



Utvecklingsenheten

Datum
2016-01-28
Handläggare
MSA

Er Referens
Vår Referens
2016-182

Kommunstyrelsen

Yttrande, Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029

Allmänna synpunkter

Kapacitetsituationen på järnväg i Sverige och i Öresundsregionen är mycket ansträngd. Detta accentueras av ett i vissa avseende eftersatt underhåll. En genomgripande transportpolitik krävs samt stora insatser för att möta efterfrågan från resenärer och företag och för att klara omställningen till ett klimatneutralt transportsystem.

Utbyggnaden av nya stambanor är mycket positiv och bör ske så snabbt som möjligt. Utbyggnaden av den södra sträckningen mellan Malmö och Jönköping bör ske parallellt med övriga delar och starta från söder. Samordning med omgivande banor och utvecklingen av regional kollektivtrafik är viktig.

Sveriges behov av effektiva utrikestransporter ökar. Skånes läge i skärningspunkten av de transportkorridorer som förbinder Skandinavien och det kontinentala Europa ställer ökade krav på kapacitet i järnvägar, vägar och terminaler och på utveckling av effektiv logistik och klimatanpassade lösningar.

Det behövs en samlad planering av transportsystemet i Öresundsregionen. Regeringarna i Sverige och Danmark bör ta initiativ till en gemensam infrastrukturkommission.

Öresundsregionen och Europaspåret

Öresund är en trång passage i de av EU utpekade viktiga transportkorridorerna genom Europa, som länkar samman transporter mot Oslo och Stockholm och söderut via Hamburg mot Frankrike och Italien. När den fasta förbindelsen över Fehmarn Bält står klar kommer trycket öka ytterligare på Öresundsbron. Inte minst vad gäller godstransporter, där en 80 procentig ökning av svensk-tysk transitgods väntas. Europaspåret, en utredning genomförd av Landskrona stad om en fast förbindelse mellan Landskrona och Köpenhamn, fungerar som en helhetslösning för såväl Europa,

Norden och Öresundsregionen och bör vara Sveriges nästa steg till en snabbare och mer effektiv järnväg samt möjlighet till en grön och mer hållbar utveckling.

Sverige står inför den största investeringen i tågtrafik i modern tid.

Höghastighetsjärnväg ska byggas mellan Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö (den s.k. Sverigeförhandlingen). Samma mönster följer i flera europeiska länder som bygger ut sina järnvägsnät för höghastighetståg. Avståndet till kontinenten kommer att krympa och Sverige kommer närmare de stora europeiska marknaderna som är helt avgörande för konkurrensen om jobb, företag och tillväxt.

Skåne är Sveriges port mot Europa och berörs kanske mest av alla regioner när Sverige nu ska rekordinvestera i infrastruktur och höghastighetsjärnväg. Enighet råder om behovet av ytterligare en fast förbindelse mellan Sverige och Danmark. Likaså välkomnas höghastighetsjärnvägen mellan Stockholm och Malmö med öppna armar. Under det senaste halvåret har skånska städer förhandlat och positionerat sig för att vinna fördelar av såväl höghastighetståget mellan Stockholm-Malmö som förbindelsen mellan Skåne och Danmark.

Skånes åtta största kommuner samarbetar just nu genom gemensamma nyttoanalyser som kan möjliggöra framtida infrastrukturinvesteringar knutna till de nya höghastighetsjärnvägarna. Öresundsförbindelser är exempel på sådana åtgärder som ska nyttoanalyseras. I detta sammanhang vill Landskrona att Europaspåret behandlas på samma sätt som övriga förslag. Att utreda fler alternativ är en stark, svensk tradition och detta gjordes till exempel i samband med den befintliga Öresundsförbindelsen då både Barsebäck och Helsingborg utreddes närmare. Men till vår förvåning har Landskrona stads arbete med Europaspåret istället inneburit att Landskrona nu utesluts ur samarbetet av Region Skåne. Detta är naturligtvis mycket olyckligt, och märkligt. Enbart med saklig fakta som grund kan hållbara, långsiktiga beslut fattas.

Det som talar för Europaspåret, järnvägstunneln mellan Landskrona och Köpenhamn är flera, både ur danskt och svenskt perspektiv:

* En fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör har diskuterats i Sverige men det finns inga danska utredningar och endast få politiker som har välkomnat de ökade transportflödena från en HH-tunnel.

* Europaspåret skapar stora restidvinster och innebär 30-45 minuter kortare restid från Göteborg/Stockholm till Köpenhamn/Hamburg. Mellan Landskrona och Köpenhamn sparar du 30 minuter och från Lund till Köpenhamn förkortas restiden med 15 minuter jämfört med om du åker via Malmö. För de som reser till och från Helsingborg kortas resan med 20 minuter om man åker via Europaspåret istället för via en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.

* Europaspåret kan hantera alla typer av järnvägstransporter, godståg, höghastighetståg och regionalståg. Det är unikt. De andra studerade alternativen till ny Öresundsförbindelse klarar inte detta.

* I Sverige skulle Europaspåret ansluta till Västkustbanan. I Danmark placeras en ny stationsdel under Tivoli vid Köpenhamn H. Europaspåret skapar ett nytt dubbelspår

från Köpenhamn H och nära fördubblar järnvägskapaciteten på stationen och genom Köpenhamn. Detta är av stort danskt intresse.

* Europaspåret är förberett för att ansluta den nya stambanan från Stockholm – oavsett sträckning via Helsingborg eller Hässleholm.

* Godstransporter får två korridorer över Öresund via Europaspåret och Öresundsbron.

* Järnvägarna runt Malmö avlastas. Därmed ökar kapaciteten och robustheten i järnvägssystemet vilket innebär punktligare tåg och utrymme för mer lokaltrafik.

* Europaspåret avlastar de hårt trafikerade spåren mellan Malmö och Kastrup och skapar bättre tillgänglighet till flygplatsen för resenärer från både Sydsverige och Danmark.

Konsekvenser av att Ring 5 i Danmark riskerar att stoppas

I över 40 år har Danmark haft ett vägreservat i sin planering för att kunna möjliggöra en framtida motorväg från Helsingör via Själland till Köge, den så kallade Ring 5. Denna vägkorridor har ifrågasatts starkt genom åren av många skäl, främst av miljöskäl och på grund av invändningar mot de kraftiga ingrepp den skulle kräva för lantbruket samt osäkerheten för företagsetableringar.

Den 17 december 2015 hade folketinget i Danmark en första behandling av och debatt om ett förslag om att upphäva vägkorridoren, Ring 5. Det finns starka uppfattningar om att vägkorridoren Ring 5 ska upphävas. Det danska transport- och byggnadsutskottet ska nu utvärdera och bereda förslaget om att upphäva denna vägkorridor innan slutligt beslut i frågan tas av folketinget.

Frågan om Ring 5:s vara eller inte är en dansk nationell angelägenhet, men den har även stor påverkan på den svenska infrastrukturplaneringen. Arbetet med att ta fram en ny nationell plan för transportinfrastrukturen i Sverige 2018–2029 och den framtida svenska infrastrukturen påverkas av hur diskussionen går och vilka beslut som fattas i våra grannländer.

Det finns flera alternativa dragningar för en förbindelse mellan Sverige och Danmark. De i dag aktuella alternativen som diskuteras är en förstärkning av kapaciteten vid Öresundsbron, en järnvägstunnel mellan Landskrona och Köpenhamn och en tunnel mellan Helsingborg och Helsingör. Borttagandet av Ring 5 skulle avsevärt förändra förutsättningarna för en framtida Helsingborg–Helsingör-förbindelse. Med tanke på debatten i Folketinget måste Sverige förbereda sig och finna framkomliga alternativ för att hitta den bästa lösningen. Det är därför viktigt att Sverige intensifierar överläggningarna med den danska transportministern om hur man kan utveckla och möjliggöra alternativa lösningar för framtida förbindelser mellan våra länder.

Nyttoanalys av Europaspåret

Inom ramen för Sverigeförhandlingen genomförde Landskrona stad en nyttoanalys av Europaspåret. Nyttoanalysen är genomförd av WSP och nyttorna av Europaspåret går att sammanfatta enligt nedan. Viktigt att påpeka är att analysen har en svenskt fokus då den riktade sig till Sverigeförhandlingens utgångspunkter för nyttoanalyserna. I ett kommande skede bör Danmark och Köpenhamn samt EU lyftas in i analysen. Nyttoanalysen bifogas denna handling.

- I utredningen kring Europaspåret från maj 2015 uppskattas Europaspåret ge tidsvinster för person- och godstrafik på väg och järnväg till ett värde på drygt 36 miljarder. Resultatet av de analyser som redovisas av WSP visar att den samhällsekonomiska nyttan av Europaspåret bedöms vara betydligt större än så, baserat på både kompletterande beräkningar och kvalitativa bedömningar.
- Kompletterande beräkningar avser bland annat ytterligare tidsvinster som uppkommer inom Skåne till följd av minskad trängsel på järnvägen. Denna nytta uppgår till drygt 4 miljarder, bara för persontrafik. Nyttan av minskad trängsel för godstrafik tillkommer.

Bostads- och arbetsmarknadsnyttor:

- Kompletterande modellberäkningar har också genomförts för att belysa hur förkortade restider och ökad tillgänglighet påverkar bostads- och arbetsmarknaden.
- Enligt dessa beräkningar för fyra kommuner – Landskrona, Helsingborg, Lund och Eslöv – tillkommer ca 3300 bostäder och 2100 arbetsplatser till följd av Europaspåret. Till detta kan läggas andra lokala och regionala insatser som medför en positiv befolkningsutveckling och därmed behov av ytterligare bostadstillskott – åtgärder som inte explicit hanteras i denna rapport. Effekten för övriga kommuner i och utanför Skåne tillkommer dessutom. För dessa vet vi *att*, men inte hur *mycket*, restiderna förväntas minska.
- För Landskrona vet vi att Europaspåret beräknas förkorta restiden till Köpenhamn till knappt en kvart, och att tillgängligheten till arbetsplatser beräknas öka med 80 procent. Landskronas arbetsmarknad blir alltså 80 procent större. Detta beräknas leda till att genomsnittsinkomsten ökar med ca 2,5 procent och att antalet arbetslösa minskar med 4-5 procent.
- Modellberäkningarna ska ses som ett stöd för att kvantifiera de nyttor som Europaspåret ger upphov till men de är samtidigt otillräckliga, och kan vara missvisande. Ett skäl är att de skattade modellsambanden inte baseras på så stora förbättringar som det är fråga om för Europaspåret.

Miljönyttor:

- Vissa miljönyttor har kunnat kvantifieras, t ex överflyttning från bil- till kollektivtrafik. WSP räknar med 9000 nya kollektivtrafikresor vilket ger en minskning av bilkörningen med 9,14 miljoner fordonskilometer år 2030.

- Europaspåret skapar även sociala nyttor, t ex lägre arbetslöshet. Generellt måste dock de kvantifierade nyttorna ses i kombination med kvalitativa bedömningar.

Godsnyttor:

- Befolkning, arbetsplatser och ekonomin i Sverige och Skåne kommer enligt nu aktuella scenarier (Långtidsutredningen 2015) att växa betydligt snabbare än vad som förutsatts i beräkningarna.
- Det innebär att kapacitetstaket för järnvägstrafiken över Öresund snabbt kommer allt närmare, samtidigt som Fehmarn-Bält förbindelsen medför kraftigt ökad efterfrågan på kapacitet för godstrafik. Med Öresundsbron som enda fasta förbindelse finns bara ett alternativ för spårbunden trafik till kontinenten och det är på järnvägsfärjorna, men efterfrågan på järnvägsfärjetransporter bedöms minska efter öppnandet av Fehmarn-Bältförbindelsen.
- Europaspåret innebär en förbättrad redundans för järnvägstrafik över Öresund samt de sista milen i Sverige (söder om Eslöv). Detta leder till förbättrade förutsättningar för både person- och godstrafik över Öresund.
- Malmö och Helsingborg har idag
 - Internationella hamnar för såväl bulk som enhetsberett gods
 - Rangerbangårdar (RBG)
 - Befintliga kopplingar till befintliga järnvägs- och vägnät
- För ett optimalt utnyttjande av Europaspåret för godstrafiken, behöver strukturen för godsfaciliteterna (terminaler och bangårdar) på den svenska sidan anpassas efter de nya förutsättningarna.
- Utan sådana anpassningar kommer främst systemtåg som byggts längre upp i landet nyttja Europaspåret, medan övriga tåg kommer fortsätta att gå till Malmö rangerbangård samt Malmös och Helsingborgs kombiterminaler.
- Skalfördelar finns med ett fåtal, starka noder istället för att kraftsplittra
 - I terminaldrift
 - Operativa fördelar – tågproduktion gynnas av få, tydliga stråk och noder

E6:ans strategiska roll

Genom Landskrona stad löper ett av E6:an som är en nationellt och internationellt viktig väg och transportled för personbilstrafik, tung trafik samt kollektivtrafik och ingår i det som Trafikverket har pekat ut som skikt 1 det funktionella, prioriterade vägnätet. E6:ans strategiska roll i utvecklingen av Öresundsregionen och Sverige är central och det är därför oerhört viktigt att kapaciteten, standarden samt avfarter och

påfarter fungerar tillfredställande. Även frågan om buller behöver Trafikverket hantera då E6 berör ett flertal olika orter där bullerproblematik finns.

Familjen Helsingborg

Familjen Helsingborg har till Inriktningsunderlaget inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029 skrivit fram ett gemensamt yttrande. Landskrona stad står bakom denna skrivelse med undantaget skrivningen som rör förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör.

Sammantaget

En Svensk-Dansk infrastrukturkommission bör tillsättas.

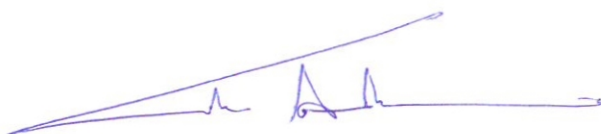
Europaspåret bör inkluderas i de fortsatta nationella utredningar samt de bilaterala samtal som ska genomföras kring en ny fast förbindelse över Öresund.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Utvecklingsenheten föreslår kommunstyrelsen besluta:

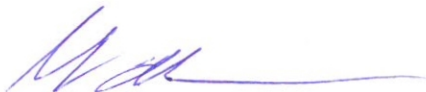
att godkänna föreliggande yttrande i enlighet med utvecklingsenhetens förslag

Utvecklingsenheten



Christian Alexandersson

T.f. utvecklingschef



Mattias Schriever-Abeln

Planarkitekt

Bilagor:

Europaspåret – utredning om nya core network-förbindelser i Öresundsregionen för internationell och regional utveckling. Maj 2015

WSP – nyttoanalys Europaspåret. 2015-10-01