

Motion till riksdagen 2025/26:360

av **Per-Arne Håkansson m.fl. (S)**

Utbyggnad av dubbelspår på hela järnvägssträckan Skånebanan från väst till öst

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn för att se över behoven av dubbelspår för järnvägssträckan Skånebanan Helsingborg–Hässleholm–Kristianstad och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Järnvägen mellan Helsingborg och Kristianstad är ett av Sveriges mest trafikerade enkelspår. Skånebanan, som den heter, passerar via bland annat Åstorp, Kvidinge, Klippan, Perstorp, Tyringe och Hässleholm.

Skånebanan utgör ett viktigt nav för pendlare för såväl arbete som utbildning samt direkttåget på stambanan till Köpenhamn och Stockholm. Kristianstads högskola, såväl som kvalificerade yrkesutbildningar i Hässleholm, innebär ökande behov av en väl fungerande kollektivtrafik. För utveckling och tillväxt inom industri i Åstorp, Klippan, Perstorp och Tyringe finns också behov av täta förbindelser.

Banan är totalt 11,3 mil lång och den trafikeras av både person- och godståg. Enbart direkt berörda orter och städer utgör i sig upp emot 400 000 invånare. Enligt uppgifter från Trafikverket går det enbart mellan Hässleholm och Kristianstad, en sträcka på tre mil, över hundratalet tåg per dygn.

Längs sträckan finns industri- och tillväxtorter med stora behov av ökad kollektivtrafik. Det är angeläget att industriföretagen i regionen har möjligheter att utvecklas för jobb och tillväxt. Rörelsemönstret för människor är gränsöverskridande. Jobb, utbildning och bostad kan finnas på olika orter och pendling mellan dessa vidgar arbetsmarknaden.

I dag försvåras denna viktiga arbetspendling av kapacitetsproblem på banan på grund av att den är enkelspårig. Det är vanligt att tåg får stanna under färden för att släppa fram mötande, vilket i sin tur innebär förseningar och att resenärer missar att komma med anslutande tåg.

Hässleholm är en betydande knutpunkt för tågtrafiken, även fjärrtågen. Förseningar till Hässleholm C kan innebära att resenärer missar anslutande tåg. Det är därför särskilt önskvärt att sådana förseningar kan undvikas.

I samband med att Fehmarn Bält-förbindelsen för tåg och bilar står färdig inom den beräknade tiden fyra fem år kommer trycket på transporter att öka i Skåne och Syd-sverige. Trafikverket konstaterar att restiden för persontåg Köpenhamn–Hamburg förkortas med upp emot två timmar, från dagens fyra och en halv timme över Jylland till framtidens två och en halv timme. Uppskattad restid från Malmö till Hamburg, som nu är cirka fem och en halv timme, kommer röra sig om cirka tre timmar.

Det är förutsättningar att beakta också i fråga om järnvägsförbindelsen på Skåne-banan. Då den kortaste vägen från Fehmarn Bält är via färjan Helsingborg–Helsingör finns det anledning att förbereda för ökat tryck inte enbart via Öresundsbron Köpenhamn–Malmö utan också från HH-leden och vidare in i Sverige.

Dubbelspår på hela eller till att börja med delar av sträckan har länge funnits med i diskussionen och planering kring infrastrukturens utveckling. Sverigeförhandlingarna, som legat till grund för den långsiktiga infrastrukturplaneringen, resulterade i att sträckningen togs med för kommande planering och satsningar. Vikten av väl fungerande tågförbindelser är stor för den regionala utvecklingen.

Per-Arne Håkansson (S)

Ewa Pihl Krabbe (S)

Anna Wallentheim (S)