

Mottagare:

Datum: 2022-02-07

Regeringskansliet

i.remissvar@regeringskansliet.se kopia till;

i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

diarienummer **I2021/02884**

Simrishamn, Sjöbo och Ystads kommuners yttrande över förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Sammanfattning av Simrishamn, Sjöbo och Ystads kommuners yttrande

Sydöstra Skåne har cirka 85 000 invånare och ett stort antal besökare varje år. En väsentlig förutsättning för att sydöstra Skåne ska kunna fortsätta utvecklas och bidra till Sveriges utveckling, är att det finns god tillgång till infrastruktur för både personresor och godstrafik. Ystad hamn, som är utpekad riksintresse, är en viktig länk i Sveriges försörjningskedja och hanterar dagligen en stor del av Sveriges import och export.

Simrishamn, Sjöbo och Ystads kommuner konstaterar att förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen inte lyckas bidra nämnvärt till att de nationella klimatmålen för transporter kan uppnås. Parisavtalets mål måste ligga till grund för infrastrukturplaneringen både på nationell, regional och lokal nivå. Projekten i nuvarande plan har drabbats av stora kostnadsökningar, vilket tränger undan viktiga samhällsekonomiskt lönsamma satsningar. Mot denna bakgrund anser kommunerna att det behövs ett annat grepp för att lösa de folkhälso-, klimat-, energi- och resursmässiga utmaningar som infrastrukturplaneringen står inför.

Under de senaste drygt 20 åren har Ystad hamns volymer ökat årligen men landinfrastrukturen är fortfarande densamma utanför hamnområdet. Det är viktigt att insatser görs för att bidra till ett mer resurs- och energieffektivt nyttjande av den befintliga infrastrukturen och satsningar behövs därför för ett mer effektivt nyttjande av både E65 och Ystad-Österlenbanan. För Sveriges utrikeshandel är kapacitetstillgången på infrastrukturen i Skåne avgörande och därför måste investeringar i transportledernas infrastruktur säkerställas för att behålla svenskt näringsliv starkt och konkurrenskraftigt.

Simrishamn, Sjöbo och Ystads kommuner anser att det är mycket oroväckande att förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 inte avsatt några medel för investeringar på Ystad-Österlenbanan. Därmed har Region Skånes förslag enligt den Regionala transportinfrastrukturplanen inte tillgodosetts, där Region Skåne föreslår att samfinansiera med 200 miljoner. För att öka tillgängligheten mellan västra och östra Skåne och för att öka attraktiviteten på banan

krävs att banan byggs ut enligt den etappindelning som pekas ut i ÅVS Ystad-Österlenbanan från 2018.

De senaste 20 åren har de totala flödena på E65 ökat med mellan 80 och 100 % beroende på mätsnitt. Framtidens ökade trafikmängder och de ökade transportererna från Ystad hamn ställer nya krav på infrastrukturen. En helhetsöversyn behöver göras av hela sträckan från färjeläget i Ystad till Malmö. Ystads kommun gör för närvarande ombyggnader på de kommunala delarna av E65 inom Ystad, nu krävs att staten tar sitt ansvar för resterande delar.

Simrishamn, Sjöbo och Ystads kommuner noterar att Simrishamnsbanan ej finns utpekad i den nationella planen för planperioden 2022-2033. Kommunerna vill understryka att det är av stor vikt att Simrishamnsbanans korridor pekas ut för en framtida byggnation för att på sikt kunna uppnå det nationella målet om överflyttning av persontransporter från väg till järnväg.

Den nationella planen behöver innefatta enklare åtgärder som möjliggör att det lågtrafikerade vägnätet kan användas av cyklister på ett säkert, tryggt och tillgängligt sätt så att fler kan kombinera gång, cykel och kollektivtrafikresor även utanför tätorter.

Trafikverket beskriver i förslaget till nationell plan sitt arbete med stärkt kostnadsstyrning. Detta är ett mycket viktigt arbete som måste genomföras på ett mer transparent sätt än idag.

I förslaget till nationell plan konstateras att det saknas en fullständig bild av vad som krävs för att anpassa transportsystemet till klimatförändringarna. Simrishamn, Sjöbo och Ystads kommuner anser att arbetet med klimatanpassning av infrastrukturen inte bedrivs systematiskt idag. En helhetsbild saknas och arbetet behöver prioriteras.

Ärendebeskrivning förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033

På uppdrag av regeringen har förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 skickats på remiss till bland annat Sveriges kommuner under perioden 30 november 2021 – 28 februari 2022.

Den nationella planen för transportinfrastrukturen beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas. Planen omfattar i huvudsak:

- Drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar
- Investeringar i statliga vägar, järnvägar, farleder och slussar
- Åtgärder för att minska infrastrukturens miljöpåverkan
- Stöd till kommuner för att främja hållbara stadsmiljöer (stadsmiljöavtal)
- Medel till forskning och innovation

Utgångspunkten för Trafikverkets förslag är de transportpolitiska målen inklusive klimatmålen. Trafikverkets övergripande prioritering är att enligt fyrstegsprincipen i första hand vårda och utveckla den infrastruktur som redan finns, samt vidta åtgärder som gör att den utnyttjas effektivt.

Den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen uppgår till 799 miljarder kronor för perioden 2022–2033. Medlen ska fördelas enligt följande:

- 165 miljarder kronor ska avsättas till vidmakthållande (drift, underhåll och reinvesteringar) av statliga järnvägar
- 197 miljarder kronor ska avsättas till vidmakthållande av statliga vägar, inklusive bärighet och tjälsäkring samt statlig medfinansiering till enskilda vägar
- 437 miljarder kronor ska användas till utveckling av transportsystemet. Av dessa anger regeringen i direktivet att 107 miljarder kronor bör avsättas till nya stambanor för höghastighetståg, och 42 miljarder kronor till länsplanerna.

Regeringens direktiv anger att den gällande planen ska fullföljas, vilket är en förutsättning som i stor utsträckning styr innehållet i planförslaget. Utrymmet inom utvecklingsanslaget är i hög grad redan in-tecknat av den gällande planen. Till detta kommer också ytterligare kostnadsanspråk eftersom kostnaderna för investeringarna i gällande plan har ökat sedan planens fastställelse. Sammanlagt summerar den gällande planens fortsättning och de ytterligare kostnadsanspråken till nära 460 miljarder kronor under planperioden, vilket överstiger den angivna ramen för utvecklingsanslaget på 437 miljarder kronor.

I den nationella planen 2022–2033 pekas ett antal namngivna investeringar ut i Skåne. Merparten av objekten ingår i nuvarande plan. Störst betydelse för sydöstra Skåne har satsningen på E65 mellan Svedala-Böringe. Föreslagna åtgärder på järnvägsnätet väntas också ge effekter eftersom störningar på delar av befintligt järnvägsnät ofta ger följd effekter på järnvägsnätet i sydöstra Skåne. Exempel på sådan åtgärd är pågående utbyggnad till flerspår mellan Malmö och Lund (Flackarp - Arlöv).

Den nationella planen föreslår att följande investeringsobjekt tillkommer i Skåne under planperioden 2022–2033:

- Lund - Göteborg - Öxnered, hastighetshöjning till 250 km/h på befintlig bana
- Kapacitetshöjande åtgärder Öresund - Malmö (100% extern finansiering)

I förslaget till nationell plan finns även två nya potter för samfinansiering utpekade, en cykelpott och en för trafiksäkerhet. För att främja ökad och säker cykling i hela landet föreslår Trafikverket att det under perioden 2022-2027 avsätts 600 miljoner kr till samfinansiering av länsplanernas cykelåtgärder, både namngivna åtgärder och trimningsåtgärder längs statliga allmänna vägar. För att stärka tillgängligheten i hela Sverige och samtidigt öka möjligheterna att nå etappmålet för trafiksäkerheten föreslår Trafikverket att 1,25 miljarder kronor avsätts under perioden 2022-2027 till samfinansiering av mittsepareringsåtgärder och mitträffling på det regionala vägnätet.

Anslaget till vidmakthållande av statliga vägar ökar i förslag till nationell plan med 13 % jämfört med planen 2018-2029. Men eftersom tillståndet för det statliga vägnätet under längre tid gradvis har försämrats, räcker ändå inte den givna anslagsnivån. Trafikverket konstaterar i planen att nedbrytningstakten kommer att bli högre än åtgärdstakten, vilket innebär att både det låg- och högtrafikerade vägnätet försämras.

I planen anges att investeringarnas effekt på klimatutsläppen från de nationella transporterna förväntas minska i storleksordningen en halv procent.

Region Skånes yttrande över förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033

I Region Skånes förslag till yttrande över nationell plan 2022–2033 (2022-02-04) nämns flera åtgärder och utmaningar som är mycket viktiga för utvecklingen av sydöstra Skånes kommuner, däribland:

- Att dubbelspår på Ystadbanan mellan Skurup och Rydsgård kommer med i planen för en ökad kapacitet och robusthet.
- Att satsningar och ombyggnationer behövs på europavägarna i västra Skåne däribland E65:an, i de delar där det saknas tillräcklig redundans i systemet. Framkomligheten behöver bli mer robust och förutsägbar i dessa tunga stråk.
- Att situationen kring hamnarna i Helsingborg, Trelleborg och Ystad pekas ut som brister i planen.

Simrishamn, Sjöbo och Ystads kommuner ställer sig bakom Region Skånes yttrande som helhet. De utmaningar och brister som beskrivs i Region Skånes yttrande är mycket viktiga för att komma vidare mot en mer hållbar samhällsutveckling av sydöstra Skåne.

Utöver Region Skånes yttrande vill Simrishamn, Sjöbo och Ystads kommuner lyfta fram följande som är strategiskt viktigt för en hållbar utveckling av sydöstra Skåne.

Simrishamn, Sjöbo och Ystads kommuners yttrande över förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033

Simrishamn, Sjöbo och Ystads kommuner lämnar här ett gemensamt yttrande över förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033.

Planens samhällseffekter på klimat, miljö och folkhälsa

Simrishamn, Sjöbo och Ystads kommuner konstaterar att förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen inte lyckas bidra nämnvärt till att de nationella klimatmålen för transporter kan uppnås. Parisavtalets mål måste ligga till grund för infrastrukturplaneringen både på nationell, regional och lokal nivå. Enligt det presenterade förslaget bedöms investeringarna bidra till att transporternas klimatutsläpp minskar med ca en halv procent, vilket är långt under det politiskt antagna målet om att de ska minska med 70% till år 2030.

Utifrån Sveriges delansvar för Parisavtalet behöver de totala utsläppen i Sverige minska med 17 % per år fr.o.m. 2021 till 2040. Inrikes transporter uppgår till ungefär en tredjedel av Sveriges totala utsläpp. Forskare bedömer att med nuvarande utsläppsnivåer inom Sverige nås det utsläppstak som Parisavtalet innebär inom 5 år. Kommunerna anser inte att den nationella planen på ett tydligt sätt tar ansvar för att nå Parisavtalets mål. Det behövs en större flexibilitet med innovativa tankesätt för att infrastrukturen ska stödja en positiv riktning för klimatet såväl som folkhälsan och samhällsekonomin.

Den nationella infrastrukturplanen präglas av stora investeringar på mångmiljardbelopp. Projekten har drabbats av stora kostnadsökningar, vilket tränger undan viktiga samhällsekonomiskt lönsamma satsningar och senarelagta åtgärder med stora nyttor. Mot denna bakgrund anser kommunerna att det behövs ett annat grepp för att lösa de flertalet utmaningar som infrastrukturplaneringen står

inför. Det är också viktigt att säkerställa att gods- och persontransporterna är robusta ur ett försörjnings- och beredskapsperspektiv. Enligt miljöbedömningen som tagits fram för planen bedöms investeringarna inte leda till någon nämnvärd förbättring av miljöaspekterna. Vissa miljöaspekter såsom utsläpp av mikroplaster från däckslitage, omnämns inte alls i planen.

Av förslaget framgår att den huvudsakliga åtgärden för minskade utsläpp från transportsektorn förväntas ske genom elektrifiering av fordonsflottan. Simrishamn, Sjöbo och Ystads kommuner anser, särskilt med anledning av den rådande eleffekt- och komponentbristen, att det är beklagligt att den nationella infrastrukturplanen inte tar större ansvar för folkhälsa, energianvändning och miljö.

Simrishamn, Sjöbo och Ystads kommuner anser att den nationella infrastrukturplanen behöver anta ett vidgat perspektiv kring folkhälsa och trafiksäkerhet där nollvisionen inte begränsas till att endast minimera antalet direkt döda och allvarligt skadade i trafiken. I planförslaget saknas en beskrivning av de folkhälsoeffekter som följer av de presenterade satsningarna.

Sydöstra Skåne med Ystad hamn - en viktig del av Skåne, Sverige och Europa

Sydöstra Skåne har cirka 85 000 invånare och ett stort antal besökare varje år. I sydöstra Skåne ligger Ystad som är utpekad som regional kärna och de större kommunhuvudorterna Simrishamn, Sjöbo och Tomelilla. Den omgivande landsbygden med aktivt lantbruk bidrar stort till Skånes och Sveriges välbefinnande. Sydöstra Skåne med Österlen är ett av Sveriges största besöksmål med både svenska och utländska besökare. En hållbar utveckling av besöksnäringen är av nationellt intresse och behöver tas i beaktande vid planering av infrastrukturåtgärder. Detta kräver särskilda insatser på järnvägsnätet Ystad-Österlenbanan samt på statliga cykelvägar och vägnät.

En väsentlig förutsättning för att sydöstra Skåne ska kunna fortsätta utvecklas och bidra till Sveriges utveckling, är att det finns god tillgång till infrastruktur för både personresor och godstrafik. Skånes hamnar, där Ystad hamn är utpekad som riksintresse, är en viktig länk i Sveriges försörjningskedja och hanterar dagligen en stor del av Sveriges import och export. Den är även viktig ur ett försörjnings- och beredskapsperspektiv. Ystad hamn, som är en av de största färjehamnarna i Sverige, är specialiserad på RoRo-transporter men är också viktig för persontransporter. Hamnen är Sveriges tredje största färjepassagerarhamn med cirka 2,3 miljoner passagerare årligen och 650 000 personbilar.

Under de senaste drygt 20 åren har hamnens volymer ökat årligen, där ökning har skett såväl för gods, tunga fordon och personbilar som för passagerare. En bidragande orsak till detta är en växande handel mot Öst- och Centraleuropa samt ökad trafik till/från Bornholm. Landinfrastrukturen är dock fortfarande densamma utanför hamnområdet. Satsningar har gjorts inom hamnområdet, inte minst år 2020 med två nya färjelägen för fartyg upp till 240 meters längd. Det är dock av största vikt att infrastrukturen till/från hamnområdet utvecklas i takt med det ökade kapacitetsutnyttjandet så att förändringarna bidrar till ett mer resurs- och energieffektivt nyttjande. Genom hamnen strömmade år 2021 över en miljon rullande fordon, en ökning med drygt 160 % jämfört med år 2001. Till denna siffra ska tilläggas den fordonstrafik som kommer för att hämta och lämna gods/passagerare vid hamnens terminaler men som inte medföljer fartygen.

Nästan 90 % av alla varor har någon gång transporterats med sjöfart, ett effektivt trafikslag med ett lågt klimatavtryck och låga kostnader. Med en förväntad fortsatt växande utrikeshandel och en ökad befolkning kommer transporterna påverka Sverige och Skåne allt mer. Detta kommer att ställa stora krav på såväl väg- som järnvägsinfrastrukturen vilket kräver att satsningar görs på både E65 och Ystad-Österlenbanan. För Sveriges utrikeshandel är kapacitetstillgången på infrastrukturen i Skåne avgörande. För att behålla svenskt näringsliv starkt och konkurrenskraftigt måste robustheten och tillgängligheten i infrastrukturen säkerställas.

Under 2018 genomförde Region Skåne tillsammans med Trafikverket och skånska hamnkommuner, däribland Ystad, ett gemensamt projekt – ”Tillgänglighet till Skånes hamnar”. Projektet föranleddes av identifierade brister i kapacitet och robusthet för väg- och järnvägstransporter till och från Skånes hamnar. I förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022- 2033 beskrivs viktiga stråk för godstransporter i Sverige och Europa och vikten av att flytta över godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. I planen saknas dock koppling till det genomförda arbetet i Skåne och till exempel saknas stråket via Ystad i redovisningarna över viktiga godsflöden i Sverige. Stråket är idag ett viktigt stråk för godstransporter och har stor potential till att bli ett ännu viktigare stråk genom att till exempel avlasta den hårt belastade Öresundsförbindelsen.

Ystad-Österlenbanan

Simrishamn, Sjöbo och Ystads 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 ett av de järnvägsstråk i Skåne med högst kapacitetsutnyttjande, vilket medför att sträckan är extra sårbar vid störningar. Detta i kombination med eftersatt underhåll påverkar såväl robustheten som punktligheten.

Simrishamn, Sjöbo och Ystads kommuner anser att det är mycket oroväckande att förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 inte avsatt några medel för investeringar på Ystad-Österlenbanan. Därmed har Region Skånes förslag enligt den Regionala transportinfrastrukturplanen inte tillgodosetts, där Region Skåne föreslår att samfinansiera med 200 miljoner vilket motsvarar 37,5 % av den totala kostnaden.

För att öka tillgängligheten mellan västra och östra Skåne och för att öka attraktiviteten på banan finns ett mycket brådskande behov av att dubbla kapaciteten med två avgångar i timmen på Österlenbanan och expresståg på Ystad- och Österlenbanan. För att möjliggöra detta krävs att banan byggs ut enligt den etappindelning som pekas ut i framtagna ÅVS för Ystad-Österlenbanan från år 2018 och som därmed måste finnas med i nationell plan. Första etappen innebär dubbelspår på Ystadbanan mellan Skurup och Rydsgård. Tillsammans med möjligheten att transportera mer gods på järnväg bidrar dubbelspår till minskade restider och fortsatt utveckling och tillväxt i hela Skåne.

De brister som idag finns i stråket måste prioriteras för att kunna bidra till att uppfylla uppsatta mål om en ökad överflyttning av gods- och persontrafik från väg till järnväg. Kommunerna i sydöstra Skåne vill se krafttag från nationell nivå för att möjliggöra att nå uppsatta mål för färdmedelsfördelningen om att kollektivtrafikens marknadsandel ska uppgå till minst 40 % av den motoriserade trafiken år 2030. Likaså är det viktigt för att kunna nå målet om geografisk tillgänglighet, med maximalt 60 minuter till regionalt centrum. Även Region Skånes trafikeringsmål i persontågsstrategin

måste beaktas i den nationella planen för att stärka den geografiska tillgängligheten i Skåne och jämna ut den nuvarande obalans som finns mellan stad och landsbygd. Att uppnå en överflyttning från personresor med bil till kollektivtrafik är en absolut nödvändighet för att minska resornas miljöpåverkan.

E65 inklusive Dag Hammarskjölds väg och Dragongatan

E65 är en av de nationella stamvägarna i Skåne och har en viktig funktion som såväl internationell, nationell som regional länk. E65 utgör en pulsåder för sydöstra Skånes persontransporter och för Sveriges export och import genom dess betydelse för effektiva godstransporter. Den är en viktig pendlingsväg mellan Ystad och Malmö, samt en anslutningsväg till Sturups flygplats.

De senaste 20 åren har de totala flödena på E65 ökat med mellan 80 och 100 % beroende på mätsnitt. Dagens utformning ger en sårbar transportsituation genom att trafikflödet dagligen ger köbildning samtidigt som olycksrisken är hög. Större fartyg i framtiden medför ökade transporter från Ystad hamn vilket ställer nya krav på infrastrukturen. Hur de nya kraven hanteras är av stor betydelse för det lokala, regionala, nationella och internationella näringslivet. Ökad trafik på E65 kommer förvärpa köbildningen, försämra tillgängligheten och ge en ännu sämre trafiksäkerhet.

I förslag till nationell plan finns utbyggnad av E65 sträckan Svedala - Börringe med. Detta är en viktig satsning, men inte tillräcklig eftersom den endast förbättrar på en liten del av stråket mellan Ystad och Malmö. En helhetsöversyn behöver göras av hela sträckan från färjeläget i Ystad till Malmö. Ystads kommun gör för närvarande ombyggnader på de kommunala delarna av E65 inom Ystad, nu krävs att staten tar sitt ansvar för resterande delar. En av de största utmaningarna är genomfarten genom Ystad på Dragongatan och Dag Hammarskjölds väg där tillgängligheten är mycket begränsad vilket bland annat påverkar räddningstjänstens framkomlighet. Att en åtgärdsvalsstudie med ett långsiktigt perspektiv utförs för hela sträckan är en nödvändighet för hållbar utveckling av stråket till och från Ystad inklusive Ystad hamn.

Simrishamnsbanan

Tidigare framtagna utredningar visar att om sydöstra Skånes invånare ska kunna nå 80 % av arbetsplatserna i Skåne inom 45 minuter med kollektivtrafik, krävs järnvägstrafik från Simrishamn till Malmö/Lundregionen via Sjöbo och Tomelilla. Simrishamn, Sjöbo och Ystads kommuner noterar att Simrishamnsbanan inte finns utpekad i den nationella planen för planperioden 2022-2033. Kommunerna vill understryka att det är av stor vikt att Simrishamnsbanans korridor pekas ut för en framtida byggnation för att på sikt kunna uppnå det nationella målet om överflyttning av persontransporter från väg till järnväg.

Finansiering av stambanor

Simrishamn, Sjöbo och Ystads kommuner är kritiska till den nationella planens finansiering av nya stambanor. Det är olyckligt att ökade kostnader och finansieringen i plan innebär att flera andra viktiga satsningar senareläggs eller helt får stå tillbaka under planperioden. Kommunerna ser en risk i att den försenade samt stillastående utvecklingen av infrastruktur hämmar utvecklingen i mindre kommuner. Simrishamn, Sjöbo och Ystads kommuner ställer sig därför bakom Region Skånes förslag att en alternativ finansiering av stambanorna bör prövas.

Åtgärder för aktiv mobilitet

För invånarna i sydöstra Skåne, där utbudet av kollektivtrafik är begränsat, är cykel ett viktigt färdmedel. Trafikverkets planläggningsprocess vid cykelvägsutbyggnader är idag mycket tidsödande och kostnadsdrivande. Simrishamn, Sjöbo och Ystads kommuner anser att det är angeläget att utreda effektivare processer vid planering och anläggande av nya cykelvägar för att hålla nere kostnaderna och öka utbyggnadstakten.

Den nationella planen behöver innefatta enklare åtgärder som möjliggör att det lågtrafikerade vägnätet kan användas av cyklister på ett säkert, tryggt och tillgängligt sätt så att fler kan kombinera gång, cykel och kollektivtrafikresor även utanför tätorter. Trafikverket behöver dra lärdom av andra länder som använder sig av alternativa utformningar som till exempel bygdevägar, anläggande av smalare cykelvägar med enklare beläggning eller enklare upprustningar längs mer informella stråk som nyttjas av cyklister redan idag. Kommunerna är positiva till den pott som föreslås till samfinansiering av länsplanernas renodlade cykelåtgärder, eftersom behoven är mycket stora.

I förslaget till nationell plan beskrivs hur Trafikverkets arbete utgår från fyrstegsprincipen och att steg 1- och 2-åtgärder (enklare och mindre kostsamma åtgärder) är viktiga delar. För en mer kostnadseffektiv transportinfrastrukturplanering måste ett helhetsgrepp tas kring hur fler steg 1- och 2-åtgärder kan genomföras och hur Trafikverket kan driva och finansiera dessa åtgärder. Simrishamn, Sjöbo och Ystads kommuner anser inte att de steg 1- och 2-åtgärder som nämns i den nationella planen är tillräckligt kraftfulla och behöver också ha en ökad bredd.

Kostnadsstyrning och samhällsekonomiska bedömningar

Trafikverket beskriver i förslaget till nationell plan sitt arbete med stärkt kostnadsstyrning. Sjöbo, Simrishamn och Ystads kommuner anser att detta är ett mycket viktigt arbete som måste genomföras på ett mer transparent sätt än idag. I flera fall när kommunerna varit medfinansierare har kommunerna drabbats av de kraftiga kostnadsökningarna, något som inte är acceptabelt.

Enligt förslaget anges att den samhällsekonomiska lönsamheten för väginvesteringar generellt sett är positiv medan satsningar på järnväg generellt ger en samhällsekonomisk förlust. Det framgår inte av förslaget vad det är som ligger till grund för detta. Mot bakgrund av skillnaden i kapacitet och energiåtgång samt klimatpåverkan/transporterad vikt på väg respektive järnväg och olika färdmedel så behövs ett förtydligande.

Forskningsstudier visar att en cyklad kilometer genererar samhällsekonomisk vinst, främst genom positiva effekter på hälsan. Detta medför minskad belastning på sjukvården samt lägre sjukskrivningstal. Samma kilometer körd i bil genererar samhällsekonomisk förlust till följd av ohälsa från stillasittande samt den höga samhällskostnaden för infrastruktur, buller och utsläpp. Kommunerna vill se ett utvecklat resonemang kring de olika färdmedlens samhällsekonomiska effekter och åtgärder som innebär att infrastrukturen även kan bidra till att uppnå nationella folkhälsomål, energi- och resursbesparingar.

Drift och underhåll

Trafikverket konstaterar i planen att nedbrytningstakten för det statliga vägnätet kommer att bli högre än åtgärdstakten, vilket innebär att både det låg- och högtrafikerade vägnätet försämras. Kommunerna anser att det är en oroväckande utveckling. För att bibehålla och utveckla kvaliteten på vägnätet, låg- som högtrafikerat, kan en prioritering av underhållet inte nog understrykas.

I förslaget till nationell plan konstateras att det saknas en fullständig bild av vad som krävs för att anpassa transportsystemet till klimatförändringarna. Simrishamn, Sjöbo och Ystads kommuner anser att arbetet med klimatanpassning av infrastrukturen inte bedrivs systematiskt idag. En helhetsbild saknas och arbetet behöver prioriteras. I sydöstra Skåne finns bland annat väg 9 med tillhörande cykelväg som på delar av sträckan redan idag är hårt utsatt för erosion och där kortsiktiga driftåtgärder regelbundet utförs för att säkra infrastrukturen. Trafikverket påbörjade i december 2019 "ÅVS Klimatanpassning av infrastrukturen mellan Trelleborg – Ystad", men denna ÅVS har inte färdigställts, vilket är högst prioriterat för att kunna gå vidare med nästa steg.

I den nationella planen nämns inget om belysning längs statlig väg. Simrishamn, Sjöbo och Ystads kommuner vill lyfta den problematik som idag finns kring ansvarsfrågan för belysning längs statlig väg. När ledningar ska grävas ner uppstår frågan om vem som ska ta över belysningen längs vägen. Eftersom vägen är statlig ser kommunerna det som självklart att staten ska ta över belysningen, men resultatet blir ofta att belysningen istället plockas bort om inte kommunerna tar över den. Detta anser Simrishamn, Sjöbo och Ystads kommuner är oacceptabelt.

Effekter för bostadsbyggandet

Sambandet mellan infrastrukturprojekt och nya bostäder har i direktivet från regeringen pekats ut som en prioriteringsgrund. Trafikverket har därför lagt särskild vikt vid att inventera och bedöma sådana samband. För Skånes del är det dock endast sträckan Lund - Hässleholm som har pekats ut som ett objekt som bidrar till ökat bostadsbyggande i Skåne. Detta ger inte en rättvis bild av Skåne och Simrishamn, Sjöbo och Ystads kommuner saknar en redovisning av effekter för bostadsbyggandet för de objekt som i nuläget inte har prioriterats i förslag till nationell plan. Satsningar på infrastruktur i sydöstra Skåne skulle generera mycket positiva effekter på bostadsbyggandet samt bidra till en mångsidig och balanserad tillväxt i Skåne.

För Ystad, Sjöbo och Simrishamns kommuner – kommunalråd och oppositionsråd

Kristina Bendz

Magnus Weberg

Jeanette Ovesson

Ystad

Sjöbo

Simrishamn

Cecilia Magnusson Svärd

Cecilia Olsson Carlsson

Pia Ingvarsson

Ystad

Sjöbo

Simrishamn

