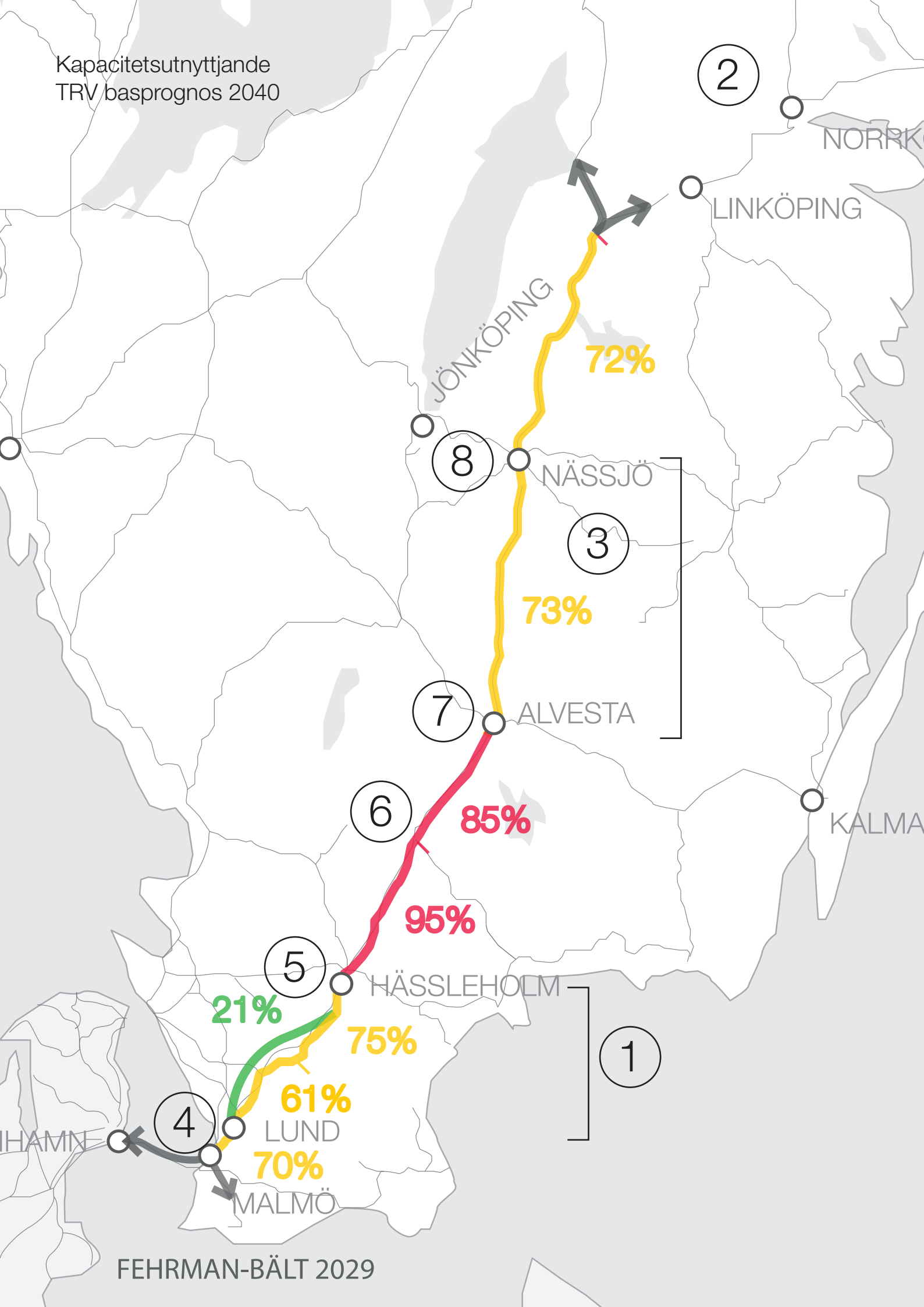


# Prioriterade satsningar på Södra stambanan till nationell plan 2022-2033

Kapacitetsutnyttjande  
TRV basprognos 2040



2

NORRKÖPING

LINKÖPING

JÖNKÖPING

8

NÄSSJÖ

3

73%

7

ALVESTA

6

85%

KALMAR

5

HÄSSLEHOLM

21%

75%

1

4

LUND

61%

70%

MALMÖ

FEHRMAN-BÄLT 2029

Södra stambanan är Sveriges enskilt viktigaste stråk för järnvägstransporter. I nationell plan 2018-2029 inkluderades Lund-Hässleholm, den idag största flaskhalsen på sträckan. I Trafikverkets nya basprognos inför åtgärdsplaneringen 2022-2033 bedöms sträckan Hässleholm-Alvesta bli den mest överbelastade delsträckan i Södra stambanan och blir därmed en flaskhals i systemet.

Eftersom denna sträcka ligger söder om Mjölby, där godstrafiken viker av, blir den också dimensionerande för möjligheterna till överflyttning till järnväg när Fehmarn Bält projektet öppnar 2029. Fehmarn Bälts öppnande 2029 innebär nya möjligheter för överflyttning av godstransporter till järnväg. Men kapacitetsbristen på sträckan Hässleholm-Älmhult-Alvesta innebär problem för en önskad och möjlig utökning.

Utöver flaskhalsen Hässleholm-Alvesta finns en rad kapacitetsbehov kring Malmö-Lund som den övergripande modellen missar, samt behov av fortsatt upprustning genom drift- och underhållsåtgärder och smarta trimningsåtgärder. Denna studie syftar till att redovisa den samlade behovsbilden för Södra stambanan.

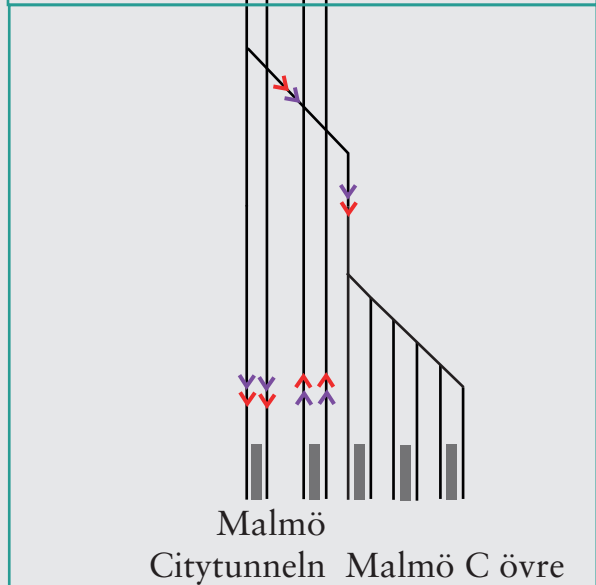
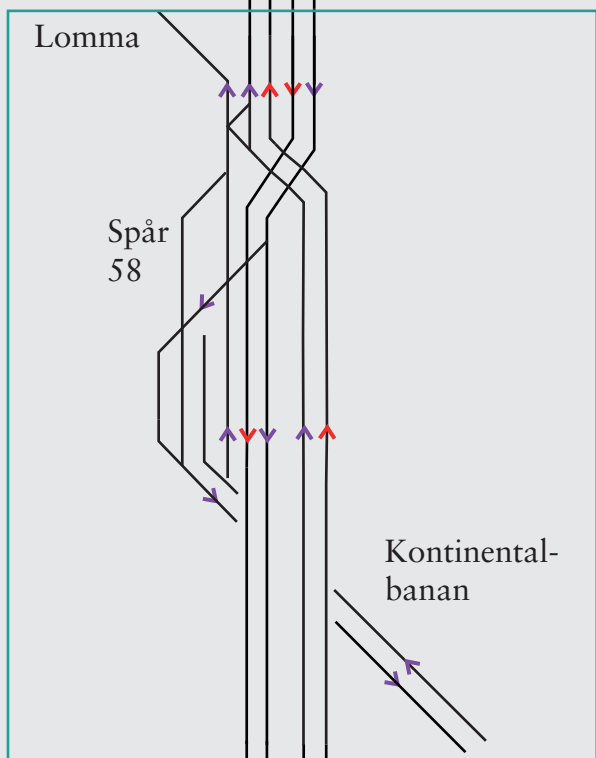
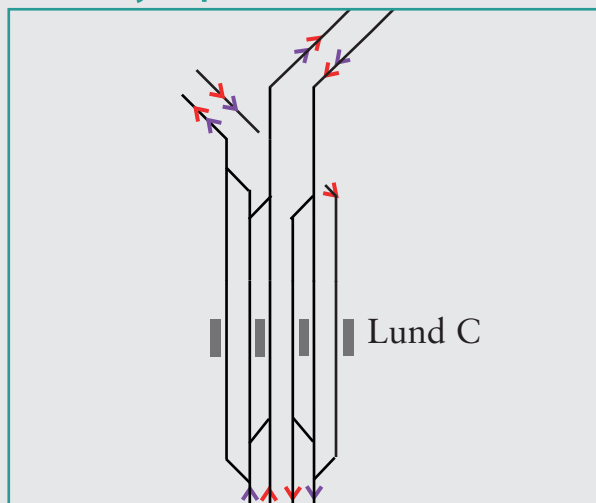
## Kapacitetstrimningåtgärder längs södra stambanan

- ① Delsträckan Lund-Hässleholm har stora brister och är en möjlig fortsatt etapp av ny stambana. För att ge önskad kapacitetseffekt måste dragningen göras med centralt stationsläge och inkludera en ny stationsdel och koppling till Kristianstadbanan. Lund-Hässleholm bör bli ett pilotprojekt för industriell utbyggnad med hjälp av landbroar.
- ② Östergötland och kopplingen till Stockholm har bristande kapacitet och restid. Ostlänken behövs för att förbättra kapacitet och restid för norra delen av Södra stambanan.
- ③ Förbigångsspår för uppspårssidan för att avlasta Nässjö C och öka kapaciteten. Kostnad ca 100 Mkr.
- ④ Planskild anslutning vid Svågertorp riktning Citytunneln och Ystadbanan/Trelleborgsbanan ca 1400 Mkr

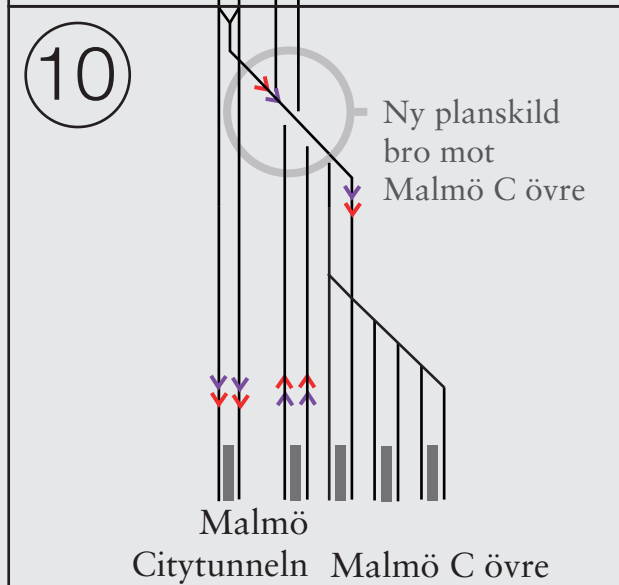
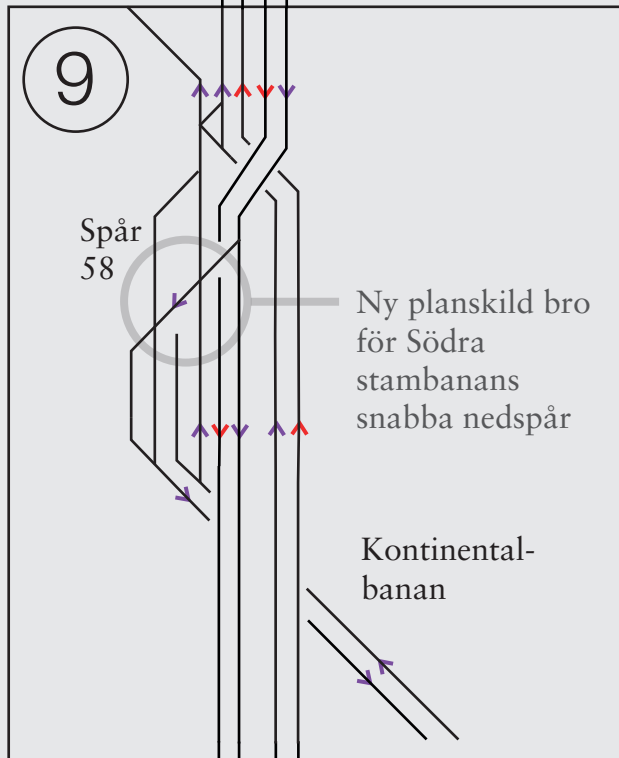
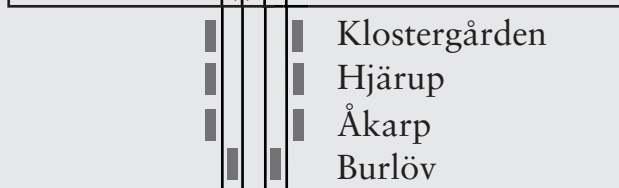
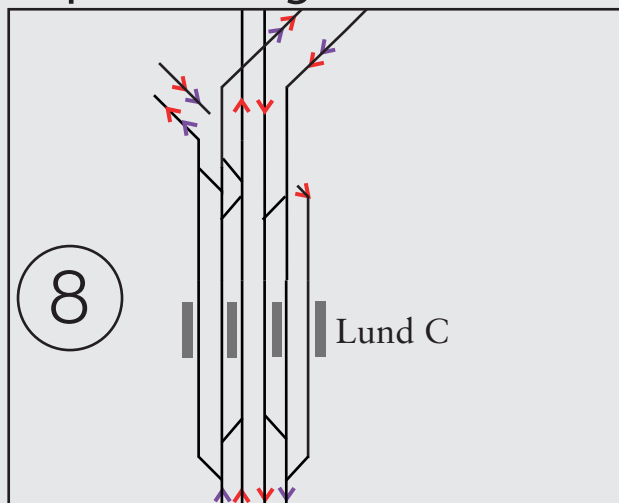
## Bangårdsåtgärder Eslöv-Nässjö

- ⑤ Den viktigaste åtgärden i Hässleholm är ombyggnad av stationen för att hantera höghastighetsbanan.
- ⑥ Förbigångsspår i Älmhult upp- och nedspårssidan med förberedelse för ny godsbangård och anslutning till kombiterminal och triangelspår till Sydostlänken. Kostnad ca 250 Mkr.
- ⑦ Triangelspår i Alvesta bör kombineras med trimningsprojekt genom ny mellanplattform på befintlig godsbangård öster om dagens plattformar, kostnad ca 60 Mkr. Möjliggörs av den avlastning som blir av triangelspår i Alvesta (i NP 18-29) som kopplar Sydostlänken direkt till Kust till kust-banan.
- ⑧ Upprustning av trappor, plattformar och plattformsovergång i Nässjö. Bedömd kostnad 30 Mkr.

# Med fyrspar Malmö-Lund



# Kapacitetsåtgärder



## Kapacitetsåtgärder i Malmö och Lund

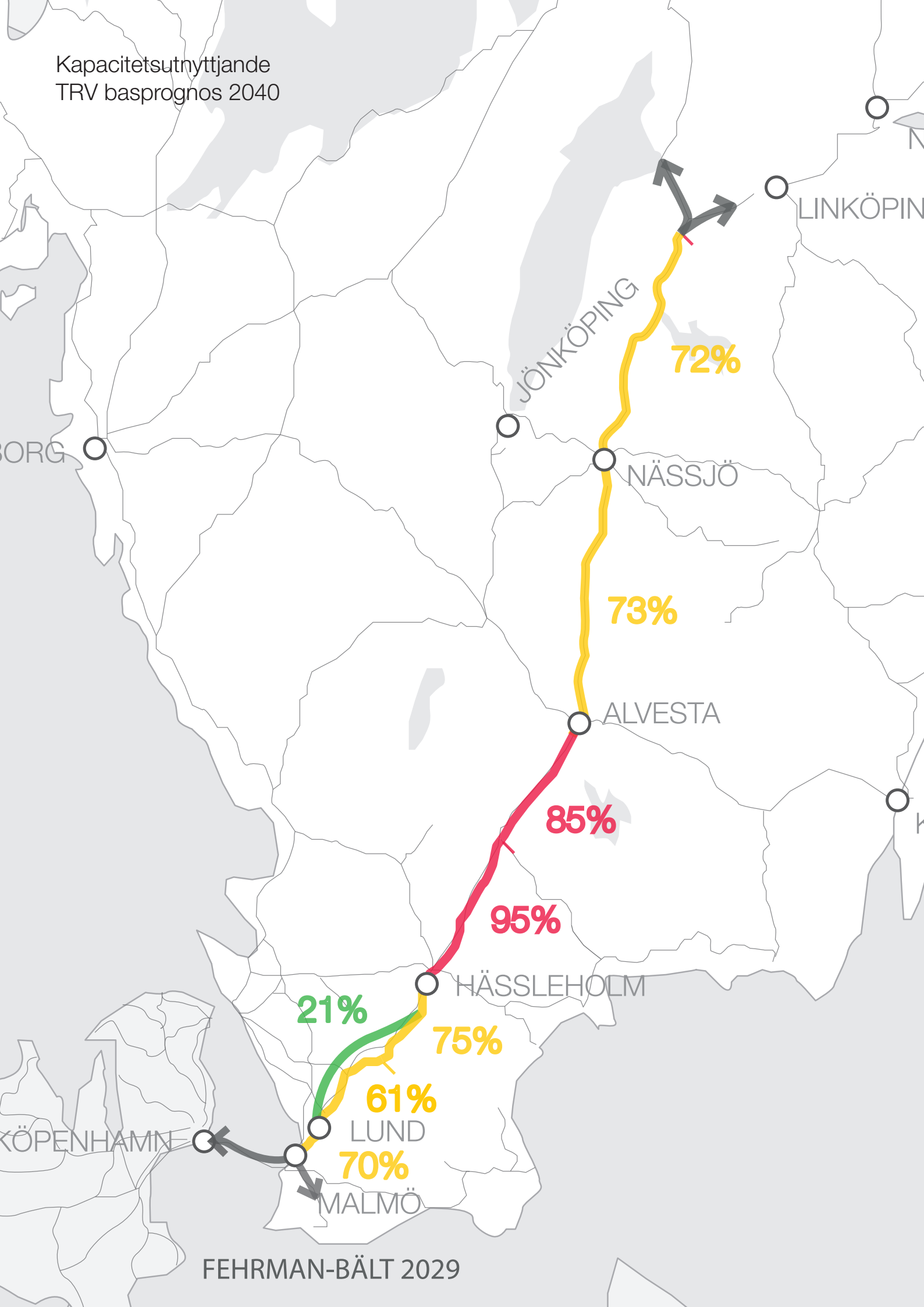
När fyrspåret Malmö-Lund är färdigställt ökar kapaciteten i systemet. För att åstadkomma full kapacitetseffekt av fyrspåret Malmö-Lund måste tågtrafiken kunna köras utan att tågen behöver korsa varandras spår. Tågtrafiken behöver även kunna sorteras planskilt i båda ändar av stråket.

- ⑧ Fyra spår in till Lund C och sortering av höghastighetsbanan med anslutning till mitten av stationen. Utbyggnad 400 meter till långa plattformar för höghastighetståg. Denna åtgärd behöver ingå i Lund-Hässleholm liksom en ombyggnad av stationen.
- ⑨ För att kunna nyttja den fulla kapaciteten av fyrspåret Malmö-Lund krävs en planskild infart till Malmö godsbangård/mot Kontinentalbanan. En planskild infart gör att godståg som ska till Kontinentalbanan kan korsa utan att störa snabbare tåg på väg in till Malmö C. Föreslagen åtgärd är att det yttre snabba nedspåret lyfts på en bro söder om höger-vänster planskildheten så att godståg kan korsa planskilt under spåret. Kostnad för åtgärden bedöms till ca 600-800 miljoner kronor.
- ⑩ Tåg som ska köra in till Malmö C övre måste idag korsa både spår och tågväg med norrgående tåg från Malmö. Detta begränsar kapaciteten i systemet och måste åtgärdas. Föreslagen lösning är att anlägga en planskild bro in till Malmö C övre för ankommande tåg på väg till Malmö citytunneln. Kostnad för åtgärden bedöms till ca 600-800 Mkr.

## Höjd teknisk standard avseende reinvesteringar i anläggningen

- Det pågår och planeras flera viktiga reinvesteringsprojekt längs Södra stambanan. Slutföra de spår-, växel och kontaktledningsbyten som pågår och är planerade under kommande år.
- Fullfölja utbyggnaden av ERTMS när marknaden och standarden för systemet är moget. Behöver ske före befintlig anläggningstekniska livslängd är uppnådd.

Kapacitetsutnyttjande  
TRV basprognos 2040



FEHRMAN-BÄLT 2029

## Peka ut Södra stambanans brister i nationell plan

Det höga kapacitetsutnyttjandet på sträckan Hässleholm-Älmhult-Alvesta skapar Södra stambanans huvudsakliga flaskhals för godstrafik och persontrafik. Kapacitetsbristen på sträckan skapar problem vid utökning av trafiken till Fehrman Bälts öppnande 2029. Kapacitetsbristen tydliggörs i Trafikverkets basprognos för åtgärdsplaneringen 2022-2033, det vill säga åtgärder utöver komplettering och förlängning av förbigångsspår.

- Kapacitetsproblemen på godsbangårdssystemet i Skåne samt Malmö och Helsingborg för att klara den funktionshöjning som behövs avseende både antal tåg och längre tåg till när Fehmarn Bält öppnar som öppnar 2029.

## Åtgärder till nationell plan 2022-2033

- Fullfölj Lund-Hässleholm och gör projektet till ett pilotprojekt för industriellt byggande så det kan öppnas tätt in på Fehmarn Bälts öppnande 2029.
- Fullfölj Sydostlänken.
- Fullfölj triangelspår Alvesta.
- Maximera kapaciteten för befintligt dubbelspår genom utbyggnad av förbigångsspår Hässleholm-Nässjö.
- Genomför kapacitetshöjande åtgärder för sorteringsåtgärder i Malmö, och integrera problemen i Lund i Lund-Hässleholm.

### Prioritera och tänk på:

- Fullfölj reinvesterings- och underhållsprojekten som nu planeras och pågår längs Södra stambanan.
- Prioritera sammanbyggnad av fyrspåret Malmö-Lund in till Lund C inom Lund-Hässleholm projektet.
- Beakta framtida sorteringsproblematik från Västkustbanan till Lund C.

[stambanan.com](https://stambanan.com)