

Skåne län

Namngivna investeringar som pågår 2018

Åstorp–Teckomatorp, etapp 2 och 3 och Marieholmsbanan

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra kapaciteten för godstrafiken och att möjliggöra för persontrafik.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och pågår.

Godsstråket genom Skåne innefattar sträckan Ängelholm–Trelleborg och har få mötesmöjligheter för längre godståg. Anspråken på att köra fler godståg har ökat efter att tunneln genom Hallandsås öppnat. Utan åtgärder på sträckan Åstorp–Teckomatorp och Marieholmsbanan (Teckomatorp–Eslöv) kommer det att innebära stora begränsningar i antalet godståg som kan ledas denna väg. Marieholmsbanan används som omledningsbana vid tågstopp eller tillfälliga begränsningar på omgivande banor. Skånetrafiken har ansökt om att få starta Pågatåg på Marieholmsbanan, men om banan ska användas mer frekvent krävs fler mötesmöjligheter och att det gamla spåret och kontaktledningen byts ut. En upprustad bana skulle även fungera som ett komplement till Lommabanen för godstrafik.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar en utbyggnad av mötesstationer, införande av modernt signalsystem samt utbyggnad av nya stationer för persontrafik. På Marieholmsbanan ingår byte av spår och kontaktledning för att möjliggöra frekvent tågtrafik.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 999 miljoner kronor varav 304 miljoner kronor utgörs av sam- och medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 246 miljoner kronor.

Kapacitetsåtgärder i Skåne

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra kapaciteten på ett flertal banor i Skåne.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och pågår.

Det behövs mer kapacitet på järnvägen för den omfattande arbetspendlingen, tillsammans med nationell och regional persontrafik samt växande godstransporter. I Skåne är efterfrågan på snabb kollektivtrafik stor.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar en mötesstation på Österlenbanan samt hastighetshöjning och införande av samtidig infart. I objektet ingår även byggnation av ett nytt mötesspår och ett kortare partiellt dubbelspår på Skånebanan mellan Hässleholm och Kristianstad. På Södra stambanan byggs ett förbigångsspår och signalåtgärder samt skyltningsåtgärder genomförs på en del stationer för att påskynda ombordstigningen.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad total kostnad på 813 miljoner kronor varav 144 miljoner kronor utgörs av samfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 454 miljoner kronor.

Superbussar i Skåne, åtgärder i statlig infrastruktur

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken samt att skapa ett tillgängligt och attraktivt kollektivtrafiksystem som kan åstadkomma en positiv utveckling i områden som saknar tåganslutning.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och pågår.

Väginfrastrukturen behöver utvecklas för att ”superbussarna” ska ha god framkomlighet och förbättrad åkkomfort. Ökad framkomlighet ger snabbare resvägar, men framför allt ökar det bussens tillförlitlighet. Ambitionen är att ”Superbusskonceptet” ska bidra till hållbar tillväxt i de områden i Skåne som saknar järnvägsinfrastruktur.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar en anpassning av vägar och stationer för att förbättra bussens framkomlighet i trafiken.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad total kostnad på 206 miljoner kronor varav 9 miljoner kronor utgörs av medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 160 miljoner kronor.

Flackarp–Arlöv, utbyggnad till flerspår

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att öka kapaciteten på Södra stambanan mellan Flackarp och Arlöv genom att utöka dagens två spår till fyra spår.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och pågår.

Järnvägen mellan Flackarp och Arlöv är en del av Södra stambanan. Det är en mycket viktig länk i järnvägssystemet för den nationella och regionala persontrafiken och för internationell godstrafik. Sträckan mellan Malmö och Lund är särskilt väsentlig genom att Västkustbanan ansluter till Södra stambanan i Lund. Det innebär att bandelen söder om Lund blir extra belastad och får än större betydelse i järnvägssystemet. Tågtrafiken mellan Malmö och Lund är så omfattande att den nuvarande järnvägens kapacitet är otillräcklig. Antalet tåg måste begränsas och trafikstörningar och förseningar uppstår lätt. En ökning av kapaciteten är därför nödvändig för att förbättra trafikstandarden och möjliggöra den ökning av tågtrafiken och tågresandet i regionen som bland annat Öresundsbron, Citytunneln i Malmö och utbyggnaden av Västkustbanan ger förutsättningar för. Objektet är en förutsättning för bostadsbyggande vid den nya station som planeras i Lund inom objektet ”Lund (Högevall)–Flackarp, fyrspår”.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar en utbyggnad av dubbelspåret på Södra stambanan till fyra spår mellan Flackarp och Arlöv, en total sträcka om åtta kilometer genom orterna Hjärup, Åkarp och Arlöv. Den nya utformningen innebär att banan får ytterligare två spår och att stationerna i Hjärup, Åkarp och Arlöv byggs om och förbättras. Ett nedsänkt spårlägg i Hjärup och i Åkarp, samt en 400 meter lång tunnel i Åkarp ger bullerdämpning mot omgivande bebyggelse. Flera passager med järnvägen byggs om. Burlövs station utformas som en pendlarstation med två plattformar mellan spåren. Stationerna i Hjärup och Åkarp utformas med två sidoförlagda plattformar.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 4 279 miljoner kronor varav 353 miljoner kronor utgörs av sam- och medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 3 221 miljoner kronor.

E6, trafikplats Flädie (Lund–Flädie)

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och pågår.

Väg E6.02 är en vanlig väg med hastigheten 90 kilometer per timme, förutom i anslutning till trafikplats Flädie (E6) där hastigheten är begränsad till 50 kilometer per timme. Väster om väg 108 övergår vägsektionen till en fyrfältig tätortsgata vid infarten till Lund. Sträckan har kapacitetsproblem på grund av mycket stor pendlingstrafik, vilket bland annat resulterar i att bilar blir stående på ramperna i trafikplats Flädie vid högtrafik. Bilar från anslutande vägar, främst i Fjellie, har även svårt att komma ut på väg 16. Dessa kapacitetsproblem medför att olycksrisken är hög. Sträckan är cirka 3,8 kilometer. Trafikplats Flädie har låg geometrisk standard och bristande kapacitet.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar ombyggnad, i befintlig sträckning, till mötesfri väg med två körfält i vardera riktningen. Objektet innebär att vägen breddas till 16,5 meters vägbredd. Antalet åker- och tomtutfarer reduceras kraftigt. Parallella, enskilda utfartsvägar byggs för att undvika anslutande vägar. Korsningarna i Fjellie och Gammelmark byggs om till enkla planskilda t-korsningar. I anslutning till dessa byggs busshållplatser. Trafikplats Flädie byggs om med högre geometrisk standard med bland annat en cirkulationsplats på västra sidan. Objektet möjliggör för en skyltad hastighet på 100 kilometer per timme.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 167 miljoner kronor varav 123 miljoner kronor utgörs av samfinansiering. Ingen kostnad belastar nationell plan under planperioden.

E22, Hurva–Vä etapp Linderöd–Vä; Sätaröd–Vä och förbi Linderöd

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra framkomligheten för genomfartstrafiken och boendemiljön längs befintlig väg.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och pågår.

E22 går från Trelleborg till Norrköping och är en viktig förbindelse mellan Skåne, Blekinge och ostkusten. Inom Skåne utgör E22 en viktig regional förbindelse och pendlingsväg. På sträckan Linderöd–Vä passerar vägen genom bland annat Linderöd och Tollarp, vilket ger mycket låg framkomlighet och dålig tätortsmiljö. Utanför tätorterna är hastighetsbegränsningen 90–100 kilometer per timme.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar byggnation av en ny motorväg i ny sträckning. Trafikplatser byggs vid anslutning till befintlig väg i båda ändar samt öster om Linderöd.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 1 176 miljoner kronor varav 20 miljoner kronor utgörs av medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 801 miljoner kronor.

Åstorp–Hässleholm, 160 kilometer i timmen

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att höja den största tillåtna hastigheten och att därigenom möjliggöra för sänkt restid samt en något ökad kapacitet.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och pågår.

Skånebanan är hårt trafikerad och har bitvis kapacitetsbrist. Banan binder samman Helsingborg och Hässleholm/Kristianstad och passerar ett antal orter på vägen. Restiderna längs banan är inte konkurrenskraftiga och därför är restidsförbättring önskvärd.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar signalåtgärder för att höja största tillåtna hastighet till 160 kilometer per timme mellan Hässleholm och Åstorp.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 78 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 14 miljoner kronor.

Namngivna investeringar som föreslås för byggstart 2018-2020

E22, trafikplats Ideon

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra framkomligheten och minska risken för upphinnandeolyckor. Objektet avser även att öka tillgängligheten till de nordöstra delarna av Lund.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och betraktas som bundet på grund av att avtal/beslut är tecknade.

E22 genom Lunds östra delar är en viktig länk för trafiken till och från Lund, men även för genomfartstrafik i nord-sydlig riktning. Det är kapacitetsproblem i trafikplats Lund Norra under rusningstrafik, och då bildas köer på ramperna. Problemen kommer att bli större med de utbyggnadsplaner som finns för verksamhetsområdet Ideon/Pålsjö och den nya stadsdelen Lund NE/Brunnshög. På sikt kan inte trafikförsörjningen av Ideon- och Pålsjöområdet säkerställas. Köbildning på ramperna och ut på E22 medför ökad olycksrisk.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

En ny trafikplats byggs vid Ideon/Pålsjö. För att klara körfältsbyte vid på- och avfartsramp byggs additionskörfält på sträckan mellan trafikplats Gastelyckan och trafikplats Lund Norra. En ny trafikplats Ideon byggs strax söder om trafikplats Lund Norra och ansluter till det kommunala vägnätet vid Scheelegatan. Avståndet mellan trafikplats Ideon och trafikplats Lund Norra är kort, och gemensamma av- och påfarter behöver anläggas. I norrgående riktning behövs två körfält på den gemensamma avfarten på en del av sträckan, innan de två körfälten delas i en avfart till Ideon och en till Lund norra.

Sedan föregående plan har en annan placering valts för att få en sammantaget bättre funktion.

Projektet är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

I ett större perspektiv underlättar utbyggnaden för en fortsatt tillväxt av vägtrafiken, vilket motverkar den större omställning till fossilfria eller koldioxidsnåla transportslag som skulle behövas för att bryta vägtransporternas stora andel av de samlade koldioxidutsläppen. I ett mer kortsiktigt perspektiv möjliggör objektet för minskade koldioxidutsläpp genom minskad köbildning och en effektivare trafikerings, med vägförkortning till viktiga målpunkter i Pålsjö- och Ideonområdet, vilket är positivt för den ekologiska hållbarheten. Den sociala och ekonomiska hållbarheten gynnas av en förbättrad framkomlighet, för både bilar och kollektivtrafik samt en ökad trafiksäkerhet. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Inga betydande målkonflikter har identifierats.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 238 miljoner kronor varav 48 miljoner kronor utgörs av medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 181 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 206–270 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Objektet har kommit långt i planeringsprocessen, med hänsyn tagen till risk för överklagan bedöms vägplanen vinna laga kraft under 2019.

Motiv avsteg från laga kraft:

Objektet har byggstartsbeslut för år 1-3 sedan tidigare.

Kontinentalbanan, miljöskademål

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att minska bullerstörningarna längs med Kontinentalbanan.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och betraktas som bundet på grund av att avtal/beslut är tecknade.

Kontinentalbanan är en järnväg mellan Malmö och Trelleborg. Den går genom den östra delen av Malmö. Sträckan från Stockholmsvägen i norr till Agnesfridsvägen i söder ingår som en del i Öresundsförbindelsens landanslutningar. Den aktuella delen ägs och drivs av Svedab och Trafikverket gemensamt. Svedab och Trafikverket har genom ett regeringsbeslut från 1996 tillstånd enligt miljöskyddslagen att trafikera Kontinentalbanan genom Malmö med godstågstrafik. För verksamheten gäller provisoriska villkor för bullerstörningar. Mark- och miljööverdomstolen slog den 8 juni 2016 fast att Trafikverket måste vidta bulleråtgärder i Malmö längs Kontinentalbanan inom 5 år, på sträckan mellan banans anslutning till Södra stambanan och Fositeby.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar förbättring av bullerskyddsåtgärder längs sträckan Östervärn–Fositeby samt nya bullerskyddsåtgärder på Kontinentalbanan för att sänka bullernivån med 5 dB.

Projektet är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som befintlig infrastruktur med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Bulleråtgärder ger boende lägre ljudnivåer från järnvägen och bidrar på så sätt till bättre livsmiljö, vilket bidrar positivt till ekologisk och social hållbarhet. Nya och högre bullerskärmar påverkar dock stadsbilden och medför att den visuella barriären förstärks. Bullerskärmar kan även ha en negativ effekt för artrika miljöer i anslutning

till järnvägen, vilket är negativt för den ekologiska hållbarheten. Objektets samhällsekonomiska lönsamhet bedöms vara osäker.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikt finns inom hänsynsmålet i form av positiva effekter som uppstår genom minskade bullernivåer och negativa effekter som uppstår då den visuella barriären i landskapet förstärks genom bullerskärmar.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad total kostnad på 413 miljoner kronor varav 326 miljoner kronor utgörs av medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 76 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 322–505 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Ingen järnvägsplan krävs. Arbete med bygghandling pågår.

Kontinentalbanan, persontrafikanpassning

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att möjliggöra samt återinföra uppehåll med persontrafik längs Kontinentalbanan på sträckan Fosiemy-Malmö C med uppehåll i Persborg, Rosengård respektive Östervärn. Objektet skapar möjlighet till nya trafikupplägg som förbinder östra och västra Malmö samt ger området längs med aktuell sträcka på Kontinentalbanan tillgänglighet till lokal- och regional tågssystemet.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Kontinentalbanan är en viktig länk för godstrafik mellan Sverige och övriga Europa. Banan har tidigare även trafikerats med persontrafik, men i samband med Citytunnelns öppnande upphörde denna. Sedan år 2009 pågår ett arbete som syftar till att nyttja Kontinentalbanan i Malmös centrala delar för Pågatågstrafik runt Malmö. I dagsläget återfinns brister i anslutning till vissa av stationerna längs med banan, vilket gör att uppehåll inte kan genomföras på dessa på ett säkert sätt. Objektet bidrar till ökat bostadsbyggande. Runt de nya stationerna finns potential för 7 400 nya bostäder enligt kommunens nyttoberäkningar till Sverigeförhandlingen.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

För att möjliggöra trafikering med persontåg längs Kontinentalbanan krävs att bullerskyddsåtgärder längs sträckan Fosiemy-Östervärn genomförs inom objektet "Kontinentalbanan, miljöskademål". Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar stationsanpassningsåtgärder som spårjustering och plattformsutrustning i Persborg. I Rosengård anläggs en ny station vilket innebär mer omfattande stationsåtgärder som plattformsarbeten, tillgänglighetsåtgärder, bullerskydd samt plattformsutrustning. I Östervärn öppnas åter befintlig station med

anpassningsåtgärder så som tillgänglighetsåtgärder, spårjustering och plattformsutrustning.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet innebär förbättrade kollektiva förbindelser till de östra delarna av Malmö som ligger längs med Kontinentalbanan, vilket bidrar till bättre tillgänglighet för de som har start- eller målpunkt längs med det aktuella stråket. Dock riskerar tillgängligheten till Malmö för mer långväga resenärer som inte har start- eller målpunkt längs Kontinentalbanan att försämrats, då den ökade trafiken i och kring Malmö medför ett ökat kapacitetsutnyttjande med risk för störningar som följd. Objektet bedöms bidra till social hållbarhet genom att boende längs sträckan på Kontinentalbana får ökad tillgänglighet till lokaltågssystemet. Objektet möjliggör även ett ökat utbyte mellan östra av västra Malmö och binder samman områden med olika socioekonomiska förutsättningar, vilket är positivt för den sociala hållbarheten. Objektet bedöms inte vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Det finns en viss risk för målkonflikt i anslutning till funktionsmålet och tillgänglighet. Objektet medför en förbättrad tillgänglighet för den lokala- och regionala tågtrafiken, men kan ha en viss negativ effekt för den långväga trafiken i form av högre kapacitetsutnyttjande som i sin tur kan leda till ökad risk för förseningar.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad total kostnad på 189 miljoner kronor varav 189 miljoner kronor utgörs av medfinansiering. Ingen kostnad belastar nationell plan under planperioden. Bedömt osäkerhetsintervall är 133–246 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Ingen väg- eller järnvägsplan krävs. Arbete med bygghandling pågår.

Namngivna investeringar som föreslås för förberedelse för byggstart 2021-2023

Ängelholm–Maria, dubbelspårsutbyggnad (inkl. Romares väg)

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att öka kapaciteten mellan Ängelholm och Maria (Romares väg) och att minska känsligheten för störningar. Objektet avser även att möjliggöra för önskad utveckling av tågtrafiken på sträckan.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och betraktas som bundet på grund av att avtal/beslut är tecknade.

Västkustbanan mellan Göteborg och Lund är en viktig länk för person- och godstrafik i västra Sverige. Banans kapacitet och standard är otillräcklig för att möjliggöra en attraktiv och konkurrenskraftig tågtrafik. Sträckan är enkelspårig och den begränsade kapaciteten påverkar möjligheterna att utnyttja banan för regionala och längre resor.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet innebär att Väst kustbanan byggs ut till dubbelspår på hela sträckan Ängelholm–Maria, fram till Romares väg (totalt 24 kilometer). I objektet ingår även standardhöjning i form av kurvrätningar, stängning av plankorsningar och åtgärder på stationer.

Projektet avser delvis att tillämpa ”Riktlinje landskap”, och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet ger ökad robusthet i järnvägsnätet och minskar därmed störningskänsligheten, vilket är positivt för den ekonomiska hållbarheten. Objektet bidrar positivt till den ekologiska hållbarheten genom att det ökar järnvägens attraktivitet och konkurrenskraft och därigenom möjliggör för en överflyttning av transporter från väg till järnväg, med minskade koldioxidutsläpp som följd. Den ekologiska hållbarheten påverkas dock även negativt genom ökade barriäreffekter i form av bullerskydd, höjt spår och stängsel. Den sociala hållbarheten bedöms gynnas av den förbättrade kollektivtrafik som objektet ger upphov till. Objektet bedöms inte vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella mållkonflikter:

Mållkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet så som ökad robusthet och minskad störningskänslighet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av viss påverkan på skyddsvärda områden.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad total kostnad på 2 497 miljoner kronor varav 500 miljoner kronor utgörs av sam- och medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 1 964 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 2 159–2 835 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”plan inför granskning (länsstyrelsens slutliga yttrande)”. Järnvägsplanen bedöms vinna laga kraft under mitten av 2019.

E22, trafikplats Lund S

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten samt ersätta uttjänta broar i trafikplatsen.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025.

E22 förbi Lund är en viktig länk för trafiken till och från Lund och för genomfartstrafik i nord-sydlig riktning. Under högtrafik, framför allt eftermiddag, är trafikplatsen högt

belastad. Det medför att köerna på ramperna stundtals sträcker sig ut på E22, vilket hindrar busstrafikens framkomlighet. Trafikplatsen är inte dimensionerad för dagens trafikmängder. Motorvägen genom trafikplatsen har en avsmalnad sektion, och broar behöver bytas ut eftersom de är konstruktionsmässigt uttjänta.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar byggnation av en ny bro över E22 samt en ny cirkulationsplats på östra sidan av E22. För att undvika köbildning på E22 byggs avfartsramper. Additionskörfält anläggs fram till trafikplats Råby och en ny cykelväg byggs genom trafikplatsen.

Sedan föregående plan har objektets innehåll förändrats genom att en annan utformning har valts för att få en sammantaget bättre funktion.

Projektet är vad gäller "Riktlinje buller och vibrationer" bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

I ett större perspektiv underlättar utbyggnaden för en fortsatt tillväxt av vägtrafiken, vilket motverkar den större omställning till fossilfria eller koldioxidsnåla transportslag som skulle behövas för att bryta vägtransporternas stora andel av de samlade koldioxidutsläppen. I ett mer kortsiktigt perspektiv möjliggör objektet för minskade koldioxidutsläpp genom minskad köbildning och en effektivare trafikering, vilket är positivt för den ekologiska hållbarheten. Den ekonomiska hållbarheten gynnas av minskade res- och transportkostnader som bland annat kan bidra till att koppla samman bostads- och arbetsmarknader. Den sociala hållbarheten gynnas av en förbättrad kollektivtrafik som bland annat möjliggörs genom bussprioritering. Den sociala hållbarheten påverkas även positivt genom minskad olycksrisk. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet i form av ökad tillgänglighet och framkomlighet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av intrång i landskapet och risk för ökad fragmentering.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 261 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 246 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 226–295 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet "plan inför granskning (länsstyrelsens slutliga yttrande)". Vägplanen bedöms vinna laga kraft under slutet av 2019.

Lund (Högevall)–Flackarp, fyrspår

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att öka kapaciteten på Södra stambanan mellan Lund och Flackarp, säkerställa en effektiv och hållbar transportförsörjning samt öka tillgänglighet för tågresenärer i Lund.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025.

Södra stambanan mellan Lund och Malmö är en av Sveriges mest trafikerade järnvägssträckor. Under rusningstrafik är den maximalt utnyttjad, vilket medför att den är känslig för störningar. Mellan 2000 och 2010 mer än fördubblades antalet resor med regionala tåg. Trafikverkets prognos visar att resandet kommer att öka även i framtiden. Kapaciteten för persontrafik behöver därför förbättras.

En ny pendeltågstation anläggs i Klostergården söder om Lund. Den bedöms av kommunen möjliggöra 5 000 bostäder av blandad karaktär, varav 300 är färdigbyggda fram till år 2025. En fördjupad översiktsplan för området är under framtagande.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet innebär att Södra stambanan byggs ut från två till fyra spår mellan Högevall (söder om Lund C) och Flackarp. Befintligt dubbelspår rivs och ersätts av fyra nya spår i befintlig sträckning. Sträckan är cirka 3 kilometer lång. En ny regionalstågsstation byggs längs det nya fyrspåret vid Klostergården.

Projektet avser delvis att tillämpa ”Riktlinje landskap”, och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bidrar positivt till den ekologiska hållbarheten genom att det ökar järnvägens attraktivitet och konkurrenskraft och därigenom möjliggör för en överflyttning av transporter från väg till järnväg, med minskade koldioxidutsläpp som följd. Objektet bedöms bidra positivt till den sociala hållbarheten genom att det medför förbättrade förutsättningar för kollektivt resande. Objektets samhällsekonomiska lönsamhet redovisas i samband med den samlade effektbedömningen av planförslaget 30 oktober 2017.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet så som ökad tillförlitlighet och tillgänglighet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i anslutning till klimat och landskap.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 1 152 miljoner kronor varav 42 miljoner kronor utgörs av sam- och medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 1 071 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 949–1 354 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”plan inför beslut om betydande miljöpåverkan”. Järnvägsplanen bedöms vinna laga kraft under slutet av 2019.

E22, Fjälkinge–Gualöv

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att öka framkomligheten och trafiksäkerheten samt förbättra boendemiljön i anslutning till vägen.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025.

E22 mellan Trelleborg och Norrköping utgör en viktig förbindelse från Skåne, Blekinge och ostkusten upp till Norrköping. Inom Skåne är E22 en betydelsefull regional förbindelse och pendlingsväg. E22 genom Skåne byggs etappvis ut till motorväg. Delen Fjälkinge–Gualöv (9 kilometer) är en mötesfri väg med omväxlande ett respektive två körfält där kapacitetstaket börjar nås och hastigheten delvis är sänkt till 70 kilometer per timme. På sträckan finns flera korsningar i plan, med bristande trafiksäkerhet och svårigheter att korsa E22.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar en utbyggnad till motorväg i befintlig korridor. En ny trafikplats vid Bäckaskog anläggs och lokalvägnätet kompletteras.

Projektet avser att tillämpa ”Riktlinje landskap”, och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet har en positiv påverkan på social hållbarhet, genom att vägen blir säkrare. Den ekonomiska hållbarheten påverkas positivt genom att den förkortade restiden medför minskade transportkostnader. Den ekologiska hållbarheten påverkas negativt genom att objektet medför att mer mark tas i anspråk. I ett större perspektiv underlättar utbyggnaden även för en fortsatt tillväxt av vägtrafiken, vilket motverkar den större omställning till fossilfria eller koldioxidsnåla transportslag som skulle behövas för att bryta vägtransporternas stora andel av de samlade koldioxidutsläppen. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet så som ökad tillgänglighet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av klimat- och landskapspåverkan.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 406 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 382 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 366–447 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”plan inför val av lokaliseringsalternativ”. Vägplanen bedöms vinna laga kraft under början av 2020.

E65, Svedala–Böringe

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att skapa en god framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet för alla trafikantgrupper längs den aktuella sträckan.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025.

Vägen som går mellan Malmö och Ystad har stor regional, nationell och internationell betydelse. Den är hårt trafikerad med en begynnande trängsel som följd, framför allt vid anslutningen till Malmö Airport. Sträckan är 5,0 kilometer lång och utformad som mötesfri väg med omväxlande ett respektive två körfält. Merparten av sträckan har en hastighetsgräns på 100 kilometer per timme.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar breddning av befintlig väg på sträckan Svedala–väg 814, ny sträckning på delen väg 814 till Böringe. Gång- och cykelväg anläggs utmed befintlig E65. Ny E65 blir 5,3 kilometer och utformas som motorväg (110 kilometer per timme) fram till länsväg 813 och därefter som fyrfältsväg (100 kilometer per timme). En trafikplats byggs vid länsväg 813, liksom en enklare planskild korsning vid anslutning till befintlig väg i öst. I väst ansluts inte befintlig väg men en planskild passage förbinder länsväg 596 och 814.

Projektet avser att tillämpa ”Riktlinje landskap”, och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som nybyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet medför negativa effekter för den ekologiska hållbarheten genom att intrånget i landskapet ökar och genom att ett område av riksintresse för naturmiljön påverkas. Den ekologiska hållbarheten påverkas även negativt genom vägförlängning samt genom att

den högre hastigheten som objektet möjliggör leder till ökade koldioxidutsläpp. Objektet bedöms bidra positivt till regional utveckling och därigenom till den ekonomiska hållbarheten. Den sociala hållbarheten gynnas av ökad trafiksäkerhet och minskat buller. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella mållkonflikter:

Mållkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet i form av ökad framkomlighet, och negativa effekter inom hänsynsmålet då de högre hastigheterna leder till ökade koldioxidutsläpp.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 377 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 360 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 329–424 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”plan inför granskning (länsstyrelsens slutliga yttrande)”. Vägplanen bedöms vinna laga kraft under början av 2020.

Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden

Hässleholm–Lund, höghastighetsbana

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att frigöra kapacitet på befintlig järnväg för att möjliggöra robusta och hållbara transporter för människor och gods på sträckan Hässleholm-Lund, samt att genom ökad tillgänglighet skapa förutsättningar för regional utveckling.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025, men betraktas som bundet eftersom det pekats ut som en ny satsning enligt direktivet.

Södra stambanan är mycket hårt belastad. I kombination med att anläggningen är sliten och att banorna trafikeras av trafik med stor variation i hastighet har restiderna succesivt blivit längre och punktligheten är låg. Efterfrågan på utökad trafik kan inte mötas och tid i spår för underhåll är knapp.

Bostadsbyggande till följd av objektet har förhandlats fram inom Sverigeförhandlingen och finns redovisade i överenskommelser kopplat till den.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Höghastighetsbana mellan Lund och Hässleholm är en del av ett större investeringspaket för att utveckla höghastighetsbanor i Sverige, mellan Göteborg och Stockholm samt mellan Malmö och Stockholm. Höghastighetsjärnväg är en del av Sverigeförhandlingen. Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar byggnation av cirka 60 kilometer dubbelspårig höghastighetsbana på sträckan Lund-Hässleholm. 52 järnvägsbroar och 16 kulvertar byggs på sträckan samt 3 sociodukter. Med en tåghastighet av maximalt 250 kilometer per timme ger objektet en restidsvinst på cirka 14 minuter i relationen Malmö-Hässleholm. Mellan Stockholm och Malmö blir restidsförbättringen cirka 5 minuter.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet medför positiva effekter för den ekologiska hållbarheten genom att det möjliggör för en överflyttning av transporter från väg till järnväg, vilket medför minskade utsläpp av klimatgaser. Sammantaget bedöms dock objektets bidrag till den ekologiska hållbarheten vara negativt genom att delar av den nya höghastighetsbanan passerar genom områden av riksintresse för friluftsliv samt andra skyddsvärda områden och anläggningen kommer att medföra stora intrång i landskapet och utgöra en barriär för djur och människor. För att erhålla de stora nyttorna av objektet, krävs en utbyggnad av resterande etapper för höghastighetstågen. Objektet bidrar dock till en utökad spårkapacitet, förbättrar tillförlitligheten och skapar förutsättningar för järnvägstrafik med minskad restid, god punktlighet och utrymme för utökad turtäthet, vilket är positivt för den ekonomiska hållbarheten. Då spårkapaciteten ökar, frigörs även kapacitet på befintlig del av Södra stambanan mellan Hässleholm och Lund, vilket skapar utrymme för underhåll och återhämtning som minskar risken för störningar. Objektet bidrar även till förbättrade pendlingsmöjligheter i stråket Hässleholm-Lund, vilket är positivt för den sociala hållbarheten. Objektets samhällsekonomiska lönsamhet redovisas i samband med den samlade effektbedömningen av planförslaget 30 oktober 2017.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet så som ökad tillgänglighet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av intrång i natur- och kulturmiljö samt landskapsbild. Påverkan på klimatet har sammantaget bedömts minska, men byggskedet medför en viss negativ klimatpåverkan.

Objektskostnad:

Objektets totalkostnad kommer att redovisas i samband med den samlade effektbedömningen av planförslaget 30 oktober 2017. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 2 000 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet "åtgärdsvalsstudie".

Maria-Helsingborg C, dubbelspår

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att säkerställa robust och effektiv trafikering genom dubbelspårsutbyggnad av den sista enkelspåriga sträckan på Väst kustbanan.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Enligt riksdagsbeslut från 1992–1993 ska Väst kustbanans standard på lång sikt vara dubbelspår. Sträckan Maria-Helsingborg C består av en cirka 4,5 kilometer lång

enkelspårig järnväg genom tunnel, tät bebyggelse och strandnära område och genom Pålsjö skog. Eftersom sträckan Ängelholm–Maria färdigställs till dubbelspår 2022–2023 återstår endast sträckan Maria–Helsingborg C som enkelspårig längs hela Västkustbanan Göteborg–Malmö. Denna sträcka blir då dimensionerande för stora delar av trafiken längs Västkustbanan. Det blir problem med järnvägens kapacitet och dess barriärverkan i staden.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar utbyggnad av dubbelspår i tunnel från Romares väg till Helsingborg C. Objektet omfattar även rivning av befintligt enkelspår, inklusive kringanläggningar. Befintlig bro vid Drottninggatan rivs. Befintlig plankorsning med Johan Banérs gata försvinner när järnvägen tas bort.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bidrar positivt till den ekologiska hållbarheten genom att det ökar järnvägens attraktivitet och konkurrenskraft och därigenom möjliggör för en överflyttning av transporter från väg till järnväg, med minskade koldioxidutsläpp som följd. Objektet medför även att barriäreffekten minskar och att Pålsjö skog tillgängliggörs. Objektet bidrar till ökad robusthet, kapacitet, tillgänglighet och tillförlitlighet, vilket är positivt för den sociala och ekonomiska hållbarheten. Även säkerheten ökar genom att en planpassage tas bort. Objektet bedöms inte vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Inga målkonflikter har identifierats.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad total kostnad på 3 785 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 1 350 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 2 649–4 920 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”åtgärdsvalsstudie”.

Hässleholm–Helsingborg, förlängt mötesspår och höjd hastighet

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att minska restiden och att öka kapaciteten på Skånebanan för att på så vis skapa förutsättningar för en vidgad arbetsmarknad och en ökad godstrafik.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Sträckan Hässleholm–Helsingborg, som utgör en del av Skånebanan, är enkelspårig, elektrifierad och utrustad med fjärrblockering. Banan är cirka 74 kilometer lång och det finns 13 mötesstationer med mötesmöjlighet för 630 meter långa tåg (undantag:

Kvidinge och Åstorp) samt samtidig infart. Avståndet mellan stationerna är oftast cirka 5–6 kilometer, men den dimensionerande sträckan Hyllstofta–Klippan är cirka 10 kilometer. Under de kommande åren planeras största tillåtna hastighet på delsträckan Hässleholm–Åstorp höjas från 130 till 160 kilometer per timme. För att ytterligare höja banans kapacitet så att förväntad efterfrågan på person- och godstrafik kan tillgodoses på lång sikt, bedöms banan behöva byggas ut till dubbelspår. Utbyggnad av en del av sträckan Hyllstofta–Klippan utgör den första etappen.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar en förlängning av befintligt mötesspår vid Klippan österut mot Hyllstofta till ett partiellt dubbelspår på 2 800 meter. Signalsystemet vid Ladugårdsvägen i Klippan utformas så att tåg inte blir stående över plankorsningen. En hastighetshöjning till 160 kilometer per timme på sträckan Hässleholm–Åstorp planeras. För att utnyttja den hastighetshöjningen behövs en hastighetshöjning mellan Åstorp och Bjuv, i kombination med partiellt dubbelspår. I objektet ingår även spårbyte och byte av växlar mellan Åstorp och Bjuv för att möjliggöra en hastighetshöjning.

Projektet avser att tillämpa ”Riktlinje landskap”, och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bidrar positivt till den ekologiska hållbarheten genom att det ökar järnvägens attraktivitet och konkurrenskraft, bland annat genom förkortade restider, och därigenom möjliggör för en överflyttning av transporter från väg till järnväg, med minskade koldioxidutsläpp som följd. Tidsvinsterna som objektet ger upphov till bedöms även påverka den ekonomiska hållbarheten positivt. Den sociala hållbarheten bedöms påverkas positivt av en ökad tillgänglighet och en förbättrad kollektivtrafik. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Inga målkonflikter har identifierats.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 256 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 256 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 179–333 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”åtgärdsvalsstudie”.

Malmö godsbangård, utbyggnad av spår 58