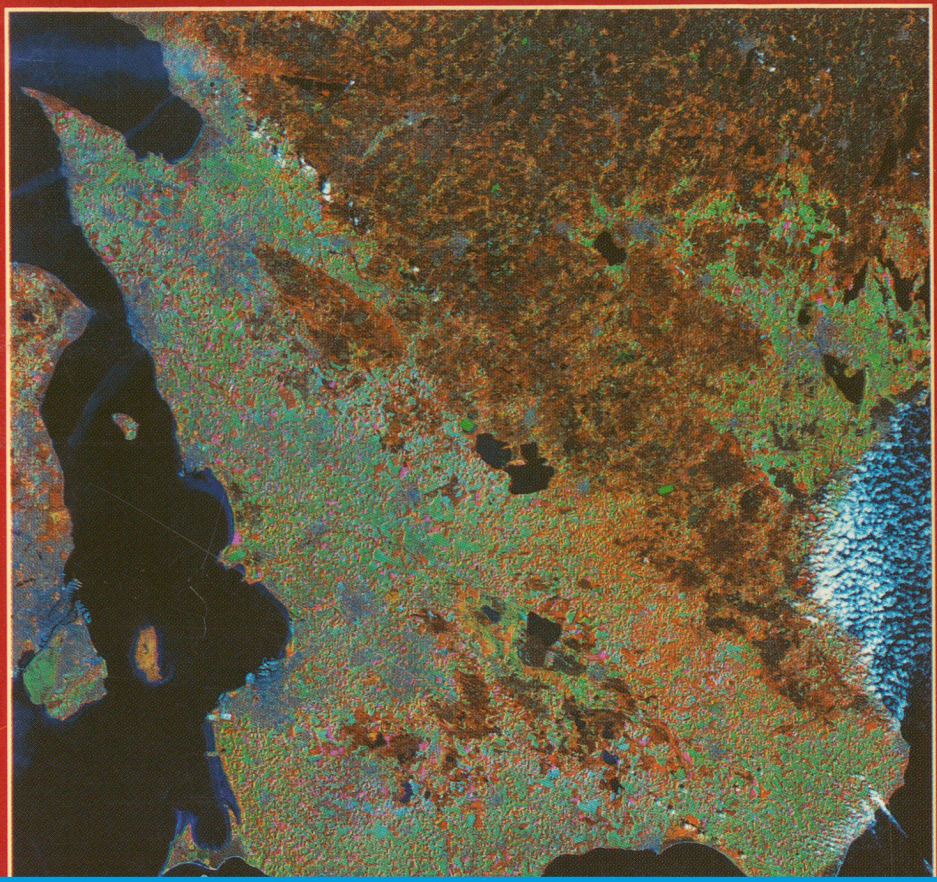
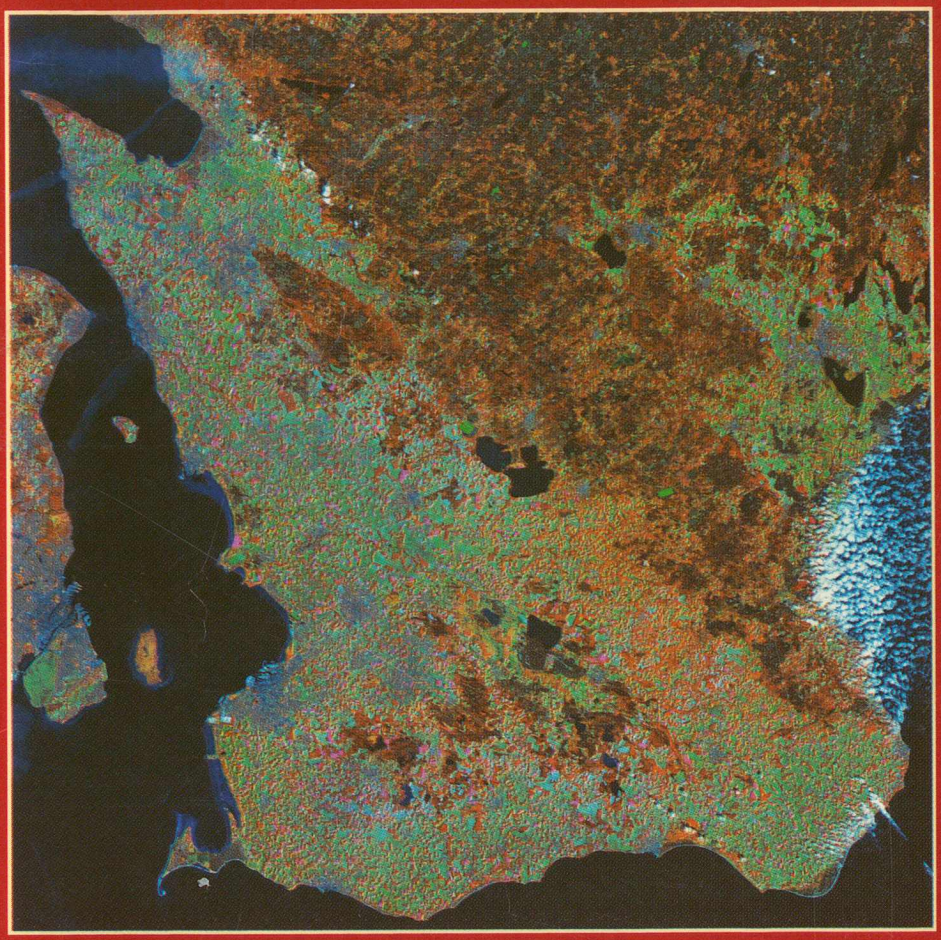


Ur KB:s samlingar
Digitaliserad år 2014
KUNGL. BIBLIOTEKET
National Library of Sweden

TRAFIKSYSTEM

Överenskommelse om åtgärder i trafikens infrastruktur

SOU 1992:114



MALMÖREGIONENS TRAFIKSYSTEM

Överenskommelse om åtgärder i trafikens infrastruktur

SOU 1992:114

Ref KB Oc

Statens offentliga utredningar
1992:114
Kommunikationsdepartementet

Malmöregionens trafiksystem

Överenskommelse om åtgärder i trafikens infrastruktur

Slutbetänkande av Malmöhusförhandlingarna
Malmö 1992

SOU och Ds kan köpas från Allmänna Förlaget, som också på uppdrag av regeringskansliets förvaltningskontor ombesörjer remissutsändningar av dessa publikationer.

Adress: Allmänna Förlaget
Kundtjänst
106 47 Stockholm
Tel 08/739 96 30
Telefax: 08/739 95 48

Publikationerna kan också köpas i Informationsbokhandeln, Malmtorgsgatan 5, Stockholm.

Omslag:
Layout: Wildell Syd, Malmö
Foto: Satellitbild

REGERINGSKANSLIETS
OFFSETCENTRAL
Stockholm 1992

ISBN 91-38-13205-2
ISSN 0375-250X

INNEHÅLL

- Missiv
- Överenskommelse om åtgärder i trafiksystemet i Malmöregionen
- Kartor
- Bilaga 1. Idéskrift: Satsa på infrastrukturen i Skåne
- Bilaga 2. PM 1992-05-25: Investeringsåtgärder för kollektivtrafiken i Malmöhus län
- Rapport: Färjetrafiken på Skåne, utvecklingstendenser och kapacitetsbehov
- Rapport: Malmöhusöverenskommelsen, Miljökonsekvensbeskrivning
- Skrivelse 1992-10-01 från Kommunalförbundet för Malmöhus läns kollektivtrafik
- Direktiv

STATSRÅDET OCH CHEFEN FÖR KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET.

Regeringen beslöt den 29 augusti 1991 att uppdra åt chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla en förhandlare för trafik- och miljöfrågor i Malmöregionen m.m. Förhandlarens uppgift har varit att med berörda parter utarbeta en överenskommelse om hur väg-, järnvägs- och kollektivtrafiksystemen i Malmöregionen skall utformas och anslutas till den fasta förbindelsen över Öresund.

Till förhandlingsman förordnades den 9 september 1991 kommunalrådet Sven Hulterström.

Till sekreterare förordnades den 16 september 1991 1:e sekreteraren Gunnar Davidsson.

Förhandlingarna har bedrivits under namnet Malmöhusförhandlingarna.

Jag överlämnar härmed resultatet av de förda förhandlingarna. En överenskommelse har träffats med Kommunalförbundet för Malmöhus läns Kollektivtrafik om åtgärder i trafiksystemet i regionen.

Huvudpunkter i överenskommelsen är väganslutningen till Öresundsbron via en yttre ringväg runt Malmö, och järnvägsanslutningen via en dubbelspårig järnväg delvis i tunnel från Malmö C till brofästet (Citytunneln) för persontrafik, samt en enkelspårig anslutning för godstrafik från Trelleborgsbanan.

Det underlagsmaterial som föreligger visar att Citytunneln skulle få stor betydelse bl.a. för järnvägens utvecklingsmöjligheter på Öresundsbron och i Malmöregionen. Detta sätt att utforma järnvägsanslutningen till Öresundsbron ligger därmed enligt min bedömning väl i linje med de uttalanden om broanslutningarna som gjorts i prop. 1990/91:158 och i trafikutskottets utlåtande i samband med beslut om Öresundsbron (1990/91 TU:38).

Den valda lösningen tillgodoser också de ökade krav på kapacitet i bansystemet och tillgänglighet för järnvägstrafiken till Trelleborg, som kommer att följa av de politiska förändringarna i Europa. Dessa redovisas i en särskild rapport: "FÄRJETRAFIKEN PÅ SKÅNE, utvecklingstendenser och kapacitetsbehov", som utarbetats av TFK+VTI Transportforschung GmbH, Hamburg.

Det har dock inte varit möjligt att i förhandlingarna nå fram till en uppgörelse som innefattar finansieringen av Citytunneln. Bakgrunden till detta är bl.a. den osäkerhet som ännu råder beträffande avgränsningen av Svedabs ansvar gentemot Öresundsbrokonsortiet resp. Banverket samt kostnaden för olika åtgärder.

Svedab har etablerats under 1992 och har enligt riksdagens beslut ansvar för anslutningarna till Öresundsbron. Svedab bör därför få huvudansvaret för utbyggnaden av Citytunneln. Ett genomförande av Citytunnelprojektet förutsätter medverkan också från Banverket, Malmöhus Trafik och Malmö Stad. Dessa parter bör gemensamt svara för det fortsatta utredningsarbetet.

Den grundläggande finansieringen bör ske genom de medel Svedab disponerar för anslutningarna till bron. Med hänsyn till Citytunnelns betydelse för järnvägstrafiken på Öresundsbron och i Malmöregionen föreslår jag en höjning av Svedabs låneram.

Till effekterna av Citytunneln hör bl.a. väsentligt ökad kapacitet i järnvägssystemet i Malmö, minskade restider, ökat resande på järnvägen och sänkta trafikeringskostnader. Karaktären på dessa effekter är sådan att Citytunneln till övervägande del bör betraktas som ett nationellt projekt. Mot bakgrund härav ser jag det som naturligt att Banverket svarar för en väsentlig del av finansieringen.

Citytunnelns betydelse bl.a. för arbets-, bostads- och servicemarknaderna i Malmöregionen, för Malmös roll som centrum i regionen och för stadsbyggandet i Malmö gör det motiverat att också regionen själv tar ett betydande ansvar för genomförandet av projektet. I första hand sker detta genom att de medel Svedab betalar till Citytunneln genereras genom trafikantavgifter från Öresundsbron. De prognoser som finns för trafiken på Öresundsbron visar att huvuddelen av trafikanterna på bron kommer från regionen. Företrädare för Malmö Stad har vidare underhand förklarat att Malmö Stad är beredd att garantera en kostnadskalkyl för Citytunneln på 3.000 mkr. Det kan också bli nödvändigt att regionen ger visst bidrag direkt till byggandet av Citytunneln.

Jag föreslår att regeringen uppdrar åt Svedab att med utgångspunkt från de ändrade förutsättningarna ta initiativ till förhandlingar med de övriga berörda parterna om att genomföra Citytunnelprojektet. En uppgörelse, som bör bygga på de ovan angivna finansieringsprinciperna, bör vara klar senast den 15 januari 1993.

Finansiering av de övriga åtgärderna som ingår i överenskommelsen bygger på regionala bidrag 375 mkr, bidrag ur infrastrukturanslaget 800 mkr (700 mkr omräknat till 1992 års kostnadsnivå) samt bidrag ur kommande flerårsplaner för riksvägar, stomjärnvägar och länstrafikanläggningar.

I överenskommelsen ingår betydande satsningar på utbyggnad och elektrifiering av den regionala järnvägstrafiken och på ett utvecklingsprogram för busstrafiken. I detta ingår bl.a. ökad användning av gas som drivmedel. Mot bakgrund härav förutsätts medel också kunna utgå ur "Bidrag till investeringar i trafikmedel m.m.".

Överenskommelsen avser åtgärder som skall genomföras över en tidsperiod på flera år. Mot bakgrund av den rådande konjunkturen och risken för överhettning på arbetsmarknaden om några år är det angeläget att investeringarna kan komma igång snabbt, utan onödiga dröjsmål.

En miljökonsekvensanalys av de åtgärder som ingår i överenskommelsen beräknas bli klar i september månad 1992.

Malmö den 1 juni 1992.

Sven Hulterström

Gunnar Davidsson

ÖVERENSKOMMELSE OM ÅTGÄRDER I TRAFIKSYSTEMET I MALMÖREGIONEN.

Kommunalförbundet för Malmöhus läns kollektivtrafik (nedan kallat Malmöhus Trafik) och staten träffar härmed följande överenskommelse om åtgärder i trafikens infrastruktur i Malmöregionen under perioden 1992-2003.

Syfte och bakgrund.

Syftet med överenskommelsen är att den skall ange hur väg-, järnvägs- och kollektivtrafiksystemen i Malmöregionen skall utformas och anslutas till den beslutade fasta Öresundsförbindelsen. Åtgärderna skall medverka till att förbättra miljösituationen i regionen, öka tillgängligheten och förbättra förutsättningarna för en positiv utveckling inom sysselsättning och ekonomi.

Till grund för överenskommelsen ligger en bedömning av behovet av investeringar i regionens trafiksystem som gjorts gemensamt av Malmöhus Trafik, Banverket, Vägverket och Länsstyrelsen i Malmöhus län. Bedömningen bygger på en helhetssyn på trafikutvecklingen i regionen mot bakgrund av Öresundsbrons tillkomst och de politiska förändringarna i Europa. Investeringsbehovet i vägar, järnvägar och kollektivtrafik i hela Skåne fram till år 2005 beräknas totalt uppgå till över 20.000 miljoner kronor och redovisas i bilaga 1 till denna överenskommelse.

Åtgärderna i sammanfattning.

Överenskommelsen omfattar i första hand anslutningarna till den beslutade Öresundsbron men innebär generellt förbättrade förutsättningar för trafiken på väg och järnväg i regionen. Kollektivtrafiken förbättras kraftigt genom utbyggnad av järnvägstrafiken som stommen i Skånes kollektivtrafiksystem och genom åtgärder som ökar busstrafikens effektivitet och attraktivitet samt minskar dess miljöpåverkan. Som en följd av överenskommelsen kommer Öresundsbron att integreras i det skånska trafiksystemet. Effekterna av bron tas tillvara och sprids till så stora delar av Skåne och Sydsverige som möjligt.
En förutsättning för överenskommelsen är ett principiellt ställningstagande till att Malmö C skall knytas till Öresundsbron genom en dubbelspårig järnväg, delvis i tunnel under staden (Citytunneln). Väganslutningen till bron sker genom en yttre ringväg runt Malmö som färdigställs i sin helhet senast när Öresundsbron är klar.

Totalt omfattar överenskommelsen investeringar på 2.835 miljoner kronor (kostnadsläge 1992) varav järnvägar 1.010 miljoner kronor, vägar 1.350 miljoner kronor och kollektivtrafik 475 miljoner kronor. Härtill kommer byggandet av Citytunneln som kostnadsberäknats till ca 3.000 miljoner kronor och som inte finansieras i överenskommelsen. Överenskommelsen innebär sålunda inte att hela behovet av trafikinvesteringar i regionen fram till år 2005 tillgodoses. Kvarstående väsentliga investeringsbehov är bl.a. utbyggnad av Västkustbanan och Södra Stambanan samt flera betydelsefulla vägar.

JÄRNVÄGAR.

Anslutning till Öresundsbron.

Järnvägen ansluts till Öresundsbron enligt följande. För godstrafiken byggs en enkelspårig järnväg från Trelleborgsbanan till Öresundsbron. För persontrafiken byggs en dubbelspårig järnväg från Malmö C delvis i tunnel under Malmö (Citytunneln). Anslutningen i sin helhet bör stå klar senast när Öresundsbron är klar, d.v.s. i mitten av 1999.

Citytunneln ger ökad kapacitet i bansystemet genom Malmö, vilket innebär förbättrad flexibilitet i planeringen och säkerhet i trafiken. Underhållet förenklas.

I Citytunneln byggs nya stationer som ger järnvägen förbättrad tillgänglighet till stora resmål i Malmö. Citytunneln ger den regionala järnvägstrafiken till och från Malmö ökad marknad och förbättrad konkurrenskraft. Förutsättningar skapas för omläggning från buss till järnväg på ett utökat antal linjer in mot Malmö. Biltrafikens ökning i Malmöregionen dämpas.
Resavståndet Malmö C - Köpenhamn minskar med ca 7 km och restiden Lund - Köpenhamn minskas med 8-13 minuter. Järnvägens konkurrensförmåga på Öresundsbron förbättras.

Citytunneln ger Öresundsbron en starkare koppling till det skånska järnvägssystemet vilket innebär att effekterna av bron tas tillvara och sprids till andra delar av regionen.

Kostnaden för järnvägsanslutningen till Öresundsbron enligt Öresundsdelegationens alternativ har beräknats till 1.500 mkr. Anläggningskostnaden för Citytunneln beräknas uppgå till 2.900 - 3.500 mkr. Byggandet av Citytunneln innebär emellertid att väsentliga delar av de åtgärder som ingår i Öresundsdelegationens anslutningsalternativ kan utgå eller senareläggas.

Parterna är överens om att Svedab har huvudansvaret för utbyggnaden av Citytunneln men att den förutsätter medverkan också från Banverket, Malmöhus Trafik och Malmö Stad. De nämnda parterna bör gemensamt svara för det fortsatta utredningsarbetet med fördjupade studier av utformning, kostnader, miljökonsekvenser, arkeologiska förhållanden etc.

Ett slutligt avtal om utformningen av huvudmannaskapet och om finansieringen bör träffas senast den 15 januari 1993.

Den grundläggande finansieringen förutsätts ske inom ramen för de medel Svedab disponerar för anslutningarna till Öresundsbron. Med hänsyn till Citytunnelns betydelse för järnvägstrafikens utvecklingsmöjligheter på Öresundsbron och i Malmöregionen samt för miljön förutsätts vidare en höjning av den låneram Svedab beviljats.

Övriga järnvägsinvesteringar.

* Malmö - Ystad - Simrishamn.
Banan rustas upp och elektrifieras samt förses med mötesspår och nya stationer.

Åtgärderna motiveras av behovet att förbättra anknytningen från södra Skåne till Malmö/Lund och till Öresundsbron. Järnvägen kommer att få ökad betydelse för trafiken mellan Bornholm och Köpenhamn.

Malmö - Ystad

Kostnad:	410 mkr
Finansiering:	
- LTA-anslaget	200 mkr
- Infrastrukturanslaget	150 "
- Malmöhus Trafik	60 "

Genomförande: 1992 - 1996.

Parterna är positiva till en förbättring också av sträckan Ystad - Simrishamn. En sådan upprustning bör samordnas med åtgärder på delen Malmö - Ystad och förutsätter samordning mellan länsstyrelserna och länstrafikhuvudmännen i Malmöhus och Kristianstads län. Finansiering förutsätts ske med medel ur bl.a. LTA-anslagen.

* Lund - Kävlinge.

Kapacitetsutbyggnad som är nödvändig för regionaltågtrafikens utveckling.

Kostnad: 400 mkr

Finansiering:

- Banverket	300 mkr
- Infrastrukturanslaget	100 "

Den slutliga tekniska utformningen av kapacitetsutbyggnaden fordrar ytterligare utredning.

* Övriga åtgärder för att möjliggöra en fortsatt utbyggnad av regional tågtrafik.

Mötesspår, hållplatser, plattformar, pendlarparkeringar m.m. på sträckorna

- Malmö - Helsingborg,
- Malmö - Kävlinge - Landskrona,
- Helsingborg - Bjuv
- Helsingborg - Ängelholm och
- Malmö - Höör.

Åtgärderna finns närmare beskrivna i bilaga 2 till denna överenskommelse.

Kostnad: 200 mkr.

Finansiering:

- LTA-anslaget	60 mkr
- Infrastrukturanslaget	75 "
- Malmöhus Trafik	65 "

Genomförande: 1992 - 1998

KOLLEKTIVTRAFIK.

Regionaltåg-/Öresundstågtrafik.

Överenskommelsen innebär en kraftig satsning på järnvägen som stommen i den regionala trafikförsörjningen. Tågtrafiken erbjuder snabba och bekväma resor och ger god tillgänglighet till centrum i berörda orter. Bostads-, arbetsmarknads- och serviceomlanden i stora delar av Skåne vidgas.

Satsningen på järnvägstrafiken innebär dels åtgärder för att förbättra kapacitet och prestanda på de aktuella bansträckorna enligt föregående punkt och dels betydande satsningar på tåg.

Utbyggnaden av järnvägstrafiken genomförs i två steg. Utbyggnaden enligt steg 1 sker inom ramen för denna överenskommelse och innebär utbyggnad av trafiken på de nuvarande Pågatågslinjerna samt investeringar som möjliggör en utvidning av linjenätet till Ängelholm och till Åstorp.

Kostnad:	175 mkr
Finansiering:	
- Malmöhus Trafik	125 mkr
- Bidrag till investeringar i trafikmedel m.m.	50 "

Genomförande: 1993 - 1997.

Steg 2 i utbyggnaden av järnvägstrafiken innebär satsning på en Öresundstrafik, d.v.s. genomgående linjer som knyter samman och stimulerar utbytet mellan Skåne och Själland. Trafiken förutsätts köras igång i samband med att den fasta Öresundsförbindelsen öppnas.
Beslut om steg 2 knyts till beslut om huvudmannaskap och finansiering av Citytunneln och förutsätter att överenskommelse träffas med berörda parter i Sverige och Danmark.

Investeringarna i regionaltåg i detta steg uppgår totalt till ca 500 mkr.

Busstrafik.

Trots utbyggnad av järnvägstrafiken kommer det i regionen att finnas en omfattande lokal och regional busstrafik som svarar för en väsentlig del av trafikförsörjningen. Det är betydelsefullt att busstrafiken utformas så att tillgängliga resurser utnyttjas effektivt och bussen kan fungera som ett attraktivt alternativ till bilen samt att bussens miljöpåverkan minskar.

Ett utvecklingsprogram genomförs för busstrafiken innebärande

- förbättrad framkomlighet för bussarna bl.a. genom särskilda bussgator, busskörfält, signalprioritering och motorvägshållplatser,

- förbättrad samverkan mellan olika transportmedel bl.a. genom utbyggnad av pendlarparkeringar i anslutning till strategiska terminaler,

- ökad attraktivitet och tillgänglighet genom bättre terminaler och informationssystem,

- minskad miljöpåverkan genom en fortsatt satsning på gasdrift av bussar i Malmö och Lund.

Åtgärderna redovisas närmare i bilaga 2.

Kostnad: 300 mkr

Finansiering:

- Infrastrukturanslaget 150 mkr
- Bidrag till investeringar i trafikmedel m.m. 25 "
- Malmöhus Trafik 125 "

Genomförande: 1992 - 2003

VÄGAR.

Även om betydande satsningar görs på järnvägsnätet och kollektivtrafiken i regionen kommer biltrafiken att svara för huvuddelen av transportarbetet. Biltrafiken kommer att fortsätta att utvecklas kraftigt, bl.a. genom gemensamma marknadens framväxt. De investeringar i vägnätet som överenskommelsen omfattar syftar till att,

- förbättra tillgängligheten till Malmö/Lund, Öresundsbron och de strategiskt viktiga utförselhamnarna,
- avlasta vägnätet i Malmö och
- undanröja flaskhalsar i trafiken.

Yttre ringvägen.

Störst betydelse har byggandet av en yttre ringväg runt Malmö. Väganslutningen till Öresundsbron utgör den sydligaste delen i denna.

Kostnad: 1.350 mkr

Finansiering:

- Svedab 450 mkr(Avser kostnaden för delen Lernacken-Fosie)
- Infrastrukturanslaget 325 mkr
- Vägverket 575 mkr.

Genomförande: 1994 - 1999

Avgränsningen mellan Svedabs och Vägverkets ansvarsområden förutsätts bestämmas i särskild överenskommelse mellan dessa. Sådan överenskommelse bör träffas senast den 15 januari 1993.

Övriga väginvesteringar.

Utöver Yttre Ringvägen finns ytterligare vägprojekt som har stor betydelse för regionen och som ligger inom ramen för Malmöhusförhandlingarnas primära mål. Dessa bör ges en framskjuten prioritering och finansiering i Vägverkets pågående planering av riks- och länsvägar för perioden 1994 - 2003. I denna planering får också den närmare utformningen av projekten bestämmas.

- E66,	Lund - Gårdstånga, utbyggnad till motorväg	120 mkr
- Väg 23,	Gårdstånga - Höör, ny vägsträckning	340 "
- E14,	Oxie - Sturup, utbyggnad till motorväg	260 "
- Väg 108,	Lund - Trelleborg, standardhöjning	330 "

I Malmöhus län krävs dessutom kompletterande investeringar i riks- och länsvägar som inte direkt har behandlats i Malmöhusförhandlingarna. Dessa får tas upp och finansieras i den pågående planeringen för perioden 1994 - 2003.

FORTSATT PLANERING

Öresundsbron, den gemensamma marknadens framväxt och de politiska förändringarna i Central- och Östeuropa kommer att leda till förändrade förutsättningar för företagens och för de enskilda människornas handlande i Malmöregionen. Det är troligt att utvecklingen innebär både hot och möjligheter och att förändringstakten på arbetsmarknaden kan komma att öka. Kraven på välfungerande trafiksystem blir därmed stora.

Enligt Malmöhusavtalet den 15 januari 1991 skall Malmöhus Trafik dels vara huvudman för den lokala och regionala kollektivtrafiken i Malmöhus län och dels svara för planering och åtgärder i kollektivtrafikens infrastruktur i den utsträckning detta ansvar inte bärs av staten eller kommunerna. Mot bakgrund av de förändringar som regionen står inför är parterna överens om att detta skall ske bl.a. med utgångspunkt från följande riktlinjer:

- Malmöhus Trafik skall upprätthålla en kollektivtrafik av god standard som tillgodoser ett differentierat behov av resor.

- Malmöhus Trafik skall söka samarbete med länstrafikhuvudmännen i Kristianstads län och övriga län i Sydsverige med målsättning att Skåne och på sikt hela södra Sverige skall fungera som en sammanhållande trafikregion.

- Till grund för planeringen av trafiken och infrastrukturen skall Malmöhus Trafik upprätthålla en strategisk bevakning och planering av förutsättningarna för den övergripande infrastrukturens utbyggnad i regionen. Planeringen skall ha en vägledande och informerande karaktär och skall bedrivas i nära samarbete med kommunerna.

ÖVERENSKOMMELSE.

Parterna utfäster sig att verka för åtgärder i enlighet med denna överenskommelse. Med hänsyn till den rådande konjunkturen anser parterna att det är angeläget att de investeringar som ingår i överenskommelsen kan komma igång utan onödiga dröjsmål.

Parterna är också överens om att vid kommande satsningar på vägar, järnvägar och kollektivtrafik i riket bör beaktas regionens samlade investeringsbehov så som de redovisas i bilaga 1 till denna överenskommelse.

Uppföljning av överenskommelsen skall ske genom återkommande överläggningar mellan parterna. Dessa skall genomföras vart tredje år under avtalsperioden med början hösten 1993.

För att Citytunneln skall kunna genomföras förutsätts att riksdagen beslutar om en höjning av Svedab:s låneram.

Företrädare för Malmöhus Trafik har uttalat att huvuddelen av de medel som behövs för att Citytunneln skall kunna byggas därmed skulle genereras genom avgifter - således i huvudsak av regionen - och att det därför är motiverat att staten genom Banverket och/eller infrastrukturanslaget svarar för resterande belopp.

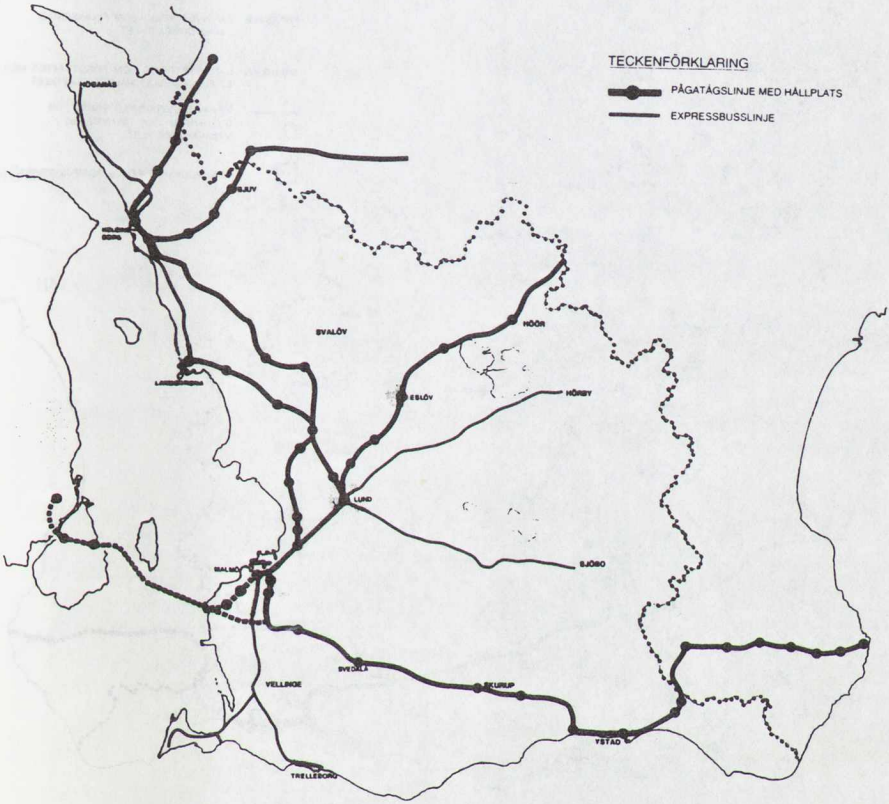
Denna överenskommelse gäller under förutsättning att den godkänns av Kommunalförbundet för Malmöhus läns Kollektivtrafik samt att erfoderliga beslut fattas av regering och riksdag.

Malmö den 1 juni 1992

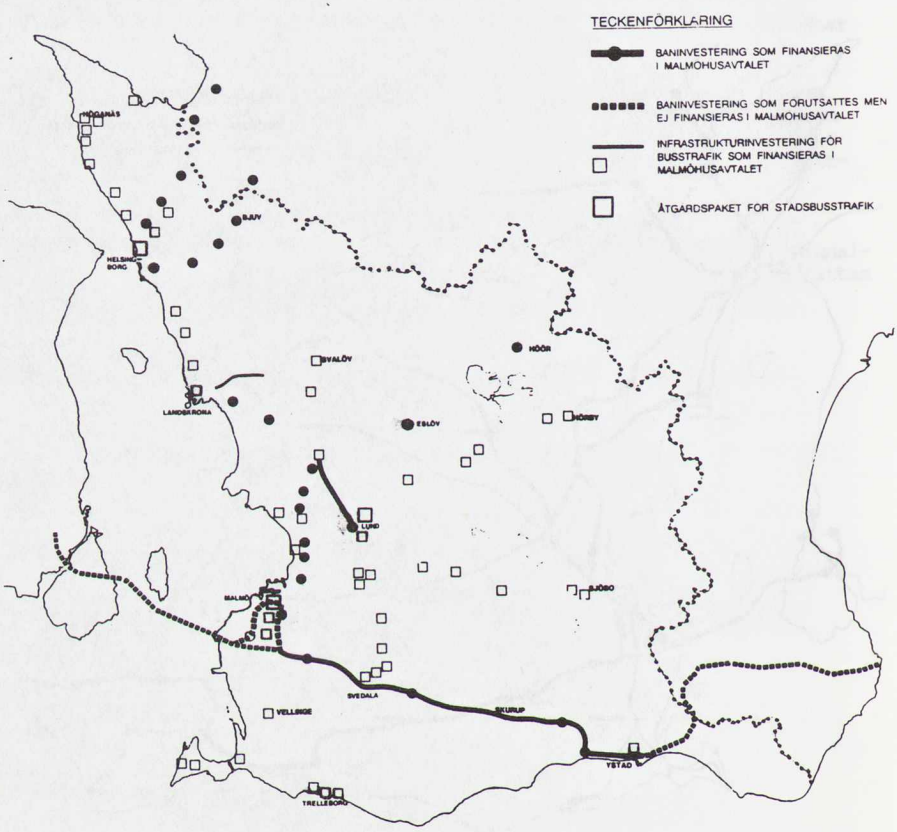
Sven Hulterström
Av regeringen utsedd
förhandlingsman

Björn Falk
För Kommunalförbundet för
Malmöhus läns kollektivtrafik

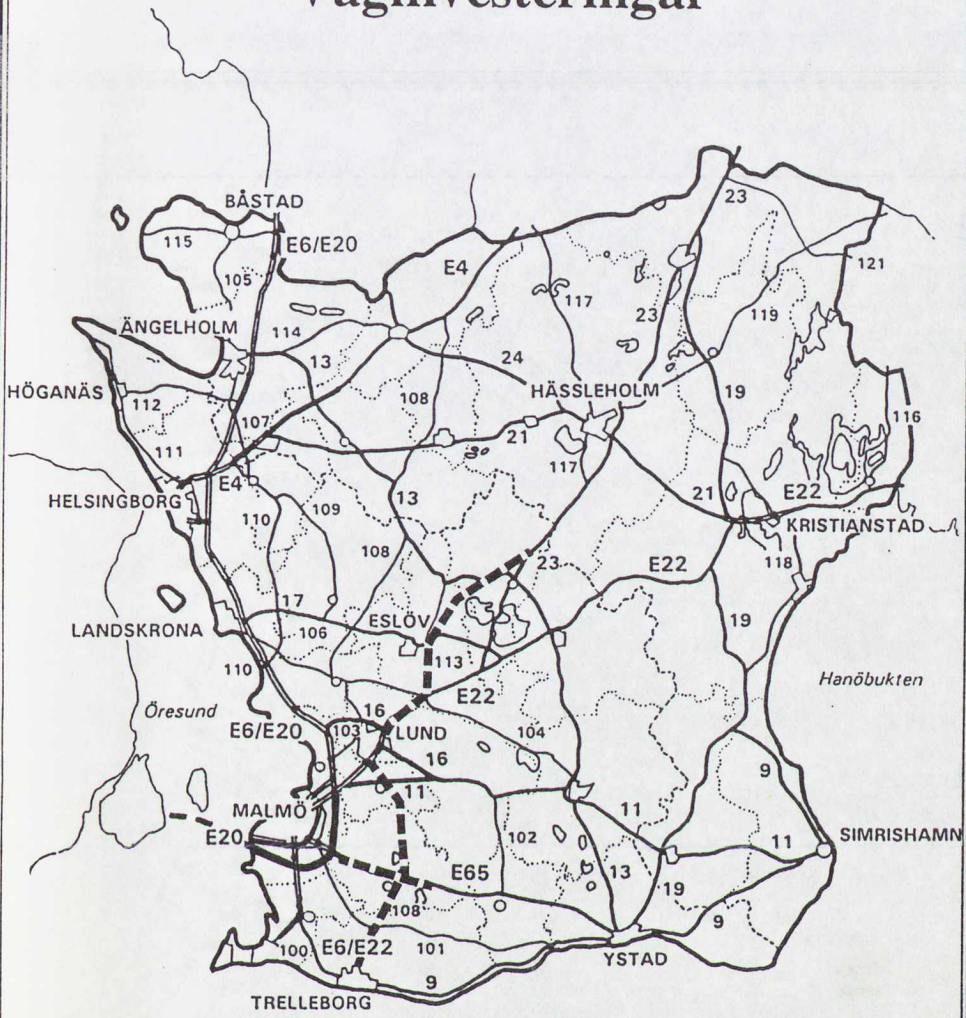
Kollektivtrafikens huvudnät



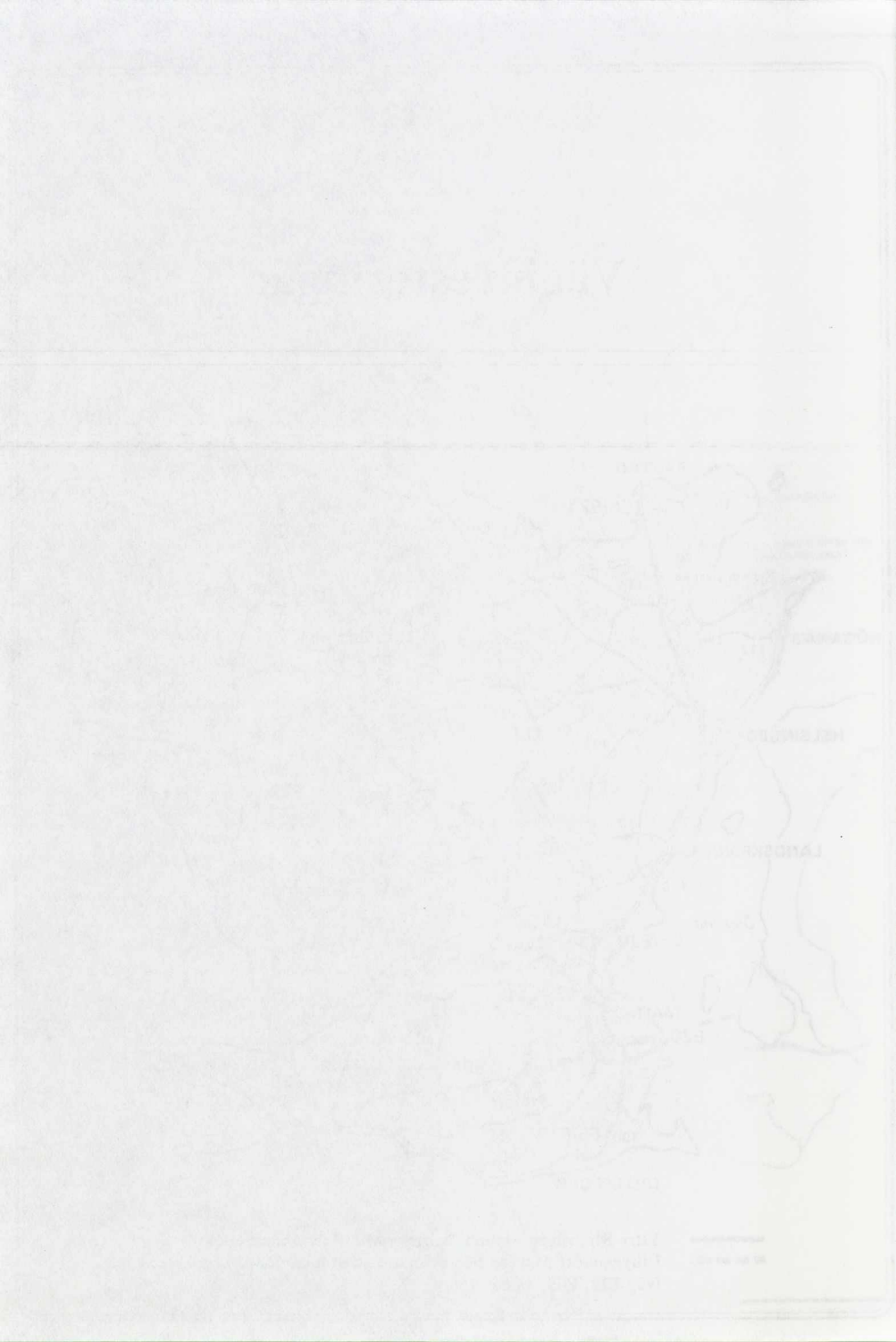
Investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur

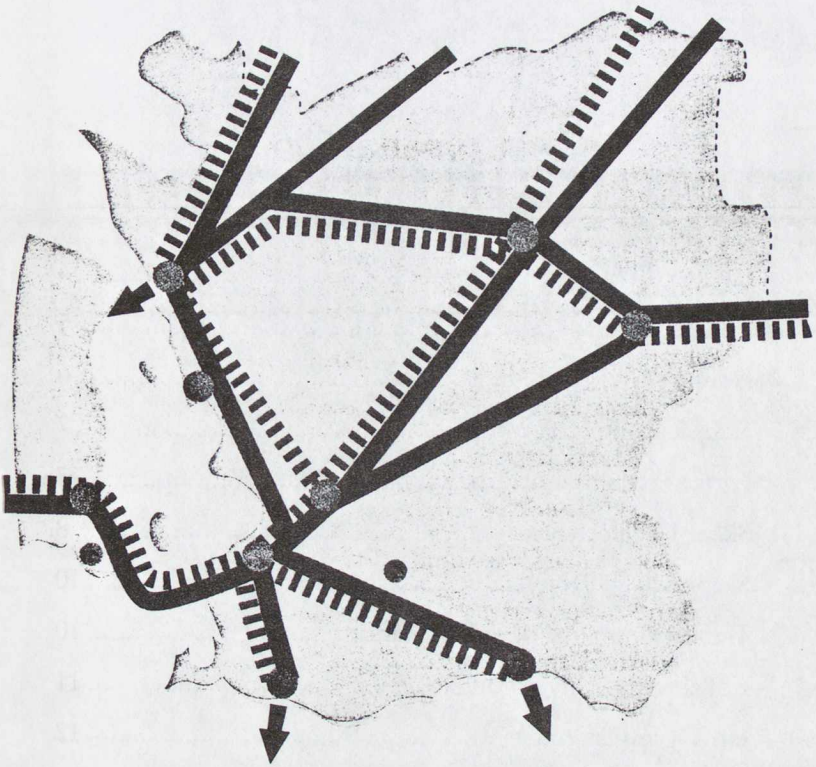


Väginvesteringar



Yttre Ringvägen Malmö finansierad i Malmöhusavtalet.
Utbyggnader som ges hög prioritet i den kommande vägplaneringen
(väg E22, E65, 23 och 108.)





Satsa på infrastrukturen i Skåne!

En idéskrift om en samlad syn på vägar, järnvägar och kollektivtrafik under 2000-talet

Innehåll:

Länken till EG 4

Europa satsar 5

Danmark bygger 6

Skånska hamnarna viktigast 7

Fortsatta Malmöhusförhandlingar 7

Skåne i fågelperspektiv 8

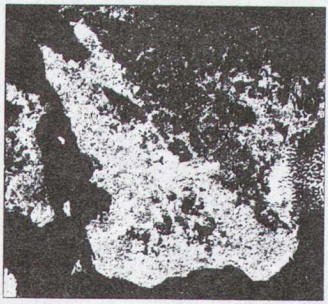
Skåne och Själland 10

Trafikströmmarna påverkar Skåne 10

Kollektivtrafikinvesteringar 11

Järnvägsinvesteringar 12

Väginvesteringar 14



Upprusta Skåne!

Infrastrukturen i Skåne behöver byggas ut rejält under det kommande decenniet för att klara av 2000-talets ökade krav på snabba och effektiva transporter. En växande befolkning och närmandet till Europa främjar näringslivets utveckling och ökar utbytet av varor och tjänster med omvärlden. Det övriga Europas behov av fortsatta goda transportmöjligheter till och genom de skandinaviska länderna skärps.

Planer kullkastade

Planeringsförutsättningarna har förändrats radikalt. Tre faktorer har gjort de hittillsvarande planerna inaktuella:

- beslutet om en bro över Öresund
- Sveriges ansökan om medlemskap i EG
- förändringarna i Tyskland och det forna Östblocket

Genom de så kallade Malmöhusförhandlingarna mellan stat och region om trafik och miljö i främst sydvästra Skåne, har regionen utlovats bidrag ur infrastrukturanslaget. Beslutet om detta grundades dock på de gamla, inaktuella planeringsförutsättningarna och summans storlek är otillräcklig.

Anslagstilldelningen måste därför omprövas och baseras på en helhetssyn på Skånes infrastruktur. Med utgångspunkt från de nya förutsättningarna måste en utvecklingsplan utarbetas, som klargör de totala anspråken och samordnar investeringarna i de olika trafikslagen.

Utvecklingstendenser

Handelsutbytet med såväl EG som med det forna Östblocket kommer att öka. Detta får positiva återverkningar på utvecklingen i både Skåne och övriga landet. De skånska hamnarnas betydelse för person- och godsbefordran kommer att öka. Öresundsbron medverkar till att Sverige kommer närmare sina marknader i främst Nord- och Mellaneuropa.

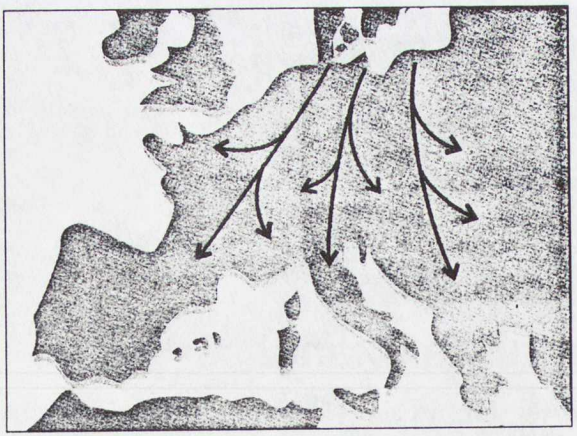
Skåne och Själland kommer att gå mot en gemensam arbets- och bostadsmarknad. Dessutom kommer ett ökat utbyte av bland annat kultur, utbildning och fritidsaktiviteter att utvecklas. Detta innebär goda förutsättningar för en positiv utveckling av regionen.

Investeringar i trafiksystem

Satsningar på infrastrukturen behövs på olika sätt:

- Järnvägsnätet behöver byggas ut för både ökad kapacitet och höjda hastigheter. Citytunneln i Malmö är en viktig länk i utbyggnaden av järnvägsnätet. Även Sturups flygplats bör på sikt få järnvägsanknytning.
- Vägnätet behöver utökas och byggas om till högre standard för att erbjuda goda förbindelser till såväl Öresundsbron, Sturups flygplats som de olika färjehamnarna och för att avlasta vägnätet i Malmö.
- Kollektivtrafiken behöver byggas ut, främst inom de stora pendlingsstråken. Detta innebär satsning på fjärrtåg, regionaltåg och snabba bussförbindelser. Utbyggnaden och bostadsbyggandet bör ske parallellt och hållas inom stråken, för att främja pendling med tåg eller buss istället för med bil.

Denna idéskrift är framtagen av Vägverket, Banverket och Länsstyrelsen i Malmöhus län samt Kommunalförbundet för Malmöhus läns kollektivtrafik i samband med de fortsatta Malmöhusförhandlingarna och i syfte att peka på nödvändiga investeringar i Skånes infrastruktur.



Dessa tre huvudsakliga transportkorridorer mellan Skåne och Europa kommer att utkristalliseras:

- *Vägen över Öresund tar hand om transporterna till Hamburg och Nordtyskland och vidare mot industriområdena i västra Tyskland, Benelux, Frankrike och (med kanaltunneln) England.*

- *Från Trelleborg skapas nya transportmöjligheter via de tidigare östtyska Österjöhamnarna Sassnitz och Rostock till Berlin, Nürnberg, München och vidare mot södra Frankrike, Spanien, Italien, Grekland och Turkiet samt delar av Östeuropa.*

- *Den östligaste transportkorridoren går via Ystad till Polen och den planerade transeuropeiska nord-sydliga motorvägen genom Östeuropa till de östra Medelhavsländerna. Den beräknas få stor betydelse på längre sikt.*

Länken till EG

Skånes geografiska läge och roll som Sveriges port till Europa ökar i betydelse. Sverige närmar sig en större europeisk gemenskap på allt fler områden genom ett framtida svenskt EG-medlemskap och förbättrade handelsförbindelser med det forna Östblocket. Detta förstärks ytterligare genom det nyligen tagna beslutet om en broförbindelse över Öresund.

I Skåne möts transportströmmarna från övriga Sverige och från Europa och slussas vidare. Merparten av godstransporterna till kontinenten går över de skånska hamnarna.

Stadig befolkningstillväxt

Skåne har haft en kraftig befolkningstillväxt sedan mitten på 1980-talet. Möjligheterna till ett framtida vidgat europeiskt samarbete, närheten till intressanta nya marknader och en expanderade skånsk arbetsmarknad har medfört att befolkningen ökat med 40.000 personer sedan 1986. Tendensen är starkast i Malmöhus län, som är det enda storstadslän som visat ett positivt inrikes flyttningsnetto.

Länsstyrelserna i Skånelänen beräknar att befolkningen till år 2005 ökat med 115.000 personer. Även under rådande lågkonjunktur räknar man med en befolkningstillväxt, om än i något långsammare takt.

Nya förutsättningar

De bidrag ur infrastrukturanslaget som regionen utlovats genom de så kallade Malmöhusförhandlingarna, bygger på förutsättningar som inte längre är relevanta. Helt nya förutsättningar föreligger för regionens framtidsplanering av infrastrukturen.

De senaste åren har inneburit omvälvande förändringar som t ex beslut om en fast förbindelse över Öresund, ansökan om svenskt medlemskap i EG, EES-avtal och slutligen Östeuropas politiska förändring. Dessa nya förutsättningar var varken klara eller ens kända, då de nu gällande besluten fattades om den skånska infrastrukturens utbyggnad fram till sekelskiftet.

Ny helhetssyn krävs

Anslagstilldelningen måste nu omprövas utifrån de nya förutsättningarna. Vägverket och Banverket har startat en ny planeringsomgång samtidigt som de så kallade Malmöhusförhandlingarna mellan stat och region har återupptagits. Ett nytt ställningstagande krävs för att kunna tillmötesgå de större krav som kommer att ställas på Skånes infrastruktur framöver.

En heltäckande utvecklingsplan för trafiksystemet måste utarbetas. Den måste bland annat bygga på en gemensam strategi och på en samordning av investeringarna i de olika trafikslagen.

Sveriges läge i Europas utkant ställer speciella krav på både goda kommunikationer och villkor för näringslivets utveckling. Tillsammans kan det leda till att en ny industriregion kan utvecklas som motvikt till de som idag finns i Mellan- och Sydeuropa. Denna region skulle kunna bli ett attraktivt alternativ till redan existerande centra.

Europa satsar

Utvecklingen mot en gemensam marknad inom EG innebär i princip fria rörelser av personer, varor, kapital och tjänster. Detta stimulerar handelsutbytet och medför ökade transporter.

I Europa planerar man kraftiga utbyggnader av vägar och järnvägar. Man hoppas dessutom kunna utnyttja transportapparaten bättre och öka järnvägens marknadsandel genom bland annat satsningar på kombitrafik. Till hjälp för det tänker man sig även differentierad och skärpt avgiftspolitik. Detta blir även ett styrmedel för att flytta lastbilstrafiken mot Medelhavsländerna till nya vägar, runt de överbelastade områdena i västra Tyskland, Benelux och norra Frankrike.

Tyskland bygger vidare

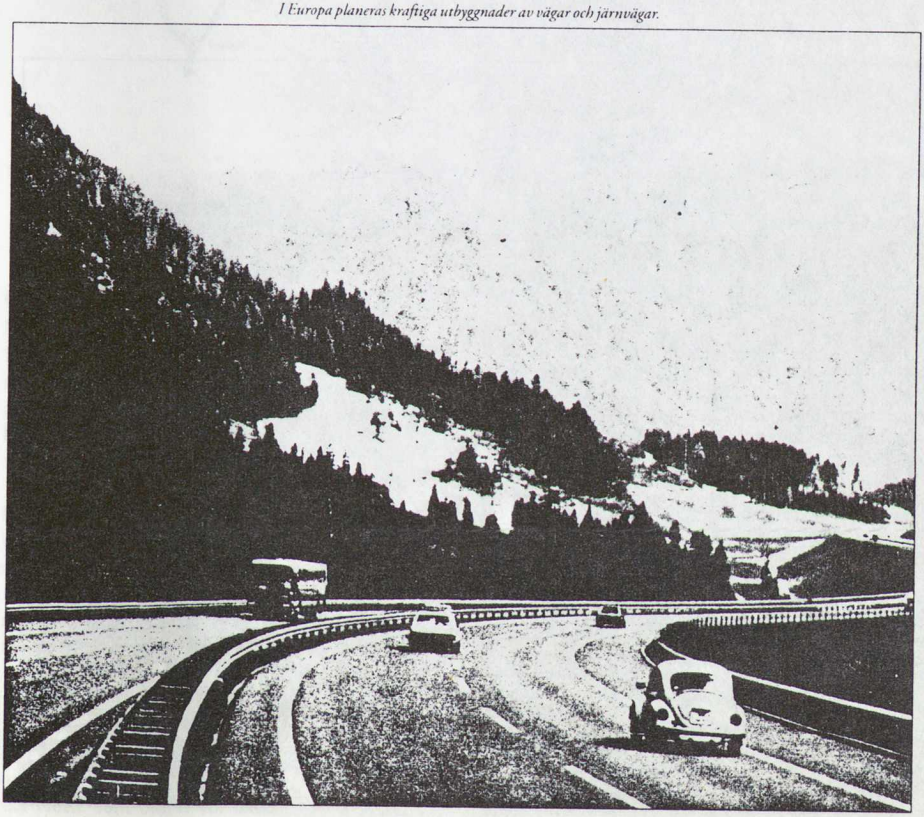
Under 90-talet planeras en omfattande upprustning och utbyggnad av vägar och järnvägar i det forna DDR. Det nya Tyskland ska knytas samman bättre, samtidigt som förbindelserna med Polen, Tjeckoslovakien och Ungern ska förbättras. Dessutom planeras en upprustning av infrastrukturen till de för Sverige viktiga Östersjöhamnarna.

Ökad handel mot öst

För Sveriges del är den potentiella transporttillväxten mot Östeuropa mycket stor under de närmaste två decennierna. Befolkningen i Östeuropa är ca 30 % större än den i Västeuropa, men just nu utgör våra transporter till Östeuropa bara 14 % av transporterna till väst. Troligen kommer lastbilstransporter efterhand att ta över en del av den nuvarande stora andelen östliga järnvägstransporter.

Utöver detta, beräknas vår handel öka med de snabbt växande nya marknaderna i Medelhavsområdets tillväxtzoner.

I Europa planeras kraftiga utbyggnader av vägar och järnvägar.



Danmark bygger

Utbyggnaden av det nationella vägnätet i Danmark har sedan 60-talet gjorts efter en modell kallad "Det store H". En motorväg är under byggnad i nord-sydlig riktning från Skagen i norra Jylland till den tyska gränsen. Den kommer att vara klar år 2000. Motsvarande nord-sydliga motorväg är redan byggd från Helsingör/Köpenhamn till färjeläget i Rödby ("Fugleflugtslinien").

I öst-västlig riktning, mellan Köpenhamn och Esbjerg, ska också en motorväg stå färdig till år 2000.

Ytterligare broar

Flera broar ingår i utbyggnadsplanerna. En ny bro över Lilla Bält är byggd och arbetet pågår som bäst med att bygga färdigt en bro och tunnel över Stora Bält.

Som en följd av att det nu föreligger en anläggningslag för Öresundsbron, har Danmark och Tyskland inlett förhandlingar om att bygga en bro över Fehmarn Bält. Denna bro kan bli färdig strax efter år 2000.

Järnvägar följer motorvägar

Även det danska järnvägsnätet byggs ut efter "det store H"-modellen, med sikte på att dubbelspår ska finnas på alla sträckningar i H-lederna före år 2000. Järnvägarna elektrifieras efterhand österifrån och sträckan på Själland är redan klar. Man räknar med att nå tvärsöver Fyn före år 2000.

Den nya Öresundsförbindelsen kommer att byggas ihop med "Det Store H" genom både motorvägsnätet och järnvägsnätet.

H-sträckorna förses de närmaste åren med helt nya danskbyggda persontåg, kallade IC3, som börjat rulla både på Själland och i Sverige. Sex tågsätt av denna typ sattes i januari 1992 in på sträckan Malmö – Karlskrona.

I Stora Bält byggs Västbron mellan Fyn och Sprogö.

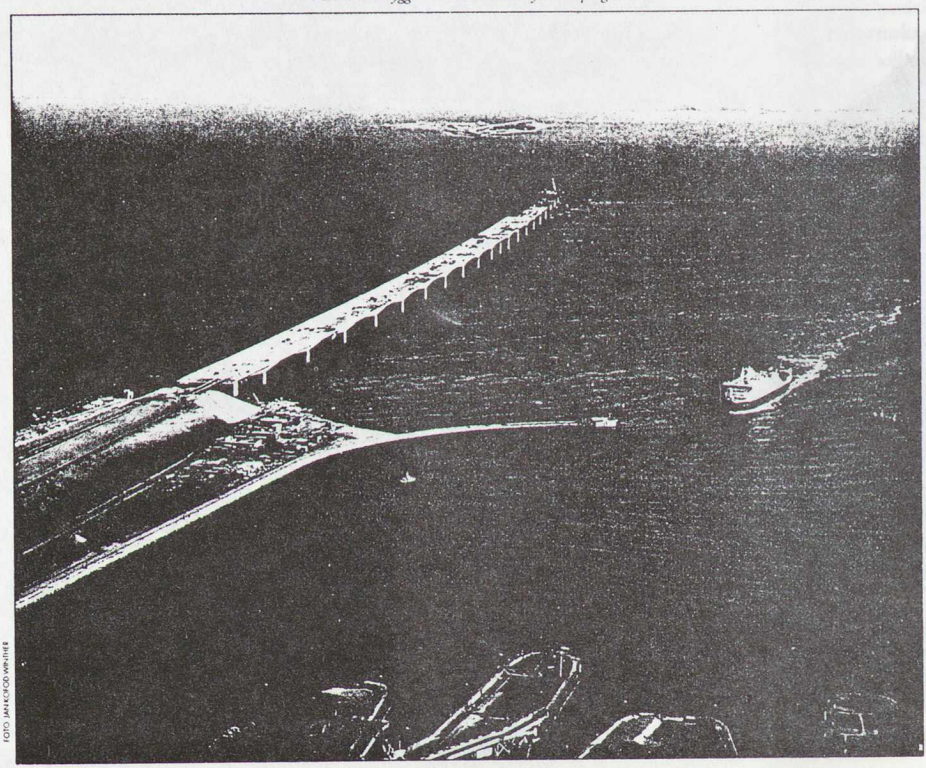
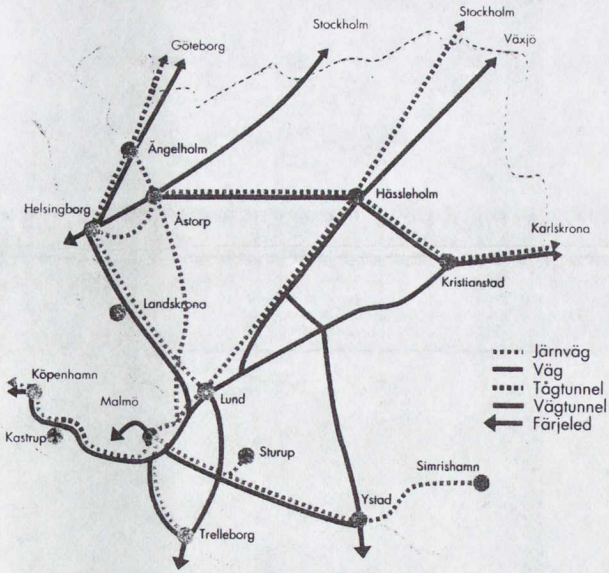


FOTO: JAN-EJNAR WINTHER

Skånska hamnarna viktigast



Av Sveriges hamnar är Helsingborg, Malmö, Trelleborg, Ystad och – utanför Skåne, Göteborg – de viktigaste hamnarna för godstransporter. Gods fraktas till och från hela landet. Främst från det mellansvenska industribältet (inklusive Mälardalen) och från Sydsverige, men även transittrafik från Norge och Finland.

Helsingborg dominerar lastbilstransporterna till Danmark, medan Malmö och Trelleborg är klart störst när det gäller transporterna till kontinenten. Ystad är den största hamnen för Polentrafiken.

När det gäller järnvägsgods är Helsingborg och Trelleborg helt dominerande.

Fortsatta Malmöhusförhandlingar

Under 1990 beslöt regeringen att tillsätta förhandlare för trafik och miljö i de tre storstadsregionerna. Det arbetet bedrivs i Malmöregionen under namnet Malmöhusförhandlingarna. Förhandlingarna är nu inne på sin andra omgång, efter ett regeringsbeslut den 29 augusti 1991. Anledningen är beslutet om en fast förbindelse över Öresund.

De förnyade förhandlingarna är nära knutna till byggandet av Öresundsförbindelsen och arbetar under stark tidspress. Många av de stora satsningar som krävs i regionen kommer troligen inte att hinna lösas inom ramen för dessa förhandlingar. Fortsatta överläggningar i en eller annan form mellan regionen och staten lär därför bli nödvändiga.

Mål

En överenskommelse ska utarbetas om hur regionens väg-, järnvägs- och kollektivtrafiksystem ska utformas och anslutas till Öresundsbron. Åtgärder ska vidtas som bidrar till bättre miljö, ökad tillgänglighet och förbättrade förutsättningar för den regionala utvecklingen. Överenskommelsens miljökonsekvenser ska beskrivas.

Utgångspunkter

Utgångspunkterna för förhandlingarna är:

- Den överenskommelse om trafik och miljö som slöts i Malmöhusförhandlingarna den 15 januari 1991.
- Beslutet om byggande av en fast förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn.
- Miljöprövningen av den fasta Öresundsförbindelsen.
- De politiska förändringarna i Europa med bl a den framväxande gemensamma marknaden och Sveriges kommande anslutning samt den fortsatta utvecklingen i Central- och Österuropa.

Riktmärket är att utforma trafiksystemen så att Sydsverige kan fungera som en sammanhållen region.

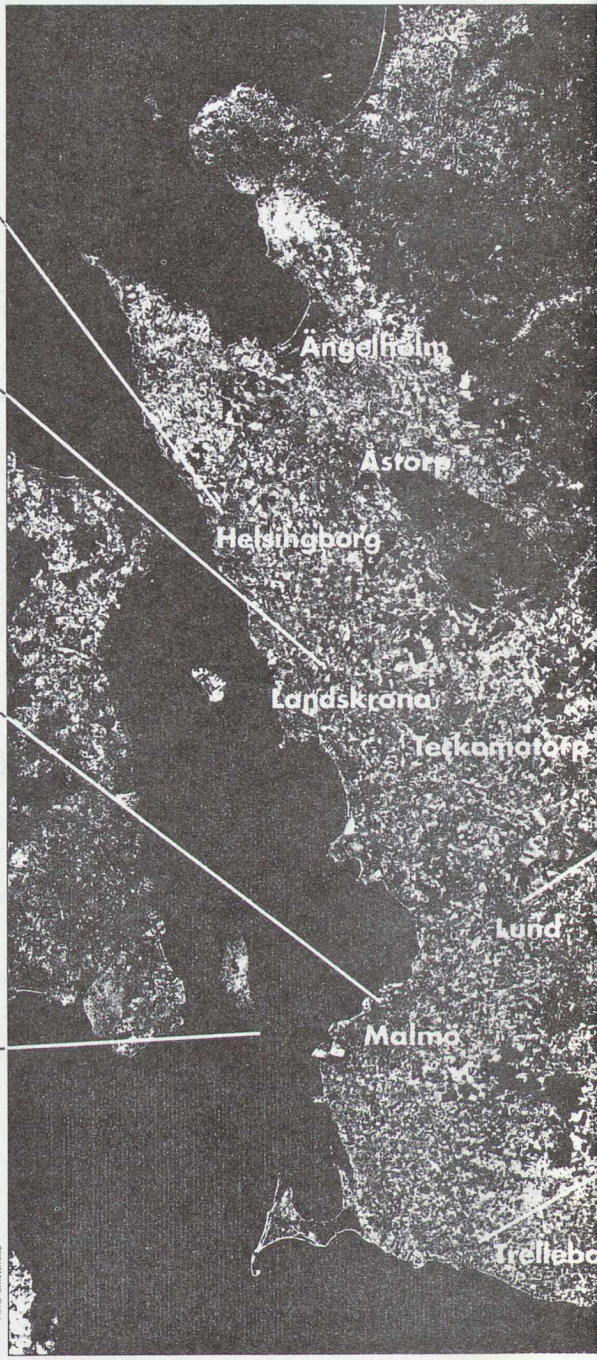
Helsingborg är just nu den dominerande hamnen för godstransporterna till Danmark. En stor del av järnvägsgodset till kontinenten passerar också här.

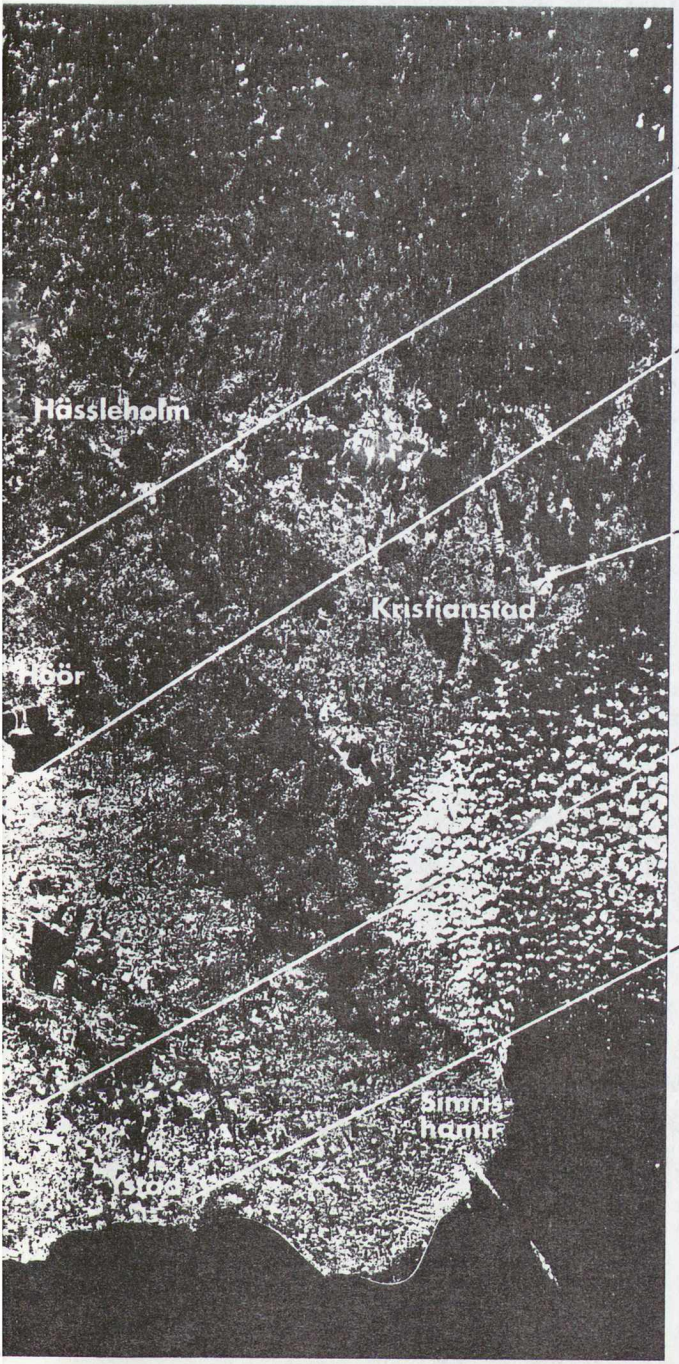
Mellan Helsingborg och Lund krävs en förbättrad spårkapacitet. En dubbelspårsutbyggnad kan göras längs den befintliga linjen. En alternativ dragning över Landskrona diskuteras.

Malmö har gamla traditioner som industristad. Brofästet med det tillhörande etableringsområdet Brostaden ligger i Malmös södra delar. En Citytunnel kan ge snabba tågförbindelser mellan centrum och både Köpenhamn och resten av regionen.

Godstransporter till Danmark och kontinenten kommer att förkortas med flera timmar genom dels anläggningen av en ny yttre ringväg och dels sammankopplingen av kontinentalbanan med järnvägen över Öresundsbron.

Öresundsförbindelsen kommer att utgöras av en kombination av bro och tunnel. Från Lernacken på svenska sidan går en ca 7 km lång högbro över de trafikerade farlederna. Bron övergår sedan i en ca 4 km lång lågbro och dyker därefter ner i en ca 2 km lång tunnel som mynnar på halvön Amager på danska sidan. Den totala längden på Öresundsförbindelsen blir ca 18 km.





Riksbangård Syd är tänkt att byggas inom ett område som avgränsas av Hässleholm, Åstorp, Teckomatorp, Lund och Höör. Exakta placeringen är ännu inte bestämd.

Lärdomsstaden Lund med universitet, teknisk högskola och forskningsbyn Ideon. Lund är den stad som växer mest i Öresundsregionen.

Förbindelserna mellan Skåne och grannlandskapen kommer att förstärkas. Första steget är taget genom tågförbindelsen Kustpilen mellan Malmö och Karlskrona via Kristianstad.

Trelleborg är idag den största hamnen för godstransporter till kontinenten. Genom Tysklands enande kommer transportvägarna genom östra Tyskland att byggas ut kraftigt.

Ystads betydelse som godshamn med förbindelser till Polen och det övriga Östeuropa kan öka i takt med förändringarna i det gamla Östblocket.

Skåne och Själland

En fast förbindelse över Öresund leder till en successiv integrering mellan Skåne och Själland när det gäller en gemensam arbets- och bostadsmarknad. Den kommer också att bidra till ett ökat utbyte av bland annat utbildning, service, kultur och fritidsaktiviteter.

Attraktivt utvecklingscentrum

Öresundsregionen har möjlighet att utvecklas till ett kraftcentrum som kan tjäna som ett attraktivt alternativ till de stora industriregionerna i Mellan- och Sydeuropa; en utvecklingsregion som kan stärka Sydsverige. Det är dock svårt att bedöma i vilken takt detta kan ske.

Tillkomsten av Öresundsbron kommer att innebära grundläggande förändringar för såväl enskilda människor som företag i framförallt södra och västra Skåne. Utvecklingen kommer att innebära både hot och möjligheter. Arbetsmarknaden kan förändras radikalt, vilket gör det angeläget att den geografiska rörligheten är god. Insatser krävs för att minska miljöpåverkningar i regionen, som luftföroreningar, trängsel och buller.

Regionala mål

För trafikplaneringen i regionen gäller följande mål:

- Så stora delar av Skåne som möjligt ska kunna fungera som en gemensam arbetsmarknad.
- Det måste vara lätt att resa mellan Skåne och Själland.
- Trafikens miljöpåverkan ska begränsas så långt som möjligt.

Trafikströmmarna påverkar Skåne

När de fasta förbindelserna över Öresund och Fehmarn Bält byggts, kommer Sverige flera timmar närmare de viktiga marknaderna i Västeuropa. Leden kommer därför att dra till sig gods från främst färjetrafiken över Öresund, men även från Östersjö- och Göteborgsfärjorna.

Ökad handel med öst

Trots Öresundsbron kommer trafiken över Trelleborg att få en stark utveckling. Transportvolymerna till östra Tyskland, övriga Östeuropa och Medelhavsländerna beräknas växa och Trelleborg är den naturliga utskeppningshamnen mot de tyska Östersjöhamnarna.

Som naturlig utskeppningshamn mot Polen och dess södra öststatsgrannar, har Ystad på längre sikt en stor potential för såväl väg- som järnvägstransporter. Troligen kommer också trafiken mellan Bornholm och Köpenhamn att gå via Ystad.

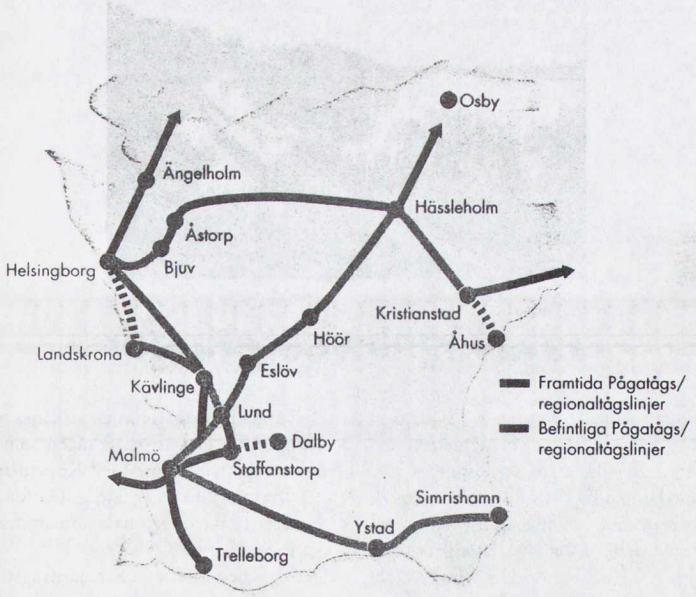
Hamnarna i Blekinge kommer också att få ökad betydelse genom handelsutbytet med Östeuropa.

Ny kommunikationsled

Även i Malmö kommer person- och godstransporterna via järnväg att öka. Detta gör det ännu mer väsentligt att Malmö Central byggs om från nuvarande säckstation till en genomfartsstation. En Citytunnel kan avlasta nuvarande kontinentalbana, samtidigt som hela infrastrukturen i den sydvästra regionen ges nya utvecklingsmöjligheter och risken för trafikstörningar minskas.

Fjärrtåg och regional tågtrafik kan med fördel dras genom tunneln, som får stationer vid viktiga knutpunkter i staden. En högklassig kommunikationsled skapas och Malmö centrum görs tillgängligt utan att pendlarna behöver använda bil. Samtidigt knyts Malmö och Köpenhamn närmare varandra.

Kollektivtrafikinvesteringar



Kollektivtrafiken bör i första hand byggas upp kring ett nät av stomlinjer. I stråk med många resenärer kan kollektivtrafiken göras konkurrenskraftig.

Ny bebyggelse bör i första hand lokaliseras i pendlingsstråk, där kollektivtrafiken kan vidareutvecklas.

Samverkan över gränserna

För att fullt ut få nytta av Öresundsbron är det synnerligen viktigt att införa ett samverkande regionaltågsystem. Detta bör omfatta både Själland, Skåne samt angränsande län.

I Malmöhus län utgör Pågatågen stommen i kollektivtrafiken. Pågatågen bör utvecklas i första hand på det befintliga spårnätet, men en fortsatt utbyggnad kan omfatta sträckor som kräver investeringar i nya spår.

För att utveckla den regionala tågtrafiken fullt ut, krävs förutom investeringar i spår även inköp av tåg. Totalsumman för investering i tågmateriel är i Malmöhus län 500 milj kr. Hälften av denna summa gäller regionaltåg som ska trafikera Öresundsbron.

Efter år 2005 krävs ytterligare investeringar i nya tåg och reinvesteringar i befintliga anläggningar.

Citytunnel bör byggas

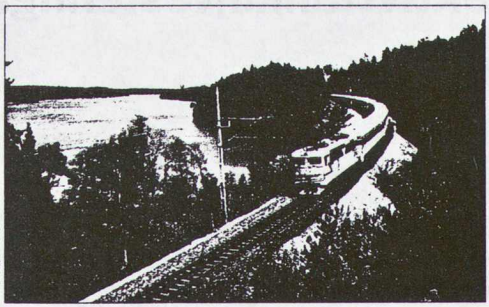
En Citytunnel i Malmö ger tågtrafiken kortare restid till Köpenhamn. Samtidigt ger den förbättrad tillgänglighet till stora resmål inne i staden. Detta öppnar flera möjligheter för utökad spårbunden trafik.

Om inte Citytunneln kan realiseras, kan förbättringar i det regionala resandet delvis uppnås genom utbyggnad av snabbspårvägar.

Busstrafiken utvecklas

Trafiken med länsbussar och stadsbussar i Malmö, Lund, Helsingborg, Landskrona, Eslöv och Ystad måste utvecklas genom förbättrad framkomlighet, nya terminaler och miljövänlig drift. På starka busstråk kan expresslinjer utvecklas, vilket ökar konkurrenskraften och effektiviteten för kollektivtrafiken.

Expresslinjer kan i sin tur vara ett led i en utveckling mot spårbuss eller snabbspårväg – trafiksystem som trots att de är samhällsekonomiskt lönsamma, inte kan finansieras inom de rådande ekonomiska ramarna.



Järnvägsinvesteringar

Järnvägstrafiken behöver förbättras för både person- och godsbefordran för att i ökad grad kunna konkurrera framgångsrikt med biltransporter.

I första hand lämpar sig järnvägstrafik på sträckor med stora resandeströmmar. Oftast kan tågen hålla högre reshastighet än bilen och vidgar området för dagliga resor till exempelvis arbete, skola eller service. Järnvägar kräver dock stora investeringar.

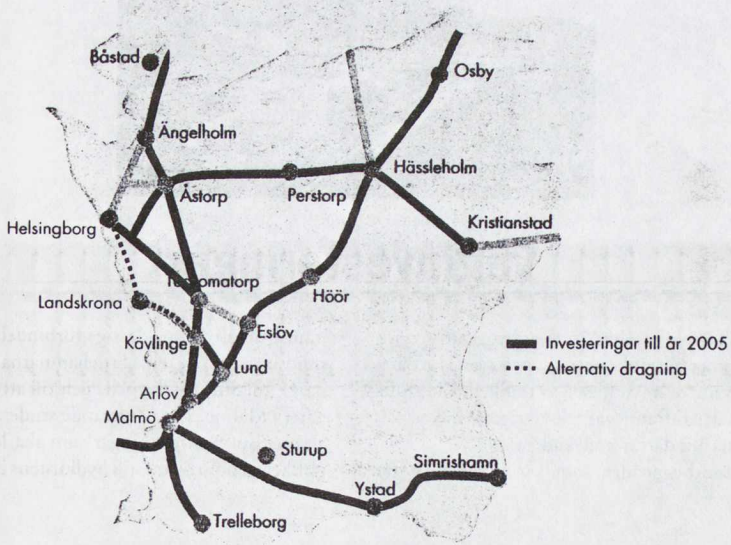
För att stärka konkurrenskraften gentemot lastbilen, behövs bland annat ökad kapacitet, kortare transporttider, förbättrad styrning av godset och sänkta kostnader.

Tågtrafiken är stommen i Skånes regionala kollektivtrafik. Det är också tågen som kommer att knyta samman Skåne med Köpenhamnsregionen då Öresundsbron står färdig. Därför är det viktigt att bygga ut den regionala järnvägstrafiken ytterligare i Sydsverige.

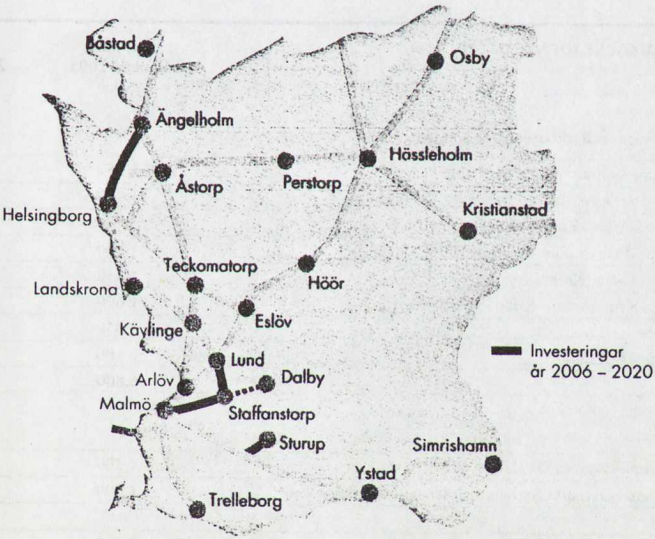
Även den interregionala järnvägstrafiken behöver förbättras genom i första hand snabb och bekväm trafik mot Stockholm och Göteborg. När bron över Fehmarn Bält byggts, kommer möjligheterna till snabba järnvägsförbindelser till kontinenten att öka och Sverige kommer flera timmar närmare Västeuropa.

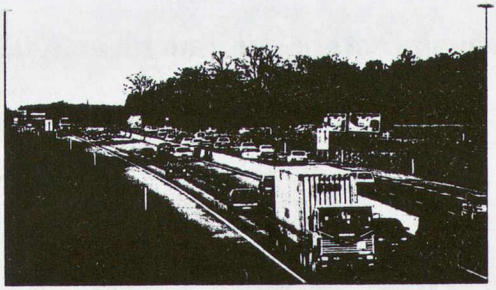
Utbyggnadsprojekt för järnvägsnätet Prisnivå januari 1993 (exkl. moms)	**Etappmål fram till 2005** (Mkr)	**Vision 2006 – 2020** (Mkr)
Västkustbanan		
Förslöv – Lund	2.300	1.000
Malmö – Trelleborg	400	
Godsled över Åstorp	500	
Södra Stambanan		
Osby – Lund	600	
Lund – Malmö	860	
Helsingborg – Kristianstad	280	
Ystadbanan		
Malmö – Ystad	400	
Ystad – Simrishamn	160	
Spår till Sturup		500
Pågatågs/Regionaltågsanläggningar	200	800
Anslutning till Öresundsbron enligt regeringsavtal	1.800	
Citytunnel i Malmö (merkostnad)	2 – 3.000	
Riksbangård Syd	2.000	800
Summa totalt	**11.500 – 12.500**	**3.100**

Järnvägsinvesteringar fram till år 2005



Järnvägsinvesteringar fram till år 2020





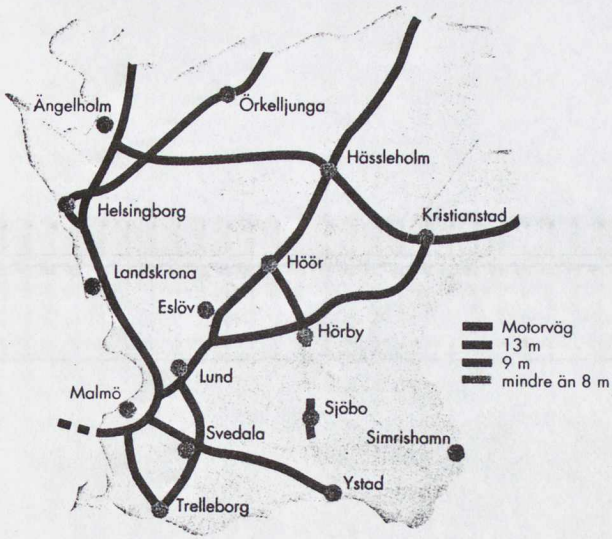
Väginvesteringar

Trots att kollektivtrafiksystemen byggs ut i regionen, kommer biltrafiken att öka och även i fortsättningen svara för huvuddelen av trafiken. Kraftfulla utbyggnader av framförallt de viktigare stråken och tillfarterna blir därför nödvändiga.

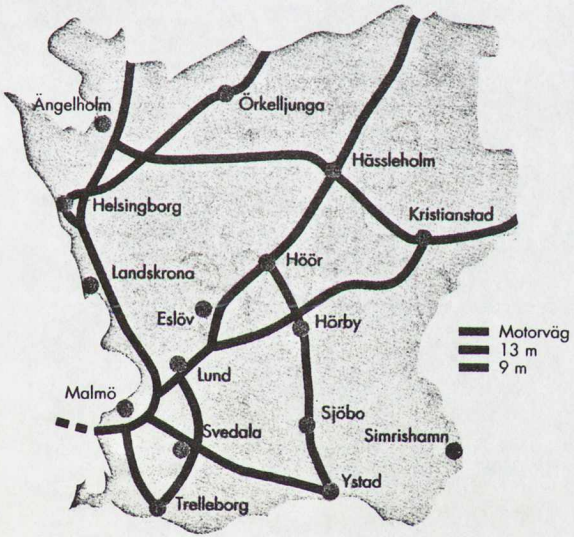
De vägutbyggnader som nu planeras syftar främst till att få högklassiga förbindelser till Öresundsbron, till de olika färjehamnarna (bl a Trelleborg), till Sturups flygplats och till att avlasta vägnätet i Malmö. För närvarande studeras dessutom alternativa vägsträckningar som ska leda lastbilstrafiken genom Skåne till Sydkustens hamnar.

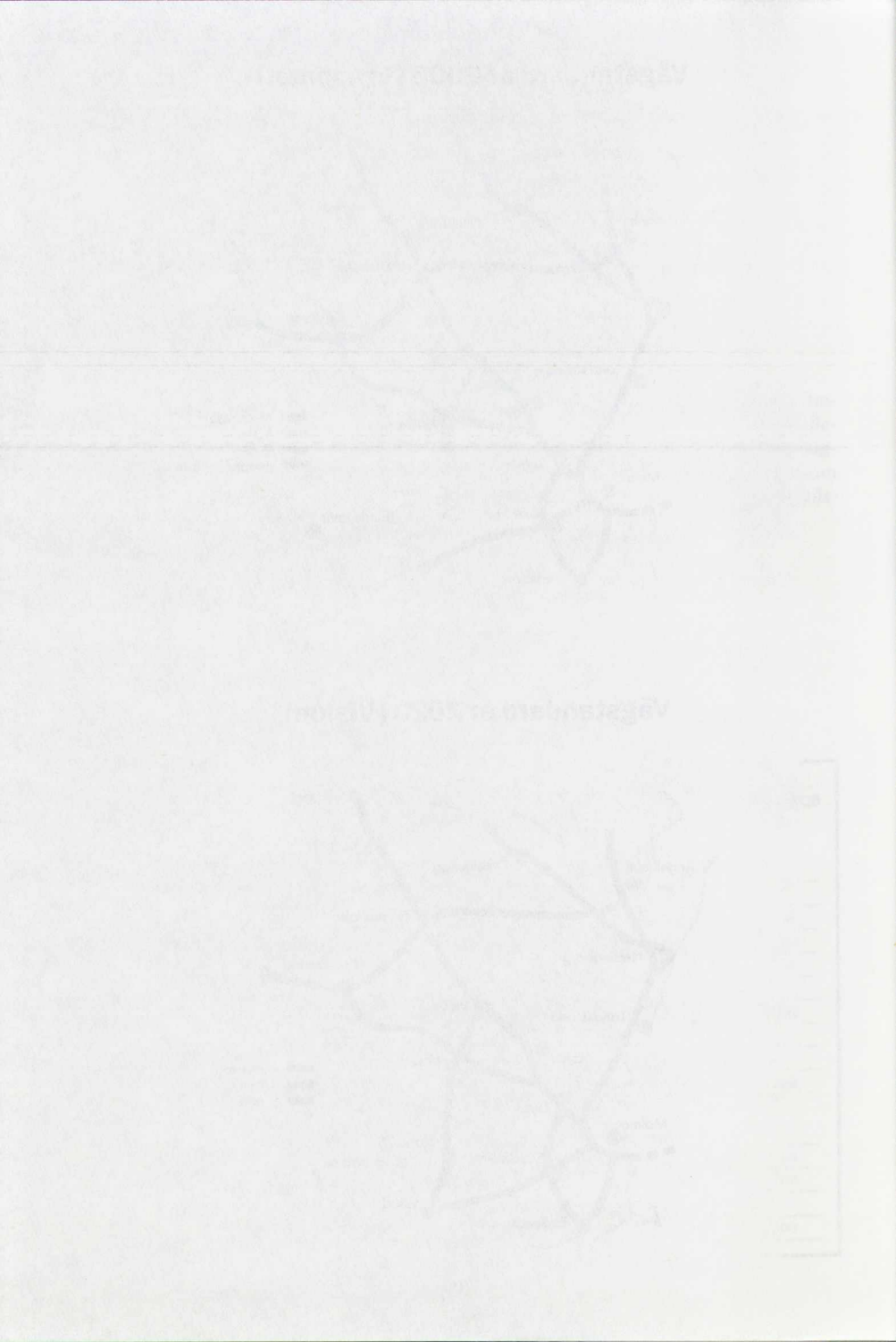
Utbyggnadsprojekt för vägnätet Prisnivå januari 1993 (exkl. moms)		**Etappmål fram till 2005** (Mkr)	**Vision 2006–2020** (Mkr)
Nationellt viktiga vägar och tillfarter till hamnarna			
E4	Hyllinge – G-län (Kronobergs län)	1.750	
E6	Yttre Ringvägen Malmö, Trelleborg – Vellinge	1.450	450
E65	Oxie – Sturup – Ystad	300	700
21	Åstorp – Hässleholm – Kristianstad	400	800
23	Eslöv – G-län (Kronobergs län)	850	
E22	Lund – Kristianstad – K-län (Blekinge län)	1.600	1.250
108	Trelleborg – Lund	350	
112	Åstorp – Erikslund	100	
Summa		**6.800**	**3.200**
Övriga vägar			
Regionalt viktiga stråk såsom väg 11, 17, 19, 108 och 109		1.200	800
Förbifarter, bärighets- och trafiksäkerhetsåtgärder, reinvesteringar mm		1.500	1.500
Totalt redovisat investeringsbehov		**9.500**	**5.500**

Vägstandard år 2005 (Etappmål)



Vägstandard år 2020 (Vision)





MALMÖHUS TRAFIK

PM 1992-05-25
M Améen
M92.04

Bilaga 2

INVESTERINGSÅTGÄRDER FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN I MALMÖHUS LÄN

Inledning

Föreliggande PM är en kortfattad sammanställning av de lokala och regionala kollektivtrafikåtgärder som finns med i Malmöhusförhandlingarna 1992. För vissa länsgränsprojekt har även åtgärder i Kristianstads län medtagits.

Redovisningen omfattar åtgärder som i vissa fall är kostnadsberäknade efter förstudier eller förprojektering. För de med ≈-tecken markerade beloppen har inga beräkningar gjorts, endast uppskattningar.

Resandeprognosen är mycket översiktlig. Den bygger på att totalpendlingen ökar med 40 % till år 2000 jämfört med 1985 (enligt Länsstyrelsen). Kollektivpendlingsandelen antas öka med 20 % eller 50 %, beroende på hur omfattande standardförbättringen blir. Skolresandet antages oförändrat och övrigt resande ökar lika mycket som arbetspendlingen (räknat i antal resor). För Ystadbanan finns en prognos för hur stor resandeökningen blir vid en elektrifiering (Transek 1990). Denna prognos har god överensstämmelse de här framräknade värdena.

Samtliga kostnader är angivna i 1993 års prisläge.

Ystadbanan

Ystadbanan är aktuell för elektrifiering och trafik med lokaltåg (modell X10) inom 5 år. Nya tåguppehåll planeras i Malmö Ö, Oxie och Svarte. Med Citytunneln (inom 10 år) är det även intressant att ersätta busstrafiken Svedala–Malmö. På lång sikt (=15 år) bör spåranknytning till Sturup övervägas. Turutbud inom 5 år: 18 tågpar (timmestrafik) måndag–fredag, 10 lördag och söndag Tillkommande turer Malmö–Svedala inom 10 år: 6 tågpar m–f, vilket ger halvtimmestrafik under rusningen. Största tillåtna hastighet (Sth) = 160 km/h, (ev 140 km/h).

Pendlingslunderlag 1985 (prognos år 2000 utan resp med Citytunneln) totalpendling/dag

Ystad–Malmö	320	(450)	personer varav 19 %	(28 %)	koll
Skurup–Malmö	722	(1 000)	personer varav 11 %	(17 %)	koll
Svedala–Malmö	1 732	(2 400)	personer varav 20 %	(24 % resp 30 %)	koll
Skurup–Ystad	148	(200)	personer varav 18 %	(27 %)	koll
Svarte–Ystad	202	(300)	personer varav 10 %	(15 %)	koll
Totalt	3 124	(4 350)	personer varav 17 % (=533)	(21 % resp 26 %) (915 resp 1 115)	koll

Kollektivresande 1990 i enkelresor/vecka (prognos år 2000 utan resp med Citytunnel)

Ystad–Skurup	6 672*	(8 500)
Skurup–Svedala	7 182	(10 300)
Svedala–Malmö	7 416	(11 000**, 18 000)
Totalt	9 386*	(13 500**, 20 500)

* Lokalt Ystad–Skurup 1 970 resor (2 500)

** 80 % Svedala–Malmö antages åka buss.

Driftkostnader

	Inom 5 år	Inom 10 år
Tågkostnad med eltåg (exkl kapitalkostn)	8,9 mkr/år	12,0 mkr/år
Kringkostnader (banavg, biljettautomater m m)	– mkr/år	1,6 mkr/år
Inbesparad tågkostnad för dieseltåg	–14,4 mkr/år	–14,4 mkr/år
Inbesparad busstrafik	– mkr/år	–5,2 mkr/år
Intäktsökning	–2,0 mkr/år	–3,1 mkr/år
Nettoeffekt	–7,5 mkr/år	–9,1 mkr/år

Investeringsbehov

Objekt	Summa
- Ny hållplats vid Malmö Ö (5 år)	4 mkr
- Elektrifiering Malmö-Ystad (5 år)	90 mkr
- Linjeblockering/Fjärrblockering (5 år)	24 mkr
- Nya hållplatser i Oxie och Svarte (5 år)	6 mkr
- Banupprustning Malmö - Ystad till 160 km/h (5 år)	250 mkr
- Nya mötesplatser i Börringe och Rynge (5 år)	~36 mkr
Totalt	~410 mkr

Även nytt dubbelspår Lönngatan - Lockarp och växelombyggnad vid Lundavägen är angelägna för att få en bra totallösning.

För trafiken på 5 års sikt behövs 3,6 tågset av typ X10 = 90 mkr (~8 mkr/år). Dessa ersätter dagens dieselmotorvagnar av typ Y1.

På 10 års sikt behövs ytterligare tåg. För att få genomgående resmöjligheter till København kan kan 3,6 regionaltåg à 40 mkr (=144 mkr, d v s 13 mkr/år), samtidigt som 1,2 X10:or frigöres (=30 mkr, d v s 2,6 mkr/år). För busstrafiken minskar antalet fordon med 5 (=1,3 mkr/år)

Landskrona - Malmö

Åtgärder på sträckan Landskrona - Malmö kan uppdelas på delsträckorna Landskrona - Kävlinge och Kävlinge - Lomma - Malmö. Eventuellt kan genomgående trafik bli aktuell.

delen Landskrona - Kävlinge

Mötesmöjlighet behövs inom 5 år. Intressant med ny Pågatågsstation i Häljarp om denna kombineras med kraftig utbyggnad av bostäder/verksamheter. Bandelen kan på lång sikt bli en del av Västkustbanan om länken Landskrona - Helsingborg byggs (se Västkustbanan Lund - Helsingborg).

Investeringsbehov

Objekt	Summa
- Ny mötesplats (5 år)	≈18 mkr
- Ny hpl i Häljarp (5 år)	≈4 mkr
Totalt	≈22 mkr

delen Kävlinge - Lomma - Malmö

Lommabanan är intressant för Pågatågstrafik under högtrafik som komplement till bussarna inom 5 år. Tåguppehåll då aktuella i Rinnebäck, Lomma, Furulund och Kävlinge, ev även i Alnarp och Flädie. Om Citytunneln byggs är det på sikt (=15 år) även intressant med ny linje till Bjärred-Löddeköpinge. Trafiklösningen i 5-årsprspektivet bör ses som en etapplösning, som syftar mot en utbyggnad till Löddeköpinge, där all busstrafik Löddeköpinge - Malmö kan ersättas. Turutbud inom 5 år: m-f 8 tågpar Malmö-Kävlinge + 2 tågpar Malmö-Lomma (timmestrafik i rusning). Sth = 140 km/h.

Pendlingsunderlag 1985 (prognos år 2000)

Furulund-Malmö	272	(400)	personer varav 11 %	(17 %)	koll
Lomma-Malmö	1 695	(2 350)	personer varav 12 %	(14 %)	koll
Rinnebäck-Malmö	?	(?)	personer varav ? %	(? %)	koll
Totalt	(1 967+?) (=233+?)	(2 750+?) (=397+?)	personer varav 12 %	(14 %)	koll

Eventuellt kan även delar av Bjärred nås via Flädie.

Kollektivresande 1990 i enkelresor/vecka (prognos år 2000)

Furulund-Lomma	299	(700)
Lomma-Malmö*	1 610	(3 200)
Totalt	1 909	(3 900)

* tågdel

Driftkostander (inom 5 år)

Tågkostnad (exkl kapitalkostn)	1,0 mkr/år
Kringkostnader (banavgifter, biljettautomater m m)	0,5 mkr/år
Inbesparad busskostnad (exkl, kapitalkostn)	-0,8 mkr/år
Intäktsökning	-0,5 mkr/år
Nettoeffekt	+0,2 mkr/år

Investeringsbehov

Objekt	Summa
- 50% av 2 nya mötesplatser* (5år)	~18 mkr
- Plattformar på 5 stationer (5 år)	~18 mkr
Totalt	~36 mkr

* = 50% finansieras av Banverket

För trafiken på kort sikt (5 år) krävs 1,2 lokaltåg av typ X10 à 25 mkr = 30 mkr (~2,6 mkr/år). För busstrafiken minskar antalet fordon med 3 (=0,7 mkr/år).

Västkustbanan Lund-Helsingborg

Kapaciteten måste byggas ut inom en 10-årsperiod. Valet av sträckning Kävlinge-Helsingborg måste ske inom perioden, men utbyggnaden hinner knappast bli klar. Regionaltåg Malmö-Helsingborg är aktuellt när den fasta öresundsförbindelsen står klar (inom 10 år). De kan då ersätta dagens Pågatåg på sträckan Malmö-Helsingborg. Turutbud: 20 tågpar m-f, 15 tågpar l&s. Om spårkapaciteten tillåter dessutom 10 Pågatågspar m-f.

Investeringsbehov

Objekt	Summa
- Kapacitetsförstärkning Lund-Kävlinge (5 år)	400 mkr
- Komplett dubbelspår Raus-Helsingborg samt ny plattform i Ramlösa (5 år)	~30 mkr
Totalt	~430 mkr

För trafiken inom 10 år Helsingborg-Malmö-København krävs 4,8 regionaltåg à 40 mkr = 192 mkr (~22 mkr/år). Samtidigt frigörs 1,2 Pågatåg (X10:or) à 25 mkr för andra trafikuppgifter = 30 mkr (~3mkr/år).

S Stambanan Malmö-Höör

Pågatågstrafiken planeras kompletterad med regionaltåg till Kristianstad inom en 5-årsperiod. Stationsombyggnader i Eslöv och Höör behövs för en rationellare tågföring. Kapaciteten Malmö-Lund behöver förbättras med ett tredje spår inom 10 år och med nytt dubbelspår inom 15 år. Turutbud Malmö - Kristianstad (exkl "Kustpilen"): 8 tågpar m-f (timmestrafik tillsammans med "Kustpilen"), 5 l&s.

Investeringsbehov

Objekt	Summa
- Stationsombyggnader i Eslöv och Höör (5 år)	~25 mkr
- Hissar vid Lund C samt gångbro i norr (5 år)	~35 mkr
Totalt	~60 mkr

Inom 5 år krävs för regionaltågstrafik Malmö - Kristianstad 2,4 regionaltåg à 40 mkr = 96 mkr (~9mkr/år)

Helsingborg - Hässleholm

En utbyggnad med dubbelsidiga plattformar i Påarp, Mörarp och Bjuv nödvändigt om två Pågatåg ska kunna mötas. Förlängning till Åstorp är mycket intessant för att få optimal trafiklösning. Inom 5 år intressant för regionaltåg Helsingborg-Kristianstad. Turutbud: 10 tågpar m-f, 8 l&s.

Investeringsbehov

Objekt	Summa
- Nya plattformar i Påarp, Mörarp och Bjuv (5 år)	10 mkr
- Nya plattformar m m Åstorp (5 år)	~6 mkr
Totalt	~16 mkr

Förlängd lokaltågstrafik från Bjuv till Åstorp kräver inga ytterligare fordon. Minst en buss kan sparas in (~0,2 mkr/år). Inom 5 år krävs för regionaltågstrafik Helsingborg - Kristianstad 3,6 regionaltåg à 40 mkr (=144 mkr, d v s ~16 mkr/år).

Helsingborg–Ängelholm

Intressant för Pågatåg inom 5 år. Berga, Ödåkra, Kattarp och ev Utvälinge då aktuella för tåguppehåll. På sikt krävs dubbelspårsutbyggnad längs hela sträckan. Turutbud: 15 tågpar 15 tågpar m–f (timmestrafik), 9 tågpar l&s.

Pendlingslunderlag 1985 (prognos år 2000) totalpendling/dag

Ängelholm–Helsingborg	803	(1 100)	personer varav 14 %	(21 %)	koll
Kattarp–Helsingborg	144	(200)	personer varav 14 %	(21 %)	koll
Ödåkra–Helsingborg	1 235	(1 700)	personer varav 10 %	(12 %)	koll
Totalt	2 182	(3 000)	12 %	(15 %)	koll
	=256	(463)			

Kollektivresande 1990 i enhetsresor/vecka (prognos år 2000)

Ängelholm–Kattarp	3 360	(5 700)
Kattarp–Ödåkra	3 880	(6 700)
Ödåkra–Helsingborg	7 613	(11 800)
Totalt	7 613	(11 800)

Driftkostnader

Tågkostnad (exkl kapitalkostn)	3,5 mkr/år
Kringkostnader (banavgifter, biljettautomater m m)	1,0 mkr/år
Inbesparad busskostn (exkl kapitalkostn)	-5,9 mkr/år
Intäktsökning	-1,5 mkr/år
Nettoeffekt	-2,9 mkr/år

Investeringsbehov

Objekt	Summa
- 50% av två nya mötesplatser* (5 år)	~18 mkr
- Plattformar i Berga, Ödåkra, Kattarp, Utvälinge och Ängelholm (5 år)	~18 mkr
	36 mkr

* = 50% finansieras av Banverket

För trafiken behövs 2,4 lokaltåg av typ X10 à 25 mkr = 60 mkr (~5,5 mkr/år). För busstrafiken minskar antalet fordon med 4 (=1,0 mkr/år)

Pendlarparkeringar, GC-vägar mm i anslutning till lokaltågen (30 mkr)

- Upprustning och standardförbättring på 10 äldre pågatågsstationer
- Pendlarparkering vid de blivande stationerna i Kattarp, Ödåkra och Berga
- Utbyggd pendlarparkering i Ramlösa
- Pendlarparkering vid Landskrona järnvägsstation
- Pendlarparkering vid Häljarps blivande station
- Pendlarparkering i nära anlutning till Höörs station samt ombyggd busstation
- Pendlarparkering öster om Eslövs järnvägsstation samt ombyggd busstation
- Pendlarparkering vid Örtofta station
- Pendlarparkering vid Stångby station
- Pendlarparkering vid Åkarps station
- Pendlarparkering vid Burlövs station
- Pendlarparkering vid Svarte blivande station
- Pendlarparkering vid Ystads station
- Utbyggt GC-stråk Kattarp - Hasslarp
- Utbyggt GC-stråk Annelöv - Dösjebro
- Utbyggt GC-stråk Håstad - Örtofta

Fordonsåtgärder (25 mkr)

- Installation av toaletter på samtliga 17 Pågatåg
- Ombyggnad av inredningen med bekvämare säten i samtliga 17 Pågatåg

Åtgärder i Länsbusstrafiken

Expressbussatsning Höganäs - Helsingborg - Landskrona (16 mkr)

- Vändplats norr om Jonstorp
- Hållplatsfickor på väg 112 vid Väsby
- Hög informations- och väntutrymmesstandad vid Höganäs Stadshuset
- Pendlarparkering vid Bra Böcker i Höganäs
- Förlängning av hållplatsfickor i Lerberget
- Pendlarparkering vid Vikens busstation
- Ombyggnad av vägskäl vid Sofiero och Kulla Gunnarstorp
- Hållplatsfickor på väg 111 vid Brohult i Helsingborg
- Väjningsplikt för Kvarnstensgatan i korsningen med Gåsebäcksvägen i Helsingborg
- Hållplatsfickor vid Sköntorp i Rydebäck samt anslutande GC-väg och pendlarparkering
- Hållplatsfickor vid kyrkan i Glumslöv
- Pendlarparkering vid Säbyholm i Landskrona
- Hög informations- och väntutrymmesstandard vid Landskrona jvstn
- Förbättrad väntutrymmessstandard på samtliga c:a 20 hållplatser

Expressbussatsning Malmö - Trelleborg/Falsterbonäset (14 mkr)

- Busskörfält vid Mobilia i Malmö
- Motorvägshållplats vid Vellinge V med pendlarparkering
- Pendlarparkering vid Bäckaskolan i Trelleborg
- Bussgata längs Ståtorpsgatan i Trelleborg
- Hög informations- och väntutrymmesstandard vid Trelleborg Övre
- Ombyggnad av Höllvikens busstation
- Pendlarparkering vid Hagarondellen i Skanör
- Ny hållplats vid Skanör Nyvångsvägen

- Förbättrad väntutrymmesstandard på samtliga c:a 20 hållplatser

Expressbussatsning Hörby – Lund (12 mkr)

- Ny busstation i Hörby
- Pendlarparkering i Osbyholm
- Hållplatsfickor & pendlarparkering i Rolsberga
- Hållplatsramp & pendlarparkering vid E66 i Hurva
- Hållplatsfickor på rampen till trafikplats Gårdstånga samt pendlarparkering och GC-vägar
- Förbättrad väntutrymmesstandard på samtliga c:a 10 hållplatser

Expressbussatsning Sjöbo – Lund (8 mkr)

- Ombyggnad av Sjöbo busstation
- Pendlarparkering i anslutning till Sjöbo
- Bussprioriterad utfart öster om Veberöd på nya 12:an
- Hållplatsfickor på väg 12 i anslutning till GC-tunneln vid Björnstorp
- Ny avfartsramp från väg 12 upp på väg 807 söder om Dalby
- Ombyggnad av korsningen Brunnsgatan/Dalbyvägen i Lund
- Förbättrad väntutrymmesstandard på samtliga c:a 10 hållplatser

Övriga infrastruktursatsningar för busstrafiken (55 mkr)

- Hög informations- och väntutrymmesstandard på terminalerna vid Staffanstorp, Svedala, Kävlinge, Bjärred, Lomma, Ystad, Eslöv, Teckomatorp, Svalöv och Bjuv
- Bussfickor, pendlarparkering och eventuellt gångtunnel vid väg 108 i Staffanstorp
- Bussgata vid Sockerbruksvägen/Sliparevägen och Stamvägen i Staffanstorp
- Ny busstation i Klågerup
- Förbättrade busshållplatser på väg 108 vid Sjödiken och Holmeja samt utbyggda GC-vägar
- Två nya hållplatsfickor på väg 913 mitt för Flädie samt förbättrade GC-anslutningar
- Flygbusshållplats på E14 vid Svedala motell

- Bussterminal vid Södervärn i Malmö för region- & stadsbussar med hög informations- och väntutrymmesstandard. Om Citytunneln byggs läggs terminalen vid Stadsteatern i stället.

- Separat bussväg på f d järnvägen mellan Örja och Billeberga

- Bussgata vid Väla centrum norr om Helsingborg

- Bussprioritering av trafiksignaler

Fasta anläggningar för naturgasdrift (10 mkr)

- Kompressorer för tankning av 80 st bussar

- Ramper för tankning av 80 st bussar

Fordonsåtgärder (27 mkr)

- Merkostnader för införande av gasdrift (naturgas och på sikt biogas) på 80 st regionala bussar på tunga linjer till de större städerna

- Merkostnader för komfortutrustning i 50 expressbussar

Åtgärder i Malmötrafiken

Hållplatser och terminaler (27 mkr)

- Ombyggda bussterminaler med hög informations- och väntutrymmesstandard på Centralstationen och Värnhemstorget
- Hög informations- och väntutrymmesstandard vid Gustav Adolfs Torg
- Hög informations- och väntutrymmesstandard vid Triangeln, Nobeltorget, Konserthuset, Kronprinsen och Dalaplan

Bussgator (10 mkr)

- Bussgata Holma – Kroksbäck samt vändplats i Kroksbäck
- Bussgata för att undvika säckvändning vid Adlercreutz väg i Rosengård
- Bussgata för genare linjedragning på Kockumsområdet

Signalprioritering (5 mkr)

- Framkomlighetshöjande åtgärder (bl a signalprioritering) i stråket Centralen – Södervärn
- Byte/modifiering av styrapparat samt bussprioritering i för busstrafiken viktiga korsningar

Fasta anläggningar för naturgasdrift (10 mkr)

- Kompressorer för tankning av 80 st bussar
- Ramper för tankning av 80 st bussar

Fordonsåtgärder (31 mkr)

- Merkostnad för införande av gasdrift (naturgas och på sikt biogas) på 80 st bussar
- System som reducerar stopptider på hållplatserna, bl a låggolvsbussar, fler biljettmaskiner
- Bussdatorer i samtliga 200 bussar

Åtgärder i Helsingborgstrafiken

Hållplatser och terminaler (10 mkr)

- Bytesterminal för servicelinjerna
- Storhållplats i Stattena
- Hög informations- och väntutrymmesstandard på större hållplatser

Bussgator mm (25 mkr)

- Planskild korsning Johan Banérsgatan/Västkustbanan
- Bussgata i Ättekulla mellan Rusthållsgatan och Runristaregatan
- Bussgata mellan Sankta Maria och Kungshult

Signalprioritering mm (5 mkr)

- Signalprioritering och busskörfält genom centrum

Åtgärder i Lundatrafiken

Hållplatser och terminaler (6 mkr)

- Hög informations- och väntutrymmesstandard på Botulfsplatsen
- Hög informations- och väntutrymmesstandard vid järnvägsstationen
- Hög informations- och väntutrymmesstandard vid lasarettet
- Pendlarparkering vid Gunnesbo station

Bussgator (0,5 mkr)

- Nya bussgator

Signalprioritering (3 mkr)

- Byte/modifiering av styrapparat samt bussprioritering i viktigare korsningar

Fasta anläggningar för naturgasdrift (6 mkr)

- Kompressorer för tankning av 40 st bussar
- Ramper för tankning av 40 st bussar

Fordonsåtgärder (6 mkr)

- Merkostnad för införande av gasdrift (naturgas och på sikt biogas) på 40 bussar

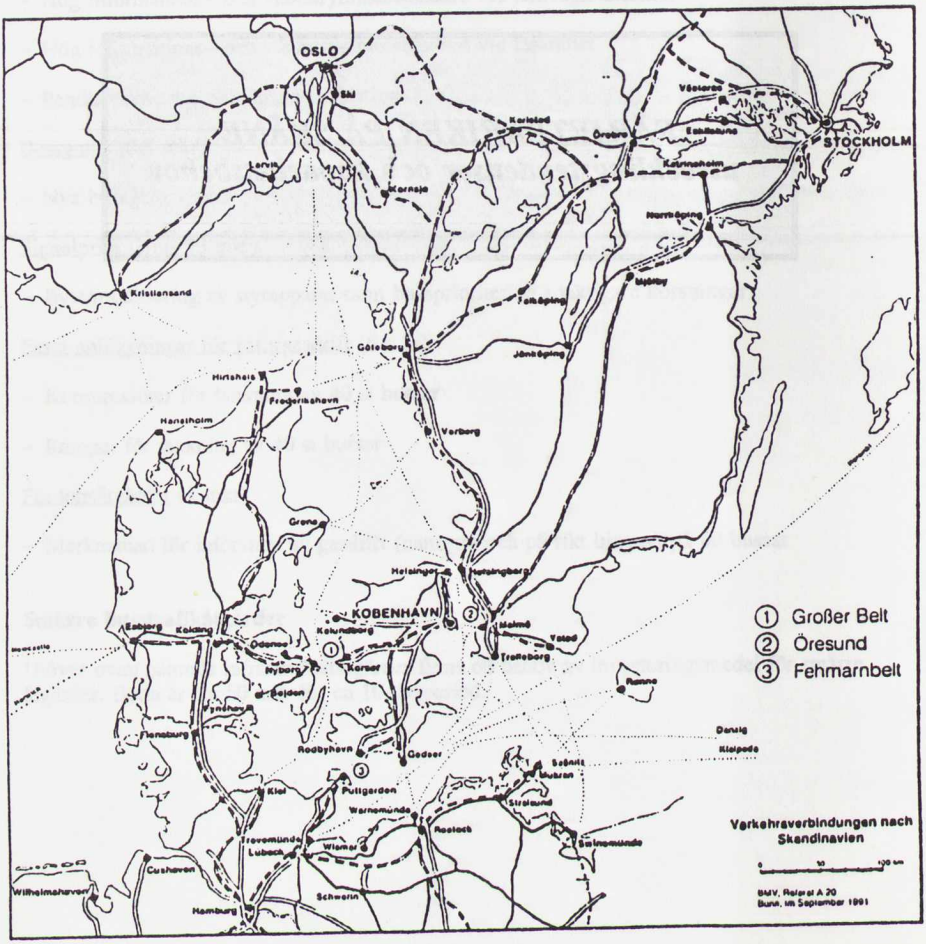
Smärre busstrafikåtgärder

Utöver ovan nämnda infrastrukturåtgärder finns ett behov av investeringsmedel för smärre åtgärder. Detta är c:a 50 mkr för en 10-årsperiod.

FÄRJETRAFIKEN PÅ SKÅNE
utvecklingstendenser och kapacitetsbehov

TFK+VTI Transportforschung GmbH

30 december 1991


OSLO
Ski
Karlstad
Örebro
Västerås
Eskilstuna
STOCKHOLM
Katrineholm
Lervik
Kornsjø
Hallsberg
Kristiansand
Mjölby
Falköping
Göteborg
Jönköping
Hirtshals
Frederikshavn
Hanstholm
Varberg
Grenå
Helsingør
Helsingborg
KØBENHAVN
Kalundborg
Malmö
Ystad
Esbjerg
Kolding
Odense
Korsør
Trelleborg
Ronne
Nyborg
Bogense
Svendborg
Flensburg
Rødbyhavn
Gedser
Danzig
Kielpoda
Kiel
Puttgarden
Saßnitz
Stralsund
Warnemünde
Rostock
Travemünde
Lübeck
Wismar
Swinemünde
Cuxhaven
Wilhelmshaven
Hamburg
Schwerin
1 Großer Belt
2 Öresund
3 Fehmarnbelt
Verkehrsverbindungen nach Skandinavien
0 50 100 km
BMV, Referat A 20
Bonn, im September 1991

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1 SAMMANFATTNING 2

2 SYFTE 2

3 METOD 2

4 TRANSPORTPOLITIK INOM EG 3

5 EFTERFRÅGAN PÅ TRANSPORTKAPACITET 4
5.1 Transportmarknaden vid sekelskiftet och bortom 4
5.2 Situationen i Skåne 4

6 UTBUDET AV TRANSPORTKAPACITET 6
6.1 Infrastrukturutbyggnadens huvuddrag 6
6.2 Sverige 7
6.3 Danmark 8
6.4 Tyskland 9
6.4.1 Den allmänna utvecklingen 9
6.4.2 Vägutbyggnader 10
6.4.3 Järnvägsutbyggnader 11
6.5 Polen 13
6.5.1 Den polska järnvägen (PKP) 13
6.5.2 Vägarna 15

7 FÄRJETRAFIKENS MÖJLIGHETER 16
7.1 Allmänna villkor 16
7.2 Trafiken på Danmark och Västeuropa 17
7.3 Trafiken på Österuropa 17

8 HAMNARNA SÖDER OM ÖSTERSJÖN 18
8.1 Tyskland 18
8.1.1 Inledning och hamnprognos 2000 18
8.1.2 Hamnar i Schleswig-Holstein 19
8.1.3 Hamnar i Mecklenburg-Vorpommern 20
8.1.4 Sammanfattande bedömning av utvecklingstendenserna 22
8.2 Polen 23
8.2.1 Nuläge 23
8.2.2 Utvecklingsperspektiv till år 2000 23

9 SLUTSATSER 24

FÄRJETRAFIKEN PÅ SKÅNE
- utvecklingstendenser och kapacitetsbehov

1 SAMMANFATTNING

I denna studie har bl a förutsatts att de fasta förbindelserna över Öresund och Stora Bält är färdigställda vid sekelskiftet. Detta medför förändringar främst för den regionala/lokala trafiken och för den internationella järnvägstrafiken.

Detta innebär i sin tur att även om en del trafik som idag går direkt på Tyskland avleds via Öresund-Stora Bält, medför den ökade marknaden en tillväxt i färjetrafiken.

Personresande och godstransporter via Skåne torde öka med en faktor 1,5-2 fram till år 2010. Osäkrast är utvecklingen av personresandet beroende vilka regionala/lokala effekter som den fasta Öresundsförebindelsen kan ge upphov till.

Studien visar bl a på den ökande attraktionen av Trelleborg som svenskt landfäste för den direkta färjetrafiken på Tyskland, även när de fasta förbindelserna över Stora Bält och Öresund står färdiga.

Om/när den fasta förbindelsen via Fehmarn Bält byggs ut med en järnvägstunnel ökar konkurrensen avsevärt om resande och gods på järnvägen, men förhållandena för lastbilstrafiken torde inte förändras nämnvärt. Det kommer fortsatt att finnas ett behov av alternativ till de avgiftsbelagda fasta förbindelserna.

Stora ansträngningar görs både inom och utom Sverige för att effektivisera järnvägs-förbindelserna och utnyttja de nya möjligheterna på bästa sätt. Förutom redan beslutade kapacitetshöjande åtgärder, kan man för Skånes del speciellt peka på behovet av kapacitet för trafiken till/från Trelleborg och Ystad. Här är kontinentbanan i Malmö en svag punkt. Hamnen i Trelleborg är en annan.

Nya, effektiva trafikupplägg blir möjliga via de fasta förbindelserna Stora Bält - Öresund och via den utökade färjetrafiken. De som nu diskuteras av DB, DSB och SJ betonar behovet av den av banverket och SJ förslagna riksbangården.

I Danmark innebär färdigställandet av Stora Bält en upprustning och utbyggnad av järnvägsnät och motorvägssystem.

Det finns delade meningar om hur de tyska hamnarna kommer att utvecklas. Klart är att Kiel och Lübeck/Travemünde har ett stort försprång genom sin goda infrastruktur och väl utbyggda anslutningar till de nationella trafiksystemen. Men Rostock har också relativt goda förutsättningar och stora ansträngningar görs av delstaten och av Bonn för att förbättra situationen. Hamnarna på Rügen har sin största fördel i det korta avståndet till Sverige och även här planeras för att öka attraktiviteten.

Den planerade öst-västliga motorvägen och den motsvarande järnvägsutbyggnaden i norra delen av Mecklenburg-Vorpommern ökar tillgängligheten och förbättrar kontakterna med Hamburg, Bremen och Hannover.

Utvecklingen i Polen är svår att förutsäga. Här finns en utvecklingspotential, men det krävs kapital, utbildning, teknisk och organisatorisk omorientering, vilket i sin tur kräver massivt internationellt stöd. Swinoujscie-utbyggnaden är visserligen en av de högst prioriterade projekten, men en väl fungerande hamn kräver också goda väg- och järnvägsanslutningar, vilka kommer att vara svåra att realisera före år 2000.

Studien utgör ett underlag för förhandlingar mellan staten och kommunerna, landstingen och andra berörda organ i Skåne om utbyggnad av vägar, järnvägar och kollektivtrafik mot bakgrund av byggandet av en fast Öresundsförbindelse. Studien har utförts av TFK+VTI Transportforschung GmbH i Hamburg, som är ett dotterbolag till TFK, Institutet för Transportforskning i Stockholm och VTI, Väg och trafikinstitutet i Linköping.

2 SYFTE

Studien utgör ett underlag för förhandlingar mellan staten och kommunerna, landstingen och andra berörda organ om utbyggnad av vägar, järnvägar och kollektivtrafik mot bakgrund av byggandet av en fast Öresundsförbindelse.

Målsättningen med studien är att ge möjlighet till en översiktlig bedömning av transportutvecklingen mellan Sydsverige och den europeiska kontinenten. Studien behandlar nuvarande förhållanden och väntade förändringar till följd av den politiska utvecklingen i Europa med bl a den gemensamma marknadens framväxt och Sveriges anslutning till denna samt mer översiktligt konsekvenserna av utvecklingen i Baltikum.

Avsikten är också att bedöma vilka transportleder som kommer att få störst betydelse i framtiden bl a mot bakgrunden av hamn-situationen i Sydsverige, Tyskland, Polen och i Baltikum samt de aktuella hamnarnas anslutning till väg- och järnvägsnät i resp land.

Med hänsyn till avsaknad av information om situationen i Baltikum samt det relativt perifera läget för dessa hamnar i förhållande till Skåne behandlas dessa relationer mycket summariskt.

Studien identifierar ev kapacitetsproblem och diskuterar de åtgärder som planeras för att lösa dessa. Andra typer av problem, t.ex påverkan på miljön behandlas inte.

3 METOD

Studien baseras i huvudsak på officiella och inofficiella planer i de aktuella länderna samt några kompletterande intervjuer.

Slutsatserna, betr kapacitetsproblem mm, baseras på det sammanställda materialet. Egna prognoser och analyser av t.ex utrikeshandelns tillväxt, kapaciteten på vissa banor vid olika trafikeringstrategier har ej genomförts.

4 TRANSPORTPOLITIK INOM EG

Den nuvarande transportpolitiken (eller snarare bristen på transportpolitik) i de europeiska länderna har börjat att allvarligt ifrågasättas. Det finns två skäl för detta. Det första är de allt påtagligare störningarna från vägtrafiken i form av trängsel, olyckor och miljöpåverkan. Det andra är EG-kommissionens ambitioner att bli mer aktiv på ett allt högre prioriterat område. Den av EG-kommisarien Karel van Miert etablerade gruppen Group Transport 2000 Plus har lämnat en rad rekommendationer för målen för en framtida gemensam transportpolitik inom EG. Några av de viktigaste är

- fritt val av transportmedel och transportväg
- alla kostnader skall betalas av brukarna
- monopol och subventioner skall slopas
- deregulering och skatteharmonisering före 1993
- infrastrukturinvesteringar för komplettering av internationellt betydelsefulla förbindelser, inte primärt för ökad kapacitet
- uthållighet gentemot förslitning och högt utnyttjande

Även om kommissionen inte tagit officiell ställning till gruppens förslag, finns det tecken som tyder på att många av tankarna åtmonstone delvis är på väg att omsättas i praktisk politik. Som exempel kan nämnas

- EGs järnvägs-direktiv med krav på åtskillnad mellan infrastrukturhållning och transportverksamhet inom järnvägsföretagen samt kravet på en kostnadsbaserad prissättning för utnyttjande av infrastrukturen och säkerställande av transitmöjligheter.

- Uttalande av DG VII (transport-direktoratet) inom EG-kommissionen, att arbetet med avreglering, som drivits hårt som förberedelse inför 1993, kommer att ersättas med en politik som syftar till "en internalisering av externa kostnader". Exempel på detta är CO2-avgifter och andra avgifter som diskuteras framför allt för vägtrafiken.

Den mest konkreta prognos som kan göras utifrån dessa tendenser är att transportkostnaderna kommer att öka. I första hand kommer ökade kostnader att drabba vägtrafiken beroende på den ovan nämnda principen om kostnadstäckning (miljö- och trängselavgifter). I den tyska långtidsplanen för investeringar i infrastruktur (BVWP) fram till 2010 används olika scenarier minnebärande en ökning av de rörliga lastbilskostnaderna av 30-50 % samt ökade körtider med 5-10% på avstånd större än 400 km.

De europeiska järnvägsföretagen kommer emellertid att utnyttja utrymmet för att försöka höja sina priser och därmed försöka minska sina idag delvis stora underskott. Idag kostar t ex de båda tyska järnvägarna DB och DR de tyska skattebetalarna ca 75 milj kr per dag. Skulden vid sekelskiftet beräknas uppgå till ca 400 miljarder DM, om inga åtgärder vidtas.

5 EFTERFRÅGAN PÅ TRANSPORTKAPACITET

5.1 Transportmarknaden vid sekelskiftet och bortom

Införandet av den inre marknaden förväntas medföra ca 1 %-enhet extra ekonomisk tillväxt, vilket innebär att tillväxten inom EG till år 2010 skulle kunna upgå till 3-4 % per år. Inom CEMT-området[1] var tillväxten under 70-talet 3,1 % och under 80-talet 2,2 %.

Utvecklingen av transport och trafik följer den allmänna ekonomiska utvecklingen. En prognosticerad ökning av BNP med 3% bör således kunna ge lika stor ökning av transportarbetet för gods resp personresor, dvs mer än en fördubbling av transportarbetet fram till 2010.

Kraftigt höjda transportpriser kan verka dämpande på denna väldiga ökning av efterfrågan. Behovet av investeringar i Östeuropa kan, förutom problem med infrastrukturutbyggnader, också leda till en dämpning av den ekonomiska utvecklingen inom EG och därmed en dämpning av transportefterfrågan.

Sett ur transportköparnas synvinkel kan dessa utsikter leda till att transporterna söker sig andra vägar och/eller att nya organisationsformer uppstår. Underleverantörer söks nära tillverkningen och lager läggs upp för att gardera mot leveransstörningar.

Sveriges stora utlandsberoende torde dock medföra, att det trots dessa frågetecken och det för tillfället något dystra konjunkturläget i Norden, inte finns skäl att anta att transportarbetet på övriga Europa skulle utveckla sig med en lägre takt än 3% per år, speciellt som den internationella trafiken har tendens att öka snabbare än genomsnittet.

5.2 Situationen i Skåne

Sett ur ett godstransportperspektiv är Skåne är i första hand en transitregion för varor på väg till eller från kontinenten. Den stora delen av personresandet med färjorna är lokalt genererat, medan bil- och buss-resenärerna kommer från hela Sydsverige resp västra Danmark och norra Tyskland.

[1] EG, EFTA samt Schweiz, Juguslavien och Turkiet

En sammanställning av dagens trafik ger underlag för en enkel framskrivning av de nuvarande trafikmängderna till år 2010 baserad på det förut nämnda antagande om 3 % årlig tillväxt. En sådan ansats är naturligtvis mycket schematisk och måste avstämmas mot andra och på bättre underlag baserade prognoser. Detta är emellertid inte syftet med denna redovisning. Avsikten är endast att ge en överblick över storleksordningen över dagens och morgondagens trafikmängder.

Skånetrafik (avrundade tal)	Till/från och via Danmark		Direkt Tyskland		Direkt Polen		Summa	
	1990	2010	1990	2010	1990	2010	1990	2010
Personer (milj/år)	21,7	40	2,7	5	0,4	0,6	24,8	45,6
Personbilar (milj/år)	2,0	3,8	0,3	0,6	0,1	0,2	2,4	4,6
Bussar (milj/år)	0,08	0,14	0,01	0,02	0,001	0.002	0,1	0,2
Lastbilar (milj/år)	0,3	0,6	0,3	0,6	0,05	0,10	0,7	1,3
Godsvagnar (milj/år)	0,2	0,3	0,2	0,3	0,03	0,06	0,4	0,7
Gods (milj ton/år)	6,7	12,1	6,7	12,0	1,2	2,2	14,6	26,4

Den enkla framräkning som här har gjorts tar bl a inte hänsyn till effekterna av de fasta förbindelserna. Detta har speciell stor effekt på kolumnen "till/från och via Danmark". 40 milj personresor över Öresund torde vara för högt. Å andra sidan har Öresundsdelegationernas prognos på 21,2 milj resenärer 2010 redan överträffats. Resandet över Sundet är starkt beroende av de broavgifter som kommer att tas ut och den nivå där man slutligen kommer att hamna är ännu okänd.

Gemensamt för alla Öresunds-prognoser är att man inte tagit hänsyn till konsekvenserna av ett närmare regionalt samarbete, arbetspendling etc. I och med Sveriges inträde i EG torde denna effekt bli mycket viktigare än tidigare. Helt andra förutsättningar kommer nu att finnas för Själland och Skåne att fungera som en region.

Som jämförelse kan vidare nämnas att i arbetet med den tyska långtidsplanen för infrastrukturinvestering (Bundesverkehrswegeplan-BVWP) antas att godstransporterna mellan Norden och Tyskland (inkl transit Tyskland) beräknas öka från idag ca 30 milj ton till ca 64 milj ton år 2010. Alla dessa transporter kan inte förväntas beröra Skåne och siffrorna är blir därmed inte jämförbara med tabellen ovan. Sveriges dominans i Norden och tillkomsten av den fasta förbindelsen över Öresund ger emellertid skäl att anta att en väsentlig del av denna godstrafik kan komma att passera via Skåne. Antar man att samma andel som idag går via Skåne erhålles så erhålles ca 31 milj ton vilket är något högre än i tabellen ovan (26,4).

Nya transportvägar kan komma att öppnas som en följd av trängsel och höjda kostnader i centrala EG. En trolig sådan omlagring är en ökad attraktivitet för förbindelsen med Polen, vilket ger en omfördelning av trafiken i Skåne och ökar betydelsen av förbindelserna med Ystad. För närvarande studeras på flera håll möjligheterna att utveckla trafiken över Nordsjön. En sådan trafik skulle i första hand reducera lastbilstrafiken via Skåne.

6 UTBUDET AV TRANSPORTKAPACITET

6.1 Infrastrukturutbyggnadens huvuddrag

Under större delen av 70- och 80-talen har investeringarna i transportinfrastruktur hållits tillbaka i alla europeiska länder. Mot slutet av 80-talet kan man konstatera en återhämtning av väginvesteringarna och en ökning av järnvägsinvesteringarna. Hur investeringarna kan komma att utveckla sig i framtiden är svårt att säga. Generellt präglas bilden i Europa (inkl öst) av att man inser att den ekonomiska utvecklingen kräver ett ur alla synpunkter väl fungerande transportsystem. Samtidigt finns andra krav som måste tillgodoses både i öst och i väst, vilket för infrastrukturprojekten innebär:
- en hård prioritering
- sökande efter alternativa (privata) finansieringskällor

Ett grundläggande krav är att de befintliga investeringarna måste utyttjas bättre både inom väg- och järnvägssektorn. Särskilt inom den senare finns stora rationaliseringspotentialer, både i form av kostnadssänkningar och bättre verkningsgrad. Järnvägen, inkl kombitrafiken ges ofta en nyckelroll i det framtida europeiska transport- och trafiksystemet, men man måste dock konstatera att vägtrafiken kommer att fortsätta att spela en avgörande roll för det totala transportarbetet.

Brukaravgifter övervägs både för väg och järnväg i flera länder. Teknik och organisation håller på att utvecklas. Ansatsen överenstämmer också med de inledningsvis redovisade trafikpolitiska målen. Drivkraften är emellertid mer behovet av kapital än strategiska trafikpolitiska överväganden.

6.2 Sverige

Den fasta förbindelsen över Öresund kommer att innebära en omvälvning för trafiken i Skåne. Förbindelsen kommer att i första hand ha regional/lokal betydelse och ge avsevärt bättre förutsättningar än idag för en ökad regional samverkan Skåne-Själland. Trafikmässigt kommer denna utveckling att understödjas av det regionaltågsystem som gemensamt planeras av DSB och SJ och av SJs ambitioner att låta Köpenhamn bli en ändstation för snabbtågen på Göteborg och Stockholm. Med en fast förbindelse via Fehmarn Bält kan restiden mellan Hamburg och Göteborg resp Malmö reduceras till ca 6 resp 4 timmar.

För godstrafiken på järnväg öppnas en interregional led via Stora Bält och sedan kanske också via Fehmarn Bält. Trots vägförlängningen via Stora Bält jämfört med dagens färjeleder ger den nya leden en förkortning av transporttiden mellan Skåne och Hamburg med ca 10 timmar. Sammantaget med de förbättringar och utbyggnader som pågår på Västkustbanan och Södra stambanan innebär detta att transporter mellan t ex Mälardalen och Ruhr-området kan ske med samma genomsnitts-hastighet som en genomgående lastbilstransport. Idag kräver ett direkttåg ca dubbelt så lång tid som lastbilen.

Det bör noteras att en väsentlig del av dessa förbättringar beror av åtgärder i Sverige.

Fortsatta investeringar för de direkta färjeförbindelserna är nödvändiga. Den fasta förbindelsen mellan Malmö och Köpenhamn kommer inte att ta över all internationell trafik via Skåne. Med undantag för biltrafiken mellan Helsingborg och Helsingör är det sannolikt att bilresenärerna per färja direkt på Tyskland eller Polen kommer att öka pga den generellt ökande marknaden. Fördelningen på leder beror på prissättningen, men Öresundsförbindelsen kommer inte att vara gratis och det är mer sannolikt att broavgiften måste sättas i förhållande till färjeavgiften än tvärtom.

Konkurrensen mellan broförbindelsen och färjeförbindelserna behövs således för resenärerna, men också för SJ och transportköparna. SJs satsning på färjeleden Trelleborg-Sassnitz, och senare kanske även på Rostock, betingas bl a av att man vill ha ett alternativ till (den dyrare) Danmarksleden. Detta innebär en prispress på DSB och samtidigt ett mer differentierat utbud av transporttjänster. Även andra transportörer och varuägarna behöver en sådan valfrihet för att anpassa transportkostnad och transportkvalitet till skillnader i varuvärde och kundkrav.

I Öresundsförbindelsen ingår bl a en upprustning av Kontinentbanan. Enligt prognoserna för transportutvecklingen kommer denna att belastas av ca 100-150 godståg per dygn vilket i praktiken lämnar för lite plats för den betydligt frekventare persontågstrafiken på Malmö Syd och Köpenhamn/Kastrup. Denna planeras uppgå till ca 10 tåg per timme, vilket i princip motsvarar en fullt utnyttjad kapacitet.
Kapacitetsskäl talar således för en avlednig av denna trafik via citytunneln, vilket också ger bättre trafikeringsförhållanden och större trafikunderlag.

SJ och Banverket har föreslagit en ny bangård i Skåne för att ge förutsättningar för en rationell tågtrafik både via bron och via färjelederna. På den s k Riksbangården sätts tågen samman och körs direkt ombord på färjorna eller hämtas av svensk/dansk/tyska tvåströmslok för direkttrafik till södra Tyskland via de fasta förbindelserna.

6.3 Danmark

Enligt planerna skall Stora Bält förbindelsen (järnvägsdelen) vara klar 1994 (idag osäkert). Vägförbindelsen skall öppnas tre år därefter. Stora Bält är i första hand en nationell förbindelse. Som tidigare redovisats kommer den emellertid att innebära väsentliga förbättringar för den internationella järnvägstrafiken dag den fasta förbindelsen mellan Malmö och Köpenhamn öppnas.

Viktiga utbyggnader i detta sammanhang är därvid, förutom de fasta förbindelserna:
- Direktspår mellan broanslutningen på Amager och huvudlinjen västerut mot Roskilde (en förutsättning för genomgående godståg Sverige-Tyskland).
- Förbifart Fredricia (ingår i Stora Bält).
- Dubbelspår på södra Jylland mellan Taulov och tyska gränsen (1996).
- Elektrifiering mellan Odense och tyska gränsen (1995).

Vid en fast förbindelse via Fehmarn Bält måste även linjen Ringsted-Rödby rustas upp med dubbelspår och elektrifiering. De danska åtgärderna i järnvägssystemet är samordnade med de svenska och de tyska.

Fram till år 2000 beräknas det danska motorvägssystemet i princip vara utbyggt som ett stort "H", där tvärstrecket utgörs av bl a Stora Bält förbindelsen och de stående strecken av de nord-sydliga motorvägarna på Själland och Jylland (Hirtshals-Padborg).

6.4 Tyskland

6.4.1 Den allmänna utvecklingen

Enligt preliminära uppgifter från den tidigare nämnda långtidsplanen BVWP antas följande utveckling av transportmängderna i Tyskland

Godstrafik i Tyskland (prel enl BVWP)	1988 milj ton	2010 milj ton
Inom	890	895
Till/från	390	725
Genom	38	80
(Nordisk andel av trafiken till/från, genom)	(30)	(64)

Man kan notera den mycket begränsade ökningen av de internt transporterade godsmängderna och den kraftiga ökningen av de två övriga kategorierna. En stor del av den sistnämnda ökningen härrör från transportutbytet mellan Tyskland (inkl fd DDR) och Österuropa.

Godstrafiken mellan Tyskland och Österuropa (prel enl BVWP)	1988 milj ton	2010 milj ton
Järnvägstransport	33	85
Vägtransport	5	71
Kanaltransport	4	26
SUMMA	42	182

Den prognosticerade förändringen av fördelningen på transportmedel inom Tyskland framgår av följande tabell:

Godstrafikens fördelning på transportmedel i Tyskland (prel enl BVWP)	1988 milj ton	2010 milj ton
Järnväg	604	560
Väg	460	795
Inre vattenvägar	252	342

Den absoluta minskningen av antalet ton transporterade på järnväg beror på att DRs transportmängder, som till största delen bestod av brunkol, reduceras till ca 1/3 från 1988 till 2010.

Persontransportarbetet i Västtyskland har sedan 1984 ökat mer än dubbelt så mycket som prognosticerats (16,5 % istället för 6,8 %). Speciellt har bilresandet ökat (20,5 % mot 3,9 % enl prognos 1984). Den största delen av ökningen har skett på motorvägsnätet.

Antalet personbilar i östra Tyskland ökar snabbt och väntas 1991 uppgå till 5,6 milj, jämfört med 3,9 milj 1988 (+50%). År 2010 prognosticeras antalet personbilar i öst till 8,6 milj och i väst till 36 milj.

Det totala trafikarbetet väntas öka från 326 till 451 miljarder passagerarkm. Bilresandet antas öka med 29 %, tågresandet med 56 % och flygresandet med 157 %.

6.4.2 Vägutbyggnader

Den redan konstaterade och den prognosticerade trafiktillväxten innebär att dagens kapacitetsbrister i vägnätet kommer att förvärras. Problemen finns och kommer att finnas både i öst och i väst och är koncentrerade till vissa regioner och till vissa tider.

I östra Tyskland och framför allt i den nordligaste delstaten Mecklenburg-Vorpommern saknas motorvägar och de befintliga vägarna har dålig geometrisk standard och är dåligt underhållna. Förbättringsarbeten pågår i hela fd DDR, med långa omvägar och köer som följd.

I västra Tyskland är motorvägsnätet hårt belastat och risken för fördröjningar och för köbildningar bedöms som speciellt stor på följande Autobahnavsnitt:

- Hamburg, vid tunneln under Elbe (påverkar tillgängligheten till hamnen)
- vid Kassel
- vid Frankfurt
- i Ruhrområdet
- Mannheim-Stuttgart-Ulm
- Würzburg-Nürnberg

Den tidigare refererade BVWP håller på att revideras. Listan på prioriterade projekt är ännu inte färdig, eftersom det bl a är oklart vilken investeringstakt som är möjlig. Följande prognoser för planens innehåll kan emellertid göras.

I västra Tyskland är de stora nord-sydgående vägförbindelserna redan utbyggda. Några nya motorvägar kommer ej att byggas ut. Däremot genomförs vissa kompletteringar och kapaciteshöjande åtgärder, t ex utbyggnad med ytterligare körfält. Huvuddelen av väginvesteringarna kommer i östra Tyskland och en del finns redan påbörjad inom ramen för infrastrukturprogrammet "Deutsche Einheit". 23 Mdr DM kommer att investeras i 7 större vägprojekt, de flesta i väst-östlig riktning mellan västra och östra Tyskland, men även ny kapacitet i nord-sydlig riktning tillkommer, framförallt från Berlin och söderut.

Planerna på en ny motorväg Lübeck-Stettin (178 km) är särskilt intressanta för svenska transportörer, då den väsentligt förbättrar tillgängligheten till Rostock/Warnemünde och Rügen med Sassnitz och Mukran. Delstaten Mecklenburg-Vorpommern planerar för tillhörande anslutningar av dessa hamanar inkl Wismar. Placeringen av den nya motorvägen är emellertid häftigt diskuterad, speciellt förbifarten vid Lübeck. För att påskynda planfastställningsförfarandet, och därmed genomförandet av utbyggnaderna i öster, har Bundestag nyligen antagit en lag som skall minska de erfarenhetsmässigt långa tiderna (10-12 år anges som vanligt).

6.4.3 Järnvägsutbyggnader

Situationen för DBs och DRs nät är i princip den samma som för vägsystemen. Väl utbyggd men hårt utnyttjad infrastruktur i väst; dålig infrastruktur i öst som ger kapacitetsproblem trots avsevärt minskad trafik.

De stora strukturförändringarna i östra Tyskland har medfört att de transporterade godsmängderna drastiskt har minskat. Godstransporterna med tåg (DR) har minskat från 334 milj ton 1989 till 197 milj ton 1991, en minskning med -41%.

I föregångaren till den refererade BVWG, omfattande perioden 1986 - 1995, ökade investeringarna i DB's infrastruktur med 13 %, jämfört med perioden innan. Förutom en mängd utbyggnadsåtgärder av existerande linjer så färdigställs följande nya sträckor fram till 1995:

- Hannover - Würzburg,
- Mannheim - Stuttgart,
- Köln - Rhein/Main.

Sträckorna Hannover - Würzburg och Mannheim - Stuttgart är tillsammans drygt 600 km långa och medför en väsentligt ökad linjekapacitet i nord - sydlig riktning sedan de togs i bruk sommaren 1991. De totala investeringarna i dessa sträckor uppgår till 14,5 Mdr DM. De nya linjerna inom DB's nät medför, förutom en väsentligt ökad kapacitet, också en högre transportkvalitet genom en bättre tillförlitlighet/punktlighet samt höjda transporthastigheter (100 -> 120 km/h) för godstågen.

När det gäller öst-västförbindelserna inom Tyskland, så planeras 9 större järnvägsprojekt. Nya sträckor planeras, liksom utbyggnader av befintliga sträckor. Av följande sträckor är det i första hand de två första som är av intresse för Nordtyskland

- Lübeck/Hagenow-Stralsund
- Hamburg-Büchen-Berlin (genomgående dubbelspårsutbyggnad och elektrifiering)
- Uelzen-Salzwedel-Stendal
- Hannover-Stendal-Berlin (färdig 1997, 250 km/h kapacitet)
- Helmstedt-Magdeburg-Berlin (160 km/h kapacitet)
- Eichenberg-Halle
- Bebra-Erfurt
- Nürnberg-Erfurt-Halle/Leipzig-Berlin (200-250 km/h kapacitet)
- Leipzig-Dresden

Totalt skall 29 Mdr DM investeras i dessa projekt. I övrigt måste BVWG avvaktas innan något kan sägas om storleken av andra investeringar.

Det finns emellertid en rad projekt som diskuteras med de nordiska järnvägsföretagen. I första hand är det en (beslutad) elektrifiering från danska gränsen till Hamburg som skall vara klar omkring 1995. På denna sträcka finns också behov av en kapacitetsökning (extra spår) nära Hamburg (ännu ej beslutad). Därutöver planeras på kort sikt järnvägsanslutningar mellan Sassnitz och Mukran på Rügen samt förbättringar för Warnemünde.

På längre sikt diskuteras förbättringar på sträckan Lübeck-Puttgarden samt en elektrifiering av hela sträckan Puttgarden-Hamburg. Dessa åtgärder sammanhänger med utbyggnaden av en fast förbindelse via Fehmarn Bält.

DB's kombi-transporter har uppvisat stora ökningstakter under 1980-talet. De totala kombi-volymerna 1990 uppgick till 24,8 milj ton (container och Hucke-pack), vilket utgör 9 % av DB's totala godstransporter.

Den årliga ökningstakten av kombi-transportvolymerna har under perioden 1986-1990 varit 11,5%-13,5%. Denna höga tillväxttakt orsakar kapacitetsproblem på linjerna och i terminalerna samt ger vagnsbrist. För att öka terminalkapaciteterna, håller DB på med ett utbyggnadsprogram omfattande 12-15 terminaler, som dock är kraftigt försenat pga de tidigare nämnda problemen med planfastställelse. Den största och modernaste kombi-terminalen öppnas emellertid i Hamburg 1994.

Genom att omorganisera kombitrafiken, inkl privatisera vagnövervakning och vagnanskaffning samt omorganisera ansvaret för terminalerna och genom att utnyttja de nya höghastighetssträckorna, väntas en produktivitetsökning på 20 % kunna uppnås.

Enligt DB så finns det generellt möjlighet att öka kapaciteten inom existerande infrastruktur med ca 30%. Detta bedöms som möjligt genom att planeringen av tågplanerna optimeras och att en mer avancerad tågstyrnings- och signalteknik introduceras.

6.5 Polen

6.5.1 Den polska järnvägen (PKP)

PKP spelar en stor roll för de polska hamnarnas transportförsörjning. Ca 80% av transporterna till och från hamnarna går med järnväg och bara ca 3% med lastbil. PKP har emellertid stora problem att kunna prestera en västeuropeiskt acceptabel transportkvalitet inom en 10 årsperiod. Problemen är mångfaldiga:

- föråldrad vagnpark inom PKP
- nästan ingen kombi/containerservice (1 tåg per vecka Gdynia-Wien)
- inget fraktinformationsystem
- låg transporthastighet (Gdansk-Wien 14 dgr; jmf Hamburg-Wien 4 dgr)
- långa väntetider vid gränspassagerna (6-12 timmar är vanligt).

För den skandinaviska trafiken är följande linjer av speciellt intresse:

- E59 Swinoujscie-tjeckiska gränsen, med 59 avsnitt med hastighetsbegränsningar till 15-60km/h
- E65 Gdynia-Warszawa-tjeckiska gränsen med 36 avsnitt med kraftiga hastighetsbegränsningar

Sett ur ett EG-perspektiv, så tillhör E59 (den viktigaste linjen för den skandinaviska trafiken) inte de prioriterade. Där anser man att den öst-västliga linjen Berlin-Warszawa-Moskva är viktigast följd av förbindelserna mellan Warszawa och södra Östtyskland resp Tjeckoslovakien.

Teoretiskt sett finns en generell överkapacitet, men i praktiken är den dåliga tekniska standarden begränsande. Endast ca 25 % av det totala nätet är utrustat med fjärrblockering. I de tättbefolkade industriregionerna i söder (Katowice-området) tillkommer att gruvdriften underminerat stora områden nära järnvägslinjerna, vilket kräver hastighets- och axeltrycksbegränsningar, som det är svårt att göra något åt.

Möjligheterna att realisera förbättringar och utbyggnader är begränsade pga en djup ekonomisk recession, som bl a kraftigt reducerat efterfrågan på transporter, ett ökande budgetunderskott, inga finansiella resurser inom PKP eller andra transportföretag och ett ökande teknologiskt gap mellan det polska och det västeuropeiska transportsystemen,

En stark prioritering av resurserna är nödvändig och det nuvarande investeringsprogrammet för järnvägarna anses som orealistiskt. Att nå internationell standard på huvudlinjerna med hastigheter 160-200 km/h kräver i många fall totalt nya linjer och kan endast realiseras på mycket lång sikt. Följande maximala hastigheter på de internationellt viktiga linjerna beräknas dock vara möjliga att uppnå före år 2000:

Godstrafik 80-100 km/h
Persontrafik 100-160 km/h

Förbättringarna uppnås bl a genom att slopa 2000 växlar, byta 1800 km räls, bygga om 510 broar, 8 tunnlar och 440 kulvertar

I ett moderniseringsprogram fram till år 2000 prioriteras åtgärder som förbättrar utnyttjandet av nuvarande potentialer och höjer transportkvaliteten:

- flaskhalsar tas bort (t. ex gränspassagerna)
- bättre signalsystem för ökad hastighet och kapacitet
- införande av gods- och vagnföljningssystem
- nedläggning av oekonomiska produkter och linjer
- direktförbindelser mellan viktigare terminaler

Åtgärderna kombineras med moderniserad management och en reorganisation av PKP.

Åtgärderna beräknas bl a få följande effekter

- 25-30 % högre terminalkapacitet genom moderna ställverk och automatiserad rangering (inkl mindre skador),
- 25 % högre linjekapacitet genom ATC
- 40-50 % kortare res-och transporttider på huvudlinjerna

Även kombitrafiken skall byggas ut till en standard så att den kan bli en del av det internationella kombinätet. Man planerar för modernisering av 9 terminaler och 9 nybyggnader. Det är dock oklart hur detta skall finansieras.

Investeringsbehovet för PKP redovisa i följande tabell.

Projekt	Miljarder zloty (1991-års priser)			
	1992-1995	1995-2000	2001-2005	
Uppgradering huvudlinjerna till internationell standard (bl a E 59)	15440	17500	18900	51.840,00
Modernisering av signalsystem och trafikledning	8112	7.767	7424	23.303,00
Elektrifiering och modernisering av terminler	11520	35000	35000	81.520,00
Utbyggnader för kombitrafiken	700	1000	1300	3.000,00
Inköp av modern, rullande materiel	12800	12700	13300	38.800,00
Utbyggnad av informationssystem	1158	1165	290	2.613,00
Modernisering av gränsövergångarna	2919	1620	0	4.539,00
SUMMA (miljarder zloty)	52649	76752	76214	205.615,00
SUMMA (miljarder SEK)	22,11	32,24	32,01	86,36

6.5.2 Vägarna

Vägnätet i Polen har dålig geometrisk och underhållsmässig standard. Ca 2/3 har enbart två körfält. Trafikbelastningarna på huvudvägarna har sedan 1985 ökat med i genomsnitt 40 %. Ökningen medför förvärrade trafikproblem, främst i anslutning till tätorterna. Förbifarter saknas i stort sett överallt, men utbyggnader pågår. Även vägsystemets gränsstationer utgör flaskhalsar och orsakar ökade fördröjningar och irritationer.

Det saknas också serviceanläggningar och andra faciliteter för de resande. Det dåligt fungerande telefonsystemet försvårar också för trafikanterna.

Planerna för express- och motorvägsnätet i Polen omfattar 7000 km (idag 1200 km) varav 1900 km motorväg (idag ca 250 km). Budgeten medger för närvarande utbyggnad av ca 10-15 km motorväg per år. Tullvägslösningar diskuteras och planeras bl a i samarbete med franska företag.

Världsbanken bidrar med medel för upprättande av system för vägunderhåll. Broreparationer är ett stort (och ofinansierat) problem.

De prioriterade investeringarna i vägnätet framgår av följande tabell.

Vägprojekt	Längd (km)	Miljarder zloty (1991			
		1992-1994	1995-2000	2001-2005	SUMMA
Motorvägsutbyggn. steg 1 för: A1 Gdansk-tjeckosl. gränsen A2 Swiecko-Warsawa A4 Zgorzelec-Tarnow	1630	12300	19200	5300	36.800,00
Andra moderniseringar och byggande av förbifarter	3616	4800	11700	3000	19.500,00
Utbyggnad av gränspassager	228	1500	100		1.600,00
SUMMA (miljarder zloty)	5474 km	18600	31000	8300	57.900,00
SUMMA (miljarder SEK)	5474 km	7,81	13,02	3,49	24,32

7. FÄRJETRAFIKENS MÖJLIGHETER

7.1 Allmänna villkor

Följande faktorer kommer att starkt påverka utvecklingen av färjetrafiken på Skåne under de kommande åren:

1. Utvecklingen av handeln och turismen med de tidigare östblocksländerna (ökar marknaden)
2. Konkurrensen från de de fasta förbindelserna och alternativa färjeleder som t ex Göteborg-Fredrikshavn eller Göteborg-Belgien/Frankrike (reducerar marknaden)
3. Bortfallet av den tullfria försäljningen ombord på EG-destinationer fr o m 1999 (minskar intäkterna)
4. De nya och kortare överfarter som blivit möjliga (ökar färjeutnyttjandet)
5. Utbyggnadstakten av erforderliga hamnanläggningar och tillfarter till dessa
6. Behovet av ett differentierat utbud av transporttjänster

Hittills har den bästa lönsamheten kunnat uppnås med kombinerade passagerar- och godsfärjor. Detta har dock inneburit att seglingsplanen blivit en inte alltid lyckad kompromiss mellan kraven från dessa båda kategorier. Den hårdnande konkurrensen med de fasta förbindelserna, slopandet av den tullfria försäljningen och möjligheten till kortare överfartstider ger emellertid incitament att prova andra lösningar.

I princip torde man kunna förutse en differentiering av trafiken på passagerar- och godstrafik. Den sistnämnda kategorien måste ha hög frekvens och korta överfartstider för att kunna konkurrera. Detta gäller också för "regionala" affärsresor. Turistresorna är däremot inte lika känsliga för överfartstidens längd. Vilken standard som här bör erbjudas avhänger bl a av möjligheterna till ombordförsäljning, befolkningspotential och attraktioner i anslutning till hamnarna.

7.2 Trafiken på Danmark och Västeuropa

Färjetrafiken på Danmark kommer att i huvudsak avvecklas via Helsingborg, när de fasta förbindelserna över Stora Bält och Öresund står klara. Till största delen kommer färjetrafiken att bestå av lokal trafik mellan Helsingborg och Helsingör.

Man kan förvänta sig att den stora ökningen av färjetrafiken kommer via Trelleborg, av skäl som antytts ovan. Framför allt är det trafiken på hamnarna på Rügen ((Sassnitz och Mukran) samt Rostock/Warnemünde som kommer att öka. SJ/SWEFERRY satsning på denna led är ett tydligt tecken. Utvecklingen bromsas i första hand av otillräckliga kapaciteter i hamnarna och i deras anslutningar till de nationella väg- och järnvägssystemen. Hittills har Lübeck/Travemünde kunnat hävda sin ställning tack vara goda möjligheter i detta avseende. På sikt bedöms emellertid att trafiken Skåne-Tyskland kommer att flyttas österut på den tyska östersjökusten. Överfartstiden Trelleborg-Travemünde är dubbelt så lång som via Trelleborg-Sassnitz.

Ystad ligger också väl till för trafik på Nordtyskland, men saknar Trelleborgs kapacitet och goda väg- och järnvägsanslutningar.

7.3 Trafiken på Österuropa

Utvecklingen av trafiken Skåne-Polen är speciellt svår att prognosticera, eftersom den ekonomiska utvecklingen i Polen är så osäker. Därav följer också att det är extra osäkert i vilken utsträckning som de stora investeringarna i hamnläggningar och övrig infrastruktur kan realiseras inom överskådlig tid.

För svenskt vidkommande är Swinoujscie den naturliga målpunkten. Hamnen är redan idag Polens viktigaste färjehamn och en utbyggnad tillhör den högst prioriterade kategorien av infrastrukturinvesteringar. Både kapacitet och kvalitet skall förbättras och vissa arbeten är redan påbörjade. Ett stort frågetecken utgörs av järnvägens möjligheter att förbättra sin service. Det har tidigare redovisats, vilka enorma belopp som erfordras bara för en modernisering av järnvägen. Det kommer att krävas hårda prioriteringar och då finns det antagligen andra delar av järnvägsnätet som måste få förtur framför förbindelsen med Swinoujscie.

På den svenska sidan borde Ystad kunna försvara sin position som Polenhamn. I takt med att trafiken växer och transportstandarden på den polska sidan förbättras blir emellertid de tidigare nämnda nackdelarna betr Ystads väg-och järnvägsanslutningar alltmer besvärande. Det är visserligen längre väg mellan Swinoujscie och Trelleborg, men inte så långt att konkurrensen från Trelleborg kan ignoreras.

En annan möjlighet är Karlskrona, som emellertid ligger sämre till i förhållande till uppläggningen av den framtida järnvägstrafiken från/till kontinenten. Dessutom är seglingsavståndet ca 60 % längre än från Ystad.

Om det är svårt att uttala sig om utvecklingen av trafiken på Polen, så är det ännu svårare att säga något om trafiken till/från de baltiska staterna. Med hänsyn till de långa avstånden Skåne-Baltikum är det emellertid inte särskilt troligt att en sådan trafik kan konkurrera med t ex en trafik Stockholm-Baltikum. I Mälardalen finns ett befolkningsunderlag och en industriproduktion som ger helt andra förutsättningar för en färjetrafik än vad som Skåne kan uppbringa. Traditionellt finns också de baltiska kontakterna i Stockholmsområdet.

8 HAMNARNA SÖDER OM ÖSTERSJÖN

8.1 Tyskland

Följande beskrivning baseras på en prognos utförd på uppdrag trafikministeriet i Bonn av ISL Bremen 1991 för de nordtyska hamnarna. Det har inte varit möjligt att i denna rapport analysera skillnader i slutsatser och bedömningar mellan den redovisade tyska prognosen och andra källor.

8.1.1 Inledning och hamnprognos 2000

För Schleswig-Holsteins östersjöhamnar beräknas de hanterade transportmängderna kraftigt öka till år 2000, främst färje- och RoRotrafiken, inkl järnvägstransporterna, se hamnprognos nedan. Redan innan dem tyska återföreningen prognosticerades stora ökningar för dessa hamnar genom den väntade ökningen av de Skaninaviska färje-/RoRovolymerna.

Hamnarna i Mecklenburg-Vorpommern beräknas att kunna dra nytta av utvecklingen i Östra Tyskland (fd DDR) och i Östeuropa (främst Tjeckoslovakien och Ungern). Större transportvolymer genererade av den kommande ekonomiska tillväxten i dessa länder får störst betydelse för dessa hamnar.

Därutöver beräknas främst Rostocks hamn komma att spela en större roll i framtiden för färje- och RoRotransporterna mellan Skandinavien och de 11 delstaterna i fd Västtyskland och Östra Tyskland.

Tabell Godsprognos för de tyska östersjöhamnarna år 2000
(ISL Bremen 1991)

HAMN	Volym 1988, milj ton	Volym 1989, milj ton	Volym 2000, milj ton	Ökning 2000/88	Ökning 2000/89
Kiel	2,2	3,4	3,8	+72%	+9%
Lübeck/Travemünde	11.3	12,1	17,1	+50%	+40%
Puttgarden	4,0	4,3	6,2	+54%	+43%
Summa SH - hamnar	17,5	19,9	27,0	+54%	+36%
Wismar	3,8	3,3	2,5	-33%	-25%
Rostock	20,7	20,8	16,5	-20%	-21%
Stralsund	1,0	1,0	0,5	-50%	-50%
Warnemünde	0,2	0,2	-	-	-
Mukran	2,5	3,1	2,5	+/- 0%	-18%
Saßnitz	4,8	4,8	4,0	-16%	-16%
Summa MVP - hamnar	33,0	33,2	26,0	-21%	-22%

8.1.2 Hamnar i Schleswig-Holstein

För Schleswig-Holsteins hamnar visar prognosen ovan en volymökning på ca +50% för år 2000 jämfört med 1988. Prognosen utgår ifrån att ingen tunnel under Fehmarn Bält ännu har tagits ibruk år 2000, se nedan 8.1.4.

Så länge Fehmarn Bält tunneln inte har påbörjats anses det relevant att undersöka de tekniska utbyggnadsmöjligheterna för hamnarna. För hamnarna i Schleswig-Holstein finns vissa kapacitetsproblem i form av dels utbyggnadsrestriktioner (platsbrist), dels miljömässiga begränsningar.

Puttgarden
Puttgarden trafikeras endast av DB/DSB's Vogelfluglinie. Efter färdigställandet av järnvägsförbindelsen över Stora Bält (1994-1995) planerar DSB (och även SJ) att leda om en del av järnvägsgodset. Hur stor del är ännu oklart.

Om en Fehmarn Bält tunnel byggs, kommmer sannolikt inte Puttgardens färjehamn att existera vidare i sin nuvarande form. Huruvida en färjetrafik kommer att upprätthållas beror på hur transporter av farligt gods kommer att hanteras liksom om passagerare och personbilar kommer att fortsätt transporteras med färjor.

Lübeck-/Travemünde
För Lübeck-/Travemünde prognosticeras en transportvolymökning med +50% till år 2000. Den existerande järnvägsfärjekapaciteten i Lübeck-/Travemünde's hamn, inkl den 8 järnvägsfärjeterminalen som nyligen tagits i drift, beräknas räcka för de prognosticerade ökningarna.

Den ökande RoRo trafiken med lastbilar kräver sannolikt ytterligare kaj- och terminalkapacitet. I Lübeck Schlutup pågår en terminalutbyggnad.

Kiel
För Kiel's hamn prognosticeras en ökning med +72% till år 2000. Utvecklingen i Kiels hamn har varit ganska dramatisk med exempelvis en tillväxt av +53% 1989 jämfört med 1988. För en vidare utbyggnad av hamnkapaciteten behöver hamnförvaltningen ta ibruk nya områden som ligger lite utspritt. Vissa svårigheter med väg- och järnvägsanknytningarna kan då uppstå.

8.1.3 Hamnar i Mecklenburg-Vorpommern

Hamnarna i Mecklenburg-Vorpommern befinner sig i en strukturell omvandling. Detta innebär att en prognos över den framtida utvecklingen är speciellt svår att göra. Prognosen ovan är den senaste gjorda och ingår i arbetet med att ta fram underlag för den första gemensamma tyska infrastrukturplanen fram till 2010 - BVWP.

För Hamnarna i östra Tyskland väntas en total nedgång med -20% år 2000 jämfört med 1988. Detta innebär stora volymökningar jämfört med idag (dec 1991), då de hanterade godsvolymerna i hamnarna i Mecklenburg-Vorpommern drastiskt har minskat sedan 1989 (detta gäller ej Saßnits färjehamn). I Rostocks hamn kommer under 1991 att hanteras ca 7 milj ton, jämfört volmerna för 1989 som upgick till 20,8 milj ton.

De framtida möjligheterna för de östtyska hamnarna bedöms framförallt ligga i en utveckling av Östersjötrafiken med Skandinavien, främst Sverige. Hamnarna måste då omorientera sig mot färje-/och RoRotrafik, vilket redan pågår.

I Rostocks hamn är investeringsbehovet i infrastruktur fram till 1993 ca 160 milj DM och för reparationer ca 70 milj DM.

Rostock
Rostocks hamn har de bästa förutsättningarna av Mecklenburg-Vorpommern's hamnar. De största utvecklingsmöjlighterna bedöms finnas här. Rostocks hamn karakteriseras av:
- fördelaktigt läge vid kusten
- förhållandevis bra existerande hamninfrastruktur, som redan håller på att anpassas till RoRo-trafik samt goda utbyggnadsmöjlighter i hamnen
- bra anslutning till existerande motorvägsnät (Rostock-Berlin) och järnvägsnät (elektrifierat dubbelspår ned mot Berlin), med en stor rangerbangård i anslutning till hamnen
- i jämförelse med andra hamnar attraktivt läge för etablering av industriproduktion

För år 2000 prognosticeras godsvolymerna uppgå till 16,5 milj ton i Rostocks hamn, vilket är ca +20% jämfört med 1988. För de andra hamnarna i Mecklenburg-Vorpommern är förutsättningarna för den nödvändiga anpassningsprocessen sämre. Detta gäller då främst hamnarna i Stralsund och Wismar.

Warnemünde
Warnemünde utnyttjas redan för färjetrafik och kan endast byggas ut i begränsad omfattning. Warnemünde ligger norr om Rostocks hamn alldeles vid kusten och har därmed ett mycket fördelaktigt läge.

Saßnitz och Mukran
De båda existerande färjehamnarnas utvecklingsmöjlighter på Rügen begränsas av följande:
- Saßnitz ligger lite inklämt på Rügen's ostsida och en 3:e färjekaj kan först byggas sedan marinen har flyttat.

- Mukran är byggd som en ren järnvägsfärjehamn för bredspårig rysk tågfärjetrafik (Kleipeda i Litauen). För att kunna hantera RoRo-färjetransporter måste hamnen byggas om

- Båda hamnarna hindras i sin utveckling av passagen över Rügendamm vid Stralsund. Den gamla enkelspåriga järnvägsbron ifrån 1930-talet ska enligt uppgift ifrån DB bytas ut under 1992

- En utbyggnad av vägförbindelserna på Rügen medför stora miljömässiga problem genom påverkan på den känsliga naturen

För tillfället planerar man att anlägga ett järnvägsspår mellan Saßnitz och Mukran för att bättre knyta samman de båda hamnarna och därigenom skapa extra kapacitet.

Prognosen utgår ifrån att de existerande färjelinjerna kommer att fortsätta trafikera hamnarna. För Saßnitz beräknas volymen gå tillbaka med -15% år 2000 jämfört med 1988 och för Mukran beräknas 1988 års volymer uppnås igen år 2000, trots problemen i Sovjetunionen.

Bäst utbyggnadsmöjligheter bedöms färjehamnen i Mukran ha genom sina stora outnyttjade landområden, vilket inte Saßnitz hamn förfogar över. Om väg- och järnvägsförbindelserna till Mukran väsentligt förbättras kan färjetrafiken ökas avsevärt.

Den refererade prognosen baseras på uppgifter från 1989 och tidigare. Här finns en skillnad mellan prognosens bedömningar och ambitionerna från bl a SJ/SWEFERRY att satsa på Rügen-hamnarna. Man antar vidare i prognosen att Rostock kommer att ta över en del av skandinavisk järnvägstrafik.

8.1.4 Sammanfattning av utvecklingstendenserna[2]

När den fasta Stora Bältförbindelsen tas i bruk 1994-1995 kommer en del järnvägstransporter via Puttgarden och Lübeck-/Travemünde att ledas om via Stora Bält-Padborg-Hamburg. Komplettering med den fasta Öresundsförbindelsen beräknas inte, enligt den refererade prognosen, ha någon större påverkan på trafiken på de tyska östersjöhamnarna.

En fast förbindelse över-/under Fehmarn Bält, beräknas först kunna tas drift efter år 2000. En stor del av Vogelfluglinie-trafiken (Rödby-Puttgarden) beräknas gå via denna nya förbindelse. Även järnvägsfärjetransporterna via Lübeck-/Travemünde, Saßnitz och (i framtiden) Rostock till-/från Sverige kommer då att få allvarlig konkurrens.

Färjelinjerna i västra Östersjön beräknas kunna öka sina transittransporter till/från Hamburg och Bremen via färjehamnarna Kiel och Lübeck/Travemünde.

En väsentlig förändring av transporternas fördelning på färdmedel i riktning mot utökad järnvägsfärjetrafik bedöms som mindre trolig i prognosen.

Nya färjelinjer till-/från hamnarna i Mecklenburg-Vorpommern bedöms på lite längre sikt komma att finna sina "egna marknader", och därmed inte "ta ifrån" de övriga tyska hamnarna några större godsmängder. Den växande marknaden bedöms kunna ge tillräckligt underlag för de större hamnarna på den tyska östersjökusten.

---

[2]Slutsatser enl den tidigare refererade prognosen utförd 1991 av ISL, Bremen för trafikministeriet i Bonn.

8.2 Polen

8.2.1 Nuläge

Polen har i huvusak fyra hamnar; Swinoujscie, Szezecin, Gdynia och Gdansk. De viktigaste färjehamnarna är Swinoujscie och Gdansk.

Swinoujscie hanterade totalt 14,6 milj ton 1990 (av tot 42,8 milj ton för Polen) med färjelinjer till Ystad, Köpenhamn och Travemünde.

Gdansk hanterade totalt 18,4 milj ton 1990 med färjeförbindelser till Helsingfors och Nynäshamn.

Färjelinjen Ystad-Swinoujscie är Polens viktigaste med ca 90% av färjelinjernas totala omsättning.

Hamnarnas kapacitet var 1990 utnyttjad till ca 60% i genomsnitt. För alla hamnarna gäller att endst ca 20% av det hanterade godset är sk general cargo. Ca 1/3 av godset utgörs av kol och koks. Från 1989 till 1990 har man haft en 45% reduktion av lastmängderna, främst kol och koks.

8.2.2 Utvecklingsperspektiv till år 2000

Hamnarnas infrastruktur behöver upprustas. Prioriterade områden utgör containerterminaler och en upprustning och utvidgning av existerande färjehamnar, speciellt Swinoujscie. Till år 2000 är nedanstående investeringsprojekt högt prioriterade, när det gäller hamnarna Swinoujscie och Szczecin:

- utbyggnad och modernisering av färjeterminalen i Swinoujscie till 4 färjelägen

- modernisering och utbyggnad av existerande containerterminal i Szczecin till en kapacitet av 30 000 TEU/år

- byggande av en ny container-och RoRoterminal i Szczecin med en kapacitet av 1 milj ton/år (Ostrow Grabowski-området)

För Gdynia planeras följande:

- färdigbyggande av containerterminal med en kapacitet på 1milj ton/år

- ersättande av äldre terminaler med nya terminaler och kajanläggningar för container-, RoRo- och general cargo

Hamnen i Gdansk kommer likaså att upprustas (RoRo-terminal, containerterminal, specialterminal för flytande gas mm)

9 SLUTSATSER

Denna genomgång visar bl a på den ökande attraktionen av Trelleborg som svenskt landfäste för den direkta färjetrafiken på Tyskland, även när de fasta förbindelserna över Stora Bält och Öresund står färdiga. Om/när den fasta förbindelsen via Fehmarn Bält byggs ut med en järnvägstunnel ökar konkurrensen avsevärt om resande och gods på järnvägen, men förhållandena för lastbilstrafiken torde inte förändras nämnvärt. Det kommer fortsatt att finnas ett behov av alternativ till de avgiftsbelagda fasta förbindelserna.

Stora ansträngningar görs både inom och utom Sverige för att effektivisera järnvägsförbindelserna och utnyttja de nya möjligheterna på bästa sätt. Förutom redan beslutade kapacitetshöjande åtgärder, kan man för Skånes del speciellt peka på behovet av kapacitet för trafiken till/från Trelleborg och Ystad. Här är kontinentbanan i Malmö en svag punkt. Hamnen i Trelleborg är en annan.

Nya, effektiva trafikupplägg blir möjliga via de fasta förbindelserna Stora Bält - Öresund och via den utökade färjetrafiken. De som nu diskuteras av DB, DSB och SJ betonar behovet av den av banverket och SJ förslagna riksbangården.

I Danmark innebär färdigställandet av Stora Bält en upprustning och utbyggnad av järnvägsnät och motorvägssystem.

Det finns delade meningar om hur de tyska hamnarna kommer att utvecklas. Klart är att Kiel och Lübeck/Travemünde har ett stort försprång genom sin goda infrastruktur och väl utbyggda anslutningar till de nationella trafiksystemen. Men Rostock har också relativt goda förutsättningar och stora ansträngningar görs av delstaten och av Bonn för att förbättra situationen. Hamnarna på Rügen har sin största fördel i det korta avståndet till Sverige och även här planeras för att öka attraktiviteten.

En öst-västlig motorväg och en motsvarande järnväg i norra delen av Mecklenburg-Vorpommern ökar tillgängligheten och förbättrar kontakterna med Hamburg, Bremen och Hannover.

Utvecklingen i Polen är svår att förutsäga. Här finns en utvecklingspotential, men det krävs kapital, utbildning, teknisk och organisatorisk omorientering, vilket i sin tur kräver massivt internationelllt stöd. Swinoujscie-utbyggnaden är visserligen en av de högst prioriterade projekten, men en väl fungerande hamn kräver också goda väg- och järnvägsanslutningar, vilka kommer att vara svåra att realisera före år 2000.

VBB VIAK

MALMÖHUSÖVERENSKOMMELSEN

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

VBB VIAK Trafik
Malmö september 1992

VBB VIAK AB Gelijersgatan 8, 216 18 MALMÖ. Telefon: 040-16 70 00. Telefax: 040-15 43 47

INNEHÅLL Sid

SAMMANFATTNING i

1. SYFTE, OMFATTNING 1

2. JÄRNVÄGSINVESTERINGAR 1
2.1 Citytunnel genom Malmö 2
2.2 Upprustning av banan Malmö-Ystad (-Simrishamn) 6
2.3 Utbyggnad av spårkapaciteten Lund-Kävlinge 7
2.4 Mötesspår, hållplatser m m för Pågatågs- och regionaltågstrafik 9

3. KOLLEKTIVTRAFIK 11
3.1 Lokal- och regionaltågstrafik 11
3.2 Busstrafik 11

4. VÄGINVESTERINGAR 15
4.1 Yttre ringvägen 15
4.2 E22 (f d E66) Lund-Gårdstånga 18
4.3 Väg 23 Gårdstånga-Höör 19
4.4 E65 (f d E14) Oxie-Sturup 21
4.5 Väg 108 Lund-Trelleborg 22

5. SYSTEMEFFEKTER 24

REFERENSER

Bilaga 1: Gällande riktvärden för buller

SAMMANFATTNING

Malmöhusöverenskommelsen omfattar gemensamma satsningar på utveckling av trafiksystemet i regionen inom tre huvudområden:

- Ett samlat systempaket från baninvesteringar och satsningar på tågtrafik.

- Kompletterande satsningar på övrig busstrafik och emissionsminskande åtgärder.

- Väginvesteringar.

Järnvägs- och tågsatsningen medför omfattande systemfördelar för regionen och förstärkning av tågtrafiken som stomme i länets kollektivtrafiksystem. Åtgärderna har beräknats kunna ge en biltrafikminskning i regionen på 60-70 miljoner fordonskm per år fram emot år 2010 och en minskning av kväveoxidutsläppen med drygt 110 ton/år. Ban- och tåginvesteringarna ger även påtagliga säkerhetseffekter och standardhöjning av trafiksystemens funktion.

Satsningarna på infrastrukturåtgärder för den regionala busstrafiken innebär systemfördelar i form av höjd resstandard, effektivitet och konkurrenskraft samt bättre samverkan mellan linjer och andra trafikmedel. Åtgärderna kan antas ge upp till 30 miljoner fordonskm i inbesparat biltrafikarbete per år vilket motsvarar ca 20 ton mindre utsläpp av kvävedioxider per år.

Effekterna av naturgasdrift för stadsbussarna i Malmö och Lund kan antas minska kväveoxidutsläppen i samma storleksordning som den utökade tågtrafiken, dvs med drygt 110 ton/år. Även utsläppen av andra gasformiga ämnen och partiklar reduceras kraftigt. Övergång till biogas innebär att tillskottet av koldioxid till atmosfären från fossila bränslen med ca 8000 ton per år försvinner.

Väginvesteringarna innebär främst förbättringar ur framkomlighets- och säkerhetssynpunkt men även att känsligare miljöer ur trängsel- och miljösynpunkt avlastas. Miljövinster görs främst lokalt genom den avlastande effekten samt något minskade emissioner på grund av jämnare trafikflöde.

Beräkningar av bullerstörda fastigheter finns för närvarande ej för samtliga investeringsobjekt. Mycket grovt kan 500-800 fastigheter bedömas bli berörda. I många fall är dock fastigheterna redan idag bullerstörda varför de bullerskyddsåtgärder som avses vidtas i samband med utbyggnaden i praktiken innebär en förbättring av nuvarande situation.

Åtgärder för att förhindra vibrationsstörningar från tågtrafiken ingår i investeringsobjekten.

Ban- och vägombyggnaderna samt föreslagna nya vägsträckningar berör i varierande omfattning områden av riksintresse för natur- och kulturvård samt friluftsliv, se resp avsnitt. Anläggningarna förutsätts ges en omsorgsfull utformning vid passage av känsliga partier.

1. SYFTE, OMFATTNING

Överenskommelse har träffats mellan regeringens förhandlingsman Sven Hulterström samt Kommunalförbundet för Malmöhus läns kollektivtrafik om investeringar i trafiksystemet i Malmöregionen, den s k Malmöhus-överenskommelsen. Denna rapport beskriver miljökonsekvenserna av de överenskomna investeringarna.

Miljökonsekvensanalysen har inriktats på att i första hand beskriva trafikmiljöeffekterna av de enskilda projekten samt eventuella gemensamma systemeffekter. I första hand har utredningsmaterial som tagits fram i samband med planeringen av respektive åtgärd använts. Där sådant material saknats har översiktliga bedömningar gjorts.

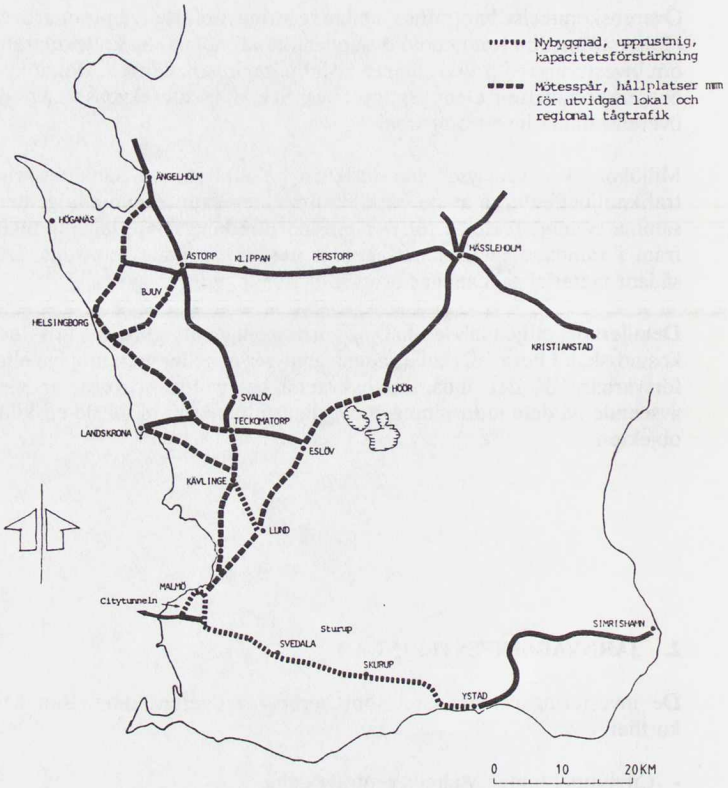
Detaljerade miljöanalyser har ej varit möjliga att göra av tids- och kostadsskäl. I flera fall skulle sådana analyser ej heller vara möjliga eller försvarbara då det ändå skulle kvarstå betydande osäkerheter med avseende på detaljutformning, utbyggnadstidpunkt m m för de enskilda objekten.

2. JÄRNVÄGSINVESTERINGAR

De investeringar i bannätet som berörs av överenskommelsen är i korthet

- Citytunnel under Malmös centrala delar
- Upprustning/elektrifiering av Malmö - Ystadsbanan
- Kapacitetsutbyggnad för bansträckan Lund - Kävlinge
- Mötesspår, hållplatser m m för Pågatågs- och regionaltågstrafik

De aktuella bansträckorna framgår av figuren nedan.



Figur 1. Investeringar i spårtrafiksystemet.

2.1 Citytunnel genom Malmö

En dubbelspårig järnvägstunnel under Malmö har föreslagits mellan Malmö Central och Öresundsbron för persontrafiken. Förslaget innebär att persontågsspåren från Lund sänks ner längs kanalen och dras under Centralplan vid Malmö C. Två nya lokalstationer planeras vid Stadsteatern och Hyllie, jfr figur 2 nedan. Söder om Annetorpsleden går spåren i öppet schakt.



Figur 2. Citytunnelns sträckning genom Malmö.

Citytunneln innebär att 6-10 minuters tidsvinst för persontågen kan erhållas jämfört med om tågen skulle ledas via kontinentalbanan till Öresundsbron. Med stationer i centrala Malmö ökar även tågtrafikens underlag och attraktivitet väsentligt. Prognoser för Citytunneln visar att kollektivresandet kan öka med 25-35 %. Vid beräkningarna har föreslagna upprustningar av bannätet och utvidgning av den lokala och regionala tågtrafiken förutsatts.

Vid samma bilutnyttjande som idag har citytunneln beräknats minska biltrafikarbetet med ca 6 miljoner fordonskm per år i Malmö och i regionen i övrigt med ca 60 miljoner fordonskm per år omkring år 2010.

Buller

I miljökonsekvensbeskrivningen för Öresundsbron gjordes en bedömning av antalet fastigheter som exponeras för tågbuller med respektive utan Citytunneln (aktuella riktvärden, se bilaga 1).

	Högsta tillåtna maximalnivå			Högsta tillåtna ekvivalentnivå		
	70 dBA	75 dBA	80 dBA	50 dBA	55 dBA	60 dBA
Utan Cityrunnel	76	17	12	196	102	20
Med Citytunnel	122	40	20	172	94	24

Tabell 1: Berörda fastigheter vid olika riktvärden för maximal ljudnivå vid passage av enstaka tåg resp ekvivalent ljudnivå per dygn.

Citytunneln innebär att riktvärdena för maximal ljudnivå kan komma att överskridas för fler fastigheter än utan tunnel. Detta beror på att tågtrafiken delas upp på två sträckor i södra delen av Malmö. I gengäld minskar de ekvivalenta ljudnivåerna och totalantalet berörda fastigheter utmed Kontinentalbanan som följd av det minskade tågflödet på Kontinentalbanan.

Åtgärder som kan bli aktuella är skärmar, bullervallar och fönsterbyte. Elastiskt underlag för spårbädden och ev. elastisk infästning av rälerna minskar även ljudutstrålningen. Dessa åtgärder är även fördelaktiga för att minska stomljud och vibrationer från tågtrafiken.

Biltrafikminskningen som förväntas på grund av Citytunneln kan antas vara relativt jämt fördelat över Malmö och regionen. Inverkan på de faktiska vägtrafikbullernivåerna blir därför marginell.

Kostnaderna för bullerskyddsåtgärder ingår i kostnadskalkylerna för Citytunneln resp Öresundsförbindelsen. För de fastigheter som idag berörs av tågbuller innebär utbyggnaden av Öresundsförbindelsen/-Citytunneln en förbättrad bullermiljö på grund av de bullerskyddsåtgärder som avses vidtas resp mindre tågflöde än som annars skulle ha blivit fallet.

Stomljud och vibrationer

Stomljud kommer enligt DNV Ingemansson troligen att uppstå i fastigheter intill eller ovanför tunneln. Det råder dock stor osäkerhet i hur stora dessa störningar blir beroende på att marken är uppbyggd av skiktade lager som varierar i de olika snitten samt förändringar under byggtiden. Exempel på detta visas i nedanstående tabell.

Plats	Hastighet km/h	Avstånd till tunnel för max 35 dBA	Avstånd till tunnel för max 30 dBA
Norra Vallgatan	70	30-80 m	60-250 m
Thottsgatan	120	60-250 m	100-750 m
Allmänna sjukhuset	160	70-400 m	150-1200 m

Tabell 2: Exempel på avstånd från Citytunneln som krävs för att undvika stomljud.

Det föreligger också en viss risk att Citytunneln kan ge upphov till vibrationer i marken och i närliggande fastigheter. DNV Ingemansson bedömer dock risken för att uppfatta dessa störningar som små för tåghastigheter upp till 120 km/tim.

Dessa problem och ev motåtgärder förutsätts bli beaktade vid detaljprojekteringen. Kostnaderna är inkluderade i den kostnadskalkyl som har gjorts för Citytunneln.

Luftföroreningar och olyckor

Färre olyckor och minskade emissioner kan förväntas som följd av minskad bil- och busstrafik. Avgasutsläppen från biltrafiken år 2010 har beräknats minska med ca 8 ton kväveoxider per år i Malmö och ca 100 ton i regionen. För kolväten beräknas minskningen bli ca 3 respektive 100 ton/år, för koldioxid ca 2 respektive 18 ton/år som följd av Citytunneln.

Biltrafikminskningen kan antas bli störst i Malmö-Lundområdet och i övrigt jämnt fördelad över regionen. Minskningen av avgashalterna vid körbanekant blir därför relativt marginell.

I den samhällsekonomiska kalkylen för Citytunneln har värdet av minskade emissioner från buss- och biltrafik beräknats bli 6-8 Mkr/år. Olyckskostnaderna har beräknats minska med 28 Mkr/år som följd av det lägre biltrafikarbetet.

Övriga miljökonsekvenser

Miljöfrågorna har belyst i en miljökonsekvensbeskrivning utförd av Malmö kommun. Under byggtiden kommer kulturmiljöerna i den gamla staden att påverkas. Delar av Malmö tätort med bl a Malmöhus slott är av riksintresse för kulturmiljön. Riksintresset är också knutet till parkerna, kanalerna, paradgatorna och broarna. Ingreppen kommer också att påverka parkmiljöerna i Kungs-, Slotts- och Pildammsparken.

Söder om Annetorpsleden kommer Citytunneln sannolikt att löpa i öppet schakt vilket kan medföra negativa effekter på landskapsbilden samt barriäreffekter. Söder om Malmö kommer också by- och gårdsmiljöer att påverkas.

Föreslagen byggteknik och tunnelkonstruktion har valts så att bestående men för grundvatten och vattenströmning ej skall uppstå.

2.2 Upprustning av banan Malmö-Ystad(-Simrishamn)

Kortfattat innebär överenskommelsen att banan rustas upp för 160 km/tim som största tillåtna hastighet och elektrifieras på sträckan Malmö-Ystad samt förses med nya mötesspår i Börringe och Rynge. Nya Pågatågshållplatser planeras i östra delen av Malmö, Oxie och Svarte.

Åtgärderna motiveras av behovet att knyta sydöstra Skåne närmare Malmö/Lund och Öresundsregionen. Ystadbanan beräknas också att få ökad betydelse för trafiken mellan Bornholm och Köpenhamn vid en fast Öresundsförbindelse.

Elektrifieringen innebär att dagens dieselmotorvagnar, av typ Y1, kan ersättas med tågsätt typ X10. Kortare restid, resandeökning samt överflyttning av resor från bil till tåg kan förväntas vid upprustningen av banan som följd av tågens förbättrade acceleration och höjd banhastighet.

Minskningen av biltrafiken beräknas uppgå till ca 18 miljoner fordonskm/år om resandeökningen antas utgöras av minskad eller utebliven ökning av biltrafiken. Utan Citytunnel kan upprustningen förväntas minska biltrafiken med ca 11 miljoner fordonskm/år. Beräkningarna är baserade på Länstrafikens pendlingsprognos för år 2000 med Citytunnel.

Buller

Dieseldrivna tåg typ Y1 bullrar mer än övriga tåg, framför allt vid acceleration (under 80 km/tim). Motorvagnståg typ X10 bullrar ca 3 dBA mindre än konventionella tåg.

Bytet av tågtyp och höjd tåghastighet från ca 100 till 140 km/tim innebär att maximalljudnivån vid tågpassage ökar med ca 2 dBA medan att den ekvivalenta dygnsnivån blir oförändrad vid samma trafikering som idag. Beräkningar av antalet berörda fastigheter och behovet av bullerskydd är ej utförda.

Luftföroreningar

Det minskade trafikarbetet enligt ovan leder till att emissionerna av NOx i regionen minskar med ca 11 ton/år med Citytunnel och ca 7 ton/år utan Citytunnel.

Banan trafikeras idag av 52 tågpar av typ Y1 per vecka vilket kan beräknas motsvara utsläpp av ca 600 ton koldioxid, 3 ton koloxid, 5 ton kväveoxider och 0,5 ton kolväten per år. Efter upprustning av banan bedöms tågtrafiken omkring år 2000 ökas med ca 80 % vilket ger en potentiell besparing av 1000 ton koldioxid, 5 ton koloxid, 9 ton kväveoxider och 1 ton kolväten per år. Utan banupprustning är dock tågtrafik med dieseltåg i denna omfattning ej realistiskt.

Övriga miljökonsekvenser

Upprustningen av banan bör inte medföra några större negativa konsekvenser. Vid Börringe där mötesspår skall anordnas är kulturmiljön av riksintresse. Riksintresset för naturvården, backlandskapet söder om Romeleåsen kommer sannolikt inte i någon konflikt med utbyggnaden. Viss påverkan på landskapsbilden kan uppkomma genom de nya stolpar som blir följden av elektrifieringen.

2.3 Utbyggnad av spårkapaciteten Lund-Kävlinge

Banverkets förslag innebär att det befintliga enkelspåret byggs ut till dubbelspår av kapacitetsskäl. På sträckan mellan Kävlinge bangård och Lackalänga har en uträtning av spåret föreslagits för att medge högre hastigheter.

Baninvesteringen innebär något högre reshastighet samt bättre regularitet och förutsättningar att skapa goda tidtabeller. Investeringen innebär därför ökad konkurrenskraft och potentiellt ökat resande för tågtrafiken samt är en förutsättning för utvecklingen av föreslaget regionaltågsystem.

Buller

Vid en utbyggnad till dubbelspår kommer någon form av bullerskyddsåtgärder att krävas för 308 fastigheter plus ett koloniområde i Lund med ca 100 hus. Merparten av dessa fastigheter är dock redan idag störda av tågtrafiken. Ombyggnaden innebär att lägre bullernivåer tillåts än idag vilket i sin tur innebär att bullersituationen för berörda fastigheter i praktiken förbättras.

Åtgärderna (fönsterbyte och skärmar) har beräknats kosta ca 9 MSEK och ingår i det totala investeringsbeloppet.

Vibrationer

Risken för att lokala vibrationsstörningar kan uppstå har inte kunnats uteslutas. Risken för vibrationsskador på befintlig bebyggelse har dock bedömts som liten.

Olyckor

44 % av antalet olyckor i Sverige med tåg i rörelse 1990 skedde vid plankorsningar. Samtliga plankorsningar, totalt 15 st, längs sträckan är planerade att byggas om eller stängas vid ombyggnaden. Investeringen innebär därför en väsentlig höjning av säkerheten.

Övriga miljökonsekvenser

Lackalänga - Kävlinge kommer att miljöpåverkas mest då nytt dubbelspår med större radie kommer att byggas. Detta påverkar boendemiljön inom vissa fastigheter vid bostadsområdet Kullen. Skyddsåtgärder för Kävlinge vattentäkt erfordras. Planskilda vägkorsningar och broar utmed hela sträckan måste utformas omsorgsfullt med hänsyn till landskapsbilden.

2.4 Mötesspår, hållplatser mm för Pågatågs- och regionaltågstrafik.

Åtgärderna syftar till att möjliggöra en fortsatt utbyggnad av den regionala tågtrafiken. Aktuella åtgärder på resp bandel är:

Landskrona-Kävlinge-Lomma-Malmö

- Ny mötesplats på sträckan Landskrona-Kävlinge.
- Ny Pågatågsstation i Häljarp.
- Två nya mötesplatser på sträckan Kävlinge-Lomma-Malmö.
- Pågatågstrafik på Lommabanan som komplement till befintlig busstrafik. Tåghållplatser kan bli aktuella i Rinnebäck, Lomma och Furulund samt eventuellt i Alnarp och Flädie.

Västkustbanan Lund-Helsingborg

- Dubbelspår på sträckan Raus-Helsingborg.
- Ny plattform i Ramlösa.

S Stambanan Malmö-Höör

- Stationsombyggnader i Eslöv och Höör.
- Hissar vid Lund C samt gångbro i norr.

Helsingborg-Hässleholm

- Nya plattformar i Påarp, Mörarp och Bjuv.
- Nya plattformar m m i Åstorp.

Helsingborg-Ängelholm

- Två nya möteshållplatser på sträckan Helsingborg-Ängelholm.
- Pågatågshållplatser i Berga, Ödåkra, Kattarp, Utvälinge och Ängelholm

Pendlarparkeringar, GC-vägar mm

- Pendlarparkering vid Kattarp, Ödåkra, Berga, Ramlösa, Landskrona, Häljarp, Höör, Eslöv, Örtofta, Stångby, Åkarp, Burlöv, Svarte, samt Ystads station.
- Utbyggda GC-stråk på sträckorna Kattarp-Hasslarp, Annelöv-Dösjebro och Håstad-Örtofta.

Resandeförändringar

Införandet av Pågatågstrafik på Lommabanan kan förväntas medföra en överflyttning av bilpendlare till tåg resp minskad ökning av biltrafiken. Minskningen av biltrafikarbetet har uppskattats till ca 1 miljon fordonskm/år.

Vid införandet av Pågatågstrafik på sträckan Helsingborg-Ängelholm kan minskningen av biltrafikarbetet uppskattas till 4-5 miljoner fordonskm/år, jämfört med år 1990.

Ovanstående beräkningar är baserade på Länstrafikens bedömningar av resandet år 2000.

Miljökonsekvenser

Åtgärderna medför endast begränsade lokala miljöingrepp i den fysiska miljön och väntas ej leda till särskilda konflikter. Åtgärderna kommer att leda till mycket små eller inga förändringar av tågbullernivåerna eftersom sträckorna redan idag trafikeras av tågtrafik.

Pendlarparkeringarna kan dock medföra att biltrafiken lokalt ökar något. Infarterna till parkeringarna förutsätts dock ligga i anslutning till någon huvudgata och antas bli utformade så att generande trafikrörelser ej uppstår. Emissionerna från denna trafik bedöms väl uppvägas av den minskade biltrafiken i regionen som tågtrafiken möjliggör.

Biltrafikminskningen till följd av införandet av Pågatågstrafik på Lommabanan har grovt beräknats medföra en minskning av kväveoxiderna (NOx) med ca 0,5 ton/år. Motsvarande beräkning för sträckan Helsingborg-Ängelholm ger minskade NOx-utsläpp med ca 3 ton/år.

Pågatågsstation, mötesplatser, tåghållplatser mm förutsätts anpassas till lokala förhållanden. Dubbelspåret Raus - Helsingborg kommer att beröra Rååns dalgång i den västra delen. Dalgången är av riksintresse för naturvården.

3. KOLLEKTIVTRAFIK

3.1 Lokal- och regionaltågstrafik

Överenskommelsen innebär en kraftig satsning på järnvägstrafiken, som stomme i den regionala trafikförsörjningen. Satsningen innehåller dels åtgärder för att förbättra kapaciteten och bannätets fysiska förutsättningar, se kap 2, dels satsningar på utökad Pågatågstrafik i befintligt linjenät och en utvidgning till Åstorp och Ängelholm samt ny länk via Lomma. Överenskommelsen innefattar även en del fordonsåtgärder såsom installationer av toaletter i tågen samt bekvämare säten.

Miljökonsekvenser

Åtgärderna är nödvändiga för att tillvarata de förutsättningar som befintligt bannät och aktuella investeringar ger. Miljökonsekvenserna av satsningarna på själva tågtrafiken och rullande materiel får därför anses ingå i vad som beskrivits i kapitel 2 ovan.

3.2 Busstrafik

Satsningen på busstrafiken är ett komplement till tågtrafiken. Avsikten är att öka busstrafikens attraktivitet och därmed bidra till en minskad ökning av biltrafikarbetet samt att minska emissionerna från fordonen.

Åtgärderna är av tre slag:

- Expressbussatsning
- Fysiska infrastrukturåtgärder
- Gasbussdrift i Lund och Malmö

Expressbussatsning

Expressbussatsningen avses omfatta sträckningarna:

Höganäs-Helsingborg-Landskrona
Malmö-Trelleborg/Falsterbonäset
Hörby-Lund
Sjöbo-Lund

Länstrafiken bedömer att resandet på de tänkta expressbusslinjerna kommer att öka med ca 10 % till år 2000 utan satsningen och ca 30 % om satsningen genomförs. En grov uppskattning visar att biltrafikminskningen kan bli upp till ca 30 miljoner fordonskilometer per år, vilket motsvarar en minskning med ca 20 ton NOx per år om resandeökningen på expressbussarna antas komma från resor som annars skulle utförts med bil.

Infrastruktursatsningar för busstrafiken

Detta utvecklingsprogram syftar till att:

A. Förbättra bussarnas framkomlighet genom t.ex särskilda bussgator och busskörfält, bussprioriterade trafiksignaler och motorvägshållplatser.

B. Förbättra samverkan mellan olika transportmedel genom t.ex utbyggnad av pendlarparkeringar och omstigningspunkter.

C. Ökad attraktivitet och tillgänglighet genom bättre terminaler och informationssystem.

Åtgärderna förutsätts bli prövade i varje inviduellt fall. Ev miljöpåverkan kommer att vara av lokal karaktär i de flesta fall.

Särskilda bussgator medför oftast kortare körsträckor och mindre emissioner från busstrafiken men också att busstrafiken kommer närmare bebyggelsen (ökade bullernivåer).

Åtgärder enligt grupp A medför minskade restider och därmed potentiellt ökat resande. Grupp B och C medför främst ökad konkurrenskraft och därmed potentiellt minskad biltrafikökning.

Översiktliga beräkningar, baserade på studier i samband med långsiktsplanearbetet för Malmöhus län, visar att åtgärder av denna typ kan spara in ca 66 000 busskm per år jämfört med nuvarande trafikering. Detta motsvarar ca 1,0 ton NOx per år om bussarna antas använda miljövänlig diesel.

Gasbussdrift för stadsbusstrafiken i Lund och Malmö

Malmöhusöverenskommelsen innehåller också en fortsatt satsning på gasdrivna bussar i Malmö och Lund. På sikt planeras naturgasen bli ersatt med lokalt producerad biogas.

En fördel med naturgas är att den vid tillverkning och distribution inte bidrar till ytterligare utsläpp eftersom gasen levereras direkt i pipeline från Nordsjön. Läckagevärdena av kolväte understiger 0,1 promille av den transporterade gasvolymen i piplinenätet.

Övergång till biogas på sikt innebär att ett slutet kretslopp skapas vilket innebär att utsläppen av koldioxid till atmosfären ej ökar.

Stadsbussarna i Lund producerade 1990 drygt 2 milj vagnkm (vkm) per år vilket är 0,5 % av det totala trafikarbetet i Lunds tätort. Stadsbussarna svarar dock för en relativt hög andel av NOx-utsläppen jämfört med det trafikarbete som de svarar för. Även utsläppen av koldioxid (CO_2) är höga.

Tabellen nedan visar beräknade totalt utsläpp i ton per år från kollektivtrafiken i Lund.

	Koloxid CO	Kolväte HC	Kväveoxid NO_x	Koldioxid CO_2
1991 års busspark	32	10	98	ca 9000
1994 års emissionsnormer	50	12	91	ca 9000
Naturgas	10	10	20	ca 8000
Biogas	10	10	20	ca 0

Tabell 3: Beräknade utsläpp i ton per år från stadsbusstrafiken i Lund.

I de beräknade värdena har även hänsyn tagits till ökad energieffektivitet i de miljöoptimerade motorerna. Vad gäller utsläpp av koloxid och kolväten bedömer man det vara möjligt att minska utsläppsnivån till ca en tiondel och till ca en fjärdedel för kväveoxider vid naturgasdrift/-biogas. Även utsläppen av partiklar och sot reduceras till storleksordningen en tiondel vid natur- eller biogasdrift.

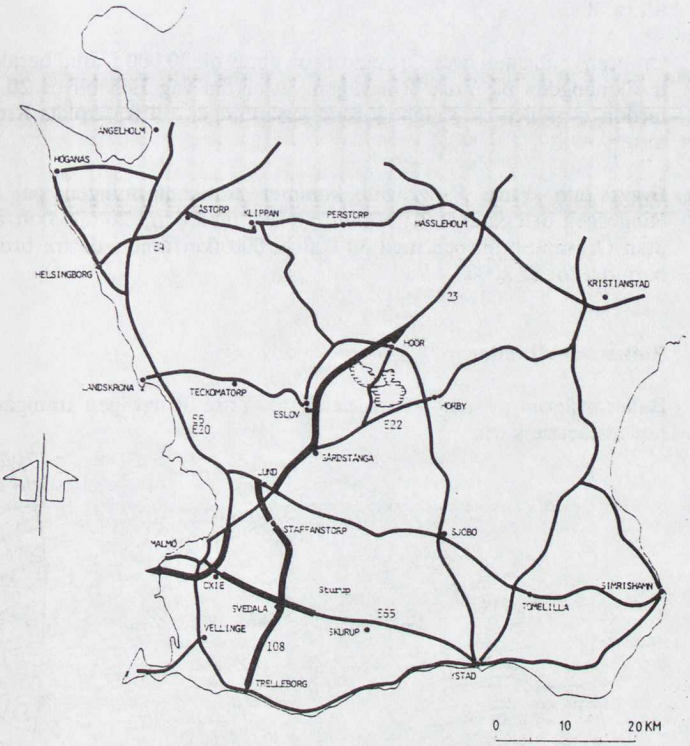
Antas busstrafikarbetet i Lund (ca 2 Mvkm) och i Malmö (ca 11 Mvkm) förbli oförändrat fram till år 2000 innebär fullständig övergång till natur- eller biogasdrift följande emissionsreduktioner:

	Koloxid CO	Kolväte HC	Kväveoxid NO_x	Koldioxid CO_2
Naturgas	60	60	115	1000
Biogas	60	60	115	9000

Tabell 4: Minskade utsläpp i ton/år från gasdrivna stadsbussar i Lund och Malmö år 2000 jämfört med idag.

Enligt EKEN (1989) är det möjligt att sänka bussarnas (fordonets) bulleralstring från dagens 77-80 dBA till 72-75 dBA vid naturgasdrift i stället för dieseldrift. I praktiken är dock däcksbullret helt avgörande vid hastigheter över 15 km/tim varför övergång till gasdrift i praktiken ej kan antas ge någon nämnvärd inverkan på bulleremissionerna för normal stadstrafik.

4. VÄGINVESTERINGAR



Figur 3: Väginvesteringar enligt Malmöhusöverenskommelsen.

4.1 Yttre Ringvägen

En Yttre ringväg planeras mellan väg E6 och Öresundsbron. Vägen förutsätts få motorvägsstandard med av-/påfarter vid Kronetorp, väg 12, Sallerup, väg E65 (f d E14), Lockarp, väg E6, Pildammsvägen samt nya Kalkbrottsgatan.

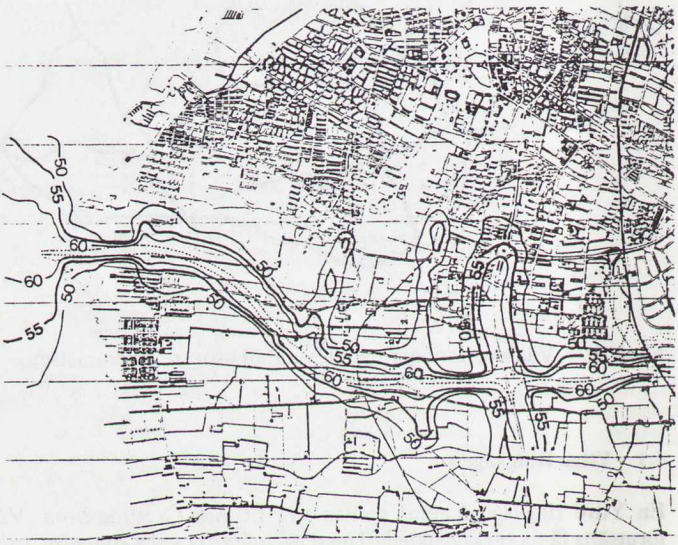
Tre trafikscenarier för år 2000 studerades i miljökonsekvensbeskrivningen för Öresundsbron, 10 000, 20 000 och 30 000 fordon/årsmedeldygn. 10 000 fordon har beräknats motsvara fordonsströmmen över Öresundsbron vid en broavgift som motsvarar dagens kostnad med bilfärja. 30 000 fordon motsvarar en väsentligt lägre avgift. Vid 10 000 fordon har andelen tung trafik beräknats till ca 17%, vid 30 000 fordon till ca 10%.

Om trafikmängden över Öresundsbron antas bli 30 000 f/åmd beräknas trafikmängden på Yttre Ringvägen väster om väg E65 bli ca 20 000 fordon/dygn och ca 35 000 f/d vid anslutningen till trafikplats Kronetorp.

Byggs inte Yttre Ringvägen kommer trafikbelastningen på Inre Ringvägen och gatunätet i Malmö att öka med drygt 20 000 fkm/åmd utan Öresundsbron och med 30 000-40 000 fkm/åmd i de tre broscenarierna för år 2000.

Buller och vibrationer

Bullernivåerna på den västra delen av Yttre Ringvägen framgår av nedanstående karta.


50
55
60
60
50
55
50
55
60
60
55
55
60
50
55
55
60
55
55
55
60
60
55
55
55

Några detaljerade bullerberäkningar har inte gjorts för resterande del av Yttre Ringvägen. Störzonens bredd har beräknats till ca 200-270 meter bredd från vägmitt, beroende på trafikmängd. Störzonen är det område närmast vägen som erhåller ekvivalenta bullernivåer över 55 dBA utomhus eller maximalnivåer över 45 dBA inomhus. Hänsyn har inte tagits till naturliga skärmar, topografi eller om vägen går på bank eller i skärning.

Behovet av bullerskydd skall beaktas vid projekteringen och ingå i den miljökonsekvensbeskrivning som fordras för fastställande av vägföretaget.

Bullernivåerna längs Inre Ringvägen öster om Trelleborgsvägen förväntas minska ca 1 dBA jämfört med idag på grund av överflyttningen av trafik till Yttre Ringvägen. På Annetorpsleden förväntas en minskning med ca 2 dBA.

Luftföroreningar

Vid broscenariet 30 000 fordon/årsmedeldygn har kväveoxidemissionerna från Yttre Ringvägen beräknats till ca 120 ton/år, emissionerna av kolväten till ca 210 ton/år och emissionerna av Polyanomatiska kolväten, (bensen m fl) till ca 0,5 ton/år.

Ovanstående värden avser bruttoemissioner från Yttre Ringvägen, dvs exkl ev reduktioner på grund av minskat biltrafikarbete i Malmö tätort och på Inre Ringvägen, jfr ovan.

Olyckor

Antalet olyckor på Yttre Ringvägen kan inte antas skilja sig från andra nybyggda motorvägar. Minskningen av trafikarbetet i Malmö tätort och på Inre Ringvägen innebär sannolikt färre nettoantal olyckor vid i övrigt likvärdig trafiksituation. Särskilda beräkningar finns dock ej tillgängliga.

Övriga miljökonsekvenser

Miljökonsekvenserna för delen Lernacken - Inre Ringvägen har studerats översiktligt i samband med miljökonsekvensbeskrivningen för Öresundsbron. Väganläggningen kommer tillsammans med järnvägsspår till Konti-

nentalbanan att få en bredd av ca 90 m. Påverkan på landskaps- bilden blir i hög grad beroende av profillinjens höjd över markplanet. Trafikplatserna måste gestaltas omsorgsfullt. Barriäreffekterna måste också bemästras.

Söder om Malmö kommer Yttre Ringvägen att passera genom ett område av riksintresse för kulturminnesvården. Bymiljöer samt gårdsbebyggelse kommer att påverkas.

Väster och norr om Malmö kommer riksintresseområden för kulturminnesvården vid S Sallerup samt Burlöv att beröras. I det senare påverkas miljön kring Burlövs kyrkby. Riksantikvarien anser att alternativ sträckning eller förläggning i tunnel är det enda utförandet som kan tillgodose riksintresset. Burlövs kommun har överklagat sträckningen genom kommunen.

Det kulliga landskapet vid S Sallerup är känsligt med hänsyn till bl a landskapsbilden.

4.2 E22 (f d E66) Lund-Gårdstånga

En standardhöjning av väg E22 mellan Lund och Gårdstånga från motortrafikled till motorväg planeras. Utbyggnaden syftar till att höja vägens kapacitet och säkerhet.

Enligt den miljökonsekvensbeskrivning som har gjorts (dec 1991), har årsdygnstrafiken beräknats till ca 16 000 fordon/årsmedeldygn och andelen lastbilar till 12 % år 1995. Den skyltade hastigheten har antagits till 90 km/h, men den faktiska medelhastigheten för personbilarna till 95 km/h. Enligt Vägverkets prognos kommer trafikflödet att öka till ca 19 000 fordon/dygn år 2000. Trafikräkningar år 1990 (Vägverket) visar att ca 16 000 fordon/dygn trafikerade sträckan varav ca 7 % var tung trafik. Hastigheten på vägen är idag 90 km/tim.

Med nuvarande hastighetsgränser kommer skyltad hastighet på sträckan sannolikt bli 110 km/tim.

Buller

Fyra fastigheter har beräknats få bullernivåer (ekvivalentnivå vid fasad) över 50 dBA om inga bullerdämpande åtgärder vidtages. En ökning av den skyltade hastigheten till 110 km/h beräknas medföra en generell ökning med ca 1,5 dBA av ekvivalentnivåerna.

Luftföroreningar

Utsläppsmängderna har beräknats till 220 ton koloxid, 25 ton kolväten, 101 ton kväveoxider (NO_x) för år 1995 vid skyltad hastighet 90 km/tim. Totalt sett bedöms ombyggnaden medföra en något bättre situation med avseende på luftmiljön som följd av den jämnare trafikrytm som kan förväntas. Antas hastigheten bli 110 km/tim ökar emissionsmängderna med ca 10 % (NO_x).

Olyckor

Ombyggnaden från motortrafikled till motorväg kommer att leda till att trafiksäkerheten höjs. Antalet olyckor kommer troligen att sjunka med ca 20 % år 2000 jämfört med idag trots ökad trafik eftersom mötande-olyckorna elimineras och färre upphinnande- och omkörningsolyckor uppstår.

Övriga miljökonsekvenser

Utbyggnaden till motorväg kommer sannolikt inte att medföra någon större miljöpåverkan eftersom nuvarande väg går genom ett storskaligt öppet jordbrukslandskap. Vid korsningen av Rönneå erfordras vattendom. Varsamhet under byggtiden krävs så att vattendraget inte påverkas negativt.

4.3 Väg 23 Gårdstånga-Höör

Nya väg 23 är planerad att vara en fortsättning på väg 113 från Gårdstånga mot Eslöv med ny sträckning från Gryby öster om Eslöv. Vägen planeras sedan fortsätta norrut väster om Ringsjön och Höör för att sedan ansluta till befintliga väg 23 norr om Höör. Vägbredden är planerad till 13 m. Den nya sträckan är ca 23 km lång.

Enligt Vägverkets preliminära prognoser för år 2000 beräknas trafikflödet bli ca 10 000 fordon/dygn. Prognosen förutsätter att Öresundsbron är byggd. Andelen tung trafik har antagits bli ca 10% och den skyltade hastigheten 90 km/h. På befintlig väg 23 förväntas trafikmängden sjunka till ca 3000 fordon mot ca 7000 fordon/dygn 1990. Den nya vägen har grovt uppskattats alstra ca 36 miljoner fordonskm/år mer än nuvarande väg idag omkring år 2000.

Buller

En översiktlig bullerbedömmning har gjorts för den nya vägsträckningen mellan trafikplats Gryby och anslutningen till befintliga väg 23. Cirka 60 fastigheter kommer att erfordra någon form av bullerskyddsåtgärd för att erhålla bullernivåer under gällande bullerkrav (se bilaga 1).

Bullersituationen för fastigheterna utmed befinliga väg 23 kommer dock att förbättras. Ekvivalentnivåerna kan förväntas sjunka med ca 3-4 dBA. Maximalnivåerna kommer att vara oförändrade.

Luftföroreningar

Det ökade trafikarbetet enligt ovan motsvarar ett årligt utsläpp av ca 90 ton kväveoxider från biltrafiken.

Olyckor

Antalet olyckor på nya väg 23 har beräknats till ca 60 st år 2000 (sträckan Gryby till anslutningen med befintliga väg 23).

Antalet olyckor på befintliga väg 23 kan förväntas minska pga den mindre trafikmängden, år 2000. De största trafiksäkerhets vinsterna görs troligen i Snogeröd, Gamla Bo och Höör som får lägre genomfartstrafik. Detaljerade beräkningar av den förändrade olyckssituationen finns ej. Det väsentligt minskade trafikflödet på den gamla vägen och den nya vägens väsentligt högre standard kan dock antas ge en positiv nettoeffekt med avseende på trafiksäkerheten.

Övriga miljökonsekvenser

Vid passagen mellan Rönneholms mosse och Ringsjön påverkas områden av riksintresse för såväl naturvården, Rönneå samt kulturmiljön vid Rönneholm. Vid Hänninge och Maglasäte passeras landskapsavsnitt av ålderdomlig karaktär med värdefull landskapsbild. Mellan Höör och Frostavallen måste ett känsligt landskapsparti passeras, där avvägning måste göras mellan närhet bebyggelsen och hänsyn till naturområdena kring Frostavallen. Vägen tangerar i detta avsnitt i kanten av riksintresseområden för såväl naturvården som friluftslivet.

4.4 E65 (f d E14) Oxie-Sturup

Överenskommelsen innebär att befintlig väg byggs ut till motorväg samt att en ny anslutning byggs mot Sturup väster om dagens korsning. Sträckan är ca 15 km.

Sträckan trafikeras idag av mellan 10 000 och 14 000 fordon/dygn. Trafikflödet förväntas bli ca 19 000 fordon/årsdygn i den västra delen, år 2000). Andelen tung trafik är idag ca 7 %.

Buller

Vid ombyggnad av vägen till motorväg kommer de ekvivalenta ljudnivåerna höjas 1-3 dBA inkl effekten av ökat trafikflöde fram till år 2000. Maximalnivåerna kommer att vara oförändrade. Det är framför allt fastigheter i Oxie, Skabersjö och Svedala och Sjödiken som kommer att erfodra bullerskyddsåtgärder. Många av dessa är dock redan idag störda av biltrafiken.

Luftföroreningar

Åtgärden innebär att förutsättningar skapas för ett något jämnare trafikflöde. Avgasemissionerna kan därför antas minska något vid i övrigt oförändrad trafiksituation.

Olyckor

Vägen är idag känd för att ha ett hetsigt tempo. Risken för omkörnings-, upphinnande- och mötesolyckor kommer att minska vid ombyggnaden och leda till färre olyckor. Trafikökningen kommer dock troligtvis att äta upp olycksminskningen, så att olycksnivån år 2000 blir ungefär lika stor som idag.

Övriga miljökonsekvenser

Utbyggnaden till motorväg kommer till största delen att beröra öppet jordbrukslandskap. Vid Skabersjö berörs område av riksintresse för kulturminnesvården. Vid Börringe kan naturvårdsintressen påverkas. Vägavsnittet ligger i gränsen till riksintresseområde för backlandskapet

söder om Romeleåsen. Ny anslutning och tillfartsväg till Sturup kommer att passera värdefulla naturområden (riksintresse).

4.5 Väg 108 Lund-Trelleborg

Överenskommelsen innehåller även en standardhöjning av väg 108 mellan Lund och Trelleborg. Vägen planeras i huvudsak ligga kvar i befintlig sträckning med undantag förbi Svedala och Minnesberg. I Svedala har sträckningar öster om samhället studerats. För delen Klörup-Aggarp förbi Minnesberg har en sträckning väster om samhället studerats. För denna sträcka har även en miljökonsekvensbeskrivning gjorts.

Enligt trafikräkningar (Vägverket 1990) trafikerade ca 4000 fordon per - dygn sträckan Trelleborg-Svedala, ca 6000 fordon/dygn Svedala-Staffanstorp och ca 11 000 fordon/dygn sträckan Staffanstorp-Lund. Lund. Andelen tung trafik var ca 6-7 %.

Buller

För delsträckan Klörup-Aggarp ligger 12 fastigheter inom den nya vägens störzon mot 27 fastigheter i dagens sträckning. Störzonen har definierats som de fastigheter som erhåller maximalnivåer över 70 dBA och/eller ekvivalentnivåer över 55 dBA utan bullerskyddsåtgärder.

Antalet bullerstörda fastigheter längs väg 108 genom Svedala (Aggarpsvägen-väg 818) har beräknats till 91 om vägen byggs ut till 13 metersväg i befintlig sträckning. Merparten av dessa är sannolikt störda redan idag och får därför en bättre bullersituation efter ev ombyggnad och vidtagna bullerskyddsåtgärder.

De studerade alternativa sträckningarna har bedömts medföra att 35-45 fastigheter erhåller ekvivalenta dygnsbullernivåer över 55 dBA. Fastigheterna utmed befintliga väg 108 är inte inräknade.

Där vägen kommer att ligga kvar i befintlig sträckning förväntas inga nya fastigheter bli störda. Bullernivåerna kommer dock att öka något på grund av den allmänna trafikökningen.

Luftföroreningar

För sträckan Klörup-Aggarp har emmisionerna för år 2000 beräknats till 2,4 (-0.2) ton kolväten, 17,0 (+0,7) ton koloxid, 11,0 (-0,3) ton kväveoxider per år. Siffrorna inom parentes avser skillnaden mellan nuvarande sträckning och föreslagen sträckning. Minskningen år 2000 beror framför allt på att fler bilar antas ha katalystisk avgasrening. Även det jämnare körmönstret på den nya vägen bidrar till att avgasmängderna reduceras.

Olyckor

Antalet förväntade olyckor förbi Svedala beror på vilken sträckning vägen kommer att få. Om vägen dras utanför Svedala finns det risk att det totala antalet olyckor ökar eftersom antalet plankorsningar ökar och större delen av trafiken utnyttjar befintlig väg.

För resterande del innebär standardhöjningen troligen en säkerhetsvinst. Beräkningar visar att antalet olyckor kan minska med drygt 10 %.

Plankorsning med järnvägen i Svedala förutsätts bli ombyggd till planskild korsning vid ombyggnad/standardhöjning av väg 108 genom Svedala. Trafiken på järnvägen förväntas öka, jfr kapitel 2.2, vilket medför ökade fördröjningar och ökad olycksrisk. En planskild korsning bör därför byggas även om väg 108 eventuellt leds utanför tätorten.

Övriga miljökonsekvenser

På vägavsnittet förbi Svedala redovisas två alternativ till sträckning öster om tätorten. Båda förslagen passerar genom Fortunaskogen som har ett mycket högt naturvärde samt är av betydelse för friluftslivet. Området är av riksintresse för såväl naturvården som friluftslivet, Yddingesjön, Fjällfotasjön m fl med omgivningar. Minnesbergsområdet ligger inom riksintresse för naturvården, backlandskapet söder om Romeleåsen. Variationerna i topografi medför också att området är känsligt med hänsyn till landskapsbilden.

5. SYSTEMEFFEKTER

Främst Citytunneln ger systemeffekter i form av väsentligt förbättrad tillgänglighet till Malmös centrala delar från regionen i övrigt. Citytunneln ger även möjlighet att effektivt binda ihop regionens spårburna kollektivtrafiksystem norr resp söder och öster om Malmö.

Övriga baninvesteringar är delvis en förutsättning för att utnyttja Citytunnelns fördelar och ge möjlighet till bättre tågtrafik. Omvänt är satsningen på utvidgad Pågatågstrafik samt SJ/DSBs planerade satsning på Öresundstågstrafik Skåne - Själland en förutsättning för att tillvarata de fysiska baninvesteringarna. Satsningen på baninvesteringar och tågtrafik bör därför ses som ett systempaket.

Systemeffekterna av spårtrafiksatsningen har i huvudsak belysts i beräkningarna för Citytunneln (VBB VIAK 1991). I dessa beräkningar förutsattes bl a utvidgad Pågatågstrafik till Ängelholm, Åstorp, upprustad/ombyggd Västkustbana, höjd standard på Södra Stambanan, elektrifierad och upprustad Ystadsbana samt Pågatågstrafik till Trelleborg.

I Malmöhusöverenskommelsen ingår ej Pågatågstrafik till Trelleborg men kan grovt anses vara utbytbar mot trafik på Lommabanan ur systemeffektsynpunkt.

En generell systemeffekt är att intresset för att lokalisera verksamheter, service och bebyggelse nära tågstationerna sannolikt ökar. Detta leder till ett ökat utnyttjande av tågsystemet, ökad kostnadstäckning för tågtrafiken, viss dämpning av biltrafikökningen och därmed en positiv miljöeffekt. Storleken av den långsiktiga effekten är dock vansklig att beräkna.

Spårtrafiken har en principiell systemfördel ur miljösynpunkt i att lättare kunna möta ett ökat resbehov med mindre emissioner och trängseleffekter i regionen än ökad biltrafik. Detta gäller särskilt trafikförsörjningen av centrala stadsområden.

Vägtrafikinvesteringarna innebär främst säkerhets- och kapacitetshöjande åtgärder för befintliga förbindelser. Endast den nya sträckningen av väg 23 kan till viss del anses innebära att en ny förbindelsestruktur med påtagligt högre standard skapas.

Väg 108 Lund - Svedala - Trelleborg får en avlastande funktion av biltrafik, särskilt för tung trafik mot Trelleborg, som annars skulle tagit sig fram via Malmö. Leden ger därmed potentiellt minskade buller- och avgasstörningar, minskade olycksrisker och mindre trängsel för Malmö.

Omvänt kan utbyggnaden av väg E65 (f d E14), E22 (f d E66) och väg 23 anses potentiellt öka trafiktrycket mot Malmö resp Lund - Malmö. Totaleffekten är svår att bedöma men är sannolikt större än den avlastande effekten av väg 108.

Utbyggnaden av väg 23 och väg 108 kan antas öka intresset för lokalisering av verksamheter till Höör och Eslöv resp Svedala och därmed bostäder och service i motsvarande grad. Effektens storlek är svårbedömbar men sannolikt försumbar ur emissionssynpunkt.

En mycket långsiktig effekt av investeringarna i trafiksystemet (och Öresundsbron) kan tänkas vara en kraftigare befolkningstillväxt och därmed ökad miljöbelastning i Sydsverige än som annars skulle varit fallet. En förutsättning för en sådan utveckling, och att den ska kunna tillskrivas trafikinvesteringarna, är att de leder till en påtagligt starkare ekonomisk tillväxt och fler arbetstillfällen än i övriga delar av Sverige och angränsande länder.

Om en sådan effekt uppstår som följd av Malmöhusöverenskommelsen och storleken av den är mycket vansklig att bedöma. Räkneexempel för vilka miljöeffekter olika antaganden om befolkningstillväxt i regionen ger kommer att göras inom ramen för miljökonsekvensbeskrivningen för Öresundsbron.

Effekterna på konsumtionen av olika energislag (bensin, diesel, el, naturgas och biogas) och indirekt emissioner vid produktion och transport av dessa kan ej beräknas explicit. Dessa sekundäreffekter är små och bedöms ligga inom kalkylnoggrannheten. Beräknade förändringar i trafikarbete är totalt sett små jämfört med det totala trafikarbetet i regionen.

Malmö 1992-09-08
VBB Trafik

Sven-Allan Bjerkemo Annette Åkesson

REFERENSER

Banverket, mars 1992. Beräkningshandledning, BHV 106.

DNV Ingemansson, april 1992. Miljökonsekvensbeskrivning för Öresundsförbindelsen. Buller- och vibrationspåverkan från anläggningsarbeten och trafik.

EKEN, sept. 1989. Gasa på.Naturgas som drivmedel i Lunds stadsbussar.

Malmö Stadsbyggnadskontor. Miljökonsekvensbeskrivning för citytunneln i Malmö, utkast?

PLANTECH, juli 1991. Miljökonsekvensbeskrivning väg 108, delen Klörup-Aggarp.

PLANTECH, maj 1992. Väg 108 förbi Svedala, lokaliseringsplan.

SJ Stab Trafiksäkerhet. Trafiksäkerheten 1990.

Statens Naturvårdsverk, april 1992. Planeringsunderlag för samordnad investeringsplanering 1994-2003. Regionala miljöförutsättningar, emissioner.

Transek, maj 1992. Miljökonsekvensbeskrivning av Öresundsbron, vägtrafik och emissioner.

Trivector, okt. 1989. Miljövänlig kollektivtrafik i Lund. En jämförelse mellan etanol-, naturgas- och trådbussar avseende deras miljöeffekter.

VBB VIAK, dec 1990. Malmö Citytunnel, en förstudie.

VBB VIAK, sept 1991. Teckomatorp-Kävlinge-Lund. Lokaliseringsutredning. Utbyggnad till dubbelspår på sträckan Kävlinge-Lund

VBB VIAK, okt 1991. Lund bilfriare innerstad.

VBB VIAK Trafik, dec. 1991. Citytunneln genom Malmö - motiv, konsekvenser, samhällsekonomisk kalkyl.

VBB VIAK Trafik, dec 1991. Handlingsprogram kollektivtrafiken i Malmöhus län. Del A Nordvästra Skåne. Åtgärder linjevis.

VBB VIAK Trafik, april 1992. Handlingsprogram kollektivtrafiken i Malmöhus län. Del B Sydvästra Skåne. Åtgärder linjevis.

VBB VIAK Trafik, april 1992. Handlingsprogram kollektivtrafiken i Malmöhus län. Del C Mellersta och Sydöstra Skåne. Åtgärder linjevis.

VBB VIAK, juni 1992. Olyckor och haverier i anslutning till förbindelsen.

Vägverket, febr 1989. Beräkningshandledning. Väg- och gatuinvesteringar.

Vägverket, febr 1989. Effektkatalog. Väg- och gatuinvesteringar.

Vägverket, Schönström Konsult, dec.1991. E66 Lund-Gårdstånga, miljökonsekvensbeskrivning.

Vägverket. Diverse översiktskartor och trafikräkningar för i rapporten berörda vägar.

Öresundskonsortiet, juni 1992. Miljökonsekvensbeskrivning för Öresundsförbindelsen.

GÄLLANDE RIKTVÄRDEN FÖR BULLER

Riktvärden för väg- och tågtrafikbuller redovisas ofta som två värden, ekvivalent- och maximalnivå. Den ekvivalenta ljudnivån är ett medelvärde av det varierande ljudet under en given tidsperiod, oftast dygn. Maximalnivån avser den högsta uppträdande ljudnivån t.ex då en lastbil eller ett tåg passerar.

I nedanstående tabeller redovisas Naturvårdsverkets riktvärden för god kvalitet avseende vägtrafikbuller resp Banverkets bullerpolicy för tågtrafik.

Riktvärden för vägtrafikbuller utomhus

	Ekv.nivå	Max.nivå
Vid permanentbostäder, vårdlokaler och undervisningslokaler	55 dBA (1,2)	-
Arbetslokaler	65 dBA (1)	-
Rekreationsytor i tätbebyggelse	55 dBA	-
Friluftsområden	40 dBA	-

(1) Riktvärdena avser tänkta sk frifältsvärden utanför fönster/fasad. Värdena avser även uteplatser, lekplatser o dyl vid bostäder och undervisningslokaler.

(2) I bostadsområden med låg bakgrundsnivå t.ex gles småhusbebyggelse, är riktvärdet 45-50 dBA.

Riktvärden för vägtrafikbuller inomhus

	Ekv.nivå	Max.nivå
Vid permanentbostäder, fritidsbostäder och vårdlokaler	30 dBA	45 dBA
Undervisningslokaler	30 dBA	-
Arbetslokaler	40 dBA	-

Riktvärden för tågbuller enligt Banverkets bullerpolicy

Förutsättningar	Utomhus i bostadsområden Ekv.nivå	Inomhus i bostadsrum Ekv.nivå	Sovrum nattetid Max.nivå
Nybyggnadsfall	60 dBA	30 dBA	50 dBA
Ombyggnadsfall	70 dBA	40 dBA	55 dBA
Bef.förhållanden	75 dBA	45 dBA	60 dBA

MALMÖHUS TRAFIK

1992-10-01

Malmöhusförhandlingarna

G Hermansson
GH92.18

Överenskommelse om åtgärder i trafiksystemet i Malmöregionen

Kommunalförbundet för Malmöhus läns Kollektivtrafik och staten träffade den 1 juni en överenskommelse om åtgärder i trafikens infrastruktur i Malmöregionen under perioden 1992–2003.

Överenskommelsen gäller under förutsättning att den godkänns av kommunalförbundet samt att erforderliga beslut fattas av regering och riksdag.

Genom beslut i förbundsfullmäktige den 2 juni godkände kommunalförbundet överenskommelsen. **Bilaga 1** /1

Vid kommunikationsdepartementets genomgång av överenskommelsen har det uppstått osäkerhet om hur avtalet skall tolkas beträffande Citytunnelns förhållande till avtalet i övrigt.

Förbundsfullmäktige har för att undanröja sådan osäkerhet den 28 september beslutat att göra särskilt uttalande – **Bilaga 2** – som klargör hur fullmäktige uppfattar textavsnittet om Citytunneln. /2

Med vänlig hälsning

MALMÖHUS TRAFIK
Förbundsfullmäktige

Joakim Ollén
Ordf

Per Axel Wendin
Sekr

Kommunalförbundet för
Malmöhus Läns kollektivtrafik
Bangatan 10 A • Box 1185 • 221 05 Lund
Vx 046-15 01 80 • Telefax 046-14 07 75

Bilaga 1 utgörs av den överenskommelse som är huvudtext i betänkandet.

MALMÖHUS TRAFIK

Bilaga 2
1992-09-28

Tolkning av Malmöhusavtalet

Malmöhusavtalet uttrycker parternas gemensamma syn på utformningen av trafiksystemet i Malmöregionen och på den centrala roll Citytunneln spelar, både för trafikförsörjningen generellt, och för möjligherna att stärka järnvägen som transportmedel i Skåne och i den samlade Öresundsregionen.

Det har dock inte varit möjligt att nå fram till en finansiering av Citytunneln inom ramen för det förhandlingsmandat som förelegat. För att de åtgärder i övrigt som behöver vidtas i trafiksystemet i regionen skall kunna komma igång utan ytterligare dröjsmål har därför Malmöhus Trafik medverkat till att frågan om finansiering av Citytunneln lämnats utanför avtalet.

Malmöhus Trafik finner också att huvudsyftet med uppgörelsen

- förbättring av regionens miljösituation
- ökad tillgänglighet och
- bättre förutsättningar för regionens utveckling

kan uppnås om parterna gemensamt genomför de projekt som är finansierade i avtalet.

Med hänsyn till den ytterligare förbättring av trafikförsörjningen som skulle uppnås genom Citytunneln är det dock angeläget att parterna gemensamt arbetar vidare med frågan om finansiering och ett senare genomförande också av denna.

Kommunalförbundet för
Malmöhus Läns kollektivtrafik
Bangatan 10 A • Box 1185 • 221 05 Lund
Vx 046-15 01 80 • Telefax 046-14 07 7

Kommittédirektiv

Dir. 1991:80

Överenskommelse om trafik och miljö i Malmöregionen m.m.

Dir. 1991:80

Beslut vid regeringssammanträde 1991-08-29

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Georg Andersson, anför.

Mitt förslag

Jag föreslår att en förhandlare tillkallas för trafik- och miljöfrågor i Malmöregionen m.m.

Förhandlarens uppgift är att med berörda parter utarbeta en överenskommelse om hur väg-, järnvägs- och kollektivtrafiksystemen i Malmöregionen konkret skall kunna anpassas till den av riksdagen beslutade fasta förbindelsen över Öresund med hänsyn tagen till dagens och framtidens förutsättningar och krav. Överenskommelsens miljökonsekvenser bör särskilt redovisas.

Den principöverenskommelse parterna redan träffat beträffande Malmöregionen bör vara en utgångspunkt för det fortsatta arbetet.

Överenskommelsen skall innehålla förslag till finansiering med angivande av parternas andelar i denna.

Förslag till överenskommelse bör redovisas senast den 15 mars 1992.

Bakgrund

Regeringen gav den 5 april 1990 förre kommunikationsministern Sven Hulterström i uppdrag att med berörda parter i Malmöregionen utarbeta en överenskommelse om trafik och miljö. Överenskommelsen skulle syfta till att genom åtgärder i det samlade trafiksystemet förbättra regionens miljösituation, öka tillgängligheten samt skapa bättre förutsättningar för regionens utveckling.

Den 15 januari 1991 överlämnade Hulterström en principöverenskommelse till regeringen. Såväl i själva överenskommelsen som i den skrivelse

förhandlaren samtidigt lämnade betonas att det är nödvändigt med fortsatta förhandlingar när förutsättningarna för den fasta förbindelsen över Öresund klarlagts.

Regeringen har i proposition 1990/91:87 om näringspolitik för tillväxt anslutit sig till parternas bedömning om behovet av fortsatta förhandlingar.

Riksdagen har behandlat dessa frågor (1990/91:TU24, rskr. 286) och anslutit sig till regeringens bedömningar.

De svenska och danska regeringarna träffade den 23 mars 1991 ett avtal om en fast förbindelse över Öresund. I regeringens proposition 1990/91:158 med anledning av detta avtal redovisas regeringens bedömningar och föreslås att riksdagen godkänner avtalet samt ger tillstånd till bolagsbildning m.m.

Riksdagen beslöt den 12 juni 1991 att godkänna avtalet (1990/91:TU31, rskr. 379). Det danska folketinget fattade motsvarande beslut den 14 augusti 1991. Regeringen beslöt den 8 augusti 1991 att ratificera avtalet.

Regeringen gav den 15 augusti 1991 bl.a. länsstyrelsen i Malmöhus län i uppdrag att samordna myndigheternas arbete i fråga om förbindelsens inverkan på markanvändning och miljö på det svenska fastlandet.

Överväganden

Med den beslutade Öresundsförbindelsen skapas goda förutsättningar för en positiv utveckling i Malmöregionen i synnerhet och för Sverige i allmänhet.

Det dansk-svenska avtalet om en fast Öresundsförbindelse ser jag som en viktig del i utvecklingen av trafiksystemen i södra delen av Sverige.

En annan viktig förändring under 1990-talet som påverkar Sveriges transportpolitiska situation hänför sig till vad den svenska ansökan om medlemskap i EG kommer att innebära.

En framtida helhetslösning för Malmöregionen måste enligt min bedömning även ses mot bakgrund av utvecklingen i våra grannländer söder och sydöst om Sverige.

Den principöverenskommelse parterna redan träffat beträffande Malmöregionen anser jag bör vara en utgångspunkt för det fortsatta arbetet.

Erfarenheterna av arbetssättet – att i direkta förhandlingar utarbeta långsiktiga lösningar – är goda inte endast i Malmö, utan även i Stockholm och Göteborg.

Jag förordar därför att förhandlingsmodellen tillämpas även i det fortsatta arbetet.

En av förutsättningarna för fortsatta förhandlingar om mer konkreta trafiklösningar har klarlagts genom det dansk-svenska avtalet om den fasta

Öresundsförbindelsen. Det gäller både själva bron och dess anslutningar geografiskt, tekniskt och finansiellt. Det finns nu förutsättningar för att bedöma lämpliga åtgärder för att på bästa sätt anpassa trafiksystemen i Malmöregionen till Öresundsförbindelsen. Dessa åtgärder berör ansvarsmässigt flera statliga myndigheter, bl.a. banverket och vägverket, och även det svenska bolag som är under bildande för att bl.a. bygga de svenska anslutningarna till förbindelsen.

Den kollektiva trafikförsörjningen behöver förbättras och anpassas till de nya förutsättningarna. Parterna har i den redan träffade principöverenskommelsen slagit fast detta och jag vill för min del starkt understryka behovet av att effektivisera det kollektiva transportsystemet, inte minst av miljöskäl. De tankegångar parterna fört fram bör utvecklas till färdiga lösningar.

Regeringen kommer, som redan aviserats i propositionen Näringspolitik för tillväxt (1990/91:87), att under hösten 1991 lägga fram förslag om ändringar i lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik. Det kommunalförbund som avses bildas för ändamålet skall även kunna ta på sig uppgifter inom samhällsplaneringen. Jag bedömer härvidlag erfarenheterna från Stockholms län som mycket positiva.

Ett viktigt motiv för att nu fortsätta förhandlingsarbetet är att komma fram till en överenskommelse om hur finansieringen av olika delprojekt skall ske.

Detta kräver ställningstaganden från såväl statliga myndigheter som från regionens parter. Förhandlaren skall utgå från de resurser som kan ställas till förfogande dels från befintliga statliga anslag, dels från de resurser som kan tillhandahållas från olika kommunala organ och landsting inom regionen samt från näringslivet. Förhandlaren bör ta fasta på de möjligheter till ökad näringslivsmedverkan och avgiftsfinansiering som finns.

I den tidigare nämnda propositionen om näringspolitik för tillväxt behandlas den redan träffade principöverenskommelsen för Malmöregionen. Regeringen föreslår att 700 milj.kr. får disponeras för Malmöregionen, dock först när ytterligare klarhet nåtts om projektens utformning och om finansieringsförutsättningarna för enskilda projekt. Någon möjlighet till utökade statliga anslag skall inte påräknas i förhandlingsarbetet.

I regeringens proposition 1990/91:158 med anledning av ett avtal mellan Sverige och Danmark om en fast förbindelse över Öresund föreslås att staten lämnar en lånegaranti på högst 1 900 milj.kr. i prisnivå juli 1990 för att bygga anslutningar till Öresundsbron. Det kan, enligt regeringens bedömning, finnas betydande ekonomiska samordningsvinster i planeringen och byggandet av anslutningarna och andra aktuella trafikprojekt.

Uppdraget

Jag föreslår att en förhandlare tillkallas för trafik- och miljöfrågor i Malmöregionen m.m.

Den redan träffade principöverenskommelsen för Malmöområdet bör vara en utgångspunkt för en kommande överenskommelse, men en vidareutveckling och konkretisering behöver ske mot bakgrund av vad jag tidigare anfört.

Förhandlarens uppgift är att med berörda parter utarbeta en överenskommelse om hur väg-, järnvägs- och kollektivtrafiksystemen i Malmöregionen skall utformas och anpassas till den fasta förbindelsen över Öresund. Hänsyn skall därvid tas till de i tidigare direktiv (1990:21) meddelade förutsättningarna beträffande syftet med förhandlingarna samt till de i dessa direktiv framlagda synpunkterna på den långsiktiga utvecklingen. Överenskommelsen skall i enlighet med ovan redovisade överväganden innehålla konkreta förslag till finansiering med parternas andelar i denna.

Förhandlaren skall i sitt arbete samråda med länsstyrelsen i Malmöhus län vad gäller miljökonsekvensbeskrivningarna av projekten som ingår i överenskommelsen.

Förslag till överenskommelse bör redovisas senast den 15 mars 1992.

I arbetet skall beaktas innehållet i regeringens allmänna kommittédirektiv (dir. 1984:5) till samtliga kommittéer och särskilda utredare angående förslagens inriktning. Förhandlaren skall också beakta regeringens direktiv till kommitteér och särskilda utredare angående EG-aspekter i utredningsverksamheten (dir. 1988:43).

Hemställan

Med hänvisning till vad jag anfört hemställer jag att regeringen bemyndigar chefen för kommunikationsdepartementet

att tillkalla en förhandlare – omfattad av kommittéförordningen (1976:119) – för trafik och miljö i Malmöregionen m.m. med uppdrag att med berörda parter utarbeta överenskommelser om trafik-, miljö- och finansiering, samt

att besluta om sakkunniga, experter, sekreterare samt annat biträde åt förhandlaren.

Vidare hemställer jag att regeringen beslutar att kostnaderna skall belasta sjätte huvudtitelns anslag A 2. Utredningar m.m.

Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och bifaller hans hemställan.

(Kommunikationsdepartementet)

Statens offentliga utredningar 1992

Kronologisk förteckning

1. Frihet – ansvar – kompetens. Grundutbildningens villkor i högskolan. U.
2. Regler för risker. Ett seminarium om varför vi tillåter mer föroreningar inne än ute. M.
3. Psykiskt stördas situation i kommunerna –en probleminventering ur socialtjänstens perspektiv. S.
4. Psykiatrin i Norden –ett jämförande perspektiv. S.
5. Koncession för försäkringssammanslutningar. Fi.
6. Ny mervärdesskattelag.
   – Motiv. Del 1.
   – Författningstext och bilagor. Del 2. Fi.
7. Kompetensutveckling - en nationell strategi. A.
8. Fastighetstaxering m.m. – Bostadsrätter. Fi.
9. Ekonomi och rätt i kyrkan. C.
10. Ett nytt bolag för rundradiosändningar. Ku.
11. Fastighetsskatt. Fi.
12. Konstnärlig högskoleutbildning. U.
13. Bundna aktier. Ju.
14. Mindre kadmium i handelsgödsel. Jo.
15. Ledning och ledarskap i högskolan – några perspektiv och möjligheter. U.
16. Kroppen efter döden. S.
17. Den sista undersökningen – obduktionen i ett psykologiskt perspektiv. S.
18. Tvångsvård i socialtjänsten – ansvar och innehåll. S.
19. Långtidsutredningen 1992. Fi.
20. Statens hundskola. Ombildning från myndighet till aktiebolag. S.
21. Bostadsstöd till pensionärer. S.
22. EES-anpassning av kreditupplysningslagen. Ju.
23. Kontrollfrågor i tulldatoriseringen m.m. Fi.
24. Avreglerad bostadsmarknad. Fi.
25. Utvärdering av försöksverksamheten med 3-årig yrkesinriktad utbildning i gymnasieskolan. U.
26. Rätten till folkpension – kvalifikationsregler i internationella förhållanden. S.
27. Årsarbetstid. A.
28. Kartläggning av kasinospel – enligt internationella regler. Fi.
29. Smittskyddsinstitutet – ny organisation för Sveriges nationella smittskyddsfunktioner. S.
30. Kreditförsäkring – Några aktuella problem. Fi.
31. Lagstiftning om satellitsändningar av TV-program.Ku.
32. Nya Inlandsbanan. K.
33. Kasinospelsverksamhet i folkrörelsernas tjänst? C.
34. Fastighetsdatasystemets datorstruktur. M.
35. Kart- och mätningsutbildningar i nya skolformer. M.
36. Radio och TV i ett. Ku.
37. Psykiatrin och dess patienter – levnadsförhållanden, vårdens innehåll och utveckling. S.
38. Fristående skolor. Bidrag och elevavgifter. U.
39. Begreppet arbetsskada. S.
40. Risk- och skadehantering i statlig verksamhet. Fi.
41. Angående vattenskotrar. M.
42. Kretslopp – Basen för hållbar stadsutveckling. M.
43. Ecocycles – The Basis of Sustainable Urban Development. M.
44. Resurser för högskolans grundutbildning. U.
45. Miljöfarligt avfall – ansvar och riktlinjer. M.
46. Livskvalitet för psykiskt långtidssjuka – forskning kring service, stöd och vård. S.
47. Avreglerad bostadsmarknad, Del II. Fi.
48. Effektivare statistikstyrning – Den statliga statistikens finansiering och samordning. Fi.
49. EES-anpassning av marknadsföringslagstiftningen. C.
50. Avgifter och högkostnadsskydd inom äldre- och handikappomsorgen. S
51. Översyn av sjöpolisen. Ju.
52. Ett samhälle för alla. S.
53. Skatt på dieselolja. Fi.
54. Mer för mindre – nya styrformer för barn- och ungdomspolitiken. C.
55. Råd för forskning om transporter och kommunikation. K.
    Råd för forskning om transporter och kommunikation. Bilagor. K.
56. Färjor och farleder. K.
57. Beskattning av vissa naturaförmåner m.m. Fi.
58. Miljöskulden. En rapport om hur miljöskulden utvecklas om vi ingenting gör. M.
59. Läraruppdraget. U.
60. Enklare regler för statsanställda. Fi.
61. Ett reformerat åklagarväsende. Del. A och B. Ju.
62. Forskning och utveckling för totalförsvaret – förslag till åtgärder. Fö.
63. Regionala roller – en perspektivstudie. C.
64. Utsikt mot framtidens regioner – sju debattinlägg. C.
65. Kartboken. C.
66. Västsverige – region i utveckling. C.
67. Fortsatt reformering av företagsbeskattningen. Del 1. Fi.
68. Långsiktig miljöforskning. M.
69. Meningsfull vistelse på asylförläggning. Ku.
70. Telelag. K.
71. Bostadsförmedling i nya former. Fi.
72. Det kommunala medlemskapet. C.

Statens offentliga utredningar 1992

Kronologisk förteckning

73. Välfärd och valfrihet – service, stöd och vård för psykiskt störda. S.
74. Prova privat – Provning och mätteknik inom SP och SMP i europaperspektiv. N.
75. Ekonomisk politik under kriser och i krig. Fi.
76. Skogspolitiken inför 2000-talet. Huvudbetänkande. Skogspolitiken inför 2000-talet. Bilagor I. Skogspolitiken inför 2000-talet. Bilagor II. Jo.
77. Psykiskt störda i socialförsäkringen – ett kunskapsunderlag. S.
78. Utredningen om vissa internationella insolvensfrågor. Ju.
79. Statens fastigheter och lokaler – ny organisation. Fi.
80. Kriminologisk och kriminalpolitisk forskning. Ju.
81. Trafikpolisen mer än dubbelt bättre. Ju.
82. Genteknik – en utmaning. Ju.
83. Aktiebolagslagen och EG. Ju.
84. Ersättning för kränkning genom brott. Ju.
85. Förvaltning av försvarsfastigheter. Fö.
86. Ett nytt betygssystem. U.
87. Åtgärder för att förbereda Sveriges jordbruk och livsmedelsindustri för EG – förslag om vegetabiliesektorn, livsmedelsexporten och den ekologiska produktionen. Jo.
88. Veterinär verksamhet – behov, organisation och finansiering. Jo.
89. Bostadsbidrag – enklare – rättvisare – billigare. S.
90. Biobränslen för framtiden. Jo.
91. Biobränslen för framtiden. Bilagedel. Jo.
92. Pliktleverans. U.
93. Svensk skola i världen. U.
94. Skola för bildning. U.
95. Den svenska marknaden för projektkapital – statens nuvarande och framtida roll. N.
96. Förbud mot etnisk diskriminering i arbetslivet. Ku.
97. Sparar vi för lite? Hushållssparandet i samhällsekonomin. Fi.
98. Kommunernas socialbidrag – en kartläggning av normer, kostnader m.m. S.
99. Rådgivningen inom jordbruket och trädgårdsnäringen. Jo.
100. Staten och arbetsgivarorganisationerna. Fi.
101. Försvarsmaktens hälso- och sjukvård. Fö.
102. Myndigheternas förvaltningskostnader – budgetering av pris- och löneförändringar. Fi.
103. FHU92. A.
104. Vår uppgift efter Rio – svensk handlingsplan inför 2000-talet. M.
105. Administrativt stöd till Försvarsmakten. Fö.
106. Civilbefälhavarna. Fö.
107. Kulturstöd vid ombyggnad. Ku.
108. VAL, Organisation Teknik Ekonomi. Ju.
109. Investeringar i arrendejordbruket och andra arrenderättsliga frågor. Ju.
110. Information och den nya InformationsTeknologi – straff- och processrättsliga frågor m.m. Ju.
111. Den framtida skogsvårdsorganisationen. Jo.
112. Administrationen i kanslihuset. Klara administrationen – Bilaga. Fi.
113. Lag om företagsrekonstruktion. Ju.
114. Malmöregionens trafiksystem. Överenskommelse om åtgärder i trafikens infrastruktur. K.

Statens offentliga utredningar 1992

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

Bundna aktier. [13]
EES-anpassning av kreditupplysningslagen. [22]
Översyn av sjöpolisen. [51]
Ett reformerat åklagarväsende. Del A och B. [61]
Utredningen om vissa internationella insolvensfrågor. [78]
Kriminologisk och kriminalpolitisk forskning. [80]
Trafikpolisen mer än dubbelt bättre. [81]
Genteknik – en utmaning. [82]
Aktiebolagslagen och EG. [83]
Ersättning för kränkning genom brott. [84]
VAL, Organisation Teknik Ekonomi. [108]
Investeringar i arrendejordbruket och andra arrenderättsliga frågor. [109]
Information och den nya InformationsTeknologin – straff- och processrättsliga frågor m.m. [110]
Lag om företagsrekonstruktion. [113]

Försvarsdepartementet

Forskning och utveckling för totalförsvaret – förslag till åtgärder. [62]
Förvaltning av försvarsfastigheter. [85]
Försvarsmaktens hälso- och sjukvård. [101]
Administrativt stöd till Försvarsmakten. [105]
Civilbefälhavarna. [106]

Socialdepartementet

Psykiskt störda situation i kommunerna –en probleminventering ur socialtjänstens perspektiv. [3]
Psykiatrin i Norden – ett jämförande perspektiv. [4]
Kroppen efter döden. [16]
Den sista undersökningen – obduktionen i ett psykologiskt perspektiv. [17]
Tvångsvård i socialtjänsten – ansvar och innehåll. [18]
Statens hundskola. Ombildning från myndighet till aktiebolag. [20]
Bostadsstöd till pensionärer. [21]
Rätten till folkpension – kvalifikationsregler i internationella förhållanden. [26]
Smittskyddsinstitutet – ny organisation för Sveriges nationella smittskyddsfunktioner. [29]
Psykiatrin och dess patienter – levnadsförhållanden, vårdens innehåll och utveckling. [37]
Begreppet arbetsskada. [39]
Livskvalitet för psykiskt långtidssjuka – forskning kring service, stöd och vård. [46]
Avgifter och högkostnadsskydd inom äldre- och handikappomsorgen. [50]
Ett samhälle för alla. [52]
Välfärd och valfrihet – service, stöd och vård för psykiskt störda. [73]
Psykiskt störda i socialförsäkringen – ett kunskapsunderlag. [77]
Bostadsbidrag – enklare – rättvisare – billigare. [89]
Kommunernas socialbidrag – en kartläggning av normer, kostnader m.m. [98]

Kommunikationsdepartementet

Nya Inlandsbanan. [32]
Råd för forskning om transporter och kommunikation.
Råd för forskning om transporter och kommunikation. Bilagor. [55]
Färjor och farleder. [56]
Telelag. [70]
Malmöregionens trafiksystem. Överenskommelse om åtgärder i trafikens infrastruktur. [114]

Finansdepartementet

Koncession för försäkringssammanslutningar. [5]
Ny mervärdesskattelag.
– Motiv. Del 1.
– Författningstext och bilagor. Del 2. [6]
Fastighetstaxering m.m. – Bostadsrätter. [8]
Fastighetsskatt. [11]
Långtidsutredningen 1992. [19]
Kontrollfrågor i tulldatoriseringen m.m. [23]
Avreglerad bostadsmarknad. [24]
Kartläggning av kasinospel – enligt internationella regler. [28]
Kreditförsäkring – Några aktuella problem. [30]
Risk- och skadehantering i statlig verksamhet. [40]
Avreglerad bostadsmarknad, Del II. [47]
Effektivare statistikstyrning – Den statliga statistikens finansiering och samordning. [48]
Skatt på dieselolja. [53]
Beskattning av vissa naturaförmåner m.m. [57]
Enklare regler för statsanställda. [60]
Fortsatt reformering av företagsbeskattningen. Del 1. [67]
Bostadsförmedling i nya former. [71]
Ekonomisk politik under kriser och i krig. [75]
Statens fastigheter och lokaler – ny organisation. [79]
Sparar vi för lite? Hushållssparandet i samhällsekonomin. [97]
Staten och arbetsgivarorganisationerna. [100]
Myndigheternas förvaltningskostnader – budgetering av pris- och löneförändringar. [102]

Statens offentliga utredningar 1992

Systematisk förteckning

Administrationen i kanslihuset.
Klara administrationen – Bilaga. [112]

Utbildningsdepartementet

Frihet – ansvar – kompetens. Grundutbildningens villkor
i högskolan. [1]
Konstnärlig högskoleutbildning. [12]
Ledning och ledarskap i högskolan – några perspektiv och möjligheter. [15]
Utvärdering av försöksverksamheten med 3-årig yrkesinriktad utbildning i gymnasieskolan. [25]
Fristående skolor. Bidrag och elevavgifter. [38]
Resurser för högskolans grundutbildning. [44]
Läraruppdraget. [59]
Ett nytt betygssystem. [86]
Pliktleverans. [92]
Svensk skola i världen. [93]
Skola för bildning. [94]

Jordbruksdepartementet

Mindre kadmium i handelsgödsel. [14]
Skogspolitiken inför 2000-talet. Huvudbetänkande. [76]
Skogspolitiken inför 2000-talet. Bilagor I. [76]
Skogspolitiken inför 2000-talet. Bilagor II. [76]
Åtgärder för att förbereda Sveriges jordbruk och livsmedelsindustri för EG – förslag om vegetabiliesektorn, livsmedelsexporten och den ekologiska produktionen. [87]
Veterinär verksamhet – behov, organisation och finansiering. [88]
Biobränslen för framtiden. [90]
Biobränslen för framtiden. Bilagedel. [91]
Rådgivningen inom jordbruket och trädgårdsnäringen. [99]
Den framtida skogsvårdsorganisationen. [111]

Arbetsmarknadsdepartementet

Kompetensutveckling - en nationell strategi. [7]
Årsarbetstid. [27]
FHU92 [103]

Kulturdepartementet

Ett nytt bolag för rundradiosändningar. [10]
Lagstiftning om satellitsändningar av TV-program. [31]
Radio och TV i ett. [36]
Meningsfull vistelse på asylförläggning. [69]
Förbud mot etnisk diskriminering i arbetslivet. [96]
Kulturstöd vid ombyggnad. [107]

Näringsdepartementet

Prova privat – Provning och mätteknik inom SP och SMP i europaperspektiv. [74]
Den svenska marknaden för projektkapital – statens nuvarande och framtida roll. [95]

Civildepartementet

Ekonomi och rätt i kyrkan. [9]
Kasinospelsverksamhet i folkrörelsernas tjänst? [33]
EES-anpassning av marknadsföringslagstiftningen.
Mer för mindre – nya styrformer för barn- och ungdomspolitiken. [54]
Regionala roller – en perspektivstudie. [63]
Utsikt mot framtidens regioner – sju debattinlägg.
Kartboken. [65]
Västsverige – region i utveckling. [66]
Det kommunala medlemskapet. [72]

Miljö- och naturresursdepartemen

Regler för risker. Ett seminarium om varför vi tillå mer föroreningar inne än ute. [2]
Fastighetsdatasystemets datorstruktur. [34]
Kart- och mätningsutbildningar i nya skolformer. [
Angående vattenskotrar. [41]
Kretslopp – Basen för hållbar stadsutveckling. [42]
Ecocycles – The Basis of Sustainable Urban Devel ment. [43]
Miljöfarligt avfall – ansvar och riktlinjer. [45]
Miljöskulden. En rapport om hur miljöskulden utv las om vi ingenting gör. [58]
Långsiktig miljöforskning. [68]
Vår uppgift efter Rio – svensk handlingsplan inför 2000-talet. [104]

KUNGL. BIBL.
1992-12-09
STOCKHOLM

KUNGL. BIBL.
1992-12-09
STOCKHOLM