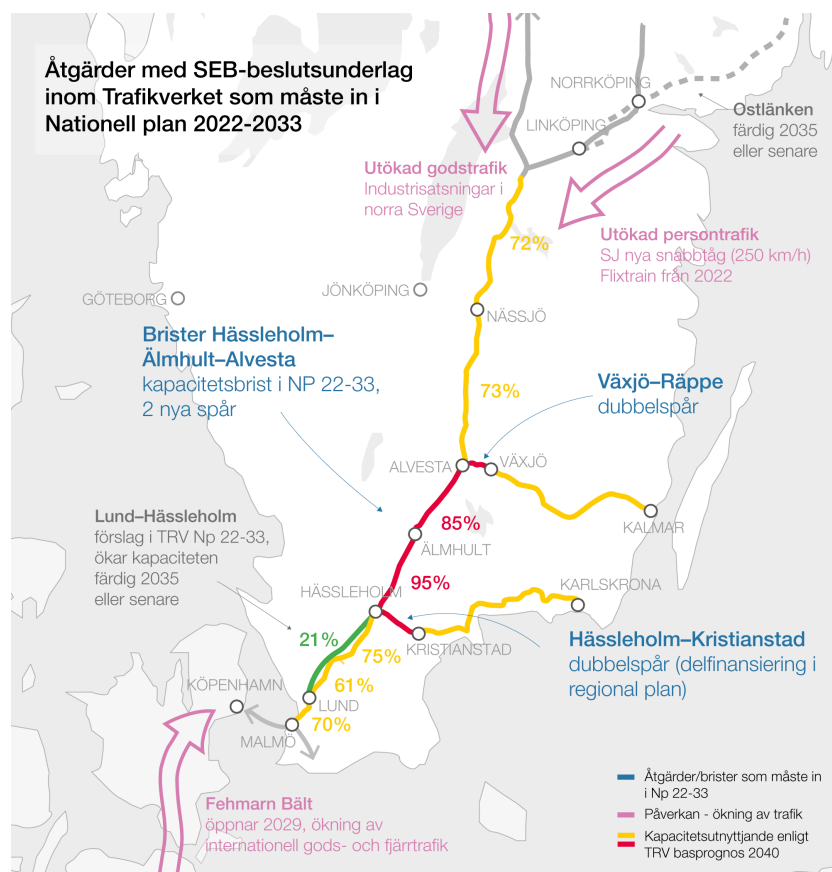


Remissyttrande Infrastrukturdepartementet

Trafikverkets förslag till Infrastrukturplan 2022-2033 / ett hårt slag mot pendeltågstrafiken på Södra stambanan

Södra stambanan är Sveriges viktigaste järnväg med mer än hälften av all trafik på svensk järnväg. Betydelsen kommer att öka ytterligare när Fehmarn Bältförbindelsen står klar 2029. Det är en satsning på totalt mer än 120 miljarder kronor som förutom tunnel inkluderar en ny och upprustad järnväg för 250 km/timme i Danmark och Tyskland. Många fler resenärer väljer tåget för att komma till Berlin och andra europeiska destinationer. Intresset för gods på tåg kommer också att öka. För att möta den ökade efterfrågan på tågresor behövs stora insatser för att öka kapaciteten på sträckan Stockholm-Malmö.

Det är nödvändigt och positivt att Trafikverket föreslår en fortsatt satsning på underhåll och reinvesteringar på Södra stambanan, som även under lång tid kommer att vara pulsådern för godstrafiken ut i Europa och central för utvecklingen av pendeltågstrafiken



Kapacitetsbrist-fler spår behövs

Kapacitetsbristen är enligt Trafikverket mycket stor på bandelarna Malmö-Alvesta och Linköping-Stockholm. De föreslår att två nya spår byggs mellan Lund och Hässleholm samt mellan Linköping och Järna. Det är positivt och innebär stora förstärkningar av kapaciteten och minskar restiden med 45 minuter mellan Malmö och Stockholm. Dessa båda projekt kommer dock inte att vara klara i sin helhet under planperioden fram till 2033.

Trafikverkets förslag innebär att den viktiga pendeltågstrafiken kommer att trängas undan då fjärrtågtrafiken och godstrafiken kommer att öka. Regionerna som ansvarar för pendeltågstrafiken planerar stora satsningar i Skåne, Kronoberg och Jönköping. Det är svårt att se att detta kan genomföras med Trafikverkets förslag.

En snabbare utbyggnad av Lund-Hässleholm och Ostlänken är nödvändig då detta påverkar tågtrafiken i stora delar av landet. Ett exempel är den ökade godstrafiken från de stora industrisatsningarna i norra Sverige som kommer att utnyttja Södra stambanan för export ut till Europa.

En snabbare utbyggnad är möjlig om man utnyttjar modern industriell teknik för järnvägsutbyggnad. Det har både Trafikverket och Skanska visat under 2021. Satsa på att snabba upp utbyggnaden av dessa två projekt för att också skaffa erfarenheter för att genomföra denna typ av stora projekt. Denna erfarenhet saknas idag.

Bandelen Hässleholm-Alvesta blir enligt Trafikverket den största kapacitetsbristen efter beslutade utbyggnader på Södra stambanan. Regeringen bör därför peka ut Hässleholm-Alvesta som en brist i järnvägs-systemet i planen för 2022-2033 och ge Trafikverket i uppdrag att ta fram förslag till förbättringar.

Helhetssyn på järnvägsutbyggnad saknas

Region Skåne har ett väl utvecklat kollektivtrafiksystem där pendeltågstrafiken utgör en viktig del. Många resenärer nyttjar idag pendeltågstrafiken på Södra stambanan mellan Malmö-Lund-Hässleholm och upp till Alvesta. Den planerade utbyggnaden mellan Lund och Hässleholm har förutsättningar att ge en bra kapacitetsförstärkning för ökad pendeltågstrafik

En närmare samverkan mellan Trafikverket och Region Skåne samt berörda kommuner är viktig för att hitta en bra linjedragning mellan Lund och Hässleholm. Restiden borde väga tyngre än högsta möjliga tåghastighet. Kortare restid är viktigast för resenärerna. Lokaliseringen ska inte styras av en specifik och högsta möjliga tåghastighet, utan utifrån bästa möjliga samhällsnytta samt regionala förutsättningar.

Trafikverkets förslag saknar en helhetssyn på utbyggnaden av järnvägen i Sydsverige. Både Hässleholm och Alvesta riskerar att bli ett flaskhalsar när pendeltågstrafiken skall vidare till Kristianstad/Blekinge respektive Växjö/Kalmar då det är mer än fullt på dessa sidobanor. Även bandelen Nässjö-Jönköping har en mycket hög belastning och behöver förstärkas.

För att utbyggnaden Lund- Hässleholm skall få full effekt måste även kapacitetsförstärkning på Hässleholm-Kristianstad respektive Alvesta-Växjö genomföras enligt de medfinansieringavtal som finns mellan Trafikverket och regionerna och kommunerna.

Trafikverket 2020 enkelspåriga banor med högst tågantal i landet

1.Hässleholm-Kristianstad	108 tåg/dygn
2.Ängelholm-Helsingborh	101 tåg/dygn
3.Alvesta-Växiö	98 tåa/dvan

Närtidssatsningar och trimmningsåtgärder

I Trafikverkets förslag till ny plan kommer de stora projekten att vara klara mellan 2035 och 2045.

Det ställer krav på att genomföra närtidssatsningar på Södra stambanan, för att möta den ökade efterfrågan som inte minst bygget av en fast förbindelse mellan Tyskland och Danmark skapa. Det handlar t ex om längre mötesspår för att klara långa godståg, ombyggnader i Alvesta, spår- och kontaktledningsbyten.

Sammanlagt har stambanan.com lyft fram 27 projekt för totalt 11,7 miljarder som kan startas under de närmaste åren.

Järnvägen är framtiden

Tåget är ett miljövänligt resealternativ som väljs av allt fler. Sedan nittiotalet har antalet resenärer fördubblats medan spårkapaciteten inte alls ökat i motsvarande takt. Den långsiktiga trenden är att tågresandet växer snabbare än BNP-ökningen och klimatskäl talar för att den utvecklingen fortsätter.

Satsningar på Lund-Hässleholm och Ostlänken är viktiga för att möta den ökade efterfrågan på järnväg för både gods- och persontrafik. En uppsnabbad byggnation av dessa sträckor ger bättre förutsättningar och erfarenheter för den fortsatta utbyggnaden av järnvägen. Om Trafikverket kan visa att detta kan ske till 2033 bör en kompletterade finansiering av resterande belopp undersökas.

Eftersom sträckan Malmö-Stockholm ingår i EU:s prioriterade järnväg mellan Palermo på Sicilien och Haparanda i Sverige bör möjligheterna för ekonomiskt stöd vara goda.

Stambanan.coms sammanfattning

- En snabbare utbyggnad av Lund-Hässleholm behövs för att klara kapacitetsbristen. Belastningen på Södra stambanan ökar redan om några år med fler fjärrtåg och med godståg. Pendeltågen riskerar att trängas ut.

-Utnyttja ny industriell teknik för att bygga Lund-Hässleholm. Det kortar byggtiden och minskar kostnaderna.

-Bygg ut Hässleholm-Kristianstad och Växjö Alvesta enligt medfinansieringsavtalen mellan Trafikverket och regionerna/kommunerna. Mer än 25 % medfinansieras. Hässleholm och Alvesta är viktiga knutpunkter på Södra stambanan som annars blir flaskhalsar som minskar effekten av utbyggnaden Lund-Hässleholm.

Stambanan.com-28 kommuner och 5 regioner samt Sydsvenska handelskammaren i samverkan.

Lena Wallentheim
Ordförande

Pontus Lindberg
Vice ordförande