

Åtgärds paket för Södra stambanan del 1

Strategi för effektiv persontrafik- och
godstrafik i Skåne/Småland

2023-03-31

Huvudstråken i Sverige

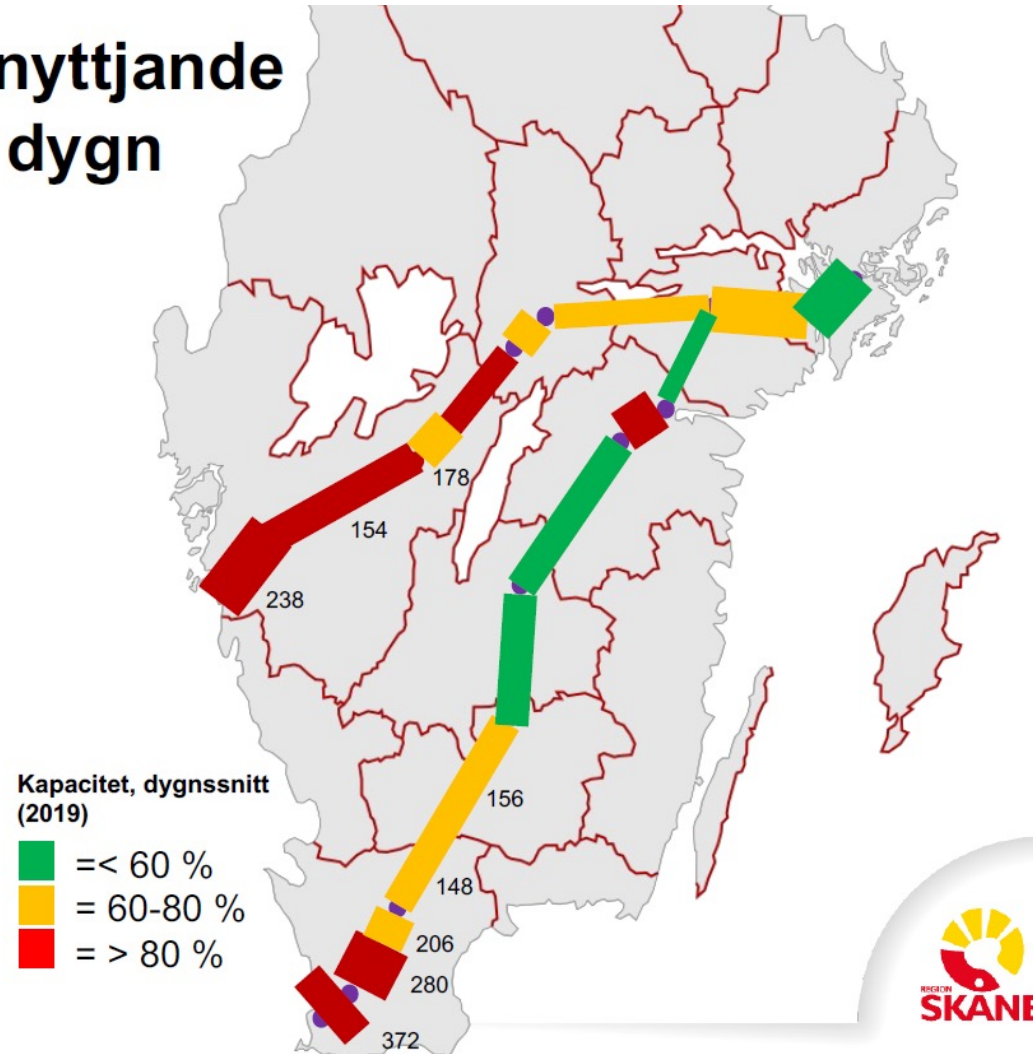
Tågantal och kapacitetsutnyttjande på stambanorna, snitt per dygn

Tågantal per dygn, Västra stambanan (2019)

Linjedel	Snabbtåg	Lokal- och regionaltåg	Godståg	Totalt
Skövde-Falköping	54	84	40	178
Falköping-Alingsås	52	56	48	154
Alingsås-Göteborg C	52	148	42	238

Tågantal per dygn, Södra stambanan (2019)

Linjedel	Snabbtåg	Lokal- och regionaltåg	Godståg	Totalt
Alvesta-Älmhult	30	74	52	156
Älmhult-Hässleholm	30	72	46	148
Hässleholm-Höör	30	136	40	206
Höör-Lund C	30	202	48	280
Lund C-Arlöv	42	280	50	372

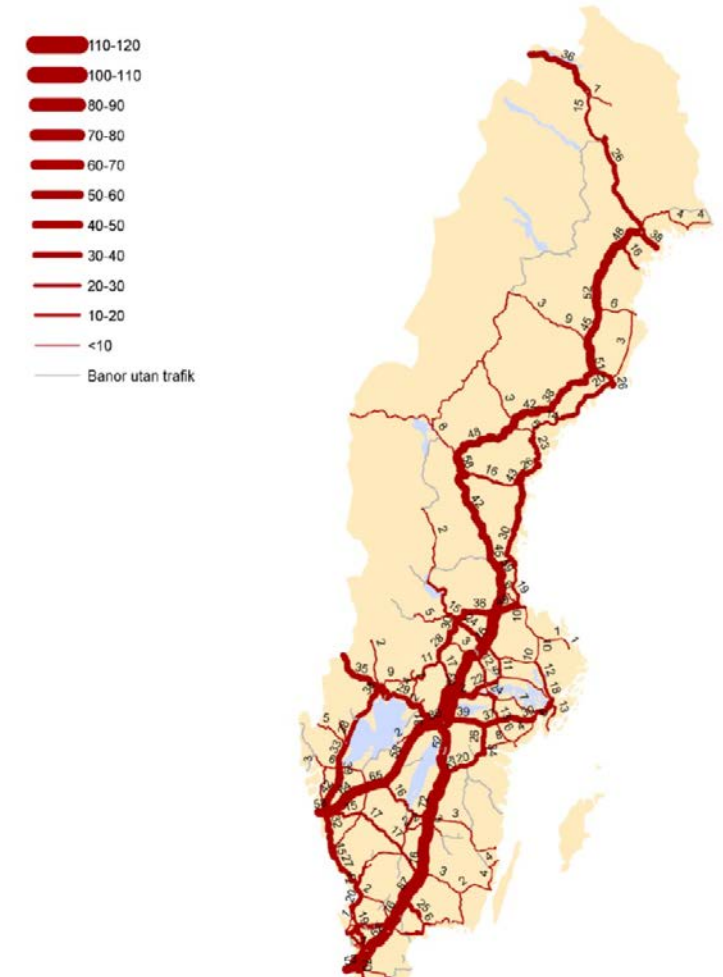


Södra stambanan som godskorridor

- Södra stambanan är huvudsaklig godstransportkorridor i Sverige
 - 80% av godstrafiken över Öresund går mot Södra stambanan
 - 20% av godstrafiken går Godsstråket genom Skåne
- Godsnoder längs Södra stambanan
 - *Nässjö*, som fungerar som godstrafiknod mot Jönköping/Höglandet
 - *Alvesta*, som ger en anslutning till Kust till kustbanan mot Kalmar, och för godstågsvändning för anslutning mot riktning Göteborg/Värnamo/Jönköping Torsvik inklusive de så kallade Volvotågen mellan Olofström-Göteborg
 - *Älmhult*, som är en nod mot Sydostlänken och Olofström. Denna terminal stöder trafiken som genereras av Volvo och IKEA
 - *Hässleholm*, som är en korsningspunkt med Skånebanan och trafik mot Blekinge och Helsingborg
 - *Malmö godsbangård*, Sveriges näst största rangerbangård och den som förväntas få mest ökad trafik i framtiden. Nod mellan Skandinavien och Kontinenten

Figur 7.1: Godståg/dygn i Basprognos 2040

Godstrafik 2040
(antal tåg per dygn)



Södra stambanan som fjärrtågskorridor

- Näst största fjärrtågsstråket (efter Stockholm-Göteborg)
- Systemet är uppbyggt med bytespunkter Hässleholm, Alvesta, Nässjö
- Fjärrtåg
 - SJ planerar utökning av trafiken till 2027
 - Snälltåget trafikerar dagligen
 - Flixtrain planerar att starta trafik till Köpenhamn
- Öresundståg
 - Köpenhamn mot: Hässleholm-Kristianstad-Karlskrona, Hässleholm-Växjö-Kalmar
- Pågatågstrafik och anslutande tågtrafik



Nya och växande utmaningar sedan planprognosen

- Utökad persontågsstrafik i Södra stambanestråket
 - Öresundståg
 - SJ
 - Nya operatörer/Fehmarn Bält
- Godstrafiken förväntas växa! Fullt 2030!

Stråk 5: Mälardalen – Skåne (röd) ökar med 2,5 - 3,0 miljoner ton. Utvecklingen begränsas av Öresundsbron, samt kapaciteten längs Södra Stambanan norr om Hässleholm.

Stråk 7: Europa – Sverige via Skåne (blå) ökar med 3 miljoner ton, men begränsas av Öresundsbron. Med längre och tyngre tåg ökar potentialen med ytterligare 4 miljoner ton. Totalt sett motsvarar det en fördubbling av godstrafiken i stråket.

 TRAFIKVERKET

RAPPORT

Färdplan 3:1

**Godstransporter - Förutsättningar
och potential för multimodalitet**



Objekt i nationell plan 2022-2033

	Byggstart
Skånebanan. Åstorp-Hässleholm	Pågår
Södra stambanan. Flackarp-Arlöv	Pågår
Skånebanan. Kapacitetsåtgärder	Pågår
Södra stambanan. Lund-Flackarp	Pågår
Godsstråket genom Skåne. Åstorp-Teckomatorp	Pågår
Marieholmsbanan	Pågår
Älmhult-Olofström	Ej bestämt
Alvesta triangelspår	2028–2033
Räppe station	2028–2033
Dubbelspår Växjö-Räppe	2028–2033
Skånebanan Hässleholm-Helsingborg. Mötesspår	2028–2033
Malmö Godsbangård (förlängning 2 spår)	2028–2033
Till detta ska läggas att sträckan Lund-Hässleholm ingår i planen (2028.2033), men har strukits av nuvarande regering (Regeringen, 2022).	
Viktiga åtgärder som inte är namngivna berör också detta järnvägsnät. De som ligger i närtid är beskrivna i Trafikverkets genomförandeplan (Trafikverket, 2022)	
Åtgärd	Planerad produktionstid
Alvesta-Växjö, mötesstation Grönsängen	2024–2025
Attarp, förlängning av mötesstation	2023–2024



Trafikverkets kapacitetsplan 2040

- Större projekt i NP 2022-2033
 - Lund – Hässleholm ny stambana, tänkt att avlasta Lund-Hässleholm
 - Helsingborg-Maria
- Kapacitetsproblem
 - Alvesta-Växjö
 - Alvesta-Hässleholm
 - Godsstråket genom Skåne
 - Öresundsbron

Eftersom Lund-Hässleholm är stoppat är trafiken i plan inte genomförbar och sträckan är knallröd!



Förslag till åtgärdspaket för södra Sverige, del 1

Södra stambanan

- Nytt dubbelspår Lund-Hässleholm för 250 km/h. Kostnad beräknas till 22 miljarder kronor för de tre delarna nedan.
 - Lund inklusive Armaturkurvan och utfart mot Stångby; 2 miljarder kronor (uppskattat).
 - Linjen Lund-söder om Hässleholm; 15 miljarder kronor (Kreera Samhällsbyggnad, 2022).
 - In genom Hässleholm inklusive station och kopplingspunkt; 5 miljarder kronor (uppskattat)
- Slätthult (Älmhult) Förbigångsspår. Kostnaden är beräknad till 188 miljoner kronor (Trafikverket, 2021).
- Trimning Malmö bangård, enligt Trafikverkets förslag. Kostnaden är beräknad till 1 194 miljoner kronor (Trafikverket, 2021).

Anslutande banor

- Växjö – Räppe dubbelspår. Kostnaden är beräknad till 519 miljoner kronor (Trafikverket, 2021), varav 375 miljoner kronor ingår i nationell plan (Regeringen, 2022).
- Hässleholm – Kristianstad, dubbelspår. Kostnaden är beräknad till 1 877 miljoner kronor (Trafikverket, 2021).



