



i.remissvar@regeringskansliet.se

i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Remissyttrande om förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 (I2021/02884)

Detta yttrande grundas på Regionsamverkan Sydsveriges antagna Positionspapper för infrastruktur, Sydsvenska prioriteringar 2021, Positionspapper för kollektivtrafiken samt Handlingsplan kollektivtrafik.

Regionsamverkan Sydsverige anser att...

- Transportinfrastrukturen måste tillföras mer medel för att möta en växande befolkning och omställningen till ett hållbart samhälle.
- Nya stambanor ska planeras som ett sammanhållet system och byggas ut i snabb takt. Utbyggnaden ska finansieras utanför den nationella planens ramar, på så sätt möjliggörs satsningar på andra särskilt angelägna åtgärder för vidmakthållande och utveckling av transportsystemet.
- Samtliga beslutade åtgärder i gällande plan ska genomföras i enlighet med den tidplan som anges i denna, så att infrastrukturutbyggnaden taktar med annan planerad samhällsutveckling och andra investeringar.
- Utöver de investeringar som finns med i Trafikverkets förslag anser Regionsamverkan Sydsverige att följande åtgärder, utan inbördes ordning, är särskilt angelägna:
 - Skånebanan; dubbelspår Hässleholm–Kristianstad
 - Kust- till kustbanan; dubbelspår Växjö–Alvesta
 - Västkustbanan; Halmstad C, ny omloppsnära uppställningsbangård
 - Jönköpingsbanan; station A6/Ryhov, tretågsstation Forserum
 - Stångådals- och Tjustbanan
 - E22; genomfart Mönsterås
 - Blekinge Kustbana; Karlshamns–Sölvesborg, ny järnväg



Övergripande synpunkter

Beslutade investeringar ska genomföras, i den tid som beslutats i gällande plan. Detta för att takta med annan planerad samhällsutveckling och andra investeringar, bland annat inköp av nya tågfordon. Ett långsamt genomförande försenar nyttorna och raderandet av flaskhalsar i systemet. Senareläggningen av beslutade åtgärder är hämmande för tillväxt i landets alla delar och i omställningen till mer miljömässigt hållbara resor och transporter.

Många samhällsekonomiskt lönsamma investeringar för gods- och persontrafikens utveckling saknas, vilket minskar möjligheterna för infrastruktursatsningar att bidra till tillväxten i hela landet. Uteblivna satsningar på att utveckla infrastrukturen i Sydsverige gör att vi regioner inte fullt ut ges de förutsättningar som behövs för stärkt regional utveckling och att kunna bidra till Sveriges mål för klimat och konkurrenskraft.

Mer medel behöver satsas på Sveriges befintliga transportinfrastruktur för att upprätthålla dess funktion samt kunna genomföra nödvändig utveckling. Utbyggnaden av nya stambanor ska ses som en fristående satsning och finansieras utanför planen. Det är angeläget att ekonomiskt utrymme tillskapas så att nya viktiga åtgärder för utveckling och vidmakthållande av järnvägs- och vägnätet kan inrymmas i planen.

Kostnadsökningar och förseningar är en stor utmaning. Förenkling och effektivisering av planeringsprocesser liksom innovation och utveckling i byggandet av infrastruktur behövs.

Givet att det råder brist på medel för investeringar och underhåll anser vi att Trafikverket inte ska ta på sig ett större uppdrag genom att bland annat överta drift och underhåll av plattformar, väderskydd och plattformsutrustning på lokaltågstationer som för närvarande sker.

Staten bör ta ett samordnande ansvar för att säkra kompetensförsörjningen inom järnvägsbranschen, vilket också bör stärka sysselsättningen och arbetsmarknaden.

En lokaliseringsutredning för en fast förbindelse Helsingborg – Helsingör för persontåg och vägtrafik ska påbörjas. Förbindelsen ska likt Öresundsbron vara avgiftsfinansierad och därmed inte belasta nationell plan.

För att stärka Nationell och internationell tillgänglighet

Kapacitetsbristen i järnvägssystemet i Sydsverige blir i allt ökande grad en flaskhals för den nationella och internationella tågtrafiken, för både person- och godstransporter. Därför är utbyggnaden av nya stambanor och dubbelspår på hela Västkustbanan nödvändiga satsningar för framtiden.

Nya stambanor ska ses som ett sammanhållet system i sin hela sträckning, då nyttorna erhålls fullt ut först när hela systemet är i funktion. Utbyggnaden ska ske snarast och lokaliseringsutredningar för de delsträckor som inte ligger med i planförslaget påbörjas för att inte hämma utvecklingen i berörda områden.

För att öka samhällsnyttan måste utbyggnaden av de nya stambanorna samordnas med förbättringar av anslutande banor, vilket möjliggör utveckling av den regionala tågtrafiken och därmed en spridning av den ökade tillgängligheten till en större geografi. Centrala stationslägen samt stationer i kopplingar med nya stambanan måste till, så att fungerande resekedjor i ett integrerat järnvägssystem säkerställs. Utan satsningar på anslutande banor och Södra stambanan minskar nyttan av satsningen på nya stambanor.

Det är hög tid att färdigställa Västkustbanan till dubbelspår på hela sträckan, som beslutades av Riksdagen 1992. Det vore orimligt att utbyggnaden av den sista etappen än en gång senareläggs. Såväl Västkustbanan som anslutande banor behöver nu få utvecklas enligt den ambition som regionerna beslutat om baserat på mål om ett hållbart resande och regional utveckling.

Full nytta av uppgradering till 250 km/t på Västkustbanan uppnås först när den har dubbelspår i hela sin sträckning. Det är viktigt att samordna denna satsning med att bygga bort återstående flaskhalsar och genomföra åtgärder som ökar kapaciteten.

För att stärka ett Sammanknutet Sydsverige

För att koppla samman arbetsmarknader behöver tillgängligheten öka med en mer tillförlitlig regionaltågstrafik med kortare restider mellan orter, regionala kärnor och tillväxtmotorer. Funktionaliteten i hela det svenska järnvägssystemet måste säkerställas och kapacitetsbrister åtgärdas när anspråken på gods- och persontåg ökar. Tågtrafiken måste kompletteras med ett nationellt och regionalt vägnät av hög kvalitet, inte minst där järnväg saknas till exempel längs Östersjökusten.

Regionsamverkan Sydsveriges gemensamma satsning på utvecklingen av region- och lokaltågstrafiken måste mötas av statliga åtgärder som möjliggör regionernas ambitioner på attraktiva alternativ för hållbart resande och bidra till att Sverige uppnår klimatmålen. Många av de åtgärderna saknas i nuvarande förslag.

Trafikverkets förslag att staten ska ta ansvar för finansieringen av ombordutrustning för ERTMS i befintliga järnvägsfordon är rimligt.

Tilldelningen till länsplanerna behöver öka då den föreslagna planeringsramen för länsplanerna inte är tillräckligt för att utveckla det regionala vägnätet och för att önskade satsningar på cykel och kollektivtrafik ska kunna genomföras.

För att stärka Konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter

Sveriges perifera läge i förhållande till flera viktiga marknader för utrikeshandeln innebär att effektiva transporter och logistiklösningar är av särskild betydelse för landets handel. Sydsveriges strategiska läge med förbindelserna mellan det kontinentala Europa och Skandinavien gör att 41 % av import- respektive 31 % av exportvärdet passerar genom våra regioner. Sydsvensk transportinfrastruktur har en nyckelroll i TEN-T-nätverkets svenska och skandinaviska delar.

Omvärldsförändringar och satsningar i grannländerna måste beaktas mer vid prövning och beslut om utvecklingen av Sveriges infrastruktur. Utbyggnad och tillväxt inom TEN-T nätets korridorer i såväl Östeuropa som Tyskland och Danmark behöver mötas med svenska satsningar. TEN-T-nätverket behöver vidareutvecklas, kapaciteten säkerställs och flaskhalsar undanröjas, särskilt på Södra stambanan, Västkustbanan och i passagen genom Öresundsregionen samt Europavägarna. Öresundsförbindelsens järnvägslandanslutningar är både nödvändiga och angelägna för att möta trafikutvecklingen efter Fehmarnbältförbindelsens öppnande.

Med ett geografiskt utspritt näringsliv och en stark skogsnäring genereras stora transportvolymerna på både stora och mindre vägar. Remissförslagets satsning på att uppgradera delar av vägnätet till BK4 är positivt. Ska satsningen på BK4 vara försvarbar måste staten ta finansiellt ansvar för uppgradering av anslutande enskilda och kommunala vägar som leder till viktiga målpunkter för tyngre transporter till BK4 annars uteblir samhällsnyttan.

Till detta yttrande biläggs de av Regionsamverkan Sydsverige antagna:

Positionspapper för Infrastruktur (2020)

Sydsvenska prioriteringar (2021)

Positionspapper för kollektivtrafiken (2019)

Handlingsplan kollektivtrafik (2021)

För Regionsamverkan Sydsverige

Lennarth Förberg (M)

Regionstyrelsens ordförande Region Blekinge

Mikaela Waltersson (M)

Regionstyrelsens ordförande Region Halland

Mia Frisk (KD)

Regionstyrelsens ordförande Region Jönköpings län

Angelica Katsanidou (S)

Regionstyrelsens ordförande Region Kalmar län

Mikael Johansson (M)

Regionstyrelsens ordförande Region Kronoberg

Carl Johan Sonesson (M)

Regionstyrelsens ordförande Region Skåne

samt ordförande Regionsamverkan Sydsverige

POSITIONSPAPPER FÖR INFRASTRUKTUR

EN VÄL UTVECKLAD SYDSVENSK INFRASTRUKTUR GYNNAR HELA SVERIGE



REGIONSAMVERKAN SYDSVERIGE

2020

ETT STARKT **SYDSVERIGE** GYNNAR HELA SVERIGES TILLVÄXT OCH UTVECKLING

En genomtänkt infrastruktur är en grundförutsättning för samhällets förbättring. Tillgängligheten till arbete, bostad, utbildning, kultur och service genom smidiga kommunikationer är viktig i människors vardag. Transportsystemets funktion och utveckling, både för personresor och godstransporter är även avgörande faktorer för att kunna knyta samman Sydsverige och stärka företagens konkurrenskraft. Det strategiska läget och kopplingarna mot kontinentala Europa gör att ett starkt Sydsverige gynnar hela Sveriges tillväxt och utveckling.

Vi sex regioner i Regionsamverkan Sydsverige vill samverka med staten, kommunerna, näringslivet

och andra aktörer för att på bästa sätt ge förutsättningar för Sydsveriges och därmed för hela Sveriges utveckling. Infrastruktur, kollektivtrafik, bebyggelseplanering, näringslivsutveckling, forskning och innovationer hänger nära samman och måste samspela för att gemensamma mål ska kunna nås och resurserna användas effektivt.

Vi har enats om utgångspunkter för den framtida utvecklingen av infrastrukturen genom att samlas kring tre gemensamma sydsvenska positioner. Vi utgår från dessa i vår planering och föreslår att de tas som utgångspunkt i statens planering av infrastrukturen.



Regionsamverkan Sydsverige är ett samarbete kring bland annat infrastruktur, kollektivtrafik, kultur, arbetsmarknad och kompetensförsörjning samt bredband och digitalisering. Målsättningen är att skapa en grund för ökad tillväxt och hållbar utveckling.



SYDSVERIGES GEMENSAMMA POSITIONER I UTVECKLING AV TRANSPORTSYSTEMET ÄR:

- **NATIONELL OCH INTERNATIONELL TILLGÄNGLIGHET** – SNABB UTBYGGNAD AV NYA STAMBANOR MED CENTRALA STATIONSÄGEN OCH KOPPLINGSPUNKTER TILL SÖDRA STAMBANAN OCH ANSLUTANDE UPPGRADE-RADE TVÄRBANOR SAMT FÄRDIGSTÄLLANDE AV VÄSTKUSTBANAN.
- **SAMMANKNUTET SYDSVERIGE** – UTVECKLING OCH UNDERHÅLL AV JÄRNVÄGAR OCH VÄGAR SOM STÖDGER DEN FLERKÄRNIGA ORTSTRUKTUREN MED TILLVÄXTMOTORER, KÄRNOR OCH DERAS OMLAND. STARKA STRÅK GENOM SYDSVERIGE SOM ÄR LÄNKADE MED SAMMANBINDANDE TVÄRFÖRBINDELSER.
- **KONKURRENSMÄSSIGA OCH HÅLLBARA GODSTRANSPORTER** – ÖKAD TRANSPORTKAPACITET FÖR EFFEKTIVA OCH KLIMATSMARTA TRANSPORTER FÖR NÄRINGSLIVET.



Lennarth Förberg
*Regionstyrelsens ordförande
Region Blekinge*



Mikaela Waltersson
*Regionstyrelsens ordförande
Region Halland*



Maria Frisk
*Regionstyrelsens ordförande
Region Jönköpings län*

**VÅR ENIGHET OM DESSA POSITIONER SYFTAR TILL EN STÄRKT
OCH HÅLLBAR UTVECKLING I SÖDRA SVERIGE GENOM ATT:**

- Skapa en välfungerande helhet som korrigerar brister i nuvarande transportsystem
- Utnyttja gjorda och planerade investeringar på bästa sätt
- Undanröja flaskhalsar, öka resiliensen (återhämningsförmågan) och skapa redundans i det internationella, nationella och regionala transportsystemet
- Förbättra pendlingsmöjligheter med konkurrenskraftiga restider och se till hela resan-perspektivet
- Koppla samman och förstora arbetsmarknader för att öka sysselsättningen och främja kompetensförsörjning
- Skapa en integrerande infrastruktur med fokus på boende och tillgänglighet
- Koppla samman stad och landsbygd
- Utveckla en gränsöverskridande kollektivtrafik- och infrastrukturplanering
- Planera för ett långsiktigt hållbart och fossilfritt transportsystem



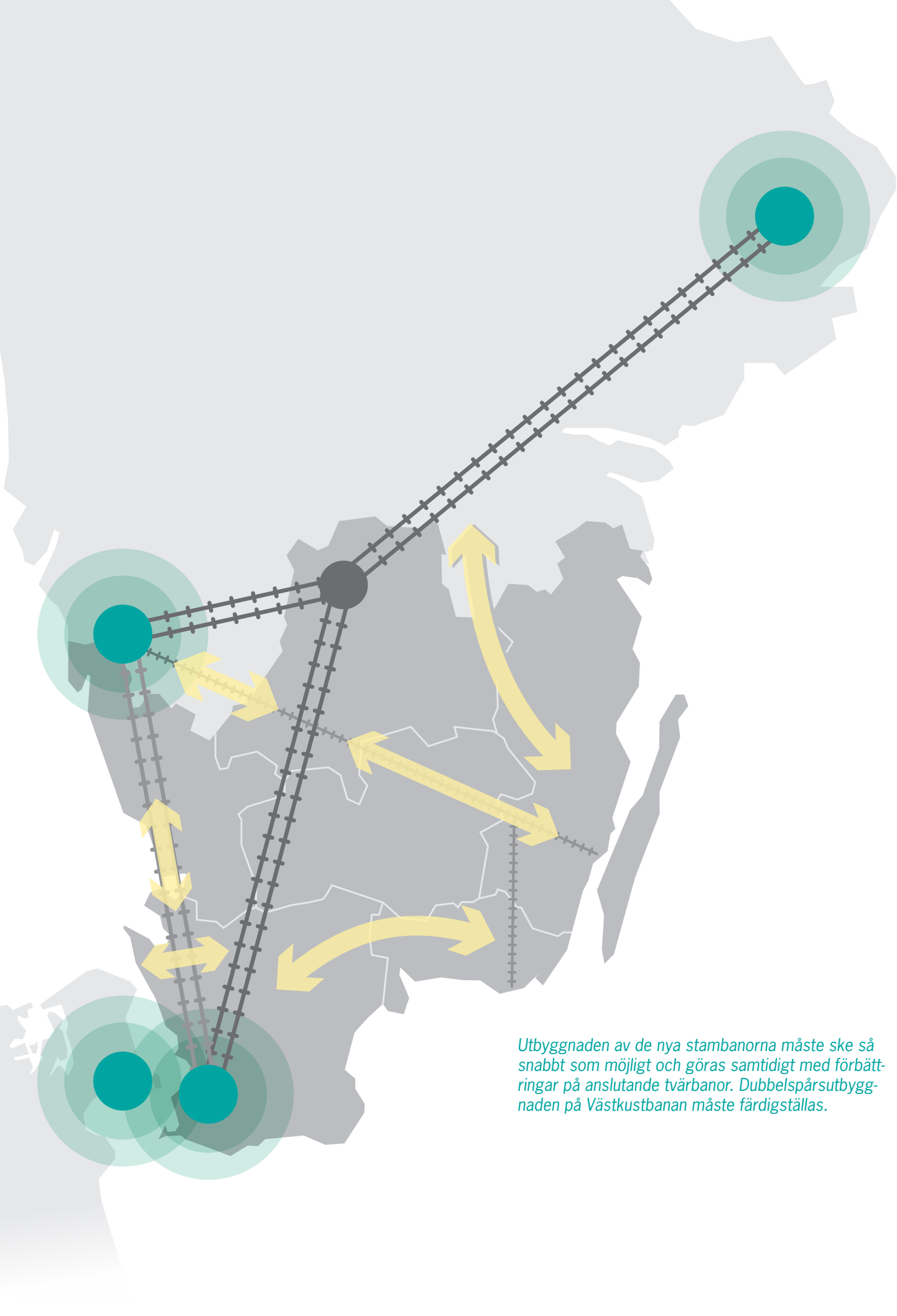
Angelica Katsanidou
Regionstyrelsens ordförande
Region Kalmar län



Mikael Johansson
Regionstyrelsens ordförande
Region Kronoberg



Carl Johan Sonesson
Regionstyrelsens ordförande
Region Skåne



Utbyggnaden av de nya stambanorna måste ske så snabbt som möjligt och göras samtidigt med förbättringar på anslutande tvärbanor. Dubbelspårsutbyggnaden på Väst kustbanan måste färdigställas.

POSITION 1

NATIONELL OCH INTERNATIONELL TILLGÄNGLIGHET

Sydsverige har en fjärdedel av landets befolkning och har ett strategiskt läge i Sverige med nära koppling till såväl kontinentala Europa som Mälardalen och Västsverige. Med stora investeringar i infrastruktur i vårt närområde förstärks Sydsveriges strategiska läge. Sverige behöver möta denna utveckling med ökad kapacitet för såväl gods- som persontrafik fram till landgräns samt över denna. En av de viktigaste satsningarna för framtiden är utbyggnaden av nya stambanor, där Sydsverige kommer att spela en viktig roll för trafikeringen på banorna samt till och från kontinentala Europa.

De internationella kopplingarna mot Norge, Danmark, Tyskland, Polen och Baltikum, den globala tillgängligheten via Kastrup, samt möjligheterna att bättre knyta samman Sydsverige med snabba tåg är av stor betydelse. De nya stambanorna och

en utbyggd Västkustbana kommer minska tidsavstånden inom Sverige och skapar även förutsättningar för fler långväga klimatvänliga resor till och från Europa. För att ge den interregionala trafiken möjlighet att knyta samman Sydsveriges olika delar krävs att anslutande tvärbanor har funktionella kopplingar till nuvarande banor och kommande nya stambanor. Det förutsätter att de nya stambanorna planeras samordnat med anslutande banor och har centrala stationslägen samt synkroniserat med den regionala tågtrafikens behov. Satsningarna på de anslutande banorna kan inte vänta, utan måste ske parallellt för att skapa nödvändig regional tillgänglighet och resandeunderlag för den nationella tågtrafiken. Härigenom uppstår störst samhällsekonomisk nytta av de mycket stora investeringar som planeras.

VAD KRÄVS?

Vi sex regioner värnar utvecklingen av den nationella och internationella tillgängligheten som sammanlänkar Skandinavien med kontinentala Europa. Vi tillhandahåller och vill förbättra den interregionala tågtrafiken genom att erbjuda ett taktfast och attraktivt reseutbud med korta restider inom Sydsverige som ansluter till den nationella och internationella trafiken. Vi ser därmed fem punkter som bör prioriteras i planerna för investeringar i den statliga infrastrukturen för bästa effektivitet och användning av resurser:

- De nya stambanorna byggs ut så snabbt som möjligt då de stora nyttorna erhålls först när hela systemet är i funktion.
- Utbyggnaden av nya stambanor finansieras utanför

ramarna för den nationella planen och påbörjas utifrån storstäderna, där kapacitetsbristerna är störst redan idag.

- De nya stambanornas utbyggnad sker samtidigt med förbättringar av de anslutande banorna för att öka nationell och regional tillgänglighet inom en större geografi.
- Färdigställa utbyggnad av Västkustbanan och möjliggöra snabb trafik som ökar tillgängligheten till Göteborg, Kastrup, Köpenhamn och norra Tyskland.
- Säkerställa en hög grad av resiliens och skapa redundans i förbindelser till och från kontinentala Europa för tillförlitlig gods- och persontrafik.

POSITION 2

SAMMANKNUTET SYDSVERIGE

Sydsverige har en flerkärnig Ortsstruktur som är en tillgång och viktig utgångspunkt för hur utveckling och planering av transportsystemet ska ordnas. I alla delar av Sydsverige finns tillväxtmotorer och regionala kärnor, städer med dynamisk tillväxt och goda utvecklingsförutsättningar. Tillväxtmotorerna har stark befolknings- och sysselsättningstillväxt som skapar tillväxteffekter för sitt omland, och har därmed stor betydelse för sina respektive regiondelar. En flerkärnighet som stärks av goda förbindelser mellan städerna och ett gott samspel mellan städerna och omgivande landsbygd ökar robustheten på arbetsmarknaden och i företags och människors möjligheter. För att Sydsverige ska kunna utvecklas, till gagn för hela Sverige, behöver den flerkärniga ortstrukturen stödjas genom väl fungerande sammanbindande stråk av järnvägar och vägar, kompletterat med tillgänglighetsskapande finmaskigt regionalt och lokal vägnät.

STÖRRE OCH INTEGRERANDE ARBETSMARKNADSREGIONER FÖR ETT KONKURRENSKRAFTIGT NÄRINGSLIV

En gemensam strategisk planering av infrastruktur och kollektivtrafik skapar förutsättningarna för en ökad tillgång till arbetsmarknad och utbildning. I en global ekonomi är näringslivets konkurrens- och attraktionskraft beroende av goda och tillförlitliga kommunikationer. En ökad rörlighet skapar stor social nytta i det moderna samhället och har en integrerande funktion. Det är även en viktig grund för kompetensförsörjningen och ger ökade möjligheter för matchning på arbetsmarknaden.

I Sydsverige finns 11 universitet och högskolor

samt världsunika forskningsanläggningar och innovationsarenor i världsklass. För den svenska innovationskraftens tillväxt måste infrastrukturen koppla samman lärosäten och forskningsanläggningar, samt göra dem tillgängliga för studenter, forskare, arbetskraft och inte minst den internationella omvärlden. Detta är en grundbult för Sveriges framtida internationella konkurrenskraft.

TRANSPORTSYSTEM FÖR ETT HÅLLBART SAMHÄLLE

Kollektivtrafiken är en förutsättning för att nå flera viktiga samhällsmål som regional tillväxt och en hållbar utveckling. Regionsamverkan Sydsverige har i positionspapperet Kollektivtrafik för ett enat Sydsverige stadfäst en utveckling av kollektivtrafiken utifrån resenärens, trafikeringens och samhällets perspektiv. De gemensamma ställningstagandena kring utvecklingen av den regiongränsöverskridande kollektivtrafiken inom Sydsverige är att:

- Kollektivtrafiken ska vara enkel att använda, erbjuda snabba, punktliga och bekväma resor.
- Kollektivtrafiken i Sydsverige ska knyta samman tillväxtmotorer och regionala kärnor och stärka deras samspel med sitt omland.
- Kollektivtrafiken ska i de starka stråken erbjuda restider som är tydligt kortare än med bil.

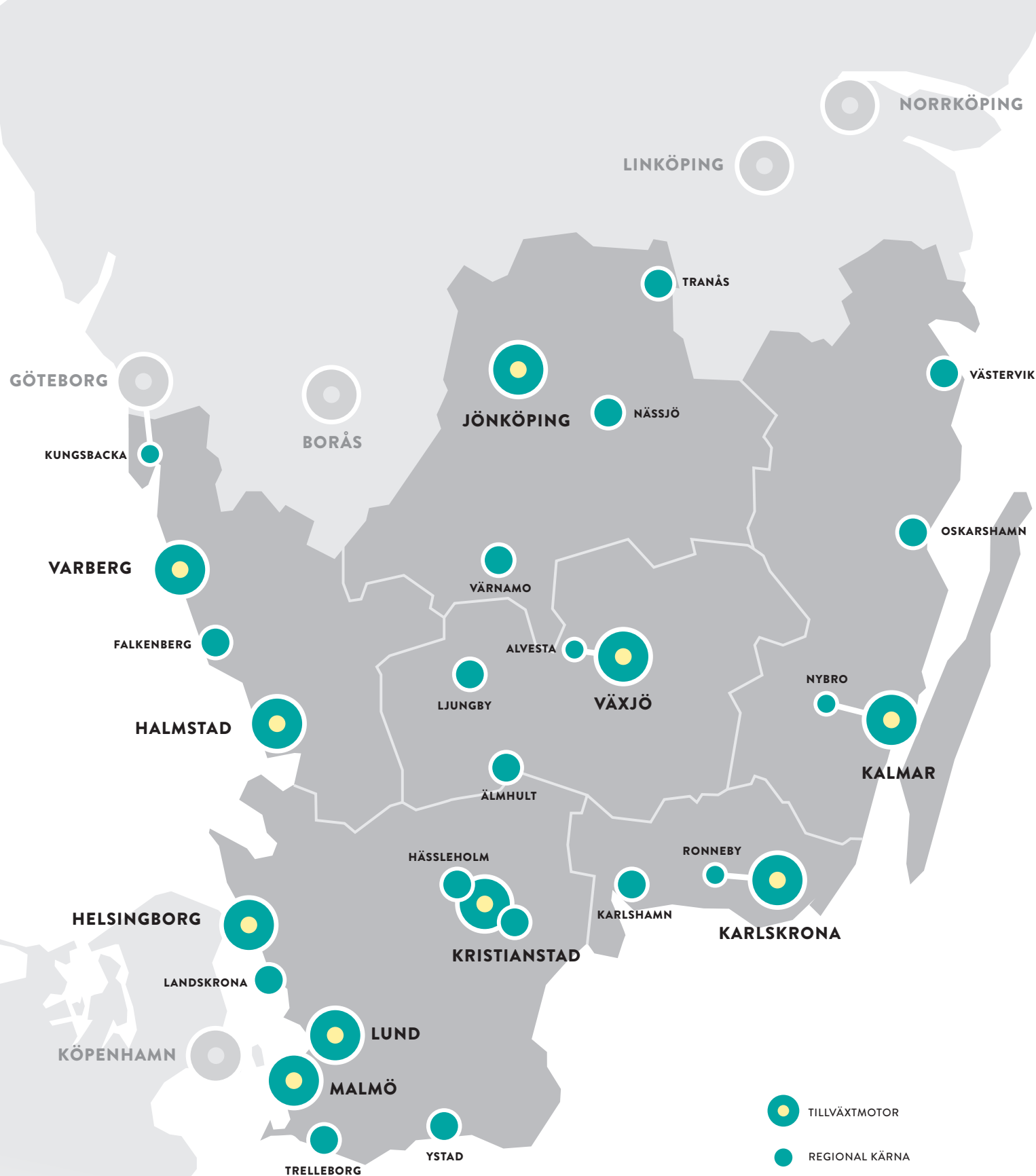
De sydsvenska regionerna prioriterar en fortsatt utveckling av kollektivtrafiken där den regionala tågtrafiken är ryggraden i systemet. I relationer där

järnväg saknas är snabb och högklassig busstrafik ett bra alternativ. Detta är grunden för att skapa ett sammanknutet Sydsverige. I städerna prioriteras framkomlighet för kollektivtrafiken och utveckling av cykelvägnätet. Ett cykelvägnät som ska knyta an till de regionala och nationella cykelleder som genomkorsar södra Sverige.

Den idag omfattande trafikeringen på järnvägsnätet i södra Sverige och en växande efterfrågan på tågtrafik innebär en hög belastning och kapacitetsbrist på banorna. Den hårda belastningen medför störningar i systemet som får stora konsekvenser för såväl resenärer som gods. Att öka resiliensen i järnvägssystemet är därför av stor betydelse. Det finns behov av att effektuera insatser som krävs för att höja järnvägarnas skick och återhämta ett efterfatt underhåll. För att möta en ökande efterfrågan behövs i många fall investeringar i stationsanläggningar, dubbelspår och trimningsåtgärder. Detta ger ökad kapacitet, kortare restider och ett mindre sårbart system.

ETT MODERNT OCH DYNAMISKT VÄGTRANSPORTSYSTEM

För att uppnå en hållbar samhällsutveckling och målen för transportsystemet krävs insatser i alla dess delar. De olika transport- och färdmedlen ska samverka och komplettera varandra och erbjuda hållbara transport- och resmöjligheter. Det behövs en samordning mellan bebyggelse- och infrastrukturplanering som ser till behovet av resor till arbete, studier och service utifrån ett hela resan-perspektiv. I transportsystemet ska människor i alla åldrar, med olika bakgrund och med olika förmågor kunna ta sig fram och känna sig trygga. För att kunna utveckla ett modernt och dynamiskt transportsystem i alla sina delar krävs, förutom insatser i de nationella stråken, fortsatta insatser för att åtgärda de stora brister som finns inom de regionala och lokala vägsystemen. Resurser inom infrastrukturplanerna behöver allokeras för att kunna göra satsningar på trafiksäkerhet, cykelvägar, hållplatser, samåkningsparkeringar med mera för att kunna uppnå ett långsiktigt hållbart transportsystem.



Den flerkärniga strukturen i Sydsverige är en tillgång som ska tas tillvara genom bra tillgänglighet mellan tillväxtmotorer och regionala kärnor samt genom att stärka deras samspel med sitt omland.

VAD KRÄVS?

Vi sex regioner skapar tillväxt, fler arbeten och social sammanhållning genom att öka närheten mellan tillväxtmotorer och regionala kärnor genom att satsa på utveckling och utbyggnad av kollektivtrafiken samt införa ny teknik och lösningar för resande och transporter av varor. Kollektivtrafiken i Sydsverige ska knyta samman tillväxtmotorer och regionala kärnor och stärka deras samspel med sitt omland. En viktig del är att den regionala tågtrafiken erbjuder tillförlitliga och attraktiva resmöjligheter samt korta restider.

Vi implementerar högklassiga busslösningar vilket kräver insatser i infrastrukturen såväl i tätorter som på landsbygden. Tillsammans med kommunerna bygger vi ut kollektivtrafiken utifrån att transportsystemet ska vara tillgängligt för alla och fossilbränslefritt. Vi har höga ambitioner gällande utbyggnad av cykelvägar dels i stadsmiljöer för att korta bilresor ska kunna ersättas med cykel och dels för att knyta ihop landsbygd och stad. Vi ser därmed nio punkter som bör prioriteras i planerna för investeringar i den statliga infrastrukturen för bästa effektivitet och användning av resurser:

- De ekonomiska ramarna till länsplanerna utökas så att de brister och utvecklingsbehov som finns inom transportsystemet och ska finansieras inom regionernas infrastrukturplaner, ges möjlighet att åtgärdas. Detta är av vikt för att uppnå de transportpolitiska målen och regionala utvecklingsmål.
- Säkerställa genomförandet av drift- och underhållsåtgärder som krävs för en robust och tillförlitlig trafikering av järnvägarna. Södra stambanan och Väst kustbanan är särskilt viktiga för såväl den interregionala som den regionala tågtrafiken.
- Trimma järnvägssystemet för ökad tillförlitlighet och kapacitet samt kortare restider.
- Uppgradera de banor som ska anslutas till de nya stambanorna för ökad kapacitet och kortare körtider, så att ett sammanhållet tågssystem skapas och möjliggör effektiva trafikeringsupplägg och vidgat resandeunderlag. Det är särskilt betydelsefullt att utifrån den bristanalys som gjorts för Kust- till kustbanan att säkerställa en nivåhöjning av banan.
- Utveckla stationer och knutpunkter mellan banorna till effektiva noder för samordning av nationell, interregional, regional och lokal kollektivtrafik. Den långsiktiga funktionen för Södra stambanan säkerställs, både före och efter utbyggnad av den nya stambanan.
- Långsiktigt säkrad tillgång till de nya stambanorna för snabba storregionala tåg med attraktiva trafikeringsupplägg för att möjliggöra investeringar i nya fordon.
- Effektiva kopplingar mellan städer och deras omland genom att öka framkomligheten för busstrafiken samt bygga busshållplatser med hög kvalitet på det statliga vägnätet.
- Utveckling och incitament för införande av ny teknik för hållbara drivmedel, trafikantinformation och effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.
- Ökad satsning på cykelvägar för att skapa sammanhängande cykelvägnät. Knyt ihop det statliga väg- och cykelvägsnätet med det kommunala.

POSITION 3

KONKURRENSMÄSSIGA OCH HÅLLBARA GODSTRANSPORTER

Sveriges perifera läge i förhållande till flera tunga marknader för utrikeshandeln innebär att effektiv infrastruktur och logistik är av särskild betydelse för landet. Sydsveriges strategiska läge mot kontinentala Europa gör att en stor del av Sveriges import och export passerar genom området varje år, det vill säga 41 procent av importvärdet respektive 31 procent av exportvärdet. Här går förbindelserna mellan det kontinentala Europa och Skandinavien, och Syd-sverige har därmed en nyckelroll i Trans-European Transport Network (TEN-T) svenska delar. Flera viktiga hamnar, flygplatser och andra knutpunkter av nationell och internationell betydelse ingår eller ligger i anslutning till nätverket. Tillgängligheten och kapaciteten i Öresundsregionen är en särskild utmaning, där hamnarna har en nyckelroll för Sveriges ekonomi.

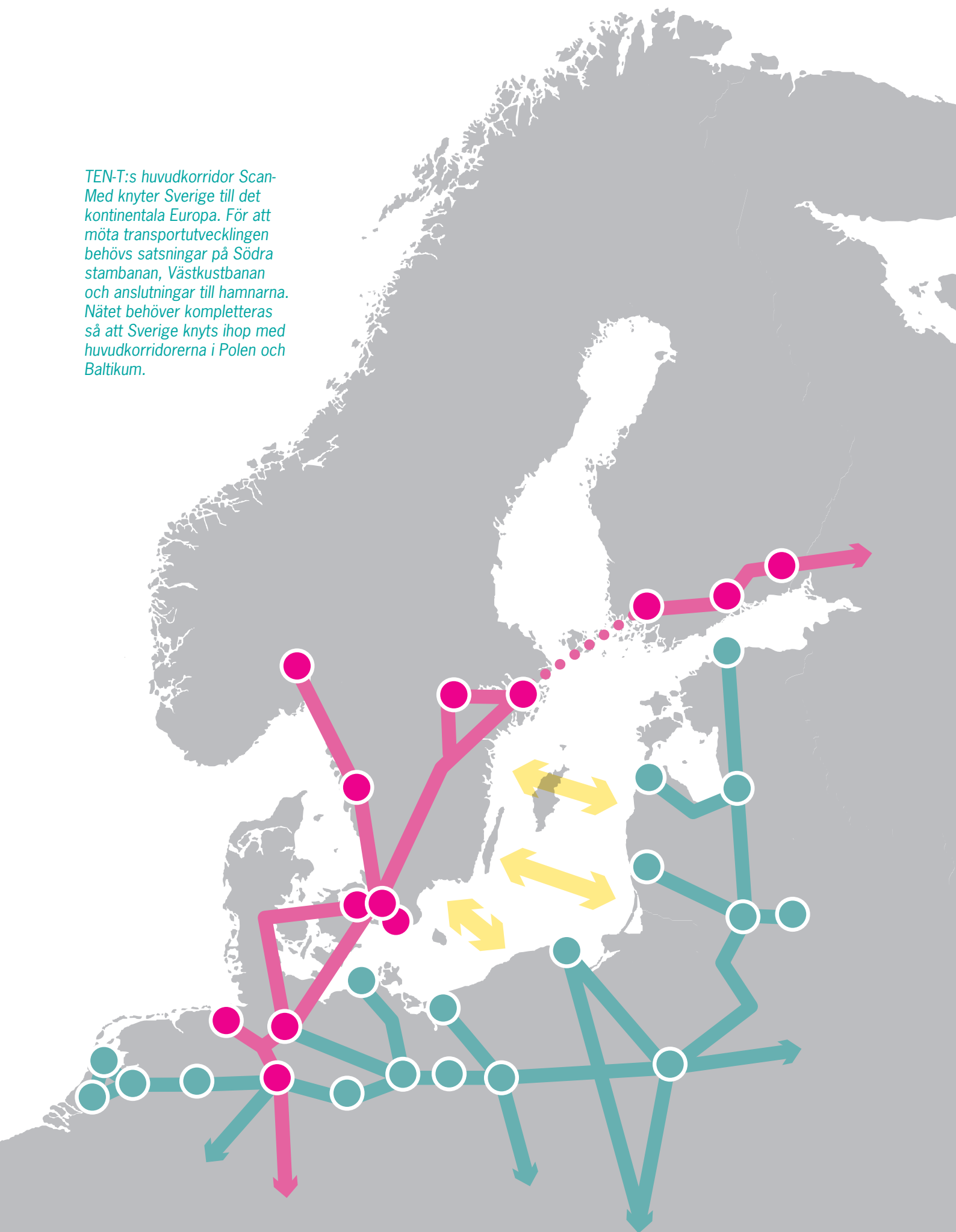
NYA MARKNADER, STARK SKOGSNÄRING OCH VÄXANDE TRANSPORTVOLYMER

De globala handelsmönstren förändras och handeln växer särskilt snabbt i relation mot centrala och östra Europa och mot Asien. Det ställer ökade krav på kapacitet och effektivitet i dessa transportrelationer. Idag saknas viktiga länkar i TEN-T systemet mellan ScanMed korridoren i södra Sverige och TEN-T korridorerna i Polen och de baltiska länderna. Detta berör hamnarna i Småland, Blekinge och Skåne, men också väg- och järnvägsnätet som kopplar till dessa knutpunkter.

I Sydsverige finns även en stark skogsnäring, hela 20-25 procent av rikets tillväxt inom segmentet, vilket innebär stora volymer skogsprodukter i alla delar av vägnätet inklusive hamnarna.



TENT:s huvudkorridor Scan-Med knyter Sverige till det kontinentala Europa. För att möta transportutvecklingen behövs satsningar på Södra stambanan, Väst kustbanan och anslutningar till hamnarna. Nätet behöver kompletteras så att Sverige knyts ihop med huvudkorridorerna i Polen och Baltikum.



Jönköpingsområdet är en central punkt för logistik med en viktig funktion för hela landets tillväxt. Godstransporterna på det hårt belastade sydsvenska järnvägs- och vägnätet beräknas dessutom öka, bland annat på grund av kommande Fehmarn Bält-förbindelsen och den ökande handeln mot östra Europa. För att kunna leva upp till nationella och regionala målsättningar om tillväxt, miljö och utveckling behövs en utökad kapacitet i infrastrukturen.

Klimatmålen för transportsektorn innebär stora utmaningar inte minst inom godsområdet som sker på marknadsmässiga grunder. Långväga gods på järnväg är i grunden det mest kostnadseffektiva transportslaget i många relationer. För att öka gods på järnväg krävs inte bara ökad kapacitet och redundans i järnvägssystemet utan också effektiva terminaler för intermodalitet och rangering samt

elektrifiering av oelektrifierade järnvägar. För den del av godstransporterna som även framgent kommer att gå på väg behövs en omställning till hållbara drivmedel. Snabbare övergång till biodrivmedel, elektrifiering av vägtransporter och satsningar på nya tekniker som elektrobränslen är viktiga delar i att uppnå ett fossilbränslefritt transportsystem.

Sydsverige har en lång kustlinje med många större och mindre hamnar vilka flertalet är utbyggda för intermodala skiften och som kan ingå i en utökad kustsjöfart. Kustsjöfart förekommer i viss omfattning i några relationer med hamnar utanför Sydsverige. Det finns en potential för överflyttning från land- till sjötransporter genom en utveckling av kustsjöfarten. Detta tillsammans med en användning av miljövänliga fartygsbränslen är en del i omställningen mot hållbara godstransporter.

VAD KRÄVS?

Regionsamverkan Sydsverige driver utvecklingsarbete tillsammans med andra aktörer så att transporterna effektiviseras och bidrar till ökad konkurrenskraft och regional utveckling med mindre klimatpåverkan. Med det regionala utvecklingsansvaret innebär detta att vi utvecklar våra regioner så att de kan samspela med andra delar av Sverige och så att de blir konkurrenskraftiga och bidrar till Sveriges tillväxt. Vi möter upp den ökade handeln över Östersjön med funktionell infrastruktur och intermodala lösningar. Vi ser därmed sex punkter som behöver prioriteras inom transportsystemet och i planerna för investeringar i den statliga infrastrukturen för bästa effektivitet och användning av resurser:

- Vidareutveckla och undanröja flaskhalsar i TEN-T Skandinavien-Medelhavskorridoren, särskilt på Södra stambanan, Västkustbanan och i passagen genom Öresundsregionen.
- Knyta ihop Sydsveriges Östersjöhamnar med TEN-T-nätverket för att få bättre koppling till de viktiga och växande handelsmarknaderna i Polen och Baltikum.
- Säkra bärigheten på det finmaskiga vägnätet och åtgärder för upprepade årliga tjällossningar.
- Samordnad planering och utveckling av transportsystemet samt undanröjande av administrativa hinder nationellt och internationellt.
- Skapa incitament för ökad intermodalitet mellan sjöfart-järnväg och ökad kustsjöfart.
- Utveckla viktiga godstransportstråk för möjligheten att introducera en elektrifiering av vägtransporter samt elektrifiera hela järnvägsnätet.

SYDSVERIGE

2,7 MILJONER INVÅNARE 26% AV
SVERIGES BEFOLKNING 6 REGIONER

STRATEGISKT GEOGRAFISKT LÄGE I NORRA EUROPA



POSITIONSPAPPER INFRASTRUKTUR 2020

Tillgänglighet till arbete, bostad, utbildning, kultur och service genom smidiga kommunikationer är viktigt i människors vardag. Transportsystemets funktion och utveckling, både för personresor och godstransporter är även avgörande faktorer för att kunna knyta samman Sydsverige och stärka företagens konkurrenskraft. Det strategiska läget och kopplingarna mot kontinentala Europa gör att ett starkt Sydsverige gynnar hela Sveriges tillväxt och utveckling.

För den framtida utvecklingen av infrastrukturen är Regionsamverkan Sydsverige eniga om positionerna:

- **Nationell och internationell tillgänglighet**
- **Sammanknutet Sydsverige**
- **Konkurrensmässiga och hållbara godstransporter**

REGIONSAMVERKAN SYDSVERIGE är ett samarbete mellan Region Blekinge, Region Halland, Region Jönköpings län, Region Kalmar län, Region Kronoberg och Region Skåne kring infrastruktur, kollektivtrafik, kultur, arbetsmarknad och kompetensförsörjning samt bredband och digitalisering. Syftet är att, med medborgarnas bästa för ögonen, utveckla samarbetet mellan verksamheterna i de sex regionerna. Vi strävar efter helhetsorienterad och långsiktigt hållbar utveckling i Sydsverige och Sverige.



POSITIONSPAPPER FÖR INFRASTRUKTUR

EN VÄL UTVECKLAD SYDSVENSK INFRASTRUKTUR GYNNAR HELA SVERIGE

REGIONSAMVERKAN SYDSVERIGE

2020

ETT STARKT **SYDSVERIGE** GYNNAR HELA SVERIGES TILLVÄXT OCH UTVECKLING

En genomtänkt infrastruktur är en grundförutsättning för samhällets förbättring. Tillgängligheten till arbete, bostad, utbildning, kultur och service genom smidiga kommunikationer är viktig i människors vardag. Transportsystemets funktion och utveckling, både för personresor och godstransporter är även avgörande faktorer för att kunna knyta samman Sydsverige och stärka företagens konkurrenskraft. Det strategiska läget och kopplingarna mot kontinentala Europa gör att ett starkt Sydsverige gynnar hela Sveriges tillväxt och utveckling.

Vi sex regioner i Regionsamverkan Sydsverige vill samverka med staten, kommunerna, näringslivet

och andra aktörer för att på bästa sätt ge förutsättningar för Sydsveriges och därmed för hela Sveriges utveckling. Infrastruktur, kollektivtrafik, bebyggelseplanering, näringslivsutveckling, forskning och innovationer hänger nära samman och måste samspela för att gemensamma mål ska kunna nås och resurserna användas effektivt.

Vi har enats om utgångspunkter för den framtida utvecklingen av infrastrukturen genom att samlas kring tre gemensamma sydsvenska positioner. Vi utgår från dessa i vår planering och föreslår att de tas som utgångspunkt i statens planering av infrastrukturen.



Regionsamverkan Sydsverige är ett samarbete kring bland annat infrastruktur, kollektivtrafik, kultur, arbetsmarknad och kompetensförsörjning samt bredband och digitalisering. Målsättningen är att skapa en grund för ökad tillväxt och hållbar utveckling.

SYDSVERIGES GEMENSAMMA POSITIONER I UTVECKLING AV TRANSPORTSYSTEMET ÄR:

- **NATIONELL OCH INTERNATIONELL TILLGÄNGLIGHET** – SNABB UTBYGGNAD AV NYA STAMBANOR MED CENTRALA STATIONSLÄGEN OCH KOPPLINGSPUNKTER TILL SÖDRA STAMBANAN OCH ANSLUTANDE UPPGRADERADE TVÄRBANOR SAMT FÄRDIGSTÄLLANDE AV VÄSTKUSTBANAN.
- **SAMMANKNUTET SYDSVERIGE** – UTVECKLING OCH UNDERHÅLL AV JÄRNVÄGAR OCH VÄGAR SOM STÖDJER DEN FLERKÄRNIGA ORTSTRUKTUREN MED TILLVÄXTMOTORER, KÄRNOR OCH DERAS OMLAND. STARKA STRÅK GENOM SYDSVERIGE SOM ÄR LÄNKADE MED SAMMANBINDANDE TVÄRFÖRBINDELSER.
- **KONKURRENSMÄSSIGA OCH HÅLLBARA GODSTRANSPORTER** – ÖKAD TRANSPORTKAPACITET FÖR EFFEKTIVA OCH KLIMATSMARTA TRANSPORTER FÖR NÄRINGSLIVET.

VÅR ENIGHET OM DESSA POSITIONER SYFTAR TILL EN STÄRKT OCH HÅLLBAR UTVECKLING I SÖDRA SVERIGE GENOM ATT:

- Skapa en välfungerande helhet som korrigerar brister i nuvarande transportsystem
- Utnyttja gjorda och planerade investeringar på bästa sätt
- Undanröja flaskhalsar, öka resiliensen (återhätningsförmågan) och skapa redundans i det internationella, nationella och regionala transportsystemet
- Förbättra pendlingsmöjligheter med konkurrenskraftiga restider och se till hela resan-perspektivet
- Koppla samman och förstora arbetsmarknader för att öka sysselsättningen och främja kompetensförsörjning
- Skapa en integrerande infrastruktur med fokus på boende och tillgänglighet
- Koppla samman stad och landsbygd
- Utveckla en gränsöverskridande kollektivtrafik- och infrastrukturplanering
- Planera för ett långsiktigt hållbart och fossilfritt transportsystem



Lennarth Förberg
Regionstyrelsens ordförande
Region Blekinge



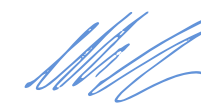
Mikaela Waltersson
Regionstyrelsens ordförande
Region Halland



Maria Frisk
Regionstyrelsens ordförande
Region Jönköpings län



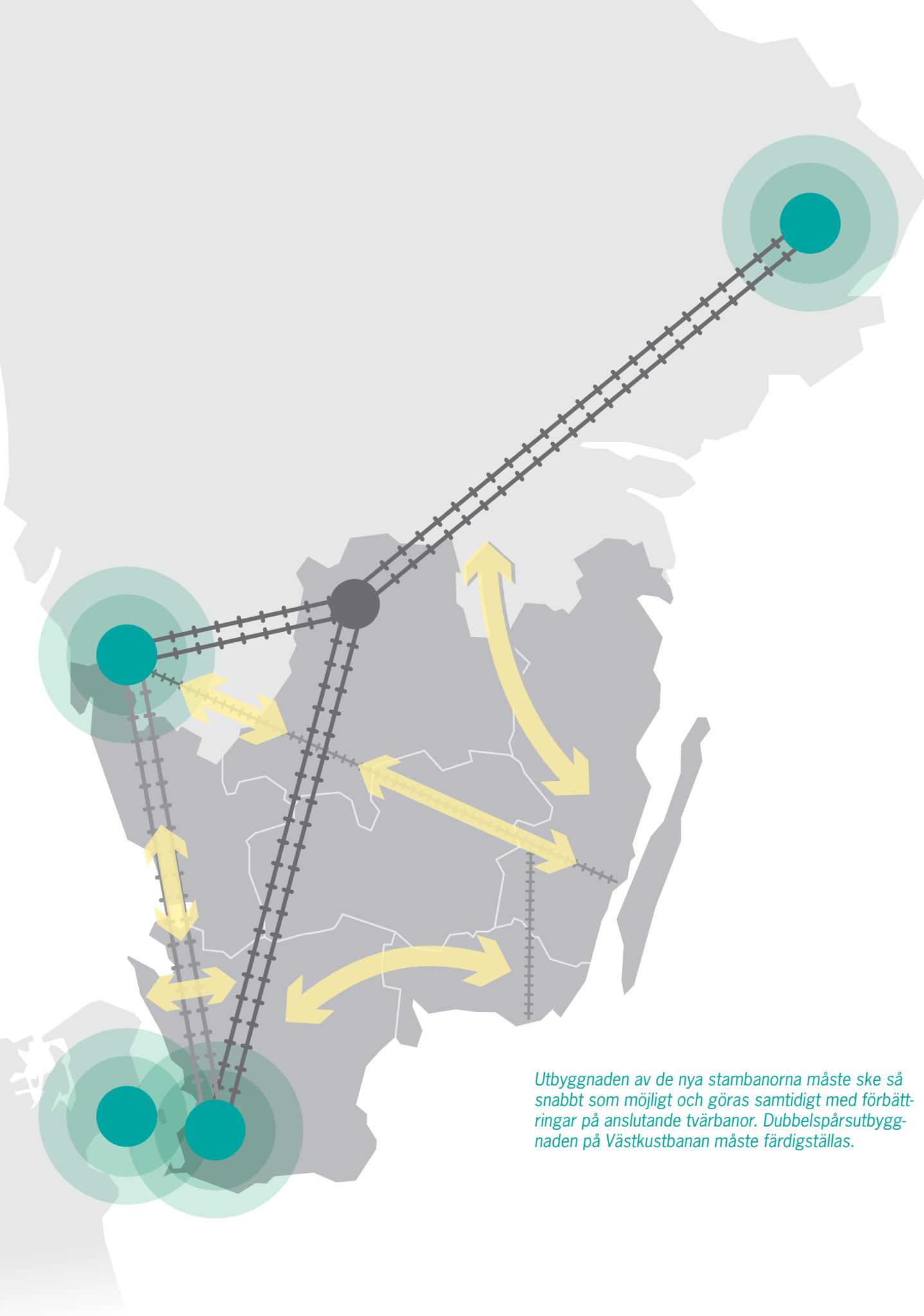
Angelica Katsanidou
Regionstyrelsens ordförande
Region Kalmar län



Mikael Johansson
Regionstyrelsens ordförande
Region Kronoberg



Carl Johan Sonesson
Regionstyrelsens ordförande
Region Skåne



Utbyggnaden av de nya stambanorna måste ske så snabbt som möjligt och göras samtidigt med förbättringar på anslutande tvärbanor. Dubbelspårsutbyggnaden på Väst kustbanan måste färdigställas.

POSITION 1

NATIONELL OCH INTERNATIONELL TILLGÄNGLIGHET

Sydsverige har en fjärdedel av landets befolkning och har ett strategiskt läge i Sverige med nära koppling till såväl kontinentala Europa som Mälardalen och Västsverige. Med stora investeringar i infrastruktur i vårt närområde förstärks Sydsveriges strategiska läge. Sverige behöver möta denna utveckling med ökad kapacitet för såväl gods- som persontrafik fram till landgräns samt över denna. En av de viktigaste satsningarna för framtiden är utbyggnaden av nya stambanor, där Sydsverige kommer att spela en viktig roll för trafikeringen på banorna samt till och från kontinentala Europa.

De internationella kopplingarna mot Norge, Danmark, Tyskland, Polen och Baltikum, den globala tillgängligheten via Kastrup, samt möjligheterna att bättre knyta samman Sydsverige med snabba tåg är av stor betydelse. De nya stambanorna och

en utbyggd Väst kustbana kommer minska tidsavstånden inom Sverige och skapar även förutsättningar för fler långväga klimatvänliga resor till och från Europa. För att ge den interregionala trafiken möjlighet att knyta samman Sydsveriges olika delar krävs att anslutande tvärbanor har funktionella kopplingar till nuvarande banor och kommande nya stambanor. Det förutsätter att de nya stambanorna planeras samordnat med anslutande banor och har centrala stationslägen samt synkroniserat med den regionala tågtrafikens behov. Satsningarna på de anslutande banorna kan inte vänta, utan måste ske parallellt för att skapa nödvändig regional tillgänglighet och resandeunderlag för den nationella tågtrafiken. Härigenom uppstår störst samhällsekonomisk nytta av de mycket stora investeringar som planeras.

VAD KRÄVS?

Vi sex regioner värnar utvecklingen av den nationella och internationella tillgängligheten som sammanlänkar Skandinavien med kontinentala Europa. Vi tillhandahåller och vill förbättra den interregionala tågtrafiken genom att erbjuda ett taktfast och attraktivt reseutbud med korta restider inom Sydsverige som ansluter till den nationella och internationella trafiken. Vi ser därmed fem punkter som bör prioriteras i planerna för investeringar i den statliga infrastrukturen för bästa effektivitet och användning av resurser:

- De nya stambanorna byggs ut så snabbt som möjligt då de stora nyttorna erhålls först när hela systemet är i funktion.
- Utbyggnaden av nya stambanor finansieras utanför

ramarna för den nationella planen och påbörjas utifrån storstäderna, där kapacitetsbristerna är störst redan idag.

- De nya stambanornas utbyggnad sker samtidigt med förbättringar av de anslutande banorna för att öka nationell och regional tillgänglighet inom en större geografi.
- Färdigställa utbyggnad av Väst kustbanan och möjliggöra snabb trafik som ökar tillgängligheten till Göteborg, Kastrup, Köpenhamn och norra Tyskland.
- Säkerställa en hög grad av resiliens och skapa redundans i förbindelser till och från kontinentala Europa för tillförlitlig gods- och persontrafik.

POSITION 2

SAMMANKNUTET SYDSVERIGE

Sydsverige har en flerkärnig Ortsstruktur som är en tillgång och viktig utgångspunkt för hur utveckling och planering av transportsystemet ska ordnas. I alla delar av Sydsverige finns tillväxtmotorer och regionala kärnor, städer med dynamisk tillväxt och goda utvecklingsförutsättningar. Tillväxtmotorerna har stark befolknings- och sysselsättningstillväxt som skapar tillväxteffekter för sitt omland, och har därmed stor betydelse för sina respektive regiondelar. En flerkärnighet som stärks av goda förbindelser mellan städerna och ett gott samspel mellan städerna och omgivande landsbygd ökar robustheten på arbetsmarknaden och i företags och människors möjligheter. För att Sydsverige ska kunna utvecklas, till gagn för hela Sverige, behöver den flerkärniga ortstrukturen stödjas genom väl fungerande sammanbindande stråk av järnvägar och vägar, kompletterat med tillgänglighetsskapande finmaskigt regionalt och lokal vägnät.

STÖRRE OCH INTEGRERANDE ARBETSMARKNADSREGIONER FÖR ETT KONKURRENSKRAFTIGT NÄRINGSLEV

En gemensam strategisk planering av infrastruktur och kollektivtrafik skapar förutsättningarna för en ökad tillgång till arbetsmarknad och utbildning. I en global ekonomi är näringslivets konkurrens- och attraktionskraft beroende av goda och tillförlitliga kommunikationer. En ökad rörlighet skapar stor social nytta i det moderna samhället och har en integrerande funktion. Det är även en viktig grund för kompetensförsörjningen och ger ökade möjligheter för matchning på arbetsmarknaden.

I Sydsverige finns 11 universitet och högskolor

samt världsunika forskningsanläggningar och innovationsarenor i världsklass. För den svenska innovationskraftens tillväxt måste infrastrukturen koppla samman lärosäten och forskningsanläggningar, samt göra dem tillgängliga för studenter, forskare, arbetskraft och inte minst den internationella omvärlden. Detta är en grundbult för Sveriges framtida internationella konkurrenskraft.

TRANSPORTSYSTEM FÖR ETT HÅLLBART SAMHÄLLE

Kollektivtrafiken är en förutsättning för att nå flera viktiga samhällsmål som regional tillväxt och en hållbar utveckling. Regionsamverkan Sydsverige har i positionspaperet Kollektivtrafik för ett enat Sydsverige stadfast en utveckling av kollektivtrafiken utifrån resenärens, trafikeringens och samhällets perspektiv. De gemensamma ställningstagandena kring utvecklingen av den regiongränsöverskridande kollektivtrafiken inom Sydsverige är att:

- Kollektivtrafiken ska vara enkel att använda, erbjuda snabba, punktliga och bekväma resor.
- Kollektivtrafiken i Sydsverige ska knyta samman tillväxtmotorer och regionala kärnor och stärka deras samspel med sitt omland.
- Kollektivtrafiken ska i de starka stråken erbjuda restider som är tydligt kortare än med bil.

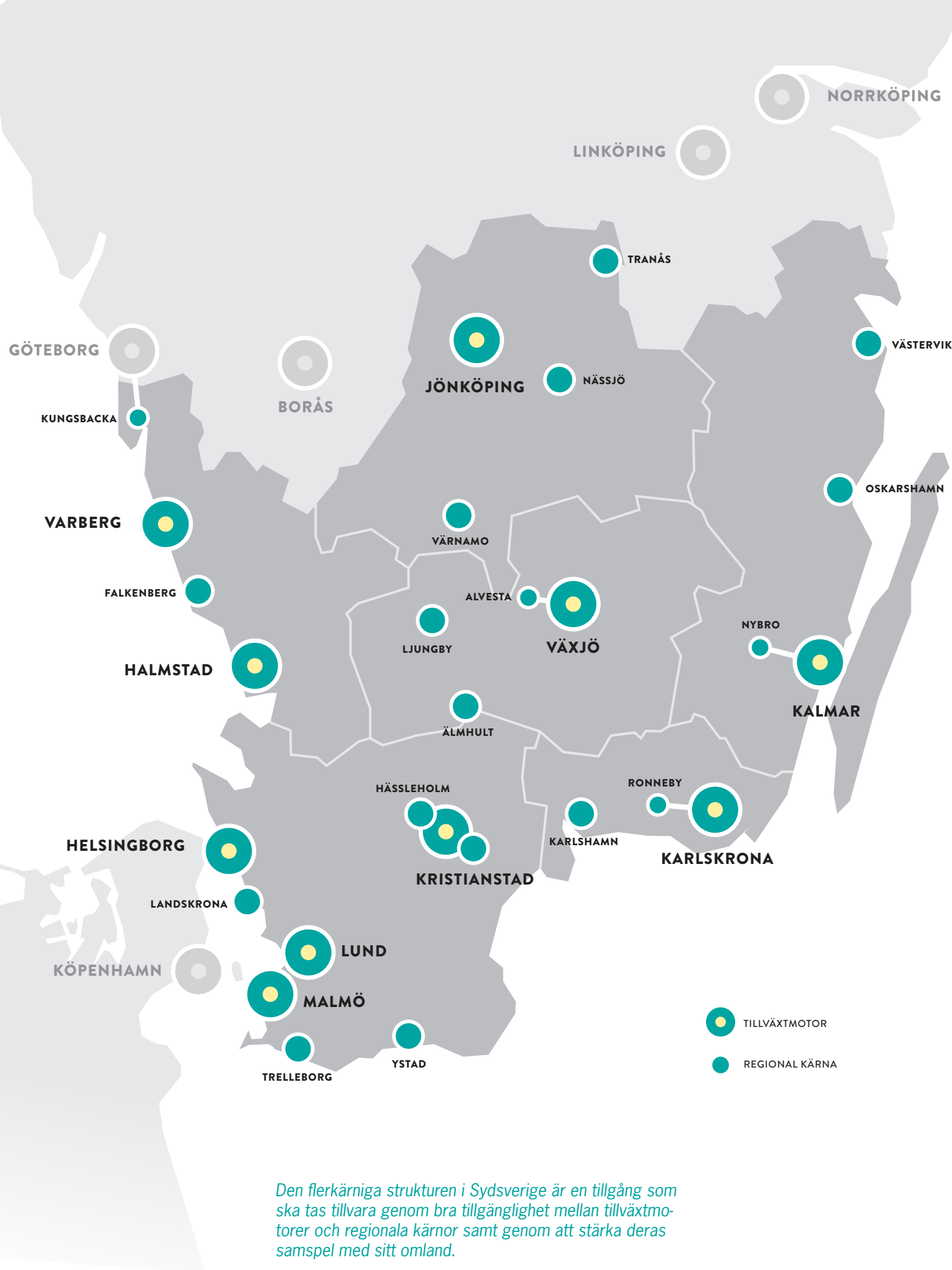
De sydsvenska regionerna prioriterar en fortsatt utveckling av kollektivtrafiken där den regionala tågtrafiken är ryggraden i systemet. I relationer där

järnväg saknas är snabb och högklassig busstrafik ett bra alternativ. Detta är grunden för att skapa ett sammanknutet Sydsverige. I städerna prioriteras framkomlighet för kollektivtrafiken och utveckling av cykelvägnätet. Ett cykelvägnät som ska knyta an till de regionala och nationella cykelleder som genomkorsar södra Sverige.

Den idag omfattande trafikeringen på järnvägsnätet i södra Sverige och en växande efterfrågan på tågtrafik innebär en hög belastning och kapacitetsbrist på banorna. Den hårda belastningen medför störningar i systemet som får stora konsekvenser för såväl resenärer som gods. Att öka resiliensen i järnvägssystemet är därför av stor betydelse. Det finns behov av att effektuera insatser som krävs för att höja järnvägarnas skick och återhämta ett efterställt underhåll. För att möta en ökande efterfrågan behövs i många fall investeringar i stationsanläggningar, dubbelspår och trimningsåtgärder. Detta ger ökad kapacitet, kortare restider och ett mindre sårbart system.

ETT MODERNT OCH DYNAMISKT VÄGTRANSPORTSYSTEM

För att uppnå en hållbar samhällsutveckling och målen för transportsystemet krävs insatser i alla dess delar. De olika transport- och färdmedlen ska samverka och komplettera varandra och erbjuda hållbara transport- och resmöjligheter. Det behövs en samordning mellan bebyggelse- och infrastrukturplanering som ser till behovet av resor till arbete, studier och service utifrån ett hela resan-perspektiv. I transportsystemet ska människor i alla åldrar, med olika bakgrund och med olika förmågor kunna ta sig fram och känna sig trygga. För att kunna utveckla ett modernt och dynamiskt transportsystem i alla sina delar krävs, förutom insatser i de nationella stråken, fortsatta insatser för att åtgärda de stora brister som finns inom de regionala och lokala vägsystemen. Resurser inom infrastrukturplanerna behöver allokeras för att kunna göra satsningar på trafiksäkerhet, cykelvägar, hållplatser, samåkningsparkeringar med mera för att kunna uppnå ett långsiktigt hållbart transportsystem.



VAD KRÄVS?

Vi sex regioner skapar tillväxt, fler arbeten och social sammanhållning genom att öka närheten mellan tillväxtmotorer och regionala kärnor genom att satsa på utveckling och utbyggnad av kollektivtrafiken samt införa ny teknik och lösningar för resande och transporter av varor. Kollektivtrafiken i Sydsverige ska knyta samman tillväxtmotorer och regionala kärnor och stärka deras samspel med sitt omland. En viktig del är att den regionala tågtrafiken erbjuder tillförlitliga och attraktiva resmöjligheter samt korta restider.

Vi implementerar högklassiga busslösningar vilket kräver insatser i infrastrukturen såväl i tätorter som på landsbygden. Tillsammans med kommunerna bygger vi ut kollektivtrafiken utifrån att transportsystemet ska vara tillgängligt för alla och fossilbränslefritt. Vi har höga ambitioner gällande utbyggnad av cykelvägar dels i stadsmiljöer för att korta bilresor ska kunna ersättas med cykel och dels för att knyta ihop landsbygd och stad. Vi ser därmed nio punkter som bör prioriteras i planerna för investeringar i den statliga infrastrukturen för bästa effektivitet och användning av resurser:

- De ekonomiska ramarna till länsplanerna utökas så att de brister och utvecklingsbehov som finns inom transportsystemet och ska finansieras inom regionernas infrastrukturplaner, ges möjlighet att åtgärdas. Detta är av vikt för att uppnå de transportpolitiska målen och regionala utvecklingsmål.
- Säkerställa genomförandet av drift- och underhållsåtgärder som krävs för en robust och tillförlitlig trafikering av järnvägarna. Södra stambanan och Väst kustbanan är särskilt viktiga för såväl den interregionala som den regionala tågtrafiken.

- Trimma järnvägssystemet för ökad tillförlitlighet och kapacitet samt kortare restider.
- Uppgradera de banor som ska anslutas till de nya stambanorna för ökad kapacitet och kortare körtider, så att ett sammanhållet tågssystem skapas och möjliggör effektiva trafikeringsupplägg och vidgat resandeunderlag. Det är särskilt betydelsefullt att utifrån den bristanalys som gjorts för Kust- till kustbanan att säkerställa en nivåhöjning av banan.
- Utveckla stationer och knutpunkter mellan banorna till effektiva noder för samordning av nationell, interregional, regional och lokal kollektivtrafik. Den långsiktiga funktionen för Södra stambanan säkerställs, både före och efter utbyggnad av den nya stambanan.
- Långsiktigt säkrad tillgång till de nya stambanorna för snabba storregionala tåg med attraktiva trafikeringsupplägg för att möjliggöra investeringar i nya fordon.
- Effektiva kopplingar mellan städer och deras omland genom att öka framkomligheten för busstrafiken samt bygga busshållplatser med hög kvalitet på det statliga vägnätet.
- Utveckling och incitament för införande av ny teknik för hållbara drivmedel, trafikantinformation och effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.
- Ökad satsning på cykelvägar för att skapa sammanhängande cykelvägnät. Knyt ihop det statliga väg- och cykelvägsnätet med det kommunala.

POSITION 3

KONKURRENSMÄSSIGA OCH HÅLLBARA GODSTRANSPORTER

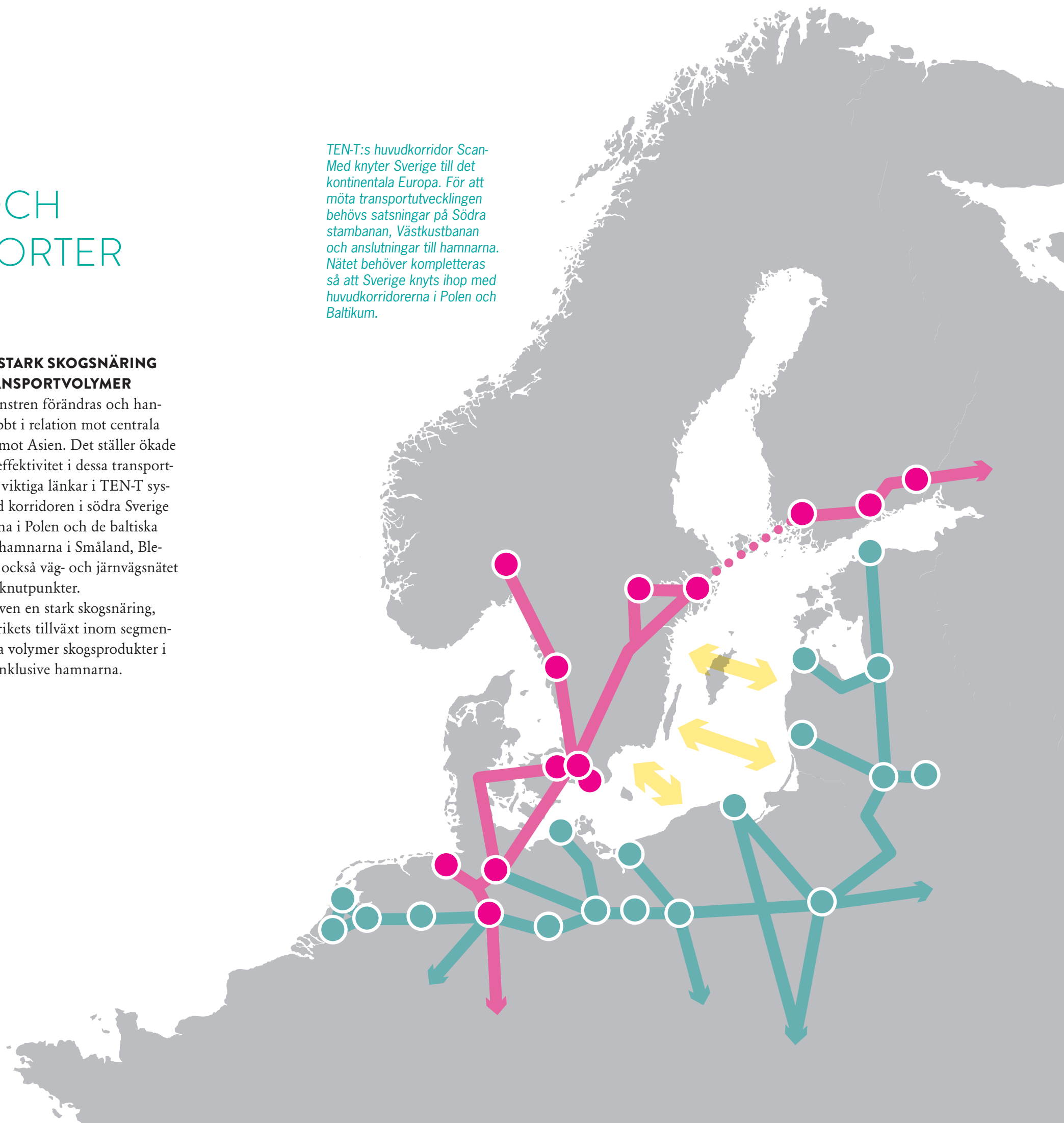
Sveriges perifera läge i förhållande till flera tunga marknader för utrikeshandeln innebär att effektiv infrastruktur och logistik är av särskild betydelse för landet. Sydsveriges strategiska läge mot kontinentala Europa gör att en stor del av Sveriges import och export passerar genom området varje år, det vill säga 41 procent av importvärdet respektive 31 procent av exportvärdet. Här går förbindelserna mellan det kontinentala Europa och Skandinavien, och Syd-sverige har därmed en nyckelroll i Trans-European Transport Network (TEN-T) svenska delar. Flera viktiga hamnar, flygplatser och andra knutpunkter av nationell och internationell betydelse ingår eller ligger i anslutning till nätverket. Tillgängligheten och kapaciteten i Öresundsregionen är en särskild utmaning, där hamnarna har en nyckelroll för Sveriges ekonomi.

NYA MARKNADER, STARK SKOGSNÄRING OCH VÄXANDE TRANSPORTVOLYMER

De globala handelsmönstren förändras och handeln växer särskilt snabbt i relation mot centrala och östra Europa och mot Asien. Det ställer ökade krav på kapacitet och effektivitet i dessa transportrelationer. Idag saknas viktiga länkar i TEN-T systemet mellan ScanMed korridoren i södra Sverige och TEN-T korridorerna i Polen och de baltiska länderna. Detta berör hamnarna i Småland, Blekinge och Skåne, men också väg- och järnvägsnätet som kopplar till dessa knutpunkter.

I Sydsverige finns även en stark skogsnäring, hela 20-25 procent av rikets tillväxt inom segmentet, vilket innebär stora volymer skogsprodukter i alla delar av vägnätet inklusive hamnarna.

TEN-T:s huvudkorridor ScanMed knyter Sverige till det kontinentala Europa. För att möta transportutvecklingen behövs satsningar på Södra stambanan, Västkustbanan och anslutningar till hamnarna. Nätet behöver kompletteras så att Sverige knyts ihop med huvudkorridorerna i Polen och Baltikum.



Jönköpingsområdet är en central punkt för logistik med en viktig funktion för hela landets tillväxt. Godstransporterna på det hårt belastade sydsvenska järnvägs- och vägnätet beräknas dessutom öka, bland annat på grund av kommande Fehmarn Bält-förbindelsen och den ökande handeln mot östra Europa. För att kunna leva upp till nationella och regionala målsättningar om tillväxt, miljö och utveckling behövs en utökad kapacitet i infrastrukturen.

Klimatmålen för transportsektorn innebär stora utmaningar inte minst inom godsområdet som sker på marknadsmässiga grunder. Långväga gods på järnväg är i grunden det mest kostnadseffektiva transportslaget i många relationer. För att öka gods på järnväg krävs inte bara ökad kapacitet och redundans i järnvägssystemet utan också effektiva terminaler för intermodalitet och rangering samt

elektrifiering av oelektrifierade järnvägar. För den del av godstransporterna som även framgent kommer att gå på väg behövs en omställning till hållbara drivmedel. Snabbare övergång till biodrivmedel, elektrifiering av vägtransporter och satsningar på nya tekniker som elektrobränslen är viktiga delar i att uppnå ett fossilbränslefritt transportsystem.

Sydsverige har en lång kustlinje med många större och mindre hamnar vilka flertalet är utbyggda för intermodala skiften och som kan ingå i en utökad kustsjöfart. Kustsjöfart förekommer i viss omfattning i några relationer med hamnar utanför Sydsverige. Det finns en potential för överflyttning från land- till sjötransporter genom en utveckling av kustsjöfarten. Detta tillsammans med en användning av miljövänliga fartygsbränslen är en del i omställningen mot hållbara godstransporter.

VAD KRÄVS?

Regionsamverkan Sydsverige driver utvecklingsarbete tillsammans med andra aktörer så att transporterna effektiviseras och bidrar till ökad konkurrenskraft och regional utveckling med mindre klimatpåverkan. Med det regionala utvecklingsansvaret innebär detta att vi utvecklar våra regioner så att de kan samspela med andra delar av Sverige och så att de blir konkurrenskraftiga och bidrar till Sveriges tillväxt. Vi möter upp den ökade handeln över Östersjön med funktionell infrastruktur och intermodala lösningar. Vi ser därmed sex punkter som behöver prioriteras inom transportsystemet och i planerna för investeringar i den statliga infrastrukturen för bästa effektivitet och användning av resurser:

- Vidareutveckla och undanröja flaskhalsar i TEN-T Skandinavien-Medelhavskorridoren, särskilt på Södra stambanan, Väst kustbanan och i passagen genom Öresundsregionen.
- Knyta ihop Sydsveriges Östersjöhamnar med TEN-T-nätverket för att få bättre koppling till de viktiga och växande handelsmarknaderna i Polen och Baltikum.
- Säkra bärigheten på det finmaskiga vägnätet och åtgärder för upprepade årliga tjällossningar.
- Samordnad planering och utveckling av transportsystemet samt undanröjande av administrativa hinder nationellt och internationellt.
- Skapa incitament för ökad intermodalitet mellan sjöfart-järnväg och ökad kustsjöfart.
- Utveckla viktiga godstransportstråk för möjligheten att introducera en elektrifiering av vägtransporter samt elektrifiera hela järnvägsnätet.

SYDSVERIGE

2,7 MILJONER INVÅNARE 26% AV SVERIGES BEFOLKNING 6 REGIONER

STRATEGISKT GEOGRAFISKT LÄGE I NORRA EUROPA



POSITIONSPAPPER INFRASTRUKTUR 2020

Tillgänglighet till arbete, bostad, utbildning, kultur och service genom smidiga kommunikationer är viktigt i människors vardag. Transportsystemets funktion och utveckling, både för personresor och godstransporter är även avgörande faktorer för att kunna knyta samman Sydsverige och stärka företagens konkurrenskraft. Det strategiska läget och kopplingarna mot kontinentala Europa gör att ett starkt Sydsverige gynnar hela Sveriges tillväxt och utveckling.

För den framtida utvecklingen av infrastrukturen är Regionsamverkan Sydsverige eniga om positionerna:

- **Nationell och internationell tillgänglighet**
- **Sammanknutet Sydsverige**
- **Konkurrensmässiga och hållbara godstransporter**

REGIONSAMVERKAN SYDSVERIGE är ett samarbete mellan Region Blekinge, Region Halland, Region Jönköpings län, Region Kalmar län, Region Kronoberg och Region Skåne kring infrastruktur, kollektivtrafik, kultur, arbetsmarknad och kompetensförsörjning samt bredband och digitalisering. Syftet är att, med medborgarnas bästa för ögonen, utveckla samarbetet mellan verksamheterna i de sex regionerna. Vi strävar efter helhetsorienterad och långsiktigt hållbar utveckling i Sydsverige och Sverige.



SYDSVENSKA PRIORITERINGAR 2021

UTIFRÅN POSITIONSPAPPER FÖR INFRASTRUKTUR 2020:
EN VÄL UTVECKLAD SYDSVENSK INFRASTRUKTUR GYNNAR HELA SVERIGE

REGIONSAMVERKAN SYDSVERIGE

SYDSVENSKA PRIORITERINGAR

DE VIKTIGASTE SATSNINGARNA AV GEMENSAM
BETYDELSE FÖR SYDSVERIGE

Vi sex regioner i Regionsamverkan Sydsverige vill på bästa sätt ge förutsättningar för Sydsveriges och därmed för hela Sveriges utveckling. Vi gör det bland annat genom samverkan inom kollektivtrafik- och infrastrukturuområdet och med ett helhetstänk på samhällsutvecklingen. Det pågår nu en översyn av gällande infrastrukturplaner inför perioden 2022–2033. Genom vårt beslutade positionspapper ”En väl utvecklad Sydsvensk infrastruktur gynnar hela Sverige” har vi enats om gemensamma utgångspunkter för den framtida utvecklingen av infrastrukt-

turen i Sydsverige. Utifrån dessa lägger vi nu fram våra gemensamma sydsvenska prioriteringar som är de åtgärder och investeringar som vi anser behöver ingå i den kommande nationella planen för transportinfrastrukturen, vilken regeringen förväntas besluta om våren 2022. Utöver dessa prioriteringar så har regionerna inom Regionsamverkan Sydsverige ytterligare projekt som är av mer specifikt regionalt intresse, dessa kommer att föras fram av respektive region i andra sammanhang och behandlas inte här.



Regionsamverkan Sydsverige är ett samarbete kring bland annat infrastruktur, kollektivtrafik, kultur, arbetsmarknad och kompetensförsörjning samt bredband och digitalisering. Målsättningen är att skapa en grund för ökad tillväxt och hållbar utveckling.



VÅRA **GEMENSAMMA** UTGÅNGSPUNKTER SOM LAGTS FAST I POSITIONSPAPPERET FÖR INFRASTRUKTUR:



NATIONELL OCH INTERNATIONELL TILLGÄNGLIGHET – SNABB UTBYGGNAD AV NYA STAMBANOR MED CENTRALA STATIONSLÄGEN OCH KOPPLINGSPUNKTER TILL SÖDRA STAMBANAN OCH ANSLUTANDE UPPGRADERADE TVÄRBANOR SAMT FÄRDIGSTÄLLANDE AV VÄSTKUSTBANAN.



SAMMANKNUTET SYDSVERIGE – UTVECKLING OCH UNDERHÅLL AV JÄRNVÄGAR OCH VÄGAR SOM STÖDGER DEN FLERKÄRNIGA ORTSSTRUKTUREN MED TILLVÄXTMOTORER, KÄRNOR OCH DERAS OMLAND. STARKA STRÅK GENOM SYDSVERIGE SOM ÄR LÄNKADE MED SAMMANBINDANDE TVÄRFÖRBINDELSER.



KONKURRENSMÄSSIGA OCH HÅLLBARA GODSTRANSPORTER – ÖKAD TRANSPORTKAPACITET FÖR EFFEKTIVA OCH KLIMATSMARTA TRANSPORTER FÖR NÄRINGSLIVET.

Lennarth Förberg
*Regionstyrelsens ordförande
Region Blekinge*

Mikaela Waltersson
*Regionstyrelsens ordförande
Region Halland*

Maria Frisk
*Regionstyrelsens ordförande
Region Jönköpings län*

Med våra gemensamma utgångspunkter vill vi stärka en hållbar utveckling, konkurrenskraft och sysselsättning i Sydsverige och i hela Sverige. Vi värnar om utvecklingen av den nationella och internationella tillgängligheten som sammanlänkar Skandinavien med kontinentala Europa. Vi skapar tillväxt, fler arbeten och social sammanhållning genom att satsa på fortsatt utveckling och utbyggnad av den regionala kollektivtrafiken med fler resmöjligheter samt kortare restider. Vi verkar för att godstransporter effektiviseras och bidrar till ökad konkurrenskraft samt mindre klimatpåverkan. Med grund i det regionala utvecklingsansvaret medverkar vi till en välfungerande helhet och utvecklar våra

regioner så att de samspelar med andra delar av Sverige och bidrar till att bygga hela Sveriges starkt och konkurrenskraftigt. Men för att kunna gå i önskad riktning krävs det statliga satsningar i infrastrukturen som stödjer våra ambitioner och ger förutsättningarna för utveckling. Med ett gott samarbete och starkt förtroende mellan staten och regionerna kan infrastruktursatsningar växlas upp och bidra till tillväxt i hela Sverige inom ramarna för en hållbar utveckling. Detta kommer stödja omställningen för klimatet så att Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland, det är detta som vi inom Region-samverkan Sydsverige verkar för och kan bidra till.



Angelica Katsanidou
*Regionstyrelsens ordförande
Region Kalmar län*



Mikael Johansson
*Regionstyrelsens ordförande
Region Kronoberg*



Carl Johan Sonesson
*Regionstyrelsens ordförande
Region Skåne*

BESLUTADE ÅTGÄRDER I GÄLLANDE PLAN MÅSTE GENOMFÖRAS

Genomförande av de satsningar och investeringar som ligger med i gällande nationell plan är en viktig förutsättning för andra samhällsaktörers medverkan i utvecklingen av transportsektorn och transportsystemet. Många projekt motiveras av och förutsätter samordning med den regionala kollektivtrafikens utveckling, med bostadsbyggande samt kommunal stadsutveckling. Stabilitet och kontinuitet i planeringen och genomförandet av infrastrukturplanerna är en grund för förtroende och skapar möjlighet för

samverkan för att uppnå effekter och öka samhällsnyttorna. Det är således viktigt att alla pågående och planerade åtgärder som ligger med i gällande plan genomförs och vi utgår ifrån att så sker.

Följande större namngivna projekt är de som Regionsamverkan Sydsverige prioriterade inför och nu ingår i gällande nationell plan 2018–2029 och som vi anser ska ingå i kommande nationella plan.

- **Nya stambanan:** två nya spår Lund–Hässleholm   
- **Västkustbanan:** Helsingborg – Maria, dubbelspår  
- **Malmöpendeln Lommabanan** – etapp 2  
- **Värnamo–Jönköping/Nässjö**, elektrifiering och höjd hastighet  
- **Halmstad C**, bangårdsombyggnad 
- **E22 Ronneby Öst–Nättraby**  
- **E22 förbi Bergkvara**  
- **E6 i Skåne**, trimning   
- **Sydostlänken**  
- **Alvesta**, triangelspår 
- **Rv 40 Nässjö–Eksjö och förbi Eksjö**  
- **E22 Fjälkinge–Gualöv**  
- **E22 Gladhammar–Verkeback**  
- **E65 Svedala–Böringe**  

PROCESSER OCH ANDRA SATSNINGAR AV STOR VIKT FÖR TRANSPORTSYSTEMETS UTVECKLING

FÖRUTOM INVESTERINGAR SOM VI VILL SKA INGÅ I DEN NATIONELLA PLANEN VILL VI LYFTA FÖLJANDE PRIORITERADE PROCESSER OCH ANDRA SATSNINGAR SOM ÄR AV STOR VIKT FÖR TRANSPORTSYSTEMETS UTVECKLING OCH SOM BEHÖVER HANTERAS I DEN PÅGÅENDE LÅNGSIKTIGA INFRASTRUKTURPLANERINGEN.

- ▶ De nya stambanorna måste byggas så snabbt som möjligt som ett sammanhållet system med centrala stationslägen. Detta får inte trycka undan finansiering av andra nödvändiga infrastrukturåtgärder. Järnvägsplanerna för utbyggnaden av ny stambana enligt Sverigeförhandlingens förslag på sträckorna Jönköping–Hässleholm samt Borås–Jönköping–Linköping behöver därmed påbörjas. Utbyggnaden måste ske samtidigt med uppgradering av de anslutande banorna för att öka nationell och regional tillgänglighet inom en större geografi.
- ▶ Den nationella planen ska innehålla investeringar i infrastruktur som bidrar till att uppnå vår inriktning för utvecklingen av den regionala tågtrafiken inom Sydsverige. Inriktning är att tågen ska gå i takt och symmetri, erbjuda attraktiva restider och turtäthet samt vara pålitlig. Tågtrafiken ska utföras med hög kvalitet, vilket kräver en robust infrastruktur där en gedigen planering av investeringar, drift och underhåll skapar grunden för en driftsäker och punktlig tågtrafik.
- ▶ Den nationella infrastrukturplaneringen måste baseras på gränsöverskridande perspektiv och beakta både flödena tvärs Östersjön och Sveriges koppling till kontinenten via Öresund och Fehmarn Bält. Åtgärder behövs för att undanröja flaskhalsar i TEN-T Skandinavien-Medelhavskorridoren i passagen genom Öresundsregionen, där landanslutningarna kring Öresundsbron på svenska och danska sidan är en sådan. Sydsveriges Östersjöhamnar behöver knytas ihop med TEN-T-nätet i de viktiga och växande handelsmarknaderna i Polen och Baltikum, och kopplas ihop med stomnätet inom Sverige.
- ▶ Processen för en fast förbindelse Helsingborg–Helsingör för persontåg och vägtrafik behöver fortsätta och leda till beslut tillsammans med Danmark om att starta bygget. Förbindelsen ska vara avgiftsfinansierad och finansieras således utanför ramarna för den nationella planen.

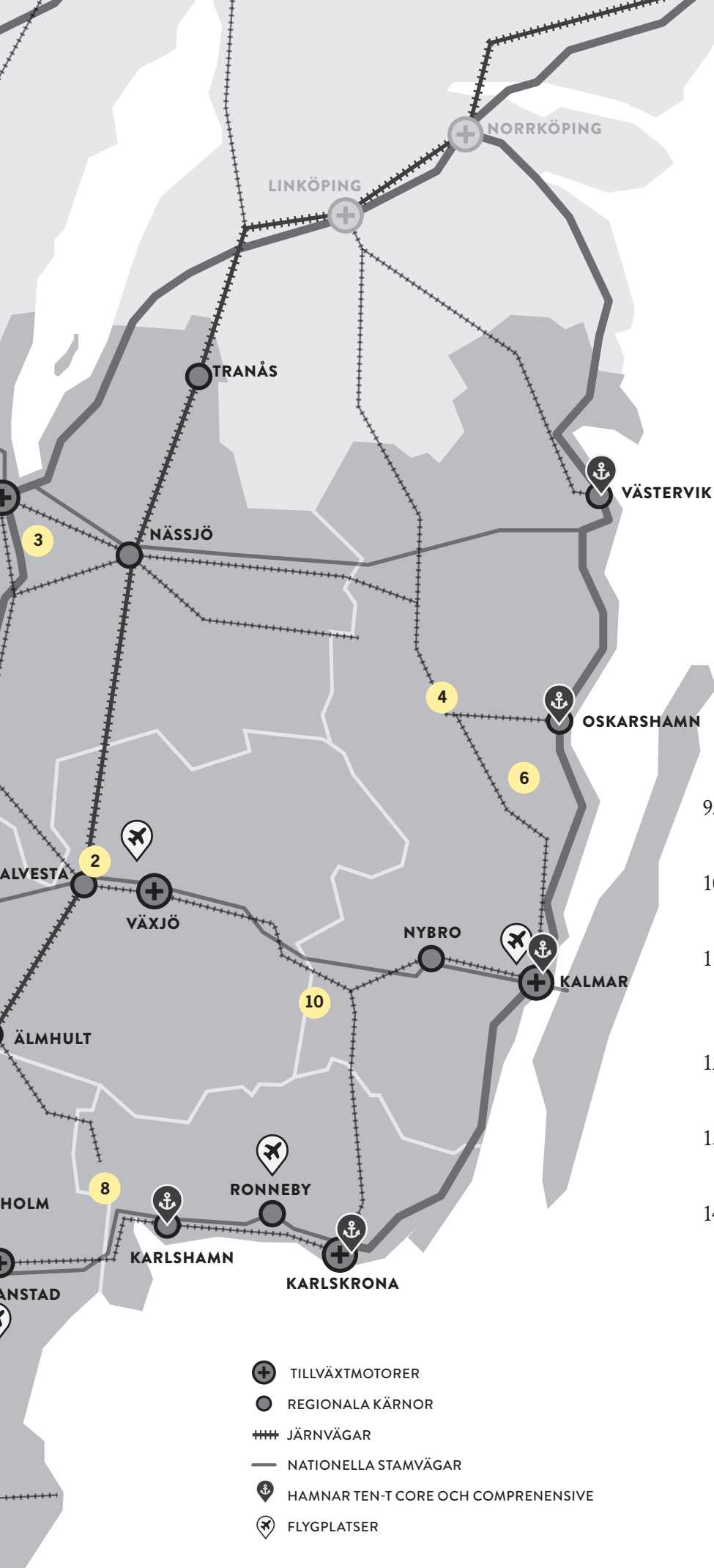
VÅRA GEMENSAMMA PRIORITERINGAR TILL NATIONELL PLAN 2022-2033

Regionsamverkan Sydsverige har enats i gemensamma prioriteringar. Dessa prioriteringar är av största vikt för internationell, nationell och regional utveckling. – En väl utvecklad sydsvensk infrastruktur gynnar hela sverige.

Förutom de satsningar och investeringar som ingår i gällande nationella plan föreslår vi att följande projekt, utan inbördes ordning, ska ingå i den nationella planen för transportsystemet:

1. Skånebanan; dubbelspår
Hässleholm–Kristianstad 
2. Kust- till kustbanan; dubbelspår
Växjö–Alvesta 
3. Jönköpingsbanan; station A6/Ryhov,
tretågsstation Forserum 
4. Stångådal- och Tjustbanan; Mötespår
Rockneby, triangelspår Berga, deelektrifiering, ERTMS 
5. Rv 40; Ulricehamn–Jönköping,
utbyggnad till motorväg 
6. E22; genomfart Mönsterås 
7. Västkustbanan; Vändspårstation Kungsbacka
inkl. partiellt fyrspar Kungsbacka C till
Kungsbacka Hede 
8. Blekinge Kustbana; Karlshamns–
Sölvesborg, ny järnväg. 





9. Södra stambanan; Älmhults bangård spår 3-5  
10. Kust till kust banan; Stations-ombyggnad Emmaboda 
11. Västkustbanan; Halmstad C; Ny omloppsnära uppställnings-bangård  
12. Markarydsbanan; Mötesstation Knäred 
13. Rv 26; Halmstad-Jönköping; mötes-separering återstående delar 
14. Ystadbanan; förlängt mötesspår Skurup-Rydsgård 

BRISTER ATT ÅTGÄRDA I VIKTIGA STRÅK FÖR UTVECKLINGEN AV PERSON- OCH GODSTRAFIKEN I SÖDRA SVERIGE

I södra Sverige finns flera järnvägsstråk av internationell, nationell och regional betydelse. Järnvägsstråk som är av stor betydelse både för person och godstrafik. På dessa stråk finns behov av ett flertal trimningsåtgärder som är av stor betydelse för funktionaliteten i järnvägssystemet. Det handlar om förlängning av perronger, nya förbigångsspår och mötesspår, mellanblockssignaler, rensning av berg i tunnlar för järnvägens godstrafik etc. Regionsamverkan Sydsverige gör ingen prioritering av dessa mindre åtgärder utan gör en beskrivning av järnvägsstråkens betydelse och brister som behöver åtgärdas i kommande planperiod.

VÄSTKUSTBANAN

Den starka utvecklingen i Väst kuststråket ställer krav på ökad kapacitet och robusthet. För att kunna hantera den ständigt ökande person- och godstrafiken behöver flaskhalsar byggas bort längs utpekade delsträckor och i viktiga noder. Det behövs fler förbigångsspår för gods och ett fullt utbyggt fyrspar mellan Kungsbacka och Mölndal. I Halmstad järnvägssystem behövs åtgärder för både persontrafik- och gods.

VISKADALSBANAN

Banan har god potential för att kunna hantera ett ökat resande men då behövs åtgärder som syftar till att höja hastigheten på banan för att skapa rimliga restider. På sikt behöver nya mötesmöjligheter tillkomma.

MARKARYDSBANAN

Persontrafiken på banan ska utvecklas i syfte att binda ihop arbetsmarknader och knyta ihop Väst kustbanan med Södra stambanan. Nya stationer och mötesspår planeras i Veinge och Knäred för att klara framtida person-, gods- och omledningstrafik.

SKÅNEBANAN

Brister i såväl kapacitet som robusthet tillsammans med långa restider hämmar utvecklingen av regiontågstrafiken i syfte att koppla samman arbetsmarknader. Förutom utbyggnad av dubbelspår Hässleholm-Kristianstad är det angeläget med åtgärder för ökad kapacitet samt att planerad hastighetshöjning på sträckan Hässleholm-Helsingborg genomföras skyndsamt.

SÖDRA STAMBANAN

Ökad kapacitet på sträckan Lund-Alvesta är särskilt angeläget att kunna möta efterfrågan på godstrafik och utveckla den regionala tågtrafiken inom Sydsverige. Förutom fyra spår Lund-Hässleholm behövs nya förbigångsspår norr om Hässleholm samt åtgärder vid stationerna i Hässleholm, Almhult, Nässjö och Tranås.

STÅNGÅDALSBANAN

Flera större insatser behöver göras där främst nya mötespår och elektrifiering kommer ge ökad hastighet och skapa förutsättningar för utveckling av person- och godstrafiken. Banans anslutning till Linköpings centralstation och kommande ny stambana är avgörande för den framtida interregionala tillgängligheten för sydöstra Sverige.

HNJ-BANAN (HALMSTAD-NÄSSJÖ) OCH VAGGERYD-JÖNKÖPING

Banan förbinder Jönköping och Nässjö med Halmstad via Värnamo. Banan är inte elektrifierad och har låg standard vilket ger långa restider och låg kapacitet. På sträckan Värnamo-Vaggeryd-Jönköping/Nässjö planeras det för elektrifiering och höjd standard, sträckan Värnamo-Halmstad återstår att åtgärda.

JÖNKÖPINGSBANAN

Både gods- och persontrafiken är omfattande på sträckan, vilket innebär ett stort behov av kapacitetsförstärkande åtgärder som fler mötesstationer och plattformsförlängningar. I ett systemperspektiv är det även viktigt med elektrifiering på sträckorna Nässjö-Eksjö och Nässjö-Vetlanda.

KUST TILL KUST-BANAN

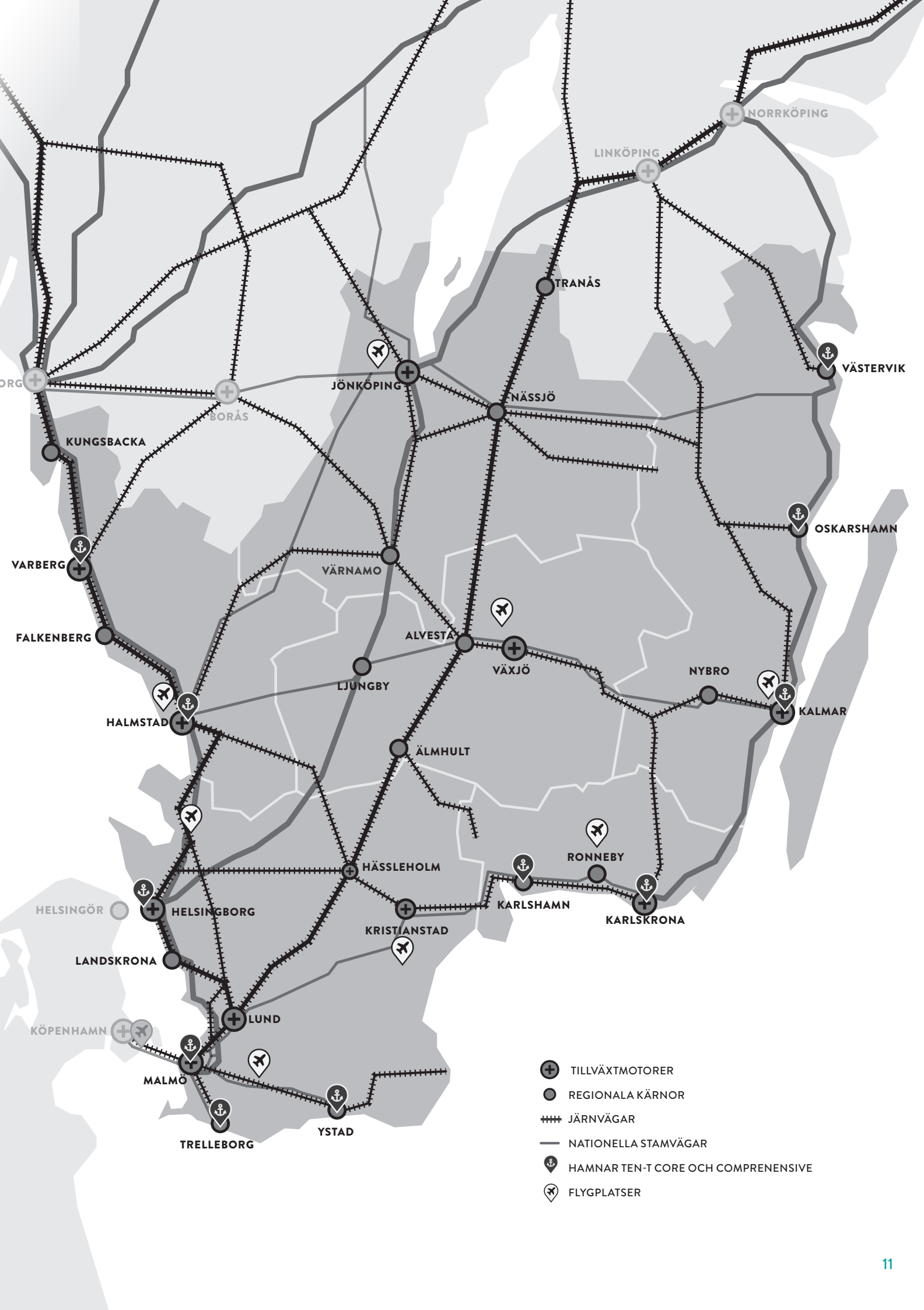
En utveckling av banan som medger tätare persontågstrafik och kortare restider skapar förutsättningar för att vidga och stärka arbetsmarknader och därtill öka mängden godståg. För att åstadkomma detta behövs dubbelspår på sträckan Alvesta-Växjö tillsammans med bl.a. strategiskt placerade mötesspår samt åtgärder på stationen i Emmaboda.

BLEKINGE KUSTBANA

Brister på banan ger återkommande driftstörningar i tågtrafiken på grund av kapacitetsbrist och en krokig bansträckning ger långa restider. Detta begränsar möjligheten att utveckla person- och godstågstrafiken på sträckan. Nya mötesspår samt en uträtning av banan mellan Karlshamn och Sölvesborg med bättre koppling till Sydostlänken, behövs för att öka trafiken.

NATIONELLA STAMVÄGNÄTET

De nationella stamvägarna fyller en viktig funktion inom transportsystemet för både gods- och persontrafiken i södra Sverige. Stamvägarna måste ha en utformning och skötsel som säkerställer kraven på funktionalitet i form av en god framkomlighet och korta körtider, samtidigt som de erbjuder en hög trafiksäkerhet utan att sänka hastigheter. Där järnväg saknas fyller vissa delar av stamvägnätet en avgörande funktion för Sydsveriges sammanbindande kollektivtrafik.



BRISTER SOM VI SER MÅSTE HANTERAS UNDER DENNA PLANERINGSOMGÅNG

FÖRUTOM DE INVESTERINGAR SOM VI VILL SKA INGÅ I DEN NATIONELLA PLANEN VILL VI LYFTA FÖLJANDE BEHOV OCH BRISTER SOM VI SER MÅSTE HANTERAS UNDER DENNA PLANERINGSOMGÅNG:

- ▶ Järnvägsunderhållet på både stambanor och regionala banor behöver förstärkas för att säkra dess funktion och tillförlitlighet. Prioritering och genomförande bör utvecklas så att det sker i samverkan mellan Trafikverket och regionerna.
- ▶ Kapaciteten på rangerbangårdar i Sydsverige behöver utredas i syfte att klargöra hur framtida behov av utveckling av rangerkapaciteten kan mötas, liksom att TEN-T krav på 750 meters mötesspår uppfyllas på Södra stambanan, Västkustbanan och i passagen genom Öresundsregionen.
- ▶ Införandet av ERTMS inom järnvägssystemet innebär krav på följdinvesteringar i ombordutrustning i järnvägsfordon. Staten bör ta ansvar för finansieringen av utrustningen i befintliga järnvägsfordon, därtill att synkronisera samt fastställa en tydlig tidsplan och ekonomisk plan för utbyggnaden av ERTMS på banorna.

SYDSVERIGE

2,7 MILJONER INVÅNARE 26% AV
SVERIGES BEFOLKNING 6 REGIONER

STRATEGISKT GEOGRAFISKT LÄGE I NORRA EUROPA



SYDSVENSKA PRIORITERINGAR 2021

För att kunna ge förutsättningar för en hållbar samhällsutveckling och uppnå våra gemensamma ambitioner för transportsystemets utveckling krävs det satsningar i infrastruktur.

Utifrån vårt beslutade positionspapper ”En väl utvecklad Sydsvensk infrastruktur gynnar hela Sverige” har vi regioner inom Regionsamverkan Sydsverige enats om gemensamma sydsvenska prioriteringar som är de åtgärder och investeringar som vi anser behöver ingå i den kommande nationella planen för transportinfrastrukturen.

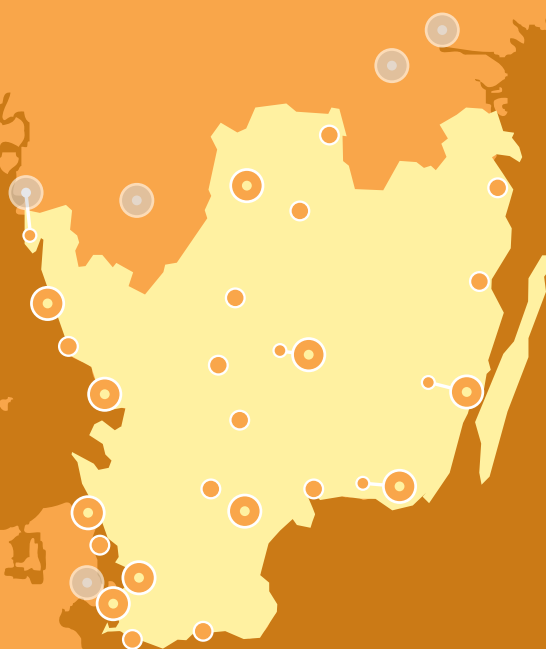
Med ett gott samarbete och starkt förtroende mellan staten och regionerna kan infrastrukturesatsningar växlas upp och bidra till tillväxt i hela Sverige inom ramarna för en hållbar utveckling, detta vill vi inom Regionsamverkan Sydsverige verkar för och bidra till.

REGIONSAMVERKAN SYDSVERIGE är ett samarbete kring bland annat arbetsmarknad och kompetensförsörjning

- bredband och digitalisering
- infrastruktur och kollektivtrafik
- kultur

Målsättningen är att skapa en grund för ökad tillväxt och hållbar utveckling i Sydsverige och Sverige.

KOLLEKTIVTRAFIK FÖR ETT ENAT SYDSVERIGE



POSITIONSPAPPER
KOLLEKTIVTRAFIK

2019

KOLLEKTIVTRAFIK FÖR ETT ENAT SYDSVERIGE

Vi sex regioner i Sydsverige; Blekinge, Halland, Jönköping, Kalmar, Kronoberg och Skåne samverkar politiskt från hösten 2015 över regiongränserna inom de flesta politikområden.

Vi gör det bland annat inom kollektivtrafik- och infrastrukturuområdet för ett helhetstänkande på samhällsutvecklingen.

Syftet med ett positionspapper för kollektivtrafiken i Sydsverige är att förbättra den regionöverskridande kollektivtrafiken till gagn för större arbetsmarknadsregioner, närbarhet till högre studier och en ökad tillväxt.

Kollektivtrafiken är en förutsättning för att nå flera viktiga samhällsmål som regional tillväxt och en

hållbar utveckling. Kollektivtrafikens strukturbildande funktion i samhällsplaneringen betonas allt oftare. Genom en samplanering av ortsutveckling, bostäder och behovet av resor till arbete, studier och service skapas ett attraktivt Sydsverige.

I kollektivtrafiken ska människor i alla åldrar, med olika bakgrund och med olika förmågor kunna ta sig fram och känna sig trygga. Kollektivtrafiken är också en föregångare i omställningen till fossilbränslefria transporter och är därför ett gott miljöval.

Det är viktigt att minska restiden mellan tillväxtmotorerna. Realistiska tidtabeller kombinerat med en förstärkt infrastruktur ger möjlighet att leverera restider som är tillförlitliga. Järnvägssystemens

kapacitet måste stärkas och pålitligheten säkras så att resenärerna kan känna tillit till tågsystemen som transportmedel.

Närheten mellan tillväxtmotorerna förväntas bli allt viktigare för den fortsatta utvecklingen och tillväxten i södra Sverige. Därför behöver vi fortsätta att utveckla och förbättra den storregionala trafiken. Regionsamverkan Sydsverige har i "Positionspapper för Infrastruktur & Transport 2016" enats kring begreppen tillväxtmotorer och regionala kärnor för att beskriva orters vikt och förmåga att generera tillväxt också för sitt omland. En fortsatt utveckling av transportsystemet för ett Sammanknutet Sydsverige är ett prioriterat område.

Vi vill utveckla kollektivtrafiken utifrån resenärens, trafikeringens och samhällets perspektiv. En underlagsrapport till positionspapperet beskriver bland annat regionernas egna målsättningar och ambitioner för en gränsöverskridande kollektivtrafik – men det är tillsammans som vi kan göra skillnad.

EN GEMENSAM MÅLBILD

Vi presenterar en gemensam målbild för hur tillväxtmotorerna i Sydsverige bättre ska kunna knytas samman med hjälp av kollektivtrafiken fram till år 2040.

Den gemensamma målbilden bör biläggas de ingående regionernas trafikförsörjningsprogram och beaktas i planering och utveckling av kollektivtrafik och infrastruktur i södra Sverige.



Lennarth Förberg
Regionstyrelsens ordförande
Region Blekinge



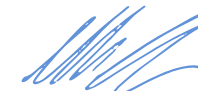
Mikaela Waltersson
Regionstyrelsens ordförande
Region Halland



Maria Frisk
Regionstyrelsens ordförande
Region Jönköpings län



Anders Henriksson
Regionstyrelsens ordförande
Region Kalmar län



Mikael Johansson
Regionstyrelsens ordförande
Region Kronoberg

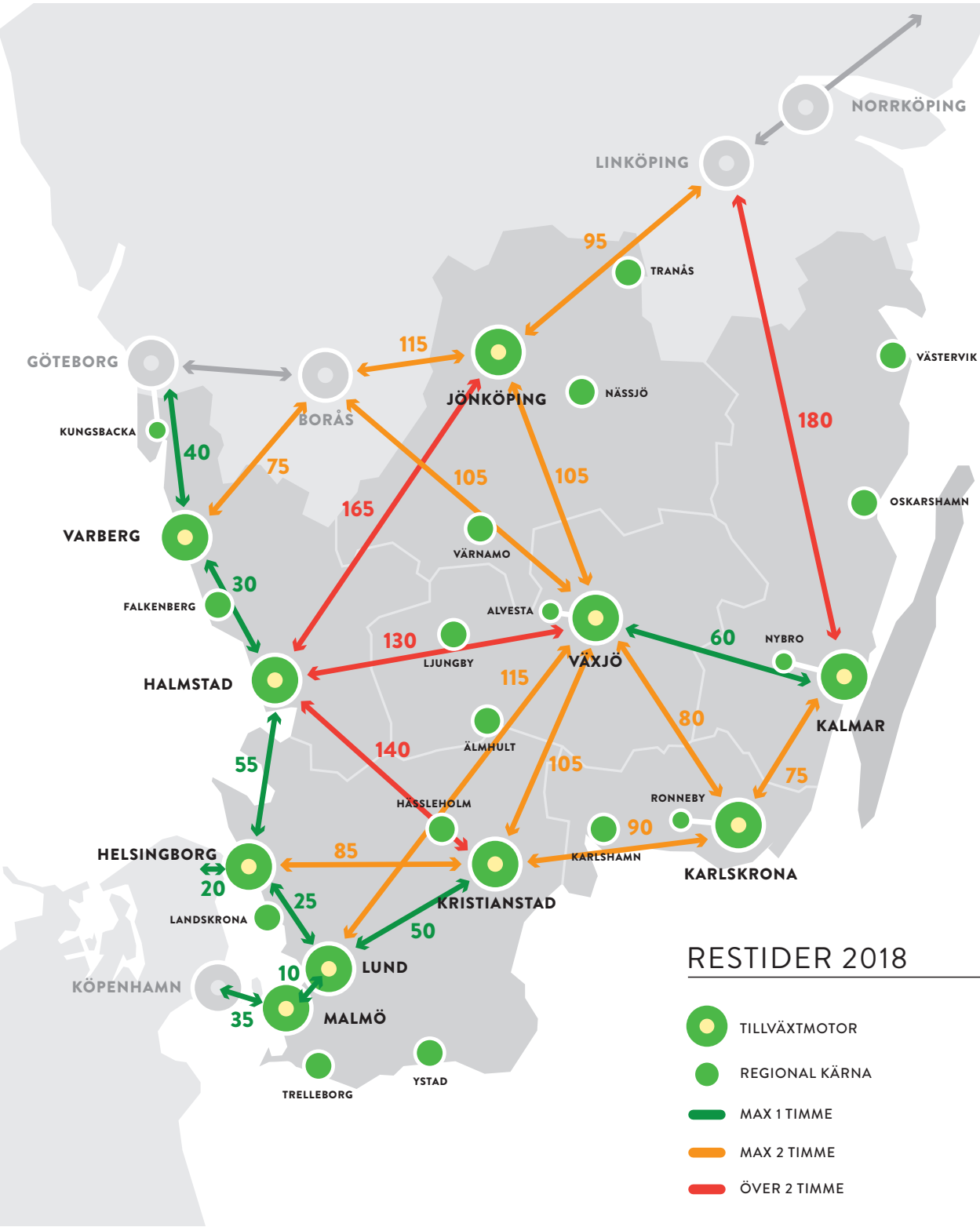


Carl Johan Sonesson
Regionstyrelsens ordförande
Region Skåne

NULÄGE 2018

Varje region arbetar för att på bästa sätt möta människors behov av kollektiva resor inom sin region. Idag arbetar, studerar och reser vi på ett annorlunda sätt än förr. Vi rör oss i en större geografi, men inte nödvändigtvis varje dag. Det gör de gränsöverskridan-

de resorna i en storregional kontext både vanligare och viktigare. Det ställer också nya krav på de kollektiva resorna som måste kunna användas för arbete, studier eller vila. Nya resmönster ökar vårt behov av samverkan!



DET HÄR ÄR VÅRA UTMANINGAR

Idag möts resenären fortfarande av:

- Flera olika system för att planera, boka och betala för sin gränsöverskridande resa.
- Att trafikutbudet är lägre över de administrativa gränserna.
- Att taxorna är högre över de administrativa gränserna.
- Att regelverken skiljer sig mellan olika trafikorganisatörer.
- Att restiderna är långa jämfört med bilen och inkluderar byten som skapar osäkerhet.

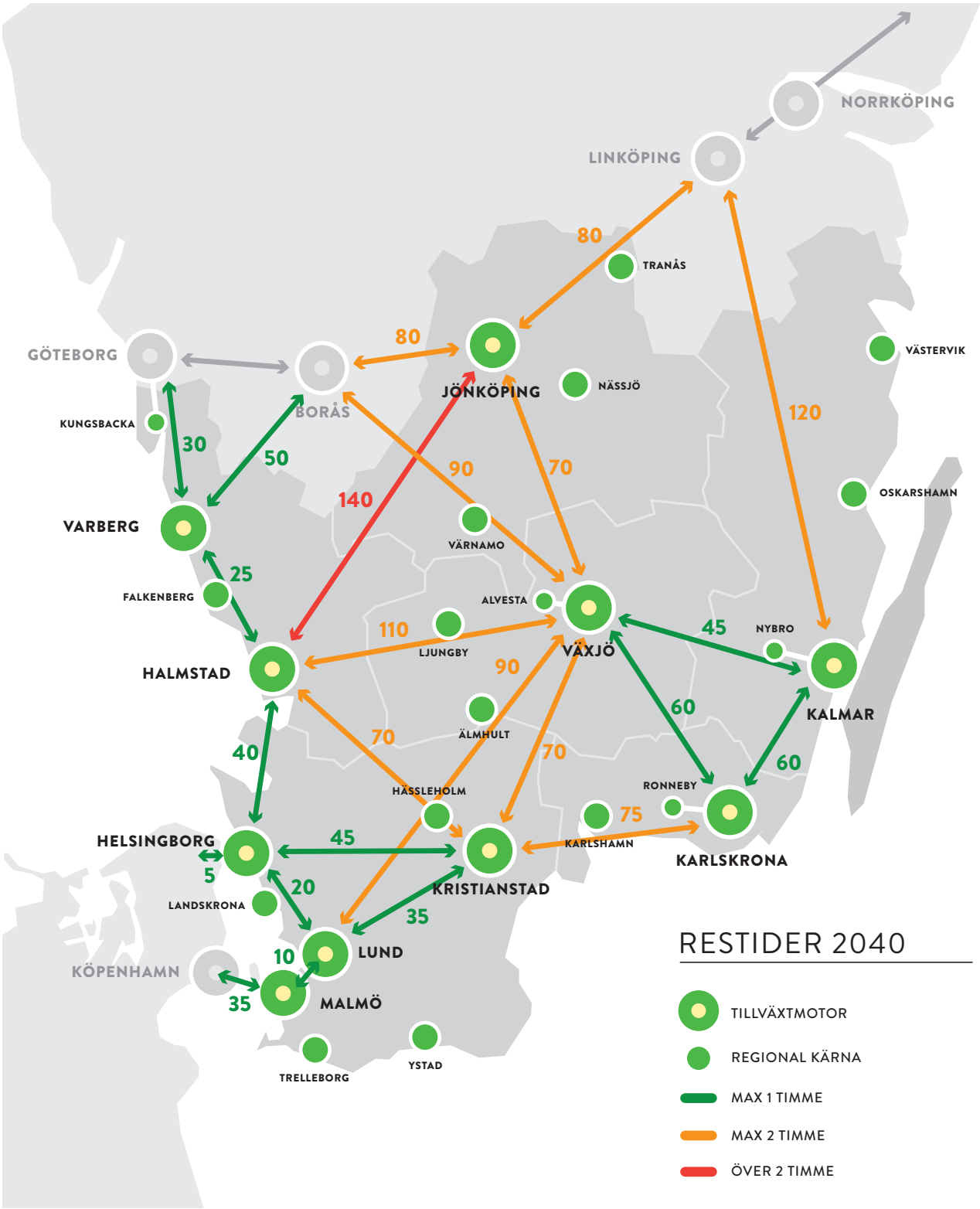
DET HÄR ÄR VI ENIGA OM

De sex sydsvenska regionerna är i sina styrdokument eniga om att:

- De kollektiva gränsöverskridande resorna behöver bli fler för att utveckla Sydsverige.
- Restiderna för de gränsöverskridande kollektiva resorna behöver bli kortare och turtätheten öka.
- Tågresor är oöverträffade för att snabbt transportera stora grupper resenärer i starka stråk.
- Kollektivtrafiken är viktig som strukturbildare för att nå en hållbar utveckling och ekonomisk tillväxt i Sydsverige.
- Kopplingen mellan de regionala och interregionala trafiksystemen är viktig.

MÅLBILD FÖR ÅR 2040

Restidsmål för de regionöverskridande kollektiva resorna i södra Sverige fram till år 2040.



RESTID 1 TIMMA

Daglig arbetspendling sker främst på sträckor där restiden är högst 1 timma. Längre resor försvårar livspusslet. För att knyta ihop arbetsmarknader är restider som understiger 1 timma viktiga.

RESTID 2 TIMMAR

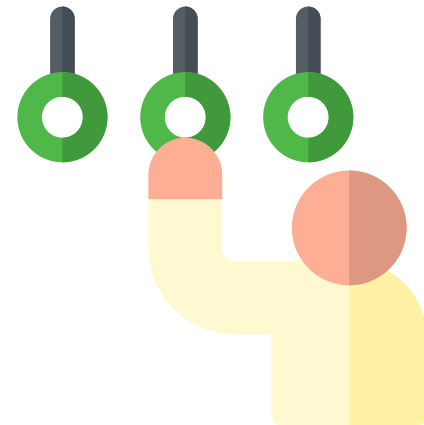
Restider på upp till 2 timmar kan genomföras med regelbundenhet om restiden görs användbar för arbete, studier eller vila. Storregionala resor bör understiga 2 timmar för att främja näringsliv och regional utveckling i hela Sydsverige.

GEMENSAMMA STÄLLNINGSTAGANDEN KRING UTVECKLINGEN AV DEN GRÄNSÖVERSKRIDANDE KOLLEKTIVTRAFIKEN I SYDSVERIGE

Resenären

Kollektivtrafiken ska vara enkel att använda, erbjuda snabba, punktliga och bekväma resor.

Restiderna i en gränsöverskridande storregional kollektivtrafik blir långa jämfört med dem i traditionell lokal och regional trafik. Det ställer krav på extra hög servicenivå såväl före, under som efter själva resan. En stabil och säker digital uppkoppling under hela resan är en grundförutsättning för att attrahera nya resenärsgrepp.



VAD BEHÖVER GÖRAS?

- Samordna biljett- och betalsystemen för kollektivtrafiken i Sydsverige
- Förenkla och förbättra informationen till resenären både före, under och efter resan
- Enhetligare regelverk gentemot resenären

Samhället

Kollektivtrafiken ska i de starka stråken erbjuda restider som är tydligt kortare än med bil.

Kollektivtrafik och infrastruktur är beroende av varandra. Kollektivtrafiken är viktig där människor reser mest för att frigöra kapacitet på vägar och för att minska klimatavtrycket från varje enskild resenär. En god kollektivtrafik bidrar också till att utveckla såväl näringslivet som attraktionskraften för en ort. Kollektivtrafiken måste samtidigt vara effektiv ur flera aspekter



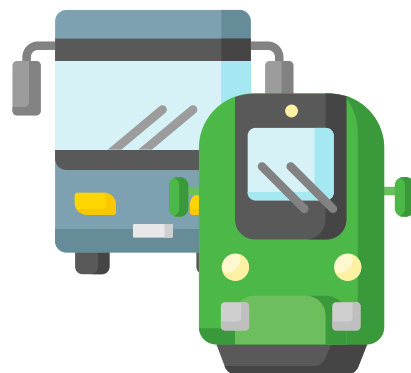
VAD BEHÖVER GÖRAS?

- De uppställda restidsmålen för kollektivtrafiken i Sydsverige bör läggas till grund för utvecklingen av infrastrukturen.
- Ta fram en gemensam lista för hur åtgärder för att knyta samman tillväxtmotorerna i Sydsverige ska prioriteras.
- Investera i infrastruktur som gör det möjligt för människor att bo, arbeta och studera i hela Sydsverige.

Trafikeringen

Kollektivtrafiken i Sydsverige ska knyta samman tillväxtmotorer och regionala kärnor och stärka deras samspel med sitt omland.

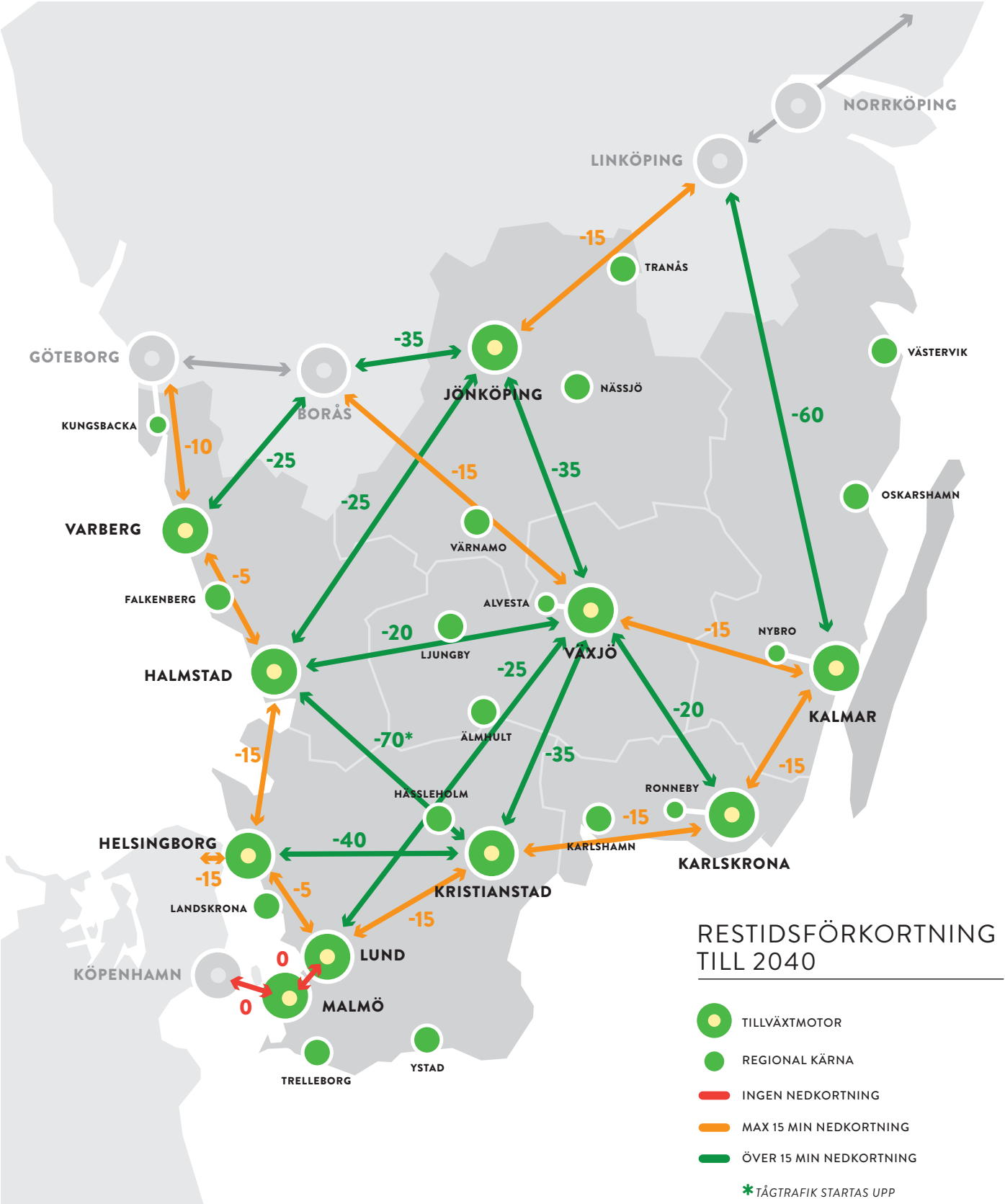
Tågbanorna i Sydsverige utgör en viktig grundstruktur för resandet eftersom resor med tåg kan vara dubbelt så snabba som resor på väg. Sedan lång tid tillbaka knyter bland annat Öresundståg, Pågatåg och Krösa-tåg samman våra regioner. Där tågbanor saknas kan snabba bussförbindelser, s.k. Bus Rapid Transit-system utgöra ett komplement.



VAD BEHÖVER GÖRAS?

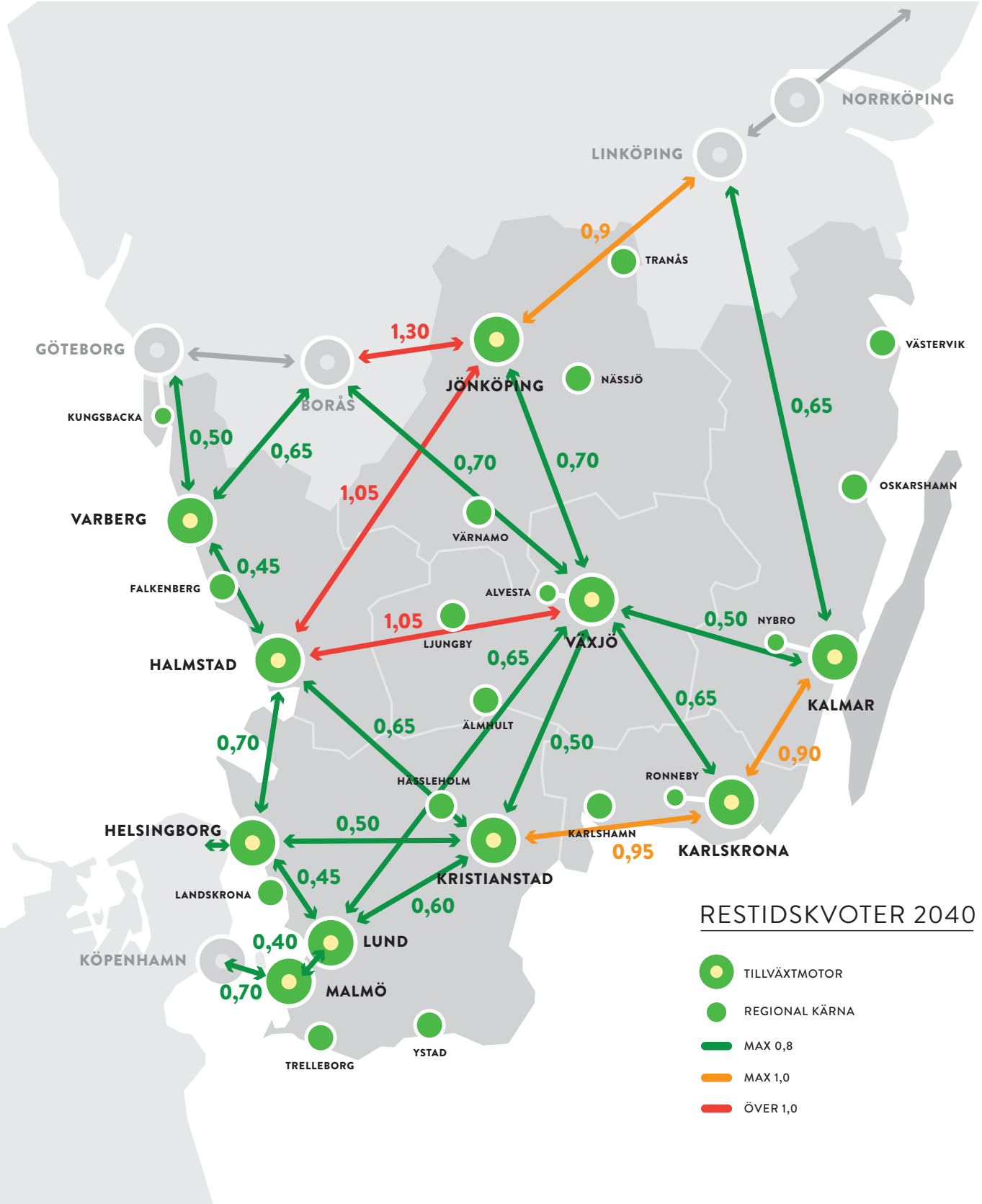
- Erbjud snabba och tätare resor mellan Sydsveriges tillväxtmotorer
- Erbjud parallella trafiksystem med olika hastighet och uppehållsbild
- Gör prissättningen av resorna oberoende av de administrativa gränserna
- Minska resornas miljöpåverkan

RESTIDSFÖRKORTNING TILL 2040



Bilden visar hur mycket restiden kan kortas mellan 2018 och 2040. För att restidsförkortningen ska uppnås krävs en realisering av både de gemensamma sydsvenska prioriteringarna och länens regionala transportplaner för de aktuella stråken.

RESTIDSKVOTER 2040 (KOLLEKTIV RESA/BILRESA)



Restidskvot är skillnad i restid mellan kollektivtrafik och bil, är kvoten 1 tar resorna lika lång tid. En restidskvot på 0,5 innebär att resan med kollektivtrafik går dubbelt så snabbt som med bil. Kvot över 1 innebär att bilen är det snabbaste sättet att resa. Förutsättningen för att kollektivtrafikresan ska gå snabbare är att den sker med tåg.

REGIONSAMVERKAN SYDSVERIGE syftar till att, med medborgarnas bästa för ögonen, utveckla samarbetet mellan verksamheterna i Region Blekinge, Region Halland, Region Jönköpings län, Region Kalmar län, Region Kronoberg och Region Skåne. Målsättningen är att skapa en grund för ökad tillväxt i Sydsverige i ekonomiskt, ekologiskt, kulturellt och socialt hänseende. Grunden för denna ambition ska vara en strävan efter helhetsorienterad och långsiktigt hållbar utveckling i Sydsverige och i Sverige.





HANDLINGSPLAN KOLLEKTIVTRAFIK

EN VÄL UTVECKLAD SYDSVENSK KOLLEKTIVTRAFIK GYNNAR HELA SVERIGE

REGIONSAMVERKAN SYDSVERIGE

2021

KOLLEKTIVTRAFIK FÖR ETT ENAT SYDSVERIGE

Vi sex regioner i Sydsverige; Blekinge, Halland, Jönköping, Kalmar, Kronoberg och Skåne samverkar politiskt över regiongränserna. Vi gör det bland annat inom kollektivtrafik- och infrastrukturuområdet för en gemensam samhällsutveckling.

Syftet med ett positionspapper och en handlingsplan för kollektivtrafiken i Sydsverige är att förbättra den regionöverskridande kollektivtrafiken till gagn för större arbetsmarknadsregioner, nåbarhet till högre studier och en ökad tillväxt.

Kollektivtrafiken är en förutsättning för att nå flera viktiga samhällsmål som regional tillväxt och en hållbar utveckling. Kollektivtrafikens strukturbildande funktion i samhällsplaneringen betonas allt oftare. Genom en samplanering av ortsutveckling, bostäder och behovet av resor till arbete, studier och service skapas ett attraktivt Sydsverige.

Det är viktigt att minska restiden mellan Sydsveriges tillväxtmotorer. Realistiska tidtabeller kombinerat med en förstärkt infrastruktur ger möjlighet att leverera restider



Lennarth Förberg
Regionstyrelsens ordförande
Region Blekinge



Mikaela Waltersson
Regionstyrelsens ordförande
Region Halland



Maria Frisk
Regionstyrelsens ordförande
Region Jönköpings län

som är tillförlitliga. Järnvägssystemets kapacitet måste stärkas och pålitligheten säkras så att resenärerna kan känna tillit till tågsystemen som transportmedel. Närheten mellan tillväxtmotorerna förväntas bli allt viktigare för den fortsatta utvecklingen och tillväxten i södra Sverige. Därför behöver vi fortsätta att utveckla och förbättra den storregionala trafiken. Vi vill utveckla kollektivtrafiken utifrån resenärens, trafikeringens och samhällets perspektiv.

Handlingsplanen fokuserar på den gränsöverskridande persontågtrafiken och blickar mot 2040. Strategierna och förslagen i handlingsplanen leder till att fler tillväxtmotorer hamnar klart närmare varandra, vilket stärker Sydsverige. Planen prioriterar pendlingsbara relationer genom att stärka förbindelser inom en timme och att få fler relationer inom eller i närheten av en timme. För att uppnå detta krävs bland annat parallella tågtrafiksystem med olika hastighet och uppehållsbild, nya snabbare tåg och ny järnvägsinfrastruktur.



Angelica Katsanidou
Regionstyrelsens ordförande
Region Kalmar län



Mikael Johansson
Regionstyrelsens ordförande
Region Kronoberg



Carl Johan Sonesson
Regionstyrelsens ordförande
Region Skåne

NULÄGE

RESANDET

Persontågresandet har stadigt ökat sedan början av 1990-talet. Generellt i Sverige har tågresandet drygt fördubblats de senaste 30 åren, samtidigt som det regionala tågresandet snarare har tredubblats. Kartan illustrerar resandemängderna per dag med persontåg som förvaltas av regionerna. Störst resande är det i stråket Köpenhamn-Malmö-Lund-Helsingborg, samt in mot Göteborg.

Resandet och valet av färdmedel påverkas av en lång rad omständigheter, varav ett flertal ligger utom kontroll för de som planerar och sköter trafiksystemen. Under den senaste tiden är det framförallt två skeenden som har stor inverkan på persontågresandet i södra Sverige: Pandemin och gränshindren. Det är vanskligt att bedöma de långsiktiga konsekvenserna på det kollektiva resandet, men eftersom många tidigare resenärer

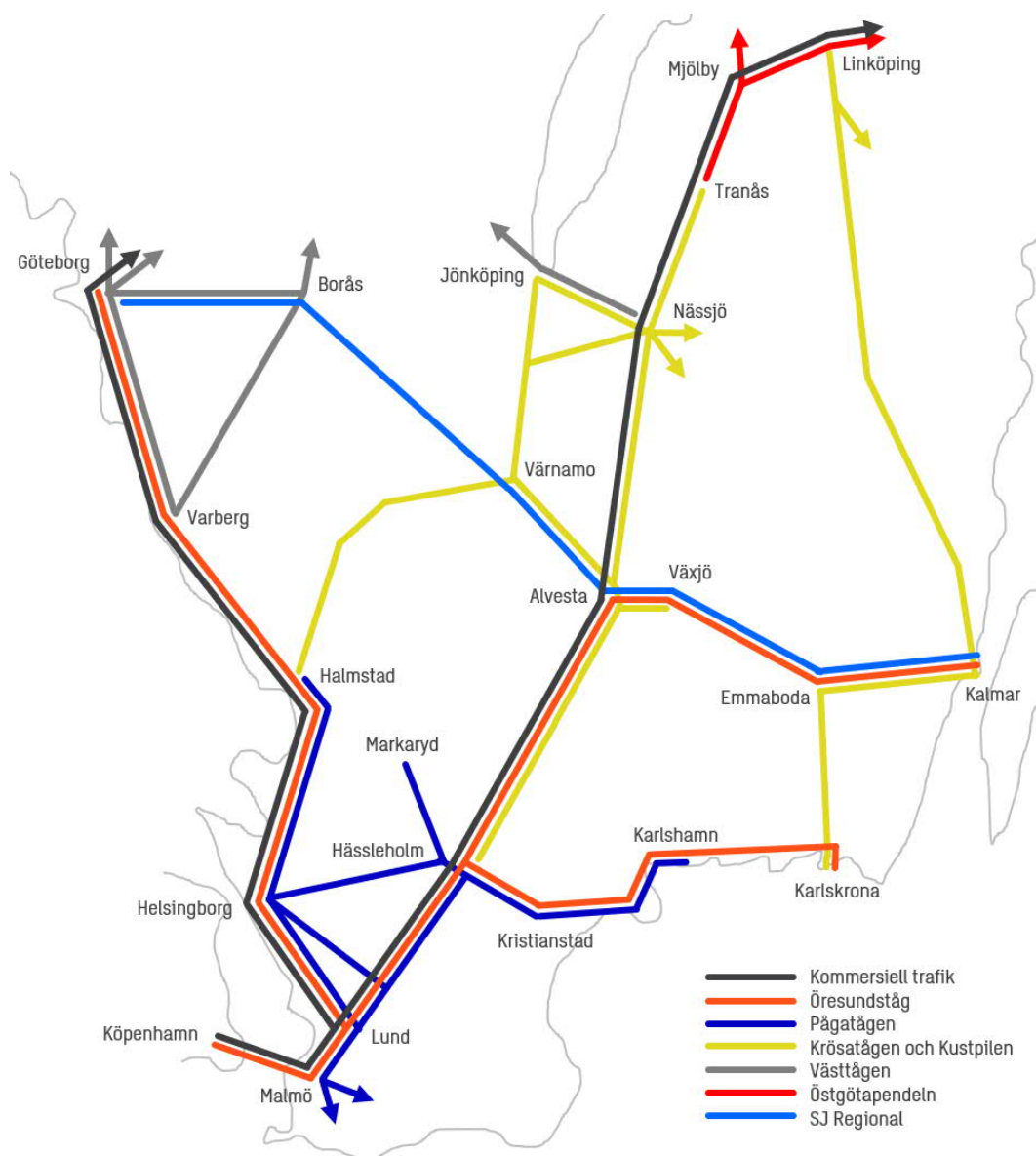


har ändrat eller ställt in sitt resande under en relativt lång period är det rimligt att anta att flera av dem fastnar i sina nya beteenden. Risken är att en andel av det regionala tågresandet har förlorats till bilen och att det tar flera kommande år att bygga upp tågresandet till den nivå som fanns fram till och med 2019.

Det kan betyda att ökningen i tågresandet, enligt både långsiktiga mål och prognoser, kommer att dröja. Det kan påverka i vilket takt ny tågtrafik införs, samt behovet av antal tågfordon.

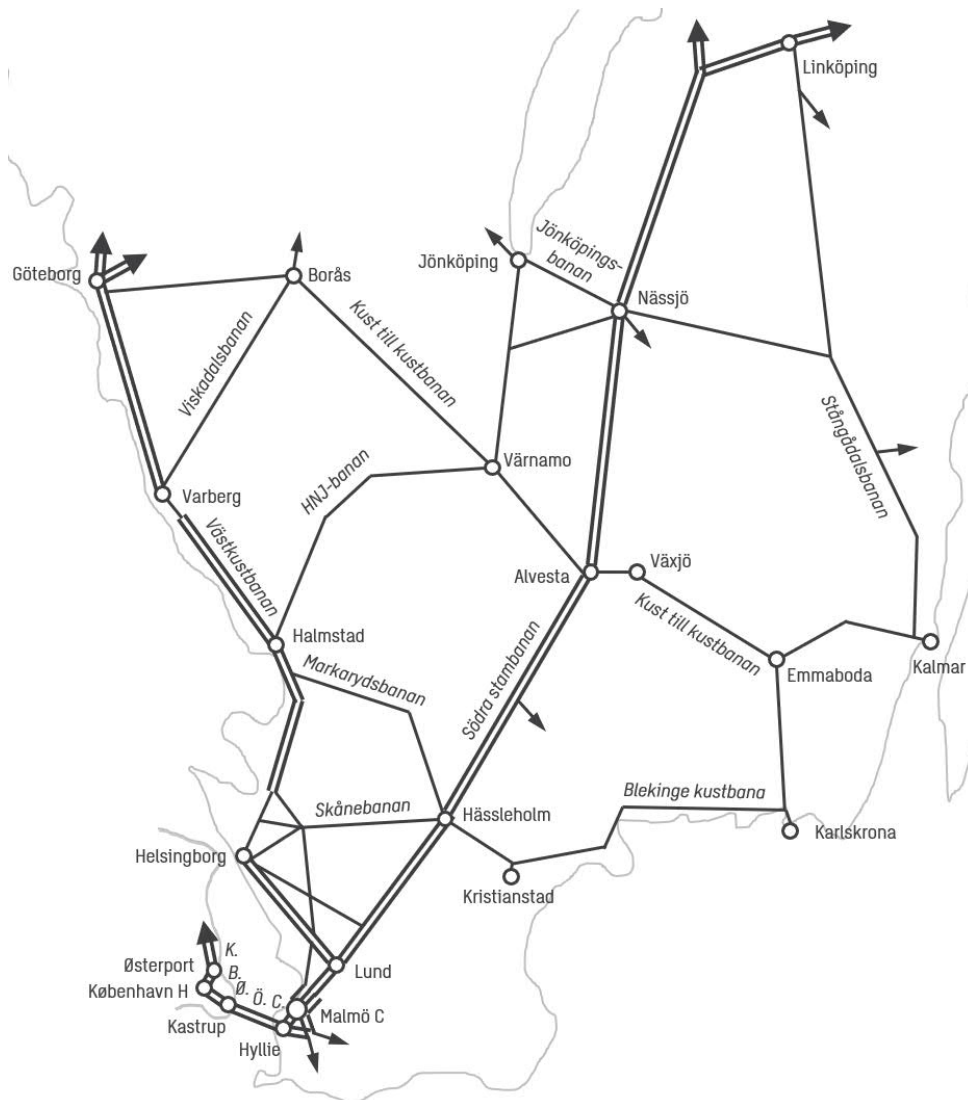
TÅGTRAFIKEN

I Sydsveriges sex regioner finns det i dagsläget sammanlagt sju olika tågtrafiksystem som utför regional persontågtrafik. Sex av systemen sköts i offentlig regi: Krösatågen, Kustpilen, Pågatågen, Västtågen, Öresundståg och Östgötapendeln. Därutöver kör SJ linjen Göteborg-Kalmar.



JÄRNVÄGEN

I Sydsveriges sex regioner finns i princip alla typer av järnväg, från enkelspår med kapacitet för ett tåg i timmen till fyrspar med kapacitet för över 50 tåg i timmen. Fyrspar finns i dagsläget endast några kilometer ut från Malmö C på Södra stambanan till Arlöv. Till 2024 är fyr spåret förlängt till södra Lund. Södra stambanan består i övrigt av dubbelspår. Västkustbanan består övervägande av dubbelspår, men enkelspår förekommer mellan Helsingborg och Ängelholm, samt i södra Varberg. Till 2024 har dessa sträckor blivit dubbelspår, förutom i norra Helsingborg. I Malmö utgörs Citytunneln, Kontinentalbanan, Öresundsbanan och Öresundsbroförbindelsen av dubbelspår. I Sydsverige för övrigt är det enkelspår med varierande mängd mötesspår som gäller.



KAPACITETEN

Stora delar av Sydsveriges järnvägar har ett mycket högt kapacitetsutnyttjande. Det innebär att systemet har en liten marginal för störningar och att fel och incidenter leder till förseningar som sprider sig.

Utnyttjandet är högt eftersom det i flertalet fall finns ett stort behov av trafik, både för gods- och för persontransporter.

Mycket högt utnyttjade dubbelspår är Södra stambanan mellan Arlöv och Nässjö, samt Västkustbanan mellan Göteborg och Kungsbacka. Enkelspår som är mycket högt utnyttjade och vältrafikerade är Jönköpingsbanan, Kust till kustbanan Värnamo-Kalmar, Blekinge kustbana Kristianstad-Karlshamn, Skånebanan Helsingborg-Åstorp och Hässleholm-



Kristianstad, samt Västkustbanan Helsingborg-Ängelholm och Varberg-Hamra.

Högt utnyttjade stationer är framförallt Helsingborg C och Halmstad C. Flera andra stationer har också ett högt, men i dagsläget hanterbart, kapacitetsutnyttjande. Det mycket höga utnyttjandet gäller även för två danska stationer, som har stor betydelse för den gränsöverskridande tågtrafiken. I dagsläget är det stationen vid Kastrup som sätter begränsningen för Öresundsförbindelsens kapacitet, medan København H är begränsande för hela Själlands tågtrafikutveckling.

Motsvarande begränsning på svensk sida ligger i dagsläget på dubbelspåret Arlöv-Lund, samt på enkelspåret Helsingborg-Ängelholm, som tillsammans med enkelspåret vid Varberg begränsar trafiken på Västkustbanan. För övrigt är det värt att nämna de vältrafikerade och högt utnyttjade närmaste anslutningarna till Södra stambanan: Jönköpingsbanan Jönköping-Nässjö, Kust till kustbanan Växjö-Alvesta och Skånebanan Kristianstad-Hässleholm.

MÅL OCH INRIKTNING

Regionernas övergripande mål och visioner kan kort sammanfattas med att hållbar tillväxt och ökad livskvalitet ska uppnås. Det övergripande målet med kollektivtrafiken i alla berörda regioner är att bidra till en ökad marknadsandel för kollektivtrafiken.

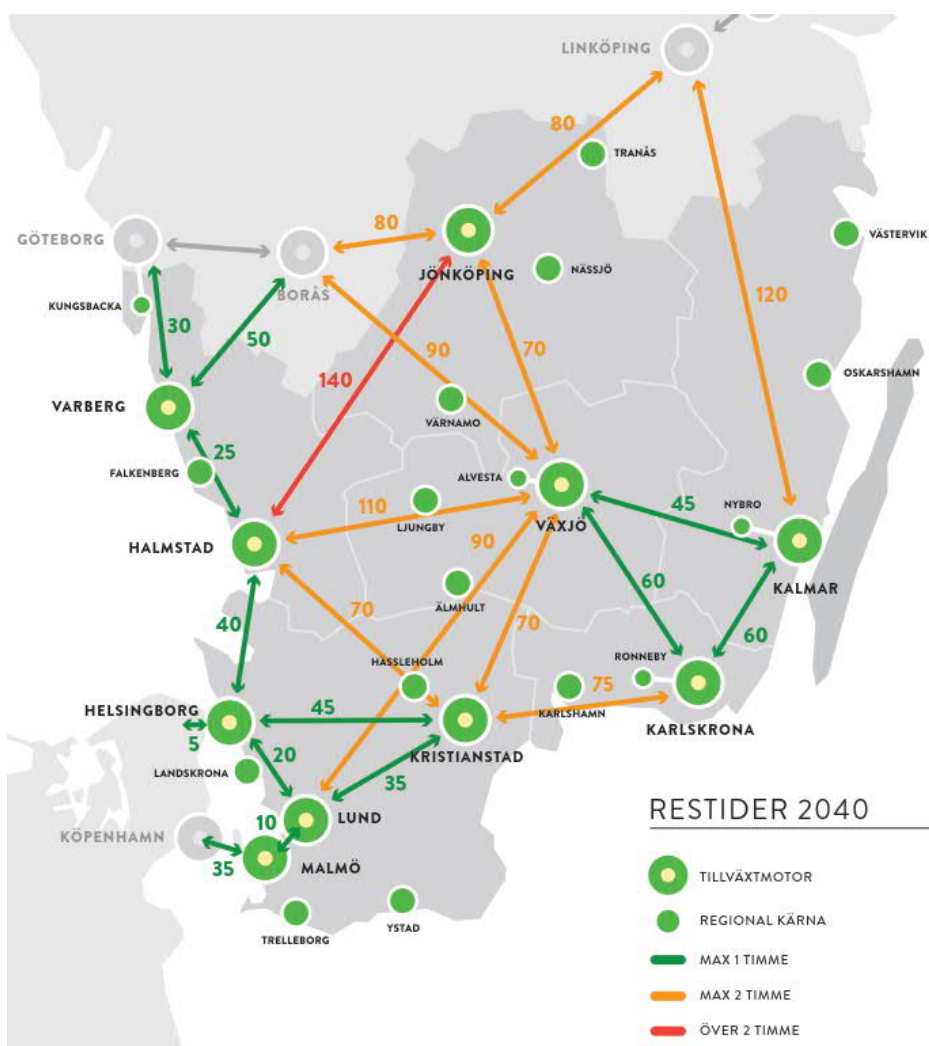
REGIONERNAS MÅL

Mål för kollektivtrafiken fastställs i första hand i regionernas Trafikförsörjningsprogram. Berörda regioner har lite olika ambitionsnivå, men gemensamt är riktningen mot ett ökat kollektivt resande med en ökad marknadsandel i jämförelse med biltrafiken. Trafikförsörjningsprogrammen i Sydsverige innehåller sammanfattningsvis följande övergripande mål för kollektivtrafiken och resandet:

- Region Skåne: Marknadsandelen ska uppgå till minst 40 procent år 2030.
- Region Halland: Kollektivtrafikens marknadsandel ska vara minst 30 % år 2030.
- Region Jönköpings län: Mål till 2035: Andelen kollektivtrafik ska vara 25 procent (remissversion).
- Region Kronoberg: Fler och nöjdare resenärer. Kollektivtrafikens marknadsandel i Kronobergs län ska vara minst 13,5 % år 2025.
- Region Kalmar län: Andelen av befolkningen i Kalmar län (15-75 år) som reser i den regionala kollektivtrafiken minst en gång i månaden är 40 procent eller mer år 2025. Kollektivtrafikens marknadsandel i Kalmar län är minst 15 procent år 2025.
- Region Blekinge: Kollektivtrafikens marknadsandel av motoriserade transporter i Blekinge ska öka.
- Västra Götalandsregionen: Andelen hållbara resor ska öka till minst 50 % år 2035 (remissversion).
- Region Östergötland: Kollektivtrafikens marknadsandel ska uppgå till 32 procent år 2030.

POSITIONSPAPPER FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN I SYDSVERIGE

Positionspappret presenterar en gemensam målbild för hur tillväxtmotorerna i Sydsverige bättre ska kunna knytas samman med hjälp av kollektivtrafiken fram till år 2040. Syftet med ett positionspapper för kollektivtrafiken i Sydsverige är att förbättra den regionöverskridande kollektivtrafiken till gagn för större arbetsmarknadsregioner, närhet till högre studier och en ökad tillväxt. Pappret framhåller vikten av att minska restiden mellan tillväxtmotorerna och presenterar en målbild för år 2040. Målbilden innehåller restidsmål för de regionöverskridande kollektiva resorna i södra Sverige fram till år 2040.



Restidsmålen förklaras med att restider som understiger en timme är viktiga för att knyta ihop arbetsmarknader. Storregionala resor bör understiga två timmar för att främja näringsliv och regional utveckling i hela Sydsverige.

Positionspapprets restidsmål för 2040 är i de flesta fall mycket ambitiösa och kräver medelhastigheter som endast enstaka stråk har i dagsläget. De högt satta målen ställer framförallt stora krav på infrastrukturen.

INRIKTNING

Positionspappret för kollektivtrafik redovisar gemensamma ställningstaganden ur tre perspektiv:

Resenären:

Kollektivtrafiken ska vara enkel att använda, erbjuda snabba, punktliga och bekväma resor.



Trafikeringen:

Kollektivtrafiken i Sydsverige ska knyta samman tillväxtmotorer och regionala kärnor och stärka deras samspel med sitt omland.



Samhället:

Kollektivtrafiken ska i de starka stråken erbjuda restider som är tydligt kortare än med bil.



Som komplement till positionspapprets ställningstaganden och konkreta restidsmål föreslås sammanfattande inriktningar för persontågtrafikens utveckling i aktuella stråk. I utvecklingen av den gränsöverskridande persontågtrafiken i Sydsverige mot de övergripande målen gäller följande inriktningar:

Enkel tågtrafik

Tågen ska gå i takt och symmetri. Många tåglinjer är stommen för den regionala kollektivtrafiken i Sydsverige. Tågen möts i viktiga noder och grundar för knutpunkter i kollektivtrafiksystemet. Varje stråk med tillräckligt resandeunderlag ska ha minst en tåglinje med goda öppettider och god turtäthet för att utgöra ett attraktivt alternativ för både pendlare och fritidsresenärer.

Snabb tågtrafik

Många tåglinjer knyter ihop Sydsveriges tillväxtmotorer och regionala kärnor. Dessa tåglinjer ska erbjuda attraktiva restider – framförallt för effektiv pendling, men även för tjänste- och fritidsresor.

Pålitlig tågtrafik

Tågtrafiken ska utföras med hög kvalitet och köras på en robust infrastruktur. Gedigen planering ska bereda för en driftsäker och punktlig trafik.

Effektiv tågtrafik

En hög fordonstillgång och tågtrafik som går snabbt och taktfast är grunden till en effektivitet som är nödvändig för en sund och hållbar trafikekonomi under regionernas ansvar.

PLANERINGSPRINCIPER

I övergången mellan mål/inriktning och planen fastställs ett par principer och en prioritering för planeringen.

PRINCIP FÖR PARALLELLA TÅGTRAFIKSYSTEM

Regionsamverkan Sydsveriges positionspaper för kollektivtrafiken framhåller restidsmål mellan tillväxtmotorerna. En tågtrafik som ska klara de målen måste vara snabb och det är mycket svårt att uppnå om samma tågtrafik även ska stanna på alla stationer längs järnvägen. Därmed behöver det erbjudas parallella trafiksystem med olika hastighet och uppehållsbild.

Princip för parallella tågtrafiksystem, baseras på fyra kategorier, nivåer, av tågtrafik – snabbtåg, storregiontåg, regiontåg och lokaltåg. För att tydliggöra de olika kategorierna kan de kortfattat beskrivas så här:

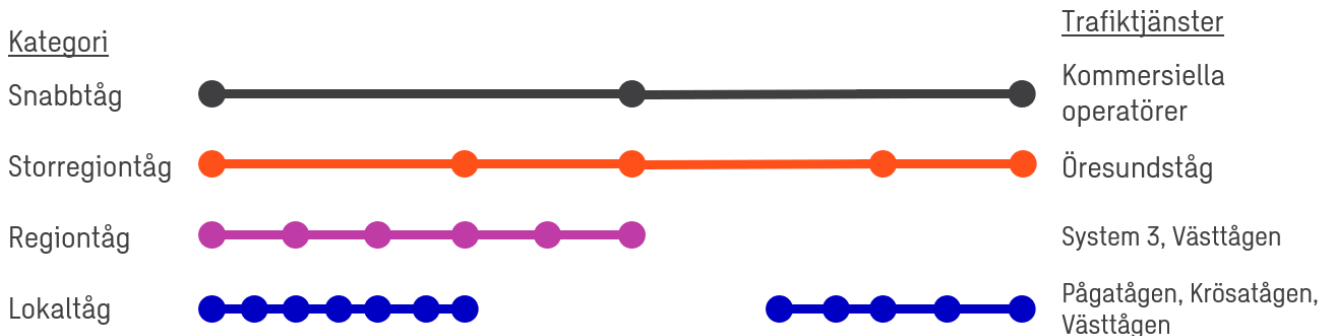
- Snabbtåg stannar i större städer och körs med tåg för 250-320 km/tim, som har mycket hög komfort för resor som överstiger två timmar.
- Storregiontåg stannar på stora stationer och körs med tåg för 200-250 km/tim, som har hög komfort för resor som är 1-2 timmar.
- Regiontåg stannar på regionalt stora stationer och körs med tåg för 180-200 km/tim, som har normal komfort för resor som är 30-60 minuter.
- Lokaltåg stannar på alla stationer och körs med tåg för 160-180 km/tim, som har komfort för resor på 15-60 minuter.

Öresundståg är således storregiontågen i Sydsverige. Pågatågen, många av Västtågens linjer och i nuläget alla Krösatågslinjer är typisk

lokaltågtrafik. Västtågen har även regiontåglinjer, som är lite snabbare och inte stannar på alla stationer. I den kategorin hamnar System 3, medan Krösatågen har möjlighet att utveckla sådana regiontåglinjer på sikt.

Principen framhåller upp till fyra parallella tågtrafiksystem i samma relation. Antalet parallella tågtrafiksystem i respektive relation avgörs av bland annat resandeunderlaget och infrastrukturen. Sett utifrån marknaden måste varje tågtrafiksystem ha ett resande som ger en rimlig trafikekonomi. Storleken på resandeunderlaget avgör antal möjliga tågtrafiksystem. Statistik på befintligt tågresande i offentlig regi ger en fingervisning till att uppskatta marknadernas storlek. Därtill behöver framtida potential i resandetillväxt vägas in. Den översta nivån – kategorin snabbtåg – sköts av kommersiella operatörer och antas fortsatt finnas längs befintliga sträckningar i södra Sverige: Köpenhamn-Malmö-Stockholm och Malmö-Göteborg. Övriga tre möjliga nivåer sköts i offentlig regi och kan relateras till möjligt resandeunderlag.

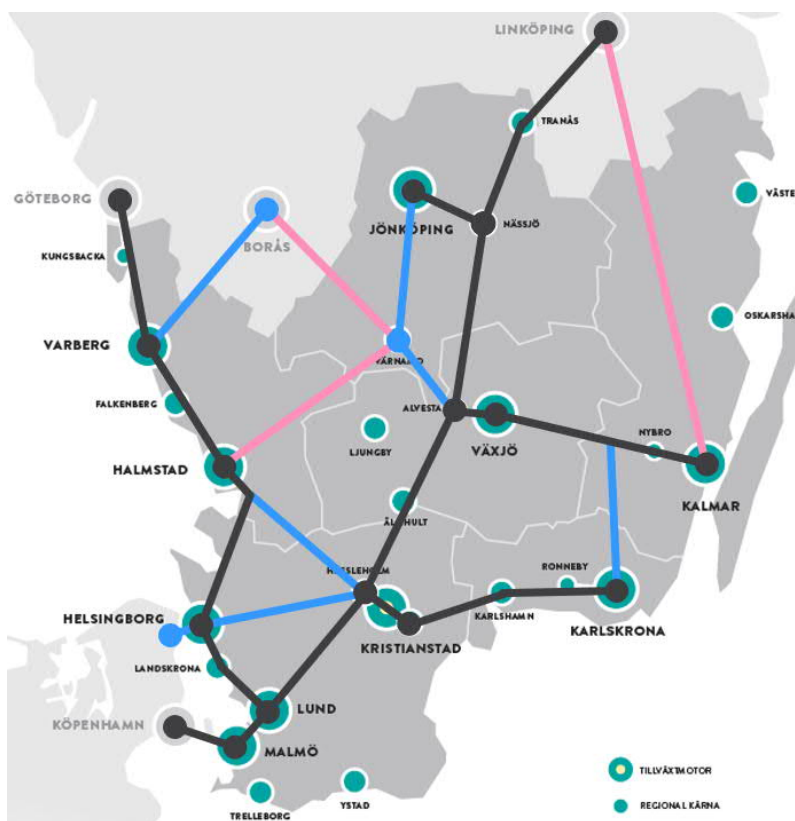
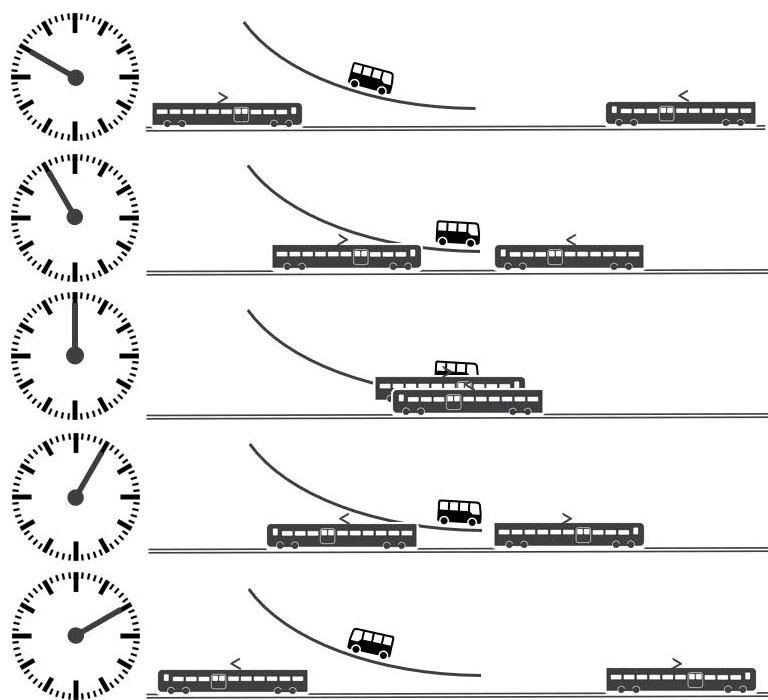
Angående infrastrukturen måste järnvägen kunna hantera antalet parallella tågtrafiksystem. Befintliga förutsättningar kan vara allt från enkelspår med få mötesstationer till fyrspår. Här kan det uppstå en skillnad mellan den förutsättning som krävs och den som finns, vilket därmed ger ett anspråk på ny infrastruktur. För infrastrukturen framhålls behovet av både kapacitet och hastighet.



PRINCIP FÖR TAKT OCH SYMMETRI

Kollektivtrafiken ska vara enkel att förstå och enkel att resa med. Kollektivtrafiksystemet består av linjer och knutpunkter, som hänger ihop i tid och rum. Inriktningen är att skapa ett kollektivtrafiksystem där rörelserna går i takt och symmetri.

Inriktningen baseras på uppfattningen om att ett helt symmetriskt system, och därmed en väldigt tydlig och taktfast tidtabell med pålitliga bytespunkter, är grunden för att skapa en attraktiv och lyckad tågtrafik för resenärerna. Ett optimalt symmetriskt trafikupplägg körs med turtätheterna (120-,) 60-, 30- och 15-minuterstrafik. Symmetriaxeln, det vill säga där tågen som går på samma linje möts i grunden, ska ligga på minuttal 00, vilket exempelvis gör att en linje i halvtimmestrafik har turer där tågen möter varandra på minuttalen 00, 15, 30 och 45. Poängen med denna symmetri är att placera mötena i betydande noder, det vill säga viktiga knutpunkter, där anslutningar till annan trafik, med symmetrin som grund, kan bli optimal. Exempelvis kan en station där tågen möts på minuttal 00 ha anslutande busstrafik som avgår på minuttal 55 och avgår på minuttal 05, och därmed uppstår en knutpunkt med bytesmöjligheter i alla reserelationer.



PRIORITERING AV STRÅK

För att kunna föra fram en effektiv strategi för persontågtrafiken i Sydsverige är det ändamålsenligt att jämföra och kategorisera berörda stråk. Handlingsplanen hanterar allt från stråk med stora mängder resenärer och ibland kraftiga behov av infrastruktursatsningar till stråk med relativt få resenärer i relationer där det är långt mellan tillväxtmotorerna.

De högst prioriterade (svarta) stråken utgör ett stamnät som binder ihop alla tillväxtmotorer med länkar som har stort resandeunderlag och har möjlighet till attraktiva restider för pendling. Stamnätet består av Öresundsbroförbindelsen, Väst kustbanan, Södra stambanan, samt anslutande banor från Karlskrona, Kalmar, Växjö och Jönköping till Södra stambanan.

I nästa kategori finns (blåa) länkar med medelstort resandeunderlag och med möjlighet till att erbjuda restider inom eller knappt över en timme mellan berörda tillväxtmotorer, vilket möjliggör pendling.

I lägsta kategorin återfinns de (rosa) länkar som har ett relativt litet resandeunderlag och mycket svårt att kunna erbjuda attraktiva restider mellan berörda tillväxtmotorer. Med hänsyn till de järnvägssatsningar som genomförs Värnamo-Jönköping och den potential det blir för tågtrafik Jönköping-Växjö lyfts den sträckningen till mellankategorin.

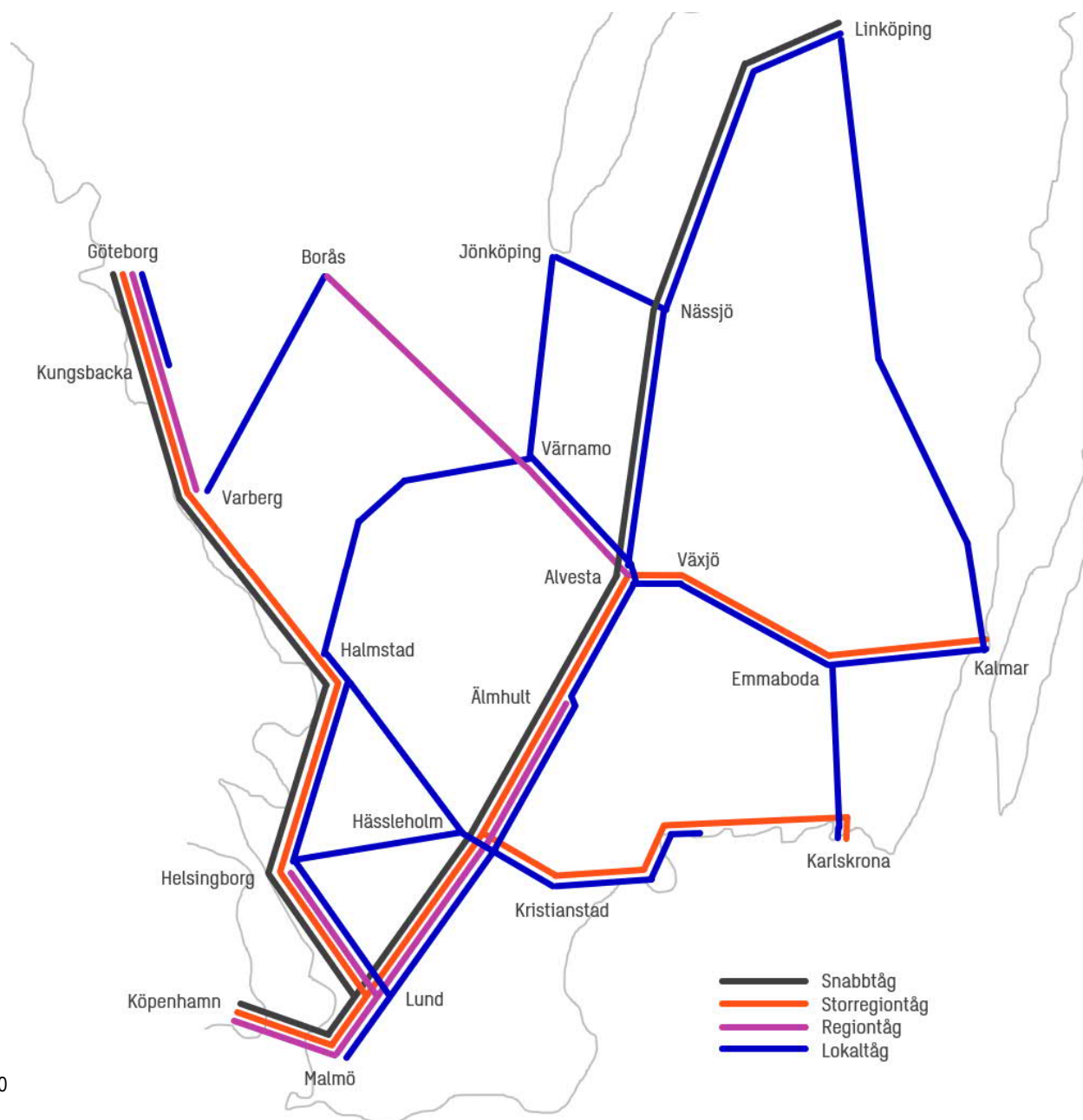
PLAN FÖR TÅGTRAFIKSYSTEMEN

Alla relationer i positionspappret är analyserade med avseende på underlag till parallella tågtrafiksystem. Slutsatserna om möjliga antal parallella tågtrafiksystem redovisas både för kort och lång sikt.

PLAN FÖR 2025

På sträckorna Köpenhamn-Linköping(-Stockholm) och Malmö-Göteborg finns parallella snabbtåg. Öresundståg är storregiontåg på sträckorna Köpenhamn-Göteborg/-Kalmar/-Karlskrona. På sträckorna Köpenhamn-Helsingborg, Köpenhamn-Hässleholm-Älmhult och Göteborg-Varberg finns en marknad för parallella regiontåg, som i dagsläget sköts av Öresundståg (insatsturer) och Västtågen. På sträckan Borås-Alvesta har SJs trafik en uppehållsbild som motsvarar regiontåg, med få stationer Borås-Värnamo och inga uppehåll Värnamo-Alvesta.

Behov av lokaltåg finns på flertalet sträckor. Lokaltågen behövs för att storregiontåg och regiontåg ska kunna erbjuda snabba resor mellan de större städerna. Undantagen är sträckorna Köpenhamn-Malmö och Halmstad-Varberg-Kungsbacka där storregiontågen och/eller regiontågen redan stannar på alla stationer. Lokaltåg i form av Krösatåg införs Växjö-Emmaboda. Lokaltåg saknas på sträckan Karlskrona-Karlshamn på grund av infrastrukturens begränsningar.

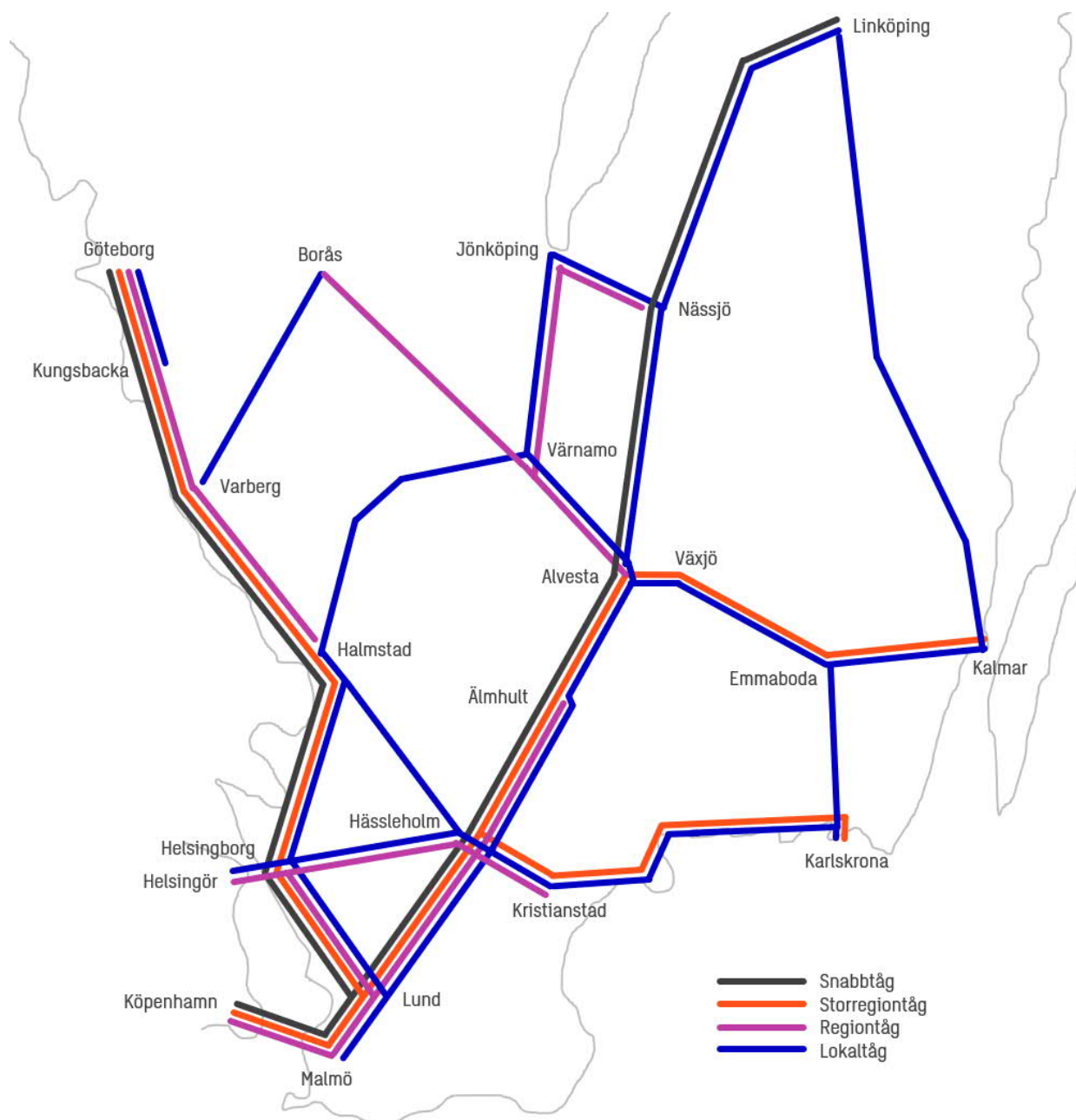


UTBLICK MOT 2040

Förutom nämnd lokaltåglinje, finns på längre sikt även en möjlig utveckling av mer regiontågtrafik. Det finns potential i att införa regiontåg Köpenhamn-Kristianstad, Helsingör-Helsingborg-Kristianstad, Jönköping-Nässjö, Jönköping-Värnamo och Varberg-Halmstad. Alla sådana satsningar är beroende av infrastrukturåtgärder. Relationen Jönköping-Värnamo har i dagsläget inte ett resande som motiverar dubbla tågtrafiksystem, men med beslutade satsningar på ny och uppgraderad järnväg i en relation inom en timmes restid finns troligtvis en sådan marknadsmöjlighet.

Alla stråk med dubbla tågtrafiksystem, bortsett från Södra stambanan och Västkustbanan, går längs i dagsläget enkelspåriga järnvägar. Vissa av

dess delsträckor har stora behov av dubbelspår, men till stor del är det enkelspår som är långsiktigt bestående. På dessa enkelspår är det mycket viktigt med en uppsättning effektiva mötesstationer, annars är det helt omöjligt att uppnå någon effekt med dubbla tågtrafiksystem, där det ena systemet helst ska vara snabbare än det andra.



PLAN FÖR ATTRAKTIVA RESTIDER TILL 2040

Positionspapprets restidsmål är analyserade utifrån övergripande mål, inriktningar och planeringsprinciper. Förutsättningarna att uppnå en snabbhet för persontågtrafiken beror på flera faktorer, som till exempel fordonens egenskaper, mängden trafik och järnvägens utformning.

Baserat på stråkens prioritet och möjligheter för dess snabbaste tågtrafiksystem presenteras möjliga restider till 2040 i tabellen (Plan 2040). Även dagens restider och positionspapprets restidsmål (Papper 2040) redovisas. Förutom fordonens prestanda sätter restiderna krav på ny infrastruktur, vilket framgår i kommentarerna.

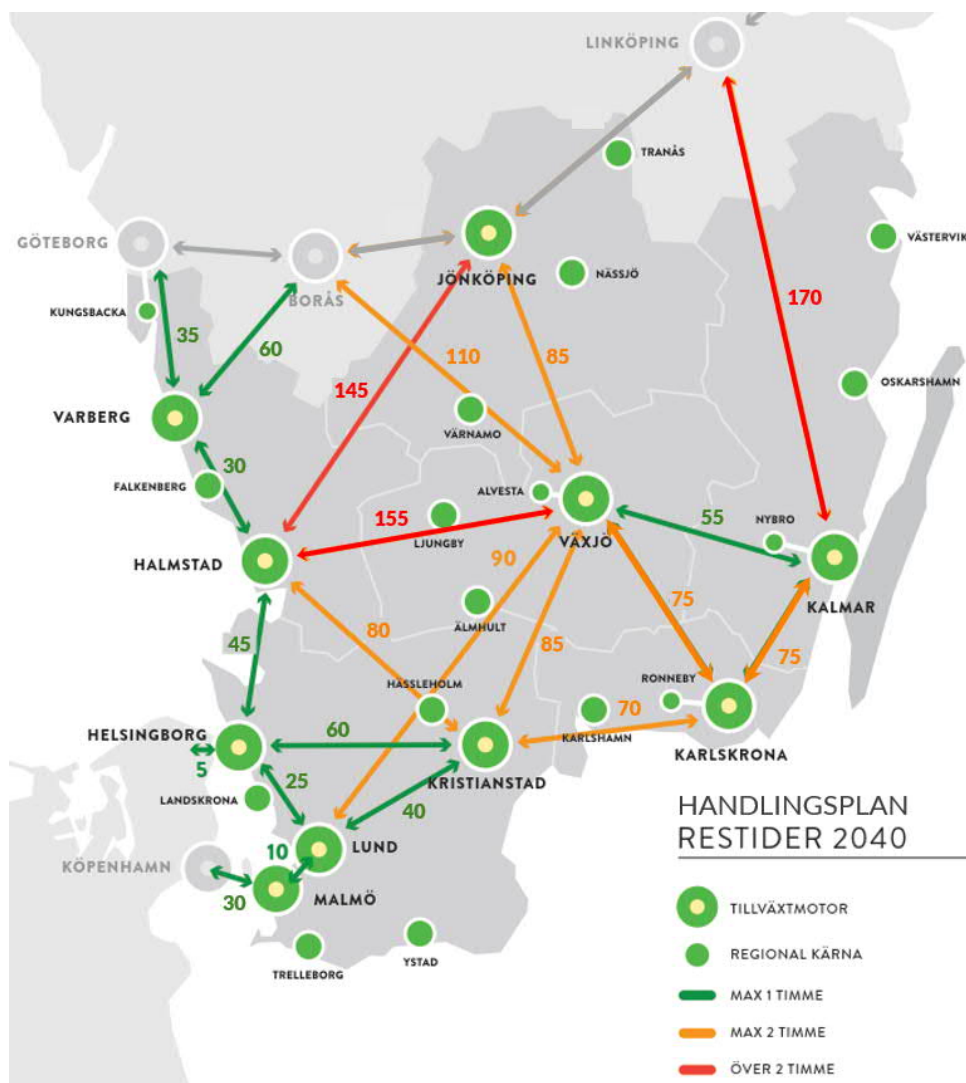
Flera av handlingsplanens restider för 2040 är längre än motsvarande mål i positionspappret. Det beror på att vissa av positionspapprets mål inte är realistiska sett till även en optimistisk tilldelning av resurser för ny infrastruktur och i flera fall i relation till verkligt resandeunderlag. I ett par fall är planens restider å andra sidan mer ambitiösa. När det gäller Kristianstad-Karlskrona baseras restiden på den tågstrategiska analysen som Region Blekinge har påbörjat sedan tidigare. För sträckan Köpenhamn-Malmö, som är en central länk i järnvägs-systemet, är det önskvärt att sätta ett restidsmål som driver på en effektivisering av sträckan. Medelhastigheten mellan Malmö C och København H är i dagsläget mycket låga 70 km/tim.

Positionspappret förhåller sig till relationer mellan relativt närliggande tillväxtmotorer. Genom att addera länkarnas tider är det möjligt att relatera till restider för längre relationer. Tre exempel är Malmö-Göteborg 150 minuter (2:30), Malmö-Kalmar 160 minuter (2:40) och Malmö-

Karlskrona 125 minuter (2:05), som inkluderar fem minuter för upp-/nedformering av Öresundstågens tåglängder på motsvarande linjer.

Tabellens fotnoter:

1. Stannande Öresundståg kan inte uppnå målet från positionspappret, inte ens om dess hastighet höjs till uppåt 250 km/tim.
2. Målen kräver nya dubbelspår för 200 km/tim.
3. Målen från positionspappret kräver nya eller kraftigt hastighetshöjda järnvägar med nya mötesstationer och/eller nya triangelspår med nya direkttåglinjer.
4. Målet kräver ny järnväg och nya tåg för 200 km/tim.



RESTID (min)	2019	PAPPER 2040	PLAN 2040	
Köpenhamn-Malmö	35	35	30	Utvecklande mål behövs. Kräver trimningsåtgärder.
Malmö-Lund	11	10	10	
Lund-Helsingborg	27	20 ¹	25	Öresundståg i minst 200 km/tim. Stärks med fyrspar Kävlinge-Landskrona.
Helsingborg-Halmstad	55	40 ¹	45	Öresundståg i minst 200 km/tim. Stärks med dubbelspar Helsingborg C-Maria.
Halmstad-Varberg	32	25 ¹	30	Öresundståg i minst 200 km/tim. Stärks med dubbelspar Hamra-Varberg.
Varberg-Göteborg	40	30 ¹	35	Öresundståg i minst 200 km/tim. Stärks med fyrspar Kungsbacka-Almedal.
Lund-Växjö	105	90	90	Målet uppnås med ny stambana Lund-Hässleholm och Öresundståg i minst 200 km/tim.
Växjö-Kalmar	68	45 ²	55	Kräver hastighetshöjning till 180 km/tim längs 50 km och två slopade stopp för Öresundståg.
Lund-Kristianstad	54	35	40	Uppnås med ny stambana Lund-Hässleholm, dubbelspar Hässleholm-Kristianstad och Öresundståg i minst 200 km/tim.
Kristianstad-Karlskrona	93	75	70	Kräver hastighetshöjning uppåt 200 km/tim och ny järnväg Sandbäck-Karlshamn-Ronneby, samt Öresundståg i 200 km/tim.
Helsingör-Helsingborg	20	5	5	Uppnås med en HH-tunnel.
Helsingborg-Kristianstad	85	45 ²	60	Kräver tre längre mötesstationer och dubbelspar Hässleholm-Kristianstad.
Kristianstad-Halmstad	145	70 ³	80	Kräver viss hastighetshöjning på Markarydsbanan.
Kristianstad-Växjö	85	70 ³	-	Inga särskilda åtgärder föreslås. Stärks av Öresundståg i 200 km/tim.
Halmstad-Växjö	155	110	-	Inga särskilda åtgärder föreslås.
Halmstad-Jönköping	165	140	145	Uppnås med åtgärder Värnamo-Jönköping.
Varberg-Borås	80	50 ³	60	Kräver viss hastighetshöjning och en ny mötesstation.
Växjö-Borås	110	90 ³	-	Inga särskilda åtgärder föreslås.
Växjö-Jönköping	110	70 ²	85	Kräver dubbelspar Jönköping-Tenhult och Alvesta-Växjö.
Växjö-Karlskrona	85	60 ³	75	Stärks av en ny mötesstation.
Karlskrona-Kalmar	77	60 ³	75	Enligt ovanstående.
Kalmar-Linköping	185	120 ⁴	170	Kräver triangelspar i Berga, viss hastighetshöjning och stärks av en ny mötesstation.
Jönköping-Linköping	100	80	-	Löses med ny stambana Jönköping-Linköping.
Jönköping-Borås	105	80	-	Löses med ny stambana Jönköping-Borås.

NYA SNABBARE ÖRESUNDSTÅG

Dagens Öresundståg har en maxhastighet på 180 km/tim. Förutom att snabbare Öresundståg i sig bidrar till att uppnå mer attraktiva restider till 2040 finns det två specifika och förmodade förändringar som driver på att nya Öresundståg behöver ha en maxhastighet på minst 200 km/tim.

HASTIGHETSHÖJNING PÅ VÄSTKUSTBANAN

Trafikverket utreder införande av möjligheten att framföra tåg i 250 km/tim på några befintliga banor, varav Väst kustbanan framstår som en av de mest lämpliga kandidaterna. Trafikverket föreslår att Väst kustbanan kan uppgraderas till 250 km/tim på en stor del av sträckan Helsingborg-Kungsbacka. Kommersiella operatörer förväntas inom några år ha tillgång till snabbtåg för 250 km/tim som kan trafikera Väst kustbanan. Analyser visar att snabbtåg i 250 km/tim kör ifatt befintliga Öresundståg i 180 km/tim, som i så fall behöver ställas redan i Falkenberg för en förbigång för snabbtågen. Det är befintlig förbigång i Halmstad som flyttas närmare Göteborg. Konsekvensen blir att snabbtåget hinner ifatt nästa Öresundståg innan slutdestination och därmed krävs ytterligare en förbigång i Landskrona, vilket leder till förlorad restid för Öresundstågens resenärer. Om Öresundståg i stället kan köras i minst 200 km/tim kan befintlig förbigång i Halmstad bibehållas, vilket skulle ge en stor positiv effekt på hela uppgraderingen till 250 km/tim på banan. Handlingsplanens slutsats är att Öresundståg behöver nya tåg för minst 200 km/tim, på Göteborgslinjen, ungefär år 2030. Notera att det tar cirka åtta år från att en fordonsupphandling börjar planeras till de nya fordonen är i drift.

NY STAMBANA HÄSSLEHOLM-LUND

Trafikverket planerar för en ny stambana Hässleholm-Lund, som ska dimensioneras för hastigheter upp till 320 km/tim. Planen är att använda den nya stambanan, på delsträckan Lund-Hässleholm, för Öresundståglinjerna mot Karlskrona respektive Kalmar. Handlingsplanen antar att det krävs Öresundståg i minst 200 km/tim för att tillåtas trafikera den nya stambanan. Därmed behöver linjerna till Karlskrona respektive Kalmar nya fordon senast bortåt 2040.

Det kan vara en fråga om att tåg som ska köras på den nya järnvägen tvingas hålla minst 250 km/tim, men hittills är inriktningen att den nya järnvägen dimensioneras för persontåg i 200-320 km/tim, enligt TSD Infrastruktur. Sträckan Hässleholm-Lund utgör ungefär 20 % av linjernas längder och skulle under överskådlig framtid vara den enda sträckan som medger hastigheter över 200 km/tim för berörda tåg. Analys av gångtiderna på ny stambana Hässleholm-Lund visar att skillnaden i tid mellan tåg i 200 km/tim eller 250 km/tim är tre minuter. Den nya stambanan Hässleholm-Lund planeras hantera sex tåg i timmen per riktning, varav tre höghastighetståg per timme och riktning. Den totala trafiken med uppåt sex tåg i timmen per riktning ger ett måttligt kapacitetsutnyttjande, som inkluderar mycket goda marginaler för hastighetsskillnader mellan tågen. Även om höghastighetstågen håller som mest 320 km/tim, medan storregionstågen håller endast 200 km/tim, kommer banan inte drabbas av negativa effekter av ikappkörning.

INFRASTRUKTURBEHOV 2025-2040

Handlingsplanen innehåller ett antal anspråk på ny och förbättrad järnväg. Följande redogörelse fokuserar på nya åtgärder, utöver beslutade objekt i nationell transportinfrastrukturplan 2018-2029.

Handlingsplanens behov av ny infrastruktur:

- Fyrspår: Västkustbanan Kungsbacka-Almedal, Kävlinge-Landskrona, Båstad-Laholm.
- Dubbelspår: Skånebanan Hässleholm-Kristianstad, Kust till kust-banan Alvesta-Växjö, Jönköpingsbanan Jönköping-Tenhult.
- Ny järnväg: Blekinge Kustbana Sandbäck-Karlshamn-Ronneby.
- Hastighetshöjningar: Västkustbanan Helsingborg-Kungsbacka, Kust till kust-banan Växjö-Nybro, Blekinge kustbana, Viskadalsbanan, Stångådalsbanan.
- Nya mötesstationer: Viskadalsbanan, Kust till kust-banan Karlskrona-Emmaboda, Stångådalsbanan, Markarydsbanan.
- Förlängda mötesstationer: Skånebanan Åstorp-Hässleholm.
- Triangelspår: Stångådalsbanan.
- Nya plattformar: Emmaboda station.
- Förbigångsspår: Södra stambanan Hässleholm-Alvesta, Västkustbanan Halmstad-Varberg.
- HH-förbindelse*
- Öresundsmetro*

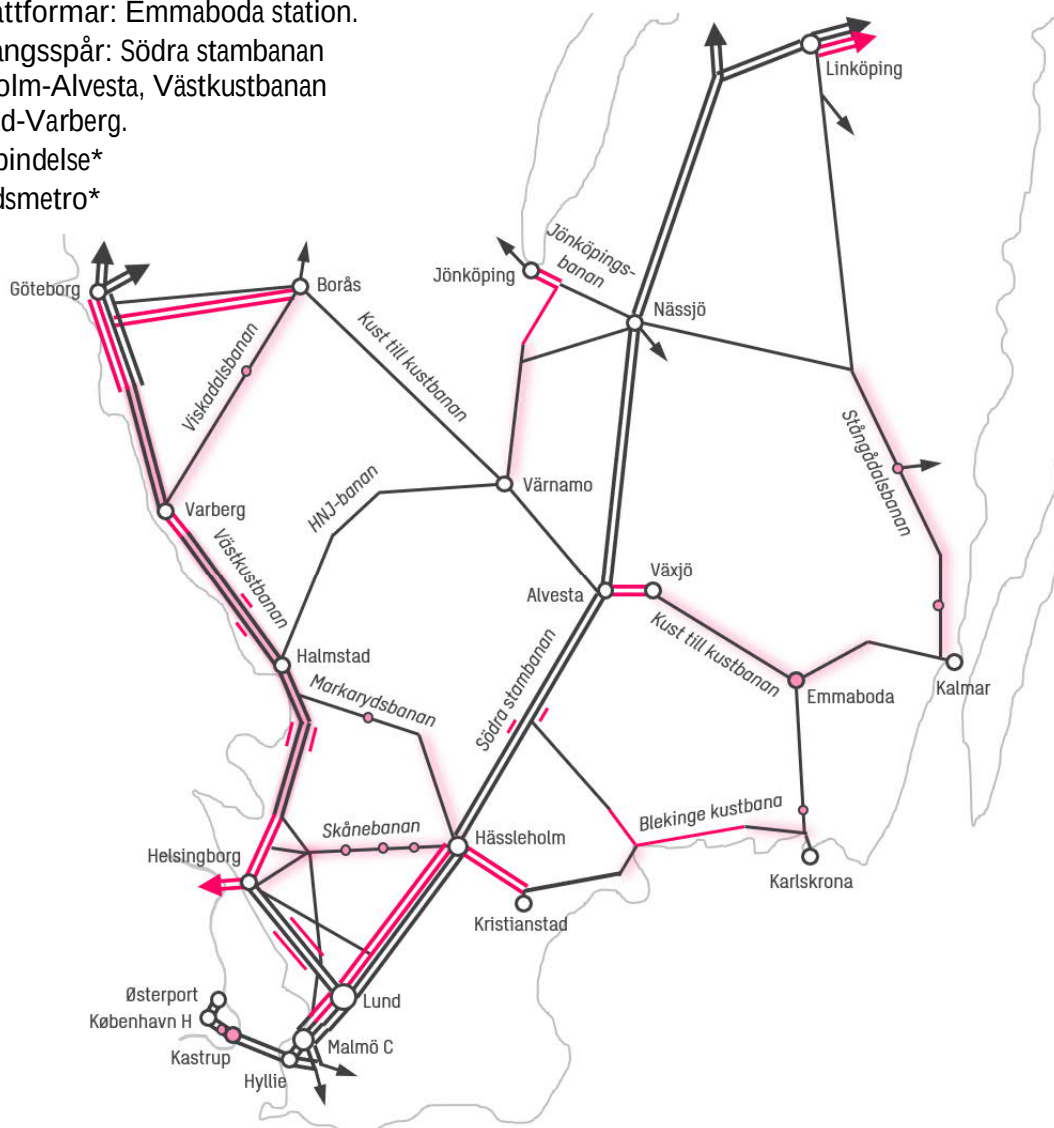
Önskvärda åtgärder i Danmark:

- Fyra plattformsspår: Kastrup, Örestad station.

Ny spårkapacitet, i form av utbyggnader till fyrspår respektive dubbelspår, föreslås nästan uteslutande längs Sydsveriges stamnät, det vill säga längs de prioriterade järnvägarna. I övrigt föreslås framförallt väl valda hastighetshöjningar och några nya mötesstationer.

Angående nya stambanor ska de planeras samordnat med anslutande banor och ha centrala stationslägen.

*En ny Öresundsförbindelse mellan Helsingborg och Helsingör byggs först, därefter en Öresundsmetro. Öresundsbroförbindelsen bedöms behöva förstärkt kapacitet i och med öppnandet av Fehmarn Bält-förbindelsen.



REGIONSAMVERKAN SYDSVERIGE är ett samarbete mellan Region Blekinge, Region Halland, Region Jönköping, Region Kalmar län, Region Kronoberg och Region Skåne kring bland annat

- arbetsmarknad och kompetensförsörjning
- bredband och digitalisering
- infrastruktur och kollektivtrafik
- kultur

Samarbete sker på politisk och tjänstemannanivå, där både styrande och oppositionspolitiker medverkar.

Målsättningen är att skapa en grund för ökad tillväxt och hållbar utveckling i Sydsverige och Sverige.



REGION
BLEKINGE



BÄSTA LIVSPLATSEN
Region Halland



Region
Jönköpings län



Region Kalmar län



REGION
KRONOBERG



REGION
SKÅNE