

*Henrik Fritzon*  
Henrik Fritzon  
Region Skåne

*Katja Larsson*  
Katja Larsson  
Burlöv

*Katrin Sjömeijerdt Jammeh*  
Katrin Sjömeijerdt Jammeh  
Malmö

*Christian Sonesson*  
Christian Sonesson  
Staffanstorps

*Anders Almgren*  
Anders Almgren  
Lund

*Johan Andersson*  
Johan Andersson  
Esköv

*Stefan Lissmark*  
Stefan Lissmark  
Höör

*Lena Wallentheim*  
Lena Wallentheim  
Hälsjöholm

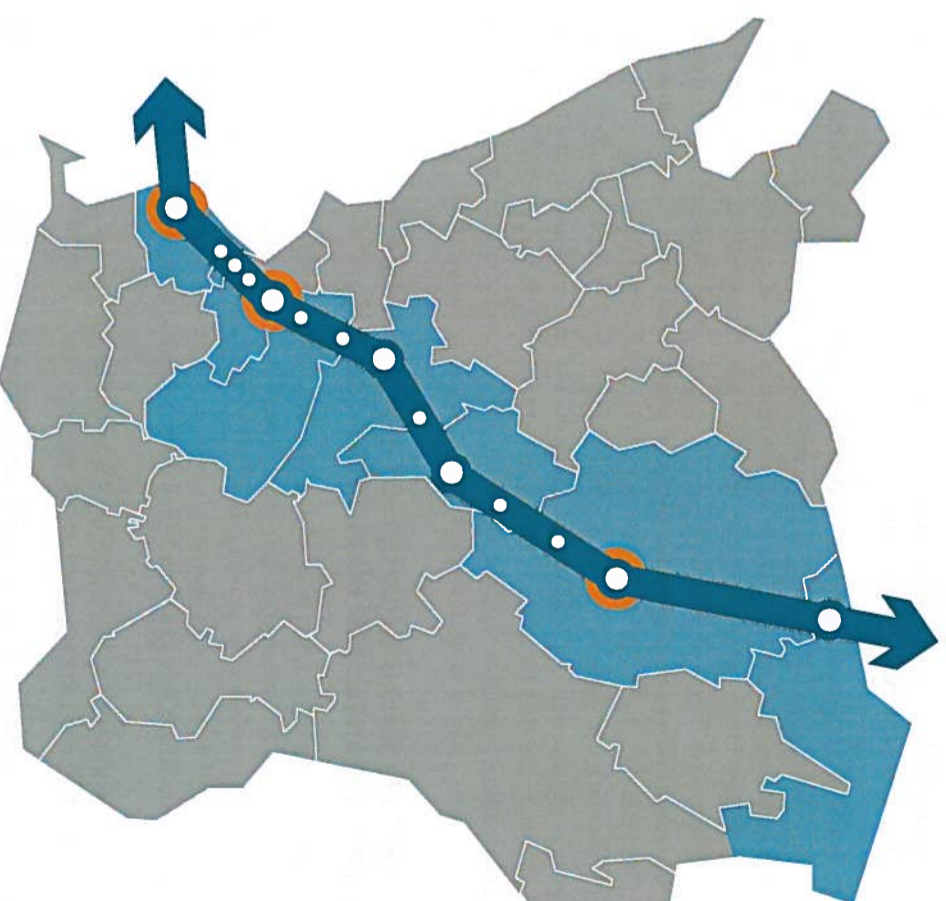
*Marika Bierstedt Hansen*  
Marika Bierstedt Hansen  
Osby

September 2016



# BYGGSTART SKÅNE

BYGGSTART AV HÖGHASTIGHETSJÄRNVÄG I SKÅNE



#byggstartskane

#byggstartskane

## **BYGGSTART AV HÖGHASTIGHETSJÄRNVÄG I SKÅNE**

Den skånska infrastrukturen står inför flera stora utmaningar och satsningen på höghastighetjärnväg är en viktig del av utvecklingen. Skåne är idag en flaskhals för ett hållbart transportsystem i det nationella och regionala järnvägssystemet och i den av EU prioriterade ScanMed-korridoren. Mellan Malmö och Håssleholm finns en av de största kapacitetsbristerna i landets järnvägsnät, och kommande Fehmarn Bält-förbindelsen kommer ytterligare öka trycket på det skånska väg- och järnvägsnätet. Byggstart av höghastighetjärnvägen i Skåne innebär att Södra stambanan mellan Lund och Håssleholm kompletteras med två nya spår för höghastighetståg.

Satsningar i Skåne behövs för att möta en växande efterfrågan från resenärer och säkerställa såväl företagets kompetensförsörjning som hållbara och effektiva godstransporter till och från Europa. För att klara omsällningen till ett klimatneutralt transportsystem måste kapaciteten öka, både på länkar och i knutpunkter. På grund av dagens redan höga belastning ger insatser i Skåne stor effekt för ett varaktigt system, bland annat då det främjar utveckling av persontågstrafiken och ökar möjligheterna att flytta över gods från väg till järnväg.

Genomförande av höghastighetjärnväg och anslutande Skånebanan ger snabbt effekter i form av förbättrad regional tillgänglighet som påverkar arbetsmarknad, näringslivsutveckling, bostadsmarknad med mera. Skånes regionala persontågstrafik är idag otillräcklig och den redan stora pendlingen förväntas fortsätta öka. Höghastighetsbanan möjliggör en utökning av regionaltrafiken vilket bidrar till ökad attraktivitet med positiva effekter för bostadsbyggande, arbetsmarknad och näringsliv samt med ökade markvärdet som följd. En utökad regionaltrafik kommer att bidra till att Skånes två arbetsmarknadsregioner växer samman till en. Det är därför viktigt att byggstarten av höghastighetsbanan i Skåne kommer igång så fort som möjligt. För att säkerställa en smidig planeringsprocess, maximal investeringsnyta samt hänsyn till Skånes unika flerkärnighet och landskap, står Region Skåne, Malmö stad, Lunds kommun, Håssleholms kommun, Burlövs kommun, Eslövs kommun, Staffanstorps kommun, Höörs kommun samt Osby kommun enade kring ett antal utgångspunkter:

### ▶ **HÖGHASTIGHETSBANANS UTBYGGNAD I SKÅNE SKA PRIORITERAS I UTBYGGNADSORDRNINGEN FÖR HÖGHASTIGHETSBANAN.**

Nya höghastighetsspår mellan Lund och Håssleholm är avgörande för tågtrafiken i södra Sverige och på grund av det strategiska läget även nationellt. Idag är Södra Stambanan endast dubbelspårig och hårt trafikerad av godståg, fjärrtåg och pendeltåg. Genom en utbyggnad av höghastighetjärnväg finns det goda chanser att avlasta den befintliga banan, och sträckan bör därför prioriteras högt i utbyggnadsordningen för höghastighetsbanan.

### ▶ **REGIONAL OCH KOMMUNAL PLANERING SKA ANPASSAS OCH FÖRBEREDAS FÖR HÖGHASTIGHETSBANAN.**

Region Skåne och kommuner längs med sträckningen förbereder i översiktsplaner och i övrig långsiktig planering en utbyggnad av höghastighetsbanan. På detta sätt underlättas en snabb och effektiv planeringsprocess och marktkomst tryggas.

### ▶ **TRAFIKERINGEN FÖR SKÅNSKA STATIONER LÄNGS SÖDRA STAMBANAN SKA UTVECKLAS OCH FÖRBÄTTRAS.**

Med två nya höghastighetsspår mellan Lund och Håssleholm, vilket kompletterar fyra spår mellan Malmö och Lund, förbinder sig Region Skåne att utveckla den regionala persontågstrafiken med en ny generation snabba regionaltåg (minst 250 km/h) på höghastighetsbanan och persontågstrafiken i form av Öresundståg och Pågatåg på Södra stambanan med förbättrad tur-

täthet, taktfasta tidtabeller och ökad punktlighet. Öresundstågen kommer ha minst 2 stopp/h i Eslöv och Höör, där båda linjerna trafikeras norrut. Möjligheter att trafikera höghastighetsbanan och köra vidare på det befintliga nätet (Skånebanan och Södra stambanan) i Håssleholm ska tas tillvara. På så sätt kan Skåne/Köpenhamn kopplas samman med Småland och sydvästra Skåne kan kopplas samman med nordöstra Skåne på ett effektivare sätt med kortare resor än i dag. Anslutningar till höghastighetsbanans stationer i Skåne ska ses över och säkerställas för samtliga trafikslag. Ett tågscenario för 2035 håller på att tas fram och ska sedan arbetas in i Region Skånes kommande Tågstrategi 2050. Regional persontågstrafik ska ha fortsatt goda möjligheter att utvecklas. Det behöver säkerställas att negativa undanträngningseffekter av regionaltrafik inte uppstår utan tvärt om att regionaltrafiken kan utvecklas, tex. på den viktiga sträckan mellan Lund och Malmö, genom Malmö och via Öresundsbanan till Öresundsbron/Köpenhamn samt på Södra stambanan. Region Skånes utveckling av den regionala tågtrafiken ska ske i nära dialog med kommunerna och Trafikverket.

### ▶ **NEGATIVA MILJÖ- OCH BARRIÄREFFEKTER AV UTBYGGNAD AV HÖGHASTIGHETSBANAN I SKÅNE SKA MINIMERAS.**

I samband med kommande planläggningsprocess behöver en kartläggning göras för att identifiera och kunna minimera potentiellt negativa effekter av en utbyggnad av höghastighetsbanan på kommunal nivå. Landskapets förutsättningar utifrån natur, kultur, form och funktion ska tas i största beaktning, exempelvis i relation till barriäreffekter längs med sträckningen. Exempel på andra negativa effekter som måste minimeras är buller, upplevelsevärden för turism, stora opåverkade områden, markintrång i arella näringar och näringslivsutveckling. De tekniska lösningarna för höghastighetsbanan bör beakta och minimera de negativa effekterna. Trafikverket har ansvar för dessa frågor i planeringsprocessen men Region Skåne och kommunerna längs sträckningen ska samverka för att underlätta detta arbete och säkerställa att de negativa effekterna blir så små som möjligt. Region Skåne kan biträda kommunerna i kontakterna med Trafikverket för att få ökad insyn och inflytande över spårdragning.

### ▶ **KOMMUNIKATION MED MARKÄGARE SKA SKE SÅ TIDIGT SOM MÖJLIGT I PROCESSEN.**

Inför en utbyggnad av höghastighetjärnväg/nya järnvägsspår i Skåne är en god dialog med markägare utmed sträckningen viktig, och kommunikation med markägare måste därför ske så tidigt som möjligt i planeringsprocessen. Trafikverket har ett formellt ansvar för samråd under planläggningsprocessen men Region Skåne och kommunerna ska samverka för att underlätta och säkerställa kommunikationen. Region Skåne kan biträda kommunerna i kontakterna med markägare genom att bl.a. ta fram gemensamt underlag för kommunikation och dialog.

### ▶ **HÖGHASTIGHETSJÄRNVÄG ÄR EN STATLIG ANGELÄGENHET SOM SKA FINANSIERAS AV STATEN.**

Höghastighetjärnvägen är en statlig angelägenhet som ska finansieras av staten och staten kommer bekosta de åtgärder som är direkt nödvändiga för att genomföra höghastighetsprojektet. I dessa åtgärder ingår det bland annat att ersätta bruuna förbindelser med befintliga vägar och järnvägar samt genomföra de skyddsåtgärder som krävs, exempelvis bullerskyddsåtgärder. Kommuner med stationsorter på höghastighetsbanan kan teckna avtal om medfinansiering med Sverigeförhandlingen. De kommuner som enbart berörs av utbyggnad av höghastighetjärnväg ska inte stå för någon finansiering. Utbyggnaden finansieras via statliga medel och av de kommuner som sluter avtal om detta inom ramen för Sverigeförhandlingen. Trafikverket ansvarar för ett inledande utredningsarbete, åtgärdsvalsstudien Jonköping – Malmö, som därefter följs av den formella planeringsprocessen med järnvägsplaner.