

Systemanalys för Sydsveriges infrastruktur

Sammanfattning av utredningsrapport



Text: Mats Petersson, Region Skåne

Ursprungstexter från Systemanalys för Sydsverige 2015-06-18 av Ramböll AB.

Layout: Ie Urde, Region Skåne

Utgiven av Region Skåne 2015

Inledning

Region Blekinge, Regionförbundet i Kalmar län, Region Kronoberg och Region Skåne genomför en systemanalys för Sydsveriges infrastruktur. Syftet är att skapa underlag för framför allt kommande infrastrukturplaner, men också för trafikförsörjningsprogram och för annat regionalt och kommunalt utvecklingsarbete.

En viktig bakgrund är det arbete som genomförs kring samarbetet mellan regionerna i Sydsverige och en eventuell framtida sydsvensk region. En av slutsatserna i detta arbete är att regionerna bör samverka för att ta fram underlag och gemensamma prioriteringar och budskap inför kommande översyner av de långsiktiga infrastrukturplanerna. Systemanalysen görs på uppdrag av styrelsen för den sydsvenska regionbildningen.

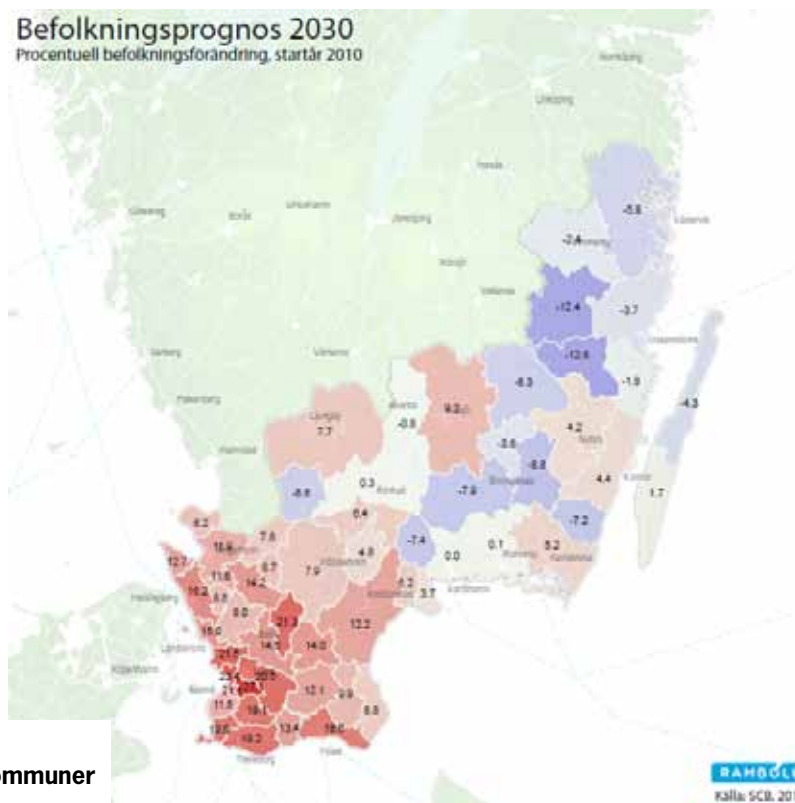
I ett första steg har regionerna tagit fram ett samlat underlag kring planeringsförutsättningar, utmaningar, tänkbara mål och insatser i det sydsvenska transportsystemet. Det har genomförts av en tjänstemannagrupp med representanter från var och en av de fyra regionerna och med

stöd av Ramböll Sverige AB. Ramböll har redovisat en samlad utredningsrapport ”Systemanalys för Sydsverige 2015-06-18”. Innehållet i denna rapport sammanfattas i föreliggande PM. Regionerna har i detta skede inte tagit ställning till de slutsatser och förslag som redovisas i rapporten.

Avsikten är att de fyra regionerna med detta material som grund ska arbeta vidare med ett gemensamt positionspapper. Det ska även innefatta dialog med kommuner och andra parter inom resp region. Arbetet har stark koppling till statens arbete med förberedelser för kommande planer genom bl a pågående regeringsuppdrag om inriktningsunderlag och med Sverige-förhandlingen. För Skånes del finns också starkt samband med pågående arbete med en systemanalys för Skåne och även med arbetet med en trafikcharter för Greater Copenhagen Skåne.

Sydsveriges förutsättningar

Sydsverige har 1.8 milj invånare varav ca 70% bor i Skåne. Såväl befolkning som arbetsplatser är ojämnt fördelade med en koncentration till kusten och längs järnvägs- och större vägstråk. Befolkningsutvecklingen varierar starkt mellan olika områden. Prognoserna pekar på en förväntad stark ökning i Skåne särskilt i den västra delen samtidigt som betydande minskningar förväntas i vissa delar av de övriga regionerna. Residensstäderna har en starkare utveckling än andra områden. Utvecklingen för sysselsättningen väntas bli likartad men med än större geografiska skillnader inom Sydsverige.



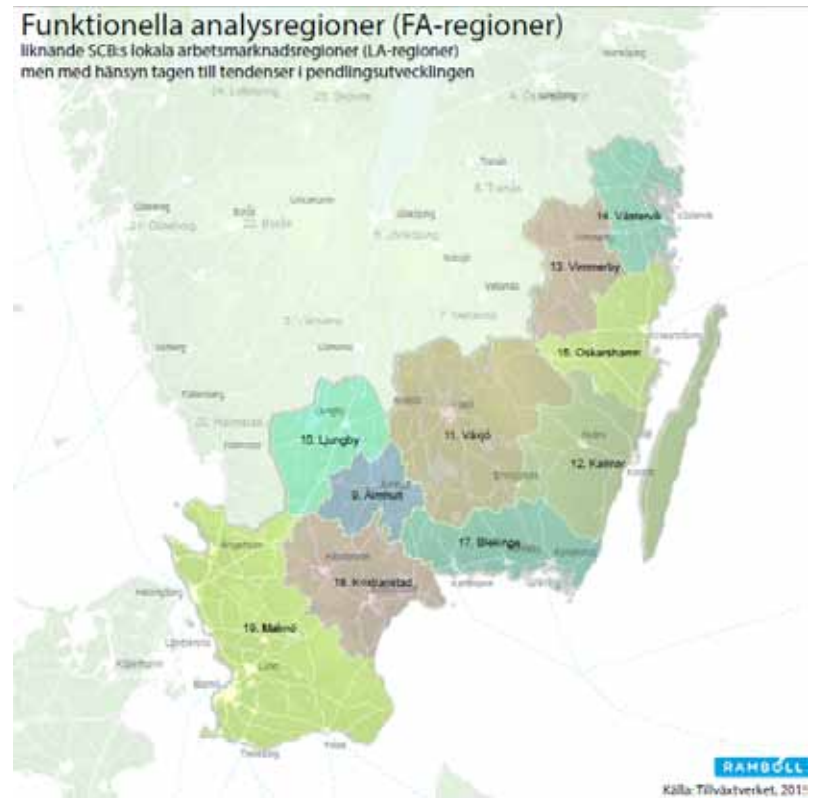
Befolkningsprognos enligt SCB 2011

	Folkmängd	Antal kommuner
Skåne	1 274 069	33
Kalmar	233 874	12
Kronoberg	187 156	8
Blekinge	152 757	5
Totalt	1 847 856	58

Befolkningsmängd och kommuner i den Sydsverige år 2013

FA-regioner

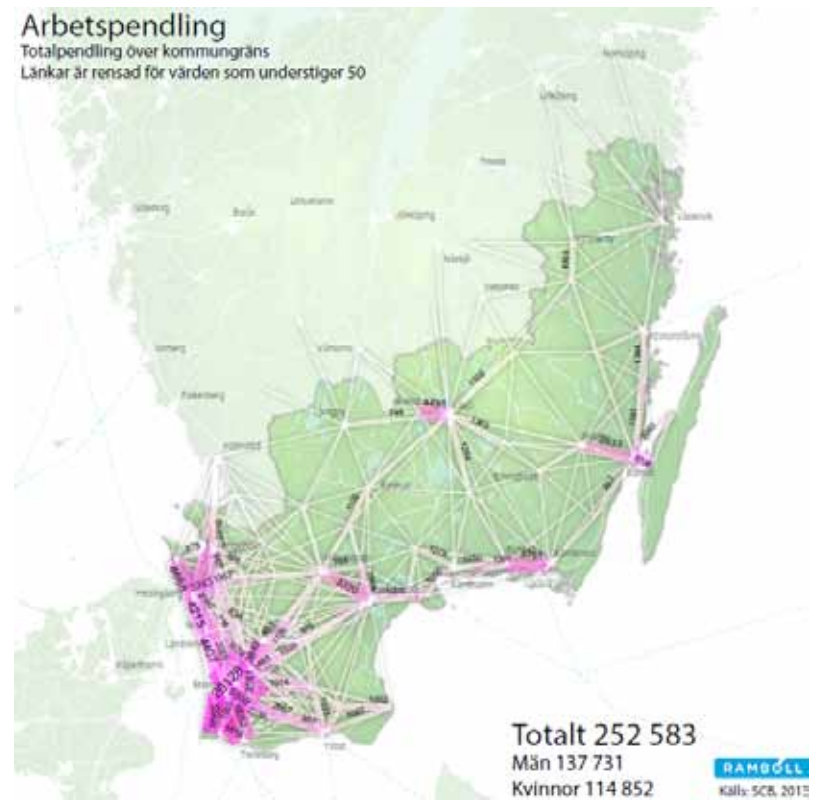
Sydsverige har 10 funktionella analysregioner (pendlingsområden), vilka är starkt varierade i storlek.



Funktionella analysregioner 2015 enligt Tillväxtverket.

Arbetspendling

Arbetspendlingen är volymmässigt koncentrerad till västra Skåne och till stråken Kristianstad-Hässleholm, Karlskrona-Ronneby, Växjö-Alvesta och Kalmar-Nybro. Relationerna med störst arbetspendling till och från län utanför Sydsverige är Själland, Stockholms län, Västra Götaland och Halland.

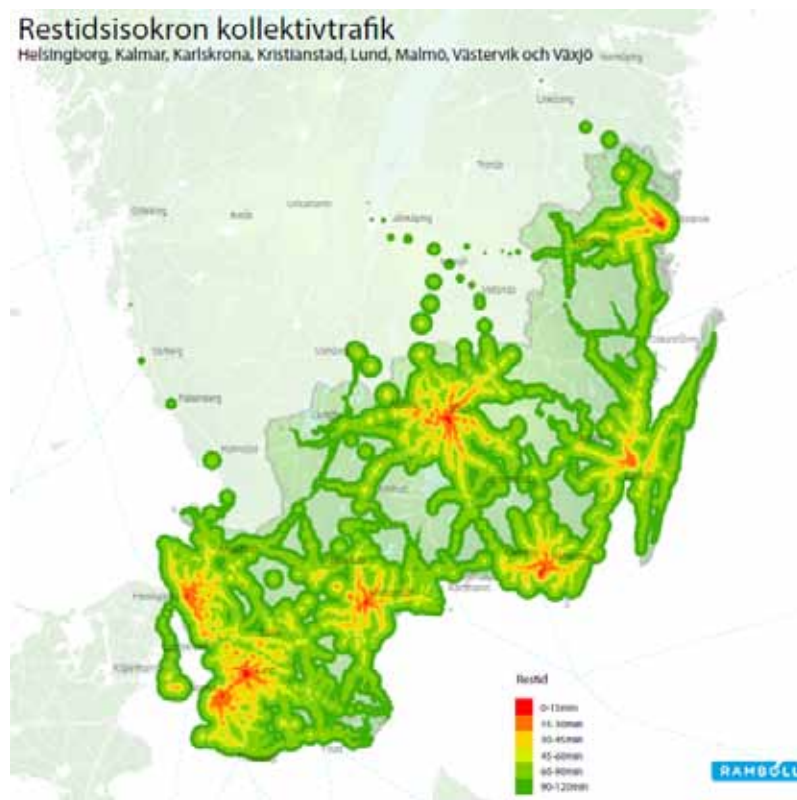


Arbetspendling över kommungräns 2014. Källa SCB 2015

Tillgänglighet med kollektivtrafik

Större delen av Sydsveriges yta täcks in med god tillgänglighet till de största städerna med bil. Undantagen är främst sydöstra Skåne, delar av västra Kronoberg samt delar av inlandet och delar av Öland i Kalmar län.

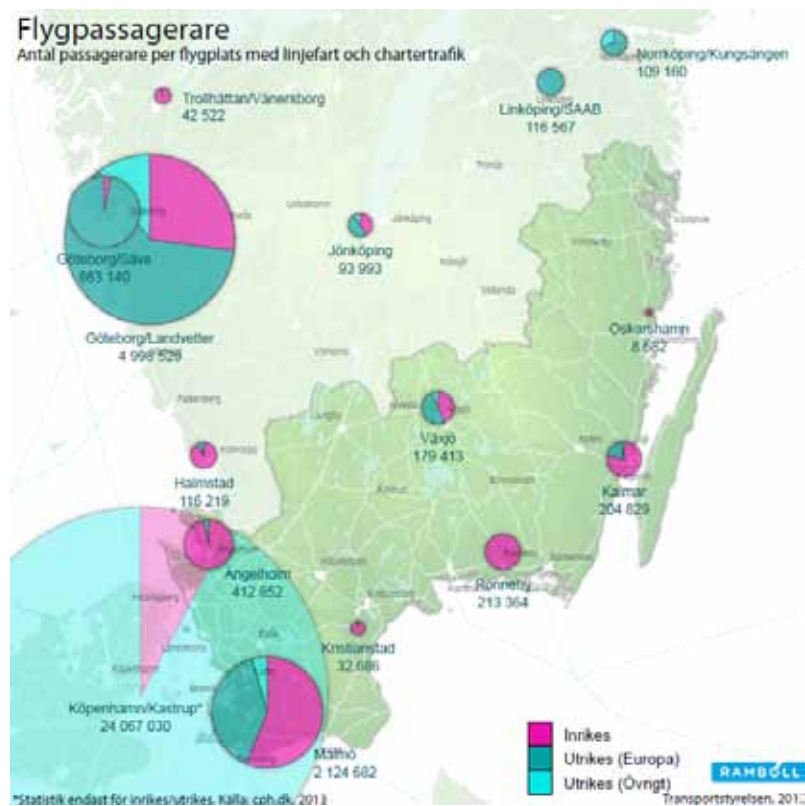
Kollektivtrafiken har sämre yttäckning men har sitt utbud koncentrerat till stråk och områden med stor befolkning. Större orter där kollektivtrafiken har långa restider till andra större orter jämfört med bilen är Västervik, Karlskrona, Trelleborg, Helsingborg, Ystad, Landskrona och i det nationella sammanhanget Kalmar. Alla de sydsvenska orterna har sämre tillgänglighet med kollektivtrafik än med bil till orterna på Västkusten.



Tillgänglighet med kollektivtrafik till ett urval större orter i Sydsverige.

Flygplatsstruktur

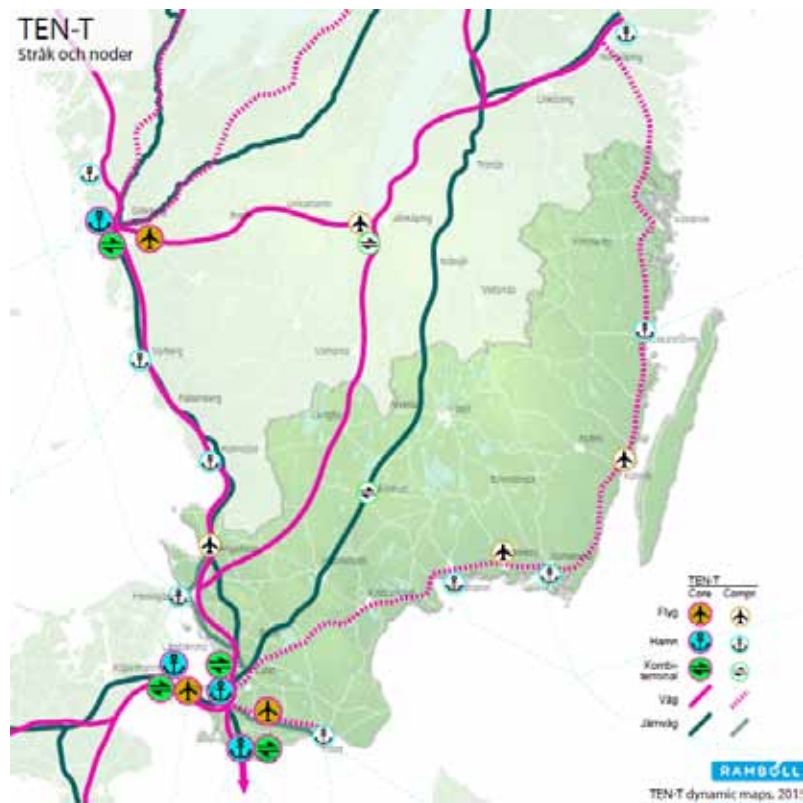
Sydsverige ligger avståndsmässigt väl till i det inter-nationella sammanhanget. Sydsverige har en väl utbyggd flygplatsstruktur. Köpenhamns flygplats betjänar förutom Danmark även södra Sverige



*Antal passagerare per flygplats delat på inrikes och utrikesresor. För Köpenhamns flygplats/Kastrup innebär "inrikes" inrikes inom Danmark och för utrikes har inte skilts på Europa och övriga världen.
Källa: Transportstyrelsen och Copenhagen Airport (cph.dk).*

TEN-T

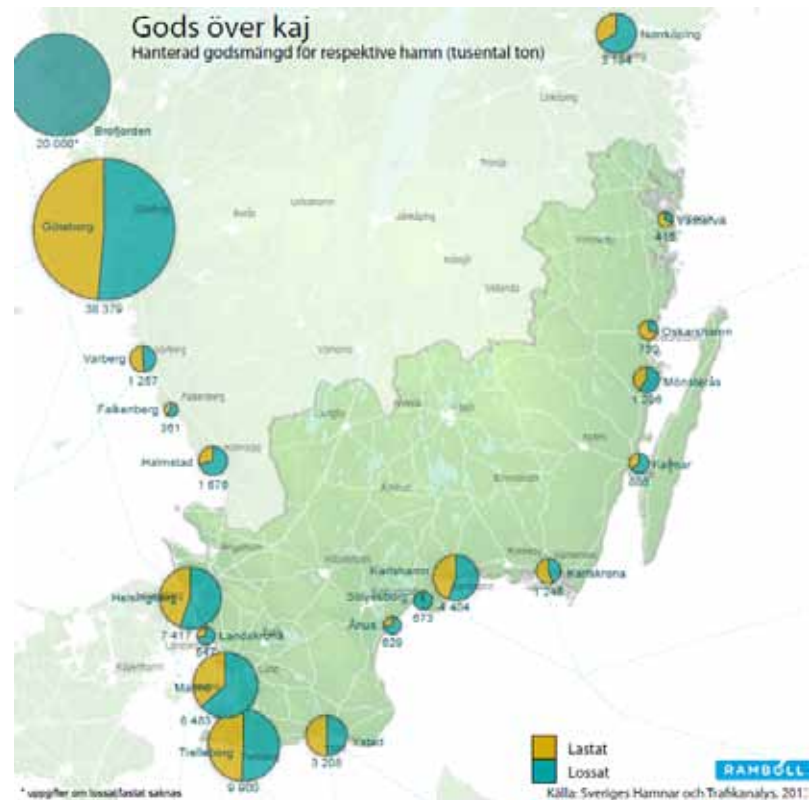
Sydsveriges transportsystem är viktigt för Skandinavien handel med övriga delar av Europa. Detta bekräftas bl a genom EU:s beslut 2013 om det transeuropeiska nätverket TEN-T som pekar ut det för Europa allra viktigaste transportnätet.



Transeuropeiska transportnätverket i Sydsverige

Sydsvenska hamnar

De sydsvenska hamnarna är vid sidan av Göteborg/Brofjorden Sveriges viktigaste port mot kontinenten. Även Öresundsbron är viktig. De är också viktiga för det regionala och lokala näringslivet. Hamnarna har till stora delar kompletterande funktioner såväl vad gäller funktion som de geografiska områden som betjänas. Viss konkurrens finns dock.



*Lastat och lossat i Sydsvenska hamnar, tusental ton, 2013.
För Brofjorden finns endast uppgift om total omsättning.*

Vägtransportstråk

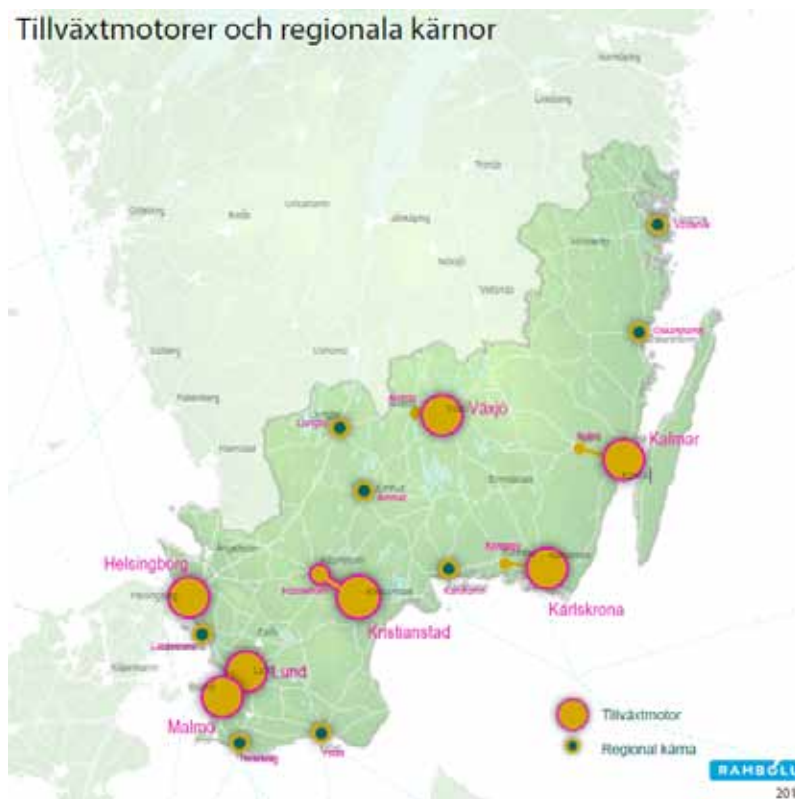
Viktiga områden för logistik i Sydsverige och dess närområde är framför allt Göteborg, västra Skåne, Jönköpingsregionen och Norrköping men även Halmstad, Ljungby, nordöstra Skåne/Älmhult och Blekinge.



*Antal tunga lastbilar per dygn (ADT).
Källa: Sveriges Hamnar och Nationella vägdatabasen 2013.*

Ortsstruktur

Ett förslag till ortsklassificering har tagits fram. Det bygger på likartade principer som i strategin för det flerkärniga Skåne. En viss anpassning har gjorts för att passa sydsvenska förhållanden. Sydsverige har liksom Skåne en flerkärnig struktur. Tillväxtmotorer och regionala kärnor har identifierats grundat på befolkning, befolknings- och sysselsättningsutveckling, arbetspendling och näringsstruktur. För Skåne överensstämmer förslaget med den tidigare beslutade indelningen i strategin för det flerkärniga Skåne.



Förslag till tillväxtmotorer och regionala kärnor i Sydsverige.

Stråk

Ett nät av vägar och järnvägar av särskild betydelse har identifierats med utgångspunkt från Ortsstrukturen och de viktigaste funktionerna för godstrafiken.

Stråk persontransporter



Stråk godstransporter



Trafikutveckling

Personresandet kommer enligt Trafikverkes prognoser att fortsätta öka, men i avtagande takt. Mellan 2010 och 2030 väntas persontransportarbetet i landet öka med 27%. Tåg ökar snabbare än bil, buss och flyg. Regionalt resande väntas öka något snabbare än det långväga. Förändringen sammanlagt i Sydsverige väntas i stort sett följa riket. Inom Sydsverige ökar Skåne snabbare än de andra 3 regionerna. Sydsvästra Skåne väntas öka snabbast med +38% under perioden.

Även godstransporterna väntas öka. Transporterna på väg ökar enligt Trafikverkets prognos med 38% mellan 2010 och 2030 i landet som helhet och med 45% i Sydsverige. Järnvägstransporterna väntas öka med 42% i landet, till stor del beroende på ökande transporter knutna till gruvnäringen. Volymerna i hamnarna beräknas öka kraftigt såväl i landet som helhet som i Sydsverige.

E-handeln omfattade 2013 ca 6% av den totala detaljhandeln räknat i värde. Den ökar snabbt och kan förändra kraven på transporter och logistikverksamhet, särskilt i befolkningstäta områden.

I Sveriges utrikeshandel står Europa för 75%. Tyskland är den enskilt största handelspartnern. Sveriges handel med östra Europa är idag begränsad, ungefär i nivå med handeln med Danmark. Den väntas dock öka starkt och omkring 2030 vara i nivå med handeln med västra Europa.



Mål i omvärlden och i de sydsvenska regionerna

Det finns relativt stor överensstämmelse mellan de 4 regionernas utvecklingsmål. Gemenamma inriktningar är att förbättra tillgängligheten internt och stärka arbetsmarknaderna, bättre tillgänglighet externt främst mot Stockholm och Öresundsregionen samt ökad hållbarhet i transportsystemet. Mål med särskild betydelse för transportsystemet i resp regionas regionala utvecklingsstrategi:

Blekinge

- 2020 kännetecknas Blekinge av goda och tillgängliga boendemiljöer med god samhällsservice där människor mår bra.
- 2020 har miljö- och klimatarbetet bevarat eller förbättrat förutsättningarna för god livskvalitet och god förvaltning av natur- och kulturmiljöer.
- 2020 beaktar näringslivet och offentliga verksamheter kriterier för en hållbar utveckling när det gäller både hushållning med råvaror, energi, mark, vatten såväl som undanträngning av den fysiska miljön. Miljö- och klimatfrågor är en drivkraft för utvecklingen.

Kalmar län

- 2020 har Blekinge ett attraktivt och hållbart transportsystem som utvecklas utifrån invånarnas, arbetsmarknadens och besökarnas behov.
- Antalet arbetsmarknadsregioner som länet berörs av ska minska till två
- Andelen gods som går via tåg och båt ska öka
- Från Kalmar Airport ska man kunna flyga över dagen till flera av de större europeiska städerna
- Fossilbränslefri region 2030
- Bibehålla och förbättra värdefulla biotoper, miljöer och landskap samt göra det möjligt att nyttja dessa miljöer som en resurs för folkhälsa, turism och livsmedelsproduktion.

Kronoberg

- Södra Smålands infrastruktur och trafikering ska bidra till god tillgänglighet såväl inom som till och från hela länet för näringsliv, invånare och besökare

- Södra Småland ska karaktäriseras av långsiktigt hållbara kommunikationslösningar
- Södra Småland ska vara Sveriges energieffektivaste region, med attraktiva hållbara miljöer för både boende och besökare

Skåne

- År 2030 ska Skåne ha nått upp till de skånska miljömålen
- År 2030 ska tillgängligheten ha förbättrats så att 80 procent av arbetsplatserna är nåbara inom 45 minuter med kollektivtrafik för Skånes invånare
- År 2030 ska kollektivtrafikens marknadsandel uppgå till minst 40 procent
- År 2030 ska Skåne vara klimatneutralt och fossilbränslefritt
- År 2030 ska den internationella tillgängligheten ha förstärkts genom en utveckling av Copenhagen Airport och Malmö Airport, färjetrafiken i Östersjön, ytterligare en fast förbindelse över Öresund samt bättre järnvägsstråk till övriga Europa och genom Sverige

Funktionsmålet	<ul style="list-style-type: none"> • Skapa tillgänglighet för människor och gods • Medverka till att ge alla grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet och att bidra till utvecklingskraft i hela landet • Transportsystemet ska svara likvärdigt mot kvinnors respektive mäns transportbehov
Hänsynsmålet	<ul style="list-style-type: none"> • Transportsystemet ska ta hänsyn till säkerhet, miljö och hälsa • Utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt • Bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen uppnås • Bidra till ökad hälsa

Statens transportpolitiska mål är en utgångspunkt för alla statens åtgärder inom transportområdet och ska också vara ett stöd för regional och kommunal planering. Det övergripande målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela

Sverige. Målet ska uppnås genom att tillgängligheten säkerställs samtidigt som hänsyn tas till trafiksäkerhet, miljö och hälsa. Under det övergripande målet finns funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Det finns utöver detta en flora av andra mål på europeisk nivå och nationell nivå, inom både transport- och miljöpolitiken, som är viktiga.

Förslag till mål för Sydsverige och hur de kan uppnås

Med utgångspunkt ifrån regionernas utvecklingsmål, de nationella målen, de nuvarande förhållandena, trender mm har förslag till mål och strategier tagits fram. Tre mål har formulerats och för vart och ett utvecklas hur de kan nås genom att kvaliteten i transportsystemet förändras i olika avseenden, vilket i sin tur kräver olika insatser. Nedan visas en översikt av dessa orsaksammanhang.

Mål: Sydsveriges tillväxt och konkurrenskraft ska stärkas

Sydsverige skall stärka sin inomregionala tillgänglighet

- Förbättra tillgängligheten till och mellan tillväxtmotorer
- Väg- och järnvägsnät mellan noder i Sydsverige håller en god standard och erbjuder en god tillgänglighet för personresor och gods
 - Restiden med persontåg mellan tillväxtmotorerna skall vara högst 60 minuter och turtätheten minst 30 minuter i högtrafik.



- Väg nätet mellan och till tillväxtmotorerna skall vara mötesseparerat och hålla en hastighetsstandard på 100 km/h.
- För godstransporter på väg skall vägnätet ha en jämn standard, utan hastighetssänkningar till hastigheter under 70.

Restidskrav	Malmö	Lund	Helsingborg	Kristianstad	Karlskrona	Kalmar	Växjö	Jönköping	Stockholm	Köpenhamn
Malmö			0:45	1:00	2:00	2:30	1:00		2:30	0:30
Lund			0:45	1:00	2:00	2:30	1:00		2:30	0:30
Helsingborg				1:00	2:00	3:00	1:00		3:00	0:30
Kristianstad					1:00	2:00	1:00		2:30	1:30
Karlskrona						1:00	1:00	1:45	3:00	2:30
Kalmar							1:00	1:45	3:00	3:00
Växjö								0:45	2:00	2:00
Jönköping										
Stockholm										
Köpenhamn										

Målbild för restid med kollektivtrafik i minuter. Måluppfyllnad i nuläget visas som färgade rutor. Grönt-restidsmål uppfyllt; gult-restidsmål nästan uppfyllt (högst 15 minuter över); rött-restidsmål inte uppfyllt (mer än 15 minuter över)

Sydsverige skall stärka sin nationella tillgänglighet

- Förbättra tillgängligheten till Köpenhamns-, Stockholms- och Göteborgsregionerna med i första hand förbättrad järnvägstrafik
 - Restiden med tåg till Köpenhamnsregionen och till Stockholmsregionen skall max vara 3 timmar från respektive tillväxtmotor.

Sydsverige skall stärka sin internationella tillgänglighet

- Stödja och dra nytta av tillgången till internationella flygtransporter för affärsresor via Kastrup
 - Framtida höghastighetståg skall angöra Kastrup
 - Restiden till Kastrup från kärnorna i Sydsverige skall vara mindre än 3 timmar med tåg.

- Tillväxtmotorerna i Sydsverige skall ha en turtäthet till Kastrup på minst 30 minuter under högtrafik.
- Förbättra internationell tillgänglighet med järnväg och sjöfart för person- och gods-transporter

Mål: Minskade klimatutsläpp från transportsektorn

Mindre miljöpåverkan från gods- och person-transporter på väg

- Erbjud och möjliggöra alternativa bränslen
 - Tillgång till icke-fossila bränslen vid tankställen och i hamnar
 - Tillgång till laddinfrastruktur (täthet)
 - Ett huvudnät av elektrifierade vägar för person- och godstransporter
- Förbättra förutsättningarna för busstrafiken
 - ”Superbusstandard” ska erbjudas mellan Tillväxtmotorer och kärnor där möjlighet till passagerartrafik med tåg saknas.

- Förbättra förutsättningar för samlastning av gods på väg
 - Prioritera strategiska lägen, och erbjud erforderlig markyta, för terminaler inklusive truck-stop, lager och annan verksamhet som genererar tunga transporter.
- Möjliggöra för högre lastkapacitet för godstransporter på väg
 - Vägstråk med transporter av tungt gods ska erbjuda en bärighet för 72 ton
 - Huvudstråken för godstransport på väg ska möjliggöra 32 meter långa ekipage (dual trailer).

Person- och godstrafik på järnväg skall ha ökande marknadsandelar

- Erbjud korta restider och god turtäthet med persontåg
 - Restiden med persontåg mellan tillväxtmotorerna skall vara högst 60 minuter och turtätheten minst 30 minuter i högtrafik (pss som ovan).
 - Restidskvoten för tåg mot bil skall vara mindre än 2 från stationer till närmaste tillväxtmotor.

- Genomföra begränsande åtgärder för biltrafik, såsom utformning, avgifter och påverkan
- Förbättra kollektivtrafikens yttäckning genom förbättringar för cykel och gång till stationer och hållplatser
- Möjliggöra effektiva terminaler för gods-transport
 - Väg- och järnvägsanslutningar till terminalområden ska möjliggöra erforderlig kapacitet och framkomlighet samt vara gynnsam för en effektiv markdisposition inom terminalområdet.
- Möjliggöra högre lastkapacitet på godståg och i anslutande vägtransporter
 - Järnvägsstråk med erforderligt marknadsunderlag ska medge:
 - *Tyngre godståg, med 25 ton axeltryck och högre metervikt*
 - *750 meter långa tåg*
 - *835-1000 meter långa tåg där marknadsunderlag finns*
 - Anslutande vägstråk med erforderligt marknadsunderlag ska medge längre och tyngre vägtransportfordon

Mål: Besöksnäringen ska utvecklas

Cykelturismen ska gynnas

- Utveckla regionala cykelstråk som förbinder de största besöksmålen

Sammanfattning av förslag till åtgärder och strategier

- Att stärka de starka delarna av Sydsverige är viktigt. De orter som är starka och har tillväxt i befolkningen, måste agera lok i utvecklingen. Regioner växer och större geografier med större arbetskraftsunderlag behöver utvecklas. Flera kommuner kan förvänta en befolkningsminskning, vilket är en stor utmaning för Sydsverige.
- Stärk de utpekade tillväxtmotorerna genom förbättrad tillgänglighet till dem från orterna i kring och tillgängligheten mellan tillväxtmotorerna. Eftersträva 60 min eller mindre i restid mellan de utpekade tillväxtmotorerna. Lös trafikeringen med snabba regionaltåg. Eftersträva 30-minuters turtäthet under högttrafik.
- Utveckla det sammanbindande vägnätet för persontransporter i Sydsverige mot mötesseparering och hastighetsstandard på 100 km/h.
- Utveckla det sammanbindande vägnätet för godstrafik genom att undvika genomfarter genom samhällen och hastighetsnedsättningar under 70 km/h. Utveckla servicestrukturen för godstransporter på väg. Utveckla vägstråken med HCV-lösningar, extra långa och extra tunga fordon, speciellt de med angräning till hamnar och järnvägsterminaler.
- Stötta logistikcentra och kommuner med kunskap och strategier för enhetsberett gods/transporter. Ta fram en strategi för utveckling av kombiterminaler i Sydsverige. Arbeta för att koncentrera terminaler och lager geografiskt.
- Arbeta för minskad bilanvändning tillsammans med satsning på kollektivtrafiken, för att få en övergång till mer hållbara färdmedel.
- Utveckla goda gång- och cykelförbindelser till kollektivtrafiksystemets stationer och större busshållplatser, för att utöka upptagningsområdet för kollektivtrafik.
- Utred i samverkan laddinfrastruktur och stötta införandet av alternativa bränslen i transportsektorn.
- För att knyta samman de sydsvenska tillväxtmotorerna inklusive Köpenhamn, är det viktigt att kommande satsning på höghastighetståg medger en station i närheten av Växjö och/eller att ett system av snabba regionaltåg utvecklas.
- För att tillväxtmotorerna Kalmar, Karlskrona och Växjö ska nå restidsmålet till Stockholm på

tre respektive två timmar, måste en höghastighetsbana lokaliseras i östlig sträckning, med en station i närheten av Växjö.

- För att tillväxtmotorn Helsingborg ska nå restidsmålet till Stockholm på tre timmar, måste en höghastighetsbana lokaliseras i västlig sträckning.

- För Sydsverige är det viktigt att kommande satsning på höghastighetståg medger en station på Kastrup, för Kastrups möjlighet till utveckling och för Syd-sveriges access till världen.

- Persontågssystemet måste medge kortare restider och bättre tillgänglighet till tillväxtmotorerna. Upprustningar behövs. Inga fler nya banor förutom kommande höghastighetsbana är realistiskt att ställa i utsikt. Övriga relationer i ortstrukturen som saknar högkvalitativ persontågstruktur, måste lösas med superbusskoncept.

- Med smärre upprustningar längs de befintliga banorna Stångådalsbanan, Kust till Kust-banan, Tjustbanan, Skånebanan och Blekinge kustbana, nås viktiga förbättringar som behövs oavsett en ny höghastighetsbana, men som även är viktiga och korrekta satsningar i en framtida situation med höghastighetsjärnväg i Sverige.

- Utveckla ett mer sammanhängande nationellt cykelnät för cykelturism, med hög standard, koppling till besöksmål relevanta för cykelturism och med god koppling till stationer i det övergripande persontågssystemet. Nätet kompletteras med regionala cykelstråk som utgår från och kompletterar det nationella nätet.

