

Yttrande Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2018-2029

Sammanfattning yttrande Sydöstra Skånes kommuner

Sydöstra Skånes kommuner, *Simrishamn, Sjöbo, Tomelilla och Ystad*, avger här ett gemensamt yttrande över den regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne 2018-2029.

Kommunerna ser positivt på att riksväg 11 Anklam - Tomelilla och riksväg 13 Assmåsa är med som namngivna objekt för perioden 2018 -2029. Det är även positivt att Ystad-Österlenbanan ligger i trimningspaket för järnväg.

Utöver namngivna objekt fastställs även identifierade prioriterade brister att utreda, väg 11 Tomelilla - Simrishamn, väg 19 Kristianstad - Ystad, Ystad- Österlenbanan och tillgänglighet till hamnarna (Ystad hamn). Objekten är angelägna brister och förhoppningen är att dessa kommer in i nästa planperiod.

Sydöstra Skånes kommuner ser förutom ovanstående brister att följande objekt skulle behöva utredas vidare;

- Väg 13 Ystad - Sjöbo - Hörby
- Väg 9 Brösarp - Simrishamn - Ystad
- Simrishamns hamn
- E65 Ystad - Malmö

I yttrandet beskrivs varför följande objekt bör beaktas och vilka utmaningar som föreligger sträckningarna.

Utöver dessa objekt vill sydöstra Skåne hålla Simrishamnsbanan aktuell genom att vara en del av prioriteringen för att hålla hela Skåne levande.

Mer ingående beskrivningar och kommentarer på objekten finns i stycket; Sydöstra Skånes kommuners yttrande över förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2018-2029 (RTI-Plan)

Ärendebeskrivning Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2018-2029

Utgångspunkter för planeringsomgång 2018-2029

Utgångspunkterna i planperioden 2018-2029 är de transportpolitiska målen och principerna, tillsammans med regionala mål och processer såsom den regionala utvecklingsstrategin, Det öppna Skåne 2030, Sverigeförhandlingen, Regionalsamverkan Sydsverige och kommunala strategier och planer. Syftet är att få till stånd en regional infrastrukturplan för planperioden 2018-2029. Åtgärderna och insatserna avser att på ett resurseffektivt och samhällsnyttigt sätt bidra till nationella strategier och mål samt främja Skånes utveckling.

Infrastrukturpropositionen I oktober år 2016 presenterades propositionen *Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling* (2016/17:21). Följande utmaningar prioriteras och beaktas i planarbetet:

- Omställning till ett av världens första fossilfria välfärdsländer.
- Investeringar för ett ökat bostadsbyggande.
- Förbättra förutsättningar för näringslivet.
- Förstärka sysselsättningen i hela landet.
- Ta höjd för och utnyttja digitaliseringseffekter och möjligheter.
- Ett inkluderande samhälle.

Uppdraget anger att den preliminära ekonomiska ramen för Skåne är 4 442 miljoner kronor. RTI-planen bör innehålla de objekt som i planen för perioden år 2014 - 2025 har byggstart, men ej färdigställt i början av år 2018. Åtgärderna bör prioriteras och ska beskrivas utifrån hur de kan bemöta ett ökat bostadsbyggande och möjligheten att bidra till de transportpolitiska målen. Avseende persontransporter bör de åtgärder som medför en ökad kollektivtrafikandel prioriteras.

Förutsättningar och möjligheter i Skåne

Skåne är en gränsöverskridande storstadsregion med stor befolkningstillväxt. Den flerkärniga ortstrukturen skapar möjligheter, men ställer också krav på en väl fungerade och trafiksäker infrastruktur som binder samman de skånska orterna. Den skånska sysselsättningen nationellt sett är väldigt låg, trots att Skåne har ett växande näringsliv och ökad efterfrågan på arbetskraft. En av förklaringarna till detta är de eftersatta kommunikationerna. Skånes geografiska läge och den flerkärniga ortstrukturen ställer höga krav på ett effektivt och robust transportsystem för att kunna hantera både person- och godstransporter.

Samspelet mellan Skånes regionala kärnor, tillväxtmotorer och orter i deras omland är avgörande för den framtida utvecklingen. Det är viktigt att se på transportsystemet som

helhet och hur det kompletterar varandra, ur ett övergripande perspektiv, där "hela-resan-perspektivet" är viktigt.

Ystad är utpekad som regional kärna, och har stor betydelse för dess omland när det gäller attraktivitet, konkurrenskraft och utveckling.

Region Skånes strategiska inriktning och vägval för prioritering

Region Skånes strategiska inriktning och prioriteringsgrunder för Regional transportinfrastrukturplan 2018-2029 grundar sig i färdmedels- och trafikslagsfördelningen samt regionalt prioriterade stråk som omfattar personresor, gods, kollektivtrafik och cykel. Ett antal underlagsrapporter, ÅVS:er samt ställningstagande ligger också till grund för prioriteringen under planperioden. Färdmedelsfördelningen i strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 pekar ut riktningen för hur transportsystemet ska utvecklas hållbart. Ett viktigt mål för färdmedelsfördelningen är Skånes mål om att kollektivtrafikens marknadsandel ska uppgå till minst 40% av den motoriserade trafiken år 2030. Det har även tagits fram en trafikslagsfördelning för gods 2050. Region Skåne har förutom detta även tagit fram regionalt prioriterade stråk. Stråken som pekas ut på väg- och järnvägsnätet är viktiga ur ett regionalt perspektiv och är ett underlag till RTI-planen.

Väg- och järnvägsstråk som är utpekade för sydöstra Skåne är:

- E65 Ystad-Malmö. Regionalt stråk för personresor och godstransporter.
- Riksväg 11 Simrishamn – Lund. Regionalt stråk för personresor, godstransporter och kollektivtrafik (regional superbuss).
- Riksväg 19 Ystad- Kristianstad. Regionalt stråk för personresor, godstransporter och kollektivtrafik (regional superbuss).
- Ystad Österlenbanan. Regionalt stråk för kollektivtrafik samt övergripande järnvägsnät för gods (TEN-t).
- Riksväg 13 är utpekad som kollektivtrafikstråk (av delregional betydelse).

Utöver detta finns ett antal stråk utpekad för cykel. Dessa är klassificerade i tre nät; basnät för cykel, prioriterat nät för cykel och cykelleder för rekreation och turism.

I systemanalysen för Skåne presenterades de insatser som ger högst måluppfyllelse av de regionala utvecklingsmålen;

- Koppla samman och öka tillgängligheten mellan de regionala kärnorna med tåg och buss.
- Stärka de regionala kärnorna med kollektivtrafik.
- Stärka kollektivtrafiken med satsningar på cykel.
- Koncentrera befolkningen och verksamheter till tätorter.
- Miljö- och påverkansåtgärder för minskat bilresande.

Det har även tagits fram stråkstudier inför åtgärdsplaneringen 2018-2029 för de fyra hörnen, där syftet var att studera och analysera möjligheter till ökad hållbar tillgänglighet till viktiga målpunkter lokalt, regionalt och nationellt.

Satsningar i den regionala transportinfrastrukturen 2018-2029

Med utgångspunkt i målbilden om färdmedelsfördelningen år 2050, som innebär en tydlig riktning i utvecklingen av ett hållbart transportsystem för både person och godstrafik, krävs en fokusering på och prioritering av kollektivtrafik och cykel samt överflyttning till sjöfart och järnväg. I arbetet har ett antal brister identifierats som ska prioriteras för utredning under planperioden. Utifrån underlag och strategiska förutsättningar har ett antal satsningar pekats ut i Skåne som planeras genomföras under planperioden 2018-2029.

- 684 miljoner avsätts för samfinansiering av järnvägssatsningar.
- 1 miljard avsätts för finansiering av kollektivtrafikåtgärder (regionala och kommunala vägar).
- 765 miljoner avsätts för finansiering av cykelvägar.
- 386 miljoner avsätts för finansiering av åtgärder till ökad trafiksäkerhet och förbättrad miljö.
- 72 miljoner avsätts för finansiering av åtgärder på enskilda vägar, driftbidrag till flygplatser samt steg 1 och 2 åtgärder.
- 1537 miljoner avsätts för finansiering av regionala vägobjekt.

Inga nya utpekade vägobjekt har pekats ut för planperioden, fokus ligger på att genomföra redan beslutade objekt. Åtgärder som berör sydöstra Skåne avseende samfinansiering av järnvägssatsningar ligger i trimningspaket järnväg, där åtgärder på Ystad Österlenbanan kommer att genomföras.

Namngivna regionala objekt som är över 25 miljoner i sydöstra Skåne är;

Väg 13 Förbi Assmåsa; Kostnad 81 miljoner kronor, beräknad byggstart 2019/2020

Väg 11 Sjöbo (Anklam) – Tomelilla (Ramsåsa); Kostnad 105 miljoner kronor, beräknad byggstart 2021/2022

Objektet cykelstråket Sjöbo-Tolånga, som i cykelvägsplan 2018-2029 föreslås genomföras under perioden, bör ingå i vägprojektet. Det är en del av cykelstråket längs nämnd sträcka av väg 11.

RTI-planen pekar även ut ett antal prioriterade brister att utreda, dessa utredningar ska genomföras i enlighet med åtgärdsvalsstudiemetodiken, inför formell planläggningsprocess. För varje utpekad brist finns funktion och utmaning beskrivet där årsmedeldygnstrafiken, olycksstatistik samt framkomlighet och trafiksäkerhet redovisas.

Sydöstra Skånes kommuners yttrande över förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2018-2029 (RTI-Plan)

Förslaget till RTI-plan har remitterats till bland annat Skånes kommuner för yttrande. Sydöstra Skånes kommuner, Simrishamn, Sjöbo, Tomelilla och Ystad, lämnar här ett gemensamt yttrande över Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2018-2029. Yttrandet berör dels redan beslutade objekt, prioriterade brister att utreda samt att sydöstra Skåne presenterar ytterligare förslag på prioriterade brister.

Kommunerna i sydöstra Skåne ser de utpekade objekten som viktiga länkar som binder samman stråken på ett sätt som säkrar en hållbar utveckling, där social hållbarhet står i fokus. Samtidigt som det är oerhört viktigt att objekten genomförs inom tidsplan för att säkerställa förtroendet för infrastrukturen.

Region Skånes roll för det regionala transportinfrastruktur arbetet

Region Skånes framtagande av den regionala transportinfrastrukturplanen har präglats av en bra dialog med Skånes kommuner, dels genom politiska dialoger och dels genom 4-hörnsarbetet.

Dialogerna och kommunikationen som har varit under framtagandet av planen bör fortsättningsvis vara en del av arbetet för att uppnå bästa möjliga förutsättningar för hela Skåne. Med en bra dialog kan enigheten i de skånska kommunerna gynna de gemensamma satsningarna i framtiden. För att uppnå de fem ställningstagandena i "Strategier för det flerkärniga Skåne" samt de fem prioriterade ställningstagandena i "Det öppna Skåne 2030" måste hela Skånes utveckling beaktas och tillvaratas.

Planen redovisar påtagliga brister som uppstår på grund av en ökad mängd transporter på vägarna. Att effektivisera transporterna och arbeta för en minskning genom så kallade "mobility management" åtgärder är ett viktigt arbete för att uppnå en hållbar utveckling. Här har Region Skåne en viktig roll att fylla som samordnare för detta arbete.

Trafiksäkerhet och miljö

Nollvisionen, som innebär att ingen skadas eller dödas i trafiken, är ett viktigt arbete inom trafiksäkerhet. Det gäller både oskyddade trafikanter och fordonstrafiken. Vägar, gator och fordon ska anpassas till människans förutsättningar samt utformas och underhållas därefter. Under planperioden prioriteras ett antal områden där fokus är att säkra vägar och öka hastighetsefterlevnad, framkomlighet samt säkra de oskyddade trafikanterna. Tre områden kommer att prioriteras;

1. Sidoområde för harmonisering av hastigheter.
2. Ökad trafiksäkerhet genom vänstersvängfält.
3. Trafiklugnande åtgärder på genomfarter.

Valet av åtgärder beslutas under planperioden och följer trafikverkets verksamhetsplanering och sker i dialog med Trafikverket och kommunerna.

Kommunerna i sydöstra Skåne har identifierat kommunspecifika sidoområden och potter, vilka kommer att biläggas yttrandet.

Stråkstudier i sydöstra Skåne

I stråkstudien för Sydöstra Skåne analyserades ett antal stråk med avseende på bland annat funktioner, brister/utmaningar och utvecklingsmöjligheter. Åtgärdsförslag presenterades som effektbedömdes mot bland annat de transportpolitiska målen. Följande mål fastställdes för transportsystemet;

- Tillgänglighet – innebär att restiderna är tillräckligt korta för att möjliggöra hållbar pendling.
- Robusthet - att man kan lita på att komma fram i tid.
- Hållbarhet – att transportmedel som belastar miljön så lite som möjligt är konkurrenskraftiga och att trafiksäkerheten är hög.

Även väg 9 och 13 har utvärderats i studien och utifrån dessa analysresultat och effektbedömningar vill vi lyfta in väg 9 och väg 13 som prioriterade brister att analysera vidare. För att uppnå strategiska mål som har formulerats av Region Skåne och sydöstra Skåne behöver tre slutsatser i rapporten beaktas;

1. Arbetspendling till, från samt inom Sydöstra Skåne.
2. Förbindelserna till sydvästra Skåne är viktigare än till andra delar av länet, eftersom de flesta arbetsplatserna finns i den delregionen.
3. För att sydöstra Skåne ska kunna nå 80% av arbetsplatserna inom 45 minuter med kollektivtrafik krävs järnvägstrafik till Malmö/Lundregionen.

Slutsats nummer tre innebär konkret att Simrishamnsbanan bör hållas aktuell och vara en del av prioriteringen för att hålla hela Skåne levande. Banan är i särklass den viktigaste åtgärden för att skapa förutsättningar för uthållig och hållbar arbetspendling till och från sydöstra Skåne.

Nationell plan för transportsystemet 2018-2029, objekt som är strategiskt viktiga för en hållbar utveckling av sydöstra Skåne

Samfinansiering Om det inte blir aktuellt med samfinansiering av nationella objekt, såsom Skånebanan Kristianstad-Hässleholm, på grund av nationella planen föreslås att dessa medel istället placeras i samfinansiering trimningspaket järnväg.

Trimningspaket järnväg: Ystad-Österlenbanan är en förutsättning för att Simrishamn och Tomelilla kommuner sammanbinds med den regionala kärnan Ystad. Även tillgängligheten till tillväxtmotorerna Malmö, Lund och Helsingborg förstärks av banan. Sträckan är ett regionalt utpekade stråk för kollektivtrafik och gods.

Kollektivtrafik

Regionalt superbusskoncept

I sydöstra Skåne finns tre av Skånes åtta utpekade stråk för Regionalt superbuss

- Kristianstad-Simrishamn/Ystad (nuvarande SkE 3 och 4)
- Lund-Simrishamn (nuvarande SkE 5)
- Malmö-Sjöbo (nuvarande SkE 8)

Införandet av Regionalt superbusskoncept är nödvändigt för att utveckla kollektivtrafiken för de delar av Skåne som idag inte har järnväg. Enligt trafikförsörjningsprogram för Skåne 2016 närmar sig införandet av superbusskonceptet, men för vissa stråk har ännu inga åtgärdsvalsstudier genomförts.

För att sydöstra Skåne ska kunna uppnå färdmedelsfördelningen 2030 samt marknadsandel 40% och snabbt ta sig till starka arbetsmarknader behöver kollektivtrafiken förstärkas, både när det gäller robusthet och turtäthet.

Cykelvägar

Flera hundratusen skåningar använder cykeln varje dag för att ta sig till arbetet, skolan, fritidsaktiviteter eller för att handla. Så snart någon lärt sig cykla är detta en frihet som är tillgänglig oavsett inkomst, bakgrund eller kön. Att cykla istället för att köra bil är bra för folkhälsan, avlastar väginfrastrukturen och förbättrar framkomligheten. När det är lätt och tryggt att cykla gör det också att det kollektiva resandet ökar. Folkhälsovinster av att öka cyklingen i Skåne med tre procentenheter beräknas på sikt motsvara 1,8 miljarder kronor om året.

Synpunkter gällande cykelvägar specificeras ytterligare i yttrandet för "Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029".

Prioriterade brister att utreda vidare identifierade i RTI-plan 2018-2029:

RTI-planen pekar ut ett antal prioriterade brister att utreda. Utpökade brister i sydöstra Skåne är väg 11 Tomelilla – Simrishamn, Väg 19 Kristianstad – Ystad, Ystad- Österlenbanan och Tillgängligheten till hamnarna, där Ystad hamn berörs.

Utöver dessa objekt finns det utpekade brister i andra delar av Skåne som berör resenärer till och från sydöstra delen. Exempelvis väg 102 Lund – Dalby samt väg 11 Malmö-Dalby, vilka har stor betydelse för framkomligheten och därmed attraktiviteten för kommande Regionala superbusslinjer Simrishamn-Lund respektive Sjöbo-Malmö.

Väg 11 Malmö - Sjöbo - Tomelilla - Simrishamn

Väg 11 utgör en viktig regional öst-västlig förbindelse som knyter samman Österlen med Malmö/Lund och Köpenhamn, samtidigt som den binder ihop stationsorterna Tomelilla, Lunnarp, Smedstorp, Gärsnäs och Simrishamn. Längs med sträckan finns även andra viktiga målpunkter såsom Nordic Sea Winery, Österlenmejeriet, Ingelsta Kalkon, Gärsnäs möbler, Tosselilla och många andra besöksmål, sevärdheter och naturvärden viktiga för regionen.

Området kring sträckningen är landsbygd med ett aktivt lantbruk, vilket medför att antalet långsamtgående fordon är relativt många. Vägen är smal och upplevs som otrygg för både fordonstrafik och oskyddade trafikanter. Det är stora framkomlighetsproblem under rusningstrafik i västra delen av väg 11. Även kollektivtrafiken påverkas negativt då bussarna fastnar i bilköer.

Ställningstagande: Vi ser sträckan som en viktig länk för att binda samman Skåne. Utöver sträckan Tomelilla - Simrishamn, som enligt RTI underlaget är en utpekad prioriterad brist att utreda vidare, finns det behov av att se på hela sträckningen Malmö-Simrishamn utifrån tillgänglighet, trafiksäkerhet och kollektivtrafikens framkomlighet. Stora delar av stråket omfattas av två regionala superbusslinjer. Att en åtgärdsvalsstudie för sträckan utförs ser vi som en nödvändighet för hållbar utveckling gentemot både näringsliv och boende vid stråket.

Väg 19 Ystad- Kristianstad

Väg 19 är en förutsättning för att snabbt ta sig till den regionala kärnan Ystad, men det ger även en möjlighet för tillgänglighet till andra viktiga målpunkter längs sträckan. För godstrafiken är Ystad hamn en viktig målpunkt. Målpunkterna har en viktig delregional

betydelse för såväl näringslivet som för besökare och boende i sydöstra Skånes kommuner. Att kunna ta sig med bil eller kollektivtrafik mellan tätorterna i stråket och till de större arbetsmarknaderna är viktigt för att bibehålla en öppen och levande landsbygd. Det är en utmaning att behålla tillgängligheten för motorfordon, samtidigt som trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter måste öka.

För att öka möjligheterna för högre utbildning bör tillgängligheten till målpunkterna Högskolan i Kristianstad och Kristianstad Österlen Airport beaktas. Stråket är ett av Skånes åtta utpekade stråk för Regional Superbuss.

Ställningstagande: Sträckan är en viktig länk för att binda samman Skåne. Att en åtgärdsvalsstudie för sträckan utförs ses som en nödvändighet för hållbar utveckling gentemot såväl näringsliv som boende vid stråket.

Ystad- Österlenbanan

Ystad-Österlenbanan är hårt belastad av stora störningar och eftersatt underhåll samt avsaknad av trådsäkring, vilket påverkar såväl robustheten som punktlighet. Ett flertal åtgärder som ligger i trimningspaket för järnväg är planerat för banan, men mer utveckling krävs för att uppnå målet för färdmedelsfördelningen om att kollektivtrafikens marknadsandel ska uppgå till minst 40% av den motoriserade trafiken år 2030 samt målet om geografisk tillgänglighet, att nå regionalt centrum (tillväxtmotorer) på maximalt 60 minuter. För att öka tillgängligheten till arbetsmarknaden mellan västra och östra Skåne och för att öka attraktiviteten på banan finns ett behov av avgång med två tåg i timmen på Österlenbanan och expresståg på Ystadbanan. Detta kräver att trafikeringen säkras med en ökad robusthet, vilket på sikt kan innebära dubbelspår Malmö - Ystad och Ystad – Simrishamn.

Ställningstagande: Ystad-Österlenbanan är en viktig länk för kopplingen mellan sydöstra Skåne och Malmö-Lundregionen samt Köpenhamnsregionen. Det är viktigt att bevaka och åtgärda eventuella förslag som presenteras i den kommande ÅVS:en för sträckan.

Tillgänglighet till Ystad Hamn

Ystad hamn har haft en stark utveckling historiskt och har sedan år 2000 vunnit marknadsandelar gentemot såväl Skånes som Sveriges samlade hamnar. Hamnen har en ledande eller stark position inom flera marknadssegment, vilket dels indikerar god konkurrenskraft, dels minskar sårbarheten. Tillväxten av godstransporter bedöms öka och Trafikverket prognostiserar att sjöfart kommer att vara det trafikslag som växer mest fram till

år 2040. Trafikverket bedömer att Ystads hamn kommer att växa med drygt 90 % och därmed fortsätta ta marknadsandelar i Skåne och Sverige. Bakgrunden till de goda framtidsutsikterna är tillväxten i länder för vilka Ystad har ett gynnsamt geografiskt läge, i och med att hamnen är den hamn som ligger närmast Polen. Den övergripande, positiva bilden av utvecklingen i Ystads hamn bekräftas av pågående planering och konkreta aktiviteter och dialog med rederier.

Det finns starka trender som pekar på att sjöfarten i Östersjön kommer att utvecklas mot större fartyg med färre anlöp, något som också Polferries och övriga rederier bekräftar. Ystads hamn har i dagsläget sämre förutsättningar att ta emot stora fartyg än de sydsvenska konkurrenterna, vilket riskerar att påverka utvecklingsmöjligheterna negativt.

Förändring av godsmängd över kaj, Ystad (källa Sveriges hamnar)

2005-2015	2006-2016	2000-2016
+16,9%	+11,6%	+67,9%

Förändring av godsmängd över kaj, Sverige totalt (källa Sveriges hamnar)

2005-2015	2006-2016	2000-2016
-3,1%	-5,7%	+11,7%

Ystad hamn är en av de största färjehamnarna i Sverige och är en port till Bornholm, Polen och vidare ut i Centraleuropa. 2016 passerade 1,868 miljoner passagerare Ystad hamn, varav ca 0,5 miljoner till Polen och resterande till Danmark.

Hamnen är specialiserade på RoRo-transporter och utgör en viktig länk för gränsöverskridande väg- och järnvägstransporter. Ystad hamn har en stark tillväxt och har en viktig roll att spela i den önskade överflyttningen av gods från vägtransporter till järnväg och sjöfart. För att skapa förutsättningar för Ystad hamn som strategisk nod för godstransporter till, från och genom Skåne är det viktigt att bevaka och utveckla väg – och järnvägsinfrastrukturen.

En av de största utmaningarna för hamnen och dess utveckling är de anslutande vägarna till hamnen. Det gäller dels genomfarten genom Ystad på Dragongatan men även vägarna E65, väg 13 och väg 19. Även ett kapacitetsstarkt järnvägsnät är viktigt.

För en framtida hamnexpansion krävs en hållbar planering och utveckling av tillgängligheten till och från Ystad Hamn.

Ställningstagande: Kommunerna i sydöstra Skåne ser Ystad Hamn som en viktig länk för att binda samman Skåne med Bornholm, Polen och Centraleuropa. Att en åtgärdsvalsstudie för

sträckan utförs ser vi som en nödvändighet för hållbar utveckling för godsstråket till och från hamnen.

Utöver de utpekade stråk som identifieras i utpekade brister att utreda, vill sydöstra Skåne lyfta upp andra objekt som är strategiskt viktiga för en hållbar utveckling av delregionen.

Väg 13 Ystad – Sjöbo- Hörby

I utpekade stråk för sydöstra Skåne saknas väg 13 Ystad – Sjöbo - Hörby. Vägen är en delregional länk, vilken förbinder medelstora tätorter med huvudlinjenätet.

Stråket bör pekas ut i regionala stråk för personresor eftersom det uppfyller kriterierna för att binda samman den regionala kärnan Ystad med Sjöbo samt att det är ett stråk för godstrafiken genom Skåne, där sträckan har en betydelse för godstransporterna från Ystad hamn mot Hörby/ Höör och vidare på E22 och väg 23. Målpunkterna i stråket är arbetsplatser, bostäder och bytespunkter för resor och transporter. Stråket har en arbetspendling mellan kommunerna med cirka 1000 pendlare per dag. Stråket gynnar även pendling till studier. Sträckan är utpekad som kollektivtrafikstråk med delregional betydelse och har kvartstrafik för regionsbuss 301. Även viltproblematiken bör undersökas och åtgärdas på vissa delar av sträckan.

Området kring sträckningen är landsbygd med ett aktivt lantbruk, vilket medför att antalet långsamtgående fordon är relativt många. Vägen är smal och upplevs som otrygg för både fordonstrafik och oskyddade trafikanter.

Väg 9 Brösarp - Simrishamn – Ystad

I avsnittet prioriterade brister att utreda bör även väg 9 behandlas. Sträckan sammanbinder många tätorter och har flera viktiga målpunkter i stråket. Under vissa perioder är sträckan hårt belastad av såväl biltrafik och godstrafik, som att många cyklister väljer att cykla på vägen, vilket skapar en otrygghet.

Sträckan Simrishamn – Brösarp är relativt olycksdrabbad och i många fall är det oskyddade trafikanter inblandade. Sträckan sammanbinder Österlen med nordöstra Skåne och dess tillväxtmotorer Kristianstad/Hässleholm. En av de största utmaningarna för sträckan är den långa restiden samt restidskvoten där kollektivtrafiken inte kan konkurrera med biltrafiken. Väg 9 binder även samman Simrishamn med Kristianstad Österlen Airport via väg 19.

Sträckan Simrishamn - Ystad är klassad som funktionellt prioriterat vägnät för dagliga och långväga personresor med bil (inklusive turisttrafik) liksom för kollektivtrafik. Stråket saknar klassning för gods och ingår inte heller i det strategiska cykelvägnätet.

Sommartid är sträckan från Kabusakorset in mot Ystad hårt belastad med biltrafik och parkerade bilar längs med Sandskog. Vägen går genom ett välbesökt naturområde med boende på bägge sidor, trafikintensiteten i området är högt och fordon blandas med oskyddade trafikanter.

E65 Ystad-Malmö / Dragongatan

För att kunna upprätthålla och utöka kapaciteten för E65 bör vägen tas i beaktande för utbyggnad av 2+2 väg hela sträckan Ystad - Malmö. Sträckan inkluderar även utbyggnad av Dag Hammarskjöldsväg, för att öka tillgängligheten till bland annat Ystad Hamn. Även korset vid "Sturups-rondellen" behöver åtgärdas med en planskild korsning för att stärka trafiksäkerheten och tillgängligheten till Sturups flygplats och vidare mot Malmö eller Ystad. För att avlasta tätorten Skurup från den tunga trafiken, skapa säkra trafiklägen, minska bullret och öka tillgängligheten med bättre gång- och cykelvägar behöver en förlängning av Yttre Ringvägen (väg 714), utredas vidare i en åtgärdsvalsstudie. Diskussioner om att påbörja en ÅVS har påbörjats men objektet bör ligga med som prioriterad brist att utreda vidare i regional/nationell plan.

Dragongatan i Ystad behöver förbättras för att ge ökad framkomlighet och ökad säkerhet till/från Ystads hamn samt utveckling för den regionala trafiken. Vägsträckan har en betydande mängd internationell genomfartstrafik mot hamnen samt regional trafik till och från Österlen. Den allmänna trafikökningen och ökad verksamhet i hamnen kommer att ge ytterligare belastning på Dragongatan. Även trafiksäkerheten och miljöaspekterna, såsom buller och utsläpp från fordonstrafiken, för boende längs med Dragongatan bör utredas vidare. Södra Dragongatan, Fina-korset behöver förbättras för att säkerställa ett trafikflöde utan köbildning.

Simrishamns hamn

I Region Skånes strategi för den hållbara gods – och logistikregionen i Skåne är en av åtgärderna att utveckla kust- och närsjöfarten. En åtgärd som innebär en avlastning av transitt transporter på land och en överflyttning till sjöfart. Effektivare logistik- och transportlösningar som leder till utveckling av sysselsättningen i logistikanknutna branscher lockar till sig företag, vilket gynnar näringslivet och därmed tillväxten.

Hamnen i Simrishamn har potential och möjligheter att vara en del av utvecklingen i kust- och närsjöfarten. Förutsättningarna för hamnen i Simrishamn att utvecklas till en nod för kust- och närsjöfarten bör utredas vidare. Redan idag finns verksamhet i hamnen med lossning av gödning samt utlastning av spannmål och raps.

Viadukt väg 11 Tomelilla centralort

För viadukten i Tomelilla centralort finns en ÅVS som berör superbusskonceptet, där möjligheterna för en eventuell rivning av viadukten fanns med. En rivning av viadukten bör ligga med som ett enskilt utpekad objekt eftersom kostnaden är beräknad till mellan 23 och 30 miljoner kronor.

För att utveckla centralorten och dess stationsläge krävs en tillgänglighet till området som idag begränsas av viadukten och dess höjd. En rivning ger möjligheter att utveckla gång- och cykelvägarna, öka attraktiviteten i bytet buss/tåg, öka tillgängligheten till samhällsservicen i orten och till centralorten samt utveckla det stationsnära läget.

Yttrande över miljökonsekvensbeskrivning av Regional Transportinfrastrukturplan för Skåne 2018 - 2029

Region Skåne har i samband med remiss av Regional Transportinfrastrukturplan 2018-2029 i Skåne även remitterat miljökonsekvensbeskrivning av densamma till Skånes kommuner för yttrande.

Bedömningsgrunder har tagits fram för att definiera hur effekter och konsekvenser kopplat till de miljöaspekter som räknas upp i miljöbalkens 6 kap 12 § punkt 6 kommer att bedömas i Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) samt hur miljöaspekterna relaterar till relevanta miljömål.

Sydöstra Skånes kommuner, Simrishamn, Sjöbo, Tomelilla och Ystad, avger här ett gemensamt yttrande över Miljökonsekvensbeskrivning av Regional Transportinfrastrukturplan för Skåne 2018 – 2029.

Sydöstra Skånes kommuner kan konstatera att Regional Transportinfrastrukturplan för Skåne 2018-2029 har genom satsningar på kollektivtrafik och cykel istället för vägobjekt, en positiv riktningförändring avseende miljön jämfört med befintlig plan.

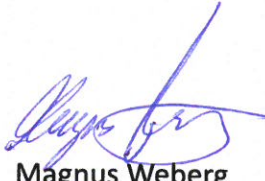
För kommunerna i sydöstra Skåne – kommunalråd och oppositionsråd från Ystads kommun, Simrishamns kommun, Tomelilla kommun och Sjöbo kommun



Kent Mårtensson
Ystad



Leif Sandberg
Tomelilla



Magnus Weberg
Sjöbo



Karl-Erik Olsson
Simrishamn



Kristina Bendz
Ystad



Torgny Larsson
Tomelilla



Cecilia Olsson Carlsson
Sjöbo



Anders Johnsson
Simrishamn

Bilaga Potter Trafiksäkerhet och miljö

Simrishamns kommun

Väg 9 Vänstersvängfält, infart Tobisvik camping.

Väg 9 Alternativa trafiklösningar, Storgatan/Peder Mörcks väg.

Väg 9 Alternativa trafiklösningar, Kristianstadsvägen/Yngve Östbergs väg.

Väg 9 Ombyggnad av Norra Infartsvägen Simrishamn.

Väg 9 Rastplatser norr och söder om Kivik.

Väg 9 Alternativa trafiklösningar, väg 9/väg 1537 (området vid COOP).

Pendlarparkeringar vid kollektivtrafik längs Rv 9 och Rv 11.

Ny infart och anslutning till väg 1500 i norra Skillinge.

Tillskapa kustnära parkeringar vid bland annat Rörums- och Mälarhusens strandbad.

Sjöbo kommun

Vänstersvängfält och belysning på riksväg 13 vid Vollsjöavfarten väg 1049, vid Bjärsjölagårdsavfarten väg 1098 samt vid Övedsavfarten väg 104

Vänstersvängfält på väg 740 vid infarten till Blentarp

Väg 11 vid korsningen med väg 979 (Björkakorset) trafiksäker passage för gång- och cykeltrafikanter att passera över väg 11 till hållplatsen på norra sidan. Ev. planskildhet.
Pendlarparkering

Tätortsportar/trafiksäkerhetsåtgärder i Bjärsjölagård, Vollsjö, Sövde, Blentarp, Lövestad och Äsperöd

Viltsäkring på riksväg 13 söder om Sjöbo mellan flygrakan och Assmåsa

Tomelilla kommun

Väg 9 Albovägen Cykel/gångöverfart I Brösarp Brunnsviksvägen/Kullastigen.

Väg 11 Cykel/gångöverfart mellan Västergatan/(Gamla Malmövägen).

Väg 11 Cykel/gångöverfart vid Räddningstjänsten.

Väg 11 Trafiksäkring korsning Adalgatan – Gladanleden

Väg 11 Ombyggnation viadukt Scanstull på Gladanleden.

Väg 1558 Cykel/gångöverfart mellan Tryde och Tryde kyrkby.

Väg 1560 Mötesplatser och/eller vägbreddning Tryde - Sälshög.

Ystads kommun

Väg 9: Tätortsport Nybrostrand.

Väg 9: Nytt övergångsställe över väg 9 i anslutning till mataffären i Glemmingebro. Översyn av övergångsstället vid Knappsdalavägen i anslutning till idrottsplatsen/busshållplatsen.

Väg 9: Väderskydd till busshållplatsen Glemmingebro V vid väg 9. Förbättrad busshållplats Glemmingebro Ö vid Knappsdalavägen (placering och belysning).

Väg 13: Tätortsportar och miljöförbättrande åtgärder genom Sövestad samt på Krageholmsvägen.

Väg 995: Trafiksäkerhetsåtgärder vid Olof Viktors och genom Ingelstorp

Väg 1003: Miljöförbättrande åtgärder och förbättrad trygghet längs Storgatan i Löderup.
Miljöförbättrande åtgärder i korsningen Storgatan-Fabriksgatan och på Fabriksgatan.

Väg 1003: Säkrare gång- och cykelöverfart vid Storgatan från Nytorgsgatan i Löderup.

Väg 740 och 756: Trafiksäkerhetsåtgärder i Rögla.

Pendlarparkering vid Svarte järnvägsstation.

Kustnära parkeringar i sydöstra Skåne.