11 mars 2016

# Tranås – stationsläge på HH

•**En knutpunkt mellan Södra stambanan och Götalandsbanan**

anders.rosen@tranas.se

# Sverigeförhandlingens bud

**Objekt**

3.16 Objekt Tranås består av en järnvägsstation belägen externt, längs den nya dubbelspåriga höghastighetsjärnvägen Järna – Almedal och/eller Järna - Lund. Stationen dimensioneras för trafik med regionaltåg, med plattformslängder enligt Trafikverkets regelverk (”Teknisk systemstandard för höghastighetsbanor”).

I budet ingår även medfinansiering 300 mkr, förskottering 18,5 mkr och 1 500 bostäder och bl a skrivningarna

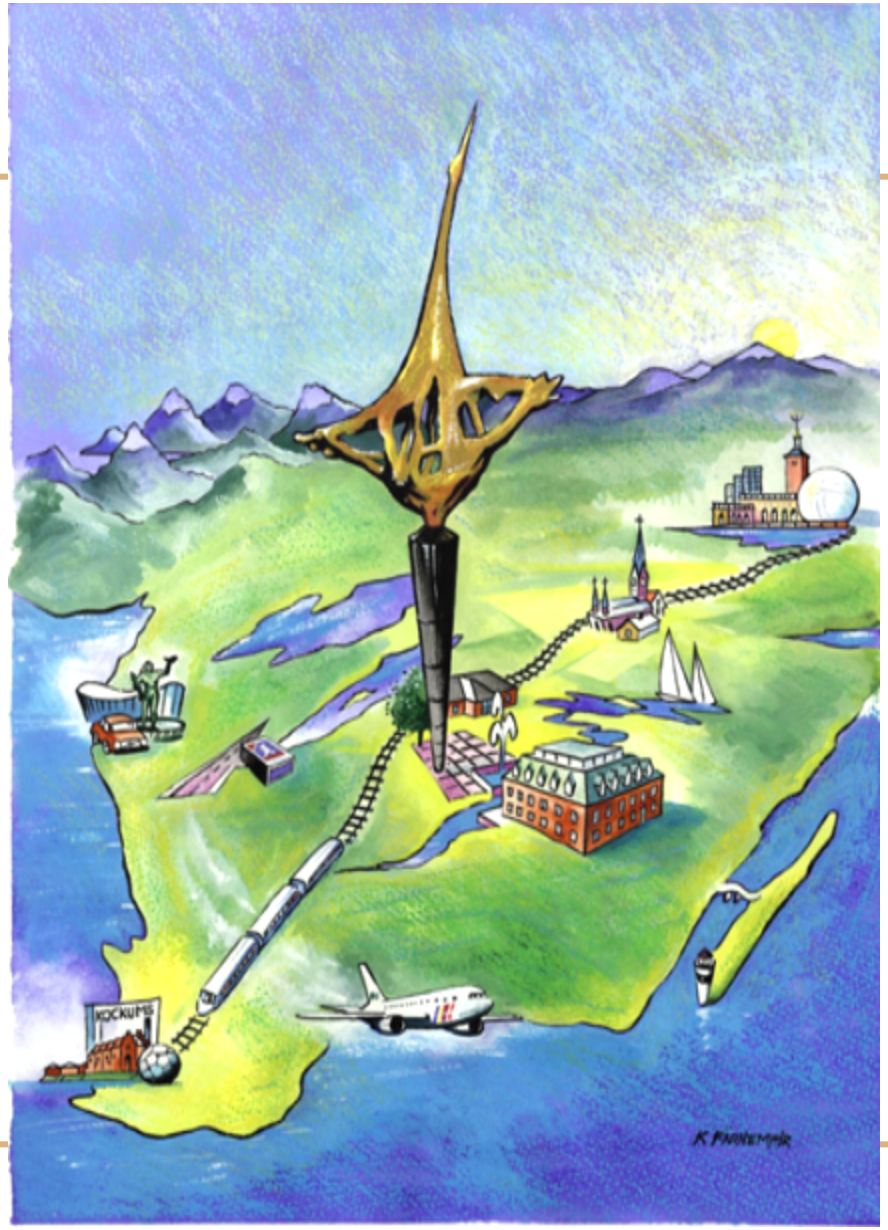
” önskemål utöver grundutförande bekostas av kommunen” ”göra skäliga justeringar och anpassningar …om det krävs för att uppnå övergripande systemkrav…Ingen trafik garanteras , samverkan för att hitta de bästa lösningarna osv

Stationen öppnades den 23 nov **<u>1874</u>** och låg på västra sidan av järnvägen, hastighet kanske 40 km/h sen år **<u>1990</u>** max 200 km/h. Ny Götalandsbana regionala snabbtåg max 250 km/h och höghastighetståg 320 km/h – **<u>år 2035 ?en ny milstolpe</u>**

# TRANÅS

## EN KOMMUN MED GODA FRAMTIDS-UTSIKTER!!

**Ca 18 500 invånare, 80 procent bor i centralorten**



**Restid med X2000**

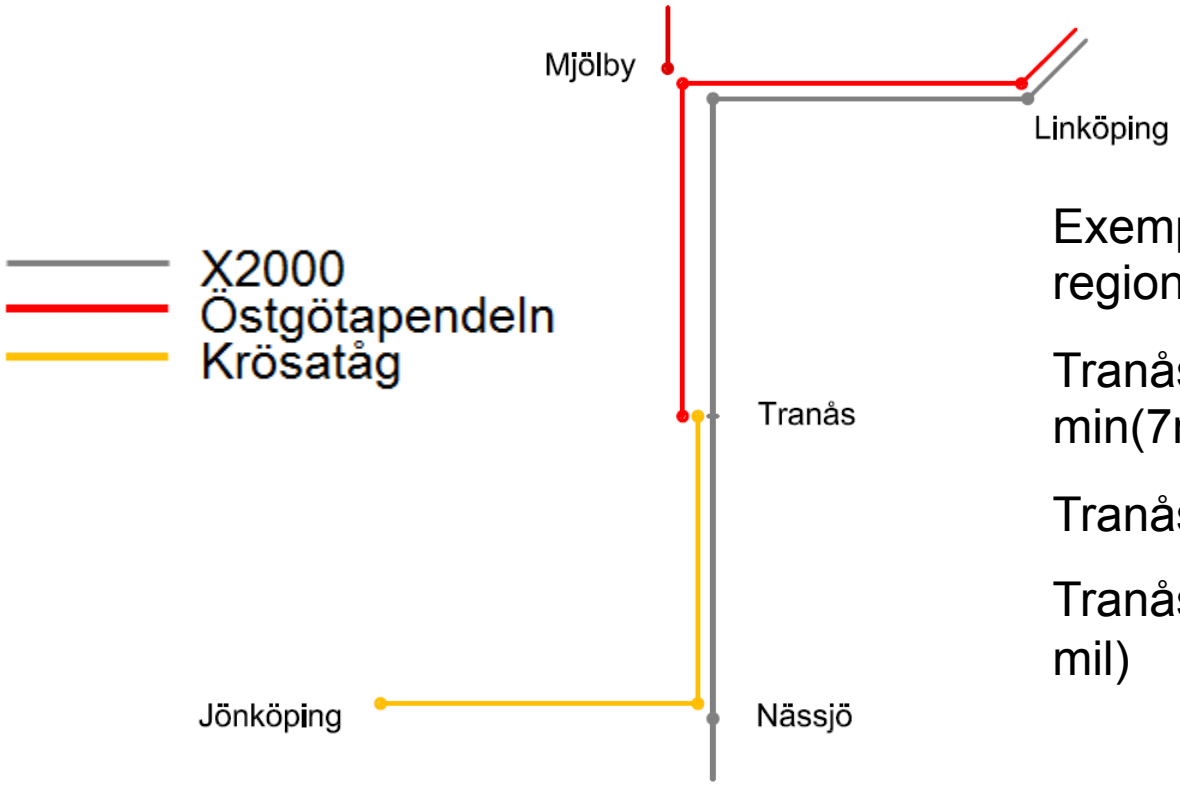
Ca 2 tim 15 minuter till/från Stockholm

och

Ca 2 tim 15 minuter till/från Malmö

Södra stambanans väg genom Tranås

# Nuvarande trafikering




Exempel restid, idag med regionaltåg,

Tranås –Jönköping 65-85 min(7mil) **Stora försämringar T16**

Tranås – Linköping 41 min(7 mil)

Tranås – Norrköping 70 min(11,5 mil)

# Rapport antagen av Tranås kommunfullmäktige

## Sverigeförhandlingen – Götalandsbanan Tranås Kommun

•Mest nytta genom ett **centralt** stationsläge

•Tillgängligheten genom snabba tågresor innebär stora möjligheter för Tranås att växa

•Kontinuerlig tillväxt av befolkningen så efter 10 år med Götalandsbanan så kanske vi är 30 000 boende i kommunen

•Vilket innebär att ca 3 000 nya bostäder behövs. Idag ca  9 000 bostäder

•Fortsatt arbete om passagen av Tranås tätort, bro, tunnel ,bank

TRANÅS KOMMUN ANSVAR TYDLIGHET RESPEKT KREATIVITET

# Flyttströmmar från storstad till småstad

Förutsätter ny infrastruktur, spår och centrala stationer +nya tåg, höghastighet och snabba regionaltåg

= kraftigt förkortning av restiderna

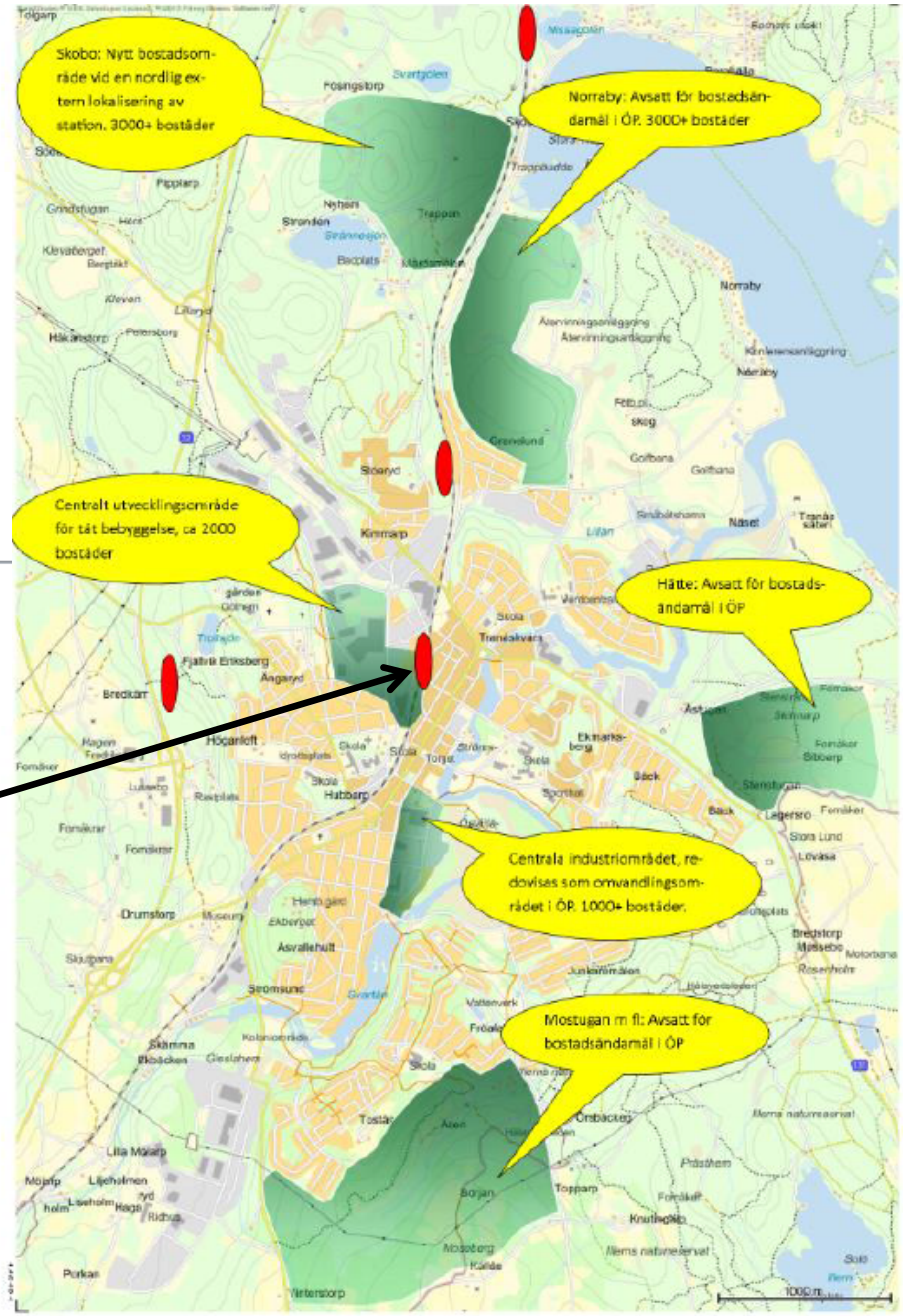
## 8. Tranås stationslägen

Tranås kommun förordar ett central stationsläge i närheten till eller norr om befintlig station i syfte att tillåta tågbyte mellan det konventionella tågen och höghastighetstågen.

Ett stationsläge längre väster ut accepteras om befintliga Södra stambanan flyttas och samlokaliseras med Götalandsbanan. I detta fall kan stationsläget vara mellan väg 32 och befintliga Södra stambanan.

Ett stationsläge för höghastighetståg längre bort som medför tågbyte för transport till befintlig tågstation är ingen god lösning då det minskar marknadsefterfrågan på transporter. Kartbilderna nedan visar stationens influensområde med 500, 1000 och 1500 meters avstånd från stationscentrum.

Nuvarande stationsläge

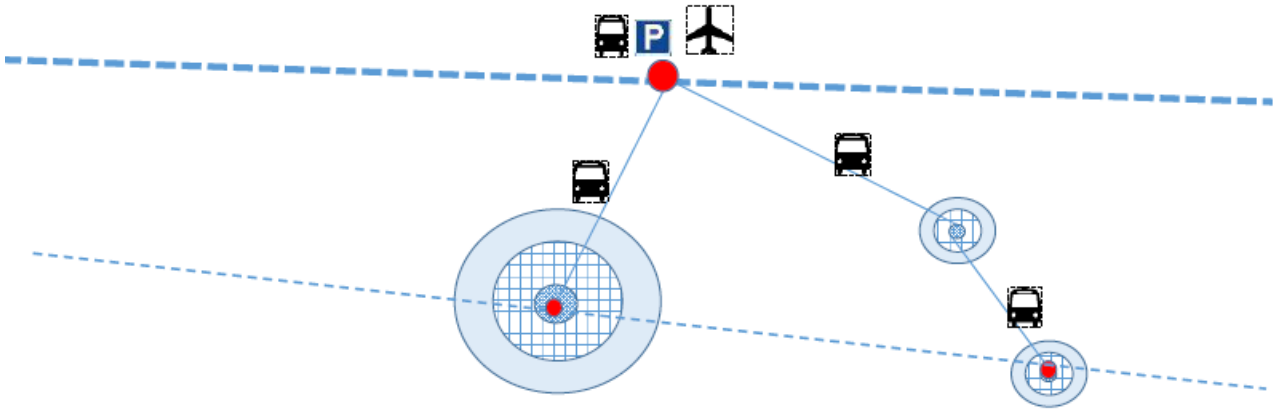



Figur 8: Planerad bostadsbebyggelse med Götalandsbanan, se även bilaga D.

# *IV. Station i externt läge utan spårkoppling till befintligt järnvägsnät*

Station i externt läge för av- och påstigande, med möjlighet för resenärer att byta till andra tåg på samma bana, samt att byta till andra transportslag inom stationsområdet. Stationen har särskilda spår för tåg som passerar. Här finns ingen spårkoppling till befintliga banor och stationen ligger utanför befintlig stads-/tätortsbebyggelse.

Utvecklingseffekter inom planeringshorisonten




*Nya järnvägsspår och ny station i externt läge, med möjlighet att byta till tåg på samma bana och till andra transportslag. Stationen saknar spårförbindelse till befintliga järnvägar och stationer i mindre städer och tätorter i närheten (principskiss)*

- Intill stationen etableras primärt anläggningar för trafikens och resenärernas behov som smidig omstigning till kollektivtrafik, gångväg till eventuell flygplats, infartsparkering och angöring för taxi, bussar och bilar. Stationen byggs inte i någon befintlig tätort.

- 6300 m radie i plan (rekommenderad minimiradie)
- 30000 m i profil (ner till 18000 m är möjligt med bibehållen hastighet)
- Lutning på 25 promille över 10km och max 35 promille över 2km
- Inga lutningar på mer än 25 promille inom 10km från en station för resande-utbyte.

Figur 2: Framtida linjesträckning i rött av Götalandsbanan och Södra stambanan mellan Sommen och Frinnaryd.

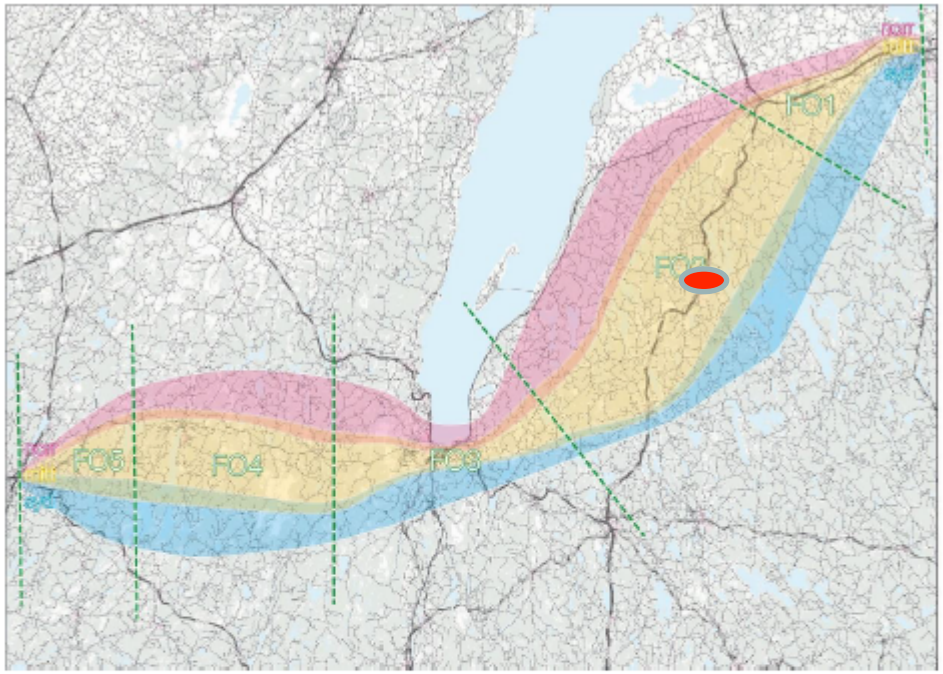
Tranås har studerat olika dragningar av ny järnväg från Linköping –Jönköping för att kunna visa, att en bana via centralt läge i Tranås är fördelaktig ur flera aspekter:

•Knutpunkt, ger fler resenärer, högre nyttor
•Är inte ett dyrare alternativ än att bygga järnvägen väster om Tranås
•Påverkar inte restiden negativt mellan ändpunkterna

De yttre gränserna (norra gränsen för det rosa resp södra gränsen för det blåa) är de yttre gränserna för att klara tillgänglig restid.

Detta innebär teoretiskt att järnvägen kan etableras inom hela detta område, kallat översiktligt utredningsområde.

Detta är ett större område än vad som angavs i fastställd förstudie.




*Figur I. Geografisk avgränsning av det översiktliga utredningsområdet, indelat i delområden och funktionsområden*

Det identifierade översiktliga utredningsområdet delas in i tre delområden, norr (rosa), mitt (gult) och syd (blått). Denna indelning har gjorts i syfte att möjliggöra beräkning av ett kostnadsspann för alternativa linjedragningar inom det översiktliga utredningsområdet som beaktar påverkan på kostnaderna av variationen i olika landskapstyper.

Arbetet med att identifiera möjliga, relevanta och byggbara systemlösningar för höghastighetsjärnvägen, har genomförts utifrån en indelning av det översiktliga utredningsområdet i fem stycken funktionsområden. Gränsdragningen mellan funktionsområdena är satt av beräkningstekniska skäl. Detta gör det möjligt att arbeta med varje funktionsområde var för sig, för att sedan koppla ihop dem i en senare fas. Inom varje funktionsområde identifieras

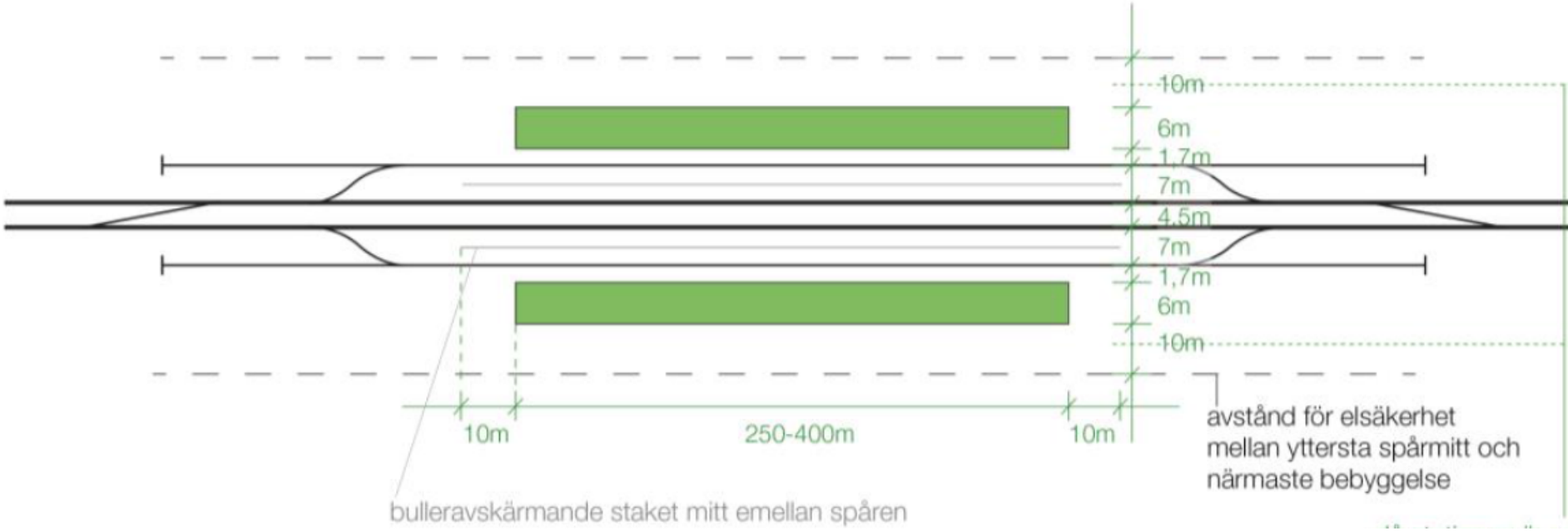
Källa: Trv, rapport, design mm dec 2015

# Tranås

| Stationsläge Tranås | Merkostnad i tillägg till beräkningslinje (miljarder kr) | Kostnadsdrivande egenskaper |
|---|---|---|
| T1 | -0,2 – +0,4 | Station på bank |
| T2 | 0,31 – 0,34 | Del av station på viadukt |
| T3 | 0,25 – 0,27 | Station på bank |
| T4 | 1,1 – 1,9 | Stora kostnaden ligger i inlösen av fastigheter |
| T5 | 3,1 – 3,5 | Bibana där tillkommande sträcka adderas till beräkningslinjens grundkostnad |

Källa: Trv, rapport, design mm dec 2015

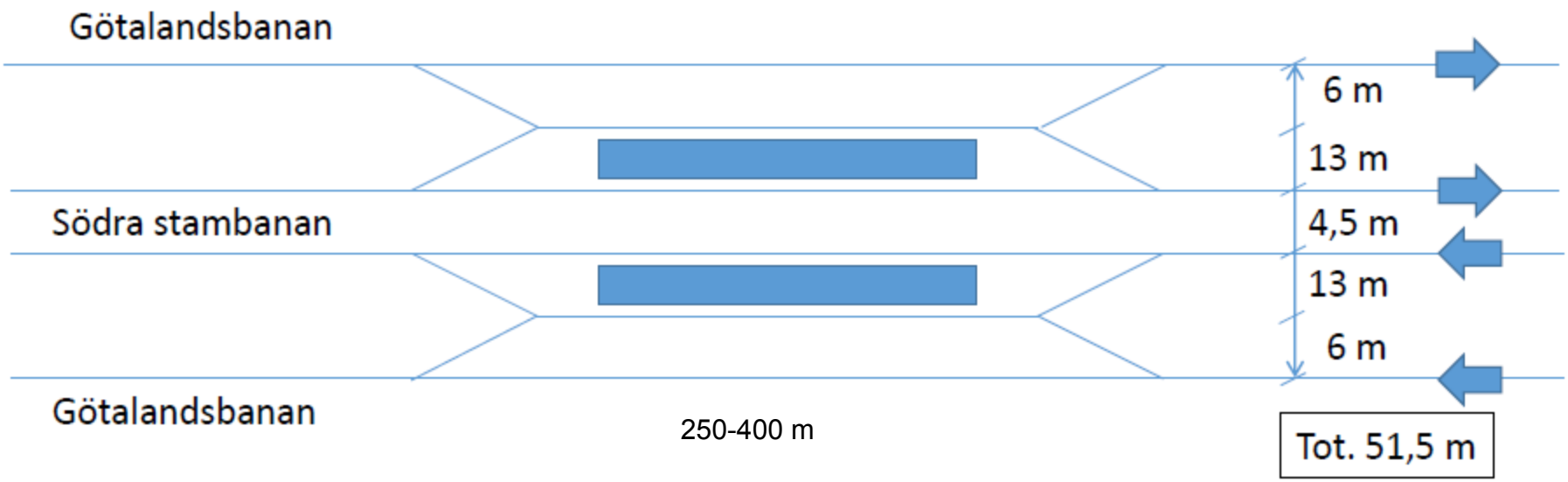
# Principutformning 4




Principutformning 4 är den enklaste typen av höghastighetsstation. I mitten passerar tåg som inte skall stanna, och på sidotågspåret kör de tåg som gör uppehåll. Stationen medför både att den går att passera i full hastighet, och att det är möjligt för snabbare tåg att göra förbigång av långsammare tåg som gör uppehåll.

Källa: Trv, rapport, design mm dec 2015

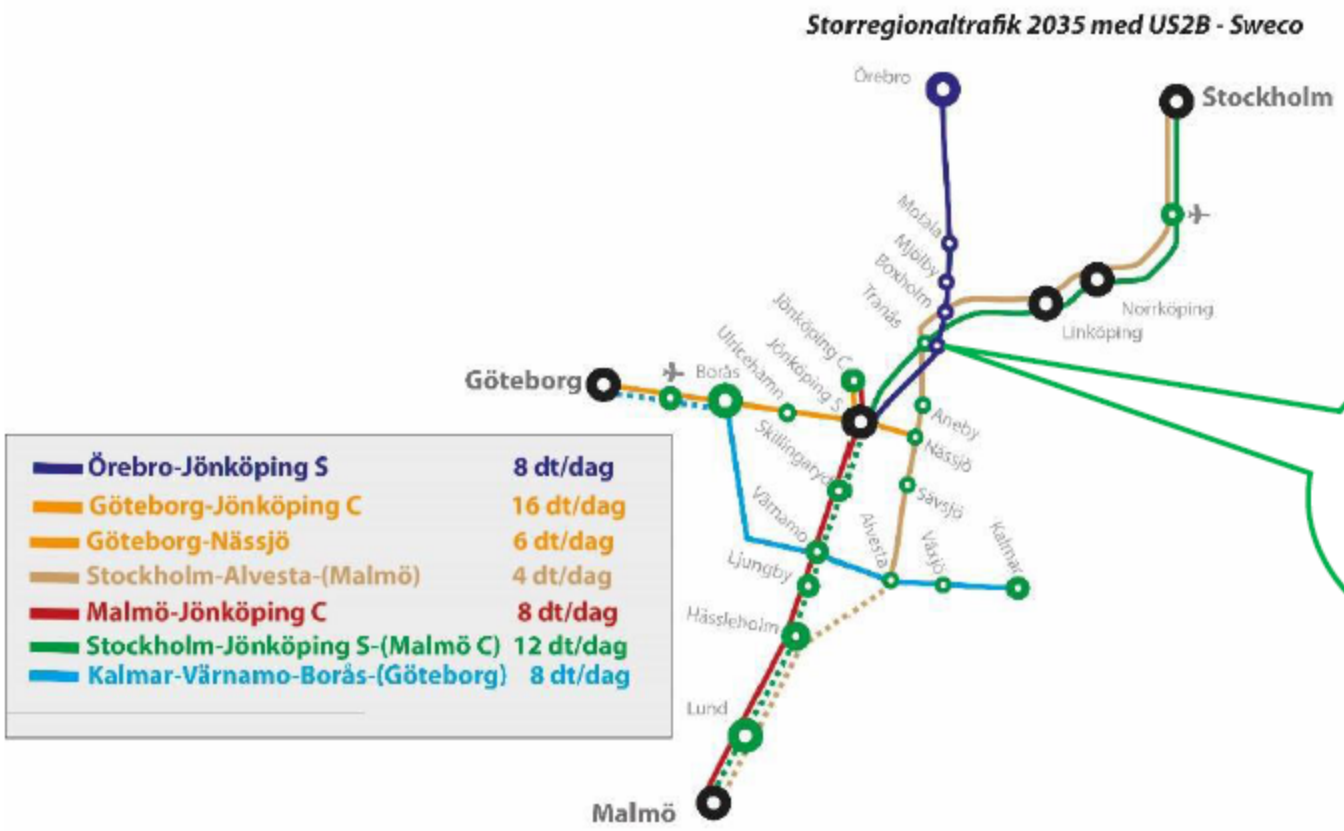
# Station och kopplingspunkt – centralt placerad




Detta är en kombinerad station för Södra stambanan och Götalandsbanan samtidigt som stationen utgör en kopplingspunkt mellan banorna.
Med en central placering kan denna utformning ge de bästa förutsättningarna för trafik och samhällsutveckling för ett stort omland.

Källa: Tranås kommun rapport febr 2016

# Trafikering - Storregionalatåg

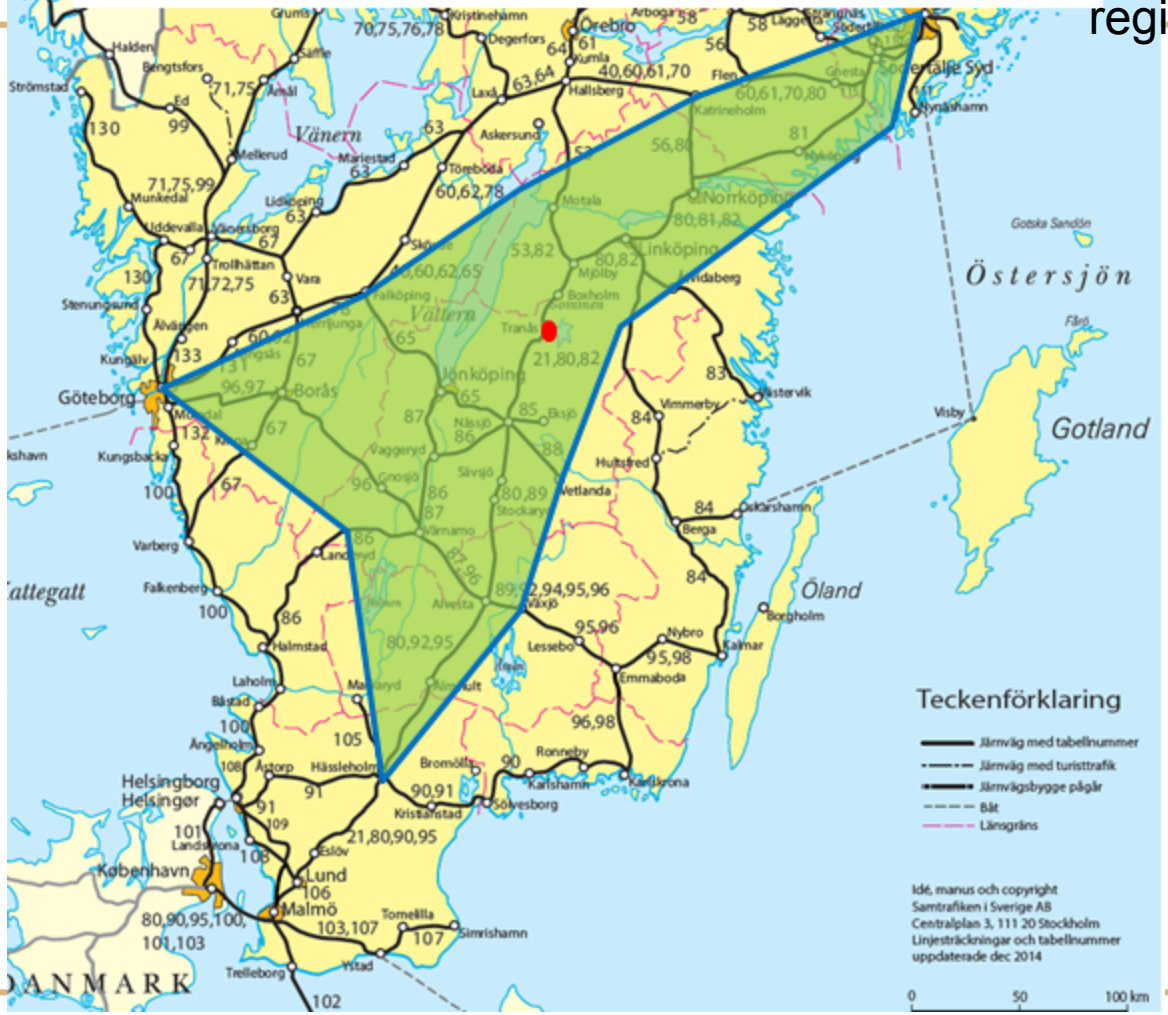



24 tåg i var riktning
20 mot Jönköping
16 mot Linköping

Källa; Region F län, Rapport trafikering, Sweco,dec 2015

# HÖGHASTIGHETSTÅG 60 MINUTER och snabba regionaltåg

All ny och uppgraderad infrastruktur på plats och tågen kan börja gå, först då kan vi se om det blev som vi hoppades på eller!

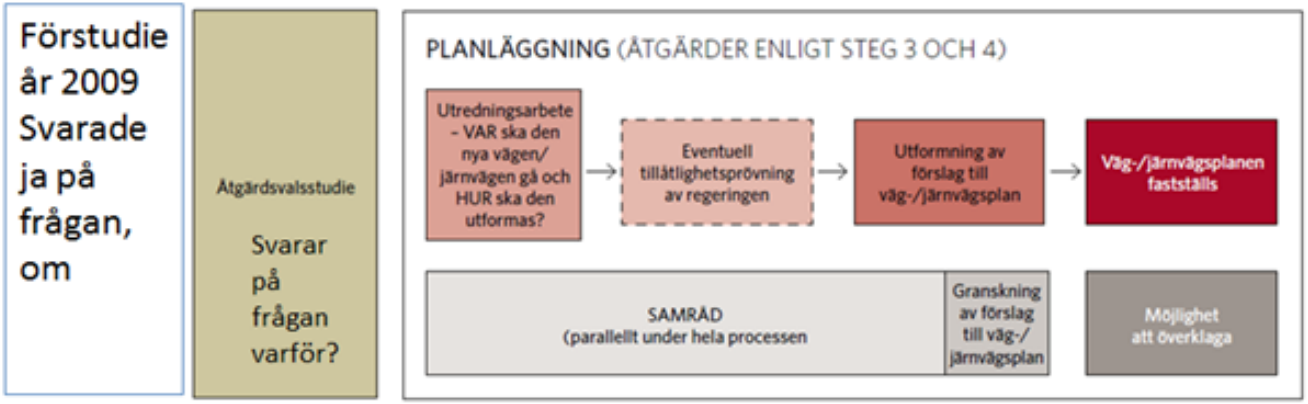


# Mycket återstår!!!

SF förhandlingen avslutad senast 2017

**ÅVS:erna avslutade senast 2018**
Därefter påbörjas den lagreglerade processen som utreder var och hur järnvägen ska byggas. Efterhand somarbetet med järnvägsplanerna fortskrider smalas en korridor av och som till sist är ca 50 m bred.

Ny modell!!



Tranås har lämnat en kommentar på budet från SF, första mötet sker den 14 mars

TRANÅS KOMMUN

Sverigeförhandlingen

Niklas Lundin/Huvudsekreterare

sverigeforhandlingen@regeringskansliet.se

**Tranås 2016-02-23**

Tranås kommun fick den 1 februari 2016 bud gällande förutsättningarna för att få en station på höghastighetsjärnvägen. Sverigeförhandlingen önskar svar/kommentar på budet senast den 1 mars 2016.

Tranås med station på höghastighetsjärnvägen kommer att utgöra en viktig knutpunkt med befintlig Södra stambana. Nedan kommenterar Tranås kommun budet och är mycket angelägen om att snabbt komma till ett avgörande för att etappen Linköping – Borås kan bli en bland de första länkarna som genomförs. Nedan kommenteras ert bud.

Vi ser framemot en första träff med er för att gå igenom våra kommentarer.

**För TRANÅS KOMMUN**

Anders Wilander

Kommunstyrelsens ordförande

0140-68 111

anders.wilander@tranas.se

**Kommentar/ förhandlingsfrågor från Tranås Kommun:**

# Södra Stambanan
## Sya/Mantorp-Gripenberg

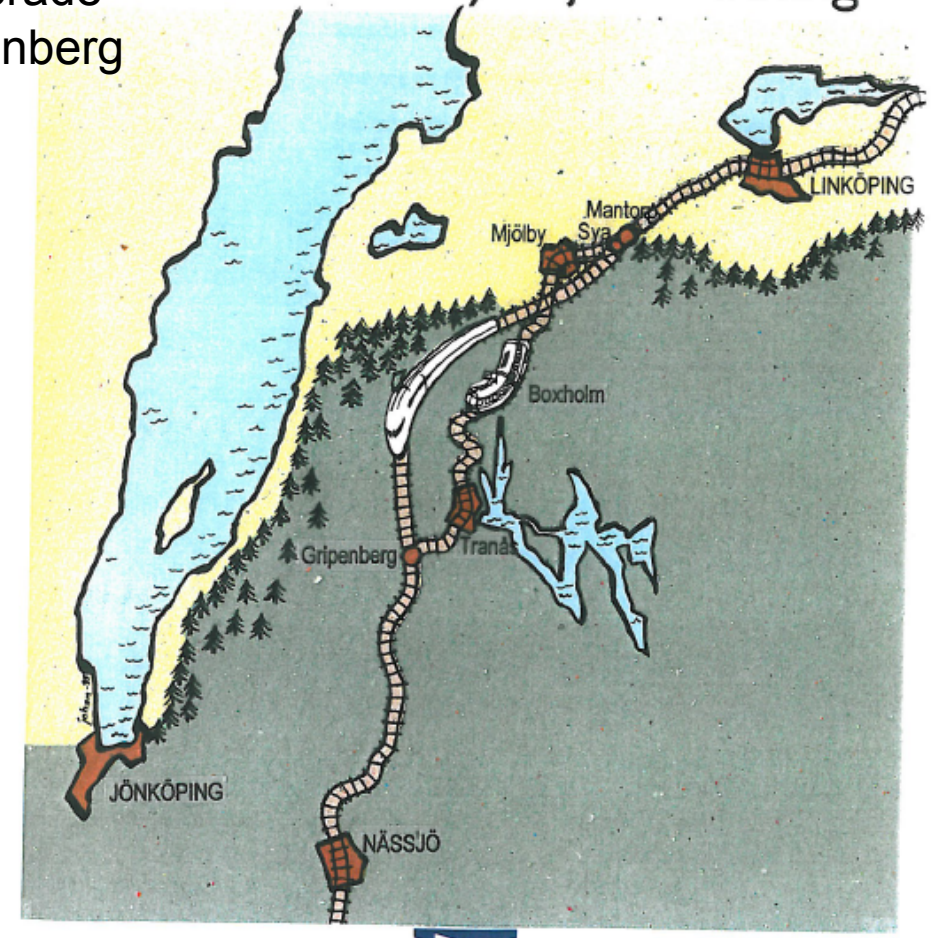
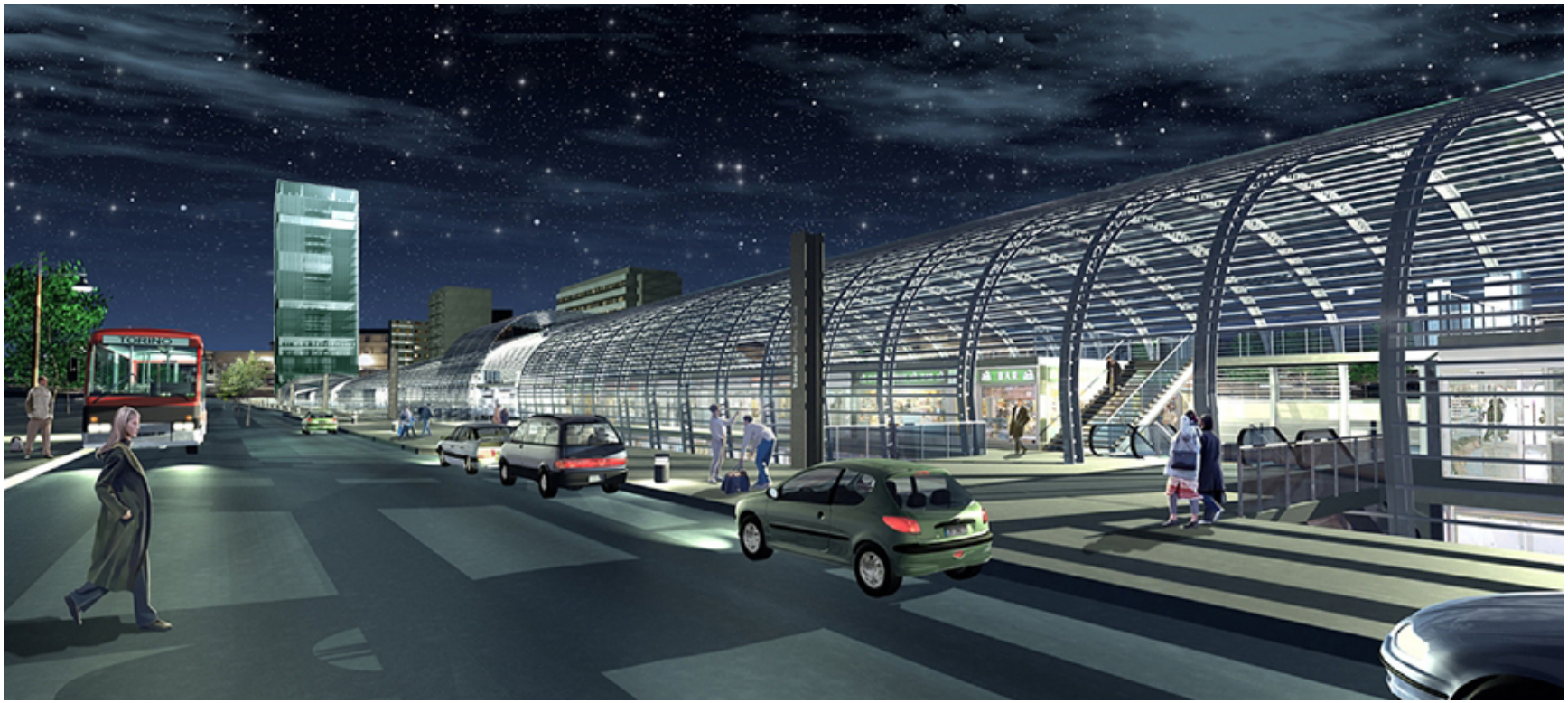
Inga garantier finns för stationsläge på Götalandsbanan för Tranås

Förstudie från år 1995 rekommenderade en ny järnväg mellan Sya och Gripenberg utanför Tranås.
Några fakta från studien;

Längd: 47 km
Kostnad enkelspår: 1 450 mkr
dubbelspår: 1 850 mkr

Tidsvinst vid 250 km/h 9:30
vid 350 km/h 11:30

Förstudie för ny linjesträckning



# Tranås C – en station och knutpunkt på Götalandsbanan