

# Åtgärdsvalsstudie

- Kabusa – Ystad,  
trafiksäkerhet och  
tillgänglighet  
Ystads kommun

Ärendenummer: TRV 2020/29893



**Dokumenttitel:** Kabusa – Ystad, trafiksäkerhet och tillgänglighet

**Författare:** Markus Jonsson, PLsyu och Sofia Sundin, PLsyu

**Datum - start:** 2020-03-09

**Datum - avslut:** 2020-11-05

**Medverkande:**

Markus Jonsson, Trafikverket

Sofia Sundin, Trafikverket

Martin Albrektsson, Trafikverket

Sara Lundgren, Trafikverket

Tim Pobiega, Trafikverket

Emma Holgersson, Ystads kommun

Leila Ekman, Ystads kommun

Alf Quint, Ystads kommun

Tobias Gustafsson, Ystads kommun

Fabian Christensson, Ystads kommun

**Dokumentdatum:** 2020-11-04

**Ärendenummer:** TRV 2020/29893

**Fastställt av:** Tanja Jevtic, cPLsyu

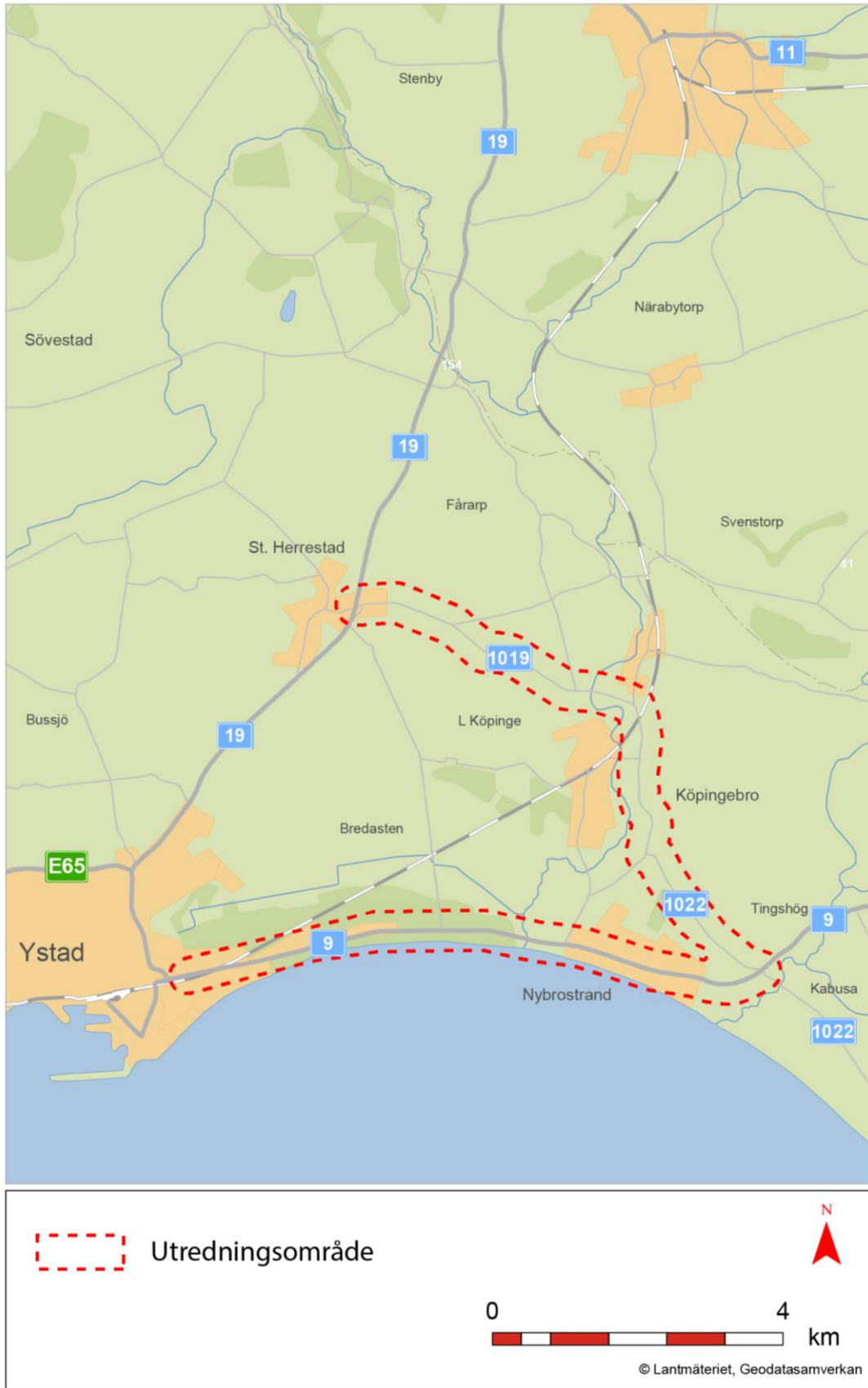
**Kontaktperson:** Markus Jonsson, PLsyu

**Trafikverket**

Postadress: Gibraltargatan 7, 211 18 Malmö

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921



Figur 1: Utredningsområde, Ystads kommun, Skåne län

# Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>INITIERA</b> .....	<b>1</b>
1.1	BAKGRUND OCH SYFTE .....	1
1.2	AVGRÄNSNING .....	1
1.2.1	<i>Inkluderat</i> .....	1
1.2.2	<i>Exkluderat</i> .....	1
1.3	AKTÖRER OCH ÖVRIGA INTRESSENTER .....	1
1.3.1	<i>Involverade</i> .....	1
1.3.2	<i>Ej involverade</i> .....	1
1.4	TIDIGARE GENOMFÖRA ÅTGÄRDER .....	2
<b>2</b>	<b>FÖRSTÅ SITUATIONEN</b> .....	<b>3</b>
2.1	NULÄGE .....	3
2.1.1	<i>Målpunkter</i> .....	3
2.1.2	<i>Kollektivtrafik</i> .....	3
2.1.3	<i>Gång och cykel</i> .....	5
2.1.4	<i>Motortrafikflöden och hastighet</i> .....	7
2.1.5	<i>Trafiksäkerhet</i> .....	11
2.1.6	<i>Natur-, kultur och skyddsområden</i> .....	12
2.2	KOMMANDE UTVECKLING .....	13
2.2.1	<i>Trafikverket</i> .....	13
2.2.2	<i>Region Skåne</i> .....	13
2.2.3	<i>Ystads kommun</i> .....	13
2.3	PROBLEMBESKRIVNING .....	14
2.3.1	<i>Trafiksäkerhet</i> .....	14
2.3.2	<i>Framkomlighet</i> .....	14
2.3.3	<i>Trygghet</i> .....	14
2.4	MÅL FÖR LÖSNINGAR .....	16
<b>3</b>	<b>PRÖVA TÄNKBARA LÖSNINGAR</b> .....	<b>17</b>
3.1	STUDERADE ÅTGÄRDSTYPER .....	17
3.1.1	<i>Korsning väg 9/1022</i> .....	17
3.1.2	<i>Genom Nybrostrand</i> .....	18
3.1.3	<i>Korsning väg 9/977</i> .....	19
3.1.4	<i>Korsning väg 9/Jaktpaviljongsvägen</i> .....	20
3.1.5	<i>Väg 9, övergripande</i> .....	21
3.1.6	<i>Sammanställning av rekommenderade lösningar</i> .....	23
3.2	SAMLAD BEDÖMNING AV ÅTGÄRDER .....	24
<b>4</b>	<b>FÖRSLAG TILL INRIKTNING OCH REKOMMENDERADE ÅTGÄRDER</b> .....	<b>25</b>
4.1	BESKRIVNING AV ÖVERGRIPANDE INRIKTNING .....	25
<b>5</b>	<b>REFERENSHÄNVISNING</b> .....	<b>26</b>

# 1 Initiera

## 1.1 Bakgrund och Syfte

I området finns många målpunkter som lockar besökare under främst sommarmånaderna vilket genererar en ökning av biltrafik likväl cyklister och fotgängare. Detta ställer krav på trafiksäkerhet och framkomlighet. I korsningspunkterna och på sträcka sker en del olyckor där både bilister, cyklister och fotgängare har varit inblandade. Väg 9 är även utpekad i det funktionellt prioriterade vägnätet vilket i sin tur ställer krav på god tillgänglighet för dagliga och långväga personresor med bil likväl som god tillgänglighet för kollektivtrafik.

Korsningen väg 9/1022 pekades ut i den systematiska bristanalys gällande trafiksäkerhet som gjordes av Trafikverket år 2016 pga. skyltad hastighet i kombination med högt trafikflöde.

Det finns önskemål från Ystads kommun att omleda trafik via väg 1022 och 1019 för att avlasta väg 9/E65 genom Ystad. Tanken är att trafikanter som ska vidare på väg 19 och E65 ska välja detta alternativ. Denna lösning, bland andra, behöver utredas.

Syftet är att ta fram en åtgärdsvalsstudie enligt gällande metodik. Eventuella lösningar som föreslås ska vara av den karaktären att de går att beställa i ett senare skede.

## 1.2 Avgränsning

### 1.2.1 Inkluderat

Väg 9, 1022 och 1019 inom utredningsområdet kommer ingå i åtgärdsvalsstudien och utredas utifrån trafiksäkerhet och tillgänglighet för samtliga vägtrafikanter. För geografisk avgränsning se utredningsområde i figur 1.

### 1.2.2 Exkluderat

Åtgärdsvalsstudien kommer inte att utreda några anslutandevägar på väg 1022 och 1019 med undantag för korsningarna med väg 9 och väg 19. Eventuella problem eller behov av åtgärder för gång- och cykeltrafikanter längs väg 1022 och 1019 kommer inte utredas. Eventuell bullerproblematik hanteras inte inom denna utredning då det hanteras i andra processer inom Trafikverket.

## 1.3 Aktörer och övriga intressenter

### 1.3.1 Involverade

- Trafikverket
- Ystads kommun
- Boende i området (förstå situationen)

### 1.3.2 Ej involverade

- Försvarsmakten
- Skånetrafiken
- Räddningstjänsten (SÖRF)
- Polisen
- Verksamheter i området

## 1.4 Tidigare genomföra åtgärder

Järnvägsövergången på väg 9 byggdes om år 2014 med syfte att öka trafiksäkerhet för cykeltrafikanter. Den nya utformningen tvingar cyklister att korsa spåret mer vinkelrätt för att undvika att fastna med hjulet i spåret.

Inför sommaren år 2020 anlade Ystads kommun cirka 400 nya parkeringsplatser i anslutning till Sandskogen, söder om väg 9. Kommunen arbetade även aktivt med trafikövervakare för att komma till rätta med felparkerade bilar inom utredningsområdet. Trafikverket har sett över skyltning och linjemålning för att ytterligare förtydliga vad det är förbjudet att parkera.

## 2 Förstå situationen

### 2.1 Nuläge

Ystad är en tätort och centralort i Ystads kommun och ligger på Sveriges sydkust i Skåne län. År 2018 passerade kommunen 30 000 invånare och nästan 65 % av dessa bor i Ystad tätort (Ystad 2019).

Öster om Ystad ligger Nybrostrand. Orten är belägen vid kusten och är en populär boendeort som har växt mycket under de senaste tio åren. År 2019 var invånarantalet cirka 1100.

Strax norr om Nybrostrand ligger Köpingsbro som är Ystads kommuns näst största tätort med cirka 1100 invånare (år 2019). 24 % av ortens befolkning är mellan 0-15 år vilket gör att orten är ung i förhållande till övriga kommunen. I Köpingsbro finns bland annat en tågstation, förskola, skola och idrottsplats.

#### 2.1.1 Målpunkter

I direkt närhet till utredningsområdet finns många besöksmål som främst lockar besökare på sommaren. Längs kusten söder om väg 9 finns många offentliga badinrättningar, idrottsplats och ett naturreservat. Det finns även ett välbesökt spahotell och en stugby. Norr om väg 9 finns bland annat en camping och en golfklubb. Söder om väg 9 i höjd med Nybrostrand finns ytterligare en camping. Ett antal sommarbostäder ligger både söder och norr om väg 9 med möjlighet till året-om-boende. En bit öster ut längs väg 1022 ligger Kåseberga och Ales stenar vilket lockar många besökare under främst sommaren.

#### 2.1.2 Kollektivtrafik

##### 2.1.2.1 Tågtrafik

Ystad har direkt järnvägsförbindelse med Malmö och Simrishamn och flera orter däremellan. I kommunen finns tre järnvägsstationer där tåg mot Malmö och Simrishamn stannar. Två av dessa stationer tangerar utredningsområdet vilka är Ystad station och Köpingsbro. Mellan Ystad och Malmö går Pågatåg med halvtimmestrafik med enstaka extra avgångar under rusningstid. Mellan Ystad och Simrishamn går Pågatåg med entimmestrafik. Från Ystad station utgår såväl regional och lokal busstrafik men även färjetrafik till Bornholm, Polen och Tyskland. Här finns också parkeringar för bil och cyklar (Ystad 2019).

##### 2.1.2.2 Busstrafik

Inom utredningsområdet finns totalt 14 busshållplatser. Linje 322, 392 och 570 trafikerar sträckan längs väg 9 och linje 304 på väg 1019. Några linjer har endast ett fåtal avgångar per dag, varav vissa måste förbeställas.

Linje 392 går mellan Ystad- Nybrostrand – Löderups strandbad – Hagestad och är anropsstyrd. Turerna går endast mellan augusti – juni. Under sommarmånaderna ersätts linjen med 322 som trafikerar Ystad – Mälarhusen – Skillinge.

Linje 570 går mellan Ystad – Borrby- Hammenhög – Simrishamn och trafikerar med timmestrafik under vardagar och helger med undantag för pendlingstimmarna då bussen går oftare.

Linje 571 kommer från och med december år 2020 trafikera mellan Ystad och Simrishamn. Inom utredningsområdet kommer den trafikera hållplats Nybrostrandbadet. Bussen kommer ha en mer gen sträckning än linje 570.

Linje 304 går mellan Köpingsbro – Svenstorp och är anropsstyrd.



Figur 2: Hållplatser inom utredningsområdet



### 2.1.3 Gång och cykel

Inom utredningsområdet finns en gång- och cykelväg som sträcker sig från korsningen väg 9/1022 fram till Ystad tätort. Cykelvägen är en del av den nationella cykelleden Sydkustleden som sträcker sig från Simrishamn till Helsingborg.

Den östra delen går söder om väg 9 vilken byter sida i höjd med busshållplats Nybrostrand V genom en gång- och cykeltunnel, för att sedan fortsätta norr om väg 9. Det finns även möjlighet att korsa väg 9 planskilt för fotgängare och cyklister i höjd med busshållplats Nybrostrandbadet där det finns en tunnel. Den östra sträckningen är utformad som en friliggande gång- och cykelväg. Vidare väster ut mot Ystad tätort är majoriteten av sträckningen utformad med så kallade GCM-stöd där tidigare vägren nyttjats. Bredden varierar mellan cirka 2,5 – 3 meter. I höjd med Saltsjöbadsvägen finns en gång- och cykelpassage i plan. Vidare in mot Ystad tätort finns det gång- och cykelbana på båda sidor av väg 9.

Väg 9 är utrustad med belysning mellan Jaktstigen fram till Ystad tätort och genom Nybrostrand.

I höjd med korsning väg 9/ Jaktpaviljongsvägen vid Ystad camping finns en signalreglering som är aktiv under sommarmånaderna med syfte att underlätta för fotgängare och cyklister att korsa väg 9.





Figur 3: Gång- och cykelinfrastruktur inom utredningsområdet

## 2.1.4 Motortrafikflöden och hastighet

### 2.1.4.1 Väg 9

Väg 9 är omkring 140 kilometer lång och går mellan Trelleborg och Brösarp. Inom utredningsområdet är väg 9 utpekad i tre av fyra kategorier av det funktionellt prioriterade vägnätet (FPV) vilket innebär att tillgänglighet är av särskild vikt för dagliga och långväga personresor med bil och viktig för kollektivtrafik. Med utpekande av FPV tydliggörs behovet av att söka lösningar som ger god tillgänglighet och kontinuitet vad gäller restid och vägstandard utifrån utpekade trafikantgrupper.

Inom utredningsområdet varierar vägbredden något på väg 9. Väster om väg 977 är vägbredden cirka 13 meter och öster om minskar bredden och är cirka 9 meter. Hastighetsgränsen inom utredningsområdet varierar mellan 50 till 80 km/tim. Vägen är utrustad med trafiksäkerhetskameror. Trafikflödet på väg 9 är som högst i den västra delen av utredningsområdet och minskar succesivt öster ut. Historiskt sett har flödet ökat något från år till år. Under sommartid ökar flödet med cirka 50 % vilket innebär att vägen blir hårt belastad med biltrafik, vilket främst beror på de många besöksmål som ligger längs sträckan. Det är som mest intensiv trafik tidig förmiddag och sen eftermiddag då många besöker stränderna i området.

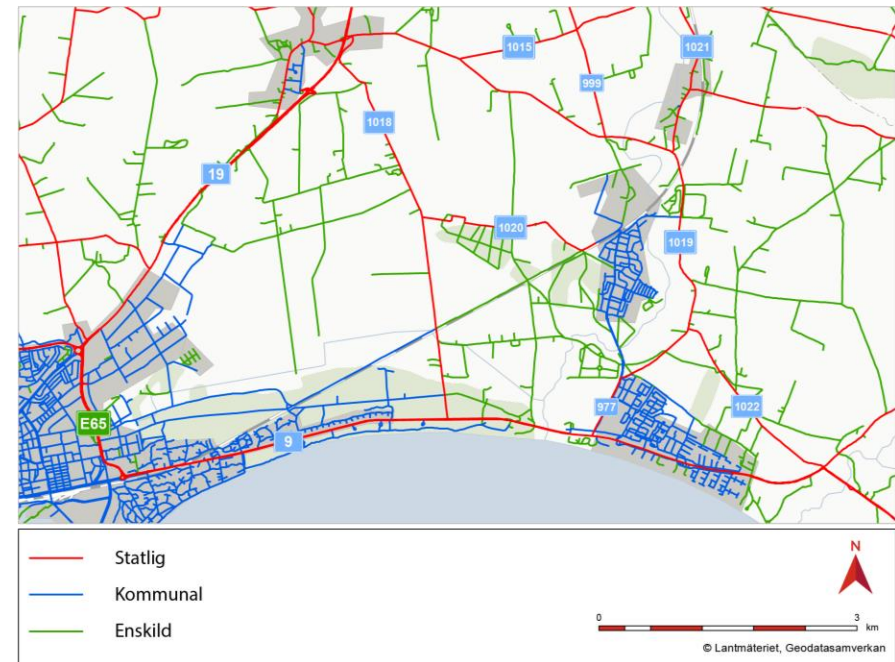
### 2.1.4.2 Väg 1022

Väg 1022 sträcker sig från Köpingsbro till Mälarhusen. Vägen ligger utmed sydkusten och ansluter till bland annat Kåseberga och Sandhammaren, vilka är välbesökta utflyktsmål under främst sommarmånaderna.

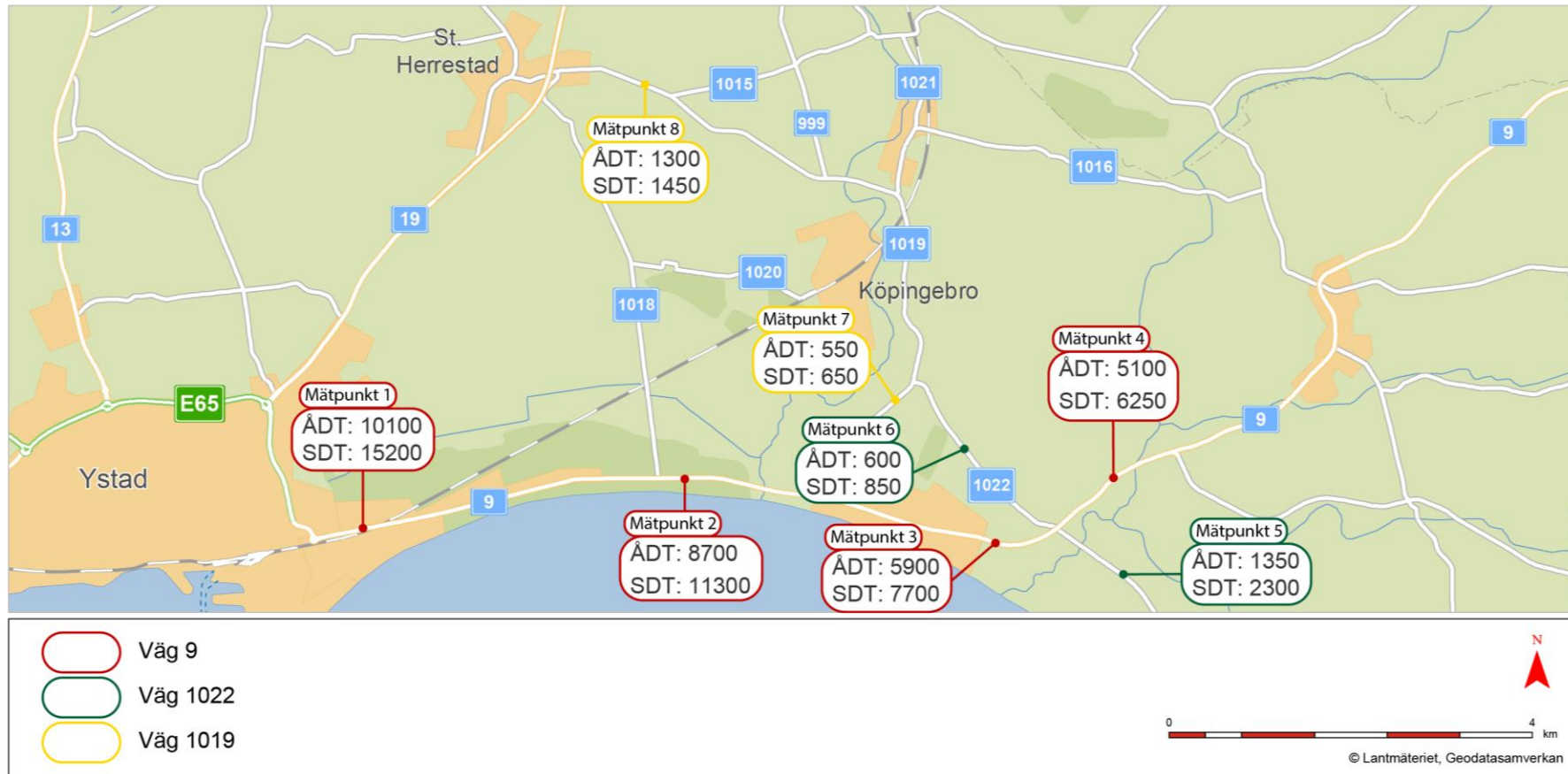
Inom utredningsområdet är vägbredden cirka 6 meter med 70 km/tim som hastighetsgräns. Trafikflödet är betydligt högre söder om väg 9 jämfört med norr om och under sommartid ökar flödet med cirka 70 %. Den norra delen ökar med cirka 40 % under sommaren. Väg 1022 är inte utpekad i det funktionellt prioriterade vägnätet.

### 2.1.4.3 Väg 1019

Väg 1019 sträcker sig från St. Herrestad och väg 19 i norr till Köpingsbro och väg 977 i söder. Största delen av vägen har en bredd på cirka 6 meter med undantag på en kortare sträcka där bredden är cirka 8 meter. Trafikflödet är som högst på den norra delen då flödet minskar kraftigt söder om korsningen med väg 1022. Det går inte utläsa några betydande säsongsvariationer av trafikflödet likt de andra vägarna.



Figur 4: Vaghållare inom utredningsområdet



Figur 5: Trafikflöden som påverkar utredningsområdet med mätpunktsreferens till tabell 1 (ÅDT= årsmedelsdygnstrafik, SDT= sommardygns trafik)

Tabell 1: Trafikflöden och medelhastighet med historisk data som påverkar utredningsområdet

Mätpunkt	ADT <sup>1</sup>	Varav tunga fordon	SDT <sup>2</sup>	Procentuell ökning, sommar	Skyltad hastighet	Medelhastighet <sup>3</sup>	År
1	10100	7%	15200	50%	50 km/tim	51 km/tim	2019
	10010	7%					2015
	8980	7%					2011
	9760	6%					2006
2	8700	8%	11300	30%	80 km/tim	76 km/tim	2019
	8560	7%					2015
	7900	7%					2011
	8030	6%					2006
3	5900	8%	7700	31%	70 km/tim	75 km/tim	2019
	6040	8%					480
	5390	8%					2011
	5720	7%					2006
4	5100	8%	6250	23%	80 km/tim	79 km/tim	2019
	5200	8%					2015
	4570	9%					2011
	4620	8%					2006
5	1350	7%	2300	70%	70 km/tim	-	2014
	1540	4%					2003
6	600	8%	850	42%	70 km/tim	-	2016
	570	21%					2004
7	550	5%	650	18%	70 km/tim	-	2016
	320	6%					2004
8	1300	6%	1450	12%	70 km/tim	-	2016
	1380	11%					2004

<sup>1</sup> Årsmedelsdygnstrafik

<sup>2</sup> Sommarygnstrafik, teoretisk data

<sup>3</sup> Medelhastighet under ett vardagsdygn (2019-07)



Figur 6: Hastighetsgränser som påverkar utredningsområdet

## 2.1.5 Trafiksäkerhet

Ett utdrag från STRADA, informationssystem för data om skador och olyckor inom vägtransportssystemet, har gjorts för att skapa en bild om trafiksäkerhetsläget. Utdraget visar data för de tio senaste åren (2009-12-31 till 2020-01-01) inom utredningsområdet. Strada bygger på uppgifter från två källor, polis och sjukvård.

Totalt har det skett 95 olyckor varav 89 med personskada inom hela utredningsområdet. 61 av de olyckor med personskada är klassade som lindriga olyckor, 22 som måttliga och 6 som allvarliga.

Tabell 2: Olycksstatistik med personskada som följd för hela utredningsområdet under de 10 senaste åren (Strada)

Olyckstyp	Döds-olyckor	Allvarliga olyckor	Måttliga olyckor	Lindriga olyckor	Totalt
Singel-motorfordon	0	0	3	7	10
Upphinnande-motorfordon	0	0	1	15	16
Av svängande motorfordon	0	0	2	2	4
Korsande-motorfordon	0	1	0	4	5
Möte-motorfordon	0	2	3	2	7
Cykel/moped-motorfordon	0	0	1	4	5
Fotgängare singel	0	0	1	6	7
Cykel singel	0	3	8	16	27
Cykel-cykel	0	0	1	1	2
Rådjur/hjort	0	0	1	0	1
Övrigt	0	0	0	3	3
Traktor/motorredskap	0	0	1	1	2
<b>Totalt</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>22</b>	<b>61</b>	<b>89</b>

### 2.1.5.1 Väg 9

Totalt har det skett 84 olyckor kopplade till väg 9 inom utredningsområdet exkl. korsningen väg 9/1022 varav 80 med personskada inom de tio senaste åren. 57 av de olyckor med personskada är klassade som lindriga, 17 som måttliga och sex som allvarliga.

Singelolyckor med cykel sticker ut i statistiken där många vittnar om att de fastnat med cykelhjulet i järnvägsspåret vid plankorsningen. Detta är dock åtgärdat genom att bygga om plankorsningen för cykeltrafikanter vilket gjort att olyckorna minskat kraftigt de senaste åren. Vidare har en del upphinnandeolyckor skett vilka är relativt koncentrerade till korsningen med Jakt paviljongsvägen, infarten till Y stad camping och järnvägsplankorsningen.

Tabell 3: Olycksstatistik med personskada som följd kopplat till väg 9 inom utredningsområdet exkl. korsningen med väg 1022 under de 10 senaste åren (Strada)

Olyckstyp	Döds-olyckor	Allvarliga olyckor	Måttliga olyckor	Lindriga olyckor	Totalt
Singel-motorfordon	0	0	2	7	9
Upphinnande-motorfordon	0	0	1	14	15
Av svängande motorfordon	0	0	1	2	3
Korsande-motorfordon	0	1	0	1	2
Möte-motorfordon	0	2	3	2	7
Cykel/moped-motorfordon	0	0	1	3	4
Fotgängare singel	0	0	0	5	5
Cykel singel	0	3	7	16	26
Cykel-cykel)	0	0	1	2	3
Övrigt)	0	0	0	3	3
Traktor/motorredskap	0	0	1	1	2
Backning/vändning/u-sväng	0	0	0	1	1
<b>Totalt</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>17</b>	<b>57</b>	<b>80</b>

### 2.1.5.2 Väg 1019

Totalt har det skett sju olyckor kopplade till väg 1019 inom utredningsområdet exkl. korsningen väg 19/1019 varav sex med personskada. Hälften av de olyckor med personskada är klassade som måttliga och hälften som lindriga.

Tabell 4: Olycksstatistik med personskada som följd kopplat till väg 1019 inom utredningsområdet exkl. korsningen med väg 19, under de 10 senaste åren (Strada)

Olyckstyp	Dödsolyckor	Allvarliga olyckor	Måttliga olyckor	Lindriga olyckor	Totalt
Singel-motorfordon	0	0	1	0	1
Avsvängande motorfordon	0	0	1	0	1
Korsande-motorfordon	0	0	0	1	1
Cykel/moped-motorfordon	0	0	0	1	1
Fotgängare singel	0	0	1	1	2
<b>Totalt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>6</b>

### 2.1.5.3 Väg 1022

Totalt har det skett en olycka kopplad till väg 1022 inom utredningsområdet. Olyckan är klassad som viltolycka med lindrig utgång.

Tabell 5: Olycksstatistik med personskada som följd kopplat till väg 1022 inom utredningsområdet exkl. korsningen med väg 9, under de 10 senaste åren (Strada)

Olyckstyp	Dödsolyckor	Allvarliga olyckor	Måttliga olyckor	Lindriga olyckor	Totalt
Rådjur/Hjort	0	0	0	1	1
<b>Totalt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>

### 2.1.5.4 Korsning väg 9/1022 (Kabusakorset)

Totalt har det skett fem olyckor relaterade till korsningen varav fyra med personskada inom de tio senaste åren. Tre av olyckorna är klassade som lindriga och en som måttlig. År 2002 skedde även en dödsolycka i

korsningen då en bilist som kom i norrgående riktning på väg 1022 krockade med en bilist på väg 9 som färdades i östlig riktning.

Tabell 6: Olycksstatistik med personskada som följd för korsning väg 9/1022, under de 10 senaste åren (Strada)

Olyckstyp	Dödsolyckor	Allvarliga olyckor	Måttliga olyckor	Lindriga olyckor	Totalt
Upphinnande-motorfordon	0	0	0	1	1
Korsande-motorfordon	0	0	0	2	2
Cykel singel	0	0	1	0	1
<b>Totalt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>4</b>

### 2.1.5.5 Korsning väg 19/1019

Totalt har det skett två olyckor i korsningen under de tio senaste åren, samtliga med personskada. Båda olyckorna är klassades som lindriga.

Tabell 7: Olycksstatistik med personskada som följd för korsning väg 19/1019, under de 10 senaste åren (Strada)

Olyckstyp	Dödsolyckor	Allvarliga olyckor	Måttliga olyckor	Lindriga olyckor	Totalt
Korsande-motorfordon	0	0	0	1	1
Cykel/moped-motorfordon	0	0	0	1	1
<b>Totalt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>2</b>

## 2.1.6 Natur-, kultur och skyddsområden

Söder om väg 9 längs med Ystad sandskog finns ett utpekat habitatsskydd genom ett natura 2000-område. Även söder om väg 1022 från korsningen väg 9/1022 är det habitatsskydd.

Norr om väg 9 finns ett kommunalt naturreservat. Strandskydd gäller från Jaktpaviljongsvägen till Kabusa, söder om väg 9 inklusive bebyggelsen, samt längs Nybroån och Kabusaån.



Hela området är rikt på fornlämningar. Direkt söder om korsningen väg 9/1022 och vid korsningen väg 1019/1022 finns grav- och boplatssområde. Vid väg 1019, i höjd med Stora Köpinge, finns en boplat, vilket också finns vid Karlsfält.

Försvarmakten har ett skjutfält som är aktivt söder om väg 1022 fram till väg 9. Även nordväst om korsningen väg 9 och 1022 är det militärt område.

## 2.2 Kommande utveckling

### 2.2.1 Trafikverket

Trafikverket planerar för att bygga gång- och cykelväg mellan Hammar och Skillinge. Syftet är att möjliggöra en trafiksäker förbindelse längs kusten för cyklister och fotgängare samtidigt som målpunkter kopplas samman. Den nya sträckningen blir en del av den nationella Sydkustleden. Planen är att följa befintlig väg 1022 och 1500. Arbetet med byggnation beräknas påbörja år 2022 – 2023. Den nya gång- och cykelvägen kommer ingå i samma stråk som befintlig cykelväg inom utredningsområdet.

Busshållplatserna Ystad Jaktpaviljongen, Nybrostrand V och Nybrostrandbadet ska tillgänglighetsanpassas under år 2020.

Trafikverket satsar över en halv miljard kronor på ett flertal åtgärder kopplat till Ystad – och Österlenbanan, såsom hastighetshöjningar, mötesspår, bangårdsombyggnad, fjärrblockering och trådsäkring. Syftet är ökad robusthet och tillförlitlighet. Projektet beräknas klart december år 2021. En långsiktig målsättning för Ystadbanan är en restid mellan Ystad och Malmö på 35 minuter samt en ökad trafikering på sträckan Simrishamn-Ystad-Malmö.

### 2.2.2 Region Skåne

Region Skåne har tagit fram en rapport *Supercykelstråk för Skåne* (Region Skåne, 2019). Syftet med rapporten är att beskriva vad supercykelstråk är och hur vi tillsammans ska arbeta för att skapa dessa stråk. I de flesta

relationer där potentialen att attrahera många cyklister är hög finns idag redan cykelvägar. Arbetet kommer därför i praktiken till stor del handla om att förbättra befintliga cykelstråk snarare än att bygga helt nya.

Cykelvägen mellan Ystad och Nybrostrand är ett stråk som är utpekad som potentiellt supercykelstråk, vilket i praktiken innebär en förhöjd standard utifrån bredd, belysning, beläggning och så vidare. För vidare läsning hänvisas till Region Skånes hemsida [skane.se/cykel/](https://skane.se/cykel/).

### 2.2.3 Ystads kommun

Det pågår exploatering i västra Nybrostrand med främst bostadsbebyggelse där det finns en gällande detaljplan. Gatunätet är klart där huvudanslutningen sker till väg 977. I detaljplanen beräknas området generera cirka 1200 personresor med bil per vardagsdygn. I detaljplanen bedöms detta inte påverka kapaciteten negativt i det övergripande vägnätet (Ystads kommun, 2010)

Ystads kommun planera för en ny campingplats på Nybrofältet mellan golfbanan och Köpingsbro som kommer trafikförsörjas från väg 9 och väg 977, där planarbete pågår. Ystads kommun är markägare och driver frågan. Det har även kommit in en skrivelse med förfrågan om att anlägga ytterligare en ny camping öster om Nybrostrand, norr om väg 9. Campingen behöver stöd i översiktsplan, vilken är under framtagande.

## 2.3 Problembeskrivning

### 2.3.1 Trafiksäkerhet

- Utformningen av korsningen väg 9/1022 uppfyller inte Trafikverkets säkerhetsklassning och bedöms som olämplig utifrån trafiksäkerhet (Trafikverket 2013). Söder om väg 9, på väg 1022, uppstår köer i norrgående riktning då bilister ska ansluta till väg 9, vilket indikerar på korta tidsluckor. Under sommaren år 2020 uppmättes kölängder på upp till 600 meter. Svårigheterna att ansluta, och främst genomföra en vänstersväng, bedöms leda till ökad risk för att bilister chansar och farliga situationer uppstår. Detta påverkar trafiksäkerheten negativt då risken för allvarliga olyckor bedöms hög i korsningen.
- Genom Nybrostrand är skyltad hastighet 50 km/tim. Data från de digitala hastighetspåminnande skyltarna visar att detta inte respekteras. Hastighetsöverträdelserna bedöms indikera på att vägens utformning inte stämmer överens med den skyltade hastigheten. Väg 9 genom Nybrostrand är bred, utrustad med vänstersvängskörfält, separerad gång- och cykelväg och planskilda passager för cyklister och fotgängare.

### 2.3.2 Framkomlighet

- Längs väg 9 från Y stad till Nybrostrand är framkomligheten låg för utryckningsfordon vilket till stor del beror på att bilister parkerar i vägrenen, vilket försvårar fri väg. Detta bedöms delvis bero på att det finns en större efterfrågan av parkeringsplatser än vad som erbjuds i området.
- Fotgängare och cyklister som har målpunkter på båda sidor av väg 9, tex. boende på norra sidan som ska ta sig ner till havet, upplever väg 9 som en barriär då det finns få ordnade passager och trafikflödet är högt, främst under sommarmånaderna.

- Cykelvägen längs väg 9 har begränsad framkomlighet pga. bredd. Det är svårt att mötas och större cyklar med låda eller vagn har svårt att få plats. Det finns även indikationer på att underhållet är eftersatt under vissa tider på året. Problemet leder till försämrad framkomlighet, men bedöms också som en trafiksäkerhetsrisk.
- Vid korsning väg 9/977 är det svårt att ansluta till väg 9 under sommarmånaderna då tidsluckorna är begränsade på grund av det höga trafikflödet.
- Besökare till Y stad Camping som kommer i östgående riktning på väg 9 blockerar övrig genomgående trafik, när de ska svänga vänster. Som resultat av detta uppstår långa köer på väg 9 vid vissa tidpunkter. Problemet beror till stor del på att campingen inte klarar ta emot alla besökare vilket gör att de får uppehålla sig på vägen innan de kan köra in på campingen. I vissa fall parkerar bilar med husvagnar och husbilar i närheten av campingen längs väg 9 vilket bidrar till en stökig trafikmiljö och försvårar för utryckningsfordon att ta sig fram.

### 2.3.3 Trygghet

- Boende i området påtalar svårigheter att uppmärksamma anslutningarna till Skogsgrindsvägen och Jaktstigen från väg 9 då de syns dåligt både under dagtid, men främst under tider när det är mörkt.
- Vid Svanvägen i Nybrostrand sker det omkörningar i östgående riktning, vilket enligt uppgifter från boende i området upplevs otryggt då många fordon ansluter i denna korsning. Liknande uppgifter har även kommit in angående anslutningarna med Skogsgrindsvägen och Jaktstigen i höjd med Sandskogen.

- Cykelvägen upplevs otrygg när det är mörkt ute på de sträckor där det inte finns belysning. På delen där cykelvägen är avskild med GCM-stöd och löper parallellt med väg 9 blir cyklister bländade av motorfordon som kör med helljus, vilket bedöms påverka risk för olyckor. Utformningen med GCM-stöd bedöms inte som en tillräckligt trafiksäker och trygg lösning med tanke på det höga fordonflödet i kombination med 80 km/tim.

## **2.4 Mål för lösningar**

### **Förbättrad trafiksäkerhet, framkomlighet och trygghet för fotgängare och cyklister**

Gång- och cykeltrafikanter ska erbjudas hög standard både längs sträckan och vid korsningsbehov.

### **Förbättrad trafiksäkerhet och trygghet för motorfordonstrafikanter**

Trygghet och säkerhet vid korsningarna på väg 9 ska förbättras utifrån behov. Det ska även vara säkert och tryggt att färdas längs med sträckan.

### **God tillgänglighet för genomgående biltrafik och kollektivtrafik**

Vägens övergripande funktion ska beaktas. Under sommarmånaderna accepteras en lägre framkomlighet på grund av högre trafikflöden. Dock ska utryckningsfordonens framkomlighet säkerställas.

## 3 Pröva tänkbara lösningar

### 3.1 Studerade åtgärdstyper

I detta kapitel sker en alternativgenerering med dialog och utgallring av alternativa lösningar och bedömning av deras effekter, konsekvenser, måluppfyllelse och kostnader, jämfört med nytta. De föreslagna lösningarna utgår från fyrstegsprincipen vilket innebär att lösningar i första hand prövas som påverkar efterfrågan på transporter och i andra hand sådana som effektiviserar användningen av befintligt transportsystem. Först i tredje och fjärde hand övervägs ombyggnad och nybyggnad.

Följande bedömningsskala tillämpas i *effekt på studerade aspekter*.

Positivt bidrag	
Något positivt bidrag	
Ingen påverkan	
Något negativt bidrag	
Negativt bidrag	

#### 3.1.1 Korsning väg 9/1022

##### 3.1.1.1 Sänkt hastighet

<b>Problem/brist/behov som hanteras</b> Trafiksäkerhetsproblem i korsning väg 9/1022					
<b>Beskrivning av lösning</b> Skyltad hastighet sänks genom korsningen i syfte att minska risken för olyckor och öka kapacitet då tidsluckor blir längre.				<b>Steg</b> 2	
<b>Effekt på studerade aspekter</b>			<b>Kostnad (tkr)</b> 50	<b>Gå vidare?</b> Nej	<b>Ansvar</b> Trafikverket
Trafiksäkerhet, framkomlighet trygghet fotgängare och cyklister	Trafiksäkerhet och trygghet motorfordonstrafikanter	Tillgänglighet för genomgående biltrafik och kollektivtrafik			
<b>Motivering till nej</b> Åtgärden bedöms inte ge tillräcklig trafiksäkerhetsnytta. Åtgärden minskar även framkomlighet för den genomgående trafiken då en lokal hastighetssänkning påverkar restiden negativt.					

## 3.1.1.2 Förskjuten trevägskorsning

<b>Problem/brist/behov som hanteras</b> Trafiksäkerhetsproblem i korsning väg 9/1022					
<b>Beskrivning av lösning</b> Korsningen byggs om till en förskjuten trevägskorsning inkl. lämpliga kapacitetsåtgärder i syfte att främst minska risken för olyckor men även för att öka kapaciteten. Åtgärden bedöms även tillåta en högre hastighet på väg 9 förbi korsningen.					<b>Steg</b> 4
<b>Effekt på studerade aspekter</b>			<b>Kostnad (tkr)</b> 5 000	<b>Gå vidare?</b> Ja	<b>Ansvar</b> Trafikverket
Trafiksäkerhet, framkomlighet trygghet fotgängare och cyklister	Trafiksäkerhet och trygghet motorfordonstrafikanter	Tillgänglighet för genomgående biltrafik och kollektivtrafik			
<b>Motivering till ja</b> Åtgärden bedöms ge goda trafiksäkerhetsnyttor tillsammans med ökad kapacitet, utan att påverka den genomgående trafiken negativt.					

## 3.1.1.3 Cirkulationsplats

<b>Problem/brist/behov som hanteras</b> Trafiksäkerhetsproblem i korsning väg 9/1022					
<b>Beskrivning av lösning</b> Korsningen ersätts med en cirkulationsplats i syfte att minska risken för olyckor och öka kapaciteten.					<b>Steg</b> 4
<b>Effekt på studerade aspekter</b>			<b>Kostnad (tkr)</b> 10 000	<b>Gå vidare?</b> Nej	<b>Ansvar</b> Trafikverket
Trafiksäkerhet, framkomlighet trygghet fotgängare och cyklister	Trafiksäkerhet och trygghet motorfordonstrafikanter	Tillgänglighet för genomgående biltrafik och kollektivtrafik			
<b>Motivering till nej</b> Cirkulationsplats är endast lämplig när flödet från samtliga ben är någorlunda jämnt fördelade. Åtgärden skulle även påverka framkomligheten för genomgående trafik på väg 9 negativt.					

## 3.1.2 Genom Nybrostrand

## 3.1.2.1 Hastighetsdämpande åtgärder

<b>Problem/brist/behov som hanteras</b> Hastighetsöverträdelser genom Nybrostrand					
<b>Beskrivning av lösning</b> Väg 9 genom Nybrostrand utrustas med hastighetsdämpande åtgärder, till exempel tätortsporter, avsmalning av körbana, trafiksäkerhetskameror, refuger med mera.					<b>Steg</b> 3
<b>Effekt på studerade aspekter</b>			<b>Kostnad (tkr)</b> 1 000 – 5 000	<b>Gå vidare?</b> Nej	<b>Ansvar</b> Trafikverket
Trafiksäkerhet, framkomlighet trygghet fotgängare och cyklister	Trafiksäkerhet och trygghet motorfordonstrafikanter	Tillgänglighet för genomgående biltrafik och kollektivtrafik			
<b>Motivering till nej</b> Det är ett problem att skyltad hastighet inte följs men med tanke på vägens utformning bedöms inte hastighetsdämpande åtgärder som en lämplig lösning. Samtliga passager för oskyddade trafikanter är planskilda och den större korsningen är utrustade med väntersvängskörfält.					

## 3.1.2.2 Linjemålning

<b>Problem/brist/behov som hanteras</b> Trafiksäkerhetsrisker vid anslutning från Svanvägen.					
<b>Beskrivning av lösning</b> Väg 9 genom Nybrostrand kompletteras med till exempel heldragna mittlinjer där det inte finns idag i syfte att minska risken för farliga omkörningar.					<b>Steg</b> 2
<b>Effekt på studerade aspekter</b>					
Trafiksäkerhet, framkomlighet trygghet fotgängare och cyklister	Trafiksäkerhet och trygghet motorfordonstrafikanter	Tillgänglighet för genomgående biltrafik och kollektivtrafik	<b>Kostnad (tkr)</b> 50	<b>Gå vidare?</b> Ja	<b>Ansvar</b> Trafikverket
<b>Motivering till ja</b> Åtgärden tas vidare och lämpligheten prövas i samband med en hastighetsöversyn.					

## 3.1.3 Korsning väg 9/977

## 3.1.3.1 Sänkt hastighet

<b>Problem/brist/behov som hanteras</b> Problem att ansluta från väg 977 till väg 9					
<b>Beskrivning av lösning</b> Hastighetsgränsen genom korsningen på väg 9 sänkts i syfte att underlätta för anslutande trafikanter från väg 977.					<b>Steg</b> 2
<b>Effekt på studerade aspekter</b>					
Trafiksäkerhet, framkomlighet trygghet fotgängare och cyklister	Trafiksäkerhet och trygghet motorfordonstrafikanter	Tillgänglighet för genomgående biltrafik och kollektivtrafik	<b>Kostnad (tkr)</b> 20	<b>Gå vidare?</b> Ja	<b>Ansvar</b> Trafikverket
<b>Motivering till ja/nej</b> Åtgärden tas vidare och lämpligheten prövas i samband med en hastighetsöversyn.					

## 3.1.3.2 Cirkulationsplats

<b>Problem/brist/behov som hanteras</b> Problem att ansluta från väg 977 till väg 9					
<b>Beskrivning av lösning</b> Korsningen ersätts med en cirkulationsplats i syfte att öka kapaciteten.					<b>Steg</b> 4
<b>Effekt på studerade aspekter</b>					
Trafiksäkerhet, framkomlighet trygghet fotgängare och cyklister	Trafiksäkerhet och trygghet motorfordonstrafikanter	Tillgänglighet för genomgående biltrafik och kollektivtrafik	<b>Kostnad (tkr)</b> 8 000	<b>Gå vidare?</b> Nej	<b>Ansvar</b> Trafikverket
<b>Motivering till nej</b> Cirkulationsplats är endast lämplig när flödet från samtliga ben är någorlunda jämnt fördelade. Åtgärden skulle även påverka framkomligheten för genomgående trafik på väg 9 negativt.					

### 3.1.4 Korsning väg 9/Jaktpaviljongsvägen

#### 3.1.4.1 Väntplats/tillfällig parkering, Ystad camping

<b>Problem/brist/behov som hanteras</b> Köbildning vid korsningen					
<b>Beskrivning av lösning</b> Besökare till Ystad camping erbjuds en väntplats inne på området innan tilldelning av ordinarie campingtomt för att undvika att köbildning uppstår på väg 9.					<b>Steg</b> 2
<b>Effekt på studerade aspekter</b>			<b>Kostnad (tkr)</b> Ej bedömd	<b>Gå vidare?</b> Ja	<b>Ansvar</b> Ystads kommun
Trafiksäkerhet, framkomlighet trygghet fotgängare och cyklister	Trafiksäkerhet och trygghet motorfordonstrafikanter	Tillgänglighet för genomgående biltrafik och kollektivtrafik			
<b>Motivering till ja/nej</b> Åtgärden ska ses som ett förslag i en vidare diskussion mellan Trafikverket, Ystads kommun och Ystad camping.					

#### 3.1.4.2 Flytt/ny anslutning, Ystad camping

<b>Problem/brist/behov som hanteras</b> Köbildning vid korsningen					
<b>Beskrivning av lösning</b> Campingens anslutning flyttas till annat lämpligt ställe alternativt byggs ytterligare en anslutning. Åtgärden får inte leda till försämrad trafiksäkerhet på väg 9 och ska inte stå i konflikt med gång- och cykeltrafikanter.					<b>Steg</b> 4
<b>Effekt på studerade aspekter</b>			<b>Kostnad (tkr)</b> Ej bedömt	<b>Gå vidare?</b> Ja	<b>Ansvar</b> Ystads kommun
Trafiksäkerhet, framkomlighet trygghet fotgängare och cyklister	Trafiksäkerhet och trygghet motorfordonstrafikanter	Tillgänglighet för genomgående biltrafik och kollektivtrafik			
<b>Motivering till ja/nej</b> Åtgärden ska ses som ett förslag i en vidare diskussion mellan Trafikverket, Ystads kommun och Ystad camping.					

#### 3.1.4.3 Vänstersvängsfält

<b>Problem/brist/behov som hanteras</b> Köbildning vid korsningen					
<b>Beskrivning av lösning</b> Väg 9 utrustas med vänstersvängsfält vid korsningen för att besökare till Ystad camping inte ska påverka den genomgående trafiken. Vänstersvängsfältet ska inte agera magasineringsplats för besökare till Ystad camping utan endast underlätta för den genomgående trafiken på väg 9. Syftet med vänstersvängsfältet är att fånga upp de trafikanterna som inte kan genomföra vänstersväng på grund av små tidsluckor.					<b>Steg</b> 2
<b>Effekt på studerade aspekter</b>			<b>Kostnad (tkr)</b> 500	<b>Gå vidare?</b> Ja	<b>Ansvar</b> Trafikverket
Trafiksäkerhet, framkomlighet trygghet fotgängare och cyklister	Trafiksäkerhet och trygghet motorfordonstrafikanter	Tillgänglighet för genomgående biltrafik och kollektivtrafik			
<b>Motivering till ja</b> Åtgärden är endast aktuell om det finns plats inom vägområdet och inte stör kollektivtrafiken. Det är inte aktuellt att ta ny mark i anspråk pga. känslig miljö.					



### 3.1.4.4 Cirkulationsplats

<b>Problem/brist/behov som hanteras</b> Köbildning vid korsningen					
<b>Beskrivning av lösning</b> Korsningen ersätts med en cirkulationsplats i syfte att minska framkomlighetsproblem för den genomgående trafiken.					<b>Steg</b> 4
<b>Effekt på studerade aspekter</b>					
Trafiksäkerhet, framkomlighet trygghet fotgängare och cyklister	Trafiksäkerhet och trygghet motorfordonstrafikanter	Tillgänglighet för genomgående biltrafik och kollektivtrafik	<b>Kostnad (tkr)</b> 10 000	<b>Gå vidare?</b> Nej	<b>Ansvar</b> Trafikverket
<b>Motivering till nej</b> Cirkulationsplats är endast lämplig när flödet från samtliga ben är någorlunda jämnt fördelade. Åtgärden skulle även innebära att ny mark behöver tas i anspråk i en känslig miljö.					

### 3.1.5 Väg 9, övergripande

#### 3.1.5.1 Omlada trafiken

<b>Problem/brist/behov som hanteras</b> Framkomlighet- och trygghetsproblem för fotgängare och cyklister. Framkomlighetsproblem på grund av felparkerade bilar.					
<b>Beskrivning av lösning</b> Fordon som inte har målpunkt inom utredningsområdet omlads via väg 1022, 1019 och 19 i syfte att minska belastningen på väg 9.					<b>Steg</b> 2
<b>Effekt på studerade aspekter</b>					
Trafiksäkerhet, framkomlighet trygghet fotgängare och cyklister	Trafiksäkerhet och trygghet motorfordonstrafikanter	Tillgänglighet för genomgående biltrafik och kollektivtrafik	<b>Kostnad (tkr)</b> Ej bedömt	<b>Gå vidare?</b> Nej	<b>Ansvar</b> Trafikverket
<b>Motivering till nej</b> Väg 9 är en riksväg som är utpekad av Trafikverket och Region Skåne i det funktionellt prioriterade vägnätet. Detta innebär att tillgänglighet för dagliga- och långväga personresor med bil och tillgänglighet för kollektivtrafik är prioriterat. Detta skulle inte gå att uppnå om trafiken flyttades till väg 1022/1019 då de vägarna inte har samma standard. Väg 1022 och 1019 är utformade för bashastighet 70 km/tim, det i kombination med den längre sträckningen skulle försämrast restiden. Åtgärden skulle även öka antal anslutande fordon från väg 1019 till väg 19, vilket skulle försämrast framkomlighet och trafiksäkerhet på väg 19, som också är utpekad i det funktionellt prioriterade vägnätet. Åtgärden stöds heller inte av Transportstyrelsens föreskrifter och den nationella vägvisningsplan Trafikverket följer.					

## 3.1.5.2 Hastighetsöversyn

<b>Problem/brist/behov som hanteras</b> Trafiksäkerhet, framkomlighet, boendemiljö					
<b>Beskrivning av lösning</b> En hastighetsöversyn genomförs på väg 9 inom utredningsområdet med mål att skapa en trafiksäker och trygg miljö för både fordonsförare, cykeltrafikanter, gångtrafikanter och boende i området. Översynen genomförs av Trafikverket i dialog med Ystads kommun. Det har inkommit önskemål från Nybrostrands Byalag att inte åtgärder leder till högre hastigheter genom tätorten.					<b>Steg</b> 1
<b>Effekt på studerade aspekter</b>			<b>Kostnad (tkr)</b> 100	<b>Gå vidare?</b> Ja	<b>Ansvar</b> Trafikverket
Trafiksäkerhet, framkomlighet trygghet fotgängare och cyklister	Trafiksäkerhet och trygghet motorfordonstrafikanter	Tillgänglighet för genomgående biltrafik och kollektivtrafik			
<b>Motivering till ja</b> Utredningen har till exempel påvisat problem med hastighetsöverträdelser genom Nybrostrand och de fysiska åtgärder som föreslås på väg 9 skulle innebära en annorlunda vägutformning, som eventuellt förutsätter nya hastighetsgränser på sträckan. De fysiska åtgärder som föreslås och hastighetsöversyn bör samspela med varandra.					

## 3.1.5.3 Standardhöjning av gång- och cykelväg

<b>Problem/brist/behov som hanteras</b> Framkomlighet- och trygghetsproblem för fotgängare och cyklister. Framkomlighetsproblem på grund av felparkerade bilar.					
<b>Beskrivning av lösning</b> Vägytan mellan Ystad och Nybrostrand omdisponeras i förmån för en separerad gång- och cykelväg i syfte att öka trafiksäkerhet, framkomlighet och trygghet för fotgängare och cyklister.					<b>Steg</b> 3
<b>Effekt på studerade aspekter</b>			<b>Kostnad (tkr)</b> 15 000	<b>Gå vidare?</b> Ja	<b>Ansvar</b> Trafikverket
Trafiksäkerhet, framkomlighet trygghet fotgängare och cyklister	Trafiksäkerhet och trygghet motorfordonstrafikanter	Tillgänglighet för genomgående biltrafik och kollektivtrafik			
<b>Motivering till ja</b> Den utformning som idag råder bedöms inte leva upp till en acceptabel standard då cykelvägen inte uppfyller Trafikverkets rekommendationer för separering från övrig trafik eller har en tillräckligt bred utifrån dagens behov. Region Skåne har även pekat ut sträckan inom arbetet <i>Koncept för supercykelstråki Skåne</i> (Region Skåne, 2019) som ett lämpligt stråk för standardhöjning.					

### 3.1.5.4 Gång- och cykelpassager

<b>Problem/brist/behov som hanteras</b> Framkomlighet- och trygghetsproblem för fotgängare och cyklister.					
<b>Beskrivning av lösning</b> Ett antal gång- och cykelpassager anläggs på strategiska platser där behov av att korsa väg 9 är stort. Förslag på platser är i höjd med Jaktstigen och Skogsgrindsvägen. Förslagsvis så anläggs passagerna i plan då miljön i området är känslig.					<b>Steg</b> 3
<b>Effekt på studerade aspekter</b>			<b>Kostnad (tkr)</b> 500	<b>Gå vidare?</b> Ja	<b>Ansvar</b> Trafikverket
Trafiksäkerhet, framkomlighet trygghet fotgängare och cyklister	Trafiksäkerhet och trygghet motorfordonstrafikanter	Tillgänglighet för genomgående biltrafik och kollektivtrafik			
<b>Motivering till ja</b> Behovet av att kunna ta sig mellan norra och södra sidan för gång- och cykeltrafikanter är stort då det finns målpunkter på båda sidor. Idag finns endast en ordnad passage, i höjd med Ystad camping, vilket inte bedöms tillräckligt. Åtgärden är beroende av att hastigheten justeras för att säkerställa trafiksäkerhet.					

### 3.1.5.5 Se över samtliga mindre anslutningar till väg 9

<b>Problem/brist/behov som hanteras</b> Svårigheter att uppmärksamma korsningar för främst fordonstrafikanter.					
<b>Beskrivning av lösning</b> Samtliga mindre korsningar ses över med fokus trafiksäkerhet. Förslag på åtgärder kan till exempel vara belysning, vegetationsröjning, bygga om eller stänga anslutningar.					<b>Steg</b> 2
<b>Effekt på studerade aspekter</b>			<b>Kostnad (tkr)</b> 500	<b>Gå vidare?</b> Ja	<b>Ansvar</b> Trafikverket
Trafiksäkerhet, framkomlighet trygghet fotgängare och cyklister	Trafiksäkerhet och trygghet motorfordonstrafikanter	Tillgänglighet för genomgående biltrafik och kollektivtrafik			
<b>Motivering till ja</b> Om möjlighet finns att förbättra anslutningarna utan några större åtgärder, steg 2, bedöms det ge nytta.					

### 3.1.6 Sammanställning av rekommenderade lösningar

Nummer	Åtgärdsnamn	Ansvar för fortsatt hantering
3.1.1.2	Förskjuten trevägskorsning	Trafikverket
3.1.2.2	Linjemålning	Trafikverket
3.1.4.1	Väntplats, Ystad camping	Ystads kommun
3.1.4.2	Flytt/ny anslutning, Ystad camping	Ystads kommun
3.1.4.3	Vänstersvängsfält	Trafikverket
3.1.5.2	Hastighetsöversyn	Trafikverket
3.1.5.3	Standardhöjning av gång- och cykelväg	Trafikverket
3.1.5.4	Gång- och cykelpassager	Trafikverket
3.1.5.5	Se över samtliga mindre anslutningar till väg 9	Trafikverket

### 3.2 Samlad bedömning av åtgärder

Åtgärd	Samhällsekonomi	Fördelning	Transportpolitisk	Gå vidare?
	Nyttokostnadsbedömning. <u>Beskrivning</u> 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
Samtliga åtgärder från sammanställning under 3.1.6	<p><u>Positiva nyttor</u> -Trafiksäkerhet, minskad risk för personskador</p> <p>-Hälsa, fysisk aktivitet genom förbättrade möjligheter för gång- och cykeltrafikanter</p> <p><u>Negativa nyttor</u> Landskap, visuell karaktär förändras vid ombyggnation av korsning</p> <p><u>Samlad bedömning</u> De positiva nyttorna bedöms stå i relation med kostnaden</p>	<p>- Mest positiv nytta för trafikslag gång och cykel</p> <p>-Främst lokal nytta för samtliga vägtrafikanter</p> <p>-Viss positiv påverkan för regionala bilresor då tillförligheten ökar på väg 9</p>	<p><u>Funktionsmålet</u> <u>Medborgarnas resor</u> Både tillförlighet, trygghet och bekvämlighet bedöms öka med åtgärderna</p> <p><u>Jämställdhet</u> Förbättrar möjligheten för val av transportsätt</p> <p><u>Kollektiv trafik, gång &amp; cykel</u> Bedöms öka andel gång- och cykelresor</p> <p><u>Hänsynsmålet</u> <u>Människors hälsa</u> Fysisk aktivitet i transportsystemet</p> <p><u>Befolkning</u> Ökad tillgänglighet att på egen hand ta sig fram till sina mål för barn och äldre till fots och med cykel</p>	Ja

## 4 Förslag till inriktning och rekommenderade åtgärder

### 4.1 Beskrivning av övergripande inriktning

För väg 9 inom utredningsområdet rekommenderas en standardhöjning av befintlig gång- och cykelväg med fokus på trafiksäkerhet, trygghet och framkomlighet för gång- och cykeltrafikanter. Genom att omdisponera den befintliga vägytan bedöms gång- och cykelvägen kunna breddas och separeras där behov finns. Förutom de positiva nyttorna för gång- och cykeltrafikanter skulle åtgärden även bidra till en mer trygg och framkomlig väg då ytan där bilister idag felaktigt parkerar försvinner. Ett antal passager anläggs på strategiskt valda platser med syfte att förbättra tillgängligheten för boende och besökare med behov att korsa vägen. Om plats finns inom vägområdet anläggs ett vänstersvängskörfält i korsningen väg 9/Jaktpaviljongen för att minska risken för olyckor och öka framkomlighet för genomgående fordon.

Utredningen rekommenderar att Y stads kommun fortsätter sitt arbete med trafikövervakning och tillsammans med Trafikverket inleder en dialog med Y stad camping för vidare diskussion angående lämpliga lösningar för deras besökare. Det är av stor vikt att lösa problemet med köande bilister på väg 9 då det har varit orsaken till en del olyckor och försämrar framkomligheten på väg 9.

För fyrvägs korsning väg 9/1022 rekommenderar utredningen ombyggnation. Om det vid ombyggnaden går att förbättra framkomlighet i korsningen för bilister på väg 1022 är det positivt, dock ska trafiksäkerhet vara den drivande faktorn vid utformning.

Genom Nybrostrand rekommenderar utredningen att se över linjemålning i syfte att förbättra trafiksäkerhet och upplevd trygghet för anslutande från sekundärvägarna. I övrigt har utredningen inte kunnat påvisa några lämpliga åtgärder i Nybrostrand som står i relation med de problem som presenteras under *förstå situationen*.

Utifrån ovan nämnda åtgärder rekommenderas en hastighetsöversyn genomföras på väg 9 inom utredningsområdet. Utredningen har till exempel påvisat problem med hastighetsöverträdelser genom Nybrostrand och de fysiska åtgärder som föreslås på väg 9 skulle innebära en annorlunda vägutformning, som eventuellt förutsätter nya hastighetsgränser på sträckan.

## 5 Referenshänvisning

Ystads kommun (2019). *Kommunen Ystad 2030, Översiktsplan för Ystads kommun*, Samrådshandling 30 januari 2019 [Elektronisk]

Ystads kommun (2010). *Detaljplan för Nybrostrand 19:10 m.m. i Nybrostrand*, Dnr 2008.0038-214 [Elektronisk]

Trafikverket (2013). *Ajourhålla säkerhetsklassificering av vägnätet*, TDOK 2013:0636 [Elektronisk]

Region Skåne (2019) *Supercykelstråk för Skåne*. Version 1. 2019-11-01 [Elektronisk]

## Kvalitetsgranskning

Genomförd:	Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/> Datum: 2020-10-13
Utförd av:	Malin Ekman, PLSyu

## Avslut av studie

Dokumentet är elektroniskt signerat av följande personer:

*Markus Jonsson, PLSyu – Projekt- och processledare*

*Tanja Jevtic, cPLSyu – Projektponsor*



Trafikverket, Region Syd, Gibraltargatan 7, 211 18 Malmö  
Telefon: 0771-921 921. Texttelefon: 010-123 50 00.