivisera planeringsprocessen framöver krävs en större öppenhet och transparens i Trafikverkets planering. Sydöstra Skånes kommuner, Simrishamn, Sjöbo, Tomelilla och Ystad, lämnar här ett gemensamt yttrande över Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022–2033. Sydöstra Skåne - en viktig del av Skåne, Sverige och Europa Sydöstra Skåne har cirka 85 000 invånare och ett stort antal besökare varje år. I sydöstra Skåne ligger Ystad som är utpekad som regional kärna och de större kommunhuvudorterna Simrishamn, Sjöbo och	Synpunkterna förmedlas till Trafikverket. Region Skåne noterar synpunkten. Region Skåne noterar synpunkterna gällande finansieringsmodellen samt att SÖSK har reservationer angående tiden som cykelvägsobjekten avses byggas ut. Region Skåne delar synpunkten om att behoven är stora och kostnadsökningarna påverkar utbyggnadstakten negativt. Region Skåne förmedlar synpunkten till Trafikverket. Region Skåne noterar synpunkterna och skulle välkomna en utveckling av resonemanget. Region Skåne noterar synpunkten.
--	--	---

	Tomelilla. Den omgivande landsbygden med aktivt lantbruk, bidrar stort till Skånes och Sveriges ekonomi och tillväxt. Besöksnäringen har stor betydelse för hela sydöstra Skåne och möjligheten att utveckla besöksnäringen är av nationellt intresse. Kopplingen till Polen, Tyskland och Bornholm via Ystads hamn, är av stor betydelse för hela Sveriges import och export. En väsentlig förutsättning för att sydöstra Skåne ska kunna fortsätta utvecklas och bidra till Skånes och Sveriges utveckling, är att det finns god tillgång till infrastruktur som stärker kopplingarna till befolkningscentra, regionala kärnor och omgivande landsbygd. Både godstrafik och personresor måste beaktas. För att kunna bo, arbeta och besöka sydöstra Skåne krävs satsningar på cykelvägar, kollektivtrafik, järnvägar, vägar samtidigt som klimat- och miljömål beaktas. Kommunerna kan inte själva stärka och profilera sig utifrån dessa frågor utan behöver känna samsyn och förtroende i Region Skånes vilja att investera i och utveckla hela Skåne. Förutsättningar Det öppna Skåne 2030 Arbetet med Regionplan för Skåne 2022-2040 och hur Regionplanen förhåller sig till den regionala transportinfrastrukturplanen omnämns inledningsvis, men genomsyrrar inte resterande delar av RTIplanen. SÖSK önskar ett förtydligande kring hur de båda styrdokumenterna samspelar i de visionära strategiska infrastrukturfrågorna. Framtidens utmaningar SÖSK vill särskilt lyfta följande utmaningar och ser behov av att utveckla i RTI-planen: • Hur RTI-planen bidrar till de utsläppsminskningar som klimatforskningen påvisar krävs för att uppnå Parisavtalet. • Hur de skånska landsbygdsmiljöernas behov av en kapacitetsstark kollektivtrafik kan tillgodoses samtidigt som kollektivtrafiken behöver återhämta sig efter pandemin. • Hur tillgängligheten och mångfalden av transportmöjligheter kan öka för alla Skånes invånare så att man oavsett var man bor inte behöver vara låst till ett enda trafikslag. Utsläpp av växthusgaser och transportsektorns klimatpåverkan I Det öppna Skåne nämns kort att Skåne ska vara en förebild i klimatarbetet, där åtagandena enligt Parisavtalet är en drivkraft. Sydöstra Skånes kommuner föreslår att RTI-planen baseras på en koldioxidbudget för Skåne så att infrastrukturplaneringen följer vetenskapligt satta utsläppsmål. SÖSK saknar resonemang kring fenomenet inducerad trafik, det vill säga hur ökad vägkapacitet skapar ny trafik. Detta är sedan länge känt och erkänt av internationell forskning. I avsnittet om färdmedelsfördelningen och antalet resor i Skåne behöver dessa sättas i relation till de utsläppsminskningar som klimatforskningen påvisar krävs för att uppnå Parisavtalet. Det behövs också ett utvecklat resonemang kring hur färdmedelsfördelningen förhåller sig till utmaningarna för Skånes energiförsörjning. Sydöstra Skånes kommuner saknar beskrivning av utmaningen hur infrastrukturen påverkas av höjda	Region Skåne noterar synpunkten och hoppas att kunna arbeta utifrån den tillsammans med kommunerna i SÖSK för att uppnå den önskade effekten. Region Skåne noterar de nedanstående synpunkterna och tar dem med sig till kommande arbete.
--	---	---

	havsnivåer och erosion. Även om det är den nationella planen som hanterar klimatanpassningsåtgärder, behöver RTI-planen lyfta utmaningen genom att peka ut vilken infrastruktur som är eller kommer bli utsatt i Skåne. Sydöstra Skånes kommuner efterfrågar ett utökat resonemang kring biogasens strategiska betydelse för att försörja Skånes transportbehov med förnybar energi. Biogasen behövs tillsammans med elen för att åstadkomma den omställning som krävs. En ökad biogasanvändning bidrar till att stärka självförsörjningsgraden och minska sårbarheten vid en bristsituation. Den flerfaldiga nyttan i minskade metanutsläpp från gödsel som i stället blir till biogas och lokalproducerad gödning samtidigt som förnybart bränsle genereras är viktig både för transportsektorn och för att minska klimatutsläppen och importbehovet av både gödning och andra bränslen. Med en högre andel biogas blir Skåne även mindre sårbart vid tillfällen med effektbrist på el. <i>Kollektivtrafiken efter pandemin</i> Kollektivtrafikens återhämtning efter pandemin beskrivs i RTI-planen som en av Skånes framtida utmaningar. Att tillgodose de skånska landsbygdsmiljöernas behov av en kapacitetsstark kollektivtrafik som samtidigt är samhällsekonomiskt effektiv, är en utmaning som behöver beaktas i planeringen av framtidens kollektivtrafik. Sydöstra Skånes kommuner ser en risk att Skånetrafiken endast kommer utgå från ett ökat resande för att säkerställa sina intäkter vid återställandet av kollektivtrafikutbudet till hur det var före pandemin, vilket då troligen gynnar västra Skåne och de större städerna. En viktig förutsättning för att landsbygden ska kunna utvecklas hållbart genom ett ökat kollektivtrafikresande, är att det finns en god turtäthet där det är möjligt för invånarna att arbetspendla, utföra ärenden och transportera sig mellan fritidsaktiviteter dagtid och kvällstid. Kollektivtrafiken är viktig för att stärka näringslivet. SÖSK strävar efter att besöksnäringen inte enbart ska vara beroende av bilen som fordon för att vistas och besöka våra omgivningar. Utan en god turtäthet i kollektivtrafiksystemet kommer inte landsbygden ha samma förutsättningar att öka resandet som i de större städerna. Det är oacceptabelt att kollektivtrafiken i sydöstra Skåne återigen ska behöva stå tillbaka för att gynna utvecklingen i de större städerna. <i>Socioekonomisk boendesegregation och transportfattigdom</i> I RTI-planen konstateras att tillgängligheten i Skåne skiljer sig mycket åt och att människors frihet och möjlighet till studier, arbete och fritid avgörs av hur och var man bor. SÖSK anser att det är viktigt att arbeta med hur tillgängligheten och mångfalden av transportmöjligheter kan öka för alla Skånes invånare. SÖSK instämmer med Region Skånes resonemang att oavsett var man bor, ska man inte behöva vara låst till ett enda trafikslag. Sydöstra Skåne och landsbygden ska inte enbart hanteras som ett attraktivt besöksmål för turister och en rekreationsmiljö för storstadsbor. Trafiksäkerhet och trygghet I avsnittet konstateras att ett stort antal vägar i Skåne har försetts med mitträcke under 2000-talet.	Region Skåne noterar synpunkten men hänvisar till att det är en fråga för Trafikverket. Region Skåne noterar synpunkten men vill samtidigt påpeka att den regionala transportinfrastrukturplanen är en investeringsplan för infrastruktur. Synpunkten hör snarare hemma i dokument rörande drivmedel. Region Skåne noterar de nedanstående synpunkterna och tar dem med oss till kommande arbete. Region Skåne noterar synpunkten. Region Skåne noterar synpunkten.
--	--	--

	Detta är ett viktigt arbete som måste fortsätta för att kunna uppfylla nollvisionen. I sydöstra Skåne har hastigheterna under senare år sänkts på flera vägar som är klassade som funktionellt prioriterat vägnät för personresor, godstransporter och kollektivtrafik. Dessa stråk är viktiga för att sammanbinda regionala kärnor med sitt omland och trafikeras i flera fall av SkåneExpresser. Sänkningarna har i de flesta fall gjorts på grund av avsaknaden av just mitträcke. SÖSK anser att Trafikverket måste arbeta med alternativa åtgärder till sänkt hastighet, till exempel mitträcke, eftersom sänkt hastighet påverkar den geografiska tillgängligheten negativt. Satsningar För sydöstra Skånes kommuner finns det två stråk som är av stor betydelse för kopplingar till den starka arbetsmarknadsregionen i västra Skåne samt till Greater Copenhagen och norra Europa. Satsningar behöver prioriteras i dessa stråk för att främja flerkärnighet och knyta samman Skåne: • Simrishamn-Tomelilla-Ystad-Malmö • Namngivna vägobjekt I RTI-planen finns tre namngivna objekt inom sydöstra Skåne: • Väg 11 Sjöbo (Anklam) - Tomelilla • Väg 13 förbi Assmåsa (Sjöbo) • Väg 1022 Hammar – Skillinge, gång- och cykelväg Det framgår av RTI-planen att den budgetram som regeringen angett i direktivet inte täcker behovet av ny infrastruktur i Skåne. Ett skäl till detta är att kostnaderna för namngivna objekt i planen har ökat markant, konsekvensen innebär att det inte finns utrymme för nya namngivna vägobjekt. SÖSK ser allvarligt på de kostnadsökningar som skett historiskt och vill se kraftfulla förslag från Trafikverket på hur kostnadsökningar kan undvikas i framtiden. Trafikverket behöver kontinuerligt redovisa för Skånes kommuner hur deras arbete kring detta fortskrider då det ytterst är invånarna i Skånes kommuner som drabbas. Simrishamn-Tomelilla-Sjöbo-Lund/Malmö Nedan kommenteras de objekt som finns med i remissversionen till RTI-planen. SÖSK ser behov av ytterligare satsningar och dessa kommenteras längre ner i yttrandet under avsnittet Brister. Väg 11 Sjöbo (Anklam) - Tomelilla Väg 11 är ett viktigt stråk för hela sydöstra Skåne och utgör en strategiskt viktig sträcka, för arbetspendling samt fritids- och serviceresor. Den har en mycket viktig roll i att binda samman Skånes östra och västra delar. Väg 11 har även en funktion som förbindelselänk för långväga resenärer från Europa och Sverige med turiständamål på Österlen. I RTI-planen har 260 miljoner kronor avsatts för ombyggnationen under perioden 2024-2027. Arbetet med vägplan pågår och målet är att påbörja byggnationen under år 2024. Åtgärderna som avses är breddning och mötesseparering, samt att sträckan förses med cykelväg och faunapassager. SÖSK anser att det är positivt att objektet finns med i planen och understryker vikten av att tidplanen hålls.	Region Skåne noterar de nedanstående synpunkterna och tar dem med till kommande arbete.
--	---	--

	Väg 13 förbi Assmåsa (Sjöbo) Eftersom byggnation pågår kommenteras inte detta vägobjekt. Däremot ser SÖSK fortsatt behov av förbättrad infrastruktur på väg 13, vilket kommenteras vidare under kapitlet Brister. Väg 1022 Hammar – Skillinge, gång- och cykelväg Simrishamns och Ystads kommuner är positiva till en utbyggnad av cykelvägen mellan Skillinge – Hammar. Det finns idag ett stort behov av en trafiksäker cykelförbindelse mellan Simrishamn och Ystad kommuner. Simrishamns och Ystads kommuner godkänner inte tilläggsavtalet där den ökade kostnaden för projektet regleras. Simrishamns kommun har tidigare framfört till Trafikverket och Region Skåne att ett kostnadstak för projektet måste framgå, vilket Trafikverket inte tagit hänsyn till i avtalet. Formuleringarna i det befintliga tilläggsavtalet avseende §8 och §4 innebär en för stor osäkerhet för kommunerna. Simrishamns och Ystads kommuner välkomnar en fortsatt dialog med Trafikverket och Region Skåne gällande projektets fortskridande. Kollektivtrafik Satsningarna på kollektivtrafik är fördelat på följande: • Statliga vägar • Statlig medfinansiering kommunala vägar • Storstadsavtal Malmö Statliga vägar En av de större satsningar som pekas ut i potten för kollektivtrafik är rivning av viadukten i Tomelilla längs väg 11. Åtgärden innebär en anpassning för SkåneExpressen och en avsiktsförklaring finns undertecknad mellan Region Skåne, Trafikverket och Tomelilla kommun för genomförande under planperioden. Att få bort den barriäreffekt som viadukten i dagsläget innebär är viktigt för att stärka tillgängligheten för samtliga trafikslag på väg 11 och för att skapa en mer sammanhängande bebyggelsestruktur i Tomelilla. Under satsningar för kollektivtrafik beskrivs att det under planperioden kommer att göras en riktad satsning på SkåneExpressen. SÖSK anser att det är ottydligt vilka av SkåneExpress-linjerna som avses ingå i den riktade satsningen och vilka typer av satsningar som avses. Det har genom hela projektet kring SkåneExpresserna varit mycket ottydligt i flera frågor avseende ansvar och vad som ska uppnås. Sydöstra Skånes kommuner vill poängtera vikten av att föra en samlad dialog med samtliga berörda kommuner i stråken där även Trafikverket involveras. Inom potten Statliga vägar ska en fortsatt satsning göras på ombyggnad av hållplatser i Skåne. Förutom tillgänglighetsanpassning som nämns, vill SÖSK också lyfta fram behov av satsningar på lösningar som underlättar kombinerad mobilitet med t.ex. cykel och kollektivtrafik eller bil och kollektivtrafik. I sydöstra Skåne finns stor efterfrågan från invånare och besökare att kunna ta med cykeln på buss eller tåg. Möjligheterna till detta är idag begränsade speciellt under sommarhalvåret när resandet på kollektivtrafiken ökar och det råder platsbrist. SÖSK vill se förslag på innovativa lösningar från Region	Region Skåne noterar att Simrishamns och Ystads kommuner inte godkänner avtalet. Region Skåne noterar synpunkten. Region Skåne noterar synpunkten. Region Skåne noterar synpunkten.
--	---	---

	Skåne och Skånetrafiken som underlättar kombinerad mobilitet. SÖSK vill också lyfta frågan kring ansvars- och kostnadsfördelning för hållplatserna längs statlig väg och att detta behöver beaktas i potten för Kollektivtrafik. I maj 2020 skickade SÖSK en skrivelse till Skånetrafiken avseende den ansvars- och kostnadsfördelning som gäller idag för hållplatsutrustning längs statlig väg. Det finns ett övergripande avtal mellan kommunerna och Skånetrafiken som upprättades 2011. Avtalet specificerar inte att kommunerna är ansvariga för investeringskostnader för utrustning på det statliga vägnätet, men det är så det fungerar i praktiken. SÖSK anser inte att det är rimligt att kommunerna ska bekosta utrustning på statliga vägar och utifrån gällande avtal ifrågasätter kommunerna om det verkligen ska vara så. Det är inte heller rimligt att kommunerna ska ansvara för drift och underhåll av viss utrustning på hållplatser längs statliga vägar. Nuvarande kostnadsfördelning är extra anmärkningsvärd eftersom det är Skånetrafiken som beslutar om standardnivå och kommunerna är tvingade att köpa utrustning upphandlade av Skånetrafiken där den senaste upphandlingen innebar kraftigt höjda priser. SÖSK anser att nya avtal måste tecknas med Skånes kommuner. Samfinansiering av nationell plan För att få en större utväxling av järnvägssatsningar i Skåne har överenskommelser till samfinansiering med nationell plan upprättats. Åtgärder innefattar bland annat samfinansiering till dubbelspår på Ystadbanan, Skurup - Rydsgård. SÖSK önskar ett förtydligande av vilka parter som ingår i överenskommelserna. Samfinansiering för trimningsåtgärder på järnväg föreslås även för att genom mindre åtgärder kunna höja kapaciteten och öka pålitligheten i det skånska järnvägssystemet. Här ingår bland annat plattformsförlängning vid Skurups station, vilket SÖSK anser är positivt för utvecklingen av Ystad-Österlenbanan. Ystad-Österlenbanan är viktig för sydöstra Skånes utveckling dels genom att den skapar god tillgänglighet mellan sydöstra Skåne och Malmö/Lund-regionen och dels genom att den skapar förutsättningar att utveckla stationsorterna utmed banan. SÖSK är därför positivt inställda till föreslagen samfinansiering av nationell plan. Tidplanen för åtgärden dubbelspår Skurup - Rydsgård är planerad till år 2031-2033. SÖSK anser att åtgärden behöver komma till stånd tidigare så att invånare och besökare i sydöstra Skåne får tillgång till en robust, snabb och tillförlitlig kollektivtrafik som möjliggör kortare restider och direkttåg Ystad-Malmö. SÖSK vill poängtera att det även är önskvärt att de åtgärder som föreslås enligt färdigställd ÅVS för Ystad-Österlenbanan som får en direkt påverkan på robusthet och restid på Österlenbanan inte prioriteras bort i arbetet. Hela stråket måste utvecklas och genomförandet av åtgärderna i ÅVS:en behöver intensifieras. Cykelinfrastruktur Satsningarna på cykelinfrastruktur är fördelat på följande: • Statliga cykelvägar	Region Skåne noterar synpunkten men påtalar att den inte hör hemma i den regionala transportinfrastrukturplanen utan verkar avse ett avtal slutit med Skånetrafiken. Region Skåne noterar synpunkten och delar den bild av samfinansieringen av nationell plan som SÖSK ger. Region Skåne noterar synpunkten angående Ystad-Österlenbanan. Region Skåne anser det dock att det inte är möjligt att påbörja åtgärder tidigare än vad tidplanen anger.
--	---	---

	• Standardhöjning statliga cykelvägar • Statlig medfinansiering kommunala cykelvägar • Statlig medfinansiering till regionalt prioriterade stråk kommunala cykelvägar SÖSK är positiva till den nya finansieringsmodell som presenteras för kommande planperiod, där RTIplanen finansierar utbyggnad till 100 % av statliga cykelvägarna där avtal inte finns sedan tidigare. Idag är Trafikverkets planläggningsprocess både mycket tidsödande och kostnadsdrivande vid cykelvägsutbyggnader. SÖSK anser att det är angeläget att utreda effektivare processer vid planering och anläggande av nya cykelvägar för att hålla nere kostnaderna och öka utbyggnadstakten i hela Skåne. Trafikverket och Region Skåne behöver dra lärdom av andra länder som använder sig av alternativa utformningar som till exempel bygdevägar, anläggande av smalare cykelvägar med enklare beläggning eller enklare upprustningar längs mer informella stråk som nyttjas av cyklister redan idag. Statliga cykelvägar I sydöstra Skåne är följande cykelvägsobjekt prioriterade för utbyggnad inom planperioden: Väg 1029 Sjöbo - Marielundsvägen, Sjöbo kommun (år 2024) Cykelvägen mellan Sjöbo och Marielundsvägen är utpekad som prioriterat objekt för utbyggnad år 2024 och vägplan för sträckan håller på att arbetas fram. Avtal finns upprättat mellan kommunen och Trafikverket vilket innebär att kommunen medfinansierar objektet med 50 % av den totala kostnaden. Väg 11 Gärsnäs - Ö Tommarp, Simrishamns kommun (år 2027) Cykelvägen mellan Gärsnäs och Ö Tommarp är utpekad som prioriterat objekt för utbyggnad år 2027. Inget tidigare avtal finns undertecknat mellan kommunen och Trafikverket vilket innebär att RTI-planen står för 100 % av kostanden. Objektet finns även med i nuvarande cykelvägsplan för Skåne 2018-2029 som ett prioriterat objekt för utbyggnad åren 2021-2023. Väg 11/9 Östra Tommarp – Simrishamn, Simrishamns kommun (år 2028) Cykelvägen mellan Ö Tommarp och Simrishamn är utpekad som prioriterat objekt för utbyggnad år 2028. Inget tidigare avtal finns undertecknat mellan kommunen och Trafikverket vilket innebär att RTIplanen står för 100 % av kostnaden. Objektet finns med i nuvarande cykelvägsplan för Skåne 2018-2029 som ett prioriterat objekt för utbyggnad åren 2024-2026. Gällande de två cykelobjekten Gärsnäs - Ö Tommarp och Ö Tommarp – Simrishamn kan sydöstra Skånes kommuner inte acceptera den senarelagda tidplanen och är frågande till vad som föranlett att tidplanen för cykelvägarna flyttats fram. Det finns idag ingen trafiksäker möjlighet till cykling i stråket. Cykelvägarna har varit efterlängttade sedan tåget slutade stanna i Ö Tommarp och behovet av en god tillgänglighet till service i Gärsnäs och Simrishamn blev påtagligt. Utifrån den nyligen framtagna ÅVS:en för väg 11 Tomelilla – Simrishamn finns inget som hindrar att arbetet med planeringen av cykelvägarna fortlöper som en separat åtgärd bland de föreslagna åtgärds paketen. SÖSK kräver en omprioritering där cykelvägarna på sträckan Gärsnäs- Simrishamn tidigareläggs.	Region Skåne noterar synpunkten om lärdomar från andra länder men hänvisar till den gällande lagstiftningen som finns i Sverige. Region Skåne noterar synpunkterna på cykelvägarna och noterar även kravet som SÖSK ställer på att sträckor ska omprioriteras och tidigareläggas. Region Skåne inser problematiken med att antalet cykelvägsobjekt minskar i listan i samband med att finansieringsmodellen förändras men det ska poäng-
--	--	---

	Övriga cykelobjekt som inte finns med i plan Antalet objekt i planen har minskat på grund av de kraftiga kostnadsökningar som varit de senaste åren. SÖSK anser att det är ottydligt utifrån RTI-planen vad som sker med de cykelobjekt som inte redovisas i planförslaget men som fanns med som prioriterade objekt i cykelvägsplan för Skåne 2018-2029. Det är viktigt att objekt som tidigare funnits med i planeringen tydliggörs om kommunerna fortfarande ser dessa som prioriterade. Standardhöjning statliga cykelvägar Sydöstra Skånes kommuner ser positivt på att det finns en pott avsatt för standardhöjningar på statliga cykelvägar. Till exempel anges belysning som en möjlig åtgärd, vilket är efterfrågat på många sträckor i våra kommuner. Belysning längs cykelvägarna är en viktig faktor för att skapa trygghet och på så sätt även öka andelen cykelresor. Trafikverket behöver också se över dagens utformningsstandard vid byggande av nya cykelvägar där belysning oftast inte finns med, vilket behöver vara ett grundläggande krav. Gällande potten framgår det ej vilka satsningar som är tänkta och hur prioriteringar ska göras. Det är viktigt att potten kommer hela Skåne till del och inte endast de cykelvägar i Skåne som har allra flest cyklister. En dialog behövs med Skånes kommuner kring vilka stråk som är prioriterade. Statlig medfinansiering kommunala cykelvägar Kommunerna kan genom potten statlig medfinansiering till kommunala cykelvägar söka bidrag upp till 50 % av den totala kostnaden för en cykelväg längs kommunal infrastruktur. I RTI-planen framgår att för projekt med större regional nytta kan medfinansieringen uppgå till 75 % av den totala kostnaden. SÖSK önskar ett förtydligande av vad som vägs in i den regionala nyttan och hur avvägningen går till. Statlig medfinansiering till regionalt prioriterade stråk kommunala vägar Potten statlig medfinansiering till regionalt prioriterade stråk på kommunala vägar ska användas till satsningar på supercykelvägar och nationella och regionala cykelleder för rekreation och turism. SÖSK anser att det är bra att denna pott finns, men ser samtidigt att flera kommuner i Skåne inte får möjlighet att ta del av potten vilket bidrar till en snedfördelning av resurser mellan de kommuner som har dessa typer av stråk och de som saknar. De regionala cykellederna går genom mindre kommuner men ofta går lederna på statliga vägar, vilka därmed då inte uppfyller bidragskriterierna. Det är viktigt att en kontinuerlig uppföljning görs av potten för att se hur fördelningen blir. Trafiksäkerhet och miljö Potten Trafiksäkerhet och miljö omfattar medel till statliga vägar samt statligt bidrag till kommunala vägar. Enligt beskrivningen är de åtgärder som prioriteras inom potten oftast mindre och enklare åtgärder. Åtgärderna bestäms under planperioden och följer Trafikverkets verksamhetsplanering som ska ske i dialog med kommunerna. Barriärer i vardagen I Region Skånes rapport barriärer i vardagen identifieras över 100 tätorter i Skåne där ett begränsat	teras att inga objekt försvinner ur prioriteringen. Den objektslista som presenteras är en mer realistisk bild av vad som är möjligt att genomföra under planperioden. Region Skåne noterar synpunkterna.
--	---	---

	urval av statliga vägar studerats i syfte att undersöka vilka av dessa som utgör ett hinder för tillgängligheten med gång och cykel för att kunna ta sig till större målpunkter. I sydöstra Skåne pekas platser ut i rapporten på väg 9 i Simrishamns kommun, väg 11 i Sjöbo och Tomelilla kommuner samt väg 13 i Sjöbo kommun. SÖSK är positivt inställda till att studera barriärer i vardagen då det finns behov att stärka tillgängligheten för gående och cyklister inne i tätorterna. Det är dock anmärkningsvärt att rapporten inte har kommunicerats till de kommuner som ingår i studien innan RTI-planen remitterades. SÖSK ställer sig också tveksamma till de avgränsningar och vilka sträckor som valts ut. Det hade varit betydligt bättre att i dialog med kommunerna enas kring sträckor att utreda. SÖSK ser en risk i att utredningen spelar alltför stor roll i valet i åtgärder, vilket kan innebära att andra viktiga åtgärder utesluts. Det är mycket viktigt att kommunerna är delaktiga i det fortsatta arbetet. ÅVS väg 9 Kabusa – Ystad För sträckan Kabusa – Ystad togs en ÅVS fram år 2020 med fokus på trafiksäkerhet och tillgänglighet. Rekommendationen är att gå vidare med ett flertal åtgärder, men SÖSK ser en risk i att de lösningar som rekommenderas inte är tillräckliga för att lösa problemen som identifierats. Samtidigt är intresset stort för att besöka sydöstra Skåne och besöksantalet växer för varje år vilket försämrar tillgängligheten och trafiksäkerheten allt mer. Sydöstra Skånes kommuner anser att de åtgärder som rekommenderas i ÅVS:en behöver genomföras skyndsamt för att kunna utvärdera om dessa är tillräckliga eller om fler åtgärder behövs. ÅVS väg 11 Tomelilla – Simrishamn För sträckan Tomelilla – Simrishamn färdigställdes en ÅVS under år 2021 med fokus på framkomlighet och trafiksäkerhet. Rekommendationen är att gå vidare med ett flertal åtgärder som har delats in i olika åtgärds paket. Bland de rekommenderade åtgärderna föreslås flera trafiksäkerhetshöjande åtgärder såsom att skapa säkra passager, minska konflikt- och korsningspunkter, införa vänstersvängfält och tätortsåtgärder. Sydöstra Skånes kommuner vill understryka vikten av att föreslagna åtgärder enligt ÅVS:en kommer till stånd snarast, för att det ska bli mer hållbart att bo, verka och vistas i sydöstra Skåne. SÖSK anser även att det är problematiskt att de flesta av åtgärderna som föreslås är steg 1 och steg 2 åtgärder eftersom dessa åtgärder saknar både finansiering och ansvarig part för genomförande. Övrigt Det är positivt att RTI-planen lyfter problematiken med att planen inte får finansiera steg 1 och steg 2 åtgärder. SÖSK upplever idag att det finns en risk i att steg 1 och 2 åtgärder faller bort i genomförandeprocessen eftersom det oftast inte pekas ut någon ansvarig part för åtgärderna. Åtgärderna i steg 1 och 2 är i regel kostnadseffektiva och syftar till att förändra ett beteende eller optimera utnyttjande av befintlig infrastruktur. Det finns ett stort behov av att RTI-planen i framtiden kan finansiera denna typ av åtgärder så att helheten i större projekt och gemensamma uppsatta mål kan uppnås.	Region Skåne har tagit bort rapporten ”Barriärer i vardagen” från planen då den till missförstånd och antaganden om att de objekten som pekats ut i den skulle gå före i kön till utredningar. Region Skåne noterar nedanstående synpunkter. Region Skåne noterar synpunkten och konstaterar att beroende på gällande tolkningar av lagstiftning får inte den regionala transportinfrastrukturplanen finansiera steg 1- och steg 2-åtgärder, vilket är beklagligt.
--	---	---

	Brister Kapitlet "Brister" är uppdelat i följande: • Genomförda åtgärdsvalsstudier • Pågående åtgärdsvalsstudier • Brister att utreda Region Skåne skriver att avsnittet prioriterade brister att utreda kommer att uppdateras efter att samtliga officiella yttranden hanterats. Nedan ges SÖSKs inspel till prioriterade brister att utreda. Brister att utreda Väg 11 Väg 11 är ett viktigt regionalt stråk för persontransporter, godstransporter och kollektivtrafik som binder samman Skånes östra och västra delar. Stråket har ett högt kapacitetsutnyttjande med försämrade framkomlighet som följd. I stråket trafikerar bland annat SkåneExpresser som är hårt drabbade av de nuvarande framkomlighetsproblemen. En översyn har gjorts på sträckan vilket resulterat i flera åtgärdsvalsstudier för delsträckorna Anklam (Sjöbo) - Tomelilla, Tomelilla – Simrishamn samt för korsningspunkter och cirkulationsplatser i Veberöd. Det finns även en framtagna åtgärdsvalsstudie för sträckan Lund – Dalby med förslag på åtgärder. Det är av stor vikt att åtgärder för kortare restid, stärkt tillgänglighet och bättre framkomlighet kan komma till stånd, så att den geografiska tillgängligheten mellan sydöstra och västra Skåne stärks. Sydöstra Skånes kommuner ser positivt på det arbete som hittills har gjorts med att utveckla väg 11 och vill understryka att det nu är av högsta prioritet att tidigare framtagna utredningar arbetas in i Trafikverkets genomförandeprocess och att ekonomiska medel avsätts. För SÖSK är det av största vikt att Trafikverket och Region Skåne ser till helheten av väg 11 mellan Simrishamn - Lund/Malmö och dess kapacitet. SÖSK eftersträvar en bättre kontinuitet som är likvärdig för hela stråket för att kunna öka framkomligheten och kapaciteten. Sträckan Sjöbo - Lund/Malmö utgör även tillsammans med väg 13 mellan Sjöbo - Ystad en viktig länk mellan den regionala kärnan Ystad och Lund/Malmö. SÖSK anser att det finns behov av ytterligare åtgärder väster om Sjöbo tätort för att öka framkomligheten för kollektivtrafiken och för att minska köbildningarna på sträckan. Översyn av korsningspunkter, säkra passager, en eventuell ny hållplats och ökad framkomlighet för buss måste utredas vidare i samsyn mellan samtliga aktörer. Det är därför nödvändigt att en åtgärdsvalsstudie väster om Sjöbo tätort kommer till stånd inom kommande planperiod. Väster om Sjöbo tätort pågår redan arbete mellan Trafikverket, Skånetrafiken och Sjöbo kommun där möjligheten att utveckla en kollektivtrafiknod med bland annat pendelparkeringar för att avlasta Sjöbo busstation undersöks. Detta arbete måste integreras i en kommande åtgärdsvalsstudie. Väg 9 Väg 9 som är utpekad i det funktionellt prioriterade vägnätet är en viktig länk för att förbinda Ystad och Simrishamn med varandra samt med Trelleborg och Kristianstad. SÖSK anser att åtgärdsvalsstudier med	Region Skåne noterar samtliga nedanstående synpunkter och tar med dem till kommande arbete.
--	--	--

	fokus på tillgänglighet och trafiksäkerhet behövs för flera av delsträckorna. Sträckan mellan Brösarp och Simrishamn går genom flera tätorter vilket bidrar till osammanhängande trafikflöden och målkonflikter när vägens funktion ska vara snabb och gen samtidigt som trafiksäkerheten i tätorterna ska värnas. Vägen är kurvig och smal och i vissa partier är det dåligt sikt. Stråket saknar mötesseparering och tung trafik blandas med gående och cyklister. Sommartid ökar trafiken av motorfordon, cyklister och fotgängare. På sträckan mellan Simrishamn och Ystad finns brister i främst trafiksäkerheten och det finns behov av att se över korsningspunkter och säkra passager. Stråket saknar mötesseparering och tung trafik blandas med gående och cyklister. I stråket finns även starkt resandeunderlag för arbets- och skolpendling både med personbil och kollektivtrafik. En ÅVS har gjorts för delsträckan Kabusa – Ystad, men utrednings- och åtgärdsbehov kvarstår på resterande sträcka mot Simrishamn. Väg 13 Väg 13 är en viktig regional väg och utgör en del av en förbindelse från Mellansverige till sydöstra Skåne. Sträckan Ystad-Sjöbo utgör också, tillsammans med väg 11 mellan Sjöbo och Malmö/Lund, en viktig länk mellan den regionala kärnan Ystad och Lund/Malmö. Väg 13 är även ett viktigt stråk för godstransporterna till och från Ystad hamn mot E22 och väg 23. Vägen utgör i vissa tätorter en barriär med bristande trafiksäkerhet och på delar av sträckan sker många viltolyckor. Sydöstra Skånes kommuner anser att en åtgärdsvalsstudie behövs för sträckan Ystad - Sjöbo med fokus på tätortsproblematik kring Hedeskoga och Sövestad samt viltproblematik mellan Sövestad och Sjöbo. Väg 19 Väg 19 som förbinder Kristianstad och Ystad är utpekad som riksintresse och som funktionellt prioriterat vägnät. Den utgör en viktig förbindelse mellan nordöstra och sydöstra Skåne och är viktig för trafik till och från Ystad hamn. Sträckan trafikeras också av SkåneExpressen. Under sommarmånaderna påverkas stråket av stora turistflöden. En utmaning för stråket som helhet är idag långa restider med såväl personbil som kollektivtrafik. En annan är trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter både på sträckan och i tätorter längs stråket. En åtgärdsvalsstudie har genomförts som fokuserar på några korsningspunkter längs väg 19 utifrån superbussperspektivet samt en annan gällande trafiksäkerheten i höjd med Bondrum. SÖSK ser behov av en mer omfattande åtgärdsvalsstudie på sträckan Stora Herrestad (norr om Ystad) till Kristianstad. Åtgärdsvalsstudien behöver inledningsvis övergripande titta på hela stråket för att därefter fokusera på de sträckor eller punkter som har störst problem. Tillgänglighet till kollektivtrafik Sydöstra Skånes kommuner anser att det saknas ett helhetsgrepp när det gäller gång- och cykelkopplingar till kollektivtrafiken på landsbygden och att detta behöver pekas ut som en specifik brist. SÖSK är positiva till satsningar som görs för att öka tillgängligheten till, inom och från sydöstra Skåne. För att tillgängligheten ska öka ytterligare måste satsningar ske på våra starka stråk. Det är	Region Skåne noterar synpunkterna
--	--	--

	viktigt att Region Skåne och Trafikverket arbetar aktivt med att tillgodose tillgängligheten till kollektivtrafiknoder genom att utveckla cykelstråk där kommunerna inte har rådighet över frågan. Pendlarparkeringar och bytesnoder föreslås utformas så att de främjar mikromobilitet genom säker uppställning och laddmöjligheter för lättare färdmedelstyper som främjar både folkhälsa och miljö. Identifierade brister för framtida supercykelvägar Inom sydöstra Skånes kommuner finns framtida supercykelvägar utpekade i Ystads kommun. Det är positivt att särskilda satsningar ska göras på starkare stråk även i mindre kommuner. I det framtida arbetet är det viktigt att åtgärdsförslag anpassas till de lokala förutsättningarna, utan att tappa supercykelstandarden. Det är också viktigt att kostnadskalkyler är realistiska. Tillgänglighet till hamnarna SÖSK anser att det är positivt att Region Skåne lyfter tillgängligheten till Skånes hamnar som en brist. Det arbete som har bedrivits under senare år, gemensamt av Region Skåne och berörda kommuner, är ett mycket viktigt arbete som måste fortsätta. Nu finns ett bra kunskapsunderlag och det är dags att inleda processer som leder till konkreta åtgärder. Satsningar behöver dels göras inom ramen för den nationella planen på järnväg och väg, men det behövs också satsningar på de regionala vägarna som trafikerar av betydande mängder godstrafik, exempelvis väg 11, 13 och väg 19. Även godstransporternas kapacitet på järnvägen är viktig att säkerställa i arbetet med överflyttningen av transporter från väg till järnväg och sjöfart. Hamnverksamheterna är under ständig utveckling både avseende linjer och typer av fartyg som genererar fler fordon på vägarna. Även Simrishamns hamn är viktig att beakta i arbetet med att stärka tillgängligheten till Skånes hamnar. Hamnverksamheten i Simrishamn genererar tunga transporter och tunga transporter med farligt gods som färdas i stråken för väg 11 och väg 9, trafiksäkerheten och tillgängligheten genom Simrishamns tätort måste förbättras. Effekter Sydöstra Skånes kommuner anser att kapitlet om effekter är alltför övergripande och att det är svårt att få grepp om de totala effekterna av åtgärderna. Kapitlet bör utvecklas för att spegla vilka för- och nackdelar RTI-planen medför på Skånes utveckling och hur satsningarna påverkar olika delar av Skåne. Dessutom anser SÖSK att detta kapitel tydligare behöver visa hur Region Skåne, genom de föreslagna åtgärderna, uppnår uppsatta färdmedels- och klimatmål. Regionala och nationella mål Jämställdhetsperspektivet är viktigt för våra invånare. Sydöstra Skånes kommuner anser dock att detta måste bli ännu tydligare i planen. De infrastruktursatsningar som presenteras i förslaget för att förbättra jämställdhetsperspektivet är fortfarande inte tillräckliga då många även fortsättningsvis	Region Skåne noterar synpunkterna och förstår behovet av realistiska kostnadskalkyler. Region Skåne förmedlar synpunkten till Trafikverket. Region Skåne noterar synpunkten och tar med den till kommande arbete. Region Skåne noterar synpunkten och tar den med sig som ett förbättringsförslag till kommande planomgångar. Region Skåne noterar synpunkten.
--	---	--

	förväntas välja bilen. Ytterligare satsningar på framkomligheten för exempelvis kollektivtrafiken behövs för att jämställdhet ska nås i den utsträckning som önskas. Klimatpåverkan Åtgärderna bedöms sammantaget inte ge en avsevärd riktningsförändring avseende klimatutsläppen. SÖSK efterlyser ett utvecklat resonemang och fokus på åtgärder som har störst potential till kraftfulla utsläppsminskningar och ökad folkhälsa. Ett utvecklat resonemang behövs om viktiga faktorer som har betydelse för de totala utsläppsmängderna och energiförbrukningen för Skånes infrastruktur. Alla delar av Skåne behöver bidra till att transportsystemets klimatpåverkan minimeras, men SÖSK anser att det tydligare i planen behöver belysas hur olika delar av Skåne bäst bidrar och vilka åtgärder som krävs för att kunna göra detta. I effekt-kapitlet görs ofta generella beskrivningar för Skåne som helhet, utan att hänsyn tas till de stora skillnaderna som finns i Skåne när det gäller förutsättningarna för att kunna välja cykel eller kollektivtrafik som färdmedel, istället för bilen. Hållbar utveckling och bostadsbyggande SÖSK noterar regionens analys över att de sociala aspekterna av hållbar utveckling inte behandlas i tillräcklig utsträckning för att kunna synliggöra RTI-planens effekter för Skåne. Planen beskriver att en större geografisk analys behöver genomföras för att synliggöra vilka delar av Skåne som får en ökad tillgänglighet samt hur planen bidrar till social hållbarhet och ett ökat bostadsbyggande i Skåne. Planen hänvisar till att detta arbete kommer att följa planperiodens gång. SÖSK anser att det är en brist att analysen inte har genomförts. För att kunna motverka transportfattigdom och öka transporträttvisan i Skåne måste grundläggande förutsättningar och fakta synliggöras. SÖSK är positiva till att det görs en koppling mellan RTI-planen och bostadsbyggande. Bebyggelseutveckling i sydöstra Skåne är en möjlighet att stärka underlaget för kollektivtrafik och hållbara transporter och kan bidra till att hela Skåne kan klara sin bostadsförsörjning och tillväxt. Sydöstra Skånes kommuner är dock tveksamma till den uppräknade av antal nya bostäder som regionen redovisar i kollektivtrafikstråk avseende satsningarna i planen. Det finns en risk att beräkningen snabbt blir inaktuell, planen måste ta höjd för ett mer långsiktigt perspektiv mot inriktning mot år 2040. Sydöstra Skånes kommuner bistår gärna Region Skåne med en bedömning av antalet bostäder i stationsnära lägen. Strategisk miljöbedömning I bedömningen anges att miljömålet Levande sjöar och vattendrag påverkas neutralt från många åtgärder. Eftersom vägtrafiken utgör ett av de dominerande landbaserade utsläppen av kväveoxider som bidrar till övergödning av sjöar och vattendrag, är det troligt att åtgärder som leder till ökad trafik också riskerar att försämra förutsättningarna för att nå detta miljömål. SÖSK efterlyser en bedömning huruvida planen förväntas påverka möjligheten att uppfylla EU:s vattendirektiv.	Region Skåne noterar synpunkten. Region Skåne noterar synpunkten och tar med den till kommande arbete. Region Skåne noterar synpunkten och påtalar att bedömningen har gjorts utifrån premissen att trafiken utgör en så liten del av problematiken att den inte gör någon betydande skillnad för att nå målet.
--	---	--

	Den strategiska miljöbedömningens slutsatser om att flera av åtgärderna bidrar till ökade utsläpp genom inducerad trafik samt försvårade förutsättningar för att nå miljömålen behöver få ett större fokus i själva planen. Miljöbedömningen beskriver också andra viktiga aspekter såsom energiåtgång/kilometer samt markanvändning/personkilometer som även dessa behöver få ett större utrymme i själva planen. Process och genomförande Kommunerna i sydöstra Skåne efterfrågar en större öppenhet och transparens i Trafikverkets planering och processer. Kommunerna har idag en begränsad insyn i Trafikverkets åtgärdsplanering när det kommer till bland annat hur beslut fattas kring vilka åtgärdsvalsstudier som ska prioriteras, tidplan samt kostnader som rör både större och mindre åtgärder inom den egna kommunen. Bättre samverkan och insyn i Trafikverkets verksamhet skulle förenkla planeringsprocesser och budgetarbetet hos kommunerna. Under nuvarande planperiod 2018–2029 har flera projekt som kommunerna medfinansierar drabbats av kraftiga kostnadsökningar. Kostnadsökningarna har bland annat inneburit att genomförandet dröjt ut på tiden eller inte blivit av alls. Det är orimligt att kommunerna ska bli den part som måste ta ställning till projektens fortskridande eller inte när kommunerna inte har någon insyn/möjlighet att påverka Trafikverkets kostnadskalkyler eller den ekonomiska utvecklingen i projekteringsskedet. SÖSK anser att det är av stor vikt att Trafikverket arbetar med att hitta alternativa planeringsmetoder, speciellt för mindre omfattande åtgärder. SÖSK ser också ett behov av att framtida planering av transportinfrastruktur kräver ett arbetssätt som tydligare utgår från uppsatta mål. Eftersom planeringshorisonterna är långa finns risk att objekt fortsätter finnas med i plan, trots att dessa inte längre är prioriterade utifrån nuvarande mål. Transportsystemet i Skåne Sydöstra Skånes kommuner anser att kapitlet Transportsystemet i Skåne behöver utvecklas för att tydligare ge en korrekt bild av transportsystemets betydelse för hela Skåne och för kopplingar med omvärlden. SÖSK efterlyser en tydligare koppling till Regionplanen och dess planering av transportinfrastrukturen så att planerna stämmer överens. Det behöver till exempel finnas en koppling till transportinfrastrukturkartan i Regionplanen som visar viktiga kopplingar till och från befolkningscentra, regionala kärnor, omgivande tätorter och landsbygd. I avsnittet om Transportsystemet i Skåne behöver viktiga stråk mellan sydöstra och sydvästra Skåne tydliggöras liksom sydöstra Skånes kopplingar mot Tyskland, Polen och Bornholm. Dessa kopplingar är av stor betydelse för Skånes och Sveriges utveckling, och behöver hanteras i en regional, nationell och internationell kontext. Beskrivningen av Ystad- och Österlenbanan behöver också kompletteras och cykelnätet behöver synliggöras mer.	Region Skåne menar att det handlar om hur planen har beaktat miljöbedömningens synpunkter, vilket tas upp i den kommande särskilda sammanfattningen. Region Skåne noterar synpunkterna och tar dem med sig för kommande arbete samt att SÖSK önskan om transparens gentemot Trafikverket förmedlas till Trafikverket. Region Skåne noterar synpunkten.
--	---	---

Angränsande regioner	<i>Yttrande från Region Blekinge, Halland, Jönköping, Kalmar och Kronoberg</i>	
Region Blekinge	Region Blekinges synpunkter Förslaget är i sin helhet väl utarbetat och klargör på ett tydligt sätt vilka satsningar Region Skåne ämnar genomföra under planperioden 2022–2033. Många åtgärder och inriktningar i regionala infrastrukturplaner får direkt eller indirekt inverkan på grannregionerna. Då Blekinge gränsar till Skåne finns det en del åtgärder i Skånes plan som kan få direkt påverkan på transportinfrastrukturen i Blekinge. Skåne har valt att göra en digital plan genom GIS-plattformen ArcGis. Med tanke på planens omfattning är detta ett spännande och kreativt sätt att presentera sin plan på. Det skapar en mer lättöverskådlig och pedagogisk bild av hur Skåne vill utveckla sin transportinfrastruktur genom de interaktiva kartorna. För Blekinges del är satsningar i den skånska infrastrukturen en viktig faktor för kopplingen mellan Blekinge och Öresundsregionen. Två av Blekinges viktigaste transportstråk, E22 och Blekinge Kustbana, binder samman Blekinge och Skåne. Sydostlänken, den planerade järnvägen som ska binda samman Blekinge Kustbana med Älmhult och Södra Stambanan, går genom Skåne. Även Riksväg 15, som binder samman Blekinge med västkusten, går genom Skåne. Satsningar på dessa väg- och järnvägar på den skånska sidan är positiva för Blekinge och bidrar till förbättrade restider och bättre tillgänglighet längs hela sträcket.	Region Skåne tackar för inkomna synpunkter från Region Blekinge.

	Region Skåne väljer att satsa 1 653 miljoner kronor på namngivna regionala vägobjekt. Dessa objekt är av regional betydelse för Skåne men vi ser inga direkta beröringspunkter med Blekinge. Utöver de listade objekten lyfts också prioriterade brister att utreda under planperioden, detta inkluderar Riksväg 15 på sträckan mellan Osby och länsgränsen mot Blekinge. Vägen ger idag inte möjlighet till en gen förbindelse mellan Osby och Olofström vilket såväl Region Skåne som Region Blekinge ser som önskvärt. Region Blekinge är således positiva till att denna brist uppmärksammas i planen och passar väl in med de kommande satsningar som planeras på Riksväg 15 i Blekinge. Längs E22 genom Skåne har en del åtgärdsvalsstudier genomförts, detta inkluderar Trafik-plats Gastelyckan i Lund. Trafikplatsen är en utpekad problempunkt för främst busstrafiken men det råder även ett behov av att se över trafikplatsen utifrån trafiksäkerhet och framkomlighet för samtliga trafikgrupper. Genom åren har det skett ett flertal satsningar på E22 i Skåne, något som Region Blekinge ser positivt på. Åtgärder som utvecklar stråket i Skåne får positiva effekter för tillgängligheten och restiden till och från Blekinge. 1 041 miljoner kronor är avsatta för samfinansiering av den Nationella planen för satsningar av stor regional betydelse. Detta inkluderar åtgärder på Skånebanan mellan Kristianstad-Hässleholm. Region Blekinge har ett utpekad restidsmål som innebär 2 timmars restid mellan Karlskrona och Malmö. För att uppnå detta krävs omfattande åtgärder på Blekinge Kust-bana, men det kräver också stora åtgärder på järnvägen på den skånska sidan. Region Skåne har upprättat överenskommelser om att samfinansiera dubbelspår på Skånebanan mellan Kristianstad-Hässleholm. Detta är något som Region Blekinge ser väldigt positivt på då det är en åtgärd som bidrar till kraftigt minskade restider och ökad kapacitet och således en förutsättning för att på sikt kunna uppnå målet om 2 timmars restid mellan Karlskrona-Malmö. Sydostlänken nämns endast kort i Skånes planförslag. För Blekinges del hade det varit önskvärt om vikten av Sydostlänken kunde belysas något mer även i Skånes plan då det är ett omfattande projekt som får positiva effekter för Sydsvetige. En dialog om möjligheterna för persontransport på den nya banan mellan Blekinge, Kronoberg och Skåne behöver utvecklas.	Region Skåne har fått öka andelen medel som satsas på namngivna regionala objekt då fördyringar har lett till att nya objekt behöver namnges. Region Skåne noterar synpunkten och delar den bild som Region Blekinge har på att satsningar på Skånebanan mellan Kristianstad-Hässleholm får positiva effekter även i Blekinge. Region Skåne noterar synpunkten gällande Sydostlänken.
--	--	--

Region Halland	Region Skåne presenterar en omfattande och innehållsrik regional infrastrukturplan utifrån det att man är en geografiskt stor region som innefattar många viktiga transportstråk och funktioner. Regionen utgår i sin planering från ett flertal välgrundade underlag i form av främst den regionala utvecklingsstrategin men även andra strategier och handlingsplaner som i sin tur påverkar utvecklingen av Skånes transportinfrastruktur. Skånes relation till omvärlden och viktiga samarbeten inom transportinfrastrukturuområdet finns också väl beskrivna. Strategierna presenteras under rubrikerna; Det öppna Skåne 2030, Planuppdraget, Skåne i omvärlden och Framtidens utmaningar. Regionplan för Skåne beskrivs vara en gemensam grund som underlättar samordning av fysiska strukturer över kommungränserna och bidrar till att skapa ett sömlöst Skåne för invånarna. Det är ett arbete där Region Skåne och de skånska kommunerna tillsammans planerar det framtida Skåne i mellankommunala och regionala frågor. Regionplanen är en god grund för att kunna identifiera gemensamma behov inom transportområdet och i nästa steg planera för infrastrukturåtgärder. Region Halland har i remissvaret för regionplanen kommenterat att man skulle kunna utveckla beskrivningen av hur infrastrukturen, och andra gemensamma faktorer, knyter ihop Skåne med Halland vidare upp mot till Göteborg och Oslo. Utifrån ramen på 5 050 miljoner kronor har Region Skåne upprättat Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022–2033. Medel och pottar liknar omfattar i stora drag det som även Halland fördelar sina regionala medel på, om än i betydligt större omfattning. Vi noterar att cirka en femtedel av planramen avsätts till samfinansiering av objekt i nationell plan och särskilt då medel till järnvägssatsningar. För Hallands och Sydvästsveriges del är det som bekant högst väsentligt med dubbelspår längs hela Väst kustbanan. Tillsammans med tunnelprojektet i Varberg så utgör de två etapperna mellan Ängelholm och Helsingborg de återstående enkelspårsträckorna på Väst kustbanan. Vi är därför mycket positiva till att Skåne samfinansierar Ängelholm-Maria och Maria-Helsingborg och därutöver också lägger medel till förbättringar på bland annat Skånebanan och trimning i järnvägsnätet. Fler synpunkter på pottar och åtgärder; - Vi ser att Skåne under rubriken Övriga satsningar har med bidrag till enskilda vägar samt en mindre pott för steg 1 och 2-åtgärder - En ansenlig del av planen går till cykelsatsningar, ca 15%. Utöver de regionalt utpekade medlen tillkommer också medfinansiering från kommunerna - Det är ett bra grepp att redovisa totalsumman för investeringar, inkl. medfinansiering av andra parter.	Region Skåne tackar för inkomna synpunkter från Region Halland. Region Skåne noterar synpunkten och delar den analys som Region Halland gör av behoven för ett dubbelspår mellan Ängelholm-Helsingborg samt de övriga nyttor som samfinansieringen kan ge järnvägsnätet.
------------------------------	--	--

	- Vi noterar att cykelturistleder nämns i planen. Det finns delar av Kattegattleden i nordvästra Skåne där Kattegattleden går fram i blandtrafik. Här behövs förbättringar av trafiksäkerheten på vissa av dessa sträckor, exempelvis öster om Torekov inom Båstad kommun. Att beskriva brister är ett bra tillvägagångssätt som utifrån bristbeskrivningar och åtgärdsvalsstudier även innefattar andra viktiga underlag. Här kan nämnas Tillgänglighet till hamnar, Supercykelstråk och Cykelvägvisning som ringar in teman som går lite utanför den vanliga metodiken med åtgärdsvalsstudier. Det är också föredömligt att så tydligt beskriva effekterna av planens infrastruktursatsningar i ett eget kapitel; Effekter. Avslutningsvis Att presentera planen i en digital version gör innehållet lättillgängligt och levande. Det blir enkelt att ta del av fördjupningar som exempelvis åtgärdsbeskrivningar och kartmaterial. En logisk och lättöverskådlig struktur har skapats genom väl valda rubriker. På frågan om ”hur planen skapar förutsättningar för att bidra till kommunernas och övriga aktörers mål om en hållbar omställning av transportsystemet?” kan vi från Hallands håll återigen framhålla betydelsen av att satsningar på Västkustbanan är starkt bidragande till en hållbar omställning i Västkuststråket. Detta genom att åtgärderna skapar ännu bättre förutsättningar för ett attraktivt och hållbart kollektivtrafikresande med tåg.	Region Skåne noterar synpunkten. Region Skåne tackar för de positiva ord som Region Halland använder för att beskriva hur material presenteras i den regionala transportinfrastrukturplanen. Region Skåne noterar synpunkten och håller med om beskrivningen av Västkustbanans roll i hela Västkuststråket.
Region Jönköping	Region Jönköpings län anser att Regional transportinfrastrukturplan för Skåne på ett tydligt sätt beskriver de utmaningar och möjligheter som finns i länet. Det är positivt att planen innehåller en bild av de storregionala sambanden och en beskrivning av länsgränsöverskridande stråk. Av de prioriterade objekten ser Region Jönköpings län extra positivt på de satsningarna som stärker kopplingen mellan länen. Satsningarna på de nationella stråken och samfinansieringen av järnvägsåtgärder ses som mycket positiva för att förbättra tillgängligheten mellan länen och Region Jönköpings län välkomnar fler framtida satsningar på de gemensamma stråken. Vidare anser Region Jönköpings län att det är angeläget att de gemensamma positioner och prioriteringar, inte minst kring nya stambanor, som har beslutats inom Regionsamverkan Sydsverige beaktas i den kommande infrastrukturplaneringen både nationellt och regionalt. Region Jönköpings län skulle därför önska att nya stambanor på ett tydligare sätt beskrivs i den regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne Hur medlen i planen i övrigt har prioriterats har Region Jönköpings län inga synpunkter på	Region Skåne tackar för inkomna synpunkter från Region Jönköping. Region Skåne noterar synpunkten och delar Region Jönköpings analys av de effekter samfinansieringen med nationell plan kan ge. Region Skåne noterar synpunkten.

Region Kalmar	Genom gemensam samverkan inom Regionsamverkan Sydsverige har Region Skåne och Region Kalmar län ett gemensamt intresse av att tillsammans verka för ett bättre sammanknutet Sydsverige. Det behöver ske inte minst genom snabbare järnvägsförbindelser mellan regionernas tillväxtmotorer och genom att skapa bättre förutsättningar för att transportera gods på järnvägarna. För Region Kalmar län är en snabb järnvägsförbindelse till och från Kastrup, regionens viktigaste internationella flygplats, dessutom av stor vikt. Region Kalmar län ser därför positivt på att den skånska infrastrukturplanen föreslås innehålla betydande samfinansiering av storregionala järnvägsstråk i Sydsverige	Region Skåne tackar för inkomna synpunkter från Region Kalmar. Region Skåne noterar synpunkten angående snabba järnvägsförbindelser.
Region Kronoberg	Region Kronoberg har tagit del av Regional transportinfrastrukturplan (RTI) för Skåne och ser det som ett väl genomarbetat och välgrundat dokument. Region Kronoberg har också inom ramen för Regionsamverkan Sydsverige och framförallt med arbetet med framtagandet av systemanalys, positionspapper och gemensamma prioriteringar fått följa framtagandet av Region Skånes plan. Förslaget till RTI-plan är bra. Det finns dock några angelägenheter Region Kronoberg vill uppmärksamma. Region Skåne har valt att presentera RTI-planen digitalt, men att det också finns möjlighet att få tillgång till planen via en förenklad PDF-version. Det kan finnas fördelar med att basera den digitalt, men den digitala versionen ger ingen möjlighet för att göra läs noteringar, sökbarheten i underlaget etc. och i en politisk organisation ger det också en osäkerhet i vilket som är beslutsunderlaget. Lösningen är PDF-versionen, men tyvärr är den i så dålig upplösning att flertalet tabeller och diagram inte är läsbara. Region Skåne bör arbeta vidare med att öka tillgängligheten inte bara för infrastrukturen utan också för beslutsunderlag. Skåne och Kronoberg är starkt sammankopplade med varandra. För den dagliga arbetspendlingen reste 2019 ca 5 420 personer från Skåne till arbetsplatser i Kronoberg och från Kronoberg till arbetsplatser i Skåne reser ca 1 590 personer. I de båda pendlingsrörelserna var 60% män och ca 40% kvinnor. Här utöver finns ett stort utbyte av fritids och nöjesresor. Det är därför positivt att Region Skåne genom RTI-planen prioriterar medel som bidrar till att genomföra åtgärder både på väg och järnväg. Region Kronoberg har under lång tid arbetat för standardförbättring av Rv 23 från Kronoberg mot Skåne. Vi vill därför positivt uppmärksamma att Region Skåne också prioriterar att genomföra standardförbättrande åtgärder på denna väg, vilket leder till förbättrad trafiksäkerhet och ett sammanknutet Sydsverige. Region Skåne avsätter 778 miljoner kronor till cykelinfrastruktur, vilket är cirka 15 procent av planeringsramen. I underlagsmaterialet, Cykelstrategi för Skåne, ges en översikt över regionala cykelstråk i Skåne som det finns brister i. Vi har förståelse för att Region Skåne prioriterar cykelvägar i mer tätbefolkade områden, men vi kan konstatera att det finns brister i de stråk som går mellan Kronoberg och Skåne. Som exempel på orter på var sin sida länsgränsen kan nämnas Vittsjö-Markaryd 15 km och Osby-Älmhult 23 km. Avstånd som för vissa pendlare mycket väl kan ske med vanlig cykel eller el-cykel. Ett första steg, vilket Region Skåne har gjort, är att konstatera	Region Skåne tackar för inkomna synpunkter från Region Kronoberg. Region Skåne noterar synpunkterna och arbetar med att materialet ska vara mer tillgängligt vid kommande versioner av den regionala transportinfrastrukturplanen. Region Skåne noterar synpunkten och tackar Region Kronoberg för förtydligande siffror som visar hur betydelsefulla de gränsöverskridande relationerna är, där väg 23 utgör en stark pendlingsrutt mellan regionerna. Region Skåne noterar synpunkten.

	brister. Region Kronoberg ser fram mot att samverkan för att på sikt kunna knyta samman Kronoberg och Skåne på ett bättre sätt även med cykel. I planen presenteras genomförda ÅVS:er. En av dessa studier som genomförts är för sträckan E4/Väg 1137, Helsingborg–Markaryd. I samma kapitel presenteras också linjenätet för SkåneExpressen. Tyvärr går det inte i dokumentet att öppna ÅVS Helsingborg–Markaryd och med det inte dra några slutsatser. Men enligt vår bedömning bör det inte finnas några fysiska hinder för SkåneExpressen Helsingborg–Örkelljunga att fortsätta fram till Markaryd. I samma linjekarta över SkåneExpressen konstateras att linjen Kristianstad-Osby mycket väl skulle kunna fortsätta till Älmhult eller Markaryd. Nu är det Skånes RTI-plan som är på remiss och inte TFP, men vi vill ändå passa på att upplysa Skåne om att strax norr om Skånes länsgräns ligger två orter med stor betydelse för Skånes arbetsmarknad. Flertalet av de drygt 7000 personerna som dagligen pendlar över våra länsgränser har just förtag i dessa båda orter som målpunkt. Näringslivet i dessa orter har således stor betydelse för Skånes arbetsmarknad. Väl utbyggd infrastruktur och attraktiv kollektivtrafik till dessa orter är helt avgörande för att pendlingen ska fungera och att därmed kunna förse näringslivet med kompetens. Region Kronoberg har i sin motsvarighet till RTI-planen dvs LTP länstransport-planen prioriterat medel för samfinansiering av åtgärder på Sydostlänken. Syftet med åtgärden är att möjliggöra byggnation av mötesspår på länken och med det göra möjligt för persontrafik på sträckan. Sydostlänken är dock i huvudsak ett godsspår och genomförda utredningar visar att eventuell framtida trafikering sannolikt kommer att ha låg självfinansieringsgrad. Trots det är Sydostlänken en järnväg som går genom tre län och en trafikering med lokaltåg skulle bidra till ett sammanknutet Sydsverige. En målsättning som även Region Skåne ställt sig bakom genom det sydsvenska positionspaperet. Region Kronoberg skulle därför se det som positivt om Region Skåne hade möjlighet att avsätta ca 5 promille av RTI-planen till denna gränsöverskridande åtgärd.	Region Skåne noterar synpunkten och arbetar för att de tekniska barnsjukdomarna ska vara avhjälpta till nästa version av den regionala transportinfrastrukturplanen. Precis som Region Kronoberg konstaterar är det inte ett trafikförsörjningsprogram som är på remiss men Region Skåne noterar vikten av de relationer som Region Kronoberg nämner. Region Skåne noterar synpunkten gällande Sydostlänken.
Övriga intressenter	<i>Övriga intressenter som yttrat sig:</i> ○ Centerpartiet-Region Skåne ○ Copenhagen Malmö Port ○ Cykelfrämjandet Malmö-Lund ○ EON ○ Lantbrukarnas förbund ○ Luftfartsverket ○ Lunds universitet ○ Länsstyrelsen ○ Naturskyddsföreningen ○ Naturvårdsverket ○ RÅSK ○ SLU	

	○ Socialdemokraterna Region Skåne ○ Sydsvenska Handelskammaren ○ Sveriges bussföretag ○ Sveriges motorcyklister ○ Sveriges åkeriföretag ○ Swedavia ○ Trafikverket ○ Ängelholms flygplats	
Centerpartiet Region Skåne	Centerpartiet vill initialt framhålla att förslaget till Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022-2033 är positivt. Vikten av en god förankringsprocess med Skånes kommuner kan inte nog betonas, liksom ett perspektiv som ser till att hela Skåne ska leva och utvecklas. Planens koppling till andra strategi- och styrdokument för regionen är märkbar, vilket bidrar till ökad förankring. Vi vill betona vikten av att de objekt som upptas i den regionala trafikinfrastrukturplanen blir av. Utifrån förslaget till plan framstår det som att inga objekt avslutats sedan förra planen. Inför framtagandet av nästa plan behövs det därför göras en bredare översyn, ifall de objekt som idag finns med fortfarande är aktuella, eller om den långa tidsutdräkten gjort dem obsoleta till förmån för andra objekt. I anknytning till planen vill vi framhålla behovet av att regelverket kopplat till cykelvägar längst med statliga vägar blir mer flexibelt. Inte minst behöver avståndet som cykelvägen måste placeras intill vägen ses över. Den mest lämpliga placeringen av en cykelväg behöver inte nödvändigtvis vara intill en stor vältrafikerad väg. Ett mer flexibelt regelverk hade kunnat stimulera fler cykelvägar. Kravet på asfalt på alla sträckor kan också ses över; på kortare sträckor skulle cykelvägar av bättre gruskvalitet också kunna etableras ifall det bedöms som mer fördelaktigt, t ex genom skogspartier. För det namngivna regionala vägobjektet för gång-och cykelvägen längst med väg 1022 Hammar-Skillinge vill vi lyfta vikten av att den förläggs på södra sidan om bilvägen. Avslutningsvis, i avsnittet Utsläpp av växthusgaser under Förutsättningar, Framtidens utmaningar bör biogasen framhållas som ett betydelsefullt komplement till elektrifieringen av fordonsflottan, inte minst med tanke på den rådande kapacitetsbristen.	Region Skåne tackar för inkomna synpunkter från Centerpartiet Region Skåne.

	<i>Centerpartiet Region Skåne anser att det inför framtagandet av nästa plan bör göras en bredare översyn ifall icke genomförda objekt fortfarande är aktuella eller om de bör tas ur plan till förmån för andra objekt.</i> <i>CRS anser även att det finns ett stort behov av att regelverket för cykelvägar längs med statliga vägar blir mer flexibelt (exvis med avseende på avstånd till vägen och krav på asfalt) för att kunna stimulera till fler cykelvägar.</i> <i>Vidare betonar CRS vikten av att cykelvägen längs väg 1022 Hammar-Skillinge läggs på den södra sidan om bilvägen samt att biogas framhålls som ett komplement till elektrifiering i framtiden, med hänsyn till rådande kapacitetsbrist.</i>	Region Skåne noterar synpunkten och tar den med sig vid arbete med kommande planomgångar. Region Skåne noterar synpunkten. Region Skåne noterar synpunkterna men påpekar att de inte hör hemma i den regionala transportinfrastrukturplanen.
Cykelfrämjandet	Texterna som beskriver förutsättningarna för Region Skånes transportinfrastrukturplan 2022-2033 är till stora delar inspirerande läsning. Enligt Skånes regionala utvecklingsstrategi ska Skåne "...vara en förebild i klimatarbetet..." och det som görs ska vara "...byggt på en grund av miljömässig, social och ekonomisk hållbarhet." I och med de stora ambitionerna, ställer vi oss dock frågande till varför cykelsatsningarna i den nya planen i princip är oförändrade jämfört med den förra planen (1,7% ökning) medan satsningarna på namngivna vägobjekt (vilket till allra största del utgörs av vägar för motortrafik) ökar med 10%. Rapportförfattarna konstaterar själva under fliken 'Förutsättningar' att utsläppen från transporter inte minskar i den takt som krävs för att nå transportsektorns mål om minskade utsläpp till år 2030 och att bensinbilar fortfarande står för majoriteten av nyregistrerade fordon. Planen slår helt riktigt fast, att fler resor behöver flyttas över till kollektivtrafik och cykel för att minska utsläppen. Regionens mål är att jämfört med 2018 öka cykelandelen av alla resor från 20% till 28% medan bilandelen minskar från 54% till 42% fram till 2030. De ambitioner rimmar dock illa med regionens förslag om att öka anslagen till namngivna vägobjekt medan satsningarna på cykel lämnas oförändrade. Planen visar på att det skulle kosta 10 miljarder kr att åtgärda alla de kända bristerna i det regionala cykelvägnätet. Det kommer alltså krävas kraftigt ökade anslag under lång tid för att Region Skåne ska bli en cykelregion i framkant. Frågan som snabbt infinner sig är huruvida Regionen anser att de kommer vara möjligt att nå de nuvarande målen med den befintliga resursfördelningen. ● Kommer de föreslagna satsningarna på cykel vara tillräckliga för att nå upp till de satta målen för 2030 - att 28% av alla resor ska ske med cykel i regionen? Enligt remissutgåvan kommer planen att resultera i negativ påverkan på hälsa och miljö. Varför inte justera planen så att det inte blir fallet? Författarna till planförslaget påpekar själva att hur vi utformar infrastrukturen i stor grad påverkar hur vi rör oss. Det är således	Region Skåne tackar för inkomna synpunkter från Cykelfrämjandet. Regin Skåne noterar synpunkterna. Region Skåne noterar synpunkten.

	möjligt att göra satsningar som ökar aktivt resande, stärker folkhälsan och minskar utsläppen. <i>Varför är cykelsatsningarna i princip oförändrade gentemot förra planen och satsningarna på namngivna vägobjekt ökade med 10% när det står i själva planen att utsläppen från transporter inte minskar i den takt som krävs för att nå utsläppsmålen till 2030 eller regionens mål om reseandelar?</i> <i>Varför justeras inte planen för att undvika negativa effekter på hälsa och miljö?</i>	Region Skåne noterar synpunkten och hänvisar till att planens intention är att bygga färdigt de objekt som ligger i plan. Region Skåne noterar synpunkten.
Copenhagen Malmö Port	Det är i den gröna omställningen sjöfarten spelar en central roll. Därför är vi också positiva till att den rapport Region Skåne tidigare har publicerat, Skånes TEN-T hamnar – en viktig länk i Sveriges försörjningskedja, (2021), och som man länkar till i remissunderlaget, konstaterar att sjöfarten är ett effektivt trafikslag, med ett lågt klimatavtryck och låga kostnader. Rapporten poängterar också vikten av en modern infrastruktur i och omkring hamnarna. I rapporten konstateras att transporterna i hamnarna har ökat med fyra procent - men landinfrastrukturen är fortsatt densamma. Region Skåne drar själv slutsatsen att investeringar i transportledernas infrastruktur måste säkerställas för att bibehålla det svenska näringslivet konkurrenskraftigt. Nästan en fjärdedel av den svenska import- och exportgodsvolymen och nästan en tredjedel av handelsvärdet går via de skånska hamnarna. CMP anser att Region Skånes förslag till regional transportinfrastrukturplan är digert och detaljerat. Däremot är det oroväckande lite fokus på sjöfarten och avsaknaden på nyinvesteringar i järnvägen i och omkring hamnarna är stor. Det räcker inte att bygga bort flaskhalsarna på ett ställe – systemet måste ses som en helhet. Hamnverksamheterna måste säkerställas på lång sikt, där staden och hamnen ska samspela. Vi är helt eniga i att det krävs stabila vägnät och ett robust järnvägsnät och vi är också införstådda med att utmaningen är att alla regioner i hela landet vill ha en del av kakan. Det är också i sig mycket oroväckande att Skåne inte förväntas tilldelas en större pott pengar och vi förstår att konkurrensen mellan olika åtgärder är tuff. Om Skåne ska vara ledande i omställningen och vara en stark tillväxtmotor, där ambitionen är att främja hållbara godstransporter måste också förslag på åtgärder följa därefter. Vi kan dock konstatera att en del åtgärder som föreslås i planen kan komma att påverka godsflödena positivt och vi menar att alla åtgärder som vidtas för att begränsa flaskhalsarna i det skånska transportsystemet är välkomna. Där ser CMP exempelvis positivt på utvecklingen och satsningarna på Väst kustbanan men vi ser samtidigt att investeringar också måste göras i hamninfrastruktur för att avlasta Väst kustbanan och främja nationella transporter med kust- och närsjöfart. Förutom att vara en viktig aktör inom sjöfarten har CMP i hamnområdet i Malmö nämligen också en omfattande infrastruktur med järnvägsspår, där en mycket stor del av godsomsättningen i hamnområdet i Malmö lastas om och transporteras till andra destinationer i Sverige och till Norge via järnväg men också vidare till och från kontinenten. Därför är det extremt viktigt att intermodaliteten i det svenska transportsystemet prioriteras och att nyinvesteringar görs i järnvägen under den kommande plan- perioden. Där ser CMP rangerkapaciteten och den trånga	Region Skåne tackar för inkomna synpunkter från Copenhagen Malmö Port.

	godsbangården som stora utmaningar som bör åtgärdas precis som möjligheten att förlänga spåren så att även Malmö kan ta emot längre tåg i framtiden, något också CEF-förordningen kräver från 2030. Dessa åtgärder har stor betydelse för hela Sveriges godsbandrift i synnerhet kopplat till de förväntade ökningarna av godsvolymer i samband med Fehmarn- förbindelsens öppnande om några år. Sammanfattning: • I Region Skånes rapport om de skånska hamnarna föreslås en rad positiva åtgärder för utvecklingen av Malmö som järnvägshubb såsom en planskild koppling till kontinentalbanan i form av fly-over spår, elektrifiering av järnvägsspår ut till hamnen men också vikten att Flintrännan fördjupas så att större fartyg kan trafikera i Öresund. Vi ser dock inte den tydliga kopplingen mellan dessa förslag och den regionala planens förslag på investeringar under perioden fram till 2033. • Järnvägen är mycket viktig för att hamnen i Malmö fortsatt ska fungera som järnvägshubb och följande områden måste enligt vår mening prioriteras: - o Rangerkapaciteten i Malmö och den trånga godsbangården. - o Spårförlängningar så att Malmö från 2030 kan ta emot längre tåg enligt CEF-förordningens krav. - o Tydligare kopplingar måste göras mellan godsbangården i Malmö och hamnen i Malmö såsom en fly-over lösning med anslutning av kontinentalbanan till hamnspåret. - o Passagerare och gods måste skiljas åt bättre för att frigöra kapaciteten för godsflödena så att den s.k. skogstiden minimeras. Visserligen investeras nu i en del dubbelspår men vi oroas över att det inte är tillräckligt. CMP är medveten om att det är en hård prioritering som ska göras för att utveckla infrastrukturen på bästa sätt. CMP menar dock att en tydlig prioritering måste göras för att kunna tillmötesgå de volymökningar som sker när bl.a. Fehmarn Bält öppnar. På så sätt säkerställs framtidens transporter in och ut ur Sverige och att mer gods flyttas över till sjöfart och järnväg i syfte att skapa hållbara transportsystem. <i>Planens kopplingar till rapporten om Skånes TEN-T-hamnar och de åtgärderna som nämns i den är för svaga. Systemet måste ses som en helhet och då är det otillräckligt att bygga bort flaskhalsar. Sjöfart och anslutningar till hamnar måste prioriteras.</i> <i>Det saknas även investeringar i järnvägen som möjliggör att hamnen i Malmö kan fortsätta vara en järnvägshubb:</i> - o Rangerkapaciteten i Malmö och den trånga godsbangården. - o Spårförlängningar så att Malmö från 2030 kan ta emot längre tåg enligt CEF-förordningens krav. - o Tydligare kopplingar måste göras mellan godsbangården i Malmö och hamnen i Malmö såsom en fly-over lösning med anslutning av kontinentalbanan till hamnspåret. - o Passagerare och gods måste skiljas åt bättre för att frigöra kapaciteten för godsflödena så att den s.k. skogstiden minimeras, särskilt med tanke på de ökade volymerna om kommer komma med öppningen av Fehmarn-Bält.	Region Skåne noterar synpunkterna. Region Skåne noterar synpunkten och tar den med sig till kommande arbete. Region Skåne noterar synpunkterna men påtalar att de främst är en fråga för Trafikverket genom satsningar i nationell plan då det är den som hantear satsningar på järnvägsnätet.
--	---	---

LRF	Inledningsvis är det viktigt att ovan rubricerade plan tar hänsyn till möjligheterna att driva verksamheter inom De Gröna Näringarna i hela Skåne. Det måste finnas goda transportmöjligheter för personer och gods i hela landskapet. RTI-planen handlar om större investeringar i väg, järn- och cykelvägnätet och där stora arealer jordbruksmark tas i anspråk. Jordbruket måste beaktas som en del i ett större sammanhang inte minst när det gäller klimatomställningen. Jordbruksmarken i Skåne har stor betydelse för livsmedelsförsörjningen i hela landet. Skåne står för 45 procent av hela Sveriges omsättning inom livsmedelsindustrin. Cirka 30 procent av den svenska primärproduktionen finns i Skåne och den skånska livsmedelsproduktionen gör skillnad för hela landet. Både åkermark och betesmark binder koldioxid och är en viktig faktor i klimatomställningen. När det gäller Höghastighetsjärnvägen mellan Hässleholm och Lund så har LRF Skåne tidigt tagit ställning för att en sådan järnväg endast kan accepteras under förutsättning att den nya stambanan anläggs längs befintlig sträckning, med maximal hastighet 250 km/tim, vid nuvarande stambana. Under förutsättning att ett beslut tas om att bygga Höghastighetsjärnvägen anser vi att finansieringen skall brytas ut ur TRV:s ordinarie budget och finansieras direkt via anslag från riksdagen/regeringen eller lånefinansieras. Om konstansbilden inte håller för Höghastighetsjärnvägen riskeras andra viktiga infrastrukturprojekt samt det redan eftersatta underhållet av nuvarande väg- och järnvägsnätet. Vi kan konstatera att livsmedelssektorn, skog och energi är ett prioriterat område för tillväxt, näringslivsutveckling och för klimatomställningen i hela Sverige och i Skåne. Både på riksnivå och regionalt finns nu Livsmedelsstrategier för att öka och säkerställa svensk livsmedelsförsörjning. En grundläggande förutsättning för detta är en livskraftig primärproduktion i Skåne. Lantbruket och landsbygden är beroende av ett väl fungerande finmaskigt vägnät över hela landskapet, som är farbart året om. Det kräver insatser i form av medel till investeringar i vägnätet samt för drift, underhåll och snöröjning av vägnätet. Även skogsindustrin är beroende av det finmaskiga vägnätet och här ställs det höga krav på vägarnas och broarnas bärighet. Farthinder måste utformas på ett sådant sätt att de inte skapar problem för transporter av maskiner och traktortåg i jordbrukslandskapet. Höga vägbulor eller trånga passage, vid in- och utfarter till tätorter, minskar framkomligheten för lantbrukets maskiner. Snävt utformade cirkulationsplatser med vassa kantstenar, för att dämpa hastigheten av bilisters framfart, skapar stora problem för lantbrukets maskiner och godstransporter. Väggräcken skall placeras så att de inte försvårar framkomligheten för breda transporter och det gäller även vägsträckor med två körbanor åt samma håll. När nya barriärer skapas, (järnvägar och motorvägar, mötesfria vägar etc.) som förhindrar transporter av långsamtgående fordon, måste det finnas alternativa vägsträckningar och/eller över- eller undergångar som möjliggör ett fortsatt effektivt jord- och skogsbruk. Dessa alternativa vägsträckningar får samtidigt inte innebära kostnadsfördyringar för jord- och skogsbruket och måste i så fall kompenseras. Hänsyn måste tas till maskinernas storlek och att transportsträckorna inte blir allt för långa. Kompletterande vägnät måste anpassas till De Gröna Näringarnas krav för att näringen skall kunna växa och utvecklas.	Region Skåne tackar för inkomna synpunkter från LRF.
-----	---	--

	Bra transportkommunikationer på landsbygden ger möjlighet för utveckling av näringsverksamhet och ökat boende på mindre orter i Skåne. Underhållet av det mindre vägnätet är för närvarande under all kritik och måste förbättras. LRF Skåne vill se en ökad investeringssatsning på det mindre och enskilda vägnätet för att verksamhet inom De Gröna Näringarna skall kunna utvecklas även i den Regionala Infrastrukturplanen. Vid alla utbyggnader och kapacitetsförstärkningar är det viktigt att stor hänsyn tas till naturresursen åker- och skogsmark. Delar av Skåne räknas till Sveriges bördigaste jordbruksområde. Det är därför viktigt att man i första hand väljer att utföra nybyggnationer i redan befintliga stråk, för att minimera ianspråktagandet av jordbruksmark. En stor satsning görs för att anlägga nya cykelvägar. Detta är naturligtvis positivt för allmänhetens möjligheter att med cykel transportera sig mellan olika orter i Skåne. Men LRF Skåne kan konstatera att nyanläggning av görs på en sådant sätt stora arealer jordbruksmark tas ur produktion. En mil cykelväg kan innebära att ca 50 ha jordbruksmark tas ur produktion vilket inte är acceptabelt. Samtidigt kan även här konstateras att många cykelvägar inte kommer att ha vinterväghållning. D.v.s.de anläggs för cykeltrafik under framför allt sommarmånaderna och för att gynna cykeltrafik under semestertiderna. Men att cykelvägarna kommer att påverka på jordbruket under hela växtodlingssäsongen tas inte på allvar. Det är nu dags att även Trafikverket tar sitt ansvar för den framtida Livsmedelsproduktionen och livsmedelsförsörjningen i Skåne och i Sverige och verkar för att minimera ianspråktagande av jordbruksmark. <i>LRF Skåne kan endast acceptera höghastighetsjärnvägen mellan Hässleholm och Lund under förutsättning att den läggs längs nuvarande sträckning och att hastigheten blir max 250 km/h. LRF anser därtill att finansieringen för denna bör finansieras med statliga medel eller lånefinansiering. Detta för att projektets kostnadsgrad tar för mycket medel i anspråk och fördyringar kan slå ut andra viktiga investeringar.</i> <i>LRF vill se ökade investeringar för att verksamheter inom de gröna näringarna ska kunna utvecklas, vilket innefattar:</i> ○ <i>Fler investeringar i det mindre och enskilda vägnätet eftersom de gröna näringarna är beroende av ett tillgängligt, finmaskigt vägnät som är farbart året om.</i> ○ <i>Utförningar av vägar/farthinder m.m. måste ta hänsyn till framkomligheten för lantbrukets maskiner.</i> ○ <i>När nya barriärer skapa måste framkomlighetsåtgärder för landbruksfordon finnas, så som alternativa vägar eller över/underpassager.</i> ○ <i>Nybyggnationer måste i första hand läggas i befintliga stråk för att minimera ianspråktagandet av jordbruksmark.</i>	Region Skåne noterar synpunkterna gällande ny stambana men påtalar att det är en fråga för den nationella planen. Region Skånen noterar synpunkterna och tar dem med sig för vidare arbete i kommande processer såsom Åtgärdsvalsstudier med mera då synpunkterna kan utgöra kunskapsunderlag vid diskussionerna.
--	--	---

Luftfartsverket	LFV har inga synpunkter på förslaget. Dock kan nämnas att CNS-utrustning för flyget bör beaktas vid olika former av byggande. Det handlar främst om elektromagnetisk påverkan på utrustning för kommunikation, navigation och övervakning av flyget. LFV vill i sammanhanget passa på att fästa regionens uppmärksamhet på utvecklingen inom drömarområdet (obemannade luftfarkoster), vilken regionen kan behöva ta höjd för vid infrastrukturplaneringen. Samhällsviktiga aktörer använder drönare alltmer. Inom planperioden, som sträcker sig ända till år 2033, kommer drönare att utföra såväl gods- som persontransporter och olika typer av viktiga samhällsuppdrag. Detta kan innebära behov av dedikerat lufttrum för obemannad luftfart och anslutningsmöjligheter till andra transportslag. Den obemannade luftfarten kan också komma att avlasta vägnätet genom att ersätta fordonstransporter, med minskad klimatpåverkan som följd. <i>CNS-utrustning för flyg (communication, navigation, surveillance) bör beaktas vid olika former av byggande.</i> <i>LFV vill därtill rikta uppmärksamhet mot utvecklingen inom drömarområdet, något som RS kan behöva ta höjd för i framtida planer då drönare i framtiden kan komma att utföra såväl gods- som persontransporter och därmed blir en del av transportsystemet.</i>	Region Skåne tackar för inkomna synpunkter från Luftfartsverket. Region Skåne noterar synpunkten. Region Skåne noterar synpunkten och tar den med sig till vidare arbete med kommande planomgångar.
Länsstyrelsen	Länsstyrelsen menar att det är positivt att den statliga cykelinfrastrukturen enligt förslaget för ny finansieringsmodell i framtiden finansieras till 100 procent av regionala transportinfrastrukturplanen. Länsstyrelsen anser att det innebär ett säkrare genomförande av för regionen viktiga cykelvägar. Tidigare krav på 50 procents medfinansiering från kommunerna innebär att en del av de föreslagna objekten i cykelplanen inte genomförs eller fördröjs. Vidare ställs vanligtvis inte krav på så hög medfinansieringsgrad när det gäller andra infrastrukturåtgärder för regionala transportbehov. Klimatmålen är en central utgångspunkt Enligt regeringens direktiv 2 ska klimatmålen nås och klimatmålen är en central utgångspunkt för den statliga transportinfrastruktur-planeringen. Utsläppen från inrikes transporter står för en tredjedel av Sveriges totala växthusgasutsläpp. Huvuddelen av utsläppen uppkommer i vägtrafiken, främst från personbilar och tunga fordon. Etappmålet för inrikestransporter anger att växthusgasutsläppen ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med år 2010. De styrmedel som begränsar utsläppen behöver kompletteras med tydligare styrmedel som bidrar till ett transporteffektivare samhälle och minskar trafikarbetet med bil, lastbil och flyg för att 2030-målet ska kunna nås. 3 Etappmålet för andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång är att de ska vara minst 25 procent år 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen för gång-, cykel- och kollektivtrafik.⁴ Länsstyrelsen menar att målsättningen att ställa om till ett hållbart transportsystem behöver vara hög i en tid då vi gått från klimat-förändring till klimatkris och hotet mot den biologiska mångfalden är akut. Om trafikarbetet med bil och lastbil ska kunna minskas och klimatmålen nås bör beslut om åtgärder som redan är tagna omprövas inför framtagandet av en ny plan. Enligt regeringens direktiv bör RTI-planen innehålla de objekt i nu gällande planer som byggstartats men som inte har avslutats vid ingången av 2022. Länsstyrelsen menar därför att ej byggstartade	Region Skåne tackar för inkomna synpunkter från Länsstyrelsen.

	namngivna vägobjekt kan och bör omprövas i RTI-planen. Även om varje vägobjekt kan sägas bidra marginellt till ökad trafik måste objekten ses i perspektivet hur trafikutvecklingen ser ut totalt, liksom i ljuset av att investeringar behöver göras som leder i rätt riktning. Enligt en rapport framtagen av IVL Svenska Miljöinstitutet, Lunds Universitet och Trivector Traffic 20205 får Sveriges ambitiösa miljö- och klimatpolitik inte tillräckligt genomslag i infrastrukturplan-eringen. I rapporten framhålls att detta bland annat beror på att miljömålen anses otydliga eller står i konflikt med andra mål, som till exempel regional utveckling eller kommunal bostadsförsörjning. I transportplaneringen ses miljömål som ett bland många andra intressen som ska vägas samman, och får därmed en mer begränsad betydelse. En annan anledning till miljömålen begränsade inverkan på transportplaneringen är att gamla objekt som beslutats i tidigare planer tillåts ligga kvar även om de försvårar möjligheterna att nå miljömålen. Länsstyrelsen menar att detta är mycket relevant för den regionala transportinfrastrukturplanen. Skånes täta struktur med regionala kärnor har mycket goda förutsättningar för en omställning till ett transporteffektivt samhälle genom investeringar i infrastruktur som stärker gång-, cykel- och kollektivtrafik. Dessa åtgärder behöver inkluderas i ett vägobjekts budget från start, så att de inte framstår som fördyrande tillägg till projektet i planering- och genomförandeskedet. Länsstyrelsen anser därför att det är mycket positivt att regionen under de namngivna objekten redovisar att brister i infrastrukturen för kollektiv- och gång- och cykeltrafiken ska lösas inom projektet och inom dess budget. Motiv till fördelning och prioritering av åtgärder Länsstyrelsen anser att motiveringen till vald fördelning av den ekonomiska ramen är svår att utläsa av RTI-planen och därför behöver förtydligas. Enligt regeringens direktiv ska Region Skåne beskriva vilka åtgärder som bör prioriteras för att bidra till att de transport-politiska målen, inklusive klimatmålen, nås. Prioriteringar i förslaget ska motiveras och effekterna på möjligheterna att nå de transport-politiska målen ska redovisas. I sammanhanget vill Länsstyrelsen uppmärksamma att under rubrikerna Planens effekter och påverkan och Förutsättningar finns flera motiv till andra inriktningar för RTI-planen som inte följs upp. Vidare ska RTI-planen enligt regeringens direktiv innehålla redovisningar av på vilket sätt och i vilken utsträckning RTI-planen bidrar till att öka transporteffektiviteten i samhället. Under rubriken Förutsättningar hänvisas till Region Skånes Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050. Strategin pekar ut inriktningen för hur färdmedelsfördelningen i regionen ska se ut år 2030 respektive år 2050. Länsstyrelsen menar med hänvisning till ovanstående att strategin tydligare bör följas upp i RTI-planen och att det behöver finnas ett resonemang kring om RTI-planen stärker den omställning som krävs för att gå från en färdmedelsfördelning på cirka 54 procent för bil år 2018 till 33 procent resor med bil år 2050. Under rubriken Planens effekter och påverkan framgår att ”Drygt hälften av budgetramen satsas på åtgärder som minskar efter-frågan på personbilstransporter och främjar resande med gång, cykel och kollektivtrafik”. Länsstyrelsen har svårt att utläsa av RTI-planen att så är fallet. För de namngivna regionala vägobjekten avsätts 1 653 miljoner kronor, det vill säga 33 procent av den ekonomiska ramen för RTI-planen. Utöver dessa namngivna vägobjekt avsätts 385 miljoner kronor, 8 procent av den ekonomiska ramen, i så kallade pottor för trafiksäkerhetshö-	
--	--	--

	jande åtgärder. Dessa åtgärder innebär i många fall utöver förbättrad trafiksäkerhet även en förbättrad framkomlighet för trafiken och därmed risk för inducerad personbilstrafik⁶. Även vissa kollektivtrafikåtgärder på väg är de facto åtgärder som ökar framkomligheten för all motorfordonstrafik, exempelvis projekten för väg 100 mellan Falsterbo och Vellinge, där nya körfält planeras för all motorfordonstrafik, inte enbart för kollektivtrafiken. Av RTI-planen framgår att inom de namngivna vägobjekten ingår cirka 80 till 100 miljoner kronor cykelåtgärder. Länsstyrelsen undrar om de 79 miljoner kronor som är avsatta till det namngivna väg-objektet cykelväg Hammar-Skillinge är inkluderade i den summan och menar att detta gärna kan förtydligas. Fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande perspektiv Länsstyrelsen efterlyser en redovisning av hur fyrstegsprincipen har tillämpats i RTI-planen och uppmärksammar att det framgår av regeringens direktiv att RTI-planen ska innehålla en redovisning av hur fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande perspektiv har tillämpats. Vidare ska det tydligt framgå hur alla steg, inklusive steg 1- och steg 2-åtgärder bedömts för de åtgärder som föreslås. Det framgår även av regeringens direktiv att om fyrstegsprincipen eller ett trafikslagsövergripande perspektiv inte tillämpats ska det redovisas och motiveras. Länsstyrelsen konstaterar att även denna redovisning saknas i RTI-planen. Länsstyrelsen vill i sammanhanget påminna om att syftet med att tillämpa fyrstegsprincipen är att säkerställa en god resurshushållning och en hållbar samhällsutveckling. Länsstyrelsen anser att RTI-planen med fördel kan föreslå hur potten för steg 1 och steg 2 åtgärder ska användas. Lämpliga objekt är till exempel de vägåtgärder som riskerar att medföra inducerad personbilstrafik såsom väg 108 Lund-Staffanstorps, väg 23 Tjörnarps-Sandåkra och väg 100 trafikplats Kungstorp, Höllviken-Vellinge. Strategisk miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning Enligt 6 kap 1 § miljöbalken är syftet med en miljöbedömning att integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas. Länsstyrelsen menar därför att det tydligare bör framgå av RTI-planen hur den strategiska miljöbedömningen har integrerats i arbetet med att ta fram planen. Miljöbalken ställer för en strategisk miljöbedömning krav på en identifiering, beskrivning och bedömning av rimliga alternativ. Länsstyrelsen menar att alternativ är mycket värdefulla för att motivera och analysera vald inriktning och åtgärder, men anser att det är svårt att utläsa av miljökonsekvensbeskrivningen hur de framtagna alternativen Scenario A och Scenario B har utgjord grund för RTI-planen. Länsstyrelsen menar att tabell 5-3 i miljökonsekvensbeskrivningen blir missvisande då någon positiv effekt på miljömålet begränsad klimatpåverkan endast kan nås om åtgärderna som leder i positiv riktning är större än de som leder i negativ riktning. Detsamma gäller för miljömålet frisk luft. För andra miljömål såsom levande skogar och ett rikt växt- och djurliv har det gjorts en sammanvägd bedömning som är rimlig och som med tydlighet visar att mer satsningar på yteffektiva transportmedel behövs. Länsstyrelsen saknar riksintressen och naturvårdsområde i figur 3-5 och figur 3-6 i miljökonsekvensbeskrivningen och föreslår att kartorna redovisar de namngivna objekten för att tydliggöra RTI-planens konsekvenser. Konsekvenserna behöver även beskrivas i text liksom det behov av åtgärder som planeras för att förebygga, hindra, motverka eller avhjälpa betydande negativa miljöeffekter. Under rubriken 5.3 Beskrivning av åtgärder som planeras för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan saknas denna redovisning av åtgärderna.	
--	---	--

	Social hållbarhet Länsstyrelsen anser att RTI-planen innehåller viktiga resonemang om social hållbarhet och påverkan gällande såväl socioekonomiska aspekter, tillgänglighet och jämställdhet. Även om de samlade satsningarna gynnar kollektivtrafik, cykel och gång så går den enskilt största posten fortfarande till biltrafiken. Det skulle kunna analyseras mer eftersom det finns en ojämlikhet och ojämställdhet gällande tillgång till och ägande av fordon. Länsstyrelsen bekräftar Region Skånes bedömning att mer analyser av jämställdhet behövs, vilket bör behandlas i framtida strategier för social hållbarhet. RTI-planens effekter på förutsättningar för bostadsbyggandet Länsplaneupprättarna ska, enligt regeringens direktiv, beskriva vilka effekter olika infrastrukturåtgärder i RTI-planen väntas ge på förutsättningarna för bostadsbyggandet, hur många ytterligare bostäder som åtgärderna bedöms skapa förutsättningar för, i vilket planeringsskede de befinner sig, när de beräknas vara färdigställda och vilken typ av bebyggelse det rör sig om. För att ett bostadsbyggnads-projekt ska kunna påverka prioriteringen ska det präglas av hög genomförbarhet och en tidsmässig koppling till infrastrukturobjektet. Länsstyrelsen konstaterar att regeringens direktiv ställer stora krav på redovisning och ställer sig positiv till regionens försök, men menar att handlingarna i nuvarande form inte kan anses uppfylla direktivet. Nedan ges exempel på behov av förtydliganden och rekommendationer till fortsatt arbete. Länsstyrelsen uppmärksammar, liksom i tidigare remissyttrande över den regionala transportinfrastrukturplanen 2018-2029, dnr 341-22737-2017, att det finns otydligheter kring användandet av begreppen planeringsberedskap (områden för bostadsbyggande i kommunernas översiktsplaner inklusive Länsstyrelsens gransknings-yttrande) och planberedskap (byggrätter i lagakraftvunna detaljplaner) och efterfrågar ett tydliggörande gällande vad som avses i RTI-planen. Länsstyrelsen vill även uppmärksamma att den kollektivtrafiknära planeringsberedskapen som hänvisas till innebär osäkerheter. Planeringsberedskapen i översiktsplanerna har varierande status och genomförandetider. Regionala transportinfrastrukturplanen saknar resonemang om vad som är av det mer visionära slaget och vilka områden som mer sannolikt kommer att byggas inom kommande år. Länsstyrelsen har inte lyckats ta del av sammanställningen som avses och vill därför lyfta vikten av att uppgifterna som anges går att härleda. I de fall sammanställningen inte tar hänsyn till Länsstyrelsens granskningsyttranden finns en risk att områden inte är genomförbara på grund av intressekonflikter med bland annat allmänna intressen. Länsstyrelsen vill även informera om att en del kommuner har antagit nya översiktsplaner sedan sammanställningen togs fram. Länsstyrelsen rekommenderar att åtgärder i RTI-planen kopplar till detaljplanlagd mark, det vill säga kommunernas planberedskap. Utöver detta kan kommunernas utbyggnadsstrategier och områden utpekade för bostäder i översiktsplan, i den utsträckning det går att utläsa stationsnära planeringsberedskap, läggas till och föras resonemang kring. Länsstyrelsen vill även uppmärksamma att Region Skåne har mer aktuella underlag gällande bostadsbyggnadsbehovet och bostads-efterfrågan, närmare bestämt Demografisk bostadsprognos 2018-2027 och Modell för bostads-efterfrågan Uppdatering år 2020, och råder därför att RTI-planen istället hänvisar till och resonerar kring dessa underlag. Klimatanpassning av befintlig infrastruktur	
--	---	--

	Länsstyrelsen vill lyfta fram vikten av att den regionala och kommunala infrastrukturen behöver anpassas till ett förändrat klimat och RTI-planen behöver därför medge medfinansiering till kommunal infrastruktur avseende klimatanpassningsåtgärder. Om reglementet innebär att detta ska finansieras genom den nationella transport-infrastrukturplanen kan det gärna framgå av RTI-planen. Regionplan för Skåne 2022-2040 Regionplan för Skåne 2022-2040 har tagits fram parallellt med RTI-planen. Det framgår av regionala transportinfrastrukturplanen att den tydligt följer regionplanens inriktning. Följande av regionplanens strategier är de som Region Skåne menar att RTI-planen kan påverka och stärka: - utveckla flerkärnigheten och stärka sambandet mellan stad och land -stärka tillgängligheten och binda samman Skåne -samt stärka Skånes relationer med omvärlden. Enligt 7 kap. 3 § plan- och bygglagen ska det framgå av regionplanen hur hänsyn har tagits till och hur RTI-planen har samordnats med länsplanen för regional transportinfrastruktur. Länsstyrelsen menar att en motsvarande redovisning i RTI-planen hade varit värdefullt. <i>Länsstyrelsen menar därför att ej byggstartade namngivna vägobjekt kan och bör omprövas i RTI-planen.</i> <i>Länsstyrelsen anser att motiveringen till vald fördelning av den ekonomiska ramen är svår att utläsa av RTI-planen och därför behöver förtydligas.</i> <i>Länsstyrelsen vill uppmärksamma att under rubrikerna Planens effekter och påverkan och Förutsättningar finns flera motiv till andra inriktningar för RTI-planen som inte följs upp. Under rubriken Förutsättningar hänvisas till Region Skånes Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050. Länsstyrelsen menar med hänvisning till ovanstående att strategin tydligare bör följas upp i RTI-planen och att det behöver finnas ett resonemang kring om RTI-planen stärker den omställning som krävs för att gå från en färdmedelsfördelning på cirka 54 procent för bil år 2018 till 33 procent resor med bil år 2050.</i> <i>Under rubriken Planens effekter och påverkan framgår att ”Drygt hälften av budgetramen satsas på åtgärder som minskar efter-frågan på personbilstransporter och främjar resande med gång, cykel och kollektivtrafik”. Länsstyrelsen har svårt att utläsa av RTI-planen att så är fallet eftersom många åtgärder som är riktade mot t.ex. ökad trafiksäkerhet eller kollektivtrafikåtgärder också kan ha effekten att det ökar personbilstrafiken.</i> <i>Länsstyrelsen efterlyser en redovisning av hur fyrstegsprincipen har tillämpats i RTI-planen och uppmärksammar att det framgår av regeringens direktiv att RTI-planen ska innehålla en redovisning av hur fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande perspektiv har tillämpats.</i>	Region Skåne noterar synpunkten och tar den med sig. Region Skåne noterar synpunkten och har förtydligat detta. Region Skåne noterar synpunkten och har förtydligat detta. Region Skåne noterar synpunkten och anser att trafiksäkerhet på väg har ett självklart samband med trafikökning/överflyttning. De insatser som görs för framkomligheten har kollektivtrafiken prioriterats i första hand. Region Skåne noterar synpunkten och anser att det är en fråga som ska hantearas i den regionala transportinfrastrukturplanen
--	---	--

	<i>Länsstyrelsen anser att RTI-planen med fördel kan föreslå hur potten för steg 1 och steg 2 åtgärder ska användas.</i> <i>Länsstyrelsen menar därför att det tydligare bör framgå av RTI-planen hur den strategiska miljöbedömningen har integrerats i arbetet med att ta fram planen. . Länsstyrelsen menar att alternativ är mycket värdefulla för att motivera och analysera vald inriktning och åtgärder, men anser att det är svårt att utläsa av miljökonsekvensbeskrivningen hur de framtagna alternativen Scenario A och Scenario B har utgjord grund för RTI-planen.</i> <i>Länsstyrelsen saknar riksintressen och naturvårdsområde i figur 3-5 och figur 3-6 i miljökonsekvensbeskrivningen och föreslår att kartorna redovisar de namngivna objekten för att tydliggöra RTI-planens konsekvenser.</i> <i>Enligt regeringens direktiv ska Länsplaneupprättarna beskriva effekterna som olika infrastrukturåtgärder förväntas ge på förutsättningarna för bostadsbyggande. Länsstyrelsen anser att, trots en god ansats, planen inte uppfyller direktivet i denna aspekt och anger följande förtydliganden som kan göras:</i> <i>• Det finns otydligheter i begreppsanvändningen av "planeringsberedskap" och "planberedskap".</i> <i>• Det finns osäkerheter i den kollektivtrafiknära planeringsberedskapen som hänvisas till – det finns potentiella konflikter med allmänna intressen i och med att kommunala ÖP har olika status och genomförandetider. Planen brister i att resonera kring vad som är mer visionärt och vad som troligen kommer att genomföras under de närmsta åren. Länsstyrelsen anser därför att åtgärder i RTI-planen kopplar till detaljplanlagd mark.</i> <i>• Det finns mer aktuella underlag för bostadsbehov – Demografisk bostadsprognos 2018.2027 och Modell för bostadsefterfrågan Uppdatering 2020 och planen bör baseras på dessa.</i> <i>RTI-planen bör medge medfinansiering till kommunal infrastruktur avseende klimatanpassning.</i>	Region Skåne noterar synpunkten och tar den med sig till kommande arbete. Region Skåne noterar synpunkten och förslaget är att komplettera 5.2 med en beskrivning av den slutgiltiga åtgärdsplanen till de tidigare bedömda alternativen. Region Skåne noterar synpunkten och anser att det är beskrivande text som bör ligga under 5.1. Däremot kan komplettering göras i form av förtydligande om vad som kan göras i samband med genomförande/utformning kopplat till landskap. Utveckling av transportsystemet med infrastrukturinvesteringar är tröga och långsamma processer som tar lång tid till från planering till genomförande och byggande, detta får till följd att RTI-planen till vissa delar mer är en revidering vart 4:e år än ett blankt blad. Detta då 4 år är en mycket kort tid i infrastrukturens sammanhang. Objekten i planen är sådana objekt som delvis är påbörjade via utredning eller genomförande Region Skåne noterar synpunkten men hänvisar till att det är ett nationellt ansvar.
--	--	---

	<i>RTI-planen bör redovisa hur den kan påverka och stärka strategierna</i> - utveckla flerkärnigheten och stärka sambandet mellan stad och land -stärka tillgängligheten och binda samman Skåne -samt stärka Skånes relationer med omvärlden.	Region Skåne noterar synpunkterna.
Naturskyddsföreningen	Naturskyddsföreningen i Skåne är angelägen om att klimatmålen ska nås. Vi vill också hushålla med planetens resurser. Det betyder att vi anser att Trafikverkets klimatscenario är en nödvändig utgångspunkt för framtida planering. Detta scenario förutsätter att trafikarbetet generellt minskar och då ska samhället varken bygga fler vägar eller bygga ut de befintliga. Från samhällets sida måste man bestämma sig för vilken framtid vi vill ha. Naturskyddsföreningen i Skåne vill att samhället aktivt arbetar för att trafiken ska börja minska. Det sker bland annat genom att sluta bygga ut vägnätet. Så länge samhället underlättar för trafiken så kommer den att öka. RTI-planen skriver att ”transportbehovet ökar idag”. Här finns en motsättning. I till exempel utredningen Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84, refererad i Strategi för ett hållbart transportsystem 2050) och Trafikverkets klimatscenario framgår tydligt att mängden trafik måste minska omgående om klimatmålen ska ligga inom räckhåll. Det som upplevs som behov av transporter ska i stället ses som begär. Det som enskilda bilister på kort sikt kan se som en förbättring i form av en något kortare restid är på längre sikt en för samhället destruktiv utveckling i form av klimatförändringar och annat överutnyttjande av jordens resurser. RTI-planen bygger på trafikprognoser som har tagits fram utan hänsyn till miljö- och klimatmål. Om Trafikverkets prognostiserade trafikökning blir verklighet bidrar den starkt till ett fiasko för våra strävanden att forma en dräglig tillvaro för framtida generationer. Det är väl känt att teknikförändringar i fordonen inte räcker till för att minska utsläppen av växthusgaser och andra skadliga utsläpp tillräckligt. I utsläppen från vägtrafiken måste beräkningarna ta hänsyn till samtliga utsläpp som förorsakas, inte bara de som kan beräknas i ett nationellt perspektiv som de direkta utsläppen från vägtrafiken. Tillverkning av fordon är en inte obetydlig post bland de utsläpp som förorsakas. De kan uppskattas till minst 40 g/km vilket ytterligare understryker vikten av att minska på trafikarbetet. Förslagen till utbyggnader ställer i utsikt en kortsiktig förbättring av trafiksituationen i avsikt att undvika att människor skadas eller dödas. Den långsiktiga effekten blir istället att människor i framtiden får lida mer av klimatförändringarnas konsekvenser. Naturskyddsföreningen i Skåne menar att det är hög tid att samhället inser att även framtida invånares liv och hälsa måste värderas lika högt som hos oss nu levande. Ytterligare en faktor av största vikt är det som kallas restidskonstanten. Alla resvaneundersökningar visar att människor lägger en dryg timme om dagen på resor och förflyttningar.	Region Skåne tackar för inkomna synpunkter från Naturskyddsföreningen. Region Skåne noterar synpunkten. Region Skåne noterar synpunkten.

	När samhället bygger en ny väg eller erbjuder snabbare kollektivtrafik så blir det blir möjligt att resa fortare. Restidskonstanten innebär då att människor antingen bosätter sig längre från arbetet eller gör fler resor. Det uppstår således ur samhällets synpunkt ingen restidsvinst av dessa investeringar. Däremot orsakar de större utsläpp och större miljöpåverkan. Sammantaget visar detta att samhället måste vara mycket restriktivt med att bygga ut vägnätet. Naturskyddsföreningen i Skåne anser att det inte ska byggas några nya vägar under planperioden. Dessutom vill vi skjuta upp igångsättandet av de redan beslutade, men ej påbörjade byggena. Klimat- och omvärldsförändringar kommer högst sannolikt att göra dem till ohållbara investeringar redan inom planperioden. Järnväg Vårt allmänna resonemang om att begränsa resandet innebär att det är viktigt att prioritera kortväga pendling. Det betyder att vi är för utbyggnader av fler pågatågsstationer och att förbättra de stråk som redan har stora resandeströmmar. Konkret vill vi ha förstärkningar på Skånebanan med först partiellt dubbelspår, men på sikt dubbelspår hela vägen från Helsingborg till Kristianstad. Vi vill också förstärka Ystadbanan med partiellt dubbelspår och på sikt dubbelspår Malmö – Ystad. Vi föreslår vidare att man utreder anläggandet av triangelspår norr om Eslöv samt öster om Teckomatorp. Sådana spår skulle öka robustheten i järnvägssystemet och även fungera som avlastning under vissa tider. Höghastighetståg är ingen väg att gå. De leder till ett ökat långväga resande som med största sannolikhet även kommer att innebära fler bilresor från orter som inte ligger längs de föreslagna banorna. De medför även stora utsläpp under byggfasen som när de slås ut på resandet kan innebära utsläpp i storleksordningen 20-30 g/pkm, vilket är långt över de nollutsläpp man föreställer sig av den rena driften av tågen. Höghastighetståg kräver också mycket raka järnvägar vilket leder till konflikter med naturmiljöer som ligger i vägen för alla förslag till dragningar. Med hänsyn till detta vill Naturskyddsföreningen i Skåne begränsa utbyggnaden till snabbtåg med en högsta hastighet av 250 km/tim. Vi vill i första hand bygga ut längs befintliga banor. Vägar Det är inte förenligt med klimatmålen att bygga ut vägnätet. Mycket snart efter en utbyggnad av något man ser som en flaskhals så ökar trafiken på sträckan. Då identifieras en ny flaskhals och så fortsätter utbyggnaderna i ett ekorrhjul. Det finns önskemål om att bygga ut E6 till tre filer i vardera riktningen. Dessa krav löser ingenting och kommer bara att öka bilresandet. Listan i RTI-planen på vägprojekt som bör utredas anser vi kan strykas. Listan är ett skolexempel de små stegens tyranni. Varje vägavsnitt för sig ser inte ut att ge så stor miljöbelastning, men sammantaget innebär de en stor utökning av vägkapaciteten som direkt motverkar klimat- och miljömålen. Naturskyddsföreningen i Skåne anser också att redan beslutade projekt som ännu inte påbörjats ska skjutas upp tills samhället ser effekterna av ett minskande trafikarbete.	Region Skåne noterar synpunkten. Region Skåne noterar synpunkterna gällande järnvägen. Region Skåne noterar synpunkten gällande ny stambana men påtalar att det är en fråga för den nationella planen då det är ett nationellt objekt. Region Skåne noterar synpunkterna gällande vägar.
--	--	--

	I "Strategi för ett hållbart transportsystem 2050" upprepas vanlig missuppfattning att merparten av lastbilstransporterna i Skåne skulle vara transittrafik (sid 26). Så är det inte om man läser dåvarande Vägverkets publikation 2006:109 noggrant. Den förra RTI-planen skriver mer korrekt (sid 27) att transittrafiken för vägtransporter ligger runt 24 %. Det är av största vikt att notera den stora mängden lokal trafik. Enligt andra undersökningar är uppåt en tredjedel av den tunga trafiken relaterad till byggande. Flygplatser RTI-planen föreslår ett fortsatt driftbidrag till flygplatser. Flyg är det sämsta färdmedlet med avseende på klimatpåverkan och Naturskyddsföreningen i Skåne motsätter sig bestämt detta. Cykelvägsplanen Naturskyddsföreningen i Skåne tycker att det är mycket positivt med den föreslagna ökningen av anslagen till cykelvägar. Vi vill dock se en satsning som är minst fyra till fem gånger större. I vår skrivelse till Region Skåne 2012, "Cykelvägsplan för Skåne", uppskattade vi kostnaderna för en rejäl utbyggnad till 1,5 Mdr kr, vilket med kostnadshöjningar i dag skulle innebära runt det dubbla, runt 3 Mdr kr. En del av detta kan täckas genom samfinansiering men det behövs ändå minst 250 Mkr per år under planperioden för att bygga ut cykelvägnätet. Det är mycket viktigt att prioritera utbyggnader av cykelvägnätet runt orter som får eller fått nya pågatågsstationer för att från början uppmuntra till cykelpendling till tåget. Det är också viktigt att det blir möjligt med upp till 75 procents finansiering ur regionala medel. Det är nödvändigt för att angelägna cykelbanor ska kunna byggas ut på Österlen med flera platser där kommunerna är för små för att annars motivera sådana satsningar på infrastruktur som i första hand riktar sig till turister. På några vägar i nordvästra Skåne har det föreslagits så kallade "bygdevägar". Naturskyddsföreningen i Skåne är mycket tveksam till denna typ av målade cykelbanor som redan provats i till exempel Lunds kommun. De upplevs som otrygga under den mörka årstiden och fungerar inte för den pendling de är avsedda för. Cykling för rekreation och turism De cykelvägar som behöver byggas är inte bara sådana som krävs för lokal pendling. Skåne ligger på gränsen till att kunna marknadsföras som en region som är mycket lämpad för cykelturism, speciellt med den nyöppnade cykelleden, "Sydkustleden". Det fattas dock några väsentliga, felande länkar som Kustvägen mellan Häljarp och Löddeköpinge, sträckan mellan Höllviken och Trelleborg samt framför allt längs kusten på Österlen mellan Hammar och Skillinge. Pendlingscykelingen har oförtjänt fått för mycket fokus i många planer. Resvaneundersökningarna visar tydligt att pendling till arbete och skola endast står för en mindre del av alla resor. Det som kallas resor för service och fritid är en klart större andel av alla resor. Behoven av infrastruktur för sådan cykling sammanfaller ofta med pendlingscykelingen	Region Skåne noterar synpunkten. Region Skåne noterar synpunkten. Region Skåne noterar synpunkterna gällande satsningarna på cykelvägar.
--	--	---

	behov, vilket betyder bra cykelvägar i närheten av tätorterna. Rekreationscyklings betydelse ska inte underskattas. En cykeltur en sommardag kan spara femton till tjugo mils bilkörning. Det är den sträcka man troligen hade färdats om en dagstur hade gjorts per bil. Ännu större är hälsovinsten. För att öka rekreationscyklingen är det nödvändigt att bygga ut de så kallade felande länkarna. Det behövs ofta cykelbanor i närheten av tätorterna för att cyklister på ett säkert sätt ska kunna nå ut till det lågtrafikerade vägnätet. Dessa delar av infrastrukturen för cyklister behöver också prioriteras. Ett exempel på en möjlig framtida led är ”Riksettan”, ett cykelstråk från Helsingborg norrut mot Jönköping och vidare till Stockholm. De föreslagna och prioriterade utbyggnaderna mellan Helsingborg och Åstorp är en viktig förutsättning för en sådan led. Ett annat exempel är en tänkbar led Malmö–Lund–Småland antingen via Hässleholm eller via Kristianstad (eller båda). Här finns redan cyklingsbara vägar på stora delar av sträckorna, men det behövs också standardhöjande åtgärder på till exempel banvallen från Ringsjön via Hörby till Tollarp. Som tredje exempel vill vi framhålla en diagonal led från Ängelholm via Klippan, öster om Söderåsen, via Höör och Hörby ned till Ystad. En viktig länk i denna led är cykelbanan mellan Röstånga och Billinge som finns med i planen, men det saknas fortfarande bra cykelvägar på stora delar av detta stråk. Huvudleder Cykelvägsplanen föreslår ett regionalt nät av huvudleder (kallat basnät) för arbetspendling mellan de större tätorterna. Naturskyddsföreningen i Skåne välkomnar detta och hoppas att det snart kan komma en efterlängtat vägvisning för cyklister som vill ta sig mellan de större orterna. Ett utpekat basnät blir också ett sätt att visa hur många cyklingsbara vägar det finns och ger cykelvägarna en högre status. Trafikverkets (tidigare Vägverkets, 2007) modell utgår från att bilfria cykelvägar för arbetspendling i normalfallet inte bör prioriteras för längre avstånd än ca 10–15 km mellan tätorternas respektive centrum. Naturskyddsföreningen i Skåne anser att detta är för snävt med tanke på dels att elcyklar blir vanligare men framför allt att Skånes geografi med många tätorter på korta avstånd gör att det är viktigt att cyklisterna kan lita på att det finns bra cykelförbindelser. När huvudleder ska vägvisas är det viktigt att i en del fall vänta tills det finns en för cyklisterna rimligt gen och bekväm förbindelse. Det betyder till exempel att objektet Hoftorup–Häljarp (enligt planen) behöver byggas innan man kan vägvisa från Malmö via Lomma och Löddeköpinge till Landskrona. Ur det regionala perspektivet är detta en mycket angelägen utbyggnad eftersom det redan finns en vägvisad led från Helsingborg till Landskrona och man därefter får en komplett cykelväg längs hela sträckan.	
--	--	--

	Huvudlederna måste vara rimligt gena. Cykelplanen föreslår att man ska acceptera större omvägar och föreslår att cyklister kan acceptera en så kallad omvägskvot på 1,5. Det verkar alldeles för högt när det gäller längre sträckor. En cyklist som har 10 km att cykla tar inte en omväg som innebär 15 km. I vår "Cykelvägsplan för Skåne" (2012) finns avståndsberäkningar för de flesta förbindelser mellan större orter. I området runt Malmö, Lund, Landskrona, Kävlinge och Eslöv är cykelvägarna i genomsnitt endast 1,2 gånger längre än fågelvägen mellan orterna. Endast undantagsvis är avståndet längre än 1,3 gånger fågelvägen och då på kortare sträckor. Slutsatsen är att omvägskvoten måste sättas betydligt lägre för förbindelser mellan tätorter. Naturskyddsföreningen hänvisar till de kartor vi har på nätet för att visa hur vi ser på vilka stråk som bör vägvisas. Underlagsdokumenten "Cykelstrategi för Skåne" samt "Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050" skriver att cyklingen ska prioriteras. I Cykelstrategin står det att cykelns andel av antalet resor ska öka från 16% i dag till 19% år 2030 (förordet) och (s 13) att samhällsvinsterna av detta uppgår till 1,8 Mdr kr per år. Då är vårt förslag om cirka 250 Mkr per år till cykelvägar väldigt billigt, det ger sju gånger pengarna.	
Naturvårdsverket	Utifrån de nationella klimatmålen och miljö kvalitetsmålen, och i linje med målen i Klimat- och energistrategi för Skåne, behöver planen för regional transportinfrastruktur, där regionen har egen rådighet över åtgärderna, bidra till att dessa mål kan nås. Det är positivt att planförslaget anges öka satsningen på mindre energiintensiva trafikslag som kollektivtrafik, aktivt resande och järnväg jämfört med tidigare planer. Men planen behöver bidra till minskat trafikarbete i absoluta tal med de mest energiintensiva trafikslagen bil, lastbil och flyg. Hur trafikarbetet och dess fördelning mellan olika trafikslag påverkas sammantaget av planförslaget framgår inte. Planen innefattar dock ett antal åtgärder som troligen ökar efterfrågan på trafikarbete med bil och lastbil. Naturvårdsverket anser att planförslaget behöver justeras så att det bidrar till att klimatpåverkande utsläpp som följd av planens åtgärder sammantaget minskar jämfört med idag. Planens budget behöver allokeras till åtgärder som innebär ett mer transporteffektivt och transportsnålt samhälle där biltrafikarbetet minskar sammantaget som följd av planen. Denna effekt behöver åstadkommas i närtid för att bidra till att temperaturhöjningen kan hållas under 1,5 grader. På kort sikt, under det kommande decenniet, har planen rådighet över åtgärder som kan minska energianvändningen genom minskat trafikarbete med de energiintensiva trafikslagen. Planen behöver bidra till att befintligt transportsystem används energieffektivare. Skäl Det är av central betydelse för att de nationella klimat- och miljömålen ska kunna nås att Region Skåne åstadkommer en utveckling som är inom ramen för dessa mål. Planen behöver bidra till minskad klimatpåverkan från transporter Region Skåne har genom sin befolkningstäthet i de mer tätbebyggda delarna i de större städerna och Malmöregionen en särskilt stor potential, jämfört med glesare bebyggda områden, att minska sin klimatpåverkan från transporter.	Region Skåne tackar för inkomna synpunkter från Naturvårdsverket. Region Skåne noterar synpunkterna. Region Skåne noterar synpunkterna men vill samtidigt påtala att utveckling av transportsystemet med infrastrukturinvesteringar är tröga och långsamma processer. De tar lång tid från planering till genomförande och byggande, detta får till följd att RTI-planen till vissa delar mer är en revidering vart 4:e år än ett blankt blad. Detta då 4 år är en mycket kort tid i infrastruktur-

	Detta genom en bebyggelse- och transportplanering som innebär ett transporteffektivt samhälle, där tillgänglighet utvecklas samtidigt som trafikarbetet med bil, lastbil och flyg kan minska genom närhet, funktionsblandning och överflyttning av resor och transporter till mindre energiintensiva trafikslag: kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik samt sjöfart och järnväg. Dessa åtgärder skapar också synergier för att minska utsläppen av luftföroreningar som är centrala för förbättrad folkhälsa och för att nå bindande EU-regler och miljömål på luftområdet. Den regionala planen för transportinfrastruktur är en betydelsefull pusselbit i en sådan planering. I bedömningen av planförslaget effekter och påverkan på regionala och nationella mål är det dock oklart om planförslaget bidrar till en minskad klimatpåverkan från transporter jämfört med idag. Det är positivt att planförslaget anges öka satsningen på mindre energiintensiva trafikslag som kollektivtrafik, aktivt resande och järnväg jämfört med tidigare planer. Men planen behöver bidra till minskat trafikarbete i absoluta tal med de mest energiintensiva trafikslagen bil, lastbil och flyg. Planen innefattar dock ett antal åtgärder som troligen ökar efterfrågan på trafikarbete med bil och lastbil. Hur trafikarbetet och dess fördelning mellan olika trafikslag påverkas sammantaget av planförslaget framgår inte. Planens budget behöver allokeras till åtgärder som innebär ett mer transporteffektivt och transportsnålt samhälle där biltrafikarbetet minskar sammantaget som följd av planen, jämfört med idag. Naturvårdsverket anser att omfördelning av väg- och gatukapacitet från biltrafik till mer hållbara trafikslag - på gator och infartsleder osv – är en verkningsfull åtgärd som borde inkluderas i större utsträckning i den regionala planen. Det kan röra sig om körfält för bilar som omvandlas till att bli kollektivtrafikkörfält, cykelbanor eller bredade gångbanor. Genom sådan omfördelning av utrymmet i befintligt vägnät kan transportarbetet med vägtrafik effektiviseras i närtid, så att vägtrafikarbetet kan minska så mycket som krävs för att bidra till minskad klimatpåverkan i linje med klimatmålet för inrikes transporter 2030. Åtgärden åstadkommer ökad kapacitet och minskade restider för kollektiv- och cykeltrafik jämfört med bil, vilket utgör en nyckelfaktor för att öka andelen kollektiv- och cykelresor. Den är snabbt genomförbar samt kostnadseffektiv för att snabbt öka andelen resande med cykel- och kollektivtrafik i förhållande till bil, jämfört med nyinvesteringar i infrastruktur. Hastigheter för vägtrafik är ett annat verktyg av betydelse för klimatpåverkande utsläpp där planen har rådighet att påverka klimatpåverkan från vägtrafiken. Planförslagets effekter på trafikarbete redovisas inte Den regionala transportinfrastrukturplanen kan framförallt påverka klimatpåverkan från transporter av trafikarbetet samt genom elektrifiering av transportinfrastruktur. I redovisningen av planförslagets effekter saknas en bedömning av hur trafikarbetet och dess fördelning mellan olika trafikslag påverkas av planförslaget. Det innebär att den faktiska klimat- och miljöpåverkan av planförslaget inte är transparent.	sammanhang. Objekten i planen är sådana objekt som delvis är påbörjade via utredning eller genomförande. Region Skåne noterar synpunkterna. Region Skåne noterar synpunkterna. Region Skåne noterar synpunkterna. Region Skåne noterar synpunkterna.
--	---	---

RÅSK	Romeleås- och Sjölandskapskommittén, RÅSK, vill understryka behovet att i den regionala transportinfrastrukturplanen även beakta behovet av förbättrade möjligheter till cykling från städer och tätorter till skogs- och naturområden. Romeleåsen och Sjölandskapet är särskilt nämnt i Miljöbalken, kap 4, § 2, ”där turismens och friluftslivets, främst det rörliga friluftslivets, intressen särskilt beaktas”. Natur- och skogsområdena inom Romeleåsen och Sjölandskapet är också de närmast större områdena för friluftsliv för mer än hälften av Skånes befolkning. Om vi ska nå det nationella målet ”Tillgänglig natur för alla” behövs det omfattande insatser i form av och satsningar på cykelleder med hög trafiksäkerhet, information och skyltning samt utbyggd kollektivtrafik. I södra och SV Skåne är tillgången till skogs- och naturområden mycket begränsad i förhållande till befolkningens storlek. Många människor har inte möjlighet till friluftsliv och naturupplevelser, vilket också påverkar folkhälsan. I Romeleås- och Sjölandskapskommitténs strategi för utveckling av Romeleåsen och Sjölandskapet – Vision 2030 finns bland annat ett avsnitt om närheten till våra naturområden: https://www.romeleasen.se/upload/documents/Strategi_for_utveckling_av_Romeleas-_o_Sjolandskapet_2018.pdf (kartor som hänvisas till nedan finns på sidan 19 och 20 i strategin). Cykeln har stor potential att utvecklas som färdmedel till natur- och strövområden. Räckvidden ökar också för cykelutflykter med tanke på att fler använder elcykel. Den regionala trafikinfrastrukturplanen och cykelplanen är viktiga för planeringen av cykelinfrastrukturen framöver och bör tydligare även visa på möjliga färdvägar för att kunna cykla till skogs- och naturområden. Kommittén anser att det finns behov av att märka ut, bygga ut och utveckla attraktiva cykelvägar med hög trafiksäkerhet från tätorterna till naturområden i Romeleåsen och Sjölandskapet. Det kan ske dels genom att märka ut allmänna vägar där biltrafiken är låg och man därför kan cykla på ett trafiksäkert sätt. Sedan behöver man komplettera med utbyggnad av cykelvägar på vissa sträckor. Angående möjligheter att cykla från städer och tätorter till skogs- och naturområden inom Romeleåsen och Sjölandskapet nämns i strategin följande sträckor: • Från Malmö via Torup och Hyby där det finns cykelväg och vidare mot Assartorp och Häckeberga-Romeleåsen. Komplettering med cykelväg längs väg 841, se karta 1. • Från Lund och Staffanstorp via mindre landsvägar genom Stora Råby, Kyrkheddinge till Esarp. Därifrån vidare mot Häckeberga-Romeleåsen genom en utbyggnad av en cykelväg längs Höje å, som föreslagits som ett stråk av riksintresse för friluftslivet, se karta 2. • Från Trelleborg norrut mot de norra och nordöstra delarna av kommunen kring Börringesjön och Näsbyholmsområdet samt mot Svedala och Bökeberg. • Från Ystad mot Krageholm och vidare norrut mot Snogeholm. • Från Svedala mot Torup och Bökeberg. • Från Skurup mot Svaneholm och vidare mot Häckeberga. • Från Sjöbo mot Sövde/Snogeholm. Kommitténs ställningstagande i strategin är också att:	Region Skåne tackar för inkomna synpunkter från Romelsås- och Sjölandskapskommittén, RÅSK. Region Skåne noterar synpunkterna. Region Skåne noterar synpunkten. Region Skåne noterar synpunkterna.
--------------------	---	---

	• utöka möjligheten för kollektivtrafik till de större natur- och strövområdena, främst Torup, Snogeholm, Svaneholm och Häckebergområdet. • styra besökarna till lämpliga besöksmål inom området genom att tydligt anvisa busshållplatser och där parkering är tillåten. Region Skåne har valt att integrera Cykelvägsplanen i den regionala transportinfrastruktur-planen. Det är positivt att det satsas medel för finansiering av cykelvägar och uppgradering av befintlig cykelinfrastruktur. RÅSK, medverkar gärna i en dialog tillsammans med Region Skåne och berörda kommuner för att förbättra nåbarheten från städer och tätorter till naturområden inom Romeleåsen och Sjölandskapet.	Region Skåne noterar synpunkten och noterar även RÅSKs önskan om att vara en dialogpart vid framtida objekt inom det geografiska området.
SLU	Sveriges lantbruksuniversitet (SLU) har tagit del av granskningshandling regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022-2033. Universitetet välkomnar satsningarna eftersom en väl fungerade transportinfrastruktur är av stor vikt för såväl universitetens som regionens utveckling som helhet. För SLU är planens satsning på järnvägsförbindelsen till SLUs campus i Alnarp av avgörande betydelse för universitetets verksamhet. Regionen står inför många utmaningar, möjligheter och utvecklingsbehov som efterfrågar kunskap som ansluter till SLU kunskapsområden. Goda och hållbara kommunikationsmöjligheter kommer att stärka SLUs möjligheter att bidra till kunskapsutveckling, kompetensförsörjning, innovationer och bildning för hållbar utveckling regionalt, nationellt och globalt. SLUs kunskapsprofil omfattar flera expertområden som är centrala för hållbar utveckling och förvaltning av transportinfrastruktur. Det gäller t ex planering, byggande och förvaltning av urbana och rurala landskapsmiljöer, inom vilka universitetet kan vara en resurs för transportinfrastrukturplanens genomförande.	Region Skåne tackar för inkomna synpunkter från SLU. Region Skåne noterar de inkomna synpunkterna.

Socialdemokraterna Region Skåne	Behoven av ny infrastruktur så väl som upprustning av befintlig är stora i Skåne och utgör en förutsättning för en hållbar fortsatt utveckling i vår region. Liggande förslag till regional infrastrukturplan möter i stort väl upp mot de skånska behoven och det är mycket positivt med en utökning av den ekonomiska ramen för både den nationella och den regionala planen. Vi delar i stort de gjorda prioriteringarna i liggande förslag. De är väl genomarbetade och förankrade med kommunerna sedan tidigare. Dock är det bekymmersamt att inte cykelinfrastrukturen prioriterats högre i planen. Vi vet att det är nödvändigt att minska bilens marknadsandel till förmån för både kollektivtrafik och cykel. Vi vet också att Skåne lämpar sig väl jämfört med resten av landet för cykelpendling i stort sett året runt. Om det finns cykelvägar. Vi förstår situationen med långa handläggningstider och fördyrning av projekt. Vi ser också behovet av tydlig prioritering samt problemen med kommunal medfinansiering som vi sett tidigare planperioder. Men vi tycker att det finns annat att göra som kan förbättra och effektivisera förarbetet. Förslaget till regional transportinfrastrukturplan behöver ses över så att utbyggnaden av cykelbanor kan stimuleras ytterligare. Regeringen belyser behovet av utökade satsningar på cykelåtgärder i hela landet och vill stimulera en ökad cykling. Därför har regeringen i den nationella planen för infrastruktur avsatt medel till en särskild cykelpott för åtgärder utöver de som finansieras inom ramen för namngivna objekt. Med större anslag från den nationella planen på denna cykelinfrastruktur kan satsningarna accelereras och bidra till att utveckla Skåne till en internationellt erkänd cykelregion. Men dels är det oklart hur stor andel av den nationella potten som går till Skåne och dels så rör potten samfinansiering av objekt i de regionala transportinfrastrukturplanerna. Det är därför viktigt att det finns utrymme i den regionala transportplanen för att möta dessa nationella satsningar, så att inte de önskade resultaten uteblir. Målsättningen för tilldelningen till Skåne ska vara hög då det finns mycket goda förutsättningar här att göra mest nytta av pengarna. Därför vill vi inte riskera att det finns för få objekt i planen för att fullt ut använda den statliga tilldelningen. Vi avser inte ändra på den prioritering av cykelobjekt som finns i remissförslaget utan anser istället att det krävs ytterligare objekt och stimulansåtgärder i planen för att möta den nationella satsningen och påskynda utbyggnaden av cykelbanor.	Region Skåne tackar för inkomna synpunkter från Socialdemokraterna Region Skåne. Region Skåne noterar synpunkten och delar bilden som Socialdemokraterna Region Skåne ger om det beklagliga med att utbyggnaden av cykelvägsobjekt inte sker i en tillfredställande takt. Region Skåne noterar synpunkterna.
Sydsvenska Handelskammaren	Finansiering och produktivitet Handelskammaren har länge argumenterat för att genomföra fler sammanhängande investeringar i större stråk. Detta minskar ställkostnader och ger stordriftsfördelar, samt ökar konkurrensen om anbud eftersom de är mer attraktiva. Att bygga många små utspridda projekt är i sig kostnadsdrivande. Längre sammanhållna stråk gör det dessutom möjligt att skörda produktivitetsvinster som uppstår genom investeringarna, både avseende transporter och arbetsmarknadsförstoring. Handelskammaren anser att det är av vikt att investerade pengar i den regionala transportinfrastrukturplanen leder till bättre tillgänglighet och att åtgärder som leder till förstoring av arbetsmarknadsregioner prioriteras. Vi vet från studier att ökad tillgänglighet hänger samman med högre produktivitet och därmed tillväxt. Avstånd, närhet och tid är viktiga komponenter för utvecklingen Sveriges regioner och den geografiska spelplan de formar. Ju kortare geografiskt avstånd, desto bättre förutsättningar för många och täta kontaktytor mellan företag och individer. Och med större lokala arbetsmarknadsregioner (LA-regioner) ökar sannolikheten för företag att hitta rätt kompetens, utbyta kunskap, forma konkurrenskraftiga affärsnätverk och förena innovativa kompetenser.	Region Skåne tackar för inkomna synpunkter från Sydsvenska Handelskammaren. Region Skåne noterar synpunkterna och delar bilden av att det kostnadsdrivande i att bygga små utspridda projekt. Region Skåne noterar synpunkterna.

	Skåne kännetecknas av både möjligheter och utmaningar härvidlag. Genom att stärka pendlingsförhållanden kan Skåne över tid bli en allt större gemensam arbets- och bostadsmarknad. Potentialen finns bland annat inom Skåne – i form av att binda östra och norra delar inklusive det regionala navet Kristianstad med de större städerna i väst. Det finns även möjligheter att bygga samman Skånes arbetsmarknader med Halland, Kronoberg och Blekinge. Utmaningarna finns i att en allt mer belastad infrastruktur inte förmår att leverera den pendling som efterfrågas. Handelskammaren har exempel på att pendlingen mellan Helsingborgsregionen och Malmöregionen har försvårats genom trängsel. Detta tar sig uttryck i att företag misslyckas med rekryteringar, vilket minskar produktiviteten. Eftersom både motorväg och spår har viktiga och växande nationella funktioner som transit blir detta en utmaning framöver. Pandemin dämpar detta, men den grundläggande utmaningen kvarstår enligt vår bedömning. Detta riskerar att påverka svensk produktivitet negativt. Finansiering genom överskott från Öresundsbron Som Handelskammaren påpekat i flera sammanhang, bör överskott från fasta förbindelser återinvesteras i regionen, se rapporten ”New York, New York – melodin för Öresund”. Det är positivt att detta nu sker genom att Öresundsbron finansierar förstärkningar av sin funktionalitet ur sitt kassaflöde. Detta bör dock ske med bredare anslag för att skapa tillgänglighet i regionen – parallellt med hur de statliga trängselavgifterna går till enskilda regioner. Stödet för ytterligare fasta förbindelser är mycket starkt i näringslivet – och som framgår av den ovan citerade rapportens sifo-undersökning gäller detta även Skånes befolkning. En HH-förbindelse kommer också kunna bidra till att finansiera regional tillgänglighet på motsvarande sätt. Vi ser det som väsentligt att regionen är aktiv för att få till stånd en lokaliseringsutredning av HH. Även om detta inte är ett ensidigt svenskt beslut har det sin plats att omnämnas både i regional trafikplan och den nationella planen. Regionen bör därför vara pådrivande för att detta sker redan under denna planperiod. I övrigt delar Handelskammaren synen att regionala trafikanslag bör användas för att förverkliga kritiska satsningar i den nationella planen som berör Skåne. Minskad tillgänglighet på vägnätet Ett av de två underordnade målen med transportpolitiken är ökad säkerhet. I akt och mening att möta detta mål har Trafikverket sjösat ett generellt program med nedskyltning av hastigheter på många riksvägar. Detta sker som ett sätt att nå mål utan att behöva investera i ökad fysisk säkerhet. Det är uppenbart att detta nu sker på bekostnad av tillgänglighet i sådan omfattning att det äventyrar regeringens övergripande transportpolitiska mål. Det är i stor utsträckning samma län som har haft få investeringar i nationell plan som också fått flest beslut om sänkta hastigheter. Skåne har många exempel på nedskyltningar. Detta träffar regionen mycket påtagligt. Eftersom underhållet släpar efter, tappar vägarna i prestanda och detta kombinerat med nationellt mål om trafiksäkerhet gör att vägar får sänkt hastighet. Detta sker systematiskt och drabbar främst glest befolkade områden, och har därför stor betydelse för sysselsättning och de många viktiga företag som är lokaliserade i mindre orter. Flera av dessa objekt som påverkas omfattas av den regionala transportinfrastrukturplanen. Det är därför av största vikt att Region Skåne beaktar detta. Handelskammaren har föreslagit en större och mer åtkomlig nationell pott för	Region Skåne noterar synpunkterna gällande ytterligare fasta förbindelser över Öresund. Region Skåne noterar synpunkterna gällande minska tillgänglighet på vägnätet.
--	---	---

	att rusta upp i stället för att skylta ner. Det är viktigt att regionerna som huvudmän för regionens infrastruktur är aktiva i detta arbete och försöker få till stånd konkreta samfinansierade satsningar. Samverkan i Sydsverige Handelskammaren ser mycket positivt på samverkan med sydsvenska regioner i dessa frågor. Skåne ingår i ett trafiksystem med övriga sydliga län. Som nämnts finns exempelvis stora fördelar med att bygga samman trafik för pendling exempelvis med sydost-länen. Det finns även stora fördelar att samverka kring regional kollektivtrafik och gemensamma stråk. Strategiskt är Halland en viktig region som spelar stor roll för att förverkliga den så kallade String-korridoren med förbindelser Oslo-Göteborg-Halland-Öresundsregionen. Att intensifiera detta arbete gemensamt är en viktig prioritering under kommande år. Transittrafik och hamnar En viktig fråga för skånsk infrastruktur är dess dubbla funktion för svensk ekonomi. Skåne är i sig en viktig beståndsdel i den svenska ekonomin i kraft av positionen som modern och kreativ storstadsregion. Därtill är Skåne en vändskiva för mycket annan trafik, både persontrafik och varutransporter. Utan väsentliga satsningar riskerar dessa två funktioner att hamna i konflikt. Detta är en utmaning som är uttalad i Skåne och bör beaktas. Här har hamnarna en viktig roll och det är väsentligt att dessa betraktas som en helhet och att detta lyfts fram i den nationella planen. Konkreta satsningar och stråk Handelskammaren delar i huvudsak bedömningen och prioriteringen som läggs fram i planen och vill särskilt framföra följande. Det är viktigt att bevaka utvecklingen avseende E6 – där vi ser större behov än de som omfattas av planen. E6 skall byggas ut successivt och bör ses som en statlig satsning i första hand. Beredskap från regionens sida att medverka bör dock finnas, även utöver ITS. Handelskammaren delar synen att flyget i regionen skall stöttas genom statliga medel via regionplanen. Idag omfattas Kristianstad Österlen Airport. Region Skåne bör under planperioden tillsammans med ägarna av Ängelholm Helsingborg Airport verka för att även denna kan ges undantag och bli föremål för statlig förlustgaranti. Malmö Airport är en statlig angelägenhet genom Swedavia, men trafikering med kollektivtrafik från bland annat knutpunkter som Hyllie bör undersökas ånyo. Handelskammaren noterar att den nationella planen i det förslag som nu ligger, inte omfattar några av de objekt som den regionala planen samfinansierar. Vi föreslår att erbjudandet om medfinansiering kvarstår eller att alternativt motsvarande summa omdisponeras för samfinansiering enligt annat upplägg för att åstadkomma konkreta förbättringar. Handelskammaren har redan tidigare framfört att vi delar regionens syn på vilka objekt som är prioriterade nationellt. Planen rymmer stora satsningar på cykelstråk genom att regionen hanterar statlig matchning av kommunala medel. Handelskammaren har en positiv syn på detta. I ljuset av de enorma behov som regionen står inför och med hän-	Region Skåne noterar synpunkten. Region Skåne noterar synpunkten. Region Skåne noterar detta. Region Skåne noterar synpunkterna gällande flygtrafik. Gällande Ängelholm Helsingborg Airport har beslut fattats att medel från den regionala transportinfrastrukturplanen inte ska användas som punktinsatser vid kris utan gå till regionalt viktiga flygplatser med lågt resandeunderlag. Region Skåne noterar synpunkten och delar den bild som Sydsvenska Handelskammaren ger.
--	--	--

	syn till att förslaget till nationell plan som det nu presenterats ser vi dock detta område som möjligt att justera genom hårdare prioritering. Regionen bör kunna använda delar av detta för att öka satsningar exempelvis avseende medverkan i trafiksäkerhetsåtgärder för att undvika att vägar skyltas ned, eller för att nå målsättningar avseende samfinansiering med staten.	
Sveriges Bussföretag	Väg 23 Då väg 23 nu skall byggas om mellan Tjörnarp och Sandåkra är det mycket angeläget att även den södra delen av väg 23 med anslutning till E22, finns med i snar planerad ombyggnad och inte åter skjuts på framtiden. Mycket tung trafik passerar här genom bl.a. Höörs tätort och även denna del av väg 23 måste göras trafiksäkrare med en delvis ny sträckning av vägen. Parkering riktad mot turist och beställningstrafik i Helsingborgs stad Den nya parkeringen för bussar som anrättats utanför det färdigbyggda hotell Sea You genererar ett trafiksäkerhetsproblem. Där har man skyltat en bussparkering med snedställda platser, de är ca 10–11 m långa via en två rättskant, utan avfasning. Att ta sig därifrån innebär sedan att man tvingas backa ut i trafiken. Då fler bussar är parkerade på samma plats vilket är vanligt ger det dessutom en skymd sikt då föraren ska backa ut. Vår bedömning är att det handlar om tid innan något sker och dessvärre även med Helsingborgs stads goda minne, då de flera gånger vidtalats om dessa risker. Parkeringar är ett måste för att kunna bedriva en för passagerare god säkerhet och verksamhet, och något behöver göras här omgående. Vi vill också erinra om att beställningstrafiken tillika turisttrafiken, är en mycket värdefull resurs vilken avlastar den kollektiva trafiken och är en del i vårt lands kollektiva resande. Dessvärre glöms eller nedprioriteras denna resurs och trafiken får t ex. allt färre parkeringsplatser vilket i sin tur påverkar besöksnäringen negativt. Sveriges Bussföretag avdelning Skåne uppmanar därför om att denna trafik ges betydligt större uppmärksamhet och utrymme inte bara för branschens och besöksnäringens skull, utan för städerna i Skåne att bibehålla den stora ekonomi som tillgängligheten via buss möjliggör. För att vara tydlig, fler bussparkeringar behövs! Hållplatser Det finns på många håll hållplatser som är kombinerade för regiontrafik och skolbussar, utanför skolor. Dagens praxis är att bygga hållplatser utan att övrig trafik kan passera när det står en buss på hållplatsen blir ofta tyvärr ett irritationsmoment som går ut över förarna och dess passagerare. Vi alla förstår dess syfte och då skolbussar med ordinarie elever körs är stoppen relativt korta och ger inte grund till övriga trafikanters irritation. Skolskjuts körs även för funktionshindrade elever som ofta behöver hjälp med bälte samt övrig assistans som t.ex. ledsagning. Och det är mot dessa längre stopp som övriga trafikanters irritation är påtaglig och många gånger högljudd. Vi har ingen lösning på problemet men vill ändå belysa ett bekymmer som upplevs väldigt obehaglig för samtliga inblandade parter.	Region Skåne tackar för inkomna synpunkter från Sveriges Bussföretag. Region Skåne noterar synpunkten gällande väg 23. Region Skåne noterar synpunkten gällande bussparkering i Helsingborg men påtalar att det är ett kommunalt ansvar. Region Skåne noterar synpunkten. Region Skåne noterar synpunkten och tar den med sig som ett kunskapsunderlag vid kommande arbete med utredningar och åtgärdsvalsstudier.

	Angöringsplats vid ersättningstrafik/buss Ett trafiksäkerhetsproblem ser vi ser är avsaknaden av säkra av och påstigningsplatser/ angöringsplatser - då bus-sar, relativt ofta kallas in då tågtrafiken har drabbats av problem. Inte sällan rör det resa mot Kastrup och då rese-närer och förare ska lasta in resväskor i bussens lastutrymme, sker det från en trafikerad gata – Norra Vallgatan i Malmö. Vi har exakt samma icke trafiksäkra situation i Hässleholm på Magasingatan vid andra sidan stationen där även där resenärer och förare får stå mitt i trafikerad gata för att lasta in passagerare och resväskor eller annat gods. Detta problem har funnits under många år och Sveriges Bussföretag avdelning Skåne, ser det mycket angeläget att problemet åtgärdas innan en olycka sker. Vi har över åren haft synpunkter och vi är gärna med i en dialog kring praktiska lösningar för allas nytta. Ombyggnad och underhåll busshållplatser Sveriges Bussföretag avdelning Skåne har med glädje noterat att, se citat; ”Utöver satsningar för förbättrad till-gänglighet för busstrafiken kommer en fortsatt satsning göras på ombyggnad av hållplatser i Skåne, med sikte på att uppnå målet i Trafikförsörjningsprogrammet för Skåne om att tillgänglighetsanpassa hållplatser med minst 10 av- och påstigande” En satsning som vi värderar högt tillika med den planerade utbyggnaden av Skåneexpressen med dess framkomlighet och tillgänglighet. Att resa med buss är en viktig del av vårt lands klimatarbete och vi vill informera om att 85% av landets bussar rullar fossilfritt vilket placerar oss i stark konkurrens till tex spårbunden trafik. Samtidigt är bussresan ett flexibelt och behagligt resesätt oavsett längd eller tid på dygnet då resan sker, varpå vi verkligen värnar persontransport med buss. Vägmarkeringar Avslutningsvis vill Sveriges Bussföretag avdelning Skåne peka på behovet av bättre och synligare vägmarkeringar i länet. Vår upplevelse är att det brister på många vägar där mycket svaga eller otydliga markeringar finns. Kon-trasterna är stora för den som kommer från till exempel Tyskland och rullar in på skånska vägar. Vid dis, regn och dimma då behovet är som störst av vägmarkeringar, så syns de knappast. Här bör det satsas på utveckling av bättre vägmarkeringar samt prioritera snabbare åtgärder när vägmarkeringar saknas efter slitage.	Region Skåne noterar synpunkterna och tar dem med sig. Region Skåne noterar synpunkterna. Region Skåne noterar synpunkten.
--	---	---

Sveriges motorcyklister	Riksorganisationen motorfordon kan bidra till förbättrad framkomlighet i regionen om pendling ökar med motorcykel och moped klass I och II på sträckor som är för långa för promenad och cykling och där kollektivtrafik saknas. Nollvisionen Sveriges riksdag beslutade 1997 att utgångspunkt för trafiksäkerhetsarbetet skulle vara Nollvisionen, det vill säga att ingen ska skadas allvarligt eller dödas i trafiken. Från Trafikverkets hemsida: "Trafiksäkerhetsarbetet ska utgå från att allt ska göras för att förhindra att människor dödas eller skadas allvarligt. Samtidigt som åtgärder ska vidtas för att förhindra olyckor, måste transportsystemet utformas med hänsyn till insikten om att människor gör misstag och att olyckor därför inte kan undvikas helt. Den perfekta människan finns inte. Nollvisionen accepterar att olyckor inträffar, men inte att de leder till allvarliga personskador." Den 1 september 2016 beslutade regeringen om en nystart av Nollvisionen med ett fokus på oskyddade trafikanter. Oskyddade trafikanter är enligt VGU: "gående, cyklande, den som färdas på en moped eller motorcykel utan karosseri samt sådana trafikanter som avses i {1 kap. 4 § trafikförordningen (1998:1276)". Fakta om MC-och mopedolyckor De flesta olyckorna med motorcyklar sker på det lågtrafikerade vägnätet. De vanligaste olycksplatserna är kurvor och korsningar. Det handlar om vägar som ingår i regionernas transportplaner. På vägar med hastighetsgräns 60-80 km dör och skadas flest allvarligt (1). Drygt hälften av dem som dör på moped och en femtedel av de mopedister som skadas svårt gör det på det statliga vägnätet. Även här handlar det om det mindre och lågtrafikerade vägnätet (2). Ett relativt nytt fordon är mopedbilen som ökat kraftigt och snabbt. Nationellt har mopedbilarna ökat med 312 %, i vissa kommuner med upp till 1500 % på tio års tid. Med ökat antal fordon har också olyckorna ökat, särskilt anmärkningsvärt bland mopedbilar där antalet olyckor sedan 2009 ökat med 900 %. 2019 skedde 10,6 olyckor/1000 fordon för mopedbilar (3). Var fjärde allvarligt skadad motorcyklister uppger att grus varit en bidragande faktor (1). Ofta kommer gruset från mindre lagningsarbeten som förseglingar, snabellagningar och stödremisor. Friktion är den viktigaste egenskapen för trafiksäkerhet. Friktion har en avgörande betydelse för alla tvåhjuliga fordon; cykel, moped och motorcykel. Här kan trafiksäkerheten öka mycket genom att sopa bort grus efter förbättringsarbeten och val av metoder. I regeringens uppdrag till länsplaneupprättare framhävs etappmålet för trafiksäkerhet, som innebär att antalet omkomna till följd av trafikolyckor ska halveras till år 2030. Regeringsuppdrag till Trafikverket för att öka MC-säkerheten Sommaren 2021 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att föreslå åtgärder för att öka	Region Skåne tackar för inkomna synpunkter från Sveriges motorcyklister. Region Skåne noterar nedanstående synpunkter som framställs av Sveriges motorcyklister och tar dem sig som ett kompletterande kunskapsunderlag till kommande arbete såsom utredningar och Åtgärdsvalsstudier.
---------------------------------------	---	--

	trafiksäkerheten för motorcyklister på det statliga vägnätet, bland annat räcken. Trafikverket redogjorde i en rapport som presenterades i början av november att man ska montera slätare räcken med underglidningsskydd på 140 platser, byta ut vägmärken i kurvor, skapa handledning för vägghållare och entreprenörer för arbetet med de regionala vägarna, inleda en dialog med länsplaneupprättarna för att skapa ett ekonomiskt utrymme för fysiska åtgärder på det regionala vägnätet och ta fram en långsiktig plan och underlag om MC-säkerhet under 2022 (4). Just nu pågår arbete runt om i landets 21 regioner där regionala transportplaner ska tas fram för perioden 2022-2033. För SMC är det viktigt att ta del av underlagen för att se hur regionerna planerat utifrån Trafikverkets svar till regeringen. Det är viktigt att trafiksäkerhetsarbetet omfattar MC under den kommande tolvårsperioden. Om MC-perspektivet saknas i regionernas transportplaner är det viktigt att SMC dels påtalar motorcyklisternas behov, dels ger förslag på åtgärder som kan genomföras på det regionala vägnätet. SMC föreslår att en del av de medel som finns avsatta för att kunna genomföra åtgärdsvalsstudier och andra utredningar används för att undersöka hur MC-säkerheten kan öka i regionen. SMC står till regionens förfogande i att ta fram den handledning som beskrivs i Trafikverkets rapport till regeringen (4). SMC står till regionens förfogande i den dialog med länsplaneupprättarna som beskrivs i Trafikverkets rapport till regeringen (4). 2+1-vägar Den åtgärd på vägsidan som får mest ekonomiska medel i regionen är utbyggnad av 2+1-vägar. Det som lyfts fram i sammanhanget är ökad framkomlighet, snabbare transporter och ökad trafiksäkerhet. Men, en ökad räckesutbyggnad på nära avstånd till vägbanan ger fler räckeskollisioner för samtliga fordonsslag Enligt VGU, det regelverk som reglerar avstånd till hinder i vägmiljön får ett mitträcke placeras 0,35 meter från vägbanan och ett sidoräcke 5 centimeter från vägbankanten. Det är ett begränsat vingelutrymme om något oförutsett inträffar i en hög hastighet. Forskning på detta område visar att ökat avstånd till räcken och andra fasta hinder i vägmiljön ger säkerhetsvinster. Olycks- och skaderisken minskar genom att öka både vägens och den belagda vägrenens bredd. Flera studier säger att olycksrisken minskar genom att öka vägrenens bredd till 1,5-2,5 meter, bland annat den norska Trafikksikkerhetshåndboken (7). När en 2+1-väg byggs försvinner vägrenen och vingelutrymmet. Det finns ingen plats för tvåhjulig moped klass I som färdas i 45 km/t, inte heller för mopedbilar och A-traktorer. Saknas GCM-väg ska även fotgängare, cyklister och moped klass II färdas på vägen som saknar vägren. Trafikverket säger på sin hemsida att ungefär fyra personer per år får sätta livet till när de får motorstopp, punktering eller liknande på motorvägar och mötesfria 2+1 vägar (5).	
--	--	--

	Varje gång en 2+1-väg byggs installeras fasta hinder som innebär ökad skaderisk för alla oskyddade trafikanter som krockar med det. Räcken är det vanligaste krockvåldet i singelolyckor med dödlig utgång på tvåhjulig MC och var tionde svensk motorcyklister dör i krock med räcke. Det finns alternativ till mitt- och sidoräcken. Att välja mitträfflor är en åtgärd som ökar säkerheten men är betydligt billigare jämfört med sidoräcken. Det går att bygga om till vägar med omkörningsfält och mitträfflor. Att välja förlåtande sidoområden istället för sidoräcken ökar säkerheten för alla trafikanter och särskilt de oskyddade (fotgängare, cyklister, mopedister och motorcyklister) samt de som färdas i långsamtgående fordon som traktorer och mopedbilar. Att göra räfflor mellan vägbanan och vägrenen skulle ge oskyddade på cykel och moped ett utrymme om GCM-bana saknas. SMC föreslår att regionen inte ensidigt ser på mittseparering genom mitträcken utan även utreder möjligheten att använda mitträfflor. SMC föreslår att regionen ser på säkerheten för alla trafikanter vid ombyggnation till 2+1-väg, även de oskyddade på moped klass I och II samt MC. Hur kan MC-och mopedsäkerheten öka i regionen? De trafiksäkerhetshöjande åtgärderna som beskrivs i underlaget är mitträcken, viltstängsel och korsningsåtgärder. Utredaren beskriver att nyttorna tillfaller framförallt biltrafiken men även kollektivtrafik samt gång- och cykel. Viltstängsel är bra även för motorcyklister och mopedister. Däremot är det inte självklart att mitträcken ökar säkerheten. Här har val av räcke och räckets placering stor betydelse för säkerheten bland de som färdas på MC och moped klass I samt för dem som av någon anledning måste stanna sin bil på en 2+1-väg. Det finns en mängd olika åtgärder som kan genomföras för att öka säkerheten för alla som färdas på två hjul i trafiken; motorcykel, moped klass I och II samt cykel. SMC har redogjort för dessa i skriften ”Säkrare gator och vägar för motorcyklister och mopedister – en självklarhet i Nollvisionen” (6). Skriften har skickats digitalt till alla kommuner och regioner samt till tjänstemän vid Trafikverket, Transportstyrelsen och departement. Skriften bifogas detta remissvar. De trafiksäkerhetsåtgärder SMC föreslår handlar inte om astronomiska summor. Det finns enkla och kostnadseffektiva åtgärder som skulle kunna verkställas under planperioden. Åtgärderna skulle öka säkerheten för alla trafikanter på MC, moped och cykel. Några av de åtgärder som minskar olycksrisken för alla trafikanter är: • Att välja hinder som medför minsta möjliga skaderisk vid påkörning för de oskyddade trafikanterna, till exempel aldrig välja räcken med utstickande delar (7) • Att välja förlåtande sidoområden i stället för sidoräcken där det är möjligt (7,8) • Att skapa ett vingelutrymme mellan vägbanan och sidohinder och minimera olika hinder inom vägens säkerhetszon som stolpar och räcken (7, 8) • Skapa en förutsägbar vägmiljö, framför allt i fråga om kurvor	
--	--	--

	• Välja mitträfflor för att förhindra mötesolyckor • Genomföra friktionsmätningar vid ny beläggning • Göra en generell upprustning av vägarna för att minimera sprickor, hål och spårbildningar • Förstärka stödremor så att de inte dras ut på vägen vilket minskar olycksrisken bland tvåhjuliga motorfordon och cyklister, viktigast i kurvor och korsningar • Sopa bort grus snabbare samt kontrollera att det gjorts efter förseglingar, snabellagningar och tankbeläggningar • Vidta åtgärder i korsningar för att förbättra synbarheten för oskyddade trafikanter • Vidta åtgärder i kurvor där flest olyckor sker bland oskyddade trafikanter på landsväg, till exempel vägmarkering för rätt kurvteknik (9) • Öppna kollektivkörfält för motorcyklar för ökad säkerhet och framkomlighet. Finns i Stockholm sedan 1981 och ökar i omfattning i hela världen (10) Trafikverket Region Stockholm har under 2019-2020 genomfört förbättringar på landets mest olycksdrabbade väg för MC-förare, LV 257 ”Slingerbulten”. Trafikverket har för avsikt att utveckla detta koncept genom att skapa en handledning och det fortsatta arbetet med förbättringar, främst för det regionala vägnätet. Även om handledningen saknas idag finns kunskapen om varför olyckor sker och hur de kan undvikas. Det finns också gott om erfarenheter nationellt och internationellt. Det finns därför inga hinder att påbörja ett trafiksäkerhetsarbete för motorcyklister i regionen. SMC står till regionens förfogande i trafiksäkerhetsarbetet för motorcyklister och mopedister i regionen. SMC står till regionens förfogande då det gäller att skapa en handledning som beskriver åtgärder för MC-säkerhet. Moped klass I och II Det finns en strategi för säker cykling i regionen men tyvärr nämns inte moped klass II som enligt lag ska färdas på samma sätt som cykel på väg och GCM-banor. I VGU definieras GCM som en förkortning för gång, cykel och mopedklass II. Men mopedisterna, som ofta är unga trafikanter, är exkluderade från planeringsunderlaget. Det handlar både om de som färdas på moped klass I och II. SMC har tidigare uppmärksammat att mopedisterna stängs ute från GCM-vägar genom lokala föreskrifter på flera platser i landet. Då SMC påtalat detta är svaret att man enbart fokuserar på oskyddade trafikanter på cykel och fotgängare. Mopedister på klass II-mopeder har stora likheter med cyklister och bör behandlas som trafikanter med likartade behov. Alla delar i underlaget som behandlar cykel bör också omfatta moped klass II. Tvåhjulig moped klass I får inte framföras på GCM-väg utan ska köras på alla vägar utom motorväg och motortrafikled. Det gäller även mopedbilarna. För dessa fordonstyper finns ett	
--	---	--

	stort behov av asfalterad vägren för att de inte ska vara bromsklossar på vägar där tillåten hastighet är upp till 100 km/h. För tvåhjulig moped klass I skulle säkerheten öka om de fick framföras på GCM-vägar istället alternativt hänvisas till ett alternativt vägnät. Vägverket lämnade i december 2006 in förslag till ändringar i trafikförordningen avseende möjligheten att införa lokala trafikföreskrifter som tillåter moped klass I på cykelbanor i vissa fall. Vägverket har funnit att trafiksäkerhetshöjande effekter kan uppnås genom att möjliggöra för lokala myndigheter att genom lokala trafikföreskrifter tillåta moped klass I att föras på cykelbana i vissa fall. De särskilda fall där liknande regleringar kan vara nödvändiga är framför allt utom tätbebyggt område, till exempel på vajerräckesvägar med alternerande ett och två körfält, där det finns en medlöpande gång- och cykelbana. På dessa platser förekommer redan en stor del av trafiken med moped klass I på cykelvägen trots att det inte är tillåtet (11). SMC ber regionerna att ändra i all text som rör GCM-väg så att regionen nämner alla trafikanter som har rätt att färdas där; fotgängare, cyklister och mopedister och att förtydliga var moped klass II ska framföras för att öka deras säkerhet. SMC ber också regionerna att vara uppmärksamma så att inte GCM-vägar ändras så att moped klass II stängs ute från dessa vägar, varken på det statliga eller kommunala vägnätet. SMC ber regionerna att se över möjligheten att hänvisa tvåhjulig moped klass I och mopedbilar från 2+1-vägar och liknande högtrafikerade stråk till alternativa mindre vägar samt undersöka om tvåhjulig moped klass I skulle kunna få framföras på GCM-väg på dessa sträckor. Ekonomiskt utrymme Regionen beskriver att det behövs även mindre åtgärder på det övriga vägnätet som inte direkt är kopplat till de stråk som beskrivs. Det handlar om punktinsatser som till exempel är kopplade till trafiksäkerhetsåtgärder, detta även för oskyddade trafikanter. Detta utrymme skulle kunna användas för åtgärder som ökar säkerheten för MC-och mopedtrafiken.	
--	--	--

Sveriges Åkeriföretag	Sammanfattning • I föreliggande infrastrukturplan uppges att Trafikverket bedömer att godsflödena kommer öka kraftigt i framtiden, till år 2040. • Det är mycket angeläget att vidmakthålla transportsystemets funktionalitet i takt med att godsmängderna ökar. Vidare behövs satsningar för att underlätta godstransporternas omställning till bl a elektrifierade fordon. • Sveriges Åkeriföretag stödjer de namngivna projekt som t ex väg 23, väg 11 samt väg 108. • Sveriges Åkeriföretag är eniga i de prioriterade brister som Trafikverket identifierat t ex väg 17, väg 21 samt väg 108. Dessa vägar behöver få ökad trafiksäkerhet med t ex omväxlande 2+1 körfält. • Sveriges Åkeriföretag stödjer fortsatt implantering av BK4 i Skåne. Ännu saknas vissa sträckor för att transportsystemet ska klara av effektivare godstransporter ”hela vägen”. Namngivna vägobjekt Sveriges Åkeriföretag stödjer satsningen på ITS-åtgärder för E6 genom Skåne såsom kövarningssystem, variabla meddelandeskyltar samt fler trafikkameror. Sveriges Åkeriföretag anser dock E6 genom Skåne är en viktig pulsåder för godstrafik ur ett internationellt, nationellt och regionalt perspektiv och kapaciteten på vägen behöver utökas för att säkerställa trafiksäker framkomlighet. Med förväntad utveckling och med effekten av pandemin 2020 och 2021 som undantagen behöver kapaciteten alltså ökas ytterligare.	Region Skåne tackar för inkomna synpunkter från Sveriges Åkeriföretag. Region Skåne noterar synpunkterna.
Swedavia Malmö Airport	Generellt kan Swedavia konstatera att underlaget inte lyfter fram Malmö Airport så som Swedavia skulle önska. Swedavia vill betona att Malmö Airport har en viktig funktion i regionen både som infrastrukturhållare för gods och persontransporter men även som arbetsplats. Flygplatsen har förutom att vara en internationell flygplats även en mycket viktig roll för skånsk tillgänglighet, för att knyta samman regionen med resten av Sverige och framförallt Stockholm. För detta krävs hög och utvecklad tillgänglighet till flygplatsen med övrig transportinfrastruktur, med tillförlitliga och effektiva byten till regionala och lokala transportslag. Detta gynnar både de regionala företagen och stärker besöksnäringen. Sveriges ekonomi är dessutom till stor del beroende av utrikeshandel. I ett land med Sveriges demografi, geografi och ekonomi bör flygets betydelse lyftas fram ännu tydligare som ett centralt och samhällsekoniskt klokt transportmedel som sammankopplas med de övriga trafikslagen. Flyget har därutöver en tydlig färdplan till 2050 avseende utsläpp och klimatpåverkan. Swedavia vill belysa att det krävs en bredare transportplanering med en hög grad av samordning och samverkan mellan olika myndigheter och aktörer. Det hade därför varit intressant att också belysa flygens roll och möjligheter för regionens framtid, och belysa de samhällsekonomiska fördelarna med en stark flygmarknad. Vi arbetar även intensivt med att säkerställa en effektiv och sömlös dörr till dörr resa för våra	Region Skåne tackar för inkomna synpunkter från Swedavia Malmö Airport. Region Skåne noterar synpunkterna gällande hur Malmö Airport nämns i den regionala transportinfrastrukturplanen.

	resenärer, vilket innebär att vi vill värna om hållbara, fossilfria, tillgängliga och tillförlitliga transporter till och från våra flygplatser. Swedavia anser det därför mycket önskvärt att stärka kollektivtrafikanslutningen till att omfatta flygplatsen så att människor ges möjlighet att transportera sig hållbart och effektivt till flygplatsen när man ska ut och resa eller till anställda när de ska till sin arbetsplats. Det vore önskvärt att den tidigare utredningen som gjorts för den sk Sturupspendeln omhändertas och utbyggnaden i framtiden realiseras så att reseslagen knyts samman med samman på ett effektivt sätt. I beskrivning av transportsystemet i Skåne, Nationellt och internationellt, omnämns inte Malmö Airports viktiga roll för godstransporter. Malmö Airport är en av tre TEN-T flygplatser i Sverige och därmed av EU- utpekad som en viktig nod i TEN-T nätverket. Generellt står flygfrakten för 1% av transporterna i världen men för 35% av varuvärdet. Generellt saknas i planen förutsättningar för flygets klimatomställning. Swedavia arbetar aktivt med flygets klimatomställning. Swedavia anser att elflyget kommer att minska klimatpåverkan samtidigt som nya lokala linjer kan förbättra tillgängligheten och bidra till social hållbarhet i planeringsverksamheten. Elflyget, med den räckvidd vi ser idag, kan skapa helt nya möjligheter för regionen och dess invånare genom att knyta samman flygplatsen med orter inom både Sverige och Danmark men också med de större flygplatserna i norra Tyskland. Swedavia hade därför önskat att elflygets möjligheter hade utvecklats utförligare i underlaget.	Region Skåne noterar synpunkterna gällande Malmö Airports önskan att stärka kollektivtrafikens anslutningar till flygplatsen. Region Skåne noterar synpunkten gällande att Malmö Airport är en utpekad nod av TEN-T nätverket. Region Skåne noterar synpunkterna gällande flygets klimatomställning.
Trafikverket	Övergripande utgångspunkter för planeringen Trafikverket bedömer att planen omfattar åtgärder som går mot rätt ändamål enligt förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur och förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar. Trafikverket bedömer vidare att utgångspunkterna för föreslagna namngivna åtgärder och åtgärdsområden (potter) är i överensstämmande med Trafikverkets syn. Vi uppskattar att planen genomsyras av en målsättning att en större andel av regionens resor i framtiden ska ske med kollektivtrafik, gång- och cykel. Flertalet åtgärder har också föregåtts av analyser med utgångspunkt i den så viktiga fyrstegsprincipen. Sammantaget anser Trafikverket att planen är av hög kvalitet och vi ser fram mot att arbeta med att förverkliga de många viktiga åtgärder som den innehåller. Planens webbanpassade format är nytänkande och smidigt för läsaren.	Region Skåne tackar för inkomna synpunkter från Trafikverket. Region Skåne noterar synpunkten. Region Skåne noterar synpunkterna gällande den regional transportinfrastrukturplanens innehåll. Region Skåne noterar synpunkterna gällande den regionala transportinfrastrukturplanens kvalitet och nytänkande format.

	Fördelning av medel över år Fördelningen av medel över åren följer den fördelning av länsplaneramar som Region Skåne fått utskickad tidigare. Samordning av åtgärder Trafikverket ser att planens namngivna åtgärder i de fall det är aktuellt är synkroniserade med åtgärder i nationella planen. Planens genomförandetider är rimliga och stämmer överens med Trafikverkets bild. Medfinansiering Trafikverket vill kommentera formuleringen som återkommer på flera ställen när det handlar om åtgärder på statliga vägar; ”åtgärderna finansieras till 100 procent genom den regionala transportinfrastrukturplanen”. Den regionala planen finansierar åtgärder i ett grundutförande, men både tillägg och stora lokala nyttor kan motivera kommunal medfinansiering för åtgärder på statliga vägar. Samfinansiering av nationell plan Planen innehåller en hög andel medel för samfinansiering av objekt i nationell plan som är beroende av att dessa även prioriteras nationellt. Det behöver finnas en beredskap att kunna använda detta utrymme för andra satsningar beroende på utfallet i nationell plan. Angående objektet Kävlinge–Arlöv, etapp 2 (Lommabanan) i nationell plan som samfinansieras av den regionala planen så anges den preliminära kostnaden för åtgärderna till 140 miljoner kronor. Totalkostnad bör istället uppges till 200 miljoner kronor (prisnivå 2016-01) vilket är i enlighet med storstadsavtal Malmö och i nivå med den senaste kostnadskalkylen. De regionala transportinfrastrukturplanerna (båda planerna 2018-2029 och 2022-2033) ska enligt storstadsavtalet samfinansiera projektet med totalt 60 miljoner kronor, och inte 50 miljoner kronor som uppges. Angående objektet Västkustbanan Maria–Helsingborg, så vill vi poängtera att det ännu inte är beslutat huruvida dubbelspåret ska byggas som tunnel eller i markplan. Beskrivningen behöver justeras i enlighet med detta.	Region Skåne noterar synpunkten. Region Skåne noterar synpunkten. Region Skåne noterar synpunkten och korrigering har gjorts i den regionala transportinfrastrukturplanen. Region Skåne har utarbetat olika scenarier som kan komma att realiseras beroende på utfallet i nationell plan för transportsystemet. Intentionen är dock att medel avsatta för järnvägen ska användas där i så stor utsträckning som möjligt. Region Skåne noterar synpunkten och korrigering har gjorts i den regionala transportinfrastrukturplanen. Region Skåne noterar synpunkten och korrigering har gjorts i den regionala transportinfrastrukturplanen.
--	---	--

	Statlig medfinansiering Uppdelningen av statlig medfinansiering till kommunala cykelvägar i en pott för regionalt prioriterade stråk och en för övriga kommunala cykelvägar kan innebära bekymmer för Trafikverket att få en effektiv förbrukning av medel för statlig medfinansiering. Det vore bättre om regionalt prioriterade stråk istället utgör en prioriteringsgrund i en samlad pott. Det förekommer att bidragsdelen till kommunal anläggning är lägre än 50 %, vilket kan förtydligas. I tabellen <i>Sammanställning</i> saknas under rubriken <i>Kollektivtrafik</i> Storstadsavtal Malmö (MEX). Satsningar inom området cykelinfrastruktur Trafikverket ser positivt på att cykelinfrastruktur ska likställas med infrastruktur för motorfordon när det kommer till krav på kommunal medfinansiering; alltså att huvudprincipen ska vara att statlig infrastruktur bekostas av statliga medel. Dock kan det finnas motiv till kommunal medfinansiering av statliga anläggningar oavsett trafikslag om de lokala nyttorna i någon del är uppenbart stora. En generell synpunkt är att vi inte tycker att det är lämpligt att skriva ut årtal för när cykelvägarna ska vara färdiga. Vi vet redan nu att dessa årtal är mycket osäkra och det blir lätt missvisande. Vi anser istället att cykelvägsobjekten ska listas i prioriteringsordning för genomförande. Innebörden av formuleringen: ”Prioriterade objekt kan därför komma att ändras under planens genomförande” kan behöva förtydligas. Vi menar att prioriteringsgrunderna för cykelvägssatsningarna ska vara transparenta och tydliga för alla. Vi anser att de beslutade satsningarna på supercykelvägar borde stå med på listan av prioriterade objekt eftersom dessa satsningar är så pass stora att de påverkar prioriteringen och genomförandet av cykelvägsobjekten. Även de cykelvägar som invigs under 2022 borde stå med på listan då de faktiskt blir klara under planperioden. Under rubriken Standardhöjning statliga cykelvägar undrar vi om denna pott enbart ska hantera s.k. supercykelvägar eller om även andra åtgärder kan bekostas med dessa medel. Under rubriken ”Inspel till statliga cykelvägar med kommunal finansiering” bör det i sista stycket stå ”dialog kring genomförbarhet” istället för ”dialog kring finansieringsmöjligheter”. Satsningar inom omtådet Trafiksäkerhet och miljö I första stycket under rubriken Statliga vägar anser vi att den sista meningen om prioriterade områden bör skrivas om eller strykas då den inte verkar spegla det som faktiskt är prioriterat. Trafikverket anser inte att studien Barriärer i vardagen är så fullödigt och djupgående att den kan beskrivas som ett viktigt underlag för prioriteringen av brister. Trafikverket som ansvarar för prioritering av åtgärder inom ramen för de ekonomiska pottar som den regionala planen bestämmer inriktningen för, har ett bredare perspektiv än studien i fråga hanterar. Vi ser istället att det finns bättre behov av en regional strategisk inriktning för arbetet med åtgärder inom Trafiksäkerhet och miljö, liknande de strategier som finns för cykel och kollektivtrafik. En sådan strategi skulle hjälpa oss att prioritera bland de många brister som lyfts in till Trafikverket.	Region Skåne noterar synpunkten och korrigering har gjorts i den regionala transportinfrastrukturplanen. Region Skåne noterar synpunkten. Region Skåne noterar synpunkten och korrigering har gjorts i den regionala transportinfrastrukturplanen. Region Skåne noterar synpunkten och korrigering har gjorts i den regionala transportinfrastrukturplanen. Region Skåne noterar synpunkten och korrigering har gjorts i den regionala transportinfrastrukturplanen. Region Skåne noterar synpunkten och korrigering har gjorts i den regionala transportinfrastrukturplanen.
--	--	---

	Bidrag till icke statliga flygplatser Till icke statliga flygplatser avsätts 36 miljoner för driftbidrag. I Skåne är det Kristianstad Österlen Airport som får bidrag. Investeringsbidrag till enskilda vägar Planen avsätter ett bidrag på 27 miljoner till investeringsåtgärder på enskilda vägar under planperioden. Steg 1- och steg 2-åtgärder Trafikverket noterar att planen avsätter 2 miljoner kronor för s.k. steg 1- och 2-åtgärder. När det gäller möjligheten att med stöd av länsplaneförordningen, 2§, 3 p. föreslå ”åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur”, menar Trafikverket att de åtgärder som får förekomma endast kan avse statens anläggning. Det är inte möjligt att besluta om statlig medfinansiering till steg 1- och steg 2-åtgärder eftersom förordning (2009:237) om statlig medfinansiering inte medger detta. När det gäller mobility management-åtgärder är det endast möjligt att finansiera mobility management-åtgärder i byggskedet på statlig anläggning. Detta följer av den tolkning som Trafikverket gör av regelverket.	Region Skåne noterar synpunkten men anser att det bör ske en förändring av Trafikverkets tolkning.
Ängelholms flygplats	Det är av mycket stor vikt att driftsbidrag avsätts till Ängelholm – Helsingborg flygplats, då flygplatsen är viktig både lokalt och regionalt för näringslivet, arbetstillfället, fortsatt tillväxt och utveckling. En stor del arbetsresor genomförs från flygplatsen. Vidare kan tilläggas att Ängelholm Helsingborgs flygplats bedriver ett aktivt hållbarhetsarbete med biojetbränsle, solcellsanläggning, laddstolpar, LEDbelysning med mera. Flygplatsen arbetar för att vara ledande i flygets omställning och har en målsättning om fossilfritt inrikesflyg år 2030. Dessutom sker för närvarande en spännande utveckling inom flygbranschen med elflyg, bättre bränsle och teknik.	Region Skåne tackar för inkomna synpunkter från Ängelholm – Helsingborg flygplats. Region Skåne noterar synpunkterna gällande driftsbidrag till Ängelholm Helsingborg Airport har beslut fattats att medel från den regionala transportinfrastrukturplanen inte ska användas som punktinsatser vid kris utan gå till regionalt viktiga flygplatser med lågt resandeunderlag.

Datum 2022-03-18 Dnr 2021-POL000307

106 (
106)

--	--	--