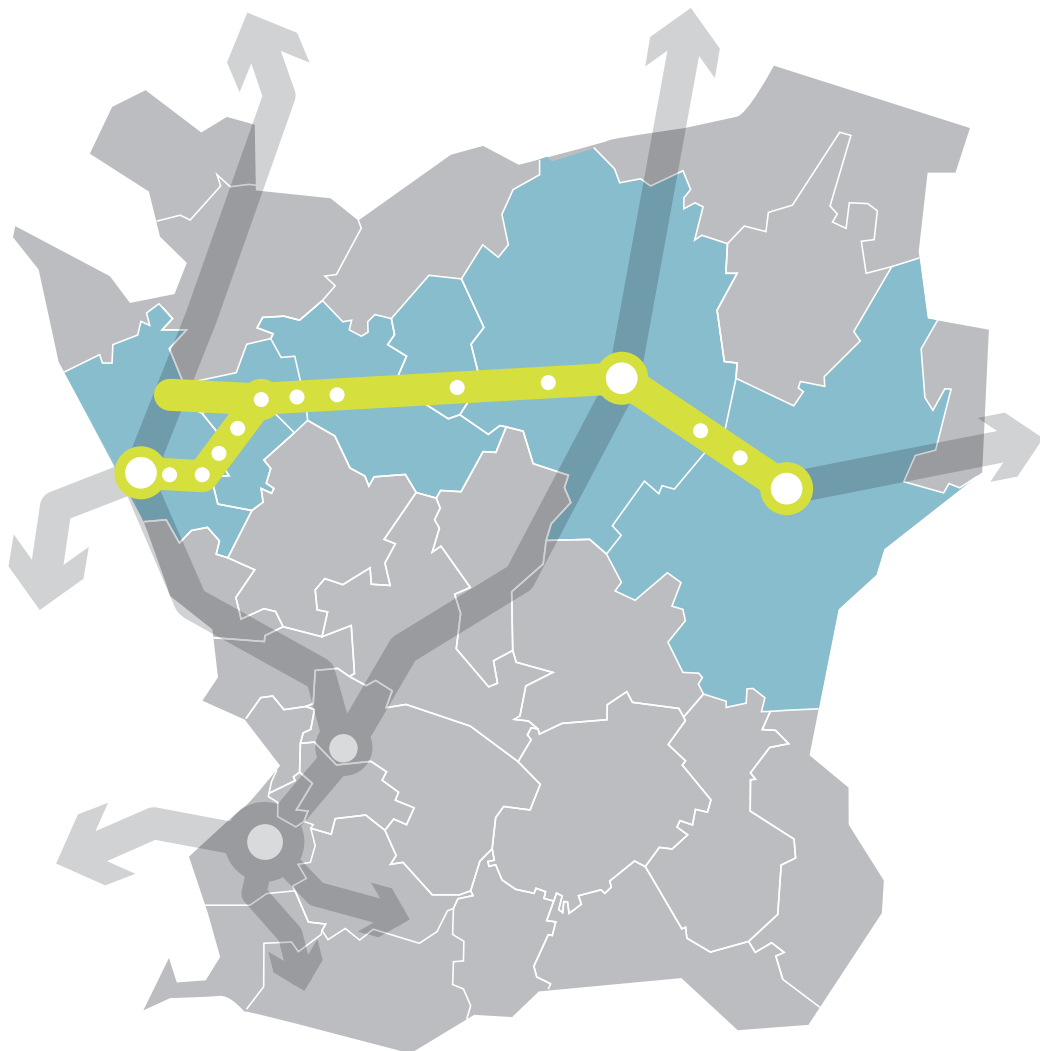


SKÅNEBANAN

EN STÄRKT SKÅNEBANA BINDER SAMMAN SKÅNE



#skånebanan

EN STÄRKT SKÅNEBANA BINDER SAMMAN SKÅNE

Den skånska infrastrukturen står inför flera stora utmaningar. Satsningar i Skåne behövs för att möta en växande efterfrågan från resenärer och säkerställa såväl företagens kompetensförsörjning som hållbara och effektiva godstransporter.

En viktig framtidsfråga för Skånes utveckling är att binda samman Skåne genom att stärka tillgängligheten. Ett robust och kapacitetsstarkt järnvägsnät är en förutsättning för att dra nytta av Skånes flerkärniga ortstruktur för ökad tillväxt och attraktivitet. Skånebanan, som sträcker sig från Helsingborg till Kristianstad mot Blekinge och förbinder orterna däremellan, är idag ett av Sveriges mest trafikerade enkelspår. Kapacitetsbrist, stor störningskänslighet och långa restider innebär att tillgänglighet idag är ytterst begränsad mellan de östra och västra delarna av norra Skåne.

Skånebanan är en viktig förbindelse till Södra stambanan och höghastighetsbanan och får ytterligare betydelse med den fasta förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör. Det är även en viktig förbindelse för Bromölla och Blekinge. En utbyggd Skånebana möjliggör utökad regionaltrafik för ökad attraktivitet, bostadsbyggande och stärkt näringsliv i orterna längs stråket, och ökar tillväxtmotorerna Helsingborg och Hässleholm/Kristianstads möjlighet att driva utvecklingen och generera synergieffekter till hela Skåne.

I Skånebildens är Skåne överens om att Skånebanan ska ha konkurrenskraftiga restider, för att koppla Helsingborg och Kristianstad till höghastighetsbanan samt för att koppla samman de två arbetsmarknadsregionerna i Skåne. Detta framgår även av Greater Copenhagen och Skåne Committee's beslutade Trafikcharter, med en gemensam vision för att stärka rörligheten och skapa ekonomisk tillväxt och välfärd på båda sidor av Öresund.

Det är viktigt att investeringar i Skånebanan för ökad robusthet, ökad kapacitet och minskad restid kommer till stånd så fort som möjligt. För att säkerställa en smidig planeringsprocess, maximal investeringsnytta och dra nytta av Skånes flerkärnighet står Region Skåne, Helsingborgs stad, Bjuvs kommun, Åstorps kommun, Klippans kommun, Perstorps kommun, Hässleholms kommun samt Kristianstads kommun enade kring en gemensam målbild och ett antal utgångspunkter för det fortsatta arbetet med att utveckla Skånebanan och orterna längs den.

▶ **INVESTERINGAR FÖR EN STÄRKT SKÅNEBANA SKA PRIORITERAS I NATIONELL TRANSPORTINFRASTRUKTURPLAN**

Efterfrågan på ökad robusthet och kapacitet, samt kraftigt minskade restider på Skånebanan är stor. För att uppnå detta krävs investeringar i ny och befintlig infrastruktur. Åtgärderna nedan är viktiga för att klara efterfrågan, där åtgärderna 1-3 har särskilt stor effekt. Region Skåne och kommunerna längs Skånebanan är eniga om att åtgärderna 1-3 ska prioriteras i nationell transportinfrastrukturplan 2018-2029. För åtgärderna 4-6 finns det behov av ytterligare utredningar så fort som möjligt.

Prioritering av åtgärder i nationell transportinfrastrukturplan för en stärkt Skånebana:

- 1. Dubbelspår mellan Maria och Helsingborg C och hastighetshöjning mellan Åstorp och Kattarp.*
- 2. Dubbelspår mellan Hässleholm och Kristianstad.*
- 3. Dubbelspår alternativt förlängt mötesspår mellan Klippan och Hyllstofta.*
- 4. Trimmingsåtgärder och partiellt dubbelspår mellan Åstorp och Ramlösa.*
- 5. Planskild spårport i Ramlösa och fler plattformsspår vid Ramlösa station.*
- 6. Planskild spårport i Hässleholm.*

Utöver listade åtgärder finns ett stort behov av underhålls och trimningsåtgärder som behöver prioriteras och genomföras så snart som möjligt. Det är viktigt att medel avsätts för upprustning och underhåll då delar av Skånebanan är utpekade att vara i exceptionellt dåligt skick, vilket leder till hastighetssänkningar och driftstopp om inget görs. Region Skåne och kommunerna längs Skånebanan är överens om vikten av att investeringar i underhåll och trimning inte får tränga undan nyinvesteringar.

Lika viktigt är det att samtliga åtgärder som genomförs leder mot det långsiktiga målet om ökad robusthet, ökad kapacitet och kraftigt minskad restid. Det innebär att åtgärder som vidtas inte ska motverka att hela Skånebanan på sikt byggs ut till dubbelspår.

Hässleholm stations funktion som knutpunkt behöver utvecklas och förbättras. Detta gäller även Åstorps station som får en ny roll och ökad betydelse som bytespunkt med start av persontågstrafik på Söderåsbanan. Det innebär att det både finns ett behov av investeringar i stationerna och av gemensamt arbete med att utveckla stationernas funktion.

▶ **REGIONAL OCH KOMMUNAL PLANERING SKA TILLVARATA MÖJLIGHETERNA MED EN STÄRKT SKÅNEBANA**

För att få maximal utväxling av infrastrukturinvesteringar på Skånebanan krävs arbete på lokal nivå med att öka tillgängligheten och utveckla nya bostäder och arbetsplatser. Det innebär bland annat att utveckla attraktiva, trygga och bekväma knutpunkter och att utveckla gång- och cykelförbindelserna till och från dessa. Genom att utveckla gång- och cykelnätet samt erbjuda pendelparkering för bil och cykel vid stationerna kan upptagningsområdet utökas. Region Skåne och kommunerna längs Skånebanan ska i översiktsplaner och övrig långsiktig planering förbereda för en utbyggd Skånebana. Gemensamt utvecklingsarbete avseende ortsutveckling, förtätning och bostadsbyggnad ska initieras där de centrala stationslägena har stor betydelse för orternas tillgänglighet och attraktivitet.

▶ **TRAFIKERINGEN PÅ SKÅNEBANAN SKA UTVECKLAS OCH FÖRBÄTTRAS**


I samband med framtida infrastruktursatsningar på Skånebanan ska Region Skåne utveckla den befintliga regionala tågtrafiken med minst halvtimmestrafik till samtliga nuvarande stationer, taktfasta tidtabeller, minskad restid och väsentligt förbättrad pålitlighet. En förutsättning för att minska restiden mellan tillväxtmotorerna är snabba direkttåg. Att köra snabba direkttåg utöver nuvarande regionala tågtrafik på sträckan kräver utbyggd infrastruktur. Satsningar på direkttåg får inte ske på bekostnad av turtäthet för mellanliggande stationer. Region Skånes utveckling av den regionala tågtrafiken ska ske i nära dialog med kommunerna och Trafikverket.

▶ **NEGATIVA EFFEKTER AV EN UTBYGGNAD SKA MINIMERAS**


I samband med planlägningsprocessen ska negativa effekter identifieras för att minimeras och hanteras. Landskapets förutsättningar samt barriäreffekter, buller, natur- och kulturmiljö, markintrång, näringslivsutveckling m.m. behöver belysas. Hänsyn ska tas till de olika orternas behov och karaktär. Trafikverket har ansvar för dessa frågor i planeringsprocessen men Region Skåne och kommunerna längs stråket ska samverka för att underlätta detta arbete.



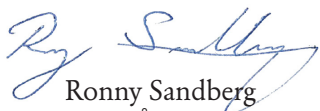
Henrik Fritzon
Region Skåne



Peter Danielsson
Helsingborg




Anders Månsson
Bjuv




Ronny Sandberg
Åstorp



Kerstin Persson
Klippan



Ronny Nilsson
Perstorp



Lena Wallentheim
Hässleholm



Pierre Månsson
Kristianstad

Februari 2017



#skånebanan