

# Nya stambanans förutsättningar för etappavslut norr om Hässleholm, för Lund - Hässleholm

Beställare:  
stambanan.com  
Älmhults kommun  
Hässleholms kommun

Utförare:  
Kreera samhällsbyggnad

**stambanan.com**

## Kapacitetsproblemen förskjuts

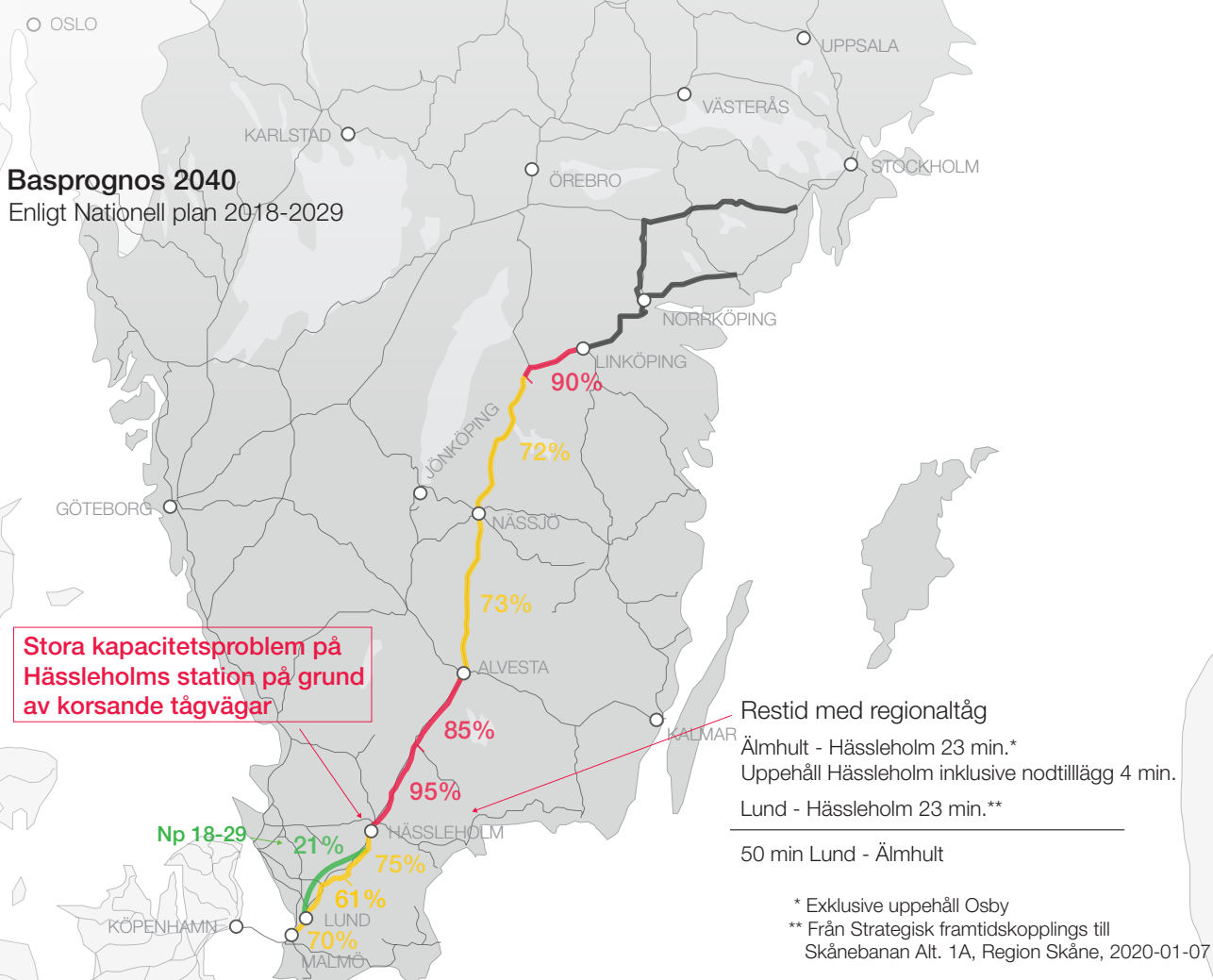
Sträckan Hässleholm – Älmhult bedöms få 95% utnyttjande enligt Trafikverkets basprognos 2040 (för nationell plan 2022-2033). Sträckan blir därmed den delsträcka med högst kapacitetsutnyttjande längs hela Södra stambanan efter genomförd nationell plan.

Det behövs åtgärder för att inte kapacitetsbegränsningen som idag utgörs av Lund-Hässleholm enbart flyttar till Hässleholm C och Hässleholm - Älmhult. Samtidigt behövs en effektiv kopplingspunkt för storregionala tåg mot Älmhult/Kronoberg/Kalmar så att den samlade nyttan av nya stambanan blir så stor som möjligt, utan att onödiga etappkostnader behöver tas i projekten.

En förlängning av ny stambana Lund – Hässleholm med del av sträckan Hässleholm – Älmhult är en effektiv infrastrukturlösning som avhjälpas kapacitetssituationen och kortar restiderna för både storregional pendling och långväga persontåg.

Syftet med denna studie är bland annat att undersöka:

- förutsättningarna och möjligheterna för etappavslut norr om Hässleholm.
- lämpliga linjedragningar och platser för kopplingspunkter mellan nya stambanan och Södra stambanan norr om Hässleholm till söder om Älmhult.



## Studerade lösningar

Utredningen har studerat ett antal varianter för hur Lund – Hässleholm-projektet kan avslutas med en lösning som både medför minimalt med anläggning och provisorier samt även löser framtida kapacitetsproblem norr om Hässleholm.

Inom utredningen har sex alternativ för den nya stambanans anslutning till Södra stambanan studerats (utformade inom Trafikverkets utredningsområde för ÅVS Jönköping-Malmö). Alternativen har studerats utifrån linjedragning, funktion, längd på bana, profil och med hänsyn till ett urval av natur- och kulturvärden längs stråket.

### Utredningen har tagit utgångspunkt i:

- ett centralt upphöjt stationsläge i Hässleholm, med planskild passage över Skånebanan riktning Helsingborg.
- norr ut från stationen måste spåren gå över Markarydsbanan planskilt och korsa godsbangården.
- norr om bangården ligger Kärråkradepån på västra sidan om Södra stambanan. Södra stambanan svänger österut med en geometri som är betydligt snävare än vad Nya stambanan kan svänga.

### Följande sex alternativ studerades:

- Alternativ 1 – Söder om Ballingslöv,
- Alternativ 2 – Norr om Ballingslöv,
- Alternativ 3 – Söder om Osby,
- Alternativ 4 – Söder om Killeberg (öster SSB)
- Alternativ 5 – Söder om Killeberg (väster SSB)
- Alternativ 6 – Norr om Killeberg

Alternativutvärderingen resulterade i att **Alternativ 1, 3, 5 och 6** (som slagits ihop, se nästa uppslag) togs vidare för jämförelse inom utredningen.

### Tekniska krav

Alternativen i denna utredning är gjorda med följande förutsättningar\*:

#### Ny stambana:

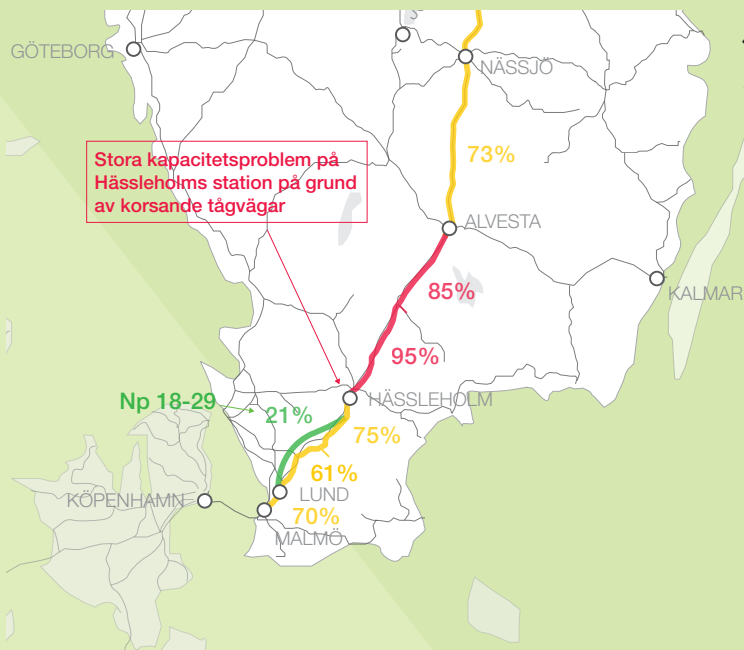
- STH 320 km/h
- Horisontalradie:  $\geq 6300$  m (i undantagsfall ca 5000 m om nödvändigt)
- Klotoid: minst 360 m
- Lutning: 0–25 ‰
- Vertikalradie:  $\geq 25\ 000$  m (med utgångspunkt i 30 000 m)

#### Anslutningsbana mellan Nya stambanan och Södra stambanan (med en standard minst motsvarande):

- STH 130 km/h
- Horisontalradie:  $\geq 800$  m
- Klotoid: minst 140 m
- Lutning: 0–25 ‰ (en medellutning på 15–25 ‰ får ej överstiga 10 km)
- Vertikalradie:  $\geq 6\ 000$  m

\*enligt Teknisk systemstandards TSS 4 råd

## Relevanta alternativ



Jämförelsealternativ (JA) Lund – Hässleholm och Södra stambanan Älmhult – Lund enligt TrV bas 2040 efter Np 18-29 genomförts med avslutning av Nya stambanans etapp enligt alternativ 1.

### Jämförelsealternativ (JA) och Alternativ 1

Principen är att kopplingspunkten ska ligga så nära Hässleholm som möjligt. Kopplingspunkten blir en avvikande bana åt öster, när Nya stambanan passerat rv21. Nya stambanan skulle i framtiden kunna förlängas vidare norrut. Anslutningsbanan för att få till kopplingspunkten till Södra stambanan blir lång, utan att ge någon nytta till kommande fortsättning.

#### Restid med regionaltåg

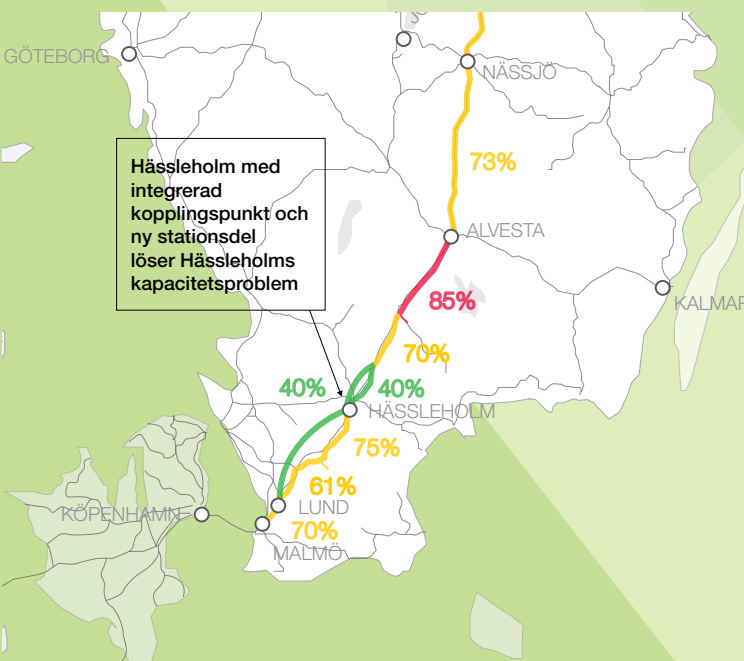
Älmhult – Hässleholm 23 min.\*

Uppehåll Hässleholm inklusive nottillägg 4 min.

Lund – Hässleholm 23 min.\*\*

50 min Lund – Älmhult

\*Exklusive uppehåll Osby, \*\* Från Strategisk framtidskopplings till Skånebanan Alt. 1A, Region Skåne, 20-01-07



Jämförelsealternativ Lund – Hässleholm och Södra stambanan Älmhult – Lund enligt TrV bas 2040 efter Np 18-29 genomförts med avslutning av Nya stambanans etapp enligt alternativ 3.

### Alternativ 3

Principen är att Nya stambanan följer en gen sträckning norr om Hässleholm. Strax söder om Osby passerar Södra stambanan och Nya stambanan ett område med flera natur- och kulturskydd. Genom att samförlägga banorna nära varandra i denna passage skapas både en möjlighet att minimera det samlade intrånget, och att en kopplingspunkt går att skapa där båda banor naturligt förläggs med kort anslutning.

#### Restid med regionaltåg

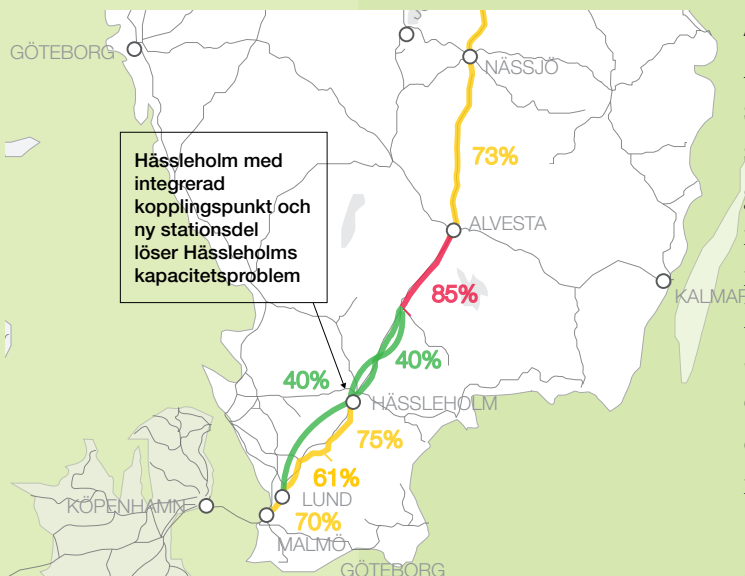
Älmhult – Hässleholm 20 min.

Uppehåll Hässleholm inklusive nottillägg 2 min.

Lund – Hässleholm 20 min.

42 min. Lund – Älmhult

\*Från Strategiskt framtidskopplin till Skånebanan Alt. 2A, Region Skåne, 20-01-07



Jämförelsealternativ Lund – Hässleholm och Södra stambanan Älmhult – Lund enligt TrV bas 2040 efter Np 18-29 genomförts med avslutning av Nya stambanans etapp enligt alternativ 5/6.

#### Restid med regionaltåg

Älmhult – Hässleholm 16 min.

Uppehåll Hässleholm inklusive nottillägg 2 min.

Lund – Hässleholm 20 min.\*

38 min Lund – Älmhult

\*Från Strategiskt framtidskopplin till Skånebanan Alt. 2A, Region Skåne, 20-01-07

## Alternativ 5/6

Alternativ 5 och 6 har till stor del samma sträckning och har därför slagits ihop. Principen innebär en gen sträckning norr om Hässleholm men förläggs öster om Osby, vilket medför minskat intrång i de natur- och kulturvärden som finns. Passagen av Södra stambanan sker söder om Osby och går till en punkt norr om Killeberg och ansluts där till Södra stambanan med en kopplingspunkt.

Alternativet innebär att det finns flera principiella lägen där Nya stambanan kan avslutas söder om Älmhult, och som samtidigt möjliggör olika alternativ för vidare sträckning genom eller utanför Älmhult. Placeringen medför att både ett centralt läge och västligt lägre blir möjligt i Älmhult vid förlängning av Nya stambanan. Regionaltågen kan i princip nyttja Nya stambanan hela vägen till Älmhult bortsett de sista kilometrarna.

## Jämförelse längder

Tabell 1. Längd från Hässleholm C till avslut etappskede Lund – Hässleholm – (Älmhult)

Alternativ	Längd ny stambana, m	Längd anslutningsbana, m
1	5 000	3 000
3	25 000	1 000
5/6	45 000	500

Tabell 2. Kvarvarande längd (cirka) i kommande skede då Nya stambanan byggs vidare för att skapa samma funktion och effekt som alternativ 5/6

Alternativ	Längd ny stambana till koppling Älmhult, m	Längd anslutningsbana framtid, m
1	40 000	500
3	20 000	1 000
5/6	0	0

## Kostnader

I projektet har mycket övergripande kostnadsbedömningar genomförts för de utvärderade alternativen. Det har antagits att ny stambana och anslutningsbana har ett meterpris inklusive byggherrekostnad om 300 kkr/dubbelspårsmeter. För planskild kopplingspunkt har det antagits en kostnad om 1,5 mdkr och den omfattar även anslutning till befintlig bana.

Tabell 3. Kostnadssammanställning (avrundad). Enbart alternativ 5/6 löser kapacitetsproblemet. Därför antas kvarvarande delsträcka och ny kopplingspunkt krävas i nästa utbyggnadsetapp av ny stambana (Totalkostnad slutlösning).

Alternativ	Tillkommande etappkostnader	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

## Restidssammanställning

I tabellen redovisas restidsskillnader mellan JA och alternativ 3 och 5/6 (enligt basprognosen med kopplingspunkt söder om Hässleholm)

Tabell 4. Resetidsskillnader JA och alternativ 3 och 5/6.

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 (station med integrerad kopplingspunkt). Strategisk framtidskoppling till Skånebanan, Region Skåne, 200107.

\*\* Uppehållstid och nodtillägg för Hässleholm C

## Samhällsekonomiska skillnader

En samhällsekonomisk beräkning med hjälp av Trafikverkets basprognos har genomförts mot JA, i Bansek (200615). Beräkningen indikerar att nyttorna för att förlänga banan från kopplingspunkt söder om Hässleholm ger en samhällsekonomisk nytta med upp till ca 29 miljarder SEK (för alternativ 6).

Beräkningen visar att en förlängning av Lund - Hässleholm projektet till ett läge strax söder om Älmhult ger mycket stora beräkningsbara nyttor, och en tydligt samhällsekonomisk lönsamhet. Detta indikerar att en förlängning av nya stambanan till alternativ 6 skulle öka den totala samhällsekonomiska lönsamheten för Lund - Hässleholm. Fördjupade utredningar krävs för att göra en fullständig samhällsekonomisk analys.



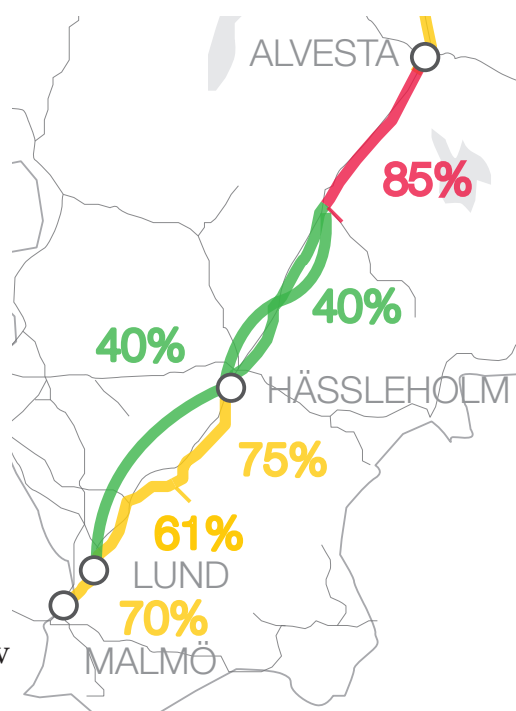
## Slutsats och rekommendation

Sammantaget finns det stora vinster med att förlänga Lund – Hässleholm projektet till en strategiskt placerad kopplingspunkt mot Södra stambanan norr om Hässleholm:

- Löser de stora kapacitetsproblem som finns på sträckan Hässleholm – Älmhult och kortare restid för fjärrtågen.
- Ger långsiktigt stora restidsvinster för storregionala tåg mot Älmhult/Växjö/Kalmar.
- 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.
- 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.
- Det är viktigt att hitta funktionella platser för kopplingspunkternas lägen, detta för att hitta naturliga avslut för lokaliseringsutredning/utformning.

Studerat Alternativ 5/6 är det enda alternativet som skapar en långsiktig lösning på utpekade kapacitetsproblem. Fördelarna är inte minst:

- En långsiktig permanent kopplingspunkt utan behov av provisorier för etappen jämfört med ett avslut direkt norr om Hässleholm
- Restidsvinsten Lund – Älmhult med alternativ 5/6 är ca 12 minuter (till 38 minuter) jämfört med JA enligt basprognosen med kopplingspunkt söder om Hässleholm.
- Merkostnaden i etappskedet för projektet 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 en mycket positiv nettonuvärdeskvot jämfört med alternativ 1.
- Möjliggör en fortsatt utbyggnad enligt Sverigeförhandlingen.



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