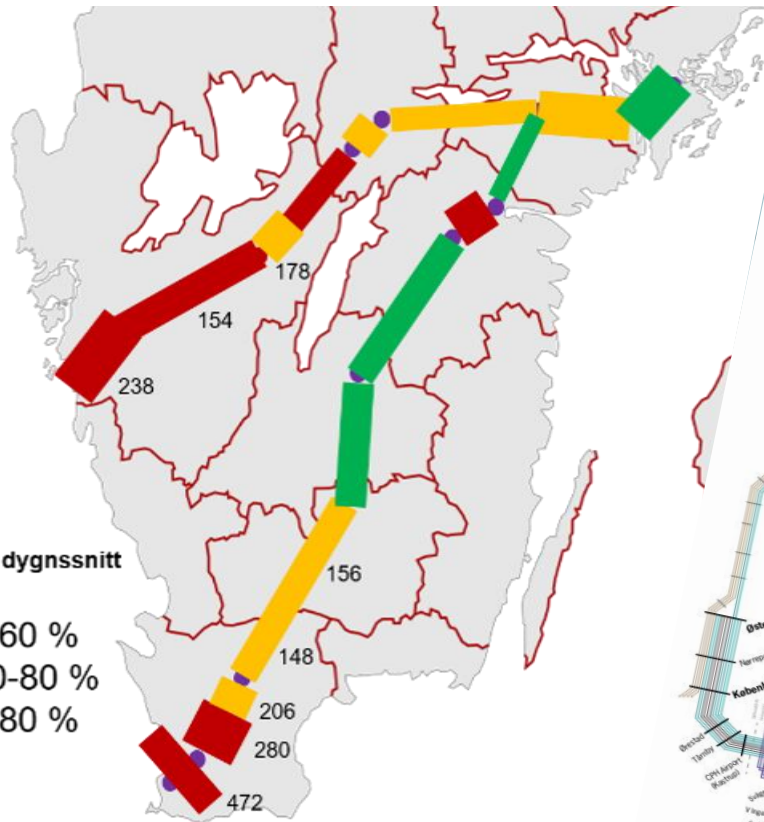


Acceptstudie för två nya spår Hässleholm-Lund

Mars 2023

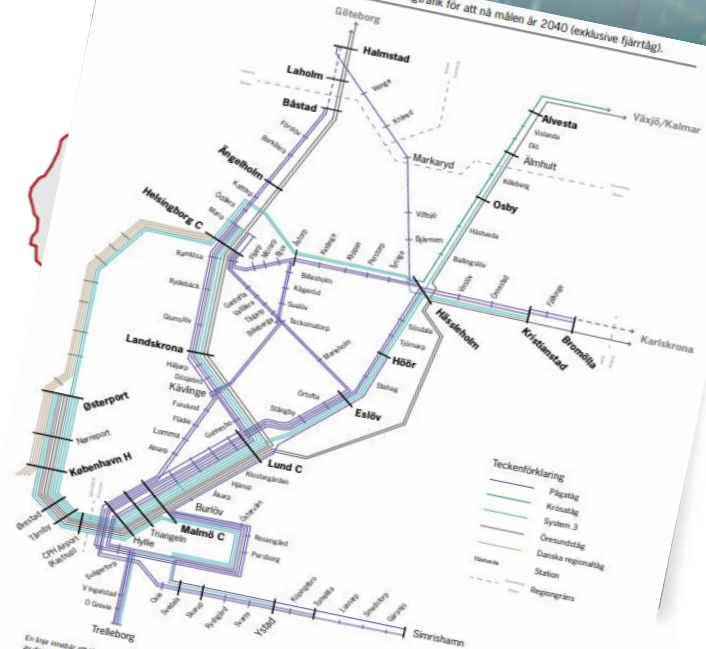
Utbyggd kapacitet i Skåne



Persontågsstrategi

Strategi för utveckling av den regionala tågtrafiken i Skåne 2020–2040

Figur 19: Schematisk bild över behov av persontågtrafik för att nå målen år 2040 (exklusive fjärrtåg).



En åker innebär ett åker per stime i vardags utövningen i åkertrafik. ÖBB: Båga åker är övervakliga åkerstrukturer av dansk regionalstandard. Dansk åkerstruktur är en åkerstruktur som utgår från den danska åkerstrukturen.

POSITIONSPAPPER

FÖR UTBYGGNAD AV SPÅRKAPACITETEN GENOM SKÅNE/LUND-HÄSLEHOLM

Positionspapper för utbyggnad av spårkapaciteten genom Skåne/Lund-Hässleholm har signerats av regionala utvecklingsnämndens presidium, samt av kommunstyrelsens ordförande och vice ordförande i Eslov, Helsingborg, Höör, Hässleholm, Kristianstad, Lund och Malmö, den 12 januari 2023.

Dnr. 2023-RU000012

Inriktning

- Beslut i närtid om utbyggnad av två nya spår
- Genomförande så snart möjligt (planering och byggande)
- En för alla parter bra och även effektiv planeringsprocess
- En utformning som ger lokal, regional och nationell nytta samt beaktar viktiga värden

Acceptansstudie

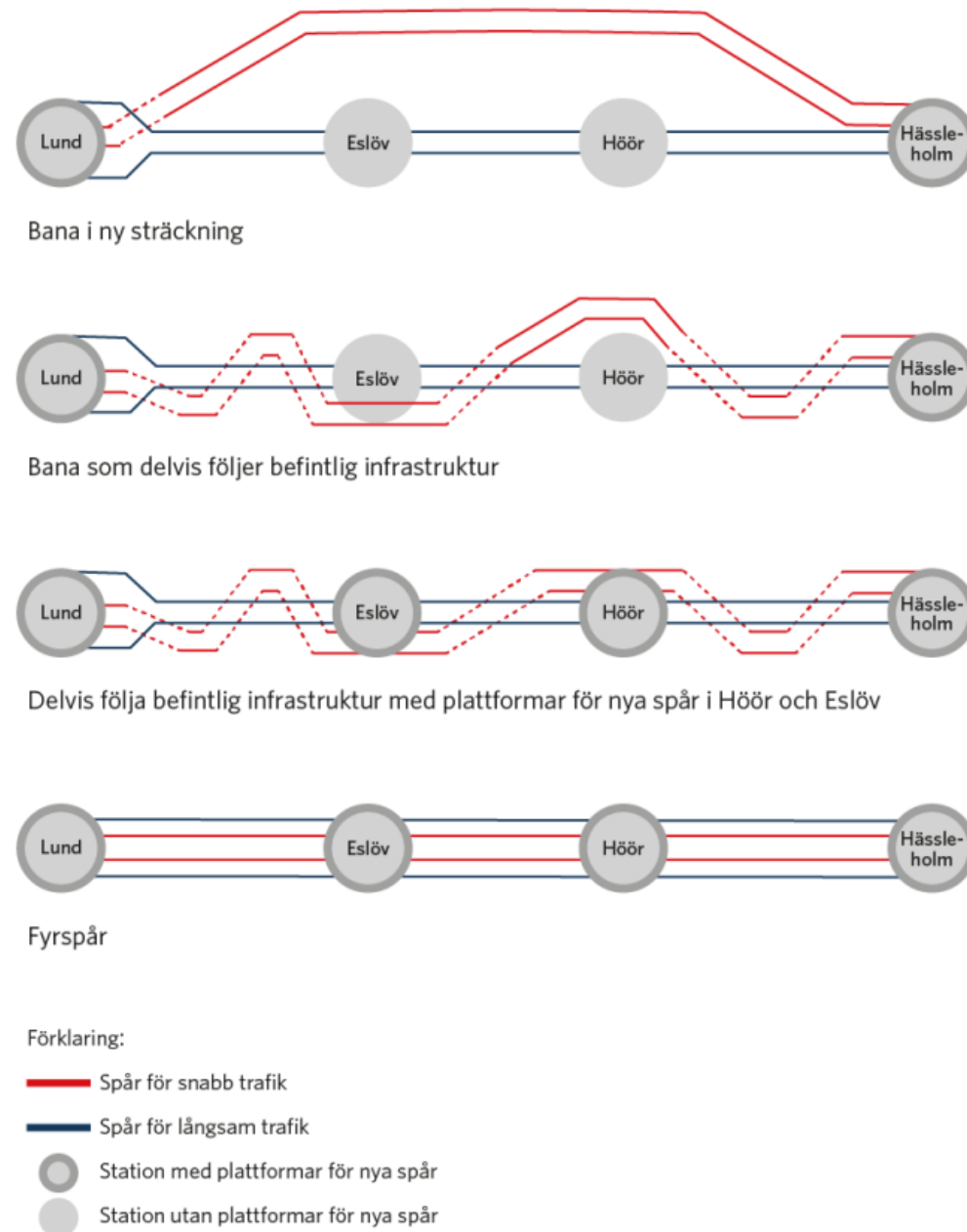
Positionspapperet anger VAD, men inte HUR

Syftet är att bidra till och möjliggöra en smidig och effektiv planerings- och byggprocess.

Acceptansstudien ska klargöra viktiga förutsättningar inför en fortsatt planering och byggnation av två nya spår, vilka anspråk, funktioner och värden som behöver beaktas och hanteras.

Bakgrund

- **Trafikverket studie kapacitetsbehovet i Skåne juni 2023**
 - Två nya spår Hässleholm-Lund avgörande
 - Fyra principiella dragningar
 - Tidigast på plats 2043...
- **Regeringsbeslut okt 2023**
 - Fokus arbetsmarknad och gods
 - Två nya spår Hässleholm-Lund
 - Sex mindre projekt för kapacitet och robusthet
- **Trafikverket inriktningsunderlag 15 jan 2024**



Figur 25 Principiella dragningar av nya spår Hässleholm-Lund

Bättre chans till acceptans, men stora utmaningar

Lokaliseringsutredning Hässleholm-Lund 2019-2022

- Del av systemet Nya stambanor
 - Fokus på fjärrtågtrafik Malmö-Stockholm
 - 320 km/tim – kräver en mycket rak och gen bana
 - Externa spår med snabba tåg
- Traditionell utredning
 - Kommuner ej tillräckligt involverade
 - Ej studera höjdläge eller detaljer, men centralt för effekter
 - Avgörande frågor ”parkerade” till nästa planeringskede



- Inget stöd för framtagna korridorer

Regeringsbeslut, inriktningsunderlag

- + Fokus: arbetspendling och godstrafik
- + ”byggas ut i stråket Hässleholm-Lund”
- + ”Erforderlig dialog med berörda”
- + ”beaktar genomförbarhet utifrån regionala och lokala ståndpunkter som det råder en bred samsyn kring”
- + ”upp till 250 km/tim” – något mer flexibel linjedragning

- Ekonomin styr mot låga kostnader
 - Klara för trafikstart relativt ”snabbt”
 - Minimera störningar på befintlig trafik
- } Fördel externa spår och ”billiga lösningar”

Förutsättningar blir målbild som blir förutsättningar

Förutsättningar för acceptstudien

- Mål för kommuner, Region Skåne, trafikhuvudmän, operatörer
- Mål för Riksdag, Regering och Trafikverket



Målbild för acceptans för två nya spår

- Nytt & funktion
- Hänsynstagande & omgivningspåverkan
- Kostnader & genomförande



Förutsättningar för Trafikverkets kommande planläggningsprocess

- HUR utredningen ska drivas
- VAD kommuner och Region Skåne prioriterar



”Acceptkriterier”

1. Trafikverkets arbetssätt i kommande skede
2. Gemensamma krav på anläggningen
3. Kommunspecifika krav på anläggningen
4. Samverkan med Trafikverket om angränsande projekt

Syfte och mål med acceptstudien: Regional samsyn

Skapa samsyn mellan kommuner och Region Skåne



1. Till Regering och Riksdag: Skånsk samsyn om behovet av två nya spår Hässleholm-Lund
2. Till Trafikverket: Tydliga besked till nästa planeringskede

Syftet är *inte* att utreda alla frågor som måste hanteras i kommande planeringskede, men däremot att identifiera de viktigaste av dem.

