

2025-12-02

Yttrande från Sydöstra Skånes samarbetskommitté gällande Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Inledning

På uppdrag av regeringen har Trafikverket tagit fram ett förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 som nu skickats ut på remiss.

Simrishamns, Sjöbos, Tomelillas och Ystads kommuner har i samverkan tagit fram ett gemensamt yttrande till planen. Yttrandet behandlades av Sydöstra Skånes samarbetskommitté den 2 december 2025 innan respektive kommuns beslutar att stå som avsändare av yttrandet.

Sydöstra Skåne - en viktig del av Sverige och Europa

Tillgång till robust infrastruktur, som ger korta restider och förutsägbara resor och transporter, är en väsentlig förutsättning för såväl sydöstra Skånes fortsatta utveckling som för Skånes och Sveriges utveckling. Infrastrukturen i sydöstra Skåne innehåller flera viktiga länkar, däribland E65 och Ystad-Österlenbanan, som har stor betydelse för resor och transporter till och från övriga Skåne, Sverige och Europa. Sydöstra Skåne ligger i ett utsatt läge utifrån ett säkerhetsstrategiskt perspektiv. I en krissituation är det av yttersta vikt att transportsystemet är robust så att samhällsviktiga funktioner kan upprätthållas.

Ystad hamn är en viktig länk i Sveriges försörjningskedja och hanterar dagligen en betydande del av Sveriges import och export såväl som persontransporter. Under de senaste 20 åren har hamnens volymer ökat kraftigt, där ökning har skett för gods, tunga fordon och personbilar för passagerare.

Landinfrastrukturen utanför hamnområdet i form av E65 och Ystad-Österlenbanan är dock fortfarande densamma, vilket bland annat leder till kapacitetsbrist. Det är av största vikt att infrastrukturen till och från hamnområdet utvecklas i takt med det ökade kapacitetsutnyttjandet av hamnen



så att förändringarna bidrar till ett mer resurs- och energieffektivt nyttjande. Genom utveckling av infrastrukturen till och från Ystad hamn kan den hårt belastade Öresundsförbindelsen avlastas.

Synpunkter från Sydöstra Skånes samarbetskommitté

Region Skåne har skrivit ett yttrande gällande Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037. **Simrishamns, Sjöbos, Tomelillas och Ystads kommuner ställer sig bakom Region Skånes yttrande som helhet.** Utöver Region Skånes yttrande vill våra kommuner lyfta fram följande som är särskilt viktigt för en hållbar utveckling av sydöstra Skåne.

Ystad-Österlenbanan

Det är mycket positivt att dubbelspår på Ystadbanan, sträckan Skurup-Rydsgård, finns med som en ny namngiven investering under planperioden 2026–2037. Region Skåne och samtliga kommuner längs stråket står bakom denna satsning.

En satsning på Ystad-Österlenbanan är avgörande för att säkerställa dagens behov, möta framtidens utmaningar och få en ökad överflyttning av gods- och persontrafik från väg till järnväg. Kapacitetsutnyttjandet har nått taket och stråket behöver därför prioriteras för att kunna öka kapaciteten, robustheten och skapa möjlighet till utvecklad trafikering. Det finns stor potential för ytterligare resandetillväxt i stråket, där flera av kommunerna satsar på ökat bostadsbyggande i stationsorterna.

Sydöstra Skånes samarbetskommitté (SÖSK) ser det som mycket angeläget att åtgärder genomförs enligt förslagen i framtagna ÅVS för stråket, där slutmålet är dubbelspår på hela Ystadbanan samt ett flertal åtgärder på Österlenbanan. Dubbelspår sträckan Skurup – Rydsgård, är en första viktig delåtgärd, men det är viktigt att resterande åtgärder därefter kommer att vidtas.

E65

E65 är en nationell stamväg som upprätthåller en viktig regional, nationell och internationell funktion med koppling till Ystad hamn. E65 och utgör en pulsåder för Sveriges export och import och är en viktig pendlingsväg mellan Ystad och Malmö, samt en anslutningsväg till Sturups flygplats. “ÅVS E65 Lemmeströ - Ystad” påtalar en rad brister i stråket, bland annat kapacitetsproblem och trafiksäkerhetsbrister.

I förslag till nationell plan finns utbyggnad av E65 sträckan Svedala - Börringe med som en namngiven investering under planperioden. Detta är en viktig satsning, men inte tillräcklig eftersom den endast förbättrar på en del av stråket



mellan Ystad och Malmö. Ett flertal av de åtgärder som finns redovisade i "ÅVS E65 Lemmeströ - Ystad" behöver ingå i den nationella planen. För att möjliggöra en hållbar utveckling av både hamnverksamhet och staden är det viktigt att såväl satsningar på stråket utanför Ystad tätort genomförs, så som åtgärder på E65 i Ystad (Dag Hammarskjölds väg och Dragongatan). Exempel på åtgärder enligt ÅVS är utbyggnad till 2+2 körfält del av sträckan, trafikplatsombyggnader, fler körfält i cirkulationsplatser och planskilda passager för gång och cykel. Det är av stor vikt att den nationella planen skyndsamt avsätter resurser för åtgärder i enlighet med framtagna ÅVS, för robustare och mer förutsägbar framkomlighet.

Öresundsbrons överskott

SÖSK ser det som viktigt att intäkter från Öresundsbron kan användas för att genomföra åtgärder i Öresundsregionen. Precis som det står i förslaget till nationell plan är det viktigt att inte låsa intäkterna till en fast geografi utan se vilka stråk som behöver stärkas för att förbättra transportsystemet i Öresundsregionen. Viktiga stråk i sydöstra Skåne som behöver stärkas är dels de ovan nämnda objekten, Ystad-Österlenbanan och E65, dels riksväg 11 som går mellan sydöstra och sydvästra Skåne. Denna finns med i listan i nationell plan över möjliga åtgärder vilket SÖSK anser är mycket positivt. Väg 11 har stora utmaningar idag, bland annat kapacitetsbrist, och ett helhetsgrepp behöver tas för stråket.

Klimatanpassning

SÖSK ser positivt på att behovet av klimatanpassning lyfts i förslaget till nationell plan och att satsningar planeras för olika riskreducerande åtgärder, men vill poängtera att åtgärder behöver ske i större omfattning och är i vissa lägen akuta. Sydöstra Skåne ligger i ett utsatt läge sett till klimatförändringar. Det är av yttersta vikt att klimatanpassa infrastrukturen för att eliminera klimatrelaterade risker som exempelvis skyfall, stigande havsnivåer, kusterosion och ras- och skredrisk.

SÖSK anser att Trafikverket behöver ligga i framkant gällande klimatanpassning och ser inte att Trafikverket idag har en fullständig lägesbild för sydöstra Skåne. Därmed är det svårt att samordna kommunernas planering i närheten av statlig infrastruktur, både väg och järnväg, som ligger i utsatta lägen. Exempelvis är det oroande att Trafikverket inte kan möta upp med förslag på konkreta klimatåtgärder i takt med att Ystad kommun planerar för Hamnstaden, i ett stort exploateringsområde i närheten av järnvägen genom Ystad, där järnvägen hotas av stigande havsnivåer.



För väg 9 sträckan Ystad – Trelleborg med tillhörande cykelväg, finns problem kopplat till erosion. Punktinsatser har genomförts men det finns behov av att ta ett helhetsgrepp med fokus på erosion. Kommunerna i sydöstra Skåne har mer detaljerade underlag att ta del av, som kan användas i frågor om klimatanpassning.

Förutsättningar för åtgärder som ökar transporteffektiviteten

SÖSK anser att det är problematiskt hur Trafikverket valt att tolka myndighetens möjligheter att finansiera åtgärder inom attityd och beteende (steg 1 och steg 2 åtgärder). Det går emot fyrstegsprincipen som Trafikverket ska arbeta utifrån och försvårar att enkla och kostnadseffektiva åtgärder genomförs. Kommuner kan endast i viss omfattning bedriva denna typ av åtgärder på egen hand, och behöver därför stöd av både Trafikverket och regionen.

Om resurser inte läggs på steg 1 (att minska transportbehovet) och steg 2 (att flytta transporter till effektivare trafikslag) i fyrstegsprincipen, kommer trafiken sannolikt att öka, vilket leder till mer trängsel, större miljöpåverkan och en ökad risk för olyckor. Fler transporter förblir beroende av mindre resurseffektiva metoder som vägtransporter, vilket motverkar målen för resurshushållning och hållbar samhällsutveckling. Att Trafikverket fransäger sig ansvar för de två första stegen i fyrstegsprincipen innebär att man inte utnyttjar de mest resurseffektiva alternativen för att lösa transportbehoven.

SÖSK anser att den nationella infrastrukturplanen behöver anta ett vidgat perspektiv kring folkhälsa. Det framgår i underlaget att vägtrafikens emissioner bedöms fortsatt ha en omfattande negativ påverkan på människors hälsa, samtidigt som planförslaget inte i tillräckligt stor utsträckning förbättrar förutsättningarna för gående och cyklister. I planförslaget saknas en beskrivning av de folkhälsoeffekter som följer av de presenterade satsningarna.

Effektivare planeringsprocess

Sydöstra Skånes kommuner ser det som mycket viktigt att den nationella och regionala transportinfrastrukturplaneringen effektiviseras och görs mer öppen och transparent. Bland annat behöver de stora kostnadsökningarna inom projekten hanteras, avtalshanteringen ses över och processerna bli mer transparenta till exempel kring hur pengar i Trafikverket potter för trimnings- och miljöåtgärder fördelas.

Dessutom behöver åtgärdsplaneringen bli mer flexibel och hänsyn tas till omfattningen av objektet. Planprocesserna är mycket kostnadsdrivande och ibland tar planprocessen längre tid än själva byggnationen. Till exempel anser



SÖSK att det är mycket angeläget att Trafikverket har effektivare processer vid planering och anläggande av nya cykelvägar. Vägplanen för en cykelväg mellan Hammar och Skillinge skickades in för fastställelseprövning i maj 2023, men har ännu inte fastställts i november 2025. Det är av stor vikt att utbyggnadstakten ökar av cykelinfrastruktur så att tillgängligheten förbättras och att uppsatta miljömål nås.

Vidare anser SÖSK att Trafikverket bör ompröva utgångspunkten att en cykelvägs fysiska samband till en statlig väg avgör var cykelvägen lokaliseras. I stället bör det vara orternas koppling som ska ligga till grund för lokalisering. Detta innebär att cyklisternas behov kommer i första hand och inte kravet att cykelvägen måste ligga intill den statliga vägen. Om man lägger för stor vikt vid att cykelvägen måste ha ett direkt fysiskt samband med den statliga vägen kan det i slutändan leda till omvägar och ologiska sträckningar, vilket gör att cyklister i stället väljer mer osäkra vägar.

Slutligen anser SÖSK att det är viktigt att staten tar ett nationellt ansvar att stödja kommunala infrastrukturesatsningar som förbättrar trafiksäkerhet, miljö och klimat. Trafikverket behöver säkerställa att det är möjligt för kommuner att fortsätta satsa på dessa områden. Ny finansiering behöver komma på plats för att kompensera för borttagandet av stadsmiljöavtalen.

Slutord

Sydöstra Skånes samarbetskommitté tackar för möjligheten att ge synpunkter på det remitterade förslaget och ser fram emot en fortsatt dialog både kring NTI-planen och infrastrukturåtgärder generellt. Bra infrastruktur är en mycket viktig del för att våra kommuner ska fortsätta utvecklas!

För kommunerna i sydöstra Skåne:

Simrishamns kommun

Jeanette Ovesson, kommunalråd

Andreas Sjögren, oppositionsråd

Sjöbo kommun

Magnus Weberg, kommunalråd

André af Geijerstam, oppositionsråd

Tomelilla kommun

Per-Martin Svensson, kommunalråd

Per Gustafsson, oppositionsråd

Ystads kommun

Paula Nilsson, kommunalråd

Kevin Rasmussen, oppositionsråd