

BYGGSTART SKÅNE

INFRASTRUKTUR FÖR SVERIGES UTVECKLING



EN SATSNING PÅ SKÅNE ÄR EN SATSNING PÅ SVERIGE



I slutet av mars 2017 fick Trafikverket i uppdrag av regeringen att ta fram ett förslag på ny nationell transportplan för åren 2018–2029. I det arbetet ingår Sverigeförhandlingen som en del av kommande års infrastrukturplanering på nationell, regional och kommunal nivå. I Skåne finns sedan 25 juni 2015 en gemensam plattform för de satsningar som krävs i Skåne – Skånebildens. Det är en överenskommelse som tar avstamp i hur infrastrukturen behöver byggas ut för att fortsätta utveckla Skåne – och Sverige – på ett hållbart sätt.

Det krävs nämligen ordentliga insatser för att kunna möta efterfrågan från resenärer och företag, främja tillväxt – och samtidigt ställa om till ett klimatneutralt transportsystem. Skånebildens tar ställning för fyra prioriterade insatser:

- ▶ Högstighetsbanans sträckning i Skåne ska i ett första utbyggnadssteg ha stationer i Malmö, Lund och Hässleholm.
- ▶ Bygget av högstighetsbanan ska starta söderifrån, för att undanröja de stora flaskhalsarna i det nationella och regionala järnvägssystemet.
- ▶ Skånebanan ska ha konkurrenskraftiga restider, för att koppla Helsingborg och Kristianstad till högstighetsbanan samt för att koppla samman de två arbetsmarknadsregionerna i Skåne.
- ▶ Västkostbanan mellan Maria station–Helsingborg C ska ha dubbelspår, för ökad kapacitet och snabbare förbindelser på den för Skåne, Sverige och EU så viktiga Västkostbanan.

Dessutom är det viktigt att påbörja nya fasta förbindelser över Öresund.

Gemensamt för Skånes prioriteringar är att de gynnar svensk import och export, ser till människors möjligheter att bo och resa, samt öppnar för fler arbetstillfällen och ett konkurrenskraftigt näringsliv.

En satsning på infrastruktur i Skåne är således en satsning på Sverige.



VÄSTKUSTBANAN

DUBBELSPÅR HELA STRÄCKAN

Trafikverket klassar Väst kustbanan som en av Sveriges viktigaste järnvägsförbindelser och riksdagen beslutade redan 1992 om en utbyggnad av hela Väst kustbanan. Ändå saknar sträckan Ängelholm–Helsingborg fortfarande dubbelspår.

Lyckligtvis ligger delar av denna sträcka i nationella planen för 2014–2025, men man har förbisett Maria station–Helsingborg C. En sträcka som endast är 4,5 km, men som ändå utgör ett stort hinder för alla de effekter och vinster dubbelspår kan medföra.

En helt utbyggd Väst kustbana skulle öppna för fler klimatsmarta godstransporter, bättre pendlingsmöjligheter och utgöra en viktig länk för tågtrafik Köpenhamn–Malmö–Göteborg–Oslo.

Fullständiga dubbelspår kommer att kunna hantera lika mycket gods som en 16-filig motorväg. En utbyggnad ger dessutom utrymme för fler persontåg med tätare avgångar, kortare restider, bättre punktlighet

– och därmed högre attraktivitet. Idag kan 8 tåg per timme passera enkelspåret i Helsingborg. Med dubbelspår är potentialen 30-40 tåg per timme. Det är en femdubbling av trafiken. Fullt utbyggd tar Väst kustbanan strax över två timmar mellan Göteborg och Malmö. En svårslagen restid.

Lägg därtill de analyser som visar att dubbelspår Maria station–Helsingborg C skulle generera mer än 2 000 nya bostäder i Helsingborg.

Väst kustbanans flaskhalsar innebär att den regionala tågtrafiken inte kan vidareutvecklas i takt med resenärernas behov. Detta får i sin tur en negativ effekt på möjligheterna till regionförstoring och tillväxt då effektiv och hållbar arbetspendling försvåras.

Effekterna är många och hela Skåne, samt grannlän, står bakom en utbyggnad. Sista sträckan enkelspår Maria station–Helsingborg C måste in i nationell plan 2018–2029.



- ▶ Väst kustbanan klassas som en av Sveriges viktigaste järnvägsförbindelser
- ▶ Trafiken kan öka från 8 tåg/timme till 30-40 tåg/timme. Det är en femdubbling av trafiken



- ▶ Fullständiga dubbelspår ger godskapacitet som en 16-filig motorväg
- ▶ Sträckan Maria station–Helsingborg C måste in i nationell plan 2018–2029



Varberg–Hamra är 8 kilometer, ligger i nuvarande plan 2014–2025 för byggstart 2019.

Ängelholm–Maria station är 24 kilometer, ligger i nuvarande plan 2014–2025 med byggstart 2020.

Maria station–Helsingborg C är sista sträckan enkelspår som inte ligger med i någon plan. Det betyder att dessa 4,5 kilometer är den enda sträckan med enkelspår längs hela Västkustbanan.

SKÅNEBANAN

GER EN STÖRRE ARBETSMARKNAD

Sträckan Helsingborg–Kristianstad är ett av Sveriges mest trafikerade enkelspår och drabbas på grund av underhållsarbeten och störningar av ständiga trafikavbrott. Spårtrafiken på Skånebanan har dessutom få möjligheter till möten. Dubbelspår skulle binda ihop två arbetsmarknadsregioner, knyta Västkustbanan till höghastighetsjärnvägen, öka bostadsbyggandet samt möjliggöra ökad person- och godstrafik.

Flera stora aktörer har redan sett bostadspotentialen för orterna längs en utbyggd Skånebana: insatser här beräknas bidra till ett ökat bostadsbyggande i storleksordningen 8 000 bostäder och närmare 2 000 jobb. Det är en näringslivsnytta på nästan 800 miljoner kronor.

På Skånebanan, som också är en viktig godsbanan, trängs godståg med Pågatåg. Det gör att få vill – eller kan – pendla de 80 minuter det idag tar mellan Kristianstad och Helsingborg. Men med en utbyggd Skånebana ska samma resa ta 45 minuter. Även restiden Hässleholm–Helsingborg halveras, ner till 30 minuter.

Att binda samman Skånes två stora arbetsmarknadsregioner är avgörande för regionen som tillväxtmotor: en förkortad restid Helsingborg–Kristianstad och

Malmö–Kristianstad leder till bättre matchning på arbetsmarknaden, utvidgad utbildningsmarknad och fler i arbete. Skånebanan knyter även Helsingborg och Kristianstad vidare mot Blekinge till höghastighetsbanan i Hässleholm och ger städerna en konkurrenskraftig restid på under tre timmar till Stockholm.

Effekterna är många och hela Skåne, samt grannlän, står bakom en utbyggnad. Det finns en gemensam målbild för hur banan och dess orter kan utvecklas, med tre prioriterade åtgärder inför kommande nationella plan 2018–2029:

- Dubbelspår Maria station–Helsingborg C samt hastighetshöjning Åstorp–Kattarp
- Dubbelspår Hässleholm–Kristianstad
- Dubbelspår, alternativt förlängt mötesspår, Klippan–Hyllstofta

På sikt behövs fler åtgärder för att nå målen om kortare restid, men om dessa genomförs i kommande plan ges möjlighet till en Skånebana som knyter samman östra och västra Skåne, utvidgar arbetsmarknadsregionen och kopplar stora delar av Skåne till viktiga järnvägsstråk.



- ▶ Helsingborg–Kristianstad är ett av Sveriges mest trafikerade enkelspår
- ▶ Att binda samman regionens två arbetsmarknader är avgörande för Skåne som tillväxtmotor



- ▶ Dubbelspår Hässleholm–Kristianstad samt förlängt mötesspår vid Klippan måste in i nationell plan 2018-2029

HELSINGBORG - KRISTIANSTAD

80 45

RESTID (MINUTER) 2015/2035

MALMÖ - KRISTIANSTAD

60 45

RESTID (MINUTER) 2015/2035

MALMÖ–HÄSSLEHOLM KRÄVER SNABB BYGGSTART

Sträckan Malmö–Hässleholm är avgörande för tågtrafiken i hela södra Sverige, men är idag hårt belastad av godståg, fjärrtåg och regionala pendeltåg. Att bygga ut sträckan till fyrspår är en akut åtgärd, som bör ske tidigt i planperioden. Om inget görs kommer kapacitetsefterfrågan längs sträckan vara omöjliga 148 procent år 2025. Redan i dag är vart femte persontåg försenat på sträckan, vilket även påverkar den regionala pendlingen negativt samt hämmar bostadsbyggandet i regionen.

Flaskhalsen Malmö–Hässleholm stoppar dessutom upp en stor del av Sveriges export och import, då Södra stambanan är Sveriges järnväg ut i Europa.

Sträckan Malmö–Lund ligger i nuvarande plan med planerad byggstart 2017 och ett färdigställande till 2024. Enligt planeringsdirektiven för nationell plan 2018–2029 pekas Lund–Hässleholm ut som nästa sträcka i en ny stambana. En utbyggnad på denna

sträcka är avgörande för Sveriges export, sysselsättning och utvidgad arbetsmarknad. Fyrspår Lund–Hässleholm behöver snabb byggstart och komma tidigt i plan.

Och de skånska åtgärdsförslagen hänger ihop: en permanent kopplingspunkt i Hässleholm till Södra stambanan och Skånebanan är avgörande för att möjliggöra regional snabbtågstrafik, kortare restider, avlastning och nya resemöjligheter. Beräkningar visar att sträckan Lund–Hässleholm troligen är den mest lönsamma etappen att bygga ut i höghastighets-systemet. Merkostnaden för att framtidssäkra och att bygga för högre hastigheter är med andra ord liten.

Södra stambanan är Sveriges järnväg ut i Europa, effekterna och möjligheterna av kommande Fehmarn Bält-förbindelsen stärker behovet av ytterligare spår.



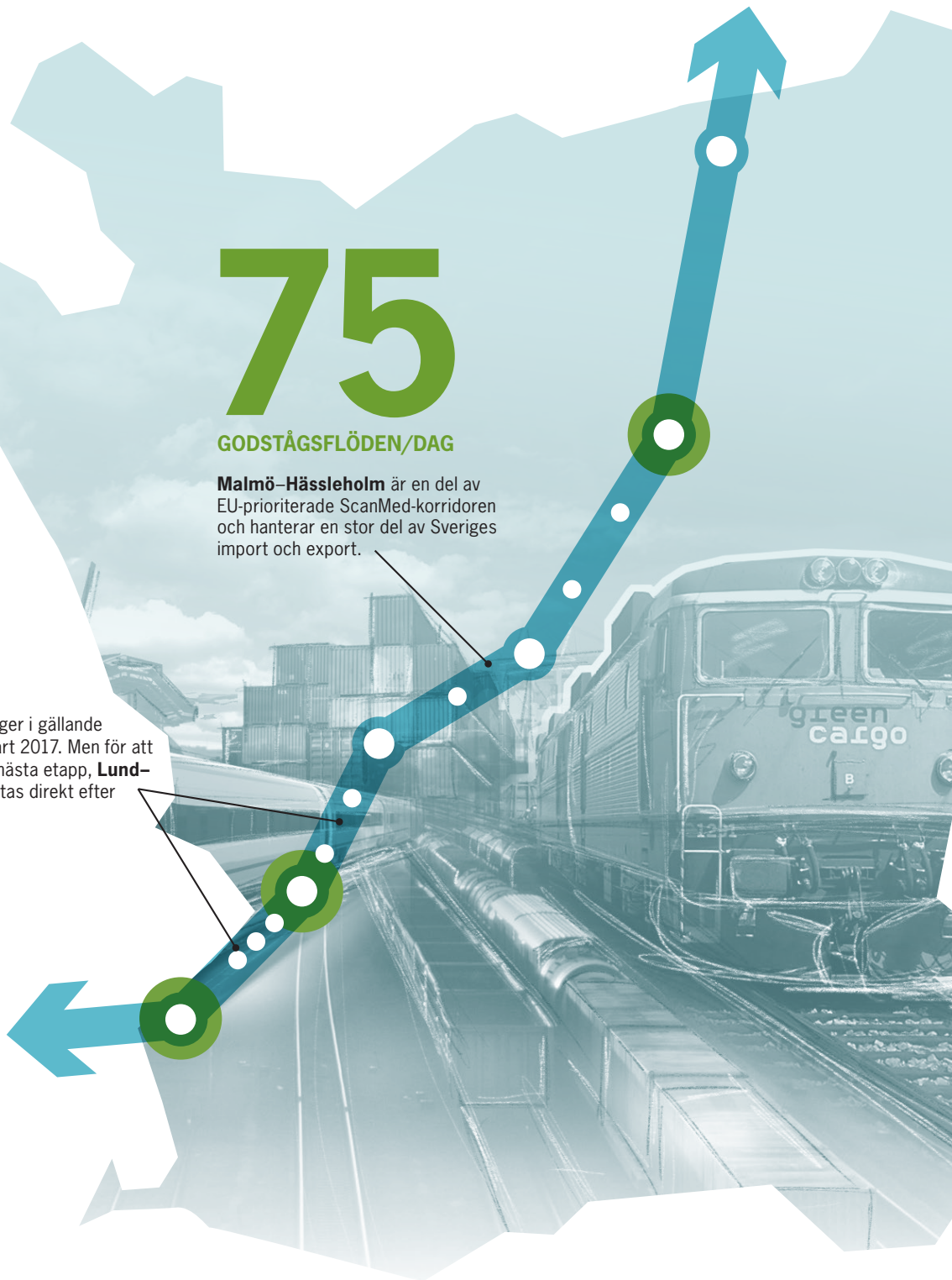
- ▶ Belastningen på sträckan Malmö–Hässleholm riskerar bli omöjliga 148 procent
- ▶ Flaskhalsen Malmö–Hässleholm stoppar stora delar av Sveriges export och import
- ▶ En permanent kopplingspunkt i Hässleholm är avgörande för att möjliggöra regionala snabbtåg och avlasta Södra Stambanan
- ▶ Fyrspår Lund–Hässleholm behöver snabb byggstart och komma tidigt i plan 2018-2029

75

GODSTÅGSFLÖDEN/DAG

Malmö–Hässleholm är en del av EU-prioriterade ScanMed-korridoren och hanterar en stor del av Sveriges import och export.

Malmö–Lund ligger i gällande plan med byggstart 2017. Men för att nå full effekt bör nästa etapp, **Lund–Hässleholm** startas direkt efter färdigställandet.



ÖRESUNDSFÖRBINDELSER FÖR ROBUSTHET OCH KONKURRENSKRAFT

De samhällsekonomiska effekterna av Öresundsbron är stora. Varje dag sker cirka 30 000 kollektivtrafikresor och ungefär 19 000 fordon kör över bron. Enbart vinsterna av pendling och reducerade resekostnader beräknas till nästan 60 miljarder DKK årligen. Men samhällseffekterna och den samhällsutveckling som Öresundsbron bidragit till, genom ökad tillgänglighet och integration, är naturligtvis långt större.

Nya fasta förbindelser över Öresund bidrar till att Öresundsregionen kan fortsätta växa och utvecklas som en av Skandinaviens viktigaste tillväxtregioner.

Det finns redan överenskommelser som borgar för smidiga processer och hög investeringsnytta. Genom Greater Copenhagen och Skåne Committee står även Region Hovedstaden, Region Själland och 46 danska kommuner bakom Skånebildens utgångspunkt: den fasta förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör ska påbörjas så snart det går. Öresundsmetron mellan Malmö och Köpenhamn är kopplad till utbyggnad av Köpenhamns metro. Den fasta förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör (HH) ska byggas före metron, men metron kan byggas oberoende av om en HH-förbindelse har beslutats.

En fast förbindelse mellan Helsingborg–Helsingör ger nordvästra Skåne liknande möjligheter som bron har gett Lund och mellersta Skåne. Sysselsättningsgraden i Skåne är lägst i Sverige och skillnaden i arbetslöshet mellan inrikes och utrikes födda ökar. Danmark har en relativt låg arbetslöshet och påtaglig arbetskraftsbrist inom flera områden.

Öresundsmetron blir ett viktigt verktyg för att Malmö och Köpenhamn ska bli samverkande stadsdelar i en stark storstad som utgör en regional och nationell ekonomisk motor. I ett långsiktigt perspektiv behövs båda förbindelserna och det är viktigt att skapa handlingsberedskap för en sådan utveckling.

Det finns ingen konkurrens mellan förbindelserna utan de fyller olika behov och bidrar på olika sätt till tillgänglighet, integration och samhällsutveckling.

Det är nu centralt att ta ett första konkret steg mot beslut om nästa fasta förbindelse. Arbetet som Sverigeförhandlingen har gjort tillsammans med den danska staten behöver fortsätta och utvecklas. För att Öresundsbron även fortsättningsvis ska fylla sin funktion att knyta samman Öresundsregionen är det viktigt att förbindelsens anslutningar garanteras och kapaciteten förbättras på båda sidor om Öresund.



- ▶ I ett långsiktigt perspektiv behövs både HH-förbindelse och Öresundsmetron, det är viktigt att skapa förutsättningar för den utvecklingen
- ▶ Genom Greater Copenhagen och Skåne Committee står Region Skåne, Region Hovedstaden, Region Själland, 46 danska och 33 skånska kommuner enade kring behovet av nya, fasta Öresundsförbindelser
- ▶ Kapaciteten i Öresundsbrons anslutningar behöver förstärkas och säkerställas
- ▶ Det är dags att ta nästa steg i det gemensamma arbetet mellan den svenska och danska staten

Ökad tillgänglighet leder till ökad produktivitet: företag i exempelvis Helsingör når cirka 305 000 fler arbetstagare.



20
MINUTER



Enligt en dansk belastningsprognos kommer antalet godståg på Öresundsbron på sikt att **nästan tredubblas**.

- ! Väst kustbanan är en förbindelse av nationellt intresse, men saknar förmåga att leva upp till det. Fullständiga dubbelspår skulle ge kapacitet motsvarande en 16-filig motorväg. Därför måste den sista enkelspåriga sträckan, **Maria station–Helsingborg C**, in i nationell plan 2018–2029.
- ! Helsingborg–Kristianstad är ett av Sveriges mest trafikerade – och störningsdrabbade – enkelspår. Dubbelspår skulle binda samman regionens två arbetsmarknader och spela stor roll för Skåne som tillväxtmotor. Därför måste **dubbelspår Hässleholm–Kristianstad** in i nationell plan 2018–2029.
- ! Sträckan Malmö–Hässleholm är en nationell flaskhals med en belastning som väntas stiga till omöjliga 148 procent. Kapacitetsbristen stoppar stora delar av Sveriges export och import och är en av anledningarna till att **fyrspår Lund–Hässleholm** måste byggstartas tidigt i nationell plan 2018–2029.