Pågatåg Nordost – Delredovisning 2025-05-09 (rev efter mötet)

Mats Améen
Jakob Mellin

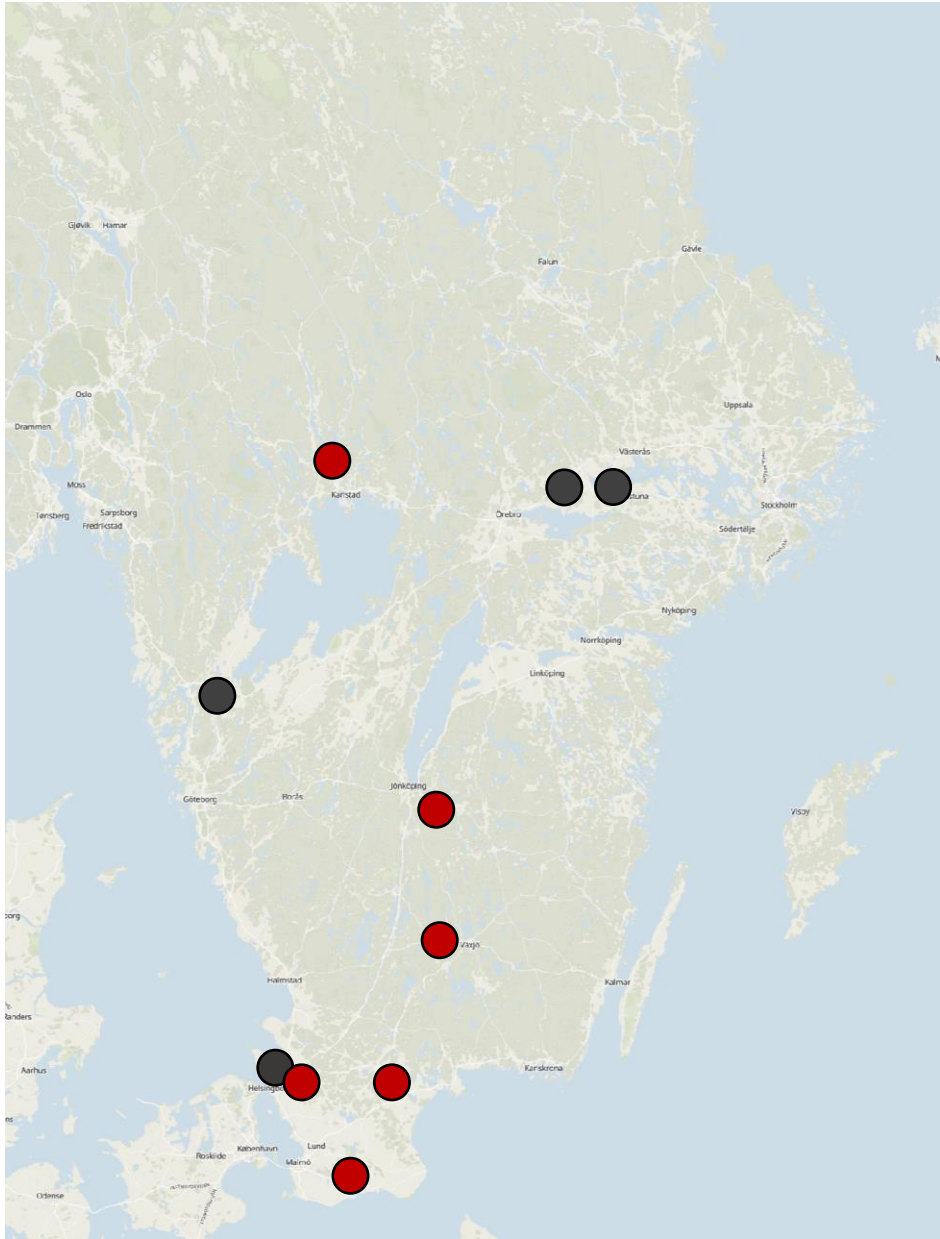
Trivector

Strategier för kapacitetsökning på enkelspåriga banor

Trivector

Sveriges mest belastade enkelspår

1.	Folkesta – Rekarne (v om Eskilstuna, 4 km)	9 tåg/2h
2.	Helsingborg – Maria (4 km)	8 tåg/2h
3.	Arboga – Jädersbruk (2 km)	8 tåg/2h
4.	Hässleholm – Kristianstad (**29 km**)	7 tåg/2h
5.	Alvesta – Växjö (**17 km**)	7 tåg/2h
6.	Karlstad – Kil (**20 km**)	7 tåg/2h
7.	Helsingborg – Bjuv – Åstorp (**23 km**)	7 tåg/2h
8.	Ystadbanan (**54 km**)	6 tåg/2h
9.	Jönköping – Nässjö (**43 km**)	6 tåg/2h
10.	Öxnered – Vänersborg (4 km)	6 tåg/2h



7 av de 10 mest belastade enkelspåren är i Skåne och Småland och nästan alla som är långa

Källa: Trafikverket, basprognos 2020

Trivector

På alla bandelar behöver en långsiktig målbild fastställas

- Dubbelspår på hela sträckan?
- Dubbelspår utom på ”kortare besvärliga partier”?
- Partiella dubbelspår på vissa strategiska sträckor?
- Annat?

Olika typer av etapplösningar
Enkelspår → Dubbelspår

1. Tätare mötesspår (ex. Gemla-Alvesta)

2. Dubbla mötesspår (ex. Kristianstad-Bromölla)

3. Förlängda mötesspår (ex. Attarp)

4. Partiella dubbelspår (ex. Svealandsbanan)

Intervju med Trafikverket

- En intervju har genomförts tillsammans med en strategisk planerare hos Trafikverket (Jack Bårström).
- Frågor har ställts gällande hur Trafikverket arbetar strategiskt med utvecklingen av olika bandelar i järnvägsnätet samt vad som avgör prioriteringen mellan olika bandelar.

Målstandard/målbild för järnvägssträckor

- Trafikverket har börjat arbeta med ”strävansmål”, vilket innebär tekniska målstandarder för järnvägsstråk.
- Målbilder finns för flera järnvägssträckor och formuleras ofta genom åtgärdsvalsstudier som genomförs på regional nivå.
- Historiskt har Trafikverket arbetat mer sträckvis, men nu har ett strategiskt och systeminriktat arbete blivit vanligare.
- Det nya arbetssättet är delvis ett svar på kritik om att Trafikverket prioriterat vägprojekt i för stor utsträckning.

Trafikverkets prioriteringsordning för utbyggnad av enkelspåriga banor

- Trafikeringens omfattning är betydelsefull vid val av bana för utbyggnad.
- Arbete sker i samverkan med operatörer och Trafikverkets Kapacitetscenter för att identifiera de bäst lämpade kapacitets-åtgärderna att genomföra.
- En förändring i nuvarande plan jämfört med tidigare är att större vikt ges åt samhällsekonomisk lönsamhet (NNK) vid beslut om vilket projekt som ska tas vidare.
- Objektets historik (om det funnits med i tidigare plan) väger inte längre lika tungt som argument för att komma med i nuvarande plan.

Samhällsekonomisk lönsamhets (NNK:s) tyngd jämfört med andra faktorer

- Trafikverket använder samlad effektbedömning (SEB) för att inkludera beräkningsbara effekter i utvärdering av åtgärdsförslag. NNK är viktigt men inte ensamt avgörande.
- För stationer och andra svårbedömda objekt görs en enklare icke-kvantitativ bedömning gällande projektets lönsamhet.
- Exempel: Objektet Hässleholm-Lund, två nya spår, bedöms som olönsamt men anses ändå nödvändigt för järnvägstrafiken i södra Sverige.
- Vissa justeringar i NNK-modellen har genomförts, vilket medför att järnvägsprojektens lönsamhet bedöms något högre än historiskt.

Betydande faktorer vid val av utbyggnadstrategi för enkelspåriga banor

- Trafikverket använder sig ofta av successiv utbyggnad som strategi (ex. först nya mötesstationer, sedan dubbelspår).
- Gränsen för när dubbelspår bör väljas framför fler mötesstationer bedöms tillsammans med Kapacitetscenter.
- Trimningsåtgärder (<150 miljoner kr) är attraktiva för Trafikverket eftersom processen att genomföra dem är enklare.
- Exempel: Mötesstation i Grönsängen ses som ett första, relativt billigt steg mot dubbelspår Alvesta–Växjö.

Slutsatser

- Större fokus på NNK medför att järnvägsprojekt kan komma att få en svårare konkurrens gentemot vägprojekt.
- Trafikering av bana samt roll i trafiksystemet är viktiga faktorer för Trafikverkets val av utbyggnadsstrategi.
- Trafikverket har satta målbilder/-standarder för fler banor som är relativt okända. Viktigt att målen offentliggörs så att regionerna har möjlighet att ta del av dem. Sådana mål borde tas fram för alla banor.
- Tydlig strategi hos Trafikverket för etapputbyggnader saknas (eller är i alla fall inte kommunicerad utanför Trafikverket).

Brist- och konsekvensanalys för Pågatåg Nordost 2025

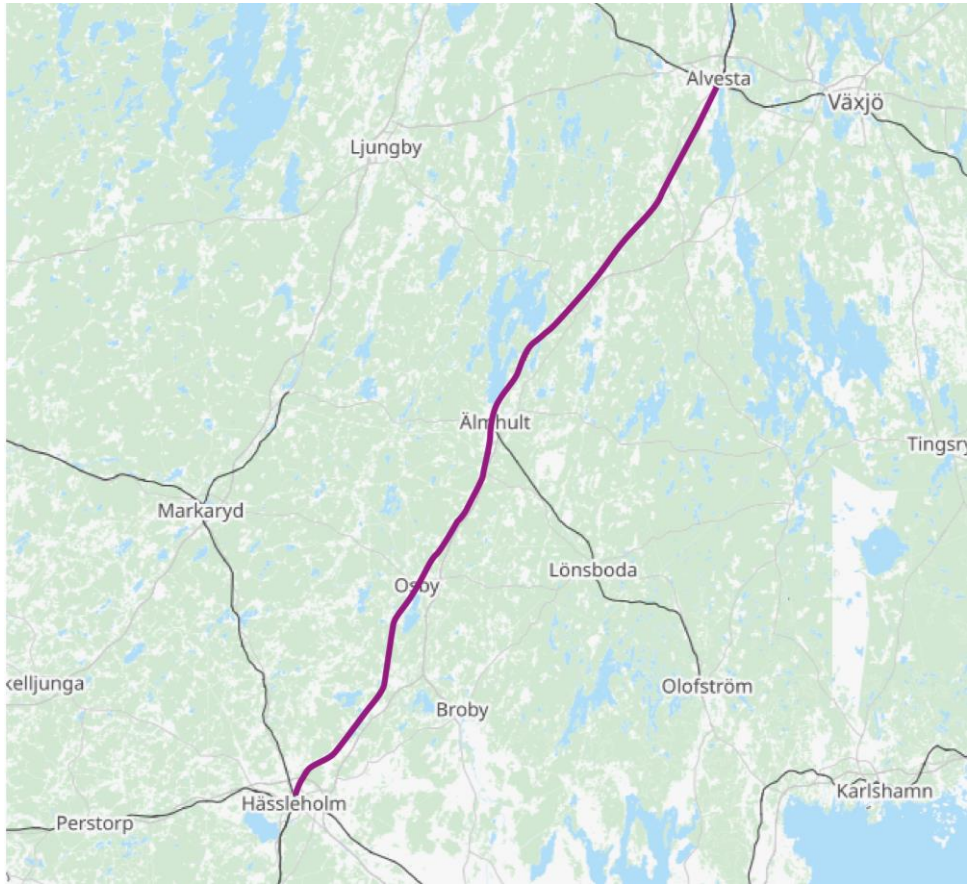
Trivector

Alvesta-Växjö

- Av åtgärdsvalsstudien framgår att dubbelspår är intressant som målstandard Växjö-Grönsängen/ Äringsås
- Mötesspår Grönsängen ej tidsatt (trimningsåtgärd), men den åtgärd som Trafikverket prioriterar högst på sträckan.
- Växjö-Räppe sannolikt inte längre den mest prioriterade sträckan för dubbel-spår. SEB tas fram för Växjö-Räppe samt Räppe-Gemla. Trafikverket lutar åt att Räppe-Gemla är den dubbelspårsetapp som bör komma först.
- Tydligt ”systemtänk” från Trafikverket på utbyggnadsprocessen saknas.

SSB Hässleholm-Alvesta

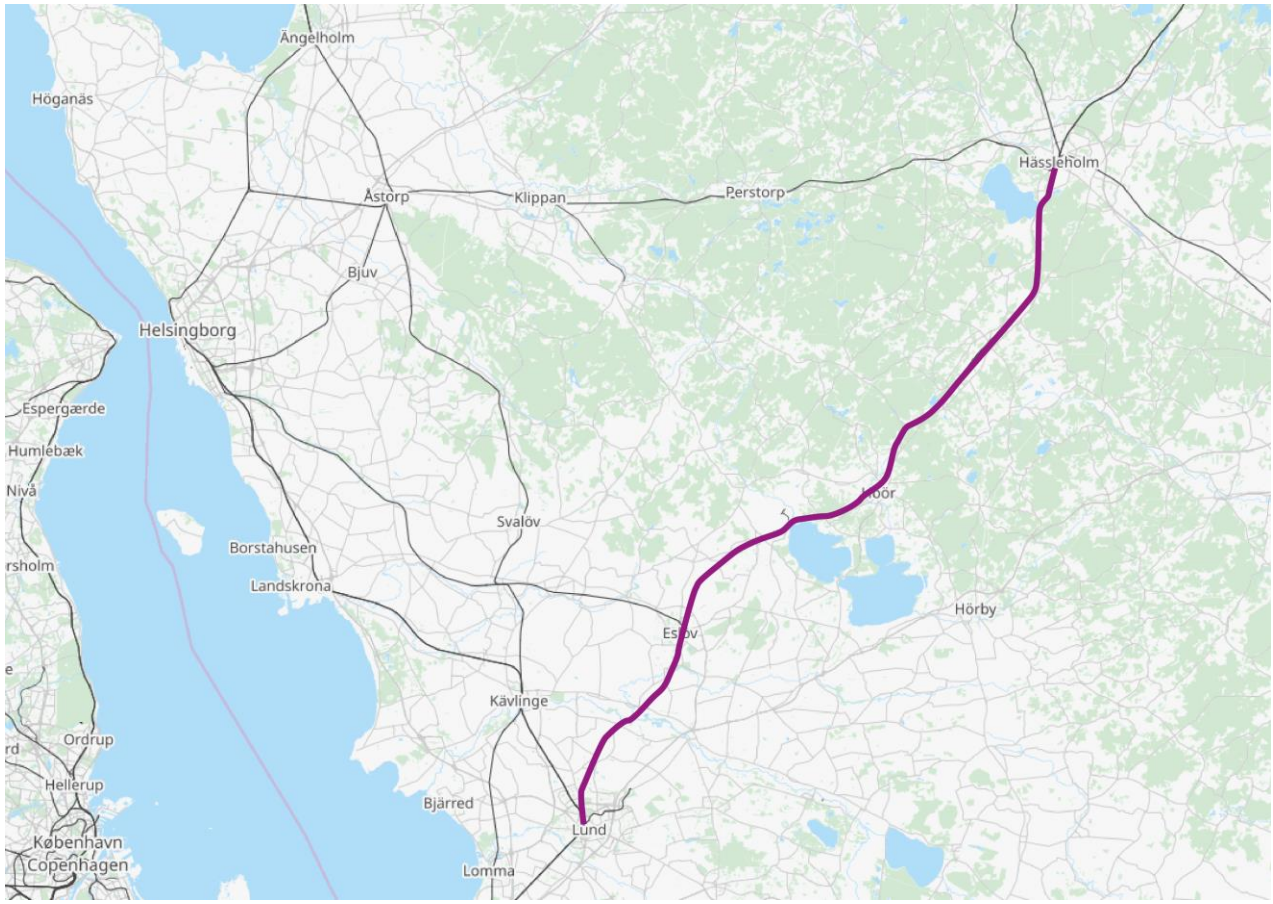
- Triangelspår till Sydostlänken i Älmhult slopat (*tidigare planerat 2028-2033*)
- Älmhults bangård, förlängning av 2-3 spår *(ökad prio p g a att triangelspåret slopats. Tidigare funnits med som inspel till nationell plan)*
- Förbigångsspår Slätthult planeras byggas 2029 (*tidigare planerat 2028*)
- Förbigångsspår Rättelöv planeras för byggstart 2030 (*tidigare ej tidsatt åtgärd)*
- Förbigångsspår (spår 21) i Hässleholm, Möllerydd och Blädinge är inspel till ny plan (*tidigare ej tidsatta åtgärder)*



Trivector

SSB Lund-Hässleholm

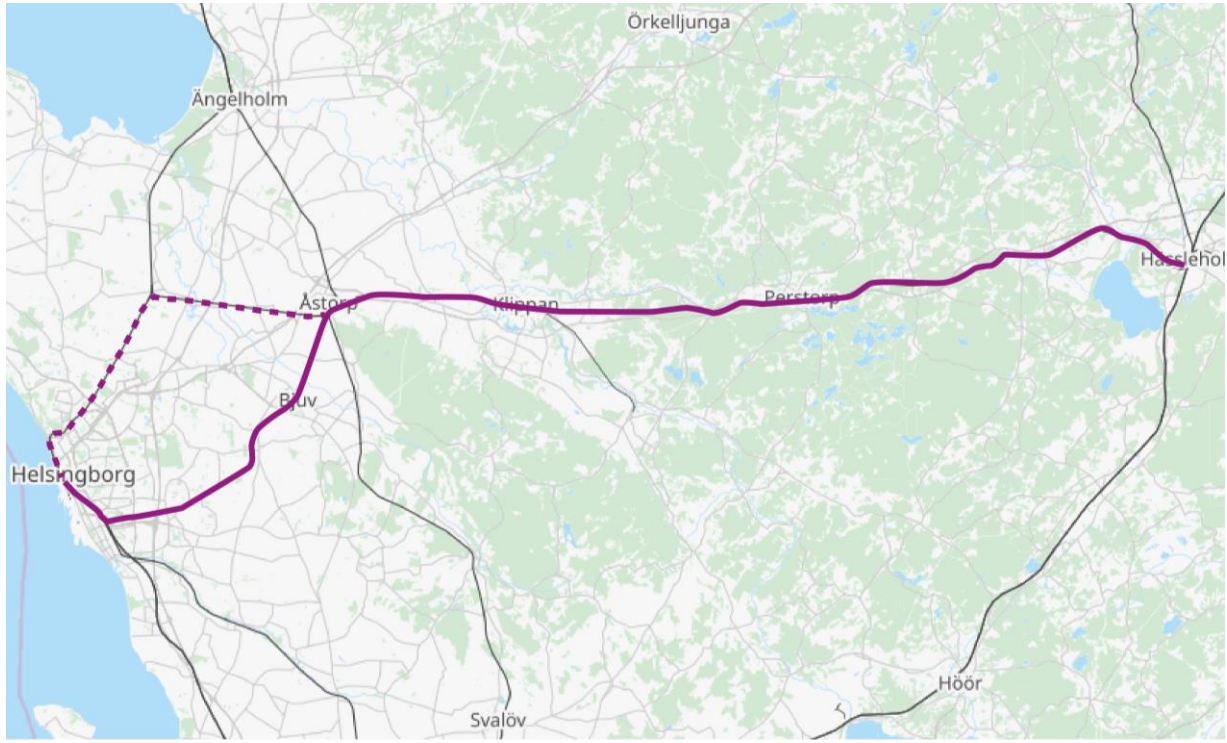
- Två nya spår Hässleholm-Lund: Lokalisering och järnvägsplan startar upp i år/nästa år (*omtag efter att projektet med hög-hastighetsbanor slopades*)
- Lång tid innan projektet blir klart. Mindre åtgärder (typ förbigångs-spår) angelägna i väntan på slutmålet.
- Åtgärder på sidobanorna extra viktiga när kapaciteten på SSB är begränsad.



Trivector

Skånebanan Helsingborg-Hässleholm

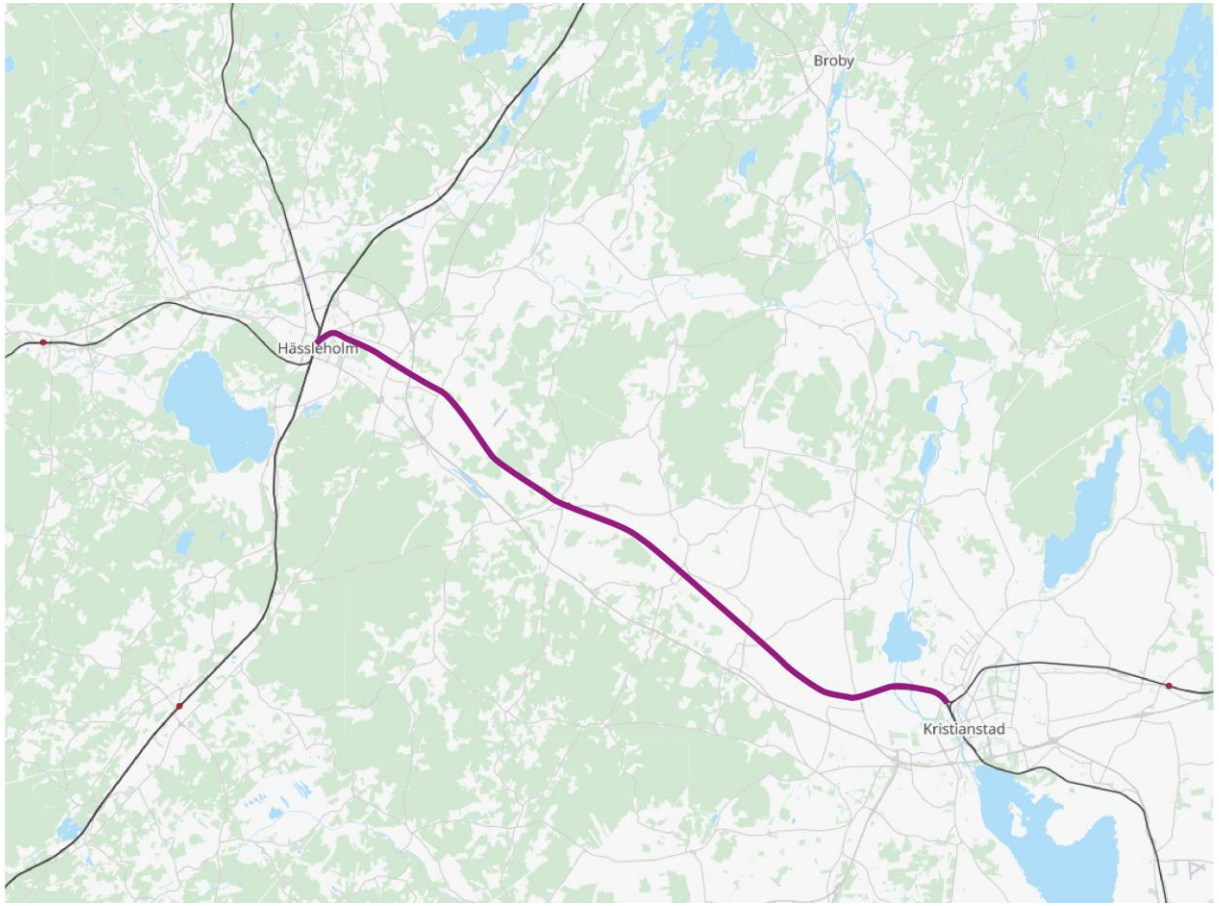
- Hastighetshöjning 160 km/h Hyllstofta-Hässleholm färdigställs 2025 (*tidigare planerades färdigställande våren 2024*)
- Förlängt mötesspår Klippan-Hyllstofta planerad byggstart 2029 (*tidigare planerades byggstart 2028-2033*)
- Åstorp, mötesspårsförlängning byggstart 2028 (*tidigare planerades byggstart 2024-2025*)
- Mellanblocksignaler Perstorp-V Torup, V Torup-Tyringe, Tyringe-Finja planeras 2028 (*tidigare planeras genomförande 2029-2030*)



Trivector

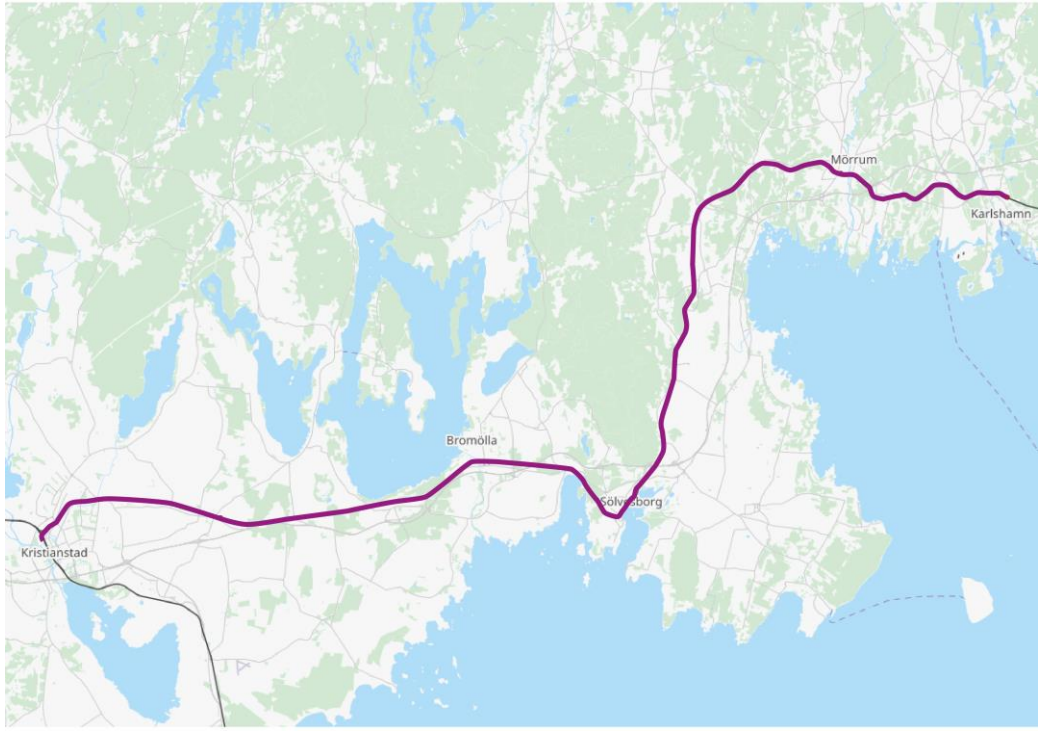
Skånebanan Hässleholm-Kristianstad

- Förlängning av mötesspåret i Attarp mot Hässleholm, inkopplat i början av 2025 (*tidigare planerades genomförande 2024*)
- Inga ytterligare åtgärder planerade trots svår kapacitetsbrist.
- Trafikverkets målbild är dubbelspår Kristianstad-Hässleholm, men hur detta ska kunna lösas inom Hässleholms tätort behöver utredas särskilt.
- Partiellt dubbelspår Vinslöv-Önnestad vore intressant som nästa åtgärd.



Blekinge kustbanan Kristianstad-Karlshamn

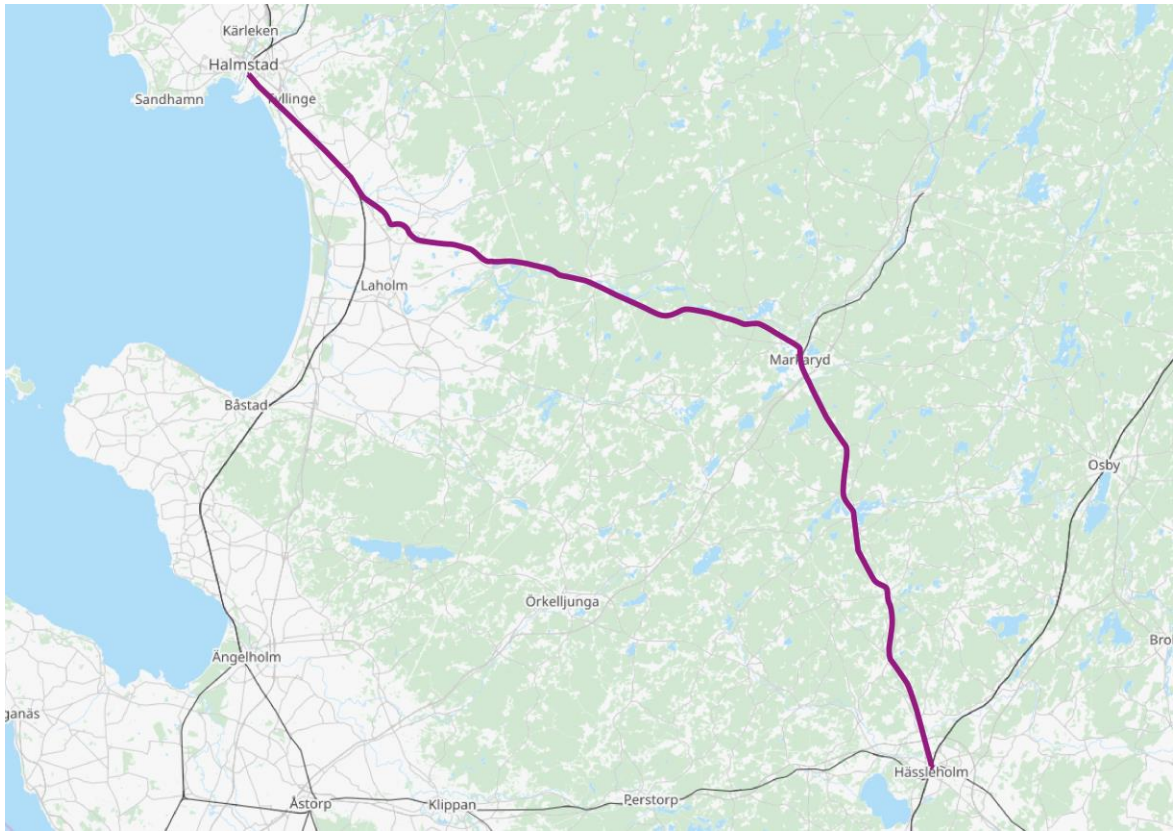
- Mötesspår i Kallinge/Bredåkra: planerad byggstart 2027 (*tidigare planerat till 2028*)
- Hastighetshöjning Kristianstad–Nosaby: planerad byggstart 2027 (*tidigare planerat till 2028*)
- Växelbyte i Bromölla: planerad byggstart 2027 (*tidigare byggstart 2028*)
- Nytt långt mötesspår vid Mörrum: planerad byggstart 2030 *(tidigare planerat till 2028*)
- Flytt av godshantering till Stilleryd från Karlshamn C: byggstart osäker men tidigast 2031 *(tidigare planerades påbörjan c:a 2028*)
- Ombyggt Karlshamn C: byggstart osäker men tidigast 2031 (*tidigare planerades påbörjan c:a 2028*)
- Om utbyggnaden av Sydostlänken på delen Olofström-Karlshamn hakar upp sig får det konsekvenser för kapaciteten Hässleholm-Kristianstad-Karlshamn



Trivector

Markarydsbanan

- Mötesspår i Knäred byggs 2026-2027 (*oförändrad tidplan*)
- Plattform i Veinge byggs 2026-2027 (*oförändrad tidplan*)
- Planerad trafikstart med Pågatåg Markaryd-Halmstad december 2027. Angeläget med taktfast timmestrafik för att få stort resande.
- Halmstad C/bangård planeras för byggnation under 2029-2030 (*tidigare planerades byggstart 2028-2033*)



Trivector

Slutsatser

- Omtag Lund-Hässleholm har inneburit försening av projektet.
- Trimningsåtgärder Lund-Hässleholm och kapacitetsåtgärder på sidobanor angelägna i väntan på att det stora projektet blir klart.
- Markarydsbanan till Halmstad och åtgärder på Blekinge Kustbana har bra framdrift.
- Däremot är åtgärder Hässleholm-Alvesta, Helsingborg-Hässleholm och Växjö-Alvesta senarelagda och i några fall slopade.
- Åtgärder Hässleholm-Kristianstad saknas helt.

Åtgärdsbehoven överstiger kraftigt utbyggnadstakten.