



SERDER&SERDER
COMMUNICATIONS AB

Pågatågstrafik till Karlshamn

Rapport 2014-02-26

Uppdraget

Pågatåg Nordost är en samverkan mellan 12 kommuner och 3 regioner som arbetar för att utveckla regionen genom en förbättrad tågtrafik på 5 bandelar. En av bandelarna är Hässleholm-Kristianstad-Sölvesborg/Karlshamn. Pågatågstrafiken som startade i december 2013 innebar att trafiken till Kristianstad med Pågatåg förlängdes till Bromölla. Avsikten är att förlänga trafiken in i Blekinge. Diskussioner mellan Region Blekinge och Region Skåne har fortsatt med sikte på en trafiklösning från december 2014.

Fem kommuner inom Pågatåg Nordost: Hässleholm, Kristianstad, Bromölla, Sölvesborg och Karlshamn har beslutat att göra en studie för trafiklösningar som på ett bra sätt tillgodoser resenärernas önskemål, t.ex att Hässleholm bör vara den naturliga bytespunkten och att Önnestad får en bättre försörjning.

Serder&Serder vill med denna rapport redovisa vilka möjliga lösningar som kan åstadkommas på kort sikt.

Bakgrund

Skånebanan öster om Hässleholm och Blekinge kustbana kan få väsentligt förbättrad persontrafik genom beslutet att låta Pågatågstrafiken fortsätta in i Blekinge.

Öresundstågen utgör basen för persontrafiken på hela sträckan och är också den trafik som fortsätter bortom Karlshamn. Pågatåg körs idag mellan Malmö och Kristianstad och mellan Helsingborg och Kristianstad. En förlängning av vissa tåg mellan Kristianstad och Sölvesborg finns i de aktuella planerna i och med starten av den trafik som ingår i Pågatåg Nordost med bl.a. en ny station i Fjälkinge.

Ny Pågatågstrafik startas också på Markarydsbanan mellan Hässleholm och Markaryd och på Södra stambanan mellan Hässleholm och Alvesta/Växjö (Krösatåg).

Utredning

Det finns flera möjliga trafikupplägg där sträckan Karlshamn-Kristianstad-Hässleholm kan kopplas till andra linjer. En viktig förutsättning är att resenärer från Blekinge ska kunna nå åtminstone till Hässleholm utan byte.

Trafiken kan komma att ha olika omfattning under högtrafiktid och under kvällar och helger. Resandeunderlaget avgör vilken frekvens som är lämplig vid olika tidpunkter. Dock får inte trafiken vara alltför gles. Minst ett tåg varannan timme bör betjäna även de minsta stationerna under lågtrafiktid.

De nya stationsorterna kan utvecklas med betydligt fler bostäder när pendlingsmöjligheterna ökar. En nyligen genomförd analys pekar på att det kring de nya stationslägena kan skapas upp mot 20.000 nya bostäder. Erfarenheter från tidigare stationsetableringar inom Pågatågssystemet styrker detta antagande.

Ett par olika trafiklösningar har studerats. Vi bör utgå från att Öresundstågen i huvudsak behåller den tidtabell som gäller för 2014. Pågatågstrafik kompletterar sedan, dels för att öka utbudet av resmöjligheter mellan de stora stationerna, dels betjäna de nya stationerna för att ge resenärer härifrån bra möjligheter till arbetsresor, skolresor, inköpsresor etc. Även anslutning till fjärrtrafiken i Hässleholm ska beaktas.

Pågatågstrafiken inom det aktuella området kan ev. kopplas med andra linjer i Hässleholm för att möjliggöra genomgående resor i intressanta relationer. Olika sådana kopplingar ska värderas. Dock är det i nuläget endast Pågatågen mot Helsingborg och mot Malmö som kör efter styva tidtabeller och därmed är bäst ägnade att kopplas samman med Pågatågstrafik öster om Hässleholm.

Pågatågstrafiken bör vara relativt frekvent under högtrafiktid. På sträckan Kristianstad-Hässleholm bör man *på sikt* försöka få utrymme för tre Pågatågsturer per timme, och öster om Kristianstad två. Då blir turtätheten så bra att tåget kan bli ett alternativ till bilen för arbetspendling.

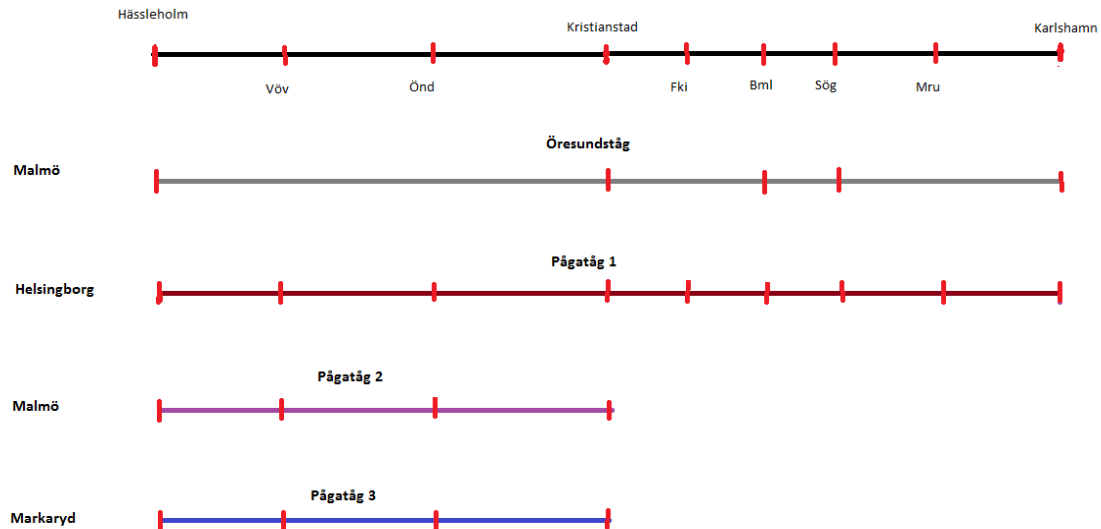
Kapaciteten på den enkelspåriga banan kommer i ett första skede att begränsa möjligheterna till att alltid finna den mest ideala tidtabellen och den önskade turtätheten. Behovet av ökad kapacitet bör därför också belysas i studien. Utrymme bedöms för närvarande finnas för två Pågatågsturer mellan Hässleholm och Kristianstad och en öster om Kristianstad.

Resmöjligheterna till och från varje stationsort redovisas i de olika trafikuppläggen i form av principitidtabeller.

Många tåg kan komma att vara i Hässleholm samtidigt. En översiktlig analys av spår användningen på stationen måste därför göras i nästa utredningsetapp.

Det finns också en viss godstrafik på linjen som ska ha utrymme. Det förutsättes här att den kommer att ha samma omfattning som idag.

Tåglinjer

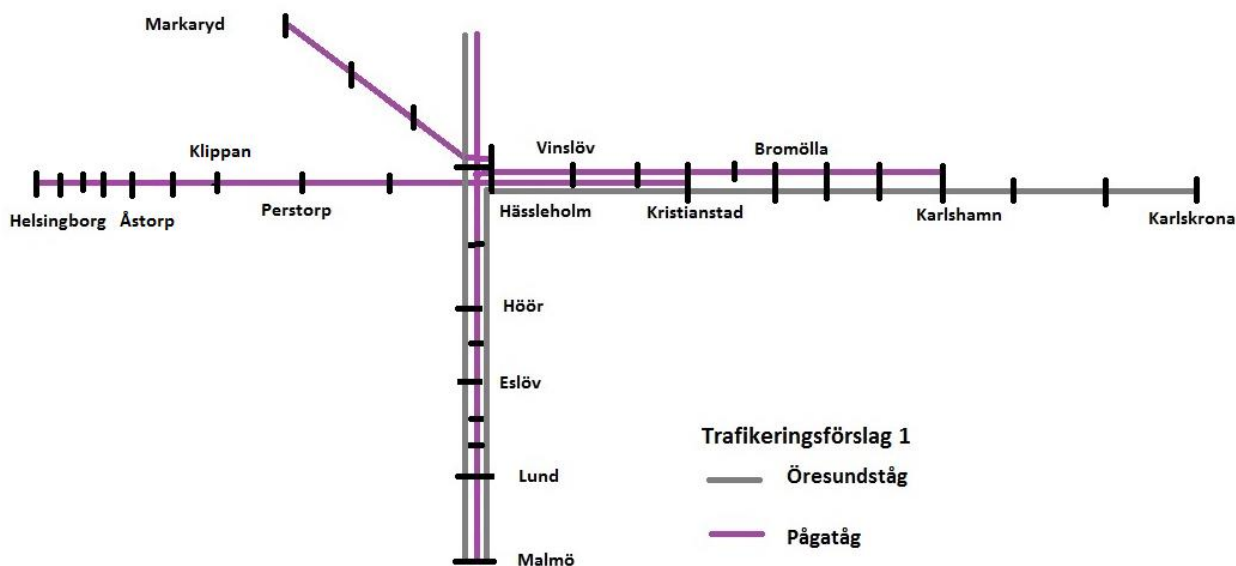


Ovan visas exempel på trafikupplägg med tre olika Pågatågslinjer som kan betjäna hela eller delar av linjen Hässleholm-Karlshamn och med olika destinationer bortom Hässleholm. Öresundståg och Pågatåg 1 och 2 förutsättes i detta exempel gå varje timme medan Pågatåg 3 kan gå varje timme under högtrafik och varannan under lågtrafik. Då krävs emellertid också fler mötesspår eller dubbelspår mellan Hässleholm och Kristianstad. Det gör också att bättre utrymme skapas för godståg under lågtrafiktid. Man kan överväga om Öresundståget ska göra uppehåll i Mörrum när Pågatågstrafik införes. På kort sikt påverkar det inte restiden. I nedanstående trafikeringsförslag bibehålles därför uppehållen.

Med detta upplägg får Kristianstad och Hässleholm på sikt fyra förbindelser per timme i högtrafik och tre i lågtrafik. Karlshamn, Sölvesborg Bromölla, Önnestad och Vinslöv får två medan Mörrum och Fjälkinge får en. Tills vidare finns det dock endast utrymme för tre tåg/timme mellan Hässleholm och Kristianstad.

I de studerade trafikuppläggen föreslås genomgående en justering av tågtiderna på sträckan Helsingborg-Hässleholm så att tågmötena här sker i Finja, Perstorp och Kvidinge i stället för som nu i Tyringe, Hyllstofta och Åstorp.

Trafikeringsförslag 1



Detta förslag bygger på att det kör ett Öresundståg och ett Pågatåg per timme och riktning på Blekinge Kustbana väster om Karlshamn och ytterligare ett Pågatåg mellan Hässleholm och Kristianstad som fortsätter till Helsingborg. På Blekinge Kustbana möts tågen i Mörrum och i Sölvesborg. Tåget från Karlshamn fortsätter till Malmö.

I Hässleholm avgår Pågatåget mot Malmö minut 26 och ankommer från Malmö minut 28. Det har fyra minuters uppehåll i Hässleholm för att kunna avgå vidare i rätt tid, vilket är viktigt på de starkt trafikerade linjerna. Upplägget ger vid åtskilliga tillfällen under dagtid bra anslutning till/från Markaryd. Om man är tveksam till en så lång Pågatågslinje är det ett säkrare upplägg är att låta samtliga Pågatågslinjer vända i Hässleholm. Dock bör Pågatågslinjen Helsingborg-Kristianstad behållas genomgående i Hässleholm för att ge en direktförbindelse mellan dessa städer.

Genomgående tåg till Markaryd skulle kunna fungera varannan timme mitt på dagen. I högtrafiktid har trafiken på Markarydsbanan dock andra avgångstider och då fungerar inte någon genomgående trafik. Mot Malmö körs däremot trafiken efter styv tidtabell hela dagen.

Med ytterligare kapacitetsförstärkningar i form av dubbelspår eller partiellt dubbelspår mellan Hässleholm och Kristianstad skulle en ytterligare Pågatågslinje kunna trafikera sträckan, kanske i form av "Pågatåg Express" som då skulle utgöra en snabb direktförbindelse mellan dessa städer.

En "nackdel" med det föreslagna trafikupplägget är att förbindelsen mellan Karlshamn och Malmö med Pågatåget tar nästa 30 minuter längre tid än Öresundståget vilket innebär att de två förbindelserna i timmen inträffar ungefär samtidigt i Malmö om avståndet mellan tågen är 30 minuter i Blekinge. Detta beror främst på att Pågatåget gör fler uppehåll på vägen.

Trafiken binder fem tågsätt mellan Hässleholm och Karlshamn

Principitidtabell 1

Station	Ö	P	P	Ö	P	P	Ö	P	P
Karlshamn	1536		1604	1636		1704	1736		1804
Mörnum	1543		1612	1643		1712	1743		1812
Sölvesborg	1557		1626	1657		1726	1757		1826
Bromölla	1603		1632	1703		1732	1803		1832
Fjälkinge	I		1644	I		1744	I		1844
Kristianstad	1618		1650	1718		1750	1818		1850
Kristianstad	1624	1640	1657	1724	1740	1757	1824	1840	1857
Önnestad	I	1648	1704	I	1748	1804	I	1848	1904
Vinslöv	I	1658	1710	I	1758	1810	I	1858	1910
Hässleholm	1642	1706	1722	1742	1806	1822	1842	1906	1922
Hässleholm	1644	1708	1726	1744	1808	1826		1908	1926
Helsingborg		1810			1910			2010	
Malmö	1729	1811	1826	1829	1911	1926	1929	2011	2026

Station	Ö	P	P	Ö	P	P	Ö	P	P
Malmö	1429	1432	1448	1529	1532	1548	1629	1632	1648
Helsingborg			1442			1542			1642
Hässleholm	1511	1528	1543	1611	1628	1643	1711	1728	1743
Hässleholm	1512	1532	1545	1612	1632	1645	1712	1732	1745
Vinslöv	I	1543	1559	I	1643	1659	I	1743	1759
Önnestad	I	1549	1605	I	1649	1705	I	1749	1805
Kristianstad	1532	1556	1612	1632	1656	1712	1732	1756	1812
Kristianstad	1538	1604		1638	1704		1738	1804	
Fjälkinge	I	1611		I	1711		I	1811	
Bromölla	1551	1618		1651	1718		1751	1818	
Sölvesborg	1557	1627		1657	1727		1757	1827	
Mörnum	1613	1643		1713	1743		1813	1843	
Karlshamn	1618	1648		1718	1748		1818	1848	

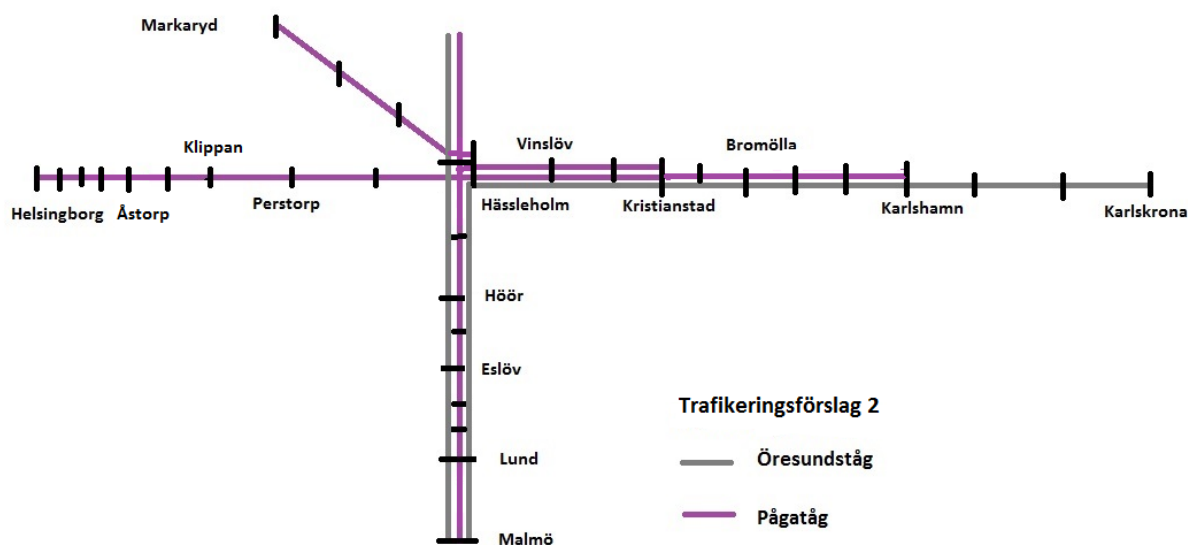
P= Pågatåg; Ö= Öresundståg; Kursivt= tågbyte i Hässleholm

Utdrag ur tidtabell Hässleholm-Kristianstad

	Ö	P	P	Ö	P	P	Ö	P	Ö	P	P
Hässleholm	0812	0832	0845	0912	0932	0945	1012	1045	1112	1132	1145
Vinslöv	I	0843	0859	I	0943	0959	I	1059	I	1143	1159
Önnestad	I	0849	0905	I	0949	1005	I	1105	I	1149	1205
Kristianstad	0832	0856	0912	0932	0956	1012	1032	1112	1132	1156	1212

	Ö	P	P	Ö	P	P	Ö	P	Ö	P	P
Kristianstad	0824	0840	0857	0924	0940	0957	1024	1057	1124	1140	1157
Önnestad	I	0848	0904	I	0948	1004	I	1104	I	1148	1204
Vinslöv	I	0858	0910	I	0958	1010	I	1110	I	1158	1210
Hässleholm	0842	0906	0922	0942	1006	1022	1042	1122	1142	1206	1222

Trafikeringsförslag 2



Detta förslag innebär i stället att tågen har ungefär 15/45 minuters avstånd i Blekinge men att man då i stället kan få anslutning till Öresundståget till/från Kalmar i Hässleholm och därmed lite bättre avstånd mellan ankomst/avgång i Malmö. Restiden Malmö-Karlshamn blir ca 2 timmar och 20 minuter med detta upplägg, alltså ca 30 minuter längre än med direktförbindelsen med Öresundståget men ungefär detsamma som i trafikeringsförslag 1.

Jämfört med trafikeringsförslag 1 byter de två Pågatågslinjerna plats med varandra mellan Hässleholm och Kristianstad vilket innebär att Helsingborgstågen fortsätter till Karlshamn. Det blir en lång Pågatågslinje på enkelspår som blir känslig för störningar.

Detta upplägg innebär sämre fordonsutnyttjande så länge tågen kommer att vända i Karlshamn, då uppehållstiden här blir 45 minuter jämfört med 16 minuter i trafikeringsförslag 1.

Anslutningen till/från Markarydsbanan kan bli intressant om trafiken så småningom kan förlängas till Halmstad och därmed ge bra förbindelser Kristianstad-Västkusten.

Ett annat alternativ är att koppla linjen mot Alvesta. I nuvarande tidtabell finns det inga fasta minuttal för dessa tåg vilket gör det svårt att ge bra förbindelser vid mer än enstaka tillfällen. Det är då bättre att vända tågen i Hässleholm om kopplingen mot Markaryd inte är tillräckligt intressant.

Trafiken binder sex tågsätt mellan Hässleholm och Karlshamn.

Principitidtabell

Station	Ö	P	P	Ö	P	P	Ö	P	P
Karlshamn	1536	1550		1636	1650		1736	1750	
Mörnum	1543	1559		1643	1659		1743	1759	
Sölvesborg	1557	1612		1657	1712		1757	1812	
Bromölla	1603	1618		1703	1718		1803	1818	
Fjälkinge	I	1624		I	1724		I	1824	
Kristianstad	1618	1631		1718	1731		1818	1831	
Kristianstad	1624	1640	1657	1724	1740	1757	1824	1840	1857
Önnestad	I	1648	1704	I	1748	1804	I	1848	1904
Vinslöv	I	1658	1710	I	1758	1810	I	1858	1910
Hässleholm	1642	1706	1722	1742	1806	1822	1842	1906	1922
Hässleholm	1644	1708	1726	1744	1808	1826	1844	1908	1926
Helsingborg		1810			1910			2010	
Malmö	1729	1811	1823	1829	1911	1923	1929	2011	2023

Station	Ö	P	P	Ö	P	P	Ö	P	P
Malmö	1429	1432	1448	1529	1532	1548	1629	1632	1648
Helsingborg			1442			1542			1642
Hässleholm	1511	1528	1543	1611	1628	1643	1711	1728	1743
Hässleholm	1512	1532	1545	1612	1632	1645	1712	1732	1745
Vinslöv	I	1543	1559	I	1643	1659	I	1743	1759
Önnestad	I	1549	1605	I	1649	1705	I	1749	1805
Kristianstad	1532	1556	1612	1632	1656	1712	1732	1756	1812
Kristianstad	1538		1619	1638		1719	1738		1819
Fjälkinge	I		1625	I		1725	I		1825
Bromölla	1551		1632	1651		1732	1751		1851
Sölvesborg	1557		1638	1657		1738	1757		1857
Mörnum	1613		1658	1713		1758	1813		1913
Karlshamn	1618		1705	1718		1805	1818		1918

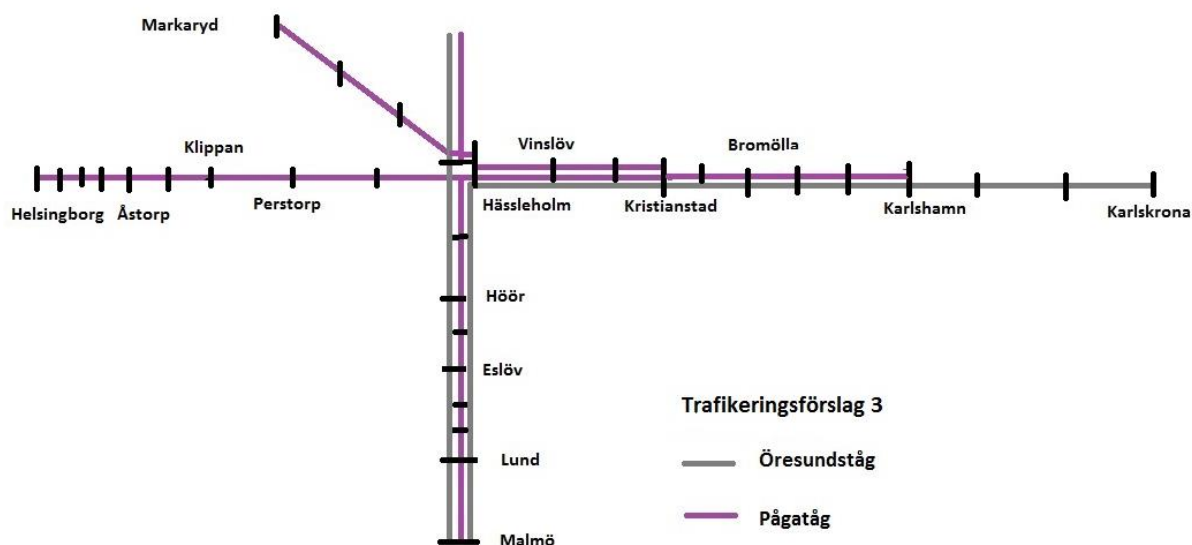
Utdrag ur tidtabell Hässleholm-Kristianstad

	Ö	P	P	Ö	P	P	Ö	P	Ö	P	P
Hässleholm	0812	0832	0845	0912	0932	0945	1012	1045	1112	1132	1145
Vinslöv	I	0843	0859	I	0943	0959	I	1059	I	1143	1159
Önnestad	I	0849	0905	I	0949	1005	I	1105	I	1149	1205
Kristianstad	0832	0856	0912	0932	0956	1012	1032	1112	1132	1156	1212

	Ö	P	P	Ö	P	P	Ö	P	Ö	P	P
Kristianstad	0824	0840	0857	0924	0940	0957	1024	1057	1124	1140	1157
Önnestad	I	0848	0904	I	0948	1004	I	1104	I	1148	1204
Vinslöv	I	0858	0910	I	0958	1010	I	1110	I	1158	1210
Hässleholm	0842	0906	0922	0942	1006	1022	1042	1122	1142	1206	1222

På denna delsträcka blir alltså tidtabellen identisk med trafikeringsförslag 1.

Trafikeringsförslag 3



Detta trafikupplägg prioriterar bra förbindelser på delsträckan Hässleholm-Kristianstad och även ankomsttiderna till Kristianstad både från öster och väster. Genomgående tåg Karlshamn-Kristianstad-Hässleholm-Helsingborg kan köras även om den långa linjen på enkelspår är känslig för störningar.

Om Pågatågstrafiken kommer att förlängas till Karlskrona på sikt kan detta trafikupplägg bli effektivt då tågen kan mötas i Karlshamn. Med Karlshamn som ändstation blir uppehållstiden för snäv för att tågen ska kunna vända direkt, utan de får stå en timme på stationen innan de kan återvända. Eftersom det är en lång linje från Helsingborg kan denna tid behövas för att minska konsekvenserna om det uppstår störningar i trafiken.

Trafiken binder sex tågsätt mellan Hässleholm och Karlshamn.

Principitidtabell

Station	Ö	P	P	Ö	P	P	Ö	P	P
Karlshamn	1536	1552		1636	1652		1736	1752	
Mörum	1543	1600		1643	1700		1743	1800	
Sölvesborg	1557	1613		1657	1713		1757	1813	
Bromölla	1603	1620		1703	1720		1803	1820	
Fjälkinge	I	1627		I	1727		I	1827	
Kristianstad	1618	1635		1718	1735		1818	1835	
Kristianstad	1624	1646	1712	1724	1746	1812	1824	1846	1912
Önnestad	I	1653	1718	I	1753	1818	I	1853	1918
Vinslöv	I	1658	1724	I	1758	1824	I	1858	1924
Hässleholm	1642	1707	1733	1742	1807	1833	1842	1907	1933
Hässleholm	1644	1708	1744	1744	1808	1844	1844	1908	1944
Helsingborg		1810			1910			2010	
Malmö	1729	1811	1829	1829	1911	1929	1929	2011	2029

Station	Ö	P	P	Ö	P	P	Ö	P	P
Malmö	1429	1429	1448	1529	1529	1548	1629	1629	1648
Helsingborg		1417	1447		1517	1547		1617	1647
Markaryd									
Hässleholm	1511	1518		1611	1618		1711	1718	
Hässleholm	1512	1523	1556	1612	1623	1656	1712	1723	1756
Vinslöv	I	1535	1605	I	1635	1705	I	1735	1805
Önnestad	I	1540	1617	I	1640	1717	I	1740	1817
Kristianstad	1532	1546	1623	1632	1646	1723	1732	1746	1823
Kristianstad	1538	1606		1638	1706		1738	1806	
Fjälkinge	I	1613		I	1713		I	1813	
Bromölla	1551	1620		1651	1720		1751	1820	
Sölvesborg	1557	1628		1657	1728		1757	1828	
Mörrum	1613	1645		1713	1745		1813	1845	
Karlshamn	1618	1650		1718	1750		1818	1850	

Utdrag ur tidtabell Hässleholm-Kristianstad

	Ö	P	P	Ö	P	P	Ö	P	Ö	P	P
Hässleholm	0812	0823	0856	0912	0923	0956	1012	1023	1112	1123	1156
Vinslöv	I	0835	0905	I	0935	1005	I	1035	I	1135	1205
Önnestad	I	0840	0917	I	0940	1017	I	1040	I	1140	1217
Kristianstad	0832	0846	0923	0932	0946	1023	1032	1046	1132	1146	1223

	Ö	P	P	Ö	P	P	Ö	P	Ö	P	P
Kristianstad	0824	0846	0912	0924	0946	1012	1024	1046	1124	1146	1212
Önnestad	I	0853	0918	I	0953	1018	I	1053	I	1153	1218
Vinslöv	I	0858	0924	I	0958	1024	I	1058	I	1158	1224
Hässleholm	0842	0907	0933	0942	1007	1033	1042	1107	1142	1207	1233

Anslutningar i Hässleholm

Anslutning till SJ till och från Stockholm sker primärt via Öresundståget till/från Kristianstad. Detta ankommer normalt till Hässleholm minut 42 och tåg mot Stockholm avgår minut 56. I andra riktningen ankommer Stockholmståget minut 58-02 och Öresundståg mot Kristianstad avgår minut 12. Dessa övergångstider är rimliga och ger tämligen säkra anslutningar.

För de mindre stationerna som betjänas av Pågatåg blir övergångstiderna längre.

Exempel på anslutningar i Hässleholm för de olika trafikuppläggen:

Tåg mot Stockholm avgår minut 56. Tåg ankommer från nedanstående stationer minut:

Från	T1	T2	T3	Anmärkning
Karlshamn	42	42	42	Ö-tåg
Fjälkinge	22	06	07	P-tåg
Kristianstad	42	42	42	Ö-tåg
Vinslöv	22	06	33	P-tåg

Tåg från Stockholm ankommer minut 04. Tåg avgår mot nedanstående stationer minut:

Mot	T1	T2	T3	Anmärkning
Karlshamn	12	12	12	Ö-tåg
Fjälkinge	32	45	23	P-tåg
Kristianstad	12	12	12	Ö-tåg
Vinslöv	32	32	23	P-tåg

Eftersom anslutningarna i Hässleholm är anpassade till Öresundstågen går det inte att få ideala anslutningar även till Pågatågen.

För resor mot Malmö-Köpenhamn finns dels det genomgående Öresundståget som endast har ett kort uppehåll i Hässleholm. Resenärer som kommer med Pågatåg till Hässleholm kan byta till Öresundståg (eller Pågatåg) om det inte är en genomgående linje. Det går också att byta till SJ, men då krävs för närvarande annan biljett.

Resenärer från de mindre stationerna öster om Kristianstad får inga bra anslutningar såvida man inte låter detta Pågatåg fortsätta mot Malmö i stället för till Markaryd/Helsingborg, alltså i princip enligt dagens tidtabell.

Kan trafiken bli bättre?

Nuvarande och föreslagna trafikupplägg är beroende av järnvägens kapacitet. Enkelspåret genom Blekinge och Skåne innebär kraftiga begränsningar av möjligheterna till effektiv trafikering med ett attraktivt utbud. På sträckan mellan Kristianstad och Hässleholm är trafiken redan idag tät och tål inte fler tåg utan risk för allvarliga störningar. Särskilt på denna delsträcka finns dock underlag för utökad trafik så att städerna kan samverka mer effektivt och därmed förstärka sin roll som viktig nod i Skåne och Öresundsregionen.

Utbyggnad av sträckan till dubbelspår innebär en fyrdubbling av kapaciteten och tågtrafiken skulle därmed kunna marknadsanpassas på ett bättre sätt än idag. Alternativet att bygga fler mötesspår kan teoretiskt öka kapaciteten något, men om det blir för många tågmöten på den relativt korta sträckan blir körtiderna så långa att tågresan blir mindre attraktiv.

På sikt är det rimligt att tänka sig två Öresundståg per timme mellan Malmö och Kristianstad som då samtidigt kan vara direkttåg mellan Hässleholm och Kristianstad med en restid på under 20 minuter om dubbelspåret är utbyggt.

Härutöver skulle Vinslöv och Önnestad kunna betjänas av två dubbelturer per timme med Pågatåg under lågtrafiktid och fyra under högtrafik. Med en sådan utökad trafik blir också alla anslutningar i Hässleholm bättre liksom möjligheten till fler genomgående linjer.

Även Södra stambanan behöver ytterligare kapacitet för att tillgodose både den snabba trafikens behov och den långsammare lokala trafiken och godstrafiken. Detta gäller speciellt söder om Hässleholm.

Under alla omständigheter kommer belastningen på stationen i Hässleholm att öka, vilket kan kräva fler plattformsspår och planskildheter för korsande trafik. Detta behöver studeras vidare.

Rekommendation

Trafikeringsförslag 1 ger det effektivaste fordonsutnyttjandet och Pågatågen kompletterar väl Öresundstågen. Man bör överväga att låta de två Pågatågslinjerna fortsätta till Helsingborg respektive till Malmö då trafiken på Markarydsbanan eller mot Älmhult inte är planerade att köra enligt en styv tidtabell.

Anslutningarna i Hässleholm är också bäst i detta alternativ.

Förslag till fortsatt arbete

Denna studie visar vilken möjlig regionalstågstrafik som kan åstadkommas med nuvarande begränsningar i infrastrukturen. Om ett fullständigt dubbelspår byggs mellan Kristianstad och Hässleholm skapas betydligt bättre förutsättningar för en effektiv regionalstågstrafik.

Ytterligare trafik på Blekinge kustbana kan också bli intressant i framtiden. Det kan röra sig om förlängning av Pågatågslinjen till Karlskrona med möjlighet att dels få en snabbare Öresundstågstrafik genom att mindre stationer betjänas av Pågatågen, dels en tätare trafik mellan Karlshamn och Kristianstad-Hässleholm.

Med en förbättrad infrastruktur skulle tillgängligheten till orterna i Nordostskåne-Blekinge öka markant och Pågatågslinjer Karlshamn-Malmö, Kristianstad-Helsingborg och Kristianstad-Halmstad etableras som både gagnar utbytet inom regionen och kontakterna med Västkusten.

Spår användningen på Hässleholms station behöver också studeras när alla tåglinjer ibland ska utnyttja stationen samtidigt.

Grafisk tidtabell

Trafikeringsförslag 1 redovisas nedan med en grafisk tidtabell för linjen Hässleholm-Kristianstad-Karlshamn.

Svart linje = Öresundståg

Röd linje = Pågatåg Kristianstad-Helsingborg

Grön linje = Pågatåg Karlshamn-Malmö

