

Skåne Nordosts underlag för yttrande över förslag till Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022 – 2033 (RTI Skåne) Dnr 2021 - POL000307

Skåne Nordost (SKNO) är ett samverkansorgan som består av kommunerna Bromölla, Hässleholm, Hörby, Kristianstad, Osby och Östra Göinge. Organisationen har här sammanställt underlag till yttrande över Region Skånes förslag till Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022 - 2033.

Sammanfattning av synpunkter i underlaget för yttrande

- Arbetet med att ta fram förslaget till Regional transportinfrastrukturplan har fungerat bra och kommunerna i Skåne Nordost har fått möjlighet att under processens gång delta på ett konstruktivt sätt.
- Det digitala formatet av planen är positivt och tilltalande.
- När planen är antagen är det viktigt att kommunerna ges verkliga möjligheter att påverka utformningen och genomförandet eftersom en stor del av medlen inte är knutna till namngivna objekt.
- Det är positivt att cykelprojekt integrerats i planen och att det med den nya kostnadsmodellen kan skapas bättre förutsättningar för att projekten kan förverkligas.
- Det är viktigt och nödvändigt att de namngivna objekt som finns prioriterade under nuvarande planperiod finns kvar i den kommande planen och att de då färdigställs.
- För att öka framkomligheten och trafiksäkerheten är det angeläget att det åstadkoms en helhetslösning för sträckan Hörby – Höör – Hässleholm, **väg 13/23**.
- För Skåne Nordost är det viktigt att Skåneexpressen rörande stråket Kristianstad – Älmhult ur en arbetsmarknadssynpunkt kommer till stånd och att det då sker prioriteringar för att öka framkomlighet, kapacitet och pålitlighet.
- Det är strategiskt riktigt att det genom samfinansiering med nationell plan sker en utbyggnad till dubbelspår på Skånebanan mellan Hässleholm och Kristianstad.
- Brist; Det är också nödvändigt att kopplingen i Hörby mellan **väg 13 och E22** förbättras för att uppnå bättre trafikflöde samt ökad trafiksäkerhet.
- Brist; **Väg 15** är en angelägen förbindelse mellan Halland och Blekinge. Ombyggnad har skett på sträckan Osby – Markaryd, men på sträckan Osby – Olofström finns ett stort behov av ombyggnad och upprustning.
- Brist; Om utökade medel rörande trafiksäkerhet skulle tillfalla planen är det angeläget att det vidtas åtgärder vid **trafikplats Härlöv** för att åstadkomma en bra koppling till E22. Vidare bör man säkerställa att bristutredningar på **väg 19** sker på sträckorna Karpalund – Bjärlöv respektive söderut mellan Kristianstad och Ystad.

- E22 är nu i stort sett utbyggd till motorväg mellan Kristianstad – Malmö. Utifrån detta lyfts ett behov att utreda en förbindelse i väst/östlig riktning mellan **Åhus och väg E22**.
- Behovet att utreda en ombyggnad av **väg 117** mellan Hässleholm – Markaryd prioriteras åter då vägen är viktig för regional utveckling och att den dessutom har betydelse för långväga godstransporter.
- En viktig faktor är kopplingarna mellan den kommande Regionplanen och den Regionala infrastrukturplanen och de möjligheter som rätt gjorda infrastruktursatsningar kan innebära för att utveckla hela Skåne.
- I planen finns tydligt beskrivet vad de olika satsningarna på infrastrukturen har, sett till effekterna på bostadsbyggandet. Samtidigt är det svårt att fastställa en exakt storlek på bostadsproduktionen då den är beroende av mängd andra faktorer som inte är knutna till infrastruktursatsningar.
- När tillgängligheten ökar i Skåne Nordost till följd av ett utvecklat transportsystem skapas bättre förutsättningar för att lokalisera bostäder, arbetsplatser och service hit. På det sättet uppnår man en positiv utvecklingsspiral och skapar en ökad balans mellan östra och västra Skåne.
- Vilken effekt på bilismens utveckling som omställningen från fossildrivna fordon till eldrivna får är idag svårbedömd. Troligen kommer antalet fordon vara relativt högt även i framtiden, vilket betyder att standarden på väginfrastrukturen hela tiden behöver övervägas vid fördelning av investeringar.

Underlag för yttrande

Förutsättningar

Under en lång rad av år har Region Skåne haft ansvaret för den regionala utvecklingen i Skåne, vilket också inkluderat ett övergripande ansvar rörande trafikinfrastrukturen. Utifrån ett antal styrande dokument inklusive det nu pågående arbetet med att ta fram Regionplan 2022 – 2040, finns det bra utgångspunkter när det nu ska utformas en Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022 – 2033. Detta i förening med att kommunerna på ett faktiskt sätt getts möjlighet att delta i det förberedande arbetet, gör att vi i Skåne Nordost känner en tydlig delaktighet kring olika ställningstagande i det framtagna förslaget. Trots detta har vi ett antal synpunkter som vi särskilt vill lyfta fram och som kan vara av speciell vikt för kommunerna i nordöstra Skåne.

Utgångspunkter Skåne Nordost

Samararbetskommittén för Skåne Nordost har antagit en Vision för 2030 som beskriver en gemensam framtidsbild; "Ett attraktivt och konkurrenskraftigt nordöstra Skåne, en tillväxtmotor i södra Sverige". Syftet med visionen är att samla krafter och resurser för att påverka utvecklingen i önskad riktning med tyngdpunkt på de mellanregionala och mellankommunala frågorna. Vision 2030 ska bidra till genomförandet av den regionala utvecklingsstrategin för Skåne samt andra relevanta nationella eller regionala strategier.

Vision 2030 baseras på en gemensam omvärldsbevakning, i vilken nordöstra Skånes styrkor och kommande utvecklingsbehov har identifierats. De styrkor som vi har är t.ex. företag med hög lönsamhet och hållbar tillväxt, trygga livsmiljöer, attraktiva besöksmål, närheten till unika naturområden samt bra näringslivsklimat och snabba kommunala beslutsvägar. De utmaningar som vi står inför handlar bland annat om arbetslivets kompetensförsörjning, lågt

nyföretagande, låg sysselsättningsgrad och låg utbildningsnivå. Kommunernas arbete för att det ska vara enkelt att leva, bo och verka inom nordöstra Skåne är grunden för en fortsatt hållbar utveckling.

Vision 2030 utgår från de ingående kommunernas visioner och mål och visar på en gemensamt beslutad riktning för Skåne Nordost. Samarbetskommittén har satt upp tre målbilder:

- En dynamisk arbetsmarknad som attraherar företag, kompetenser och idéer
- Innovationsmiljöer och en högskola som bidrar till konkurrenskraftiga företag
- En hög tillgänglighet till arbetsplatser, service och besöksmål via digitala tjänster och en väl utbyggd kollektivtrafik

För att Skåne Nordosts Vision 2030 med dess målbilder ska uppnås behövs en väl utbyggd infrastruktur för att fler ska ha möjlighet att bo, leva och verka i hela nordöstra Skåne. Det behövs en god tillgång till kollektivtrafik med god turtäthet för att knyta samman stad och landsbygd såväl som att knyta samman nordöstra Skåne med södra Sverige. I det sammanhanget är insatser rörande infrastruktur och transporter av olika slag viktiga verktyg i arbetet med att förverkliga visionen och målbilder samt hantera de utmaningar som finns i området.

Övergripande synpunkter

Det nu framtagna förslaget till Regional transportinfrastrukturplan presenteras nu för första gången helt i ett digitalt format, vilket är mycket tillfredsställande. Materialet är omfattande och håller generellt sett hög kvalitet, men genom det digitala formatet blir det relativt sett lättillgängligt och överblickbart. Genom dispositionen av materialet under olika flikar är det lätt att på ett adekvat sätt finna det man söker.

Eftersom en allt större del av anslagstilldelningen inte hänför sig till objektsrelaterade anslag är det nödvändigt att det efter antagandet i regionfullmäktige ges verkliga möjligheter för kommunerna att på ett tidigt stadium medverka i planeringen rörande det slutliga användandet av medlen.

Med utgångspunkt från att det är få regionala vägobjekt som är utpekade och finansierade i det lagda förslaget är det viktigt att de brister som behöver utredas verkligen analyseras noggrant så att det möjliggör ett eventuellt genomförande under kommande planperioder. Det är en styrka i planen att man valt att lyfta in en rad bristobjekt, men vi finner det dock angeläget att peka på ytterligare objekt som har stor betydelse för kommunerna i nordöstra Skåne.

Under den nuvarande planperioden har det funnits en särskild cykelvägsplan. Den var mycket ambitiös i sin målsättning och innehöll ett stort antal objekt. Med facit i hand har det visat sig av olika skäl svårt att genomföra de planerade objekten. Av den anledningen bedöms det som mera realistiskt att man i stället valt att integrera ett antal objekt i den föreslagna infrastrukturplanen. Men det är viktigt att komma tillrätta med de kostnadsfördyringar som har präglat genomförandet av cykelvägsprojekt under den gångna planperioden. Genom att ändra på finansieringsprinciperna är det troligen mer sannolikt att projekt kan genomföras. Baksidan av detta är att det blir färre projekt som kan komma till

stånd. Dock ska man vara försiktig med att som metod föreslå att kommunerna ska överta väghållaransvaret för att därigenom kunna söka medfinansieringsmedel när man vill genomföra cykelprojekt. Konsekvenserna vid övertagandet av väghållaransvaret kan vara svårbedömda när man gör en total ekonomisk bedömning av den sammanvägda åtgärden.

Satsningar regional transportinfrastruktur i Skåne 2022 – 2033 – specifika synpunkter

Namngivna regionala objekt

Det är viktigt och nödvändigt att de namngivna objekt som är prioriterade under nuvarande planperiod finns kvar och att de då färdigställs.

Riksväg 19 som går mellan Ystad och Östanå i Östra Göinge kommun knyter strategiskt samman östra Skåne med södra Småland. Utbyggnaden mellan Bjärlöv och Broby kommer nu att ske i början av kommande planperiod, vilket det gör det väsentligt att slutligen knyta ihop Bjärlöv med Härlöv i Kristianstad. Om utökade medel rörande trafiksäkerhet skulle tillfalla planen är det därför angeläget att det genomförs åtgärder vid trafikplats Härlöv och upp mot Karpalund för att åstadkomma en bra koppling till E22:an. Det innebär att den i så fall ska tillföras objektslistan. (*se vidare i Brister i den skånska infrastrukturen*)

Riksvägarna 13 och 23 knyter ihop mellersta Skåne med norra Skåne/södra Småland. För att öka framkomligheten och öka trafiksäkerheten, är det väsentligt att åstadkomma en helhetslösning för sträckan Hörby – Höör – Hässleholm. Sträckan mellan Tjörnarps – Sandåkra beräknas bli utbyggd under den kommande planperioden, men det är nödvändigt att sträckan Tjörnarps – Höör – Hörby fortsatt finns finansierad med i planen så att en byggstart kan komma till stånd i slutet av planperioden. Under den kommande planperioden är också en utredning av sträckan norrut från Sandåkra mot Hässleholm betydelsefull för att kunna ta fram ett underlag för framtida beslut. Det är också nödvändigt att kopplingen i Hörby mellan riksväg 13 och E22 förbättras för att uppnå bättre trafikflöde samt ökad trafiksäkerhet. Det är således viktigt att man tidigt i planperioden kommer fram till en lösning för hela sträckan för att undvika att man hamnar i den situationen som man gjort under den nuvarande perioden.

Kollektivtrafik

Det är viktigt att både tåg- och busstrafik ges tillräckligt med resurser för att gemensamt stärka de båda trafikslagen eftersom de kompletterar varandra i resandet. Utvecklingen av det regionala superbusskonceptet – Skåneexpressen – är nödvändig för att täcka in viktiga pendlingsstråk som idag inte har tillgång till tågtrafik. För Skåne Nordost är det viktigt att stråket Kristianstad – Älmhult ur en arbetsmarknadssynpunkt kommer till stånd och att det där sker prioriteringar för att öka framkomlighet, kapacitet, pålitlighet, prioriteringar i korsningar samt busskörfält. Detta är synnerligen angeläget när nu stora delar sträckan av Bjärlöv – Älmhult blir en 2 + 1 väg.

Samfinansiering av Nationell plan

Skånebanan är som det också konstateras i förslaget till Regional transportinfrastrukturplan av nationellt riksintresse och delsträckan Hässleholm – Kristianstad är en av de mest belastade enkelspårsträckorna i landet och har en bristande robusthet. Det leder till hög störningskänslighet vilket i sin tur leder till förseningar. Eftersom denna sträcka också tydligt

knyter ihop tillväxtaxeln Hässleholm - Kristianstad är kapacitetförmågan en viktig del för att förstärka tillväxtkraften i nordöstra Skåne. Till följd av den ökande trafiken på Skånebanan är det angeläget att en satsning på dubbelspår följs upp med trimningsåtgärder på sträckan Kristianstad – Sölvesborg. De temporära åtgärder som planeras längs Skånebanan får inte utgöra ett hinder för att dubbelspåret ska komma till stånd. Om det inte sker en samfinansiering med den nationella planen är det sålunda angeläget att mötesspåret i Attarp kan förverkligas under 2023.

Utifrån ovanstående bedömer vi att satsningen på medfinansiering till den nationella planen gällande järnvägssatsningar i Skåne är rätt väg att agera för att skapa goda förutsättningar för att få till stånd en utbyggnad av järnvägsnätet i Skåne.

Cykelvägar

För den kommande planperioden har investeringar i cykelinfrastrukturen tydligt integrerats in i den Regional trafikinfrastrukturplanen. Under den nuvarande planperioden har det funnits en tydlig irritation över att de flesta statliga cykelvägsprojekt har blivit mycket dyrare att genomföra i relation till vad som ursprungligen vad budgeterat och att relativa få projekt har genomförts. I och med att det funnits krav på kommunal medfinansiering på 50 % har det blivit svårt för kommunerna att hantera sin investeringsplanering. Att under planperioden succesivt lämna kravet på kommunal medfinansiering gör förmodligen att det blir lättare att göra en regional prioritering. Men nackdelen är naturligtvis att det blir färre objekt som kan genomföras. Å andra sidan så blir kanske fler objekt genomförda i förhållande till hur det har varit under nuvarande planperiod.

Brister i den skånska infrastrukturen – specifika synpunkter

Även detta avsnitt är centralt för kommunerna i Skåne Nordost då det på ett tydligt sätt pekar framåt mot kommande planperioder. De objekt som berör östra Skåne har en tydlig koppling till tidigare genomförda eller planerade satsningar på vägnätet. De i planen utpekade bristerna som i huvudsak berör vårt område ligger i linje med utredningar och av kommunerna framförda ståndpunkter.

I planen finns **väg 15** med som en utpekad brist. Denna väg är en betydelsefull förbindelse mellan Halland och Blekinge. Ombyggnad har skett på sträckan Osby – Markaryd, men på sträckan Osby – Olofström finns ett stort behov av ombyggnad och upprustning. Det har i tidigare underlag till Region Skåne lyfts tydliga krav på att utreda brister för denna sträcka. Det är viktigt att det görs en tydlig bedömning under planperioden så att objektet kan komma med i en kommande planperiod.

Utöver de i remissunderlaget påtalade bristerna vill vi lyfta fram ytterligare några som vi finner skäl för att de ska finnas med i den kommande planen.

Väg 19 byggs under planperioden ut för sträckan Bjärlöv – Broby. I kopplingen mellan väg 19 och E22 finns trafikplats Härlöv, som dessutom knyter an mot väg 21. Den är en viktig knutpunkt för såväl nationell, regional och lokal trafik. I trafikplatsen finns tydliga konflikter mellan utformningen, planerade lokala exploateringar och den nationella och regionala trafikens anspråk på framkomlighet och trafiksäkerhet. Trafikflödet förväntas öka mer än den allmänna trafikökningen då etablering av nya verksamheter kopplade till det närliggande

lokala vägnätet är planerade och utpekade. Av denna anledning har Trafikverket tagit fram en ÅVS för trafikplats Härlöv och för väg 19 mellan Kristianstad/Härlöv och Karpalund/Vinnö då vägen idag är hårt trafikerad och trafiksäkerheten låg. Genom standardhöjning på denna sträcka skulle troligen trafikmängder även längs med väg 118 kunna reduceras särskilt på sträckan Näsby – Hammar. Även sträckan fram till Bjärlöv bör under planperioden bli föremål för ÅVS så att på sikt hela sträckan mellan Härlöv och Bjärlöv blir utbyggd.

Söder om Kristianstad är **väg 19** en viktig transportled. För att knyta samman de två regionala kärnorna längs med väg 19 krävs på sikt betydande insatser eftersom restiderna med bl.a. kollektivtrafik är allt för långa. I ett tidigt skede under planperioden bör man utreda hur trafiken ska ledas på väg 19 vid Degeberga.

Vi vill ytterligare en gång lyfta behovet att utreda en ombyggnad av **väg 117** mellan Hässleholm – Markaryd. Vägen är viktig för regional utveckling och har betydelse för långväga godstransporter. Vägen passerar genom Vittsjö och Bjärnum och är rekommenderad för farligt gods, vilket innebär en risk för båda orterna med sina vattenskyddsområden. Det finns brister avseende trafiksäkerhet och buller samt barriärverkan. Utifrån denna situation borde Region Skåne i den Regionala infrastrukturplanen även lyfta ett resonemang om hur lastbilstrafiken/genomfartstrafik kan styras på ett bättre sätt i Skåne för att minimera fler lastbilar på genomfarter i tätorterna.

E22 är nu i stort sett utbyggd till motorväg mellan Kristianstad – Malmö. Utifrån detta vill vi lyfta fram ett behov att utreda **en förbindelse i väst/östlig riktning mellan Åhus och väg E22**. Ett grundläggande problem är att det idag inte finns någon gen förbindelse för detta område. För att kunna ansluta sig till E22 från Åhus i öster krävs att man färdas på flera mindre vägar som varken standardmässigt eller i sin sträckning är anpassade för att fungera som en förbindelse. En sådan ny sträckning skulle kunna styra över trafiken via E22:an både norrut och söderut och minska trafikflödet på sträckorna Åhus – Rinkaby – Kristianstad respektive Åhus – Norra Åsum – Kristianstad.

Planens effekter och påverkan

Denna del av planen är viktig för att den tydligt visar effekter och påverkan på, samt kopplingarna till de nationella transportpolitiska målen, regionala ställningstagande och mål. Idag finns det bra planeringsunderlag framtagna av Region Skåne och den senaste i raden – Regionplan 2022 – 2040 är nu under utarbetande för att kunna fastställas under 2022. Det arbetet har skett i nära dialog med bl.a. de skånska kommunerna och en viktig del i den är kopplingarna med den Regionala infrastrukturplanen och de möjligheter som rätt gjorda infrastruktuursatsningar kan innebära för att utveckla hela Skåne.

En god tillgänglighet är nödvändig för att även kommunerna tillhörande Skåne Nordost ska kunna utvecklas för att gynna den ekonomiska utvecklingen, bidra till jobbskapande och säkerställa en utvecklad bostadsförsörjning. Tillgänglighet kan sägas vara ett mått hur lätt man kan nå ett utbud av något slag och hög tillgänglighet har därför betydelse för både företag och hushåll. Tillgängligheten i vårt område kan förbättras genom investeringar i trafikinfrastrukturen som minskar restiden. När tillgängligheten ökar i Skåne Nordost till följd av ett utvecklat transportsystem blir det mer intressant att lokalisera bostäder, arbetsplatser och service dit. På detta sätt uppnår man en positiv utvecklingspiral. Det är alltså

nödvändigt att fortsätta med satsningar på infrastrukturen i denna del av Skåne för att åstadkomma en mera balanserad utveckling i Skåne.

I planen finns tydligt beskrivet vad de olika satsningarna på infrastrukturen har sett till effekterna på bostadsbyggandet. Samtidigt är det svårt att göra en exakt beräkning av storleken på bostadsproduktionen då den är beroende av mängd andra faktorer som inte är knutna till infrastruktursatsningar. Men erfarenhetsmässigt så innebär infrastruktursatsningar ett viktigt incitament för att åstadkomma en utvecklad bostadsbebyggelse. I detta sammanhang så har inte bara de namngivna objekten i planen stor betydelse utan även de så kallade "pottmedlen" utgör en viktig del för att stimulera en bostadsproduktion.

Satsningar på järnväg, kollektivtrafik och cykelleder skapar förutsättningar för ett hållbart transportsystem; t.ex. dubbelspår på Skånebanan, utbyggnad av Skåneexpresslinjer, regionala cykelleder. Men även inom överskådlig framtid kommer bilen att vara en del av invånarnas vardag och detta gäller i synnerhet i nordöstra Skåne där flera kommuner kännetecknas av relativt sett stora landsbygdsområden. Vilken effekt på bilismens utveckling som omställningen från fossildrivna fordon till eldrivna får är idag svårbedömd. Troligen kommer antalet fordon även i framtiden att vara relativt högt, vilket betyder att standarden på väginfrastrukturen hela tiden behöver övervägas vid fördelning av investeringar.

Transportsystemet i Skåne

Avslutningsvis vill vi lyfta fram detta avsnittet. Genom att använda bl.a. interaktiva kartor så blir det lätt att skapa sig en bild av transportsystemet i Skåne. Detta är en teknik som vi säkert i än större utsträckning kommer att möta i ett framtida arbete med transportinfrastrukturplaner.

Som vi nämnde inledningsvis i detta yttrande kan vi konstatera att arbetet med att ta fram förslaget till Regional transportinfrastrukturplan fungerat bra och där kommunerna i Skåne Nordost fått möjlighet att under processens gång delta på konstruktivt sätt. När Trafikverket efter antagande av planen tar över hanteringen är det viktigt att berörda kommuner får en tydlig möjlighet att delta i processerna.

TJ