Nya stambanans förutsättningar norr om Hm

stambanan.com | Avstämningsmöte

2021-04-26

kreera

Uppdraget

Syfte

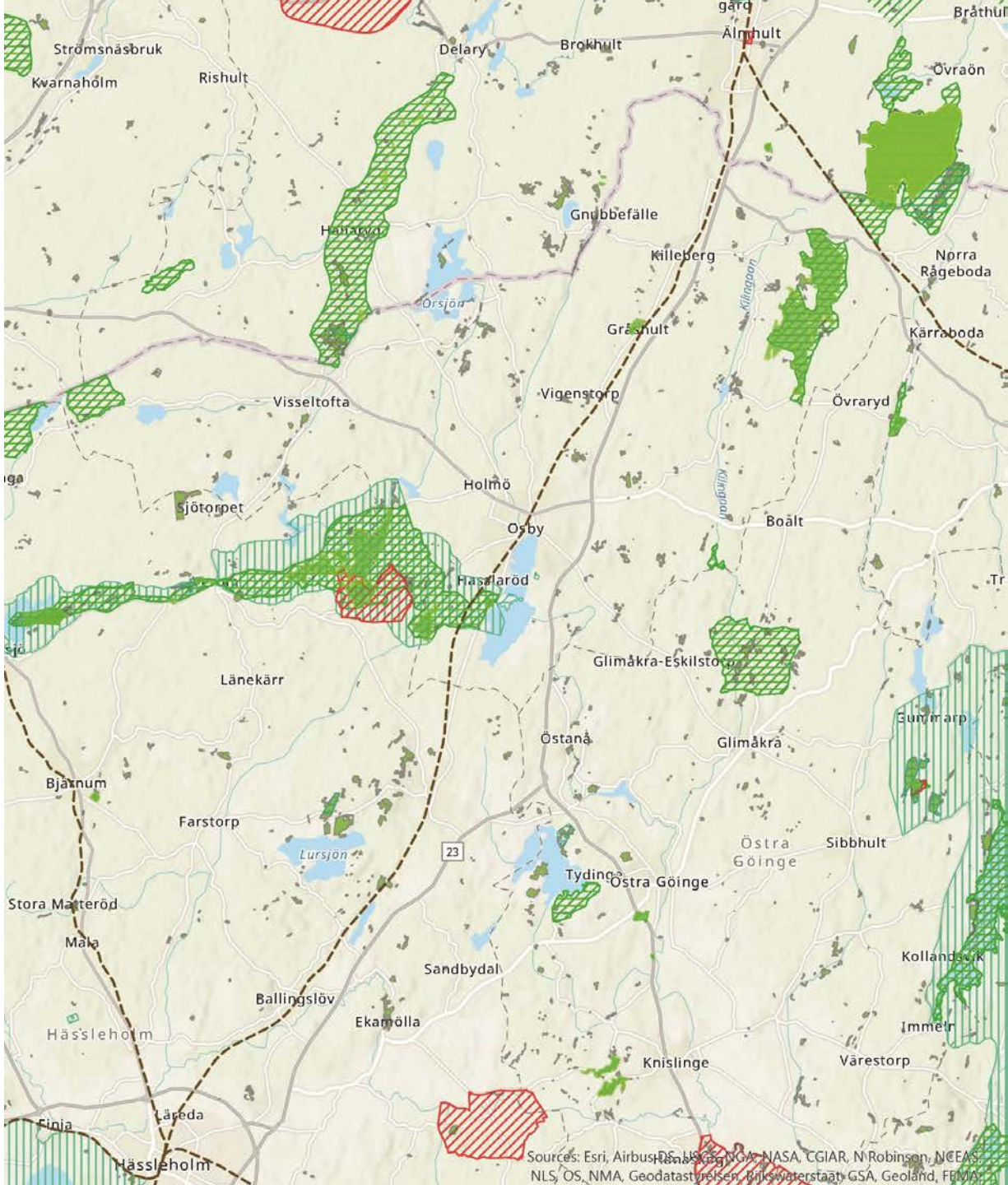
- Att undersöka lämpliga linjedragningar och platser för kopplingspunkter mellan nya stambanan och Södra stambanan norr om Hässleholm till söder om Älmhult
- Att värdera dessa alternativ sinsemellan.
- Att linjedragningar och platser för kopplingspunkter inte ska påverka linje- och/eller stationsval i Älmhult vid en fortsatt utbyggnad av den nya stambanan.
- Att även titta på lösningar som är ekonomiskt och kapacitetsmässigt hållbara i ett längre tidsperspektiv.

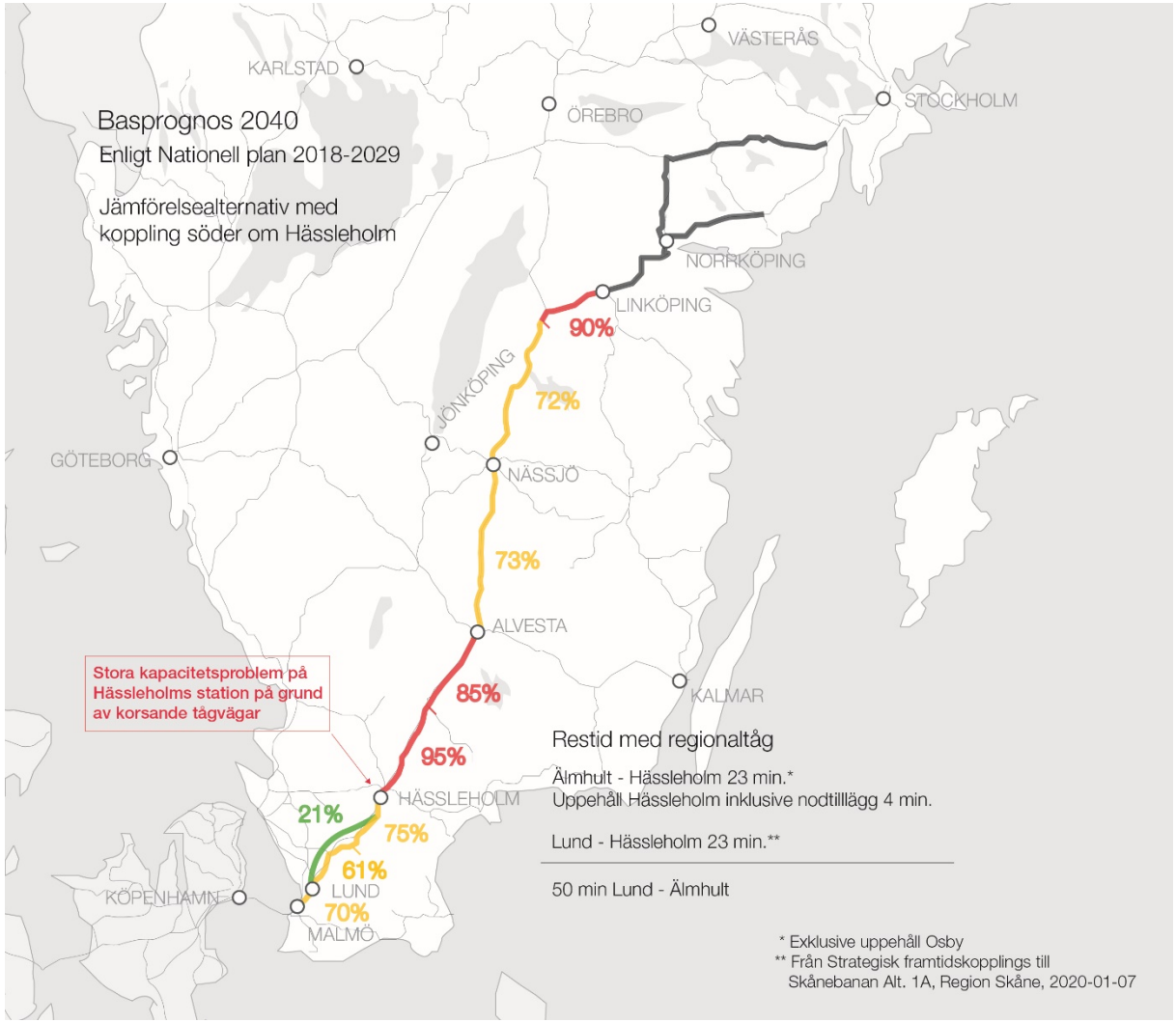
Området mellan Hässleholm och Älmhult med nationella natur- och kulturskydd.

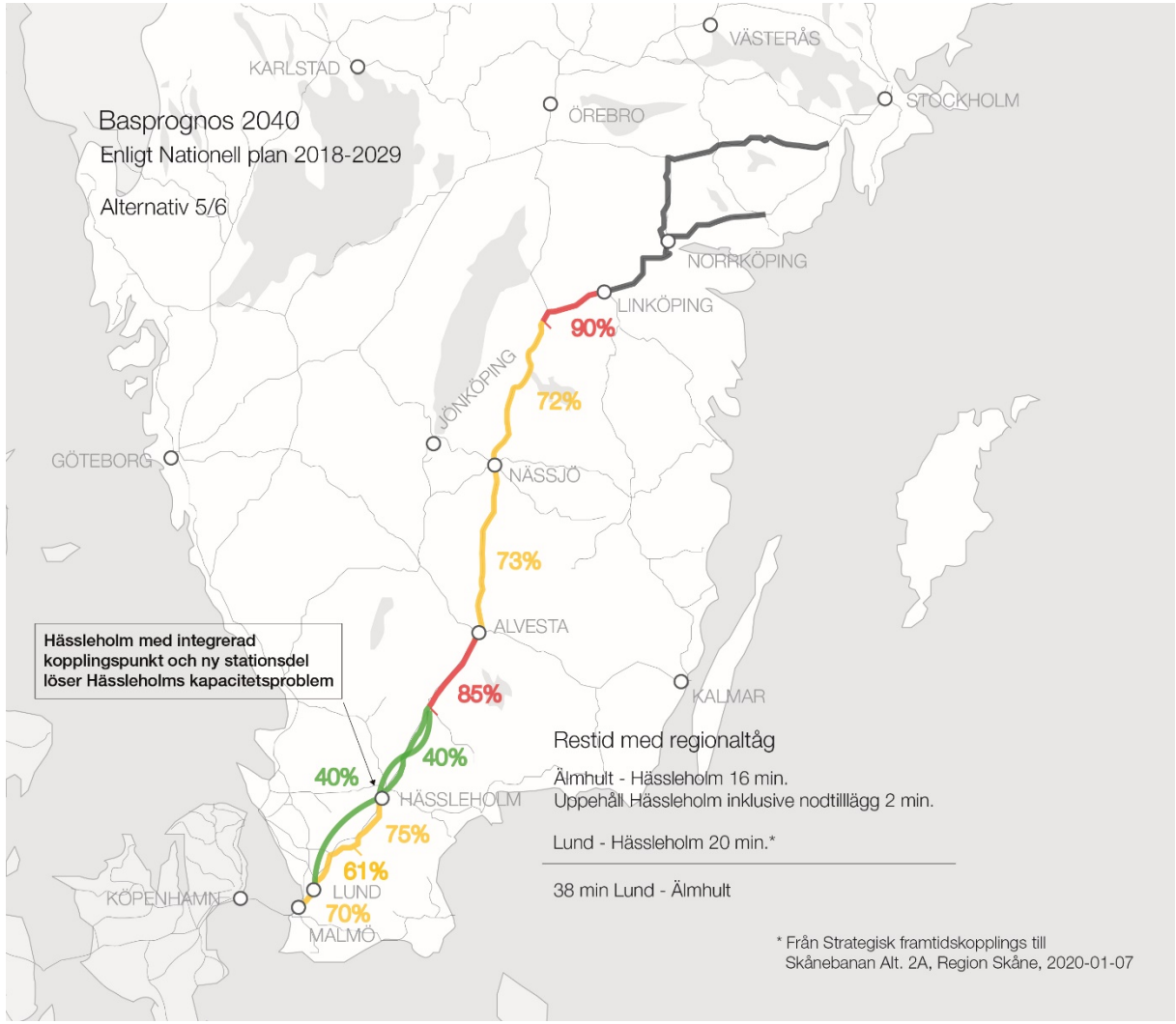
- Befintlig järnvag
- SCI_ej_alvar_rikstackande
- SPA_rikstackande
- NR_polygon
- SNUS (Värdefull skog)
- NVO_polygon
- Skogliga_vardekarnor

Riksintressen

- influensaomrade ovrigt riksintresse 2015-02
- RAA_RI_Kulturmiljovard_MB3KAP6
- NV_RI_naturvard_MB3kap6
- RI_NATURVARD
- RI_Friluftsliv




Basprognos 2040
Enligt Nationell plan 2018-2029
Jämförelsealternativ med koppling söder om Hässleholm
VÄSTERÅS
KARLSTAD
ÖREBRO
STOCKHOLM
NORRKÖPING
LINKÖPING
JÖNKÖPING
GÖTEBORG
NÄSSJÖ
ALVESTA
KALMAR
HÄSSLEHOLM
LUND
MALMÖ
KÖPENHAMN
90%
72%
73%
85%
95%
21%
75%
61%
70%
Stora kapacitetsproblem på Hässleholms station på grund av korsande tågvägar
Restid med regionaltåg
Älmhult - Hässleholm 23 min.*
Uppehåll Hässleholm inklusive nodtilllägg 4 min.
Lund - Hässleholm 23 min.**
50 min Lund - Älmhult
* Exklusive uppehåll Osby
** Från Strategisk framtidskopplings till Skånebanan Alt. 1A, Region Skåne, 2020-01-07

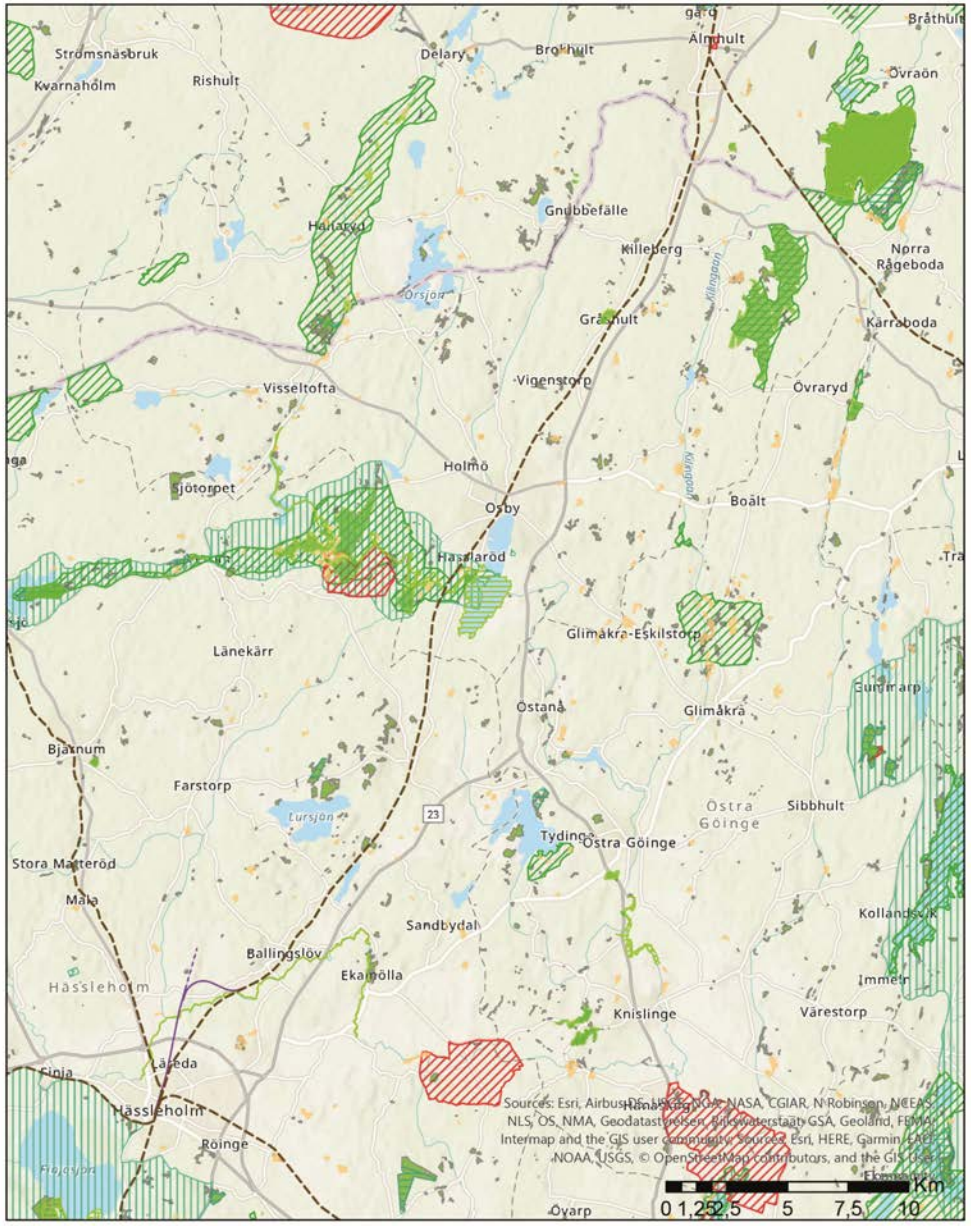

Basprognos 2040
Enligt Nationell plan 2018-2029
Alternativ 5/6
VÄSTERÅS
KARLSTAD
ÖREBRO
STOCKHOLM
NORRKÖPING
LINKÖPING
JÖNKÖPING
GÖTEBORG
NÄSSJÖ
ALVESTA
KALMAR
HÄSSLEHOLM
LUND
MALMÖ
KÖPENHAMN
90%
72%
73%
85%
40%
40%
75%
61%
70%
Hässleholm med integrerad kopplingspunkt och ny stationsdel löser Hässleholms kapacitetsproblem
Restid med regionaltåg
Älmhult - Hässleholm 16 min.
Uppehåll Hässleholm inklusive nodtilllägg 2 min.
Lund - Hässleholm 20 min.*
38 min Lund - Älmhult
* Från Strategisk framtidskopplings till Skånebanan Alt. 2A, Region Skåne, 2020-01-07

Förutsättningar

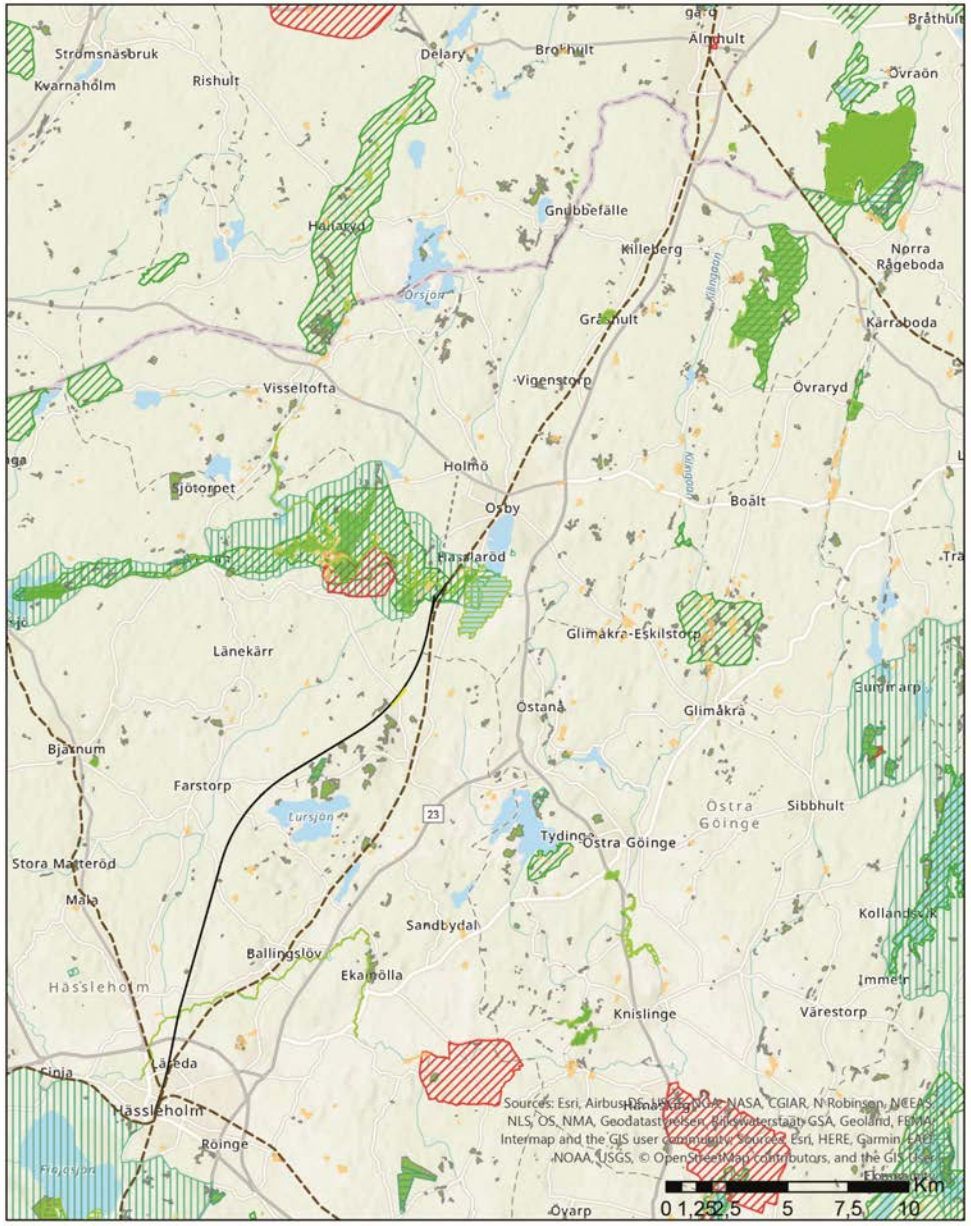
- Förslag för ny stambana som innefattar centralt belägen station och upphöjt (ca 12 m) läge i Hässleholm. Utfart väster om Kärråkradepån.
- Undvika tunnlar
- Koppling till SSB kan ske i plan

Reella alternativ

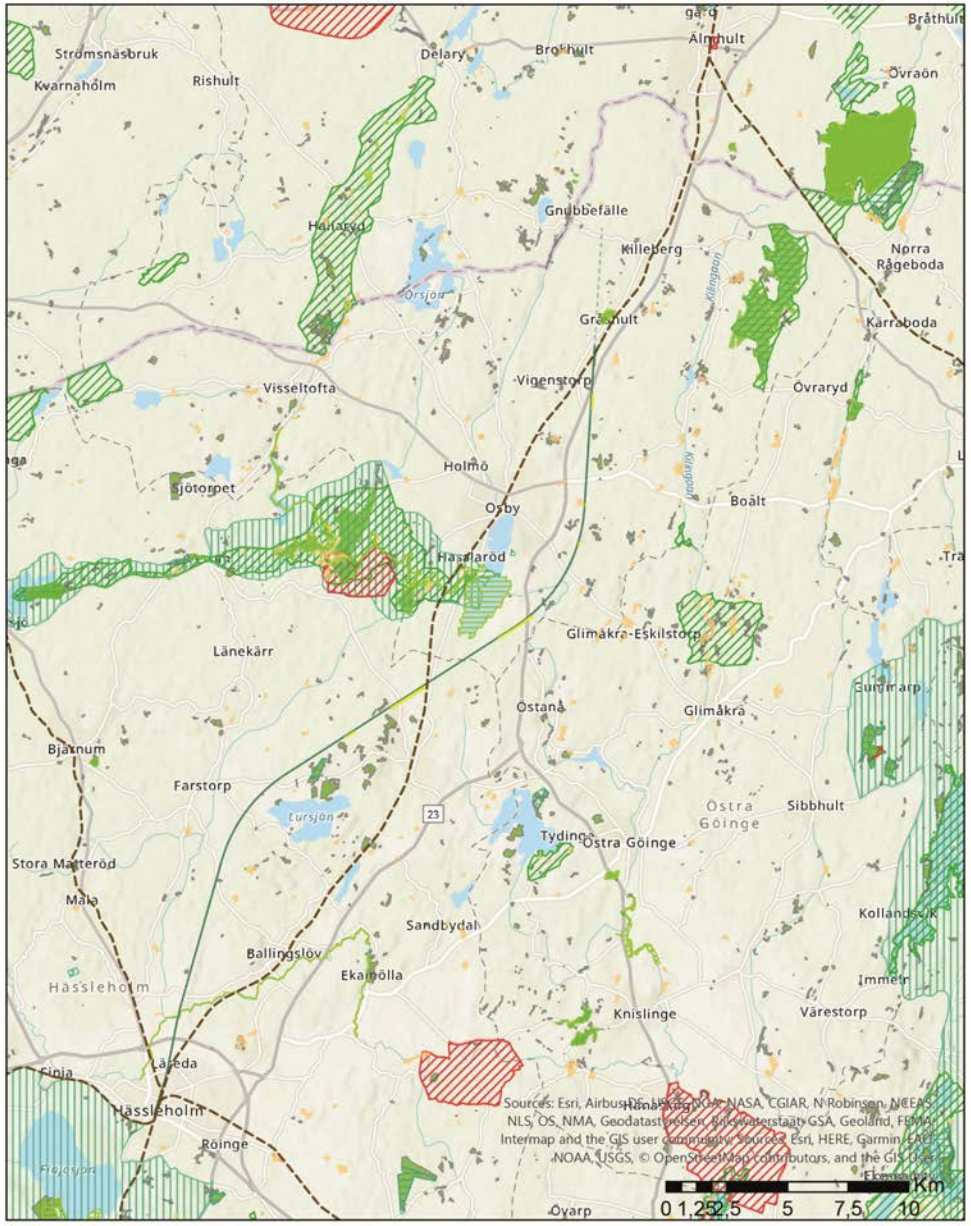
Alt 1 Söder om Ballingslöv



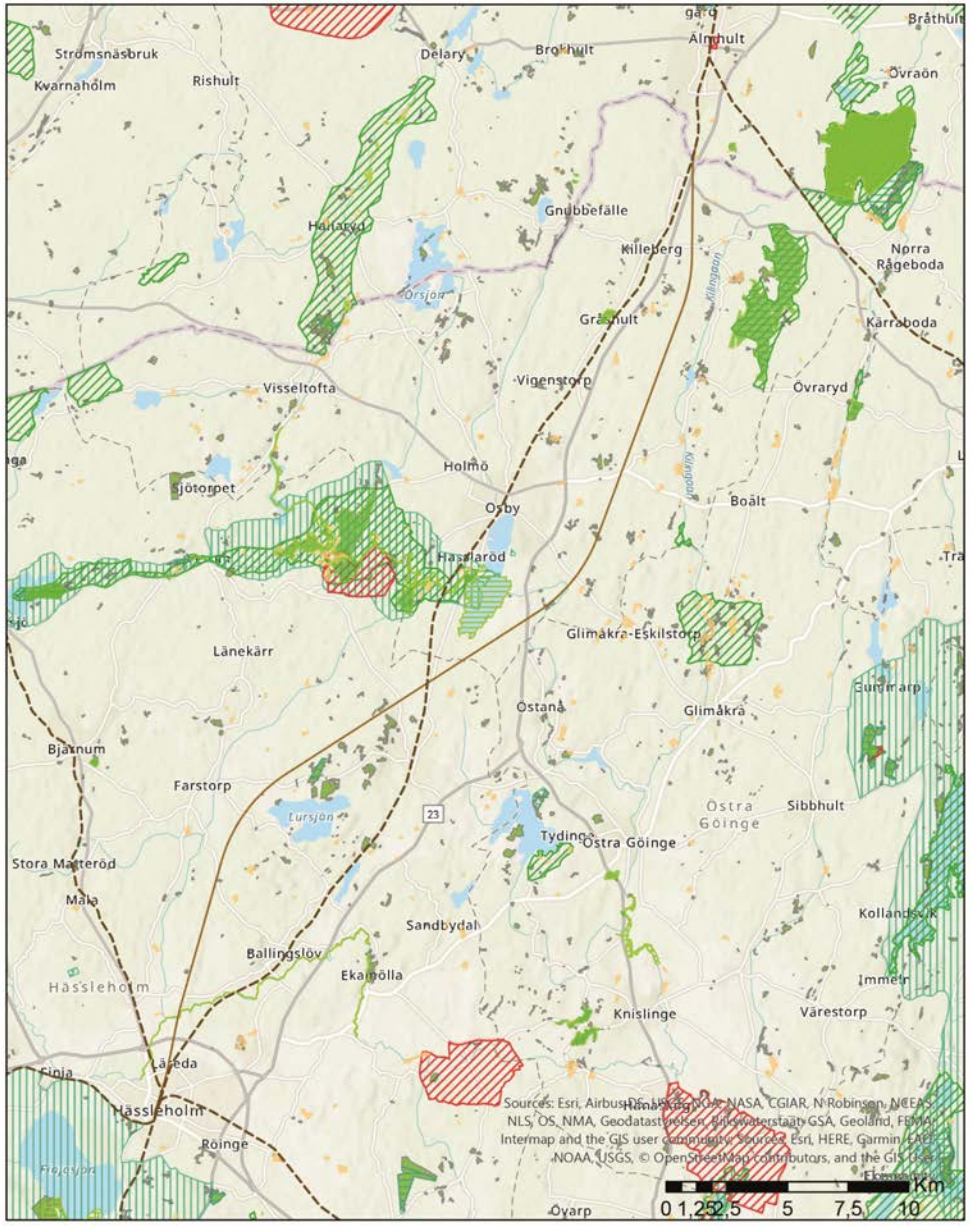
Alt 3 Söder om Osby



Alt 5 Söder om Killeberg



Alt 6 Norr om Killeberg



Resultat

Kort HH-bana

- Alternativ 1: Lång anslutningsbana

Medellång HH-bana

- Alternativ 3: Bra och gen sträckning, kort anslutningsbana

Lång HH-bana

- Alternativ 5: Något förlängd HH-sträckning med flera passager SSB, kort anslutningsbana
- Alternativ 6: Bra och gen HH-sträckning, lång HH-bana, kort till medellång anslutningsbana beroende på SSB-passage

Alternativ	Tillkommande etappkostnad	Kvarvarande kostnad framtid	Totalkostnad slutlösning
1	4 Mdkr	13,7 Mdkr	17,7 Mdkr
3	9,3 Mdkr	7,8 Mdkr	17,1 Mdkr
5/6	15,1 Mdkr	0 kr	15,1 Mdkr

Restid (min)	JA	Alt 3	Alt 5/6
Lund-Hässleholm*	23	20	20
Hässleholm**	4	2	2
Hässleholm-Älmhult	23	20	16
Lund-Älmhult	**50**	**42**	**38**
Malmö-Älmhult	**62**	**54**	**50**

JA = Lund-Hässleholm med kopplingspunkt söder om Hässleholm

* Restid enl 1A (kopplingspunkt söder om staden) och 2A (höghastighetsstation med integrerad kopplingspunkt). Strategisk framtidskoppling till Skånebanan, Region Skåne, 200107.

** Uppehållstid och nodtillägg för Hässleholm C

Slutsats

- Centralt stationsläge i Hässleholm är mycket viktigt för både regional- och fjärrtågstrafiken med ny stationsdel i staden för att lösa de kapacitetsproblem som finns på befintlig station.
- I Trafikverkets basprognos med Lund – Hässleholm är kapaciteten norr om Hässleholm 95%. Förlängningen medför att detta kapacitetsproblem löses
- Att avsluta Lund – Hässleholm direkt norr om Hässleholm medför att en lång tillfällig kopplingspunktsbana behöver byggas, pengar som inte ger någon effekt när nya stambanan byggs vidare
- Alternativ 3 och 5/6 indikerar att det finns lägen där nya stambanan naturligt kan gå nära eller korsa Södra stambanan vilket minimerar mängden och merkostnaden för att bygga en kopplingspunkt
- Alternativ 5/6 är det enda alternativet som skapar en långsiktig lösning på de kapacitetsproblem som Trafikverkets basprognos för 2040 pekar ut för sträckan Hässleholm – Älmhult. Detta läge möjliggör därför att kopplingspunkten som byggs också blir en långsiktig permanent kopplingspunkt utan behov av provisorier för etappen
- Det är viktigt att hitta funktionella lägen för kopplingspunkternas lägen, detta för att hitta naturliga avslut för lokaliseringsutredningen/utformningen samtidigt som olika alternativ är möjliga också i kommande planeringsskede för nästkommande etapper
- Restidsvinsten Lund – Älmhult med alternativ 5/6 är ca 12 minuter (till 38 minuter) jämfört med Jämförelsealternativet enligt basprognosen med kopplingspunkt söder om Hässleholm.
- Merkostnaden i etappskedet för ”Lund – Hässleholm” att bygga till alternativ 5/6 söder om Älmhult är ca 11 miljarder jämfört med ett avslut enligt alternativ 1
- Den samhällsekonomiska nyttan är upp till +29 miljarder SEK nuvärdesberäknat jämfört med JA. Den största delen av detta är även tillkommande nyttor jämfört med alternativ 1
- Samtliga alternativ är utformade i linje med Sverigeförhandlingens sträckning
- Studien visar på sex alternativa lösningar för att förlänga norr om Hässleholm med flyttad kopplingspunkt för Regionaltrafiken. Samtliga alternativ underlättar en fortsatt utbyggnad enligt Sverigeförhandlingen

Tack!