

Kommunerna i Pågatåg Nordost  
Berörda regioner  
Regionsamverkan Syd

## **Trafikverkets förslag till Infrastrukturplan 2022-2033 Underlag till remissyttrande.**

Trafikverket har redovisat förslag till plan 2022-2033. Remissyttrande skall lämnas in till regeringen senast den 28 februari.

Pågatåg Nordost avser inte att lämna ett eget yttrande utan ger här ett underlag för kommuner och regioner i deras remissyttrande.

Vi har tagit fram i samverkan med kommunerna en Konsekvens- och bristanalys för banorna i Pågatåg Nordost som redovisats på styrgruppens möte den 10 december. Justeringar av redovisningen har gjorts med hänsyn till de kommentarer som kommit in. Redovisningen bifogas.

Konstateras att trots ökat anslag i Riksdagens beslut så finns det ett mycket litet utrymme för nya satsningar.

### **Satsningar som blir klara innan 2033.**

- Nytt objekt: Markarydsbanan, mötesspår Knäred
- Nytt objekt Räfte station på banan Växjö-Alvesta
- Förlängt mötesspår Klippan – Hyllstofta på banan Helsingborg-Hässleholm
- Förlängt mötesspår Attarp på banan Hässleholm – Kristianstad

### **Satsningar som blir klara efter 2033**

- Två nya spår Lund-Hässleholm
- Alvesta triangelspår
- Sydostlänken
- Maria-Helsingborg C
- Halmstad C/bangård

### **Satsningar som saknas**

-dubbelspår Hässleholm-Kristianstad

-dubbelspår Växjö-Alvesta

Slutsatserna från vår konsekvensstudie visar på mycket allvarliga effekter för tågtrafiken.

-stor risk för undanträngning av befintlig Pågatågs och Krösatågstrafik, framför allt på Södra stambanan men även Skånebanan delen Helsingborg-Hässleholm på grund av ökad godstrafik och fler fjärrtåg. En effekt av öppnandet av Fehmarn bältförbindelsen 2029.

-att utbyggnaden av dubbelspår Hässleholm-Kristianstad och Växjö-Alvesta inte ingår innebär att två effektiva lås etableras för utökad trafik i hela området.

-utbygganden av två nya spår Lund-Hässleholm är viktig men skapar en kraftig obalans i tågssystemet. Satsningen ger utrymme till ökad lokal och regionaltrafik men tågen den kommer till Hässleholm och Alvesta blir det stopp då trafiken inte kan gå vidare till Kristianstad/Blekinge respektive Växjö/Kalmar.

-En bättre balans i utbyggnaden behövs där man ser effekten på helheten. Samordningen av utbyggnaden av de två nya spåren med befintliga spår mellan Lund-Hässleholm behöver förbättras så att kapaciteten för lokal/regional trafiken optimeras tillsammans med godstrafiken och fjärrtrafiken.

-Utrymme för utbyggnaden av dubbelspår Hässleholm-Kristianstad och Växjö-Alvesta enligt de överenskommelser om medfinansiering som har träffats mellan Trafikverket och kommunerna/regionerna måste skapas för att få en balanserad utbyggnad.

-använd trimmningsåtgärder för att skapa bättre kapacitet på Södra stambanan, det behövs även efter en utbyggnad av Lund-Hässleholm. Gäller även andra banor där mindre satsningar kan få stora effekter.