TRAFIKVERKET

RAPPORT

Kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne

Redovisning av regeringsuppdrag

Trafikverket
Postadress: Trafikverket, 781 89 Borlänge
E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921. Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig.
Dokumenttitel: Rapport. Kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne. Redovisning av regeringsuppdrag.
Huvudförfattare: Maria Wedin och Stina Nilsson med bidrag från Magnus Backman, Lennart Lennefors, Martin Darelid, Kristofer Söderberg, Filip Schaar, Trafikverket.
Kontaktperson: Maria Wedin, Trafikverket.
Publikationsnummer: 2023:108.
ISBN: 978-91-8045-188-8.
Dokumentdatum: 2023-06-26.
Version: 1.1
Ärendenummer: TRV 2022/145392.
Omslagsfoto: Andreas Modess.
Illustrationer: Sofia Torstensson samt Form och event, Trafikverket.
Distributör: Trafikverket.

Sammanfattning

Järnvägstrafiken har haft en mycket positiv utveckling i Skåne de senaste 20–25 åren. Kapacitetssituationen är ansträngd, och år 2030 när Fehmarn Bält-förbindelsen har öppnat bedöms efterfrågan överstiga utbudet mellan Alvesta och Lund, och flera andra sträckor, stationer och bangårdar har nått sitt kapacitetstak. Om inget görs förvärras situationen ytterligare till år 2040, se Figur 20.

Trafikverket bedömer att det inte finns några åtgärder enligt fyrstegsprincipens steg 1–3 som kan tillföra den kapacitet som efterfrågas i det skånska järnvägsnätet. Det är dock relevant att fortsätta arbeta med åtgärder enligt steg 2 och 3 för att trimma och optimera kapaciteten i systemet och för att förhöja nyttan av steg 4-åtgärder.

Preliminär rangordning av åtgärder för godstrafikens framkomlighet

Större steg 4-åtgärder som tillför ny kapacitet i systemet hinner inte planeras och byggas så att de är klara när Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar år 2029. För att underlätta situationen för godstrafiken har därför framkomlighetsåtgärder för godstrafiken tagits fram.

Trafikverket föreslår följande framkomlighetsåtgärder i preliminär rangordning:

1. förbigångsspår Slätthult (Södra stambanan)
2. utbyggnad av rangerbangruppen på Malmö godsbangård
3. mötesspår på godsstråket genom Skåne
4. förbigångsspår Rättelöv och spår 21 i Hässleholm (Södra stambanan)
5. förbigångsspår Mölleryd (Södra stambanan)
6. förbigångsspår Blädinge (Södra stambanan)

Trafikverket föreslår att beslut fattas under 2023 om ovanstående framkomlighetsåtgärder, så att de kan implementeras i anslutning till att Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar. Samtliga föreslagna åtgärder (utom åtgärd nr 2, för vilken finansiering finns i nationell plan) bedöms kosta totalt 860 miljoner kronor i prisnivå 2021–02, en standardavvikelse på 30 procent ger ett kostnadsspann på 600–1 130 miljoner kronor.

Preliminär rangordning av kapacitetsåtgärder för arbetspendling och godstrafik

För att uppnå maximal nytta och kostnadseffektivitet behöver järnvägssystemet i Skåne byggas ut systematiskt. Den högst prioriterade åtgärden är utbyggnad av två

nya spår mellan Hässleholm och Lund. Denna åtgärd ger positiva effekter för järnvägssystemet både i Skåne och i hela södra Sverige. När Hässleholm–Lund är utbyggd nås kapacitetstaket för Malmö C, Helsingborg/Ramlösa C och Hässleholm C som behöver byggas ut innan ytterligare åtgärder kan genomföras. Därefter skiljer sig prioriteringen av utbyggnadsåtgärder mellan godstrafiken och regionaltrafiken. För godstrafiken är det viktigast med en fortsatt utbyggnad av Södra stambanan med fler spår norr om Hässleholm. För regionaltrafiken är utbyggnad mot Kristianstad, Helsingborg, Ystad och Trelleborg viktigare. Skånebanan prioriteras högst av dessa eftersom det är Sveriges mest belastade enkelspårsträcka med ett högt resandeunderlag. Ystadbanan prioriteras före Trelleborgsbanan eftersom Ystadbanan har en mer ansträngd kapacitetssituation och ett högre resandeunderlag.

Trafikverket föreslår följande kapacitetsåtgärder i preliminär rangordning:

1. två nya spår Hässleholm–Lund (Södra stambanan)
2. utbyggnad Malmö C (SVEDAB-paketet)
3. utbyggnad Ramlösa station samt spår Helsingborg–Ramlösa
4. utbyggnad Hässleholm C
5. dubbelspår Skånebanan, Hässleholm–Kristianstad samt fler plattformsspår Kristianstad C
6. utredning av nya spår Alvesta–Hässleholm (Södra stambanan)
7. partiellt dubbelspår Ystadbanan, Rydsgård–Skurup.

Trafikverket föreslår att beslut fattas under 2023 om:

- två nya spår Hässleholm–Lund (kostnad för spannet från medelvärdet för slutkostnaden till den kostnad som med 85 procents sannolikhet kommer underskridas är 22–26 miljarder kronor, 29–33 miljarder kronor, 36–41 miljarder kronor och 33–37 miljarder kronor beroende på utbyggnadsalternativ, byggstart 2033–2035, trafikstart 2043–2050)
- utbyggnad Malmö C (bedöms kosta totalt 1 290 miljoner kronor i prisnivå 2021–02, byggstart 2028–2030, trafikstart 2031–2033)
- utbyggnad Ramlösa station samt spår Helsingborg–Ramlösa (bedöms kosta totalt 520 miljoner kronor i prisnivå 2021–02 en standardavvikelse på 30 procent ger ett kostnadsspann på 370–680 miljoner kronor, byggstart 2027–2029, trafikstart 2031–2033).

Om beslut om Hässleholm–Lund skulle dröja, föreslår Trafikverket att beslut fattas om färdigställande av fyrspåret Malmö–Lund från Klostergården till Lund C, inklusive förlängning av plattformar vid Lund C.

Det finns stor enighet med kommuner och regioner om den föreslagna preliminära rangordningen. För Hässleholm–Lund finns dock ingen tydlig samsyn om vilket utbyggnadsalternativ som är bäst.

Ny sträckning faller något mer positivt ut i den sammanvägda bedömningen vad gäller kostnader, genomförandetid och genomförande. Påverkan på befintlig trafik på Södra stambanan under genomförandet är minst för ny sträckning, medan ett fyrspår skulle få negativa konsekvenser för arbetspendling och godstrafik i form av avstängningar och lägre hastigheter under cirka 15 år. Det skulle även innebära negativa konsekvenser för andra delar av järnvägssystemet i Skåne som skulle bli överbelastade på grund av omledning av godstrafik och fjärrtrafik. Även att bygga längs befintlig infrastruktur innebär större negativ påverkan på befintlig trafik, jämfört med att bygga ut i ny sträckning.

Samtliga utredningsalternativ behöver hanteras i en lokaliseringsutredning. Trafikverket föreslår att den fortsatta processen för Hässleholm–Lund inleds med en dialog med berörda kommuner och Region Skåne, där en avsiktsförklaring tecknas om utgångspunkterna för det fortsatta planeringsarbetet samt åtgärdens ändamål och projektmål.

Eftersom det saknas utredningar för Hässleholm C och Alvesta–Hässleholm, föreslår Trafikverket att utredningsarbetet startas omgående.

Utredningar behöver inledas

När kapacitetsåtgärderna för arbetspendling och godstrafik ovan är genomförda har kapaciteten i det skånska järnvägsnätet förbättrats avsevärt, men det kvarstår ändå behov, och efter hand kommer nya flaskhalsar och behov att uppstå.

Trafikverket föreslår att utredning av följande kapacitetsåtgärder inleds:

1. nya spår Västkustbanan, Helsingborg–Lund
2. partiellt dubbelspår Trelleborgsbanan, Lockarp–Trelleborg
3. nytt mötesspår och plattformar på Rååbanan.

Föreslagna beslut i förhållande till medel i nationell plan

Objektet Hässleholm–Lund, del av nya stambanor, fanns tidigare med i nationell plan med en totalkostnad på 28,07 miljarder kronor varav 15,9 miljarder kronor för åren 2022–2033.

Den totala kostnaden för föreslagna åtgärder som föreslås för beslut 2023 är cirka 23,5 miljarder kronor. Om kostnaderna för 85 procents sannolikhet för två nya spår Hässleholm–Lund samt kostnaderna för 30 procents standardavvikelse för

framkomlighetsåtgärderna och utbyggnad av Ramlösa station summeras, blir totalkostnaden 27,8 miljarder kronor. Båda kostnaderna inryms således inom plankostnaden för objektet Hässleholm–Lund, del av nya stambanor.

Förslaget utgår ifrån att SVEDAB-paketet finansieras av SVEDAB separat från de finansiella ramarna i nationell plan.

Utbyggnad av rangerbangruppen på Malmö godsbangård finns med i nationell plan 2022–2033 för genomförande i slutet av planperioden inom det namngivna objektet LTS; Övrigt stomnät, åtgärder för långa godståg, etapp 3. Åtgärden föreslås tidigareläggas.

Innehåll

1 Inledning ... 9

1.1 Regeringsuppdrag ... 9
1.2 Syfte ... 9
1.3 Bakgrund ... 10
1.4 Avgränsningar ... 11
1.5 Genomförande ... 12
1.6 Järnvägens bidrag till samhällsutvecklingen ... 14
1.7 Regionala strategier och mål ... 15
1.8 Att bygga järnväg i det skånska landskapet ... 17

2 Järnvägssystemet i Skåne ... 19

2.1 Trafikering ... 22
2.2 Restider ... 24
2.3 Utveckling ... 24
2.4 Förseningar och störningar ... 29
2.5 Behov av kapacitet för drift- och underhållsåtgärder ... 30
2.6 Kapacitets- och bristanalys år 2024 ... 31

3 Järnvägssystemets utveckling i Skåne ... 35

3.1 Kapacitets- och bristanalys år 2030 ... 35
3.2 Kapacitets- och bristanalys år 2040 ... 41
3.3 Trafikefterfrågan bortom år 2040 ... 47

4 Fyrstegsprincipens steg 1–3 ... 49

4.1 Steg 1 – åtgärder som påverkar behovet av transporter och resor ... 49
4.2 Steg 2 – åtgärder för optimering av befintligt järnvägssystem ... 50
4.3 Steg 3 – åtgärder som kräver mindre ombyggnader ... 52
4.4 Förslag till fortsatt arbete med åtgärder enligt steg 1–3 ... 53

5 Framkomlighetsåtgärder för godstrafiken med sikte på Fehmarn Bält-förbindelsens öppnande ... 55

5.1 Förbigångsspår Hässleholm–Alvesta, Slätthult ... 56
5.2 Utbyggnad av rangergruppen på Malmö godsbangård till 835 m ... 58
5.3 Mötesspår på Godsstråket genom Skåne ... 58

5.4 Förbigångsspår Hässleholm–Alvesta, Rättelöv inklusive förlängning av spår 21 i Hässleholm ... 60
5.5 Förbigångsspår Hässleholm–Alvesta, Mölleryd ... 61
5.6 Förbigångsspår Hässleholm–Alvesta, Blädinge ... 62

6 Kapacitetsåtgärder för arbetspendling och godstrafik ... 63

6.1 Två nya spår Hässleholm–Lund ... 64
6.2 Utbyggnad Malmö C (SVEDAB-paketet) ... 81
6.3 Utbyggnad Ramlösa station samt spår Helsingborg–Ramlösa ... 85
6.4 Utbyggnad Hässleholm C ... 87
6.5 Dubbelspår Skånebanan, Hässleholm–Kristianstad samt fler plattformsspår Kristianstad C ... 89
6.6 Utreda nya spår Alvesta–Hässleholm ... 91
6.7 Partiellt dubbelspår Ystadbanan, Rydsgård–Skurup ... 92

7 Behov av kapacitetsåtgärder på längre sikt för arbetspendling och godstrafik ... 94

7.1 Utreda nya spår Västkustbanan, Helsingborg–Lund ... 95
7.2 Utreda partiellt dubbelspår Trelleborgsbanan, Lockarp–Trelleborg ... 96
7.3 Utreda nytt mötesspår och plattformar på Rååbanan ... 97

8 Kvalitativa beskrivningar och inkomna synpunkter ... 98

8.1 Kvalitativa beskrivningar ... 98
8.2 Inkomna synpunkter ... 99

9 Slutsatser och preliminär rangordning ... 101

9.1 Planläggningsprocessen ... 101
9.2 Åtgärder enligt fyrstegsprincipens steg 1–3 ... 102
9.3 Preliminär rangordning av framkomlighetsåtgärder för godstrafiken med sikte på Fehmarn Bält-förbindelsens öppnande ... 102
9.4 Preliminär rangordning av kapacitetsåtgärder för arbetspendling och godstrafik ... 103
9.5 Kapacitetsåtgärder på längre sikt för arbetspendling och godstrafik ... 109
9.6 Föreslagna beslut i förhållande till medel i nationell plan ... 109

10 Källförteckning ... 111

Bilaga 1 Underlagsrapport Trafik och kapacitet

Bilaga 2 Underlagsrapport Kvalitativa beskrivningar

1 Inledning

1.1 Regeringsuppdrag

Den 22 december 2022 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att avbryta planeringen av nya stambanor för höghastighetståg, att snarast avsluta projektet Hässleholm–Lund och att pausa projektet Göteborg–Borås. Samtidigt lämnade regeringen tre nya uppdrag till Trafikverket:

- för Ostlänken identifiera och vidta kostnadsreducerande åtgärder
- för stråket Göteborg–Borås utreda åtgärder i järnvägssystemet som förbättrar arbetspendlingen i stråket och anslutningen till Landvetter flygplats på ett mer kostnadseffektivt sätt än projekt Göteborg–Borås som en del av nya stambanor för höghastighetståg
- för Skåne utreda kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet som på ett kostnadseffektivt sätt förbättrar förutsättningarna för arbetspendling och underlättar för utökade godstransporter i järnvägssystemet[1].

De tre regeringsuppdragen redovisas till regeringen i juni 2023.

Det skånska utredningsuppdraget ska främst handla om åtgärder på sträckan Hässleholm–Lund, men även om åtgärder på andra bandelar för att därigenom kunna ta ett helhetsgrepp över kapaciteten i Skåne.

Att planeringen av nya stambanor för höghastighetståg avbryts innebär i ett större perspektiv även förändrade planeringsförutsättningar för utvecklingen av järnvägssystemet i södra Sverige. Inför nästkommande nationella plan kommer Trafikverket att utgå från de nya förutsättningarna och dels analysera vilka brister och behov avseende kapacitet och tillgänglighet som kvarstår eller förstärks, dels identifiera möjliga åtgärder för att möta dessa.

1.2 Syfte

Uppdraget är ett utredningsuppdrag vars syfte är att föreslå nya åtgärder i järnvägssystemet – åtgärder som på ett kostnadseffektivt sätt åstadkommer kapacitetsförbättringar i Skåne för främst arbetspendling och godstrafik. Utredningen ska ta ett helhetsgrepp över kapaciteten i Skåne och utgöra underlag för att regeringen omgående ska kunna besluta om

[1] Regeringsbeslut I2022/02416, I2022/02417, I2022/02418 och I2022/02419

åtgärder, men den ska även utgöra underlag inför kommande revideringar av den nationella planen.

1.3 Bakgrund

Järnvägstrafiken i Skåne har haft en kraftfull utveckling de senaste 20–25 åren. Framför allt är det den regionala persontågstrafiken som har ökat från 10 miljoner resor år 1999 till 40 miljoner resor år 2019 (exklusive Öresundsbron). Det har lett till att flera sträckor blivit överbelastade och har nu betydande kapacitetsproblem. Även godstrafiken har ökat, men främst genom längre tåg och ökad fyllnadsgrad, vilket inte påverkat kapaciteten på samma sätt. Efterfrågan på persontransporter på järnväg förväntas öka både för arbetspendling och långväga resor, samtidigt som efterfrågan på godstransporter med järnväg förväntas öka. När Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar år 2029 förväntas efterfrågan på järnvägstransporter överstiga utbudet av tillgänglig kapacitet. För att möjliggöra en fortsatt positiv utveckling av järnvägstrafiken och möta efterfrågan behöver fler mötesspår, nya järnvägsspår, stationer och bangårdar byggas ut.

Trafikverkets delrapport i den så kallade Kapacitetsutredningen 2012[2] pekar på att en ökad andel godstransporter kommer att skapa brister i det skånska järnvägsnätet och att de efterfrågade pendlingsmöjligheterna enligt tågstrategin i Skåne blir svåra att uppnå med dåvarande utvecklingstakt för infrastrukturen. År 2025 förutspåddes kapacitetsproblemen ha tilltagit på Södra stambanan söder om Mjölby, till följd av ökad godstrafik och regional persontrafik som kommer i konflikt med snabbtågstrafiken. Problemen bedömdes troligtvis vara som störst på delen söder om Hässleholm. I Sverigeförhandlingen 2014–2017[3] pekades Hässleholm–Lund ut som en del i den planerade utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg. I den nationella planen för transportinfrastrukturen 2018–2029[4] och 2022–2033[5] ingick Hässleholm–Lund som objekt och den första södra delen i utbyggnaden av nya stambanor. Objektets plankostnad var cirka 28 miljarder kronor. En åtgärdsvalsstudie färdigställdes år 2018[6], och 2019 inleddes en lokaliseringsutredning, vilken avslutades efter regeringsbeslutet 22 december 2022.

---

[2] Trafikverket, Bristanalys av kapacitet och effektivitet i transportsystemet – kapacitetsutredningens bristanalys till och med år 2025

[3] Regeringen, Slutrapport från Sverigeförhandlingen

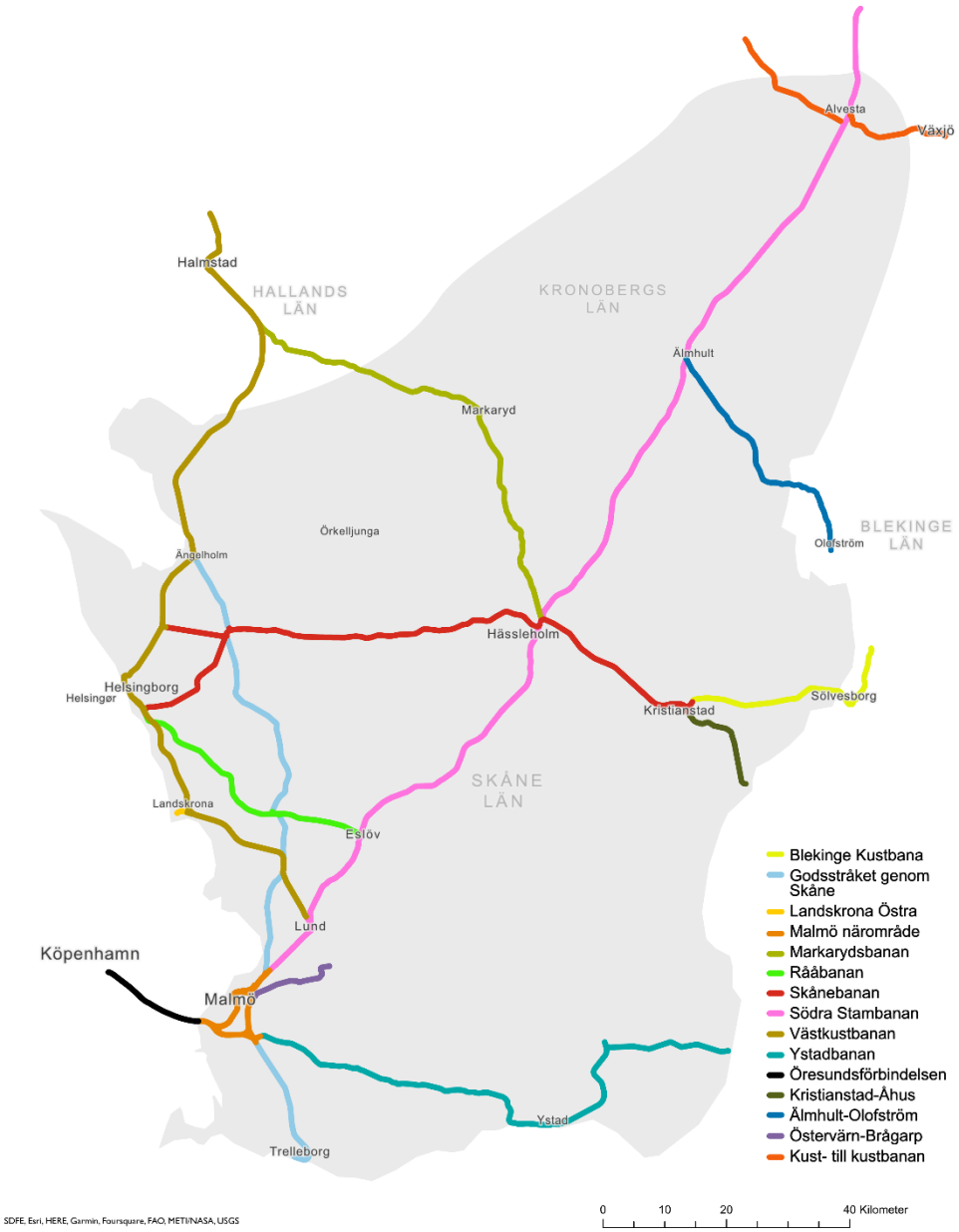
[4] Regeringen, Fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029

[5] Regeringen, Fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033

[6] Trafikverket, Åtgärdsvalsstudie Höghastighetsjärnväg Jönköping–Malmö

1.4 Avgränsningar

Åtgärderna inom utredningen är framför allt inriktade mot att förbättra förutsättningarna för arbetspendling samt underlätta för utökade godstransporter i järnvägssystemet. Det handlar främst om åtgärder på sträckan Hässleholm–Lund, men även åtgärder på andra bandelar är aktuella. Åtgärderna omfattar hastigheter upp till som mest 250 km/tim.



Figur 1 Geografisk avgränsning för åtgärder

Utredningen omfattar inte nya förbindelser över Öresund eftersom Trafikverket studerar detta i en separat utredning som ska redovisas under 2024 (”Kapacitet och redundans för transporter över Öresund, inklusive fortsatt fördjupning Helsingborg–Helsingör”). Däremot ingår i uppdraget att beakta effekter av Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Danmark och

Tyskland som beräknas öppna år 2029. Eftersom järnvägen består av ett sammanlänkat system studeras även brister och flaskhalsar i kopplingar till angränsande län. I de fall det identifieras brister och flaskhalsar i angränsande län som kan påverka järnvägssystemet i Skåne, föreslås åtgärder även i dessa län. Figur 1 visar den geografiska avgränsningen för var åtgärder föreslås i utredningen: Skåne län inklusive landanslutningarna till Öresundsbron samt ett område utmed Södra stambanan till Alvesta eftersom denna bana påverkas av kapacitetsbrister i Skåne och vice versa.

Planerade och pågående infrastrukturobjekt i beslutad nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033[7] ingår som en förutsättning för utredningen, med undantag för Hässleholm–Lund, del av nya stambanor, som avslutats. Paket Öresundsförbindelsen kapacitet (Malmö bangård, planskild korsning; Malmö C–Östervärn, dubbelspår; Malmö C, fler plattformsspår), även kallat SVEDAB-paketet, ingick i Trafikverkets förslag till nationell plan men utgick i den beslutade planen och ingår därför inte heller som en förutsättning. Regeringen avser att återkomma om objektets genomförande.

1.5 Genomförande

I utredningen har en kapacitetsanalys av järnvägssystemet i hela Skåne samt kopplingar till andra län genomförts för att identifiera brister och flaskhalsar i systemet, se bilaga 1 ”Underlagsrapport Trafik och kapacitet”. Kapacitetsanalysen beskriver nuvarande situation år 2024, år 2030 då Fehmarn Bält-förbindelsen förväntas öppna, år 2040 och även ett längre perspektiv efter år 2040.

Som utgångpunkt för kapacitetsanlysen har ett antal tidigare framtagna prognoser använts. För år 2030 har en blandning av de nollalternativ utan Hässleholm–Lund som tagits fram i tidigare utredningsarbete använts. För att utvärdera olika lösningar för nya spår har Basprognos 2040[8] inklusive Hässleholm–Lund använts. Som grund för de ytterligare utbyggnader i Skåne som utretts har Region Skånes persontågsstrategi[9] använts till regionaltrafiken och Basprognos 2040 för den kommersiella trafiken. När något varit oklart har kontakt tagits med trafikhuvudmännen i specifika frågor.

[7] Regeringen, Fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033

[8] Trafikverket, Prognos för persontrafiken 2040

[9] Region Skåne, Persontågsstrategi, Strategi för utveckling av den regionala tågtrafiken i Skåne 2020–2040

Förslag på kostnadseffektiva åtgärder i järnvägssystemet för att öka kapaciteten för arbetspendling och gods har arbetats fram utifrån fyrstegsprincipen. För godstrafiken har förslag till framkomlighetsåtgärder med sikte på Fehmarn Bält-förbindelsens öppnande tagits fram eftersom större kapacitetsåtgärder inte hinner färdigställas innan Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar. Behov av kapacitetsåtgärder för arbetspendling och godstrafik på längre sikt har också identifierats. Eftersom större steg 4-åtgärder tar tid att implementera har en analys genomförts av åtgärder enligt steg 1, 2 och 3 som kan vidtas i avvaktan på att större steg 4-åtgärder färdigställs. För steg 4-åtgärder har en analys genomförts för att se om det finns möjliga etappindelningar för att nå snabbare kapacitetseffekter och fördela kostnader under längre tid.

För framkomlighets- och kapacitetsåtgärder som föreslås har en bedömning av kostnader, transportpolitisk måluppfyllelse, genomförbarhet och tidplan gjorts. Tidplanerna har inte synkats med genomförandet av ERTMS, utan det behöver ske i nästa skede. Samtliga åtgärder utgår i huvudsak från ett markförlagt grundutförande. Eventuella tillkommande önskemål om nedsänkningar och överdäckningar exempelvis i tätorter ingår inte i kostnadsbedömningarna. Sådana tillägg innebär högre kostnader och längre genomförandetid. Osäkerheter i bedömningen av kostnader har beskrivits.

Kostnaderna redovisas i prisnivå 2021–02. För det högst rangordnade åtgärdsförslaget har en förenklad osäkerhetsanalys genomförts för att bedöma kostnader med beaktande av åtgärdens osäkerheter. Den förenklade osäkerhetsanalysen kvalitetssäkrar kostnadsbedömningen. Slutkostnaderna redovisas som ett spann från medelvärdet för slutkostnaden till den kostnad som med 85 procents sannolikhet kommer underskridas. För övriga åtgärder har en enklare analys i form av en grov kostnadsindikation (GKI) genomförts. GKI visar ett medelvärde för slutkostnaden samt ett kostnadsspann för 30 procents standardavvikelse, vilket visar på osäkerheten i utredningar i tidigt skede. För de åtgärder som kommer hanteras inom ramen för nationell plan redovisas både medelvärde samt kostnadsspann. För åtgärden utbyggnad av Malmö C, som föreslås hanteras utanför nationell plan, redovisas endast kostnaden med +30 procents standardavvikelse eftersom osäkerhetsutrymmet är svårt att balansera då det endast är ett fåtal åtgärder som omfattas i kostnaden.

Ett förslag till preliminär rangordning av framkomlighetsåtgärder för godstrafiken med sikte på Fehmarn Bält-förbindelsen respektive kapacitetsåtgärder för arbetspendling och godstrafik har tagits fram. Föreslagna åtgärder har analyserats med varierande detaljeringsnivåer.

För åtgärden Hässleholm–Lund har olika utbyggnadsalternativ studerats övergripande för att bedöma kostnadsnivåer och översiktliga effekter.

Dialog med regioner, kommuner och transportaktörer har genomförts under utredningen. Den 7 mars 2023 hölls ett digitalt informationsmöte om utredningens upplägg, och den 4 maj 2023 genomfördes en hearing där samverkansparter fick möjlighet att lämna synpunkter på de preliminära resultaten av utredningen. För de fem högst rankade kapacitetsåtgärderna för arbetspendling och godstrafik har kvalitativa beskrivningar samlats in från de mest berörda regionerna och kommunerna om hur utvecklingsstrategier, nyttor, investeringar och värden kan påverkas av föreslagna infrastrukturåtgärder. Dessa redovisas i kapitel 8 nedan och i bilaga 2 ”Underlagsrapport Kvalitativa beskrivningar till regeringsuppdrag Kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne”.

1.6 Järnvägens bidrag till samhällsutvecklingen

Järnvägen fyller en viktig funktion i samhällsutvecklingen och bidrar till både regional och nationell tillväxt. Skåne har en flerkärnig ortsstruktur där järnvägen underlättar att bo, jobba, studera eller ta del av kulturutbudet i olika orter. Mindre orter blir attraktiva boendeorter tack vare en station som gör att man kan arbetspendla till regionala kärnor med fler jobbmöjligheter. Detta bidrar till en bättre matchning på arbetsmarknaden och skapar möjligheter för företagsutveckling och fler företagsetableringar i Skåne. De mindre orterna kan i sin tur erbjuda billigare boende, närhet till naturen och andra värden som de större orterna inte kan erbjuda. Från att ha haft en blygsam befolknings-utveckling under 1980- och 1990-talet har Eslövs tätort växt från 15 221 invånare år 2000 till 19 794 invånare år 2020[10]. Motsvarande siffror för Höörs tätort är 7 176 invånare år 2000 och 11 678 invånare år 2020, och för Landskrona 27 393 invånare år 2000 och 33 466 invånare år 2020.

För de regionala kärnorna är järnvägen ett effektivt sätt att förflytta stora mängder människor in till centrum. Om tågresenärerna i stället skulle resa med bil skulle större ytor behöva tas i anspråk för vägar och parkering i städerna. Till och från Malmö C, Triangeln och Hyllie reser cirka 89 000 människor dagligen, och till Lund C reser cirka 44 000 människor dagligen år 2022. Förutom att tågtrafiken är ett yteffektivt sätt att transportera människor in till städerna så är det ett energieffektivt trafikslag med låg miljöpåverkan i jämförelse med andra trafikslag.

[10] Regionfakta, https://www.regionfakta.com/skane-lan/geografi/storre-tatorter/

Järnvägen bidrar därför till ett hållbart transportsystem för både person- och godstransporter.

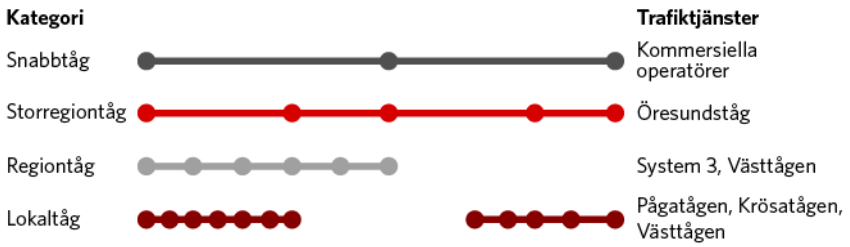
Skåne är ett viktigt nav för Sveriges import och export. För att nå klimatmålen är det önskvärt att mer gods transporteras på järnvägen. Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar år 2029 och kommer att ge nya möjligheter för långväga godstransporter med järnväg över landsgränserna. Det innebär att efterfrågan kommer att stiga ytterligare och det svenska järnvägsnätets kapacitet kommer vara begränsande eftersom det redan i dag är fullt på flera sträckor. Det innebär att det gods som inte får plats på järnvägen kommer att transporteras med andra mindre energieffektiva trafikslag.

1.7 Regionala strategier och mål

Region Skåne har utvecklat flera regionala strategier, planer och program som behandlar behoven av utveckling av transportsystemet för att stärka Skånes utveckling som flerkärnig arbetsmarknads- och bostadsregion. I Regionplan för Skåne 2022–2040[11] är en av planeringsstrategierna att ”*Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne*”. I strategin beskrivs att det är nödvändigt att stärka tillgängligheten och säkerställa en väl utbyggd transportinfrastruktur, för att binda samman det flerkärniga Skåne och stärka regionens utveckling. Regionplanen lyfter fram att tillgängligheten behöver förbättras och att kapaciteten i Skånes transportinfrastruktur är hårt utnyttjad. I regionplanen finns en strukturkarta för år 2040 med en särskild karta över den regionala transportinfrastrukturen. Här lyfts behov av större infrastruktursatsningar fram, vilka tar utgångpunkt i Region Skånes positionspapper för infrastruktursatsningar, Skånebilden[12] och Skånes utgångspunkter[13], samt i Regionsamverkan Sydsveriges Sydsvenska prioriteringar 2021[14]. Bland järnvägssatsningar lyfts särskilt utbyggnad av Hässleholm–Lund, dubbelspår på Skånebanan, mellan Hässleholm och Kristianstad, samt partiellt dubbelspår på Ystadbanan, sträckan Skurup–Rydsgård. Skånes hamnar lyfts också fram som strategiska godsnoder, och det är mycket viktigt att säkerställa tillgängligheten till dem.

[11] Region Skåne, Regionplan för Skåne 2022–2040
[12] Region Skåne, Skånebilden
[13] Region Skåne, Positionspapper Skånes utgångspunkter
[14] Regionsamverkan Sydsverige, Sydsvenska prioriteringar 2021

De sex regionerna i södra Sverige (Blekinge, Halland, Jönköping, Kalmar, Kronoberg och Skåne) tog 2021 fram en gemensam handlingsplan för kollektivtrafiken[15]. Planen behandlar principerna för tågtrafiken i de sex regionerna, och där beskrivs tre regionala tågsystem med olika inriktning. De tre systemen består av storregiontåg med inriktningen att knyta samman de största orterna i regionen, regiontåg med uppehåll i de lite större orterna och lokaltåg med täta uppehåll, se Figur 2.



Figur 2 Tågkategorier i handlingsplan för kollektivtrafik[16]

Region Skånes Persontågsstrategi[17] är en plan för hur den regionala tågtrafiken i Skåne ska utvecklas för att möta förväntad efterfrågan samt nå de målsatta marknadsandelarna för kollektivtrafiken i Skåne. Persontågsstrategin innehåller beslutad utveckling till år 2022 (se Figur 6), planerad utveckling till år 2025 samt därefter målbilder för åren 2030, 2035 och 2040 (se Figur 15, Figur 17 och Figur 19). Persontågsstrategin innehåller även restidsmål för olika sträckor, till exempel Lund–Kristianstad 35 minuter, Hässleholm–Kristianstad 10 minuter, Lund–Helsingborg 20 minuter, Helsingborg–Kristianstad 45 minuter och Malmö–Ystad 30 minuter. Restidsmålen i persontågsstrategin är mycket ambitiösa och skiljer sig från Trafikverkets definition av en brist, vilken uppstår när restidskvoten överstiger 0,8 mellan tåg och bil.

Region Skånes Strategi för den hållbara gods- och logistikregionen Skåne[18] lyfter fram att kapacitetsåtgärder på Skånes järnvägssystem behöver säkerställas för ökad robusthet och tillgänglighet för godstransporter. Strategin tar upp att flaskhalsarna i godstransportsystemet på Södra stambanan och Malmö godsbangård behöver undanröjas. Strategin lyfter också fram Godsstråket genom Skåne som en viktig del av Skånes godstransportnät, och stråket behöver utvecklas på sikt.

[15] Regionsamverkan Sydsverige, Handlingsplan Kollektivtrafik

[16] Regionsamverkan Sydsverige, Handlingsplan Kollektivtrafik

[17] Region Skåne, Persontågsstrategi, Strategi för utveckling av den regionala tågtrafiken i Skåne 2020–2040

[18] Region Skåne, Strategi för den hållbara gods- och logistikregionen Skåne

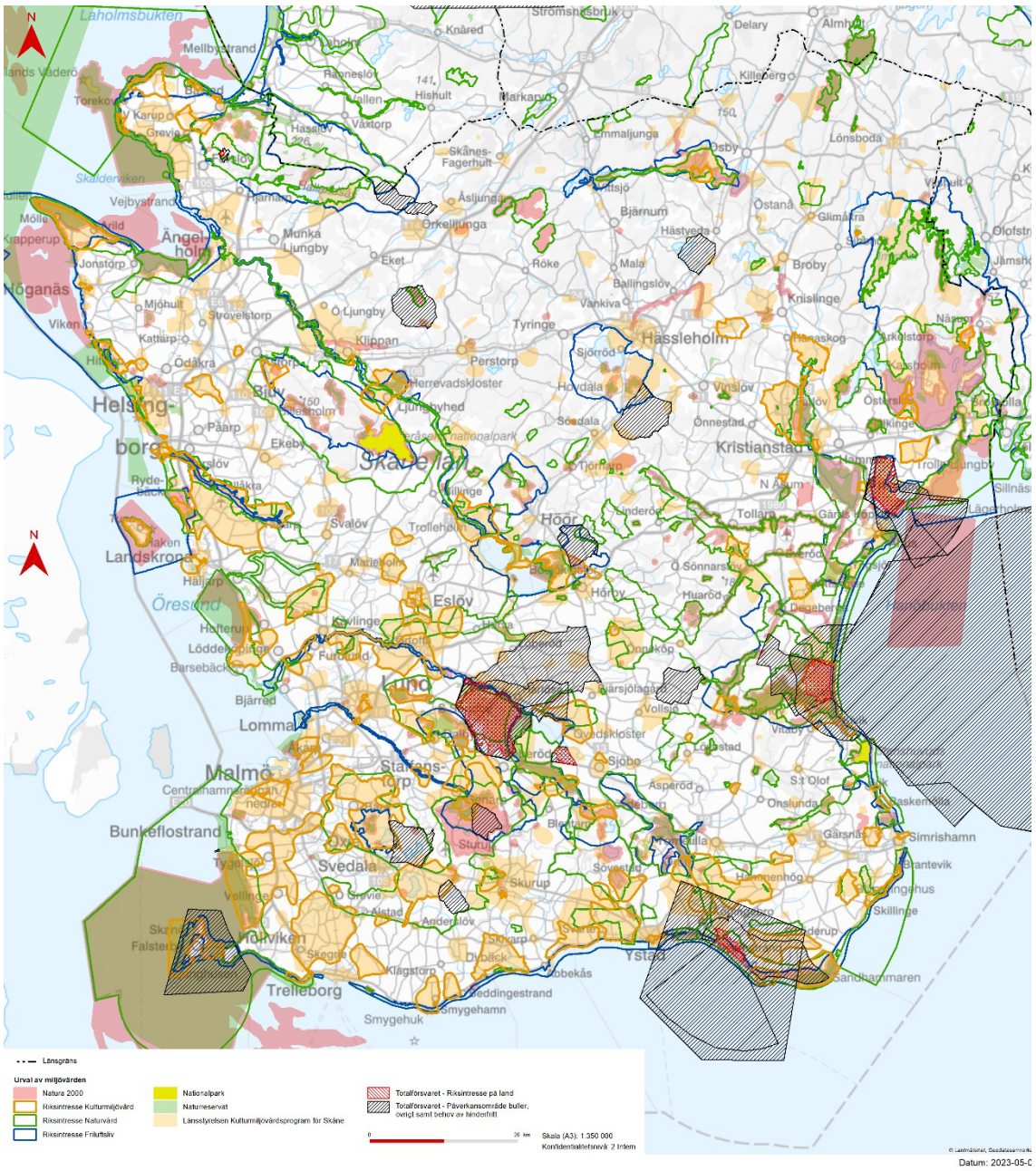
I januari år 2023 undertecknades ett positionspapper för utbyggnad av spårkapaciteten genom Skåne, Lund–Hässleholm[19], av regionala utvecklingsnämndens presidium och av kommunstyrelsens ordförande och vice ordförande i Eslöv, Helsingborg, Höör, Hässleholm, Kristianstad, Lund och Malmö. Positionspapperet handlar om att säkerställa kapacitetsåtgärder i järnvägskorridoren Hässleholm–Lund och i landanslutningarna till Öresundsbron på den svenska sidan.

1.8 Att bygga järnväg i det skånska landskapet

Planläggningsprocessen är en demokratisk process som syftar till att utreda var järnvägen kan byggas för att uppfylla dess ändamål med minsta möjliga markintrång, miljöpåverkan och annan negativ påverkan på olika intressen, till en rimlig kostnad. I det skånska landskapet finns ovanligt många områden med stora värden som behöver beaktas vid utbyggnad av järnväg, se Figur 3. Riksintresseområdena, som är skyddade i lag, omfattar naturvård, kulturmiljövård, vattenförsörjning, friluftsliv och totalförsvaret. Det finns även andra områden med lagskydd, som Natura 2000-områden, naturreservat och områden med skyddade arter. Utöver lagskyddade områden ska intrång i jordbruksmark, samhällen och tätorter begränsas så långt som möjligt.

Erfarenheter från den avslutade lokaliseringsutredningen för Hässleholm–Lund visar att kommuner och allmänheten även värderar andra områden högt, vilket medför att ännu fler områden behöver undvikas så långt som möjligt. Totalt bildar dessa områden en komplex struktur som innebär att ny infrastruktur kommer att påverka och göra intrång i skyddsvärda områden, oavsett placering. Att undvika intrång helt och hållet är omöjligt utifrån hur Skåne ser ut och var områden som behöver beaktas är belägna. Ibland kan intrång undvikas eller begränsas genom en specifik anläggningstyp, exempelvis bro eller tunnel, men ofta innebär sådana lösningar mycket höga kostnader. Vid planering av infrastruktur är det därför nödvändigt att ställa värdena mot varandra och hitta en lösning med så liten påverkan som möjligt, som kan accepteras och som har en rimlig kostnad.

[19] Region Skåne, Positionspapper för utbyggnad av spårkapaciteten genom Skåne, Lund – Hässleholm



Figur 3 Områden med stora värden i Skåne

2 Järnvägssystemet i Skåne

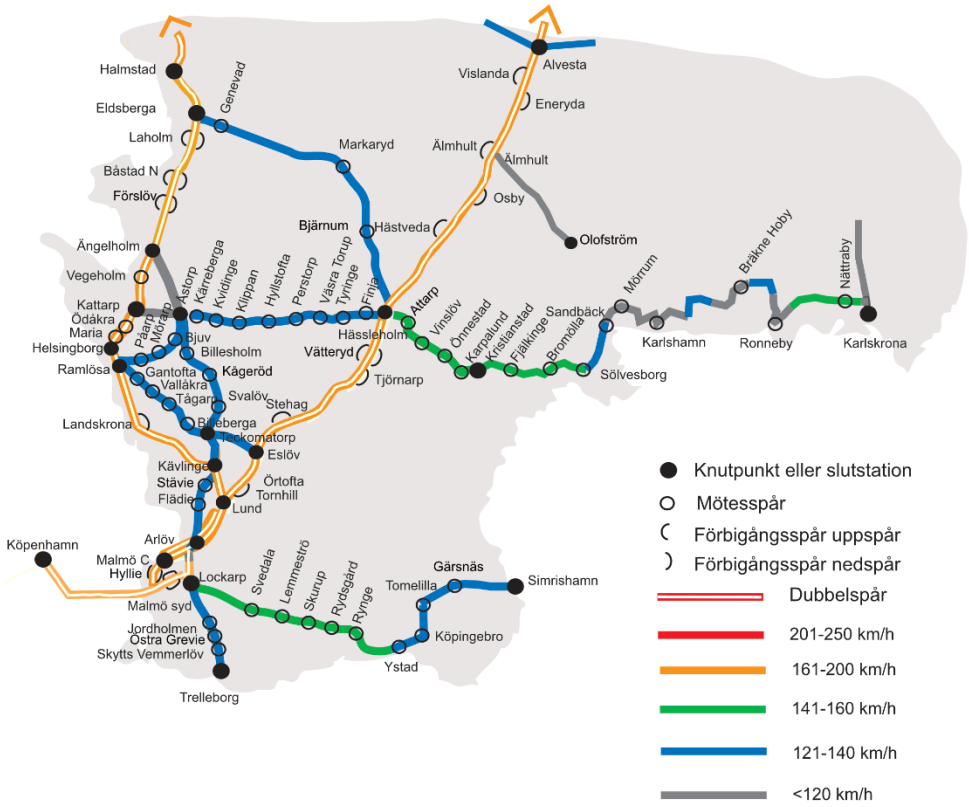
Trafiken i Skåne är utformad i ett system som förgrenar sig norr om Lund i en östlig och en västlig gren, där Södra stambanan och Västkustbanan utgör de huvudsakliga stråken, se Figur 4. Dessa huvudstråk fortsätter sedan norrut mot Östergötland/Stockholm respektive Göteborg/Oslo, söderut mot Köpenhamn/Hamburg och vidare ut i Europa. Stråken är en del av det europeiska så kallade TEN-T-nätet[20] och de är därför prioriterade även i ett internationellt perspektiv.

Figur 4 Huvudstråk Södra stambanan och Västkustbanan

[20] European Commission, Trans-European Transport Network (TEN-T) (europa.eu)

Järnvägssystemet i Skåne är en viktig del i det svenska och internationella järnvägsnätet, och de åtgärder som föreslås behöver analyseras i ett större stråkperspektiv för att säkra framkomligheten för trafiken på större avstånd. Detta är särskilt viktigt för godstrafiken och fjärrtrafiken som i många fall har start- och målpunkter någon annanstans än i Skåne, i många fall även utanför Sverige.

Järnvägsnätet i Skåne består av många olika stråk, och under de senaste 20–25 åren har framför allt den regionala persontrafiken ökat kraftfullt, vilket medfört att ett flertal sträckor blivit överbelastade. Södra stambanan, Västkustbanan och banorna inom Malmö närområde har dubbelspår på i princip alla delar, se Figur 5. Alla sträckor med persontrafik är elektrifierade.



Figur 5 Järnvägsnätet i Skåne år 2024

Södra stambanan, Stockholm–Malmö, är ett av landets viktigaste stråk för både person- och godstrafik och har hastigheter upp till 200 km/tim på stora delar av sträckan. 200 km/tim i kurvor kan enbart nyttjas av tåg med korglutning; tåg utan korglutning kan köras i 180 km/tim i kurvor. På sträckan Hässleholm–Lund finns korta nedsättningar, dels i anslutning till stationerna Hässleholm och Lund, dels på tre platser söder om Höör (Sjöholmen, Eslöv och Håstad). På sträckan genom Skåne är trafiken mycket omfattande med godståg och pågatåg som kommer i konflikt med de snabbare långväga persontågen och Öresundstågen. Sträckan Lund

(Högevallsbadet)–Malmö kommer att få fyrspår i december 2023. Då möjliggörs en trafikökning och sträckan Hässleholm–Lund kommer då att bli den mest belastade delen.

Västkustbanan går mellan Göteborg och Lund och har hastighet upp till 200 km/tim, med stora delar av banan förberedda för 250 km/tim. Norr om Ängelholm går godstrafik som fortsätter på Godsstråket genom Skåne mot Malmö och kontinenten. I december 2023 när dubbelspåret Ängelholm–Maria är klart kommer hela sträckan genom Skåne, utom Maria–Helsingborg, att ha dubbelspår. Persontrafiken är mycket omfattande på delen Helsingborg–Lund där det går pågatåg med många stopp som kommer i konflikt med snabbtåg och Öresundståg.

Inom Malmö närområde finns dubbelspåriga sträckningar längs Kontinentalbanan mellan Arlöv och Lockarp, Öresundsbanan mellan Lockarp och Lernacken och vidare över Öresundsbron och genom Citytunneln.

Godsstråket genom Skåne sträcker sig från Ängelholm till Trelleborg. På delarna söder om Åstorp finns både persontrafik och godstrafik. Godstrafiken är mest omfattande på delen Teckomatorp–Kävlinge–Arlöv, medan persontrafiken är mest omfattande på delen Malmö–Trelleborg, där det tillsammans med godstrafiken går cirka 100 tåg per dygn.

Skånebanan går mellan Helsingborg och Kristianstad via Hässleholm. Mellan Helsingborg och Åstorp finns en omledningsmöjlighet via Kattarp. På delen Hässleholm–Kristianstad har hastigheten höjts till 160 km/tim och under 2023 kommer hastigheten även att höjas till 160 km/tim på delen Hässleholm–Åstorp. Trafiken är omfattande med cirka 100 tåg per dygn på delarna Hässleholm–Kristianstad och Åstorp–Helsingborg.

Blekinge kustbana sträcker sig från Kristianstad till Karlskrona, och banan har på flera sträckor genom Blekinge låg hastighet och slingrig sträckning. På delen Kristianstad–Sölvesborg är dock hastigheten 160 km/tim.

Markarydsbanan går mellan Eldsberga, söder om Halmstad, och Hässleholm. Godstrafiken är numera av liten omfattning och persontrafik finns endast på delen Markaryd–Hässleholm. Inom några år kommer persontrafiken dock att utökas till Halmstad.

Rååbanan går mellan Ramlösa (Helsingborg) och Eslöv via Teckomatorp. På delen Ramlösa–Teckomatorp finns många mötesspår, vilket medför att banans kapacitet är i bra balans med trafiken. Två av mötesspåren har enbart en plattform, vilket gör att persontåg med uppehåll för resandeutbyte inte kan mötas. Mellan Teckomatorp och Eslöv saknas dock mötesspår, vilket medför att trafiken blir sårbar.

Ystadbanan går mellan Lockarp (Malmö) och Simrishamn via Ystad. Den regionala persontrafiken är mest omfattande mellan Malmö och Ystad, medan godstrafiken är av liten omfattning. På sträckan Ystad–Simrishamn finns få mötesspår, vilket medför att trafiken blir sårbar.

Sträckan Älmhult–Olofström är inte elektrifierad och har endast godstrafik. Den kommer dock att elektrifieras och utökas med en ny sträckning mellan Olofström och Blekinge kustbana väster om Mörrum. Det medför att persontrafik möjliggörs mellan Älmhult och Karlshamn, och att godståg får en genare väg till Karlshamn.

2.1 Trafikering

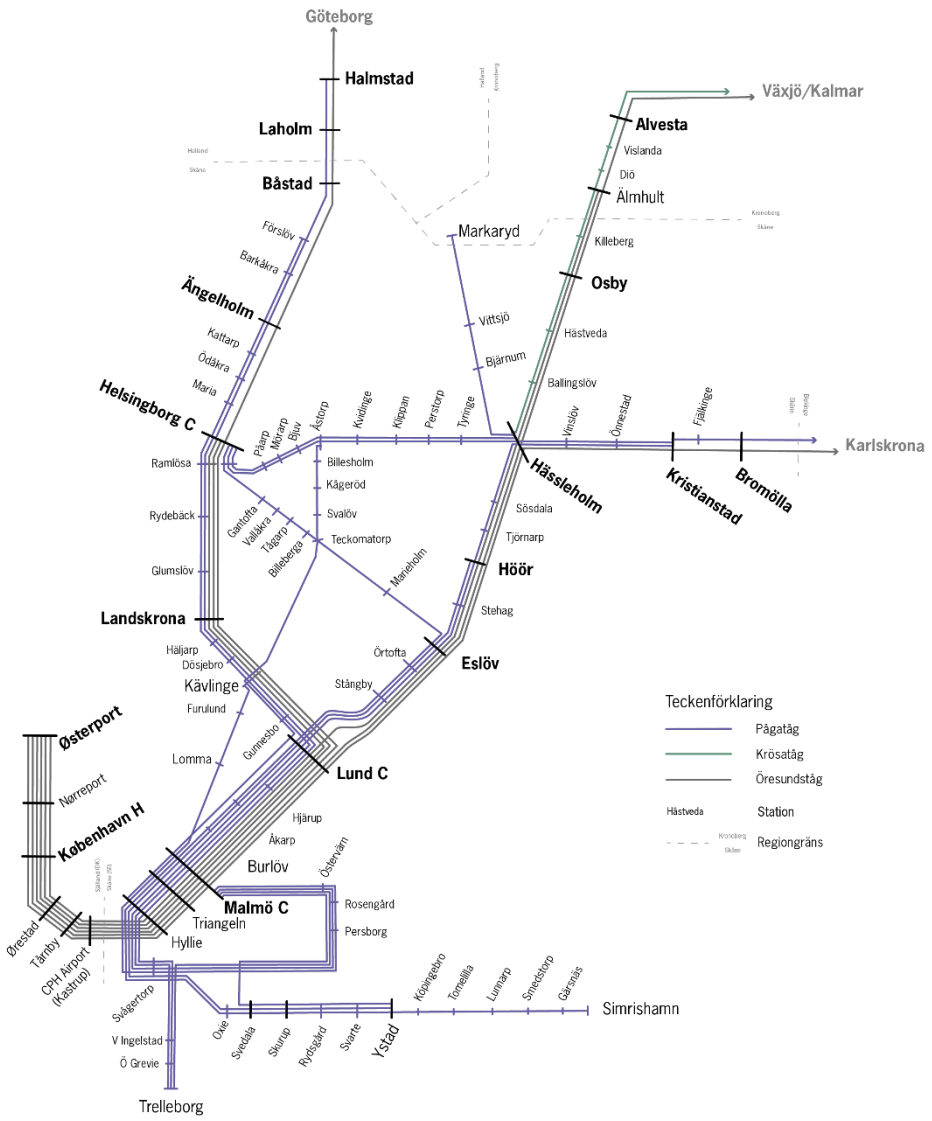
Tågtrafiken i Skåne har ökat kraftigt under de senaste 20–25 åren. Den regionala persontrafiken har ökat mest, vilket har medfört att många enkelspår blivit överbelastade. Även godstrafiken har ökat, men de ökade godsmängderna har till stor del kunnat hanteras med längre tåg och ökad fyllnadsgrad.

2.1.1 Långväga persontåg

På Södra stambanan mellan Stockholm och Malmö har SJ utökat till ett tåg per timme och riktning under hela dagen, med varannan tur till Köpenhamn. Dessutom körs två nattåg, dels mellan Stockholm och Malmö, dels mellan Stockholm och Berlin via Malmö och Hamburg. Snälltåget kör normalt två till fyra tåg i vardera riktningen per dygn, och under vår, sommar och höst fortsätter dessa till Berlin. Under vintern körs dessutom nattåg mellan Malmö och den jämtländska fjällvärlden. FlixTrain har sökt tågläge mellan Stockholm och Malmö under 2023. Mellan Göteborg och Malmö går snabbtågen varannan timme i vardera riktningen. Restiden för fjärrtåg mellan Stockholm och Malmö har för de flesta tåg under de senaste 20 åren uppgått till cirka 4:30, samtidigt som antalet tåg på sträckan ökat.

2.1.2 Regionala persontåg

Den regionala tågtrafiken i Skåne år 2022 visas i Figur 6. Ett streck motsvarar ett tåg per timme och riktning, det vill säga en dubbeltur. På vissa delar handlar det dock om insatståg som endast går enstaka turer i högtrafik. Det gäller framför allt det tredje tåget på delarna Älmhult–Hässleholm och Malmö–Ystad/Trelleborg. På Lommabanan körs det sedan 2022 två tåg per timme och riktning i högtrafik.



Figur 6 Regional persontrafik i Skåne år 2022[21], vissa avvikelser kan förekomma eftersom strategin gjordes före pandemin

2.1.3 **Godstrafik**

Godstågstrafiken i Skåne är mest omfattande på Södra stambanan, och under 2022 hade delen Älmhult–Hässleholm 50–55 godståg per dygn och Hässleholm–Lund hade cirka 45 godståg per dygn. Flödet är också betydande på delen Hässleholm–Helsingborg och på Kontinentalbanan genom Malmö och vidare över Öresundsbron. Längs västkusten och Godsstråket genom Skåne mot Malmö går 15–20 godståg per dygn. Öresundsbron trafikeras av 24 godståg per dygn.

[21] Region Skåne, Persontågsstrategi, Strategi för utveckling av den regionala tågtrafiken i Skåne 2020–2040

2.2 Restider

Trafikverket har tagit fram en handledning för framtagande av geografiska bristbeskrivningar[22]. En indikator är restidskvot kollektivtrafik järnväg/bil mellan regionala kärnor. Det antas vara en brist om restidskvoten mellan tåg och bil är större än 0,8 när bilrestiden jämförs med den snabbaste tågavgången.

Mellan Stockholm och Malmö är snabbaste avgången 4:24 under 2023, vilket ger en restidskvot på 0,70 – vilket då inte är en brist. Om i stället Stockholm–Helsingborg studeras blir restidskvoten 0,87 vilket är en brist. För Malmö–Karlskrona är snabbaste restid 2:44, vilket ger en restidskvot på 1,14 – en tydlig brist. För regionala resor som Malmö–Kristianstad är restidskvoten 0,94 vilket också är en brist.

2.3 Utveckling

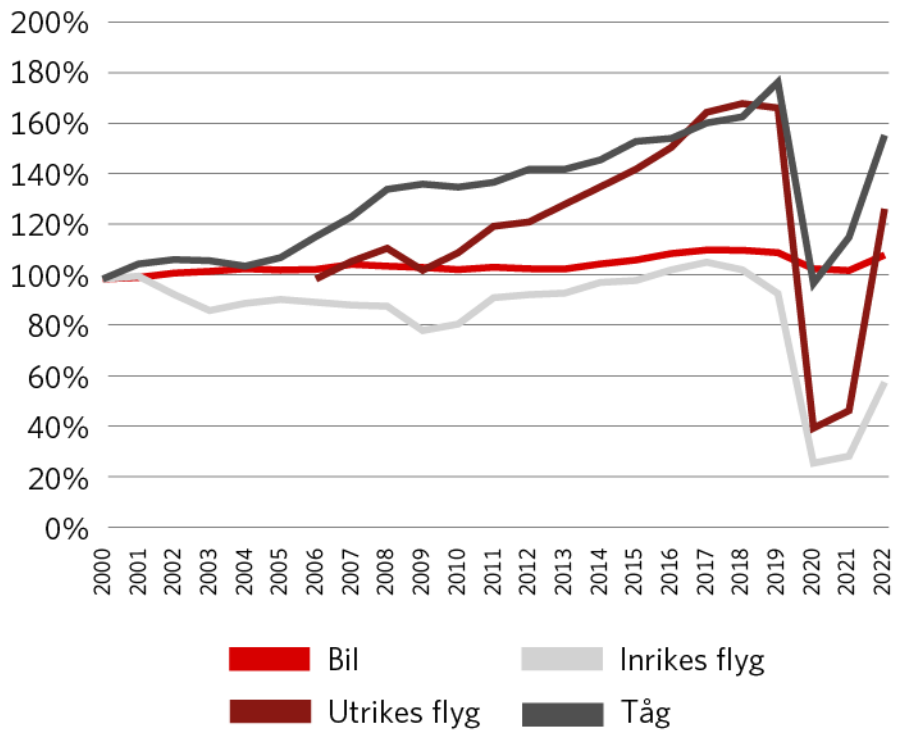
2.3.1 Persontrafik

Tågresandet i Sverige ökade med nästan 80 procent mellan år 2000 och 2019, se Figur 7 som visar förändring av transportarbetet mätt i person-kilometer mellan åren 2000 och 2022. Motsvarande förändring för inrikes flyg var en minskning med cirka fem procent. För utrikes flyg ökade transportarbetet med cirka 65 procent under åren 2006–2019. Här finns inte officiell statistik att tillgå före 2006. Under pandemin minskade både tåg- och flygresandet kraftigt, men tåg och även utrikes flyg har till stora delar återhämtat sig under 2022.

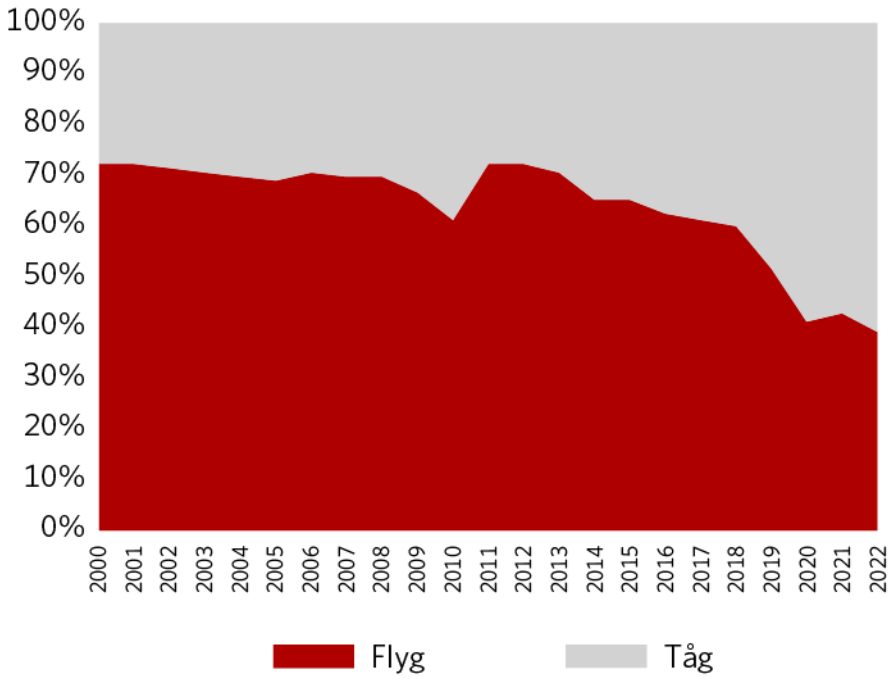
År 2022 låg inrikes flyg 40 procent lägre än under år 2000. Transport-arbetet med personbil har varit relativt konstant och ganska opåverkat under pandemin, men det har ökat med cirka nio procent mellan 2000 och 2022.

För relationen Stockholm–Malmö/Lund hade flyget fram till år 2019 en större andel än tåget. Tåget har dock kontinuerligt ökat andelen, med undantag för åren 2011–2012, när tågtrafiken led av stora problem med förseningar. År 2019 var tåget nästan jämsides med flyget, och år 2022 hade tåget större andel än flyget, se Figur 8. För tåget har resandet och andelen resor ökat utan att restiden har förbättrats.

[22] Trafikverket, Handledning för framtagande av geografiska bristbeskrivningar på systemnivå



Figur 7 Transportarbete i person-km för olika trafikslag i Sverige 2000–2022[23]



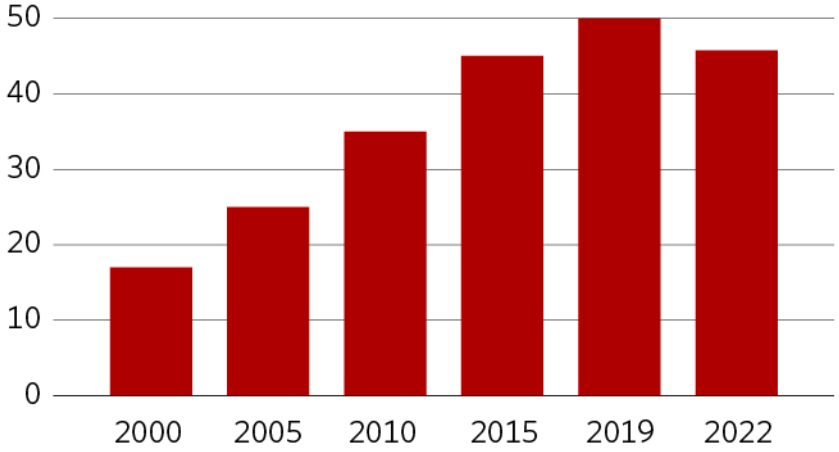
Figur 8 Utveckling av andelar för flyg och tåg på sträckan Stockholm–Malmö/Lund under åren 2000–2022[24]

[23] Trafikanalys, https://www.trafa.se/etiketter/statistik/

[24] Transportstyrelsen, https://www.transportstyrelsen.se/sv/Press/Statistik/ samt egen bearbetning

År 2019 gjordes cirka 47 miljoner resor med pågatåg och Öresundståg i Skåne, inklusive resor över Öresundsbron som står för cirka 10 miljoner av resorna. Tågtrafiken står alltså för knappt 30 procent av det totala kollektivresandet i Skåne, men eftersom medelreslängden med tåg är betydligt längre än med buss står tågen för nästan 70 procent, av det totala persontransportarbetet som mäts i personkilometer. Antalet resor med regionaltåg i Skåne under 2000–2022 visas i Figur 9.

Ökningen av antalet resor var mycket kraftig under 2000–2015, men gränskontroller hämmade därefter resandet en del. Resandet ökade dock på nytt till år 2019. Under pandemin minskade resandet igen, men det har börjat återhämta sig under 2022.

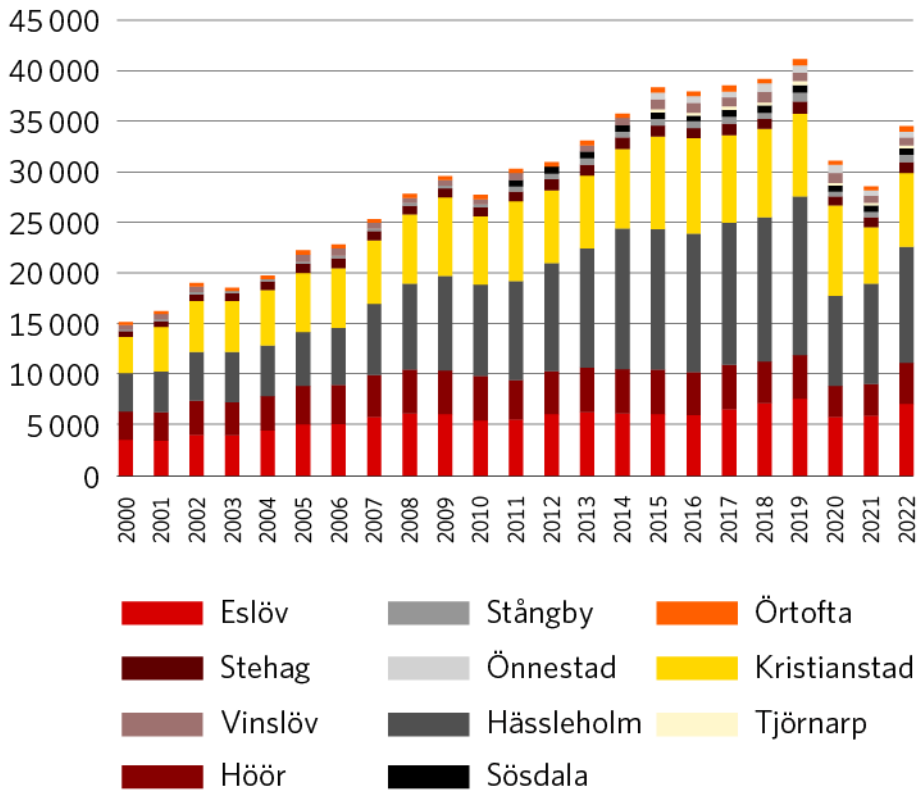


Figur 9 Antal resor i miljoner per år med regionaltåg i Skåne 2000–2022[25]

Figur 10 visar utvecklingen för hållplatserna på sträckan Kristianstad–Hässleholm–Lund under 2000–2022. Det sammanlagda resandet till och från dessa stationer ökade från cirka 15 000 resor per dygn år 2000 till drygt 40 000 år 2019. Hässleholm står för en stor del av ökningen, men det beror också på att trafiken mot Helsingborg ökat. Dessutom har det tillkommit så kallade krösatåg mot Markaryd och Växjö.

Eslöv hade relativt stort resande redan år 2000, men har under perioden ändå fördubblat resandet. Även Höör hade stort resande år 2000, som år 2019 ökat med mer än 50 procent. Även den lilla orten Stehag fördubblade resandet under 2000–2019. Tre mindre hållplatser har tillkommit under perioden: Sösdala som fick pågatåg år 2011 samt Tjörnarp och Önnestad som fick pågatåg år 2015. Lund som är en stor målpunkt tredubblade resandet från cirka 16 500 per dygn till cirka 47 000 av- och påstigande per dygn under 2019.

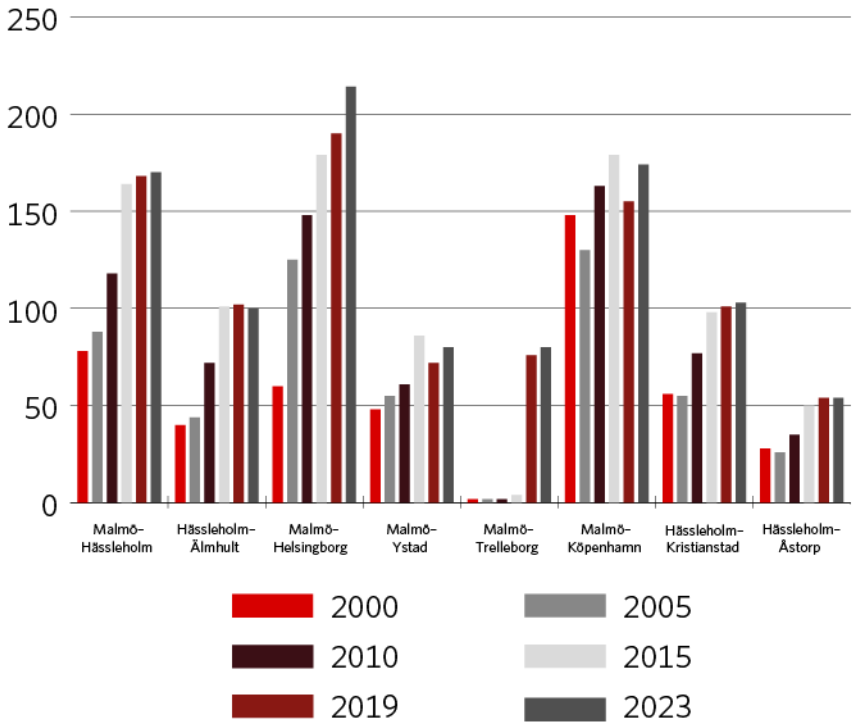
[25] Region Skåne, Skånetrafikens tågresande 2000, 2005, 2010, 2015, 2019 och 2022



Figur 10 Antal på-och avstigande per dag för hållplatser längs sträckan Kristianstad–Hässleholm–Lund under åren 2000–2022[26]

Förändringen av antalet persontåg på sträckor i Skåne under 2000–2023 visas i Figur 11. På Södra stambanan, delarna Malmö–Hässleholm och Hässleholm–Älmhult, har antalet persontåg mer än fördubblats mellan 2000 och 2019. Mellan Hässleholm och Kristianstad är trafiken nästan fördubblad. Här finns redan i dag en efterfrågan på att öka trafiken ytterligare, men enkelspåret sätter begränsningar. På sträckan Malmö–Helsingborg har antalet persontåg nästan fyrdubblats, vilket till stor del beror på det nya dubbelspåret via Landskrona som blev klart år 2001. På sträckan Malmö–Köpenhamn gick relativt många persontåg redan första året, när det under en övergångsperiod gick både Kustpilen och Öresundståg. På sträckan Malmö–Trelleborg startade pågatågstrafik vid årsskiftet 2015/2016, efter utbyggnad av mötesspår, vilket förklarar den stora ökningen. För Sträckan Malmö–Ystad kom i stället den stora ökningen redan 1996 när banan blev elektrifierad, men antalet tåg har kunnat öka ytterligare tack vare nya mötesspår.

[26] Region Skåne, Skånetrafikens tågresande 2022



Figur 11 Antal persontåg/dygn 2000–2019 på representativa sträckor i Skåne[27]

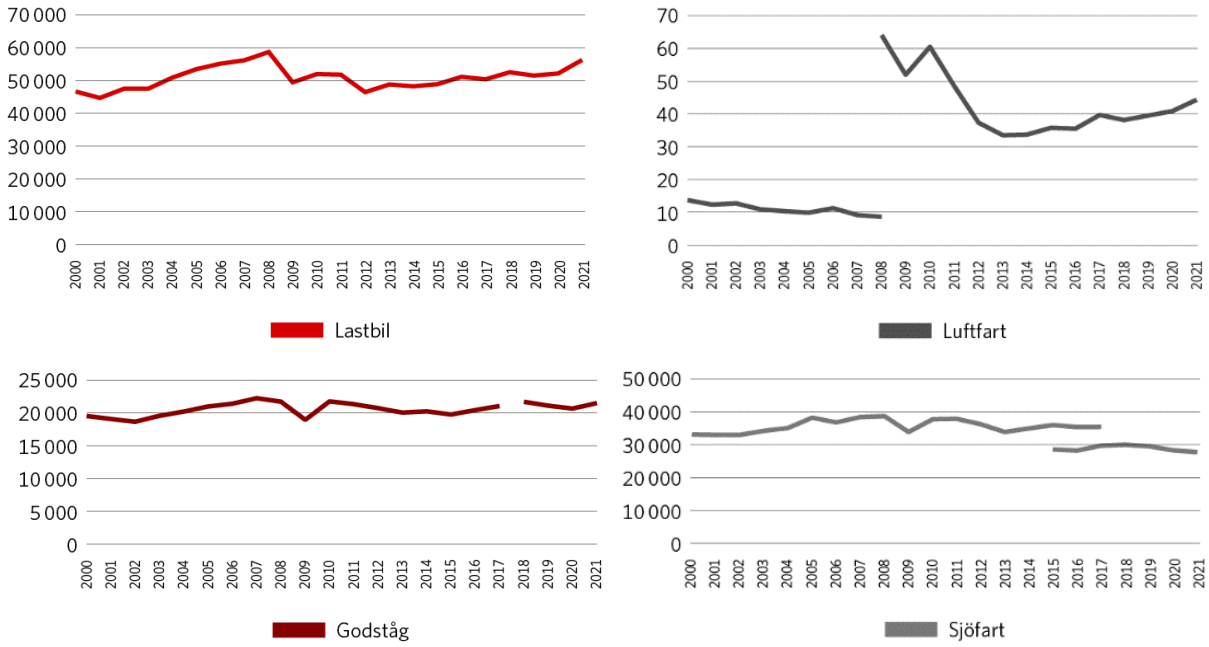
2.3.2 **Godstrafik**

Figur 12 visar detaljerad utveckling för godstransporter åren 2000–2021. För godstrafiken har tidsserierna blivit brutna för godståg, sjöfart och luftfart på grund av ändrade beräkningsmetoder. Linjerna blir därför inte helt jämförbara. För lastbil gjordes en justering av metoden för utländska lastbilar från år 2012.

Från år 2010 har lågprisåkerier etablerat lastbilstrafik med upp till 50 procent lägre kostnad, och det har gjort järnvägen och sjöfarten mindre konkurrenskraftig. De senaste åren har dock reglerna för lastbil skärpts genom EU:s mobilitetspaket, samtidigt som drivmedelspriserna ökat. Det medför ett stort tryck på mer järnvägstransporter, särskilt kombitrafik.

[27] KTH, Utbud och priser i persontrafik på järnväg 2022

När Södra stambanans anpassning för 200 km/tim blev klar 1996 minskade restiden för snabbtågen, men godstrafiken fick under dagtid förlängda transporttider eftersom de snabba persontågen behövde köra förbi godstågen på fler platser. På sträckan Hässleholm–Lund har kapaciteten då blivit mycket ansträngd. För att godstrafiken ska få plats under dagtid har det därför byggts ytterligare förbigångsspår. Eftersom godstågen måste passeras fler gånger har dock transporttiderna ökat ytterligare. Nu har persontrafiken börjat bli så tät att godstågen har svårt att hinna köra mellan förbigångsspåren. Godstågens framkomlighet kan då inte längre åtgärdas genom förbigångsspår, utan snabb och långsam trafik behöver separeras.



Figur 12 Miljoner ton-km 2000–2021, lastbil, luftfart, godståg och sjöfart[28]

2.4 Förseningar och störningar

Punktligheten i järnvägssystemet mäts som det antal tåg som är mer än fem minuter försenade till sin slutstation, avrundat nedåt. Det innebär att ett tåg kan vara försenat till slutstation upp till 5 minuter och 59 sekunder och ändå inte räknas som försenat. Inställda tåg räknas inte heller som försenade. Dessa tåg brukar utgöra 1–2 procent av trafiken. I Tabell 1 visas punktligheten 2010–2022 för berörda trafiksystem i Skåne och godstrafiken i hela landet.

[28] Trafikanalys, https://www.trafa.se/etiketter/statistik/

Tabell 1 Punktlighet 2008–2022 för berörda tågsystem (%), inställda tåg ej medräknade (rödmarkerade siffror utgör betydande brist)[29]

	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Genomsnitt 2010-2022
Göteborg–Malmö/ Köpenhamn	80	79	83	78	71	78	86	78	72	79
Pågatåg i Skåne	92	94	94	94	92	94	95	94	92	93
Stockholm–Malmö/ Köpenhamn	51	71	73	66	69	75	81	73	57	68
Öresundståg	84	88	88	86	86	90	93	89	86	88
Godståg	66	78	77	81	73	78	83	77	73	76

I Trafikverkets arbete med geografiska bristbeskrivningar antas det vara en betydande brist om punktligheten är under 75 procent. Tabell 1 visar att den långväga persontrafiken på sträckan Stockholm–Malmö/Köpenhamn haft en punktlighet under 75 procent de allra flesta åren, och genomsnittet under 2010–2022 är endast 67,7 procent. Här utgör punktligheten således en betydande brist. Att punktligheten är sämre än för godstrafiken är ovanligt jämfört med andra länder. Den låga punktligheten torde framför allt bero på den stora mängd blandad trafik med snabbtåg, regionaltåg och godståg. För godstågen mäts punktligheten vid ankomst till bangården, och det säger därför inget om med vilken punktlighet godset når kunden.

2.5 Behov av kapacitet för drift- och underhållsåtgärder

Dagens järnvägsanläggning är på många ställen högt belastad, samtidigt som behovet av åtgärder för drift och underhåll ökar. Detta är en svår utmaning, inte minst på de mest trafikerade stråken i Skåne där det går trafik under större delen av dygnet. Där är underhållsåtgärderna därför hänvisade till tider med så lite trafik som möjligt. I takt med att trafiken ökar blir det allt svårare att skapa tid för underhållsåtgärder, så problemet förväntas bli än värre på längre sikt om kapacitetssituationen inte förbättras.

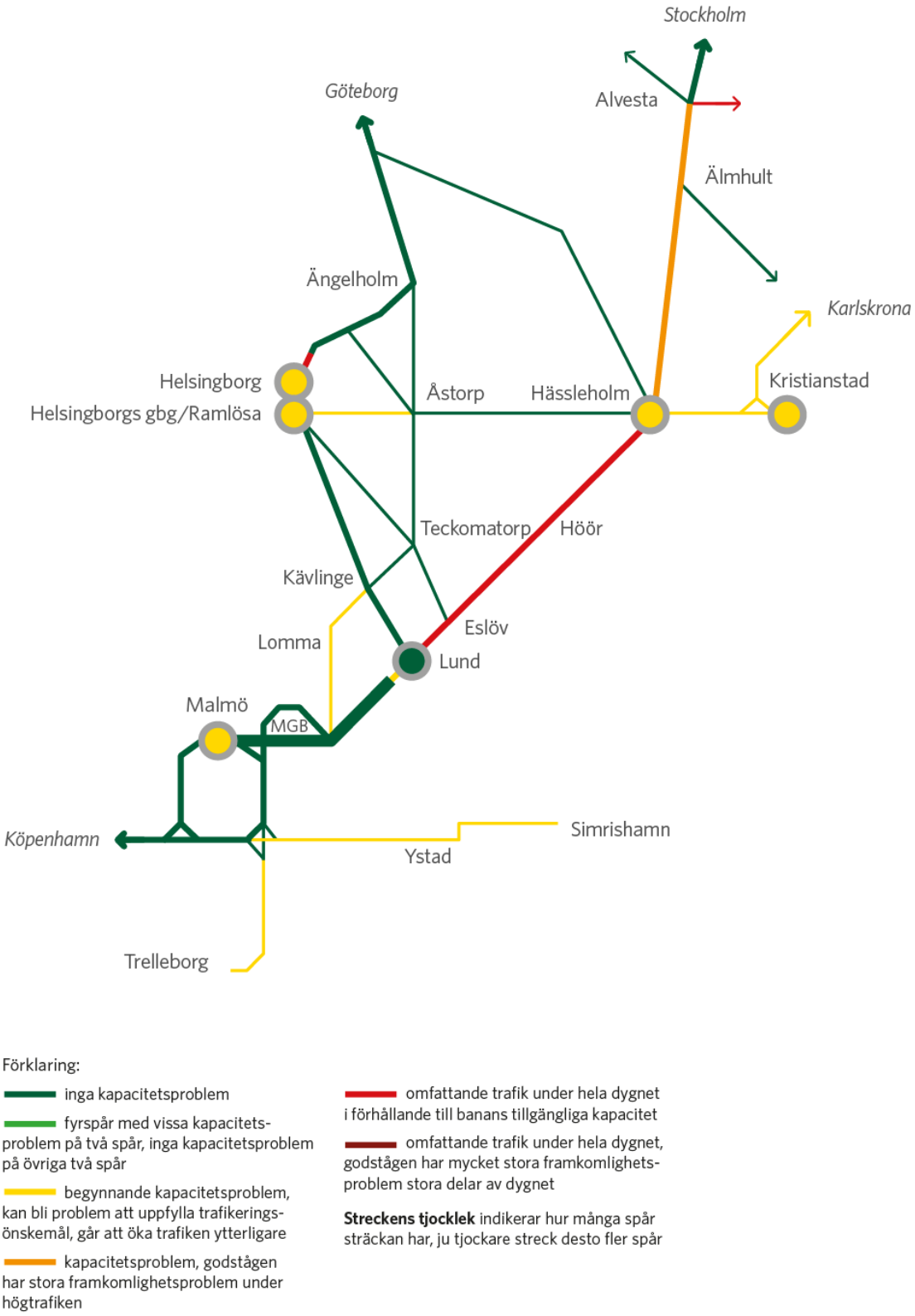
[29] Siffran för 2022 avser fram till tidtabellsskiftet 12 december

För att få en förutsägbarhet för entreprenörer och operatörer är underhållsfönster där banan är helt avstängd att rekommendera. Hur effektivt ett underhållsfönster kan utnyttjas beror till stor del på hur långt det är. Med ett underhållsfönster på 3,5 till 4,5 timmar begränsas de arbeten som kan genomföras till enklare arbeten som inte kräver lång etableringstid för maskiner. För att effektivt kunna genomföra arbeten som kräver lång etableringstid för maskiner behöver underhållsfönstret vara 5–6 timmar långt. Eftersom det är mycket svårt att få till längre avstängningar på båda spåren på Södra stambanan, genomförs i stället ett antal underhållshelger mellan Hässleholm och Lund. Banan stängs då under mer än 24 timmar och tågtrafiken leds om. Genom att tillföra mer kapacitet i järnvägssystemet kan möjligheten till underhåll med hjälp av underhållsfönster öka. I vilken omfattning detta kan nyttjas beror dock på hur banan utformas och placeras.

2.6 Kapacitets- och bristanalys år 2024

Till år 2024 färdigställs fyrspårsutbyggnaden på Södra stambanan, från Malmö till Klostergården, strax söder om Lund C, och dubbelspårsutbyggnaden på Västkustbanan, sträckan Ängelholm–Maria, vilket ger ett kapacitetstillskott för viktiga stråk i och omkring Skåne.

I detta läge är det Södra stambanan mellan Alvesta och Lund som har störst kapacitetsproblem, inte minst när det gäller godstrafikens framkomlighet, se Figur 13. Utmaningarna är störst mellan Lund och Hässleholm, och här sker en successiv ökning av godstågens transporttider för att uppfylla önskemålen om snabb regional- och fjärrtrafik. Norr om Hässleholm är kapacitetsutnyttjandet något lägre men antalet möjliga godstågskanaler i högtrafik är lågt, främst beroende på att det finns betydligt färre förbigångsspår på sträckan Hässleholm–Alvesta än på sträckan Lund–Hässleholm. Den omfattande trafiken gör att en störning snabbt sprider sig till andra tåg och till angränsande banor, vilket är besvärande för godstrafiken och fjärrtrafiken som i många fall färdas längre sträckor.



Figur 13 Illustration över kapacitetsituationen i Sydsverige år 2024 (denna figur är inte direkt jämförbar med kartor över kapacitetsutnyttjandet eftersom fler faktorer har vägts in)

Vissa större stationer uppvisar en begynnande kapacitetsbrist men kan fortsatt hantera fler tåg utan ytterligare utbyggnader. Detta är exempelvis fallet på Västkustbanan, där situationen vid Malmö och Helsingborg påverkar framkomligheten i stråket som helhet. I Hässleholm är det brist på plattformsspår för tåg mot Kristianstad eftersom dessa enbart kan använda vissa spår på stationen. Utöver ovan nämnda utmaningar har även vissa banor som är viktiga för regionaltrafiken begynnande kapacitetsproblem, och Skånebanan är det tydligaste exemplet.

Trafikverket tar fram bristbeskrivningar för järnvägssystemet i Sverige. Exempel på brister som studeras är restid, punktlighet och kapacitet. Tabell 2 visar om det är brist för några viktiga långväga reserelationer till och från Skåne, vilket i sådana fall markeras med röd text. Restidskvoten är beräknad för snabbaste restid med tåg i förhållande till restid med bil, och punktligheten är den genomsnittliga för åren 2010–2022 för aktuellt tågsystem. Kapacitetsutnyttjandet är bedömt för år 2024 på dimensionerande sträcka. För reserelationer längs Södra stambanan har Stockholm–Helsingborg och Malmö–Karlskrona brister i restid.

Det är framför allt brister i punktlighet och kapacitet på berörda reserelationer som angör Södra stambanan. För sträckan Malmö–Karlskrona är punktligheten bättre. Här är det i stället restid och kapacitet som har brist. Mellan Göteborg och Malmö är det enkelspåret på sträckan Varberg–Hamra som dimensionerar kapaciteten.

Tabell 2 Brister för långväga persontåg genom Skåne år 2024

Reserelation	Restidskvot	Punktlighet (procent)	Kapacitets-utnyttjande (procent)
Stockholm–Malmö	0,69	68	83
Göteborg–Malmö	0,70	79	89
Stockholm–Köpenhamn	0,75	68	83
Stockholm–Helsingborg	0,87	68	81
Malmö–Karlskrona	1,14	88	83
Stockholm–Kristianstad	0,76	68	81

Tabell 3 visar motsvarande sammanställning av brister för några viktiga pendlingsrelationer i Skåne. Lund–Kristianstad, Malmö–Ystad och Malmö–Kristianstad har brister i restid, medan Malmö–Eslöv, Lund–Kristianstad, Malmö–Hässleholm och Malmö–Kristianstad har brister i kapacitet.

Tabell 3 Brister för några pendlingsrelationer i Skåne år 2024

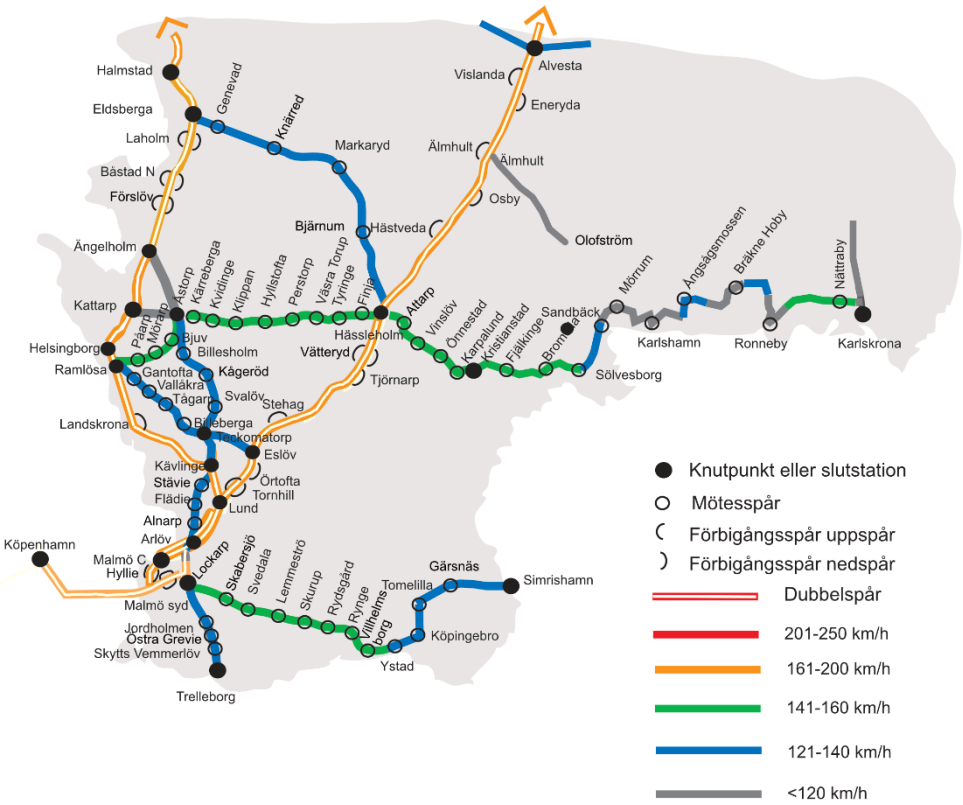
Reserelation	Restidskvot	Punktlighet (procent)	Kapacitets-utnyttjande (procent)
Malmö–Eslöv	0,73	88	83
Lund–Kristianstad	0,91	88	83
Malmö–Hässleholm	0,57	88	83
Malmö–Helsingborg	0,75	91	52
Malmö–Ystad	1,00	91	75
Malmö– Kristianstad	0,90	88	83

Godstrafiken drabbas också av det höga kapacitetsutnyttjandet på Södra stambanan. Även om godstrafikens punktlighet ligger strax över 75 procent har godstågens transporttider förlängts i takt med att persontågstrafiken ökat och att det byggts fler förbigångsspår mellan Hässleholm och Lund.

3 Järnvägssystemets utveckling i Skåne

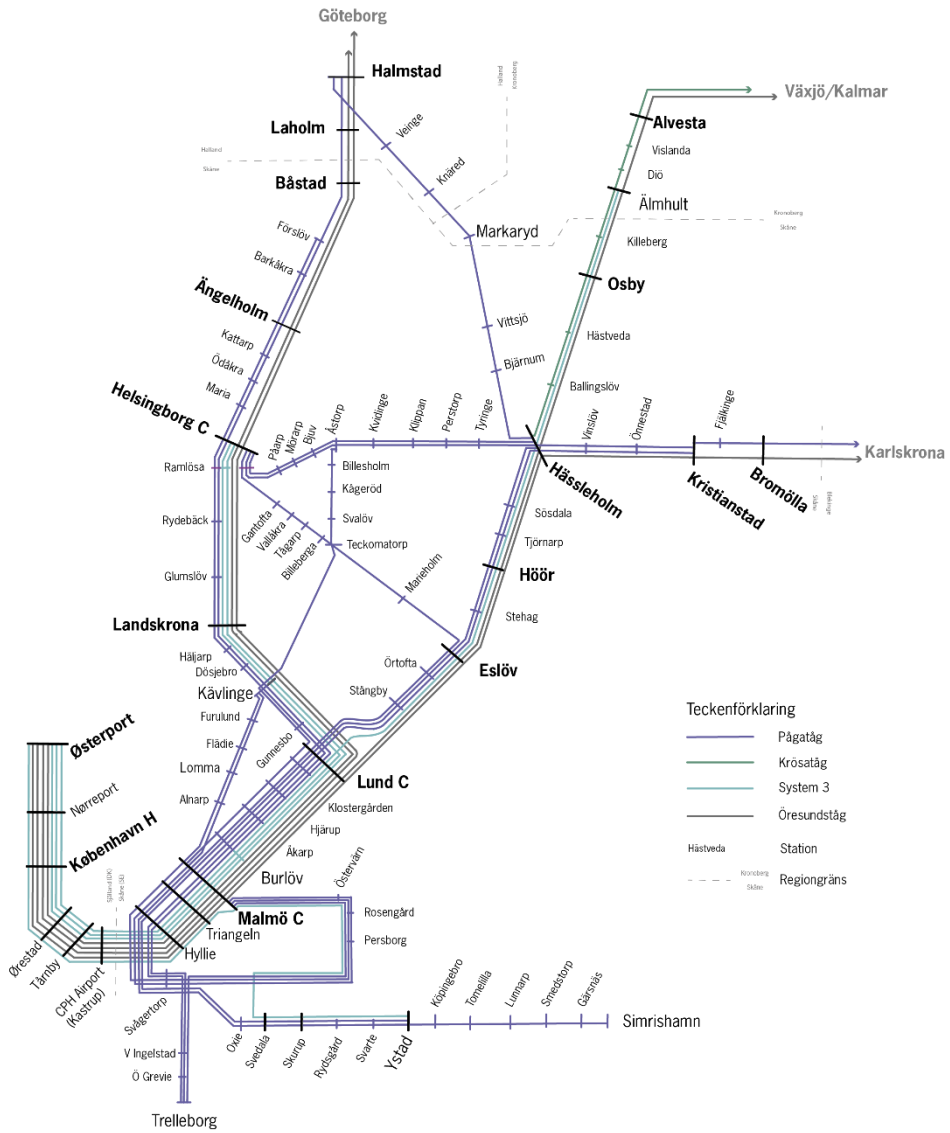
3.1 Kapacitets- och bristanalys år 2030

Fram till år 2030 har det tillkommit mötesspår i Alnarp och ett förlängt mötesspår i Flädie på Lommabanan. Dessutom har hastigheten höjts till 160 km/tim på delen Åstorp–Helsingborg, och i Klippan har mötesspåret förlängts ca 2,8 km, se Figur 14.



Figur 14 Järnvägsnätet i Skåne 2030

När SJ fått nya tåg kring år 2025 planeras dels en viss utökning av trafiken mellan Stockholm och Malmö, dels att tågen varje timme fortsätter till Köpenhamn. Till år 2030 efterfrågas också att snabbtågen mellan Göteborg och Malmö utökas till ett tåg per timme och riktning och att åtminstone delar av trafiken fortsätter till Köpenhamn. Region Skåne presenterade år 2021 en persontågsstrategi för den regionala tågtrafiken i Skåne 2020–2040. I scenario 2030 antas fem regionala persontåg per timme och riktning på Södra stambanan söder om Hässleholm, se Figur 15. Jämfört med år 2023 är det en utökning på delen Hässleholm–Höör. Den huvudsakliga utökningen av regionaltrafiken sker genom att fler timmar körs med högtrafikutbud.



Figur 15 Regional persontrafik i Region Skånes målbild år 2030[30]

Effekten på trafiken när Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar är svårbedömd, men klart är att den främst kommer att påverka godstrafiken och fjärrtrafiken. Bedömningen är att det i Sydsverige främst kommer att vara godstrafiken som drabbas av de allvarligaste kapacitetsbristerna under tidigt 2030-tal. Förbigångar av godståg förväntas öka som resultat av att högtrafikperioden blir längre, i kombination med att gods- och fjärrtrafiken ökar. Även den regionala trafiken påverkas eftersom även förbigångar av pågatåg kommer öka.

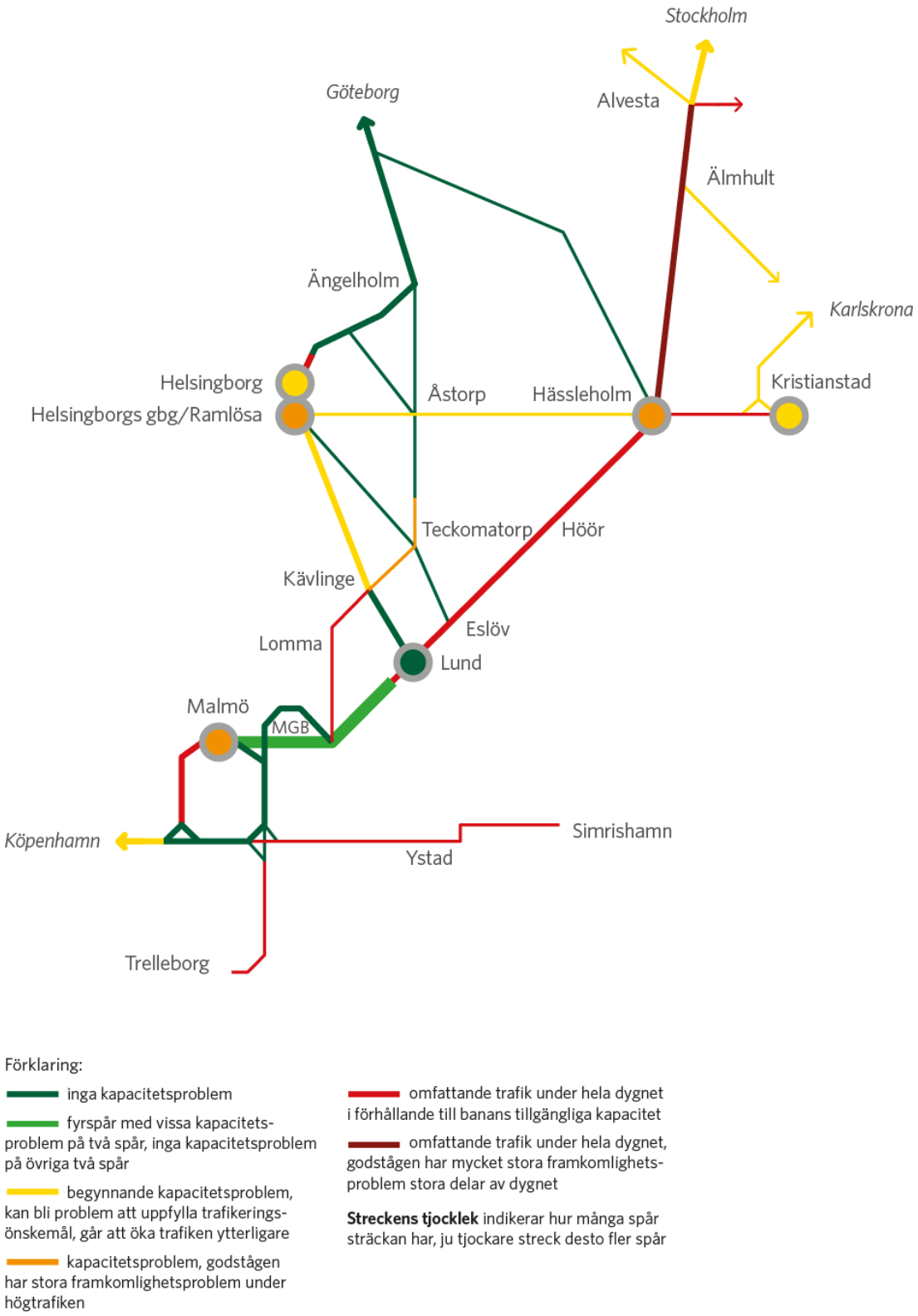
Den långväga persontrafiken planeras till en början att bli utökade till cirka tio tåg i vardera riktningen per dygn mellan Köpenhamn och Hamburg. Det finns även tankar på nattåg mellan Oslo och Hamburg.

[30] Region Skåne, Persontågsstrategi, Strategi för utveckling av den regionala tågtrafiken i Skåne 2020–2040

Godstrafiken efterfrågar också fler tåglägen under dagtid, men antalet timmar då det enbart finns möjlighet att framföra ett godståg per timme och riktning mellan Hässleholm och Alvesta ökar. De godstågslägen som tilldelas under dagtid riskerar dessutom att få långa transporttider på grund av fler förbigångar. Den regionala trafiken blir då indirekt påverkad genom en ökad efterfrågan på tåglägen för godståg och fjärrtåg. Det går till exempel inte att utöka pågatågstrafiken Hässleholm–Höör enligt Region Skånes persontågsstrategi till år 2030 utan omfattande påverkan på restiden för persontrafiken, se Figur 15. Det får därför anses mycket osäkert om utökningen kan genomföras. I detta läge bedöms kapacitetssituationen på sträckan Alvesta–Hässleholm vara värre än på sträckan Hässleholm–Lund på grund av bristen på förbigångsspår, se Figur 16.

Belastningen på stationerna i Malmö och Hässleholm har ökat men stationerna förväntas kunna hantera trafiken.

Trafikefterfrågan ökar även i västra delen av Sydsverige, men Västkustbanans kapacitet har bättre förutsättningar att hantera detta. En utmaning är det kvarstående enkelspåret mellan Maria och Helsingborg. När Varbergstunneln är klar planeras de Öresundståg som i dag kör mellan Göteborg och Halmstad att kopplas ihop med 30-minuterstrafiken Köpenhamn–Malmö–Helsingborg. Då blir det totalt fyra regionaltåg per timme och riktning på sträckan Förslöv/Ängelholm–Helsingborg, samtidigt som det finns önskemål om att utöka den långväga trafiken. Det är utmanande att inrymma dessa tåg på det kvarstående enkelspåret. Tätare pågatågstrafik på Lommabanan ger kapacitetsbrister på godsstråket genom Skåne, vilket tillsammans med ökad trafik på Västkustbanan gör det mycket svårt för godstågen att inte hamna i konflikt med persontrafiken. Det kommer också att finnas ett ökat behov av att förlänga och förkorta tågen i Helsingborg, vilket leder till att trycket på tjänstetåg för uppställning till och från Helsingborgs godsbangård/Ramlösa ökar.



Figur 16 Illustration över kapacitetssituationen i Sydsverige i början av 2030-talet med färdigställda objekt i nationell plan, exklusive Hässleholm–Lund (denna figur är inte direkt jämförbar med kartor över kapacitetsutnyttjandet eftersom fler faktorer har vägts in)

Tabell 4 visar att brister i punktlighet och kapacitet på berörda reserelationer kvarstår på Södra stambanan. Eftersom E4 kommer att bli motorväg på hela sträckan Stockholm–Malmö när sträckan Ljungby–Toftanäs färdigställs, kommer restiden för bil att förbättras, samtidigt som trängseln ökar längs Södra stambanan och i synnerhet på sträckan genom Skåne. Det medför att restidskvoterna försämras. Även E22 genom Blekinge byggs ut, vilket medför att restidskvoten för sträckan Malmö–Karlskrona försämras ytterligare. På Västkustbanan slutförs även dubbelspåret genom Varberg, och dessutom planeras Västlänken i Göteborg vara klar. Det medför ett mindre sårbart system som förväntas förbättra punktligheten. Alla önskemål om ökad trafik kan dock inte mötas, exempelvis Region Skånes önskemål om fem regionala persontåg per timme och riktning på Södra stambanan söder om Hässleholm. Utökningen av långväga tåg kan endast göras under lågtrafik. Därför sätts kapacitetsutnyttjandet till 100 procent på berörda reserelationer.

Tabell 4 Sammanställning av olika brister för långväga persontåg i Skåne år 2030

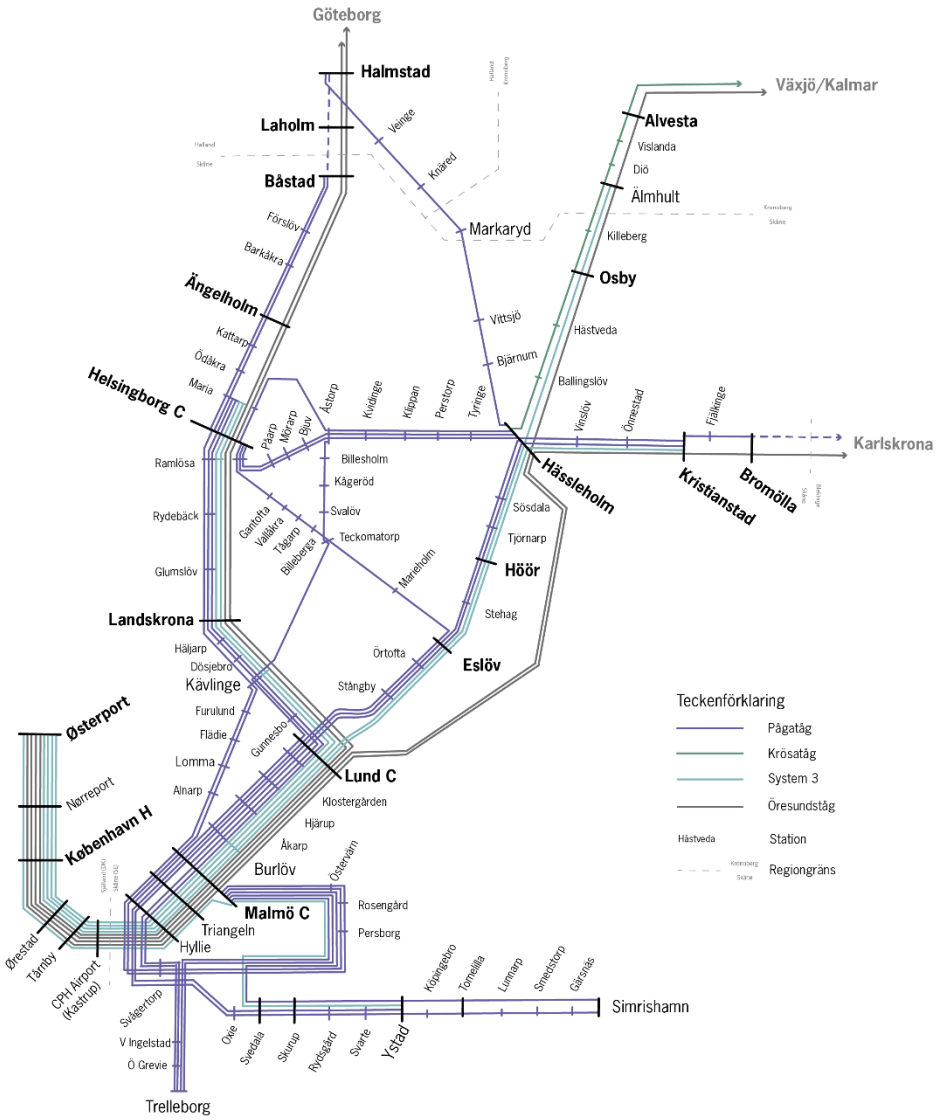
Reserelation	Restidskvot	Punktlighet (procent)	Kapacitets-utnyttjande (procent)
Stockholm–Malmö	0,71	68	100
Göteborg–Malmö	0,77	80	100
Stockholm–Köpenhamn	0,76	68	100
Stockholm–Helsingborg	0,88	68	90
Malmö–Karlskrona	1,18	88	100
Stockholm–Kristianstad	0,77	68	90

Även för pendlingsrelationerna längs Södra stambanan bedöms den efterfrågade trafiken inte kunna få plats, och kapacitetsutnyttjandet sätts till 100 procent på berörda reserelationer, se Tabell 5. Söder om Helsingborg utökas trafiken också, men enkelspåret mellan Maria och Helsingborg begränsar trafiken, så att kapacitetsutnyttjandet hamnar på 75 procent. För Ystadbanan ligger kapacitetsutnyttjandet på 75 procent men en trafikökning skulle innebära längre restider vilket gör att nya tåglägen inte söks trots att efterfrågan finns.

Tabell 5 Brister för några pendlingsrelationer i Skåne 2030

Reserelation	Restidskvot	Punktlighet (procent)	Kapacitets-utnyttjande (procent)
Malmö–Eslöv	0,73	88	100
Lund–Kristianstad	0,91	88	100
Malmö–Hässleholm	0,58	88	100
Malmö–Helsingborg	0,76	91	75
Malmö–Ystad	1,00	91	75

Region Skåne har också en målbild för den regionala trafiken i mitten av 2030-talet, se Figur 17. I denna målbild förutsätts att det finns ytterligare spår mellan Hässleholm och Lund. Eftersom nya spår inte kan förväntas vara klara till år 2035 och eftersom kapaciteteten inte klarar målbilden för regionaltåg år 2030, kan de önskade utökningarna av trafiken inte genomföras. Trafiken kan förväntas vara den samma som tidigare fram till dess att nya spår har byggts.



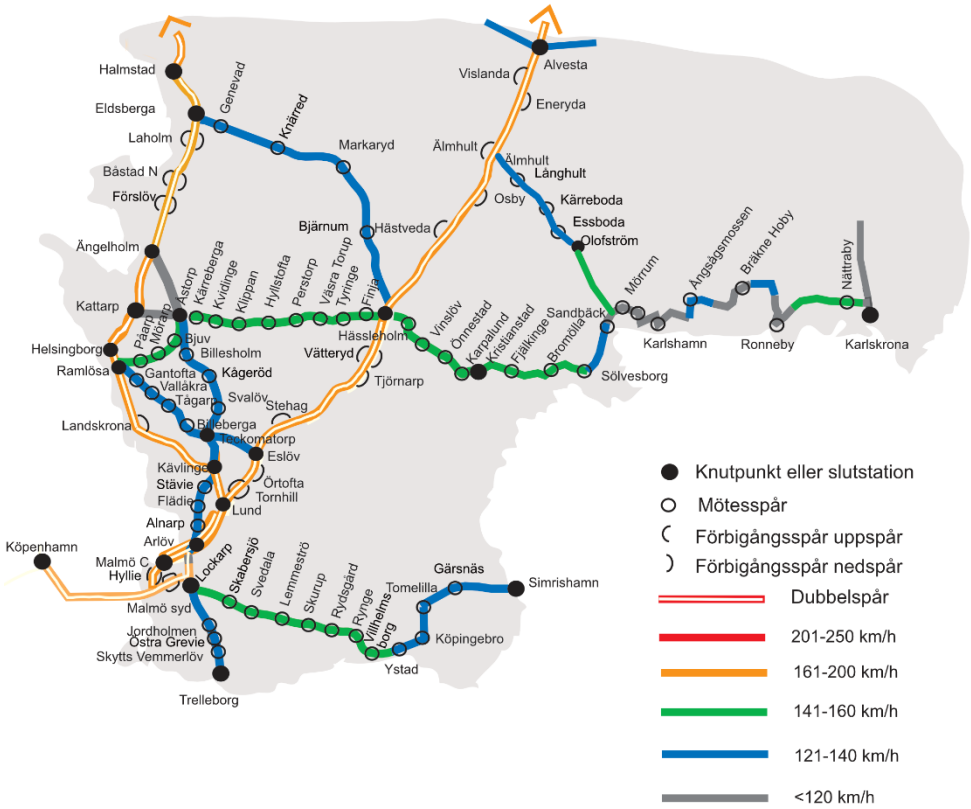
Figur 17 Regional persontrafik i Region Skånes målbild år 2035[31]

3.2 Kapacitets- och bristanalys år 2040

År 2040 har Sydostlänken tillkommit och det har byggts nya mötesspår mellan Älmhult och Olofström, se Figur 18.

Till följd av Ostlänken minskar restiden med 25–30 minuter mellan Stockholm och Skåne/Köpenhamn. Det medför att efterfrågan ökar, men det är tveksamt om det går att köra fler långväga tåg mellan Stockholm och Malmö. Längs Västkustbanan planeras sista dubbelspårssträckan Maria–Helsingborg vara klar mellan år 2035 och 2040. Tio år efter att Fehmarn Bält-förbindelsen är klar är det även troligt att persontrafiken mellan Köpenhamn och Hamburg utökas till timmestrafik.

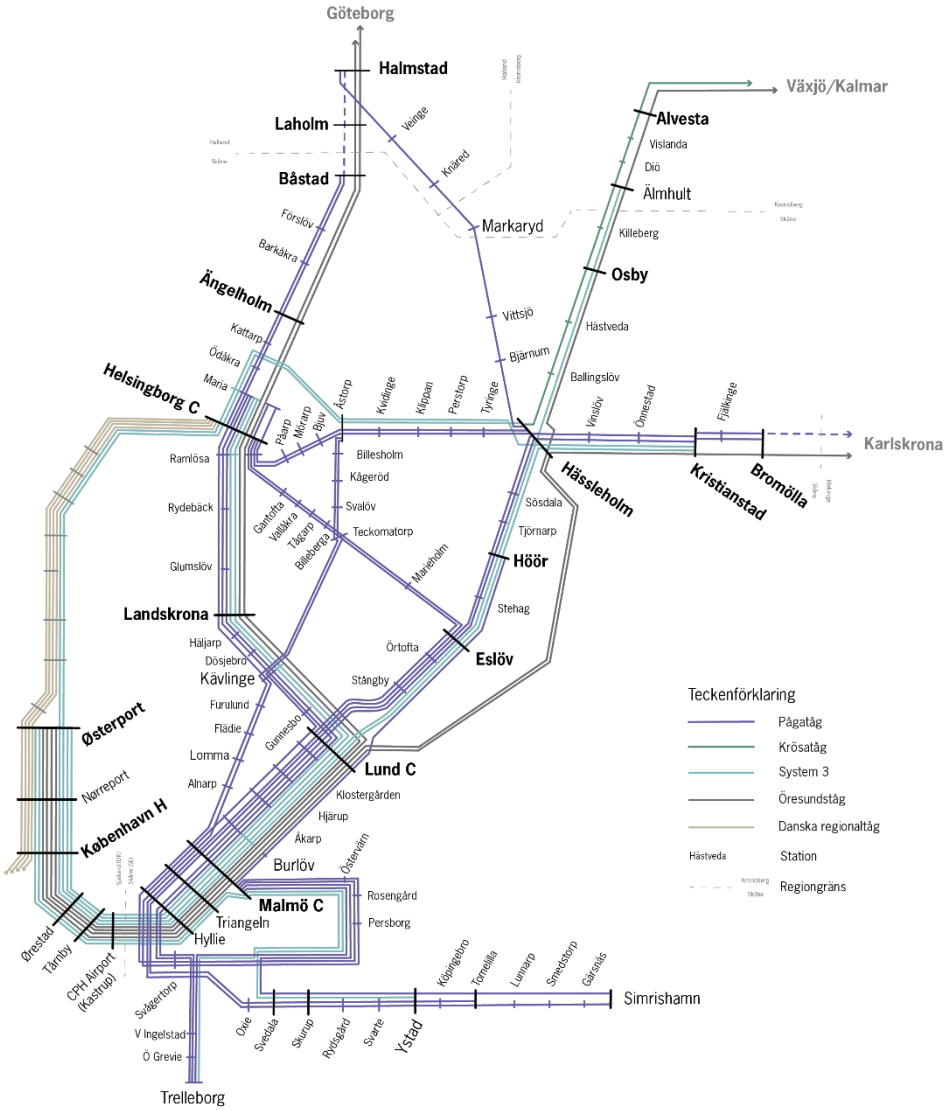
[31] Region Skåne, Persontågsstrategi, Strategi för utveckling av den regionala tågtrafiken i Skåne 2020–2040



Figur 18 Järnvägsnätet i Skåne 2040

I Region Skånes scenario 2040, se Figur 19, antas sex regionala persontåg per timme och riktning på Södra stambanan söder om Hässleholm samt sju söder om Höör. Jämfört med år 2023 är det en ännu kraftigare utökning av trafiken, som inte blir möjlig att genomföra utan nya spår mellan Hässleholm och Lund. Det ingår också en utökning till fem tåg per timme och riktning på sträckan Hässleholm–Kristianstad. På Västkustbanan förutsätts sju tåg per timme och riktning söder om Helsingborg. På Söderåsbanan och Rååbanan utökas trafiken från ett till två tåg i timmen per riktning. I persontågsstrategin antas dessutom att det byggts en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Eftersom nya förbindelser över Öresund inte behandlas i detta uppdrag tas ingen hänsyn till den trafikökning som detta genererar i detta uppdrag.

Mellan Helsingborg och Maria medför dubbelspåret att det är möjligt att utöka trafiken norr om Helsingborg. Det blir då lättare att klara ett tåg per timme och riktning med fjärrtåg och två tåg per timme och riktning med Öresundståg. Det medför samtidigt att kapacitetsproblemen tilltar söder om Helsingborg.



Figur 19 Regional persontrafik i Region Skånes målbild år 2040[32]

Godstrafiken förväntas också öka. Enligt Trafikverkets basprognos för 2040 ökar antalet godståg kraftigt mellan 2022 och 2040. Tabell 6 visar godstrafiken för åren 2022, 2030 och 2040 på Södra stambanans sträckor mellan Alvesta och Lund samt på Sydostlänken och Öresundsbron. Ökningen till 90 godståg per dygn mellan Alvesta och Älmhult kommer att bli svårt att inrymma. Söder om Hässleholm går lite färre godståg, men eftersom persontrafiken är betydligt större kommer det inte att finnas plats för alla godståg om inte kapaciteten ökar. En stor del av denna godstrafik fortsätter sedan över Öresundsbron. I Trafikverkets basprognos 2040 är det antaget 56 godståg per dygn över bron.

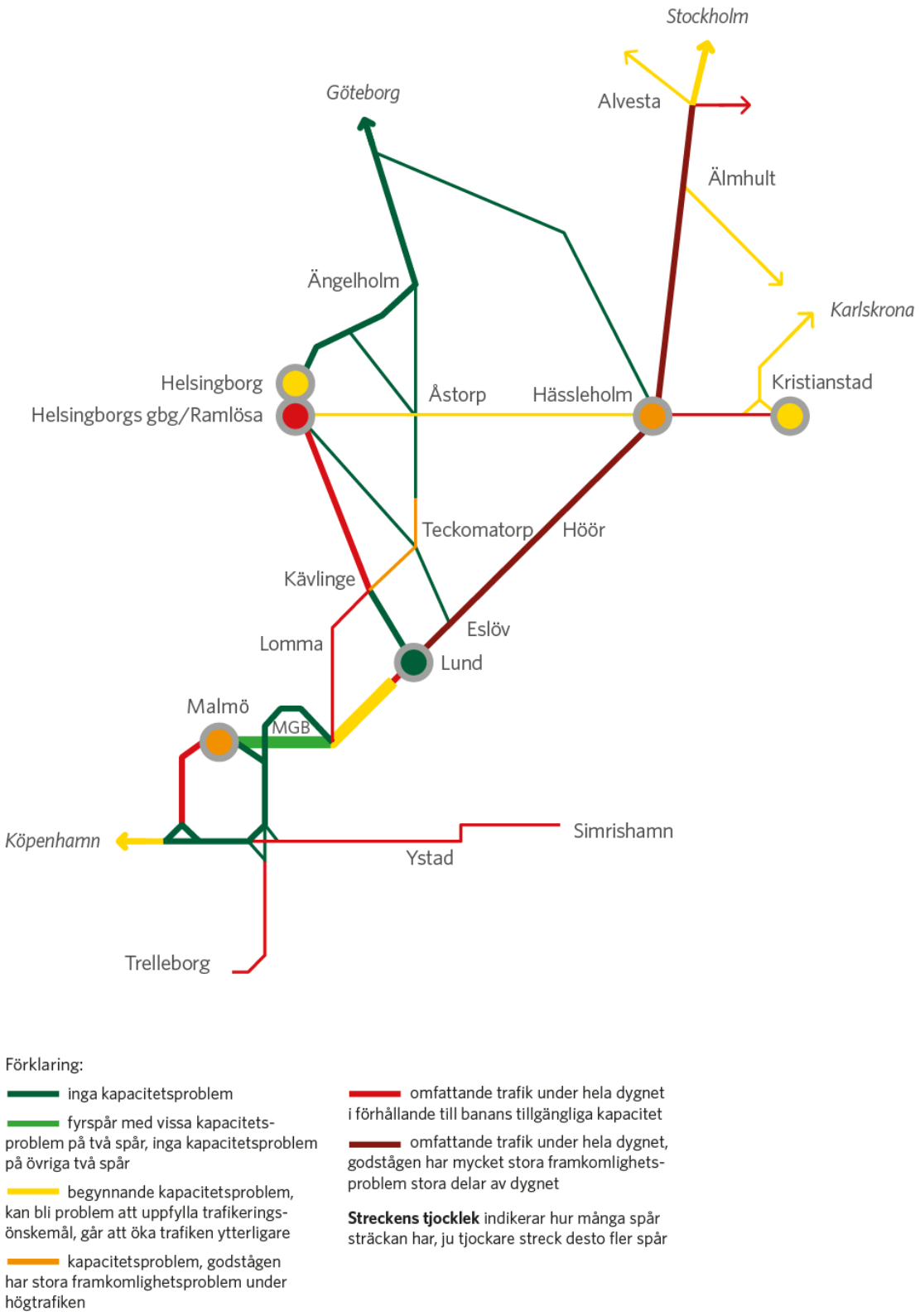
[32] Region Skåne, Persontågsstrategi, Strategi för utveckling av den regionala tågtrafiken i Skåne 2020–2040

Tabell 6 Antal godståg/dygn 2022, 2030 och 2040 på Södra stambanan mellan Alvesta och Lund samt andra berörda sträckor

Stråk	Ort 1	Ort 2	2022	2030	2040
Södra stambanan	Alvesta	Älmhult	58	81	90
Södra stambanan	Älmhult	Hässleholm	54	86	96
Södra stambanan	Hässleholm	Höör	44	58	64
Södra stambanan	Höör	Eslöv	46	58	74
Södra stambanan	Eslöv	Lund	46	67	74
Skånebanan	Hässleholm	Åstorp	11	16	22
Skånebanan	Hässleholm	Kristianstad	6	6	6
Sydostlänken	Älmhult	Olofström	11	20	26
Sydostlänken	Olofström	Karlshamn	-	-	6
Öresundsbron	Malmö	Kastrup	24	50	56

Södra stambanan är i detta läge den hårdast utnyttjade sträckan i Sydsverige, med ett ännu mer ansträngt kapacitetsläge än år 2030, se Figur 20. Eftersom Södra stambanan inte kan tillgodose den ökade trafikefterfrågan klarar bangårdarna i Hässleholm och Malmö fortsatt av att hantera trafiken, även om kapacitetsutnyttjandet är högt. Bangården i Ramlösa uppnår dock ett mycket högt kapacitetsutnyttjande och ligger på gränsen för vad den klarar av.

När Ostlänken är klar, minskar sårbarheten på Södra stambanan som helhet. Punktligheten kan då antas bli bättre och det antas att den hamnar över 75 procent för långväga persontåg på Södra stambanan. Att punktligheten antas kunna öka med tio procentenheter beror på att kapaciteten förbättras rejält längs en längre sträcka. Eftersom kapacitetsutnyttjandet förväntas bli närmare 100 procent längs hela sträckan Alvesta–Hässleholm–Lund riskerar det dock att försämra punktligheten.



Figur 20 Illustration över kapacitetssituationen i Sydsverige i början av 2040 talet, med färdigställda objekt i nationell plan men utan nya spår Hässleholm–Lund (denna figur är inte direkt jämförbar med kartor över kapacitetsutnyttjandet eftersom fler faktorer har vägts in)

Brister i kapacitet på berörda reserelationer kvarstår således på Södra stambanan. Det höga kapacitetsutnyttjandet på Västkustbanan söder om Helsingborg riskerar också att försämra punktligheten. Tabell 7 visar att samtliga studerade reserelationer har kapacitetsbrister. Ostlänken medför att restidskvoterna förbättras längs Södra stambanan, men på sträckan Stockholm–Helsingborg kvarstår fortfarande brist i restid. År 2040 är det även troligt att tåg med lutande vagnskorg har fasats ut. I så fall förlängs restiderna längs Södra stambanan med cirka tio minuter och restidskvoten blir snarare 0,82–0,83 på sträckan Stockholm–Helsingborg.

Tabell 7 Sammanställning av olika brister för långväga persontåg i Skåne år 2040

Reserelation	Restidskvot	Punktlighet (procent)	Kapacitets-utnyttjande (procent)
Stockholm–Malmö	0,64	>75	100
Göteborg–Malmö	0,77	80	90
Stockholm–Köpenhamn	0,69	>75	100
Stockholm–Helsingborg	0,81	>75	100
Malmö–Karlskrona	1,18	88	100
Stockholm–Kristianstad	0,69	>75	100

Även för pendlingsrelationerna längs Södra stambanan hamnar kapacitetsutnyttjandet på 100 procent på berörda reserelationer, se Tabell 8. Den ökade trafiken mellan Malmö och Helsingborg medför att det blir en kapacitetsbrist även på denna sträcka. Fyra tåg per timme och riktning mellan Malmö och Ystad kan inte heller inrymmas. Här blir det därför också 100 procent.

Tabell 8 Brister för några pendlingsrelationer i Skåne 2040

Reserelation	Restidskvot	Punktlighet (procent)	Kapacitets-utnyttjande (procent)
Malmö–Eslöv	0,73	88	100
Lund–Kristianstad	0,91	88	100
Malmö–Hässleholm	0,58	88	100
Malmö–Helsingborg	0,76	91	90
Malmö–Ystad	1,00	91	100

3.3 Trafikefterfrågan bortom år 2040

Vid en utblick bortom år 2040 förutspås en efterfrågan på mer kapacitet, inte minst för den regionala persontrafiken. Även för godstrafiken och den långväga persontrafiken förväntas efterfrågan öka, även om det inte finns lika tydliga planer. Detta ligger också i linje med EU-kommissionens strategi för en hållbar transportsektor.

I EU:s Green Deal ingår en handlingsplan för att stärka långväga och gränsöverskridande passagerartrafik med tåg, kombinerat med förändringar av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) för att öka kapaciteten för höghastighetståg[33], vilket enligt EU:s definition är tåg för minst 200 km/tim. För att påskynda genomförandet av järnvägsinvesteringar erbjuder Europeiska investeringsbanken (EIB) förmånliga lån som en del av ett åtgärdspaket för effektiv och grön mobilitet och kommer att hjälpa EU att nå sina strategiska milstolpar. Till 2030 anges att höghastighetstågtrafiken fördubblas och att all tidtabellsbunden kollektivtrafik upp till 50 mil är fossilfri. Till 2050 anges en tredubbling av höghastighetstågtrafiken. I handlingsplanen nämns också att till år 2050 är målet att varutransporter med tåg ska ha fördubblats, och man vill också se en ökning av persontransporterna[34]. Hur trafiken påverkas på längre sikt med en förbindelse över Fehmarn Bält är svårbedömt, men det är troligen främst godstrafiken och fjärrtrafiken som påverkas.

3.3.1 **Regionala persontåg**

Bortom målbilden för år 2040 anger Region Skåne vid en förfrågan att det främst är tågupplägget System 3 som kommer att växa. Pågatåget som 2040 vänder i Höör kan komma att omvandlas till ett System 3-tåg och fortsätta mot Hässleholm vidare mot Älmhult eller Kristianstad. Därefter kan det bli också bli aktuellt med ett fjärde System 3-tåg på sträckan.

3.3.2 **Långväga persontåg**

SJ, Snälltåget och FlixTrain har aviserat planer på att förbättra befintlig tågtrafik och etablera ny internationell trafik från Sverige till Tyskland, vilket underlättas avsevärt när Fehmarn Bält-förbindelsen öppnas. Den totala kapacitetsefterfrågan för fjärrtrafiken är svårbedömd och beror till stor del på om någon operatör bestämmer sig för att ta upp konkurrensen med SJ på sträckan genom att erbjuda en hög turtäthet på de egna tågen.

---

[33] European Commission, BOOSTING LONG-DISTANCE AND CROSS-BORDER passenger rail

[34] European Commission, Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future

3.3.3 **Godstrafik**

Efterfrågan på godstransporter förväntas öka på lång sikt, inte minst till norra Sverige där ett flertal större industrietableringar och infrastruktursatsningar planeras. I detta har framförallt Södra stambanan men även Västkustbanan en viktig roll att spela, inte minst för framtida godstrafik mot kontinenten, se Figur 21.

Figur 21 Södra stambanan och Västkustbanan och godsflöden söderut mot kontinenten

Godstrafikens framkomlighet påverkas av ökad persontrafik. Godstågens körtider ökar successivt i och med att en ökad persontrafik genererar fler uppehåll där godstågen blir omkörda av snabbare persontåg. Detta minskar godstågens attraktivitet i jämförelse med andra trafikslag. En ökad persontrafik på lång sikt, enligt de ambitioner som uttrycks av fjärrtågsoperatörer och i Region Skånes persontågsstrategi, skulle leda till en situation där godstågen inte hinner köra mellan förbigångsspåren och helt enkelt blir undanträngda under persontrafikens högtrafikperioder. När persontrafiken blir så tät att godstågen inte hinner köra mellan förbigångsspåren kan godstågens framkomlighet inte längre åtgärdas genom fler förbigångsspår, utan det behövs fler spår där snabb och långsam trafik separeras.

4 Fyrstegsprincipens steg 1–3

Fyrstegsprincipen, se Figur 22, tillämpas för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling. Principen är vägledande i Trafikverkets arbete för att säkerställa effektiva och hållbara lösningar, och den innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis.

Figur 22 Fyrstegsprincipen

4.1 Steg 1 – åtgärder som påverkar behovet av transporter och resor

Det första steget i fyrstegsprincipen innebär att tänka om och först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt. Samhällsplaneringen sker i komplexa processer där nationell, regional och lokal nivå samverkar. I Skåne har inriktningen under lång tid varit att stärka den flerkärniga ortstrukturen och knyta samman Skåne med attraktiv kollektivtrafik. Denna regionala integration medför att möjligheterna till matchning på arbets- och bostadsmarknaderna ökar, vilket ger en regional tillväxt. Utvecklingen har bland annat möjliggjorts genom satsningar på ny järnvägsinfrastruktur och en utvecklad regional kollektivtrafik med både tåg och buss.

Ett alternativ till att tillföra ny kapacitet genom nybyggnation skulle kunna vara att ställa om den regionala kollektivtrafiken från tåg till buss eller att komplettera tågtrafiken med buss på vissa sträckor där behovet av utvecklad godstrafik är stort. Det skulle dock medföra längre restider och sämre komfort för kollektivtrafikresenärerna, vilket i sin tur leder till minskad tillgänglighet och en välfärdsförlust, och det minskar möjligheterna till regional integration. En sådan utveckling skulle gå emot Region Skånes persontågsstrategi och de satsningar som gjorts för att öka pendlingsresor med tåg i Skåne.

Ett annat alternativ skulle vara att styra om långväga resor till andra transportmedel. Det skulle troligtvis innebära en överflyttning av resor från tåg till flyg och långfärdsbuss samt bil på medellånga sträckor, vilket skulle innebära ökad miljöbelastning. Likaså skulle överflyttning av

godstransporter från järnväg till lastbil innebära en ökad miljöbelastning. Järnvägstrafik är mer energieffektiv än flyg, buss och lastbil, så även om utsläppen från dessa trafikslag skulle minska genom elektrifiering så är järnvägens miljöbelastning mindre.

Ett annat möjligt alternativ skulle kunna vara ett utvecklat distansarbete. Antalet resenärer minskade drastiskt under covid-19-pandemin. Resenärsflödena har efter pandemin återhämtat sig, även om de ännu inte är uppe i samma nivåer som före pandemin, se Figur 7 och Figur 9. Efter pandemin har flera arbetsgrupper fortsatt arbeta på distans en eller ett par dagar i veckan. Distansarbete kan i viss mån påverka behovet av kollektivtrafikresor, men att återgå till nivåer som under pandemin skulle troligtvis medföra en välfärdsförlust i form av andra negativa konsekvenser för samhället, till exempel isolering och ensamhet, vilket därför varken är troligt eller eftersträvansvärt.

För att styra mot en ändrad färdmedelsfördelning där vissa resor styrs över från tåg till andra färdmedel, krävs en politiskt ändrad inriktning på både nationell och regional nivå. Dessutom behöver effektiva ekonomiska styrmedel utvecklas i form av exempelvis skatter och avgifter samt administrativa styrmedel, exempelvis förändring av lagar som järnvägsmarknadslagen. Även prognoser och investeringsplaner behöver ses över i och med att belastningen på vägnät och flygplatser kan antas öka.

4.2 Steg 2 – åtgärder för optimering av befintligt järnvägssystem

Det andra steget i fyrstegprincipen innebär att optimera och genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av befintlig infrastruktur. Systemet skulle kunna optimeras genom ökad styrning av tilldelning av tåglägen, utjämning av medelhastigheten på tågen eller ökad kapacitet i tågen genom längre eller mer kapacitetsstarka tåg. Dessa åtgärder har tidigare lyfts i bland annat Kapacitetsutredningen[35] och analyserats vidare inom Trafikverket.

Tilldelning av tåglägen styrs av järnvägsmarknadslagen, och Trafikverket ska så långt som möjligt tillmötesgå alla ansökningar. Järnvägsmarknadslagen innehåller inga möjligheter att konstruera lösningar som skulle vara bättre för kapaciteten som helhet. Att styra viss trafik till vissa tider över timmen eller dygnet är alltså inte möjligt. Att utjämna medelhastigheter är inte heller möjligt. Sådana åtgärder skulle förutom att tillföra kapacitet medföra negativa konsekvenser för tåg som tvingas köra på icke önskade

[35] Trafikverket, Bristanalys av kapacitet och effektivitet i transportsystemet – kapacitetsutredningens bristanalys till och med år 2025

tider, köra långsammare eller göra fler uppehåll än önskat. De prioriteringskriterier som tillämpas i Sverige bygger på principen att välja den lösning som ger den största samhällsekonomiska nyttan i den enskilda konflikten, utan hänsyn till helheten.

Enligt järnvägsmarknadslagen finns även möjlighet att i stället för prioriteringskriterier genomföra auktioner där kapaciteten tilldelas mot en extra avgift. En sådan tillämpning skulle troligtvis missgynna pendel- och godstrafik som inte är lika kapitalstark som den kommersiella persontrafiken. Inom EU håller TTR (Timetabling and capacity redesign) på att implementeras, vilket ska ge mer enhetliga planeringsförutsättningar för hela unionen. Inom TTR drivs det just nu på för större möjligheter för infrastrukturförvaltaren att förplanera tåglägen och banarbeten. Det skulle på sikt kunna ge Trafikverket bättre stöd att styra kapacitet på ett sätt som gynnar systemet som helhet.

I systemet för banavgifter finns möjlighet att definiera en sträcka där det tas ut en ”passageavgift”. För att kunna ta ut en tillräckligt hög avgift för att den ska kunna bli styrande krävs dock att den föregås av att sträckan har förklarats överbelastad och att en kapacitetförstärkningsplan upprättats. Eftersom investeringar i infrastrukturen har långa genomförandetider skulle det antagligen gå att ta ut en passageavgift innan ny infrastruktur är på plats, efter att en kapacitetsförstärkningsplan upprättats. Det fungerar alltså som trängselskatt – ett ekonomiskt incitament att undvika rusningstrafiken på de mest belastade sträckorna. Eftersom persontrafikens kunder främst vill resa under högtrafik är det svårt att få en styrande effekt av passageavgifterna för persontågen. Möjligen kan enstaka tåg som främst konkurrerar med lågt pris påverkas att undvika högtrafiken, men detta ger effekter främst på marginalen och löser inte kapacitetsbristen. För godståg är det svårt att undvika högtrafik och eftersom godstrafiken körs på små ekonomiska marginaler riskerar ökade kostnader att leda till minskade transporter på järnväg.

Systemet för kvalitetsavgifter och regress är till för att ge incitament för samtliga branschaktörer att öka kvaliteten på sina leveranser. Järnvägsföretag som orsakar andra järnvägsföretag en försening får betala kvalitetsavgifter. Om Trafikverket orsakar en försening kan järnvägsföretagen ansöka om regress. Den kapacitet som skulle kunna frigöras genom att öka incitamenten med höjda avgifter är mycket begränsad eftersom kapacitetsproblemen på det svenska järnvägsnätet i huvudsak beror på stora körtidsskillnader mellan tågen eller att i princip all kapacitet har tilldelats.

Kapaciteten kan ökas genom att köra längre tåg. En förutsättning för detta är att plattformar och förbigångsspår är tillräckligt långa och att tågoperatörerna har tillräckligt många fordon för att köra långa tåg. Ytterligare ett sätt att öka kapaciteten är att öka resenärskapaciteten per meter tåg, det vill säga tåg med fler sittplatser. Mer kapacitetsstarka tåg ökar operatörens effektivitet genom fler transporterade resenärer per avgång och kan potentiellt ge operatören bättre samhällsekonomisk vikt vid tillämpning av prioriteringskriterier. I dag finns inga möjligheter att styra tågoperatörerna mot mer kapacitetsstarka tåg. Det är dock möjligt att dagens banavgifter skulle kunna utvecklas för att styra mot mer kapacitetsstarka tåg, till exempel genom att ta ut en högre kostnad per tågkilometer snarare än per vikt. En högre kostnad per tågkilometer eller per avgång kan leda till ett mer effektivt utnyttjande av infrastrukturen med mer kapacitetsstarka tåg och färre avgångar. En sådan avgiftsstruktur förekommer i bland annat Italien och Frankrike.

4.3 Steg 3 – åtgärder som kräver mindre ombyggnader

Det tredje steget i fyrstegsprincipen innebär åtgärder som kräver mindre ombyggnader i infrastrukturen, till exempel att förtäta signalerna längs sträckan eller att bygga fler punkter för överföring av signalinformation till tågen, i syfte att överföra signalinformation för att kunna packa tågen tätare. Ett stort antal järnvägar i Skåne har försetts med nya blocksignaler, fler plattformar och trimmats med nya signaler inne på stationerna. Det är åtgärder som kostar mindre summor och finansieras via anslag till smärre investeringar i anläggningen. För tågtrafiken ger steg 3-åtgärderna främst en effekt genom färre förseningar. Liksom kostnaderna är kapacitetseffekten marginell och åtgärderna förmår inte avhjälpa behovet av att kunna hantera fler tåg på de olika sträckorna. Trafikverket arbetar kontinuerligt med att identifiera steg 3-åtgärder och har utfört sådana åtgärder längs hela Södra stambanan, med särskilt fokus på sträckan Hässleholm–Lund. Fler åtgärder är under utredning och omfattar då även sträckan Alvesta–Hässleholm.

Trafikverket ser över bromsprocenttabeller, och när det arbetet är klart kommer banor med mycket godstrafik i Skåne att gås igenom för att undersöka vilka ombyggnader som krävs för att genomföra en ny bromsprocenttabell, till exempel komplettering med nya punkter för överföring av signalinformation till tågen. Nya bromsprocenttabeller kan möjliggöra att godstågens hastighet kan höjas från 80–90 km/tim till 100–120 km/tim, vilket kan ge en bättre effektivitet i systemet. Det kan ge viss

möjlighet att köra marginellt flera godståg, men det förutsätter att godsvagnarna, även i internationell trafik, är anpassade för dessa hastigheter.

För att möjliggöra längre tåg kan det krävas förlängning av plattformar och då behöver utbyggnaden ske i ett helt stråk, vilket innebär steg 3- eller steg 4-åtgärd. Den skånska trafikstrukturen gör att det oftast krävs ett flertal ombyggda plattformar för att få en effekt. Hur många plattformar som behöver förlängas varierar, till exempel behöver minst 25 stationer byggas om för att alla tåg mellan Malmö och Ystad ska kunna köras med tre motorvagnar eftersom tågen fortsätter till Simrishamn, Helsingborg och Kristianstad. För Lommabanan behöver sex stationer byggas om eftersom tågen inte kör en lika lång sträcka.

Inom ERTMS sker en utveckling där tågen kan köras tätare genom korta digitala blocksträckor, så kallad Hybrid Level 3. Systemet bedöms ta lång tid att genomföra eftersom det krävs en modernisering av fordonsflottan i form av digitala automatkoppel för att få full effekt. Åtgärden har mest effekt på sträckor där tågen kör i samma hastighet och mindre effekt på sträckor där skillnaderna i hastighet är stora. Hybrid Level 3 kan därför inte ersätta behovet av ny kapacitet.

4.4 Förslag till fortsatt arbete med åtgärder enligt steg 1–3

Den sammantagna bedömningen är att det inte finns åtgärder enligt steg 1–3 som kan tillföra ny kapacitet i den utsträckning som behov och efterfrågan förväntas utvecklas i Skåne. Järnvägssystemet är i många delar redan i dag så ansträngt att den enda rimliga lösningen är att bygga nya banor. Även om åtgärder enligt steg 1–3 inte kan uppfylla behoven av ny kapacitet så kan de ändå fylla en viktig funktion i att trimma järnvägssystemet, framför allt i avvaktan på nybyggnation som tar lång tid att planera och genomföra. Åtgärder enligt steg 1–3 är också intressanta i ett längre perspektiv när steg 4-åtgärder är implementerade. Man kan uttrycka det som att dessa åtgärder alltid bör övervägas, men de utesluter inte banutbyggnad (steg 4) och de ger inte tillnärmelsevis samma effekter för kapaciteten i järnvägsnätet som banutbyggnad.

Steg 1-åtgärder skulle innebära att skapa kapacitet genom att styra över transporter och resor från tåg till andra färdmedel. Det riskerar dock att ge en välfärdsförlust genom sämre tillgänglighet såväl på regional som på nationell nivå. Detta skiljer sig från nuvarande politiska inriktning på EU-nivå och på nationell och regional nivå om en långsiktigt hållbar transportförsörjning. Steg 1-åtgärder bedöms därför inte vara aktuella i nuläget. Om

man vill styra färdmedelsfördelningen i en annan riktning krävs politisk styrning samt utveckling av ekonomiska och administrativa styrmedel.

En översyn av banavgifterna är en steg 2-åtgärd som bedöms kunna påverka kapaciteten i avvaktan på steg 4-åtgärder. Banavgifterna har svaga incitament för höjd kapacitet per tåg, och passageavgifter används i låg omfattning. Järnvägsmarknadslagen som styr vilka avgifter som kan tas ut betonar ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen, vilket inte med säkerhet ger utfallet att kapaciteten ökar. Systemet för banavgifter är komplext, och att ändra i upplägget kan även få oönskade konsekvenser. För att förändra banavgifterna i syfte att öka kapaciteten behövs en utredning för att analysera vilka olika möjligheter som finns inom ramen för järnvägsmarknadslagen och dess effekter.

Arbetet med att identifiera och implementera steg 3-åtgärder bör fortsätta löpande för att effektivisera och optimera kapaciteten i järnvägssystemet. Arbetet med nya bromsprocenttabeller och med de ombyggnationer som krävs för genomförande bör prioriteras för så snabbt genomförande som möjligt. Arbetet med ERTMS Hybrid Level 3 bör fortlöpa, även om det bedöms ta lång tid innan det ger full effekt. Dessa signalåtgärder ger ett bättre kapacitetsutnyttjande, men effekten är marginell och medger inte någon påtagligt ökad tågtrafik. I stället kan man se dem som ett bidrag till förbättrad punktlighet.

5 Framkomlighetsåtgärder för godstrafiken med sikte på Fehmarn Bält-förbindelsens öppnande

Trafiken på Södra stambanan har ökat under de senaste åren och den förväntas öka än mer de kommande åren. Trafiken är blandad med lokal-, regional-, fjärr- och godståg som har stora skillnader i hastighet. Avstånden mellan befintliga förbigångsspår på sträckan varierar och medför redan i dagsläget att de långsamma tågen har svårt att komma fram på ett antal sträckor.

För att möta en ökad efterfrågan på att köra godståg i samband med att Fehmarn Bält-förbindelsen öppnas, har ett antal steg 4-åtgärder identifierats, se Figur 23. Åtgärderna kan delas upp i två kategorier. Den första kategorin syftar till att kunna nyttja de utbyggnader som gjorts i Sverige, Danmark och Tyskland för att kunna köra längre godståg. Den andra kategorin säkerställer godstrafikens framkomlighet genom nya förbigångsspår eller mötesspår. På sträckan Hässleholm–Lund är de förbigångsspår som är identifierade och genomförbara redan byggda. Behovet av förbigångsspår är därefter störst mellan Hässleholm och Alvesta. Norr om Alvesta upp till Nässjö är regionaltågstrafiken mindre intensiv och behovet av nya förbigångsspår är därför inte lika stort.

Figur 23 Preliminär rangordning av framkomlighetsåtgärder för godstrafiken med sikte på Fehmarn Bält-förbindelsens öppnande

5.1 Förbigångsspår Hässleholm–Alvesta, Slätthult

Nuläge

I Älmhult används befintligt förbigångsspår på uppspårssidan, spår 3, för den lokala godshanteringen på bangården. Spåret har också plattform men kan mycket sällan användas av persontåg eftersom det är det enda spåret med växelförbindelse mot Olofström. Det gör att ett godståg i norrgående

riktning i de flesta fall behöver kunna köra hela sträckan mellan Vislanda och Hästveda, drygt 60 km, utan förbigång i Älmhult vilket innebär att det blir allt svårare att få fram godstrafiken i denna riktning.

Åtgärd

Åtgärden innebär att två nya förbigångsspår byggs på upp- och nedspårssidan i Slätthult på Södra stambanan, strax söder om Älmhult, eftersom nuvarande förbigångsspår i praktiken mycket sällan kan användas för förbigång.

Effektbedömning

Förbigångsspåren söder om Älmhult innebär ökad framkomlighet och kapacitet för person- och godstågstrafiken på Södra stambanan. Godstrafiken får en bättre framkomlighet i högtrafik, även om det finns en risk för längre transporttider. Åtgärden möjliggör fler tåglägen för godstrafiken och ökad punktlighet för persontåg genom en bättre möjlighet att optimera avgångs- och ankomsttider. Detta ger positiva effekter för resenärer i form av mer tillförlitliga resor. Förseningar som uppkommer kan hanteras bättre och risken för följdförseningar minskar.

Förbigångsspåren bedöms bidra positivt till både funktions- och hänsynsmål. Inga målkonflikter har identifierats.

Kostnader, genomförbarhet och tidplan

Kostnaden för åtgärden bedöms till cirka 210 miljoner kronor (en standardavvikelse på 30 procent ger ett kostnadsspann på 150–280 miljoner kronor). De största osäkerheterna är byggbarhet nära Södra stambanan med omfattande trafik, dåliga markförhållanden på grund av höga grundvattennivåer samt viss risk för okända föroreningar.

Förutsättningarna för produktion bedöms som goda. Tiden från det att projektet initieras, till dess att det kan öppna för trafik, bedöms vara 6–8 år, varav byggtiden är cirka 2 år.

Motiv för preliminär rangordning

Sträckan mellan Älmhult och Hässleholm är tätare trafikerad med regionaltåg än sträckan norr om Älmhult. Bangården i Älmhult är högt belastad och förbigångsspåret måste användas av ankommande och avgående tåg för att bangården ska fungera. Åtgärden föreslås som den högst prioriterade framkomlighetsåtgärden för godstrafik eftersom nuvarande förbigångsspår i Älmhult inte kan användas för förbigång. Dessutom är avstånden mellan omkringliggande förbigångsspår långa.

5.2 Utbyggnad av rangergruppen på Malmö godsbangård till 835 m

Nuläge

På dagens rangergrupp kan 690 m långa tåg byggas ihop utan kapacitetskrävande speciallösningar. Det innebär att det är svårt att nyttja den utbyggnad till 750 m som successivt har skett norrut i Sverige och 835 m som byggts ut söder ut genom Danmark och Tyskland till Maschens rangerbangård i Hamburg. År 2030, strax efter att Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar, beräknas Hallsbergs rangerbangård och Sävenäs rangerbangård vara anpassade för att hantera 750 m långa tåg genom de namngivna objekten i nationell plan, *Godsstråket Hallsberg–Åsbro, dubbelspår* och *LTS; Övrigt stomnät, åtgärder för långa godståg, etapp 1*. Som en icke namngiven åtgärd planerar SVEDAB AB en utbyggnad av förbigångsspåren i Svågertorp från 750 till 1 050 m.

Åtgärd

Inom det namngivna objektet *LTS; Övrigt stomnät, åtgärder för långa godståg, etapp 3* finns en åtgärd som syftar till att förlänga tre spår på rangergruppen på Malmö godsbangård till 750–835 m. Innan denna åtgärd är genomförd är det i praktiken svårt att köra längre tåg som rangeras i Malmö.

Effektbedömning

Utbyggnaden gör det möjligt att ta emot längre tåg från kontinenten och att köra 750 meter långa tåg norrut i Sverige. Detta möjliggör en högre lastningsgrad per tåg, vilket är positivt för godstrafiken.

Kostnad, genomförbarhet och tidplan

Åtgärden är finansierad i den nationella planen och är planerad för genomförande i slutet av planperioden, men den föreslås bli tidigarelagd.

Motiv för preliminär rangordning

Genom att prioritera denna åtgärd för genomförande i samband med att Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar säkerställs att de övriga åtgärderna som genomförts för att framföra långa godståg kan utnyttjas.

5.3 Mötesspår på Godsstråket genom Skåne

Nuläge

Godsstråket genom Skåne är en enkelspårig bana som går mellan Ängelholm och Arlöv och vidare till Trelleborg. Stråket trafikerades länge

enbart av godståg men har i dag persontrafik på merparten av sträckorna. Ängelholm–Åstorp är den enda sträckan där det inte går persontrafik regelbundet. Även om infrastrukturen har byggts ut i samband med införandet av persontrafik har utvecklingen av trafiken på sträckorna gjort att godstrafiken fått längre gångtider och har svårt att ta sig fram under vissa tider. Den ökade regionaltrafiken på Västkustbanan i Kävlinge gör det svårt att hitta godstågskanaler som fungerar utan behov av att invänta en lämplig lucka i trafiken mellan Teckomatorp och Kävlinge. Eftersom det saknas mötesspår på sträckan kommer godståget att blockera sträckan i avvaktan på en lämplig lucka. Region Skåne utreder frågan om att köra persontrafik på sträckan Ängelholm–Åstorp, även om detta inte ingår i Region Skånes persontågsstrategi.

Åtgärd

Åtgärden innebär att ett nytt mötesspår för 750 m långa tåg byggs mellan Teckomatorp och Kävlinge och att mellanblocksignaler byggs på sträckan Ängelholm–Åstorp.

Effektbedömning

Mötesspåret medför en jämnare fördelning av mötesmöjligheterna på Godsstråket genom Skåne, vilket gör att kapaciteten och robustheten ökar. Åtgärden gynnar i huvudsak godstrafiken eftersom transport- och förseningstiden minskar. Dock möjliggörs även en ökad persontrafik med kortare restider som följd.

Åtgärderna bedöms bidra positivt till funktions- och hänsynsmålet. Inga målkonflikter har identifierats.

Kostnader, genomförbarhet och tidplan

Kostnaden för åtgärden bedöms till cirka 120 miljoner kronor (en standardavvikelse på 30 procent ger ett kostnadsspann på 80–150 miljoner kronor). Den största osäkerheten är risken för okända föroreningar.

Förutsättningarna för produktion bedöms som goda. Tiden från det att projektet initieras, till dess att det kan öppna för trafik, bedöms vara 6–8 år, varav byggtiden är cirka 2 år. ERTMS kan påverka tidplanen för åtgärden.

Motiv för preliminär rangordning

Åtgärden prioriteras för att öka framkomligheten för godstrafiken på Godsstråket genom Skåne. Den steg 3-åtgärd som genomfördes i Kävlinge för cirka 10 år sedan, när spår 1 förlängdes, kan inte längre nyttjas av

godståg när Lommabanans tåg använder det som vändspår. Den allt tätare trafiken med regiontåg på Västkustbanan gör det svårt att hitta tåglägen för godstrafiken, om godstågen inte kan stanna mellan Teckomatorp och Kävlinge i avvaktan på en lämplig lucka i tågtrafiken på Västkustbanan.

5.4 Förbigångsspår Hässleholm–Alvesta, Rättelöv inklusive förlängning av spår 21 i Hässleholm

Nuläge

Norr om Hässleholm är avstånden mellan förbigångsspåren långa. De längsta avstånden finns på sträckan mellan Osby/Hästveda och Vätteryd, cirka 40 km. Eftersom Hässleholm ligger däremellan och bangården blir allt mer belastad, kommer det successivt att bli svårare för godstrafiken att få ett tidtabellsläge genom Hässleholm.

Åtgärd

För att möjliggöra ytterligare förbigångsmöjligheter byggs ett nytt förbigångsspår på Södra stambanans nedspårsida, vid Rättelöv, norr om Hässleholm. För att få ett fungerade förbigångsspår på uppspårsidan görs en ombyggnad för att anpassa Hässleholms godsbangård och spår 21. Spår 21 förlängs för att kunna fungera som förbigångsspår för 750 m långa tåg.

Effektbedömning

Förbigångsspåren norr om Hässleholm innebär ökad framkomlighet och kapacitet för person- och godstågstrafiken på Södra stambanan. Godstrafiken får en bättre framkomlighet i högtrafik, även om det finns en risk för längre transporttider. Åtgärden möjliggör fler tåglägen för godstrafiken och ökad punktlighet för persontåg genom en bättre möjlighet att optimera avgångs- och ankomsttider. Detta ger positiva effekter för resenärer i form av mer tillförlitliga resor. Förseningar som uppkommer kan hanteras bättre och risken för följdförseningar minskar.

Förbigångsspåren bedöms bidra positivt till både funktions- och hänsynsmål. Viss målkonflikt kan uppstå med ekologiska faktorer eftersom skogsmark behöver tas i anspråk.

Kostnader, genomförbarhet och tidplan

Kostnad för åtgärden bedöms till cirka 210 miljoner kronor (en standardavvikelse på 30 procent ger ett kostnadsspann på 140–270 miljoner kronor). De största osäkerheterna är byggbarhet nära Södra

stambanan med omfattande trafik, dåliga markförhållanden på grund av höga grundvattennivåer samt viss risk för okända föroreningar.

Förutsättningarna för produktion bedöms som goda. Dock innebär ombyggnad av spår 21 påverkan på trafik på bangården. Tiden från det att projektet initieras, till dess att det kan öppna för trafik, bedöms vara 6–8 år, varav byggtiden är cirka 2 år.

Motiv för preliminär rangordning

Sträckan mellan Älmhult och Hässleholm är tätare trafikerad med regionaltåg än sträckan norr om Älmhult. Utöver förbigångsspåret vid Slätthult prioriteras därför ett förbigångsspår vid Hässleholm.

5.5 Förbigångsspår Hässleholm–Alvesta, Mölleryd

Nuläge

Se beskrivning av nuläge för 5.4.

Åtgärd

Åtgärden innebär att ett nytt förbigångsspår byggs på Södra stambanans uppspårsida vid Mölleryd. Vidare utredning krävs för att säkerställa kostnad och genomförande.

Effektbedömning

Se beskrivning av effektbedömning för 5.4.

Kostnader, genomförbarhet och tidplan

Kostnaden för åtgärden bedöms till cirka 110 miljoner kronor (en standardavvikelse på 30 procent ger ett kostnadsspann på 80–150 miljoner kronor). De största osäkerheterna är byggbarhet nära Södra stambanan med omfattande trafik, dåliga markförhållanden på grund av höga grundvattennivåer samt viss risk för okända föroreningar.

Tiden från det att projektet initieras, till dess att det kan öppna för trafik, bedöms vara 6–8 år, varav byggtiden är cirka 2 år.

Motiv för preliminär rangordning

Efter nya förbigångsspår på Södra stambanan söder om Älmhult är en fortsatt utbyggnad av förbigångsspår mellan Älmhult och Alvesta prioriterad.

5.6 Förbigångsspår Hässleholm–Alvesta, Blädinge

Nuläge

Se beskrivning av nuläge för 5.4.

Åtgärd

Åtgärden innebär att två nya förbigångsspår byggs på Södra stambanans upp- och nedspårsida vid Blädinge. Vidare utredning krävs för att säkerställa kostnad och genomförande.

Effektbedömning

Se beskrivning av effektbedömning för 5.4.

Kostnader, genomförbarhet och tidplan

Kostnaden för åtgärden bedöms till cirka 210 miljoner kronor (en standardavvikelse på 30 procent ger ett kostnadsspann på 150–280 miljoner kronor). De största osäkerheterna är byggbarhet nära Södra stambanan med omfattande trafik, dåliga markförhållanden på grund av höga grundvattennivåer samt viss risk för okända föroreningar.

Tiden från det att projektet initieras, till dess att det kan öppna för trafik, bedöms vara 6–8 år, varav byggtiden är cirka 2 år.

Motiv för preliminär rangordning

Efter nya förbigångsspår på Södra stambanan söder om Älmhult är en fortsatt utbyggnad av förbigångsspår mellan Älmhult och Alvesta prioriterad.

6 Kapacitetsåtgärder för arbetspendling och godstrafik

För att uppnå störst kapacitetseffekt för godstrafik och arbetspendling i Skåne behöver kapaciteten förstärkas på Södra stambanan. Förbigångsspår säkrar godstrafikens framkomlighet i anslutning till att Fehmarn Bält-förbindelsen öppnas. Därefter krävs större steg 4-åtgärder för att göra godstrafiken och arbetspendlingen mer attraktiv, se Figur 24.

Nya spår Hässleholm–Lund utgör grunden för ytterligare kapacitetsförstärkningar och medger förbättrad turtäthet i regionaltrafiken samt minskade transporttider för godstrafiken. Dock kommer bangårdarna i Malmö och Hässleholm och Ramlösa/Helsingborgs godsbangård bli högt belastade. En utbyggnad av dessa bangårdar är därför nödvändig innan ytterligare ny kapacitet tillförs på linjerna in mot bangårdarna. Av de anslutande linjerna är det på Skånebanan, sträckan Hässleholm–Kristianstad, det finns störst efterfrågan på utökad persontrafik. Denna utbyggnad kräver dock även att bangården i Hässleholm byggs om. En ombyggnad av Malmö C öppnar upp för att utöka kapaciteten mot Ystad. För godstrafiken är en fortsatt utbyggnad av fler spår längs Södra stambanan mest angelägen.

Dessa åtgärder utgör en helhet för att kunna förstärka regionaltrafiken och godstrafiken på stråket Malmö–Alvesta/Kristianstad.

Figur 24 Preliminär rangordning av kapacitetsåtgärder för arbetspendling och godstrafik

6.1 Två nya spår Hässleholm–Lund

Nuläge

Södra stambanan mellan Hässleholm och Lund utgörs i dag av ett dubbelspår som passerar genom orterna Tormestorp, Sösdala, Tjörnarp, Höör, Stehag, Eslöv, Örtofta, Håstad och Stångby. Hastigheten på banan varierar mellan 130 och 200 km/tim. Tåg utan korglutning kan dock köra max 180 km/tim på sträckan.

Trafiken mellan Hässleholm och Lund kan förenklat delas in i fyra huvudkategorier:

- fjärrtåg och regionaltåg utan uppehåll
- regionaltåg med uppehåll i Eslöv och Höör
- pågatåg med uppehåll på samtliga stationer
- godståg.

Kapaciteten på ett dubbelspår avgörs framförallt av körtidsskillnaden mellan tågen. En stor spridning i körtidskillnad ger lägre kapacitet, medan en liten spridning i körtidskillnad ger en högre kapacitet. De tåg som trafikerar Södra stambanan kan delas upp utifrån medelhastighet.

Pågatåg och godståg har ungefär samma körtider, och för att uppnå ett effektivt kapacitetsutnyttjande på sträckan bör de därför trafikera samma spår. På samma sätt kan fjärrtågen och regionaltågen utan uppehåll kombineras på samma spår. Det tågslag som finns kvar och som kommer att avvika från andra tåg oavsett vilka av spåren de kör på är regionaltåg med uppehåll i Eslöv och Höör. Dessa tåg måste därför antingen kombineras med de långsamma lokal- och godstågen eller med de snabba fjärrtågen och regionaltågen utan uppehåll. Om samtliga spår har plattform i Eslöv och Höör kan tågen spridas ut på alla spår.

Åtgärd

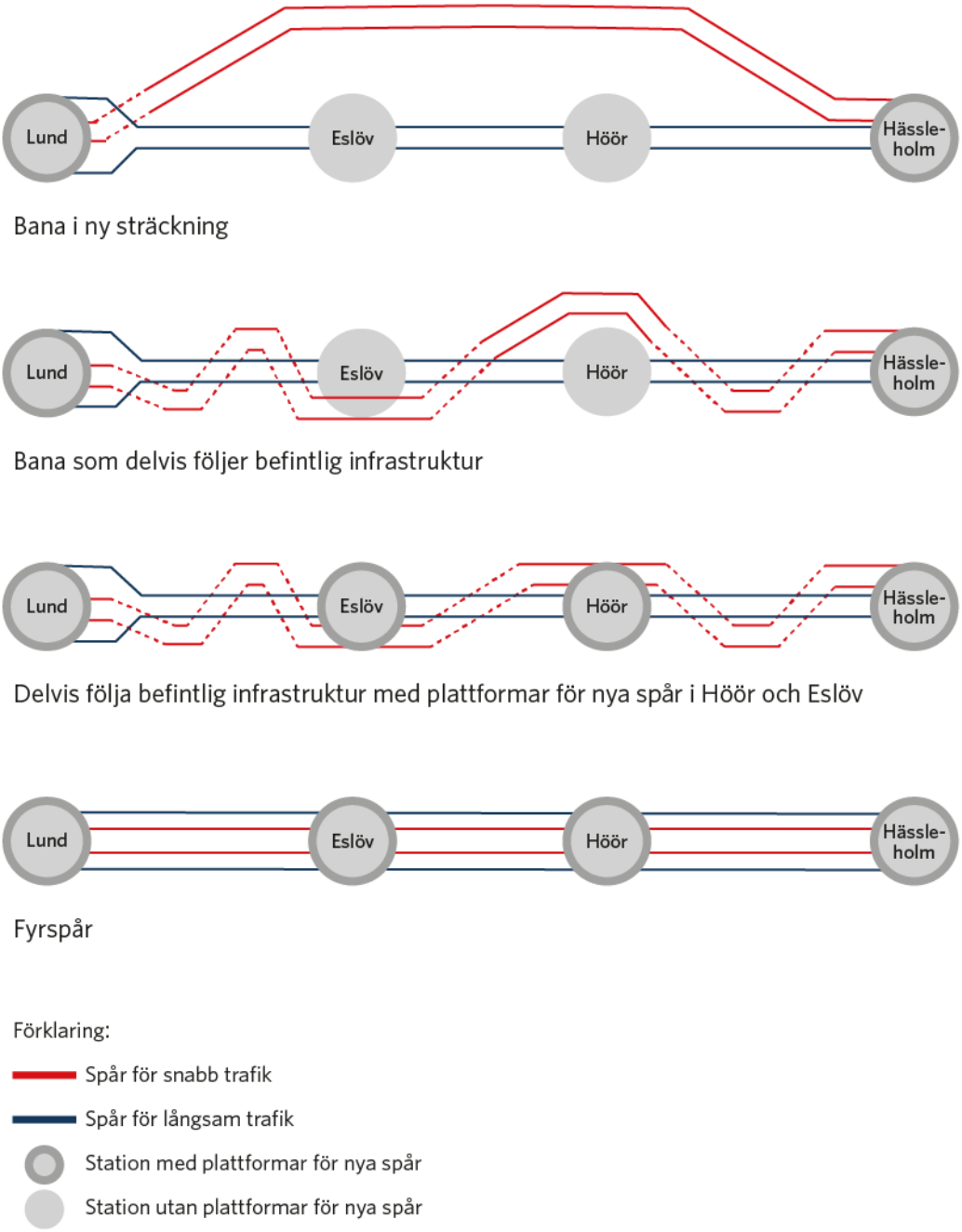
En utbyggnad av två nya spår på sträckan mellan Hässleholm och Lund kan göras på olika sätt, där fyra principiella dragningar har studerats, se Figur 25:

- ny sträckning
- delvis följa befintlig infrastruktur
- delvis följa befintlig infrastruktur med plattformar för nya spår i Höör och Eslöv
- fyrspår

För alla alternativen ansluts de nya spåren till befintlig stambana strax söder om Hässleholm och vid avslutat fyrspår vid Klostergården, strax söder om Lund. Hässleholm C, som ingick som en del i den avslutade lokaliseringsutredningen, hanteras som en separat åtgärd på grund av dess storlek och komplexitet och eftersom Hässleholm C kan hantera utbyggnaden av Hässleholm–Lund.

För alla alternativ utom fyrspår förutsätts spåren i huvudsak bli planerade för 250 km/tim, vilket nya järnvägar i Sverige vanligtvis byggs för. För ny

sträckning bedöms det vara svårt, i vissa fall omöjligt, att undvika intrång i värden även vid en lägre hastighet, exempelvis 200 km/tim. För alternativen ”delvis följa befintlig infrastruktur” bedöms en sänkt hastighet till 200 km/tim inte påverka behovet av planskilda passager eftersom dessa i huvudsak tillskapas för att undvika intrång. Vidare påverkar hastigheten på banan restiderna, och 250 km/tim krävs för att uppnå de restidsmål som regionerna i Sydsverige har satt upp. Sammantaget är bedömningen att spåren bör planeras för i huvudsak 250 km/tim.



Figur 25 Principiella dragningar av nya spår Hässleholm–Lund

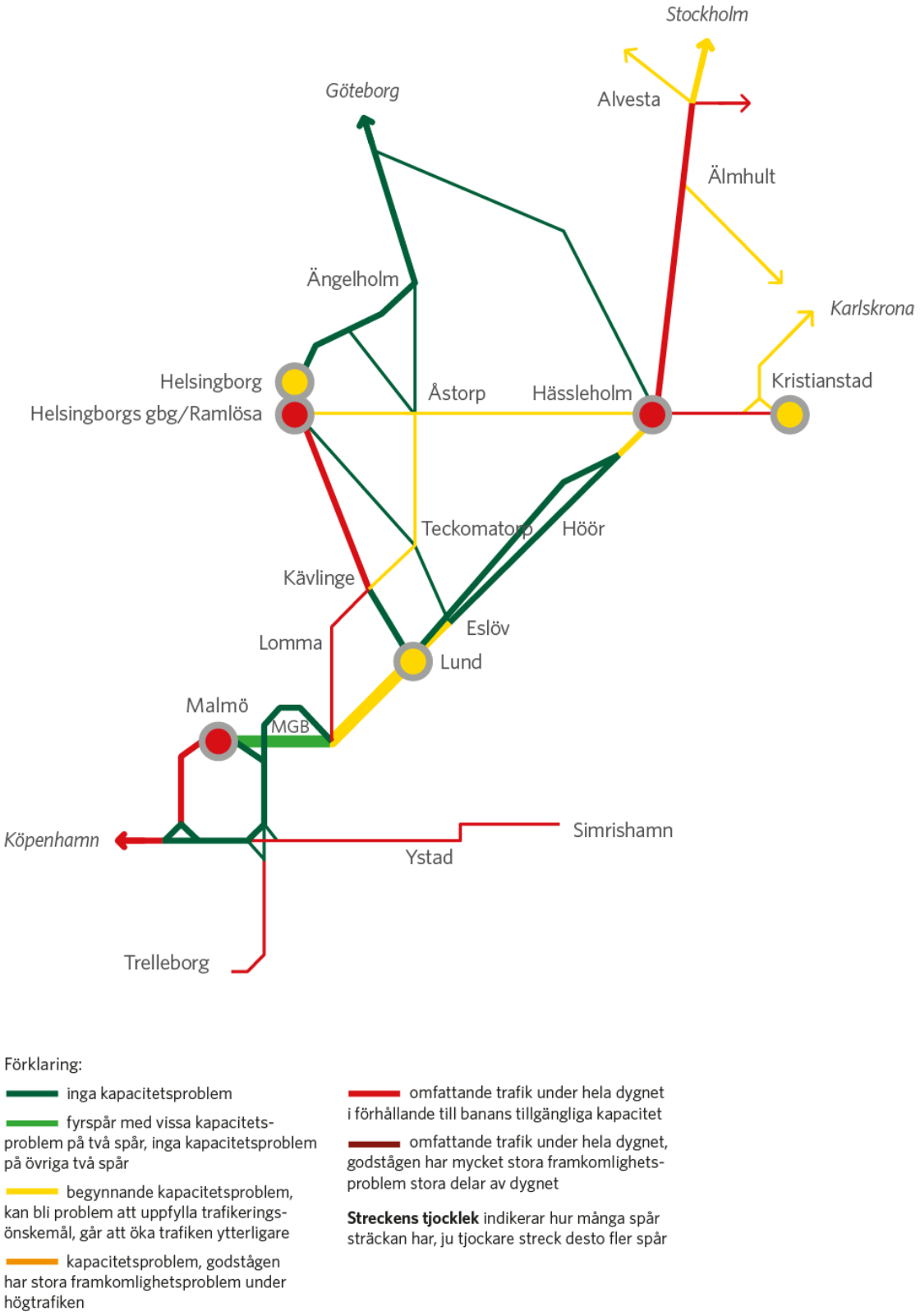
Motiv för preliminär rangordning

Hässleholm–Lund på Södra stambanan är den hårdast utnyttjade sträckan i Sydsverige. Belastningen kommer att öka successivt genom att antalet timmar regionaltrafiken kör högtrafiktidtabell utökas, och det tillkommer gods- och fjärrtåg. Sträckan är också en nyckel för att andra utbyggnader, som dubbelspår Hässleholm–Kristianstad (Skånebanan), ska leda till ökad tågtrafik. En utbyggnad av fler spår på Södra stambanan mellan Hässleholm och Lund är därför ett naturligt första steg för att kunna öka godstrafiken och regionaltrafiken i Skåne.

Med en utbyggnad av nya spår mellan Hässleholm och Lund kan antalet tåg öka. Denna avlastning påverkar även sträckan Alvesta–Hässleholm positivt, eftersom det är betydligt lättare för godstågen att ta sig igenom en sträcka med hög kapacitetsbelastning om de omgivande sträckornas kapacitetsbelastning är låg. Med nya spår Hässleholm–Lund kan regionaltrafiken öka så att samtliga pågatågsstationer får minst två tåg i timmen i vardera riktningen längs Södra stambanan, söder om Eslöv tre tåg i timmen per riktning. I Eslöv stannar fem tåg i timmen per riktning och i Höör fyra. Höör får dock ytterligare en förbindelse i timmen norrut mot Hässleholm. Antalet regionaltåg som kör sträckan utan uppehåll mellan Lund och Hässleholm ökas från ett till två per timme och riktning, vilket gynnar den långväga regionala pendlingen genom kortare restider. För godstrafiken begränsas främst möjligheterna till att öka trafiken av kapacitetsituationen norr om Hässleholm.

Den ökade regionaltrafiken innebär att ett antal bangårdar ligger mycket nära sitt kapacitetstak. Detta gäller Malmö och Hässleholm som behöver hantera ett ökat antal tåg på grund av utökningen av trafiken mellan Hässleholm och Lund. När Malmö C byggts ut kan trafiken utökas till sex tåg i timmen i Eslöv samt fem tåg i timmen söderut respektive fyra tåg i timmen norrut i Höör. Även Helsingborgs godsbangård/Ramlösa blir mycket hårt belastad, vilket beror på att fler tåg körs hela dagen och inte enbart i rusningstrafik, se Figur 26.

De tre bangårdarna klarar den ökade belastningen till följd av utbyggnaden av Hässleholm–Lund, men de behöver byggas ut före anslutande linjer. Först därefter kan det vara aktuellt att bygga ut fler spår på exempelvis Skånebanan (Hässleholm–Kristianstad), Ystadbanan (Malmö–Ystad), Trelleborgsbanan (Malmö–Trelleborg) eller Västkustbanan (Helsingborg–Lund). Om nya spår på anslutande linjer i stället byggs först, förbättras situationen för befintliga tåg, men antalet tåg kan inte ökas eftersom det är fullt på bangårdarna.



Figur 26 Illustration över kapacitetssituationen i Sydsverige i början av 2040 talet, med färdigställda objekt i nationell plan samt nya spår Hässleholm–Lund (denna figur är inte direkt jämförbar med kartor över kapacitetsutnyttjandet eftersom fler faktorer har vägts in)

6.1.1 Ny sträckning

Utbyggnadsalternativ

Ett nytt dubbelspår föreslås i en ny sträckning. Spåren utformas för hastigheter upp till 250 km/tim.

Järnvägen förutsätts så långt som möjligt att anläggas på bank, med undantag för vissa passager över infrastruktur, vattendrag eller områden med stora höjdskillnader i landskapet där även andra anläggningstyper såsom hög bank, bro eller skärning kan förekomma. Bullerskydd krävs där järnvägen passerar bebyggelse.

Om godstrafiken ska ha möjlighet att trafikera de nya spåren får lutningen på spåren inte överstiga 10–12 promille, och fyra platser med förbigångsspår behöver anläggas. Behovet av bankar och skärningar ökar och därmed markanspråket för järnvägen. Kostnaden för godsanpassning bedöms vara cirka 1 miljard kronor. Trots förbigångsspåren kan dock godstågen sannolikt inte nyttja de nya spåren under högtrafik eftersom körtidsskillnaden är för stor mot persontågen för att godstågen ska kunna ta sig fram på ett bra sätt. Under lågtrafik kommer det att gå snabbare för godstågen att köra på den befintliga Södra stambanan eftersom det ger färre förbigångar. Ur trafiksynpunkt är det därför svårt att motivera att anlägga banan för godstrafik med flackare profil och nya förbigångsspår.

Effektbedömning

De nya spåren kommer att trafikeras av snabba regionaltåg och fjärrtåg utan uppehåll. Ur kapacitetssynpunkt är detta fördelaktigt eftersom fler tåg får plats på de nya spåren. Samtidigt frigörs kapacitet för fler godståg och pågatåg samt regionaltåg med uppehåll i Eslöv och Höör på befintlig stambana. Åtgärden innebär fler tåglägen, både för person- och godståg, jämfört med i dag. Restiden för persontrafiken minskar; för den långväga regionala arbetspendlingen Malmö–Kristianstad blir restiden 54–61 minuter beroende på om fordonen framförs i 200 eller 250 km/tim. Detta ska jämföras med restiden i dag som är 63 minuter. Risken för störningar minskar och kan hanteras på ett bättre sätt jämfört med i dag. Ett tillkommande dubbelspår på sträckan skapar också redundans i trafiksystemet. Förutom fler tåglägen får godstrafiken kortare transporttider.

Spår i ny sträckning bedöms bidra positivt till funktionsmålet och till de hänsynsmål som rör klimat och människors hälsa. Utbyggnaden innebär dock att en ny barriär skapas i landskapet, och stora ytor som i dag är ostörda av större infrastrukturstråk tas i anspråk. Spåren bör utformas för att minimera intrånget i de högst skyddade områdena. Intrång i befintliga

tätorter kan undvikas, med undantag för Lund, Stångby och Hässleholm. Biologisk mångfald påverkas negativt i form av nya barriärer och buller.

Kostnader, genomförbarhet och tidplan

Medelvärdet för slutkostnaden bedöms till cirka 22 miljarder kronor, och spannet från medelvärdet för slutkostnaden till den kostnad som med 85 procents sannolikhet kommer underskridas är 22–26 miljarder kronor. De största osäkerheterna bedöms ligga inom marknad och leverantörer (exempelvis resursbrist, materialkostnader och marknadsläget), byggherrekostnader samt markarbeten.

En dragning av järnvägen i ny sträckning innebär att man kan undvika trafikstörningar på befintlig järnvägstrafik under byggskedet, förutom vid inkopplingspunkterna och i delarna mot Stångby och Lund, där det finns utmaningar när det gäller trafikstörningar. Detta eftersom byggnation här sker i eller i direkt närhet till trafikerade spår, vilket bedöms påverka trafiken. Tiden från det att projektet initieras, till dess att det kan öppna för trafik, bedöms vara 20–22 år.

6.1.2 Delvis följa befintlig infrastruktur

Utbyggnadsalternativ

Ett nytt dubbelspår placeras så, att det så långt som möjligt följer den befintliga Södra stambanan och större befintlig infrastruktur mellan Hässleholm och Lund. De nya spåren är inte integrerade med befintliga spår.

De nya spåren planeras för hastigheter upp till 250 km/tim. För att undvika högt skyddsklassade natur- och kulturvärden och minska intrång i bebyggelse och större industrier, kommer spåren att passera befintlig bana i ett flertal punkter. Detta kräver stora planskilda korsningar. Bullerskydd krävs där järnvägen passerar bebyggelse.

För att godsanpassa banan behöver fyra förbigångsspår byggas till en kostnad av cirka 1 miljard kronor. Antalet planskilda passager mellan befintliga och nya spår försvårar möjligheten att utforma de nya spåren för godstrafik. Ramperna till brokonstruktionerna blir längre om de ska byggas för 10–12 promille i stället för 25 promille, och förbigångsspåren kräver en plan yta på cirka 1 km. Dessutom behövs ett visst avstånd till nästkommande stigning för att godstågen ska hinna accelerera före stigningen. Annars påverkar stigningen körtiden till nästa förbigångsspår avsevärt. Särskilt problematisk är sträckan mellan Stångby och strax norr om Eslöv där ett stort antal korsningar mellan de gamla och de nya spåren

behövs. Av denna anledning är det sannolikt inte möjligt att anpassa spåren för godståg.

Effektbedömning

De nya spåren kommer att trafikeras främst av fjärrtåg och av regionaltåg utan uppehåll. Ur kapacitetssynpunkt är detta fördelaktigt eftersom fler tåg får plats på de nya spåren. Samtidigt frigörs kapacitet för fler godståg, pågatåg och regionaltåg med uppehåll i Eslöv och Höör på den befintliga Södra stambanan. Åtgärden innebär fler tåglägen, både för person- och godståg, jämfört med i dag. Eftersom godstågen och Pågatågen har ungefär samma medelhastighet uppstår enbart marginella körtidsskillnader. Det är i stället regionaltågen med uppehåll i Eslöv och Höör som har 10–12 minuters körtidskillnad mot övriga tåg. Troligen innebär detta att några godståg behöver förbigås på sträckan för att kapaciteten ska nyttjas optimalt, men till skillnad från i dag kommer det att vara mycket ovanligt att godstågen behöver invänta mer än ett persontåg innan de kan köra vidare. Restiden för persontrafiken minskar, och för den långväga regionala arbetspendlingen Malmö–Kristianstad blir restiden 54–61 minuter, beroende på om fordonen framförs i 200 eller 250 km/tim. Detta ska jämföras med restiden i dag som är 63 minuter. Risken för störningar minskar och kan hanteras på ett bättre sätt jämfört med i dag. Förutom fler tåglägen får godstrafiken kortare transporttider.

Nya spår som delvis följer befintlig infrastruktur bedöms bidra positivt till funktionsmålet och till de hänsynsmål som rör klimat och människors hälsa. Utbyggnaden innebär särskilt stor påverkan på landskapsbilden vid korsningspunkterna mellan spåren med stora obrukbara ytor som följd. Vid passage genom Stehag, Eslöv, Örtofta, Stångby och Lund, där ny järnväg anläggs intill befintlig järnväg, innebär åtgärden omfattande intrång i befintliga fastigheter. Även intrång i tätortsnära rekreationsområden och jordbruksmark är aktuellt. Biologisk mångfald påverkas negativt i form av nya barriärer och buller. Längs Södra stambanan finns det även lagskyddade värden i form av bland annat riksintresse för kulturmiljövård och riksintresse för dricksvattenförsörjning som riskerar att påverkas.

Kostnader, genomförbarhet och tidplan

Medelvärdet för slutkostnaden bedöms till cirka 29 miljarder kronor, och spannet från medelvärdet för slutkostnaden till den kostnad som med 85 procents sannolikhet kommer underskridas är 29–33 miljarder kronor. De största osäkerheterna bedöms ligga inom marknad och leverantörer (exempelvis resursbrist, materialkostnader och marknadsläget), byggherrekostnader samt Trafikverkets interna verksamhet (exempelvis möjligheter med nya entreprenadformer, ekonomisk periodisering och

resursbrist). En annan osäkerhet är tider i spår, vilket innebär hur ofta och hur länge befintlig järnvägstrafik får stängas för att möjliggöra arbete. Krav på trafikering under byggtiden kan påverka behovet av provisoriska anläggningar.

Det kan finnas besparingspotentialer (uppskattningsvis 800 miljoner kronor) i någon korsningspunkt mellan nya spår och Södra stambanan genom att bygga om Södra stambanan i nytt läge bredvid de nya spåren, i stället för att bygga planskilda korsningar.

Närheten till den befintliga Södra stambanan innebär att utbyggnaden behöver genomföras vid trafikerade spår. De planskilda konstruktionerna vid passage av Södra stambanan kommer att påverka befintlig trafik under byggtiden. Tiden från det att projektet initieras, till dess att det kan öppna för trafik, bedöms vara 23–25 år.

6.1.3 Delvis följa befintlig infrastruktur med plattformar för nya spår i Höör och Eslöv

Utbyggnadsalternativ

Ett nytt dubbelspår placeras så att det så långt som möjligt följer den befintliga Södra stambanan och större befintlig infrastruktur mellan Hässleholm och Lund. Dock anläggs järnvägen genom Höör och Eslöv med stopp på dessa stationer. De nya spåren är inte integrerade med befintliga spår.

De nya spåren planeras för hastigheter upp till 250 km/tim. För att undvika högt skyddsklassade natur- och kulturvärden och minska intrång i bebyggelse och större industrier, kommer spåren att passera befintlig bana i ett flertal punkter. Detta kräver stora planskilda korsningar. En sänkt hastighet till 200 km/tim bedöms inte påverka behovet av planskilda passager, eftersom dessa i huvudsak skapas för att undvika intrång. Avvikelser från den antagna hastigheten behöver göras för att kunna bygga järnvägen genom Höörs tätort.

Stationerna i Höör och Eslöv föreslås som trespårsstationer för att kunna hantera störningar. En sådan utformning minskar även intrång och kostnader. Bullerskydd krävs där järnvägen passerar bebyggelse.

För att godsanpassa banan behöver fyra förbigångsspår byggas till en kostnad av cirka 1 miljard kronor. Antalet planskilda passager mellan befintliga och nya spår försvårar möjligheterna att utforma de nya spåren för godstrafik. Ramperna till brokonstruktionerna blir längre om de ska byggas för 10–12 promille i stället för 25 promille, och förbigångsspåren

kräver en plan yta på cirka 1 km eftersom de inte kan byggas med stora lutningar. Dessutom behövs ett visst avstånd till nästkommande stigning för att godstågen ska hinna accelerera innan stigningen. Annars påverkar stigningen körtiden till nästa förbigångsspår avsevärt. Särskilt problematisk är sträckan mellan Stångby och strax norr om Eslöv där ett stort antal korsningar mellan de gamla och de nya spåren behövs. Av denna anledning är det sannolikt inte möjligt att anpassa spåren för godståg. Med denna utformning kommer det också gå fler persontåg på de nya spåren vilket ger en bättre framkomlighet för godstrafiken på den befintliga Södra stambanan. En godstågsanpassning kommer därför inte att nyttjas i någon större utsträckning då det är mer fördelaktigt att köra via den befintliga Södra stambanan för godstågen.

Effektbedömning

Genom att bygga stationer i Eslöv och Höör på de nya spåren kan dessa spår, utöver fjärrtåg och snabba regionaltåg utan uppehåll, även trafikeras av regionaltåg med uppehåll i dessa orter. Körtidskillnader uppstår mellan dessa tåg och regionaltåg utan uppehåll samt fjärrtåg (körtidskillnaden mellan Hässleholm och Malmö blir 9–11 minuter), vilket begränsar möjligheten att framföra regionaltåg med uppehåll bland de snabbare tågen. Åtgärden innebär fler tåglägen, både för person- och godståg, jämfört med i dag. Restiden för persontrafiken minskar; för den långväga regionala arbetspendlingen Malmö–Kristianstad blir restiden 55–59 minuter. Detta ska jämföras med restiden i dag som är 63 minuter. Utformningen bidrar till en måttlig risk för störningar. Godstrafiken får kortare transporttider och troligen få förbigångar.

Nya spår som delvis följer befintlig infrastruktur bedöms bidra positivt till funktionsmålet och till de hänsynsmål som rör klimat och människors hälsa. Utbyggnaden innebär dock påverkan på landskapsbilden vid korsningspunkterna mellan spåren, med stora obrukbara ytor som följd. Vid passage genom Höör, Eslöv, Stångby och Lund, där ny järnväg anläggs intill befintlig järnväg, innebär åtgärden omfattande intrång i befintliga fastigheter. Nya plattformar i Höör och Eslöv innebär intrång kring stationsområdena. Även intrång i tätortsnära rekreationsområden och jordbruksmark är aktuellt. Biologisk mångfald påverkas negativt i form av nya barriärer och buller. Längs Södra stambanan finns det även lagskyddade värden i form av bland annat riksintresse för kulturmiljövård och riksintresse för dricksvattenförsörjning som riskerar att påverkas.

Kostnader, genomförbarhet och tidplan

Medelvärdet för slutkostnaden bedöms till cirka 36 miljarder kronor, och spannet från medelvärdet för slutkostnaden till den kostnad som med 85

procents sannolikhet kommer underskridas är 36–41 miljarder kronor. De största osäkerheterna bedöms ligga inom marknad och leverantörer (exempelvis resursbrist, materialkostnader och marknadsläget), byggherrekostnader samt Trafikverkets interna verksamhet (exempelvis möjligheter med nya entreprenadformer, ekonomisk periodisering och resursbrist). En annan osäkerhet är tider i spår, vilket innebär hur ofta och hur länge befintlig järnvägstrafik får stängas för att möjliggöra arbete. Krav på trafikering under byggtiden kan påverka behovet av provisoriska anläggningar.

Det kan finnas besparingspotentialer (uppskattningsvis 1,8 miljarder kronor) i några korsningspunkter mellan nya spår och Södra stambanan genom att bygga om Södra stambanan i nytt läge bredvid de nya spåren, i stället för att bygga planskilda korsningar.

Närheten till den befintliga Södra stambanan innebär att utbyggnaden behöver genomföras vid trafikerade spår. De planskilda konstruktionerna vid passage av Södra stambanan kommer påverka befintlig trafik under byggtiden. Tiden från det att projektet initieras, till dess att det kan öppna för trafik, bedöms vara 24–26 år.

6.1.4 **Fyrspår**

Utbyggnadsalternativ

Södra stambanan byggs ut till ett integrerat fyrspår mellan Hässleholm och Lund. De två nya spåren placeras på endera sidan av de två befintliga spåren. Det går inte att enbart placera de nya spåren på ena sidan av Södra stambanan, utan läget kan behöva variera längs sträckan. Spåren utformas med samma hastighetsstandard som den befintliga Södra stambanan, det vill säga 130–180 km/tim. De genomgående tågen (fjärrtåg och snabba regionaltåg utan uppehåll) placeras på de två mittersta spåren, medan de stannande tågen hamnar på ytterspåren, vilket kräver ombyggnad av alla stationer med plattformar utmed sträckan. De mindre pågatågsstationerna förses med plattformar på de yttre spåren. Befintliga Södra stambanan måste byggas om. Bullerskydd krävs där järnvägen passerar bebyggelse.

För att säkerställa godstrafikens framkomlighet behöver de flesta förbigångsspår som finns i dag behållas. Dock krävs i flera fall ombyggnad på samma plats eller i närheten av befintliga spår.

Effektbedömning

Precis som i det föregående alternativet finns det möjlighet att köra regionaltåg med uppehåll i Eslöv och Höör på samma spår som trafikeras

av fjärrtåg och snabba regionaltåg utan uppehåll. Körtidskillnader uppstår mellan dessa tåg och regionaltåg utan uppehåll samt fjärrtåg, vilket begränsar möjligheten att framföra regionaltåg med uppehåll bland de snabbare tågen. Åtgärden innebär fler tåglägen, både för person- och godståg, jämfört med i dag. Restiden för persontrafiken påverkas i de flesta fall positivt eftersom kapaciteten ökar och det blir mindre trångt på banorna. För den långväga regionala arbetspendlingen Malmö–Kristianstad blir restiden 59–63 min. Ett integrerat fyrspår har en god flexibilitet vid många typer av mindre störningar där ett spår blir utslaget. Vid en större händelse kommer dock samtliga fyra spår att vara otillgängliga för trafik. Eftersom dagens bana har lutningar på 10–12 promille kan godstågen framföras på samtliga spår, men av kapacitetsskäl kommer de främst att använda samma spår som pågatågen.

Nya spår i befintlig sträckning bedöms bidra positivt till funktionsmålet och till de hänsynsmål som rör klimat och människors hälsa. Utbyggnaden innebär en visuell påverkan och den befintliga barriäreffekten av spåren förstärks. Åtgärden medför stora intrång i befintliga samhällen utmed hela sträckan (Sösdala, Höör, Stehag, Eslöv, Örtofta, Håstad och Stångby). Ett integrerat fyrspår ställer krav på stora ombyggnader av samtliga stationer. Särskilt omfattande blir ombyggnaden i Höör och Eslöv. Även intrång i tätortsnära rekreationsområden och jordbruksmark är aktuellt. Biologisk mångfald påverkas negativt i form av barriärer och buller. Längs Södra stambanan finns det även lagskyddade värden i form av bland annat riksintresse för kulturmiljövård, riksintresse för dricksvattenförsörjning och Natura 2000 som riskerar att påverkas.

Kostnader, genomförbarhet och tidplan

Medelvärdet för slutkostnaden bedöms till cirka 33 miljarder kronor, och spannet från medelvärdet för slutkostnaden till den kostnad som med 85 procents sannolikhet kommer underskridas är 33–37 miljarder kronor. De största osäkerheterna bedöms ligga inom marknad och leverantörer (exempelvis resursbrist, materialkostnader och marknadsläget), markarbeten, byggherrekostnader samt projektledningsförmåga. En annan osäkerhet är tider i spår, vilket innebär hur ofta och hur länge befintlig järnvägstrafik får stängas för att möjliggöra arbete. Krav på trafikering under byggtiden kan påverka behovet av provisoriska anläggningar.

Tiden från det att projektet initieras, till dess att det kan öppna för trafik, bedöms vara 25–27 år. En stor del av denna tid är i byggskedet och den är beroende av hur befintlig trafikering på Södra stambanan kan lösas. Alla mindre stationer på sträckan med sidoplattformar behöver byggas om helt. Om dessa kan stänga för resandeutbyte, kan byggtiderna minska.

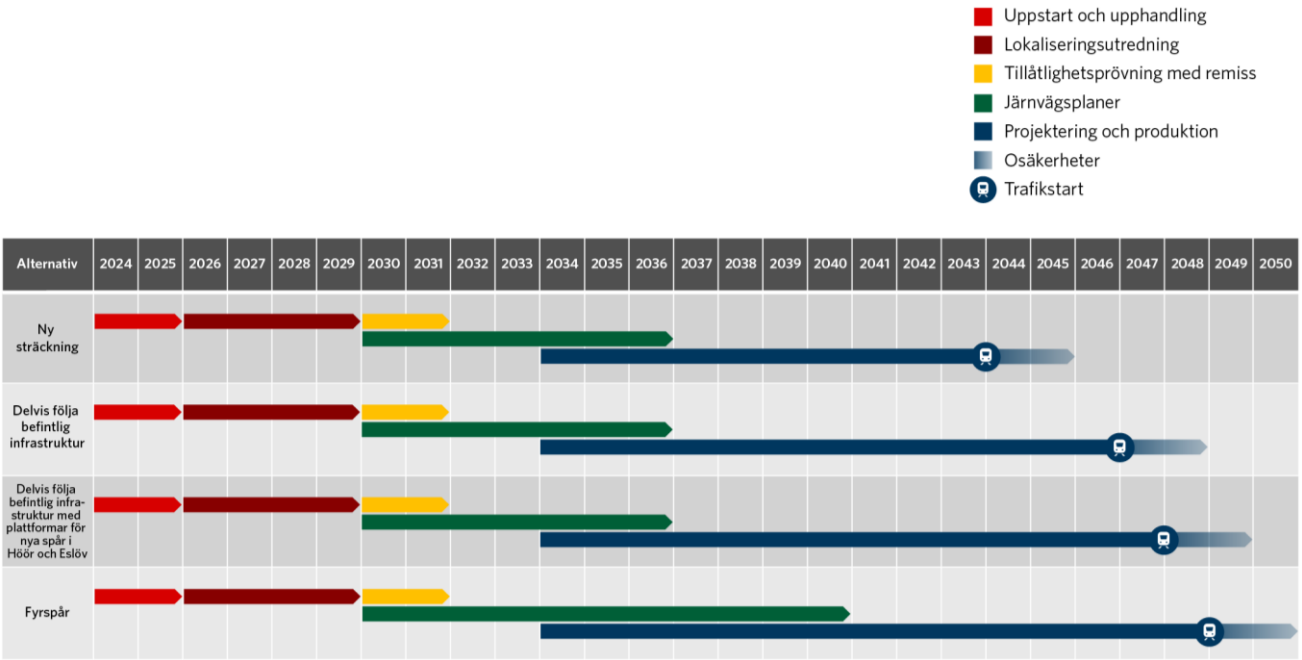
6.1.5 **Sammanvägd bedömning Hässleholm–Lund**

En sammanställning av de principiella dragningarna för nya spår mellan Hässleholm och Lund redovisas i Tabell 9 och Figur 27.

Tabell 9 Sammanställning nya spår mellan Hässleholm–Lund

Jämförelse mellan de fyra alternativen	Ny sträckning	Delvis följa befintlig infrastruktur	Delvis följa befintlig infrastruktur men med stopp i Höör och Eslöv	Fyrspår
Medelvärde slutkostnad (miljarder kr)	22	29	36	33
Slutkostnad som med 85 procent sannolikhet underskrids (miljarder kr)	26	33	41	37
Restid 250 km/tim (min)*	21–22	21–22	22–23	-
Restid 200 km/tim (min)*	25–26	25–26	25–26	27–28
Bedömningskriterier				
Tillför/möjliggör kapacitet	Ja	Ja	Ja	Ja
Bidrar till ökad arbetspendling	Ja	Ja	Ja	Ja
Bidrar till ökad andel gods på järnväg	Ja	Ja	Ja	Ja
Genomförbarhet – påverkan bef trafik	Mindre	Stor	Stor	Mycket stor
Teknisk komplexitet	Stor	Mycket stor	Mycket stor	Mycket stor
Genomförbarhet – påverkan skyddsvärda områden	Stor	Mycket stor	Mycket stor	Stor
Genomförbarhet – påverkan bebyggelse	Stor	Mycket stor	Mycket stor	Mycket stor

* Restid i dag Hässleholm–Lund: fjärrtåg 200 km/tim 28 min och regionaltåg 180 km/tim 29 min



Figur 27 Tidplan för nya spår Hässleholm-Lund, principiella dragningar

Alla alternativ medför ökad kapacitet på Södra stambanan, med fler tåglägen, både för person- och godståg, jämfört med i dag. Tågen kan fördelas på spåren utifrån medelhastighet. Alternativen bidrar till ökad arbetspendling och ökad andel gods på järnväg. Oavsett hur anläggningen utformas tillför den ny kapacitet och den kan hantera antalet tåg i Region Skånes persontågsstrategi. Om man i en framtid vill att fler tåg ska stanna i Eslöv och Höör än de som anges i Region Skånes persontågstrategi är en anläggning med plattformar i Eslöv och Höör mer flexibel för att hantera en sådan trafikering. Dock innebär en blandning av tåg med och utan uppehåll en ökad risk för störningar som sprids i systemet. I alternativen utan plattformar i Eslöv och Höör skulle en sådan trafikering troligtvis innebära att antal tåg i maxtimmen blir samma som i dag på Södra stambanan. Hastighetsskillnader mellan tågen blir mindre vilket samtaget skulle ge en bättre situation än i dag. Det finns således både för- och nackdelar med båda alternativen ur trafiksynpunkt.

Flexibiliteten vid störningar skiljer sig något mellan alternativen. Ett fyrspår har betydligt sämre motståndskraft för att begränsa konsekvenserna av en större störning jämfört med två separata dubbelspår likt övriga alternativ.

Utbyggnadsalternativen svarar upp mot de uppsatta restidsmålen för Malmö–Kristianstad i varierande omfattning. Med enbart en utbyggnad Hässleholm–Lund är det endast alternativen utan stationer i Eslöv och

Höör som kan nå en restidkvot på 0,8 för Malmö–Kristianstad. Det förutsätter dock att regionaltågen körs i 250 km/tim. Om sträckan studeras i ett bredare perspektiv där stationen i Hässleholm och ett dubbelspår Hässleholm–Kristianstad också har byggts ut, kan restidkvoten på 0,8 uppnås i samtliga alternativ. För att klara regionernas mer ambitiösa restidmål på 47 minuter krävs att tågen framförs i 250 km/tim på sträckan Hässleholm–Lund. Detta är endast möjligt i alternativen med nya spår i ny sträckning samt nya spår som delvis följer befintlig infrastruktur.

Det finns en stor samsyn om att två nya spår mellan Hässleholm och Lund behöver byggas omgående och att utbyggnaden fyller en viktig funktion för den fortsatta samhällsutvecklingen. Det finns dock ingen tydlig samsyn om var det är bäst att bygga de nya spåren.

Under byggnation av de nya spåren påverkas befintlig tågtrafik på Södra stambanan i olika utsträckning. Dessutom skiljer anläggningarnas tekniska komplexitet sig åt.

En dragning i ny sträckning innebär påverkan på trafiken vid anslutning av den nya banan i ändpunkterna. Vid anslutningspunkterna krävs stora brokonstruktioner.

För alternativen utmed befintlig infrastruktur passeras Södra stambanan, och dessa planskilda korsningspunkter innebär påverkan på befintlig trafik vid byggnation. Vid varje korsningspunkt krävs stora konstruktioner.

Ett fyrspår innebär att två nya spår byggs utmed befintliga spår som ska kunna trafikeras under stora delar av byggtiden. På ett flertal platser, till exempel vid ombyggnad av bangårdar, behöver samtliga fyra spår byggas om. Utbyggnaden till fyrspår på Mälarbanan Kallhäll–Tomteboda (20 km) och mellan Arlöv–Klostergården (10 km) visar att stora delar av sträckan behöver byggas som ett nytt fyrspår. I projekt Mälarbanan används årliga avstängningar där trafiken stängs ett antal veckor varje sommar samt vid storhelger vår och höst. På sträckan Arlöv–Klostergården har cirka 2/3 av sträckan försetts med tillfälliga spår för att minimera avstängningar. Ändå har ett antal totalavstängningar genomförts.

Ett fyrspår Lund–Hässleholm skulle bli 65 kilometer, och i många tätorter finns inte förutsättningarna för att bygga tillfälliga spår förbi bygget, vilket kan leda till att stationer behöver stängas under längre tider för ombyggnation. När totalavstängningar är nödvändiga måste i första hand godstrafiken och i andra hand fjärrtrafiken ledas om. Regionaltrafiken ersätts i de flesta fall med buss. Omledningarna kommer att få negativa

konsekvenser för regionaltrafiken även utanför Södra stambanan. Främst kommer det att drabba trafiken på Skånebanan mellan Helsingborg och Hässleholm, Söderåsbanan mellan Åstorp och Kävlinge och Lommabanan mellan Kävlinge och Malmö. Den utdragna byggtiden gör att det inte går att bortse från att arbetspendlingen, godstrafiken och fjärrtrafiken drabbas negativt av utbyggnadsalternativet, inte bara på Södra stambanan utan i stora delar av Skåne.

Alla utbyggnadsalternativ innebär stort eller mycket stort intrång i skyddsvärda områden. En dragning i ny sträckning innebär att de mest skyddsvärda områdena kan undvikas genom val av linjeföring. En utbyggnad i befintlig sträckning, fyrspår, innebär att skyddsvärda områden till viss del redan är påverkade av befintliga spår. För alternativen som delvis följer befintlig infrastruktur blir intrången större, bland annat i jordbruksmark, tätortsnära rekreationsområden och så vidare, eftersom man inte kan justera linjeföringen på samma sätt. Det riskerar även att uppkomma stora obrukbara ytor i korsningspunkterna mellan spåren.

Alla alternativ innebär även intrång i befintlig bebyggelse, framför allt i alternativet med utbyggnad till fyrspår, där varje samhälle utmed Södra stambanan påverkas. Intrånget blir stort även i alternativen som delvis följer befintlig infrastruktur, eftersom omfattande ombyggnad krävs i Höör och Eslöv och eftersom även mindre orter som Sösdala, Tjörnarp, Stehag, Örtofta, Håstad och Stångby påverkas.

Kostnaderna skiljer sig mellan alternativen där ny sträckning har lägst medelvärde för slutkostnad, 22 miljarder kronor. ”Delvis följa befintlig infrastruktur” är 7 miljarder kronor dyrare, medan fyrspåret och alternativet med plattformar för stopp i Eslöv och Höör är 11 respektive 14 miljarder kronor dyrare än ny sträckning.

Den tid som krävs för byggnation av de nya spåren är främst beroende av komplexiteten samt behovet av att minimera påverkan på befintlig trafik. En dragning i ny sträckning innebär att konfliktpunkter med befintlig trafik begränsas till anslutningspunkterna, vilket innebär en kortare genomförandetid jämfört med övriga sträckningar. Nya spår i delvis ny sträckning innebär att Södra stambanan korsas i ett flertal punkter vilket påverkar genomförandetiden. Ombyggnad av stationerna i Höör och Eslöv ökar byggnationstiden ytterligare. Följaktligen innebär en utbyggnad till fyrspår att ännu fler stationer utmed sträckan påverkas. Detta bedöms medföra fem års längre byggtid jämfört med byggnation i ny sträckning.

6.1.6 **Etappindelning**

En förutsättning för att en etappvis utbyggnad ska fungera är att de kvarvarande dubbelspåriga sträckorna kan hantera den ökade trafiken. Om de inte kan hantera trafiken visar erfarenheter från Södra stambanan och Västra stambanan att det är främst godstrafiken som drabbas av utträngning. Godstågen får helt enkelt så dåliga tidtabeller att de slutar söka tåglägen under högtrafik.

Mellan Klostergården och Lund lämnas ett kort dubbelspår kvar när fyrspåret Klostergården–Malmö tas i bruk i december år 2023. Befintligt dubbelspår ger mycket små möjligheter till ytterligare expansion av trafiken. Dessutom begränsar plattformslängden på Lund C möjligheten att hantera fler och längre tåg. Om utbyggnaden av Hässleholm–Lund skulle dröja är det prioriterat att bygga ut sträckan Klostergården–Lund till fyra spår och att förlänga plattformar vid Lund C.

Det finns två möjliga etapputbyggnader till fyrspår mellan Hässleholm och Lund där kvarvarande dubbelspårssträcka kan hantera planerad trafik: Hässleholm–Tjörnarp och Örtofta–Lund. På grund av Örtoftas geografiska placering i en svacka bör fyrspåret inte avslutas här, eftersom det medför en stor risk för att godstågen kör fast, utan i stället förlängas till förbigångsspåren i Tornhill (cirka 3 km från Lund). Enligt samma resonemang om att minska risken för störningar, bör fyrspåret inte avslutas i Tjörnarp, utan avslutas vid förbigångsspåren i Vätteryd (cirka 15 km från Hässleholm). Det innebär att en etapputbyggnad till fyrspår mellan Vätteryd och Tornhill på cirka 46 km är möjlig. Om fyrspåret i stället byggs sammanhängande ut från Lund eller Hässleholm blir etappen längre eftersom fyrspår måste byggas hela vägen från Lund till Vätteryd eller från Hässleholm till Tornhill.

Ett integrerat fyrspår är enklast att bygga ut i etapper. Separerade dubbelspår kräver oftast planskilda anslutningar, vilket gör att en anslutning är förenad med höga kostnader. Men på en plats där banorna ska korsa varandra i slutläget kan det finnas möjlighet att skapa en anslutning mellan de två sträckorna. Eftersom samtliga alternativ innebär att ett integrerat fyrspår byggs mellan Lund och Tornhill, finns det goda möjligheter att behålla ett dubbelspår på denna sträcka. I Vätteryd är det betydligt svårare ett ansluta en separerad bana eftersom spåren inte löper parallellt på denna plats. Inom lokaliseringsutredningen Hässleholm–Lund fanns det en korridor som gick via stationen i Sösdala, och den linje som togs fram av Region Skåne korsade Södra stambanan norr om Sösdala. Det kan därför finnas möjligheter att ansluta även ett separerat dubbelspår i trakten av Sösdala.

Sammantaget medför ovanstående att det är svårt att bygga en kortare etapp med nya spår mellan Hässleholm och Lund utan att göra avkall på framkomligheten, antingen för befintlig tågtrafik eller önskvärd tillkommande trafik för arbetspendling. En etapputbyggnad med kortare etapper innebär troligen att godstrafiken kommer att trängas ut från sträckan. Med ovanstående etapputbyggnader blir de kvarvarande dubbelspåren relativt korta och har en liten hastighetskillnad mellan tågen. Risken för att störningar sprider sig mellan systemen är dock fortsatt hög, och de kvarvarande dubbelspåren kommer att vara högt prioriterade att bygga ut till fyra spår.

6.2 Utbyggnad Malmö C (SVEDAB-paketet)

Nuläge

Malmö närområde är en viktig nod för både person- och godstrafik, ur ett internationellt, nationellt och regionalt perspektiv. Malmö centralstation består av en övre del (banhallen) och en nedre del (Citytunneln). Trafiken till och från Danmark använder i huvudsak spåren i Citytunneln och trafik som har slutstation Malmö använder spåren i banhallen. För att kunna nyttja Öresundsbrons fulla kapacitet kan inte alla persontåg använda Citytunneln, utan viss trafik mot Öresundsbron behöver därför köras via Kontinentalbanan.

I Malmö närområde finns i dag brister i form av korsande tågvägar, vilket innebär att sydgående persontrafik som ankommer till Malmö C måste korsa två eller tre av spåren till Citytunneln för att nå banhallen. I takt med att Citytunneln utnyttjas allt hårdare blir det svårare och svårare att hitta luckor där denna korsning kan ske utan att störa trafiken till och från Citytunneln. Detta påverkar kapaciteten på spåren.

Dessutom är sträckan mellan banhallen och Östervärn enkelspårig, vilket medför kapacitetsproblem och begränsningar i anslutningen till Kontinentalbanan. Även utformningen av Östervärns station, med endast ett plattformsspår, påverkar kapaciteten på Kontinentalbanan.

Vidare är dagens sex spår (spår 5–10) i banhallen inte tillräckliga utifrån användbarhet och kapacitet för såväl persontrafik som möjlighet för tåguppställning. Ett nytt spår 11 (med tillhörande plattform) kommer dock att byggas under 2023.

Kapacitetshöjande åtgärder Öresund/Malmö var med i förslaget till nationell plan 2022–2033, med 100 procents finansiering från SVEDAB AB, men utgick i det slutliga planförslaget. Regeringen avser att fortsätta se över frågan.

Åtgärder

Tre samverkande åtgärder föreslås för att öka kapaciteten och användbarheten i Malmö, se Figur 28:

- En ny planskild spårkorsning på Malmö bangård

  För att klara en ökad trafik även när Citytunnelns samtliga tåglägen utnyttjas behöver spåren i banhallen användas i större omfattning. Har tågen svårt att ta sig in till banhallen är det inte möjligt att öka trafiken.

  Föreslagen åtgärd innebär att en planskildhet tillskapas för södergående tåg med destination banhallen. Ett nytt anslutningsspår över de befintliga spåren på Södra Stambanan möjliggör för tågen att nå banhallen utan att korsa spåren på Södra stambanan.

- Anläggande av fler plattformsspår i banhallen

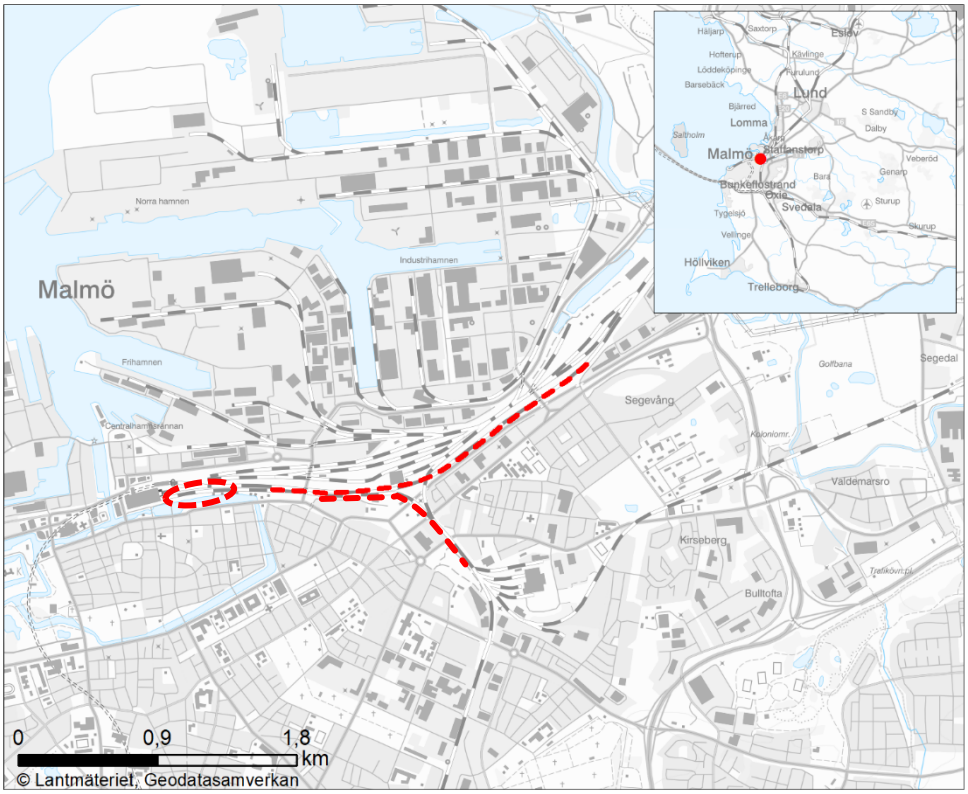
  Trafiken i banhallen består av regionaltrafik, främst på den så kallade Malmöpendeln samt högtrafiktåg mot Ystad och Trelleborg. Spåren används också vid trafikstörningar. Flera fjärrtåg utgår från Malmö och de långa spåren i banhallen. En viss ökning av fjärrtrafiken kan förväntas efter att Fehmarn Bält-förbindelsen öppnat.

  För att klara en ökning av högtrafiktåg mot Ystad och Trelleborg samtidigt som fler tåg norrifrån nyttjar spåren i banhallen, behöver ytterligare plattformsspår byggas. Åtgärden innebär att två nya plattformsspår (spår 12 och 13), en mittplattform samt ett uppställningsspår (spår 14) anläggs öster om befintliga spår. Spåren ansluter till befintliga spår mot Östervärn.

- Utbyggnad till dubbelspår mellan Östervärns station och Malmö C

  Eftersom Citytunneln saknar ledig kapacitet behöver kommande persontrafikökningar mot Öresundsförbindelsen, Trelleborgsbanan och Ystadbanan ske via Kontinentalbanan.

  Åtgärden innebär att befintligt dubbelspår behålls mellan Östervärns station och över järnvägsbron över Stockholmsvägen. Söder om Stockholmsvägen byggs ett nytt spår bredvid bankspåret (spår 43) in mot banhallen. Samtidigt byggs Östervärns station om med en ny mittplattform.



Figur 28 Geografisk placering för åtgärder på Malmö C

Effektbedömning

Den planskilda spårkorsningen innebär att förutsättningarna för framtida ökad trafikering och ökad turtäthet i Malmö närområde säkerställs, både regionalt och nationellt. Kapaciteten för persontåg på Malmö C ökar, samtidigt som störningskänsligheten minskar. Även framkomligheten för tjänstetåg mellan Malmö C och personbangården ökar.

Ytterligare spår innebär att kapaciteten på Malmö C ökar. Banhallen kan hantera den ökade mängd persontåg som nationella och regionala operatörer planerar för, och som möjliggörs genom den planskilda spårkorsningen vid Malmö bangård. Åtgärden ökar kapaciteten för resandeutbyte och möjliggör ökad turtäthet vilket gynnar resenärer lokalt, regionalt, interregionalt och internationellt.

Dubbelspåret och ombyggnaden av Östervärns station innebär att kapaciteten ökar och att ökad turtäthet för fjärr- och regionaltåg möjliggörs på Kontinentalbanan. Förseningarna minskar och tillförlitligheten förbättras både för gods- och persontåg.

Åtgärderna bedöms sammanvägt bidra positivt till både funktions- och hänsynsmål. Inga målkonflikter har identifierats, förutom för den planskilda spårkorsningen där det finns en målkonflikt mellan behovet av ökad framkomlighet och hänsyn till stadsbilden.

Kostnader, genomförbarhet och tidplan

Kostnaden för den planskilda spårkorsningen bedöms till cirka 860 miljoner kronor. De största osäkerheterna är anläggandet av byggnadsverk med en ny spårport och en fly-over för anslutningsspår på Södra stambanan med omfattande trafik, omfattande provisoriska anläggningar samt risk för föroreningar. Påverkan på närliggande fastighet är osäker, liksom påverkan på verksamheten.

Åtgärden omfattar anläggningsarbete i en mycket trång och signaltekniskt komplex miljö intill och över flera hårt trafikerade spår och bangård. Detta bedöms medföra trafikstörningar under byggskedet, trots förlängd byggtid och flera stödkonstruktioner för att begränsa intrången. Byggtiden är cirka 3 år, och den påverkas mycket av tillgången till tider i spår. Tiden från det att projektet initieras, till dess att det kan öppna för trafik, bedöms vara 8–10 år.

Kostnaden för fler plattformsspår bedöms till cirka 200 miljoner kronor. De största osäkerheterna är risken för okända föroreningar samt påverkan på befintlig trafik.

Förutsättningarna för produktion bedöms som goda trots anläggningsarbete intill befintligt spår. Byggtiden uppskattas till cirka 1 år, och den styrs mycket av tillgången till tider i spår och tider för inkoppling. Tiden från det att projektet initieras, till dess att det kan öppna för trafik, bedöms vara 4–6 år.

Kostnaden för dubbelspår mellan Malmö C och Östervärn bedöms till cirka 230 miljoner kronor. De största osäkerheterna är byggbarhet vid en befintlig station med omfattande trafik samt risken för okända föroreningar.

Åtgärden kräver anläggningsarbete intill och över befintliga spår och bangård, vilket kan påverka befintlig trafik under byggskedet. Byggtiden uppskattas till cirka 2 år, och den styrs mycket av tillgången till tider i spår och tider för inkoppling. Tiden från det att projektet initieras, till dess att det kan öppna för trafik, bedöms vara 8–10 år. ERTMS kan påverka tidplanen för åtgärden.

Motiv för preliminär rangordning

Med de tre utbyggnaderna byggs ett nytt funktionellt dubbelspår mellan Södra stambanan och Kontinentalbanan som ett komplement till Citytunneln. Det öppnar för att hänvisa tåg som inte har uppehåll på Triangeln och Hyllie till att köra via Kontinentalbanan, vilket frigör kapacitet för arbetspendling i Citytunneln. Genom denna utbyggnad har

Malmöområdet kapacitet att hantera det antal tåg som går att köra på Öresundsbron.

En utbyggnad av nya spår mellan Hässleholm och Lund enligt avsnitt 6.1 innebär att regionaltrafiken ökar. Detta medför att Malmö C, Helsingborgs godsbangård/Ramlösa och Hässleholms C behöver hantera ett ökat antal tåg och blir hårt belastade. För att kunna hantera ytterligare trafikökningar (till exempel vid utbyggnad av anslutande linjer) prioriteras dessa bangårdar för utbyggnad. Inbördes prioriteras Malmö C högst eftersom den ger möjligheter att klara trafikökningar i alla riktningar från Malmö, oavsett om de sker längs Södra stambanan, Västkustbanan, Ystadbanan, Trelleborgsbanan eller Öresundsbanan.

6.3 Utbyggnad Ramlösa station samt spår Helsingborg–Ramlösa

Nuläge

Ramlösa station (som är en del av Helsingborgs godsbangård) består i dag av två tågspår med en mittplattform. Stationen trafikeras av cirka 250 persontåg/dygn. Ramlösa station utgör i dag en flaskhals eftersom plattformarna för resandeutbyte ligger på de två genomgående spåren, vilket leder till att tåg som gör uppehåll hindrar övrig trafik.

I Helsingborgsområdet är kapacitetsutnyttjandet mycket högt. Sträckan Ramlösa–Helsingborg C trafikeras i dag av tåg från tre banor: Västkustbanan, Rååbanan och Skånebanan. Kapaciteten är begränsad på sträckan Helsingborg C och godsbangården/Ramlösa station eftersom många persontåg vänder söderut på Helsingborg C. Kapacitetsbegränsningarna kommer att förvärras när Västkustbanan norr om Helsingborg byggs ut till dubbelspår och i takt med att depåområdet vid Raus byggs ut. I dagsläget är Västkustbanan tvåspårig på sträckan mellan Helsingborg C och Ramlösa station.

Åtgärd

Föreslagen åtgärd, se Figur 29, innebär att Ramlösa station byggs ut med en ny plattform och två nya plattformsspår. Ankomst- och avgångsspår på godsbangården tas i anspråk och ersätts med fyra nya spår på bangårdens västra sida. Samtidigt anläggs ett tredje spår mellan Ramlösa och Helsingborg C.

Figur 29 Geografisk placering för åtgärder på Ramlösa station

Effektbedömning

Utbyggnad av fler spår och plattform leder till förbättrad kapacitet och robusthet genom att flaskhalsen vid Ramlösa byggs bort. Åtgärden innebär positiva effekter i form av restidsvinster, minskade förseningar och trafikstörningar samt bättre framkomlighet för persontågen. Med utbyggnaden bedöms den planerade trafikökningen på Västkustbanan, Rååbanan och Skånebanan kunna hanteras. Förbättrat kapacitetsutnyttjande innebär tidsvinster för godstransporter.

Åtgärderna bedöms bidra positivt till både funktions- och hänsynsmål. Inga målkonflikter har identifierats.

Kostnader, genomförbarhet och tidplan

Kostnaden för åtgärden bedöms till cirka 520 miljoner kronor (en standardavvikelse på 30 procent ger ett kostnadsspann på 370–680 miljoner kronor). De största osäkerheterna är byggbarhet vid befintlig station med omfattande trafik, risk för okända föroreningar samt gestaltningskrav på hissar med mera.

Åtgärden kräver anläggningsarbete intill och över befintliga spår och bangård, vilket kan påverka befintlig trafik under byggskedet. Byggtiden

för projektet uppskattas till 3–4 år. Tiden från det att projektet initieras, till dess att det kan öppna för trafik, bedöms vara 8–10 år.

Motiv för preliminär rangordning

En utbyggnad av nya spår mellan Hässleholm och Lund enligt avsnitt 6.1 innebär att regionaltrafiken ökar. Detta medför att Malmö C, Helsingborgs godsbangård/Ramlösa och Hässleholms C behöver hantera ett ökat antal tåg och blir hårt belastade. För att kunna hantera ytterligare trafikökningar (till exempel vid utbyggnad av anslutande linjer) prioriteras dessa bangårdar för utbyggnad.

Helsingborg/Ramlösa prioriteras som nummer tre eftersom kapacitetsbristen uppstår oavsett ytterligare utbyggnader av Västkustbanan, Rååbanan och Skånebanan. Dock inträffar detta efter en utbyggnad av Maria–Helsingborg. Eftersom denna åtgärd ligger längre fram i planprocessen än nya spår Hässleholm–Lund är det rimligt att anta att denna åtgärd är färdig först.

6.4 Utbyggnad Hässleholm C

Nuläge

I dag finns ett begränsat antal plattformsspår på Hässleholm C som kan användas för trafik mot Kristianstad och för tåg på Skånebanan mellan Helsingborg och Kristianstad. Vissa av spåren kan dessutom inte hantera tillräckligt långa tåg, vilket också begränsar funktionen. På bangården uppstår också många korsande tågvägar när tåg ska vända, byta från en bana till en annan eller korsa bangården. Bangården har dock en så hög grad av flexibilitet att det skulle gå att ansluta ytterligare två spår från Södra stambanan utan ytterligare ombyggnader. Detta innebär dock att bangården ligger mycket nära sitt kapacitetstak. För vidare utbyggnad norrut, västerut och österut krävs dock en genomgripande bangårdsombyggnad i Hässleholm.

Åtgärd

Ett grundläggande problem i Hässleholm är att avståndet mellan Skånebanans anslutning från Helsingborg och dess anslutning mot Kristianstad är cirka 700 m. För att bygga en planskild korsning som även klarar godståg behövs ett betydligt längre avstånd. Tillräckligt avstånd kan skapas genom att Skånebanan läggs om, antingen i södra änden av bangården eller i båda ändarna av bangården, se Figur 30. I norr följer Skånebanan riksväg 21 och återansluter i trakten av Attarp till befintliga Skånebanan mot Kristianstad. Båda varianterna innebär att totalt elva spår i

bredd skapas genom att bygga ut bangården åt väster samt att planskilda spårkorsningar byggs för att möjliggöra för tåg på Skånebanan att planskilt passera tåg på Södra stambanan. Då utformningen är osäker krävs fortsatt utredning för att identifiera vilka åtgärder som kan bli aktuella.

Figur 30 Geografisk placering för åtgärder på Hässleholm C

Effektbedömning

En utbyggnad av stationen i Hässleholm innebär att kapaciteten ökar och därmed möjliggörs utbyggnad av anslutande banor med ökad turtäthet som följd. Framkomligheten för godstrafiken förbättras med ökad punktlighet och minskad fördröjningstid.

Åtgärden bedöms bidra positivt till funktionsmålet och till de hänsynsmål som rör klimat och människors hälsa. Utbyggnaden innebär dock ett omfattande intrång i bebyggelsen vid järnvägen, med intrång i Magasinsgatan till följd av de nya spåren på bangården. Dessutom måste dagens anslutning för Skånebanan i söder flyttas. En ny sträckning av Skånebanan mellan Hässleholm och Kristianstad påverkar bebyggelse öster om Södra stambanan.

Kostnader, genomförbarhet och tidplan

Kostnaden för åtgärden bedöms till cirka 8,5 miljarder kronor (en standardavvikelse på 30 procent ger ett kostnadsspann på 6–11 miljarder kronor). Då utformningen av åtgärden är osäker behöver fortsatt utredning ske och därefter kan en ny kostnadsbedömning göras. De största osäkerheterna är byggbarhet nära Södra stambanan och på befintlig station med omfattande trafik, bangård med risk för okända

föroreningar, anläggning av provisorier under byggtiden samt många intressenter med olika intressen.

Åtgärden kräver anläggningsarbete intill och över befintliga spår och bangård, vilket kan påverka befintlig trafik under byggskedet. Byggtiden för projektet bedöms till cirka 5 år, och tiden är mycket beroende av hur mycket järnvägstrafiken får påverkas. Tiden från det att projektet initieras, till dess att det kan öppna för trafik, bedöms vara 10–12 år.

Motiv för preliminär rangordning

En utbyggnad av nya spår mellan Hässleholm och Lund enligt avsnitt 6.1 innebär att regionaltrafiken ökar. Detta medför att Malmö C, Helsingborgs godsbangård/Ramlösa och Hässleholms C behöver hantera ett ökat antal tåg och blir hårt belastade. För att kunna hantera ytterligare trafikökningar (till exempel vid utbyggnad av anslutande linjer) prioriteras dessa bangårdar för utbyggnad.

Hässleholm klarar en utbyggnad av två nya spår Hässleholm–Lund, men inte ytterligare utbyggnader och prioriteras därför inbördes bland bangårdarna som nummer tre. Utbyggnaden är tätt sammankopplad med en utbyggnad av dubbelspår mot Kristianstad.

6.5 Dubbelspår Skånebanan, Hässleholm–Kristianstad samt fler plattformsspår Kristianstad C

Nuläge

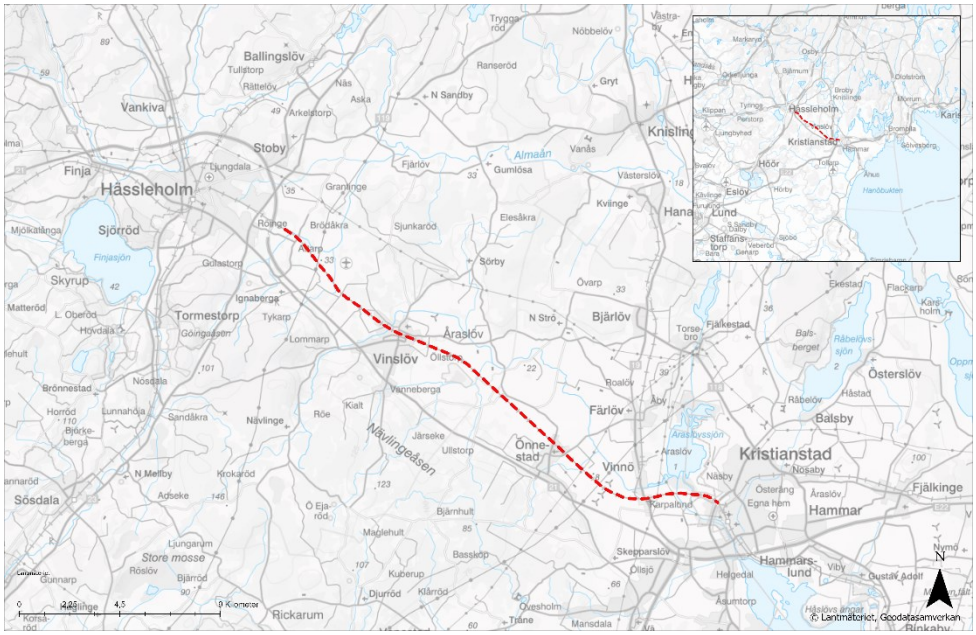
Skånebanan mellan Hässleholm och Kristianstad är enkelspårig, elektrifierad och utrustad med fjärrblockering. Banan är cirka 30 km lång och det finns fyra mötesstationer: Karpalund, Önnestad, Vinslöv och Attarp. Hässleholms station utgör en central bytesnod för fortsatta resor på Södra stambanan från Blekinge och nordöstra Skåne.

Sträckan har begränsad kapacitet trots att mötesstationerna ligger relativt tätt. Det är ett av Sveriges mest trafikerade enkelspår, där trafiken utgörs av godståg, Öresundståg och pågatåg. Sträckan har en viktig funktion för långväga gods- och personresor och för arbetspendling. Eftersom kapacitetsutnyttjandet är mycket högt är systemet instabilt och störningskänsligt och förseningstillfällena är många.

Åtgärd

En utbyggnad från enkelspår till dubbelspår föreslås i befintlig sträckning, se Figur 31, med ökad hastighetsstandard från 160 till 200 km/tim även

för befintligt spår. Befintliga plankorsningar stängs eller ersätts med planskilda korsningar. Utbyggnaden sträcker sig från Attarp, öster om Hässleholm, till befintligt dubbelspår vid infarten till Kristianstad. På Kristianstad C byggs en ny plattform utmed spår 4, väster om spåret.



Figur 31 Geografisk placering för dubbelspår Skånebanan

Effektbedömning

Ett dubbelspår innebär ökad kapacitet på sträckan Hässleholm–Kristianstad. Med fler plattformsspår och ett ombyggt Hässleholm kan även efterfrågan på person- och godstrafik tillgodoses på lång sikt. Turtätheten ökar och restiden minskar. Åtgärden leder till bättre punktlighet, mindre risk för förseningar och bättre hantering av trafikstörningar. Godstrafiken får ökad framkomlighet och minskad transporttid.

Åtgärderna bedöms bidra positivt till funktionsmålet och till de hänsynsmål som rör klimat och människors hälsa. Utbyggnaden kan dock innebära påverkan på Vattenriket, vattenskydd och mark i området. Dessutom innebär dubbelspåret längre restider med bil för boende längs banan på grund av stängda plankorsningar samt en utökad barriär för djurlivet.

Kostnader, genomförbarhet och tidplan

Kostnaden för åtgärden bedöms till cirka 2,0 miljarder kronor (en standardavvikelse på 30 procent ger ett kostnadsspann på 1,5–2,5 miljarder kronor). De största osäkerheterna är passagen av Vattenriket och Helge å, passagen av grundvattenskydd vid Ignaberga, omfattning av

förstärkningsåtgärder, risk för okända föroreningar, krav på provisoriska spår samt ytterligare åtgärder på befintliga stationer.

Behovet av ombyggnad av Kristianstad C motiveras av dubbelspårsutbyggnaden Hässleholm–Kristianstad. Åtgärderna behöver samordnas och görs med fördel i samma projekt. Åtgärden innebär anläggningsarbete intill befintligt spår som är hårt trafikerat. Byggtiden uppskattas till cirka 5 år. Tiden från det att projektet initieras, till dess att det kan öppna för trafik, bedöms vara 11–13 år.

Motiv för preliminär rangordning

Sträckan mellan Hässleholm och Kristianstad är ett av Sveriges mest belastade enkelspår med många typer av tåg. Dessutom är det på denna sträcka det finns störst efterfrågan på att utöka persontrafiken. Därför prioriteras utbyggnad till dubbelspår högst, efter utbyggnaden av bangårdarna i avsnitt 6.2, 6.3 och 6.4.

6.6 Utreda nya spår Alvesta–Hässleholm

Nuläge

Sträckan Alvesta–Hässleholm är en del av Södra stambanan mellan Katrineholm och Malmö, och den är en av Sveriges viktigaste järnvägsförbindelser. Sträckan är dubbelspårig och elektrifierad, med största tillåtna hastighet på 200 km/tim. Tågtrafiken på sträckan Alvesta–Hässleholm är intensiv och utgörs av en blandning mellan snabba persontåg och långsammare regional- och godståg. Tågens varierande hastigheter leder till ikappkörningseffekter som innebär att kapaciteten blir hårt ansträngd.

Åtgärd

Åtgärder behövs för att öka kapaciteten på banan, till följd av ökad trafik. En kortsiktig lösning för ökad kapacitet är nya förbigångsspår (enligt kapitel 5) men på längre sikt behöver ytterligare åtgärder genomföras. Utredning krävs för att identifiera vilka åtgärder som kan bli aktuella.

Effektbedömning

En utbyggnad av nya spår Hässleholm–Alvesta innebär väsentligt ökad kapacitet. Godstrafiken får ökad framkomlighet och minskad transporttid. Åtgärden ger positiva effekter för både långväga regional trafik och fjärrtrafik genom att turtätheten kan öka. Åtgärden leder även till bättre punktlighet, mindre risk för förseningar och bättre hantering av trafikstörningar.

Åtgärderna bedöms bidra positivt till funktionsmålet och till de hänsynsmål som rör klimat och människors hälsa.

Kostnader, genomförande och tidplan

Utredning krävs för att bedöma kostnader, genomförande och tidplan.

Motiv för preliminär rangordning

För godstrafiken är en fortsatt utbyggnad av fler spår längs Södra stambanan mest angelägen, och därför prioriteras en utredning högt.

6.7 Partiellt dubbelspår Ystadbanan, Rydsgård–Skurup

Nuläge

Ystadbanan sträcker sig mellan Malmö (Lockarp) och Ystad, och fortsätter sedan som Österlenbanan till Simrishamn. Banan har en viktig funktion för personresor, framför allt för arbetspendling, men även för fritidsresor och turism till och från Österlen, och för färjetrafiken till Polen och Bornholm. Banan har ett högt kapacitetsutnyttjande och brist på mötesmöjligheter och den är mycket störningskänslig, vilket gör det svårt att skapa effektiva och robusta trafikeringsupplägg.

Åtgärd

Åtgärden innebär att nytt spår byggs bredvid befintligt spår längs en sträcka på cirka 5,5 km mellan Rydsgård och Skurup, se Figur 32. De flesta plankorsningarna stängs eller ersätts med planskilda korsningar.

Effektbedömning

Ett dubbelspår innebär ökad kapacitet och möjlighet till ett effektivt trafikeringsupplägg på Ystadbanan. Detta innebär ökad turtäthet och möjlighet att trafikera med fler lokaltåg, vilket stärker möjligheten till god arbetspendling. Detta är en förutsättning för framtida investeringar och förbättringar längs Ystadbanan och Österlenbanan. Restiderna minskar något. Åtgärden leder till ökad punktlighet.

Dubbelspåret bedöms bidra positivt till både funktions- och hänsynsmål. Inga målkonflikter har identifierats.

Kostnader, genomförbarhet och tidplan

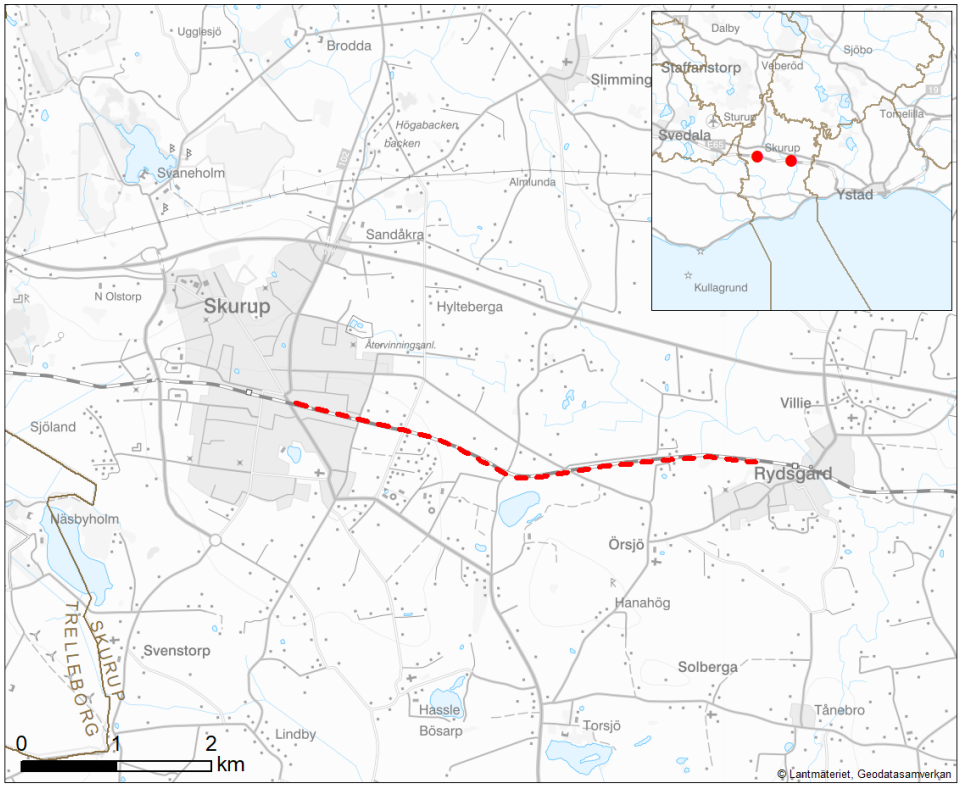
Kostnaden för åtgärden bedöms till cirka 650 miljoner kronor (en standardavvikelse på 30 procent ger ett kostnadsspann på 450–810

miljoner kronor). De största osäkerheterna är risk för okända föroreningar och kostnader för markinlösen.

Åtgärden innebär anläggningsarbete intill befintligt spår, vilket kan påverka trafiken. Byggtiden för projektet är cirka 2 år. Tiden från det att projektet initieras, till dess att det kan öppna för trafik, bedöms vara 7–9 år.

Motiv för preliminär rangordning

Utbyggnaden av Malmö C öppnar upp för att utöka kapaciteten mot Ystad och Trelleborg. Ystadbanan har i grunden halvtimmestrafik, vilket innebär att tågen möts var 15:e minut. Om trafiken ska utökas måste tågen fortsatt hinna mellan sitt möte i Svedala och Rydsgård. Avståndet mellan Svedala och Rydsgård är så stort att tågen inte klarar att hantera ytterligare ett möte med ett insatståg på sträckan. Det är därför bara möjligt att köra ett högtrafiktåg i ena riktningen på dagens bana, om inte mötet ska flyttas till Skurup med tidsförluster som följd. För att möta den framtida trafikefterfrågan krävs att banan klarar högtrafiktåg i båda riktningar, vilket i dag inte är möjligt. Genom en utbyggnad av dubbelspår Skurup–Rydsgård kan tågmötet förskjutas från Rydsgård till en plats mellan Skurup och Rydsgård. Detta medför att det går att köra fler tåg i högtrafik, och det kommer att bidra till minskade förseningar eftersom Ystadbanan i dag har problem med störningar.



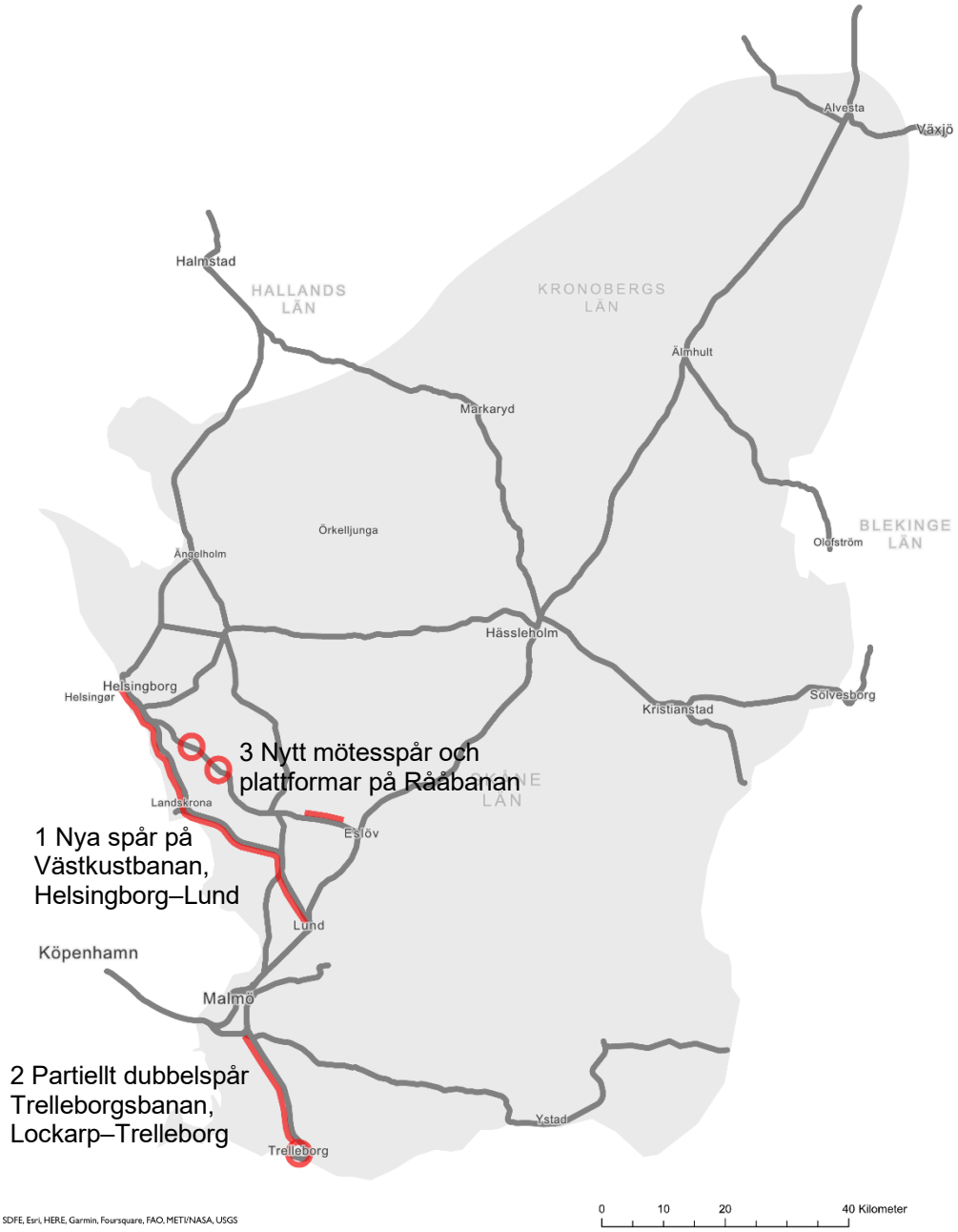
Figur 32 Geografisk placering för dubbelspår Ystadbanan

7 Behov av kapacitetsåtgärder på längre sikt för arbetspendling och godstrafik

När kapacitetsåtgärderna för arbetspendling och godstrafik i kapitel 6 är genomförda har kapaciteten i det skånska järnvägsnätet förbättrats avsevärt, men det kvarstår ändå behov, och efter hand kommer nya flaskhalsar och behov att uppstå. Därför har även behoven av kapacitetsåtgärder på längre sikt studerats, för arbetspendling och godstrafik. Det finns tre åtgärder som tydligt identifierats, och de rangordnas och föreslås för fortsatt utredning, se Figur 33.

Utöver de tre föreslagna åtgärderna finns det ytterligare åtgärder som kan vara intressanta, men där behövs det mer underlag för att kunna verifiera bristen och rangordna. De åtgärder som identifierats är:

- planskilda korsningar i Svågertorp
- fler mötesstationer på Lommabanan eller dubbelspår på Lommabanan
- partiella dubbelspår på Skånebanan eller dubbelspår på Skånebanan, Helsingborg–Hässleholm
- 750 m mötesspår på omledningsbanorna (Skånebanan och Blekinge kustbana)
- fler mötesstationer på Österlenbanan
- dubbelspår på Ystadbanan
- flytt av Malmö godsbangård.



Figur 33 Preliminär rangordning av kapacitetsåtgärder för arbetspendling och godstrafik på längre sikt

7.1 Utreda nya spår Västkustbanan, Helsingborg–Lund

Sträckan Helsingborg–Lund är en dubbelspårig del av Västkustbanan. Banan trafikeras av lokal-, regional- och fjärrtåg som har stora körtidsskillnader. Inga godståg körs på banan. Tågens varierande hastigheter leder till ikappkörningseffekter som, tillsammans med önskemål om utökad trafik mot Helsingborg, innebär att kapaciteten blir ansträngd.

På längre sikt behöver åtgärder genomföras för att öka kapaciteten på banan till följd av ökad trafik. Utredning krävs för att identifiera vilka åtgärder som kan bli aktuella. För att kunna utöka trafiken och korta restiderna behöver de snabbare tågen kunna köra om långsammare tåg som har fler uppehåll. Exakt på vilken sträcka det är lämpligt att bygga ut fler spår behöver utredas närmare. Inom ramen för utredningen behöver kapaciteten på Lund C ses över.

Eftersom Västkustbanan näst efter Södra stambanan har mest trafik i Skåne är en utbyggnad angelägen. Detta möjliggörs efter att en utbyggnad i Ramlösa/Helsingborgs godsbangård har genomförts. Som visats i illustrationerna över kapacitetssituationen i Skåne ökar belastningen på Västkustbanan successivt under perioden 2024–2040 och den uppnår ett högt utnyttjande i slutet av perioden. Denna sträcka bedöms därför som mest angelägen att bygga ut av de tre eftersom den hanterar de största passagerarvolymerna.

7.2 Utreda partiellt dubbelspår Trelleborgsbanan, Lockarp–Trelleborg

Sträckan mellan Malmö och Trelleborg har en omfattande pågatågstrafik men också en relativt omfattande godstrafik. En växande trafik är kombitåg där lastbilstrailrar körs av färjorna och lyfts upp på tåg för vidare transport. På sträckan Malmö–Trelleborg finns tre mötesstationer, samtliga med två spår. Det går både att köra dagens 30-minuterstrafik med pågatåg och ett extra pågatåg i timmen utan att omöjliggöra godstrafik på sträckan, men det blir mycket trångt. Den stigning som finns upp från Trelleborg mot Malmö gör att tunga godståg får långa körtider.

På längre sikt behöver åtgärder genomföras för att öka kapaciteten för godstrafik i högtrafik. I första hand bör dubbelspår byggas på sträckan Trelleborg–Skytts Vemmerlöv. Dubbelspåret bör avslutas med en förbigångsmöjlighet där persontågen kan köra om godstågen. På Trelleborgs godsbangård behövs en justering för att ansluta dubbelspåret till bangården på ett effektivt sätt. Partiellt dubbelspår på Trelleborgsbanan behöver utredas för att säkerställa genomförande och kostnad och för att identifiera om ytterligare etapper kan vara aktuella för utbyggnad. Start för en sådan utredning planeras till år 2023.

Utbyggnaden av Malmö C öppnar upp för att utöka kapaciteten mot Ystad och Trelleborg. En utbyggnad av Trelleborgsbanan behövs för att möta den ökade efterfrågan på regionaltrafik och för att kunna fortsätta köra godståg i högtrafik. Eftersom passagerarvolymerna inte är lika höga som

på Västkustbanan prioriteras denna utbyggnad som nummer två efter Västkustbanan.

7.3 Utreda nytt mötesspår och plattformar på Rååbanan

Rååbanan mellan Helsingborg och Teckomatorp trafikeras i dag av pågatåg och godståg. Stationerna i Gantofta, Vallåkra och Tågarp har enbart plattform på ett av spåren, vilket gör att pågatågen inte kan mötas i samband med resandeutbyte. Gantofta kommer dock inom kort att få ytterligare en plattform. Delen av Rååbanan mellan Teckomatorp och Eslöv (även kallad Marieholmsbanan) trafikeras av pågatåg och godstrafik. Den fungerar även för omledning av godstrafik på Södra stambanan och Godsstråket genom Skåne.

I Region Skånes persontrafikstrategi finns önskemål att öka från dagens timmestrafik till halvtimmestrafik i rusningstrafiken. Det ger också ett fjärde pågatåg på Södra stambanan mellan Eslöv och Lund. För att genomföra denna trafikökning behöver kapaciteten byggas ut på Rååbanan. Av punktlighetskäl är det angeläget att alla tre stationerna förses med två plattformar. Mellan Teckomatorp och Eslöv behövs ett nytt mötesspår för att kunna hantera förseningar och inte helt stänga möjligheten att framföra godståg på sträckan Teckomatorp–Eslöv. Nytt mötesspår och plattformar på Rååbanan behöver utredas för att preciseras ytterligare och för att säkerställa genomförande och kostnad.

Utbyggnaden av stationen i Ramlösa öppnar upp för att utöka kapaciteten på Rååbanan. Nya mötesspår på Rååbanan prioriteras, eftersom de möjliggör utökad trafik, både på Rååbanan och på Södra stambanan. En utbyggnad längs Marieholmsbanan förbättrar också möjligheten att köra godståg från Godsstråket genom Skåne via Eslöv, vilket kan avlasta Lommabanan.

8 Kvalitativa beskrivningar och inkomna synpunkter

I detta kapitel sammanfattas inkomna kvalitativa beskrivningar samt inkomna synpunkter. De kvalitativa beskrivningarna återges i sin helhet i bilaga 2 ”Underlagsrapport Kvalitativa beskrivningar till regeringsuppdrag Kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne”.

8.1 Kvalitativa beskrivningar

De kvalitativa beskrivningarna visar att järnvägen har en central roll i samhällsutvecklingen. Det finns en stor enighet bland de tillfrågade kommunerna och regionerna om att Södra stambanan mellan Hässleholm och Lund omgående behöver byggas ut med två nya spår.

Region Skåne skriver:

- ”Dubbelspåret på sträckan är nödvändigt för att möta kapacitetskraven för både gods- och persontrafik på banan fram till 2030 och därefter”
- ”Utbyggnaden stärker arbetsmarknadsregionerna i södra Sverige och Öresundsregionen”
- ”En stark arbetsmarknadsregion i Skåne och inom Öresundsregionen kommer leda till att Sveriges konkurrenskraft ökar”.

Södra stambanans funktion lyfts fram för att möjliggöra hållbara transporter och resor och därigenom uppnå Sveriges klimatmål samt påskynda hållbar stads- och samhällsutveckling. Utbyggnaden är positiv för bostadsefterfrågan och kan påskynda utvecklingen av nya bostadsområden och förtätning i stationsnära lägen. Den stärker arbetsmarknadsregionerna genom att den underlättar kompetensförsörjningen. Därmed gynnas ett växande och konkurrenskraftigt näringsliv samt ökad tillgång till kunskap, kompetens och innovationskraft. Utbyggnaden är också positiv för utvecklingen av besöksnäringen i Mellanskåne. Två nya spår medför bättre förutsättningar för tillväxt och välfärd lokalt, regionalt och nationellt.

Flera kommuner pekar på vikten av att det tas beslut och att planeringen går skyndsamt, eftersom det påverkar de kommunala planeringsförutsättningarna och eftersom oklara besked skapar osäkerhet och oro både hos invånare och hos företag. När ny infrastruktur byggs

finns det alltid värden som påverkas negativt eller riskerar att gå förlorade. I de kvalitativa beskrivningarna lyfts framför allt natur- och kulturvärden samt rekreationsområden, särskilt vid en dragning i ny sträckning. Vid en dragning längs befintlig infrastruktur lyfts påverkan på små och stora samhällen samt intrång i enskilda fastigheter. Flera kommuner understryker att det är viktigt att minimera de negativa effekterna så långt som möjligt. Eslövs och Höörs kommun förespråkar en sträckning längs med befintlig infrastruktur i sina kvalitativa beskrivningar, eftersom de ser att en dragning i ny sträckning skulle få stora negativa konsekvenser för kommunerna.

För utbyggnaden av Malmö C, Ramlösa station samt spår Helsingborg–Ramlösa och Hässleholm C vittnar de kvalitativa beskrivningarna om att utbyggnaderna är en mycket viktig del i städernas fortsatta utveckling. Det handlar både om stadsutveckling i form av förtätning och om nya bostadsområden, effektivare godshantering, ökad tillgänghet inom Skåne och med omkringliggande regioner, näringslivsutveckling med mera. Både kommunerna och Region Skåne lyfter fram nödvändigheten av utbyggnaderna för att möjliggöra ökad kapacitet och fortsatt utveckling av järnvägssystemet i Skåne. Region Skåne ser utbyggnaden av stationerna som en förutsättning för att kunna realisera Region Skånes persontågsstrategi.

De tillfrågade kommunerna och regionerna är positiva till en utbyggnad till dubbelspår mellan Hässleholm och Kristianstad. Flera ser detta som en naturlig fortsättning efter utbyggnaden av Hässleholm–Lund och något som skulle öka nyttan av Hässleholm–Lund. De förbättrade pendlingsmöjligheterna inom nordöstra Skåne lyfts fram, liksom de förbättrade pendlingsmöjligheterna mellan nordöstra, nordvästra och sydvästra Skåne. Ett dubbelspår förbättrar också tillgängligheten mellan Skåne och Blekinge. Precis som för övriga åtgärder skulle åtgärden förbättra kompetensförsörjningen och ge ökade möjligheter för hållbar tillväxt hos näringslivet. En förbättrad tillgänglighet mellan innovations- och entreprenörsfrämjande aktörer, såsom MINC i Malmö, Ideon i Lund och Krinova i Kristianstad, kan bidra till att stärka den regionala miljön för tillväxt och innovation. Detta kan i sin tur bidra till affärs- och samhällsutveckling. Sträckans betydelse för godstrafiken och att den tillsammans med Sydostlänken skapar redundans för godset till och från Blekinge lyfts också fram.

8.2 Inkomna synpunkter

För att samla in synpunkter från regioner, kommuner och näringsliv bjöds intressenter in till en hearing den 4 maj där det fanns möjlighet att lämna synpunkter på preliminära resultat inklusive preliminär rangordning av

åtgärder som skickats ut inför hearingen. Totalt deltog cirka 100 personer. 14 organisationer, som representerade både regioner, kommuner och näringsliv, lämnade synpunkter vid hearingen. Det var tydligt att järnvägen har en stor betydelse för samhällsutvecklingen och att kommunernas utvecklings- och utbyggnadsplaner är tätt sammanlänkade med en fortsatt utveckling av järnvägssystemet.

Det fanns en stor samsyn om den preliminära rangordningen. Flera parter lyfte fram vikten av att det är bråttom, särskilt när det gäller de två högst rankade åtgärderna, Hässleholm–Lund och Malmö C, men de framhöll också att planeringen behöver fortsätta för övriga åtgärder. Det blev också tydligt att det inte finns någon samsyn om hur Hässleholm–Lund ska byggas ut. Det är svårt att förena målen om att bygga kostnadseffektivt och snabbt och samtidigt skydda naturvärden och ortsmiljöer och att ha så liten störning som möjligt på befintlig trafik under byggtiden. Det kommer att krävas en avvägning mellan olika mål för att hitta en lösning som kan accepteras. Region Skåne öppnade vid mötet upp för att samla kommunerna för att nå en samsyn, och underströk att alla vill framåt och man arbetar redan tillsammans, vilket bland annat det positionspapper[36] som tecknades i början av året visar.

Utöver hearingen har även ett antal skrivelser inkommit. Dessa ger på olika sätt stöd för de åtgärder som behandlas i utredningen.

[36] Region Skåne, Positionspapper för utbyggnad av spårkapaciteten genom Skåne

9 Slutsatser och preliminär rangordning

Detta regeringsuppdrag är ett utredningsuppdrag där förslag till kostnadseffektiva kapacitetshöjande åtgärder för att förbättra förutsättningarna för arbetspendling och godstransporter i järnvägssystemet har tagits fram utifrån kapacitets- och bristanalyser. Utredningen tar ett helhetsgrepp över kapaciteten i Skåne samt till och från angränsande regioner, med undantag för Öresundsförbindelser. Utredningen utgör dels underlag för regeringen för att fatta omgående beslut om åtgärder, dels underlag inför kommande revideringar av nationell plan.

Järnvägstrafiken har haft en mycket positiv utveckling i Skåne de senaste 20–25 åren. Kapacitetssituationen är i dag ansträngd, se Figur 13, och år 2030 när Fehmarn bält-förbindelsen har öppnat bedöms efterfrågan överstiga utbudet mellan Alvesta och Lund, och flera andra sträckor och stationer/bangårdar har nått sitt kapacitetstak, se Figur 16. Om inget görs förvärras situationen ytterligare till år 2040, se Figur 20.

9.1 Planläggningsprocessen

Planläggningsprocessen är en demokratisk process som syftar till att utreda var järnvägen kan byggas för att uppfylla dess ändamål med minsta möjliga markintrång, miljöpåverkan och annan negativ påverkan på olika intressen, till en rimlig kostnad.

De föreslagna åtgärderna i utredningen har tidigare utretts i olika omfattning. Många åtgärder har sin grund i brister som är kända sedan tidigare och har föregåtts av förberedande studier för att analysera och prioritera förslag; studierna kallas åtgärdsvalsstudier (ÅVS). För de åtgärder som i regeringsuppdraget benämns som utredningar behöver ÅVS genomföras innan en planläggningsprocess kan inledas, och detta gäller även Utbyggnad Hässleholm C. Det samlade utredningsmaterial som finns om Hässleholm–Lund sedan kapacitetsutredningen år 2012 tillsammans med föreliggande utredning, anses utgöra tillräckligt underlag som förberedande studier för att efter ett regeringsbeslut inleda planläggningsprocessen. Den avslutade lokaliseringsutredningen kan inte återupptas, men en del material och erfarenheter kan användas. Planläggningsprocessen måste dock startas om.

För Skånebanan, Hässleholm–Kristianstad, och Ystadbanan, Rydsgård–Skurup, tecknades medfinansieringsavtal med Region Skåne och berörda

kommuner i samband med att den nationella planen för 2022–2033 togs fram.

Planläggningsprocessen som följer efter förberedande studier och regeringsbeslut om en åtgärd (vanligtvis i nationell plan) har olika innehåll beroende på omfattningen av åtgärden. Vanligtvis inleds en järnvägsplan med en lokaliseringsutredning där det utreds var det är möjligt att anlägga en järnväg. Utifrån en sammanvägning av samtliga aspekter och värden bedöms vilken lokalisering som är mest lämplig att gå vidare med. I vissa fall behöver regeringen besluta om tillåtlighet. I en järnvägsplan utreds sedan exakt hur järnvägen ska anläggas och hur värden som påverkas kan skyddas. Under hela planläggningsprocessen sker samråd med berörda enskilda, myndigheter och organisationer.

9.2 Åtgärder enligt fyrstegsprincipens steg 1–3

Trafikverket bedömer att det inte finns några åtgärder enligt fyrstegsprincipens steg 1–3 som kan tillföra den kapacitet som efterfrågas i det skånska järnvägsnätet. Det är dock fortsatt relevant att arbeta med steg 2- och steg 3-åtgärder för att trimma och optimera kapaciteten i systemet samt förhöja nyttan av steg 4-åtgärder. De steg 2-åtgärder som bedöms kunna påverka kapaciteten i avvaktan på att steg 4-åtgärder kan implementeras är en översyn av banavgifterna samt eventuellt genomförandet av TTR (Timetabling and capacity redesign).

Trafikverket föreslår att en utredning av förändrade banavgifter i syfte att öka kapaciteten genomförs för att analysera vilka möjligheter som finns inom ramen för järnvägsmarknadslagen och vilka effekter dessa möjligheter skulle ge. Trafikverket avser att fortsätta arbetet med att fortlöpande identifiera och implementera steg 3-åtgärder. Trafikverket föreslår att arbetet med nya bromsprocenttabeller fortsätter och att nödvändiga ombyggnationer som krävs för genomförande prioriteras.

9.3 Preliminär rangordning av framkomlighetsåtgärder för godstrafiken med sikte på Fehmarn Bält-förbindelsens öppnande

Större steg 4-åtgärder som tillför ny kapacitet i systemet hinner inte planeras och byggas så att de är klara när Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar år 2029. För att underlätta situationen för godstrafiken har därför framkomlighetsåtgärder för godstrafiken tagits fram. Det är dels åtgärder som syftar till att kunna köra längre godståg, dels åtgärder i form av förbigångsspår och mötesspår som säkerställer godstrafikens framkomlighet. Eftersom det inte går att bygga fler förbigångsspår mellan

Hässleholm och Lund har förbigångsspår främst identifierats norr om Hässleholm.

Trafikverket föreslår följande framkomlighetsåtgärder i preliminär rangordning:

1. förbigångsspår Slätthult (Södra stambanan)
2. utbyggnad av rangerbangruppen på Malmö godsbangård
3. mötesspår på godsstråket genom Skåne
4. förbigångsspår Rättelöv och spår 21 i Hässleholm (Södra stambanan)
5. förbigångsspår Mölleryd (Södra stambanan)
6. förbigångsspår Blädinge (Södra stambanan).

Trafikverket föreslår att beslut fattas år 2023 om ovanstående framkomlighetsåtgärder så att de kan implementeras i anslutning till Fehmarn bält-förbindelsens öppnande. Samtliga föreslagna åtgärder (exklusive åtgärd nr 2) bedöms kosta totalt 860 miljoner kronor i prisnivå 2021–02, en standardavvikelse på 30 procent ger ett kostnadsspann på 600–1 130 miljoner kronor.

9.4 Preliminär rangordning av kapacitetsåtgärder för arbetspendling och godstrafik

För att uppnå maximal nytta och kostnadseffektivitet behöver järnvägssystemet i Skåne byggas ut systematiskt. Om utbyggnaden sker i fel ordning kan man inte utnyttja den tillförda kapaciteten förrän nästa utbyggnad är genomförd. Att bygga ut ett enkelspår till dubbelspår in mot en bangård som inte kan hantera ökad trafik, får till effekt att den befintliga trafiken får bättre restider och mindre förseningar, men det går inte att nyttja dubbelspåret till att köra fler tåg.

Den högst prioriterade åtgärden är utbyggnad av två nya spår Hässleholm–Lund. Denna åtgärd ger positiva effekter för järnvägssystemet både i Skåne och i hela södra Sverige. När Hässleholm–Lund är utbyggd nås kapacitetstaket för Malmö C, Helsingborg/Ramlösa C och Hässleholm C. Stationerna bedöms klara den ökade trafiken, men för att möjliggöra ytterligare kapacitet behöver dessa stationer byggas ut innan några andra sträckningar byggs ut.

Efter att Hässleholm–Lund och de tre nämnda bangårdarna byggts om, skiljer sig prioriteringen av utbyggnadsåtgärder mellan godstrafiken och

regionaltrafiken. För godstrafiken är det viktigast att det sker en fortsatt utbyggnad av Södra stambanan med fler spår norr om Hässleholm. För regionaltrafiken är utbyggnader mot Kristianstad, Helsingborg, Ystad och Trelleborg viktigare. Skånebanan Hässleholm–Kristianstad prioriteras högst av dessa eftersom det är Sveriges mest belastade enkelspårsträcka med ett högt resandeunderlag. Ystadbanan prioriteras före Trelleborgsbanan eftersom Ystadbanan har en mer ansträngd kapacitetssituation och ett högre resandeunderlag.

Trafikverket föreslår följande kapacitetsåtgärder i preliminär rangordning:

1. två nya spår Hässleholm–Lund (Södra stambanan)
2. utbyggnad Malmö C (SVEDAB-paketet)
3. utbyggnad Ramlösa station samt spår Helsingborg–Ramlösa
4. utbyggnad Hässleholm C
5. dubbelspår Skånebanan, Hässleholm–Kristianstad samt fler plattformsspår Kristianstad C
6. utredning av nya spår Alvesta–Hässleholm (Södra stambanan)
7. partiellt dubbelspår Ystadbanan, Rydsgård–Skurup.

Trafikverket föreslår att beslut fattas år 2023 om

- två nya spår Hässleholm–Lund (kostnad för spannet från medelvärdet för slutkostnaden till den kostnad som med 85 procents sannolikhet kommer underskridas är 22–26 miljarder kronor, 29–33 miljarder kronor, 36–41 miljarder kronor och 33–37 miljarder kronor beroende på utbyggnadsalternativ, byggstart 2033–2035, trafikstart 2043–2050)
- utbyggnad Malmö C (bedöms kosta totalt 1 290 miljoner kronor i prisnivå 2021–02, byggstart 2028–2030, trafikstart 2031–2033)
- utbyggnad Ramlösa station samt spår Helsingborg–Ramlösa (bedöms kosta totalt 520 miljoner kronor i prisnivå 2021–02 en standardavvikelse på 30 procent ger ett kostnadsspann på 370–680 miljoner kronor, byggstart 2027–2029, trafikstart 2031–2033).

Om beslut om Hässleholm–Lund skulle dröja, föreslår Trafikverket att beslut fattas om färdigställande av fyrspåret Malmö–Lund från Klostergården till Lund C, inklusive förlängning av plattformar vid Lund C.

Trafikverket föreslår att samtliga utredningsalternativ för Hässleholm–Lund behöver hanteras i en lokaliseringsutredning och att den fortsatta processen inleds med en dialog med berörda kommuner och Region Skåne där en avsiktsförklaring tecknas om utgångspunkterna för det fortsatta planeringsarbetet samt åtgärdens ändamål och projektmål. Eftersom det saknas utredningar för Hässleholm C och Alvesta–Hässleholm föreslår Trafikverket att utredningsarbetet startas omgående.

9.4.1 Utbyggnadsalternativ och etappindelning Hässleholm–Lund

De fyra utbyggnadsalternativ som har studerats för Hässleholm–Lund ger alla en mycket god tillförsel av kapacitet och bidrar till ökad arbetspendling och ökad andel gods på järnväg. De största skillnaderna mellan alternativen ligger i kostnader, genomförandetid och genomförbarhet, se Tabell 9.

Kostnaderna skiljer sig mellan alternativen där ny sträckning har lägst medelvärde för slutkostnad, 22 miljarder kronor. ”Delvis följa befintlig infrastruktur” är 7 miljarder kronor dyrare, medan fyrspåret och alternativet med plattformar för stopp i Eslöv och Höör är 11 respektive 14 miljarder kronor dyrare än ny sträckning.

Ny sträckning faller även något mer positivt ut i den sammanvägda bedömningen när det gäller genomförande. Påverkan på befintlig trafik under byggnationen är mindre än i övriga alternativ eftersom banan till stor del byggs i ny terräng. Den tekniska komplexiteten är också mindre eftersom stora konstruktioner inte behövs för att korsa befintlig stambana och eftersom byggnation inte sker nära trafikerade spår.

Påverkan på skyddsvärda områden i ny sträckning är stor, men inte lika stor som i alternativen längs befintlig infrastruktur. Detta beror på att man i ny sträckning kan undvika intrång i lagskyddade områden i större utsträckning än längs med befintlig infrastruktur. Det innebär dock att man vid ny sträckning påverkar områden som i dag är ostörda av större infrastrukturstråk och barriärer. Ett fyrspår påverkar skyddsvärda områden, men flera av dessa är till viss del redan påverkade av befintliga spår.

Intrången i bebyggelse skiljer sig också mellan alternativen, och ny sträckning påverkar bebyggelse i stor utsträckning men ändå mindre än övriga alternativ. En sträckning delvis längs med befintlig infrastruktur innebär omfattande intrång i befintliga fastigheter i tätorter längs stambanan, och vid byggnation av plattformar i Eslöv och Höör påverkas

stationsområdena av ytterligare intrång. En utbyggnad till fyrspår medför stora intrång i befintliga samhällen utmed hela sträckan i Sösdala, Höör, Stehag, Eslöv, Örtofta, Håstad och Stångby.

En utbyggnad delvis längs befintlig infrastruktur med och utan plattformar i Höör och Eslöv innebär stor påverkan av landskapsbilden vid korsningspunkterna med befintlig stambana och med stora obrukbara ytor som följd. I några korsningspunkter kan det vara möjligt att minska påverkan genom att i stället för planskilda korsningar bygga om Södra stambanan i nytt läge bredvid de nya spåren.

Tiden för planering och genomförande är kortare för ny sträckning än för övriga alternativ. Möjlig trafikstart för ny sträckning är år 2043, medan den för fyrspår är år 2048. För alternativen längs med befintlig infrastruktur är möjlig trafikstart år 2046 respektive 2047.

Påverkan på befintlig trafik på Södra stambanan under genomförandet är minst för ny sträckning, medan ett fyrspår skulle få negativa konsekvenser för arbetspendling och godstrafik i form av avstängningar och lägre hastigheter under cirka 15 år. Det skulle även innebära negativa konsekvenser för andra delar av järnvägssystemet i Skåne som skulle bli överbelastade på grund av omledning av godstrafik och fjärrtrafik. Regionaltrafiken skulle i de flesta fall ersättas med buss. Att bygga längs befintlig infrastruktur innebär också större negativ påverkan på befintlig trafik, jämfört med att bygga ut i ny sträckning.

I ett fyrspår finns inget tekniskt hinder för att nyttja de nya spåren för godstrafik. För att i största möjliga mån separera långsamma och snabba tåg kommer godstrafiken i huvudsak att framföras på samma spår som pågatågen. Trafikverket bedömer att de nya spåren i övriga alternativ inte bör utformas för godstrafik. För alternativen längs med befintlig infrastruktur är det sannolikt inte möjligt att utforma den nya banan för godstrafik. För spår i ny sträckning kommer det att gå snabbare för godstågen att köra längs befintlig stambana och det är därför svårt att motivera det ökade intrånget och kostnaden att anpassa den nya banan för godstrafik.

När det gäller acceptans hos allmänheten kommer samtliga alternativ att möta utmaningar, eftersom man sällan vill ha en järnväg som närmsta granne. Det är i alla alternativen även nödvändigt att lösa in fastigheter, vilket också kan skapa motstånd. Acceptansen för alternativen hos Region Skåne och berörda kommuner bedöms som måttlig för samtliga alternativ, med undantag för ny sträckning som bedöms ha liten acceptans.

Det finns en stor samsyn om att två nya spår mellan Hässleholm och Lund behöver byggas omgående. De kvalitativa beskrivningarna som inkommit visar att utbyggnaden av Hässleholm–Lund fyller en viktig funktion för den fortsatta samhällsutvecklingen. Det finns dock ingen tydlig samsyn om var det är bäst att bygga de nya spåren. Eslövs och Höörs kommun har uttryckt i sina kvalitativa beskrivningar och vid hearingen för utredningsuppdraget att de vill se en sträckning längs befintlig infrastruktur. Utifrån deras perspektiv skulle det vara ett större intrång att bygga i ny sträckning än att bygga längs befintlig infrastruktur, trots att Trafikverket bedömer intrånget i lagskyddade områden som större längs befintlig infrastruktur. Detta beror troligtvis på att de områden som Eslöv och Höör anser är skyddsvärda i dagsläget kanske inte har lika starkt lagskydd eller inte är utpekade som skyddsvärda. Ny sträckning innebär till exempel intrång i områden som hittills varit ostörda av stora infrastrukturstråk.

Kommunerna ser också att en sträckning längs befintlig infrastruktur kan möjliggöra ett stationsläge för regionala tåg i Eslöv och Höör på de nya spåren. Trafikverkets analys visar att stationslägen i Eslöv och Höör skulle ge en ökad flexibilitet men inte ökad kapacitet. Den regionala trafikeringen i Region Skånes persontågsstrategi inryms i samtliga alternativ för Hässleholm–Lund. I Eslöv finns möjlighet att stanna sex tåg i timmen per riktning och i Höör fem söderut samt fyra norrut efter att Hässleholm–Lund och Malmö C färdigställts. Om man i en framtid vill stanna fler tåg i Eslöv och Höör, är en anläggning med plattformar mer flexibel. Eftersom stationslägen är kostsamma behöver den ökade flexibiliteten vägas mot de ökade kostnaderna. Utbyggnad i ny sträckning samt att delvis följa befintlig infrastruktur kostar 22 respektive 29 miljarder kronor, medan alternativen med stationer kostar 33 miljarder kronor för fyrspår samt 36 miljarder kronor för utbyggnad längs med befintlig infrastruktur med plattformar i Höör och Eslöv.

Utifrån regeringens uppdragsspecifikation och ur ett kostnadseffektivitetsperspektiv är spår i ny sträckning det bästa utbyggnadsalternativet. Spår i ny sträckning har lägst kostnad och kortast genomförandetid och faller något bättre ut i den sammanvägda bedömningen. Trafikverket bedömer att samtliga utredningsalternativ bör ingå i den fortsatta planläggningsprocessen som inleds med en ny lokaliseringsutredning. Trafikverket bedömer också att Hässleholm–Lund kan antas få en betydande omfattning eller bli av ett sådant ingripande slag som avses i 17 kap. 3 § miljöbalken att åtgärden bör tillåtlighetsprövas. Det innebär att det är regeringen som slutligen fäller avgörandet för val av lokalisering.

En etapputbyggnad av Hässleholm–Lund har studerats, och den är svår att genomföra utan att göra avkall på framkomligheten för både befintlig tågtrafik och för önskvärd tillkommande trafik för arbetspendling. En etapputbyggnad med kortare etapper innebär troligen att godstrafiken kommer att trängas ut från sträckan. Om ett beslut om Hässleholm–Lund skulle dröja är det viktigt att dels bygga klart fyrspåret mellan Malmö och Klostergården in till Lund C, dels förlänga plattformarna vid Lund C för att kunna hantera fler och längre tåg.

9.4.2 **Utbyggnad Malmö C (SVEDAB-paketet)**

Utbyggnaden av Malmö C är rangordnad som nummer två bland kapacitetsåtgärder för arbetspendling och godstrafik. Det beror på att åtgärden i sig inte tillför ny kapacitet på samma sätt som Hässleholm–Lund. Den skulle dock ha positiv påverkan på framkomlighet och punktlighet, och när angränsande sträckor byggs ut medför den att Malmö C kan hantera den ökade kapaciteten. En utbyggnad gynnar den ökade fjärrtågstrafik som kan förväntas i samband med att Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar. Utbyggnaden gynnar även befintlig trafik eftersom den minskar risken för störningar i det hårt belastade skånska järnvägssystemet. Utbyggnaden av Malmö C fanns med i förslaget till nationell plan 2022–2033 i form av paket Kapacitetshöjande åtgärder Öresund/Malmö med finansiering från SVEDAB AB. Paketet fanns dock inte med i den fastställda planen, utan regeringen avsåg att återkomma. Eftersom utbyggnaden av Malmö C skulle ha positiv effekt även innan en utbyggnad Hässleholm–Lund är färdigställd, anser Trafikverket att ett beslut om åtgärden bör fattas omgående så att åtgärden kan genomföras.

9.4.3 **Utbyggnad Ramlösa station samt spår Helsingborg–Ramlösa**

Utbyggnaden av Ramlösa station är prioriterad som nummer tre bland kapacitetsåtgärder för arbetspendling och godstrafik. Åtgärden innebär att den flaskhals som finns vid Ramlösa byggs bort, vilket ger positiva effekter för både persontrafik och godstrafik. Med utbyggnaden bedöms den planerade trafikökningen på Västkustbanan, Rååbanan och Skånebanan kunna hanteras. Kapacitetsbristen blir allvarlig när Maria–Helsingborg är färdigbyggd och den uppstår oavsett om Västkustbanan, Rååbanan och Skånebanan byggs ut ytterligare. Eftersom utbyggnaden av Ramlösa station skulle ha positiv effekt även innan en utbyggnad Hässleholm–Lund är färdigställd, anser Trafikverket att ett beslut om åtgärden bör fattas omgående så att åtgärden kan genomföras.

9.5 Kapacitetsåtgärder på längre sikt för arbetspendling och godstrafik

När kapacitetsåtgärderna för arbetspendling och godstrafik ovan är genomförda har kapaciteten i det skånska järnvägsnätet förbättrats avsevärt, men det kvarstår ändå behov, och efter hand kommer nya flaskhalsar och behov att uppstå. Därför har även behoven av kapacitetsåtgärder för arbetspendling och godstrafik på längre sikt studerats. Västkustbanan prioriteras högst eftersom den möjliggör utökad och snabbare persontrafik, och den har ett stort resandeunderlag, näst störst i Skåne efter Södra stambanan. Trelleborgsbanan prioriteras därefter eftersom åtgärden får positiva effekter både för gods- och persontrafiken på banan samt möjliggör framförande av godstrafik i högtrafik. Rååbanan möjliggör utökad persontrafik samt godstrafik mellan Teckomatorp och Eslöv.

Trafikverket föreslår att utredning av följande kapacitetsåtgärder startas:

1. nya spår Västkustbanan, Helsingborg–Lund
2. partiellt dubbelspår Trelleborgsbanan, Lockarp–Trelleborg
3. nytt mötesspår och plattformar på Rååbanan.

Utöver de föreslagna åtgärderna för fortsatt utredning på längre sikt finns det ytterligare åtgärder som kan vara intressanta, men där behövs det mer underlag för att kunna peka ut dem som en brist och rangordna dem.

9.6 Föreslagna beslut i förhållande till medel i nationell plan

Objektet Hässleholm–Lund, del av nya stambanor, fanns tidigare med i nationell plan med en totalkostnad på 28,07 miljarder kronor varav 15,9 miljarder kronor för åren 2022–2033.

För två nya spår Hässleholm–Lund kostar alternativet med en utbyggnad i ny sträckning 22 miljarder kronor (medelvärde för slutkostnaden). Kostnaden som med 85 procents sannolikhet kommer underskridas är 26 miljarder kronor. Val av sträckning görs dock i en lokaliseringsutredning.

Framkomlighetsåtgärderna bedöms kosta totalt 860 miljoner kronor, en standardavvikelse på 30 procent ger ett kostnadsspann på 600–1 130 miljoner kronor.

Utbyggnad av Ramlösa station samt spår Helsingborg–Ramlösa bedöms kosta totalt 520 miljoner kronor, en standardavvikelse på 30 procent ger ett kostnadsspann på 370–680 miljoner kronor.

Den totala kostnaden för föreslagna åtgärder som föreslås för beslut 2023 är cirka 23,5 miljarder kronor. Om kostnaderna för 85 procents sannolikhet för två nya spår Hässleholm–Lund samt kostnaderna för 30 procents standardavvikelse för framkomlighetsåtgärderna och utbyggnad av Ramlösa station summeras, blir totalkostnaden 27,8 miljarder kronor. Båda kostnaderna inryms således inom plankostnaden för objektet Hässleholm–Lund, del av nya stambanor.

Förslaget utgår ifrån att SVEDAB-paketet, 1 290 miljoner kronor, finansieras av SVEDAB separat från de finansiella ramarna i nationell plan.

Utbyggnad av rangerbangruppen på Malmö godsbangård finns med i nationell plan 2022–2033 för genomförande i slutet av planperioden inom det namngivna objektet LTS; Övrigt stomnät, åtgärder för långa godståg, etapp 3. Åtgärden föreslås tidigareläggas.

10 Källförteckning

European Comission, BOOSTING LONG-DISTANCE AND CROSS-BORDER passenger rail, 2021

European Comission, Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future, 2021

European Comission, Trans-European Transport Network (TEN-T) (europa.eu)

KTH, Utbud och priser i persontrafik på järnväg 2022

Regeringen, Infrastrukturdepartementet, Regeringsbeslut I2022/02416, Uppdrag att avbryta planeringen av nya stambanor för höghastighetståg, snarast avsluta projektet Hässleholm–Lund samt pausa projektet Göteborg–Borås, 2022-12-22

Regeringen, Infrastrukturdepartementet, Regeringsbeslut I2022/02417, Uppdrag att identifiera och vidta kostnadsreducerande åtgärder i genomförandet av projektet Ostlänken, 2022-12-22

Regeringen, Infrastrukturdepartementet, Regeringsbeslut I2022/02418, Uppdrag att utreda åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg–Borås, 2022-12-22

Regeringen, Infrastrukturdepartementet, Regeringsbeslut I2022/02419, Uppdrag att utreda kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne, 2022-12-22

Regeringen, Fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029, N2018/03462/TIF

Regeringen, Fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033, I2022/01294

Regeringen, Slutrapport från Sverigeförhandlingen, Infrastruktur och bostäder – ett gemensamt samhällsbygge, SOU 2017:107

Regionfakta, https://www.regionfakta.com/skane-lan/geografi/storre-tatorter/ (hämtad 2023-04-18)

Regionsamverkan Sydsverige, Handlingsplan Kollektivtrafik, 2021-05-21

Regionsamverkan Sydsverige, Sydsvenska prioriteringar 2021

Region Skåne, Persontågsstrategi, Strategi för utveckling av den regionala tågtrafiken i Skåne 2020–2040, beslutad i regionfullmäktige 2021-02-16

Region Skåne, Positionspapper för utbyggnad av spårkapaciteten genom Skåne, Lund – Hässleholm, Dnr. 2023-RU000012, 2023-01-12

Region Skåne, Positionspapper Skånes utgångspunkter, beslutats av Regionstyrelsen den 16 mars 2017

Region Skåne, Regionplan för Skåne 2022–2040, antagen av regionfullmäktige 2022-06-14

Region Skåne, Skånebilden, avsiktsförklaring undertecknad i juni 2015

Region Skåne, Strategi för den hållbara gods- och logistikregionen Skåne, 2017

Region Skåne, Skånetrafikens tågresande 2000, 2005, 2010, 2015, 2019 och 2022

Region Skåne, Skånetrafikens tågresande 2022

Trafikanalys, https://www.trafa.se/etiketter/statistik/

Trafikverket, Bristanalys av kapacitet och effektivitet i transportsystemet – kapacitetsutredningens bristanalys till och med år 2025, Delrapport, Publikationsnummer: 2012:102, 2012-04-10

Trafikverket, Handledning för framtagande av geografiska bristbeskrivningar på systemnivå, 2019-03-15

Trafikverket, Tågtrafik i Basprognos 2040 med genomförd plan 2022–2033, beskrivning av trafikeringen (uppdaterad 2023-04-01), TRV 2021/7267

Trafikverket, Åtgärdsvalsstudie Höghastighetsjärnväg Jönköping–Malmö, Publikationsnummer: 2018:098, 2018-03-31

Transportstyrelsen, https://www.transportstyrelsen.se/sv/Press/Statistik/

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00
trafikverket.se

TRAFIKVERKET. JUNI 2023. PUBLIKATIONSNUMMER: 2023:108. ISBN: 978-91-8045-188-8. FOTO: ANDREAS MODESS.