

Region Skåne
Avdelningen för regional utveckling
291 89 Kristianstad

Remiss. Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050

Region Skåne har översänt förslag till Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050. Yttrande ska vara inlämnade den 13 maj 2016.

Remissinstanserna ombeds särskilt om synpunkter i följande frågor:

1. Är de tio principerna för prioritering relevanta? Lyfts rätt områden fram? Är de för många eller för få?
2. Hur kan Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 bidra som underlag för den fortsatta dialogen och samsyn för Skånes framtida utveckling av transportsystemet?
3. Utifrån färdmedelsfördelningen 2050 och principerna har ett antal åtgärder i de starka stråken identifierats. Är det rätt stråk? Vilken prioritering av objekten/åtgärdsområdena ser ni? Hur kan Skåne bli tydligare kring våra gemensamma behov och prioriteringar långsiktigt?

Sydöstra Skånes kommuner - Simrishamn, Sjöbo, Tomelilla och Ystad avger här ett gemensamt yttrande i ärendet.

Sammanfattning

Människors sätt att leva har ändrats, vårt behov och utbud är mer geografiskt utspritt. Människor behöver förflytta sig för att tillgodose sina behov, sociala åtaganden och personliga önskemål. Detta kräver bl.a. god och högvärdig kollektivtrafik/kommunikationer. Transportsystemet kommer att vara ett medel för att möta utmaningarna och möjliggöra utveckling och tillväxt. För att vidmakthålla nyttan av infrastrukturen är det viktigt att resurser sätts av för underhållsåtgärder för att bibehålla värdet av redan gjorda investeringar.

Sydöstra Skånes kommuner anser att den absolut viktigaste åtgärden för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 är att se till att befintlig infrastruktur fungerar och att underhållet är tillräckligt för att klara trafikeringen. Det är helt oacceptabelt att bryta trafikeringen p.g.a. dåligt underhåll, vilket övervägdes för Österlenbanan i feb/mars 2016. Sydöstra Skånes kommuner delar uppfattningen att befintlig infrastruktur



ska användas så effektivt som möjligt och de satsningar som görs på ny infrastruktur ska bidra till att stärka tillgängligheten och binda samman regionen med robust attraktiv kollektivtrafik.

Skåne behöver en väl fungerande infrastruktur för att dra nytta av sin flerkärnighet. Sydöstra Skåne har dålig tillgänglighet, speciellt med kollektivtrafik, till stora arbets- och utbildningsmarknader i västra Skåne och vice versa. I sydöstra Skåne finns god tillgång på byggklar mark för bostäder och verksamheter i strategiska lägen nära kollektivtrafik, men bättre kollektivtrafik behövs för att det ska bli mer intressant att bygga på. Näringslivet i sydöstra Skåne har problem att få tag i arbetskraft med rätt kompetens och upplever att det beror på dåliga kommunikationer. Nuvarande trängsel på spåren och bristande punktlighet, på såväl Ystads- som Österlenbanan, hämmar både företags konkurrenskraft och utvecklingsmöjligheterna för den skånska arbetsmarknaden.

Allmänt

Sydöstra Skånes kommuner tycker det är positivt att Region Skåne tagit fram denna Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050. Det är bra att tydliggöra vägval, mål och prioriteringar för en längre tidsperiod än den normala planeringsprocessen sträcker sig.

Flertalet olika regionala dokument poängterar den obalans som idag finns inom regionen, dokumenten tar även upp viljan till en sammanhängande arbetsmarknad och region med all dess tillhörande samhälls-ekonomiska nytta. God tillgänglighet med bra kommunikationer är därför grundläggande för att flerkärnighetens mångfald ska kunna användas optimalt. Tillgängligheten är en nyckelfaktor där kapacitet är viktigt för att dagens system ska fungera.

Omställning och byggande för en växande befolkning

Sydöstra Skåne instämmer i att all infrastrukturplanering i högre grad måste samordnas med bebyggelseplaneringen med en helhetssyn avseende trafik-, bebyggelse- och grönstruktur. Det är hög bostadsbrist och obalans på bostadsmarknaden och befolkningen i Skåne växer stadigt. Befolkningen i Skåne väntas öka med cirka 450 000 invånare under de närmaste 30 åren. I de större städerna ökar trängseln och för att komma i balans med bostadsbristen behöver det byggas minst 7 000 nya bostäder varje år. Samtidigt är interaktionen med den östra delen låg.

Sydöstra Skånes kommuner vill understryka att här finns god tillgång på byggklar mark för bostäder och verksamheter i strategiska lägen nära kollektivtrafik.

Sy ihop arbetsmarknaderna till en

Sydöstra Skånes kommuner instämmer i att bättre kommunikationer mellan östra och västra Skåne förstorar och binder samman arbetsmarknaden genom nya möjligheter till pendling med kollektivtrafik. Sydöstra Skåne instämmer också i att investeringar i Skånes infrastruktur och utformningen av



transportsystemet kan jämna ut skillnaderna i villkor, och genom att binda samman olika geografiska områden kan alla samhällsgrupper få nytta av systemet.

Koppla samman den flerkärniga Ortsstrukturen

Det flerkärniga Skåne binds ihop av en infrastruktur och kollektivtrafik som idag är hårt belastad, störningsdrabbad och där underhållet är eftersatt.

Nyligen genomförd systemanalys för Skåne visar att sydöstra Skåne har dålig tillgänglighet till stora arbets- och utbildningsmarknader i västra Skåne. Speciellt dålig tillgänglighet är det med kollektivtrafiken. Sydöstra Skånes kommuner instämmer därför i att Skåne behöver en väl fungerande infrastruktur för att dra nytta av sin flerkärnighet. Förutom ett fungerande och kapacitetsstarkt järnvägsnät som håller ihop regionen behövs en högklassig busstrafik, speciellt för de delar av Skåne som idag saknar järnvägstrafik.

Omställning till ett mer klimatsmart och miljövänligt transportsystem.

Strategin ska vara vägledande för framtida satsningar i befintlig infrastruktur och nyinvesteringar i Skånes transportsystem. Strategin för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 behöver ha en tydligare koppling till gällande miljö kvalitetsmål samt energi- och klimatmål. Av de 12 miljö kvalitetsmål som bedömts på regional nivå kommer inget att nås i Skåne till år 2020 med idag beslutade eller planerade styrmedel och åtgärder. Koppla prioriteringarna till fastställda mål för att tydliggöra kopplingen mellan strategin och målen.

Strategiskt transportsystem för friskare skåningar

I strategin anges att en ny studie från Lunds universitet visar att ohälsa ökar för de som under lång tid pendlar med bil eller kollektivtrafik, vilket kan bli dyrt för samhället. Detta måste ställas i relation till risk för ohälsa för boende i luftförorenad och bullrig miljö i förhållande till att pendla till bättre boendemiljöer. Personer som står utanför arbetsmarknaden har ofta sämre levnadsförhållanden än den förvärvsarbetande delen av befolkningen. Det finns idag betydande skillnader inom Skåne avseende utbildningsnivå och sydöstra Skåne har låg utbildningsnivå. Företag behöver tillgång till kompetent arbetskraft som kan pendla in för att de ska vilja etablera sig här. Sydöstra Skåne instämmer därför i att satsningar på en förbättrad kollektivtrafik bidrar till att skapa en sammanhängande arbetsmarknad i Skåne, samt att minska skillnaderna mellan mäns och kvinnors tillgång till arbetsmarknaden då kvinnor i lägre grad än män har tillgång till bil.

Strategin har en bra och tydlig skrivning om att främja cykling. Ökad cykling innebär både minskad miljöbelastning och bättre folkhälsa, vilket innebär en betydande samhällsekonomisk vinst.

Snabb takt i omställning till fossilfria drivmedel

Det kommer att bli en utmaning att ställa om fordonsflottan till fossilfria bränslen. Det är viktigt att tillgänglighet och robusthet säkerställs där vägen är det enda alternativet. Hela landsbygden kan inte kollektivtrafikförsörjas med tillräcklig kapacitet.

Färdmedelsfördelning år 2050 i Skåne

Strategins målsättning är att persontransportarbetet 2030 och 2050 utgår från att kollektivtrafikens marknadsandel av de motoriserade resorna är minst 40 procent 2030. Utgångspunkten är att alla "ska spanna bågen" lika hårt. Det kan konstateras att kollektivtrafiken måste byggas ut kraftigt för att nå färdmedelsmålen.

I Skåne kan man med dagens resmönster se att orter belägna nära städerna i västra Skåne har lägre andel kollektivtrafikresor än t.ex. östra Skåne, som har längre avstånd till västra Skåne. Detta gäller i huvudsak orter utan tågtrafik. Orter med tågtrafik har betydligt större kollektivtrafikandel även om de ligger nära de större städerna. Detta måste belysas i strategin. I färdmedelsmålet 2050 fördelat på reslängd permanentar man detta förhållande. Resonemang borde föras vilken betydelse byggande av Simrishamnsbanan hade fått för färdmedelsfördelningen för orter på 5-20 km från städerna i västra Skåne.

Tio principer för prioritering. *Är de tio principerna för prioritering relevanta? Lyfts rätt områden fram? Är de för många eller för få?*

Det framgår inte ur strategin om första principen är viktigast och den tionde minst viktigast, men i detta yttrande placerar vi dem i den ordning som vi anser viktigast.

- Öka kapaciteten i befintlig infrastruktur

Att se till att befintlig infrastruktur fungerar och klarar kapacitetsbelastningen samt att underhållet är tillräckligt för att klara trafikeringen, är den absolut viktigaste principen för prioritering. Det är helt oacceptabelt att det kan bli aktuellt att diskutera att bryta trafikeringen och därmed tvinga resenärer att byta tåg, vilket var aktuellt för Österlenbanan, p.g.a. bl.a. bristande underhåll på banan. Hastighetshöjande åtgärder för att öka kapaciteten bör i första hand ske på de banor som har högst belastning, vilket är Ystadbanan, som har Skånes högsta kapacitetsbelastning.

Det är viktigt att utveckla även kvälls- och helgtrafiken och på så sätt kan man öka resandet i kollektivtrafiken.

- Skapa ett transporteffektivt samhälle

Sydöstra Skåne delar uppfattningen att nyexploatering måste ske på strategiskt lämpliga platser, i kollektivtrafiknära lägen. Genom god och samordnad planering går det att skapa förutsättningar för att bygga bort bostadsbristen i Skåne. Att aktivt arbeta över administrativa gränser för att ny bebyggelse ska ske genom förtätning i strategiska lägen möjliggörs genom den goda tillgången på

byggklar mark för bostäder och verksamheter i sydöstra Skåne.

För att behålla en levande landsbygd kan viss nyexploatering ske något längre från kollektivtrafikstråk. Det är också viktigt med god tillgång till pendlarparkeringar vid kollektivtrafikstråken.

I övrigt ställer sig sydöstra Skånes kommuner bakom skrivningen.

- Bind samman Skåne med kollektivtrafik

En robust och attraktiv kollektivtrafik ska vara ryggraden i det skånska transportsystemet för att alla skåningar ska få tillgång till arbetstillfällen och utbildning. Kollektivtrafiken kan också göras mer attraktiv genom satsningar på resan till/från hållplatsen eller stationen. Genom detta minskar trängseln på vägarna och i storstäderna, miljö- och klimatbelastningen blir mindre, folkhälsan förbättras och tillgängligheten ökar.

I strategin anges att tillgängligheten och framkomligheten ska förbättras mellan och inom Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor. 36 % av Skånes befolkning bor utanför tillväxtmotorer och regionala kärnor. En stor del bor heller inte i stråken mellan tillväxtmotorerna och kärnorna. Dessa områden måste också tillförsäkras tillgänglighet och framkomlighet genom en robust och attraktiv kollektivtrafik. Annars lever man inte upp till målet i Det öppna Skåne 2030 att stärka tillgängligheten och binda samman Skåne.

I övrigt ställer sig sydöstra Skåne bakom skrivningen.

- Bygg ut cykelinfrastrukturen

Sydöstra Skåne instämmer i att cykeln ska vara det naturliga transportmedlet för korta sträckor inom tätorter, men också ses som ett möjligt transportmedel för längre pendlingssträckor. Möjligheten att använda elcykel bör också belysas. Regionen behöver därför satsa på att göra det mer attraktivt och tillgängligt att använda cykeln, t.ex. genom att avsätta en särskild pott för cykelåtgärder i cykelinfrastrukturen på kommunala vägar.

Sydöstra Skånes kommuner ställer sig i övrigt bakom skrivningen.

- Ställ om till förnybara drivmedel

Omställningen till fossilfritt drivmedel är nödvändig för att uppnå gällande miljömål och minska klimatbelastningen. Detta stämmer väl överens med Fossilbränslefritt Skåne 2020, där många kommuner i Skåne har antagit denna utmaning. Infrastrukturen för fossilfritt drivmedel bör prioriteras i arbetet. Att få invånare att välja fossilfritt drivmedel är en av svårigheterna med att uppnå målet, varför det behövs insatser för att stärka dessa alternativ.

Sydöstra Skånes kommuner ställer sig i övrigt bakom skrivningen.

- Säkerställ trafiksäkerheten

Trafikverkets Nollvision för dödade och allvarligt skadade i trafiken slår fast att det är oacceptabelt att vägtrafiken kräver människoliv, oavsett om du går, cyklar, åker kollektivt, bil eller annat färdmedel. Sydöstra Skåne delar uppfattningen att vägar, gator och fordon ska anpassas till människans förutsättningar och utformas och underhållas därefter.

Sydöstra Skånes kommuner ställer sig bakom skrivningen.

- Skapa hållbara förutsättningar för bilen

Bilen har i dagsläget många förutsättningar, men för att få fler att åka med kollektivtrafiken behöver denna utvecklas (kapacitet, prestanda, kvalitet och tillit) för att ge attraktiva resealternativ. Bilen kommer även i framtiden att ha en viktig funktion på landsbygden, där utbudet av kollektivtrafik är begränsat. Förutsättningarna för en god tillgång till pendlerparkeringar, bilpooler och andra åtgärder måste lyftas upp tydligare för att kunna stärka kollektivtrafiken och minska resandet med bil.

Sydöstra Skånes kommuner ställer sig i övrigt bakom skrivningen.

- Skapa fler stadsanpassade godstransporter och Främja klimatsmarta godstransporter

Dessa båda prioriteringar kan läggas samman till en gemensam prioritering.

Sydöstra Skåne instämmer i att man behöver minska transittrafikens negativa påverkan i form av trängsel, vägslitage, klimat- och miljöbelastning och buller. Åtgärder för att föra över en större andel av transittrafiken på järnväg och sjöfart bör övervägas. Ett exempel på samordnade godstransporter är Samordnad Varudistribution, som man genomfört i sydöstra Skåne.

Sydöstra Skånes kommuner ställer sig i övrigt bakom skrivningen.

- Satsa på mobility management

IT-infrastrukturen är ett väl så viktigt trafikslag för att kunna jobba hemifrån, plugga på distans, etablera företag på landsbygden o.s.v. Det är en viktig parameter i hela transportsystemet och kan minska antalet resor.

Sydöstra Skånes kommuner ställer sig i övrigt bakom skrivningen.

Vad krävs för att nå målen?

Förbättrade kommunikationer till och från Sydöstra Skåne bedöms bidra till att den positiva utvecklingen i Malmö-Köpenhamnsregionen kan spridas till övriga delar av Skåne.

Malmö-Ystad-Simrishamn och Malmö-Sjöbo-Simrishamn

Utvecklingen av stråket Malmö-Ystad-Simrishamn är särskilt viktigt för såväl gods- och persontrafiken, som att binda samman östra och västra Skåne till en sammanhängande region avseende arbete, bostad och

fritid. I pendlingstrafiken kan tågtrafiken nå en större andel än idag, men då måste punktligheten förbättras. Förutsättningar finns för att skapa stationsnära bebyggelseutveckling, vilket skapar regional utveckling och ekonomisk tillväxt.

En restid på 80 minuter mellan Helsingborg och Kristianstad tas upp under Skånebanan, vilket man anser begränsar pendlingen och övrigt resande mellan östra och västra Skåne. Dessutom anser man att dubbelspår och hastigheter på 200 km/h behövs på sikt. Exakt samma förhållande gäller alltså för sydöstra Skåne, varför denna skrivning bör anges även här. Simrishamns kommun presenteras idag som en av de få kommuner i hela Skåne som inte klarar av de restidskrav som regionen ställt på max 60 minuter till tillväxtmotorerna (Malmö, Lund, Helsingborg). Idag är restiden 90 minuter. Detta begränsar pendling och övrigt resande mellan västra och östra Skåne. Samtidigt visar en ny studie från Lunds universitet att ohälsa ökar för dem vars pendling tar lång tid. En slitsam pendling kan alltså på sikt bli dyrt för samhället.

E65 är en viktig transportled för bl.a. godstrafiken till Ystad hamn. E65 behöver rustas upp i hela sin sträckning Ystad-Malmö till motorväg. Dragongatan i Ystad, som är en del av E65, behöver upprustas för att klara bl.a. godstrafiken.

För godstransporterna är goda förbindelser från hamnen i Ystad och vidare mot Malmö centralt. Även transporter till och från Simrishamns hamn, i egenskap av Sveriges största fiskehamn, är av stor betydelse.

Sträckorna Lund-Simrishamn och Malmö-Sjöbo ska inom några år trafikeras enligt regionalt superbusskoncept, vilket ökar kapaciteten och standarden på kortare sikt. På längre sikt kommer byggandet av Simrishamnsbanan via Staffanstorp, Dalby, Sjöbo och Tomelilla vara aktuellt.

Tillväxten ökar oberoende av vilka orter som byggs ut. Sker satsningar i sydöstra Skåne kommer tillväxten att öka även här.

Ystadbanan och Österlenbanan

Ystadbanan är den bana i Skåne som har den högsta kapacitetsbelastningen i Skåne, vilket bör anges i strategin. Den är viktig för såväl den regionala som internationella person- och godstrafiken samt för hamnverksamheten i Ystad. Banan har idag stora problem med förseningar och standarden är för låg, vilket begränsar dess möjligheter.

Österlenbanan är viktig för den regionala trafiken. Den är i så dåligt skick att trafikeringen är hotad.

Inom beslutad plan ligger två nya mötesstationer på Ystadbanan, samt inom Trimningsåtgärder en mötesstation på Österlenbanan. På kort sikt behövs fler åtgärder vilket är högt angeläget för att öka robustheten, kapaciteten, framkomligheten, trafiksäkerheten och för att förbättra miljön. Nuvarande trängsel på spåren och bristande punktlighet hämmar både företags konkurrenskraft och

utvecklingsmöjligheterna för den skånska arbetsmarknaden. De riktigt attraktiva restiderna som är högst angeläget för att knyta samman arbetsmarknadsregionen, klara kapaciteten, möjliggöra högre turtäthet och minska restiderna uppnås först med dubbelspår på Ystadbanan för hastigheter på minst 200 km/h längs hela banan. Möjligheten att låta vissa tåg på Ystad- och Österlenbanan vara snabbtåg bör utredas. Dock är det viktigt att detta inte får ses som ett alternativ till Simrishamnsbanan.

Simrishamnsbanan

Byggande och återupptagande av persontrafiken på Simrishamnsbanan är en förutsättning för att få en restid mellan Malmö och Simrishamn på under timmen

Att enbart satsa på förbättrad busstrafik i stråket ger inte en hållbar och strukturell förändring som kan bidra till regional utveckling och balans. Med enbart busstrafik går det inte att korta restiderna tillräckligt, vilket i de längre relationerna medför låg tillgänglighet till tillväxtmotorerna.

Simrishamnsbanan skapar regional tillväxt balans genom en snabb förbindelse som binder ihop fler orter i det flerkärniga Skåne, öppnar upp Skåne genom tillgänglighet till såväl arbete och bostad som fritid, natur och kultur, vilket utökar den samhällsekonomiska nyttan kring bl.a. arbete, bostad och folkhälsa. Simrishamnsbanan minskar miljö- och klimatpåverkan inom transportsektorn genom att ökad andel resor överförs till kollektiva färdmedel.

Regionalt superbusskoncept

Stråket Malmö-Sjöbo ska också vara pilotprojekt eftersom sträckan saknar järnvägstrafik och stråket har högre arbetspendling än utpekad pilotsträcka.

Synpunkter på följande särskilda frågor

1. *Är de tio principerna för prioritering relevanta? Lyfts rätt områden fram? Är de för många eller för få?*

Synpunkter:

Kommentarer framgår ovan under rubriken tio principer för prioritering.

2. *Hur kan Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 bidra som underlag för den fortsatta dialogen och samsyn för Skånes framtida utveckling av transportsystemet?*

Synpunkter:

De nationella och regionala planerna har målpunkt 2029. Genom strategin tydliggörs inriktningen och vägvalet efter den tidpunkten, vilket underlättar styrningen av transportsystemet långsiktigt.

Strategin är ett bra underlag i kommunernas översiktsplanering och övriga samhällsplanering.

Sydöstra Skåne har stor andel landsbygd och det måste finnas möjligheter för folk att bo och verka i området och i särskilda fall därför även tillåta viss bebyggelse utanför kollektivtrafikstråken för att bibehålla en levande landsbygd. Det är nödvändigt att jobba med attityd- och beteendepåverkansåtgärder för att minska bilkörningen och istället få folk att gå och cykla samt använda kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken ska erbjuda ett bra alternativ till bilen. Det ska gå snabbare att åka med kollektivtrafik än med bil.

3. *Utifrån färdmedelsfördelningen 2050 och principerna har ett antal åtgärder i de starka stråken identifierats. Är det rätt stråk? Vilken prioritering av objekten/åtgärdsområdena ser ni? Hur kan Skåne bli tydligare kring våra gemensamma behov och prioriteringar långsiktigt?*

Synpunkter:

För att Skåne ska bli tydligare kring våra gemensamma behov och prioriteringar är det viktigt att Skåne är enigt och har långsiktigt vägval, som nu tas fram i strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050.

Kan färdmedelsmålen brytas ner per kommun, ev. som GIS-verktyg, blir det ett bra verktyg i kommunernas översiktsplanering.

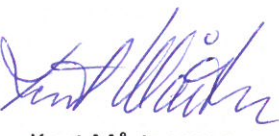
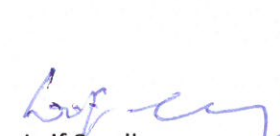
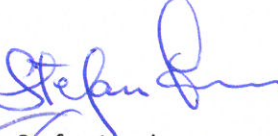
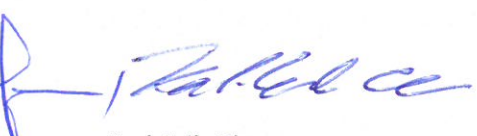



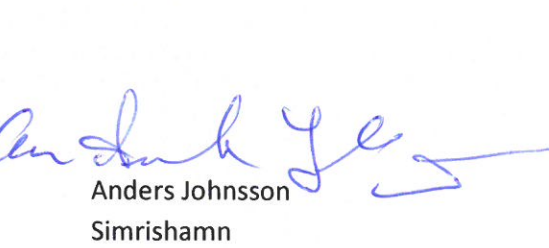
Prioritering av järnvägsobjekt bör ske utifrån kapacitetsutnyttjandet. Högst kapacitetsutnyttjande prioriteras högst. Järnvägsstråk där underhållet är så dåligt att trafikeringen äventyras prioriteras också högst. Arbetspendling ska också vara en grund för prioritering. Hög arbetspendling innebär hög prioritering.

Sydöstra Skånes kommuners prioritering av namngivna objekt:

2016-2019
Ökad robusthet Malmö-Ystad-Simrishamn. Kontinentalbanan kan användas för högre kapacitet för Ystadbanan
Regionalt superbusskoncept med särskilda busskörfält vid infarterna till Lund och Malmö, t.ex. "på/av" körfält
Spårbyte Österlenbanan och trimningsåtgärder Österlenbanan, samt att detta ska införas som ett namngivet objekt
2020-2024
Dubbelspår Högevall-Lund C
Dubbelspår Helsingborg-Maria

2025-2029
Dubbelspår Lund-Hässleholm
Öka kapaciteten Ramlösa Helsingborg C
2030-2034
Simrishamnsbanan.
Dubbelspår Malmö-Ystad.
Dubbelspår Hässleholm-Kristianstad
Fast förbindelse Helsingborg-Helsingör
2040-2044
Fast förbindelse Malmö-Köpenhamn
Dubbelspår Lockarp-Trelleborg
2045-2049
Tre stationer, två mötesstationer Lommabanan etapp 2
Efter 2050
Dubbelspår Helsingborg-Hässleholm

För kommunerna i sydöstra Skåne; kommunalråd och oppositionsråd 2016-05-12

			
Kent Mårtensson Ystad	Leif Sandberg Tomelilla	Stefan Lundgren Sjöbo	Karl-Erik Olsson Simrishamn
			
Kristina Bendz Ystad	Torgny Larsson Tomelilla	Cecilia Olsson Carlsson Sjöbo	Anders Johnsson Simrishamn