

Tågutvecklingsplan för Kronobergs län

Bilaga till Trafikförsörjningsprogrammet

2025-10-28

Innehåll

Förord	2
Inledning	3
Utgångspunkter	5
Nuvarande järnvägsnät och tågtrafik i Kronobergs län	13
Ekonomiska förutsättningar.....	15
Tågtrafikens nyttor	16
Målbild och planeringsprinciper	18
Utveckling av tågtrafiken i Kronobergs län	25
Trafikekonomi	37

Förord

Kronoberg är centralt beläget i Sydsverige och har goda förutsättningar för tågtrafik. Tågtrafiken är en strukturbildande del av kollektivtrafiken och en motor för den regionala utvecklingen i hela Sydsverige. Länets järnvägsnät inkluderar viktiga banor som Södra Stambanan, Kust till Kustbanan och Markarydsbanan, vilka alla hanterar både person- och godstrafik och ger goda förbindelser i alla väderstreck. Utöver dessa finns även Olofströmsbanan, som för närvarande endast används för godstransporter. Fem av länets åtta kommuner har tillgång till persontrafik på järnväg. De tågssystem som trafikerar Kronoberg är Öresundståg, Krösatåg, Pågatåg, SJ Regional, SJ Snabbtåg och Snälltåget.

Planeringen av tågtrafiken är en komplex process som bygger på strategiskt arbetssätt, långsiktighet och samverkan. Tågtrafiken är ett sammanhängande system som påverkas av flera faktorer och beslut, bland annat de planer och mål som sätts för tågtrafiken både inom länet och i angränsande regioner. Även Trafikverkets tidtabellsättning och den parallella busstrafiken spelar en avgörande roll för vilka förutsättningar för trafikering som ges.

Arbetet med denna bilaga till trafikförsörjningsprogrammet för 2027-2035 med utblick har genomförts av den Regionala Kollektivtrafikmyndigheten (RKM) inom Region Kronoberg. Anledningen till att tågtrafikens utveckling hanteras i detta dokument är att det finns ett behov av fördjupning i tågfrågorna på ett sätt som det inte finns utrymme till i trafikförsörjningsprogrammet. Möjligheterna till tågtrafikering är också starkt kopplade till utbyggnaden av järnvägsinfrastrukturen, vilket innebär att det finns ett betydande behov av att tydliggöra Region Kronobergs långsiktiga ambitioner och framtidsplaner specifikt för tågtrafiken.

Inledning

Bakgrund

Kronobergs län har sedan tidigare en inriktning för tågtrafiken genom det trafikförsörjningsprogram som gäller för perioden 2021–2030 och det tillhörande tågstrategiska underlaget. I samband med framtagandet av ett trafikförsörjningsprogram för 2027-2035 med utblick finns behov av att fördjupa analysen av tågtrafikens förutsättningar och utveckling. Tågtrafiken spelar en central roll för såväl arbets- och studiependling som för resor inom och utanför länet, och en uppdaterad tågutvecklingsplan i form av en bilaga till trafikförsörjningsprogrammet är därför viktigt för att möta framtidens krav på tillgänglighet, hållbarhet och regional utveckling. Denna bilaga ska ge en samlad bild av nuläget, utmaningarna och de möjligheter som finns, och samtidigt skapa en stabil grund för långsiktiga prioriteringar och satsningar.

Syfte

Tågutvecklingsplanens syfte är att tydliggöra Region Kronobergs ställningstaganden och överväganden kopplat till tågtrafik och redovisa den utveckling av tågtrafiken som speglar Region Kronobergs ambitionsnivå. I dokumentet samlas och kommenteras flera av de överväganden som har skett för framtidens tågtrafikering i Kronoberg. Dokumentet gör inte anspråk på att vara heltäckande, eftersom planeringen av tågtrafiken är komplex. Hänsyn har inte tagits till infrastrukturens begränsningar, fordonsbehov, omloppstider etc.

Tågutvecklingsplanen har följande ambitioner:

- Det ska vara tillräckligt tydligt för att kunna tjäna som underlag till de mål och ambitioner som läggs i Region Kronobergs trafikförsörjningsprogram.

- Det ska tydligt kunna visa Region Kronobergs vilja i diskussioner/förhandlingar med grannregioner och kommuner.
- Det ska kunna visa på Region Kronobergs ambitioner gentemot Trafikverkets arbete med nationell infrastrukturplan.
- Det ska kunna utgöra ett styrande dokument för Länstrafiken Kronoberg som tydliggör den långsiktiga planeringen av tågtrafiken i länet och som underlättar en flerårig planeringshorisont.

Rollfördelning

Region Kronoberg har två olika roller i arbetet med den regionala kollektivtrafiken i länet; Regional kollektivtrafikmyndighet (beställare) respektive Länstrafiken Kronoberg (utförare). Regionstyrelsen fullgör uppgiften som regional kollektivtrafikmyndighet i Kronobergs län och har ansvar för den strategiska och långsiktiga utvecklingen av kollektivtrafiken. Trafiknämnden leder Länstrafiken Kronoberg som har ansvar för den operativa kollektivtrafikverksamheten.

Trafikförsörjningsprogrammet och tågutvecklingsplanen har delats upp i tre tidsperioder för kollektivtrafikens utveckling: 2027–2030, 2031–2035 och utblick efter 2035. Nedan följer en sammanfattning över ansvaret för trafikplaneringen.

- **Perioden 2027-2030:** Perioden ingår i den operativa verksamheten och styrs till största del av Länstrafiken Kronoberg samt den tilldelade budgetramen.
- **Perioden 2031-2035:** Perioden är både operativ och strategisk, dvs. ansvaret vilar gemensamt på Länstrafiken Kronoberg och den Regionala kollektivtrafikmyndigheten.
- **Perioden utblick efter 2035:** Perioden är mer strategisk och ska långsiktigt bidra till en hållbar regional utveckling. Vad som fastslås för

trafikering i denna period blir vägledande för vad Regionen kan kräva/önska av Trafikverket till kommande nationell plan och infrastrukturåtgärder i järnvägsinfrastrukturen. Innebörden är inte att det som tas upp för perioden efter 2035 per automatik kommer att genomföras direkt i närtid efter 2035, utan i vilken takt olika insatser kan genomföras behöver utvärderas och utredas djupare efterhand.

Även om det finns olika huvudansvariga för respektive tidsperiod är det av största vikt att det finns en öppen och kontinuerlig dialog och samverkan mellan avdelningar inom Region Kronoberg, men också med andra aktörer i länet och i andra regioner.

Utgångspunkter

Detta avsnitt redovisar det som ligger till grund för ambitionsnivån för tågtrafikens utveckling. Utgångspunkterna är i sin tur kopplade till de planeringsförutsättningar som redovisas i trafikförsörjningsprogrammet.

Trafikförsörjningsprogram för Kronobergs län

Detta dokument har tagits fram som en bilaga till trafikförsörjningsprogrammet som ska gälla för perioden 2027-2035 med utblick. Trafikförsörjningsprogrammets målbild, som utgår från den regionala utvecklingsstrategin är ***Hållbar mobilitet för ett livskraftigt Kronoberg***. Denna är i sin tur nedbruten i de fyra målområdena *Samhällsutveckling*, *Trafik*, *Kund och allmänhet* samt *Resursanvändning*. Därutöver finns det övergripande fokusområdet *Innovation* som relaterar till samtliga övriga målområden. Inom varje målområde finns ett antal mål och konkreta insatser. Knutet till respektive målområde finns även indikatorer för uppföljning.

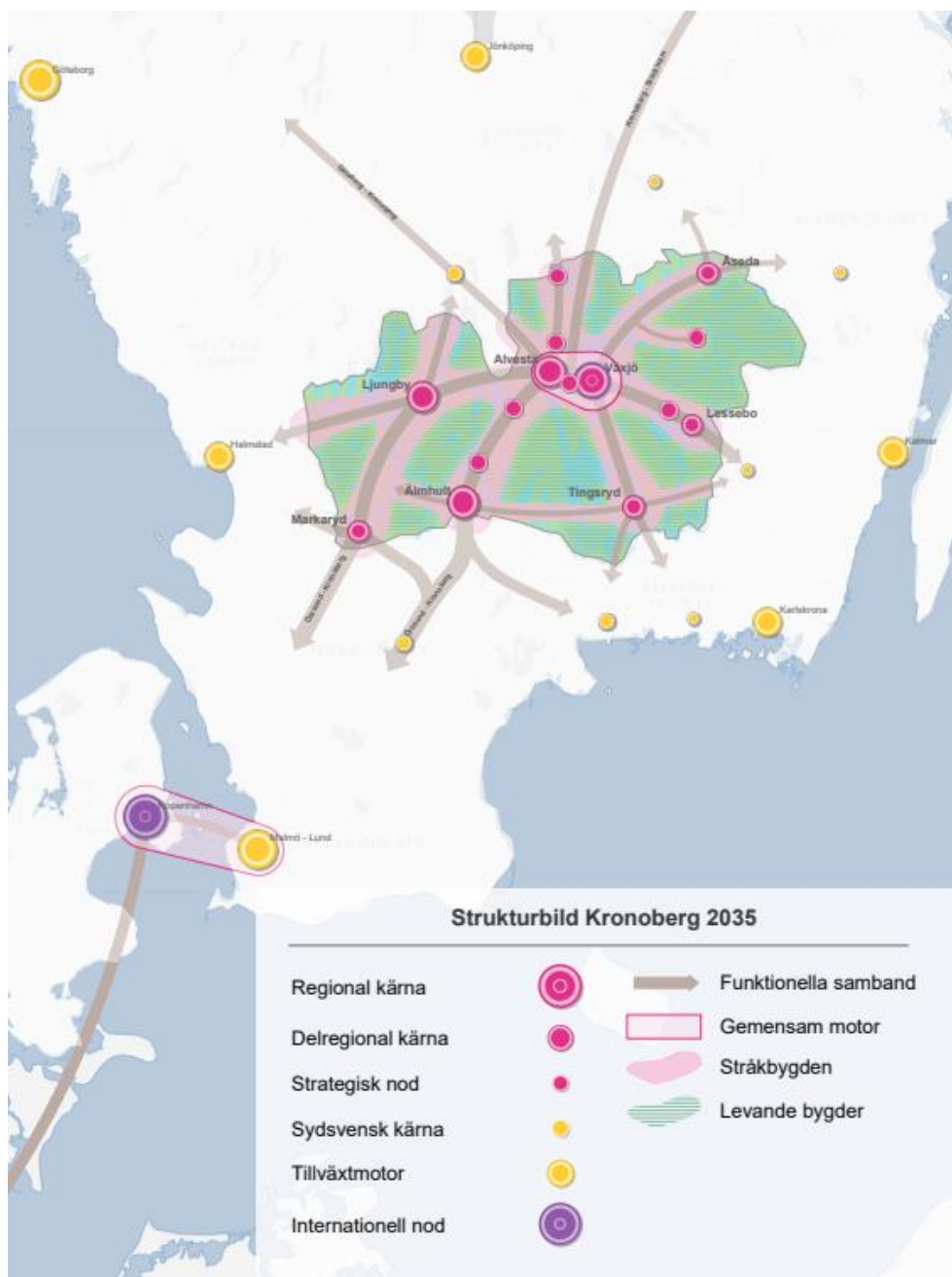
Inom målområdet Samhällsutveckling tas infrastrukturåtgärderna Markarydsbanan, dubbelspår Alvesta-Växjö, Sydostlänken och stationsåtgärder

i samband med nya generationens Öresundståg upp som insatser. Inom målområdet Trafik tas översyn av lokaltågens trafikering samt en stegvis utveckling av tågtrafiken upp som insatser.

Strukturbild Kronoberg 2035

Den regionala utvecklingsstrategins strukturbild visar en framtidsbild av var Region Kronoberg vill vara år 2035. Den syftar till att definiera en tydlig rumslig struktur för länet, att tydliggöra samband med vår omgivning i Sydsverige och ta tillvara på det strategiska läget, samt att identifiera vilka prioriteringar som bidrar till att nå målbilden ur ett geografiskt perspektiv. Strukturbildens huvudfokus är att utveckla ett flerkärnigt och sammanhållet Kronoberg och målet är att stärka sambanden över läns- och kommungränser både inom och utanför Kronoberg. Strukturbilden redovisar en flerkärnig ortsstruktur där olika orter fyller olika regionala och funktionella roller. Följande orter i strukturbildens ortsstruktur trafikeras av tågtrafik:

- Regional kärna: Växjö
- **Gemensam motor:** Växjö och Alvesta
- **Delregionala kärnor:** Älmhult, Lessebo, Markaryd
- **Strategiska noder:** Diö, Vislanda, Moheda, Lammhult, Gemla, Hovmantorp
- **Internationell nod:** Köpenhamn (Gemensam motor med Malmö/Lund)
- **Tillväxtmotorer:** Malmö/Lund, Kalmar, Karlskrona, Jönköping, Göteborg, Halmstad
- **Sydsvenska kärnor:** Hässleholm, Värnamo, Emmaboda, Karlshamn



Figur 1. Strukturbild Kronoberg

Regionsamverkan Sydsverige (RSS)

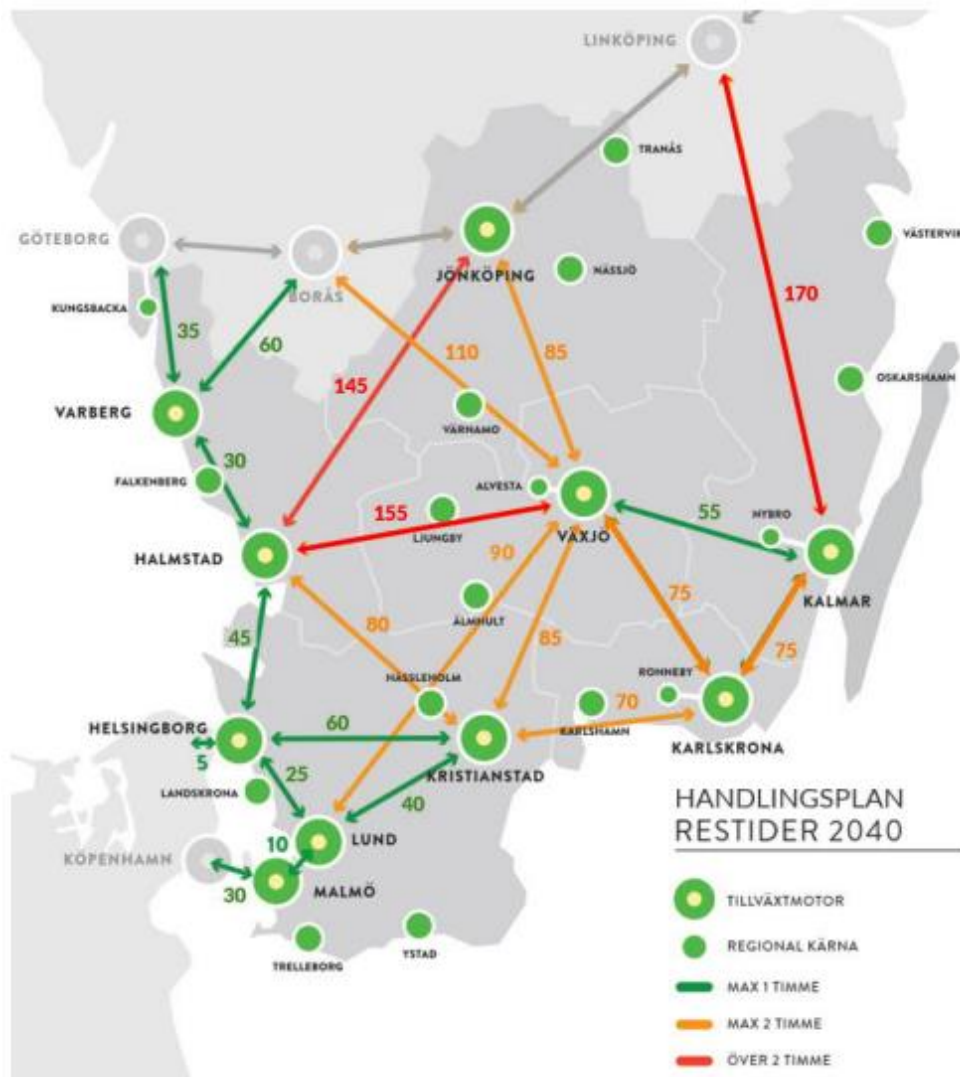
Positionspapper kollektivtrafik

Inom Regionsamverkan Sydsverige togs 2019 ett gemensamt positionspapper för storregional kollektivtrafik fram. Positionspappret syftar till att förbättra den regionöverskridande kollektivtrafiken till gagn för större arbetsmarknadsregioner, nåbarhet till högre studier och en ökad tillväxt. Fokus i positionspapperet ligger på förkortade restider mellan tillväxtmotorerna i Sydsverige.

Positionspappret konkretiserades 2021 i en handlingsplan som beskriver principer för parallella tågsystem och takt och symmetri, samt en prioritering av olika stråk. Handlingsplanen anger restidsmål för olika relationer och redovisar även nödvändiga infrastrukturåtgärder för att dessa restidsmål ska kunna uppnås. Bland dessa åtgärder finns bl.a. dubbelspår Alvesta-Växjö, kapacitetshöjningar Växjö-Nybro, mötesstationer på Markarydsbanan, nya plattformar på Emmaboda station samt förbigångsspår på Södra stambanan mellan Hässleholm och Alvesta.

Nedanstående restidsmål är kopplade till Kronobergs län. Siffran inom parentes anger dagens restid.

- Lund-Växjö 90 min (105 min)
- Växjö-Kalmar 55 min (68 min)
- Växjö-Jönköping 85 min (110 min)
- Växjö-Karlskrona 75 min (85 min)



Figur 2. Restidsmål för kollektivtrafik i Sydsverige

RSS positionspapper infrastruktur

Inom RSS har regionerna också tagit fram ett positionspapper inom infrastruktur. Den senaste versionen togs fram under 2024 och anger följande positioner för utveckling av transportsystemet i Sydsverige:

- **Nationell och internationell tillgänglighet** – Transportsystemet ska utvecklas så att kopplingarna till omvärlden stärks.

- **Sammanknutet Sydsverige** – Transportsystemet ska stärka integrationen och sammanhållningen i södra Sverige.
- **Konkurrensmässiga och hållbara godstransporter** – Transportsystemet ska främja att gods transporteras så effektivt och hållbart som möjligt.

Under 2025 har positionspappret konkretiserats i ett dokument med sydsvenska ställningstaganden och prioriteringar. Här anges följande infrastrukturobjekt som berör tågtrafiken i och i anslutning till Kronobergs län:

- Objekt i gällande plan som ska ingå i nationell plan 2026-2037:
- Sydostlänken
- Triangelspår Alvesta
- Markarydsbanan, mötesstation Knäred
- Dubbelspår Alvesta-Växjö
- Värnamo-Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet
- Objekt som behöver ingå i nationell plan 2026-2037:
- Älmhults bangård
- Emmaboda station

Trafikstrategisk plan Öresundståg 2030-2040

Den trafikstrategiska planen för Öresundstågen 2030-2040 syftar till att stödja regionernas utveckling gällande hållbarhet, livskvalitet och regional tillväxt genom att öka kollektivtrafikens marknadsandel. Det övergripande målet är att Öresundstågtrafiken ska vara enkel, snabb, pålitlig, bekväm och effektiv.

Planen framhåller principer för parallella tågtrafiksystem, med storregiontåg på längre linjer och regiontåg på kortare linjer med fler stopp. Turtätheten ska vara minst en gång i timmen i hela systemet. Dagens tågfordon ska ersättas

under 2030-talet med nya, snabbare och mer kapacitetsstarka tåg, som förväntas vara levererade senast till 2040.

Målbilden för 2040 inkluderar en ungefärlig fördubbling av resandet från 2024, vilket ska hanteras med de nya, kapacitetsstarka fordonen. Restiderna ska kortas avsevärt på de tre storregionala linjerna med de nya tågen. Exempelvis ska sträckan Malmö-Kalmar snabbas upp med 15 minuter jämfört med dagsläget. Dessa tidsvinster förutsätter att beslutade infrastrukturåtgärder genomförs. Planen specificerar även nya infrastrukturbehov som inte finns med i nuvarande planer, bl.a. trimning Emmaboda-Kalmar och utbyggnad av Älmhults bangård.

Strategisk plan Krösatåg

Under 2025 har arbetet med en motsvarande trafikstrategisk plan för Krösatågen påbörjats. Syftet med den trafikstrategiska planen är att bereda för en sammanhållen trafikutveckling som bidrar till regionernas utveckling avseende hållbarhet, livskvalitet och regional tillväxt genom ökade marknadsandelar för kollektivtrafiken. Planen ska utgöra grund för viktiga strategiska beslut inom områdena trafikering, fordonsförvaltning och spårinfrastruktur samt vara styrande för framtagande av årliga tågplaner för Krösatågstrafiken.

Avsiktsförklaring tågtrafik sydost

Region Kronoberg, Region Kalmar län och Region Blekinge skrev 2021 en gemensam avsiktsförklaring kring tågtrafikens utveckling i sydostregionen. Avsiktsförklaringens giltighetstid var 2022-2025 och den uppdateras därför under hösten 2025. Bakgrunden till att en avsiktsförklaring togs fram är att de tre regionerna ser gemensamma utmaningar och behov som berör invånare och företag i området. Syftet med avsiktsförklaringen är att med fokus på

tågtrafik öka tillgängligheten inom sydostregionen och till andra målpunkter.

Den utgår från RSS positionspapper och handlingsplaner för kollektivtrafik.

Enligt den gällande avsiktsförklaringen har parternas samverkan haft följande mål för perioden 2022-2025:

- Att starta ny lokaltrafik med Krösatåg mellan Växjö och Emmaboda.
- Att starta trafik i pendlingsläge, utan byte, mellan Alvesta och Karlskrona.
- Att parterna utvärderar och klargör i vilken takt en utökad trafikutveckling kan ske från 2026 och framåt.

Under hösten 2025 pågår arbete med att ta fram en förnyad avsiktsförklaring mellan parterna. Utgångspunkter för den nya avsiktsförklaringen är Regionsamverkan Sydsveriges positionspapper och handlingsplan för kollektivtrafik, positionspapper för infrastruktur samt sydsvenska ställningstaganden och prioriteringar. Utöver detta är även respektive regions trafikförsörjningsprogram utgångspunkt.

Pågående och kommande processer

Ny nationell plan för infrastruktur

För närvarande (hösten 2025) pågår arbete med en ny nationell plan för infrastruktur 2026-2037. Planen ska remitteras under hösten och kommer att fastställas och antas under 2026.

Ny länstransportplan

Det pågår även arbete med att ta fram den nya regionala planen för infrastrukturens utveckling. Planförslaget har varit på remiss under sommaren 2025 och den slutgiltiga planen kommer att gälla fr.o.m. 2026.

Nya Krösatåg

Dagens fordon har nått sin tekniska livslängd och är inte förberedda för kommande införande av nytt tågskyddssystem på järnvägen. För att ersätta med nya tåg har en upphandling genomförts inom ett gemensamt anskaffningsprojekt mellan regionerna i Kronobergs, Kalmar och Jönköpings län. De nya fordonen kommer att ha en större sittplatskapacitet än dagens och är förberedda för ett ökat resande. Under hösten 2026 pågår tillverkning och leverans av de nya tågen som är planerade att sättas i trafik under 2026.

Nya Öresundståg

Även Öresundstågens fordon är på väg in i sista delen av sin livslängd och det har bedömts att ett utbyte till nya tåg behöver ske i början av 2030-talet. Prognoser för framtidens resande visar att det krävs en kapacitetsökning på flera sträckor inom Öresundstågssystemet.

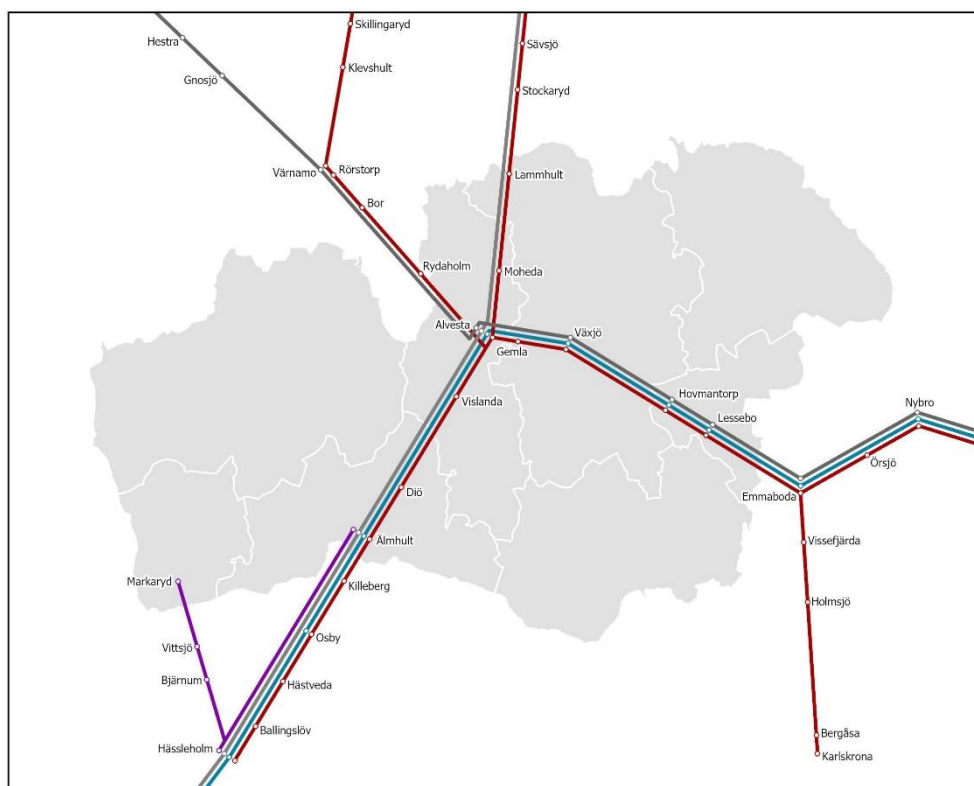
Tillsammans med övriga parter i Öresundstågssamarbetet inledde Region Kronoberg i juni 2023 ett gemensamt projekt för att anskaffa nya fordon som ersättning till dagens Öresundståg. Den beslutade inriktningen är att respektive part i Öresundstågssamarbetet äger en proportionerlig del av fordonsflottan. Målsättningen inom projektet är en leverans av nya fordon från början av 2030-talet. En möjlig tidpunkt för trafikstart med de nya fordonen i Kronobergs län är någon gång efter 2035.

Nuvarande järnvägsnät och tågtrafik i Kronobergs län

Genom läget mitt i Sydsverige har Kronobergs län goda järnvägsförbindelser i alla väderstreck. De två huvudsakliga stråken är Södra stambanan mellan Malmö och Stockholm samt Kust-till-kustbanan mellan Kalmar och Göteborg. Dessa två banor möts i Alvesta som utgör länets knutpunkt för

järnvägstrafiken. Genom länet går även Markarydsbanan som förbinder Hässleholm och Halmstad via Markaryd, samt Olofströmsbanan som går från Älmhult mot Blekinge. Järnvägslinjerna i länet trafikeras enligt följande:

- Fjärrtåg (SJ Snabbtåg/Snälltåget) med uppehåll i Alvesta och i vissa fall Älmhult
- Öresundståg med uppehåll i Växjö, Alvesta, Älmhult, Hovmantorp och Lessebo
- SJ Regional med uppehåll i Alvesta, Växjö, Hovmantorp och Lessebo
- Krösatåg med uppehåll i Växjö, Gemla, Alvesta, Vislanda, Diö, Älmhult, Moheda, Lammhult, Hovmantorp och Lessebo
- Pågatåg med uppehåll i Markaryd
- Pågatåg Express med uppehåll i Älmhult



Figur 3. Nuvarande tåglinjer och stationer i Kronobergs län

Ekonomiska förutsättningar

En utvecklad tågtrafik inom, till och från Kronobergs län kommer att innebära betydande investeringar under de kommande åren. En utökad trafik i regional- och lokaltågssystem medför ökade driftskostnader och kostnader för såväl anskaffning av nya fordon som underhåll och utveckling av befintliga. Samtidigt står även andra delar av Region Kronobergs verksamhet inför en utveckling som kommer att vara kostnadsdrivande. Det kommer således att behöva bedömas hur de medel som finns till förfogande ska fördelas på olika verksamheter och funktioner.

I arbetet med att utveckla tågtrafiken i Kronobergs län behöver det göras kontinuerliga ekonomiska avvägningar som kan komma att påverka i vilken takt olika insatser kan genomföras. Det ska dock poängteras att man i det sammanhanget även behöver väga in den ökning av intäkter som sker i takt med att resandet ökar. Det som behöver bedömas är alltså nettokostnaden de olika insatserna medför och inte enbart de faktiska bruttokostnaderna. I det sammanhanget behöver också kostnaderna vägas gentemot de samhällsekonomiska och utvecklingsmässiga nyttor och positiva effekter som en utökad och förbättrad tågtrafik medför.

Resandeutveckling och självfinansieringsgrad

[KOMPLETTERAS]

Tågtrafikens nyttor

Tågtrafiken utgör en central del av länets kollektivtrafik och är en nyckelfaktor för att skapa ett tillgängligt, hållbart och konkurrenskraftigt samhälle. Tågen är ett verktyg för samhällsutveckling, som påverkar hur människor bor, arbetar och rör sig.

En av de mest betydelsefulla effekterna är **tågtrafikens strukturbildande funktion**. Järnvägen är en permanent och stabil infrastruktur som kan påverka var människor väljer att bosätta sig och var företag etablerar sin verksamhet. När tågtrafiken är attraktiv och tillgänglig, skapas förutsättningar för att bygga tätare, mer hållbara samhällen med god tillgång till service, arbetsplatser och kollektivtrafik. Detta bidrar till att minska bilberoendet och främjar ett mer hållbart resande.

En annan viktig nytta är **möjligheten att resa längre sträckor på kort tid**. Tåget erbjuder snabba och bekväma förbindelser i både lokalt och regionalt perspektiv. Det gör det möjligt för invånare att pendla till arbete, studier eller andra aktiviteter utan att behöva flytta från sin hemort, något som ökar den personliga friheten och gör det lättare att kombinera livskvalitet med tillgång till större arbetsmarknader och utbildningsmöjligheter.

Tillgänglighet och rörlighet inom regionen och till andra regioner är avgörande för att skapa ett **sammanhängande samhälle**. Tågtrafiken binder samman orter inom Kronobergs län och skapar smidiga kopplingar till angränsande län. För invånare innebär detta att det blir enklare att ta del av service, utbildning, kultur, fritidsaktiviteter, m.m. oavsett var man bor. För företag innebär det bättre logistikmöjligheter och ökad tillgång till arbetskraft. Tåget fungerar som en bro mellan stad och landsbygd, och bidrar till att minska klyftor mellan olika delar av regionen.

Genom att förbättra tågförbindelserna skapas också **regionförstoring och starkare kopplingar mellan arbetsmarknadsregioner**. När restider kortas och turtätheten ökar, växer arbetsmarknaden geografiskt. Det innebär att fler människor får tillgång till ett bredare utbud av jobb och utbildningar, samtidigt som arbetsgivare får lättare att rekrytera rätt kompetens. Detta är särskilt viktigt i en tid då matchningen på arbetsmarknaden är avgörande för både individens och företagens utveckling. En välfungerande tågtrafik gör det möjligt att bo kvar i mindre orter och ändå ha tillgång till storstadens möjligheter – vilket stärker både lokal identitet och regional konkurrenskraft.

Slutligen har tågtrafiken en mycket viktig roll när det gäller **positiv miljönytta**.

Eftersom tågen i länet till stor del är eldrivna, och ofta med förnybar energi, bidrar de till att minska utsläppen av växthusgaser och luftföroreningar.

Genom att fler väljer tåget framför bilen minskar även buller och trafikbelastning i tätorter, vilket förbättrar livsmiljön för invånarna. Detta är särskilt relevant i Växjö, som är en föregångare inom miljöarbete och har ambitiösa mål för klimatneutralitet. Tågtrafiken är därmed inte bara ett transportmedel – den är en del av lösningen på klimatutmaningen och en viktig komponent i länets arbete för hållbar utveckling.

För att dessa ovanstående nyttor ska realiseras fullt ut krävs dock att tågtrafiken är tillräckligt **frekvent och tillgänglig**. Erfarenheter visar att när antalet turer når omkring **12–15 per riktning** och dag, ökar resandet markant. Under denna nivå upplevs tåget inte som ett realistiskt alternativ för de flesta, utan främst som en lösning för dem som saknar andra färdmedel. Ett välplanerat och attraktivt tågutbud är därför avgörande för att tågtrafiken ska kunna bidra till regional utveckling, social sammanhållning och miljömässig hållbarhet i Kronobergs län.

Målbild och planeringsprinciper

Målbild för tågtrafikens utveckling

Tågtrafiken är en bärande del i att förverkliga det nya Trafikförsörjningsprogrammets målbild ***Hållbar mobilitet för ett livskraftigt Kronoberg***. Genom att utveckla tågtrafiken kan länet stärka sin roll i Sydsverige, samtidigt som tillgängligheten inom och mellan orter, kommuner och arbetsmarknadsregioner förbättras.

En central del i målbilden är att bidra till ett **flerkärnigt och sammanhållet Kronoberg** där människor och verksamheter har goda samband över kommun- och länsgränser. Tågtrafiken ska knyta ihop länets orter med de sydsvenska noderna, de regionala tillväxtmotorerna och de större storstadsregionerna. På så sätt skapas en långsiktigt hållbar grund för både arbetsliv, utbildning och fritid.

Tågtrafiken ska också vara en **integrerande kraft för arbetsmarknaden** genom att förbättra resmöjligheterna inom och mellan arbetsmarknadsregioner. Med snabba och tillförlitliga förbindelser stärks möjligheten för fler att bo och arbeta i olika delar av länet och regionen, vilket ger en större och mer dynamisk arbetsmarknad.

Slutligen ska tågtrafiken bidra till att **möjliggöra snabbare och tätare resor mellan tillväxtmotorerna**. Det görs genom att prioritera kapacitet, restider och turutbud på de viktigaste stråken. En sådan utveckling stärker länets attraktionskraft, minskar bilberoendet och bidrar till ett klimatsmart och konkurrenskraftigt transportsystem.

Utgångspunkten för detta tågstrategiska underlag och den planerade utvecklingen av tågtrafiken som redovisas är att samma ambitionsnivå som i

föregående trafikförsörjningsprogram och tågstrategiskt underlag fortsatt ska gälla.

Planeringsprinciper

Nedanstående principer är vägledande på en övergripande nivå. Vissa av dem kommer att kunna genomföras i takt med att trafiken förändras, medan andra kan genomföras först när ekonomin tillåter.

Parallella tågsystem

RSS positionspapper för kollektivtrafiken beskriver restidsmål mellan Sydsveriges tillväxtmotorer. En tågtrafik som ska klara de målen behöver vara snabb, något som kan vara svårt att förena med att samma tågtrafik även ska stanna på alla stationer längs järnvägen. Positionspapperet lyfter fram att det behöver erbjudas parallella tågsystem med olika hastighet och uppehållsbild, dvs. snabbare tåg med få stopp parallellt med långsammare tåg som stannar på fler stationer. Nedan presenteras en princip för parallella tågtrafiksystem, uppdelat på tre kategorier av tågtrafik – lokaltåg, regiontåg och storregiontåg.

- **Lokaltåg** stannar på alla stationer och har de lokala reserelationerna som sin huvudsakliga funktion genom att knyta ihop de strategiska noderna med regionala och delregionala kärnor samt till tillväxtmotorer. Lokaltågen kan i vissa fall agera insatståg och då hoppa över vissa stationer. De kan då gå under benämningen Lokaltåg Express.
- **Regionaltåg** stannar på regionalt stora stationer. Systemets huvudsakliga funktion är att koppla ihop regionala kärnor, delregionala kärnor och tillväxtmotorer med varandra.
- **Storregiontåg** har färre stopp än regionaltåg och stannar endast vid större stationer. Funktionen blir därmed i huvudsak att koppla ihop de

sydsvenska tillväxtmotorerna och i viss utsträckning olika delregionala kärnor.

Ovanstående kategorier och beskrivningar ger en värdefull vägledning, men ska ses som just detta och inte en strikt uppdelning. Utöver dessa kategorier finns även fjärrtågen som till största delen körs av kommersiella aktörer som exempelvis SJ och Snälltåget.

Nuläge

De olika tågsystem som trafikerar Kronobergs län kompletterar varandra och fyller till viss del olika funktioner, men utifrån exempelvis turtäthet och uppehållsbild kan de inte sägas utgöra parallella system.

Tågtrafikens öppettider

Tågtrafikens öppettider anger under vilka tider på dygnet som resenärer kan räkna med att det går regelbunden trafik, d.v.s. från när första tåget i systemet har sin avgångstid till det sista tåget har sin ankomsttid. På vardagar är öppettiderna längre än på helger och de är generellt längre för regionaltåg än för lokaltåg. Denna struktur gör att tågtrafiken anpassas efter de resmönster som dominerar under olika dagar. Vardagarna präglas av tidiga arbets- och studiependlingar samt sena kvällsresor, medan helgerna i regel har en lugnare start och en något mindre efterfrågan under sena kvällstimmar. Genom att skilja mellan regional- och lokaltåg kan systemet balansera behovet av långväga resor med hög tillgänglighet och det mer vardagsnära resandet inom en tätort eller region. På så sätt skapas en tydlig och förutsägbar ram för när tågen går, vilket underlättar för resenärerna att planera sina resor.

Som basutbud för tågtrafiken i Kronobergs län föreslås i trafikförsörjningsprogrammet följande generella öppettider:

Regionaltåg: Kl. 05-00 på vardagar, kl. 07-00 på helger.

Lokaltåg: Kl. 05-23 på vardagar, kl. 07-22 på helger

Nuläge

Öresundstågssystemet uppfyller öppettider på vardagar men ej på helger.

Krösatågen uppfyller inte öppettider.

Tågtrafikens utbud

Ett tillräckligt turutbud är en av de viktigaste faktorerna för att göra både regional och lokal tågtrafik attraktiv. När tågen går ofta och regelbundet blir det enkelt för resenärerna att använda dem i vardagen, oavsett om syftet är att pendla till arbete och studier, göra tjänsteresor eller resa på fritiden. Ett glesare utbud begränsar resmöjligheterna, skapa längre väntetider och kan göra bilen till ett mer attraktivt alternativ.

För regionaltrafiken innebär ett bra turutbud att resor mellan större orter och städer kan ske flexibelt över hela dagen, inte bara under rusningstid. Det ger fler möjligheter att resa för arbete, möten, kultur och fritid, vilket stärker regionens sammanhållning och arbetsmarknadens tillgänglighet. För lokaltågen, som främst används för kortare pendlingsresor, är frekvensen särskilt avgörande. Tågen behöver gå så ofta att resenären inte upplever det som nödvändigt att anpassa hela sin vardag efter tidtabellen.

Ett väl avvägt turutbud skapar alltså både praktiska och psykologiska fördelar. Praktiskt sett minskar restiderna och väntetiderna, och psykologiskt sett gör det att tåget upplevs som ett tillförlitligt och naturligt val i vardagen. Genom att erbjuda tillräckligt många avgångar över dagen kan kollektivtrafiken bli ett starkt alternativ till bilen och bidra till hållbara resvanor.

Trafikförsörjningsprogrammet anger ovanstående öppettider som basutbud för tågtrafiken. En långsiktig generell ambitionsnivå för att tågtrafiken i Kronoberg ska utvecklas enligt målbilden, och därmed möjliggöra såväl arbetspendling

som tjänste- och fritidsresor, är att det under respektive tågsystems öppettider, ska trafikeras med timmestrafik. Detta blir därmed på sikt det basutbud som man i framtiden ska kunna förvänta sig de allra flesta stråk. I dagsläget är det endast Öresundstågen Malmö/Köpenhamn-Växjö-Kalmar som har en trafikering som på vardagar i stort sett lever upp till ett sådant basutbud. På helgerna när det gäller Öresundstågen samt för övrig tågtrafik i allmänhet behöver insatser göras för att på sikt uppnå en liknande nivå. Ekonomi och andra förutsättningar gör dock att dessa insatser kommer att kunna genomföras på en gång utan det handlar om en stegvis process där tågtrafiken i olika relationer når olika utbudsnivåer i olika takt, utifrån tidsperioderna 2026-2030, 2031-2035 samt 2035 och framåt. Olika utbudsnivåer innebär olika trafikering med dubbelturer enligt nedanstående generella struktur.

Med en dubbeltur avses en tågavgång i vardera riktningen. Redovisningen av dubbelturer nedan ska utläsas som vardag/lördag/söndag, d.v.s. exemplet 14/8/6 dt betyder 14 dubbelturer på vardagar, 8 dubbelturer på lördagar och 6 dubbelturer på söndagar.

Glest utbud: mindre än 8/6/6 dt

Lågutbud: varannantimmestrafik (8/6/6 dt)

Pendlingsutbud: varannantimmestrafik med timmestrafik i pendlingslägen (12/9/9 dt)

Basutbud: timmestrafik (16-18/12/12 dt)

Kl.	Basutbud	Pendlings- utbud	Lågutbud	Glest utbud
05	X			
06	X	X	X	
07	X	X		X
08	X	X	X	
09	X			X
10	X	X	X	
11	X			
12	X	X	X	X
13	X			
14	X	X	X	
15	X	X		X
16	X	X	X	
17	X	X		X
18	X		X	
19	X	X		
20	X		X	
21	X	X		
22	X			
23		X		
00				

Figur 4. Struktur för trafikering på olika utbudsnivåer (vardagar)

Nuläge

I den regionala tågtrafiken uppfyller Öresundstågssystemet i princip basutbud avseende antal dubbelturer och öppettider på vardagar, men inte på helger. Lokaltågstrafiken uppfyller inte basutbud avseende varken dubbelturer eller öppettider.

Taktfasthet och symmetri

En taktfast tidtabell i tågtrafiken innebär att tågen avgår med jämna och återkommande tidsintervall, till exempel varje hel eller halvtimme. Resenären kan därmed snabbt lära sig när tågen går, eftersom avgångarna alltid sker vid samma minut varje timme. Systemet bygger ofta på att olika linjer möts i bestämda knutpunkter där byten mellan tåg, och ibland även bussar, sker inom ett anpassat tidsfönster. På så sätt skapas goda anslutningar och en helhet som gör det enklare att resa både lokalt, regionalt och mellan större städer.

För resenärerna innebär modellen att kollektivtrafiken blir mer lättbegriplig, pålitlig och förutsägbar. Samtidigt kräver den noggrann planering och en infrastruktur med tillräcklig kapacitet, eftersom det kan vara svårt att kombinera den regelbundna rytmen med exempelvis godstrafik eller mycket snabba tåg som inte passar in i schemat. På sträckor med liten efterfrågan kan det också vara svårt att motivera täta avgångar, men där systemet fungerar väl bidrar det till både ökad tillgänglighet och ett effektivare kapacitetsutnyttjande.

Nuläge

Öresundstågssystemet är taktfast om man bortser från de tåglägen som istället trafikeras av SJ Regional österut från Växjö. Lokaltågssystemen är inte taktfasta.

Ändamålsenligt tågutbud till Lessebo och Hovmantorp

I Lessebo kommun finns idag tågstopp i både Lessebo och Hovmantorp. Båda trafikeras av Öresundståg, SJ Regional och Krösatåg. Bakgrunden till att Öresundståg stannar på båda orterna är principen som man hade när trafiken startades om ett stopp per kommun i systemet. Lessebo är kommunens huvudort men i och med att tågmöte skedde i Hovmantorp valde man att angöra stationen även där. Dessa två orter är idag de två minsta stationerna i Öresundstågssystemet sett till antalet påstigande.

Så länge Öresundstågen gör uppehåll på båda orterna kommer det att vara svårt att klara restidsmålet på 55 minuter mellan Växjö och Kalmar. För att uppnå detta krävs antingen att uppehåll på båda orterna slopas helt och ersätts fullt ut av lokaltåg, eller att uppehåll bara görs i Lessebo och att nödvändiga trimningsåtgärder för att få ner restiden görs längs sträckan mellan Växjö och Emmaboda. I det fallet ersätter lokaltåg uppehållen i Hovmantorp när lokaltågstrafiken uppnår basutbud.

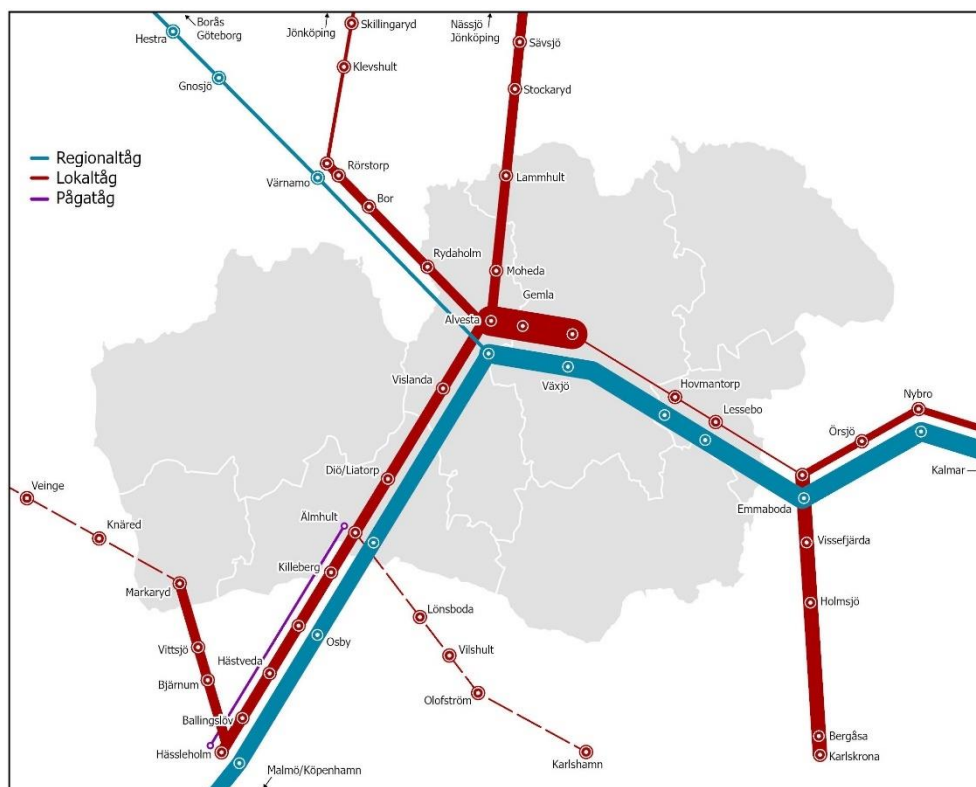
Region Kronobergs inriktning är att principen om minst ett tågstopp per kommun i Öresundstågssystemet fortsatt ska gälla, samtidigt som restidsmål är viktig att arbeta mot. Därmed bör Lessebo trafikeras av både regional- och lokaltåg medan Hovmantorp trafikeras av endast lokaltågstrafik när denna uppnår basutbudsnivå.

Utveckling av tågtrafiken i Kronobergs län

För att öka det hållbara resandet, och i längden skapa ett mer hållbart samhälle, behöver stora satsningar göras i såväl kollektivtrafiken som i infrastrukturen. Ambitionen är att med utgångspunkt i det befintliga kollektivtrafikutbudet utveckla trafiken, såväl utbud som trafiklösningar, och tillhörande infrastruktur.

Kollektivtrafiken ska anpassas i den takt som bedöms nödvändig för att tillgodose befintliga resenärers nuvarande och framtida behov samt för att attrahera nya resenärer. Samtidigt är det av vikt att kollektivtrafiken utvecklas utifrån vad som är ekonomiskt möjligt.

I följande avsnitt redovisas hur tågtrafiken i Kronobergs län avses utvecklas under perioderna 2027-2030, 2031-2035 samt från 2035 och framåt. För varje period beskrivs tågtrafikens utveckling i olika relationer med Växjö som utgångspunkt, utifrån dess roll som tillväxtmotor och huvudsaklig nod för Kronobergs lokaltågstrafik. Redovisningen är uppdelad på regionaltåg (Öresundståg, SJ Regional) respektive lokaltåg (Krösatåg, Pågatåg).



Figur 5. Nuvarande trafikutbud (linjens tjocklek representerar antalet dubbelturer)

De utvecklingsinsatser som föreslås i regional- och lokaltågssystemen syftar till att skapa en tågtrafik som i så hög utsträckning som möjligt uppfyller de

planeringsprinciper som har beskrivits. Ju närmare trafikeringen kommer det föreslagna basutbudet, desto mer kommer de regionala och lokala systemen komplettera varandra och erbjuda ändamålsenlig tågtrafik för de orter där tågen stannar. När basutbudet är uppnått innebär det förbättrade möjligheter att nå restidsmålen som är uppsatta inom RSS då uppehållsbilden kan förändras utan resmöjligheterna försämrats. Vidare ökar möjligheten att få en taktfast tidtabell som är tydlig för resenärerna ju tätare avgångar som erbjuds.

Det är viktigt att ha med sig att utvecklingen av tågtrafiken kommer att ske stegvis över en längre tidsperiod. Det innebär att olika förutsättningar kan komma att förändras efterhand och således måste också en kontinuerlig utvärdering av de föreslagna insatserna ske. En tydlig uppdelning i tidsperioder med stegvis trafikökning per relation skapar en flexibilitet då olika insatser kan prioriteras upp eller ner beroende på hur utvecklingen inom t.ex. ekonomi, demografi och resande ser ut.

Infrastrukturåtgärder

En utveckling av tågtrafiken enligt den ambitionsnivå som anges i denna utvecklingsplan förutsätter att även infrastrukturen utvecklas. I vissa fall handlar det om behov av helt ny infrastruktur och i andra fall om uppgradering eller förändring av befintlig.

Följande infrastrukturåtgärder har betydelse för tågtrafikens utveckling i Kronobergs län:

- **Alvesta-Växjö:**
 - Utbyggnad till dubbelspår
- **Triangelspår Alvesta**
 - Triangelspår söder om Alvesta station så att trafik söderifrån kan trafikera Kust-till-kustbanan österut direkt, utan att behöva vända på Alvesta station

- **Markarydsbanan:**
 - Nytt mötesspår i Knäred
 - Nya stationer i Knäred och Veinge
 - Kontaktledningsbyte längs hela banan
 - Åtgärder på Halmstad bangård
- **Sydostlänken:**
 - Förlängning av befintlig bana mellan Älmhult och Olofström vidare till Karlshamn
 - Elektrifiering av hela sträckan samt mötesspår
 - Nya stationer i Lönsboda, Olofström och Vilshult
- **Trimningsåtgärder på Kust-till-kustbanan:**
 - Kurvrätningar
 - Nya mötesspår
 - Åtgärder i signalsystem
- **Utveckling av Emmaboda station:**
 - Åtgärder för ökad säkerhet och förbättrade bytesmöjligheter
- **Utveckling av Älmhults bangård:**
 - Ökad kapacitet genom förlängning av tre spår samt Frigörande av spår för förbigång och vändningar.
- **Värnamo-Jönköping/Nässjö:**
 - Elektrifiering av banan Värnamo-Vaggeryd-Nässjö
 - Åtgärder för höjd hastighet Värnamo-Vaggeryd
 - Plankorsningsåtgärder och nytt mötesspår
 - Ny bana Byarum-Tenhult
- **Stationsåtgärder Nästa generations Öresundståg (NGÖ)**
 - För att möta resandebehovet och möjliggöra längre tåg med fler sittplatser behöver plattformar längs de banor där Öresundstågen trafikerar successivt förlängas till 250 meter.

Behov av nya fordon

En utveckling av tågtrafiken med ökat utbud i både regional- och lokaltågssystem kommer att innebära behov av fler fordon. Samtidigt behöver även fordonen som används för dagens trafikering successivt bytas ut, något som innebär investeringsbehov och kostnader oavsett de utvecklingsinsatser som beskrivs nedan.

Nya Krösatåg är upphandlade och beställda. Första leverans och trafikstart för de nya tågen är planerat under 2026 och de kommer sedan att sättas i trafik successivt fram till 2030. Även dagens Öresundstågsflotta behöver ersättas med nya fordon. Region Kronoberg har varit med och fattat beslut om anskaffning av nya fordon inom projektet Nya Generationens Öresundståg (NGÖ).

Översyn av lokaltågens trafikering

Ett viktigt första steg är att under den första perioden (2027-2031) se över vilka justeringar och förändringar som kan utveckla tågtrafiken i linje med planeringsprinciperna, men inom de ekonomiska ramar som finns idag. Det handlar exempelvis om att se över trafikutbudet och dess upplägg, anpassningar utifrån resbehov och tidtabellförändringar för att uppnå en ökad taktfasthet i systemet. Översynen kan medföra enstaka utbudsökningar men syftar i första hand till att förbättra dagens tågtrafik utan att nödvändigtvis tillföra större resurser.

Trafikutveckling regionaltåg

Malmö/Köpenhamn-Alvesta-Växjö -Kalmar

Dagens trafikering med Öresundståg når mellan Malmö och Växjö i stort sett upp till basutbud på vardagar, men inte på helger (17/9,5/11,5 dt). På sträckan

mellan Växjö och Kalmar kompletterar Öresundstågstrafiken och trafiken med SJ Regional varandra så att den totala trafikeringen med regionaltåg längs hela sträckan är i stort sett densamma som söderut mot Malmö (17/10/10 dt).

Avsikten är att Öresundstågstrafiken ska trafikera hela sträckan med samma utbud. I ett första steg med utökad helgtrafik och i efterföljande steg med fullt basutbud (18/16/16 dt). Därmed kommer Öresundstågstrafiken att ersätta SJ Regional i de aktuella tåglägena och denna trafikerar då istället andra lägen.

När lokaltågstrafiken Växjö-Kalmar har uppnått basutbudsnivå (se nedan) kommer sträckan att trafikeras av parallella system. För att uppnå RSS restidsmål bör då tågstoppet i Hovmantorp ersättas av lokaltåg, samtidigt som nödvändiga trimningsåtgärder mellan Växjö och Emmaboda genomförs. På så sätt bibehålls principen om ett Öresundstågstopp per kommun, samtidigt som restidsmål kan uppnås.

Utveckling

Period	Utveckling	Totalkostnad per år (mkr)
2027-2030	Utökad trafik på helger (18/12/12 dt)	8,9
2031-2035	Utökning till basutbud (18/16/16 dt)	17,4
2035 →	---	17,4

Göteborg-Alvesta-Växjö-Kalmar

Förbindelsen mot Göteborg är viktig för att knyta ihop Kronoberg och sydöstra Sverige med landets nästa största storstadsregion. Sträckan trafikeras idag som kommersiell trafik av SJ Regional med 4/3/3 dt och berörda regioner har ett avtal med SJ om biljetters giltighet. Det nu gällande avtalet löper ut 2027. Region Kronobergs inriktning är att trafiken på sträckan behöver utvecklas och att den tidigare ambitionsnivån med en framtida trafikering på

6/5/5 dt fortsatt ska gälla. Exakt i vilken takt en utökning enligt denna ambitionsnivå kan ske, hur trafikeringen ska utformas i detalj samt vilka kostnader detta innebär behöver dock utredas närmare.

Trafikutveckling lokaltåg

Växjö-Emmaboda-Kalmar (-Karlskrona)

Sträckan trafikeras idag av Krösatåg med ett glest utbud på 2/0/0 dt. Ambitionen är att trafiken stegvis utökas så att fullt basutbud uppnås i perioden efter 2035. På så sätt kommer lokaltågstrafiken utgöra ett parallellt system till den regionala trafiken med Öresundståg.

I takt med att lokaltågstrafiken utökas på sträckan bör det övervägas om samtliga tåg ska gå till Kalmar eller om en del av trafiken istället ska gå till Karlskrona. På så sätt skulle en direktförbindelse skapas mellan Växjö/Alvesta och Karlskrona, något som föreslås i Region Blekinges trafikförsörjningsprogram och som skulle bidra till att knyta två viktiga arbetsmarknadsregioner i sydost närmare varandra.

En utökad lokaltågstrafik kan också aktualisera frågan om ytterligare tågstopp längs sträckan. Lessebo kommun omnämner i sin översiktsplan ett tågstopp i Skruv som en viktig utvecklingsmöjlighet. Växjö kommun pekar ut ett tågstopp vid Brände Udde i sin översiktsplan. Därutöver kan det även vara möjligt med ett tågstopp i Åryd, detta är dock inte omnämnt i Växjö kommuns översiktsplan. Förutsättningarna för och behovet av nya tågstopp är i nuläget inte klarlagt utan behöver utredas innan frågan kan bli aktuell.

Utveckling

Period	Utveckling	Totalkostnad per år (mkr)
2027-2030	Utökad trafik på vardagar (4/0/0 dt)	3,2
2031-2035	Utökning till lågutbud (8/4/4)	12,2
2035 →	Utökning till basutbud (16/12/12 dt)	39,3

Växjö-Alvesta-Nässjö-Jönköping

Dagens Krösatågstrafik på sträckan når i stort sett upp till pendlingsutbud på vardagar, men har ett glest utbud på helgerna. Trafiken på sträckan har en viktig lokal funktion i att knyta ihop de strategiska noderna Moheda och Lammhult med kärnan Växjö men är också regionalt viktig då den kopplar ihop tillväxtmotorerna Växjö och Jönköping med varandra.

Utveckling

Period	Utveckling	Totalkostnad per år (mkr)
2027-2030	Utökning till pendlingsutbud (12/9/9 dt)	4,0
2031-2035	Utökad trafik på helger (12/11/9 dt)	0,7
2035 →	Utökning till basutbud (16/12/12)	13,5

Växjö-Alvesta-Värnamo

Sträckan trafikeras idag av Krösatåg med ett utbud som i stort sett uppnår pendlingsutbud på vardagar med ett glest utbud på helger. Trafiken behåller nuvarande utbud inledningsvis och utökas därefter till pendlingsutbud och fullt basutbud i de två efterföljande perioderna.

I takt med att trafiken utökas och att infrastrukturåtgärder mellan Värnamo och Jönköping/Nässjö färdigställs bör möjligheten att låta vissa turer fortsätta till Jönköping som lokaltåg express ses över. Med ett sådant upplägg skulle det skapas en direktförbindelse mellan Växjö och Jönköping med en trafikering av regionalstågskaraktär, samtidigt som basutbud mellan städerna uppnås på sträckan via Nässjö.

Utveckling

Period	Utveckling	Totalkostnad per år (mkr)
2027-2030	---	
2031-2035	Utökning till pendlingsutbud (12/9/9 dt)	4,0
2035 →	Utökning till basutbud (16/12/12)	9,4

Växjö-Alvesta-Hässleholm

Sträckan trafikeras idag av Krösatåg och trafikeringen uppnår pendlingsutbud på vardagar och är nära motsvarande utbud även på helger. Trafiken utökas i ett första steg till fullt pendlingsutbud och i nästa steg till basutbudsnivå.

Utveckling

Period	Utveckling	Totalkostnad per år (mkr)
2027-2030	Utökning till pendlingsutbud (12/9/9 dt)	1,9
2031-2035	Utökning till basutbud (16/12/12)	14,2
2035 →	---	14,2

Hässleholm-Markaryd-Halmstad

Pågatåg trafikerar idag sträckan mellan Hässleholm och Markaryd. Nuvarande trafik uppnår i stort sett pendlingsutbud. Banans förlängning till Halmstad beräknas öppna för trafik 2028 och i samband med att trafiken då förlängs utökas utbudet till fullt pendlingsutbud. I efterföljande period utökas sedan trafiken ytterligare till fullt basutbud.

Utveckling

Period	Utveckling	Totalkostnad per år (mkr)
2027-2030	Markarydsbanans förlängning öppnar, start för trafik till Halmstad. Trafiken utökas till pendlingsutbud (12/9/9 dt)	7,7
2031-2035	Utökning till basutbud (16/12/12 dt)	3,7
2035 →	---	---

Älmhult-Olofström-Karlshamn (Sydostlänken)

Banan går idag endast mellan Älmhult och Olofström. Den är inte elektrifierad och trafikeras endast av godstrafik. Det finns långt gångna planer på att förlänga banan till Karlshamn och därmed knyta Blekinge närmare Södra stambanan. Även i det skedet kommer banan att ha störst betydelse för godstrafiken men i samband med detta planeras ny persontrafik med lokaltåg på sträckan. Större delen av sträckningen är belägen utanför Kronobergs län. Exakt hur banan ska trafikeras med lokaltåg återstår att utreda men ambitionsnivån som detta dokument utgår ifrån är en trafikstart med lågutbud i perioden 2031-2035 och därefter en utökning till pendlingsutbud i perioden efter det. I den här relationen är alltså inte avsikten i nuläget att trafiken uppnår

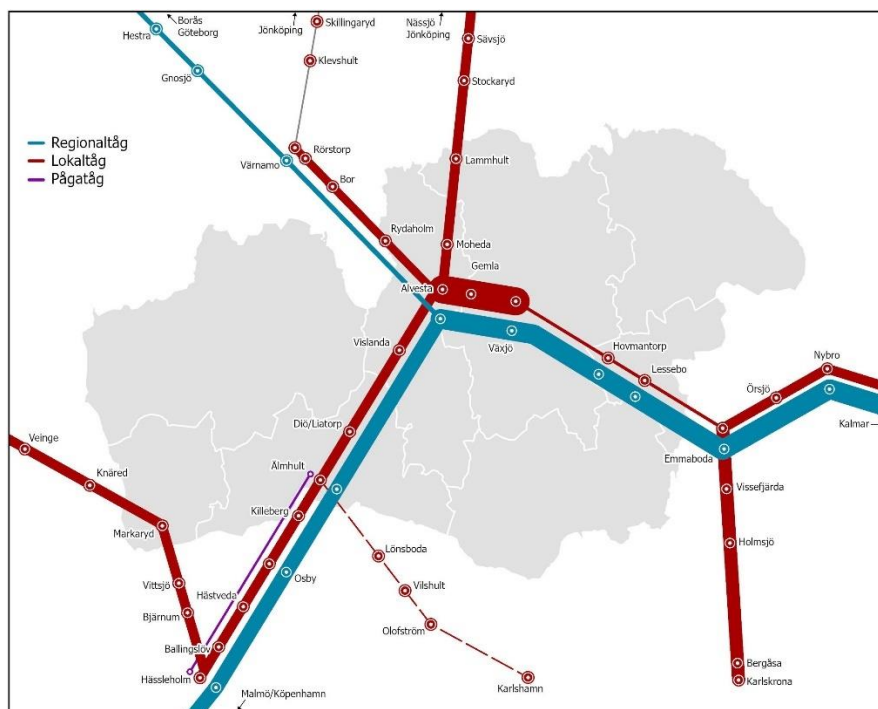
fullt basutbud men vad som i slutändan är ändamålsenligt behöver utredas i takt med att trafiken utvärderas.

Utveckling (preliminär)

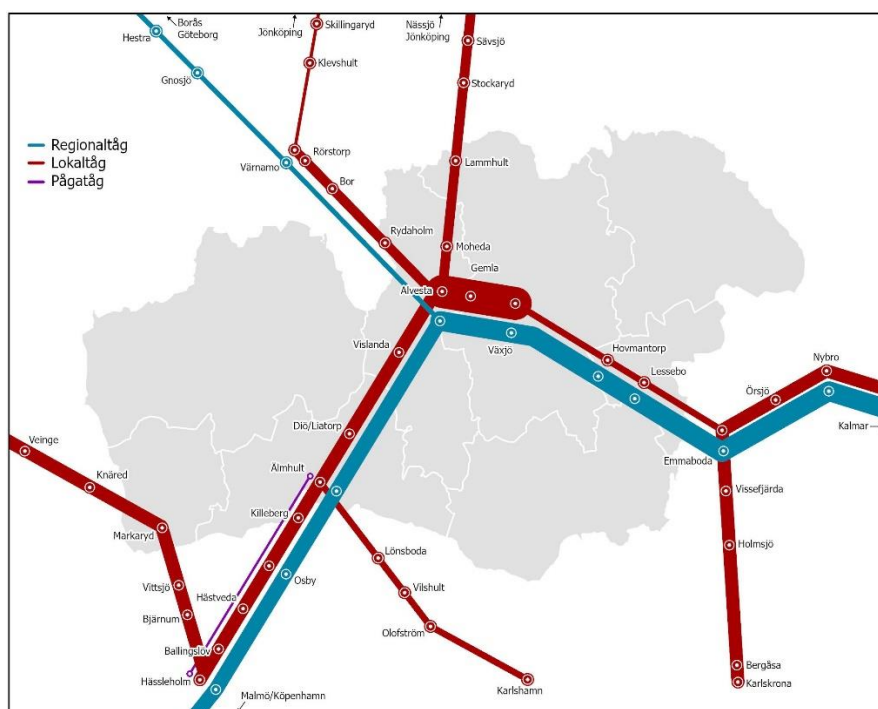
Period	Utveckling	Totalkostnad per år (mkr)
2027-2030	---	---
2031-2035	Banan öppnar för persontrafik, trafikstart med lågutbud (8/4/4 dt)	2,4
2035 →	Utökning till pendlingsutbud	1,5

Älmhult-Hässleholm (Pågatåg Express)

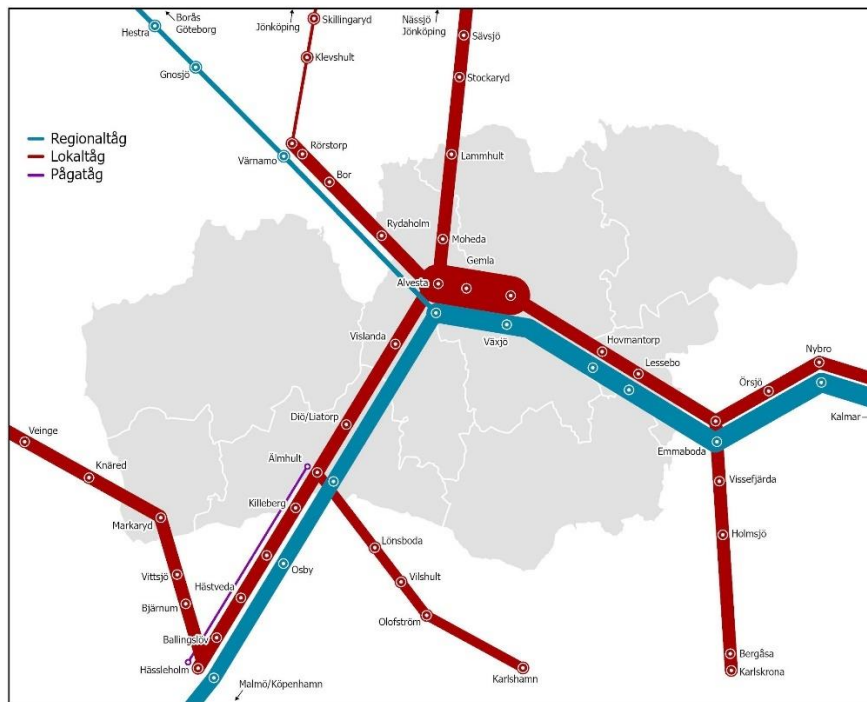
Denna trafik har tillkommit eftersom Öresundstågens kapacitet mellan Hässleholm och Älmhult, där pendlingen är omfattande, inte har varit tillräcklig för att tillgodose resbehovet i högtrafik. Bedömningen är att denna trafik fortsatt kan behövas, och i vissa lägen kan trafiken behöva förstärkas med ytterligare insatståg. Trafikens omfattning och hur den eventuellt behöver utvecklas behöver bedömas löpande.



Figur 6. Föreslaget trafikutbud 2027-2031 (linjens tjocklek representerar antalet dubbelturer)



Figur 7. Föreslaget trafikutbud 2031-2035 (linjens tjocklek representerar antalet dubbelturer)



Figur 8. Föreslaget trafikutbud 2035 och framåt (linjens tjocklek representerar antalet dubbelturer)

Trafikekonomi

Detta avsnitt kommer att tillkomma i senare skede efter att nya underlag har tagits fram och sammanställts.