

# **Utredningen om utökad lokaltågtrafik i nordöstra Skåne**

**Lund den 30 september 2009.**

**Sven Landelius, på uppdrag av Region Skåne**

## TILL REGIONALA TILLVÄXTNÄMNDEN, REGION SKÅNE

En intressentgrupp har på ett förtjänstfullt sätt utrett möjligheterna att utveckla den regionala tågtrafiken i nordöstra Skåne med kopplingar till västra Blekinge, södra Småland och södra Halland. Gruppen, som har bestått av företrädare för kommuner och företag i området, har bedrivit ett utredningsarbete under ledning av Göran Svärd, G & G AB, och har som resultat av detta arbete presenterat ett förslag under namnet "Pågatåg Nordost".

Regionstyrelsen, Region Skåne, har gjort ett positivt ställningstagande gällande möjligheterna att utöka lokaltågtrafiken i nordöstra Skåne och har därför givit Regionala tillväxtnämnden i uppdrag att efter förhandling med berörda kommuner, Skånetrafiken och Banverket lämna ett fullständigt beslutsunderlag inklusive förslag till finansiering av de erforderliga infrastrukturinvesteringar. I december månad 2008 uppdrog Regionala tillväxtnämnden åt Sven Landelius Consulting att utarbeta det underlag som krävs för att fullgöra Regionala tillväxtnämndens uppdrag.

Det uppdrag som ålagts Sven Landelius Consulting innebär att med rapporten "Pågatåg Nordost" som underlag och efter genomförda förhandlingar med Banverket, Region Skåne samt med berörda kommuner och företag, lämna förslag och underlag avseende trafikering, fordon och tidplan för genomförande. Uppdraget ska resultera i:

- Förslag till etappindelad tidplan för trafikering av berörda bansträckningar och stationer.
- Beskrivning av erforderliga åtgärder i infrastrukturen, planeringsläge och kostnader.
- Förslag till finansiering av infrastrukturåtgärder.
- Beskrivning av kostnader för fordon och drift av trafiken samt förslag till finansiering av dessa kostnader. Underlag ska därvid inhämtas från Skånetrafiken.
- Ansvarsfördelning och tidplan för genomförande.

Uppdraget ska, efter att i juni månad ha förlängts, slutrapporteras senast 2009-09-30.

Uppdraget har genomförts av civilingenjörerna Sven Landelius och Lennart Serder. Under arbetets gång har en lång rad möten avhållits med företrädare för Banverket och Skånetrafiken, med företrädare för intressentgruppen och för berörda kommuner och berörda kommuners konsulter. Även samtal och möten har ägt rum med företrädare för länstrafikbolagen i Blekinge och Kronobergs län samt för Region Skåne och Regionförbundet södra Småland.

De förslag till trafikeringlösningar som lämnas bygger på ett användande av avställda, äldre tågset. De är i huvudsak förankrade vad gäller den principiella uppläggnings av föreslagen trafik samt vad gäller tidplan för genomförande. Denna förutsätter dock att den avtalade leveranstidplan, som gäller för de nya tågset regionstyrelsen beslutat inköpa, kommer att innehållas.

Uppdraget om regional tågtrafik i nordöstra Skåne överlämnas härmed.

Lund den 30 september 2009.

Sven Landelius

Lennart Serder

## **Utredningen om utökad lokaltågtrafik i nordöstra Skåne.**

En kort sammanfattning av framförda förslag.

Utredningen föreslår utökad pågatågstrafik med start i december 2011 på sträckorna Hässleholm – Alvesta, Hässleholm – Höör, Hässleholm – Helsingborg, Hässleholm – Kristianstad/Sölvesborg med nya stationer i Ballingslöv, Hästveda, Killeberg, Diö, Vislanda, Sösdala, Önnestad och Fjälkinge.

Utredningen föreslår att trafiken Hässleholm – Alvesta förlängs med start i december 2014 till Växjö med ny station i Gemla förutsatt att omfattande kapacitetsåtgärder och ombyggnad alternativt etapputbyggnad av bangården i Växjö gjorts.

Utredningen föreslår att ny station i Tjörnarps tas i bruk i december 2014 förutsatt att omfattande kapacitetsåtgärder för södra stambanan gjorts i närheten av Tjörnarps.

Utredningen föreslår att en arbetsgrupp tillsätts med uppgift att klarlägga förutsättningar för trafikering av Markarydsbanan omedelbart efter det att tunnlarna genom Hallandsås tagits i bruk samt ytterligare en arbetsgrupp för utredning av förutsättningar för länsöverskridande trafik.

Utredningen föreslår att erforderliga investeringar i Skåne, totalt 169 msek, för trafikeringen i december 2011 finansieras genom Banverket (via den nationella och/eller den regionala planen) till 46 % och genom Region Skåne och berörda kommuner (Hässleholm, Kristianstad, Höör och Osby) till resterande 54 %. Eventuellt behov av förskottsfinansiering föreslås bli löst genom Region Skåne.

Utredningen föreslår att Region Skåne ansvarar för ett beräknat underskott om 78 msek per år av trafik i etapp 1.

Utredningen föreslår att investeringar erforderliga vid Tjörnarps i sin helhet bäres av Banverket via den nationella planen.

Utredningen föreslår att förhandling inleds i syfte att etablera såväl avsiktsförklaringar som genomförandeaftal avseende föreslagen trafik.

Skulle utredarnas förslag befinnas vara realistiska och genomförbara bör detsamma dessutom inarbetas i såväl remissvar gällande trafikverkens nationella plan som den regionala planen inför redovisningen till Näringsdepartementet senast den 2 november.

Lund den 30 september 2009.

Sven Landelius

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>Utredningen om utökad lokaltågtrafik.....</b>	<b>1</b>
<b>i nordöstra Skåne .....</b>	<b>1</b>
<b>Utredningen om utökad lokaltågtrafik i nordöstra Skåne.....</b>	<b>3</b>
<b>1. Genomförande av ”Pågatåg Nordost” – syfte och omfattning.....</b>	<b>5</b>
<b>2. Trafikering av berörda sträckor.....</b>	<b>5</b>
<b>2.1 Trafikering sträckan Hässleholm – Alvesta – Växjö .....</b>	<b>5</b>
<b>2.2 Trafikering sträckan Hässleholm – Malmö .....</b>	<b>6</b>
<b>2.3 Trafikering sträckan Hässleholm - Helsingborg .....</b>	<b>6</b>
<b>2.4 Trafikering sträckan Hässleholm – Kristianstad - Sölvesborg.....</b>	<b>7</b>
<b>2.5 Trafikering sträckan Hässleholm - Markaryd .....</b>	<b>7</b>
<b>3. Erforderliga investeringar för trafikering.....</b>	<b>8</b>
<b>3.1 Investeringar sträckan Hässleholm – Alvesta .....</b>	<b>8</b>
<b>3.2 Investeringar sträckan Hässleholm – Malmö.....</b>	<b>9</b>
<b>3.3 Investeringar sträckan Helsingborg – Hässleholm. ....</b>	<b>9</b>
<b>3.4 Investeringar sträckan Hässleholm – Kristianstad – Sölvesborg. ....</b>	<b>9</b>
<b>3.5 Investeringar sträckan Hässleholm – Markaryd. ....</b>	<b>10</b>
<b>4. Banverkets och Skånetrafikens redovisade uppfattningar .....</b>	<b>10</b>
<b>5. Förslag till etappindelad utbyggnad av trafikering på berörda sträckor.....</b>	<b>11</b>
<b>5.1 Trafikering i etapp 1 med start december 2011 .....</b>	<b>11</b>
<b>5.2 Trafikering i etapp 2 med start tidigast december 2014.....</b>	<b>12</b>
<b>5.3 Trafikering i etapp 3 med start december 2015 .....</b>	<b>12</b>
<b>6. Konsekvenser för annan kollektivtrafik .....</b>	<b>12</b>
<b>7. Investerings- och driftskostnader för föreslagen utbyggd trafikering.....</b>	<b>12</b>
<b>8. Förslag till finansiering av föreslagen utbyggnad av trafikering .....</b>	<b>14</b>
<b>8.1 Förslag till finansiering av investeringar erforderliga för etapp 1.....</b>	<b>14</b>
<b>8.2 Förslag till finansiering av investeringar erforderliga för etapp 2.....</b>	<b>15</b>
<b>9. Förslag till fortsatt handläggning .....</b>	<b>15</b>

BILAGOR:  
Systemhandlingar  
Driftskalkyler

## 1. Genomförande av "Pågatåg Nordost" – syfte och omfattning

Ett genomförande av föreliggande förslag syftar ytterst till att med förhållandevis små insatser stödja en positiv utveckling i nordöstra Skåne genom den dynamik som följer av en utbyggd lokal tågtrafik. Förslaget söker begränsa samhällets investering genom att utnyttja befintliga banor och äldre rullande materiel, som enligt tidigare beslut kommer att ersättas av nytt i det befintliga Pågatågssystemet.

Förslaget berör fem befintliga sträckningar, nämligen

- Hässleholm – Alvesta – Växjö
- Hässleholm – Kristianstad – Sölvesborg
- Hässleholm – Höör – Malmö
- Hässleholm – Helsingborg
- Hässleholm – Markaryd – Halmstad

## 2. Trafikering av berörda sträckor

### 2.1 Trafikering sträckan Hässleholm – Alvesta – Växjö

Förutsättningar

Södra stambanan mellan Hässleholm och Alvesta är dubbelspårig, elektrifierad och av hög standard. Den trafikeras av godståg, X2000-tåg, IC-tåg och Öresundståg, i snitt ca 5 tåg per timme och riktning. Här finns ledig kapacitet för Pågatåg i timmestrafik.

Sträckan mellan Alvesta och Växjö är enkelspårig, elektrifierad och av tämligen hög standard. Den trafikeras i dag av Öresundståg, Kust-till kusttåg, Krösatåg och en del godståg. Mötespår finns i Gemla. Kapaciteten är tidvis fullt utnyttjad och ett införande av ny Pågatågstrafik kräver samordning med Krösatågstrafiken från Värnamo. Länstrafiken Kronoberg är också intresserad av att starta regionaltågstrafik från Jönköping via Nässjö till Växjö. Samordning måste då ske även med denna trafik. Det är önskvärt med ytterligare mötesspår på sträckan och på sikt en utbyggnad till dubbelspår.

Mellan Hässleholm och Älmhult i Skåne län kan ny Pågatågstrafik betjäna Ballingslöv, Hästveda, Osby och Killeberg. Osby betjäns även av Öresundståg. Sträckan är ca 50 km. På den ca 47 km långa sträckan mellan Älmhult och Alvesta i Kronobergs län kan tåguppehåll bli aktuellt i Diö och Vislanda och på den 18 km långa sträckan mellan Alvesta och Växjö är tågstopp i Gemla aktuellt. Spårområdet vid Växjö station har begränsad kapacitet och en ombyggnad studeras för närvarande för att snarast söka öka möjligheten till uppställning av vändande tåg. Sådan utbyggnad är nödvändig för att överhuvudtaget utöka trafikeringen på sträckan Alvesta – Växjö.

Möjlig tillkommande trafikering

Pågatåg i timmestrafik mellan Hässleholm och Alvesta kan etableras utan att övrig trafik på sträckan påverkas nämnvärt. Viss utglesning kan dock vara erforderlig under lågtrafiktid men i huvudsak kan en styv tidtabell erhållas som även tar hänsyn till att snabbtågen i framtiden kan komma att köras i 250 km/tim.

Mellan Alvesta och Växjö är bandelen hårt trafikerad. Flera tågssystem med olika frekvens på den enkelspåriga banan samt begränsade mötesmöjligheter gör det svårt att idag etablera ny trafik med förutsättningar för god kvalitet. En utbyggnad av Växjö bangård, och troligen ett nytt motesspår i Råppe, är nödvändig för att utöka trafikeringen från dagens nivå men på sikt behövs en utbyggnad till dubbelspår för att ge förutsättningar för mer effektiva tidtabeller.

## 2.2 Trafikering sträckan Hässleholm – Malmö

### Förutsättningar

Södra stambanan söder om Hässleholm har ett mycket högt kapacitetsutnyttjande. X2000 till och från Stockholm går i timmestrafik liksom Öresundståg till Växjö/Kalmar och till Kristianstad/Karlskrona. Några X2000 till och från Göteborg trafikerar också sträckan samt i stort sett alla godståg till och från Malmö och utlandet. Totalt går upp till 7 tåg per timme och riktning på bandelen norr om Höör. Hastighetsskillnaderna mellan godståg och snabbtåg gör att kapacitetsutnyttjandet är mycket högt.

Förbigångsmöjligheter för tåg i riktning söderut finns i Tjörnarps. Nytt förbigångsspår byggs nu i Eslöv vilket kommer att förbättra kapacitetssituationen på hela sträckan Lund-Hässleholm.

Stationen i Höör är inte byggd för vändande tåg från norr. På sikt bör Pågatågen gå hela vägen från Malmö till Hässleholm. De tåg på linjen Malmö-Höör som idag endast går under högtrafiktid skulle med det nya förbigångsspåret i Eslöv kunna förlängas till Hässleholm med stopp i Tjörnarps och Sösdala. Detta kräver att högtrafiktågen även kör under större del av dagen.

Alternativt kan de tåg som går hela dagen fortsätta till Hässleholm vilket är den bästa långsiktiga lösningen och också den lösning som planeras.

Sträckan Höör-Hässleholm är 30 km och de orter som idag saknar tågbetjäning är Tjörnarps, Sösdala och Tormestorp. Den sistnämnda platsen är inte aktuell för tågstopp.

### Möjlig tillkommande trafikering

Tillkommande trafikeringen kan utföras genom att i styv tidtabell förlänga pågatåg Malmö – Höör till Hässleholm, ett tåg per timme och riktning med nya stationer i Sösdala och Tjörnarps. Etableringen av denna trafik kräver förhöjd kapacitet som uppnås dels genom den pågående utbyggnaden av förbigångsspår i Eslöv och dels genom iordningsställande av en äldre, avställd plattform i Eslöv samt sist men inte minst en utbyggnad av förbigångsspår i Tjörnarps. Dessa senare spår är sedan länge efterlängtade för att förhöja kapaciteten på Södra stambanan men är en större och tidskrävande investering. I avvaktan på denna skulle dock trafikeringen med ett stopp vid Sösdala station vara möjlig efter att de övriga utbyggnaderna gjorts.

## 2.3 Trafikering sträckan Hässleholm - Helsingborg

### Förutsättningar

Skånebanan mellan Hässleholm och Åstorp är enkelspårig, elektrifierad och av ganska god standard. Från Åstorp når man Helsingborg dels via en nordlig förbindelse över Kattarp, dels via en sydlig över Bjuv. Tågen går idag den södra sträckningen där marknadsunderlaget är större. Banan trafikeras av Pågatåg mellan Helsingborg och Åstorp två gånger i timmen under högtrafiktid och varje timme av tåg på sträckan Helsingborg-Bjuv-Åstorp-Hässleholm-

Kristianstad. Det förekommer även viss godstrafik på banan om än i begränsad omfattning.

#### Möjlig tillkommande trafikering

Redan idag är det, förutsatt tillgång till rullande materiel, möjligt att i styv tidtabell förlänga ett av de Pågatåg per timme som går Helsingborg-Åstorp till Hässleholm. Med nuvarande kapacitet på banan måste man dock hålla vissa timmar mitt på dagen och på kvällen disponibla för godstrafik varför turtätheten ett tåg per timme och riktning endast kan gälla under högtrafiktid.

## 2.4 Trafikering sträckan Hässleholm – Kristianstad - Sölvesborg

#### Förutsättningar

Järnvägen från Hässleholm till Kristianstad är en del av Skånebanan. Den är enkelspårig, elektrifierad och har förhållandevis tätt med mötesplatser. Sträckan är 30 km lång. Den trafikeras idag främst av Öresundståg i timmestrafik som fortsätter från Kristianstad mot Karlskrona samt av regionaltåg i timmestrafik mellan Helsingborg och Kristianstad. Det finns också viss godstrafik på linjen. Stationen i Vinslöv betjänas av regionaltågen.

Från Kristianstad mot Sölvesborg (Karlskrona) kör Öresundstågen i timmestrafik på den nyligen upprustade och elektrifierade Blekinge Kustbana. Även denna bana är enkelspårig och har längre avstånd mellan mötesplatserna. Tågen gör uppehåll i Bromölla, Sölvesborg och Mörrum på sträckan till Karlshamn. Ett fåtal godståg trafikerar linjen. Det är 31 km mellan Kristianstad och Sölvesborg och lika långt mellan Sölvesborg och Karlshamn.

I Skånetrafikens tågstrategi räknar man med att Öresundstågstrafiken från Kristianstad mot Hässleholm-Malmö behöver förstärkas i högtrafiktid med ytterligare ett tåg per timme och riktning. Pågatågstrafiken från Helsingborg förlängs enligt tågstrategin till Karlshamn. Detta kräver dock utbyggnad av en ny mötesstation i Åryd öster om Karlshamn för att åstadkomma ett nytt mönster för tågmötena på banan.

#### Möjlig tillkommande trafikering

Förutom Öresundstågen i timmestrafik kan sträckan trafikeras av genomgående Pågatåg från Helsingborg till Kristianstad varje timme och av Pågatåg från Ystad-Malmö till Kristianstad varje timme. Detta tåg kan förutom i Vinslöv också göra uppehåll i Önnestad medan Pågatåget från Helsingborg endast stannar i Vinslöv på sträckan Hässleholm-Kristianstad och Öresundståget kör sträckan utan uppehåll.

Pågatågen från Helsingborg kan fortsätta till Sölvesborg. Tågen kan då även betjäna en ny station i Fjälkinge.

## 2.5 Trafikering sträckan Hässleholm - Markaryd

#### Förutsättningar

Järnvägen från Hässleholm över Markaryd till Halmstad (Markarydsbanan) är enkelspårig, elektrifierad och av relativt hög standard. Den trafikeras idag huvudsakligen av godståg mellan Göteborg och Öresundsregionen för att undvika trångsektorn över Hallandsåsen. Mycket av denna trafik förväntas i framtiden gå genom Hallandsåstunnlarna. Ett par turer med X2000 på sträckan Göteborg-Malmö utnyttjar också banan i avvaktan på att denna tunnel ska tas i bruk.

På sträckan mellan Hässleholm och Markaryd (ca 40 km) ligger tätorterna Bjärnum, Emmaljunga och Vittsjö med gamla stationslägen vid banan. Kollektivtrafiken på sträckan sker i dag med buss linje 532 med 14 dagliga dubbelturer, på delsträckan Vittsjö - Hässleholm med 29 turer.

I Skånetrafikens tågstrategi anses banan ha bra lönsamhet när trafiken blir genomgående till Halmstad.

#### Möjlig tillkommande trafikering

På sikt, efter det att tunnlarna genom Hallandsås tagits i drift, är det önskvärt med genomgående regionaltåg Hässleholm - Halmstad. Denna trafik kan då komma att utföras med Öresundståg som kan fortsätta från Halmstad till Göteborg. Hallandstrafikens styrelse har dock ännu inte svarat på förfrågan om en avsiktsförklaring om sådan framtida trafik.

Innan Hallandsåstunnlarna är i drift, trafikeras linjen alltså av godståg Göteborg-Malmö och X2000-tåg på samma sträcka. I dag finns endast mötesmöjlighet i Markaryd på linjen mellan Halmstad (Genevad) och Hässleholm. Det är möjligt att i begränsad omfattning (ca 10 till 12 dubbelturer per dag i ostyv tidtabell) etablera ny Pågatågstrafik mellan Hässleholm och Markaryd i denna situation. För att säkra trafiken med detta begränsade tillskott behövs emellertid ett nytt mötesspår i Bjärnum utöver ett vändspår i Markaryd. Aktuella stationer för passagerarutbyte på sträckan är Bjärnum och Vittsjö.

### **3. Erforderliga investeringar för trafikering**

På uppdrag av Hässleholm, Kristianstad, Osby och Höör kommuner har Ramböll Sverige AB genomfört studier av stationer och av det investeringsbehov som uppstår i det fall ovan skisserade trafiklösningar ska förverkligas. Studierna har resulterat i en systemhandling för var och en av berörda stationer samt också i kostnadskalkyler och uppskattning av tidsåtgång för investeringarnas genomförande. Nedan följer en kort sammanfattning av detta arbete.

#### **3.1 Investeringar sträckan Hässleholm – Alvesta**

Inom Skåne län krävs investeringar för blivande stationer i Ballingslöv, Hästveda och Killeberg. Inom Kronobergs län krävs investeringar i Diö och Vislanda.

Investeringarna består dels av erforderliga åtgärder inom spårrområde, av två sidoplattformar (eller då sidotågspår finns en sidoplattform och en mellanplattform) à 170 meter med inredning/utrustning enligt Skånetrafikens standard och dels erforderliga mark- och anläggningsarbeten för angoring vid och access till plattformar.

Inom Skåne län beräknas investeringarna uppgå till 17,5 msek i Ballingslöv, 49,3 msek i Hästveda samt till 29,6 msek i Killeberg. Det noteras härvid att i Hästveda har en mera omfattande ombyggnad måst väljas i stället för en mindre omfattande "saxad" sådan som inte kunnat godkännas av trafikala skäl samt att i Killeberg ett nytt GC-stråk som korsar under södra stambanan krävs och ingår i kostnaden för denna station.

Inom Kronobergs län bedöms preliminärt investeringarna uppgå till i storleksordningen 10 till 12 msek för vardera stationen i såväl Diö som Vislanda.

Samtliga investeringar kan vid ett snabbt beslut om genomförande och med god vilja, vara färdigställda så att trafikeringen kan inledas i samband med ordinarie tidtabellomläggning i december 2011.

### **3.2 Investeringar sträckan Hässleholm – Malmö**

Investeringar som krävs för ytterligare Pågatågstrafik är förutom iordningsställande av nya stationer i Sösdala och Tjörnarps, också kapacitetsförhöjande åtgärder i form av förbigångsspår i Tjörnarps samt plattformbyggnad inom Eslöv station.

Investeringarna består alltså av erforderliga åtgärder inom spårområdet, av två sidoplattformar à 170 meter med inredning/utrustning enligt Skånetrafikens standard och dels erforderliga mark- och anläggningsarbeten för angöring vid och access till plattformar. De beräknas uppgå till 31,8 msek i Sösdala, till 12,3 msek i Eslöv, till 15 msek i Tjörnarps och 40 msek för att flytta där befintligt sidotågsspår samt ytterligare ca 90 msek för förlängning av detsamma och för anläggandet av ett nytt 750 meter långt förbigångsspår. Den stora tillkommande investeringen i Tjörnarps uppstår till följd av kravet på förbigångsspår i full längd på såväl uppspår som nedspår; detta krav har inte hunnit nagelfaras inom ramen för detta uppdrag.

Investeringarna i Sösdala och Eslöv kan vid ett snabbt beslut om genomförande, vara färdigställda så att trafikeringen kan inledas i en första etapp med stopp i Sösdala vid ordinarie tidtabellomläggning i december 2011. Investeringarna i Tjörnarps kräver längre tid för genomförande och kan tidigast vara färdigställda i en andra etapp för trafik med stopp vid Tjörnarps station allra tidigast december 2014.

Det noteras särskilt att planerat cykelstråk genom Sösdala föreslås samlokaliseras med plattformar och tillskapas på detta sätt ett nytt GC-stråk under södra stambanan. Vidare noteras att förbigångsspåren i Tjörnarps inte tillkommer på grund av tillkommande pågatågstrafik utan dessa spår är av kapacitetsskäl en sedan länge behövd och önskad åtgärd som skulle förbättra en mycket ansträngd situation på denna del av södra stambanan.

### **3.3 Investeringar sträckan Helsingborg – Hässleholm.**

Den beskrivna utökade pågatågstrafiken kan igångsättas så snart avställda fordon finns tillgängliga utan att några investeringar behöver göras.

Det noteras dock att önskemål har framställts av Klippans kommun att en ny station ska öppnas i Kvidinge, men inom ramen för detta uppdrag har den frågan ej kunnat utredas. Tidpunkten för etablering av denna nya trafik är senast december 2011; den kan dock komma igång redan december 2010 förutsatt att leveranstidplanen för nya pågatåg kunnat verifieras under första kvartalet 2010.

### **3.4 Investeringar sträckan Hässleholm – Kristianstad – Sölvesborg.**

Investeringar som krävs för en utökad pågatågstrafik är kopplade till iordningsställande av nya stationer i Önnestad och Fjälkinge. I båda fall finns befintliga mötesspår utanför samhället och av kapacitetsskäl är kravet att mötesspår och plattformar samföräggas, antingen genom att förlägga nya plattformar i höjd med befintligt mötesspår eller genom att förlänga mötesspåret in i samhället. Detta för att förhindra att ett och samma tåg måste göra två stopp vid stationen.

I Önnestad har Ramböll studerat två lösningar; en mera provisorisk sådan som innebär att en enkelplattform byggs inne i samhället och en mera långsiktig som innebär dubbelplattformar, planskilt (tunnel) GC-stråk och förlängt mötesspår.

Också i Fjälkinge har flera lösningar studerats och den som kräver lägst investering är en förläggning av nya dubbelpattformar vid befintligt mötesspår ca 750 meter öster om samhället, något som Kristianstad kommun sett som positivt med möjlighet för ett nytt exploateringsområde.

Investeringarna omfattar erforderliga åtgärder inom spår område, nya plattformar 170 meter långa med inredning/utrustning enligt Skånetrafikens standard samt erforderliga mark och anläggningsarbeten för angöring vid och access till plattformar. De beräknas i Fjälkinge uppgå till 17,5 msek och i Önnestad till 10,8 msek för det enklare alternativet.

Det dyrare alternativet i Önnestad skulle medföra en ytterligare kostnad som beräknats till 61 msek. En sådan högre kostnad skulle som tidigare nämnts motiveras av kravet att undvika två stopp vid en och samma station. I detta specifika fall visar studier av trafikeringsplanen dock tydligt att ett dubbelt stopp visserligen medför något längre restid för tågets passagerare, men risken för störning på annan trafik undviks helt genom den långa ställtid som ändå finns för berörda tåg på Kristianstads station. Den längre restiden är, enligt utredarna, att föredra framför den högre investeringen!

Tidpunkt då den nya trafiken skulle kunna etableras är december 2011 med stopp i Fjälkinge och i Önnestad förutsatt de enklare lösningarna. Den mera omfattande lösningen kräver lång planeringstid och kan troligen vara etablerad först två till tre år senare.

Det noteras särskilt att såväl Banverket som Skånetrafiken har anmält invändningar mot de föreslagna, enklare lösningarna i Önnestad och Fjälkinge. Utredarna finner dock inte att de avsevärt högre investeringskostnader (sammanlagt i storleksordningen 125 msek) de önskade lösningarna medför, är motiverade.

### **3.5 Investeringar sträckan Hässleholm – Markaryd.**

Investeringar som krävs för den begränsade tillkommande trafik, som kan igångsättas före det att tunnlarna genom Hallandsås öppnats för trafik, är kopplade till såväl de nya stationerna som till nya vänd- och mötesspår. Investeringarna omfattar således åtgärder inom spår område, dubbla sidoplattformar med inredning/utrustning enligt Skånetrafikens standard, mark- och anläggningsarbeten för angöring vid och access till plattform samt nytt, endast kort mötesspår i Bjärnum och ett vändspår i Markaryd. De är beräknade till 15 msek i Vittsjö, totalt till 65 msek i Bjärnum (härav utgör mötesspåret 42 msek) samt till 2 msek i Markaryd.

Tidpunkt då investeringarna skulle kunna vara färdigställda för den nya trafiken är tidigast december 2012, kanske först december 2013.

Efter öppnandet av tunnlarna genom Hallandsås bedöms en fullgod trafik till och från Halmstad kunna etableras. Det har förvånansvärt nog dock inte varit möjligt att fastställa vilka infrastrukturåtgärder som behövs för en sådan trafik. Detta behov bör utredas med det snaraste.

## **4. Banverkets och Skånetrafikens redovisade uppfattningar**

Förslaget ”Pågatåg Nordost” har inom Banverket inte tillhört de prioriterade projekten och Banverket har tyvärr inte haft möjlighet att under utredningens gång allokerade de tillräckliga resurser som ur utredningens synvinkel hade varit önskvärda. Samtalen med Banverket har därför måst föras i två principiella steg. Det första har inneburit att med utgångspunkt i dagens

trafik och bankapacitet söka nå en överenskommelse om en principiellt möjlig tillkommande tågtrafik; det andra att därefter, med utgångspunkt i de utredningar berörda kommuner genomfört genom Ramböll Sverige AB, söka nå en gemensam syn på investeringarnas tids- och kostnadsramar.

En principiell samsyn kring den möjliga tillkommande trafiken nåddes i början av juni månad. På uppdrag av berörda kommuner kunde därefter Ramböll intensifiera sina utredningar kring stationerna Eslöv, Tjörnarps, Sösdala, Ballingslöv, Hästveda, Killeberg, Önnestad, Fjälkinge, Bjärnum och Vittsjö. Dessa färdigställdes under första delen av september månad och har därefter varit föremål för granskning inom Banverket. Resultatet av denna granskning innebär att det finns en skillnad i kostnadsberäkningarna.

Genomgående består denna skillnad i påslag för projektadministration och osäkerheter där Banverket använder påslaget 35 % medan Ramböll använder 15 %. Utredarna har valt att i ovan redovisade siffror använda påslaget 15 % utom för järnvägsspecifika anläggningar där Banverkets siffror 35 % har använts. I övrigt är Banverkets synpunkter inarbetade i kostnadsredovisningarna utom i två fall, Önnestad och Fjälkinge, där skillnaderna har redovisats och utredarnas val motiverats.

Skånetrafiken redovisar också sedan i början av juni månaden en samsyn kring den tillkommande trafiken men meddelat att följande bör gälla densamma:

- en förutsättning för en interimistisk Pågatågstrafik Hässleholm – Markaryd är att en principöverenskommelse om fortsatt trafikering till Halmstad kan tecknas med Länstrafiken i Halland
- mötesspår och plattform ska samlokaliseras i Önnestad och Fjälkinge
- vid tillkommande tågtrafik ska tågparallell busstrafik kraftigt reduceras eller tas bort

## **5. Förslag till etappindelad utbyggnad av trafikering på berörda sträckor**

På grundval av noggranna genomgångar av befintlig kapacitet, möjlig rimlig kapacitetsutbyggnad, efter genomförda tidtabellstudier samt efter genomgång av gjorda kostnadsberäkningar och tidsuppskattningar, lämnas följande förslag till etappindelad utbyggnad av trafikeringen på berörda sträckor.

### **5.1 Trafikering i etapp 1 med start december 2011**

Pågatågstrafik i styv tidtabell och timmestrafik (varannantimmestrafik mitt på dagen och sen kvällstid) mellan Hässleholm och Alvesta. Trafiken betjänar de nya stationerna Ballingslöv, Hästveda och Killeberg i Skåne län samt Diö och Vislanda i Kronobergs län.

Pågatågstrafik, normalt ett tåg per timme och riktning, mellan Malmö och Hässleholm (förlängt från Höör) med ny station i Sösdala.

Pågatågstrafik i styv tidtabell under högtrafik mellan Helsingborg och Hässleholm (förlängt från Åstorp).

Befintlig Pågatågstrafik i styv tidtabell och timmestrafik från Helsingborg förlängd från Kristianstad till Sölvesborg med ny station i Fjälkinge.

Befintlig Pågatågstrafik i styv tidtabell och timmestrafik från Ystad/Malmö till Kristianstad med ny station i Önnestad.

## **5.2 Trafikering i etapp 2 med start tidigast december 2014**

Ny pågatågstrafik Hässleholm – Alvesta startad i etapp 1 förlängs in till Växjö med ny station i Gemla.

Ny Pågatågstrafik mellan Malmö och Hässleholm startad i etapp 1 trafikerar också ny station i Tjörnarps.

## **5.3 Trafikering i etapp 3 med start december 2015**

Etablering av ny trafik linjen Hässleholm – Halmstad. Denna etablering kräver att berörda parter redan idag etablerar en arbetsgrupp för planering av denna nya trafik så att den kan förverkligas i samband med att tunnlarna genom Hallandsås öppnas för trafik.

Utredarna föreslår alltså att interimistisk trafik i avvaktan på Hallandsåstunnlarna inte etableras. Behovet av denna trafik är av berörda kundgrupper hett efterlängtat men utredarna ser flera motiv för sitt ställningstagande:

För det första är inte behovet av infrastrukturåtgärder utrett efter det att dagens trafik med X2000 och godståg avvecklats. Detta betyder att en stor investering i Bjärnum kan vara överflödigt efter en kort tid. För det andra innebär dagens bristande kapacitet att den trafik som skulle kunna etableras får en dålig kvalitet och för det tredje är förbigångsspåret i Bjärnum troligen alltför kort; ett längre spår skulle vara dyrare och ännu mera tidskrävande.

## **6. Konsekvenser för annan kollektivtrafik**

Den nya, sålunda föreslagna tågtrafiken får konsekvenser för befintligt kollektivtrafiksystem. Dessa har inom ramen för uppdraget bedömts på följande sätt:

Busslinje 536 mellan Osby och Hässleholm och busslinje 535 mellan Osby och Älmhult dras in. Vidare dras Expressbusslinje 7 på delsträckan Älmhult - Osby in.

Busslinje 534 mellan Sösdala och Hässleholm dras in. När Tjörnarps station öppnar dras även ringbusslinje 6 in.

Busslinje 531 mellan Klippan och Hässleholm ges en utglesad tidtabell.

Busslinje 555 mellan Hässleholm och Kristianstad dras in. Busslinjen 558 mellan Kristianstad och Sölvesborg ges en utglesad tidtabell.

## **7. Investerings- och driftskostnader för föreslagen utbyggd trafikering**

Investeringskostnaderna grupperas nedan i tre olika grupper:

- järnvägsspecifikt: avser åtgärder inom spårområde samt plattformar upp till överkant asfalt
- plattformsspecifikt avser inredning och utrustning på plattformen

- stationsspecifikt avser mark- och anläggningsarbeten vid och omkring stationen.

Kostnaden för investeringar i Skåne län för genomförande av etapp 1 uppgår till totalt 169 msek och fördelar sig sålunda:

- järnvägsspecifikt: 78 msek
- plattformsspecifikt: 32 msek
- stationsspecifikt: 59 msek

Till detta kommer investeringar i Kronobergs län. Dessa har på uppdrag av Länstrafiken Kronoberg studerats av Banverket i en idéstudie redovisad hösten 2008. De angivna troliga kostnaderna för åtgärder vid stationerna Vislanda och Diö uppgavs här till 5,3 msek per station inklusive projekterings- och administrationspåslag om 25 % men exklusive plattformsmöblering och anslutningar. Standarden på föreslagna plattformar är lägre än krävd standard för plattformar vid stationer i Skåne län och en förnyad utredning kring dessa stationer har beställts av Länstrafiken Kronoberg och genomförs nu av Ramböll Sverige AB.

Kostnaden för investeringar i Skåne län för genomförande av etapp 2 uppgår till totalt 145 msek och fördelar sig sålunda:

- järnvägsspecifikt: 138 msek
- plattformsspecifikt: 5 msek
- stationsspecifikt: 2 msek.

Till detta kommer investeringar i Kronobergs län vars omfattning är under fortsatt utredning .

Här redovisas också driftkostnader för den tillkommande trafiken. Vid dessa beräkningar har vad gäller busstrafik Skånetrafikens schablon använts för såväl intäkt som driftkostnad. För tågtrafiken har vad gäller såväl intäkt som kapital- och DoU-kostnad också Skånetrafikens schablon använts medan personalkostnaderna kalkylerats efter beräknat behov.

Beräknade driftkostnader och driftunderskott för föreslagen trafik etapp 1 uppgår till:

Sträckan Hässleholm – Alvesta.

Med för tillkommande trafik erforderliga tre fordonsomlopp (X11) beräknas driftkostnaden uppgå till 27 och driftunderskottet till 16 msek per år.

Sträckan Höör – Hässleholm.

Med för tillkommande trafik erforderligt fordonsomlopp (X61) beräknas driftkostnaden uppgå till 22 och driftunderskottet till 15 msek per år.

Sträckan Hässleholm – Helsingborg.

Med för tillkommande trafik erforderliga två fordonsomlopp (X11 och X61) beräknas driftkostnaden uppgå till 27 och driftunderskottet till 21 msek per år.

Sträckan Hässleholm – Sölvesborg.

Med för tillkommande trafik erforderliga tre fordonsomlopp (X11 och X61) beräknas driftkostnaden uppgå till 52 msek och driftunderskottet till 26 msek per år.

Vid tillkommande trafik i etapp 2 beräknas dessa redovisade driftunderskott minskas med sammanlagt cirka 5 msek per år.

Det noteras i sammanhanget att de ovan angivna kostnaderna borde, enligt utredarnas mening, kunna reduceras något vid en mera detaljerad genomgång av de olika kostnadselementen, inte minst de som gäller projektadministration samt osäkerhetspåslag

## **8. Förslag till finansiering av föreslagen utbyggnad av trafikering**

För infrastrukturinvesteringar i Sverige är huvudregeln anslagsfinansiering samtidigt som det finns en positiv syn på ett ökat ansvarstagande för åtgärder inom transportinfrastrukturen. Väl fungerande kommunikationer är nämligen en angelägenhet för såväl stat, kommuner, landsting, företag och resenärer. Medfinansiering från regioner, kommuner och företag aktualiseras och motiveras av att dessa parter ser ett värde av investeringen som går utöver de allmänna trafikintressen som trafikverken har att bevaka och tillgodose. Medfinansiering, som förekommer som rena bidrag och i form av förskottering, ska dock ej medföra att anslagen inom infrastrukturområdet minskas utan fungera som ett renodlat tillskott som gör det möjligt med fler åtgärder inom området. Bland annat vad gäller infrastrukturprojekt med stark påverkan på regional och lokal utveckling är fråga om medfinansiering aktuell. Mot denna bakgrund ser utredarna det som viktigt och riktigt att finansieringen av de föreslagna åtgärderna fördelas mellan Banverket, Region Skåne och berörda kommuner.

En uppdelning av investeringen i Skåne län så, att Banverket ansvarar för finansiering av de järnvägsspecifika delarna, Region Skåne för de plattformsspecifika och kommunerna för de stationsspecifika, skulle te sig naturlig. En sådan fördelning innebär att Banverket skulle svara för 46 %, Region Skåne för 19 % och kommunerna för 35 % av investeringarna för etapp 1.

Investeringarna i Skåne län för etapp 2 avser primärt ett behövligt kapacitetstillskott för södra stambanan och sekundärt kapacitetstillskott för en station i Tjörnarps. Det primära behovet är snarare nationellt än lokalt/regionalt vilket det sekundära är. En liknande ansvarsfördelning av kostnadsslag ger investeringsfördelningen 95 %, 3 % och 2 %.

Investeringarna inom Kronobergs län faller inte inom denna utrednings ram. De är emellertid högt prioriterade av Regionförbundet södra Småland och är som tidigare angivits under särskild utredning. De ingår i ett större sammanhang med syftet att knyta ihop Krösatågs- och Pågatågstrafiken varvid Växjö bangård är en central del. Regionförbundet och berörda kommuner har därvid ställt möjligheten till en kraftig medfinansiering i utsikt och också sökt om bidrag ur EU:s strukturfonder.

### **8.1 Förslag till finansiering av investeringar erforderliga för etapp 1**

Det totala investeringsbehovet inom Skåne län uppgår till 169 msek och den totala driftkostnaden har bedömts till 128 msek per år med ett årligt underskott på 78 msek.

Den ansvarsfördelning som här föreslås för dessa kostnader innebär att Banverket via den nationella och/eller den regionala planen svarar för de järnvägsspecifika kostnaderna om sammanlagt 78 msek och att regionala och lokala intressen, det vill säga Region Skåne och berörda kommuner delar på ansvaret för resterande 91 msek. Fördelningen är alltså 46 % till nationell och 54 % till regional/lokal nivå.

Region Skåne förutsätts tillika bära ansvaret för det årliga driftunderskottet samt för eventuellt behov av förskottsfinansiering.

De största stationsspecifika investeringarna återfinns inom Hässleholm kommun men en nytto betraktelse ger en annan fördelning mellan de berörda kommunerna Hässleholm, Osby, Kristianstad och Höör. En sådan betraktelse, tillsammans med den geografiska fördelningen samt en värdering av den regionala nyttan, bör spegla fördelningen av det föreslagna regionala/lokala kostnadsansvaret mellan parterna.

## **8.2 Förslag till finansiering av investeringar erforderliga för etapp 2**

Det totala investeringsbehovet i södra stambanan inom Skåne län uppgår till 145 msek och föreslås i sin helhet finansieras via Banverket och den nationella planen.

## **9. Förslag till fortsatt handläggning**

I det fall Regionala tillväxtnämnden och därefter Regionstyrelsen finner utredarnas förslag realistiskt och genomförbart föreslås följande handläggning:

- förslaget inarbetas i såväl Region Skånes svar på remiss gällande trafikverkens gemensamma nationella plan som i den regionala plan som också den ska redovisas till Näringsdepartementet senast den 2 november.
- förhandling upptas omgående med berörda parter, inkluderande Regionförbundet södra Småland, för att utforma en gemensam avsiktsförklaring gällande de tre föreslagna etapperna samt ett genomförandeavtal avseende etapp 1. I detta arbete ingår den närmare fördelningen gällande det regionala/lokala kostnadsansvaret för första etappens förverkligande.
- en arbetsgrupp tillsättes med företrädare för Banverket, Skånetrafiken, Länstrafikbolagen i Kronobergs och Hallands län samt för intressentgruppen "Pågatåg Nordost" i syfte att utreda förutsättningar för trafikering av Markarydsbanan omedelbart efter det att Hallandsåstunneln tagits i bruk.
- en arbetsgrupp tillsättes omgående för utredning av lämplig hantering av trafikeringsrätt avseende länsöverskridande trafik.