

# Kommunikationser





# KOMMUNIKATIONER

Skurups kommun ligger i ett bra kommunikationsläge, med goda möjligheter att resa både in- och utrikes. Köpenhamn nås inom en timme med tåg och från hamnarna i Trelleborg och Ystad går det färjor till Tyskland, Bornholm och Polen. Skurups tätort ligger dessutom endast 20 minuters resväg från Malmö Airport (Sturup), som har dagliga avgångar till ett flertal destinationer i Sverige såväl som Europa. Köpenhamns internationella flygplats, Kastrup, nås via direkttåg från Skurup, vilket ger bra globala resmöjligheter.



*Goda kommunikationer till och från Skurups kommun*



# VÄGTRAFIK



## MÅLSÄTTNING

- Effektiva kommunikationer där olika trafikslag samverkar och håller en hög standard vad gäller trafiksäkerhet, utformning och tillgänglighet
- Vid planering och utformning av transportsystemet ska:
  - hänsyn tas till Orts- och landskapsbild samt olika typer av bevarandebestånd
  - barriäreffekter, markintrång och bullerstörningar minimeras
  - kollektivtrafiken gynnas
  - korta restider med få byten eftersträvas

## NULÄGESBESKRIVNING

Den största och mest belastade vägen som går genom Skurups kommun är E65 mellan Malmö och Ystad. Den har motorvägsstandard till Börringe, 4-fältig landsväg till Skurup och 2+1 väg till Ystad. Väg 101, som är den gamla Malmö-Ystad vägen, är också en viktig länk i östvästlig riktning. Eftersom det är en gammal landsväg har bebyggelse och orter vuxit upp längs dess sträckning. Övriga huvudvägar i kommunen som används mycket är väg 102 mellan Skurup och Veberöd samt Riksväg 9 utmed kusten mellan Trelleborg och Ystad. I övrigt förekommer ett relativt finmaskigt vägnät av större och mindre landsvägar.

Intill visas en karta med alla vägar i kommunen där fler än 500 fordon färdas i snitt per dygn.

För att förhindra tillkomsten av olämplig bebyggelse utmed befintlig eller planerad allmän väg finns särskilda bestämmelser i väglagen. Intill allmänna vägar ska det så långt som möjligt inte finnas byggnader eller andra anordningar som kan äventyra säkerheten för trafiken på vägen eller för människor som vistas intill denna. Ny byggnad, tillbyggnad eller annan



anläggning får inte utan tillstånd från länsstyrelsen uppföras inom 12 m från vägområdet. Vid större vägar kan avståndet genom särskilt beslut utökas till 30 eller 50 m.

Efterhand som trafiken blivit allt mer omfattande har olägenheter i form av buller, luftföroreningar och höga hastigheter ökat i kommunens tätorter och byar. Idag arbetar Vägverket tillsammans med kommunen aktivt med så kallade miljöprioriterade vägar, för att förbättra trafikmiljön och framkomligheten för oskyddade trafikanter. Framför allt handlar det om att försvåra genomfarter för tung trafik, vidta hastighetsdämpande åtgärder samt att bygga separata gång- och cykelvägar.

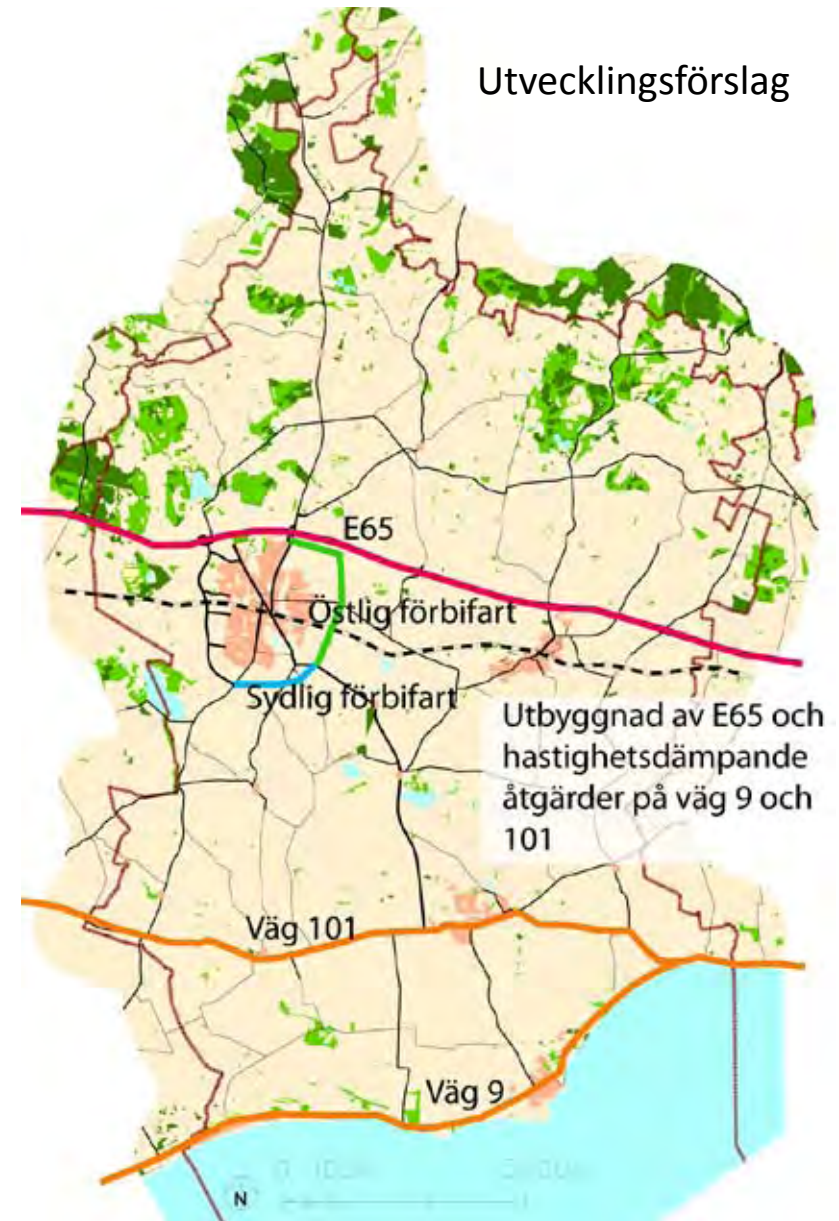
Vid skolor, skolvägar eller där många äldre rör sig eftersträvas lägre fart. Vid skolor och dagis skyltas 30 km/h och gatorna inom tätorternas bostadsområden ska fungera som 50/30-gator, de är skyltade 50 km/h, men den faktiska körhastigheten är lägre på grund av utformningen i den fysiska miljön. I korsningspunkter med oskyddade trafikanter säkras en låg hastighet med hjälp av bland annat beläggning, avsmalning med pollare, mittrefuger och sidoförskjutningar

## UTVECKLINGSFÖRSLAG

En målsättning och vision för framtiden är en utbyggnad av E65 med motorvägsstandard från Svedala till Ystad. En snabb och säker förbindelse mellan Ystad och Malmö innebär att trafikbelastningen på framförallt väg 9 och 101 kan minska och att attraktivare boendemiljöer därmed kan skapas.

Tankar finns kring möjligheterna att anlägga en förbifartsöder alternativt öster om Skurups tätort. Syftet är att minska mängden genomfartstrafik i tätorten och avlasta centrum samt att möjliggöra tillfart till Lantbruksgymnasiet utan genomfart genom Skurups tätort. Placeringen av förbifarterna är inte klara men skillnaden dem emellan är effekten det får på den framtida exploateringen av tätorten.

## Utvecklingsförslag



# KOLLEKTIVTRAFIK

## MÅLSÄTTNING

- Den spårbundna trafikens möjligheter ska tas tillvara och utvecklas. Stationerna ska fungera som knutpunkter som är lättillgängliga och välintegrerade med övriga kommunikationer samtidigt som tätorterna utanför Skurup och Rydsgård ges möjlighet till anslutande kollektivtrafik som anpassas till tågtidtabellerna
- Kollektivtrafiken ska vara attraktiv, fungera på ett effektivt sätt och vara tillgänglig för alla. Även den fysiska miljön kring hållplatser och anslutande gång- och cykelvägar ska vara tillgänglig, trygg och attraktiv
- Arbetspendlingen ska i större utsträckning ske med kollektivtrafiken i stället för bilen, såväl inom som utom kommunen
- Befintliga och nya resandestråk ska utvecklas genom omfattande infrastruktur- och kollektivtrafiksatsningar, vilket gynnar den fortsatta regionala utvecklingen och ger förutsättningar för att de långväga resorna kan ske med kollektivtrafik

## NULÄGESBESKRIVNING

Den glesa bebyggelsestrukturen i Skurups kommun gör det svårt att bedriva en lönsam kollektivtrafik som når alla kommuninvånare. Boende i mindre byar och på landsbygden är ofta beroende av bil i sin dagliga livsföring. Det redskap kommunen använder för att främja kollektivtrafikresande för denna grupp människor, är att skapa förutsättningar för att parkera bilen i anslutning till buss- eller tågstationer så att byte för längre resor blir möjligt.

Befolkningen i Skurup, Skivarp, Abbekås, Rydsgård, Slimminge och Janstorp har förhållandevis goda möjligheter att resa kollektivt. Framför allt är det Pågatågen som uppskattas för de snabba och enkla resorna. I synnerhet är det kommunens unga som går i gymnasieskolor i Ystad som dagligen reser med Pågatågen men även en betydande del yrkesarbetande pendlar till och från Ystad och Malmö. Även busstrafiken är betydelsefull för resor till och från orter inom kommunen.

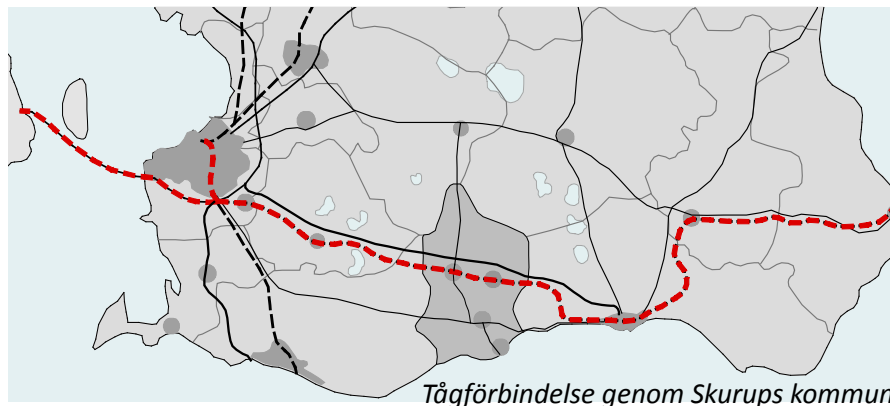
Att ha goda kollektivtrafikförbindelser inom kommunen och till omgivande målpunkter är avgörande för kommunens framtid. Dels är det en fråga om tillgänglighet men har även en avgörande betydelse för inflyttning och företagsetablerande i kommunen.

## TÅG

Järnvägen mellan Malmö och Ystad togs i bruk 1874 och förlängdes till Simrishamn 1896. När banan elektrifierades 1996 rustades den samtidigt upp och stationerna blev fjärrstyrda. Nya mötesstationer byggdes i Lemmeströ och Ryngge och dessutom återinvigdes hållplatserna i Oxie och Svarte. 2003 byggdes även ett mötesspår i Rydsgård för att möjliggöra tätare trafik och samma år elektrifierades även sträckan Ystad - Simrishamn.

Idag har järnvägen stor betydelse för i första hand passagerartrafik. Under ett normaldygn trafikerar 50 persontåg och 2 godståg Skurups kommun.

Tågen mellan Malmö och Ystad trafikerar Skurups tätort och Rydsgård minst en gång i timmen från klockan 06.00 på morgonen till klockan 01.00 på natten, med dubbla avgångar under rusningstid.



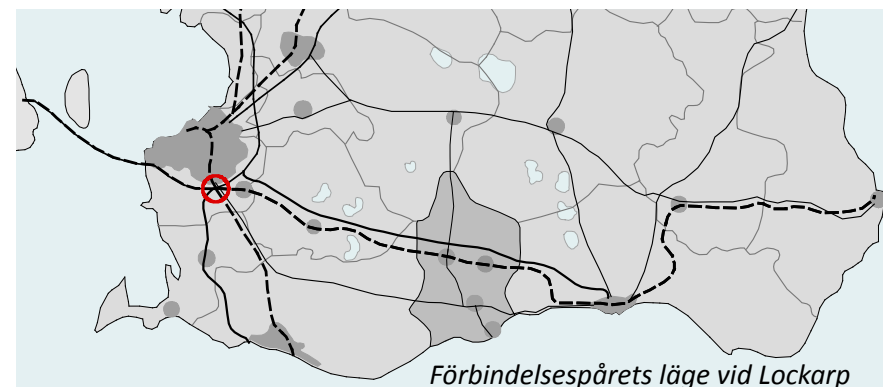
## Förutsättningar

### Citytunneln

När det pågående projektet med byggandet av Citytunneln är färdigt, kommer det att innebära att stora delar av Malmö kommer att kunna nås från Skurups kommun, utan att man behöver byta trafikslag. Även trafikförutsättningarna till Köpenhamn och Kastrup kommer också förbättras avsevärt. Eftersom integrationen med Danmark kontinuerligt ökar blir direktkontakten med den danska sidan allt viktigare.

### Förbindelsespåret vid Lockarp

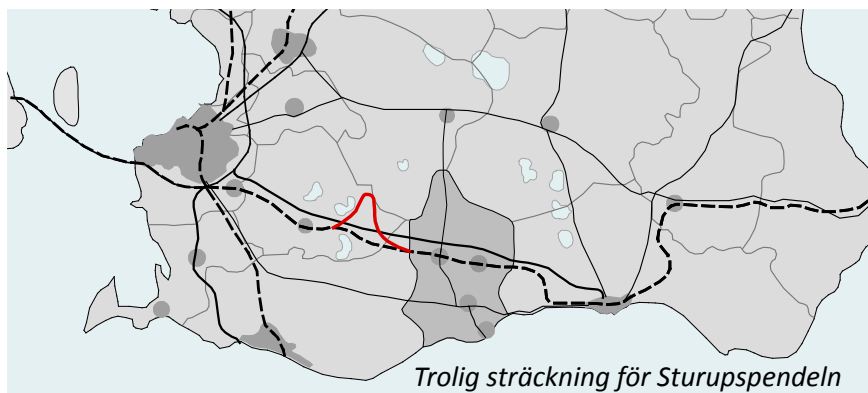
I samband med Citytunnelprojektet i Malmö planeras ett nytt spår vid Lockarp för att förbinda brobanan över Öresund med Ystadbanan och kontinentalbanan söderut mot Trelleborg. Förbindelsespåret ska trafikeraras med Öresundstågen, Pågatågen samt Bornholmståg från Danmark till Ystad. På sikt kan även tåg mellan Kastrup och Sturup utnyttja spåret.



## Sturupspendeln

Syftet med projektet Sturupspendeln är att skapa en snabb och säker förbindelse mellan Kastrups flygplats, Malmö C och Malmö Airport. Projektet omfattar en genomgående bana med återanslutning till Ystadbanan. Efterfrågan på täta avgångar från Skurups kommun beräknas öka kraftigt när Sturupspendeln färdigställs.

Genom upprustningar av den befintliga banan med dubbelspår och hög standard på den nya järnvägen ska restiden från Ystad och därmed från Skurups kommun till Malmö endast öka med någon minut. Dock kommer godstrafiken att fortsätta på det gamla spåret. Sturupspendeln är ett måste för att resandefrekvensen med kollektivtrafiken ska kunna öka under en längre tidsperiod.



## BUSS

Bussförbindelserna i kommunen är tydligt kopplade österut, framför allt till Ystad. De flesta bussarna har Skurups tätort som start/slutstation och ger därmed invånarna möjlighet att resa kollektivt till kommunens centralort och den service som förekommer där.

## Kollektivtrafikens linjesträckning





## UTVECKLINGSFÖRSLAG

En planering som tar utgångspunkt i att bostäder, arbetsplatser och service lokaliseras till goda kollektivtrafiklägen och trafiknoder, skapar förutsättningar för att det miljöanpassade transportsystemet ska kunna användas. Information och attitydpåverkan är också viktiga faktorer för att fler ska välja miljömässigt bra alternativ.

Kommunen ställer sig positiv till byggandet av Sturupspendeln och ser den som en tillgång för den framtida utvecklingen. Detsamma gäller för förbindelsepåret i Lockarp, eftersom det möjliggör direktågtrafik från kommunen till bl.a. Köpenhamn och Lund.

I och i anslutning till Skurups tätort förekommer i dagsläget fyra plankorsningar. Plankorsningsolyckor är den vanligaste olyckstypen inom järnvägstrafiken och den olyckstyp som leder till flest antal omkomna och allvarligt skadade. När tågtrafiken i framtiden ökar är det inte rimligt att ha så många korsningsmöjligheter i en ort av Skurups storlek. Utredning pågår för närvarande om, när och hur stängning av någon/några av korsningarna ska ske.

Där järnväg inte är möjlig ska effektiv busstrafik utvecklas. För att lyckas krävs ett helhetsperspektiv, där alla transportslag samverkar och ombyten dem emellan underlättas.

Förbindelsen till Lund, som betraktas som en viktig regional målpunkt förbättras avsevärt när citytunneln tas i bruk. En förbindelse till Malmö Airport bör dock prioriteras.



# GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

## MÅLSÄTTNING

- Gång- och cykelvägnätet inom kommunen ska vara gott, trafiksäkert och tryggt. Effektiva gång- och cykelstråk ska knyta samman kommunens tätorter/målpunkter
- Inom tätorterna ska trafikmiljön utformas så att naturliga hastighetssänkningar sker för den motordrivna trafiken, samtidigt som fotgängares och cyklisters framkomlighet och säkerhet prioriteras



*Väl upplyst gång- och cykelväg*



*Cykelparkering med väderskydd*



*Goda låsmöjligheter*

## NULÄGESBESKRIVNING

I Skurups kommun är cyklandet i första hand koncentrerat till tätorterna och utgörs av kortare cykelturer till och från skolor och service. I dagsläget är det inte många som cyklar utanför och mellan tätorterna. Det beror till stor del på att det saknas säkra cykelvägar och att cyklandet därför måste ske på landsvägarna.

En förutsättning för säker cykling är att aktivt arbeta med alla faktorer som har betydelse för cyklisternas säkerhet, tillgänglighet och prioritet. Det största problemet är att de oftast blandas med biltrafiken, samt att många ensliga och dolda lägen kan vara avskräckande, som t.ex. gång- och cykeltunnlar som många gånger kan kännas mörka och otrygga.

För att fler ska välja cykeln till och från jobbet, skola och fritidsaktiviteter, måste all ny- och ombyggnad av gång- och cykelvägar ske med fokus på trygghet och säkerhet för de oskyddade trafikanterna.

Med hjälp av Skånes kommuner har Vägverket kartlagt det befintliga cykelvägnätet i Skåne och tagit fram en cykelledsplan för 2006-2015. Den handlar om alltifrån helt nya cykelvägar och planskildheter till skyltning av alternativa vägar och allmän upprustning. En del av de cykelvägar som kommunen förespråkar i översiktsplanen finns med i cykelledsplanen. De sträckor det gäller är Abbekås – Mossbystrand (byggstart 2008) och Mossbystrand – Svarte. Även sträckan Bingsmarken – Abbekås är aktuell och en arbetsplan är framtagen.

## UTVECKLINGSFÖRSLAG

Om bostadsområden byggs ut i den omfattning som förväntas, kommer behovet av säkra gång- och cykelvägar öka allt mer. För att kommunen ska fortsätta att utvecklas som en hållbar kommun, behövs samplanering inom alla områden, där fokus ligger på att alla invånare ska kunna färdas till, från och inom kommunen på ett miljövänligt sätt. Arbetet med att utforma en cykelledsplan beräknas sätta igång under 2009.

Nya såväl som befintliga gång- och cykeltunnlar ska ges en öppen och ljus utformning med god belysning. Handikappanpassning är en självklarhet och ska ske genom bl.a. anpassade kantstenshöjder och ledstråk i marken vid övergångsställen och busshållplatser och med beaktande av maxlutningar på gång- och cykelbanor mm.

Hastighetsdämpning i form av avsmalningar, refuger mm. föreslås där oskyddade trafikanter kommer i konflikt med biltrafiken. Miljön ska utformas så att bilarnas hastighet inte överskrider 30 km/h. Faktorer som tydlighet, sikt och synbarhet är viktiga för såväl cykelstråkens korsningspunkter med huvudgatunätet som där cykelvägar ansluter till det lokala gatunätet.

Varje tätort/by ska erbjuda goda möjligheter att parkera cykeln med bra låsmöjligheter och väderskydd i nära anslutning till busshållplats och tågstation. Samtidigt ska belysningsåtgärder på alla gång- och cykelvägar genomföras.

I första hand strävar kommunen efter att få färdigställt gång- och cykelvägen mellan Bingsmarken och Svarte, vilken ingår i ett avtal mellan kommunen och Vägverket. Högt prioriterat är även att knyta samman tätorterna Skurup, Rydsgård, Skivarp och Abbekås med ett gent cykelvägnät. Samtidigt ska rekreationscykling vara möjligt i kommunen, vilket gör att cykelvägar även planeras mellan Skurups tätort, Svaneholms slott och Näsbyholmssjön. En gång- och cykelväg planeras även från Skurup mot Janstorp i ett första prioriteringsläge.

I ett andra prioriteringsläge planeras gång- och cykelvägar mellan Skivarp – Mossbystrand, samt från Skurup mot Slimminge

Trots att planerna ligger långt fram i tiden är det ändå viktigt att även presentera kommunens intentioner för gång- och cykelvägnätet även i prioriteringsläge 3. På längre sikt bör även de övriga mindre byarna knytas samman med gång- och cykelvägar till tätorterna. Att satsa på cykelvägar mellan olika målpunkter i kommunen är ett sätt att främja möjligheterna till rekreationscykling och tillgängligheten till det skånska odlingslandskapet.

I ett inledningsskede kan befintliga, mindre trafikerade vägar förbättras så att de blir attraktiva för den oskyddade trafikanten.



# KONSEKVENSER

## KOPPLING TILL MILJÖMÅLEN

Ett flertal av de nationella/regionala miljömålen berör kommunikationer. Mest uttalade är dock:

- 1 Begränsad klimatpåverkan**
- 2 Frisk luft**
- 3 Bara naturlig försurning**
- 7 Ingen övergödning**
- 15 God bebyggd miljö**

Övriga riktlinjer, mål och visioner som arbetet med kommunikationer styrs av är bl.a. det av riksdagen fattade beslut om en transportpolitik för en hållbar utveckling och nollvisionen, samt regionprojektet SkåneMaTs och Cykelledsplan för Skåne 2006-2015.

Läs mer om betydande miljöpåverkan i översiktsplanens miljökonsekvensbeskrivning

## ETT KLIMATSMART SKURUP

Kommunens planer på utbyggnad av gång- och cykelvägar mellan tätorterna, längs med kuststräckan och till de mindre byarna tyder på ett hållbarhetstänk. Genom att bygga i kollektivtrafiknära lägen, gynnas kollektivtrafiken och bilberoendet minskar. Dessutom arbetar Vägverket och kommunen aktivt med miljöprioriterade vägar för att förbättra trafikmiljön och framkomligheten för oskyddade trafikanter.



## GENOMFÖRANDE

I översiktsplanen från 1992 fanns målsättningen att tillsammans med Vägverket och Länsstyrelsen diskutera förbifartsväg i Skurups tätort vilket nu är genomfört. Detsamma gäller för elektrifiering av järnvägen mellan Malmö och Ystad och ökad turtäthet i kollektivtrafiken.

En gång- och cykelväg är till viss del utbyggd mellan Skurups tätort och Svaneholm, men resterande sträcka omfattas av detta dokument. En gång- och cykelväg utmed kustvägen från Bingsmarken till kommungränsen mot Ystad är under uppbyggnad och projekteras etappvis.

## FÖRÄNDRING FRÅN ÖP92

I översiktsplanen från 1992 fanns målsättningen att anlägga förbifartsvägar vid Abbekås och Skivarp utmed väg 9 och 101. I Abbekås har läget förändrats då kommunen tillsammans med Vägverket, vidtagit åtgärder inne i byn för att sänka hastigheterna och föra över den mesta trafiken till E65. Det har till viss del lett till att väg 101 genom Skivarp har fått ökad trafik, men där pågår ett liknande projekt i dagsläget (2008) tillsammans med Vägverket, vilket gör att förbifarter inte längre är aktuella.



## EKONOMISKA, SOCIALA OCH EKOLOGISKA KONSEKVENSER

Åtgärd	Ekonomiska konsekvenser	Sociala och kulturella konsekvenser	Miljö- och ekologiska konsekvenser	Kan medföra betydande miljöpåverkan
<b>Vägtrafik</b>				
E65 som motorväg	– Kostnader i samband med utredningar och utbyggnad – Arbetsplan krävs	+ Minskad belastning på väg 9 och 101 + Säkrare och snabbare förbindelse	+ Minskade utsläpp i kommunens tätorter – Kan öka den totala mängden trafik	Ja
Östra förbifarten	+ Bra förutsättning för nyexploatering – Kostnader i samband med utbyggnad – Arbetsplan krävs	+ Minskar mängden genomfartstrafik i centrala Skurup + Säkrare för trafikanter att vistas i centrum + Avlastning för Saritslövsvägen och Jörgensgatan – Påverkar område med särskilt värdefull kulturmiljö	+ Bättre luftkvalitet i centrum – Kan öka den totala mängden trafik	Ja
Södra förbifarten	– Kostnader i samband med utbyggnad – Förändrar utbyggnadsmöjligheterna för Skurups tätort – Arbetsplan krävs	+ Minskar belastningen på Saritslövsvägen och Jörgensgatan – Kan skapa en barriär och hindra att tätorten växer med årsringar – Påverkar område med särskilt värdefull kulturmiljö	+ Minskat utsläpp inne i Skurup – Kan öka den totala mängden trafik	Ja
<b>Kollektivtrafik</b>				
Planskilda korsningar	– Kostnader i samband med utbyggnad	+ Minskar dödstalen i samband med trafikolyckor vid plankorsningar, samt ökar tryggheten för trafikanter	+ Ökad trafik när plankorsningarna blir säkrare, då fler bilister utnyttjar den	Utredning pågår
Sturupspendeln	– Kostnader i samband med utredningar och utbyggnad	+ Enklare att ta sig till flygplatsen – Bullret från godstrafiken finns kvar + Ökad rörlighet för de utan bil	+ Fler åker kollektivt till flygplatsen vilket minskar utsläppen	Ja
Busslinje Skurup - Trelleborg	+ Ökad turism och antal besökare – Kostnader i samband med genomförande	+ Fler besökare till Skurup och mer integration kommunerna sinsemellan + Förbättrad pendlingsmöjlighet + Ökad rörlighet för de utan bil	+ Minskat bilresande då fler väljer att åka kollektivt och därmed mindre utsläpp	Nej

Åtgärd	Ekonomiska konsekvenser	Sociala och kulturella konsekvenser	Miljö- och ekologiska konsekvenser	Kan medföra betydande miljöpåverkan
<b>Gång- och cykeltrafik</b>				
Gång- och cykelvägar mellan alla tätorter i kommunen	– Kostnader i samband med utbyggnad	+ Tryggheten ökar + Färre dödsolyckor + Bidrar till folkhälsomål nr 9: ökad fysisk aktivitet + Ökad rörlighet för barn och ungdomar då de inte behöver förlita sig på skjuts från föräldrarna	+ Mindre avgaser från biltrafiken	Nej
GC-vägar till byarna i kommunen	– Kostnader i samband med utbyggnad och underlaget måste finnas	+ Tryggheten ökar + Färre dödsolyckor + Bidrar till folkhälsomål nr 9: ökad fysisk aktivitet + Ökad rörlighet för barn och ungdomar då de inte behöver förlita sig på skjuts från föräldrarna	+ Mindre avgaser från biltrafiken – Onödig exploatering av mark om underlaget inte finns	Nej