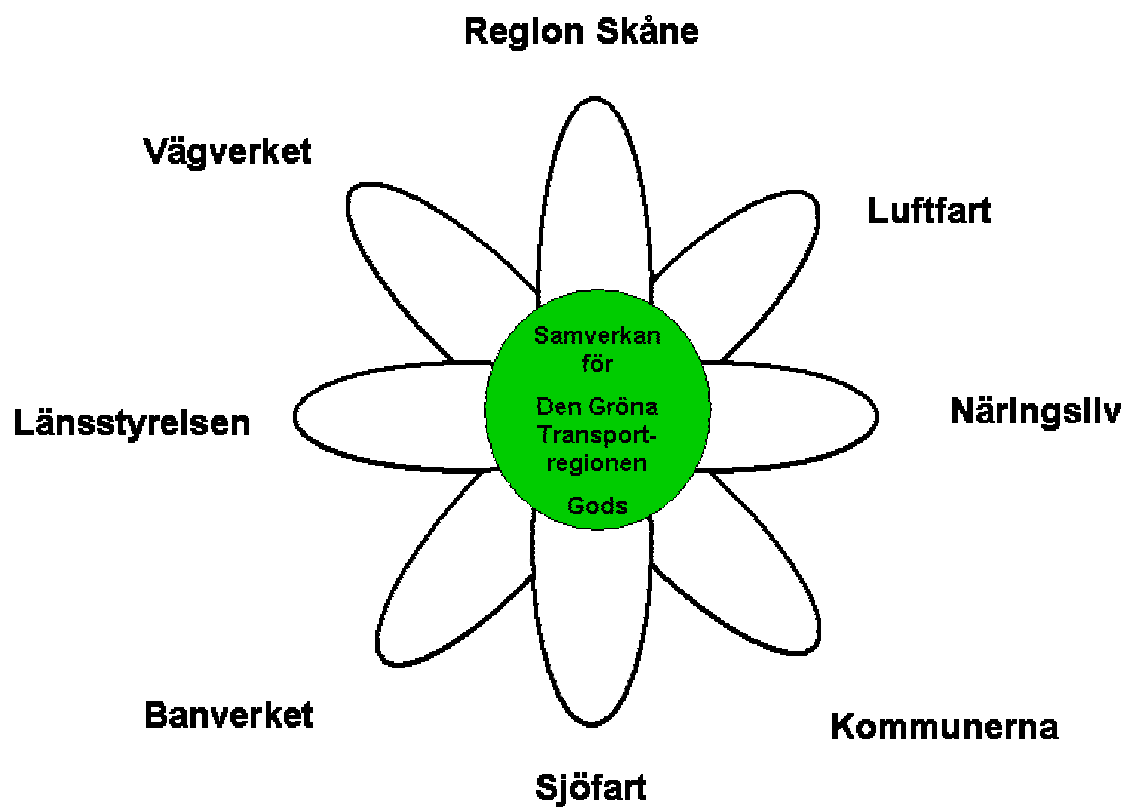


# Strategier för godstransporter i Skåne

Kortversion av utredningsrapport

Remissupplaga 2004-04-16



## Innehåll

Inledning .....	3
Arbetsprocess .....	5
Utvecklingsmål .....	6
Skånes transporter i dag och i framtiden .....	7
Målbild och vision .....	13
Delmål och strategier.....	15
Utpekade strategiska stråk .....	16
Förslag till åtta åtgärder att påbörja inom kort .....	18
Konsekvenser .....	20
Mer läsning .....	21
Kontaktpersoner .....	21

Detta är en kortversion av *Strategier för godstransporter i Skåne* - mer information finns i huvuddokumentet.

## Inledning

*Vision: Vi vill utveckla den gröna godstransportregionen Skåne*

Transporter är ett medel för att uppnå nyttoeffekter för oss medborgare, företag, offentlig service m m samt för att uppnå olika samhällsmål.

Varför behövs en gemensam strategi för godstransporter i Skåne? Här följer de tyngst vägande skälen:

- **Skånes geografiska läge.** Skåne har ett strategiskt läge såväl i ett nationellt som internationellt sammanhang.
- **Ändrade förhållanden i omvärlden.** 2004 blir flera av Skånes grannländer i södra Östersjöområdet EU-medlemmar. Det ger nya förutsättningar som påverkar områdets transportmönster.
- **Transporterna belastar miljön.** Transporter alstrar stora mängder föroreningar som påverkar luft, mark och vatten. Buller är ytterligare ett problem, och dessutom tar transportinfrastrukturen mycket mark i anspråk med negativ påverkan på natur- och kulturmiljöer som följd. Sammantaget är transporter ett konfliktfyllt område p g a miljö- och säkerhetsskäl.
- **Transporterna i och genom Skåne ökar.** För att lösa våra transportbehov på ett långsiktigt hållbart sätt behövs större samverkan än idag för att utveckla och stärka konkurrenskraften för miljövänliga transporter.
- **Transporterna är en viktig del av samhällsekonomin.** Fortsatt tillväxt – med höga krav på miljöhänsyn – behövs för att utveckla Skåne och trygga arbetstillfällena, välfärd m m.

Vilken väg godstransporterna färdas styrs till stor del av marknadskrafter, men med en väl genomtänkt och medvetet vald färdriktning kan vi tillsammans påverka utvecklingen av de framtida godstransporterna i Skåne. Gör vi inget kommer utvecklingen hos oss till stora delar att bestämmas av olika faktorer utanför Skåne. Lagar, restriktioner, marknadskrafter och konsekvenserna av våra grannregioners handlande styr då i ännu högre grad även godsflödena i Skåne.

Det tillkommer ständigt nya utredningar, planförslag, samarbetsprojekt m m som är av central betydelse för godstransporterna i Skåne. På alla nivåer i samhället – från EU i Bryssel till kommuner och näringsliv i Skåne – tas initiativ som påverkar helhetsbilden.

Ett aktuellt exempel är de nationella och regionala planerna för vägar, järnvägar och annan transportinfrastruktur. Regeringen har nyligen fastställt de ekonomiska ramarna för framtida

väg- och järnvägsinvesteringar i Skåne 2004-2015 – ett beslut om stora järnvägsinvesteringar som ligger väl i linje med utvecklingen av den gröna transportregionen Skåne.

Den gemensamma strategi för Skåne som presenteras i denna skrift syftar till att tydliggöra:

- ett gemensamt förhållningssätt bland skånska aktörer till utvecklingen av godstransportsystemet i Skåne.
- en förankrad strategi för fortsatt arbete med att fördjupa underlag, tydliggöra förhållningssätt, utveckla samverkan med omgivande regioner, utveckla planeringen, förbättra dialogen m m.
- skapa en bättre samsyn kring hur tågtrafikens krav på utvecklade järnvägar i den sydvästra delen av regionen kan förenas med berörda kommuners och boendes krav på säkerhet, trygghet och god miljö.

## Arbetsprocess

Godsstrategin har utarbetats på uppdrag av Region Skåne. Avsikten har varit att genom bred dialog och delaktighet skapa en väl förankrad strategi som kan vara ett stöd och verktyg i såväl långsiktigt strategiskt arbete som mer operativa frågor.

Strategin har tagit form i nära samverkan mellan Region Skåne, Länsstyrelsen i Skåne län, Banverket, Vägverket och Skånes kommuner. Arbetet har skett under ledning av en särskild utredningsman fristående från de berörda aktörerna.

Frågan har behandlats i de fyra tjänstemannaberedningsgrupper som representerar olika delar av Skåne inom ramen för arbetet med den regionala transportinfrastrukturplanen (den s k RTI-planen). Kommunerna har getts möjlighet att lämna skriftliga underhandssynpunkter, vilket också många kommuner gjort. Styrelserna för de kommunala samarbetsformerna SSSV, NOSAM, SÖSK och Skåne Nordost har informerats och muntligen lämnat synpunkter under hösten 2003.

Ett seminarium hölls i december 2003 med företrädare för näringslivet där den framtida utvecklingen inom godstransporter diskuterades. Diskussioner har också förts med ledningarna för hamnarna i Helsingborg, Malmö, Trelleborg, Ystad och Åhus.

Samverkan har därutöver skett med Sjöfartsverket, Luftfartsverket och Regionala Godstransportrådet.

Godsstrategin behandlades i regionala utvecklingsnämnden, Region Skåne den 18 mars 2004. Detta är en remissupplaga – synpunkter ska vara Region Skåne tillhanda **senast 2004-09-15**.

### Arbetsgrupp

*Richard Montgomery*, tidigare vägdirektör på Vägverket, har varit utredningsman och ledare för arbetet på uppdrag av Region Skåne.

Till sin hjälp har han haft en arbetsgrupp: *Benny Nilsson*, Vägverket, *Karin Nilsson*, Banverket, *Christer Jarnlo*, Länsstyrelsen, *Björn-Åke Zetterberg*, Sjöfartsverket, *Stig Gustavsson*, Lunds kommun, *Helen Mårtenson*, Helsingborgs Stad, *Klas Nydahl*, Malmö stad, *Göran Sewring*, Region Skåne och *Mats Petersson*, Region Skåne.

## Utvecklingsmål

Det finns ett flertal mål från olika myndigheter och intressenter som påverkar hur Skåne och transporterna i regionen kommer att utvecklas i framtiden.

### *Riksdagens transportpolitiska mål*

Riksdagens transportpolitiska mål är ”att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringslivet i hela landet” Det har omsatts i sex delmål:

- Tillgängligt transportsystem
- Hög transportkvalitet
- Säker trafik
- God miljö
- Positiv regional utveckling
- Ett jämställt transportsystem

### *Skånsk Livskraft*

Det gemensamma skånska utvecklingsprogrammet Skånsk Livskrafts fyra övergripande mål har flera beröringspunkter med godstransporter:

**Tillväxt.** Genom ett effektivt transportsystem ges de skånska företagen bra transportförsörjning och därigenom goda konkurrensbetingelser. Hamnar och transportföretag är direkt beroende av hur transporterna ordnas och av hur transporterna utvecklas.

**Attraktionskraft.** Ett väl fungerande transportsystem och kvalificerad kompetens inom transporter och logistik gör regionen attraktiv för etableringar och för företag som redan finns i regionen att satsa på vidareutveckling. Det är också viktigt att kunna erbjuda en god miljö, rekreativsmöjligheter, boendemiljöer av hög kvalitet, säkerhet och trygghet.

**Bärkraft.** Den långsiktiga utvecklingen av miljöpåverkan, hushållning med naturresurser, säkerhet och varsamhet med naturvärden och kulturarv måste bemästras för att målet om bärkraft ska uppnås.

**Balans.** Bra förbindelser mellan regionens olika delar, såväl för personer som för gods, är viktiga för en balanserad utveckling och för att den flerkärniga strukturen i Skåne ska kunna bestå och vidareutvecklas. De nya förutsättningar som skapas när länder öster och söder om Skåne blir nya medlemmar i EU ger nya intressanta möjligheter.

### *Nationella och regionala miljömål*

Riksdagen har antagit femton nationella miljömål som bl a handlar om vatten, mark, luft och buller. Sedan slutet av 2003 finns det också regionala miljömål som bygger på de nationella och som tagits fram av Länsstyrelsen i Skåne län. I anslutning till de regionala miljömålen föreslås ett åtgärds paket för 2004-2010 som har flera beröringspunkter med transporter.

## Skånes transporter idag och i framtiden

### Nuläget

Genom sitt läge längst ner på den skandinaviska halvön är Skåne ett transitområde för godstransporter. Gods från norra, västra och östra Skandinavien sammanstrålar i Skåne och ca en fjärdedel av Sveriges utrikeshandel i ton räknat och hälften av värdet går via de skånska hamnarna och Öresundsbron.

Skåne är en del av Öresundsregionen som har ca 3,5 miljoner invånare. Befolkning och näringsliv växer och integrationen mellan Skåne och Själland pågår. Trots att integrationen fortfarande är i inledningsfasen har trafiken över Sundet de senaste tio åren ökat med närmare 50 procent.

Skåne har tillsammans med Västsverige en dominerande roll för transporterna till och från Sverige. Ser man till flödena genom hamnarna och exkluderar olja, som inte har så stort intresse från logistikutvecklingssynpunkt, är faktiskt volymerna i Skåne större än i Västsverige.

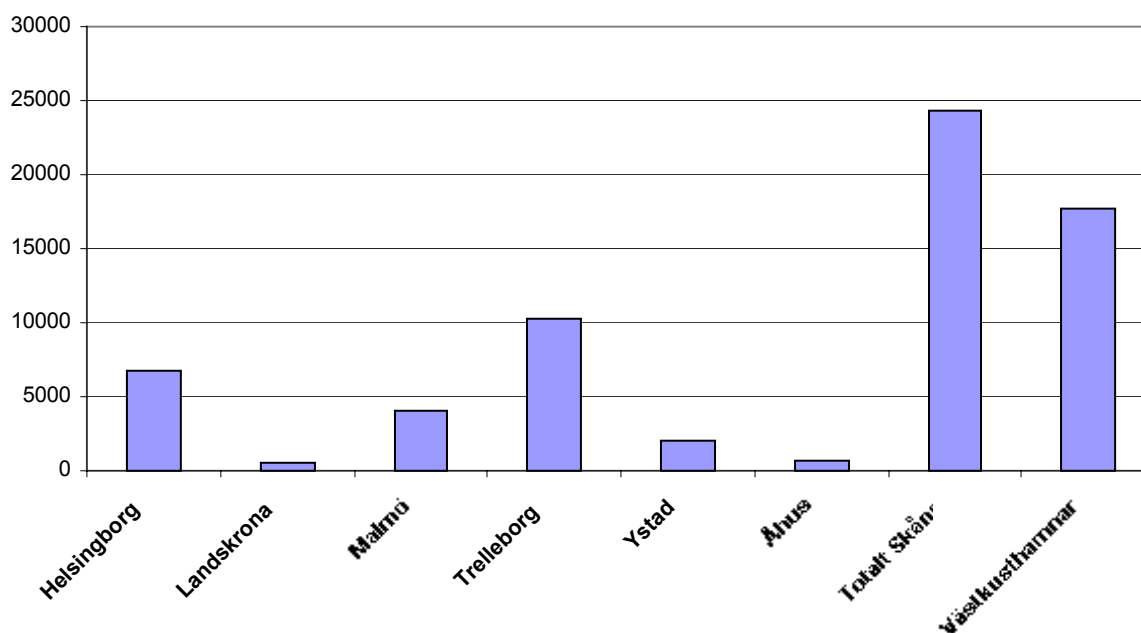
### Skåne är Skandinaviens viktigaste port mot övriga Europa

Den totala årliga svenska utrikeshandeln via svenska hamnar är ca 140 miljoner ton (år 2002). Hälften av godsvärdet går via Skåne.

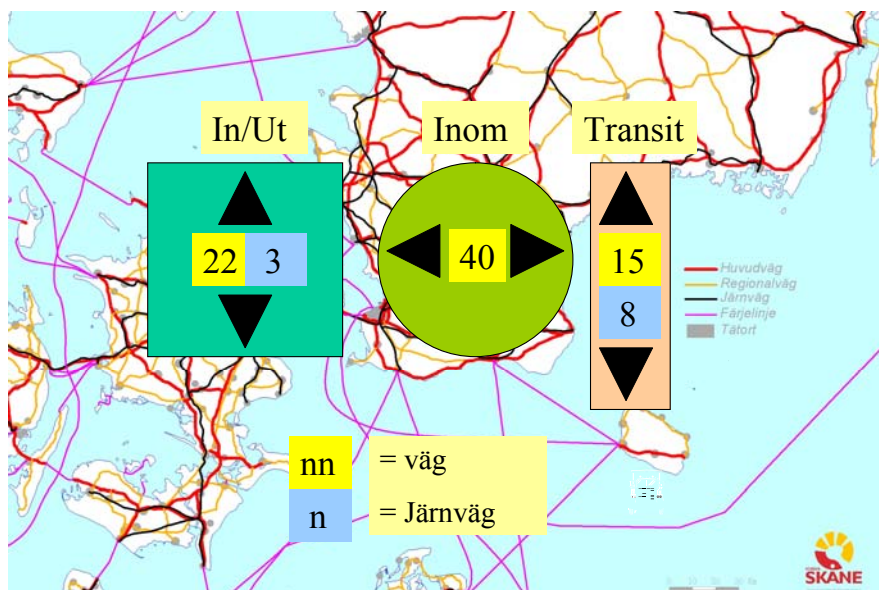
Västsvenska hamnar ..... ca 50 mton (varav ca 30 mton är olja)

Skånska hamnar och Öresundsbron ..... ca 30 mton (varav ca 4 mton är olja)

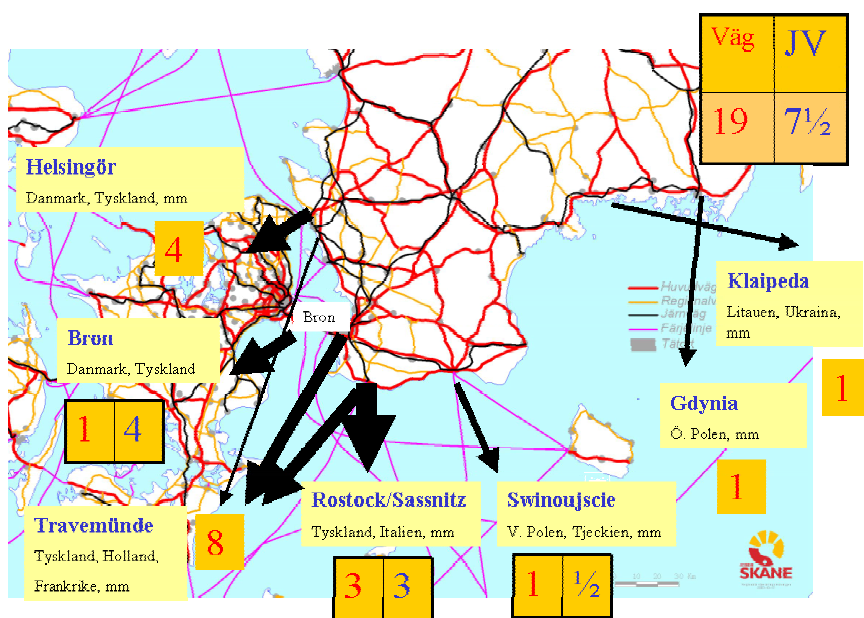
Övriga svenska hamnar ..... ca 60 mton (inkl malm)



**Godsomsättning i skånska hamnar jämfört med västkusthamnar (exkl Skåne) i tusentals ton 2002. Olja är ej inräknat.**



**Godsflöden i Skåne år 2002** (miljoner ton, uppskattning) uppdelat på: transporter inom Skåne, transporter som har start- eller målpunkt i Skåne samt transittransporter genom Skåne.



**Godsflöden på väg/järnväg via sydsvenska hamnar samt Öresundsbron 2002** (miljoner ton, uppskattning).



**Gods på Skånes vägar.** På vägarna svarar transittrafiken för knappt 20 procent av godsvolymen och en tredjedel av transportarbetet. Transporter som har ena start- eller målpunkten i Skåne svarar för 25-30 procent av godsvolymen och ungefär en tredjedel av transportarbetet. Transporter med både start och mål i Skåne svarar för ungefär halva godsvolymen och en tredjedel av transportarbetet.

**Gods på Skånes järnvägar.** På järnväg är transittrafiken helt dominerande såväl när det gäller godsvolym som transportarbete (ca 75 procent). Transporter till övriga landet svarar för ca 20 procent av godsvolymen och transportarbetet.

**Gods i Skånes hamnar.** Via de skånska hamnarna går mycket av det svenska utrikesgodset, som kommer på väg och järnväg. Även en hel del traditionellt sjöfartsgods hanteras i hamnarna, t ex import av livsmedel, bilar och bulkgoods.

**Gods på Skånes flygplatser.** Av flygplatserna i Skåne har Sturup en helt dominerande ställning. Sturup har haft en kraftig tillväxt från år 2000. Utvecklingen har gått från ca 5 000 ton/år till nuvarande ca 25 000 ton/år med en fortsatt god tillväxt.

### *Miljö- och säkerhetsrisker*

Redan idag medför godstransporter avsevärda miljö- och säkerhetsrisker. Studier visar att riskerna för olyckor och tillbud i princip följer ökningarna i godsvolym proportionerligt. Därför kan man räkna med bl a fler dödsfall med tunga fordon inblandade, fler tillbud med farligt gods och ökat slitage på miljön om inte minskade risker finns med som ett framträdande mål när transportsystemet utvecklas.

Farligt godstransporterna i Sverige omfattar 20 miljoner ton per år, 18 på väg och 2 på järnväg, motsvarande 3-5 procent av den totala transportvolymen. Dominerande godsslag är olika petroleumprodukter. De flesta farligt godsolyckor sker på väg, oftast i samband med lastning och lossning. Jämfört med andra olyckstyper är risken och sannolikheten för en farligt godsolycka liten. Konsekvenserna av en olycka kan dock vara mycket stora, vilket påverkar tryggheten och oron hos många människor. Besvärande är att farligt godstransporter på väg inte alltid följer de större trafiklederna. Järnvägen går i Skåne genom många tätorter och städer, där det kan bli mycket svåra konsekvenser av en farligt godsolycka. De största riskerna finns i Skånes tätbefolkade södra och västra delar.

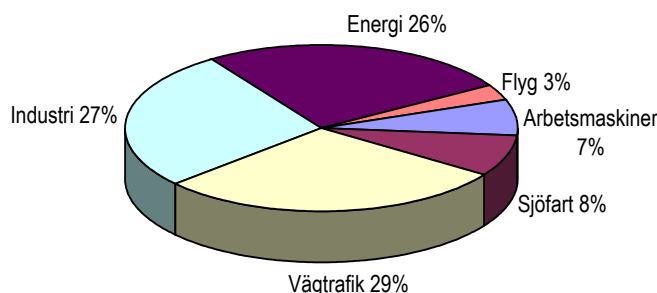
Till havs är den kraftigt ökande frakten på fartyg genom Östersjöområdet en av framtidens stora miljö- och säkerhetsrisker. Inom 15 år beräknas godsmängden ha dubblats, till ca 1 000 miljoner ton. Ofta är det miljöfarlig last, t ex olja, och transporterna delvis sker med undermåliga fartyg.

För att skydda människors hälsa och den yttre miljön finns miljö kvalitetsnormer i Miljöbalken. Dessa föreskriver lägsta miljö kvalitet för mark, vatten, luft eller den fysiska miljön i övrigt.

Närmare hälften av koldioxidutsläppen i Skåne år 2000 härrörde från transportsektorn med ökande utsläpp från framför allt tunga lastbilar. Vägtrafik och sjöfart är de största källorna till hälsovådliga luftföroreningar och andra utsläpp av föroreningar. Störst problem finns i de tätbefolkade orterna i Skånes västra del. I Skåne har Helsingborg varnat för att miljö-

kvalitetsnormen för kvävedioxid riskerar att överskridas, och flera andra skånska städer ligger nära överskridanden av vissa normer.

Utsläpp av koldioxid i Skåne 2001



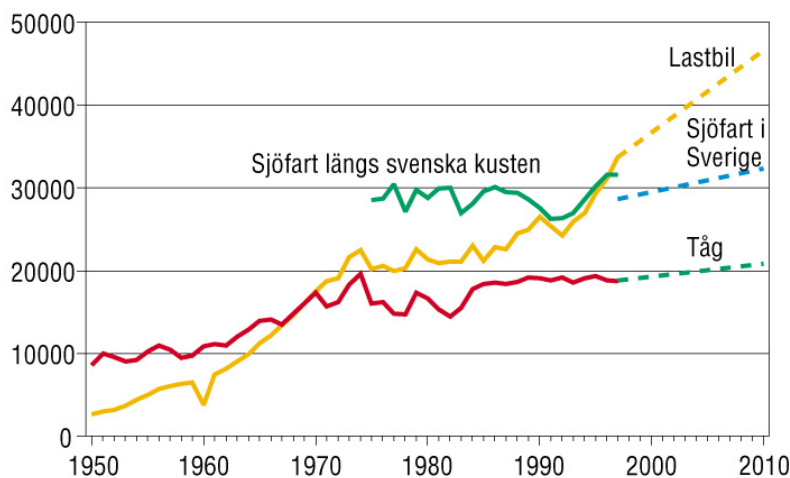
Källa: Miljötilståndet i Skåne – Årsrapport 2001. Länsstyrelsen i Skåne län.

Trafiken medför också markanvändning på bekostnad av den goda skånska jorden med högst klassning i landet. En negativ miljöeffekt av ny väg eller järnväg är intrånget i natur- och kulturmiljön. Grund- och ytvatten, lantbruk och skogsbruk kan påverkas. Ny infrastruktur genom landskap och tätorter kan medföra svåra barriäreffekter.

De omfattande transporterna i Skåne bidrar till att inte samtliga 15 nationella miljömål kan uppnås. Det gäller bl a målen om bullernivåer och koldioxidutsläpp som inte klaras. Omkring 200 000 personer i Skåne bedöms vara utsatta för bullerstörningar från trafik. 90 procent av störningarna kommer från vägtrafiken.

### Trender och framtidsutsikter

Enligt prognoser från SIKÅ (Statens Institut för Kommunikationsanalys) spås kraftigt ökade transportvolymerna fram till 2010. Allra störst spås ökningen för lastbilstrafiken bli. Värt att notera är att ökningarna i Skåne beräknas bli större än det nationella genomsnittet.



Godstransporternas utveckling i Sverige fördelat på transportslag 1950-2010 (miljarder tonkilometer). Källa: SIKÅ

Utvecklingen inom logistikbranschen, där krav från köpare och beställare av transporter spelar stor roll, har under lång tid gynnat lastbilstransporter, eftersom dessa har haft klart bäst förutsättningar att möta de nya kraven. De prognoser som finns indikerar att denna utveckling kommer att fortsätta.

De större logistikföretagen fortsätter att koncentrera hanteringen till färre och större terminaler. En tydlig konsolidering inom branschen har också skett, där ett flertal aktörer går samman. Företagen blir samtidigt allt mer internationella och arbetar med flera transportmedel.

Järnvägssektorn kan gynnas av den ökande andelen containertransporter och en fast Fehmarnbältförbindelse. För de längre järnvägstransporterna till och från kontinenten blir dock tillgängligheten till tågslägen med hög tillförlitlighet och god hastighet avgörande för utvecklingen. Avreglering, konkurrens och spelreglerna på marknaden är andra viktiga faktorer som sannolikt påverkar järnvägens konkurrenskraft i framtiden.

Sjöfarten bedöms kunna stärka sin konkurrenskraft i de fall de kan utgöra ett alternativ till landtransporter. Bulkgodset kommer alltså att dominera, dock är det containergods och lastbils-/trailerbundet gods som spås snabbast tillväxt. Transportkostnaderna för containrar och trailers kan komma att öka i framtiden. För länder som Sverige, med långa transportavstånd till de stora marknaderna, kan detta påverka den ekonomiska utvecklingen negativt.

En ökad betydelse för intermodala transportkedjor och en strävan i den europeiska transportpolitiken att förbättra sjöfartens konkurrenskraft väntas leda till att hamnarna som terminaler och omlastningspunkter blir en central fråga för utvecklingen av transportsektorn.

Den växande transittrafiken tillsammans med godsflöden till och från Skåne ger en förutsättning för fortsatt utbyggnad av terminal-, lagrings- och andra logistikfunktioner i Skåne. Det faktum att godstransportvolymerna i Skåne sannolikt växer snabbare än i många andra områden gör att verksamheten i Skåne kommer att gynnas om det finns skalfördelar (stora volymer ger bl a lägre hanteringskostnader) i logistikverksamheten. Dock kan det bli svårigheter om det uppkommer flaskhalsar. En viktig fråga i detta sammanhang är hur vi i Skåne kan dra nytta av vårt geografiska läge för vårt eget näringsliv.

Undersökningar som har gjorts i Europa pekar på att det i framtiden kan komma att behövas endast tre stora logistikcentrum, varav Öresundsregionen är ett tänkbart. Viktiga förutsättningar för att ett område ska kunna utvecklas till ett sådant centrum är:

- Ett stort, köpstarkt, befolkningsunderlag
- Bra infrastruktur
- Bra tillgång på utbildning
- Stabil arbetsstyrka

### *Konflikter mellan olika målsättningar*

Många av de negativa effekterna från trafik hänger samman med transporternas omfattning. Ökad trafik ger ökade utsläpp av föroreningar, ökade bullernivåer, ökad riskexponering och ökade behov av resurser och mark för utbyggnad av vägar och transportanläggningar.

Som framgår i föregående avsnitt pekar mycket på att trenden med ökande transportflöden kommer att fortsätta. Inriktningen i EU:s transportpolitik att bryta sambandet mellan transporter och ekonomisk utveckling är tydlig, men har hittills inte fått genomslag på den faktiska utvecklingen.

Det finns också en geografisk dimension på godstransporterna i Skåne. Skåne har en speciell roll för Sveriges utrikestransporter och får därigenom ta hand om en omfattande trafik med alla de olägenheter det för med sig. Det är samtidigt mycket viktigt för Sverige att transporterna till de europeiska marknaderna kan ske effektivt och att landets avståndshandikapp motverkas så mycket som möjligt. Det är därför ett nationellt intresse att utveckla Skånes transportsystem, och det är rimligt att landet som helhet tar hänsyn till och skjuter till resurser så att de nationella behoven kan lösas samtidigt som hänsyn tas till de påfrestningar det leder till för Skåne.

Det finns givetvis även skillnader i synsätt mellan olika intressenter i Skåne, beroende på att man har olika intressen, förutsättningar eller geografiskt läge. De största godsflödena, hamnarna och andra terminaler är koncentrerade till Skånes västra delar. Där är också bebyggelsen tätast och tillväxten av nya verksamheter störst. Det innebär en stark och växande konkurrens om utrymmet. Det gäller markanvändningen, men också utnyttjandet av vägar och järnvägar till såväl person- som godstransporter. Till detta kommer att framför allt järnvägarna passerar genom många tätortskärnor med störningar i form av barriärer, buller och förhöjda risker som följd. Det är viktigt att komma till en gemensam uppfattning om hur dessa frågor ska lösas. Stora krav ställs därför på kommande planering och samverkan för att hantera dessa frågor.

De skilda uppfattningar som finns kring hur godstransporterna ska ordnas i framtiden är föremål för en särskild behandling inom godsdialogens ram. Det ingår att ånyo pröva förutsättningarna för att på lång sikt få till stånd en lösning som kan innebära att godstransporterna leds utanför berörda tätorter. Utgångspunkten är att frågan ges hög prioritet av utredningsmannen och av berörda parter. Avsikten är att resultat i denna del ska finnas då den nu föreliggande rapporten har remissbehandlats och blir föremål för beslut.

### *Risk för ökande miljöbelastning*

SIKA har gjort en bedömning av möjligheterna att uppnå ett antal av de nationella miljömål där transporterna har avgörande inflytande samt det transportpolitiska delmål som gäller god miljö. SIKA konstaterar att utvecklingen inom olika miljöområden går åt olika håll. Texten fortsätter de klimatpåverkande koldioxidutsläppen att öka medan det ser ljusare ut när det gäller målen för utsläpp av försurande svaveldioxid. När det gäller att minska hälsoeffekterna av luftföroreningar i tätorter utgör kvävedioxid och partiklar ett fortsatt problem. Sammanfattningsvis behövs kraftfullare åtgärder än idag för att minska miljöbelastningen från transporterna.

Det ska nämnas att en fördjupad utvärdering av de nationella miljömålen pågår. Riksdagen ska ta ställning till eventuellt nya eller reviderade miljö kvalitetsmål, delmål eller styrmedel för att nå dessa under år 2005.

## Målbild och vision

### *Utgångspunkter*

Nedan sammanfattas några av de viktigaste utgångspunkterna för godsstrategin.

- Den omstrukturering som pågår inom näringslivet innebär ökad efterfrågan på transporttjänster. I Sverige ökar alla transportslag, lastbil mest. Skåne har bland de största ökningarna i landet.
- Skåne har tillsammans med Västsverige en dominerande roll för Sveriges utrikestransporter. Transporterna till och från Öst- och Centraleuropa kommer att öka snabbt, dock från en mycket låg nivå. En del av dessa berör Skåne.
- Inom transportnäringen pågår en utveckling mot större internationella aktörer och en koncentration till färre och större knutpunkter. Det finns möjligheter att utveckla Öresundsregionen till en betydande knutpunkt för godstransporter i Skandinavien och Östersjöområdet.
- Företagen i Skåne har stor nytta av bra förbindelser för godstransporter till och från omvärlden. Skånes strategiska transportläge kan utvecklas till en konkurrensfördel.
- En betydande del av miljöstörningar och problem med olyckor i Skåne är knuten till godstransporter och en vidgad roll som knutpunkt kan innebära ökade problem. Långsiktig hållbarhet kräver förändring av transportsystemet alltifrån utformning av infrastrukturen till skärpta krav på fordon, administrativa regler m m.
- Det finns en stark politisk vilja på europeisk, nationell och regional nivå att stärka järnvägens konkurrenskraft. Konkurrensytan mellan väg och järnväg finns framförallt inom transittransporter och i viss mån transporter till och från regionen. De regionala och lokala transporterna kommer även fortsättningsvis att ske i huvudsak med lastbil.
- Sjötransporternas utveckling är en strategisk fråga för Skåne.
- En målbild för godstransporter i Skåne ska stå i överensstämmelse med målen i den nationella transport- och miljöpolitiken:
  - Riksdagens transportpolitiska mål
  - De 15 nationella miljömålen som Riksdagen fastställt och tillhörande regionala mål för Skåne.

Skånsk Livskraft - det regionala utvecklingsprogrammet för Skåne med sina fyra mål om tillväxt, attraktionskraft, bärkraft och balans är en annan viktig utgångspunkt.

### *Vision*

Vi har valt ett tillväxtvänligt angreppssätt eftersom vi tror att detta är en förutsättning för att skapa tillräckliga resurser till gemensamma angelägenheter i samhället. Det är av strategisk betydelse för Sverige att transportsystemet i Skåne kan fullgöra och utveckla sin funktion.

Det finns starka drivkrafter för utvecklingen av godstransporterna vilka aktörerna i Skåne inte råder över. Med eller utan egna initiativ kommer Skåne att få ta hand om omfattande transportvolym. För Skånes del är det viktigt att utnyttja situationen för att skapa ett mervärde av transporterna i form av kringverksamheter av olika slag såsom logistikfunktioner och vidareförädling. Det är också viktigt att anpassa åtgärderna så att godsflöden och logistikverksamheter kan tas om hand på ett effektivt och miljöanpassat sätt.

Till en del finns det också möjlighet för de skånska aktörerna att påverka utvecklingen. Därför bör vi arbeta aktivt med egna åtgärder i riktning mot den önskade målbilden för regionen. Det bör ske i form av samverkan, intressebevakning, samhällsplanering, utveckling av infrastruktur m m.

***Vision: Vi vill utveckla den gröna godstransportregionen Skåne***

## **Delmål och strategier** – för att utveckla den gröna godstransportregionen Skåne

**Vi vill vidareutveckla Skånes roll som knutpunkt i södra Östersjöregionen med en logistikfunktion av internationell klass.**

Det sker genom att:

- Vidareutveckla strukturen av stråk och noder
- Stödja integrationen i Öresundsregionen
- Anpassa transportsystemet för ökade transporter till och från Öst- och Centraleuropa
- Förbättra kompetens och innovationsförmåga i samverkan: näringsliv, universitet, högskolor och offentliga organ
- Marknadsföra regionen

**Vi vill verka för att transporterna sker på ett långsiktigt hållbart sätt där järnväg och sjöfart svarar för en större del av transporterna och där transporternas miljöpåverkan begränsas**

Det sker genom att:

- Utveckla och utnyttja infrastrukturen för miljöanpassade transportlösningar
- Vidareutveckla miljöperspektiven i den fysiska planeringen
- Stimulera miljövänliga och säkra transportlösningar
- Begränsa riskerna vid transport av farlig gods
- Samverka för hållbara transportlösningar

**Vi vill att den fysiska planeringen av bebyggelse, infrastruktur och andra samhällsfunktioner ska ge goda förutsättningar för en effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning och för att Skåne ska utvecklas som en region med stor attraktionskraft**

Det sker genom att:

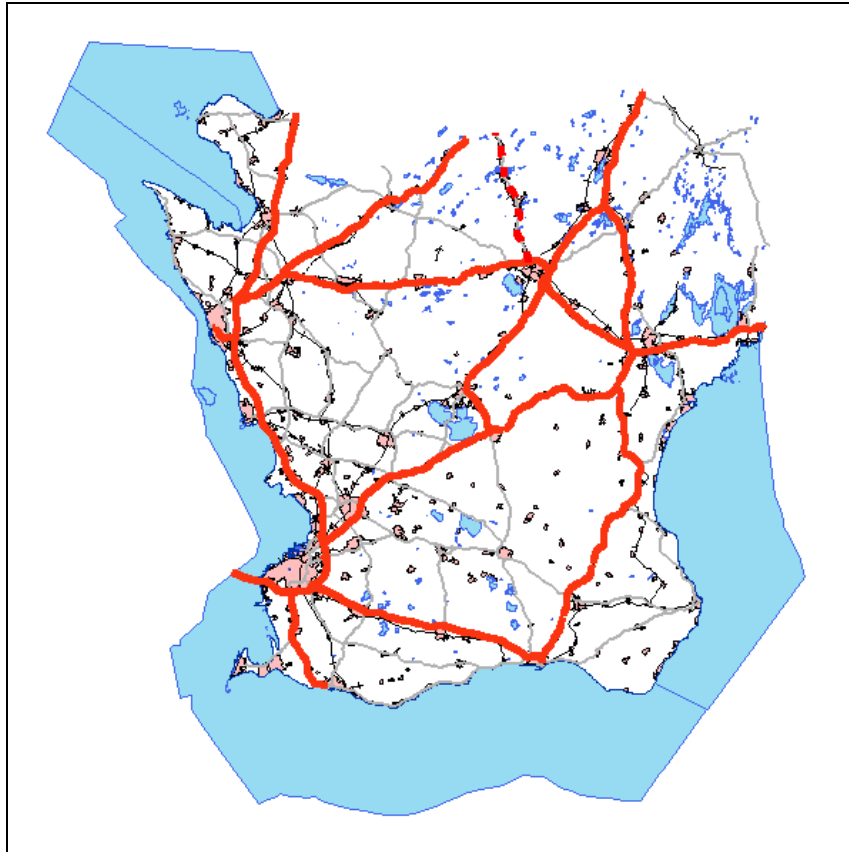
- Utveckla kommunernas och trafikverkens fysiska planering
- Förbättra samverkan i samhällsplaneringen

**Vi vill att Skånes aktörer ska samverka för att skapa effektiva och långsiktigt hållbara transportlösningar**

Det sker genom att:

- Samla aktörerna kring ”Den gröna transportregionen”
- Utveckla samarbetet mellan offentliga och privata aktörer
- Tydliggöra och förmedla regionens behov och prioriteringar
- Utveckla samarbetet med grannregionerna

## Utpekade strategiska stråk



**Förslag till utpekade vägnät för tunga transporter i Skåne (rödfärgade stråk).**

Vägverket har utifrån ett antal urvalskriterier pekat ut ett begränsat nät som betjänar de stora godsflödena till och från Skåne och till de stora utskeppningshamnarna. Nätet består av de fyra Europavägarna E4, E6, E22 och E65 samt ett urval av de regionala stråken - vägarna 19, 21, 23 och 117.

Målstandarden på det utpekade huvudnätet är mötesfrihet och minst 90 km/h. Ambitionen är att vägarna på sikt skall passera utanför alla tätorter. Erforderligt skydd mot buller och annan miljöpåverkan genomförs. Åtgärder kommer att vidtas för att begränsa riskerna för människor och miljö vid farligt godsolyckor. En hög servicenivå erbjuds trafikanterna vad gäller bl a vinterväghållning, trafikantinformation, rastplatser och begränsning av störningar vid olyckor och vägarbeten.

Förhoppningen är att standarden skall upplevas som så attraktiv att en ökad kanalisering till detta nät uppnås. På sikt kan olika former av trafikledningssystem komma att stödja en sådan utveckling.





**Strategiska noder och järnvägar för godstransporter i Skåne (blåfärgade stråk).**

Södra stambanan, Västkustbanan norr om Ängelholm, Godsstråket genom Skåne, järnvägen genom Malmö, Öresundsbanan, Skånebanan, Ystadbanan, Markarydsbanan och Blekinge kustbana är stråk som ska vidareutvecklas och som ska medverka till att Skånes roll som knutpunkt kan uppfyllas.

Godståg och persontåg konkurrerar om utrymmet på samma bana. Godstågen får inte ges lägre prioritet i relation till persontågen. Tillräckligt med utrymme på spåren måste finnas för att den totala trafikens behov ska tillgodoses. Kapacitetsutbyggnader i tillräcklig omfattning måste genomföras genom utbyggnad av fler nya spår, mötesplatser och förbigångspår.

Miljö- och säkerhetsåtgärder för högt ställda krav ingår i alla utbyggnader. Med högre axellast och större lastprofil för banan kan mer gods transporteras per vagn och godstransporterna på järnväg blir än effektivare.

## **Förslag till åtta åtgärder att påbörja inom kort**

För att orientera arbetet mot den föreslagna målbilden och komma igång med nya aktiviteter föreslås att följande åtgärder genomförs redan på kort sikt. De bör påbörjas under 2004 och 2005. Alla de nämnda aktiviteterna förutsätter aktiv medverkan från flera parter. För var och en anges en huvudansvarig som har till uppgift att ta initiativ, samla berörda aktörer och vara sammanhållande.

### **Regional konferens om godstransporter i Skåne**

Efter remissbehandlingen genomförs en regional konferens där huvudresultaten redovisas och där det ges tillfälle att diskutera hur den önskade utvecklingen bäst kan stödjas.

*Huvudansvarig: Region Skåne*

### **Öresundsintegration**

Intressenter på svensk och dansk sida genomför studier kring Öresundsgemensamma godsfrågor. Tänkbara frågeställningar kan vara: gemensam nuläges- och problembeskrivning, lokaliseringsförutsättningar för transport- och logistikanläggningar, framtida distributionssystem i Öresundsregionen, gemensamma miljö- och transportpolitiska åtgärder i Öresundsregionen.

*Huvudansvarig: Region Skåne*

### **Inomregionala transporter**

Ett samarbete startas med transportköpare, transportörer och offentliga organ i regionen för att effektivisera och miljöanpassa logistik- och transportlösningar för den inomregionala transportförsörjningen.

*Huvudansvarig: Vägverket*

### **Utredning om hamnar och terminaler**

Banverket och Vägverket har beslutat att genomföra en regional utvecklingsplan för kombiterminaler. Arbetet vidgas till att även belysa om och hur den samlade konkurrenskraften kan stärkas genom en tydligare rollfördelning mellan hamnarna.

Utredningen bör också tydliggöra behoven av utvecklad infrastruktur och andra offentliga insatser i olika utvecklingsscenarier.

*Huvudansvariga: Banverket och Vägverket*

### **Planeringsunderlag**

Ett utvecklingsprojekt startas med syftet att ta fram och sprida planeringsunderlag och goda exempel i den fysiska planeringen som kan främja en bebyggelseutveckling som möjliggör resurssnål varuförsörjning samt effektiva, säkra och miljöanpassade transportlösningar.

Kunskaperna om befintliga och framtida varuflöden förbättras.

*Huvudansvarig: Länsstyrelsen*

### **Särskilda planeringsfrågor**

Särskilda insatser görs för att söka lösningar i infrastrukturprojekt där stora meningsskiljaktigheter finns mellan berörda parter. Ett exempel på detta är den del som redan ingår i utredningsmannens uppdrag och som syftar till att skapa en bättre samsyn och lösningar kring hur tågtrafikens krav på utvecklade järnvägar i den sydvästra delen av regionen kan förenas med berörda kommuners och boendes krav på säkerhet, trygghet och god miljö.

*Huvudansvarig: Region Skåne*

### **Forskning och kompetensförsörjning**

Högskolor, offentliga organ och näringsliv tydliggör gemensamt behoven av forskning och utbildning samt möjligheterna att vidareutveckla de högskolor och forskningsorgan som finns i regionen. Målbilderna i godsdialogen kan ange önskade utvecklingsriktningar.

*Huvudansvarig: Transportindustrieförbundet alternativt Lunds Tekniska Högskola*

### **Samverkansformer för strategisk utveckling**

Den regionala infrastrukturplaneringen utvärderas, breddas och utvecklas. Utgångspunkten är att vidareutveckla dialogplattformen för att skapa gemensamma referensramar kring såväl mål och prioriteringar som genomförande av infrastrukturåtgärder och utveckling av transporter och logistik.

*Huvudansvarig: Region Skåne*

## Konsekvenser

Den inriktning som här föreslås innebär att regionens aktörer bejakar att Skåne och Öresundsregionen ska stärka sin roll. Förhoppningen är att det ska leda till att:

- näringslivet i Öresundsregionen erbjuds bra möjligheter till transporter ut i världen vilket medverkar till positiv ekonomisk utveckling och till att regionens attraktionskraft för etableringar ökar.
- transport- och logistiknäringen i regionen kan vidareutvecklas och erbjuda lösningar för såväl regionala, som nationella och globala aktörer.
- integrationen i Öresundsregionen underlättas.
- näringslivet i hela Sverige erbjuds bra transportmöjligheter till och från marknaderna i Europa.

De nämnda trenderna innehåller också hot mot regionen, främst i form av miljöpåverkan, trafikolyckor, risker och barriärer, ökad trängsel samt krav på användning av begränsade markresurser.

Några slutsatser kring utvecklingen mot långsiktig hållbarhet:

- ökande volymer skärper kraven på åtgärder för att begränsa olyckor, risker och miljöpåverkan.
- vi bör orientera oss mot bättre förutsättningar och ökande transporter på järnväg.
- lastbilstransporterna kommer att öka och ställer krav på regionala och lokala åtgärder.
- lokal omgivningspåverkan från godstransporter är speciellt uttalad i Skåne.

### **Generella konsekvenser i Skåne av ökad internationell handel, ökad utveckling mot södra Östersjön och fortsatt integration i Öresundsregionen:**

- Transittrafik genom Skåne på väg ökar starkt
- Stark transportutveckling mot Polen
- EU-utvidgningen gör att trafik mot Blekinge ökar
- Tyskland fortsatt viktig målpunkt
- Ökad integration av distributionstrafik mellan Skåne och Själland
- Förbindelsen Helsingborg-Helsingör fortsatt viktig

### **Konsekvenser i Skåne avseende logistikfunktioner och miljöeffekter:**

- Hallandsåstunneln ger en ökad godstrafik på godsstråket genom Skåne
- Starkt ökad tung trafik på väg E6; miljö- och trängselproblem
- Lokala miljöproblem i Helsingborg, Trelleborg samt längs väg E22 genom Lund
- Barriäreffekter på Kontinentalbanan och Södra stambanan
- Väg E22 måste byggas ut p g a trafiksäkerhetsskäl
- Förutsättningar för utveckling av logistikcentrum i Helsingborg, Malmö och Trelleborg

## Mer läsning

### Huvuddokumentet

Detta dokument är en förkortad version av *Strategier för godstransporter i Skåne*. Huvuddokumentet kan laddas ner från [www.skane.se/pm](http://www.skane.se/pm) under rubrik *Projekt/Strategier för godstransporter*. Det kan även beställas från kontaktpersonerna nedan.

### Hemsidor

Region Skåne/Planering och Miljö	<a href="http://www.skane.se/pm">www.skane.se/pm</a>
Vägverket	<a href="http://www.vv.se">www.vv.se</a>
Banverket	<a href="http://www.banverket.se">www.banverket.se</a>
Sjöfartsverket	<a href="http://www.sjofartsverket.se">www.sjofartsverket.se</a>
Luffartsverket	<a href="http://www.lfv.se">www.lfv.se</a>
Länsstyrelsen i Skåne län	<a href="http://www.m.lst.se">www.m.lst.se</a>

### Kontaktpersoner

Region Skåne är remissbehandlande instans och svarar gärna på frågor om godsstrategin:

Mats Petersson, samhällsplanerare, Region Skåne, Planering och Miljö, 044-13 33 01,  
[mats.petersson@skane.se](mailto:mats.petersson@skane.se)

Göran Sewring, samhällsplanerare, Region Skåne, Planering och Miljö, 042-17 61 15,  
[goran.sewring@skane.se](mailto:goran.sewring@skane.se)