

Näringsdepartementet (N2017/054307 TIF)

Remissyttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan 2018-2029.

Pågatåg Nordost är en samverkan mellan 16 kommuner i 4 regioner som arbetar tillsammans med näringslivet för att utveckla tågtrafiken i regionen. Under perioden 2010-2014 byggde kommunerna 13 nya stationer och 5 mötesspår i samverkan med regionerna och Trafikverket.

Trafikverket överlämnade den 30 augusti förslag till nationell plan 2018-2029 till regeringen.

Förslaget remissbehandlas fram till 30 november. Därefter kommer regeringen att fatta beslut om planen under våren 2018.

Pågatåg Nordost lämnar följande synpunkter på Trafikverkets förslag.

I förslaget till plan ingår viktiga satsningar som berör Pågatåg Nordost.

-Lund - Hässleholm 2 nya spår

Två nya spår byggs som en del av en höghastighetsbana. Det ger utrymme för mer och snabbare regionaltrafik, både på den nya och den nuvarande bandelen på Södra stambanan.

Investeringen påbörjas i slutet av perioden vilket är negativt då kapacitetsbehovet för fortsatt utbyggd trafik är akut. Utredningar visar att kapacitetsbelastning 2025 är 148% på den aktuella sträckan. Region Skåne planerar en utbyggnad av den regionala trafiken med 53% fler tåg till Hässleholm C fram till 2035.

En alternativ finansiering av de två ny spåren föreslås där även lånefinansiering ingår för att bygga de nya spåren i närtid.

Den nya bansträckningen är en etapputbyggnad av den nya stambanan Malmö – Stockholm och det är viktigt att hela sträckan byggs ut och att riktvärdet för hastigheten är 320 km/t.

Denna utbyggnad av två nya spår kräver också en utbyggnad av Hässleholm C och dubbelspår Hässleholm-Kristianstad för att klara den utökade trafiken och integrationen i Skåne.

-Utökning av kapaciteten på Halmstad C

Det är positivt att en utökning av kapaciteten på Halmstad personbangård finns med i planförslaget. Kapacitetsförstärkningen innebär att det finns möjlighet att öka antalet turer på Västkustbanan. Det ger också förbättrade förutsättningar att förlänga persontrafiken från Hässleholm-Markaryd till Halmstad. Flexibla och funktionella stationer är en viktig del i järnvägssystemet. Halmstad stärks som målpunkt och bidrar till att arbetsmarknaden utvidgas då turutbudet utökas.

Vidare kommer Markarydsbanan att upprustas genom ett byte av kontaktledningar.

-Helsingborg-Hässleholm, högre hastighet och partiellt dubbelspår

Hastighetsökning till 160 km/tim slutförs. Ett partiellt dubbelspår byggs på sträckan Klippan-Hyllstofta. Vidare ingår spårbyte och byte av växlar samt hastighetshöjning på sträckan Åstorp-Bjuv. Sammantaget innebär det kortare restider och ökad kapacitet på banan. Det är angeläget att en ÅVS genomförs på hela sträckan Åstorp- Ramlösa i början av planperioden, eftersom sträckan är mycket hårt belastad.

Målsättningen måste vara att hela sträckan Helsingborg- Kristianstad byggs ut till dubbelspår.

-Dubbelspår på Västkustbanan till Helsingborg

Dubbelspår på hela Västkustbanan slutförs genom utbyggnad Ängelholm-Maria station samt Maria station till Helsingborg C. Förutom ökade trafikmöjligheter på Västkustbanan ger detta möjlighet till alternativa infarter från Hässleholm/Kristianstad till Helsingborg som ytterligare minskar restiden och ökar kapaciteten på Skånebanan.

-Triangelspår i Alvesta station

Ett triangelspår mellan Södra stambanan och kust till kustbanan till Göteborg underlättar trafikföringen och ökar kapaciteten i Alvesta station som är ansträngd för närvarande.

-Ökad satsning på underhåll och reinvestering

Eftersatt underhåll förbättras genom dessa satsningar och ger säkrare trafik genom fler kontaktledningsbyten och spårbyten.

-Nya signalsystem

Dagens ålderdomliga signalsystem kommer att ersättas av ett nytt som skall ge ökad kapacitet på bansträckorna och i stationsområdena.

Viktiga delar som saknas i den nationella planen.

-Dubbelspår Hässleholm-Kristianstad

Ett av Sveriges mest belastade enkelspår förblir en mycket trång sektor för de utökade trafiksatsningar som Skånetrafiken planerar samt för behovet av ökad godstrafik. Detta berör även Kristianstad/Bromölla samt trafiken till Blekinge.

I första hand bör en etapputbyggnad ske som redovisas i planen i samband med en ökad ram på 10%. Alternativt bör denna utbyggnad ske med hjälp av den regionala planen och trimningsåtgärder av Trafikverket. Dubbelspåret på hela bansträckan hänger nära samman med utbyggnaden av nytt höghastighetsspår Lund-Hässleholm, liksom utbyggande av Hässleholm C och en kapacitetsförstärkning av Kristianstad C.

Det är också väsentligt av den fortsatta sträckan Kristianstad- Bromölla, som är en del av Blekinge kustbana i Skåne, också får en förstärkning av kapaciteten.

-Dubbelspår Alvesta-Växjö

Dagens kapacitetsbrist kvarstår med risk för ökade antal förseningar och förhindrar även en utökning av trafiken. Detta berör både trafiken till Växjö och Kalmar.

Trafikverket har tidigare föreslagit en etapputbyggnad på sträckan mellan Gemla och Råppe som en första del av utbyggnaden med dubbelspår Alvesta-Växjö. Alvesta, som är en viktig transportnod, och Växjö, som är en tillväxtmotor och universitetsort, samspelar och är viktiga för utvecklingen i Kronoberg.

Om projektet ej prioriteras bör Trafikverket snarast påbörja kapacitetsförstärkande åtgärder med insatser via trimningsåtgärder.

-Stationen Hässleholm C

Kapacitetsbehovet på Hässleholm C är ej namngivet som en brist i planen. Trafikökningen i samband med nytt höghastighetsspår Lund- Hässleholm och utbyggnadsplanerna av Region Skåne nödvändiggör en större utbyggnad av stationen, både som höghastighetsstation men också för att kunna hantera person- och godstrafiken från den nuvarande bansträckningen.

Antal resenärer per dag i stationen,

2016	13000
2020	21000
2035	33000-35000

-Markarydsbanan

Markarydsbanan trafikeras sedan december 2013 med persontåg mellan Markaryd och Hässleholm, men det saknas möjlighet att åka persontåg den resterande delen mellan Markaryd och Halmstad. En del i att utveckla regionen och att stimulera till ett ökat utbyte mellan bland annat Halland och nordöstra Skåne samt mellan Blekinge och Västra Götalandsregionen är att återuppta persontågstrafik på Markarydsbanan.

För närvarande pågår en åtgärdsvalsstudie för Markarydsbanan, framför allt vad gäller sträckan Markaryd-Halmstad. Trafikverket redovisar i detta arbete en hög samhällsekonomisk nytta med tågstopp i Knäred, Veinge samt ett mötesspår mellan Markaryd och Halmstad.

Att investera i mötesspåret på Markarydsbanan innebär att nyttan med investeringen på Halmstad C förstärks då detta tillsammans med ett mötesspår innebär att en stabil, säker och frekvent trafik med regionaltåg, interregionaltåg och godståg på Markarydsbanan kan återupptas.

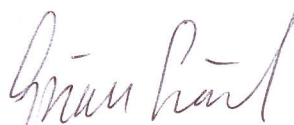
-Sydostlänken

Utbyggnaden av Sydostlänken är en strategiskt viktig möjlighet att avlasta det hårt belastade järnvägsnätet i Sydsverige. Förbindelsen är särskilt viktig för godstransporter, men kan också bidra till positiva effekter för persontrafiken. Godstrafik på Sydostlänken kan avlasta Södra stambanan söder om Älmhult samt Skånebanan mellan Hässleholm och Kristianstad. Även sträckan Hässleholm-Malmö påverkas då vissa godståg får gå ner till Malmö för att sen vända norrut igen.

Hässleholm november 2017



Lena Wallentheim
Ordförande Pågatåg Nordost



Göran Svärd
Projektledare Pågatåg Nordost