



Kommunledningskontoret

2017-11-06

Avdelningen för tillväxt och hållbar utveckling

Patrik Möller

044-135178

patrik.moller@kristianstad.se

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Yttrande avseende Nationell plan för transport-systemet för perioden 2018-2029

Änr KS 2017/919

Kommunledningskontorets förslag till Kommunstyrelsens arbetsutskott

- Avge yttrande i enlighet med detta tjänsteutlåtande
- Omedelbar justering

Sammanfattning

Kristianstads kommun har beretts möjlighet att avge ett yttrande för "Nationell plan för transportsystemet för perioden 2018-2029". Förslaget remissbehandlas fram till 30 november. Därefter kommer regeringen att fatta beslut om planen under våren 2018.

Den nationella planen omfattar järnvägsnätet, det nationella stamvägnätet samt sjö- och luftfart.

I framtagande av yttrandet har samverkan med de fyra hörnen, Region Skåne samt Skåne Nordost skett. Särskilt har beaktats den kommunövergripande överenskommelse om Skånebilden, vilken innehåller de viktigaste investeringarna i skånsk järnvägsinfrastruktur.

Kristianstads kommun vill särskilt framhäva följande synpunkter på den nationella planen:

- Det är synnerligen viktigt att dubbelspårsutbyggnad mellan Kristianstad – Hässleholm (Skånebanan) prioriteras och genomförs under planperioden. Tidsmässig bör färdigställandet av denna del ske samtidigt som stambanan färdigställs, se nedan.



- Det är positivt att det skall byggas nya stambanor och att etappen Lund-Hässleholm är prioriterad och skall påbörjas under planperioden. Etappen bör emellertid tidigareläggas.
- Höghastighetsbanan bör ges den standard som rekommenderas inom ramen för Sverigeförhandlingen, d.v.s. dimensionering för 320 km/h. Genomförandetiden behöver också kortas ned betydligt och alternativa finansieringsformer kan behöva övervägas för att stödja omfattning och tid.
- I samband med utbyggnad av dubbelspår på Skånebanan samt färdigställande av stambanan/höghastighetsbanan erfordras utbyggnad av Kristianstads C samt stationslägen i Hässleholm så de motsvarar det kapacitetsbehov som följer av Region Skånes planerade utökning av tågtrafiken.

I övrigt ställer Kristianstads kommun sig bakom det yttrande som avges från Region Skåne, och som stödjer den övergripande överenskommelsen inom ramen för Skånebildens.

Beslutsunderlag

Kommunledningskontorets tjänsteutlåtande 2017-11-06

Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029 - Remissversion 2017-08-31

Namngivna investeringar - Underlagsrapport till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Ärendet

Bakgrund

Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029 omfattar åtgärder för att underhålla den statliga infrastrukturen och utveckla statliga vägar och järnvägar samt sjöfart och luftfart. De åtgärder som föreslås ska bidra till att skapa ett effektivt och hållbart transportsystem i dag och för framtiden, och förbättra möjligheterna för individer och företag att möta dagens och morgondagens utmaningar.

Den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 är beslutad av riksdagen och uppgår till 622,5 miljarder kronor. Det är en ökning med 100 miljarder kronor jämfört med befintlig plan.

Delar som berör Kristianstads kommun direkt

Följande åtgärder är föreslagna att genomföras i Kristianstads kommun under planperioden.



- E22 Linderöd-Vä: Sätaröd-Vä och förbi Linderöd (pågående)
- E22 Fjälkinge – Gualöv, vägplan bedöms vinna laga kraft under 2020
- Superbussar i Skåne, åtgärder i statlig infrastruktur (pågående)
- E22 Broar över Helge å (reinvestering under perioden 2018-2023)
- Kapacitetshöjning Skånebanan Hässleholm-Kristianstad, dubbelspår på mindre delsträckor

Vid anslagshöjning om 10 % så ingår även:

- Partiellt dubbelspår, Vinslöv-Önnestad, ca 8 km. I underlagsrapporten anges ” Objektet bedöms inte vara samhällsekonomiskt lönsamt. De stora nyttorna av objektet uppkommer först då hela dubbelspåret är färdigbyggd. För bedömning av dubbelspårets samhällsekonomiska lönsamhet bör därför hänsyn även tas till effekterna på hela sträckan (Hässleholm-Kristianstad).”

Delar som påverkar Kristianstads kommun i ett Regionalt perspektiv

Skåne har en flerkärnig ortstruktur med tillväxtmotorer, regionala kärnor och ett omland med mindre tätorter och landsbygd. Denna struktur är en tillgång som ger valfrihet och robusthet för företag och invånare. Men det bygger på att regionen knyts samman genom god hållbar tillgänglighet. Ökade möjligheter till pendling genom utbyggd kollektivtrafik förstorar och bygger samman arbetsmarknadsregionen vilket förbättrar matchningen på arbetsmarknaden och leder till en högre sysselsättningsgrad. En fortsatt utveckling av regionen bygger på att trafiken kan fortsätta utvecklas genom att erbjuda fler resenärer hållbara resmöjligheter.

De delar som primärt påverkar Kristianstads kommun ur ett mellanregionalt, regionalt och Skåne Nordost-perspektiv är följande:

- Utbyggnad av stambana och höghastighetsbanan, inledningsvis sträckan Lund-Hässleholm. Enligt förslaget genomförs denna under senare delen av planperioden, klart 2035. (se nedan under Skånebilden)
- Hässleholm-Helsingborg förlängt mötesspår och höjd hastighet (160 km/h)
- Utbyggnaden av Halmstad C är vilken är en viktig förutsättning för Pågatagstrafik Hässleholm-Halmstad

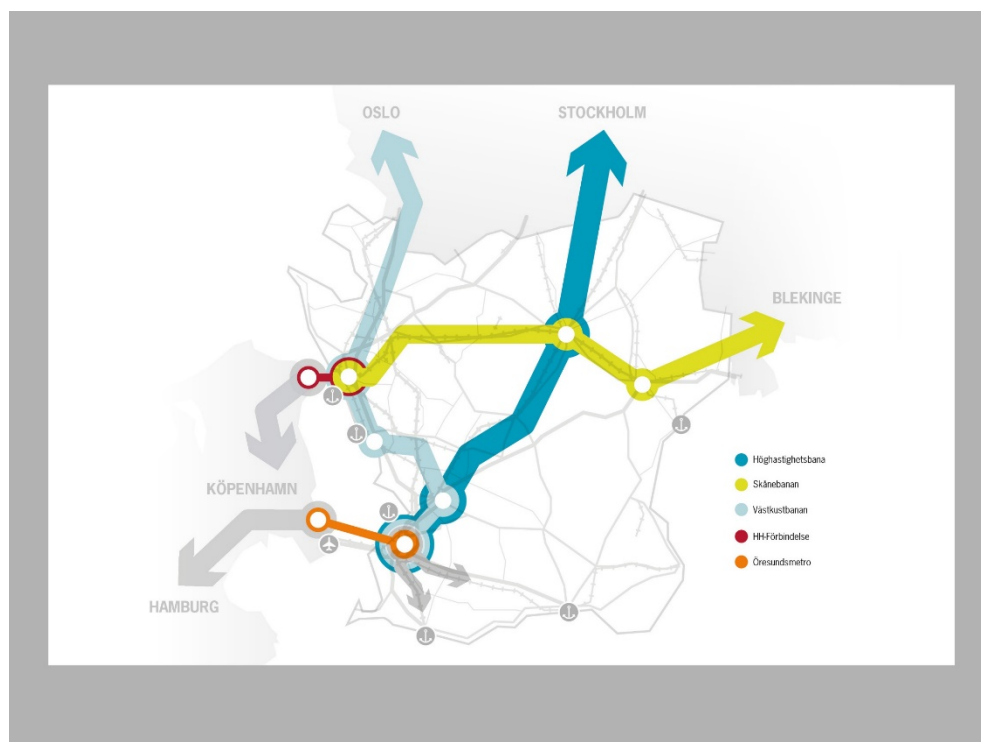
Skånebilden

Skåne har enats över parti- och blockgränser om Skånebilden, vilken Kristianstads kommun ställt sig bakom. Skånebilden innehåller de viktigaste investe-



ringarna i skånsk järnvägsinfrastruktur som krävs för att Skåne ska kunna vidareutvecklas och bidra till Sveriges utveckling både som transitregion och som en sammanhållen arbetsmarknadsregion. De gemensamma utgångspunkterna i Skånebildens är:

- Höghastighetsbanans sträckning i Skåne ska i ett första utbyggnadssteg ha stationer i Malmö, Lund och Hässleholm.
- Byggnationen av höghastighetsbanan ska starta söderifrån, för att undanröja de stora flaskhalsarna i det nationella och regionala järnvägssystemet och i den av EU prioriterade ScanMed-korridoren.
- Skånebanan ska ha konkurrenskraftiga restider, för att koppla Helsingborg och Kristianstad till höghastighetsbanan samt för att koppla samman de två arbetsmarknadsregionerna i Skåne.
- Västkustbanan mellan Maria och Helsingborg C ska ha dubbelspår, för ökad kapacitet och snabbare förbindelser på den för Skåne, Sverige och EU viktiga Västkustbanan.
- 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. Vår uppfattning är att den fasta förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör ska byggas före metron, men att metron kan byggas oberoende av om en HH-förbindelse har beslutats.



Skånebildern – de viktigaste järnvägsinfrastrukturinvesteringarna i Skåne och två nya Öresundsförbindelser.

Av del delar som ingår i Skånebildern finns Skånebanan samt fast förbindelse mellan Helsingborg-Helsingør inte medtaget som namngivna investeringar i den nationella planen.

Höghastighetsbanan/Stambanan samt Skånebanan

Det är positivt att den nya stambanan Hässleholm – Lund C pekas ut i förslaget till nationell plan. Färdigställandet ligger dock framemot 2035 och detta är för sent med hänsyn till befintlig och prognostiserad kapacitetsbrist i systemet. För sträckan Hässleholm – Lund visar utredningar att kapacitetsbehovet redan år 2025 överskrider nuvarande kapacitet med 148%.

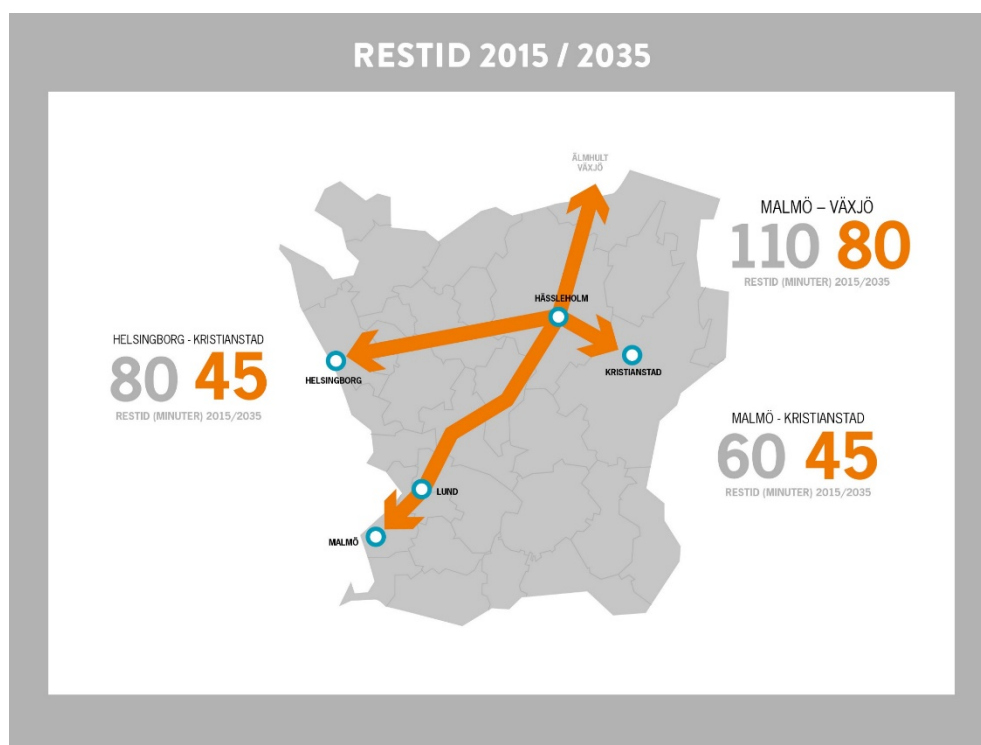
En permanent koppling till Södra Stambanan och Skånebanan i Hässleholm är nödvändig för att få full effekt av höghastighetsbanan och för att kunna utveckla regional snabbtågstrafik på höghastighetsbanan samt för att avlasta södra stambanan och möjliggöra utveckling av person- och godstågstrafiken där.

Skånebanan är ett av Sveriges mest trafikerade enkelspår. Det är positivt med förlängt mötesspår samt höjd hastighet på sträckan Helsingborg – Hässleholm. Det saknas emellertid en satsning på dubbelspår Hässleholm – Kristianstad. Skånetrafiken kan i dag inte möta den efterfrågan som finns på utökad tågtrafik Malmö – Kristianstad. För att utöka trafiken krävs mer dubbelspår på



sträckan Hässleholm – Kristianstad. Det är synnerligen angeläget med dubbel-spår på hela sträckan Hässleholm – Kristianstad och denna bör färdigställas parallellt med ny stambana på sträckan Lund – Hässleholm. Region Skåne planerar att utveckla snabba regionaltåg som använder höghastighetsbanan och kör vidare till Kristianstad/Blekinge samt Älmhult, Växjö. På så sätt avlastas Södra stambanan som kan utvecklas för ökad persontågs- och godstågstrafik. Det innebär att höghastighetsbanan tillför nödvändig kapacitet i det skånska järnvägssystemet för både nationella och regionala transporter.

Med hjälp av höghastighetsbanan och en fullt utbyggd Skånebanan kan pendlingstiderna mellan västra och nordöstra Skåne minska till 45 minuter. Befolkningen kommer kunna resa från både Malmö och Helsingborg till Kristianstad på 45 minuter. Dessutom kommer trafiken längs Södra stambanan kunna utvecklas med bättre regionaltågstrafik för orter som Eslöv, Höör och Osby. Detta innebär att Skånes två arbetsmarknadsregioner kan byggas samman till en arbetsmarknadsregion med positiva nyttor för bostads-, näringslivs- och samhällsutveckling. I Skåne blir det lättare att bo i hela regionen och samtidigt hitta ett arbete i en större region.



Restidsförbättringar i Skåne med Skånebildern



Kommundirektör

Mark- och exploateringschef

Beslut expedieras till

Näringsdepartementet

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

C4 Teknik