

E65

Malmö ↔ Ystad

2+1 måste bli 4. Det är den enkla förklaringen om sydöstra Skåne ska utvecklas för näringsidkare, pendlare, turism, militär och internationella godstransporter.

Sydöstra Skåne behöver en mer utvecklad infrastruktur som skapar bättre förutsättningar för näringsliv, transporter och turism att utvecklas.

Därför bör en utbyggnad av E65 mellan Ystad och Malmö ha hög prioritet:

Trafiken på E65 fördubblades mellan 1998 och 2018 utan större förbättringar av framkomligheten. 2040 beräknas trafiken fördubblad på nytt.

E65 är enda landvägen från Köpenhamn till Bornholm.

På få ställen i världen tvingas invånarna att köra igenom ett annat land för att nå sitt eget. Alaska och Bornholm är två av dem.

Ystad Hamn är av riksintresse och strategisk hamn, bör därför finnas med i den nationella planen för infrastruktur.

24% av företagen söker spetskompetens just nu. Pendlingstiden gör att kandidater söker andra alternativ.

Bara 22% av all trafik på Ystads största gata, Dragongatan, är trafik till och från hamnen.

VTI:s forskning visar fortsatt elektrifiering av tunga godstrafikfordon, men marginell ökning av godstrafik på järnväg.

Skärpt säkerhetsläge kring Östersjön kräver utbyggt transportsystem för svenska militära förflyttningar, liksom från NATO-länder.

Europaväg 65 börjar i Malmö, går via Ystad genom Polen, Tjeckien och Slovakien vidare till Grekland. De 58 vägkilometer som går igenom södra Sverige är till stor del två plus en väg, vilket är ett hinder för transportflödet.

AVSTÅND ⇄ YSTAD

YSTAD - KALININGRAD / RYSSLAND	43 MIL
YSTAD - SWINOUJSCIE / POLEN	17 MIL
YSTAD - SASSNITZ / TYSKLAND	10 MIL
YSTAD - BERLIN / TYSKLAND	32 MIL
YSTAD - BORNHOLM / DANMARK	8 MIL
YSTAD - KLAIPĖDOS-APSKRITIS / LITAUEN	47 MIL
YSTAD - LIEPĀJA / LETTLAND	46 MIL
YSTAD - STOCKHOLM	66 MIL



FÖR RIKETS SÄKERHET

Tidigare överbefälhavare Sverker Göranson vill se en omedelbar utbyggnad av E65. Han anser att den nuvarande vägen är en risk ur ett nationellt säkerhetsperspektiv.

Öresundsregionen och södra Sverige har ett utsatt geografiskt läge och den tidigare överbefälhavaren är mycket bekymrad över att den väg som är navet i Öresundsregionen, som leder trafiken från Danmark till Bornholm, från Malmö till sydöstra Skåne samt till och från det södra skånska regementet P7 Revingeled.

– Omvärldsläget är djupt oroande för både Skåne och Sverige, men också för hela västra Europa och det som vi står för när det gäller frihet och demokrati. Allt på

grund av ett land och en mans verk som står i kontrast med den demokrati vi lever under, när det gäller fri handel av varor och tjänster. Våra länder är ömsesidigt beroende av varandra, samtidigt som Ryssland vill styra det som de anser vara "sin region" efter sina behov. I detta perspektiv är det en gåta att E65, som är huvudpulsordern i Öresundsregionen och vital för hela södra Sverige, inte redan är utbyggd till en flerfilig väg, säger en mycket kritisk Sverker Göranson.

E65 ÄR DEN SNABBASTE VÄGEN FRÅN DANMARK TILL BORNHOLM

– Det räcker att bygga vägar för att ha en säker trafik och fria flöden, då krävs det minst två filer i varje riktning och den utbyggnaden av E65 borde göras nu.

Europaväg 65 börjar i Malmö, går via Ystad genom Polen, Tjeckien och Slovakien vidare till Grekland. De 58 vägkilometer som går igenom södra Sverige är till stor del två plus en väg, vilket är ett hinder för transportflödet.

– Sverige blir medlem i NATO, det är bara en tidsfråga. Då måste transportleder finnas för militära transporter. E65 är den enda vägen från Danmark till Bornholm och måste kunna hantera trafikflödet, det

gör den inte i dag. Det kommer att bli fler militära övningar de kommande åren, både nationella och internationella, och delar av E65 är också viktiga för transporter till P7 i Revingehed. Den omvärldssituation som vi befinner oss i gör att behoven snabbt kommer att öka, därför borde utbyggnaden av E65 redan ha varit gjord, säger Sverker Göranson och fortsätter:

– Politiker måste bli påmind om hur fort förutsättningarna förändras. Förklaringen till Sveriges medlemskap i NATO finns i den pågående situationen och det visar hur naivt vi har sett på omvärlden eller om vi kanske hade hoppats att den eviga freden brutit ut, men världen är aldrig bättre än den enskilda människan. Vårt land ser inte likadant ut i norra Sverige, i Stockholm och i de södra regionerna. Varje del har sina utmaningar och jag är övertygad om att den insikten har ökat hos politikerna.

Sverker Göranson Tidigare ÖB

– Ur ett nationellt säkerhetsperspektiv är den avgörande delen alltid att det finns alternativ för transporter, på land, till sjöss och i luften. Dessa tre måste kunna kombineras och då är en flerfilig E65:a av yttersta vikt. När det handlar om rikets säkerhet måste det alltid finnas olika alternativ och en flexibilitet, oavsett vad som händer ska det finnas en väg fram.



ENDA VÄGEN TILL BORNHOLM!

2+1 måste bli 4. Det är den enkla förklaringen om sydöstra Skåne ska utvecklas för näringsidkare, turism, militär, pendlare och internationella godstransporter.

Det handlar förstås om en utbyggnad av E65 mellan Ystad och Malmö.

Paula Nilsson är kommunalråd (M) i Ystad. Hon gick till val på att "fixa E65", så stödet i regionen finns. Men hon är otålig. Inte minst kring den del av E65 som korkar igen staden.

– Jag bryr mig inte om hur det ser ut, lös det! Dra om vägen, bygg en viadukt, spelar ingen roll. Helst skulle man gräva ned hela järnvägen för att öppna upp. Vi vill ju också kunna sätta igång med bostadsbyggandet Hamnstadens samt det stora arbetet med att flytta färjetrafiken längre ut inom hamnområdet, säger Paula Nilsson med riktning Trafikverket och nationella politikerkollegor.



Jacob Trøst
Bornholms borgmästare

- Från Bornholms sida är det en stor önskan att transporter i Sverige sker så säkert och snabbt som möjligt. Jag har framfört min önskan till svenska politiker, men vet inte vilken dialog det finns mellan svenska och danska myndigheter, förutom vad som har varit i samband med upprättandet av en avsiktsförklaring om en transitkorridor.



Marie Holmström
Turistchef Ystads kommun

- Ystad ligger mitt i Danmark, mellan Bornholm och Köpenhamn. Det är E65 som svetsar samman Bornholm med det danska fastlandet.



Paula Nilsson
Kommunalråd Ystad (M)

- En fullt utbyggd E65 borde redan vara en naturlig del av Greater Copenhagen och det flödet. Österlen och dess turism är också med i den ekvationen.



Kevin Rasmussen
Oppositionsråd Ystad (S)

- Det här är verkligen ingen politisk stridsfråga utan det handlar om att hitta bästa möjliga lösning för näringslivet. Ibland känns det som att vår del av Skåne är bortglömd. Men kanske kan det nya säkerhetsläget och den militära övningen Aurora 23 bidra till nytt fokus. (läs tidigare ÖB:s kritik kring E65 på sidorna 4-6).

regionen, konstaterar Paula Nilsson.

Det råder stor samsyn kring betydelsen av Ystad Hamn och en utbyggnad av E65 bland berörda kommuner, dess politiker samt företagare. Riksdagens olika utskott kommer att få besök av företrädare för Ystad och sydöstra Skåne under våren – liksom danska folketinget.



Lars Larsson
ordförande Företagarna Ystad

- E65 är livsnerven för näringslivet i Ystad och sydöstra Skåne, vi har ett oerhört starkt företagande som omfattar allt från stora internationella företag inom tillverkningsindustrin, en stark turistindustri och fåmansbolag som är beroende av de större företag. Enligt rapport från Företagarna är det främsta tillväxthindret just kompetensförsörjningen, och för att utveckla den, öka produktion och förbättra logistiken krävs det fyra filer på väg E65.

På få ställen i världen tvingas invånarna att köra igenom ett annat land för att nå sitt eget. Alaska och Bornholm är två av dem.

Trafiken på E65 mellan Malmö och Ystad har fördubblats sedan 1998 utan större ombyggnationer. 2040 beräknas trafiken ha fördubblats igen. Även järnvägen, som sträckan Simrishamn-Ystad, har stor betydelse och behöver både rustas upp för godstrafik och få fler avgångar för persontrafik.

Sydöstra Skåne har inte infrastrukturen som krävs för att omsätta de förutsättningar som finns till utveckling. Att säga att det är akut att minska avståndet mellan Greater Copenhagen, Öresundsregionen och sydöstra Skåne, är snarast en underdrift. Fysiskt, men

lika mycket i sättet att tänka. Inte ens Ystads Hamn med riksintresse och strategiskt läge, finns i den nationella planen för infrastruktur.

-Vi märker av svårigheter med kompetensförsörjning. Kvalificerad arbetskraft saknas jämfört med Malmö/Lund-området med kortare pendlingstid. Det behövs personal generellt och överallt i området. Men bor man i Malmö söker man sig inte till Ystad om inte kommunikationerna blir bättre, max 45 minuter. Idag kan det ta 45 min bara inom Ystad vid "fel" tid på dagen. Det här är avgörande för att vi ska få tillväxt i

Tillsammans mot nya vägar

Från vänster kommunalråden Magnus Weberg (M), Sjöbo // Jeanette Ovesson (M), Simrishamn // Paula Nilsson (M), Ystad // Per-Martin Svensson (M), Tomelilla.



- Vi besöker närings-, trafik-, och försvarsutskotten. Sedan besöks även Svenskt Näringsliv med flera organisationer. Vi ska också till Folketinget i Danmark för danskarna har stort intresse i detta. Under pandemin skars Bornholm av och vi kan inte stänga ut varandra här, säger Paula Nilsson.

- Danskarnas röster kommer att vara viktiga. Den springande punkten ur ett tidsperspektiv är Sveriges inträde i NATO och vår nationella utsatthet som hamn. Jag tror det snabbar på processen betydligt och det blir tydligare med militärövningen och vårt områdes riks- och NATO-intresse.

Europaväg 65 mellan Malmö och Ystad är inte bara en svensk angelägenhet, utan det är den enda transportvägen till den danska ön, Bornholm. Fordonstrafiken leds från Köpenhamn, över Öresundsbron, via E65 till Ystad hamn och färjan till Rønne.

- En fyrfilig väg kommer i hög grad att bidra, precis som vi skulle vilja se ett bindande avtal mellan Danmark och Sverige om en genomfartskorridor vid nya pandemier eller andra kriser, säger Jacob Trøst, Bornholms borgmästare.

Trafiken till och från Bornholm ökar, i antal passagerare, fordon och gods. Den överlägset största delen av persontrafiken till och från Bornholm sker via Ystad. Under januari till november 2022 åkte över 475 000 personbilar och 1,6 miljoner passagerare genom Ystad för att komma till Bornholm. I vår kommer den nya färjan Express 5 att börja segla mellan Ystad och Rønne.

I framtiden finns ännu större behov av transporter, då Folketinget beslutat att Bornholm ska ha en 3 gigawatt energiö som ska stå klar 2030.

YSTADHAMN

Källa: Ystad Hamn Logistik 2022

**GODS 3 110 805 TON // LASTFORDON 263 642 ST // ANLÖP 4 074 ST
PERSONBILAR 783 344 ST // PASSAGERARE 2 578 466 ST**



”Det kan bli fruktansvärda köer redan på hamnområdet. Ibland tar det 45 min för att ta sig ut från hamnen och så Dragongatans köer på det. Den tiden ska egentligen räcka för att ta sig till Malmö. Vi tappar mycket tid om förarna inte hinner lasta av i Malmö innan de måste ta rast. Ett stort bekymmer.”

Patrik Nilsson, YTL – Ystad Transport & Logistics

Ystad hamn har stor betydelse för det internationella handelssamarbetet, är länken till Bornholm med viktigt militärt strategiskt läge. Men har beslutsfattare riktigt insett det?

– Nej, politiker på nationell nivå förstår inte riktigt att Ystad hamn är tredje störst i landet på passagerartrafik, att den är den närmaste sjövägen över sundet – och hur stor mängd transport av varor och förnödenheter som sker, säger Björn Boström, vd för Ystad Hamn Logistik.

Internationella handelssamarbetet med Polen via Ystad började i mitten av 1960-talet, på Sovjettiden, då svenska och polska regeringar också beslutade om en järnvägsfärjelinje. Sedan Östeuropa öppnats upp har 65 miljoner människor längs E65 fått förutsättningar för affärer och en starkare ekonomi. I många av de 12 länder E65 passerar har utbyggnad och förbättring av infrastrukturen skett. Ett utökat handelssamarbete med dessa länder, kräver också större krav på infrastrukturen i Sverige.

Trafiken till Bornholm ökar och Ystad är länken. Januari till november 2022 färdades över 475 000 personbilar och 1,6 miljoner passagerare genom Ystad för att komma till Bornholm. Befolkningen ökar, turismen likaså.

– 97 procent av all trafik till Bornholm går via Ystad och E65 är livlinan. Där trängs bilister med lastfordon, lantbruksmaskiner, a-traktorer och tung godstrafik. Den måste bli fyrfilig! Lika viktigt är att trafiken inne i Ystad måste få flyt. Bara 22 procent på den hårt ansatta Dragongatan kommer från hamnen, resten är boende och trafik till och från Ystad och Österlen. Inte minst under turistsäsong är det ett stort problem. Men Trafikverket ser inte att behovet av att separera järnväg, väg och cyklister motsvarar investeringen, konstaterar Björn Boström.



I april tas nya snabbfärjan till Bornholm, med större kapacitet, i bruk vilket ökar trycket på E65 ytterligare. Med större fartyg måste också Ystad hamn förändras.

Nya lägen byggs längre ut för dessa fartyg, men också för att ge plats till Hamnstaden.

– Ett megaprojekt som innebär rivning av gamla byggnader och ett helt nytt boende i Ystad längs vattnet och i hamnen. Men återigen - byggnation, utbyggnad och förbättrad infrastruktur måste ske samordnat.

Den militära spänningen i Östersjöområdet gör Ystad hamn än viktigare.

– Vi har en otäck verklighet nära inpå och det är klart att hamnen måste snabbt kunna transportera exempelvis militär, men även fungera så att inte oönskade besök kommer in i landet för enkelt. I en snar framtid kanske fredsbevarande fartyg placeras i Ystad som NATO-hamn, funderar Björn Boström och skickar frågan vidare till regering och riksdag.

KORT OM YSTAD HAMN

- Ystad hamn finns inte med i Trafikverkets nationella plan för transportinfrastrukturen. Detta trots riksintresse och militärt strategisk hamn.
- Ystad kommun koordinerar två projekt ingående i ett EU-initiativ där närmare 700 miljoner Euro investeras i hållbar och innovativ transportnäring. Projekten innehåller bidrag för att driva fartyg med naturgas samt utbyggnad med två nya färjelägen i Ystad hamn.
- 2040 beräknas Ystad hamn generera värden om drygt 5 miljarder kronor per år tack vare ökat handelsutbyte. Det är en fördubbling mot nuläge. Men det förutsätter en standardhöjning av E65. En utbyggnad av E65 sträckan Svedala-Böringe uppskattas till 7 procent av den summan.
- Ystad hamn genererar idag 2 400 arbetstillfällen direkt eller indirekt. En fördubbling beräknas till följd av ökade godsvolymer.
- En utbyggnad av E65 skulle bidra med 3,2 procent, 101 000 ton, i ökad handelsvolym per år, vilket genererar 30 direkta och 50 indirekta arbetstillfällen. Dessutom uppskattas totala transportkostnaderna i Ystad hamn sänkas med 1,4 procent.
- 95 procent av den tunga godstrafik som passerar Ystad hamn har annan slutdestination än Ystad med omnejd.
- Turismen till Österlen, Ystad och Öresundsregionen från Polen, Tyskland och Danmark via Ystad hamn är en stor tillväxtfaktor.



Bygg ut E65 så att Köpenhamn och sydöstra Skåne kan länkas ihop för ökad turism. Det anser företrädare för turismnäringen.

– 85 procent av våra gäster bor inom 15 mil, så att ha en fullt utbyggd E65 är mycket viktigt för oss, säger Anders Nilsson, operativ chef för ESS Group där en turist- och konferensmagnet, Ystad Saltsjöbad, ingår.

Den, liksom flera hotell- och konferensanläggningar i Skåne, ingår i ESS Group, en expanderande koncern som kan sägas vara en framgångssaga. Idag drivs elva anläggningar och fyra till är under ”uppbyggnad”, som Anders ansvarar för.

Sedan 2007 drivs Ystad Saltsjöbad av ESS Group och man började med 38 anställda, nu finns nästan 200 heltidsarbetande och 350 totalt. Koncernen har idag fler än 2 500 anställda. Fler ska det bli, bland

annat i den nyligen inköpta Skönabäck utanför Skurup. Gemensamt för de båda anläggningarna är transportproblem som stivas E65.

– Läget och möjligheten att utveckla en plats eller verksamhet så som vi vill ha den, är vårt koncept. Men lika viktigt är just möjligheten att ta sig dit på kort tid. Idag tar det alldeles för lång tid att köra mellan Malmö och Ystad, både när det gäller turisttillströmning och för att locka arbetskraft. Pendlingstiden och köerna måste kortas, säger Anders Nilsson och ger röst till vad många näringsidkare och pendlare i regionen anser.

En utbyggnad av E65 till fyrfilig väg ger en mer tillförlitlig infrastruktur och ger möjlighet att knyta ihop

sydöstra Skåne med den danska huvudstaden för dagsturer och övernattningar.

ESS Group har extremt hög beläggning för Ystad Saltsjöbad och i företagets koncept ingår att deras kunder ska behöva resa max 15 mil för att hitta sin rekreationsplats. Det betyder att en stor del av deras kunder kommer från andra sidan Öresund.

– Många kanske inte förstår hur viktigt Danmark är och att många danskar upptäckt Ystad med Österlen genom färjetrafiken till Bornholm. 30 procent av våra gäster kommer från Danmark. Ser man enbart till privatgäster är den siffran ännu högre. Själland är ett stort upptagningsområde, berättar Anders Nilsson.

Trafiken från Danmark på E65 är intensiv, oavsett slutdestination. Den som väl framme kopplar av på Ystad Saltsjöbad kan njuta av utsikt till Bornholm och se färjetrafiken komma och gå.

– Vi kommer också att se fortsatt högt turistande i närområde istället för långväga utlandsresor eftersom ekonomin ser ut som den gör för hushållen. Att effektivare knyta ihop Danmark och Skåne i vägnätet borde vara en given prioritering för Trafikverket och våra riksdagspolitiker då det är av nationellt intresse. Därför är det viktigt att regionens kommuner och politiker har samsyn och går fram som en röst, avslutar Anders Nilsson.

REKORDMÅNGA GÄSTNÄTTER I YSTADS KOMMUN

100 000 FLER GÄSTNÄTTER PÅ SEX ÅR

Varje år lockar Österlen och Ystad hundratusentals turister. De besöker Ystad med tåg, färja och framförallt med bil.

– Det är klart att E65 spelar en stor roll för turismen, Ystad ligger mitt i Danmark, mellan Köpenhamn och Bornholm, säger Marie Holmström, turistchef på Ystads kommun.

Under 2022 noterades rekordmånga gästnätter i Ystads kommun, ungefär 350 370, vilket är 34 354 gästnätter fler än 2021 och närmare 100 000 fler än 2016. I de siffrorna är inte privat-uthyrda stugor, AirBnB och fricamping med tält och husbilar inräknade vilket gör att den egentliga siffran är betydligt högre. Intresset för destinationen är stort och många turister använder E65 på sin väg till och från Ystad och Österlen med välkända turistmagneter som Simrishamn, Kivik, Kåseberga och Sandhammaren. Samma väg används av de som kör till hamnen, till eller från katamaran och de färjor som anländer till Ystad från Bornholm eller Polen.

– Vi har också haft ett stort antal anlop av kryssningsfartyg de senaste åren, samt färjetrafik till och från Tyskland. Nu flyttar den till Trelleborg, men det betyder inte att trafiken minskar eftersom det blir regelbundna bussturer mellan Trelleborgs hamn och Ystad, säger Marie Holmström.

Enligt regeringens besöksnäringstrategi från 2021 har besöksnäringen i Sverige haft en stadig tillväxt med runt 2,7 procent som andel av bnp de senaste 20 åren. När de indirekta effekterna, besöksnäringens inköp av varor och tjänster, privata och offentliga investeringar, anställdas konsumtion och deras underleverantörer räknas med motsvarar besöksnäringen 10 procent av både bnp och sysselsättningen i Sverige.

Den ökningen syns även på lokal nivå. I Ystad har antalet gästnätter ökat kraftigt de senaste tio åren och även under pandemiåren var intresset för regionen stort.

– Det är ingen slump att vi har ett stort antal gästnätter, Ystad ligger mitt mellan Bornholm och Köpenhamn, E65 svetsar samman Danmark, säger Marie Holmström.

– En utbyggd E65 skulle öka flödet ännu mer och förbättra möjligheterna för en ökad turism vilket skulle ge bättre förutsättningar för våra näringsidkare att attrahera fler besökare. Det skulle också ge en bättre upplevelse för befintliga besökare som idag fastnar i trafikstockning.



**Tillverkningsindustrin
skriker efter folk!**

”VI BEHÖVER SPETSKOMPETENS FÖR ATT VÄXA”

I Ystads kommun finns 4000 registrerade företag, vilket betyder ett företag på var åttonde invånare.

Flera av dem är verksamma inom tillverkningsindustrin och har världen som arbetsplats.

Men svårigheten att hitta rätt kompetens riskerar stoppa tillväxten och tvinga svenska industriföretag att flytta utomlands.

Enligt Svenskt Näringsliv kostar bristen på kompetens samhället 2,8 miljard kronor varje vecka och det största hindret för svenska företag är just kompetensutveckling.

Så är även fallet i Ystad och sydöstra Skåne.

– Kompetensförsörjningen är det största hindret för vår tillväxt och det handlar om teknisk kompetens, säger Mikael Andersson VD på hydraulikföretaget HydX.

– Detta är inte bara en utmaning för oss utan även för andra industriföretag i vårt närområde. Vi behöver spetskompetens och då måste transporter av varor och människor fungera.

Företaget startades för 13 år sedan och har säljkontor i Stockholm, Göteborg och Finland. Huvudkontor med produktion och logistik ligger i Ystad, men det levererar avancerade hydrauliklösningar till flera olika delar av världen, som gruvindustrin i Australien och Vera C. Rubin Observatory, världens största spegelteleskop, i Chile.

De senaste 18 månaderna har företaget anställt tolv personer, totalt arbetar 55 personer i företaget och fler behövs.

– Vi och andra företag inom tillverkningsindustrin har svårt att locka arbetskraft från andra delar

av Öresundsregionen, mycket på grund av pendlingssituationen på E65. Det tar för lång tid, trafiksituationen är svår och vägen upplevs inte som säker när pendlare, lastbilar och traktorer kör i olika hastigheter på en två plus en väg, säger Mikael Andersson.

Företaget har även förlorat kompetent personal, just på grund av trafiksituationen.

– Det är viktigt för oss att man inte glömmer bort den industri som finns i sydöstra Skåne, logistiken måste fungera både för transporter och medarbetare. Vi har ett offensivt tillväxtmål och för att växa som företag och skapa nya arbetstillfällen behöver vi förbättra kompetensförsörjningen i vår region. Då behöver vi bättre kommunikationer.

Är det ett alternativ att flytta till eller närmare någon av Skånes större städer för att komma åt spetskompetensen?

– Nej, vi har lyckats samla en stor kompetens i Ystad och en stor del av den kompetenta personalen hade inte följt med i en flytt. Det enda alternativet jag ser är att vi behålla ett kompetenscentrum med ett mindre antal medarbetare i Ystad, men förlägga tillverkningen i ett lågprisland där vi kan bibehålla vår konkurrenskraft genom att konkurrera med lägre priser. För att behålla företaget i Sverige samt kunna betala svenska löner och priser måste vi också ha en hög teknisk kompetens. Därför är kompetensförsörjningen avgörande för vårt, och många andra sydskaanska industriföretag.



**UTPENDLING
FRÅN YSTAD VIA E65**

(ÖKNING 2000-2021)

ÖRESUNDSREGIONEN & DANMARK +315%

STAFFANSTORP +107,1%

MALMÖ +84,1%

SKURUP +72,1%

LUND +59,1%

SVEDALA +43,6%

GÖTEBORG +64,5%

HELSINGBORG +55%

BURLÖV +29,1%

STOCKHOLM +42,9%

TRAFIKLÄGET SKAPAR BÅDE STRESS OCH FLER OLYCKOR

På 20 år har trafikmängden på E65 mellan Ystad och Malmö mer än fördubblats. Framkomligheten har i samma takt försvårats, något som innebär problem för räddningstjänsten.

– Klart frustrerande med den ökade långsamtgående trafiken, den försvårar ju vårt arbete, säger Olof Frithiof, biträdande räddningschef på Sydöstra Skånes Räddningstjänstförbund.

Turistbussar, långtradare, A-traktorer, skördetröskor, traktorer, personbilar, motorcyklar, polis och räddningsfordon samsas på en väg som ständigt växlar mellan en och två filer.

– Man kan ju tycka att det är positivt om trafiken går långsamt, men det ger frustration som i sin tur skapar olyckor och för vår del stress eftersom vi behövs på den olycksplats vi har svårt att nå, kommenterar Olof Frithiof, vars mardröm är en bussolycka med många skadade på en sträcka med enbart en fil.

Men det finns tyvärr fler mardrömmar kring E65. Den del av vägen som går ringleden i Ystad till och från hamnen. Det är svårt att förstå att det år 2023 ens är möjligt att en Europaväg går igenom en stad.

Räddningstjänsten finns med i vissa diskussioner med andra myndigheter, men känner att man har en "för klen röst". Trots att man studerat hur andra orter löst riskfyllda moment i trafiken, exempelvis i Ängelholm.

– Där har man byggt viadukt för järnvägen och infrastrukturen känns mycket bättre. I Ystad måste man köra över en järnväg via en vägkorsning, och igenom två rondeller för att komma till eller ifrån hamnen. Det är ingen bra sträckning med många skolbarn och ungdomar som cyklar där, trots en ombyggnation är det inte bra ur trafiksäkerhetssynpunkt, konstaterar Olof Frithiof.



FRAMTIDENS GODSTRAFIK

Elektrifieringen av tunga fordon ökar, men godstrafik på järnväg kommer bara marginellt att ersätta godstrafik på vägarna i framtiden. Det anser Rickard Bergqvist, professor i logistik och transportekonomi vid Göteborgs Universitet.

– Det är "a million dollar question" att se in i framtiden men givet är att fler tunga fordon kommer att drivas av el och att järnväg bara marginellt kan ersätta tung godstrafik på väg.

Reduktionsplikten är en stor faktor för framtida satsningar mot ett mål av fossilfri trafik. En svensk lag som syftar till att få drivmedelsleverantörer att minska växthusgasutsläpp från bensen, diesel och flygbränsle genom inblandning av biodrivmedel. Sverige har den högsta inblandningen biodrivmedel av samtliga EU-länder. Reduktionsplikten infördes av den förra regeringen. Den nuvarande vill sänka nivån till EU:s minimigräns.

– Tas reduktionsplikten bort förändras konkurrensgränssnitten totalt. Men oavsett kommer politiker hitta en väg mot mer fossilfritt och att elektrifiera tunga fordon är givet. Det är enda sättet för en lönsam storskalig godstrafik, säger Rickard Bergqvist.

Att bygga ut vägar till fullskaliga motorvägar handlar om balans mellan investering och kapacitet, anser han.

Det är kostsamt, men ger hög kapacitet. Oftast är det klokt att tänka att investeringen bör delas mellan olika aktörer och beslutsfattare bör definitivt lyssna på de lokala företrädarna, för de känner behovet bäst. Det är viktigt att visa engagemang och ha väl underbyggd fakta för krav eller önskemål. Min uppfattning är att man i Skåne är duktiga på att proaktivt arbeta med infrastruktur och därför får bra utfall jämfört med andra delar av landet.



95 procent av den tunga godstrafik som passerar Ystad hamn har annan slutdestination än Ystad med omnejd.



LÄNKEN TILL SÖDRA EUROPA

Dragongatan i Ystad är en del av E65, en länk mellan västra Skåne och Österlen, mellan Sverige och Danmark, samt mellan Sverige och södra Europa.

Det är också en viktig transportled för Ystad, en pulsåder som knyter samman stranden med staden, industrier med handelsområden samt bostadsområden med förskolor, skolor och gymnasieutbildningar.

Dagligen passerar 12 000 fordon Dragongatan som är en av Ystads viktigaste transportleder, det är också en väg som fotgängare måste korsa för att ta sig hem, till skolan, till jobbet, fritidsaktiviteter eller affären. Den här delen av E65 leder fram till rondellen som fördelar trafiken mot Malmö, Stockholm och Göteborg, alternativt Österlen, Kristianstad och Karlskrona. Men Dragongatan har en betydligt större funktion än så, enligt EU:s trafikplan fyller den en avgörande funktion i transportkorridoren som sträcker sig från sydöstra Europa till Skandinavien.

Majoriteten av fordonen kommer antingen i rusningstid eller när färjorna från Polen eller Bornholm anlöper till Ystad Hamn.

– Det är inte miljövänligt att tunga lastbilar och andra fordon står still inne i Ystad i väntan på att

komma fram, säger Ystads kommunalråd Paula Nilsson (M).

– Ystadborna är i majoritet för en utbyggnad av E65, inte minst Dragongatan. Infartstrafiken är igenkorkad, det ska byggas ett nytt bostadsområde och det finns planer på att bygga fler nya bostäder i den nya Hamnstaden, samt flytta en del av hamnen. Helst skulle jag se att järnvägsspåren grävs ner för att öppna upp trafikflödet.

22% av trafiken på Ystads största gata är på väg till eller från Ystad Hamn och 95% av all tung lastbilstrafik som anlöper i hamnen har ett resmål utanför Ystad. Det leder till trafikstockningar som försämrar miljön och luften i Ystad, samtidigt som transporttiden ökar vilket gör att chaufförerna med lagstadgad rast inte hinner leverera sitt gods i tid.



En väl fungerande och hållbar infrastruktur lägger grunden för att näringslivet i Ystad och sydöstra Skåne ska kunna fortsätta blomstra och utvecklas.

– Det finns inte en dag att förlora, säger Johanna Stridh, affärschef på Sparbanken Syd.

– Här finns flera stora företag inom tillverkande industri och deras underleverantörer. Hela regionen behöver ha en väl fungerande infrastruktur för att fortsätta utvecklas.

E65 leder trafiken från Ystads Hamn, vidare mot Malmö, Köpenhamn, Helsingborg, Göteborg och Stockholm. Den leder också transporter från de stora tillverkningsföretagen och dess underleverantörer som finns i Ystads kommun.

– Det finns ett fantastiskt entreprenörskap i Ystad, var åttonde kommuninvånare i vuxen ålder har ett eget företag. Vi jobbar med små och medelstora företag inom både tillverkningsindustri och tjänstesektor, de utvecklas när de stora företagen utvecklas, säger Johanna Stridh.

– Detta är en kedja och för att fler företag ska kunna växa behövs en fungerande infrastruktur.

Hon påpekar att frågan är viktig både för snabba transporter av material men också för kompetensutvecklingen inom företagen. Ystad har inget universitet och flera av de stora tillverkningsföretagen har svårt att locka till sig spetskompetens.

– Pendlingen är komplicerad vilket leder till att välutbildade människor väljer andra lösningar. Det är ett problem för det lokala näringslivet. Ystad har så mycket mer att erbjuda än strand och turism, detta är en stad som lever året runt och för oss som bank är det viktigt att kunna följa våra kunder på deras utvecklingsresa. Därför vill vi också se en utbyggnad av E65. Det gynnar alla.

Sparbanken Syd är Sveriges äldsta och enda helt självständiga sparbank. Den öppnades i det som nu är Ystads Rådhus, den 3 maj 1827, och i snart 200 år har Sparbanken Syd stöttat både privatpersoner och företag i regionen, samt arbetat hårt för att näringslivet i Ystad med omnejd ska växa.

– Inom ett par år är Fehmarn-Bältbron klar, det kommer att öka trafiken och vår region får en helt annan marknad. Ystad är porten till Europa, vi har flera stora tillverkningsföretag som opererar på en internationell marknad. När de är välmående skapas möjligheter för små och medelstora företag inom flera olika marknader, allt från tillverkningsindustri till tjänstesektor. Det är en kedja och för att den ska fungera behöver infrastrukturen göra det, säger Johanna Stridh, affärschef på Sparbanken Syd, som också sponsrat det här projektet.

– Att förändra saker tar tid, därför måste vi agera nu.

E65

Malmö ↔ Ystad

Sponsorer – Magasin E65

FÖRETAGARNA YSTAD I SAMARBETE MED YSTAD KOMMUN //
YSTAD BOSTÄDER // YSTAD HAMN // YSTAD ENERGI // HEMREX //
ROGER ERIKSSONS TRANSPORT // SPARBANKEN SYD

Samarbetspartners

HIREQ // BIL BENGTTSSON // DORTEK // HELSINKI FROSTBITES // YSTAD TRYCK // GEBO // BELLINGA GODS //
SVETS OCH TILLBEHÖR // PMH // NORDIC TRAVEL // YSTAD MÅLARNÄ // BOSSES BYGG // ROHLINS MARKIS OCH
PERSIENN // HYDX // DCSYD // NEXT2VET // RADIO ACTIVE // MOLSLINJEN // ICA SUPERMARKET YSTAD // PRIVAB //
FLÜGGER FÄRG // FOGAROLLI // GLASMÄSTARNÄ // WILLYS // XL BYGG HANS ANDERS // ADVOKAT EVA HOLM //
BF-KONSULT // FRITIDEN HOTEL & KONGRESS // HÅKAN NORDIN FASTIGHETS FÖRVALTNING //
MIMOSA // OCEAN 2 YSTAD // YSTAD SALTSJÖBAD // HYBRID STATE

2+1 måste bli 4. Det är den enkla förklaringen om sydöstra Skåne ska utvecklas för näringsidkare, pendlare, turism, militär och internationella godstransporter.