

## Yttrande om förslag till NTI-plan 2018-2029 (N2017/05430/TIF)

Trafikverket har presenterat sitt förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029. Planen har remitterats till bl.a. kommunerna för yttrande senast 2017-11-30.

Planen omfattar åtgärder för underhåll av statlig infrastruktur och utveckling av statliga vägar och järnvägar samt sjöfart och luftfart. De åtgärder som föreslås ska bidra till att skapa ett effektivt och hållbart transportsystem i dag och för framtiden, och förbättra möjligheterna för individer och företag att möta dagens och morgondagens utmaningar.

Den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 är beslutad av riksdagen och uppgår till 622,5 miljarder kronor.

Av direktiven framgår att planeringsramen ska fördelas på följande sätt:

- 333,5 miljarder kronor ska användas till utveckling av transportsystemet, varav 36,6 miljarder avser medel till länsplaner.
- 125 miljarder kronor ska avsättas till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga järnvägar.
- 164 miljarder kronor ska gå till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga vägar, inklusive bärighet och tjälsäkring, samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar.

Syftet med planen är att bidra till att de transportpolitiska målen nås, samt att bidra till lösningar på de utmaningar som riksdagen och regeringen har pekat ut. Mer konkret innebär detta framförallt att:

- återställa och utveckla järnvägens funktionalitet
- främja säkra och funktionella vägar och höja säkerheten för oskyddade trafikanter
- främja överflyttningen av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart
- bidra till fungerande och hållbara miljöer i städerna och erbjuda en grundläggande standard på landsbygderna
- minska transportsektorns miljöpåverkan utifrån den nationella planens roll
- skapa förutsättningar för att utveckla morgondagens transportsystem.

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

## Sammanfattning yttrande sydöstra Skånes kommuner

- Ystad-Österlenbanan kräver omfattande insatser. Banan är viktig för tillgängligheten till Malmö-Lundregionen samt Köpenhamnsregionen och för att sammanbinda kringliggande kommuner med kärnan Ystad. Banan är hårt belastad med stora störningar och har eftersatt underhåll. På sikt behövs dubbelspår Malmö-Ystad-Simrishamn
- E65 har en viktig funktion för arbetspendling och för anslutning till Sturups flygplats. Vägen har också stor betydelse för godstrafiken mot Ystad hamn och transittrafiken till Bornholm. Ystad hamn är en viktig länk för att binda samman Österlen med Bornholm, Polen och Centraleuropa. E65 bör byggas till 2+2- väg hela sträckan Malmö-Ystad. Sturupsrondellen bör åtgärdas med planskild korsning för trafiksäkerheten och tillgängligheten till Sturups flygplats. Dag Hammarskjölds väg samt Dragongatan i Ystad är delar av E65 och utgör viktiga länkar till/från Ystad hamn. Flera utredningar har genomförts men trots detta saknas en helhetsbild. En utredning för hela sträckan behöver genomföras och ha ett långsiktigt perspektiv.
- Simrishamnsbanan bör hållas aktuell eftersom banan är i särklass den viktigaste åtgärden för att skapa förutsättningar för uthållig och hållbar arbetspendling till och från sydöstra Skåne.
- I sydöstra Skåne hör de flesta vägarna till det lågprioriterade vägnätet, varför det är av stor vikt att kvaliteten vidmakthålles.
- Sydöstra Skåne med Österlen är en av Sveriges största turistdestinationer, vilket kräver särskilda insatser på nationella och övriga statliga vägar samt på järnvägsnätet.
- Sydöstra Skånes kommuner ser gärna en snabbare utbyggnadstakt för åtgärder som främjar cykling.
- Sydöstra Skånes kommuner anser att den ursprungliga hastigheten 320 km/h på de nya höghastighetsbanorna ska gälla för att få snabb tillgänglighet till Stockholmsområdet. Dessutom förespråkar sydöstra Skånes kommuner att de nya stambanorna lånefinansieras för att byggnationen ska kunna tidigareläggas.

## Region Skånes yttrande över nationell plan 2018-2029

I Regions Skånes förslag till yttrande över nationell plan 2018-2029 (2017-11-03) nämns bland annat följande åtgärder som direkt berör sydöstra Skånes kommuner;

- *”Det krävs underhåll av alla berörda banor i ett järnvägssystem, då störningar som uppstår på anslutande banor sprids i systemet. Detta är exempelvis mycket påtagligt på Ystad- och Österlenbanan där trafiken frekvent drabbas av störningar, vilket*

*påverkar resenärernas förtroende för tågtrafiken. Akut uppkomna fel i järnvägsinfrastrukturen leder till konsekvenser för en stor mängd resenärer och för godstrafiken. Trafikverkets förmåga att avhjälpa fel snabbt och effektivt är en aspekt som saknas i planförslaget.”*

- *”För att stärka den regionala pendlingen, trafiksäkerheten och säkra tillgängligheten på E6:an genom Skåne, E22:an mellan Lund och Malmö och E65:an mellan Malmö och Ystad behövs satsningar på kollektivtrafiken samt ombyggnader i de delar där det saknas redundans i systemet.”*
- *”I Skåne har hamnarna utmaningar kring sin landinfrastruktur i kombination med en fortgående stadsutveckling, detta är särskilt aktuellt i Helsingborg, Trelleborg och Ystad... Dessa utmaningar inom samhällsplaneringen berörs eller hanteras inte i förslaget till nationell plan. Följaktligen finns inte heller några åtgärder i de skånska hamnarna med i planförslaget.”*

Kommunerna i sydöstra Skåne ställer sig bakom ovanstående synpunkter, som är mycket viktiga och behöver lösas för att komma vidare mot en mer hållbar samhällsutveckling för sydöstra Skåne.

Utöver Region Skånes yttrande vill sydöstra Skånes kommuner lyfta fram följande objekt som är strategiskt viktiga för en hållbar utveckling av sydöstra Skåne:

## **Objekt som är strategiskt viktiga för en hållbar utveckling av sydöstra Skåne:**

### **Ystad-Österlenbanan**

Sydöstra Skånes kommuner vill lyfta fram att omfattande insatser krävs på **Ystad-Österlenbanan**, som 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 utpekat stråk för kollektivtrafik samt övergripande järnvägsnät för gods (TEN-t).

Ystad-Österlenbanan är hårt belastad av stora störningar och eftersatt underhåll samt avsaknad av träsäkring, 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 Ystad- och Österlenbanan. 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.

### **E65 Ystad-Malmö**

**E65** är en av de nationella stamvägarna i Skåne och har en viktig funktion som såväl internationell, nationell som regional länk. Det är en viktig pendlingsväg mellan Ystad och Malmö, samt en anslutningsväg till Sturups flygplats. Vägen har också stor betydelse för godstrafiken mot Ystad hamn och transittrafik till Bornholm. Vägen är ett utpekat vägstråk i den regionala transportinfrastrukturplanen för både personresor och godstransporter.

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 Hammarskjölds väg, 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.

Sydöstra Skånes kommuner ser Ystad Hamn som en viktig länk för att binda samman Österlen med 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, som är en av de största färjehamnarna i Sverige, är specialiserade på RoRo-transporter och utgör en viktig länk för gränsöverskridande väg och järnvägstransporter. 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 genomfarten genom Ystad på Dragongatan upp mot E65an och andra viktiga länkar såsom väg 13. För en framtida hamnexpansion krävs en hållbar planering och utveckling av tillgängligheten till Ystad Hamn.

**Dragongatan** i Ystad behöver därför rustas upp för ökad framkomlighet och säkerhet för trafik 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. Varje dygn passerar drygt 10.000 fordon. Den allmänna trafikökningen och ökad verksamhet i hamnen kommer att ge ytterligare belastning på Dragongatan. Flera utredningar har genomförts men trots detta saknas en helhetsbild med ett långsiktigt perspektiv. 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.

**Ställningstagande:** Sydöstra Skånes kommuner ser Ystad Hamn som en viktig länk för att binda samman Österlen med Bornholm, Polen och Centraleuropa. Att en åtgärdsvalsstudie med ett långsiktigt perspektiv utförs för hela sträckan ser vi som en nödvändighet för hållbar utveckling för godsstråket till och från hamnen.

### **Simrishamnsbanan**

Vid en stråkstudie för sydöstra Skåne analyserades ett antal stråk med avseende på bland annat funktioner, brister/utmaningar och utvecklingsmöjligheter för tillgängligheten till/från sydöstra Skåne. Åtgärdsförslag presenterades, och effektbedömdes mot bland annat de transportpolitiska målen. Där framkom bland annat följande: för att sydöstra Skåne ska kunna nå 80% av arbetsplatserna inom 45 minuter med kollektivtrafik krävs järnvägstrafik till Malmö/Lundregionen. Detta innebär att Simrishamnsbanan bör hållas aktuell och vara en del av prioriteringar 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.

### **Vidmakthålla det lågtrafikerade vägnätet**

Att prioritera underhållet av det lågprioriterade vägnätet kan inte nog understrykas. I sydöstra Skåne hör de flesta vägarna till det lågprioriterade vägnätet, så det är av stor vikt för oss att kvaliteten vidmakthålles.

### **Sveriges största turistdestination**

Sydöstra Skåne med Österlen är en av Sveriges största turistdestinationer med ca 2 miljoner besökare årligen och Simrishamns kommun fördubblar sitt invånarantal under sommarhalvåret. Detta kräver särskilda insatser på det nationella vägnätet och på det övriga statliga vägnätet samt på järnvägsnätet Ystad-Österlenbanan.

### **Cykel**

Sydöstra Skånes kommuner vill poängtera vikten av satsningar på ökade möjligheter för cykling, t.ex. att cykelåtgärder prioriteras inom Trafikverket, då byggnationen av cykelvägar går långsamt.

Region Skåne har tillsammans med Trafikverket och de skånska kommunerna identifierat totalt tvåhundra brister. Att åtgärda samtliga skulle kosta cirka 2,5 miljarder kronor. Vi i sydöstra Skåne ser gärna en snabbare utbyggnadstakt med fokus på koppling tätort - landsbygd, hela-resan-perspektivet. Förutsättningar måste finnas för att kunna göra säkra miljövänliga val och för att uppnå färdmedelsfördelningen på 19% för cykel.

### Nya stambanor

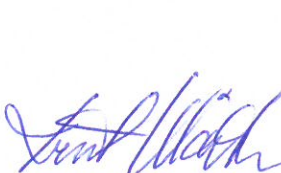
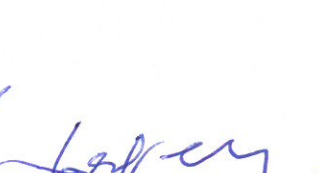
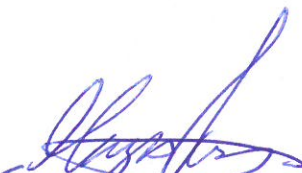
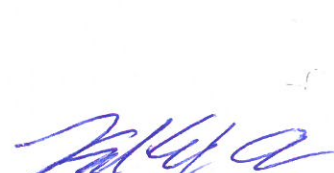



- **320 km/h - 250 km/h**

Sydöstra Skånes kommuner anser att den ursprungliga hastigheten 320 km/h ska gälla för de nya höghastighetsbanorna. Det är viktigt med snabb tillgänglighet till Stockholm. För boende i sydöstra Skåne tillkommer restid för att nå höghastighetsbanan och då är det viktigt med så kort restid som möjligt därefter. Det är viktigt att planera hållbart och höghastighetsbanan bör planeras för att vara aktuell även år 2100. Redan i Tågstrategi 2037 skriver Skånetrafiken om hastigheter på 250km/h för både Öresundståg och Pågatåg. Att höghastighetsbanor ska köra med hastigheten 250km/h känns därför varken aktuellt eller hållbart framöver.

- **Utbyggnadstakt och förespråka finansiering utanför plan**

Sydöstra Skånes kommuner anser att de nya stambanorna bör lånefinansieras för att byggnationen ska kunna tidigareläggas.

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

|   |  |  |   |
|---|--|--|---|
| <br>Kent Mårtensson<br>Ystad | <br>Leif Sandberg<br>Tomelilla  | <br>Magnus Weberg<br>Sjöbo           | <br>Karl-Erik Olsson<br>Simrishamn |
| <br>Kristina Bendz<br>Ystad  | <br>Torgny Larsson<br>Tomelilla | <br>Cecilia Olsson Carlsson<br>Sjöbo | <br>Anders Johnsson<br>Simrishamn  |