



HANDLINGSPLAN KOLLEKTIVTRAFIK

EN VÄL UTVECKLAD SYDSVENSK KOLLEKTIVTRAFIK GYNNAR HELA SVERIGE

REGIONSAMVERKAN SYDSVERIGE

2021

KOLLEKTIVTRAFIK FÖR ETT ENAT SYDSVERIGE

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

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

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

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



Lennarth Förberg
Regionstyrelsens ordförande
Region Blekinge



Mikaela Waltersson
Regionstyrelsens ordförande
Region Halland



Maria Frisk
Regionstyrelsens ordförande
Region Jönköpings län

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

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



Angelica Katsanidou
Regionstyrelsens ordförande
Region Kalmar län



Mikael Johansson
Regionstyrelsens ordförande
Region Kronoberg



Carl Johan Sonesson
Regionstyrelsens ordförande
Region Skåne

NULÄGE

RESANDET

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

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

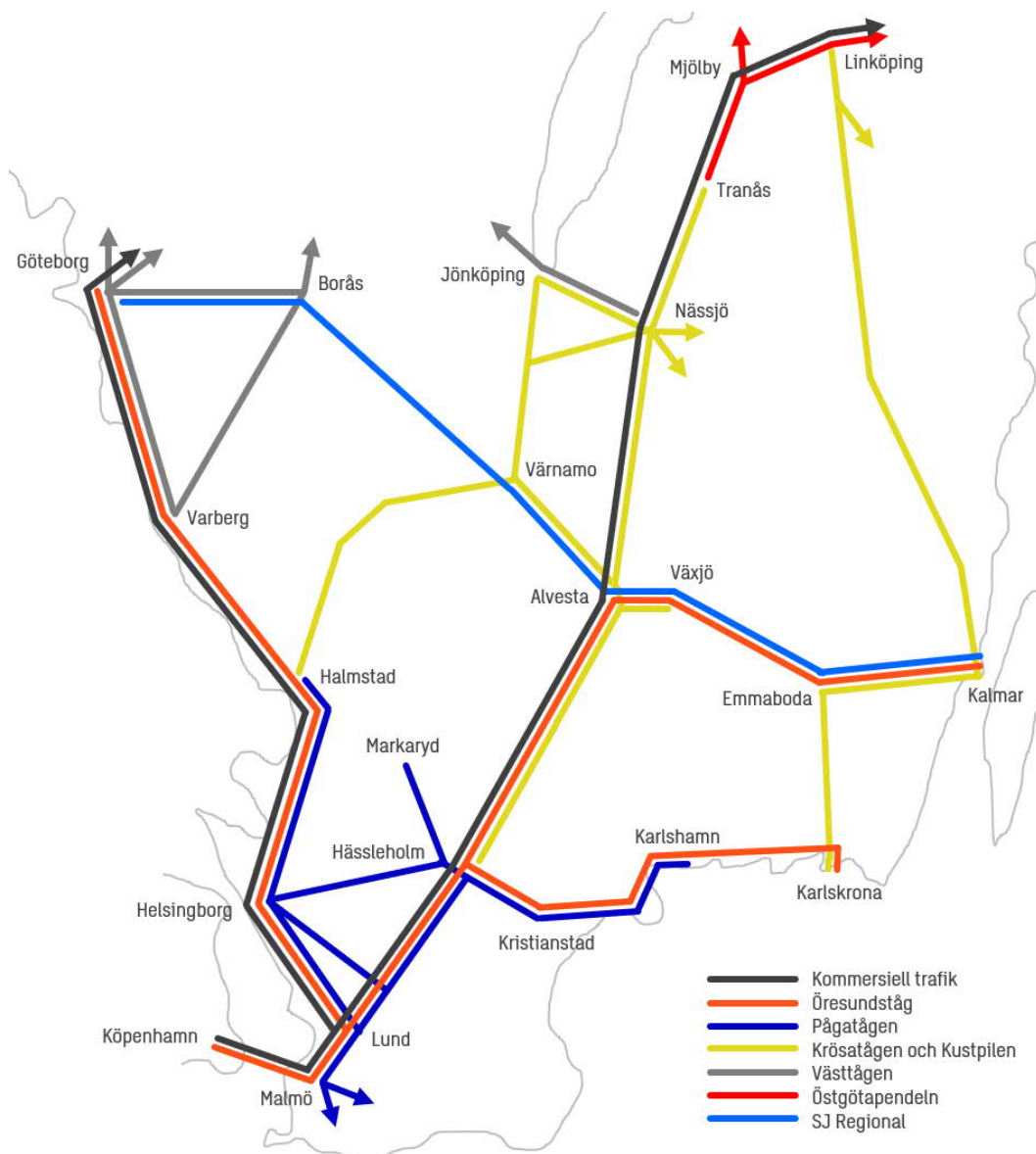


har ändrat eller ställt in sitt resande under en relativt lång period är det rimligt att anta att flera av dem fastnar i sina nya beteenden. Risken är att en andel av det regionala tågresandet har förlorats till bilen och att det tar flera kommande år att bygga upp tågresandet till den nivå som fanns

fram till och med 2019. Det kan betyda att ökningen i tågresandet, enligt både långsiktiga mål och prognoser, kommer att dröja. Det kan påverka i vilket takt ny tågtrafik införs, samt behovet av antal tågfordon.

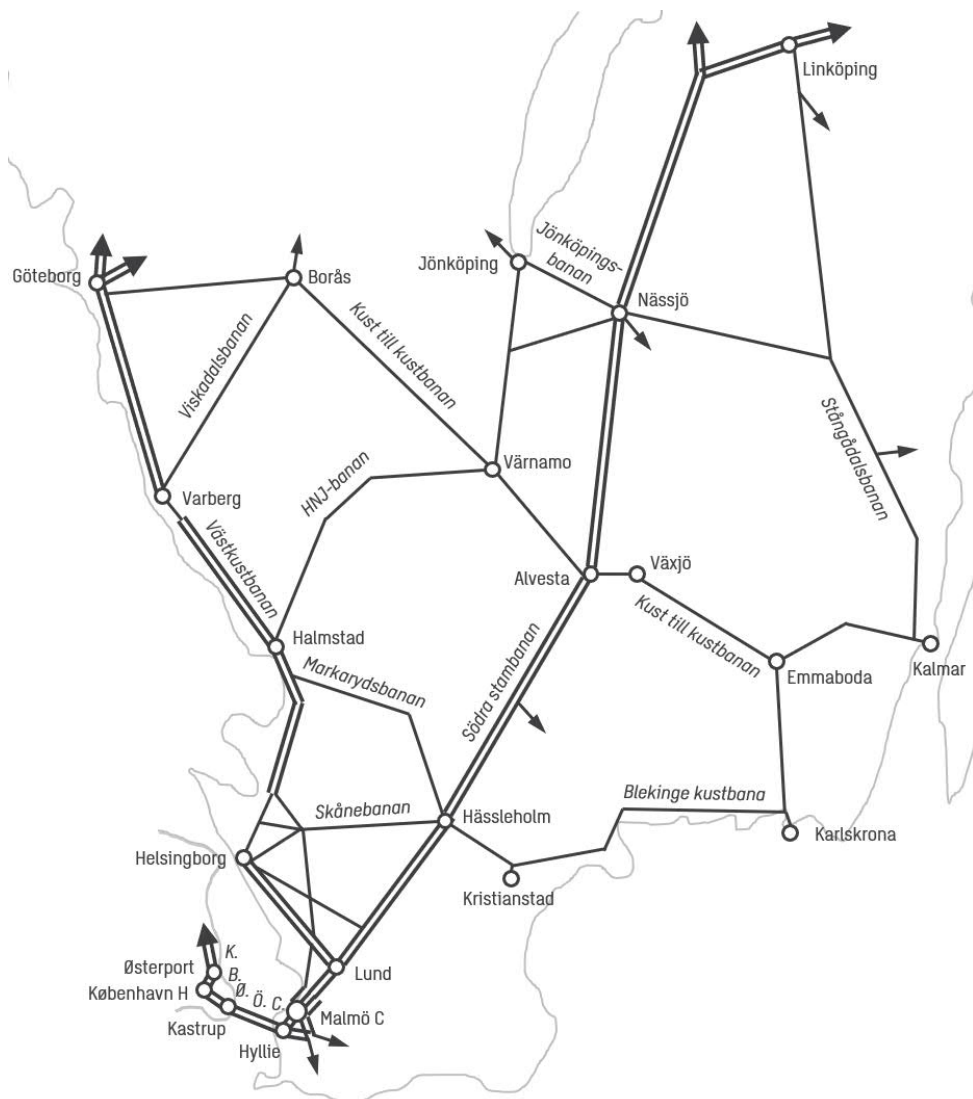
TÅGTRAFIKEN

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



JÄRNVÄGEN

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



KAPACITETEN

Stora delar av Sydsveriges järnvägar har ett mycket högt kapacitetsutnyttjande. Det innebär att systemet har en liten marginal för störningar och att fel och incidenter leder till förseningar som sprider sig. Utnyttjandet är högt eftersom det i flertalet fall finns ett stort behov av trafik, både för gods- och för persontransporter.



Kristianstad, samt Väst kustbanan Helsingborg-Ängelholm och Varberg-Hamra.

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

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

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

MÅL OCH INRIKTNING

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

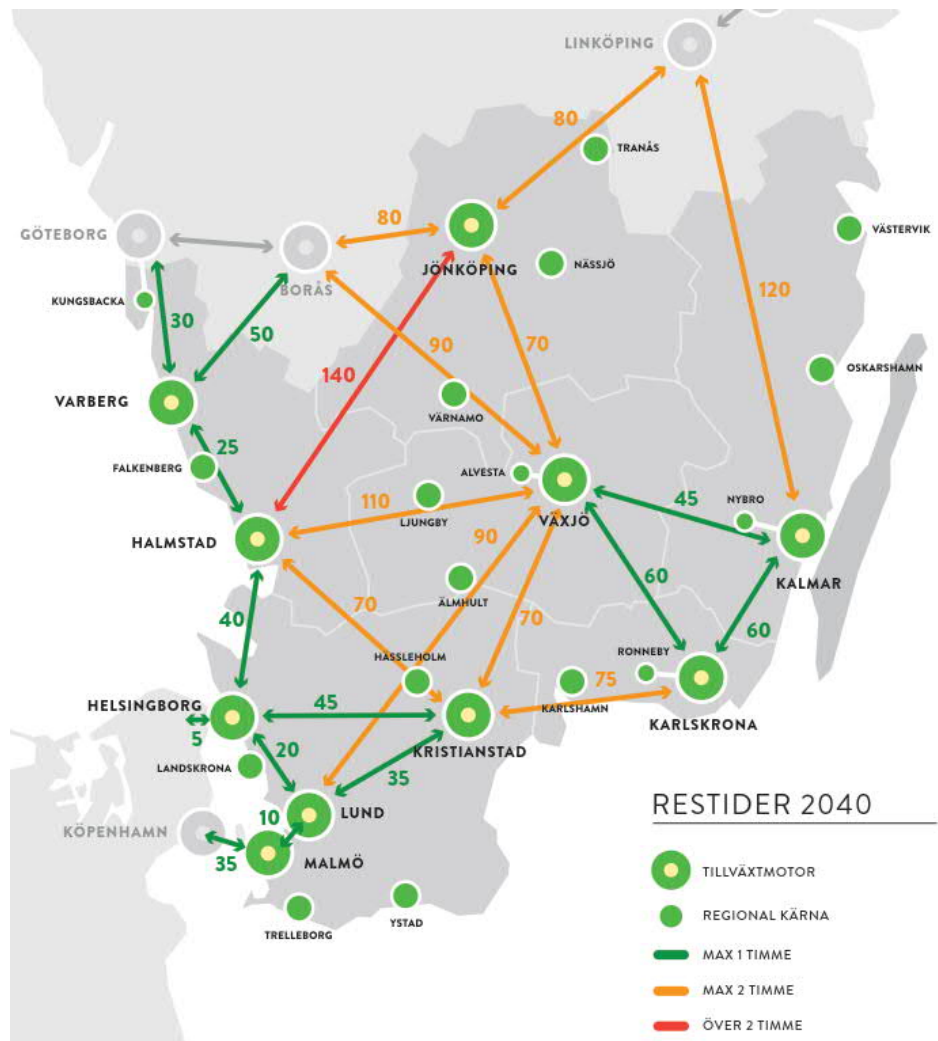
REGIONERNAS MÅL

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

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

POSITIONSPAPPER FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN I SYDSVERIGE

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



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

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

INRIKTNING

Positionsappret för kollektivtrafik redovisar gemensamma ställningstaganden ur tre perspektiv:

Resenären:

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



Trafikeringen:

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



Samhället:

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



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

Enkel tågtrafik

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

Snabb tågtrafik

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

Pålitlig tågtrafik

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

Effektiv tågtrafik

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

PLANERINGSPRINCIPER

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

PRINCIP FÖR PARALLELLA TÅGTRAFIKSYSTEM

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

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

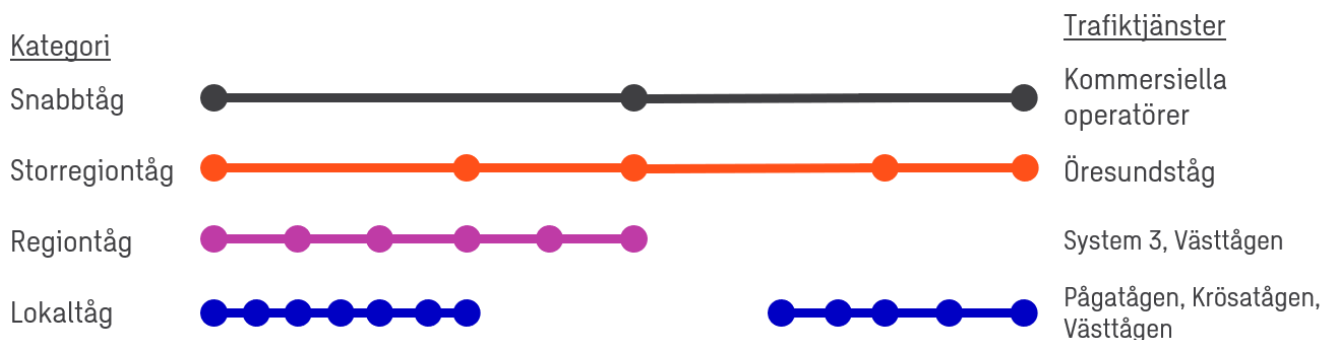
- Snabbtåg stannar i större städer och körs med tåg för 250-320 km/tim, som har mycket hög komfort för resor som överstiger två timmar.
- Storregiontåg stannar på stora stationer och körs med tåg för 200-250 km/tim, som har hög komfort för resor som är 1-2 timmar.
- Regiontåg stannar på regionalt stora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

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

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

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

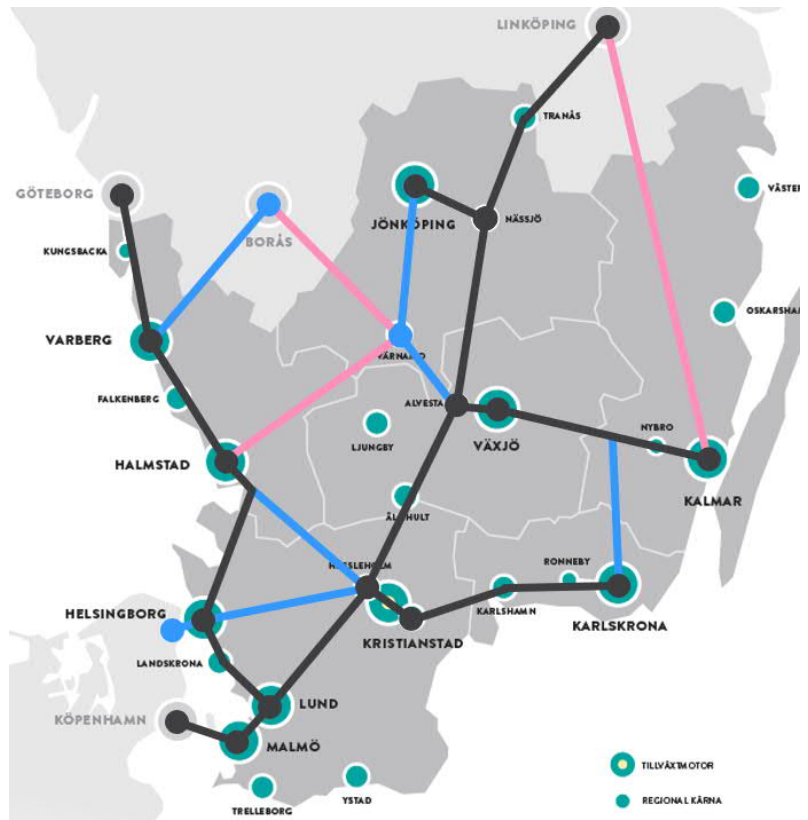
Angående infrastrukturen måste järnvägen kunna hantera antalet parallella tågtrafiksystem. Befintliga förutsättningar kan vara allt från enkelspår med få mötesstationer till fyrspar. Här kan det uppstå en skillnad mellan den förutsättning som krävs och den som finns, vilket därmed ger ett anspråk på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



PRINCIP FÖR TAKT OCH SYMMETRI

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

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



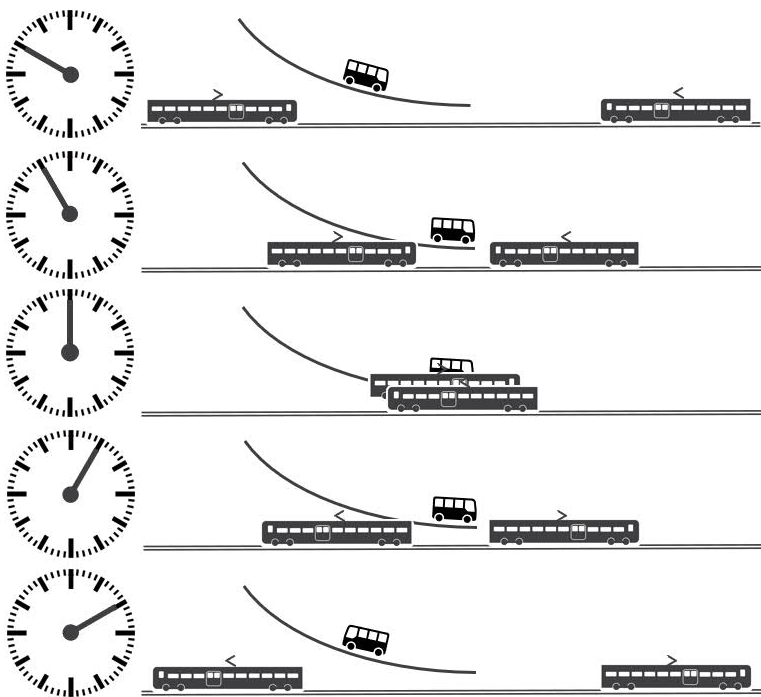
PRIORITERING AV STRÅK

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

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

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

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



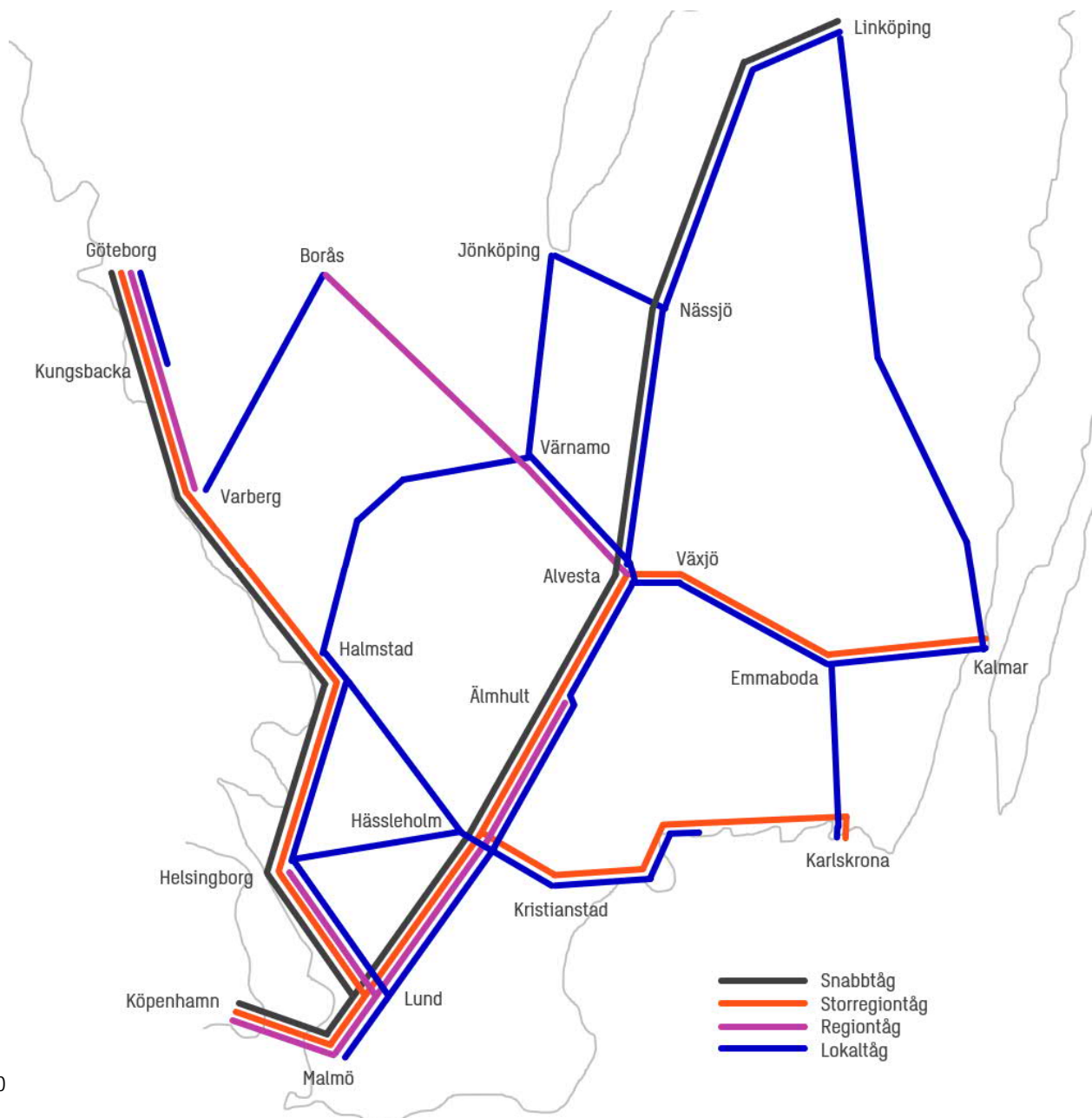
PLAN FÖR TÅGTRAFIKSYSTEMEN

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

PLAN FÖR 2025

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

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

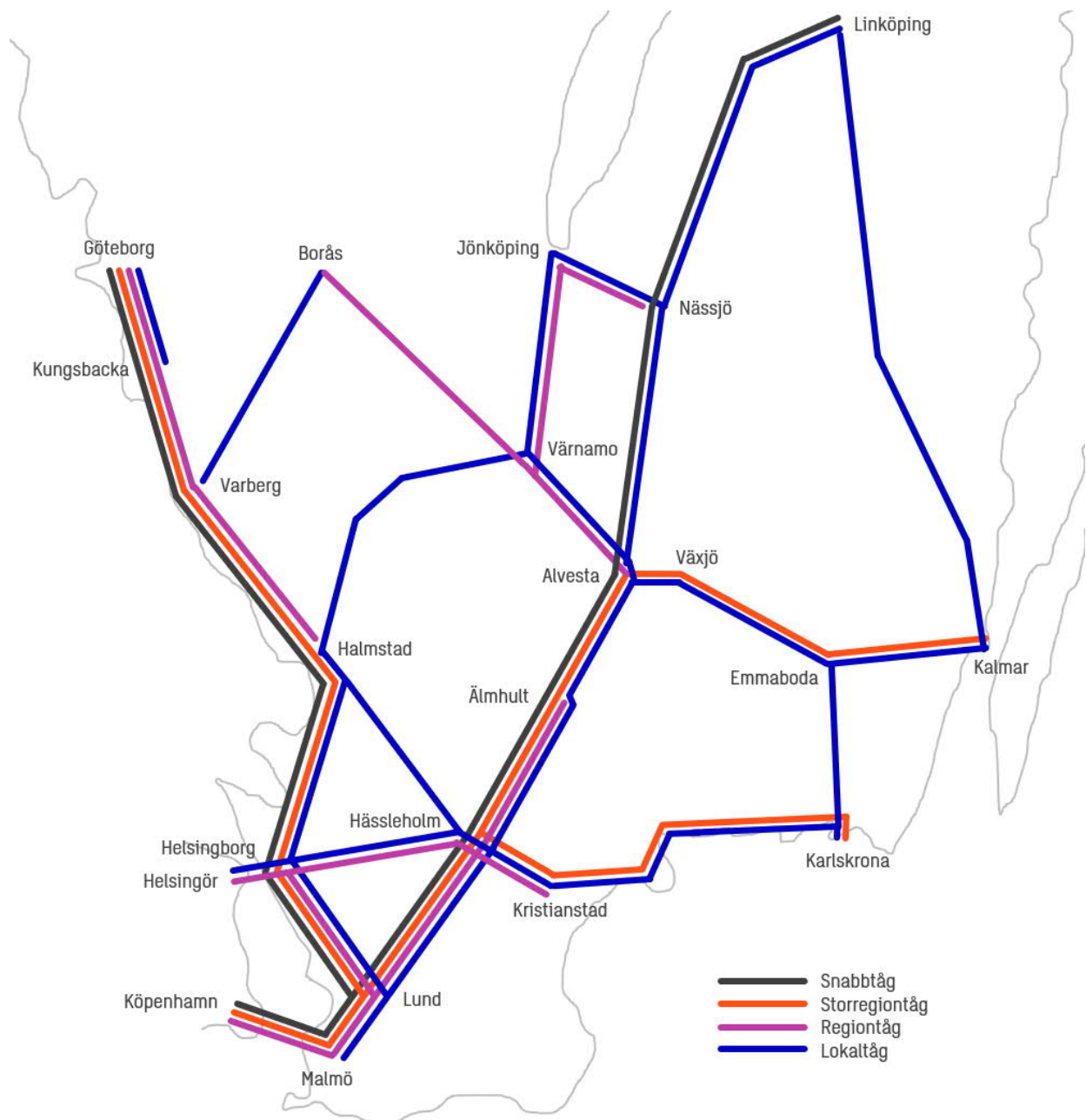


UTBLICK MOT 2040

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

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

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



PLAN FÖR ATTRAKTIVA RESTIDER TILL 2040

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

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

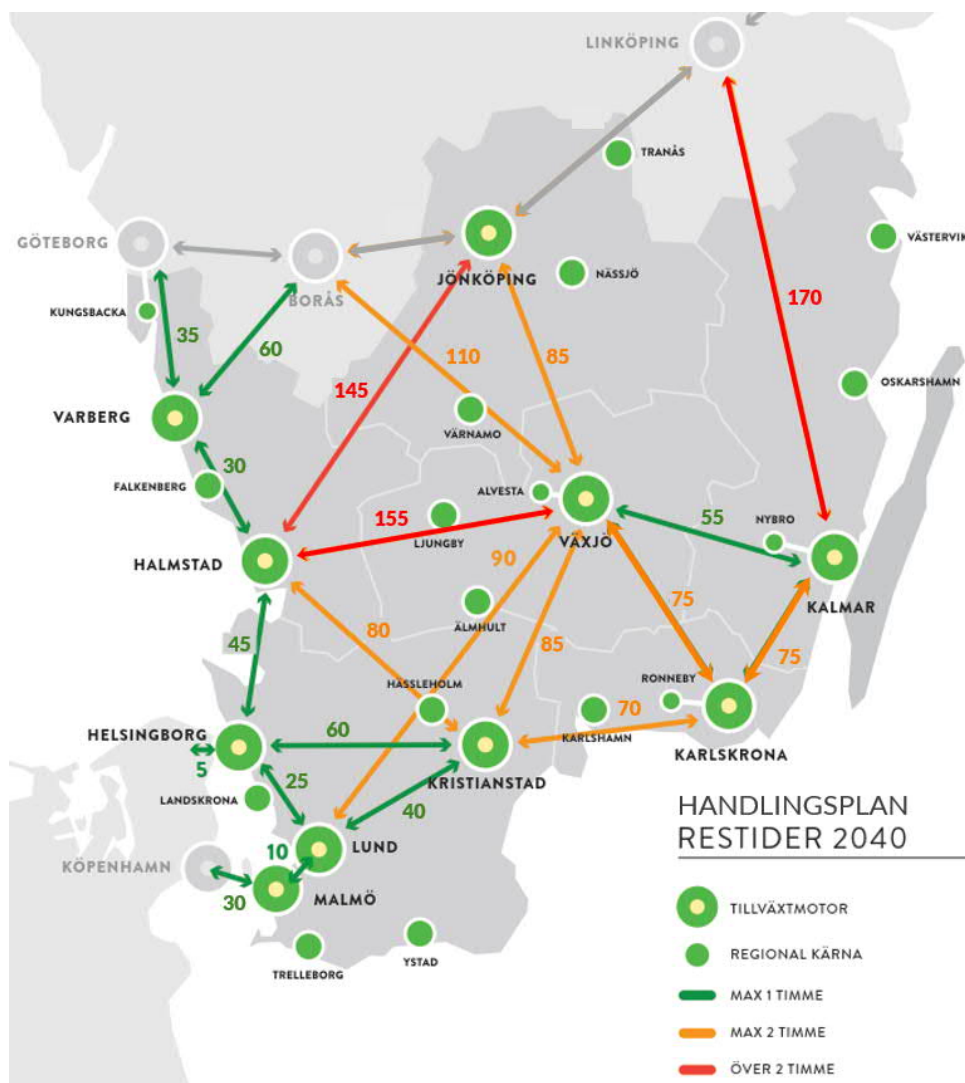
Flera av handlingsplanens restider för 2040 är längre än motsvarande mål i positionspappret. Det beror på att vissa av positionspapprets mål inte är realistiska sett till även en optimistisk tilldelning av resurser för ny infrastruktur och i flera fall i relation till verkligt resandeunderlag. I ett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

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

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

Tabellens fotnoter:

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



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

NYA SNABBARE ÖRESUNDSTÅG

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

HASTIGHETSHÖJNING PÅ VÄSTKUSTBANAN

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

NY STAMBANA HÄSSLEHOLM-LUND

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

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

INFRASTRUKTURBEHOV 2025-2040

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

Handlingsplanens behov av ny infrastruktur:

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

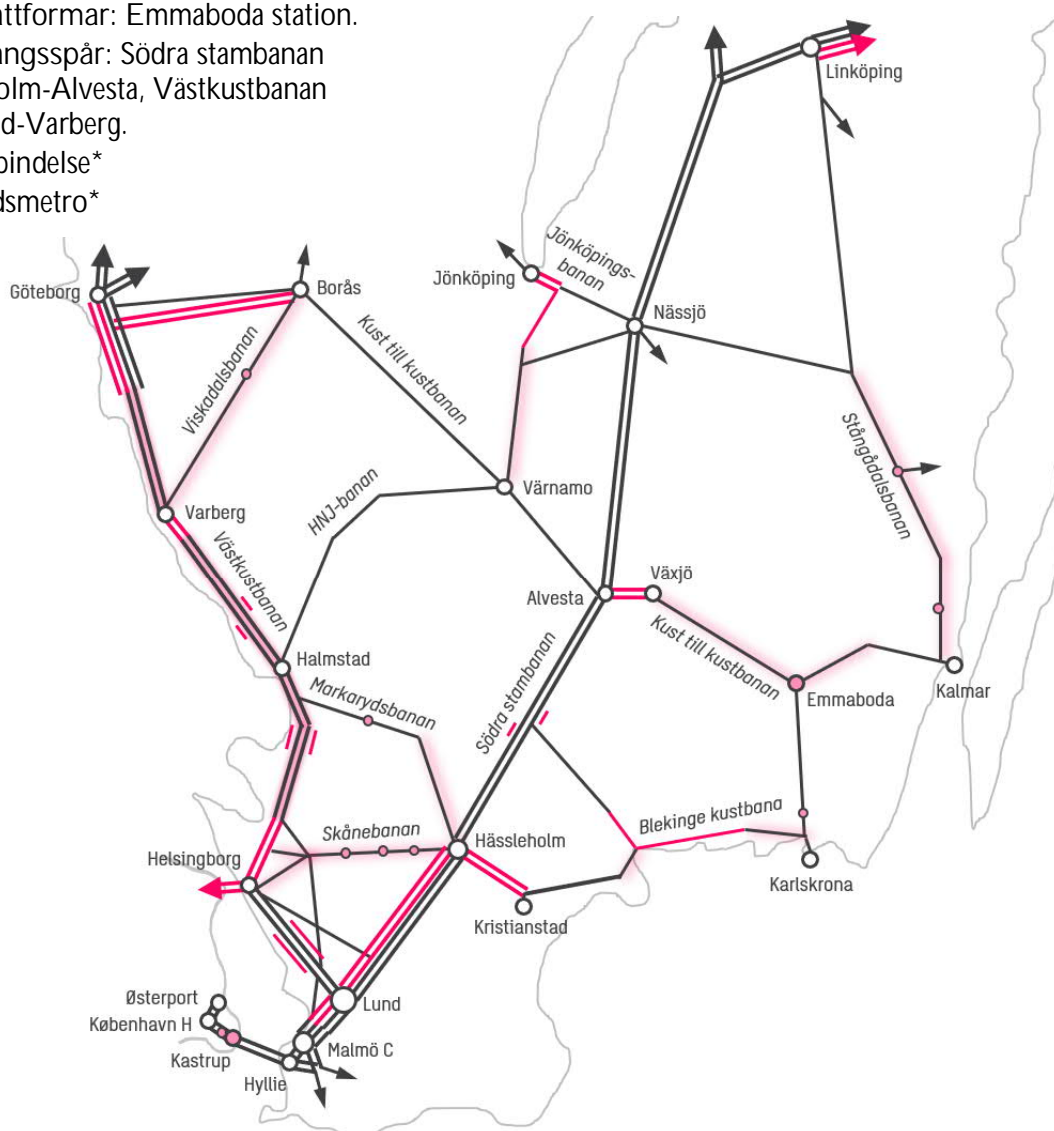
Önskvärda åtgärder i Danmark:

- Fyra plattformsspår: Kastrup, Örestad station.

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

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

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



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

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

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

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

