



E65, Lemmeströ-Ystad
ÅTGÄRDSVALSSTUDIE
Ärendenummer: TRV 2023/30239

Dokumenttitel: Åtgärdsvalsstudie för E65 mellan Lemmeströ och Ystad, Skåne län

Författare: Patrick Olsson, Christoffer Jönsson och Markus Jonsson

Datum - start: 2023-01-20

Datum - avslut: 2024-11-26

Omslagsfoto: Patrick Olsson

Medverkande:

Trafikverket: Patrick Olsson (utrednings- och processledare), Markus Jonsson (utrednings- och processledare), Christoffer Jönsson (utrednings- och processledare), Martin Wiggins (åtgärdsplanerare), Anders Johannesson (åtgärdsplanerare), Sara Lundgren (samhällsplanerare), Julia Johansson Wollert (samhällsplanerare), Veronika Jarl (trafikingenjör), David Lindvert (strateg), Lars Brümmer (strateg), Niklas Alvaeus (trafikanalytiker) och Lova Wigvall (trafikanalytiker).

Ystad kommun: Emma Holgersson (trafikplanerare), Fabian Christensson (projekt- och gatu- och trafikingenjör) och Sofia Öreberg (samhällsbyggnadschef).

Skurups kommun: Corfitz Nelsson (samordnare) och Thomas Björby (trafikhandläggare).

Ystad Hamn AB: Cecilia Ejlertsson (miljöansvarig), Agneta Nilsson (affärsutvecklare) och Andreas Malmström (projektledare).

Region Skåne: Magnus Andersson (infrastrukturstrateg), Tobias Moberg (infrastrukturstrateg) och Björn Petersson (infrastrukturstrateg)

Skånetrafiken: Veronica Haagen (projektledare infrastruktur).

Cowi: Jenny Kanth (uppdragsledare), Erik Åberg (trafikplanerare), Jennie Littgren (utredare) och Aya Sukaina Didi (trafikanalytiker).

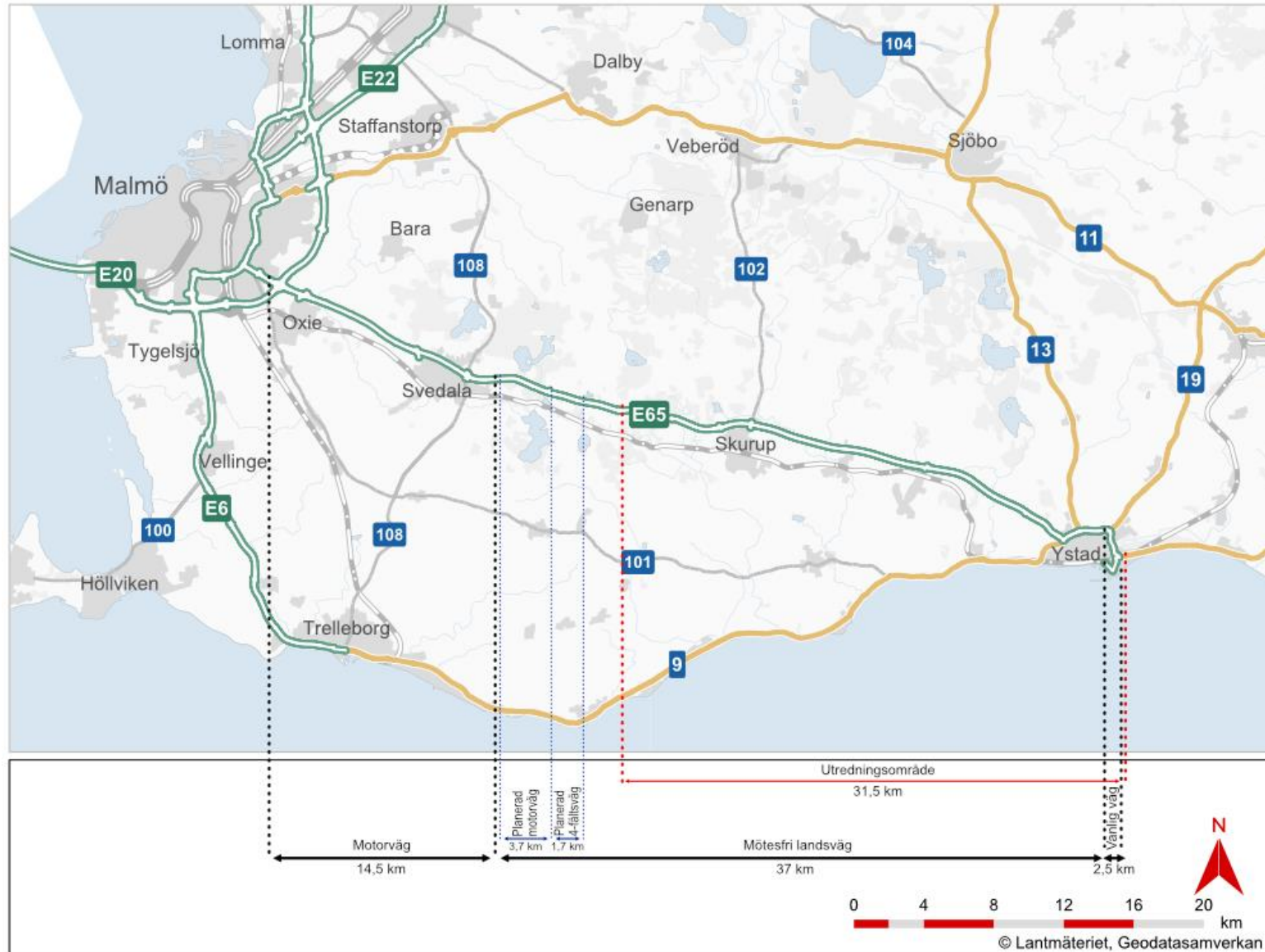
Sweco: Cecilia Eriksson (uppdragsledare), Christoffer Hedberg (trafikutformare) och Raheel Alkhlaif (trafik- och samhällsplanerare).

Dokumentdatum: 2024-11-26

Ärendenummer: TRV 2023/30239

Fastställt av: Jan-Fredrik Wahlin

Kontaktperson: Patrick Olsson, patrick.olsson@trafikverket.se



Figur 1: Översiktlig karta E65 i Skåne

Innehållsförteckning

SAMMANFATTNING	1
INITIERA	4
BAKGRUND OCH SYFTE	4
PLANERINGSARBETE	4
GENOMFÖRDA ÅTGÄRDER	2
AVGRÄNSNING	4
AKTÖRER	4
FÖRSTÅ SITUATIONEN	5
FUNKTION.....	5
VÄGENS UTFORMNING	6
TRAFIK 14	
KAPACITET	26
KOLLEKTIVTRAFIK	28
OLYCKOR OCH INCIDENTER	30
ANSPRÅK INTRESSETER	31
NATUR- OCH KULTURVÄRDEN	34
PROBLEMBESKRIVNING	35
MÅL FÖR LÖSNINGAR.....	36
PRÖVA TÄNKBARA LÖSNINGAR.....	37
LÖSNINGAR SOM BERÖR HELA UTREDNINGSOMRÅDET	37
LÖSNINGAR SOM BERÖR E65 MELLAN LEMMESTRÖ OCH YSTAD	40
LÖSNINGAR SOM BERÖR E65 INOM YSTADS TÄTORT	44
EFFEKT- OCH MÅLBEDÖMNING	55
FÖRSLAG TILL INRIKTNING OCH REKOMMENDERADE ÅTGÄRDER	57
BESKRIVNING AV ÖVERGRIPANDE INRIKTNING	57
REKOMMENDERADE ÅTGÄRDER	61

PROCESSEN	66
BILAGOR	67
AVSLUT	68
KVALITETSGRANSKNING	68
SIGNERING	68

Sammanfattning

E65 är en nationell stamväg som upprätthåller en viktig regional, nationell och internationell funktion med koppling till Ystad hamn. E65 förbinder Stormalmö med Sydkusten och Österlen. Vägen är även utpekad som huvudförbindelse till och från Malmö Airport. För både Ystad, Svedala och Skurups kommuner är vägen av mycket stor betydelse för bland annat arbetspendling. Utredning initierades ursprungligen utifrån följande förutsättningar; E65 bedömdes ha trafiksäkerhetsbrister i framförallt korsningspunkterna mellan Skurup och Ystad. Dragongatan och Dag Hammarskjölds väg är vägavsnitt med brister i nuläget och stora kommande utmaningar kopplat till stadsmiljö, tillgänglighet och trafiksäkerhet. Ystad hamn är en trafikstrand målpoint och E65 har en mycket viktig funktion för att skapa god och tillförlitlig tillgänglighet till hamnen.

Sträckan Lemmeströ-Ystad

Utredningen innefattar E65 mellan Lemmeströ och cirkulationsplats Simrishamnsrondellen i Ystad. Den mycket komplexa trafiksituationen inne i Ystad tätort föranledde en särskild avgränsning och trafikanalytisk fördjupning av Dag Hammarskjölds väg och Dragongatan. Utredningen har utgått ifrån en tidshorisont fram till och med år 2050.

Utredningen har utifrån ÅVS-metodiken fastställt brister och problembild. För sträckan mellan Lemmeströ och Ystad är bedömningen att behovet av förutsägbar framkomlighet uppnås utifrån höga anspråk kopplat till E65:s funktion. Trafiksäkerheten är generellt god. Analys av olyckor visar att vägen inte är mer olycksdrabbad än jämförbara vägar med liknande trafikflöde och utformning. Däremot finns ett stort antal korsningar längs sträckan som främst medför ökad trafiksäkerhetsrisk men även påverkar restiden negativt. Ett flertal av korsningarna har brister i utformningen och är otrygga. Det finns ytterligare identifierade brister som analyserats i studien vilka berör långsamtgående fordon, vilt och möjligheter att cykla ut med stråket. För 2035 är bedömningen att vägen fortsatt har en acceptabel framkomlighet med befintlig utformning. För 2050 indikerar genomförd analys att efterfrågan av kapacitet närmar sig gränsen för vad nuvarande vägutformning är dimensionerad för, utan att större störningar uppstår under de mest trafikerade timmarna. Det mest kritiska avsnittet bedöms vara förbi Skurup i riktning mot Ystad.

I studien fastställdes målbilden för sträckan utanför Ystad tätort till att nuvarande restid inte ska försämrats, snarare om möjligt förbättras. Målet ska uppnås genom att bland annat minimera konfliktpunkter och skapa säkra och trygga anslutningsmöjligheter från sekundärvägar. De negativa effekterna av långsamtgående fordon ska motverkas. Dessutom ska efterföljande planering främja åtgärder för en dämpad biltrafikökning och stärkta marknadsandelar för kollektivtrafik i stråket Malmö – Ystad.

Ystad tätort

För E65 genom Ystad tätort har analysarbetet visat på en betydligt mer problematisk situation. Studien har verifierat att det uppstår köer på Dag Hammarskjölds väg kopplat till korsningspunkterna under vissa tider på dygnet. Köerna innebär främst en negativ påverkan på restiden, men är också en trafiksäkerhetsrisk. De mest belastade timmarna uppstår i samband med arbetspendling, men det är också tydligt att trafik från Bornholm bidrar till

köbildning i samband med färjeanlöp. Räddningstjänsten har svårt att komma fram under de mest högtrafikerade tiderna då det inte finns möjlighet att köra om fordon, vilket påverkar utryckningstiden negativt.

För 2035 och 2050 förväntas efterfrågan av kapacitet öka markant på grund av kommunens utvecklingsplaner samt den allmänna trafikökningen. Detta skulle innebära att påvisade nuvarande problem förstärks ytterligare, om inga åtgärder genomförs.

Den största utmaningen med Dragongatan är vägens blandade funktion där många olika trafikantgrupper har anspråk på att röra sig längs med och över vägen. Dessa står i konflikt med varandra och påverkar på olika sätt framkomligheten på vägen. Beräkningar visar att Kristianstad rondellen är den högst belastad korsningen på Dragongatan. Restidsdata visar att färjeanlöpen från Bornholm har en direkt koppling till att köbildning uppstår på Dragongatan i riktning mot Malmö, detta är särskilt problematiskt under sommarmånaderna.

Utmed Dragongatan finns en stor mängd kommunala anslutningar som påverkar framkomligheten och kapaciteten negativt för den genomgående trafiken. Då den genomgående trafiken stundvis är tät utgör den en barriäreffekt och försvårar för anslutande motorfordon att ta sig ut på Dragongatan.

På båda sidor av vägen finns lokala målpunkter som föranleder ett stort behov för fotgängare och cyklister att korsa vägen på ett säkert, tryggt och gent sätt. Den genomgående trafiken utgör en barriär vilket försvårar möjligheten att korsa Dragongatan. Idag finns inga säkra gång- och cykelpassager och statistik visar att olyckor skett. Ystad är en kommun med positiv tillväxt och den planerade utbyggnaden av bostäder och verksamheter kommer generera mer trafik på Dragongatan. Exploatering tillsammans med den allmänna trafikökningen och hamnens utveckling förväntas 2035 leda till förvärrad köbildning på både Dragongatan och anslutande vägar. 2050 förväntas problemen bli så stora att hela vägnätet är överbelastat under flera timmar av dagen.

De påvisade bristerna resulterade i en specifik målbild för E65 inom Ystad tätort. Dag Hammarskjölds väg ska värnas utifrån trafiksäkerhet och framkomlighet för dagliga och långväga personresor med bil och godstransporter. Målet ska uppnås genom att bland annat minska de återkommande kölängderna i korsningspunkterna. Särskilt fokus gällande förbättrad framkomligheten har räddningstjänstens fordon i samband med utryckning.

Dragongatan har en mer komplex målbild. Den ska utvecklas i syfte att främja framkomligheten för genomgående trafik kopplat till vägens TEN-T-funktion samt för trafik till och från de övriga regionala vägarna. Utvecklingen ska ske i balans med förbättrad säkerhet, trygghet och tillgänglighet för fotgängare och cyklister som korsar Dragongatan. Målet ska uppnås bland annat genom att påverkan från färjeanlöpen från Bornholm ska begränsas och att de korta lokala resorna med bil ska minska för att frigöra kapacitet, särskilt kopplat till den kommande utvecklingen i Ystad. Vidare ska korsningspunkterna ses över och optimeras, för att minska påverkan för den genomgående trafiken. Korsande kollektivtrafik ska värnas.

Åtgärder

Ett stort antal åtgärder har analyserats och rekommenderats utifrån fyrstegsprincipen samtliga steg. Bedömningen är att en del av dessa åtgärder kan genomföras relativt skyndsamt. Exempel på dessa är regleringar, Mobility management, styrning av trafik och smärre fysiska steg 2- och 3 åtgärder med fokus på en förbättrad trafikmiljö för oskyddade trafikanter inne i Ystad. Studien rekommenderar ett flertal steg 3- och 4 åtgärder för ökad trafiksäkerhet och framkomlighet för motorfordon som färdas på E65 inom Ystad. Bland annat rekommenderas utbyggnad av Sjöborondellen och Kristianstad rondellen till två körfält. På Dag Hammarskjölds väg föreslås dessutom ett extra körfält i västlig riktning mellan Sjöborondellen och Kristianstad rondellen. Simrishamn rondellen föreslås utvecklas för ökad framkomlighet för trafikanter som färdas på väg 9 mot Dragongatan. På sträckan mellan Skurup och Ystad är

fokus att utveckla/förändra den stora mängd korsningspunkter som finns utmed sträckan. Den långsiktiga ambitionen är att samtliga kvarvarande korsningar utmed E65 ska vara planskilda. En utveckling av trafikplatserna innebär även möjlighet att justera körfälten utmed 2+1- sträckorna, vilket leder till ökad framkomlighet och förbättrad trafiksäkerhet. Trafikplats Sandåkra vid Skurup är utpekad som den första trafikplatsen att utveckla.

Initiera

Bakgrund och Syfte

Denna utredning har initierats utifrån tre primära skäl vilka är:

- E65 bedöms ha och förutspås kunna få ytterligare trafiksäkerhetsbrister i dess östliga delar i Skåne
- Dragongatan i Ystad är och kommer fortsatt vara ett vägvagnsintervall av E65 med utmaningar kopplat till stadsmiljö, tillgänglighet och trafiksäkerhet
- Ystad hamn är en viktig målpunkt och E65 har en helt avgörande funktion vad gäller god och tillförlitlig tillgänglighet till hamnen. Hamnens behov kopplat till E65 behöver analyseras och problematiseras

Europaväg 65 (E65) är en av de nationella stamvägarna i Skåne och har en viktig funktion både som internationell, nationell och regional länk.

Därutöver har vägen en nationell funktion för Danmark mellan Själland och Bornholm. Trafikverket har konstaterat att E65 har korsningspunkter vars utformning inte motsvarar den trafik- och tillgänglighetsstandard som kan förväntas för en så pass viktig och högttrafikerad Europaväg. Vad gäller kapacitet och trafiksäkerhet på sträckor mellan de identifierade korsningspunkterna så fanns det vid uppstart av studien ingen verifierad bristbeskrivning. En sådan bristbeskrivning har genomförts i studien.

E65 sträcker sig utmed de nordligaste och östligaste delarna av Ystad tätort, benämnda Dag Hammarskjölds väg och Dragongatan. Dag Hammarskjölds väg har karaktären av en ringled som enbart trafikeras av motorfordon. Dragongatan är en genomfartsled i urban miljö med blandade funktioner. Flera olika trafikantgrupper samsas om ytan på och utmed Dragongatan. En ombyggnation av Dragongatan genomfördes år 2018 i syfte att skapa förbättrad framkomlighet för hamntrafiken och en mer trafiksäker och attraktiv miljö för fotgängare och cyklister. Samtidigt

skulle det bibehållas en acceptabel framkomlighet för motorfordon. Ystads kommun ser dock alltjämt att det finns brister kopplat till Dragongatan vilket föranlett behov av en ytterligare utredning.

Ystad hamn har uttryckt att deras utbyggnadsplaner kommer att påverka flödet på E65. Hamnen har byggts om för att kunna ta emot större fartyg, vilket medför ett ökat fordonsflöde, framförallt för gods. Studien ska analysera och verifiera eventuella brister och fastställa en problembild för E65 med direkt koppling för vägtrafik till och från hamnen.

Planeringsarbete

ÅVS E65 Dragongatan genom Ystad (TRV 2014/34027)

Utpekade brister i ett antal korsningar på Dragongatan föranledde en gemensam utredning mellan Ystads kommun och Trafikverket. Utredningen ledde fram till beslutet att under 2014 göra en åtgärdsvalsstudie för hela Dragongatan mellan cirkulationsplats Kristianstad rondellen och cirkulationsplats Simrishamn rondellen. Det har tidigare utretts om en ny dragning av Dragongatan längre österut, men det har uteslutits och förutsättningen i denna studie är att Dragongatans läge ligger kvar. Kommunen har i gällande översiktsplan tagit bort utpekande av förbifart.

Identifierade problem längs sträckan innefattade framkomlighet för genomfartstrafik mot väg 9 under pendlingstimmarna, påvisad korsningsproblematik samt framkomlighetsutmaningar för trafiken i samband med färjeanlöp i hamnen. Det identifierades även att ett stort flöde av fotgängare och cyklister korsar Dragongatan. Dragongatan konstaterades också vara en bred väg som uppmuntrar till höga hastigheter.

Mål för åtgärderna var:

- Trafiksäker miljö för oskyddade trafikanter
- Acceptabel framkomlighet för passerande och för svängande trafik
- Säkerställande av framkomlighet vid stillastående fordon vid exempelvis motorhaveri och olycka
- Framkomligheten för utryckningsfordon
- Säkerställd framkomlighet för hamnens transporter i samband med fartygsanlöp
- Inga fastigheter skulle bli trafikbullenberörda
- Attraktiv gestaltning av gaturummet

ÅVS E65 Börringe–Skurup (TRV 2016/18658)

Studien avslutades 2016 och hade ett utpekat fokus på korsningspunkter. Det analysarbete som genomfördes i studien är av stor nytta för denna studie och tjänar som underlag både vad gäller bristbeskrivning och åtgärdsförslag.

E65, Svedala–Börringe, motorvägsutbyggnad

Trafikverket planerar för att bygga om sträckan mellan Svedala och den nya trafikplatsen vid Södra Sturupsvägen till motorväg. Sträckan mellan Södra Sturupsvägen och Börringe byggs om till mötesfri landsväg med två körfält i vardera riktning. Utbyggnaden kommer att minska trafikköerna på den i dag hårt trafikerade sträckan mellan Malmö och Malmö Airport (Sturup), och skapa en säkrare väg. Utbyggnad är beräknad att påbörjas 2027. Arbetet med att färdigställa en vägplan pågår i skrivande stund.

E65 Börringe-Lemmeströ parallellväg

Trafikverket avser förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten på E65 och samtidigt göra det smidigare att cykla mellan Svedala, Börringe och Skurup. Därför byggs en väg parallellt till E65 på grusvägen som går

bredvid. Lokal och långsamtgående trafik kan då hänvisas till den nya vägen vilket minskar belastningen på E65. Det blir också mer komfortabelt att cykla på vägen eftersom den får en jämn asfaltbeläggning i stället för grus. Vid Lemmeströ i anslutning till Slätterödsvägen och Havgårdsvägen byggs även en planskild korsning. Åtgärden förbättrar trafiksäkerheten och framkomligheten. Planerad byggstart är 2027.

Stenbäck

Trafikverket planerar för en ombyggnation av korsningen Stenbäck, väg 697/790 utifrån tidigare ÅVS (TRV 2016/18658). Korsningen kommer byggas om från en korsning i plan till en planskild. E65 får två genomgående körfält i vardera riktningen. Detta innebär att denna korsning i sig inte behöver vidare analys inom denna studie.

Genomförda åtgärder

E65, Dragongatan, Österleden och Södra Dragongatan

2018 genomfördes en större ombyggnation av Dragongatan vilket var ett utfall av genomförd ÅVS 2014 (TRV 2014/34027). Ambitionen var att skapa ett attraktivare stadsrum och en mer trafiksäker miljö för oskyddade trafikanter. Dessutom bedömdes åtgärderna kunna öka framkomligheten för genomgående trafik som färdas via Dragongatan mot/från väg 9 eller Ystad hamn. 2018 genomfördes en åtgärdsvalsstudie för farled 237 till Ystad hamn, vilken mynnade ut i en fördjupad trafikanalys för att studera den ökade hamntrafikens påverkan på landinfrastrukturen. Utfallet av den studien var ett flertal åtgärder utmed E65 mellan Kristianstad rondellen och hamnområdet. Några utav åtgärderna är utanför denna studies utredningsområde, men redovisas då koppling finns till den del av Dragongatan som ingår i utredningen.

Åtgärderna som har genomförts utmed vägarna är följande:

- Västersvängskörfält i korsningarna mot Koppargatan (en stycken), Herrestadgatan (en stycken) samt Industrigatan och Bronsgatan (två stycken) med stensatta refuger och anpassningar av befintlig gata
- Mittremsa genom målning mellan Jakobsbergsgatan i norr och befintlig stensatt mittrefug vid Industrigatan i söder
- Slopning av övergångsställe vid Jakobsbergsgatan samt passage med aktivt farthinder vid Koppargatan
- Grön skiljeremsa mellan Jakobsbergsgatan och Industrigatan, anpassning av belysningsstolpar
- Bullerskyddsåtgärder för bostadsfastigheterna på Haugesundsgatan
- Dubbla körfält för högersväng i Finakorset samt borttagande av möjlighet att köra vänster. Prioritering av signal för trafik till och från hamnen
- Breddning av Södra Dragongatan till två körfält i norrgående riktning mellan cirkulationsplats vid Bornholmogatan och Finakorset.

Ystad hamn och farled, ökad kapacitet och säkerhet

Inom ramen för nationell infrastrukturplan 2018 – 2029 har ett omfattande hamnprojekt med muddring och byggnation av två nya kajer genomförts i Ystad hamn. Syftet var att förbättra kapaciteten och säkerheten i farleden samt säkerställa säker och effektiv manövrering av fartyg samt öka den maritima kapaciteten i Ystad hamn.

Viltpassage vid Lemmeströtorp

Ekodukt Lemmeströ färdigställdes under våren 2019. Målsättningen med ekodukten är att dämpa barriäreffekterna från väg E65 genom att skapa en grön struktur som binder samman landskapet söder och norr om E65.

Viltets rörelser invid ekoduktens öppningar och passager genom ekodukten har utvärderats mellan juli 2019 och juli 2020 med hjälp av viltkameror (autokameror). Ekodukten visar sig fungera tillfredställande som en faunapassage för samtliga klövvilt. Den flitigaste besökaren som nyttjar ekodukten är dovhjort. Även vildsvin och rådjur är vanligt förekommande och passerar genom ekodukten.



Figur 2: Bild på Ekodukt över E65, Trafikverket

Avgränsning

E65 inom Sverige sträcker sig mellan Malmö och Ystad. Utredningen avgränsas geografiskt till att omfatta sträckan mellan Lemmeströ, strax öster om korsning väg 684/793, till cirkulationsplats Simrishamnsrondellen i Ystad. Utredningsområdet har delats upp i tre delsträckor vilka skiljer sig åt i karaktär, funktion och anspråk.

Uppdelningen är enligt följande:

- Lemmeströ till cirkulationsplats Malmörundellen, vilket benämns som sträckan i studien
- Dag Hammarskjölds väg från cirkulationsplats Malmörundellen till cirkulationsplats Kristianstadrundellen
- Dragongatan från Kristianstadrundellen till och med Simrishamnsrondellen

Utredningen avgränsas att innefatta en tidshorisont fram till och med år 2050. Förutom utredningsområdet finns influensområden som är relevanta för att problematisera den sträckning som utreds. Trafikalstrande målpunkter är av särskilt intresse, varav Ystad Hamn är den mest framträdande. Buller och skyfallsproblematik hanteras inte inom ramen för utredningen.



Figur 3: Kartbild med aktuellt utredningsområde

Aktörer

Trafikverket ansvarar för studiens genomförande. Skurups kommun och Ystads kommun deltar tillsammans med Region Skåne och Ystad hamn i projektgruppen.

Förstå situationen

Funktion

E65 sträcker sig mellan Malmö i Sverige och Chania i Grekland. Vägen förbinds via färjeförbindelse över Östersjön mellan Ystad i Sverige och Świnoujście i Polen.

Sträckan genom Sverige är funktionellt prioriterad för godstrafik och klassad som riksintresse för kommunikation. Enligt 3 kap. miljöbalken ska vägen då skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra att den utnyttjas för ett visst ändamål. Den ingår även i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) och utgör en del av stomnätetskorridoren Skandinavien-Medelhavet. E65 har således en mycket viktig funktion för godstrafiken till och från Ystad hamn och kraven på god tillgänglighet och förutsägbar framkomlighet är höga. E65 är även funktionellt prioriterad för långväga personresor. Under sommarhalvåret har den en särskilt viktig funktion för besöksnäringen. Så väl internationella turister som inhemska besökare nyttjar vägen för resor till Ystad eller andra målpunkter på Österlen. Vägen fungerar också som transitväg för det danska riket. Mellan Själland och Bornholm går den stora merparten av all personbilstrafik via E65. Vägen är funktionellt prioriterad för dagliga personresor utmed hela sträckan. E65 har också en mycket viktig regional funktion i Skåne då vägen förbinder Ystad och stora delar av Österlen med Malmöregionen. Den dagliga pendlingen innefattar både arbets- och skolpendling mellan Ystad och städer i sydvästra Skåne samt Köpenhamn.

Utmed Ystad tätorts norra delar har E65 karaktären av en ringled benämnd Dag Hammarskjölds väg. Där ska nationell, regional och lokal trafik samsas om ytan. Utmed denna sträckning är E65 inte utformad för att fotgängare och cyklister ska röra sig utmed vägen. Den funktionen tillgodoses via parallella vägar och gång- och cykelvägar.

I de östligaste delarna av Ystad tätort är sträckning av E65 benämnd Dragongatan. Kombinationen av lokal, regional, nationell och även internationell funktion bidrar till att skapa konfliktpunkter. Tvärs och längs Dragongatan finns det ett stort behov för fotgängare och cyklister att röra sig. Vägen fungerar via en rad korsningar som länk för att nå ett stort antal verksamheter och målpunkter typiska för en tätort. Dessa trafikanter samsas med person- och godstransporter till och från hamnen samt arbetspendlare och besökare som reser till och från Österlen via väg 9.



Figur 4: Drönbild över Regementsområdet och Dragongatan i Ystad, Patrick Olsson, Trafikverket

E65 slutar i Sverige vid Ystad hamn vilken är en trafikalandrande målpunkt. Hamnen drivs av Ystad Hamn Logistik AB, som är ett kommunalägt bolag. Ystad hamn är en av Sveriges största färjehamnar och är en port till Polen, Bornholm och vidare ut i Centraleuropa. Ystads hamn och farleden in till Ystad är av riksintresse för sjöfart. Ystads hamn är en allmän hamn och det är endast allmänna hamnar som kan pekas ut som riksintresse för sjöfart. En allmän hamn ska fylla ett allmänt samhällsintresse, vara av särskild betydelse för den allmänna samfärdseln och ska vara öppen för allmän trafik. Med sitt strategiska läge på den svenska sydkusten spelar Ystad hamn i nuläget en viktig roll för transport- och logistikindustrin, turismen och svenskt näringsliv. Ystad hamn prognostiserar för ytterligare fartygsanlöp framöver där bland annat gods- och personbilstrafik bedöms öka.



Figur 5: Arkivbild med lastbilar i en hamn, Trafikverket

Inom utredningsområdet utgör E65 inget betydande långväga cykelstråk. Avstånden är för långa för att cykling ska kunna vara ett rimligt alternativ för till exempel pendling mellan Skurup och Ystad. Däremot, mellan de större målpunkterna finns det viss potential för ökad cykling. Till exempel mellan Svedala-Skurup och Skurup-Rydsgård. För denna typ av

nyttocykling finns det behov av tillförlitlig och säker infrastruktur där möjligheten att hålla en hög genomsnittshastighet är god, med eller utan elsupport. För rekreativ cykling eftersöks intressantare rutter än att cykla utmed en Europaväg. Ambitionen ska vara trygg och säker infrastruktur som ger en fin upplevelse i det böljande sydkånska odlingslandskapet.

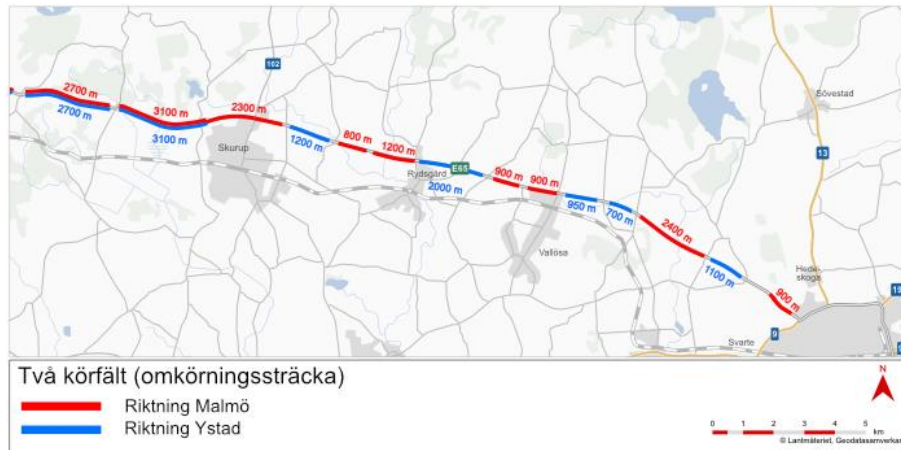
Vägens utformning

I detta kapitel beskrivs vägens nuvarande utformning, dess sidoområde gällande trafikreglering och korsningspunkter.

Sträcka

Vägen är av typen mötesfri landsväg där hela sträckan är mötesseparerad med vajerräcke fram till cirkulationsplats Källesjörondellen. Det förekommer öppningar i räcket vid korsningspunkter där vägar ansluter till E65. Den västra delen mellan Lemmeströ och Skurup har två körfält i vardera färdriktning. Öster om trafikplats Skurup, fram till Källesjörondellen, är vägen växelvis utformad med två respektive ett körfält i vardera riktning, en så kallad 2+1-väg. Den sista delen mellan Källesjörondellen och Malmördellen har ett körfält i varje riktning och är separerad med refug.

Sträckans längd är 28 km och vägens bredd i enskild färdriktning varierar mellan 7,6 - 8 meter på tvåfäldsdelarna och 5 - 6,5 meter på enfäldsdelarna. På delen med 2+1-väg finns det sex stycken omkörningssträckor i riktning mot Malmö samt fem stycken i riktning mot Ystad. Längden på omkörningssträckorna varierar mellan 700 meter som kortast och 2000 meter som längst. Sträckan byggdes om åren 2001 - 2003. Om vägen byggts om idag hade de två kortaste omkörningssträckorna på 700 respektive 800 meter inte uppfyllt kraven på minsta längd utifrån gällande Vägar och gators utformning (VGU).



Figur 6: Karta med befintliga omkörningssträckor

Vägen saknar helt eller delvis vägren. I de fall vägren förekommer är den mycket smal. Sidoområdena på vägen består av slänter och diken och på delar av sträckan finns sidoräcken.

I riktning mot Malmö finns det 11 stycken sidofickor och i riktning mot Ystad finns det 10 stycken, alla belägna på sträckan mellan Rydsgård och Ystad. Fickorna är ej reglerade för parkering utan kan användas vid händelser. Några av fickorna är gamla busshållplatser som inte längre trafikeras. En del av dessa fickor är placerade direkt efter korsningar med anslutande vägar vilket kan medföra skymd sikt för anslutande eller korsande fordon. I höjd med Bjäresjö i riktning mot Ystad finns en rastplats.

Viltstängsel finns monterat i sträckans västra del mellan Lemmeströ och 200 meter öster om korsning Stenbäck. Resterande sträcka har inga viltstängsel. Vid Börringe bygdegård finns en ekodukt som löper över E65.

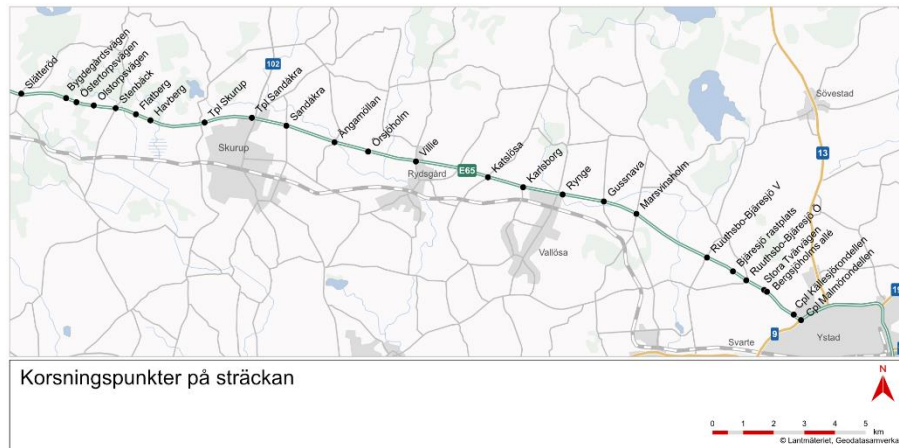
Längs med sträckan finns det på flera ställen enskilda parallellvägar som löper dikt an E65. Vägarna används främst av jordbruksfordon för att nå sina fält och åkrar samt av fordonstrafik för att nå sina enskilda fastigheter.

Delar av detta vägnät används också av gående och cyklister. Väster om trafikplats Skurup finns en gång- och cykelbana som delvis löper utmed E65. På vissa sträckor finns inga sidoräcke mellan E65 och parallellvägarna för att förhindra avkörning.

Längs med sträckan finns totalt 24 stycken korsningar och anslutningar. Utformningen varierar mellan planskilda korsningar, cirkulationsplatser, fyrvägs-korsningar, trevägs-korsningar samt enskilda fastighetsanslutningar. Nedan följer en kort beskrivning av varje korsningspunkt.

Hastighetsbegränsningen utmed sträckan är fram till tätortsgräns i Ystad 100 km/tim. Mellan tätortsgränsen och Malmörundellen är hastighetsbegränsningen 70 km/tim. Utmed sträckan finns det tre korsningar med lokal hastighetsnedsättning där begränsningen är 80 km/tim. De aktuella korsningarna är Villie, Marsvinsholm och Ruuthsbo-Bjäresjö Östra. Hela sträckan är reglerad som huvudled vilket innebär att trafik från sekundärvägarna har stopplikt mot E65.

Sammanfattningsvis är utformningen 2+2 och 2+1 två välfungerande vägtyper. Utformningen med 2+1 körfält möjliggör för växelvis omkörning. På sträckan förekommer en stor variation av längder på omkörningssträckorna vilket medför en sämre förutsägbarhet för trafikanterna. Ett par av omkörningssträckorna är korta vilket härleds av befintliga anslutningar, broar och vägportar. Vidare kan mängden korsningspunkter, obefintliga vägrenar, sidofickor och hastighetsnedsättningar bidra till en rörig trafikmiljö för trafikanter som färdas på E65.



Figur 7: Karta med korsningspunkter på E65 mellan Lemmeströ och Ystad

Slätteröd (anslutande statliga vägar 684 & 793)

Korsningen är utformad som en fyrvägskorsning och har ett genomgående körfält i vardera färdriktning. Vänstersvängskörfält finns mot de anslutande vägarna. Det finns ingen mittseparering och utformningen möjliggör för trafikanter att korsa rakt över E65. I varje riktning finns en extra möjlighet att återansluta till E65 om man felaktigt kört av vägen, en variant av vändslinga. Korsningen är föremål för ombyggnad inom Trafikverkets pågående projekt; E65 Börringe-Lemmeströ, parallellväg.

Bygdegårdsvägen (anslutande enskilda vägar)

Korsningen är utformad som en förskjuten fyrvägskorsning med planskildhet under E65 och har två genomgående körfält i vardera färdriktning. Korsningen har en genomgående mittseparering.

Östertorpsvägen (enskild fastighetsanslutning)

Korsningspunkten är utformad som en enskild direktanslutning från fastighet. Förbi anslutningen är det två genomgående körfält i vardera riktning och trafikanter ges bara möjlighet att svänga höger in och höger ut

från den enskilda vägen. Den anslutande vägen är också kopplad till befintlig parallellväg som ansluter vid Bygdegårdsvägen och vid Stenbäck.

Olstorpsvägen (enskild fastighetsanslutning)

Korsningspunkten är utformad som en enskild direktanslutning från fastighet. Förbi anslutningen är det två genomgående körfält i vardera riktning och trafikanter ges bara möjlighet att svänga höger in och höger ut från den enskilda vägen. Den anslutande vägen är också kopplad till befintlig parallellväg som ansluter vid Bygdegårdsvägen och vid Stenbäck.

Stenbäck (anslutande statliga vägar 697/790)

Korsningen är utformad som en fyrvägskorsning och har ett genomgående körfält i vardera färdriktning. Vänstersvängskörfält finns mot de anslutande vägarna. Utformningen möjliggör för trafikanter att korsa rakt över E65. I varje riktning finns en extra möjlighet att återansluta till E65 om man felaktigt kört av vägen, en variant av vändslinga. Korsningen är utredd i tidigare åtgärdsvalsstudie och är på sikt planerad att byggas om till en planskild korsning med två genomgående körfält inom ramen för utbyggnad till mötesfri landsväg med två körfält i vardera riktning vid Sturup.

Flatberg (enskild fastighetsanslutning)

Korsningspunkten är utformad som en enskild direktanslutning från fastighet. Förbi anslutningen är det två genomgående körfält i vardera riktning och trafikanter ges bara möjlighet att svänga höger in och höger ut från den enskilda vägen. Den anslutande vägen är också kopplad till befintlig parallellväg som ansluter vid Stenbäck och Havberg.

Havberg (anslutande enskilda vägar)

Korsningen är utformad som en förskjuten fyrvägskorsning med planskildhet under E65 och har två genomgående körfält i vardera färdriktning. Inför korsningarna ökar vägrenen något för att kunna nyttjas för avsvängande trafik. Korsningen har en genomgående mittseparering.

Trafikplats Skurup (anslutande statliga vägar 714 & 777)

Korsningspunkten är utformad som en fullskalig trafikplats med på- och avfartsramper samt accelerationskörväg. Trafikplatsen är utformad med kilavfart i färdriktning mot Ystad och ett avfartskörväg i färdriktning mot Malmö. Genom trafikplatsen har vägen två genomgående körväg i båda riktningar. I riktning mot Ystad vävs de två genomgående körväg ihop till ett i samma punkt där påfartsrampen från väg 714 ansluter. Detta innebär att både genomgående trafik och anslutande trafik ska vävas ihop till ett gemensamt körväg. Norr om trafikplatsen finns en parkering för samåkning och sydöst om trafikplatsen ligger Skurups tätort.

Trafikplats Sandåkra (anslutande statlig väg 102)

Korsningen är utformad som en fyrvägs korsning med planskildhet under E65. Genom korsningen finns två genomgående körväg i riktning mot Malmö och ett i riktning mot Ystad. Korsningen är utformad med kilavfart i färdriktning mot Malmö och ett avfartskörväg i färdriktning mot Ystad. Det finns inga accelerationskörväg för påfart. Korsningen har en genomgående mittseparering vilken förhindrar trafikanter att korsas över E65.

Sandåkra (anslutande statlig väg 768)

Korsningen är utformad som en fyrvägs korsning och har ett genomgående körväg i vardera färdriktning. Västersvängskörväg finns mot de anslutande vägarna. Det finns ingen mittseparering och utformningen möjliggör för trafikanter att korsas rakt över E65.

Ängamöllan (anslutande statlig väg 774)

Korsningen är utformad som en fyrvägs korsning och har ett genomgående körväg i vardera färdriktning. Västersvängskörväg finns mot de anslutande vägarna. Det finns ingen mittseparering och utformningen möjliggör för trafikanter att korsas rakt över E65. Från den södra anslutningen i färdriktning mot Malmö finns ett separat vänsterpåsvängskörväg som sedan vävs ihop med det ordinarie genomgående körväget.

Örsjöholm (anslutande enskild väg)

Korsningspunkten är utformad som en trevägs korsning och har ett genomgående körväg i vardera färdriktning. Västersvängskörväg finns för trafik från huvudvägen till anslutningen. Genom korsningen finns ingen mittseparering vilket möjliggör för trafikanter att svänga både höger och vänster in på E65.

Villie (anslutande statlig väg 767)

Korsningen är utformad som en fyrvägs korsning och har ett genomgående körväg i vardera färdriktning. Västersvängskörväg finns mot de anslutande vägarna. Det finns ingen mittseparering och utformningen möjliggör för trafikanter att korsas rakt över E65. Från den södra anslutningen i färdriktning mot Malmö finns ett separat vänsterpåsvängskörväg som sedan fortsätter som ett eget ordinarie körväg. Från den norra anslutningen finns ett kort påfartskörväg i riktning mot Malmö. Norr om korsningen finns en parkering för samåkning och en kontrollplats.

Katslösa (anslutande statlig väg 749)

Korsningen är utformad som en fyrvägs korsning och har ett genomgående körväg i vardera färdriktning. Västersvängskörväg finns mot de anslutande vägarna. Det finns ingen mittseparering och utformningen möjliggör för trafikanter att korsas rakt över E65.

Karlsborg (anslutande statlig väg 763 och enskild väg)

Korsningen är utformad som en fyrvägs korsning och har ett genomgående körväg i vardera färdriktning. Västersvängskörväg finns mot de anslutande vägarna. Det finns ingen mittseparering och utformningen möjliggör för trafikanter att korsas rakt över E65.

Rynge (anslutande statlig väg 756)

Korsningen är utformad som en förskjuten fyrvägskorsning med planskildhet under E65 och har ett genomgående körfält i vardera färdriktning. Avfarterna är utformade som kilavfarter. Korsningen har en genomgående mittseparering.

Gussnava (anslutande statlig väg 766)

Korsningen är utformad som en fyrvägskorsning och har ett genomgående körfält i vardera färdriktning. Vänstersvängskörfält finns mot de anslutande vägarna. Det finns ingen mittseparering och utformningen möjliggör för trafikanter att korsa rakt över E65.

Marsvinsholm (anslutande statlig väg 745)

Korsningen är utformad som en fyrvägskorsning och har ett genomgående körfält i vardera färdriktning. Vänstersvängskörfält finns mot de anslutande vägarna. Det finns ingen mittseparering och utformningen möjliggör för trafikanter att korsa rakt över E65. Under vägen finns en planskild väg som är enskild. Passagen har en begränsad höjd och bredd som innebär att lantbruksfordon och lastbilar inte kan använda passagen.

Ruuthsbo-Bjäresjö V (anslutande statlig väg 746)

Korsningen är utformad som en fyrvägskorsning och har ett genomgående körfält i vardera färdriktning. Vänstersvängskörfält finns mot de anslutande vägarna. Det finns ingen mittseparering och utformningen möjliggör för trafikanter att korsa rakt över E65.

Bjäresjö rastplats

Korsningen vid Bjäresjö rastplats är utformad som en trevägskorsning och är belägen söder om E65. In- och utfart sker på i samma anslutningspunkt, rastplatsen går enbart att nå i färdriktning mot Ystad. I samband med utbyggnaden av E65 förbi Sturupsrondellen ska en ny rastplats anläggas där, och då planeras denna rastplats att stängas.

Ruuthsbo-Bjäresjö Ö (anslutande statliga vägar 739 & 740)

Korsningen är utformad som en fyrvägskorsning och har ett genomgående körfält i vardera färdriktning. Vänstersvängskörfält finns mot de anslutande vägarna. Det finns ingen mittseparering och utformningen möjliggör för trafikanter att korsa rakt över E65.

Stora Tvärvägen (anslutande enskild väg)

Korsningspunkten är utformad som en enskild direktanslutning från en intilliggande parallellväg. Förbi anslutningen är det ett genomgående körfält i vardera riktning och vänstersvängskörfält finns för trafik från huvudvägen till anslutningen. Förbi anslutningen finns ingen mittseparering vilket möjliggör för trafikanter att svänga både höger och vänster in på E65.

Bergsjöholms allé (anslutande enskild väg)

Korsningspunkten är utformad som en trevägskorsning och har ett genomgående körfält i vardera färdriktning. Vänstersvängskörfält finns för trafik från huvudvägen till anslutningen. Genom korsningen finns ingen mittseparering vilket möjliggör för trafikanter att svänga både höger och vänster in på E65.

Cirkulationsplats Källesjörundellen (anslutande kommunala vägar)

Korsningen är en cirkulationsplats där två kommunala gator ansluter till E65. Korsningspunkten ligger innanför tätortsgränsen för Ystad. Cirkulationsplatsen har ett genomgående körfält.

Sammanfattningsvis går det att konstatera att det utmed sträckan finns en stor mängd korsningar och varierande utformning. Det stora antalet korsningar påverkar framkomlighet för genomgående trafik vid retardation och acceleration. Mängden korsningar i kombination med höga trafikflöden och rådande hastighetsgräns skapar konfliktpunkter och ökad risk för olyckor. På ett par platser finns vänsterpåsvängskörfält för anslutande trafik till E65. Utformningen är otydlig både för anslutande och genomgående trafikanterna vilket kan utgöra en trafiksäkerhetsrisk.

I en del av anslutningspunkterna är sikten mindre god vilken kan skapa en osäkerhet och bidra till att trafikanter chansar. Trafiksäkerhetsriskerna är mest påtagliga vid korsningarna med högst trafikflöden, trafikplats Sandåkra och Villie.

Dag Hammarskjölds väg

Dag Hammarskjölds väg löper mellan cirkulationsplats Malmö rondellen i väst och cirkulationsplats Kristianstad rondellen i öst. Utmed vägen går både E65 och riksväg 9. Vägen är av typen mötesfri landsväg där hela sträckan är mötesseparerad med vajerräcke och har genomgående ett körfält i vardera färdriktning.

Sträckans längd är knappt 3 km och vägens totala bredd är 11 meter. Befintlig vägrenen är endast 0,5 meter vilket försvårar för exempelvis räddningstjänst att köra om fordon vid utryckning. Sidoområdet på vägen består av slänter och diken och på delar av sträckan finns sidoräcken. Statliga belysningsstolpar finns längs hela sträckan.

Utmed sträckan finns det tre stycken cirkulationsplatser; Malmö rondellen, Sjöborondellen samt Kristianstad rondellen. I dessa cirkulationsplatser ansluter utöver E65 riksvägarna 9, 13 och 19 samt de kommunala gatorna Malmövägen, Bellevuevägen och Kristianstadsvägen. Vid Kristianstad rondellen övergår Dag Hammarskjölds väg till Dragongatan.

Mellan Sjöborondellen och Kristianstad rondellen finns två stycken anslutande kommunala vägar, Ridgatan och Saltgatan, som vardera är enda anslutning till de bostadsområden som ligger söder om vägen. Utöver de ansluter den enskilda vägen Folkestorps byväg på norra sidan av vägen. Alla tre anslutningar kan endast trafikeras genom att svänga höger in och höger ut. Detta medför att trafikanter till och från dessa området behöver använda cirkulationsplatserna för att köra runt och vända.

Utmed sträckan finns fyra stycken vägportar under E65, tre av dessa är till för gång- och cykeltrafik och den fjärde för blandtrafik. Möjlighet att cykla i vägens sträckning finns på det lokala vägnätet både norr och söder om

vägen. Det finns inga anordnade passager i plan för fotgängare eller cyklister att korsa Dag Hammarskjölds väg. Dock finns en öppning i vajerräcket vid Ridvägen och Folkestorps byväg. Möjligheten för cyklister och gångtrafikanter att korsa tvärs E65 anses vara på en acceptabel nivå.

Hastighetsbegränsningen utmed Dag Hammarskjölds väg är 80 km/tim samt 50 km/tim närmast Kristianstad rondellen. Hela sträckan är reglerad som huvudled där anslutande trafik har stopplikt samt väjningsplikt vid cirkulationsplatserna.



Figur 8: Karta med korsningspunkter utmed Dag Hammarskjölds väg & Dragongatan



Figur 9: Drönbild över Sjöborondellen i Ystad, Patrick Olsson, Trafikverket

Sammanfattningsvis är Dag Hammarskjölds väg en mycket viktig länk för flera funktioner. Förutom E65 så kopplas statliga vägar med utpekade regionala funktioner samman med lokala in- och utfartsgator. Utformningen med mötesseparerad 1+1-väg medför begränsningar för förutsägbar framkomlighet. Särskilt problematiskt är detta för räddningstjänsten i samband med köbildning som genereras via cirkulationsplatserna. I de fall uttryckningsfordon inte kan köra om framförvarande fordon kan det innebära förlängd restid vid uttryckningar. Det finns en problematik med att de två bostadsområdena söder om vägen

endast har anslutningar till Dag Hammarskjölds väg. Dels ger det viss negativ påverkan på vägens primära funktioner, dels innebär det också begränsningar för boende i området som inte kan ta sig till målpunkter i staden, via ett lokalt vägnät. Situationen för gång- och cykeltrafikanter bedöms utmed denna delsträcka vara acceptabel. Det behov som finns tillgodoses via alternativt vägnät och planskilda passager tvärs Dag Hammarskjölds väg.

Dragongatan

Dragongatan löper mellan Kristianstad rondellen i norr och Simrishamn rondellen i söder. Utmed vägen går både E65 och riksväg 9. Vägen har ett körfält i vardera färdriktning vilka är separerade med växelvis bred målad mittrefug, vilken är överkörningsbar, samt med upphöjd mittrefug. I Simrishamn rondellen är det två körfält i tillfarterna och genom cirkulationen.

Sträckans längd är drygt 1,5 km och körbanan totala bredd är 10,5 meter. Delen närmast Simrishamn rondellen är 8,5 meter bred och saknar mittseparering. Statliga belysningsstolpar finns längs med sträckan. Mellan Kristianstad rondellen och korsning med Regementsgatan är belysningsstolparna placerade så att de belyser både gång- och cykelbanorna samt vägbanan. Mellan Regementsgatan och Simrishamn rondellen är de placerade så att de endast belyser vägbanan.

Utmed sträckan finns två stycken cirkulationsplatser; Kristianstad rondellen och Simrishamn rondellen, samt ett flertal anslutande kommunala gator. Dessa är Jakobsbergsgatan, Koppargatan, Herrestadsgatan, Industrigatan, Militärvägen, Nils Ahlins gatan och Regementsgatan. Vänstersvängskörfält finns vid alla dessa korsningspunkter förutom vid Jakobsbergsgatan. Utöver dessa anslutande gator finns ett par direktutfarter från intilliggande verksamheter. Efter Simrishamn rondellen fortsätter E65 mot hamnen på Österleden och Södra Dragongatan vilka båda är kommunala gator.

Korsningen mellan Österleden och Södra Dragongatan, kallad Fina-korset, används som anslutning till och från hamnen. Korsningen är signalreglerad och på Södra Dragongatan korsar järnvägen (Österlenbanan) vägen. Trafik från hamnen, mot Dragongatan, tillåts endast svänga höger mot Simrishamnsrondellen.

Utmed Dragongatans båda sidor finns det upphöjd gång- och cykelbana. Gång- och cykelbanorna är ej uppdelade för gående respektive cyklister, utan de oskyddade trafikanterna samsas på samma yta. På sträckan mellan Kristianstadrondellen och Industrigatan är gång- och cykelbanan och vägbanan separerade med skiljeremsa, plantering och växlighet. Mellan Industrigatan och strax söder om Regementsgatan löper gång- och cykelbanan dikt an vägbanan och är upphöjd med kantsten. Resterande sträcka till Simrishamnsrondellen är delvis separerad med räcke och skiljeremsa.

På Dragongatan finns fyra korsningspunkter för oskyddade trafikanter. En anordnad gångpassage med mittrefug finns söder om Jakobsbergsgatan. En anordnad gång- och cykelpassage med mittrefug och aktivt farthinder finns vid Koppargatan. Samt två övergångsställen med cykelöverfarer finns söder om Militärvägen respektive söder om Regementsgatan. Samtliga passager har en låg säkerhetsklassning.

Behovet av säkra passager över Dragongatan finns särskilt för barn och ungdomar till och från Regementsområdet där det finns flera skolor. Utöver det finns behov av att korsa vägen för att ta sig till målpunkter så som butiker och restauranger samt till och från koloniområdet Sommarstaden och Industriområdet i norra delen av Dragongatan där många rörelser sker. Kommunens räkning av cykel- och gångtrafikanter visar på att flest rörelser sker på de två södra passagerna vid Regementsområdet, därefter passagen vid Koppargatan och lägst nyttjande har passagen vid Jakobsbergsgatan.



Figur 10: Drönbild över Dragongatan i Ystad, Patrick Olsson, Trafikverket

Tabell 1: Flöde av fotgängare och cyklister, Dragongatan (2023-06-13)

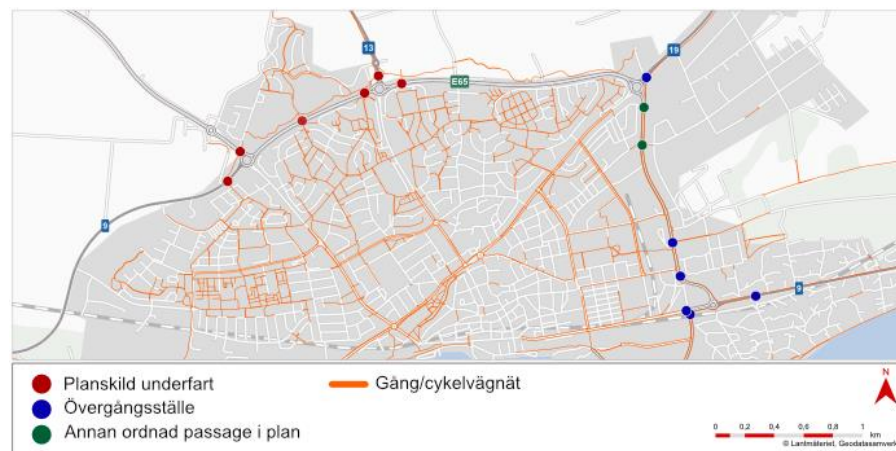
Plats	Tid	Barn/ungdom		Vuxna		Summa morgon/em.	Summa totalt
		Gång	Cykel	Gång	Cykel		
Jakobsbergsgatan	6.30-8.30	0	0	6	25	31	58
	15.00-17.00	0	3	1	23	27	
Koppargatan	6.30-8.30	0	0	12	82	94	226
	15.00-17.00	5	15	18	94	132	
Militärvägen	6.30-8.30	14	11	24	91	140	387
	15.00-17.00	34	35	47	131	247	
Regementsgatan	6.30-8.30	46	61	34	79	220	414
	15.00-17.00	25	28	48	93	194	
SUMMA		124	153	190	618	1085	

Vid mycket trafik, särskilt i samband med färjeanlöp, utgör trafiken på Dragongatan en barriär för gång- och cykeltrafikanterna. Vid observationer har det framkommit att det finns en variation i hur motorfordon, gång- och cykeltrafikanter beter sig. Detta gäller särskilt vid passagen vid Koppargatan där en del motorfordon stannar och släpper över gång- och cykeltrafikanter medan andra inte stannar. Dessa beteenden bidrar till osäkerhet och säkerhetsrisker.

Hastighetsbegränsningen på Dragongatan är 50 km/tim. På en del förbi Regementsområdet är hastighetsbegränsningen 30 km/tim på vardagar mellan klockan 07.00 och 17.00. Sträckan är reglerad som huvudled där anslutande trafik har väjning- eller stopplik.

Sammanfattningsvis är Dragongatan en komplex delsträcka av E65 med många olika anspråk och funktioner. Den stora mängden lokala anslutningar missgynnar genomgående trafik och förstärker befintliga framkomlighetsproblem. Det upplevs också svårt att ansluta från lokalgator till Dragongatan. Befintlig utformning tillgodoser till stor del de behov som gång- och cykeltrafikanter har för rörelser längs med Dragongatan. Däremot är behoven att korsa vägen inte tillgodosedda med dagens utformning.

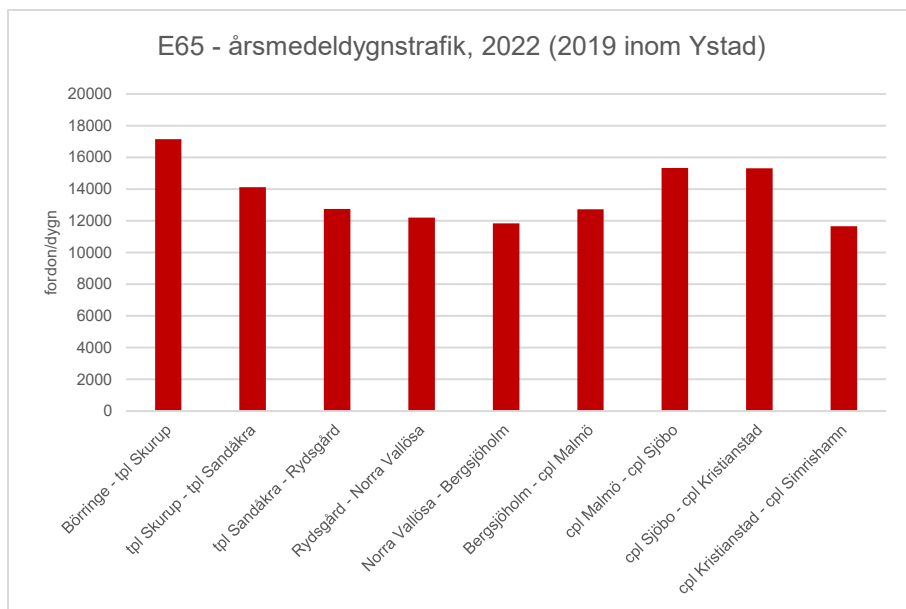
Det finns brister både vad gäller framkomlighet, trygghet och trafiksäkerhet, vilket kan bidra till att färre går och cyklar i området.



Figur 11: Karta med korsningspunkter för gång och cykel i Ystad

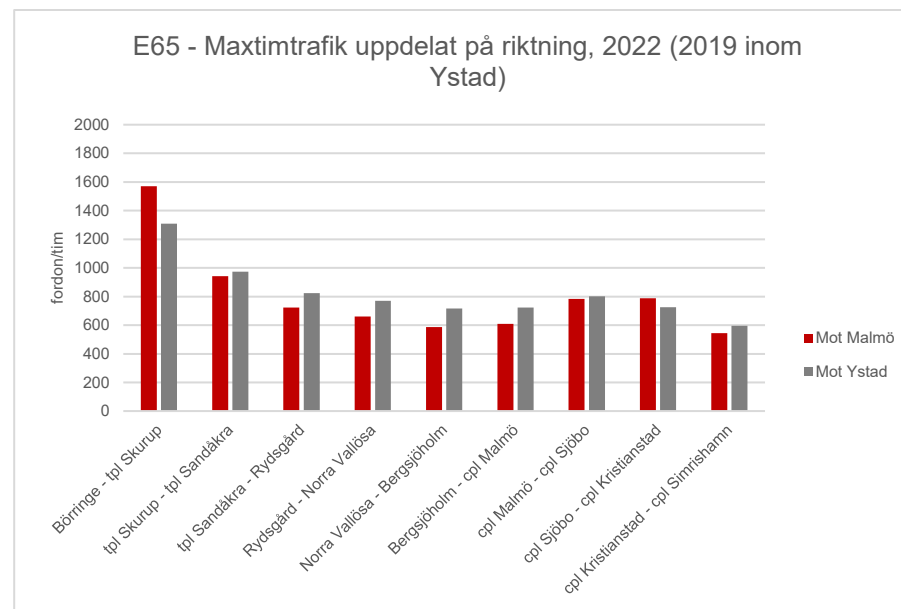
Trafik

Trafikflödet varierar inom utredningsområdet, där trafiken är som högst mellan Börringe och trafikplats Skurup med omkring 17 000 fordon/dygn. Mellan trafikplats Skurup och trafikplats Sandåkra minskar flödet något till omkring 14 000 fordon/dygn. Vidare öster ut i riktning mot Ystad trafikeras sträckan av omkring 12 000 fordon/dygn. På Dag Hammarskjölds väg ökar trafiken igen, där cirka 15 500 fordon/dygn trafikeras sträckan, för att sedan minska något på Dragongatan som trafikeras av cirka 12 000 fordon/dygn. Samtliga mätningar är från 2022, med undantag för Dag Hammarskjölds väg och Dragongatan som är från 2019. Sedan våren 2024 finns uppdaterade ÅDT-siffror för E65 inom Ystad, dessa baserade på mätningar från 2023. Då fasen *förstå situationen* gjordes före dessa nya mätningar har diagrammen nedan inte uppdaterats, men en kort jämförande text har lagts till i beskrivningen under Figur 12.



Figur 12: Stapeldiagram årsmedeldygnstrafik E65

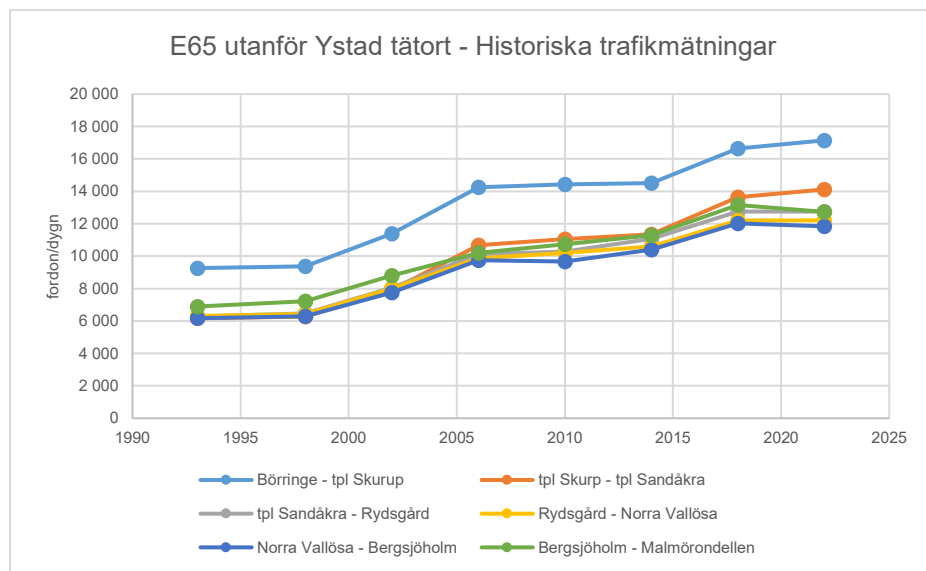
Mellan mättåren 2019 och 2023 har trafiken på Dag Hammarskjölds väg och Dragongatan förändrats marginellt. För delen mellan Malmörundellen och Sjöborundellen har antalet fordon i snitt per dygn minskat med ca 100 fordon. För delen mellan Sjöborundellen och Kristianstadrundellen har antalet fordon i snitt ökat med ca 100 fordon. Utmed Dragongatan har antalet fordon i snitt ökat med ca 200 fordon.



Figur 13: Stapeldiagram maxtimstrafik

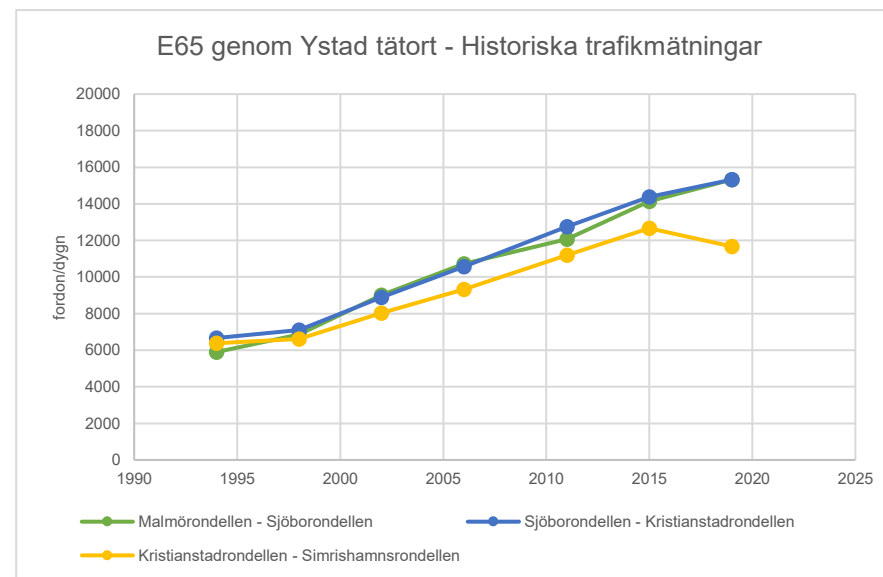
Den mest belastade timmen uttrycks som maxtimtrafik och redovisas för varje färdriktning i diagrammet nedan. I riktning mot Malmö sker den mest belastade timmen på Dragongatan mellan 07:00 - 08:00, men även 12:00 - 13:00 samt 15:00-16:00 är vägen högt belastad. Dag Hammarskjölds väg är som mest belastad 16:00 - 17:00. För resterande sträcka till Lemmeströ (Börringe) är vägen som mest belastad mellan 06:00 - 07:00 eller 07:00 - 08:00. I riktning mot Ystad är vägen som mest belastad 16:00 - 17:00. Den mest belastade timmen kan vara högre i vissa avsnitt, men data finns bara tillgänglig för timnivå.

Historiskt har det totala trafikflödet ökat sedan första mätåret 1994 på samtliga delar av E65 inom utredningsområdet. För etappen mellan Bergsjöholm och Ystad har en minskning av trafikflödet skett mellan mättillfället 2018 och 2022 med cirka 450 fordon/dygn.



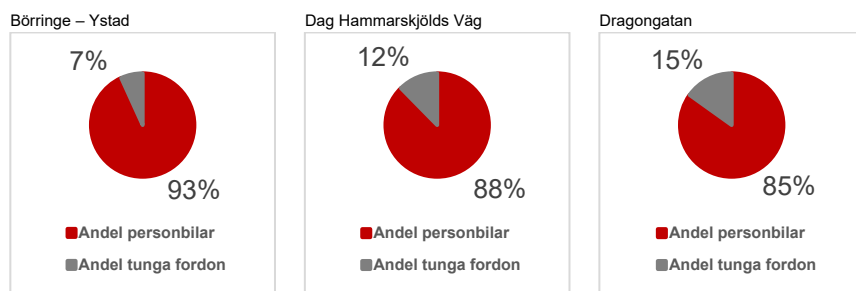
Figur 14: Linjediagram historiska trafikmätningar E65 utanför Ystad tätort

För Dag Hammarskjölds väg har en relativt kraftfull ökning skett över tid. Mätningar på Dragongatan visar en liknande utveckling, men har mellan mättillfälle 2015 och senaste mättillfället 2019 minskat med omkring 1000 fordon/dygn. Vad minskningen beror på har utredningen inte lyckats slå fast.



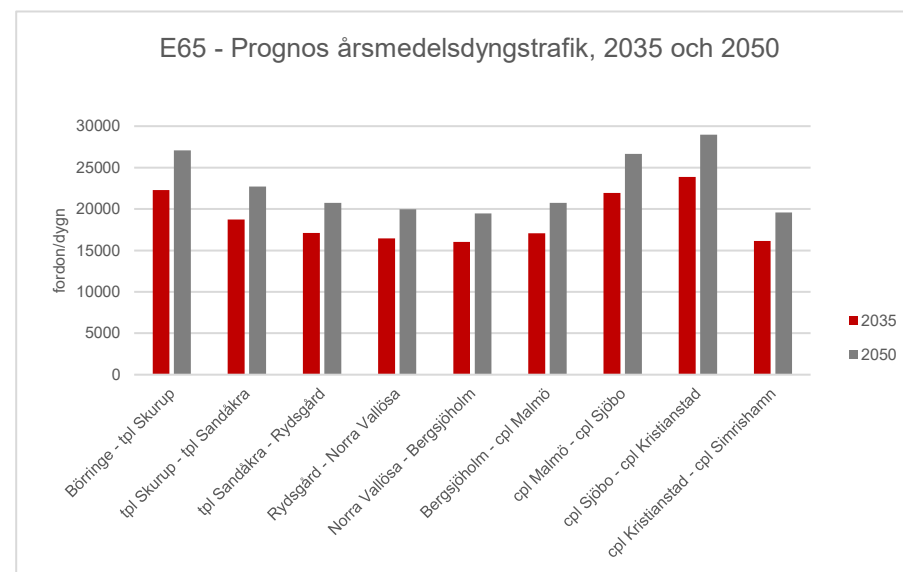
Figur 15: Linjediagram historiska trafikmätningar E65 inom Ystad tätort

Cirkeldiagrammen visar fördelningen mellan personbilar och tunga fordon. Från och med 2021 har fordonsklassificeringen justerats i Trafikverkets stickprovspunkter, vilket betyder att antalet tunga fordon blir färre i mätningarna. Tidigare klassades vissa lätta men långa fordon felaktigt som tunga. Därav ska inte andel tung trafik på Dag Hammarskjölds väg och Dragongatan jämföras med sträckan utanför Ystad. Det är inte heller möjligt att visa en historisk utveckling av den tunga trafiken utifrån den data som är tillgänglig.

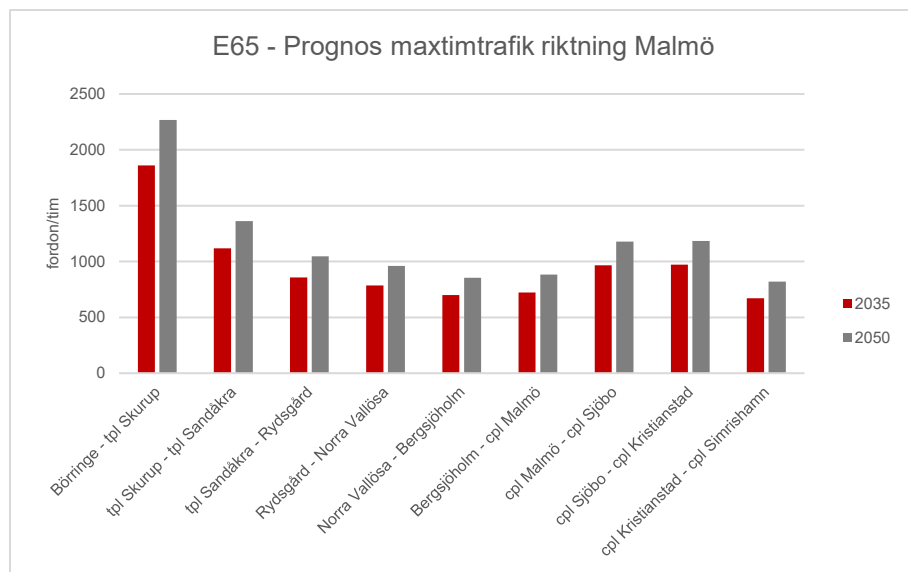


Figur 16: Cirkeldiagram fördelning personbilar och tunga fordon

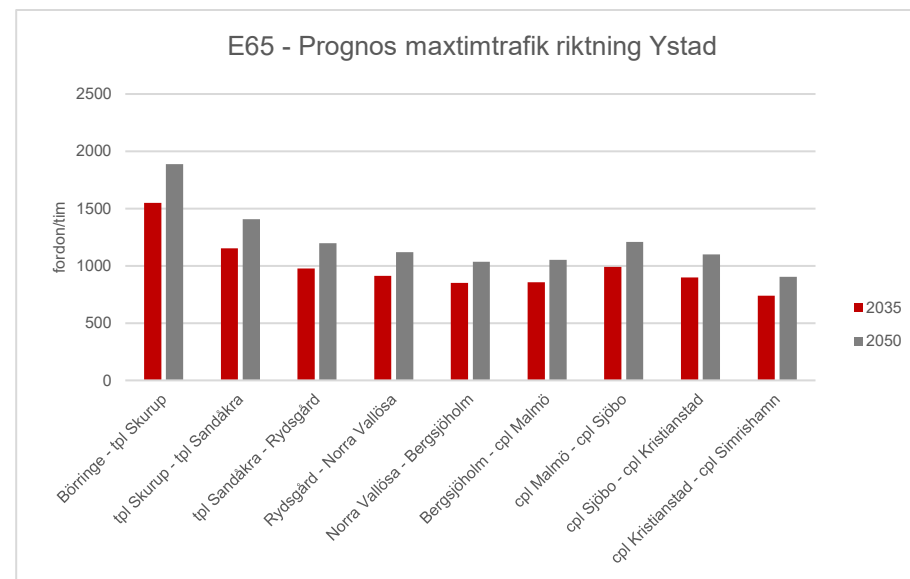
I syfte att skapa en bild för hur trafiken kan utvecklas på sikt har framtida trafikprognoser gällande årsmedelsdygnstrafik och maximitrafik för 2035 och 2050 tagits fram. Sampers, som är det nationella modellsystemet för trafikslagsövergripande analyser har använts. Hur mycket trafiken kommer öka i framtiden beror på faktorer som befolkning, ekonomi, körkostnader och politiska beslut. Prognosförutsättningarna är förknippade med tämligen stora osäkerheter, därför bör det poängteras att prognosernas resultat för de framtida åren ska ses som vilken resande- och transportutveckling som kan förväntas ske, givet att de förutsättningar som antagits inträffar. Prognos på timnivå ska tolkas som efterfrågan då eventuella kapacitetsbrister kan leda till att det inte är möjligt med så höga flöden, vilket skulle innebära att transporter sker på annat sätt eller på andra tider.



Figur 17: Stapeldiagram prognos årsmedeldygnstrafik 2035 och 2050



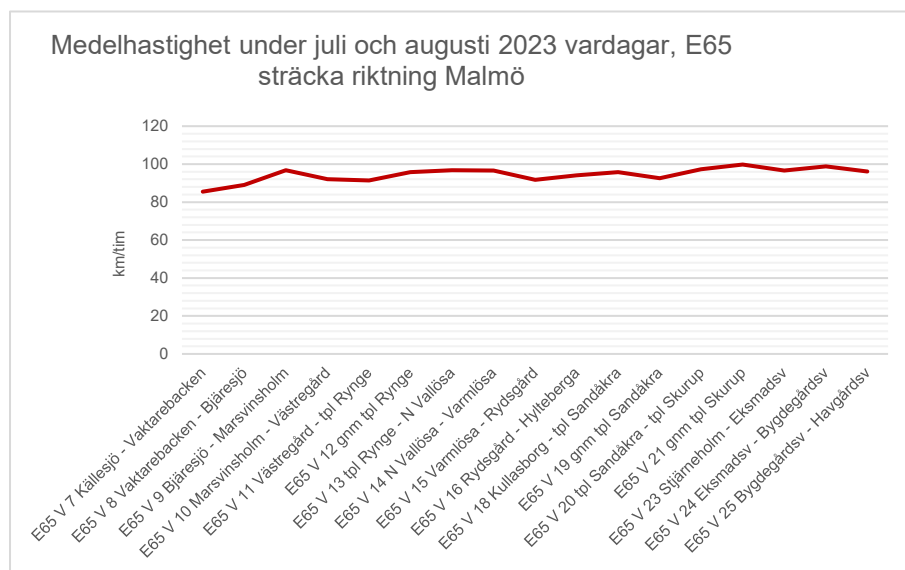
Figur 18: Stapeldiagram prognos maxtrafik riktning Malmö



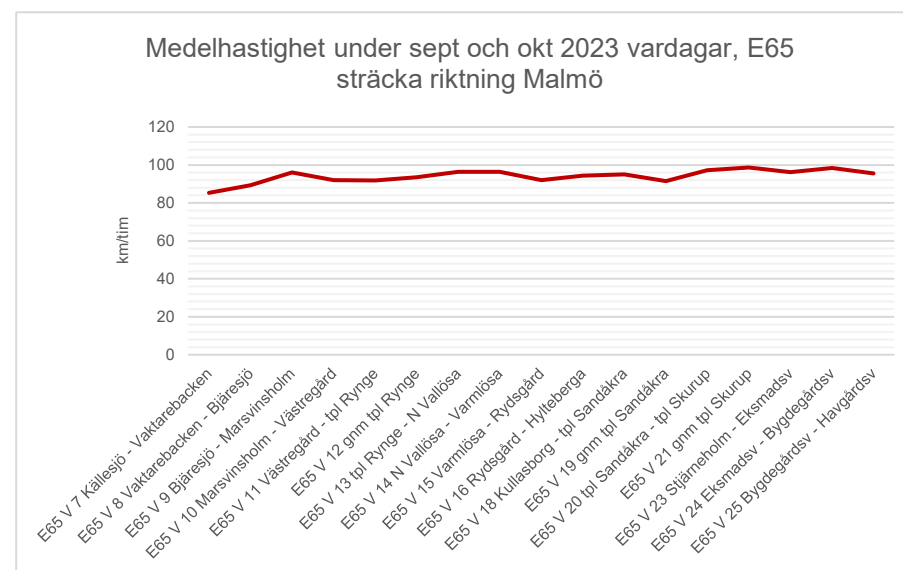
Figur 19: Stapeldiagram prognos maxtrafik riktning Ystad

STRESS, Storstäders Trängsel och Restidssystem samlar in trafikdata från externa datakällor för att beräkna restider från punkt A till punkt B. I systemet lagras även historiska restidsdata. Två mätperioder under 2023 har analyserats, en för sommarmånaderna juli och augusti och en för höstmånaderna september och oktober. Höstmånaderna bedöms ge en bild av hur det vanligtvis ser ut över året. Ett urval av den data som samlats in presenteras i studien.

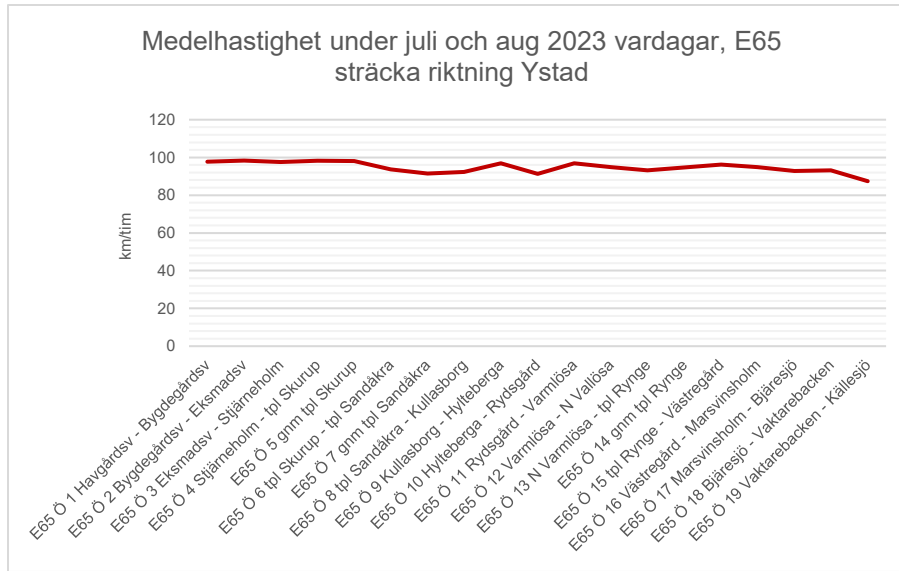
E65 utanför Ystad tätort är indelad i 17 etapper för västgående riktning och 19 för östgående utifrån principen korsning till korsning. Inga etapper mellan Lemmeströ och Ystad utmärker sig med en låg medelhastighet över dygnet, vilket indikerar på god framkomlighet. Restidsdata för att se eventuella variationer av medelhastighet under dygnet har även analyserats, vilket visar på samma resultat.



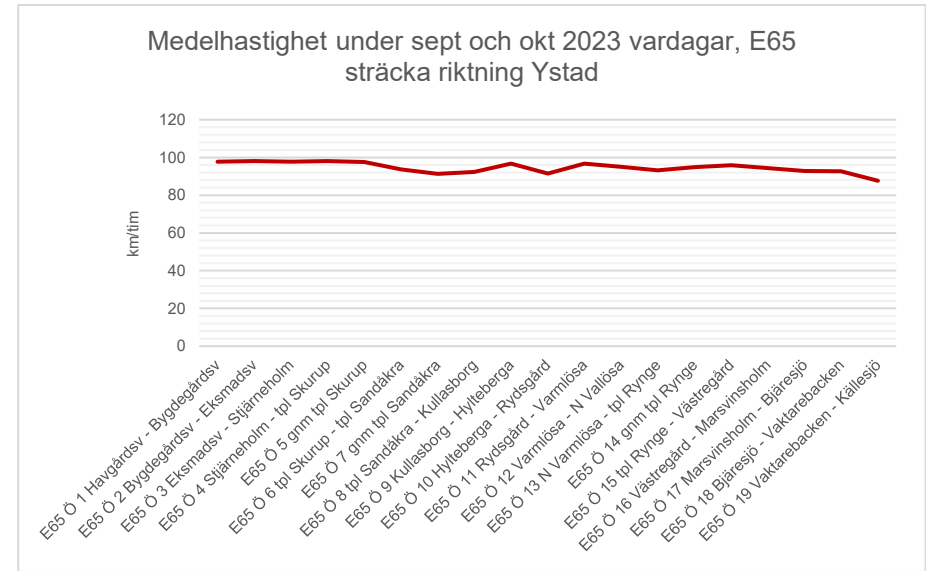
Figur 20: Linjediagram medelhastighet sommar 2023, riktning Malmö



Figur 21: Linjediagram medelhastighet höst 2023, riktning Malmö

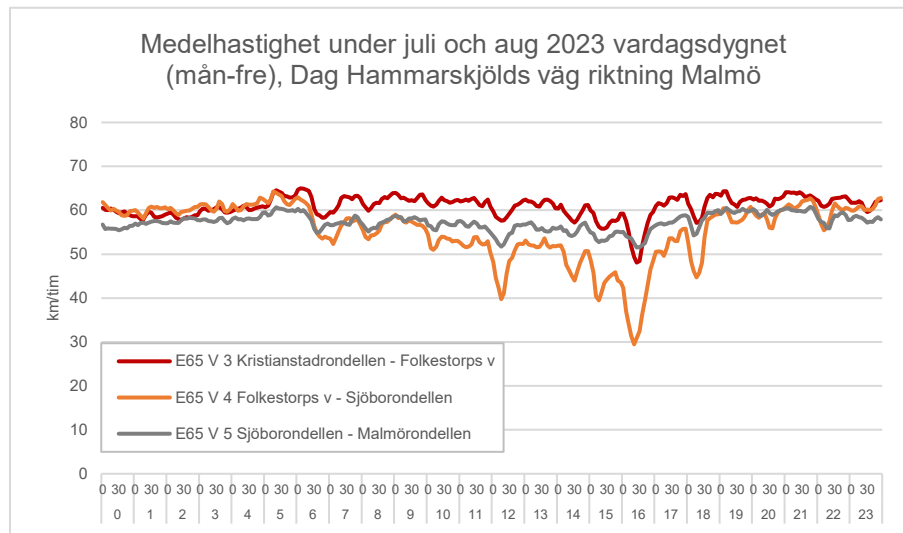


Figur 22: Linjediagram medelhastighet sommar 2023, riktning Ystad



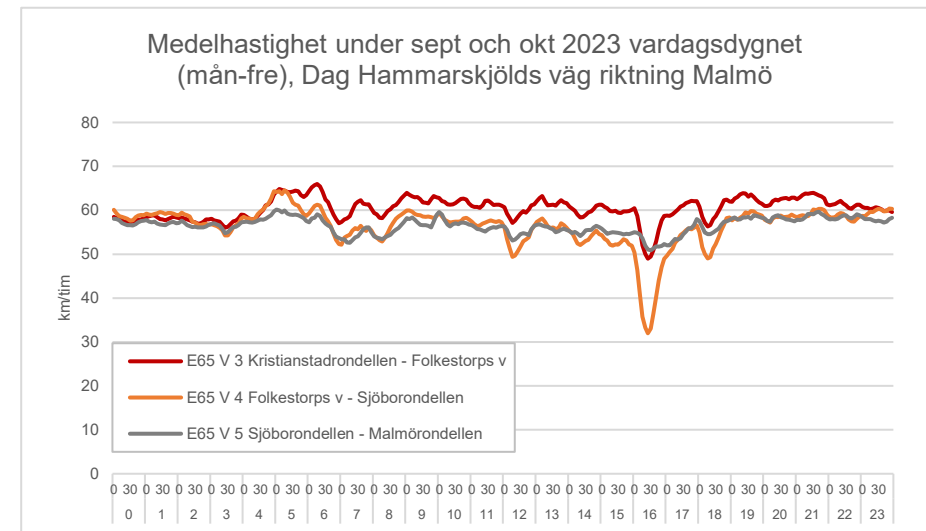
Figur 23: Linjediagram medelhastighet höst 2023, riktning Ystad

E65 skär genom det sydsvenska åkerlandskapet och trafikeras av långsamtgående fordon, vilket inte fångas upp av restidsdata då de är relativt få till antalet jämfört med övrig trafik. Fältstudier samt dialog med bland annat pendlare på sträckan har verifierat en problematik med långsamtgående fordon. De långsamtgående fordonen påverkar restiden negativt i de fall omkörningsmöjlighet inte finns. Om trafiken ökar som prognosticerat kommer de negativa effekterna förstärkas ytterligare.



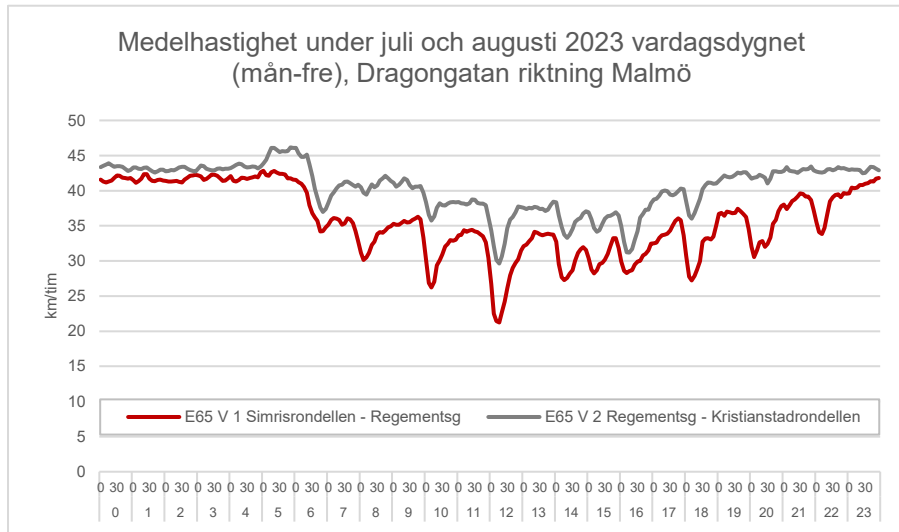
Figur 24: Linjediagram medelhastighet Dag Hammarskjölds väg, sommar 2023, riktning Malmö

Gällande Dag Hammarskjölds väg, som är indelad i tre etapper i varje riktning, visar restidsdata ett annorlunda mönster. Medelhastigheten sjunker relativt kraftigt under vissa korta perioder i riktning mot Malmö mellan Kristianstadrondellen och Sjöborondellen under sommarmånaderna. Under höstmånaderna sker en tydlig sänkning omkring 16:30, i övrigt är medelhastigheten relativt jämn.

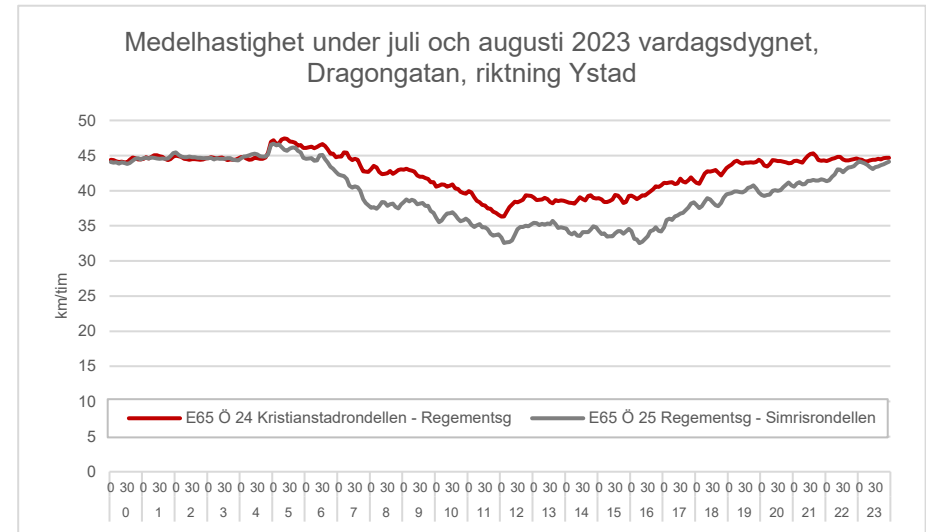


Figur 25: Linjediagram medelhastighet Dag Hammarskjölds väg, höst 2023, riktning Malmö

Gällande Dragongatan som är indelad i två etapper i varje riktning är variationerna ännu tydligare i riktning mot Malmö under sommaren med kraftfulla variationer i medelhastighet. Analysen visar att detta har koppling till färjeanlöp från Rønne, som ankommer strax innan medelhastigheten sjunker.

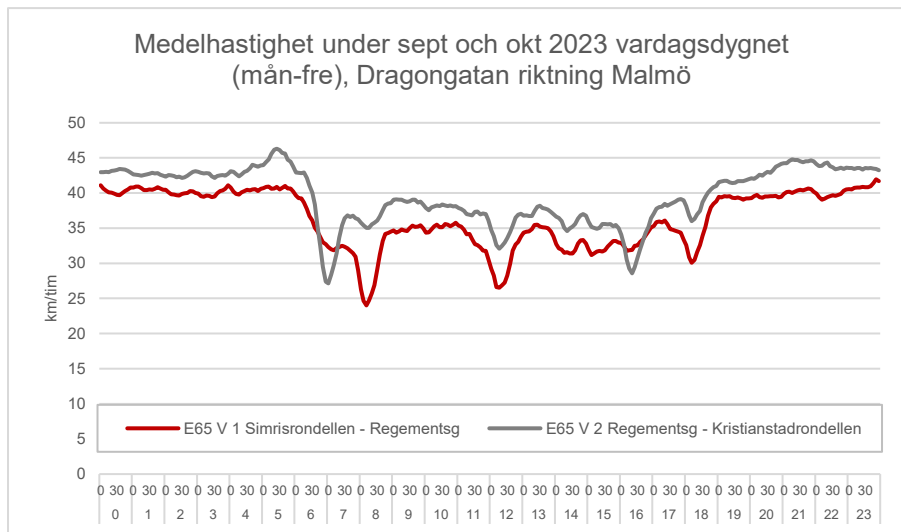


Figur 28: Linjediagram medelhastighet Dragongatan, sommar 2023, riktning Malmö

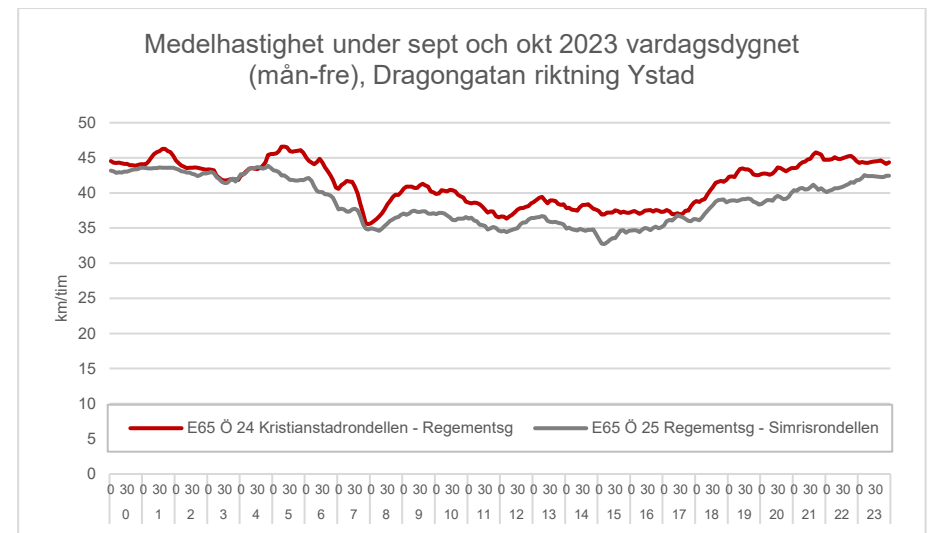


Figur 29: Linjediagram medelhastighet Dragongatan, sommar 2023, riktning Ystad

För mätperioden under höstmånaderna ser mönstret annorlunda ut. En sänkning av medelhastigheten sker omkring 07:30 och 16:30, vilket till stor del bedöms bero på arbetspendling. Omkring 08:00, 12:00 och 18:00 sker ytterligare sänkningar, vilket har koppling till färjeanlöp från Rønne. En lägre konstant medelhastighet uppstår under dagen, vilket bedöms vara kopplat till den tidsbegränsade hastighetsgränsen till 30 km/tim förbi Regementsområdet. I riktning mot Ystad (hamnen) är medelhastighet mer jämn över dygnet.



Figur 30: Linjediagram medelhastighet Dragongatan, höst 2023, riktning Malmö



Figur 31: Linjediagram medelhastighet Dragongatan, höst 2023, riktning Ystad

Sammanfattningsvis visar restidsdata att det är en jämn trafikrytm mellan Lemmeströ och Malmörundellen över hela dygnet i båda riktningar. Medelhastigheten är förväntad utifrån vägtyp och skyltad hastighet. Det finns inga indikationer utifrån restidsdata som tyder på att köbildning uppstår eller någon annan form av restidsförlängning.

På Dag Hammarskjölds väg uppstår viss restidsförlängning under korta perioder över dygnet. I riktning mot Malmö sker en restidsförlängning vid 16:30 mellan Kristianstadrundellen och Sjöborondellen under höstmånaderna, vilket bedöms bero på arbetspendling. Under sommaren sker ett antal restidsförlängningar under dygnet, vilket indikerar på ett mer utspritt, men högt flöde. I riktning mot Ystad sker en restidsförlängning runt 07:30, vilket likt eftermiddagen i andra riktningen bedöms bero på arbetspendling.

För Dragongatan i riktning mot Malmö har restidsförlängningarna direkt koppling till anlop från Rønne som uppstår cirka 10–15 minuter efter att färjan ankommit. Att det ser olika ut för sommar och höst beror på att tidtabellerna ser annorlunda ut med upp till åtta avgångar på sommaren och fyra under hösten. Även arbetspendling påverkar under morgonen på Dragongatan. För riktning mot hamnen är restiden relativt jämn över dygnet under båda mätperioderna.

Kapacitet

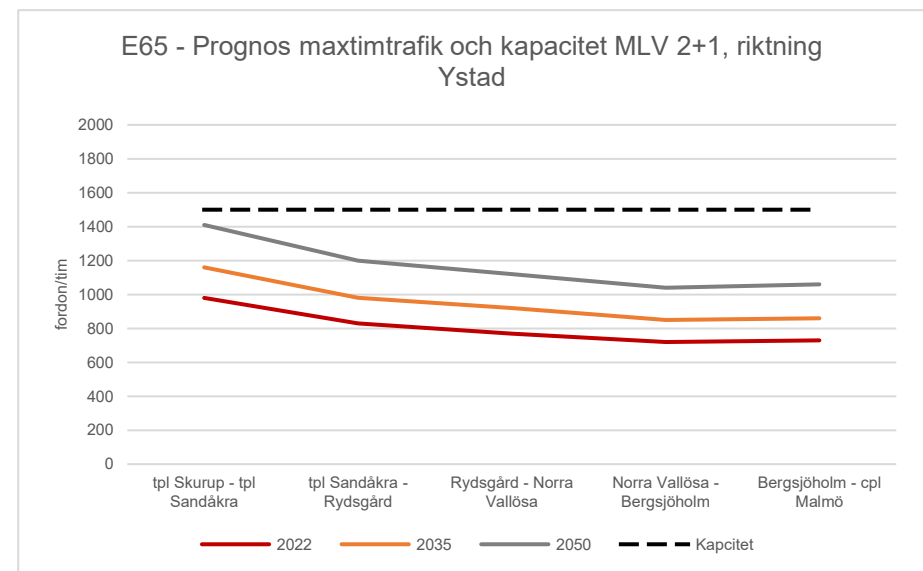
En teoretisk bedömning av kapacitet på vägsträcka och kapacitetsutnyttjande av enskilda korsningar har gjorts för E65 utanför Ystad tätort inom utredningsområdet.

Kapacitet beskrivs oftast som belastningsgrad och utgår i regel från timnivå. Kapacitetstaket är teoretiskt belastningsgraden 1.0. När flödet närmar sig kapacitetstaket sjunker referenshastigheten betydligt och köer kan tidvis uppstå. För vägar med växelvis 2+1 körfält är det vävningen mellan två till ett körfält som är kapacitetsbegränsande. De teoretiska

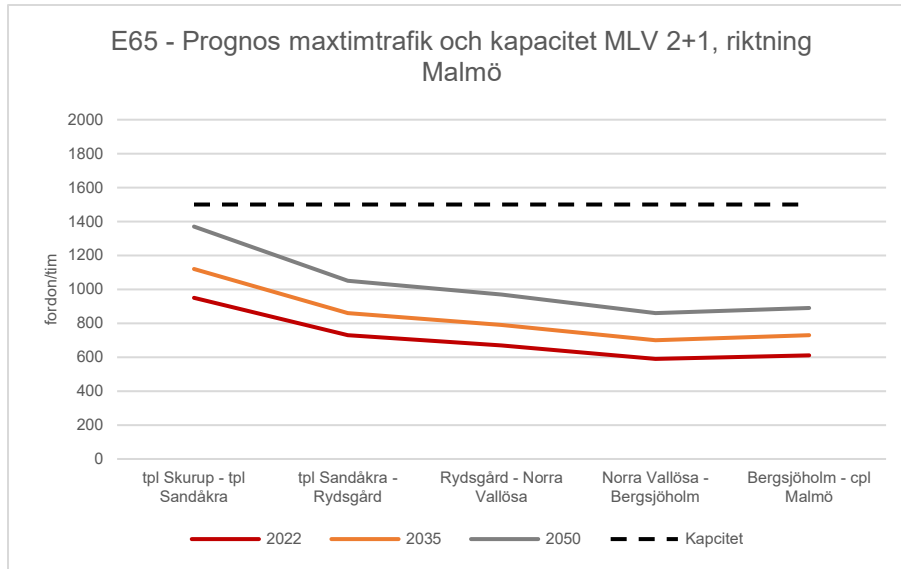
kapacitetsvärdena gäller i första hand längre sträckor utan korsningar, då det i regel är korsningar som når kapacitetsgränsen först.

Sträckan mellan Börringe och trafikplats Skurup trafikeras under de mest belastade timmarna av cirka 1 500 fordon i riktning mot Malmö och cirka 1 300 fordon i riktning mot Ystad. Prognos för 2035 visar en ökning med cirka 300 fordon i vardera riktning under de mest belastade timmarna och för 2050 ytterligare cirka 400 fordon. Vägtypen mötesfri landsväg med två körfält i vardera riktning har ett teoretiskt kapacitetstak på 4 100 fordon/timmen i vardera riktning.

I nedan diagrammen redovisas dagens mest belastade timme mellan trafikplats Skurup och Malmörundellen tillsammans med prognos för 2035 och 2050 för vardera riktning, samt det teoretiska kapacitetstaket för aktuell vägtyp, mötesfri landsväg med växelvis två och ett körfält, vilket är 1500 fordon/timme.



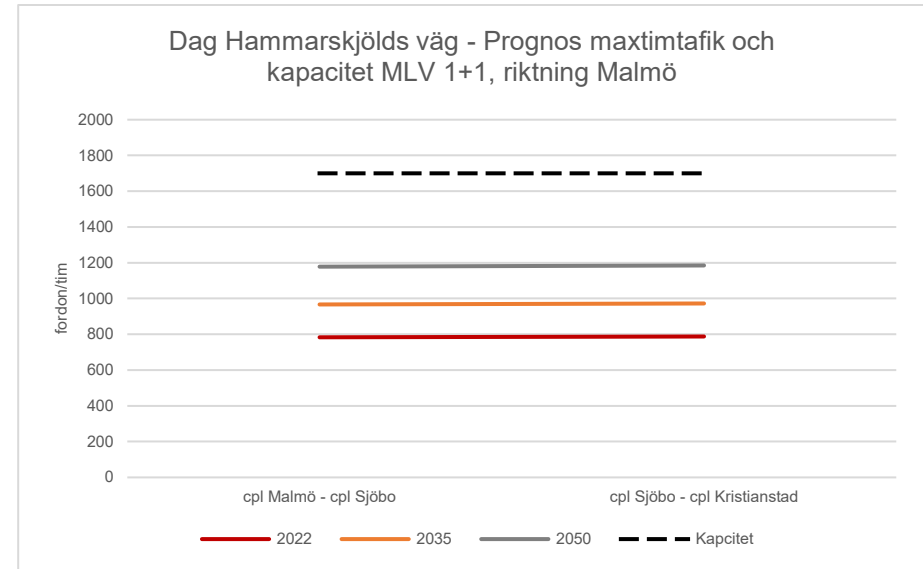
Figur 34: Linjediagram prognos maxtrafik och kapacitet E65, riktning Ystad



Figur 35: Linjediagram prognos maxtrafik och kapacitet E65, riktning Malmö

Samtliga korsningar och anslutningar på sträcka har bedömts utifrån kapacitet. Korsningar med ett högre trafikflöde i till- och frånfarterna, samt där utbyggnadsplaner kan påverka, har beräknats med hjälp av Capcal. Resterande korsningar med ett lågt trafikflöde och enskilda fastighetanslutningar har bedömts klara kapaciteten med god marginal utan beräkning. Beräkningarna visar att inga korsningar ligger nära en hög belastningsgrad idag, och bedöms inte på sikt överstiga en acceptabel belastningsnivå.

I följande diagram redovisas dagens mest belastade timme på Dag Hammarskjölds väg mellan Malmörondden och Kristianstadrondden, tillsammans med prognos för 2035 och 2050 samt det teoretiska kapacitetstaket för mötesfri landsväg med ett körfält i vardera riktning. Då belastningen är samma i båda riktningar redovisas endast en riktning.



Figur 36: Linjediagram prognos maxtrafik och kapacitet Dag Hammarskjölds väg, riktning Malmö

För Dag Hammarskjölds väg har kapacitet beräknats i Malmörondden och Sjöborondden, då bedömningen är att kapacitetsgränsen nås först i cirkulationsplatserna. Ingen av cirkulationsplatserna överstiger kapacitetstaket utifrån dagens trafikflöde. Vid beräkning med prognos för 2035 överskrider kapaciteten i Malmörondden för enstaka tillfarter och i Sjöborondden för ett flertal tillfarter. Utifrån prognos för 2050 skulle situationen förvärras ytterligare och stora kapacitetsutmaningar uppstår med tidvis köbildning.

Dragongatan har analyserats utifrån kapacitet genom en mikrosimulering. Då många kommunala vägar ansluter på sträckan är det inte möjligt att bedöma kapacitet utifrån ett teoretiskt kapacitetstak. Nya trafikflödesmätningar i samtliga korsningar på Dragongatan genomfördes under juni 2023, vilka ligger till grund för indata.

Vidare har Ystads kommun sammanställt pågående och planerade exploateringar som ett underlag för framtida efterfråga av kapacitet. Ystad hamn har även tagit fram en prognos utifrån framtida flöden till och från hamnen. Utifrån kommunens och hamnens prognos har trafiken räknats upp med Sampers för att addera den allmänna trafikökningen.

Resultatet av simuleringen visar tidvis köbildning vid Kristandsrondellen utifrån nuvarande trafikflöde, vilket även kan bekräftas av platsbesök och restidsdata. Med trafiksiffror från prognos för 2035 uppstår större kapacitetsutmaningar i Kristianstadrondellen, med tidvis förstärkt köbildning i samtliga tillfarter under förmiddagens maxtimme. För den mest belastade timmen på eftermiddagen påverkar köbildningen hela vägnätet i Ystad. Problemen bedöms förvärras ytterligare 2050 utifrån prognoserna med låsningar i hela vägnätet, både för- och eftermiddag.

Kollektivtrafik

E65 är inte en väg som har stor betydelse för den skånska regionbusstrafiken. Stråket Malmö-Ystad kollektivtrafikförsörjs i det närmaste helt med tågtrafik utmed Ystadbanan, som till stora delar går parallellt med E65. Pågatåg trafikerar med halvtimmestrafik mellan Malmö-Ystad från morgon till kväll sju dagar i veckan. Under sommarhalvåret ökar trafiken något. Fredag och lördag körs även tåg tidig natt. Utöver persontåg trafikeras banan enligt tidtabell 2024 av godståg en gång i veckan. Godståget trafikerar sträckan Malmö godsbangård till Ystad på måndagar. Tåget har en vändtid på tre timmar i Ystad innan det går tillbaka till Malmö godsbangård.

Ystadbanan och E65 kompletterar varandra vilket bidrar till att stråket Malmö-Ystad har god redundans för personresor. Vid stopp på Ystadbanan kan E65 nyttjas för ersättningsbuss, personbil eller taxi. Vid stopp på E65 leds trafiken om för motorfordon, men järnvägen kan då också vara ett alternativ, framförallt för resor mellan orter med stationer. Dock finns det utmaningar för järnvägen. Banan har ett högt kapacitetsutnyttjande

samtidigt som det är brist på mötesmöjligheter vilket gör den störningskänslig. 2018 genomfördes en åtgärdsvalsstudie för Ystad-Österlenbanorna med syfte att öka turtätheten, förkorta restiden och öka punktligheten och tillförlitligheten. Studien rekommenderade en succesiv utbyggnad av banorna där den första etappen är ett partiellt dubbelspår mellan Skurup och Rydsgård. Åtgärden ligger som förslag inför kommande nationella infrastrukturplan 2026-2037. Därutöver förbereds ett antal stationer för längre plattformar. En plattformsförlängning möjliggör ett koncept med trippelkopplade tåg av modell X61 med få uppehåll Ystad-Malmö, benämnt Pågatåg Express. Förlängning av plattformarna i Ystad och Skurup är genomfört.

Under 2023 invigdes ett flertal skånska järnvägssatsningar som förväntas leda till förbättrad punktlighet i hela det sydsvenska järnvägssystemet. Av särskild betydelse för tågtrafiken på Ystadbanan är fyra spår Malmö-Lund och dubbelspår Ängelholm-Maria (norra Helsingborg). Sammantaget stärker genomförda och planerade åtgärder ytterligare attraktiviteten för att resa med tåg i stråket Malmö-Ystad. Även om det finns behov att utveckla Ystadbanan är persontåg Malmö-Ystad idag ett mycket gott alternativ för resor i stråket, inklusive daglig pendling. Ystadbanan möjliggör även resor till hjärtat av Österlen via anslutande Österlenbanan. Med tåg nås viktiga målpunkter i Tomelilla och Simrishamns kommun. Ystadbanan har också en viktig funktion för danska medborgare som ska resa till eller från Bornholm via Ystad hamn.

En jämförelse av på- och avstigande per station mellan 2018–2022 visar som förväntat att tågresandet var mindre under 2020 och 2021, kopplat till SARS-CoV-2 och dess effekter på samhället. 2022 hade resandeökningen åter tagit fart. För stationerna Rydsgård och Svarte hade på- och avstigande ökat jämfört med 2019. I Ystad var resandet 2022 fortsatt på lägre nivå jämfört med 2019. Detta talar för att det finns en potential att få fler människor att resa till och från Ystad med tåg.

Tabell 2: Antal på- och avstigande per station per lov- och helgfri höstvardag hämtat ur Skånetrafikens tågresande 2022 – utgiven 2023-03-23

Station	År 2018	År 2019	År 2020	År 2021	År 2022
Skurup	3133	3492	2558	2707	3367
Rydsgård	627	904	694	639	908
Svarte	432	683	490	727	742
Ystad	4536	4505	3458	3685	3995

Det finns ett flertal busslinjer som trafikerar utredningsområdet och som föranleder behov av tillförlitlig och förutsägbar framkomlighet av varierande grad. Framkomlighetsbrister är generellt en konkurrensnackdel för busstrafik. Kösituationer påverkar tillförlitlighet och möjlighet att hålla tidtabell. Förlängd restid är särskilt viktigt att motverka för busslinjer med ett stort antal resande och/eller de linjer som nyttjas för vidare resa med buss/tåg.

- SkåneExpressen 4 är en busslinje som har mycket höga ambitioner vad gäller god framkomlighet, tillförlitlighet och komfort. Linjen trafikerar sträckan Ystad-Brösarp utmed väg 19 och har tillsammans med Skåneexpressen 3 (Simrishamn-Kristianstad) en mycket viktig funktion i att förbinda de sydöstra och nordöstra delarna av Skåne. SkåneExpressen 4 trafikerar med timmestrafik och korsar E65 via Kristianstadsrollen. Köbildning i Kristianstadrondellen försämrar SkåneExpressens restid och tillförlitlighet.
- Regionsbuss 307 Skurup-Ystad trafikerar E65 mellan Bjäresjöholm och Ystad. Linjen går via Malmördellen mot Ystad centrum. Linjen är att betrakta som av mindre vikt och har endast fyra avgångar per dag, varav två turer under rusningstrafik.
- Regionbuss 301 Sjöbo-Ystad korsar E65 via Sjöborondellen. 301 trafikerar med kvartstrafik under morgon och kväll och har en

viktig funktion för pendling till och från arbete och skola mellan Ystad-Sjöbo.

- Regionbuss 337 Tomelilla-Ystad har ett modest trafikupplägg men fungerar under pendling morgon och kväll som ett visst komplement till tågtrafiken och SkåneExpressen 4. Linjen korsar Dragongatan när bussen färdas via Industrigatan.
- Regionbuss 322, 571 och 577 Ystad-Simrishamn trafikerar cpl Simrishamnsrondellen utmed Österleden och väg 9. Linjerna fungerar dels som komplement till Pågatåg mellan Ystad och Simrishamn. Dessutom trafikerar orter som inte har någon koppling till Österlenbanan.
- Stadsbuss 2 färdas under en kortare sträcka utmed Dragongatan och ansluter då via Militärvägen och Nils Ahlins gata.
- Stadsbuss 4 trafikerar E65 mellan Källesjörondellen och Malmördellen där den ansluter till Malmövägen.



Figur 37: Drönbild korsning Ruuthsbo-Bjäresjö Ö, Patrick Olsson, Trafikverket

Olyckor och incidenter

En trafiksäkerhetsanalys är genomförd på E65 inom utredningsområdet. Gällande sträckan utanför Ystad tätort har en analys genomförts med slutsatsen att vägen inte är mer olycksdrabbad än jämförbara vägar med motsvarande utformning och trafikflöde. De vanligaste förekommande olyckstyperna är upphinnande- och singelolyckor med motorfordon. Den absoluta majoriteten av olyckorna har haft lindrig utgång. Korsningar på sträckan som sticker ut i statistiken med flertalet olyckor är Stenbäck, trafikplats Skurup, trafikplats Sandåkra, Villie, Rynge och Marsvinsholm.

Olycksdata är hämtad från STRADA, Swedish Traffic Accident Data Acquisition.

Statistik från Trafikverkets trafikledningscentral visar att stillastående fordon är den vanligaste händelsen som skapar störningar på E65 med cirka 150 tillfällen om året. Hinder på vägbanan är också vanligt förekommande med cirka 60 - 70 tillfällen per år. Djur på vägbanan har minskat sedan 2020 från cirka 80 tillfällen per år till omkring 50.

För att komplettera bilden av olyckor med klövvilt har data från Jägarrapporterade olyckor (NVR) och polisrapporterade olyckor (STORM) inhämtats. Data för perioden 2018–2022 visar att främst sträckan mellan Rynge och Malmörundellen är olycksdrabbad, samt sträckan väster om Skurup där det inte finns vilt- eller faunastängsel.

För Dag Hammarskjölds väg är den vanligaste förekommande olyckstypen upphinnande med koncentration till cirkulationsplatserna. För Dragongatan i sin tur är den vanligaste olyckstypen upphinnande tätt följt av cykel – motorfordon. En viss koncentration av olyckorna går att härleda till den södra delen av Dragongatan. Det har skett en dödsolycka och allvarliga olyckor de senaste åren kopplat till cykelpassager på Dragongatan.

Trafikverket genomför djupstudier i separata processer av dödsolyckor och arbetet regleras i regeringens förordning med instruktion för Trafikverket (SFS 2010:185). För varje dödsolycka på väg analyserar Trafikverket varje delhändelse för att få fram vad som hände, varför det hände och vad som kan göras för att det inte ska ske igen.

Viktiga uppgifter i utredningen av vägtrafikolyckor är:

- Beteende hos inblandade trafikanter
- Vägens beskaffenhet och utformning
- Fordonssäkerhet

Om djupstudien kommer fram till att det är något problem med vägens beskaffenhet eller utformning hanteras det skyndsamt.

Räddningstjänsten i sydöstra Skåne har påtalat svårigheter vid uttryckning, främst kopplat till Dag Hammarskjölds väg. Utformningen med mötesfri väg i kombination med avsaknad av vägren försvårar framkomligheten då uttryckningsfordonen inte har möjlighet att köra om andra fordon. Vid köbildning är det extra problematiskt och påverkar uttryckningstiden negativt. Räddningstjänsten i Ystad är lokaliserad i den nordöstra delen av tätorten och ansluter via väg 19.

Vid störningar och tillfälliga avstängningar av E65 kan trafik behöva ledas om. För europavägnätet finns en princip om att kunna leda om mellan trafikplats till trafikplats. För E65 inom utredningsområdet finns en utpekad omledning mellan trafikplats Svedala och trafikplats Skurup via väg 108 och väg 101. För sträckan mellan Skurup och Ystad finns omledning utpekad mellan trafikplats Skurup och Malmörundellen via bland annat väg 101 och 9. Vid längre avstängningar finns även möjlighet för trafik att nyttja väg 13 och 11 för att nå E6 samt väg 19 för att nå E22.

För Dag Hammarskjölds väg och Dragongatan finns ingen omledningsväg utpekad. Det samma gäller för sträckan mellan trafikplats Skurup och trafikplats Sandåkra i Skurup i östlig riktning mot Ystad.

Anspraak intressenter

Skurups kommun

Skurups kommun har en befolkning på cirka 17 000 personer varav cirka 8 500 i huvudorten. Kommunen har en stor andel av befolkningen som dagligen pendlar ut och in från kommunen till arbete och utbildning i annan kommun.

Kommunen har ett flertal pågående och kommande planer för exploatering fram till år 2050. Den största utvecklingen är lokaliserad till Skurups tätort, utöver det planeras det för viss förtätning och utbyggnad i Rydsgård,

Skivarp och Abbekås. Fram till 2035 planeras det enligt översiktsplanen för cirka 2200 nya bostäder av blandad karaktär, verksamheter samt nya skolor och förskolor.

Utöver bostadsutveckling pågår planering att utveckla befintliga verksamhetsområden för handel, industri och annan verksamhet. Denna utveckling planeras främst ske i Skurups tätort i närheten av E65 och trafikplatserna Skurup och Sandåkra. Exempelvis pågår en byggnation av en transport- och omlastningsterminal i korsningen Föreningsgatan/ Elleholmsvägen som kommer generera ökad trafik via väg 102 och trafikplats Sandåkra.

I gällande översiktsplan framgår det att Skurups kommun vill bygga en förbifart kring Skurup för att skapa en förbindelse mellan Abbekås, Skivarp och E65.

I Skönabäck norr om E65 pågår planering av en hästanläggning med hotell, spa, konferensanläggning, 250 bostäder och förskola.

Ystads kommun

Ystads kommun har en befolkning på cirka 32 000 personer varav cirka 20 000 bor i tätorten Ystad. Kommunen har fram till 2050 ett flertal planer på kommande exploatering och förtätning. Det rör sig främst om bostäder, men också handel och verksamhetsområden. De flesta exploateringsområden förväntas leda till ökad trafik på Dag Hammarskjölds väg och Dragongatan. En av de större exploateringarna som planeras för är en ny stadsdel i hamnområdet, Hamnstaden. Ystad hamn planeras för flytt längre söderut vilket frigör mark för att bygga bostäder och verksamheter. Området planeras byggas i etapper och totalt inrymma 1500 bostäder när allt är utbyggt. Andra större områden som planeras för utveckling är Surbrunnsområdet och Regemetsområdet med bostäder och handel. Fram till 2030 uppskattar Ystad kommun att omkring 1 500 bostäder ska tillkomma i Ystad tätort. För 2050 är uppskattningen ytterligare 4 500 nya bostäder.

Genomförd trafikanalys visar att utveckling av Ystad tätort utifrån beslutade planer kan komma att påverka E65:ans funktion genom Ystad. Motortrafik som alstras med koppling till beslutade utvecklingsområden kommer bidra till ökad belastning och försämrade framkomlighet.

Besöksnäringen i Ystads kommun har haft en stabil ökning under de senaste åren, med undantag för 2020 på grund av pandemin. Tillväxten är större jämfört med både Skåne och Sverige i stort. Framför allt ökar besöksnäringen gällande utländska gästnätter.

Ystad hamn

Ystad hamn är en av Sveriges allmänna hamnar och kommunikationsanläggningen är utpekad som riksintresse för sjöfart samt klassad som en TEN-T-hamn. Hamnverksamheten bedrivs av Ystad Hamn Logistik AB som är ett kommunalägt bolag som tillhandahåller hamn- och logistiktjänster. Ystad hamn är den femte största hamnen gällande antalet lastfordon och trailers samt den tredje största för persontransporter i Sverige.

Hamnen trafikeras idag av tre stycken fasta linjer för person- och godstransporter; Polferries och Unity Line som kör mellan Ystad och Świnoujście i Polen samt Bornholmslinjen som kör mellan Ystad och Rønne. Utöver den fasta färjetrafiken förkommer konventionell frakt av gods så som spannmål, pellets, flis, timmer, mesakalk mm. Därtill sker årligen ett par anlöp av mindre kryssningsfartyg. Under ett år sker cirka 4100 fartygsanlöp och hamnen har idag tillstånd att ta emot 5100 anlöp per år.

Antalet anlöp för de fasta linjerna varierar mellan säsong. Under sommarhalvåret sker uppemot åtta- tio anlöp dagligen från Rønne jämfört med fyra anlöp på vinterhalvåret. Från Świnoujście sker dagligen fyra till sex anlöp per dygn.

Hamnområdet håller på att byggas om, dels till följd av kommunens utveckling av bostadsområde i inre hamnen samt med anledning av att

kunna ta emot fler anlöp samt större fartyg. Två nya färjelägen är byggda i yttre hamnen och Trafikverket har tillsammans med Sjöfartsverket under 2023 genomfört muddring av farleden och hamnen för att kunna säkerställa kapaciteten.

År 2023 togs den nya katamaranen Express 5 till Bornholm i bruk vilken medför en större kapacitet. Rederierna till Polen planerar också för nya och större fartyg med ytterligare kapacitet som förväntas tas i bruk åren 2024 – 2027. Större fartyg innebär en förstärkt problematik vid anlöp på Dragongatan och Dag Hammarskjölds väg.

Prognoserna från Ystad hamn visar på en fortsatt ökning av exempelvis antal passagerare, antal ton gods, personbilar och lastbilar. Alla kategorier spås öka kraftigt till år 2035 samt nästan fördubblas till år 2050.

Tabell 3: Prognos och utfall från Ystad Hamn logistik AB

Typ	Prognos 2022	Utfall 2022	Prognos 2035	Prognos 2050
Antal passagerare	2 358 437	2 578 466	3 465 607	4 663 847
Antal ton gods	3 927 526	3 110 805	4 180 739	5 626 725
Järnvägsvagnar	6 538	0	5 000	10 000
Lastbilar	278 327	226 968	305 032	410 532
Trailers	15 345	12 674	17 033	22 924
Personbilar	604 226	782 149	1 051 162	1 414 726
Bussar	3 081	4 485	6 028	8 112

Ett rimligt antagande är att restiden från angröring vid kaj fram till statligt vägnät kommer att behöva öka, då vägsystemet inte kan hantera ökade forcerade flöden. Utifrån hamnens läge kommer utvecklingen enligt ovan prognos innebära ökad trafik genom Ystad.

Under senaste åren har anpassning och ombyggnationer av vägnätet i hamnen men också utmed Södra Dragongatan genomförts för att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten i och omkring hamnen.

Exempelvis har Finakorset byggts om med dubbla körfält för trafik från hamnen mot Dragongatan, signalregleringen i korsningen har optimerats, cirkulationsplatsen vid Södra Dragongatan och Saltsjöbadsvägen har byggts om och vägvisning i hamnområdet har anpassats för nya körmönster.

Utöver den direkta verksamheten som är kopplad till Ystad Hamn förekommer i området en mängd företag och anläggningar av varierad storlek. De är främst lokaliserade till Södra Dragongatan och Ekenäsgatan.

Region Skåne

I regionplan för Skåne 2022–2040 lyfts Ystad hamn fram som en viktig strategisk nod för godstransporter till, från och genom Skåne. Då Ystad hamn är en av fyra Skånska TEN-T-hamnar är den också långsiktigt viktig för godstransporter sett ut ett europeiskt, nationellt och regionalt perspektiv. Ökad godshantering via de skånska hamnarna bedöms också vara ett viktigt bidrag i strävan att minska negativ påverkan från vägtransportsystemet. Färre långväga transporter med lastbil minskar trängsel, vägslitage, klimat- och miljöbelastning samt buller.

I rapporten Skånes TEN-T hamnar redogör Region Skåne för att både transportresor och godstransporter ökar till och från hamnarna i Skåne vilket ställer stora krav på väg- och järnvägsinfrastrukturen.

Förbättrad tillgänglighet till Skånes hamnar är ett prioriterat behov i den regionala transportinfrastrukturplanen för 2022–2033. E65 inklusive Dragongatan lyfts av Region Skåne fram som en viktig transportled för personresor och effektiva godstransporter. Vägen har en särskilt viktig funktion för svensk handel med östra Europa. Därför är inställningen från Region Skåne att åtgärder för förbättrad framkomlighet och ökad trafiksäkerhet är av hög prioritet. Ystadbanan spelar också en viktig roll för att omhänderta ökade godstransporter och persontransporter i stråket.

Försvar och beredskap

I ljuset av ett markant försämrat säkerhetspolitiskt läge i Sveriges närområde har E65:s strategiska betydelse för försvar och beredskap fått ett större fokus. E65 förutspås få en allt viktigare funktion för så väl personresor som transporter i och med Sveriges NATO-medlemskap. Bland annat Ystads koppling till Bornholm lyfts fram då ön har ett mycket stort militärstrategiskt värde. Dock finns det i nuläget ingen förmedlad problem- och målbild kopplat till beredskap som lyfts fram till Trafikverket. Hur E65 ska värderas och prioriteras utifrån säkerhet och beredskap behöver hanteras i separata processer. Det är inte görligt att i denna studie hantera frågan då det är oklart utifrån vilka parametrar som vägen ska bristbeskrivas.



Figur 38: Arkivbild bandvagnar, Trafikverket

Natur- och kulturvärden

På den aktuella sträckan finns en stor förekomst av vilt.

Vid Lemmeströ torp strax norr om E65 finns ett Natura 2000-område för skog. I samma område, vid och över ekodukt, finns ett habitat och artskyddsområde med tillträdesförbud. Strax söder om vägen finns ytterligare ett Natura 2000-område, Hunneröds mosse. Vid Skurups tätort finns det i den nordvästliga delen norr om E65 ett naturreservat som kallas Svaneholm Vassen. Strax öster om det naturreservatet finns ytterligare ett naturreservat som kallas Hästhagen.

Söder om E65 i norra delen av Skurups tätort finns det ett naturmonument på Zimmermans backe. Närmre Ystad tätort, nordöst om E65 och sydväst om väg 13 finns Bjersjöholms ädellövskog beläget mellan Marsvinsholm, Hedeskoga och Bromma, varav en bit av dess norra del är klassat som natura 2000-område. Öst om Dragongatans södra del längs väg 9 sträcker sig Norra Sandskogens naturreservat.

Utmed E65 Mellan Svedala och Skurup finns två utpekade riksintressen ett för naturvård med namnet Backlandskapet söder om Romeleåsen samt ett gällande rörligt friluftsliv med namnet Sjö- och åslandskap vid Romeleåsen i Skåne. Områdena sträcker sig över E65. Utöver dessa finns också inom utredningsområdet fyra stycken riksintressen för Kulturmiljövård.



Figur 39: Drönbild över skulptur med Nils Holgersson och Akka vid Skurup, Patrick Olsson, Trafikverket

Problembeskrivning

E65, mellan Lemmeströ och Malmörundellen

För sträckan mellan Lemmeströ och Ystad är bedömningen att behov av kapacitet och tillgänglighet uppnås utifrån vägens funktion.

Trafiksäkerheten är generellt god. Analys av olyckor visar att vägen inte är mer olycksdrabbad än jämförbara vägar med liknande trafikflöde och utformning. Däremot finns ett stort antal korsningar längs sträckan som främst medför ökad trafiksäkerhetsrisk men även påverkar restiden negativt. Ett flertal av korsningarna har brister i utformningen och är otrygga.

Det finns en problematik med långsamtgående fordon vilket bidrar till viss ökad restid för den enskilda trafikanten. Lantbruksfordon och A-traktorer skapar köbildning och ojämn trafikrytm vilket ökar risken för upphinnandeolyckor, som kan leda till personskador och störningar.

Vägen sträcker sig i en miljö där stora rörelser av vilt förekommer, vilket i kombination med höga trafikflöden skapar risk för olyckor som i sin tur även påverkar vägens tillförlitlighet. Dessutom utgör E65 en barriär för djuren.

Det finns behov att kunna cykla mellan Lemmeströ och Ystad, framförallt rekreativt. I stora delar av stråket går det att cykla säkert via det mindre vägnätet och utmed cykelvägar. Dock finns det ett antal sträckor där cykling inte kan rekommenderas, kopplat till höga trafikflöden och i kombination med att cyklister inte är separerade från motorfordon.

För 2035 är bedömningen att vägen fortsatt har en acceptabel framkomlighet med befintlig utformning. För 2050 indikerar genomförd analys att efterfrågan av kapacitet närmar sig gränsen för vad nuvarande vägutformning är dimensionerad för, utan att större störningar uppstår under de mest trafikerade timmarna. Det mest kritiska avsnittet bedöms vara förbi Skurup i riktning mot Ystad.

E65, Dag Hammarskjölds väg

Det uppstår köer på Dag Hammarskjölds väg kopplat till korsningspunkterna under vissa tider på dygnet. Köerna innebär främst en negativ påverkan på restiden, men är också en trafiksäkerhetsrisk. De mest belastade timmarna uppstår i samband med arbetspendling, men det är också tydligt att trafik från Bornholm bidrar till köbildning i samband med färjeanlöp.

De anslutande sekundärvägarna Ridgatan och Saltgatan bidrar till trafiksäkerhetsrisker och påverkar till viss del kapaciteten på Dag Hammarskjölds väg, samtidigt som trafikanter från sekundärvägarna har svårt att ansluta.

Räddningstjänsten har svårt att komma fram under de mest högtrafikerade tiderna då det inte finns möjlighet att köra om fordon, vilket påverkar uttryckningstiden negativt.

För 2035 och 2050 förväntas efterfrågan av kapacitet öka markant på grund av kommunens utvecklingsplaner samt den allmänna trafikökningen. Detta skulle innebära att ovan nämnda problem förstärks ytterligare, om inga åtgärder genomförs.

E65, Dragongatan

Den största utmaningen med Dragongatan är vägens blandade funktion där många olika trafikantgrupper har anspråk på att röra sig längs med och över vägen. Dessa står i konflikt med varandra och påverkar på olika sätt framkomligheten på vägen. Beräkningar visar att Kristianstadrundellen är den högst belastad korsningen på Dragongatan.

Hamnen är en viktig målpunkt som genererar mycket trafik vilket påverkar framkomligheten på Dragongatan. Restidsdata visar att färjeanlöpen från Bornholm har en direkt koppling till att köbildning uppstår i riktning mot Malmö, detta är särskilt problematiskt under sommarmånaderna.

Utmed Dragongatan finns en stor mängd kommunala anslutningar som påverkar framkomligheten och kapaciteten negativt för den genomgående trafiken. Då den genomgående trafiken stundvis är tät utgör det en barriäreffekt och försvårar för anslutande motorfordon att ta sig ut på Dragongatan.

På båda sidor av vägen finns lokala målpunkter som föranleder ett stort behov för fotgängare och cyklister att korsa vägen på ett säkert, tryggt och gent sätt. Den genomgående trafiken utgör en barriär vilket försvårar möjligheten att korsa Dragongatan. Idag finns inga säkra gång- och cykelpassager och statistik visar att olyckor skett.

Ystad är en kommun med positiv tillväxt. Den planerade utbyggnaden av bostäder och verksamheter kommer generera mer trafik på Dragongatan. Exploatering tillsammans med den allmänna trafikökningen och hamnens utveckling förväntas 2035 leda till förvärrad köbildning på både Dragongatan och anslutande vägar. 2050 förväntas problemen bli så stora att hela vägnätet är överbelastat under flera timmar av dagen.

Mål för lösningar

E65, mellan Lemmeströ och Malmördellen

Målbilden för E65 mellan Lemmeströ och Malmördellen tar avstamp i befintlig infrastruktur och utgångspunkten är att högt ställda krav kan uppnås på en övergripande nivå med nuvarande 2+1-väg. Lösningar som föreslås ska bidra till god tillgänglighet, trafiksäkerhet och förutsägbarhet, både nu och utifrån framtida trafikering. Nuvarande restid ska inte försämrats, snarare om möjligt förbättras. Målet ska uppnås genom att bland annat:

- Minimera konfliktpunkter samt skapa säkra och trygga anslutningsmöjligheter från sekundärvägar

- Verka för en dämpad biltrafikökning och stärka marknadsandelar för kollektivtrafik i stråket Malmö - Ystad
- Minska risken för viltolyckor och samtidigt tillgodose djurens behov av rörelse
- Motverka de negativa effekterna av långsamtgående fordon

E65, Dag Hammarskjölds väg

Dag Hammarskjölds väg ska värnas utifrån trafiksäkerhet och framkomlighet för dagliga och långväga personresor med bil och godstransporter. Målet ska uppnås genom att bland annat:

- Minska de återkommande kölängderna och säkerställa god framkomlighet på Dag Hammarskjölds väg, nu och på sikt
- Förbättra framkomligheten för räddningstjänsten vid utryckning

E65, Dragongatan

Utveckla Dragongatan i syfte att främja framkomligheten för genomgående trafik kopplat till vägens TEN-T-funktion samt för trafik till och från de övriga regionala vägarna. Utvecklingen ska ske i balans med förbättrad säkerhet, trygghet och tillgänglighet för fotgängare och cyklister som korsar Dragongatan. Målet ska uppnås genom att bland annat:

- Färjeanlöp från Bornholm ska ha minskad påverkan på Dragongatan
- Minska lokala kortare resor med bil i syfte att frigöra kapacitet på Dragongatan, särskilt kopplat till den kommande utvecklingen i Ystad
- Se över och optimera korsningspunkter för att minska påverkan för den genomgående trafiken. Korsande kollektivtrafik ska värnas.

Pröva tänkbara lösningar

Introduktion

Åtgärdsgenereringen har genomförts utifrån fyrstegsprincipen. Fyrstegsprincipen är en princip som innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis. Åtgärder ur de lägsta stegen är mest resurs- och kostnadseffektiva och ska därför prioriteras för att lösa identifierade problem. I andra hand ska om- eller nybyggnad av infrastruktur väljas.

Fyrstegsprincipens steg beskrivs så här:

1. **Tänk om:** Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.
2. **Optimera:** Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.
3. **Bygg om:** Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.
4. **Bygg nytt:** Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

När problem- och målbild var fastställd togs det inom projektledningen fram en bruttolista av åtgärdsförslag. Listan syftade till att vara ett underlag för fördjupad dialog om möjliga lösningar och åtgärder som diskuterades mellan studiens primära intressenter. Baserat på utfallet av dialogen har studien analyserat ett stort antal åtgärder. De åtgärder som har bedömt mest realistiska och relevanta att genomföra redovisas nedan. Ett antal åtgärder har djupstudierats av Sweco.

Fokus i Swecos uppdrag har varit att testa genomförbarhet samt genomföra trafikanalyser för att få en säker bild av vilka effekter åtgärderna ger.

Simulering av åtgärderna har skett i trafikanalysverktyget VISSIM där jämförelsealternativ för år 2023, år 2035 och år 2050 tagits fram och jämförts med framtagna utredningsalternativ. Swecos VISSIM-modell bygger på den modell som COWI tog fram i fasen förstå situationen, men inkluderar nu också Dag Hammarskjölds väg mellan Malmördellen och Kristianstadrdellen. Swecos arbete med resultat redovisas i sin helhet i bifogad Teknisk utredning och PM Trafikanalys från vilka valda delar har inkluderats i denna rapport.

Lösningarna redovisas nedan utifrån följande upplägg; lösningar som berör hela utredningsområdet, lösningar som rör sträckan Lemmeströ till Ystad samt lösningar på E65 inom Ystad tätort.

Till varje lösning finns en bedömning kring måluppfyllelse, i vissa fall en grovt uppskattad kostnad samt vilken eller vilka aktörer som bedöms vara ansvarig för åtgärden. I de fall det går att precisera ansvaret görs det i tillhörande tabellen. Ansvarsfördelningen kan komma att justeras i kommande planering och den exakta uppdelningen får utkristaliseras i efterföljande skeden.

Lösningar som berör hela utredningsområdet

Påverka, stimulera och styra

Ett sätt att få till stånd en förändring för att lösa en brist är att arbeta med påverkan av människors och organisationers attityder och beteenden, ofta benämnt Mobility Management. Mobility Management (MM) kan förklaras som mjuka åtgärder för att påverka resan/transporten innan den börjar. Mobility Management har många fördelar. Åtgärderna är ofta kostnadseffektiva och relativt enkla att planera och genomföra om viljan och förutsättningarna finns där.

Dessutom är ledtider från beslut till genomförande oftast relativt korta. MM har varit etablerat som begrepp inom infrastrukturplanering under längre tid och är att betrakta som ett moget arbetssätt kring vilket det finns digra kunskaper, till exempel vad gäller förväntade effekter och utfall.

Som en del i en helhetslösning för att lösa befintliga och kommande utmaningar för Dragongatan och Dag Hammarskjölds väg är ökad cykling och gång ett område med bedömd god potential. Genom att få fler att inte köra bil vid korta lokala resor skapas mer yta åt de resor och transport som inte har ett alternativ till motoriserade fordon. I Ystad är förutsättningarna för ökad gång och cykling mycket goda. Staden har ett väl utbyggt cykelvägnät, korta avstånd, fördelaktigt klimat och gynnsam topografi. Men det finns också några viktiga länkar som saknas och korsningspunkter, t.ex. över Dragongatan, som behöver säkras för att fler ska vilja och kunna gå och cykla. I kommunens trafikstrategi finns utpekade mål för ökad gång- och cykeltrafik i Ystad som ligger helt i linje med målet att få till en dämpad biltrafikökning på Dragongatan och Dag Hammarskjölds väg. I trafikstrategin pekas ett antal strategier ut som handlar om mobility management och dessa är viktiga att arbeta aktivt med, särskilt med fokus på korta resor. Nyckelaktör för att få fler att gå och cykla är kommunen i egenskap av största arbetsgivare som ansvarar för ett stort antal arbetsplatser. Därutöver kan åtgärder riktas direkt mot medborgare/övriga arbetsgivare. Åtgärder kan också riktas specifikt mot de företag som finns längs och i närheten av Dragongatan, bl.a. handelsverksamheter. Kommunen har en viktig roll att spela som inspirationskälla och stödjande part, men även företagen själva har ett stort ansvar.

Åtgärder kan handla om att stimulera till att föräldrar inte skjutsar barn till skolan, eller att arbetsplatser har faciliteter/arbetsrutiner som stimulerar till ökad gång och cykling eller uppmuntringskampanjer som belönar resor med gång och cykel. Det är särskilt viktigt att yngre generationer lär sig att cykel är ett billigt, hälsosamt och enkelt sätt att förflytta sig i stadsmiljö.



Figur 40: Arkivbild barn på cykel, Trafikverket

Gång och cykel är främst ett alternativ till lokala bilresor inom eller relativt nära Ystad tätort. För längre resor är kollektivtrafik det skarpaste verktyget för att minska biltrafik som färdas till och från samt igenom Ystad. MM-åtgärder i form av stimulans/marknadsföring från arbetsgivare/besöksmål är ofta särskilt lämpligt i samband med att kollektivtrafiken förbättras.

Det kan antingen kopplas till utvecklad infrastruktur som leder till kortare restider och bättre förutsägarbarheter/punktlighet eller vid förstärkta trafikupplägg. Som arbetsgivare är det av vikt att göra det så enkelt som möjligt för den anställde att resa kollektivt, till exempel genom att ta del av de betalningstjänster som Skånetrafiken erbjuder. Ifall fler väljer att resa med kollektivtrafiken till och från Ystad ger det positiva effekter både vad gäller körlängder och förbättring av räddningstjänstens framkomlighet. Dessutom bidrar en ökad kollektivtrafikandel till regionala och nationella mål om ett långsiktigt hållbart resande.

Ett ytterligare åtgärdsområde som faller under påverka, stimulera och påverka är möjlighet att kunna arbeta från distans en eller ett antal dagar per vecka. Långt ifrån alla yrken möjliggör distansarbete. Dock är andelen yrkeskategorier för vilka det är möjligt att distansarbeta så pass stor att det kan bidra till minskad trafik under dygnets högtrafiktimmor. Både i Ystad tätort och på sträcka kan distansarbete bidra till minskad trängsel på E65. De brister som finns utmed Dragongatan kommer bli svåra att helt hantera endast med fysiska åtgärder. Bedömningen att förändrat beteende kan bidra i rätt riktigt för att lösa nuvarande och kommande kapacitetsutmaningar på E65, särskilt under högtrafik. Därutöver bidrar ökade marknadsandelar för gång, cykel och kollektivtrafik till ett långsiktigt hållbart transportsystem. Studien pekar inte ut kostnad för potentiella åtgärder eller kvantitativa effekter för hur mycket kapacitet MM-åtgärder skulle kunna generera. En sådan bedömning bör landa på de aktörer som tar beslut om att genomföra och finansiera MM åtgärder, till exempel i samband med att trafikstrategin förnyas.

- Aktivt arbete med åtgärder av påverkande, stimulerande och styrande karaktär. Dessa åtgärder bedöms som ett viktigt komplement till de fysiska åtgärderna samt är avgörande för att minska och sprida ut belastningen på vägarna. Åtgärderna bör särskilt inriktas på att minska de korta resorna som belastar Dragongatan och Dag Hammarskjölds väg.

Måluppfyllelse			
Lösningarna speglar mot målen om att minska lokala resor med bil, verka för en dämpad biltrafikökning och minska de återkommande körlängderna på Dag Hammarskjölds väg			
Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare med?	Uppskattad kostnad	Ansvarig aktör
Steg 1	Ja	Ej bedömd	Ystads kommun (kommunala strategier och planering) Skånetrafiken delaktig

Utvecklad kollektivtrafik

Denna studie utreder E65 men förhåller sig till all kollektivtrafik i stråket Malmö-Ystad, det vill säga även tågtrafik som trafikerar Ystadbanan. Det finns i dag ingen busstrafik som kör på E65 utmed hela stråket Malmö-Ystad och det finns inget som pekar på att sådan trafik skulle leda till ökat kollektivtrafikresande i stråket. Behoven tillgodoses helt av tågtrafiken. Som klargjorts i Förstå situationen har tidigare genomförda utredningar hanterat frågor kring förstärkning av järnvägen för förbättrad kapacitet, tillförlitlighet och punktlighet. Utifrån att Ystadbanan i tidigare utredningar har rekommenderats att förstärkas kommer det förhoppningsvis finnas möjlighet att utveckla och förbättra trafikering av persontåg. Dialog kring utvecklad trafikering ingår inte i denna studie, utan det sker i etablerade processer. Även om denna studie inte genomför analyser, är det rimligt att belysa exempel på utvecklad trafikering som skulle kunna innebära en trafikdämpande utveckling på E65, vilket är ett utpekad mål i denna studie. Utgångspunkten är då att tillräcklig kapacitet och robusthet har skapats i järnvägsinfrastrukturen. Några utav de trafikeringståtgärder som bidrar till att förstärka tågtrafikens attraktivitet gentemot resor med bil skulle kunna vara;

- *Direkttåg Malmö-Ystad motsvarande Pågatåg Express*. Ett direkttåg skulle sänka restiden och ytterligare stärka restidskvoten gentemot personbil, vilket kan leda till att fler pendlar med tåg via Ystadbanan i stället för med personbil på E65. Särskilt stor

måluppfyllelse vore det att få till stånd tåg som trafikerar sträckan under rusningstrafiken, när belastningen är som störst på E65.

- *Ytterligare förstärkt trafik under morgon- och eftermiddag.* Det skulle medföra bättre turtäthet och mindre trängsel under tider då många vill resa. En ökad kvalitet som kan få fler att välja att resa med tåg ökat syfte med resan.
- *Direkttåg från Köpenhamn till Ystad.* Trafiken har tidigare provats och behov/nytta analyseras inte i denna studie, men det torde leda till ökad attraktivitet för danska medborgare att välja tåget. Det skulle innebära att färre danskar som ska till och från Bornholm via Ystad belastar E65. För att åtgärden ska kunna bli aktuell behöver danska aktörer involveras och en grundlig analys genomföras kring fördelar så väl som nackdelar.

Gällande regionbusslinjer till och från Ystad, samt stadsbusstrafik, så gör studien inte någon analys av hur utvecklad trafik skulle bidra till att dämpa biltrafikökning till och från Ystad inom utredningsområdet.

Förhållningsättet är att etablerade processer hanterar behov av trafikering. Däremot är ambition att de steg 2-4 åtgärder som testas och rekommenderas ska leda till bättre tillförlitlighet för busstrafiken. Det gäller framförallt de linjer som kör med tätare avgångar under rusningstrafiken till och från Ystads omland samt andra större huvudorter, till exempel Tomelilla och Sjöbo.

Bland annat Skåneexpressen 4 och Regionbuss 301 bedöms kunna främjas och få förbättrad punktlighet av att körsituation utmed och i korsningspunkter på Dag Hammarskjölds väg minskar.

I de fall stadsbusstrafiken korsar E65 så är det rimligt, om möjligt, att den kommunala anslutande korsningspunkten försöka prioritera bussens framkomlighet fram till korsningen. Däremot kommer det bli svårt att prioritera bussfärd ut på E65.

Måluppfyllelse			
Lösningarna speglar mot målen om dämpad biltrafikökning och stärka marknadsandelar för kollektivtrafik samt minska lokala kortare resor med bil i syfte att frigöra kapacitet.			
Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare med?	Uppskattad kostnad	Ansvarig aktör
Steg 2	Ja	Ej bedömd	Region Skåne & Skånetrafiken

Lösningar som berör E65 mellan Lemmeströ och Ystad

Vägsträcka

För sträckan mellan Skurup och Ystad har analys visat att nuvarande vägutformning med växelvis två och ett körfält ger en god framkomlighet utifrån den mängd fordon som trafikerar E65. Prognoser för 2035 och 2050 indikerar att nuvarande vägutformning även kommer fungera bra på sikt. Denna studie rekommenderar därför ingen utbyggnad av E65 i form av 2+2 körfält mellan trafikplats Sandåkra och Malmö rondellen.

Däremot är sträckan mellan trafikplats Skurup och trafikplats Sandåkra, med ett körfält i riktning mot Ystad, i behov av åtgärder på längre sikt. Prognos för 2050 visar att denna sträcka närmar sig sitt kapacitetstak, vilket kan innebära att köer uppstår i samband med vävningen från två till ett körfält. Det finns också en problematik med vävningen från accelerationskörfältet i trafikplats Skurup som sammanfaller med vävningen från två till ett körfält på E65, vilket skapar trafiksäkerhetsrisker.

Lösningen innebär således att anlägga ett extra körfält mellan trafikplats Skurup och trafikplats Sandåkra i riktning mot Ystad. Detta innebär också att berörda korsningarna behöver justeras för att anpassas för det nya körfältet. I lösningen ingår en ombyggnation av trafikplats Sandåkra där accelerations- och retardationskörfält byggs för att anslutningar till och från E65 ska bli säkrare.

I väntan på genomförande av hela objektet som beskrivs ovan kan en standardhöjning av accelerations- och retardationskörväg i trafikplats Sandåkra genomföras. Det som ligger närmast till hands är en justering av accelerationskörvägen i riktning mot Malmö.

För utformningsförslag och fullständiga effekter se bilagor Teknisk utredning samt Utformningsförslag Skurup.

Förslag till lösningar är ett paket med följande åtgärder:

- Anlägga ett nytt körväg i riktning mot Ystad mellan trafikplats Skurup och trafikplats Sandåkra
- Standardhöjning och anpassning av anslutningar i trafikplats Sandåkra där accelerations- och retardationskörväg byggs i samtliga relationer.



Figur 41: Drönarbild över trafikplats Sandåkra, Patrick Olsson, Trafikverket

Måluppfyllelse			
Lösningarna speglar mot målen om god tillgänglighet, trafiksäkerhet och förutsägbarhet, bland annat genom att minimera konfliktpunkter samt genom att skapa säkra och trygga anslutningsmöjligheter.			
Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare med?	Uppskattad kostnad	Ansvarig aktör
Steg 4	Ja	140 – 190 mnkr	Trafikverket

Korsningar och anslutningar

Det finns totalt 23 korsningar och anslutningar till E65 mellan Lemmeströ och Ystad. Utgångspunkten i åtgärdsförslaget handlar om att inga korsningar eller anslutningar ska vara utformade så korsande trafik sker på E65. Den långsiktiga inriktningen är att samtliga prioriterade korsningar och anslutningar till E65 utformas planskilda. Utöver trafikplats Sandåkra som är beskriven i ovan åtgärd har följande korsningar pekats ut inom utredningen som prioriterade för ombyggnad eller standardhöjning.

- Slätteröd (tidigare planerad, se mer info under rubriken Planeringsarbete)
- Stenbäck (tidigare planerad, se mer info under rubriken Planeringsarbete)
- Ängamöllan – Ombyggnad till planskild
- Villie – Ombyggnad till planskild
- Rynge – Ombyggnad till planskild
- Marsvinsholm – Ombyggnad till planskild
- Ruuthsbo-Bjåresjö Ö – Ombyggnad till planskild

Resterande anslutningar rekommenderas i första hand att stängas. Om inte det är möjligt rekommenderas reglering så endast höger in/höger ut är möjligt. Vid stängning av anslutningar kan på vissa platser behov av parallellväg uppstå för att säkerställa tillgänglighet till E65 och det omkringliggande åkermarkerna.

De enskilda anslutningar till fastigheter som redan idag har ett lämpligt parallellvägnät och möjlighet att ansluta till E65 på annat sätt skulle av trafiksäkerhetsskäl kunna stängas tidigare. Dessa är:

- Östertorpsvägen
- Olstorpsvägen
- Flatberg

Den vidare planeringen behöver se över i vilken ordning och i vilka kombinationer ovan utpekade korsningspunkterna som föreslås för standardhöjning och ombyggnation kan genomföras. En del kan troligtvis genomföras för sig själva, andra kan tjäna på att genomföras tillsammans, särskild i de fall där parallellväg behöver byggas mellan två utpekade korsningspunkter.

Lösningarna bedöms främst ge en ökad trafiksäkerhet och trygghet, men förbättrar även framkomligheten för den genomgående trafiken på E65 då lokala hastighetsnedsättningar försvinner, samt att etapperna med två körfält kan förlängas på ett flertal ställen.

Förslag till lösningar är följande åtgärder:

- Bygga om de utpekade korsningspunkter till planskilda korsningar
- Arbeta för att stänga resterande anslutningar till E65

Måluppfyllelse			
Lösningarna speglar mot målen om god tillgänglighet, trafiksäkerhet och förutsägbarhet, bland annat genom att minimera konfliktpunkter samt genom att skapa säkra och trygga anslutningsmöjligheter.			
Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare med?	Uppskattad kostnad	Ansvarig aktör
Steg 4	Ja	80 – 100 mnkr per korsningspunkt, exklusive parallellvägar	Trafikverket

Långsamtgående fordon

Långsamtgående fordon stoppar upp trafikrytmen och påverkar enskilda trafikanters restid negativt. Fordonen bidrar även till risk för

upphinnandeolyckor. Parallellvägnätet är relativt heltäckande och ett förbud bedöms kunna genomföras utan att andra större åtgärder behövs. Innan relegeringen kan genomföras behövs dock en djupare analys för att säkerställa tillgänglighet för lantbruksfordon. Det kan finnas behov av parallellvägar samt portar under E65 för att säkerställa tillgänglighet till jordbruksmarker.

Måluppfyllelse			
Lösningen bidrar till en god tillgänglighet, trafiksäkerhet och förutsägbarhet samt speglar mot delmålet om att motverka de negativa effekterna av långsamtgående fordon.			
Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare med?	Uppskattad kostnad	Ansvarig aktör
Steg 2	Ja	Ej bedömd	Trafikverket

Sidofickor

Utifrån problembilden är fickorna ej utformade eller reglerade på ett sådant sätt att det är tydligt för trafikanter hur de kan nyttjas. Det i kombination med fickornas placering utgör en trafiksäkerhetsrisk. Utredningen föreslår att sidofickorna som bedöms var olämpligt placerade utifrån trafiksäkerhet rivs upp och återställs till omgivande mark och de sidofickor som bedöms ha en lämplig placering bör i nästa steg utvärderas om de kan utformas som Nödfickor. Utredningen pekar inte exakt på vilka fickor som kan utvecklas eller rivs upp. Således föreslår utredningen att detta hanteras efter studiens avslut.

Måluppfyllelse			
Lösningarna speglar mot målen om god tillgänglighet, trafiksäkerhet och förutsägbarhet, bland annat genom att minimera konfliktpunkter samt genom att skapa säkra och trygga anslutningsmöjligheter.			
Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare med?	Uppskattad kostnad	Ansvarig aktör
Steg 2	Ja	Ej bedömt	Trafikverket

Slopa Bjäresjö rastplats

Denna utredning bekräftar att Bjäresjö rastplats inte har en lämplig placering och inte heller tillgänglig för all trafik, då endast södergående trafik har tillgång till rastplatsen. Inom pågående projekt E65 mellan Svedala och Börringe byggs sträckan mellan Svedala och den nya trafikplatsen vid Södra Sturupsvägen till motorväg. Sträckan mellan Södra Sturupsvägen och Börringe byggs om till mötesfri landsväg med fyra körfält. Inom projektet beslutades att befintlig Börringe rastplats utgår. Istället byggs en ny rastplats vid trafikplats E65/väg 813.

Att ersätta befintliga Börringe rastplats med Bjäresjö ansågs inte motiverat. Det skulle kräva en ombyggnad med ny på- och avfartsramp samt viadukt vid Bjäresjö rastplats, vilket skulle innebära stora kostnader. Rastplatsen lokalisering är inte heller optimal då det endast är kort avstånd från Ystad.

Avståndet mellan Ystad och den nya rastplatsen vid Börringe bedöms fylla dagens funktion med rast och vila för trafiken. Inom ramen för denna åtgärdsvalsstudie har kommunens erbjudits ett övertagande av rastplatsen i egen regi, vilket kommunen inte ser som möjligt eller motiverat. Därför föreslår denna utredning att Bjäresjö rastplats stängs utifrån tillgänglighet, funktion och trafiksäkerhet för anslutande trafik.

Måluppfyllelse			
Lösningarna speglar mot målen om god tillgänglighet, trafiksäkerhet och förutsägbarhet, bland annat genom att minimera konfliktpunkter samt genom att skapa säkra och trygga anslutningsmöjligheter.			
Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare med?	Uppskattad kostnad	Ansvarig aktör
Steg 2	Ja	Ej bedömd	Trafikverket

Möjlighet att cykla utmed E65:s sträckning Lemmeströ-Ystad

I första hand eftersöks om möjligt cykling utmed ett parallellt lågtrafikerat vägnät eller cykelväg som går gent, men inte kloss intill E65:s sträckning. I andra hand en sidoförlagd cykelväg eller lågtrafikerad parallellväg intill

E65. Som redovisats i avsnittet *planeringsarbete* planeras en parallellväg för sträckan Börringe - Lemmeströ. Denna väg vänder sig även mot potentiella cyklisterna. För cykling mellan Lemmeströ-Ystad, så finns det felande länkar där infrastrukturen inte är tillräckligt säker för att cykling ska kunna rekommenderas. Framförallt handlar det om att fordonsflöden är så pass höga att någon form av separering mellan motorfordon och cyklisterna behövs. Studien pekar ut följande sträckning (se figur 42) som ett förslag till var både nytto- och rekreativ cykling kan ske. Sträckningen har acceptabel varvat med god standard, givet att kända brister hanteras. Delar utav sträckan kan beskrivas som mycket naturskön och med ett fordonsflöde som inte påverkar upplevelsen allt för negativt. Ambitionen är att lämplig vägvisning för cyklisterna ska ske utmed hela ruten Svedala-Skurup-Ystad.



Figur 42: Karta med potentiell sträckning för rekreativ cykling

Måluppfyllelse			
Lösningarna speglar mot målen om god tillgänglighet och trafiksäkerhet			
Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare med?	Uppskattad kostnad	Ansvarig aktör
Steg 3-4	Ja	60 – 80 mnkr	Trafikverket och Skurups kommun

Vilt

Specifika åtgärder för vilt rekommenderas inte i denna studie utan hänvisas till separata processer inom Trafikverket. Delar av sträckan inom utredningsområdet har en hög förekomst av vilt och det har skett en del olyckor kopplade till vilt. En utredning med fokus på viltfrågor rekommenderas genomföras som fördjupar problembilden samt föreslår lämpliga åtgärder.

Måluppfyllelse			
Lösningen speglar mot målet om att minska risken för viltolyckor och samtidigt tillgodose djurens behov av rörelse.			
Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare med?	Uppskattad kostnad	Ansvarig aktör
Steg 1 (att utreda)	Ja	Ej bedömd	Trafikverket

Utred utvecklad servicenivå på E65

E65 ska ha en hög ambitionsnivå vad gäller störningshantering och borttagande av hinder, till exempel stillastående fordon. Studien kan inte bedöma om dagens nivå behöver utvecklas, utan rekommenderar att det efter studien genomförs en analys huruvida det finns behov av att förbättra och utveckla den nivå som råder idag. Det ska gälla både nutid och på sikt, med ett förhållningsätt att trafikflöden kommer öka vilket kan leda till ökad risk för störningar. Särskilt 2+1 sträckorna bör problematiseras utifrån trafiksäkerhet och framkomlighet. Hur störningar förebyggs på E6 kan vara ett föredöme.

Måluppfyllelse			
Lösningarna speglar mot målen om god tillgänglighet och trafiksäkerhet			
Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare med?	Uppskattad kostnad	Ansvarig aktör
Steg 2	Ja, utreda	Ej bedömt	Trafikverket

Lösningar som berör E65 inom Ystads tätort

Utgångspunkten för pröva tänkbara lösningar inom Ystad tätort har varit att vägens nuvarande sträckning och funktion kvarstår. De övergripande målen har varit att Dag Hammarskjölds väg ska värnas utifrån trafiksäkerhet och framkomlighet för dagliga och långväga personresor med bil och godstransporter samt att Dragongatan ska utvecklas i syfte att främja framkomligheten för genomgående trafik kopplat till vägens TEN-T-funktion samt för trafik till och från de övriga regionala vägarna. Utvecklingen ska ske i balans med förbättrad säkerhet, trygghet och tillgänglighet för fotgängare och cyklister som korsar Dragongatan. I samband med att nya detaljplaner tas fram eller bygglov ges som medför nya funktioner, som kan innebära tillskott till korsande trafik på Dragongatan, behöver trafiksäkerhetskapande åtgärder utredas och eventuellt bekostas av exploitör.

Stadsplanering och ortsutveckling

Det är primärt inom Ystad tätort som det finns en tydlig koppling mellan studiens mål och potential vad gäller stadsplanering och ortsutveckling. I nu gällande trafikstrategi beskrivs vilket förhållningssätt som ska gälla för trafikrelaterade frågor och hur trafiksystemet i Ystads kommun behöver utformas, för att utveckla kommunen i önskad riktning. Trafikstrategin tydliggör kommunens ambition och mål för transportsystemet samtidigt som den ger en samlad bild av nuläget och utmaningar framöver. För att E65 genom Ystad ska ha en långsiktigt hållbar trafiksituation så behöver stadsplanering på ömse sidor om vägen så långt möjligt utvecklas så att lokala resor kan göras, utan att Dragongatan behöver användas som en del i gatunätet. Kvartersstruktur som medger nya fysiska kopplingar för både biltrafik och cykeltrafik parallellt med Dragongatan behöver möjliggöras. Där utöver bör även de områden som kommunen väljer att utveckla trafikförsörjas så att E65 inte behöver nyttjas för lokala resor.

Stadsbusstrafik är också ett verktyg som främjar en planering att dämpa den lokala biltrafiken.

Förslag på lösning:

- Utveckla orten med utgångspunkt i att minimera lokal trafik på E65 samt stimulera så att rörelser inom staden sker till fots, med cykel och buss. Det vill säga dämpa de lokala biltrafikresorna. Åtgärden bedöms som ett viktigt komplement till de fysiska åtgärderna samt är avgörande för att minska och sprida ut belastningen på vägarna. Åtgärden är avgörande för att resurshålla med den kapacitet som finns i systemet.

Måluppfyllelse			
Lösningarna speglar mot målet om att värna vägens framkomlighet för dagliga och långväga personresor med bil och godstransporter. Framkomligheten utmed E65 kan öka främst under rusningstrafiken om vägnätet inte används för lokala resor.			
Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare med?	Uppskattad kostnad	Ansvarig aktör
Steg 1	Ja	Ej bedömd	Ystads kommun (<i>planering, arbeta med strategier</i>)

Hamntrafik, justering av anlöpstider för Bornholmstrafiken

Studiens förhållningsätt har varit att separera hamntrafikens olika funktioner. Det är olika anspråk och behov för godstrafiken till och från Polen jämfört med personbilstrafiken till och från Bornholm. Detta utvecklas i kapitel *Förslag till inriktning och rekommenderade åtgärder*. Bedömningen är att både Polentrafiken och Bornholmstrafiken till och från Ystad hamn kommer få betydande nyttor av de framkomlighetsåtgärder som rekommenderas för E65 genom Ystad. Inga ytterligare prioriteringsåtgärder för hamntrafiken, på bekostnad av andra funktioner och trafikantgrupper, bedöms motiverat.

För E65:s samlade funktion genom Ystad vore det önskvärt att färjeanlöpen från just Bornholm kunde justeras så att belastningen från färjetrafiken sprids ut något, gärna utanför maxtimme under

eftermiddagen. Detta kopplat till att restidsförlängning i samband med Bornholmsanlöp påvisats i Förstå Situationen. Denna åtgärd är dock inget som varken Trafikverket eller kommunen har mandat att planera över, utan det ligger helt på rederier och hamnbolag att gå vidare med i så fall.

Förslag på lösning:

- Kommunicera studiens tankegångar till berörda intressenter för att se om de kan bidra till att lösa Dragonsgatans utmaningar. Det vill säga be dem se över och anpassa tidtabellen för Bornholmsfärjorna i syfte att minska påverkan under trafikens maxtimmar

Måluppfyllelse			
Lösningarna speglar mot målet om att värna vägens framkomlighet för dagliga och långväga personresor med bil och godstransporter. De återkommande kölängderna bedöms minska och framkomligheten utmed E65 bedöms minska.			
Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare med?	Uppskattad kostnad	Ansvarig aktör
Steg 2	Svårt att genomföra men bör testas.	Ej bedömd	Rederier / hamnbolag

Trafiksignalstyrning utryckningsfordon/räddningstjänst

Med dagens utformning av Kristianstad rondellen finns vid utryckning problem för, exempelvis räddningstjänsten, att ta sig fram till och igenom cirkulationsplatsen samt vidare ut i omkringliggande vägnät. Det är vid köbildning på vägnätet som problem uppstår att dels ta sig fram till cirkulationsplatsen och igenom vilket skapar en fördröjning för utryckningsfordonen.

I väntan på fysiska kapacitetsförstärkande åtgärder i Kristianstad rondellen kan trafiksignalstyrning för utryckningsfordon vara ett alternativ för att öka framkomligheten. Signaler som styr genom att tillfälligt stoppa trafiken för att öppna upp en fri kanal för utryckningsfordon reglerar trafiken på ett effektivt och trafiksäkert sätt.

Åtgärdens exakta utbredning samt tekniska förutsättningar för ett integrerat signalsystem behöver utredas vidare.

Förslag till lösning:

- Inrätta ett trafiksignalsystem i och omkring Kristianstad rondellen för att prioritera utryckningsfordon.

Måluppfyllelse			
Lösningarna speglar mot målet om att värna vägens framkomlighet genom att förbättra framkomligheten för räddningstjänsten vid utryckning.			
Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare med?	Uppskattad kostnad	Ansvarig aktör
Steg 2	Ja	1 – 3 mnkr	Trafikverket (<i>planering, dialog och beställning</i>) & Ystads kommun (<i>dialog</i>), Räddningstjänsten (<i>dialog</i>)

Kapacitetshöjande åtgärder Dag Hammarskjölds väg

Vägsträckan mellan cirkulationsplats Malmö rondellen och cirkulationsplats Kristianstad rondellen är en viktig länk i transportnätet där nationella, regionala och lokala vägar ansluter. Vägsträckan som är mittseparerad och har ett körfält i vardera färdriktning är idag en kapacitetsstark kanal men där cirkulationsplats Kristianstad rondellen utgör den största flaskhalsen. Analyser visar att trafiken är mer koncentrerad under eftermiddagens maxtimme jämfört med förmiddagens och att de stora flödena färdas i riktning mot Malmö.

Cirkulationsplats Kristianstad rondellen utgör i dagsläget en flaskhals för trafiken som passerar korsningspunkten. I förmiddagens maxtimme uppstår köbildning främst på Dag Hammarskjölds väg och under eftermiddagens maxtimme uppstår köbildning främst på Dragongatan och väg 19. Problematiken bedöms öka påtagligt fram till år 2035. För att lösa dagens problem och på sikt inte förvärra den finns behov av kapacitetshöjande åtgärder i cirkulationsplatsen.

Vid Kristianstad rondellen, över väg 19, finns ett beinftligt överångsställe vilket inte bedöms kunna finnas kvar i dess nuvarande utformning när fler körfält tillkommer in i cirkulationen. Möjligheterna för en passage i samma läge, alternativt en flytt av överångsstället norr ut på väg 19 behöver hanteras inför kapacitetsförstärkningen av cirkulationsplatsen. I samband med det bör en cykelpassage tillkomma då det saknas. Funktionen att korsa vägen för gång- och cykeltrafikanter över 19 behöver finnas kvar.

Cirkulationsplats Sjöborondellen ger idag upphov till viss köbildning, främst under eftermiddagens maxtimme. De huvudsakliga flödena är i riktning mot Malmö och Sjöbo. Köproblematiken bedöms öka påtagligt fram till år 2035. För att på sikt inte förvärra problemen i korsningspunkten finns behov av kapacitetshöjande åtgärder i cirkulationsplatsen.

Cirkulationsplats Malmö rondellen fungerar i dagsläget bra och ger inte upphov till någon påtaglig eller varaktig köbildning, varken under förmiddagens eller eftermiddagens maxtimme. Analyser visar att det eventuellt på sikt, år 2050, kan behövas åtgärder för att minska köbildning i korsningspunkten. Men rekommendationen är att avvakta till dess att kapacitetshöjande åtgärder i cirkulationsplatserna Kristianstad rondellen, Sjöborondellen och på sträcka är genomförda. Detta då det finns osäkerheten i hur trafiken utvecklas fram till år 2050 samt för att kunna se effekter av de andra åtgärderna.

För att få ut full effekt av de kapacitetshöjande åtgärderna i cirkulationsplatserna samt för att möta framtida behov av kapacitet under eftermiddagens maxtimme bedöms även ett behov finnas av kapacitetshöjande åtgärder på sträckan mellan cirkulationsplatserna Kristianstad rondellen och Sjöborondellen i riktning mot Malmö.

För utformningsförslag och fullständiga effekter se bilagor Teknisk utredning, Utformningsförslag Ystad samt PM Trafikanalys.

Förslag till lösningar är ett paket med följande åtgärder:

- Bygga om Kristianstadrondellen till två genomgående körfält. Detta bedöms kunna genomföras genom att minska befintlig rondellyta. Befintliga triangelrefuger minskas för att möjliggöra två körfält in i cirkulationen från samtliga anslutningar samt två körfält ut mot Dag Hammarskjölds väg. Hantera befintligt övergångsställe genom att omlokalisera eller göra om till en passage.



Figur 43: Drönbild över Kristianstadrondellen i Ystad, Patrick Olsson, Trafikverket

- Bygga om Sjöborondellen till två genomgående körfält. Detta bedöms kunna genomföras genom att minska befintlig rondellyta. Befintliga triangelrefuger minskas för att möjliggöra två körfält in i cirkulationen från samtliga anslutningar samt två körfält ut mot Dag Hammarskjölds väg i riktning mot Malmö.



Figur 44: Figur 17: Drönbild över Sjöborondellen i Ystad, Patrick Olsson, Trafikverket

- Anlägga ett nytt körfält genom breddning av Dag Hammarskjölds väg i riktning mot Malmö från Kristianstad rondellen till strax efter Sjöborondellen. Åtgärden innebär en breddning norrut vilket medför att slänt, diken och belyningsstolpar behöver flyttas. Även flytt av mitträcke kan krävas.



Figur 45: Drönarbild över Dag Hammarskjölds väg i Ystad, Patrick Olsson, Trafikverket

Måluppfyllelse			
Lösningarna speglar mot målen om att värna vägen utifrån trafiksäkerhet och framkomlighet för dagliga och långväga personresor med bil och godstransporter. De återkommande körlängderna bedöms minska och framkomligheten utmed E65 bedöms öka.			
Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare med?	Uppskattad kostnad	Ansvarig aktör
Steg 4	Ja	120 - 160 mnkr	Trafikverket

Fler körfält på Dragongatan

I studien har åtgärdsförslag om ytterligare körfält utmed Dragongatan prövats. Förslagen har i första hand varit ett nytt körfält i norrgående riktning, alternativt ett nytt körfält i vardera färdriktningen. Kapacitetsanalyser visar inget behov av ytterligare körfält utmed Dragongatan fram till år 2050. Nya körfält skulle innebära påverkan på omkringliggande fastigheter, ytterligare mark behöver tas i anspråk och stadsrummet påverkas. En bredare väg med fler körfält skulle också försämra möjligheten för fordonstrafikanter att svänga av och ansluta till Dragongatan. Nya typer av korsningar till det lokala vägnätet skulle krävas. En breddning skapar också ett annat typ av trafikrum där miljön för gång- och cykeltrafikanter förändras och påverkas negativt. Både trafiksäkerheten och framkomligheten försämras för oskyddade trafikanter när de ska korsa en bredare väg.

Måluppfyllelse			
Lösningarna speglar inte mot målet om att utveckla Dragongatan i balans med förbättrad säkerhet, trygghet och tillgänglighet för fotgängare och cyklister som korsar Dragongatan.			
Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare med?	Uppskattad kostnad	Ansvarig aktör
Steg 4	Nej	Ej bedömd	-

Se över vägvisning och linjemarkeringar Simrishamn rondellen

I studien har det framkommit att vägvisning och linjemarkeringar i och omkring Simrishamn rondellen inte är sammanhängande vilket föranleder onödiga rörelser och körfältsbyten. Bristen förkommer särskilt på Österleden mellan Finakorset och Simrishamn rondellen där fordon som ska svänga vänster mot Dragongatan med kort varsel ska väva in i det vänstra körfältet. Denna brist bör på kort sikt kunna åtgärdas genom att se över och åtgärda vägvisning och linjemarkeringar på Södra Dragongatan, Österleden och i Simrishamn rondellen.

Förslag till lösning:

- Se över och åtgärda så att vägvisning och linjemarkeringa stämmer överens.

Måluppfyllelse			
Lösningarna speglar mot målet om att främja framkomligheten för genomgående trafik kopplat till vägens TEN-T-funktion samt för trafik till och från de övriga regionala vägarna.			
Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare med?	Uppskattad kostnad	Ansvarig aktör
Steg 2	Ja	Ej bedömd	Ystads kommun & Trafikverket (utifrån väghållansvar)

Fri högersväng Simrishamnsrondellen

I cirkulationsplats Simrishamnsrondellen finns under dagens maxtimme, på förmiddag respektive eftermiddag, inga påvisbara kapacitetsproblem. Likaså bedöms inga kapacitetsproblem med köbildning förekomma fram till 2050. Fast under färjeånlop när en stor andel trafik kommer från hamnen och ska köra mot Dragongatan kan köer uppstå och trafikanter, framförallt från väg 9 och Simrishamn, behöva vänta.

För att öka framkomligheten och prioritera den regionala trafiken från Simrishamn och Österlen framför hamntrafiken föreslås en fri höger från väg 9 till Dragongatan.

Detta kan göras genom att körytan breddas i nordöstlig riktning för att få plats med en refug och befintlig gång- och cykelbanans läge justeras. Vävning från den fria högern till Dragongatan kan ske ca 50-100 meter från cirkulationsplatsen.

För utformningsförslag och fullständiga effekter se bilagor Teknisk utredning, Utformningsförslag Ystad samt PM Trafikanalys. Ett helhetsgrepp behöver tas för att säkerställa trafikflödena och kopplingen från Fina-korset. Exakt utformning och reglering av cirkulationsplatsen behöver detaljprojekteras före genomförande.

Förslag till lösning:

- Bygga en fri höger från väg 9 till Dragongatan i Simrishamnsrondellen.



Figur 46: Drönarbild över Simrishamnsrondellen i Ystad, Patrick Olsson, Trafikverket

Måluppfyllelse			
Lösningarna speglar mot målet om att främja framkomligheten för genomgående trafik kopplat till vägens TEN-T-funktion samt för trafik till och från de övriga regionala vägarna.			
Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare med?	Uppskattad kostnad	Ansvarig aktör
Steg 3	Ja	5 - 10 mnkr	Trafikverket

I tidigare utredningar har fokus legat på att förbättra framkomlighet för trafiken från hamnen. Studierna har bland annat resulterat i ombyggnationer av Finakorset, Södra Dragongatan och hamnområdet där trafik riktas mot Simrishamnsrondellen. I PM Trafikanalys Ystad Hamn (Ramboll 2018) rekommenderas också att Simrishamnsrondellen byggs om med två körfält ut från cirkulationsplatsen mot Dragongatan i syfte att underlätta för hamntrafiken från Finakorset. Denna åtgärdsvalsstudie har

tagit ett helhetsgrepp för E65 genom Ystad och har gjort en bredare analys för hur och på vilken nivå olika kategorier av hamntrafik bör prioriteras gentemot övrig lokal och regional trafik. I denna punkt är bedömningen att hamntrafiken inte behöver prioriteras ytterligare.

Anslutningar Dragongatan

Som nulägesbeskrivningen visar är det många funktioner och trafikantgrupper som samsas på Dragongatan och där dess omkringliggande utveckling över tid bidragit till fler lokala resor utmed hela eller delar av vägen. Det är ofta i korsningspunkter som kapacitetsbrist kan uppstå vilket också påverkar den genomgående trafiken med internationella, nationella och regionala målpunkter. Tidvis är det även problematiskt för anslutande trafik att ta sig ut på Dragongatan.

Färre anslutningar till Dragongatan skulle vara önskvärt för att på sikt minska påverkan från anslutande trafik och därmed inte försämra kapaciteten för den genomgående trafiken. På så sätt, tillsammans med att bland annat minska de lokala resorna med bil, kan dagens utformning med ett körfält i vardera riktning behållas på sikt.

Frågan om vilka anslutningar som kan eller bör stängas för att minimera antalet korsningspunkter behöver tas med i det vidare arbetet med utveckling och planering av områdena omkring Dragongatan.

Ystad kommun genomför också en omfattande trafikmodellering som kan ligga till grund för vidare analys om hur trafiken, särskilt till bostadsområden på västra sidan, kan hänvisas och styras.

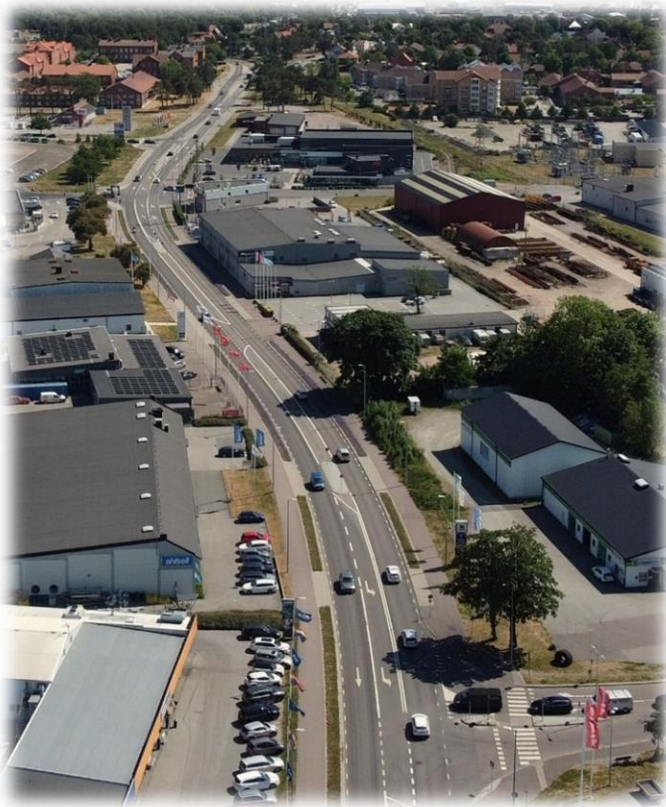
Inriktningen bör vara att se över om en eller flera anslutningar kan samlas ihop till ett par utpekade punkter dit trafiken hänvisas. Dragongatan skulle exempelvis kunna avlastas genom att mer trafik hänvisas till Östra industriområdet via väg 19 och att Bronsgatan utvecklas till en kapacitetsstark parallellväg som binder ihop Regemetsområdet och industriområdet.

I samband med, eller före, att Kristianstad rondellen byggs om rekommenderas att trafiken till och från Jakobsbergsgatan regleras med höger in- höger ut. Dess läge precis söder om cirkulationsplatsen utgör en trafiksäkerhetsrisk då den är skymd och då trafikanterna från cirkulationsplatsen kommer i relativt hög hastighet. Genom att styra trafiken att gå med flödena på Dragongatan minskar risken för olyckor. Alternativet är att stänga anslutningen.

Förslag till lösningar:

- Se över och ta fram förslag på vilka anslutningar som kan stängas
- Möjliggör endast höger in- höger ut till Jakobsbergsgatan

Måluppfyllelse			
Lösningarna speglar mot målet om att utveckla Dragongatan i balans med förbättrad säkerhet, trygghet och tillgänglighet för fotgängare och cyklister som korsar Dragongatan samt att främja framkomligheten för genomgående trafik kopplat till vägens TEN-T-funktion samt för trafik till och från de övriga regionala vägarna.			
Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare med?	Uppskattad kostnad	Ansvarig aktör
Steg 3	Ja	Ej uppskattad	Ystads kommun (förslag på vilka anslutningar som kan stängas samt reglering) & Trafikverket (eventuell ombyggnation/stägning samt utmärkning av reglering)



Figur 47: Drönbild över Dragongatan i Ystad, Patrick Olsson, Trafikverket

Hastighetssänkning Dragongatan

Utredningen visar på att den uppmätta medelhastigheten under dagtid på vardagar varierar mellan 20 – 45 km/tim. Detta ska jämföras med den skyltade hastighetsgränsen på 50 respektive 30 km/tim. I samband med färjeanlöp ligger hastigheten i det lägre spannet.

En sänkning av gällande hastighetsgräns har i tidigare studier diskuterats och då var alternativet kopplat till korsningspunkter för oskyddade trafikanter enligt VGU (vägar och gators utformning) att sänka till 30

km/tim. Numera medger VGU att 40 km/tim också kan användas för framkomlighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder för oskyddade trafikanter. Att sänka från 50 till 40 km/tim kan accepteras sett till vägens funktion utan att framkomligheten påverkas märkbart. En lägre hastighet är också bättre anpassad för de många funktioner och korsningspunkter som finns i trafikrummet utmed Dragongatan. En sänkning av hastigheten bidrar till ökad trafiksäkerhet för både fordonstrafikanter och gång- och cykeltrafikanter. En sänkning av hastighetsgränsen är en förutsättning för de åtgärder som föreslås nedan under Fotgängare och cyklister Dragongatan.

Förslag till lösning:

- Sänka hastighetsgränsen på Dragongatan från 50 km/tim till 40 km/tim.

Måluppfyllelse			
Lösningarna speglar mot målet om att utveckla Dragongatan i balans med förbättrad säkerhet, trygghet och tillgänglighet för fotgängare och cyklister som korsar Dragongatan.			
Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare med?	Uppskattad kostnad	Ansvarig aktör
Steg 2	Ja	Ej bedömd	Ystads kommun (reglering och föreskrifter) & Trafikverket (utmärkning av reglering)

Passager i plan för fotgängare och cyklister på Dragongatan

Över Dragongatan finns idag fyra korsningspunkter för fotgängare och cyklister, två passager i plan och två övergångsställen med cykelpassage. De båda övergångsställena vid Regementsområdet och passagen vid Koppargatan är viktiga korsningspunkter då de används frekvent för att nå de olika målpunkterna på vardera sida av vägen.

Utifrån dagens trafiksituation och med hänsyn till kommande utveckling av Ystad finns ett behov av att öka tillgängligheten tvärs Dragongatan och samtidigt öka trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister, även om detta i viss mån påverkar framkomligheten för fordonstrafiken.

Den norra passagen strax söder om korsning med Jakobsbergsgatan föreslås lämnas utan åtgärd. Bedömningen är att dagens utformning i kombination med den lägre graden av nyttjande ej motiverar en förändring.

Passagen vid Koppargatan är idag svår att passera i högtrafik, endast ett fåtal fordonstrafikanter stannar för att släppa över gående och cyklister. En lösning på kort sikt är att måla och märka ut ett övergångsställe och en cykelpassage samt behålla det aktiva farthindret. Platsen är sedan tidigare förberedd för detta i samband med att passagen anlades. Om en cykelöverfart är möjligt med dagens utformning kan det övervägas då korsningspunkten har en stor andel cykeltrafik.



Figur 48: Drönbild över Dragongatan och passage vid Koppargatan i Ystad, Patrick Olsson, Trafikverket

De befintliga övergångsställena vid Regementsområdet bedöms båda vara viktiga korsningspunkter för gång- och cykeltrafikanter då dessa har högst andel användare utmed Dragongatan. För att öka trafiksäkerheten samt minska barriäreffekten finns behov av att hastighetssäkra åtminstone en av dessa korsningspunkter. Hastighetssäkring kan ske med upphöjning, exempelvis plattgupp. Dock behöver analys och eventuell mätning av buller och vibration göras för att säkerställa genomförandet. Ett alternativ som inte påverkar framkomligheten för fordonstrafik är aktiva farthinder. För att minimera den negativa påverkan på genomgående fordonstrafik har frågan om att samlokalisera korsningspunkterna till en plats lyfts, studien har dock ej kunnat utröna om detta är möjligt eller lämpligt sätt till att fånga de stora strömmarna av gång- och cykeltrafikanter. Frågan behöver tas med i den vidare planeringen.

Utöver de befintliga korsningspunkterna har behov av ytterligare en punkt pekats ut i studien. Mellan Koppargatan och söder om Militärvägen, en sträcka på 700 meter, saknas idag möjlighet att på ett anordnat sätt att korsa Dragongatan. Behov finns att korsa från östra sidan av Dragongatan till restauranger och gym på västra sidan, precis söder om Industrigatan.

Förslag till lösningar på kortare sikt:

- Göra om befintlig passage vid Koppargatan till ett övergångsställe med cykelpassage.
- Hastighetssäkra minst ett av de befintliga övergångsställena vid Regementsområdet samt undersöka om de eventuellt kan samlokaliseras till en korsningspunkt.
- Anlägga en gångpassage i plan över Dragongatan på lämplig plats mellan Industrigatan och Militärvägen.

Måluppfyllelse			
Lösningarna speglar mot målet om att utveckla Dragongatan i balans med förbättrad säkerhet, trygghet och tillgänglighet för fotgängare och cyklister som korsar Dragongatan.			
Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare med?	Uppskattad kostnad	Ansvarig aktör
Steg 3	Ja	1,5 – 3 mnkr	Trafikverket & Ystads kommun

Planskilda passager för fotgängare och cyklister på Dragongatan

På längre sikt finns behov för gång- och cykeltrafikanter att korsa Dragongatan planskilt. Detta baseras på kommunens utvecklingsplaner på östra sidan av Dragongatan där rörelser tvärs vägen kommer öka samt sett till arbetet med att färre lokala resor ska ske med bil. Detta ska ställas i relation till att den allmänna fordonstrafiken längs med Dragongatan också bedöms öka. I takt med att de båda trafikströmmarna ökar kommer de i allt större utsträckning att påverka varandras framkomlighet och trafiksäkerhet.

Denna studie har ej utrett möjligheterna till en planskild passage sett till exakt läge eller genomförande men i dialog med Ystad kommun bedöms det primära behovet av en planskild passage finnas i Dragongatans södra del, omkring Regemetsområdet. En planskild passage bör, när den byggs, ersätta de båda befintliga övergångsställena för att hänvisa gång- och cykeltrafiken dit samt för att öka framkomligheten utmed Dragongatan. En inledande bedömning är att en planskild passage, som kräver viss yta för att kunna byggas, kan utvecklas i området vid det befintliga övergångsstället i norra delen av Regemetsområdet. För att säkerställa rätt placering krävs dock vidare analys kopplat till kommande behov, stadsutveckling och utveckling av gång och cykeltrafik i Ystad. En förutsättning för att hitta rätt placering är också att kommunen reder ut och pekar ut hur det kommunala cykelvägnätet ska utvecklas på sikt.

Korsningen vid Koppargatan har också pekats ut som en intressant punkt att på sikt utveckla till en planskild passage. Ystad kommun bedömer att behov kommer finnas även här i samband med att östra industriområdet

utvecklas. En planskildhet för gång- och cykeltrafik i denna punkt skulle öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter samt öka tillgängligheten för fordons-, cykel- och gångtrafikanter. På denna plats skulle en planskild passage troligtvis innebära inskränkning på verksamheternas ytor på östra sidan av Dragongatan.

Nedan kostnadsuppskattning är grov då kännedom om markförhållanden, marktillgång, ledningar och andra eventuella kostnadsdrivande förutsättningar inte är utredda. Kostnaden är baserad på en enklare tunnellostning där anpassning av omkringliggande GC-infrastruktur och gestaltning utöver grundutförande inte är inkluderat i kostnaden.

Förslag till lösning för åtgärder:

- Att utreda och bygga planskilda passager för gång- och cykeltrafikanter, första prioritet i södra delen av Dragongatan och i andra prioritet vid Koppargatan.

Måluppfyllelse			
Lösningarna speglar mot målet om att utveckla Dragongatan i balans med förbättrad säkerhet, trygghet och tillgänglighet för fotgängare och cyklister som korsar Dragongatan samt att främja framkomligheten för genomgående trafik kopplat till vägens TEN-T-funktion samt för trafik till och från de övriga regionala vägarna.			
Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare med?	Uppskattad kostnad	Ansvarig aktör
Steg 4	Ja	10 - 20 mnkr / plats	Ystads kommun (utredning och lokalisering) & Trafikverket (ev. planläggning och genomförande)

Gång- och cykelvägar längs Dragongatan

Utformningen av de långsgående gång- och cykelbanorna skiljer sig åt mellan norra och södra delen av Dragongatan. Söder om Industrigatan finns ingen tydlig eller fysisk skiljeremsa liksom den norr om Industrigatan och på den västra sidan finns två belysningsstolpar som är placerade mitt i

gång- och cykelbanan. Genom en standardhöjning av den södra delen kan igenkänningen och tryggheten öka för de fotgängare och cyklister som rör sig utmed Dragongatan. En fysisk skiljeremsa ger dels vägledning om var på sträckan det är lämpligt att korsas vägen samt distans mellan motorfordonen och de oskyddade trafikanterna vilket bidrar positivt till upplevelsen och attraktiviteten att som fotgängare och cyklist röra sig utmed vägen.

En flytt av belysningsstolparna ökar dessutom framkomligheten på gång- och cykelbanan. En standardhöjning görs lämpligtvis på den västra gång- och cykelbanan då den är bredare. Det kan finnas vinster med att samordna denna åtgärden med utveckling och placering av korsningspunkter vid Regementsområdet.

Förslag till lösning:

- Standardhöjning av befintlig gång- och cykelväg mellan Industrigatan och Regementsgatan, västra sidan.

Måluppfyllelse			
Lösningarna speglar mot målet om att utveckla Dragongatan i balans med förbättrad säkerhet, trygghet och tillgänglighet för fotgängare och cyklister som korsar Dragongatan.			
Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare med?	Uppskattad kostnad	Ansvarig aktör
Steg 3	Ja	1 – 5 mnkr	Trafikverket

Effekt- och målbedömning

Samlad bedömning av utvalda fysiska investeringsåtgärder som bedöms leda till behov att bli utpekade i infrastrukturplaner anges nedan. Framräknande av nyttor i tal kommer genomföras i efterföljande planeringsskeden. Nyttorna bedöms vara så betydande att de oaktat exakta effekter kan rekommenderas i denna utredning.

Tabell 4: Samlad bedömning av utvalda åtgärder gällande samhällsekonomi, nyttofördelning och bidrag till de transportpolitiska målen

Åtgärder	Samhällsekonomi	Fördelning	Transportpolitisk	Gå vidare med åtgärd?
	Nytto-kostnadsbedömning. Beskrivning av största nyttorna/effekterna (+/-) samt bedömning av hur de förhåller sig till kostnaden.	Hur fördelar sig nyttorna på olika grupper i samhället? Ta upp de fördelningar där stora skillnader kan uppstå.	Ta upp de mest betydande bidragen (+/-) till uppfyllande av de transportpolitiska målen (huvudmål, funktionsmål, hänsynsmålen).	Ja/Nej
E65, anpassning och ombyggnation av Trafikplats Sandåkra. Retardations- och accelerationskörfält för ökad trafiksäkerhet och förbättrad framkomlighet	Samhällsnyttor skapas främst genom förbättrad trafiksäkerhet. Även nytta i form av förbättrad tillgänglighet, kopplat till färre störningar och incidenter. Förbättrad tillgänglighet för anslutande trafik skapar samhällsnytta i form av minskad restid.	Åtgärderna gynnar personbilstrafik, MC och tunga godstransporter. Oskyddade icke motoriserade trafikanter rör sig ej i trafikmiljön. Män gynnas mer än kvinnor då de i större utsträckning färdas med personbil. Detta är en trafikmiljö som bedöms vara särskilt utsatt för äldre så de gynnas av åtgärderna. Lokala nyttor i form av ökad tillgänglighet. Lokala, regionala och nationella nyttor i form av ökad trafiksäkerhet. Stor nytta för Skurups kommun.	Åtgärderna förväntas ge betydande positiva bidrag till trafiksäkerhet samt något positiva bidrag till medborgarnas resor, näringslivets transporter samt ökad tillgänglighet. Åtgärderna förväntas ge något negativa bidrag till landskap och klimat.	Ja
E65, Bygga om till 2+2-väg med ett nytt körfält mellan Trafikplats Skurup och Trafikplats Sandåkra i riktning mot Ystad för ökad kapacitet och framkomlighet	Samhällsnytta skapas främst genom förbättrad tillgänglighet för genomgående trafik. Nyttan skapas även genom minskad risk för olyckor kopplat till vävning i befintlig infrastruktur.	Åtgärderna gynnar personbilstrafik, MC och tunga godstransporter. Oskyddade icke motoriserade trafikanter rör sig ej i trafikmiljön. Män gynnas mer än kvinnor då de i större utsträckning färdas med personbil. Detta är en trafikmiljö som bedöms vara särskilt utsatt för äldre så de gynnas av åtgärderna. Lokala, regionala och nationella nyttor i form av ökad framkomlighet.	Åtgärderna förväntas ge betydande positiva bidrag till ökad tillgänglighet och framkomlighet samt något positiva bidrag till trafiksäkerhet, medborgarnas resor samt näringslivets transporter. Åtgärderna förväntas ge något negativa bidrag till landskap, klimat samt miljö- och hälsa.	Ja
E65, Utveckling och ombyggnation av korsningspunkter till planskilda korsningar mellan Lemmaströ-Ystad tätort för förbättrad trafiksäkerhet och ökad framkomlighet	Samhällsnytta skapas främst genom markant förbättrad trafiksäkerhet. Även nytta i form av förbättrad tillgänglighet för genomgående trafik. Genom att hantera korsningarna skapas möjlighet att ändra körfältsfördelningen vilket leder till förbättrad förutsägbar framkomlighet. Förbättrad tillgänglighet för anslutande trafik skapar samhällsnytta i varierande grad kopplat till trafikflöden.	Åtgärderna gynnar personbilstrafik, MC och tunga godstransporter. Oskyddade icke motoriserade trafikanter rör sig ej i trafikmiljön. Män gynnas mer än kvinnor då de i större utsträckning färdas med personbil. Detta är en trafikmiljö som bedöms vara särskilt utsatt för äldre så de gynnas av åtgärderna. Lokala nyttor i form av ökad tillgänglighet i de fall en korsning utvecklas, i de fall en anslutning försvinner missgynnas de som påverkas väldigt lokalt till viss del. Lokala, regionala och nationella nyttor i form av ökad trafiksäkerhet. I de fall en korsningspunkt utvecklas blir det kommunal nytta.	Åtgärderna förväntas ge betydande positiva bidrag till trafiksäkerhet samt något positiva bidrag till medborgarnas resor, näringslivets transporter samt ökad tillgänglighet. Åtgärderna förväntas ge något negativa bidrag till landskap och klimat.	Ja

<p>E65 genom Ystad tätort; framkomlighetsåtgärder i form av två genomgående körfält i Kristianstad rondellen, breddning av Dag Hammarskjölds väg med ett nytt körfält i riktning mot Malmö och två genomgående körfält i Sjöborondellen</p>	<p>Samhällsnytta skapas främst genom betydande framkomlighetsförbättringar vilket leder till stora restidsvinster under rusningstrafik.</p>	<p>Åtgärderna gynnar all genomgående motoriserad trafik som färdas på E65 genom Ystad. Åtgärderna gynnar även anslutande och avsvängande trafik på väg 13 och väg 19 samt kommunala Kristianstadsvägen och Bellevuevägen. Minskad kölängd och köfrekvens gynnat anslutande lokal trafik. Män gynnas mer än kvinnor då de i större utsträckning färdas med personbil. Åtgärderna ger stora lokala nyttor i form av ökad tillgänglighet i och med minskad restidsförslängning för lokala resor. Stora regionala nyttor för bland annat arbetspendlare och besöksnäring som färdas under högtrafik. Nationella och internationella nyttor i form av förbättrad framkomlighet. Särskilt stor nytta för hamntrafiken som har behov av god förutsägbarhet i riktning hamnen. Viss förbättrad framkomlighet för lokal- och regional busstrafik vilket gynnar äldre som reser med buss i större utsträckning. Åtgärderna bidrar till ökad tillförlitlig framkomlighet för utryckningsfordon.</p>	<p>Åtgärderna förväntas ge betydande positiva bidrag till medborgarnas resor, näringslivets transporter samt ökad tillgänglighet, samt något positiva bidrag till trafiksäkerhet och kollektivtrafik.</p> <p>Åtgärderna förväntas ge något negativa bidrag till jämställdhet och klimat och hälsa.</p>	<p>Ja</p>
<p>Simrishamns rondellen; Fri högersväng med koppling från väg 9 till och Dragongatan, E65</p>	<p>Åtgärden bedöms ge viss samhällsnytta för anslutande trafik från väg 9 i form av förbättrad framkomlighet och minskad kötid.</p>	<p>Åtgärden ger viss lokal nytta i form av ökad tillgänglighet i och med minskad restidsförslängning för lokala resor. Viss regional nytta för bland annat arbetspendlare och besöksnäring som färdas under högtrafik utmed väg 9 och E65.</p>	<p>Åtgärderna förväntas ge något positiva bidrag till medborgarnas resor, ökad tillgänglighet, trafiksäkerhet och kollektivtrafik.</p> <p>Åtgärderna förväntas ge något negativa bidrag till jämställdhet och klimat och hälsa.</p>	<p>Ja</p>
<p>E65, Dragongatan; Planskildhet för gång- och cykeltrafikanter</p>	<p>Åtgärden bedöms ge samhällsnytta genom förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet för gång- och cykeltrafikanter. Åtgärden bedöms även ge nyttor i form av framkomlighet för genomgående fordonstrafik, särskilt i rusningstrafik.</p>	<p>Åtgärden ger främst lokal nytta i form av ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister. Åtgärden ger också viss regional nytta främst för cyklister. Samtliga åldersgrupper bedöms påverkas positivt, men särskilt barn och ungdomar som har skola som målpunkt samt vuxna som arbetspendlar. Samtliga trafikantgrupper utmed Dragongatan, så som persontrafik och godstrafik, får positiva nyttor i form av framkomlighet och viss restidsförkortning om korsningspunkten blir planskild.</p>	<p>Åtgärderna förväntas ge betydande positiva bidrag till barn & unga, gång & cykel och trafiksäkerhet, samt något positiva bidrag till medborgarnas resor, ökad tillgänglighet och hälsa.</p> <p>Åtgärderna förväntas ge något negativa bidrag till landskap.</p>	<p>Ja</p>

Förslag till inriktning och rekommenderade åtgärder

Beskrivning av övergripande inriktning

E65, Lemmeströ-Ystad

E65 fungerar tillsammans med Ystadbanan som en pulsåder mellan Ystad och västra Skåne. Stråket upprätthåller mycket viktiga funktioner för långväga personresor, godstransporter, kollektivtrafik och dagliga personresor. E65 ska utvecklas i samklang med Ystadbanan och tillsammans ska järnväg och väg motsvara högt ställda krav på tillgänglighet vad gäller rimlig restid, förutsägbarhet, tillförlitlighet och redundans.

Ett flertal infrastruktursatsningar har i tidigare studier pekats ut och rekommenderats för Ystadbanan. Dessa satsningar, i kombination med utvecklad trafikering, kommer stärka järnvägsförbindelsen mellan Malmö-Ystad markant. En förbättrad järnvägstrafik skapar mer tillgänglighet och tillförlitlighet totalt sett i stråket vilket är av stort värde även för vägtrafikens kapacitet och redundans.

Studiens analyser har visat att befintliga och kommande trafikflöden öster om Skurup inte är eller kommer bli så stora att fyra körfält behövs utifrån varken kapacitets- eller trafiksäkerhetsskäl. Däremot verifieras behoven att kapacitetsutveckla E65 väster om Skurup. Den största kapacitetsbristen på E65 Malmö-Ystad är korsningspunkten vid avfarten till Malmö Airport. Denna brist kommer hanteras under 2020-talet i och med att E65 byggs ut till motorväg mellan Svedala och Börringe.

Bedömningen är att befintlig E65 mellan Skurup och Ystad kommer ha en acceptabel framkomlighet och tillförlitlighet utifrån de planeringshorisonter som gäller i nuläget, det vill säga fram till 2050. Dock finns det saker att utveckla för att säkerställa en mötteseparerad Europaväg av mycket hög

standard. Det finns behov och potential att utveckla vägen för ökad trafiksäkerhet och minskad störningskänslighet.

På en Europaväg, med höga trafikflöden och som upprätthåller så många viktiga funktioner som E65 gör, är det inte rimligt att det färdas långsamtgående fordon. Ambitionen ska vara att så skyndsamt som möjligt få till en trafikmiljö där faktisk och upplevd framkomlighet, samt trafiksäkerhet inte påverkas av långsamtgående fordon. Nyttotransporter kopplat till det skånska lantbruket ska värnas och lösningar som gör att traktorer inte behöver korsa eller färdas på E65 ska sökas. A-traktorer hänvisas till annat vägnät.

E65 ska ha en mycket hög nivå av trafiksäkerhet. Mötesolyckor var tidigare en av de vanligaste orsakerna till att trafikanter dödades eller skadas svårt på rikets högtrafikerade Europavägar. I och med den mötteseparering som har färdigställts succesiv under de senaste två decennierna har E65 blivit en säker väg, ställt i relation till vägens många funktioner och höga trafikflöden. Dock har ett stort antal korsningspunkter betydande trafiksäkerhetsbrister. Detta föranleder att studien rekommenderar att den långsiktiga målbilden är att det inte ska finnas korsningar i vilka det finns möjlighet att korsa vägen i plan. Antalet anslutningar mellan Lemmeströ och Ystad är väldigt många i förhållande till avstånd och målpunkter. Det är en orimlig ambitionsnivå att utveckla samtliga befintliga korsningspunkter. Studien har därför valt att peka ut de korsningspunkter som ska utvecklas mot en långsiktig målbild om att bli planskilda. Förutom betydande trafiksäkerhetsvinster innebär sloopning/utveckling av korsningar att körfältsfördelningen kan justeras utmed E65, vilket leder till förbättrade möjligheter till säkra omkörningar.

I ljuset av ett förändrat säkerhetsläge i vår omvärld och Sveriges anslutning till NATO har E65 hamnat i fokus som en av de vägar som kommer ha militärstrategisk betydelse. Hur det påverkar ytterligare anspråk/behov för hur vägen behöver utvecklas hanteras inte inom ramen för denna åtgärdsvalsstudie. Bedömningen är dock att den inriktning studien pekar ut och de åtgärder som rekommenderas kommer förbättra för möjligheten att exempelvis hantera tunga transporter i kolonnkörning.

E65 genom Ystad tätort

E65 genom Ystad behöver utvecklas med ett helhetstänk inom hela tätorten. Även om Dag Hammarskjölds väg och Dragongatan har olika karaktärer vad gäller utformning och funktion, så hänger lösningar samman med varandra.

I studien har det konstaterats att det framförallt är cirkulationsplatserna som föranleder de kösituationer som uppstår idag och som förutspås förvärras markant på sikt. Därför återspeglas lösningarna också av att det är i cirkulationsplatserna som åtgärder kommer ske. Ytterligare körfält på E65 har också prövats för ökad framkomlighet och analysen visar att det är motiverat på delar av Dag Hammarskjölds väg, för trafik ut från Ystad mot Malmö. De kapacitetsåtgärder som föreslås kommer ge nytta för all motortrafik som rör sig utmed eller ansluter till E65. Genom att förstärka kapaciteten visar trafikmodelleringar på betydande minskning av kölängd. Åtgärderna kommer inte förstärka barriäreffekten för befintlig ortstruktur nämnvärt. Det är redan idag en strukturskapande ringväg.

Att utveckla Dragongatan är mycket komplext då det finns en stor mängd målkonflikter att beakta, vilket i studien har föranlett en svårighet att prioritera vissa trafikantgrupper före andra. Ytterligare körfält på Dragongatan har testats. Bedömningen är att breddning av Dragongatan skulle leda till relativt små framkomlighetsvinster för genomgående motoriserad trafik, då köerna skapas i Kristianstad rondellen och Simrishamn rondellen. Det som även talar emot fler körfält på Dragongatan är ett markant försämrat stadsrum vilket skulle ge mycket negativa bidrag till

ett flertal trafikantgrupper. Barriäreffekten skulle öka markant för de som rörs sig till fots och med cykel. Framkomlighet och trygghet för korsande lokal trafik skulle försämrans.

De åtgärder som föreslås för ökad kapacitet är viktiga för hela E65:s funktion i Ystad samt för ortens utveckling. Dock kommer dessa åtgärder behöva kompletteras med andra typer av åtgärder, för att lösa de framkomlighetsutmaningar som E65 genom Ystad står inför. Att få till minskad arbetspendling med bil, lokalt och regionalt, är en nyckelfaktor. Det kommer krävas att kommunen tillsammans med andra aktörer arbetar med en hel palett av trafikdämpande åtgärder. Det handlar om hur staden planeras för att på bästa sätt inte försämrans trafiksituationen på E65, i kombination med hur förändrat beteende kan uppnås. För att fler ska gå och cykla måste gaturummet samspela med dessa ambitioner och då handlat det både om förbättrad trafiksäkerhet, trygghet och framkomlighet för oskyddade trafikanter. Dragongatan ska utvecklas på ett sådant sätt att lokala resor till fots och på cykel stimuleras, vilket innebär förbättrad infrastruktur för gående och cyklisterna.

Ystad Hamn

Ansatsen är att hamntrafiken analyseras utifrån olika funktioner vilket innebär separata brist- och behovsbeskrivningar. Det är mycket viktigt att TEN-T-funktionen kopplat till Polenfärjorna ska upprätthållas och att den tunga godstrafikens behov värnas. Kopplat till att Polenfärjorna främst ankommer Ystad på tider då E65 genom Ystad är mindre belastad, har studien konstaterat att konflikten med vägens övriga funktioner är begränsad. Detta innebär att det inte finns något behov att föreslå framkomlighetsåtgärder specifikt riktade mot Polentraffiken utmed Dragongatan och Dag Hammarskjölds väg. De framkomlighetsåtgärder som rekommenderas för E65 genom Ystad i korsningspunkterna kommer förbättra framkomligheten även för lastbilar som kör till- och från Ystad

hamn via E65. De åtgärder som föreslås för E65 ger nytta för TEN-T funktionen även på lång sikt med rejält uppskrivna trafikflöden.

Resor och transporter till och från Bornholm via E65 i kombination med färja är en viktig länk för det danska riket, inom Sverige. Den länken ska vara pålitlig, säker och förutsägbar. Däremot är sänkt restid mellan specifikt Rönne och Köpenhamn inte en faktor som formar inriktningen för hur E65 planeras. Det är primärt inom Ystad tätort som restidsförlängningar konstaterats både i nuläge och på sikt. Studien har påvisat att restiden förlängs som mest på E65 genom Ystad i samband med färjeanlöp från Bornholm under sommartid. Vid dessa tider nyttjas E65 genom Ystad också för andra mycket viktiga funktioner som arbetspendling och resor till och från besöksnäring i Ystad med omnejd. Större färjor med fler fordon som ankommer Ystad innebär ökad belastning på E65 genom Ystad. Utgångspunkten är att större färjor oundvikligen kommer leda till förlängd restid för den tillförda mängden trafik mellan kaj och Malmörundellen, kopplat till de möjligheter som finns att utveckla befintlig infrastruktur. För E65:s blandade funktion så vore det önskvärt att mängden fordon som lämnar färjeområdet vid anlöp med fullastade färjor under maxtrafik, anpassas utifrån den mängd fordon som E65 genom Ystad kan hantera.

Hamntrafiken har i samband med tidigare utveckling av de kommunala delar av E65 fått ökad prioritet vid korsningspunkter med hjälp av vägutformning och signaler. Detta har särskilt gynnat Bornholmstrafiken. För statliga delar av E65 är det inte aktuellt att, på bekostnad av andra trafikantgruppers framkomlighet under högttrafik, specifikt prioritera Bornholmstrafiken ytterligare. Trafiken som alstras vid anlöp från Bornholm under högttrafik kommer även den få betydande nytta av de framkomlighetsåtgärder som rekommenderas för E65 genom Ystad.

Fortsatt planering

Efter avslutad studie påbörjas planering för genomförande av rekommenderade åtgärder. Etablerade samverkansformer mellan

Trafikverket, Region Skåne och berörda kommuner är väl lämpade att ta vidare det arbete som påbörjats inom studien. I en del fall är ansvaret för genomförande delat och detaljerna kring ansvaret behöver preciseras efter att utredningen är slutförd. Vid behov skall avtal upprättas. Alla aktörer behöver vara beredda att bemanna upp för kommande samarbete, dialog, planering och genomförande för att förverkliga studiens rekommenderade inriktning. Övergripande och strategisk styrning mot studiens mål genom till exempel myndighetsutövning och samhällsplanering är viktiga framgångsfaktorer för långsiktig måluppfyllelse. Den gemensamma inriktningen som fastställts i studiens målbild behöver inkluderas i efterföljande kommunal, regional och statlig planering.

Åtgärder som inte är fysiska, utan av påverkande/styrande karaktär kan ofta planeras och genomföras relativt snabbt, givet att ekonomiska medel finns till förfogande. Ambitionen bör vara att åtgärder i form av dialog, styrning eller regleringar, som kan genomföras oaktat andra åtgärder, bör genomföras snarast möjligt. I de fall åtgärderna behöver invänta andra åtgärder, t ex ny infrastruktur, så bör planering påbörjas men genomförande ska ske när de ger som mest effekt/nytta. Exempel på stödjande steg 1 åtgärder kan vara kompletterande kommunikation vid ändrat trafikeringsupplägg i kollektivtrafiken eller vid invigning av ny infrastruktur som underlättar för säker och attraktiv cykling.

För vissa fysiska åtgärder kan planering av genomförande påbörjas omgående. Bedömningen är att det är goda möjligheter till relativt snabb framdrift av ett flertal steg 2- och enklare steg 3 åtgärder utmed Dragongatan. Berörda aktörer bör tillsammans sätta en gemensam tidplan för åtgärder som inte behöver vara föremål för prioritering i planer eller/och förgås av tidskrävande formella processer.

Studien har rekommenderat ett flertal kraftfullare steg 3- och 4 åtgärder som har en lång planeringshorisont. Flertalet av dessa åtgärder kommer med stor sannolikhet bli föremål för prioritering i den Nationella infrastrukturplanen. Ordinarie rutiner för efterföljande skeden kommer följas. Dialog kring detta

sker kontinuerligt mellan berörda parter. I dessa dialoger förs/ingår även fördelning av kostnader, i de fall det är aktuellt att staten inte står för 100% av finansieringen.

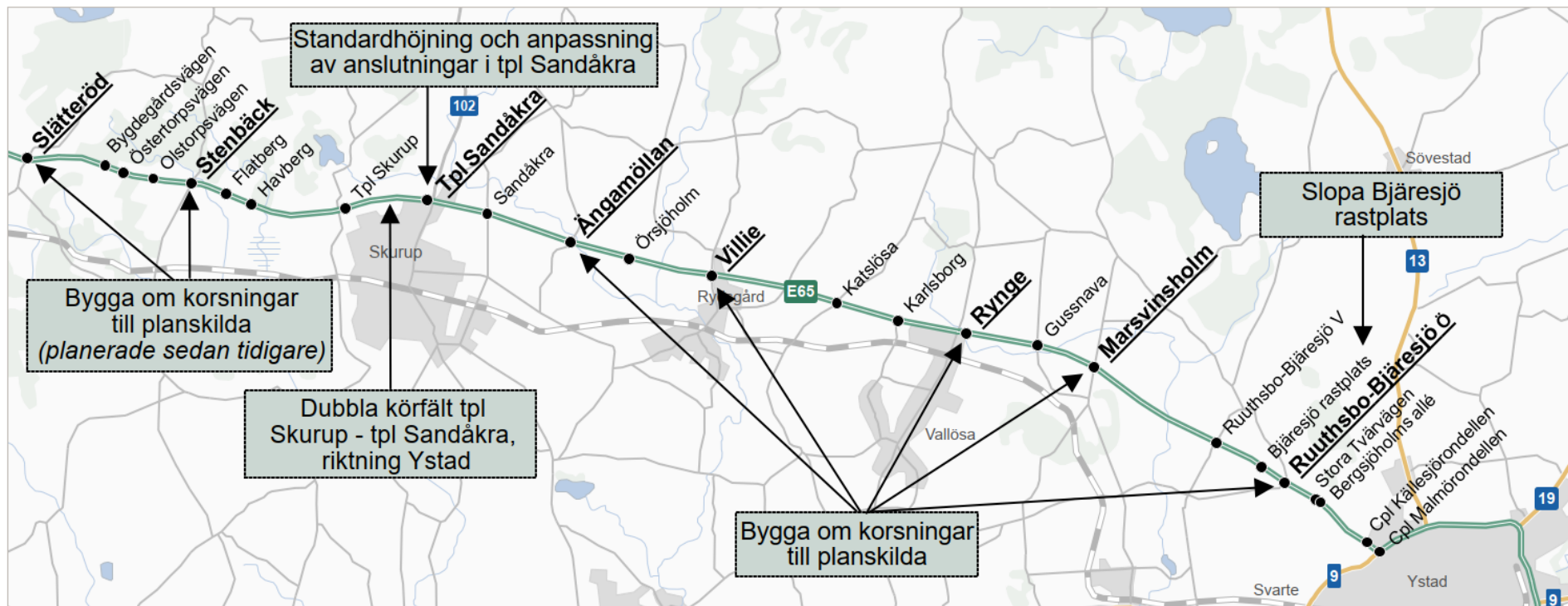
Erfarenheter från liknande åtgärdsvalsstudier, i vilka en långsiktigt heltäckande ansats har tagits, har visat på vissa utmaningar vad gäller fortsatt planering. Det kan över tid vara svårt att få till en samlad, holistisk bild av all planering som sker och exakt vilka åtgärder som faktiskt har genomförts. Varken kommun, region eller stat har en utpekad roll att bevaka och samordna planering av åtgärder i ett sammanhängande längre stråk likt E65. Studien vill förmedla att det kan vara en god idé att berörda aktörer framgent har kontinuerliga avstämningar i vilka samtliga åtgärder som rekommenderas i studien följs upp, inte enbart kraftfulla stega 3- och 4 åtgärder. I de fall åtgärder ligger på andra aktörer än Trafikverket, Region Skåne och berörda kommuner bör dialog ske med dessa aktörer inför avstämningar av planeringsläget.

Rekommenderade åtgärder

Vad gäller åtgärder som rekommenderas att gå vidare med så summeras de nedan utifrån samma struktur som rapporten i övrigt; *Övergripande åtgärder för hela stråket, åtgärder för sträckan Lemmeströ – Ystad samt åtgärder inom Ystad tätort*. Rekommenderade åtgärder som har en given geografisk plats pekats ut i kartor nedan.

Åtgärder övergripande för hela stråket

- Studien rekommenderar ett aktivt arbete med åtgärder av påverkande, stimulerande och styrande karaktär. Dessa åtgärder bedöms som ett viktigt komplement till de fysiska åtgärderna samt är avgörande för att minska och sprida ut belastningen på vägarna. Åtgärderna bör särskilt inriktas på att minska de korta resorna som belastar Dragongatan och Dag Hammarskjölds väg.



Figur 49: Karta med rekommenderade åtgärder E65 Lemmeströ - Ystad

- Studien rekommenderar att kollektivtrafiken i stråket utvecklas. Åtgärden bedöms vara viktig för att stärka resandeandelarna för personresor med både buss- och tåg vilket kan bidra till att frigöra kapacitet i vägnätet.

Åtgärder för sträckan Lemmeströ - Ystad

Kapacitetshöjande åtgärder för fordonstrafik

- Studien rekommenderar att sträckan mellan trafikplats Skurup och trafikplats Sandåkra i riktning mot Ystad kompletteras med ytterligare ett körfält. Dessutom rekommenderas en standardhöjning och anpassning av anslutningar i trafikplats Sandåkra där accelerations- och retardationskörfält byggs i samtliga relationer. Åtgärden bedöms vara fysiskt genomförbar och kommer bidra till ökad framkomlighet och trafiksäkerhet.

Utveckling av korsningspunkter för ökad trafiksäkerhet och framkomlighet

- Studien rekommenderar att ett flertal korsningspunkter byggs om till planskilda korsningar. De korsningspunkter som inte utvecklas bör långsiktigt stängas. Åtgärden möjliggör att omkörningssträckorna på E65 kan förlängas och därmed öka framkomligheten, dessutom minimeras konfliktpunkter utmed sträckan. Utöver det kan de lokala hastighetssänkningarna också slopas. Parallellvägar som samlar upp resterande anslutningar kommer att behövas. Korsningspunkterna som pekas ut för ombyggnation är; Slätteröd, Stenbäck, Ångamöllan, Villie, Rynge, Marsvinsholm samt Ruuthsbo-Bjåresjö Ö.

Sloping av Bjåresjö Rastplats

- Studien rekommenderar att rastplats Bjåresjö stängs i samband med att den nya rastplatsen utmed E65 byggs, inom ramen för planerad motorvägsutbyggnad mellan Svedala – Börringe.

Översyn av sidofickor och nödfickor

- Studien rekommenderar en översyn av befintliga sidofickor utmed E65 i syfte att öka trafiksäkerheten samt säkerställa användbarheten. Sidofickor som bedöms var olämpligt placerade utifrån trafiksäkerhet rivs upp och återställs till omgivande mark och de sidofickor som bedöms ha en lämplig placering bör i nästa steg utvärderas om de kan utformas som Nödfickor.

Möjlighet att cykla utmed stråket

- Studien rekommenderar att utpekad sträcka mellan Lemmeströ och Ystad åtgärdas för att skapa en acceptabel standard och trafiksäkerhet för nytto- och rekreationscykling. Åtgärder i form av separering mellan motorfordon och cyklister samt vägvisning utmed sträckan kan bli aktuella. För föreslagen sträckning se figur 42 ovan.

Reglering långsamtgående fordon

- Studien rekommenderar att långsamtgående fordon förbjuds utmed E65. Åtgärden bedöms viktig för att öka framkomligheten och tillförlitligheten för trafikanterna samt förbättra trafiksäkerheten. Innan revideringen kan genomföras behövs dock en djupare analys för att säkerställa tillgänglighet för lantbruksfordon.

Viltåtgärder

- Studien rekommenderar att en utredning med fokus på viltfrågor genomförs. Trafikverket har en etablerad metodik för hantering av särskilt problematiska viltstråk.



Figur 50: Karta med rekommenderade åtgärder E65 genom Ystad

Åtgärder inom Ystad tätort, Dag Hammarskjölds väg och Dragongatan

Kapacitetshöjande åtgärder för fordonstrafik på E65 genom Ystad

- Studien rekommenderar att bygga om Sjöborondellen och Kristianstadrundellen från ett till två genomgående körfält. Dessutom anläggs ett nytt körfält genom breddning av Dag Hammarskjölds väg i riktning mot Malmö från Kristianstadrundellen till strax efter Sjöborondellen. Åtgärderna bedöms bidra till minskade körlängder och ökad framkomlighet, både vid genomförande och på längre sikt. I ett senare skede kan planering för ytterligare

kapacitetsförstärkande åtgärder behöva påbörjas. Detta gäller förlängd breddning av Dag Hammarskjölds väg och utveckling av Malmörundellen. Som underlag i det planeringsarbetet ska utfall av vid tiden genomförda åtgärder i Kristianstadrundellen och Sjöborondellen samt breddning av Dag Hammarskjölds väg vara ett underlag. I samband med kapacitetshöjande åtgärder i Kristianstadrundellen behöver befintligt övergångsställe över väg 19 hanteras. Detta så att funktionen att korsa vägen för gång- och cykeltrafikantar kan kvarstå.

Framkomlighetsåtgärd mellan väg 9 och Dragongatan

- Studien rekommenderar att det byggs en fri högersväng från väg 9 till Dragongatan i Simrishamnstrondellen. Åtgärden bedöms som relativt enkel att genomföra och framkomligheten ökar för genomgående busstrafik samt trafik som färdas på väg 9 österifrån mot Dragongatan.
- Studien rekommenderar att på kort sikt se över och åtgärda befintlig vägvisning och linjemarkering vid Finakorset, Österleden och i Simrsihamnstrondellen.

Åtgärder för gång- och cykeltrafikanter

- Studien rekommenderar att befintlig passage på Dragongatan vid Koppargatan görs om till ett övergångsställe med cykelpassage. Det aktiva farthindret föreslås vara kvar. Åtgärden bedöms öka framkomligheten för oskyddade trafikanter som korsar vägen.
- Studien rekommenderar att hastighetssäkra minst ett av de befintliga övergångsställena vid Regementsområdet samt undersöka om de eventuellt kan samlokaliseras till en korsningspunkt. Åtgärden bedöms öka framkomligheten och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.
- Studien rekommenderar att anlägga en gångpassage i plan över Dragongatan på lämplig plats på sträckan mellan Industrigatan och Militärvägen. Åtgärden tillför ytterligare en möjlighet att korsa vägen.
- Studien rekommenderar att utreda och på sikt anlägga planskilda passager för gång- och cykeltrafikanter, i ett första skede på södra delen av Dragongatan i ett andra skede vid Koppargatan. Vidare utredning och planering behövs för att säkerställa rätt lokalisering. Åtgärden bedöms bidra till ökad framkomlighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, samt ökad framkomlighet för fordonstrafik då övergångsställen i plan kan tas bort.

- Studien rekommenderar att genomföra en standardhöjning av befintlig gång- och cykelväg utmed Dragongatans västra sida på sträckan mellan Industrigatan och Regementsgatan. Åtgärden innebär separering/skiljeremsa mellan fordonstrafik och gång- och cykeltrafikanter, breddning där det behövs samt flytt av belysningsstolpar som står mitt i gång- och cykelbanan. Åtgärden bedöms bidra till ökad framkomlighet och trafiksäkerhet.

Åtgärder kopplat till trafikreglering

- Studien rekommenderar att hastighetsbegränsningen på Dragongatan ändras från 50 km/tim till 40 km/tim. Då medelhastigheten i maxtimmen och vid färjeänlop ofta ligger under 40 km/tim bedöms åtgärden inte ge några större konsekvenser för framkomligheten för fordonstrafik. Trafiksäkerheten för samtliga trafikantgrupper bedöms öka och möjligheter att hastighetssäkra övergångsställen ges.
- Studien rekommenderar att inrätta ett trafiksignalsystem i och omkring Kristianstadstrondellen för att ge prioritet för utryckningsfordon. Åtgärden bedöms ge ökad framkomlighet för utryckningsfordon när behov finns.

Åtgärder för Stadsutveckling och ortsutveckling

- Studien belyser behov av att utveckla orten med utgångspunkt i att minimera lokal trafik på E65 samt stimulera så att rörelser inom staden sker till fots, med cykel och buss. Det vill säga dämpa de lokala biltrafikresorna. Åtgärden bedöms som ett viktigt komplement till de fysiska åtgärderna samt är avgörande för att minska och sprida ut belastningen på vägarna. Åtgärden är avgörande för att resurshålla med den kapacitet som finns i systemet.

Åtgärder för hamntrafiken

- Studien rekommenderar att undersöka möjligheten att anpassa anlöpstiderna för Bornholmsfärjorna utifrån när trafiksystemet är som mest belastat (primärt sommartid) för att dämpa trafikmängden under en begränsad tid.

Minska antalet lokala anslutningar till Dragongatan

- Studien rekommenderar att se över möjligheterna att stänga en eller flera lokala anslutningar till Dragongatan. Ambitionen med förslaget är ökad framkomlighet för genomgående trafik och viss ökad trafiksäkerhet. Detta är ett arbete som behöver göras i samband med utvecklingen av omkringliggande områden och kvarter. Även åtgärder som att reglera höger in- höger ut rekommenderas för att minimera konfliktpunkter.

Processen

Studien har projektletts och drivits av Trafikverket. Konsultstöd för vissa utvalda delar har avropats och finansierats av Trafikverket. Ystad kommun har varit djupt involverat i merparten av det som har utretts. Skurups kommun har varit involverad i framförallt den del av E65 som är utanför Ystad tätort, med särskilt fokus på infrastrukturen inom Skurups kommuns gränser. Region Skåne och Ystad Hamn har deltagit vid arbetsmöten och haft möjlighet att kontinuerligt delge synpunkter på utredningsarbetet och innehållet i rapport.

Vid initieringen av studien tog Trafikverket beslut om att utreda sträckan E65 Lemmeströ-Simrishamnrondden samlad. Bedömningen var dock att det fanns behov att inom utredningen ha en uppdelning baserat på geografi. E65 inom Ystad tätort har haft ett fördjupat fokus. För Dag Hammarskjölds väg och Dragongatan Ystad fanns det vid uppstart av studien en någorlunda tydlig bild av vilken typ av brister som finns i nuläget. Det fanns påvisade befintliga framkomlighetsproblem för motorfordon utmed Dag Hammarskjölds väg och Dragongatan. Dessutom påtalades det från kommunens sida att det fanns behov av förbättrad tillgänglighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, vilket Trafikverket instämde i men det behövde bristbeskrivas. För E65 inom Ystad verifierades och förtydligades de brister som hade påtalats före start av studien. Det lades mycket resurser på trafikanalytiskt arbete för att få fram en god bild av vad som faktiskt orsakar de tidvisa framkomlighetsproblemen på E65 genom Ystad. För sträckan utanför Ystad var det vid uppstart av studien en mer oklar bild. Det gällde framförallt huruvida E65:s hade behov att byggas ut till 2+2 väg, utifrån kapacitetsbrister och trafiksäkerhetsproblem. Trafikverket gick in i studien med inställningen att förväntad problembild inte var tydlig och att den skulle skapas inom studien. Därför lades också resurser och tid på att utreda huruvida befintlig vägutformning kan hantera framkomlighets- och trafiksäkerhetsbehov, i nuläget så väl som på sikt (2050). Analysarbetet

föranledde en god bild av vilka verkliga problem som finns och förväntas förstärkas på sträckan utanför Ystad.

Samtliga parter lyckades enas om problembild och målbild för sträckan så väl som Ystad tätort. Parterna fick möjlighet att förankra problembild och målbild så djupt som respektive organisation önskade.

Fasen Pröva lösningar påbörjades med en gemensam workshop i vilken samtliga parter hade möjlighet att delta. Baserat på utfallet av workshopen tog projektledningen beslut om vilka åtgärder som skulle bli föremål för fördjupad analys. Projektledningen har haft stöd av konsult för att testa genomförbarhet samt effektbedömning av utfallet av de åtgärdsdrag som studien valde att testa. PM i vilka djupare analyser har presenterats togs fram av konsult. Dialogen kring åtgärdsförslagets analyser har hanterats av projektledning med stöd av konsult. Baserat på utfallet har Trafikverket kommit med förslag på vilka åtgärder som ska rekommenderas och dessa har samtliga parter haft möjlighet att svara på.

Som en del i en djupare förankring med Ystad kommun har projektledningen träffat Ystads politiska ledning vid ett antal tillfällen under studien gång. Ystad har visat på ett mycket stort engagemang i projektet och Trafikverket upplever att kommunen har haft en stor respekt för att processen måste ha sin gång. Kommunen har accepterat att det tar tid att genomföra en mer omfattande ÅVS och att de åtgärder som rekommenderas verkligen kan prövas och motiveras genom transparent analysarbetet. Utfallet av studien landar att det finns goda förhoppningar om en konstruktiv samverkan för planering av och genomförande av de åtgärder som rekommenderas i denna rapport.

Bilagor

- Teknisk utredning, [2024-11-05] Sweco
- Utredningsförslag Skurup, [2024-11-05] Sweco
- Utredningsförslag Ystad, [2024-11-05] Sweco
- PM Trafikanalys, [2024-11-05] Sweco

Avslut

Kvalitetsgranskning

Kvalitetsgranskning är genomförd av Maria Wedin, Trafikverket.

Signering

Dokumentet är elektroniskt signerat av följande personer:

Patrick Olsson, Process- och projektledare

Jan-Fredrik Wahlin, Projektsponsor

Trafikverket, Södra regionen, Neptunigatan 52, 201 23 Malmö
Telefon: 0771-921 921. Texttelefon: 010-123 50 00
www.trafikverket.se