# KONSEKVENS- OCH BRISTANALYS FÖR PÅGATÅG NORDOST

2024

För en bättre regional utveckling
16 kommuner i samverkan

ALVESTA · BROMÖLLA · HALMSTAD · HELSINGBORG · HÄSSLEHOLM · HÖÖR · KARLSHAMN
KLIPPAN · KRISTIANSTAD · LAHOLM · MARKARYD · OSBY · PERSTORP · SÖLVESBORG

Januari 2024

# Prioriterade satsningar för pågatåg nordost baserat på konsekvensanalysen 2024

## Beslutade projekt i infrastrukturplanen 2022 – 2033

Enligt beslut av regeringen skall två nya spår byggas mellan Lund – Hässleholm för ökad kapacitet och bättre arbetspendling. Projektet skall ingå i nuvarande plan 2022 – 2033 och finansieras inom de ramar, 16 mdr kr, som finns i nuvarande plan och totalt 28 mdr kr.

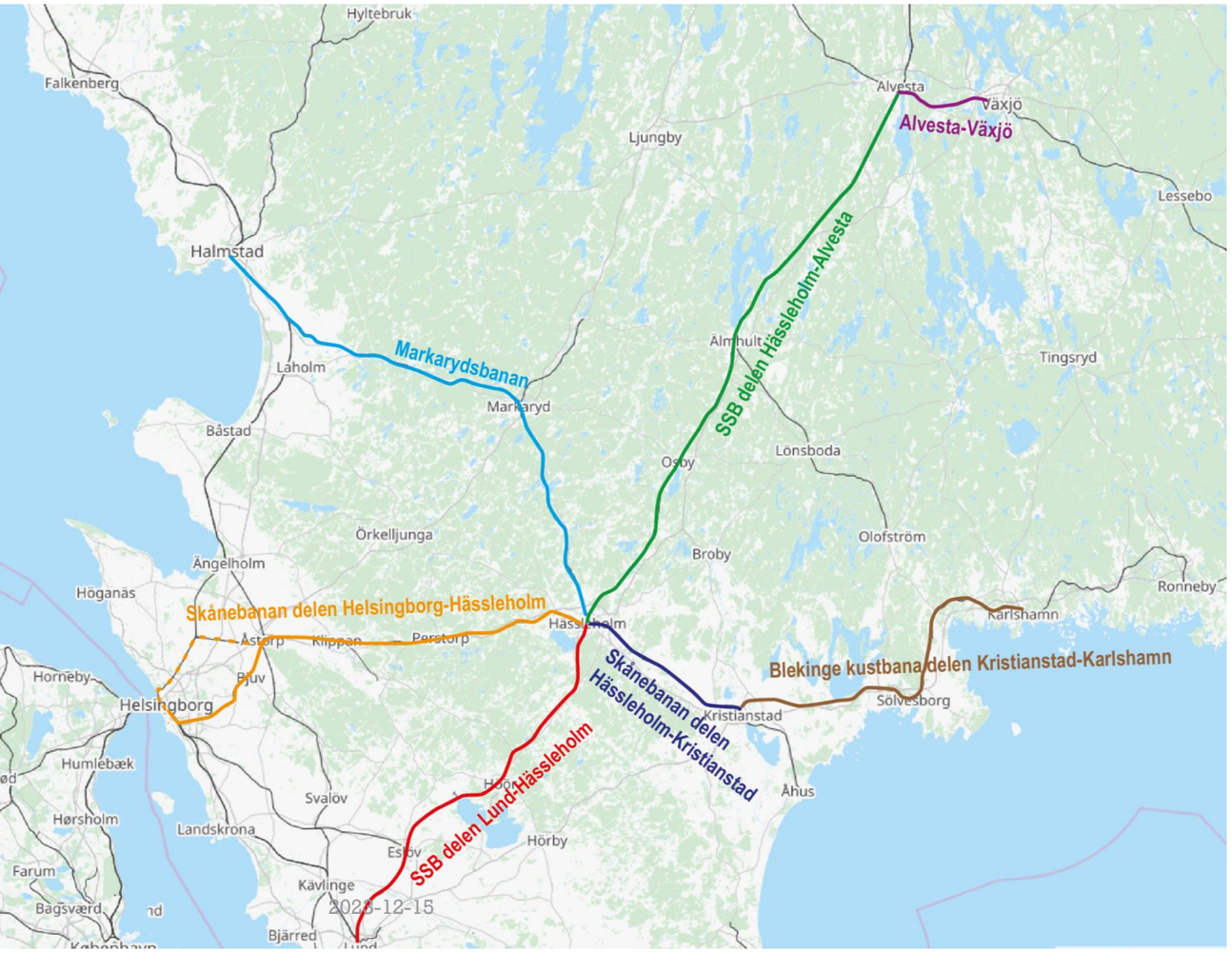
Vidare skall det inom samma ram, också byggas fler mötesspår mellan Hässleholm och Alvesta för att underlätta för godstrafiken efter att Fehrman bält öppnas 2029.

1. Förstärkt kapacitet med två nya spår Lund – Hässleholm.
   En nyckelinvestering för fortsatt utveckling av tågtrafiken i södra Sverige.
   Ger förutsättningar för att förstärka trafiken på andra bandelar.
   Finns i planen 22 – 33 med 16 mdr kr.
2. Trimningsåtgärder: ökad kapacitet/högre hastighet.
   - Helsingborg – Hässleholm, förlängda mötesspår, högre hastighet
   - Markarydsbanan, nytt mötesspår Knäred
   - Växjö – Räppe, dubbelspår etapp 1
   - Hässleholm – Kristianstad, mötesspår Attarp
   - Alvesta, triangelspår

## Projekt som skall förberedas till nästa infrastrukturplan 2026

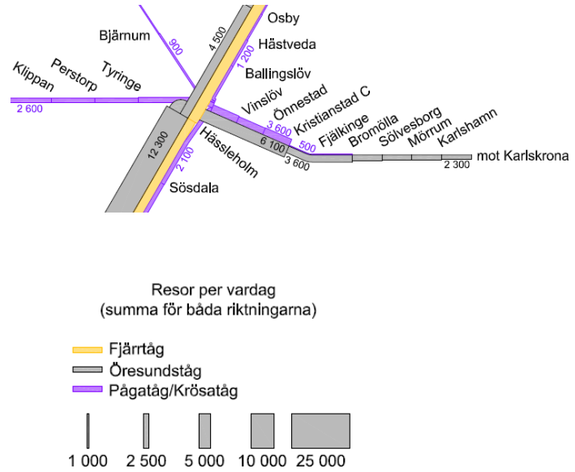
1. Hässleholm – Kristianstad: dubbelspår
2. Hässleholm – Alvesta: två nya spår
3. Helsingborg – Hässleholm: fler förlängda mötesspår för ökad kapacitet och direkttåg Helsingborg – Hässleholm – Kristianstad
4. Alvesta – Växjö: dubbelspår
5. **Hässleholm C:** ökad kapacitet

## Studerade bandelar




## Utgångspunkt för analysen

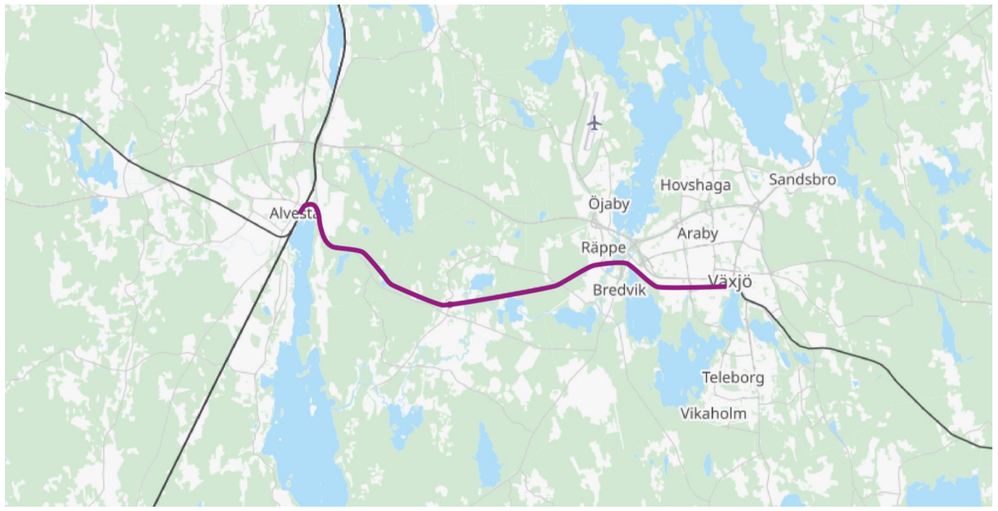
- **Regional tågtrafik dominerar**.
- **Takttrafik** angelägen för att fortsätta utveckla tågresa
- Åtgärder i närtid bör vara i riktning mot en långsiktig målbild – **backcasting**.
- **Konsekvensbeskrivning** av den av regeringen fastställda nationella transportinfrastrukturplanen 2022-2033 (beslutad i juni 2022) samt Trafikverkets Genomförandeplan 2023-2028
- Regeringens **nej till höghastighetsbanor** medför stor påverkan och ger ändrade förutsättningar på järnvägstrafiken i norra Skåne
- Denna rapport är en **årlig** återkommande **översyn**




## Trafikljusskala

- Grönt innebär att åtgärd är bekräftad och kommer genomföras.
- Gult innebär att åtgärderna i dagsläget är osäkra om och när de kommer bli av.
- Rött innebär att åtgärd inte längre planeras genomföras.

# Bandel: Alvesta – Växjö




# Målbild Trafik

| Alvesta – Växjö | Nuläge (2023) | Mål 2035 |
|---|---|---|
| Antal resor per vardag | C:a 5 500* | **12 000** (bedömning) |
| Tåg per timme och riktning | 1 Öresundståg<br>3 Krösatåg<br>1 fjärrtåg<br>Enstaka godståg<br>Summa: 5 tåg | 1 Öresundståg<br>4 Krösatåg<br>1 fjärrtåg<br>Enstaka godståg<br>**Summa: 6 tåg** |

Källa: Trafikverkets prognos per bandel (2020)

* Ö-tåg 3 400, K-tåg Syd 700, K-tåg Nord+Ktk ca 700, SJ ca 700 (2019, det senaste icke-pandemipåverkade helåret)

# Beslutade infrastrukturinvesteringar

- Investeringar under planperioden 2022-2033
  - Mötesspår i Grönsängen (smärre åtgärd), tidigare planerat till 2025-2026, nu senarelagt på obestämd framtid p g a ERTMS
  - Ny station med plattformar och planskildhet i Räppe kopplat till sjukhusbygget. Ombyggnation av Räppe station är stoppad p g a att sjukhusbygget och blir inte av (stationen var 100 % externt finansierad).
  - Dubbelspår Växjö–Räppe, del 1 av dsp Växjö–Alvesta, förväntad byggstart 2033.

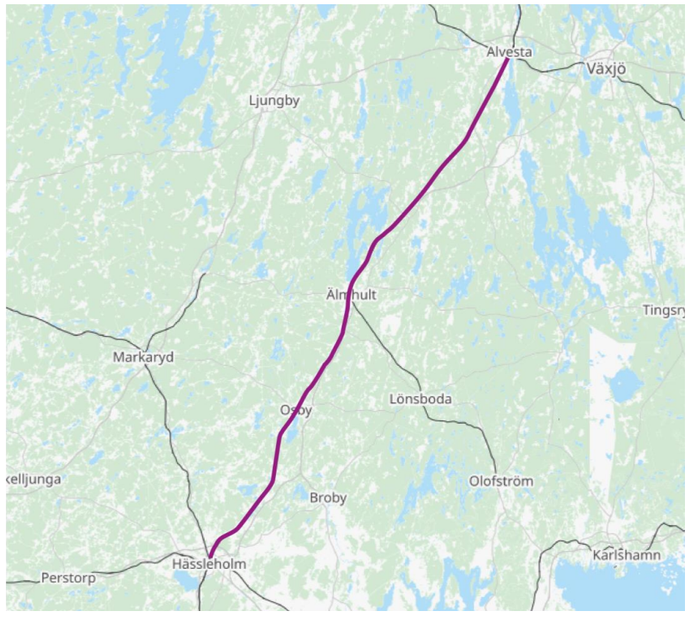
# Brister

- Alvesta-Växjö har **108 tåg per vardag**, vilket är nästan lika många som Södra stambanan norr om Alvesta (115 per vardag). Det är mer än vad som egentligen får plats på en enkelspårig järnväg. Inga kapacitetsåtgärder ligger de närmaste 6 åren.
- Det konstateras i både Trafikverkets och regionens analyser att det är bristande kapacitet Alvesta–Växjö. Bandelen är enligt Trafikverkets klassificering **röd**, d v s har **stora kapacitetsbegränsningar**.
- **Takttidtabell är inte möjlig** på dagens överbelastade enkelspåriga bana.

# Slutsatser

- **Dubbelspår** bör inledningsvis byggas på sträckan Växjö-Räppe, på längre sikt bör målstandard vara att **dubbelspår** byggs för **hela sträckan Alvesta-Växjö**
- Utbyggnad av Grönsängen har ingen tidplan i nuläget p.g.a. osäkerheten med ERTMS. Nytt mötesspår i Grönsängen är angeläget. Det kommer att öka bankapaciteten och möjliggöra fler möten men ger samtidigt långsammare resor. Efter Grönsängen bör **fortsatta kapacitetsåtgärder** därför vara **dubbelspårsutbyggnader** – inte fler mötesspår.
- Stort gap mellan bandelens målstandard (dubbelspår) och nuvarande infrastruktur inklusive beslutade åtgärder. Således **stort åtgärdsbehov**.
- Dubbelspårsutbyggnad i infarten till Alvesta troligen svåraste och dyraste del att genomföra. Övriga dubbelspårsetapper bör tidsmässigt ligga före. Det kan övervägas att bygga västra växeln i Grönsängen för höga hastigheter på båda spåren (minst 130 km/h), då den troligen kommer att vara gränsen till enkelspår under många år.
- **Utökad trafik ej möjlig** med Trafikverkets planförslag.

# Bandel: Södra Stambanan delen Hässleholm – Alvesta




## Målbild trafik

| Alvesta – Hässleholm* | Nuläge (2023) | Mål 2035 |
|---|---|---|
| Antal resor per vardag | 7 500** | **20 000** |
| Tåg per timme och riktning | 1 Öresundståg, stomme<br>½ P-tåg Express, insats<br>1 Krösatåg<br>1½ fjärrtåg<br>2 godståg<br>Summa: 6 tåg | 1 Öresundståg, stomme<br>1 Ö-tåg/P-tåg, insats<br>1 Krösatåg<br>2½ fjärrtåg<br>2½ godståg<br>**Summa: 8 tåg** |

Källa: Persontågsstrategi – Strategi för utveckling av den regionala tågtrafiken i Skåne 2020-2040 (2021) samt Trafikverkets prognos per bandel (2020)

* *Värdena i tabellen avser Älmhult – Hässleholm, som har störst trafik och resande*
** *Resandet avser 2019, det senaste icke-pandemipåverkade helåret*

## Beslutade infrastrukturinvesteringar

- Investeringar under planperioden 2022-2033 Nationell plan 2022-2033
  - Trimningar i signalanläggningen, t ex kortare signalsträckor. Planeras genomföras 2025-27.
  - Alvesta triangelspår, total kostnad 295 Mkr, byggstart 2028-2033.
  - Nya förbigångsspår i Slätthult söder om Älmhult samt triangelspår till Sydostlänken (byggstart 2028).

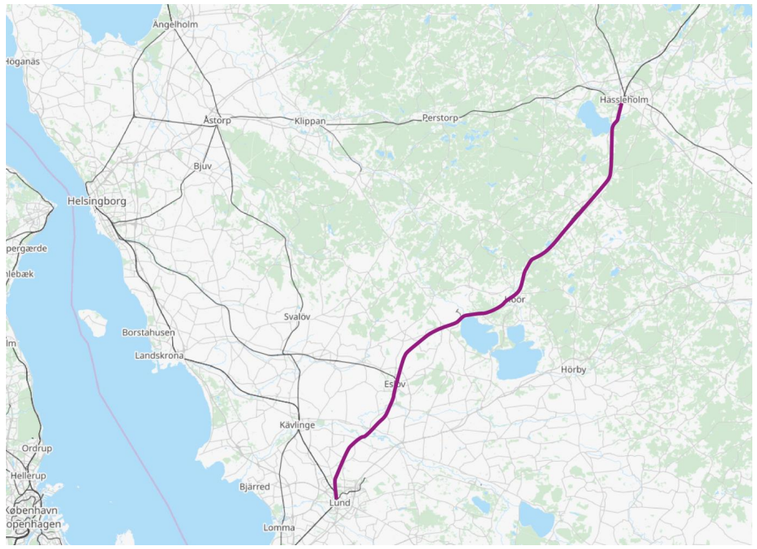
## Brister

- Hässleholm – Alvesta har drygt **150 tåg per vardag**, vilket är ganska mycket men inte extremt högt. Kapacitets- och punktlighetsproblemen beror främst på blandningen av snabba och långsamma tåg på en lång sträcka.
- Bandelen är enligt Trafikverkets klassificering **gul**, d v s har medelstora kapacitetsbegränsningar.
- **Banstandarden är hög** – inga hastighetsbegränsningar förekommer. Dock är det endast 70 km/h genom Alvesta och Hässleholm, vilket framför allt förlänger körtiden för godståg, som därigenom stoppar upp den snabba persontågstrafiken mer.
- **Fler förbigångsspår är önskvärda**, vilket behövs för att kunna lägga optimala tidtabeller och hantera störningssituationer. Särskilt önskvärt vore förbigångs-möjligheter mellan snabba och långsammare persontåg. Sådana förbingsspår kan vara korta, men bör ligga vid plattform för att möjliggöra resandeutbyte samtidigt med förbigången (som i Hästveda norrut). Trafikverket har mål om att 4 nya förbigångsspår beslutas under 2023 (Rättelöv, Spår 21 Hässleholm, Mölleryd och Blädinge), vilka dock främst är lämpade för förbigång av godståg. Även två nya spår på hela sträckan kommer att utredas.
- **Älmhult bangård** har kapacitetsbrist redan idag. Tidigare har föreslagits är en förlängning norrut av 2-3 spår. Men förbigångsspåren i Slätthult och triangelspåret från Olofström söderut kommer avlasta bangården så pass mycket att behovet av förlängning av spår skjuts framåt.
- **Takttrafik** är införd för SJ 2000 och Öresundståg, men **ej för Krösatåg**. Det borde vara möjligt även för den lokala tågtrafiken, eftersom så är fallet söder om Hässleholm trots att där går betydligt fler tåg (belyst i Trivectors rapport Pågatåg Nordost 2.0 2016-03-07)

## Slutsatser

- Bra banstandard men **för få förbigångsmöjligheter**. Fler förbigångsspår är användbara även på lång sikt om det skulle bli ny stambana norr om Hässleholm.
- Önskvärt med **utbyggnad av två nya spår genom Hässleholm** och en bit norr därom för att säkerställa centralt stationsläge i Hässleholm.
- **Takttrafik bör kunna genomföras** redan idag, men underlättas av fler förbigångsspår.
- Trafikverket har rätt prioritering, men **för långsam utbyggnadstakt.** Risk att ökad fjärr- och godstågs-trafik tränger undan Krösatåg när kapaciteten är otillräcklig.

# Bandel: Södra Stambanan delen Lund – Hässleholm




# Målbild trafik

| Lund – Hässleholm* | Nuläge (2023) | Mål 2035 |
|---|---|---|
| Antal resor per vardag | 23 000** | **60 000** |
| Tåg per timme och riktning | 2 Öresundståg, stomme<br>1 P-tåg X, insats<br>3 Pågatåg<br>1½ fjärrtåg<br>1 godståg<br>Summa: 8½ tåg | 2 Öresundståg, stomme<br>2 Ö-tåg/P-tåg X, insats<br>3 Pågatåg<br>2½ fjärrtåg<br>2 godståg<br>**Summa: 11½ tåg** |

Källa: Persontågsstrategi – Strategi för utveckling av den regionala tågtrafiken i Skåne 2020-2040 (2021) samt Trafikverkets prognos per bandel (2020)

** Värdena i tabellen avser Lund - Eslöv, som har störst trafik och resande*
*** Resandet avser 2019, det sista icke-pandemipåverkade heläret*

# Beslutade infrastrukturinvesteringar

- Investeringar under planperioden 2022-2033 (Nationell plan 2022-2033)
  - Regeringen stoppade i december 2022 projektet med höghastighetsbana Hässleholm-Lund. I oktober 2023 tog regeringen nytt beslut att ge Trafikverket i uppdrag att planera två nya spår Hässleholm-Lund.
  - Förbigångsspår i Hässleholm på både upp- och nedspårssidan ingår i regeringens beslut.

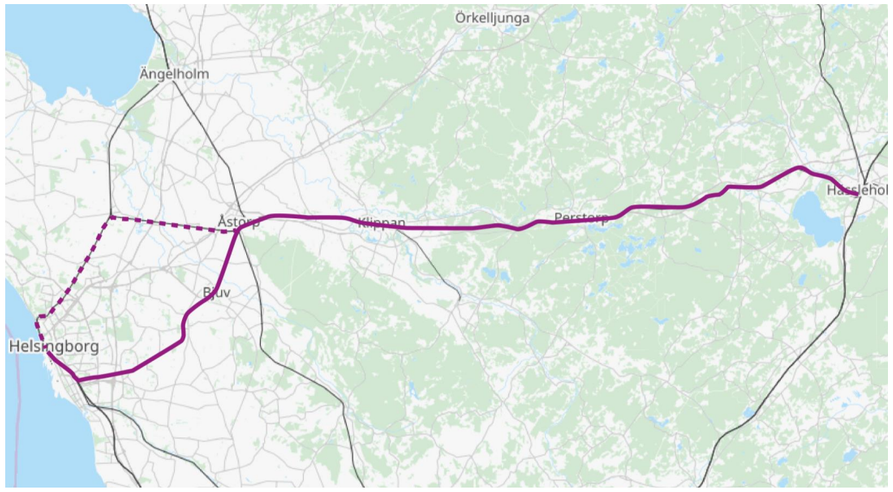
# Brister

- Lund–Hässleholm har **211 tåg per vardag i norr** och **278 i söder**, vilket är mycket högt. Som jämförelse kan nämnas att ingen del av Västra Stambanan har så stort tågantal.
- Bandelen är enligt Trafikverkets klassificering **gul** norr om Höör och **röd** söder därom, d v s det är stora kapacitetsbegränsningar.
- Nuvarande bana har hög standard med endast ett fåtal måttliga hastighetsbegränsningar och ett flertal förbigångsspår som är parvis utbyggda för att undvika korsande tågrörelser. Främst finns två brister; Vätteryd–Eslöv saknas långt **förbigångsspår** för godståg i södergående riktning och Eslöv – Hässleholm saknas förbigångsspår med plattform för persontåg norrut.
- **Två nya spår** Lund–Hässleholm behövs för ökad kapacitet och finns till betydande del finansierad i befintlig infrastrukturplan. Behövs för att lätta på trycket på befintlig stambana, men kvarvarande tågtrafik (242 tåg per vardag 2040 enl Trv) blir så omfattande att de föreslagna åtgärderna med nya förbigångsspår ändå är motiverade.

# Slutsatser

- Ganska bra banstandard men **för få förbigångsmöjligheter**. Fler förbigångsspår behövs även på lång sikt när det finns två nya spår Lund – Hässleholm. Särskilt vid Höör behövs utbyggnader.
- Risk att ökad **fjärr- och godstågstrafik tränger undan Pågatåg** om trafiken ökar.
- **Kapacitetsutbyggnad med två nya spår Lund–Hässleholm nödvändig**; av underordnad betydelse vilken maxhastigheten blir.
- **Samlokalisering** bör prövas mellan nya och befintliga spår, för att ge ökad sammanlagd kapacitet och ändå möjlighet att klara målen om kortare restider.
- Det är **av stor betydelse att beslutade åtgärder inte skjuts på framtiden** eftersom behovet av mer kapacitet är stort och pågatågstrafiken riskerar att trängas undan när konkurrensen om nuvarande spårkapacitet ökar.

# Bandel: Skånebanan, delen Helsingborg-Hässleholm




# Målbild trafik

| Helsingborg – Åstorp* | Nuläge (2023) | Mål 2035 |
|---|---|---|
| Antal resor per vardag | 5 500**** | **14 000** |
| Tåg per timme och riktning | 2 Pågatåg<br>1½ godståg<br>Summa: 3½ tåg | 3 Pågatåg**<br>1½ godståg<br>**Summa: 4½ tåg** |

** Helsingborg – Åstorp kan trafikeras huvudsakligen via Ramlösa – Bjuv och men vissa tåg via Maria – Kattarp.*
***Varav 1 Pågatåg via Maria - Kattarp*

| Åstorp – Hässleholm | Nuläge (2023) | Mål 2035 |
|---|---|---|
| Antal resor per vardag | 5 000**** | **13 500** |
| Tåg per timme och riktning | 2 Pågatåg<br>1 godståg<br>Summa: 3 tåg | 3 Pågatåg***<br>1 godståg<br>**Summa: 4 tåg** |

**** Varav ett direkttåg över Kattarp för kortare restider Helsingborg – Hässleholm*
***** Resandet avser 2019, det senaste icke-pandemipåverkade heläret*

Källa: Persontågsstrategi – Strategi för utveckling av den regionala tågtrafiken i Skåne 2020-2040 (2021) samt Trafikverkets prognos per bandel (2020)

# Beslutade infrastrukturinvesteringar

- Investeringar under planperioden 2022-2033 (Nationell plan 2022-2033)
  - Hastighetshöjning till 160 km/h är genomförd i december 2023 Åstorp-Hyllstofta, medan resterande del till Hässleholm blir klar till våren.
  - Klippan–Hyllstofta, förlängt mötesspår, byggstart 2028-2033.
  - Åstorp mötesspårsförlängning, byggstart 2024-2025
  - Skånebanan, kapacitetsåtgärder. Mellanblocksignaler mm Kvidinge–Klippan, Hyllstofta–Perstorp och Finja–Hässleholm är genomförda. Perstorp–V Torup, V Torup–Tyringe och Tyringe – Finja planeras genomföras c:a 2029-2030.

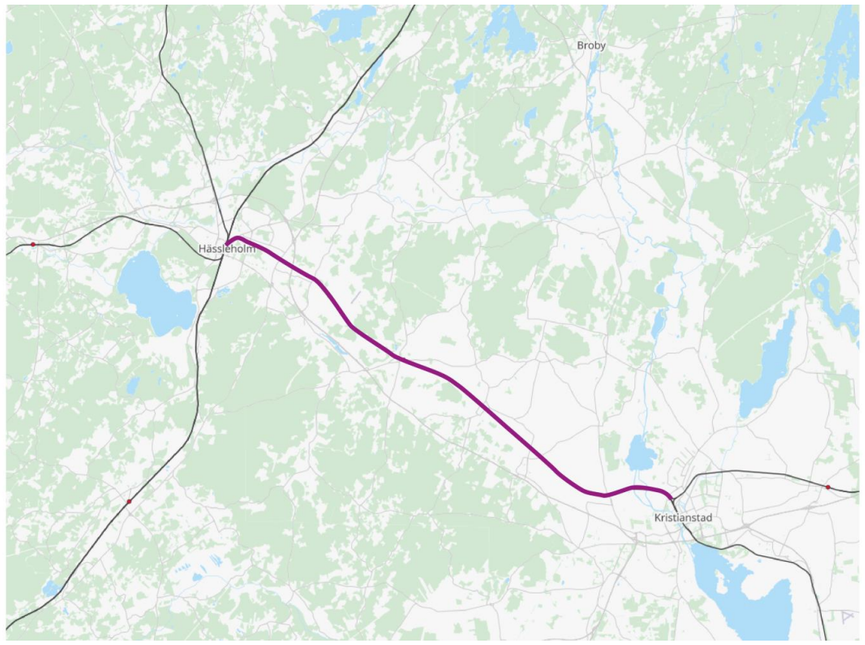
# Brister

- Helsingborg–Hässleholm har **88 tåg per vardag väster om Åstorp och 66 tåg öster därom**. Försvårande från kapacitetssynpunkt är att det är ett långt enkelspår med omfattande trafik och att det är en blandning av gods- och persontåg med olika hastighetskrav.
- Banan är enligt Trafikverkets klassificering av kapacitet **gul** väster om Åstorp och **grön** öster därom. Det bör dock observeras att klassificeringen utgår från dagens tågtrafikering, men det finns önskemål om snabba persontåg som inte kan köras p g a kapacitetsbrist.
- **Planerade åtgärder**, med främst smärre kapacitetsåtgärder och partiellt dubbelspår Klippan–Hyllstofta är **bra men otillräckliga**.

# Slutsatser

- Mötesspåren ligger så tätt att det knappast är meningsfullt att bygga fler, däremot är förlängningar av mötesspår och partiella dubbelspår önskvärda. **Dubbelspår** bör vara långsiktig **målstandard** men förlängning av befintliga mötesspår kan vara en etapplösning.
- Eftersom det finns två banor att fördela tågen på väster om Åstorp är det **framför allt Åstorp–Hässleholm som behöver dubbelspår**, men kapaciteten behöver även byggas ut Helsingborg–Åstorp. Eventuellt skulle ny mötesstation mellan Bjuv och Åstorp kunna byggas som smärre åtgärd (under 100 mkr). Ytterligare plattformsspår i Ramlösa skulle också förbättra kapaciteten.
- **Utökad Pågatågstrafik ej möjlig** med Trafikverkets planförslag. Risk finns att ökad godstrafik tränger undan Pågatåg. Med en ny mötesspårsförlängning vid Finja samt Klippan–Hyllstofta enligt plan har kapaciteten bedömts tillräcklig för att kunna lägga in direkttåg (Sweco, 2019-12-09, Direkttåg Skånebanan).

# Bandel: Skånebanan, delen Hässleholm – Kristianstad




## Målbild trafik

| Hässleholm – Kristianstad | Nuläge (2023) | Mål 2035 |
|---|---|---|
| Antal resor per vardag | 9 500* | **26 000** |
| Tåg per timme och riktning | 1 Öresundståg<br>2 Pågatåg<br>½ godståg<br><br>Summa: 3½ tåg | 1 Öresundståg, stomme<br>1 Öresundståg, insats<br>2 Pågatåg<br>½ godståg<br>**Summa: 4½ tåg** |

Källa: Persontågsstrategi – Strategi för utveckling av den regionala tågtrafiken i Skåne 2020-2040 (2021) samt Trafikverkets prognos per bandel (2020)

** Resandet avser 2019, det senaste icke-pandemipåverkade heläret*

## Beslutade infrastrukturinvesteringar

Investeringar under planperioden 2022-2033 (Nationell plan)

- Förlängning av mötesspåret i Attarp mot Hässleholm (Läreda). Planerat genomförande 2024

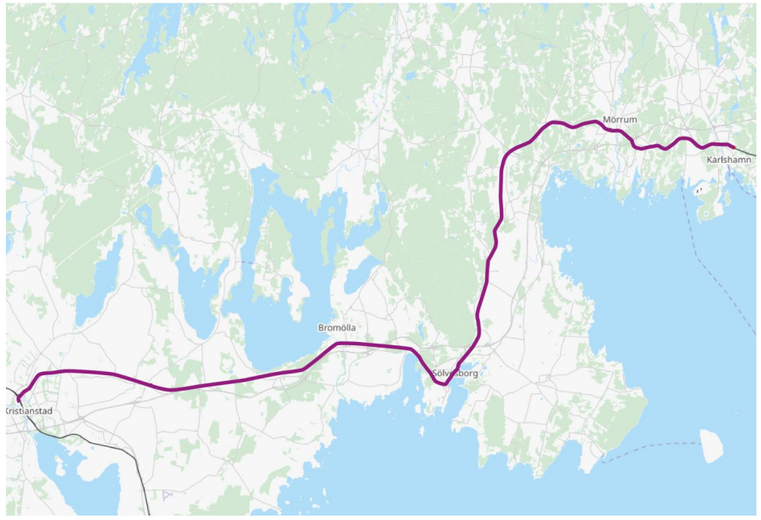
## Brister

- Hässleholm – Kristianstad har **108 tåg per vardag**, vilket gör bandelen till en av Sveriges hårdast belastade enkelspår. Det är mer än vad som egentligen får plats på en enkelspårig järnväg.
- Bandelen är enligt Trafikverkets klassificering **röd**, d v s har stora kapacitetsbegränsningar.
- Trafikverket lyfter dubbelspår med hastighetsstandard 200 km/h som förslag till kapacitetshöjande åtgärd i Kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne (Trafikverket 2023)

## Slutsatser

- Mötesspåren ligger tätt. Fler mötesspår ökar kapaciteten, men skulle samtidigt ge långsammare resor. **Komplett dubbelspår** bör vara långsiktig **målstandard** i enlighet med Trafikverkets målformulering.
- Förlängt mötesspår i **Attarp** ökar bankapaciteten men är **otillräckligt**.
- **Utökad trafik ej möjlig** med Nationell plan.
- Då utbyggnad av dubbelspår Hässleholm–Kristianstad ej finns med i infrastrukturplanen, trots förslag om betydande medfinansiering, bör istället satsas på **etapputbyggnad** med förslagsvis Vinslöv–Önnestad som etapp 1.

# Bandel: Blekinge kustbana, delen Kristianstad - Karlshamn (samt Sydostlänken)




## Målbild trafik

| Kristianstad – Bromölla | Nuläge (2023) | Mål 2035 |
|---|---|---|
| Antal resor per vardag | 6 000* | **16 000** |
| Tåg per timme och riktning | 1 Öresundståg<br>1 Pågatåg<br>½ godståg<br>Summa: 2½ tåg | 1 Öresundståg<br>1 Pågatåg<br>1 godståg<br>**Summa: 3 tåg** |

Källa: Persontågsstrategi – Strategi för utveckling av den regionala tågtrafiken i Skåne 2020-2040 (2021) samt Trafikverkets prognos per bandel (2020)

** Resandet avser 2019, det senaste icke-pandemipåverkade heläret*

## Beslutade infrastrukturinvesteringar

- Investeringar under planperioden 2022-2033 (Nationell plan 2022-2033)
  - Blekinge kustbana, (mötesspår i Kallinge/Bredåkra), hastighetshöjning Kristianstad–Nosak genom Sölvesborg (och Nättraby–Karlskrona). Växelbyte i Bromölla. Enl nationell plan byggstart 2028
  - Nytt långt mötesspår vid Mörrum (Sydostlänken) Ej tidsatt enl nationell plan, men planeras av Trv påbörjas c:a 2028, ev något tidigare.
  - Flytt av godshantering till Stilleryd från Karlshamn C (Sydostlänken) Ej tidsatt enl nationell plan, men planeras av Trv påbörjas c:a 2028.
  - Ombyggt Karlshamn C, tre plattformsspår (Sydostlänken) Behöver stå klart när Sydostlänken öppnas, d v s påbörjas c:a 2028.

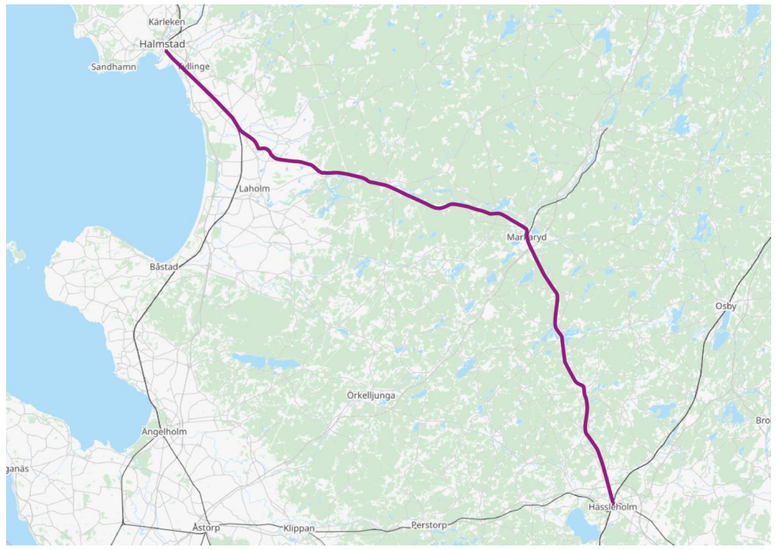
## Brister

- Kristianstad–Bromölla har **67 tåg per vardag**, vilket lika många Motala–Hallsberg, där det pågår utbyggnad till dubbelspår.
- Bandelen är enligt Trafikverkets klassificering **gul**, d v s har medelstora kapacitetsbegränsningar.
- Marginellt kortare restider (1-2 min) och något bättre kapacitet med planförslaget.
- **Utökad trafik ej möjlig** med Trafikverkets planförslag.
- Mötesspår är utbyggda parvis fram till Sölvesborg; Kristianstad C/Kristianstads godsbangård, Fjälkinge (2 olika mötesspår), Bromölla (2 olika mötesspår) och Sölvesborg (2 mötesspår på stationen). Öster om Sölvesborg är kapaciteten lägre med lång sträcka **utan mötesspår Sölvesborg–Sandbäck**.

## Slutsatser

- I stora drag fungerar nuvarande infrastruktur tillfredsställande **väster om Sölvesborg**. Vissa **trimningsåtgärder** är dock önskvärda, t ex dubbla plattformar i Fjälkinge och fjärrblockering av mötesspåret på Bromölla gamla station så att det lättare kan användas för tågmöten.
- **Öster om Sölvesborg** ligger mötesstationerna ojämnt fördelade. En **ny mötesstation Sölvesborg-Sandbäck** är önskvärd, t ex vid Gammalstorp. Ett alternativ till ny mötesstation kan vara hastighetshöjning på sträckan.

# Bandel: Markarydsbanan




## Målbild trafik

| Hässleholm – Halmstad* | Nuläge (2019) | Mål 2035 |
|---|---|---|
| Antal resor per vardag | 1 000*** | **2 500** |
| Tåg per timme och riktning | 1 Pågatåg<br>½ godståg<br>Summa: 1½ tåg | 1 Pågatåg<br>½ godståg<br>**Summa: 1½ tåg**** |

Källa: Persontågsstrategi – Strategi för utveckling av den regionala tågtrafiken i Skåne 2020-2040 (2021) samt Trafikverkets prognos per bandel (2020)

** Värdena i tabellen avser Hässleholm–Markaryd, som har störst trafik och resande*
*** Redovisat antal tåg är samma som i nuläget. Skillnaden är att Pågatågen 2035 fortsätter från Markaryd till Halmstad.*
**** Resandet avser 2019, det senaste icke-pandemipåverkade heläret*

## Beslutade infrastrukturinvesteringar

- Investeringar under planperioden 2022-2033 (Nationell plan 2022-2033)
  - Markarydsbanan, mötesspår i Knäred och övriga åtgärder byggs 2026-2027.
  - Plattform i Veinge mm. Regional transportinfrastrukturplan i Halland 2026-2027.
  - Halmstad C/ bangård, byggstart 2028-2033, även regional transportinfrastrukturplan i Halland 2022-2027.

## Brister

- Hässleholm–Markaryd har tillfredsställande kapacitet, men avstånden mellan mötesstationerna är i längsta laget för att möjliggöra en attraktiv takttidtabell. Skulle kunna åtgärdas genom smärre trimningsåtgärder för högre hastigheter. Detta är något Trafikverket arbetar med. Bandelen är enligt Trafikverkets klassificering **grön**.
- Markaryd–Eldsberga (Halmstad) saknar mötesmöjligheter. Med planerad ny **mötesstation i Knäred** möjliggörs frekvent Pågatågstrafik.

## Slutsatser

- **Hastighetshöjning önskvärd** för att korta restiderna och öka kapaciteten.
- **Trafiken kan byggas ut till Halmstad** med Trafikverkets planförslag. Färdigställande till 2028 enligt aktuell planering.
- Bra framdrift i projekt i projektet, kan eventuellt bli klart innan sommaren 2028.
- Signalåtgärder i Halmstad C genomförda, så stationen är inte längre det stora problemet. Numera är Knäred den mest kritiska punkten längs sträckan.

## Sammanfattande bedömning för Pågatåg NO

- **Resandeökningstakten** riskerar att begränsas av bristen på bankapacitet.
- **Stort gap mellan investeringsbehov och föreslagna investeringar**. Inga större nysatsningar i Nationell plan. Angeläget (avgörande!) att finna lösningar för att lösa de mest akuta kapacitetsbristerna.
- Med beslutade åtgärder i Nationell plan mm kan egentligen **bara en större förbättring** av trafikeringen genomföras – **Markarydsbanans förlängning till Halmstad**.
- Stor risk för **undanträngning av Pågatåg och Krösatåg** när annan tågtrafik ökar, framför allt på S Stambanan.
- **Osäkerhet kring utbyggnaden Lund–Hässleholm**, men bra att nytt uppdrag finns till Trafikverket. Mycket angeläget att kapaciteten byggs ut på sträckan, inte minst med tanke på framtida trafik från Femer Bælt.

## Åtgärdsbehov i kommande infrastrukturplaner

- Första längre dubbelspårsetapp Hässleholm–Kristianstad, t ex Vinslöv–Önnestad
- Alvesta–Växjö, fortsatt dubbelspårsutbyggnad
- Förstärkt kapacitet Hässleholm–Alvesta, fler mötesspår och förlängning av två nya spår genom Hässleholm och vidare.
- Helsingborg–Hässleholm, fler förlängda mötesspår för ökad kapacitet. Möjliggör direkttåg.

## Medskick för att få effektivare användning av infrastrukturmedel:

- Fastställ ett långsiktigt trafikupplägg och bygg sedan ut infrastrukturen så att den passar trafikeringen (förebild: Schweiz). I Sverige gör vi tvärt om; beslutar om infrastrukturen först och sedan får trafiken anpassa sig. Då riskerar infrastruktursatsningar att hamna fel och trafikutvecklingen att hämmas.

## Studien är gjord av

Studien har utförts av Mats Améen och Jakob Mellin

Trivector

## För en bättre regional utveckling

# PÅGATÅG NORDOST 2.0

SEXTON KOMMUNER I SAMVERKAN TILLSAMMANS MED NÄRINGSLIVET OCH REGIONERNA
ALVESTA · BROMÖLLA · HALMSTAD · HELSINGBORG · HÄSSLEHOLM · HÖÖR · KARLSHAMN · KLIPPAN
KRISTIANSTAD · LAHOLM · MARKARYD · OSBY · PERSTORP · SÖLVESBORG · VÄXJÖ · ÄLMHULT