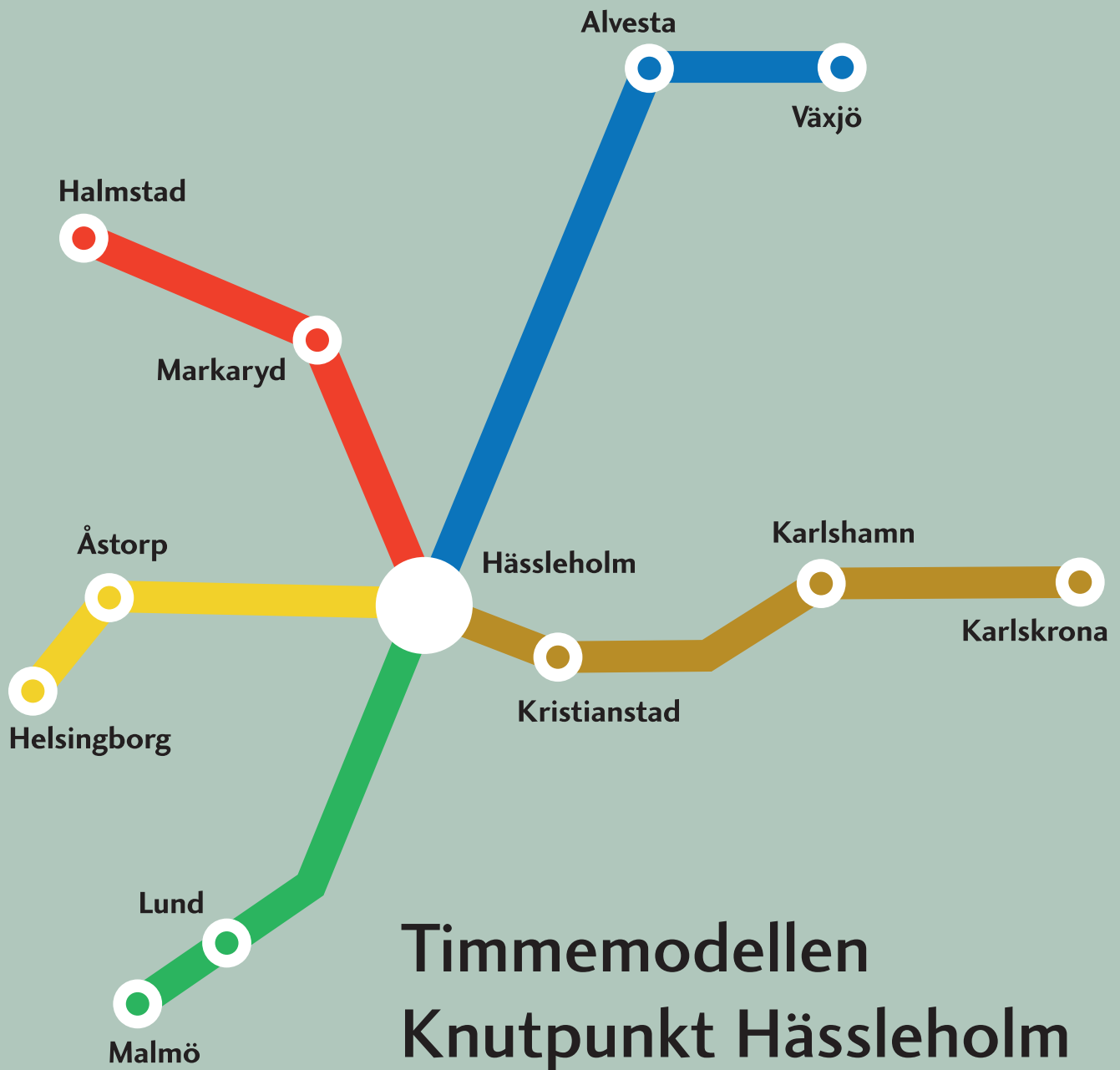


För en bättre regional utveckling

PÅGATÅG NORDOST 2.0



SEXTON KOMMUNER I SAMVERKAN TILLSAMMANS MED NÄRINGSLIVET OCH REGIONERNA
ALVESTA · BROMÖLLA · HALMSTAD · HELSINGBORG · HÄSSLEHOLM · HÖÖR · KARLSHAMN · KLIPPAN
KRISTIANSTAD · LAHOLM · MARKARYD · OSBY · PERSTORP · SÖLVESBORG · VÄXJÖ · ÄLMHULT

PM 2016:07
version 0.9Pontus Gunnäs
Mats Améen

2016-02-26

Pågatåg Nordost 2.0

Timmemodellen - Knutpunkt Hässleholm

1. Inledning

På uppdrag av Pågatåg Nordost har Trivector fått i uppdrag att göra en idéstudie avseende smärre förbättringsåtgärder och effektiviseringar av tågtrafiken på banorna som strålar ut från Hässleholm. Tidsperspektivet är kort till medellångt. Kontaktperson hos beställaren har varit Göran Svärd. Även Martin Risberg, Kristianstads kommun, och Håkan Lindström, Helsingborgs stad, har deltagit i beställargruppen. Utredningen har utförts av civ ing Mats Améen och civ ing Pontus Gunnäs på Trivector Traffic.

1.1 Upplägg



Utgångspunkten är nuvarande trafiksystem och infrastruktur samt de infrastrukturåtgärder som ligger med i befintliga investeringsplaner (t o m 2025). För att få ett attraktivt och effektivt trafikupplägg bygger det på principlösningar som fungerar för hela trafiksystemet (inte bara varje bana för sig) och med taktidtabeller (fasta minuttal) på alla linjer. Symmetritiden¹ minuttal 00 och 30 tillämpas. Målstandarden är minst timmestrafik, åtminstone på 5-10 års sikt.

Robusta trafikupplägg har eftersträövats. De har utformats för att ge så stor nytta som möjligt inom givna infrastrukturramar. 4-stegsprincipens arbetsmetodik tillämpas, där i första hand mindre åtgärder föreslås innan det blir aktuellt med större. I ett första skede har prövats hur trafiken kan förbättras med nuvarande infrastruktur eller med smärre trimningsåtgärder. I ett andra skede föreslås större förbättringar, vilket kräver mer omfattande infrastrukturåtgärder, t ex nya mötespår eller partiella dubbelspår.

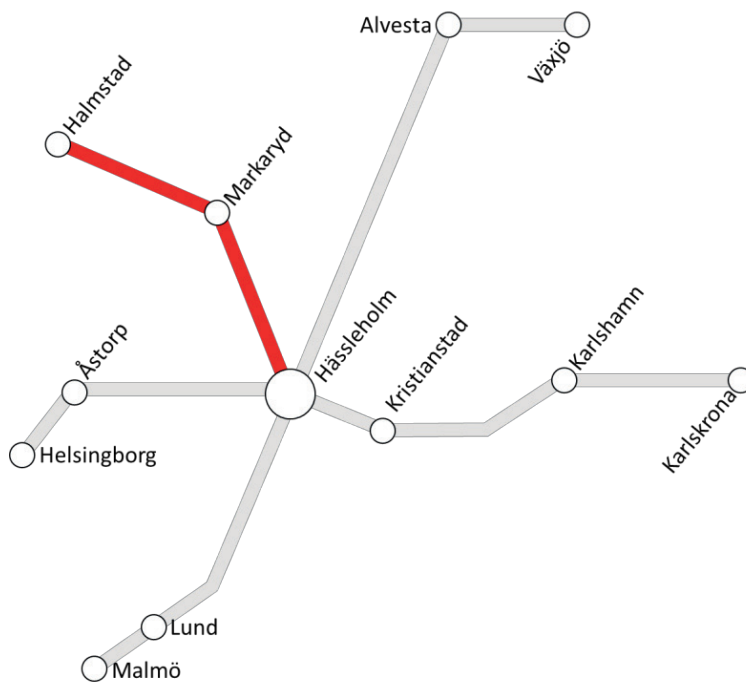
¹ Symmetritiden är det minuttal när ett tåg möter "sig själv", d v s motsvarande tåg i andra riktningen. Genom att använda samma symmetritid på alla banor fungerar alltid bytena vid knutpunkterna i båda riktningar om de fungerar i den ena.

För att öka kapaciteten på enkelspår föreslås i första hand signalåtgärder, hastighetshöjningar mm. Krävs ännu mer kapacitet föreslås nya mötesspår om körtiden mellan de nya stationerna blir ner till 5-7 min. Om körtiden mellan stationerna redan idag är 5-7 minuter och kapaciteten behöver ökas föreslås partiella dubbelspår.

Det första utvecklingsskedet ska kunna genomföras på något eller några års sikt. Det andra skedet tar längre tid.

2. Lösningalternativ

2.1 Markarydsbanan – skede 1



I nuläget är intervallen mellan tågen på Markarydsbanan cirka 1½ timme och avgångstiderna är oregelbundna. Körtiden är idag något för lång för att ett tågsätt ska hinna fram och tillbaka på en timme i ett eget vagnomlopp.

Möjligt upplägg med nuvarande infrastruktur

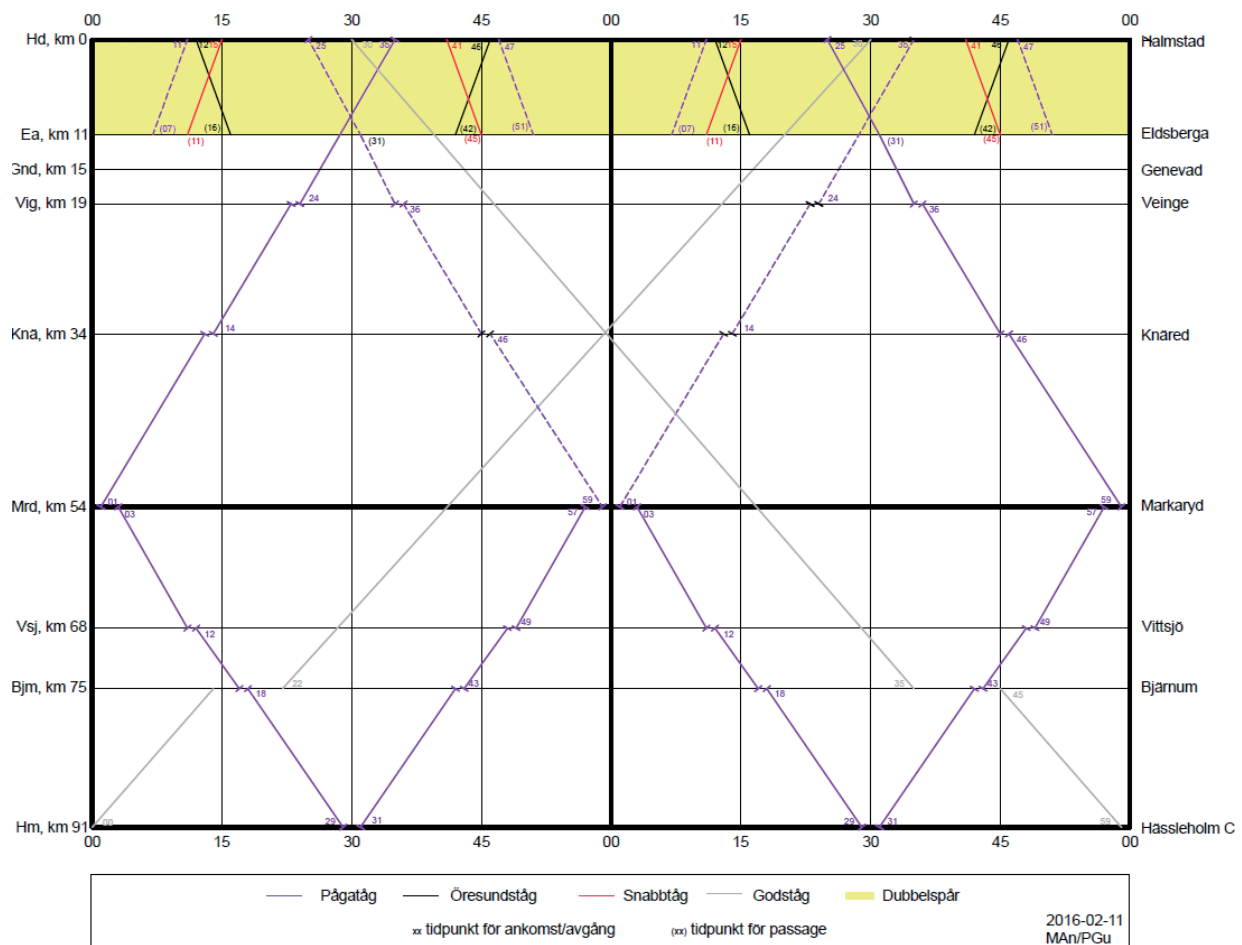
- ▶ Takttrafik med timmesintervaller Hässleholm-Markaryd. Hälften av turerna fortsätter till Halmstad.
- ▶ Gemensamma fordonsomlopp med Hässleholm-Helsingborg, vilket har den trafikplaneringsmässiga fördelen att stambanans huvudspår då inte behöver korsas.
- ▶ Bra anslutningar till Kristianstad (8 min) och ganska bra till snabba Öresundståg i både Halmstad (19 min mot Gbg) och Hässleholm (19 min mot Malmö).
- ▶ Möjlig godstågskanal varannan timme i en riktning när det inte går P-tåg Markaryd-Halmstad. Om godståg inte körs under högtrafiktid kan Pågatågen gå i timmestrafik de timmarna. Då blir det ca 11 dubbelturer, vilket har förts fram som lämpligt turutbud av Region Halland.

Föreslagna trafikeringsåtgärder med eller utan förlängning till Halmstad bör kunna genomföras på 1-2 års sikt.

Önskvärda smärre infrastrukturåtgärder

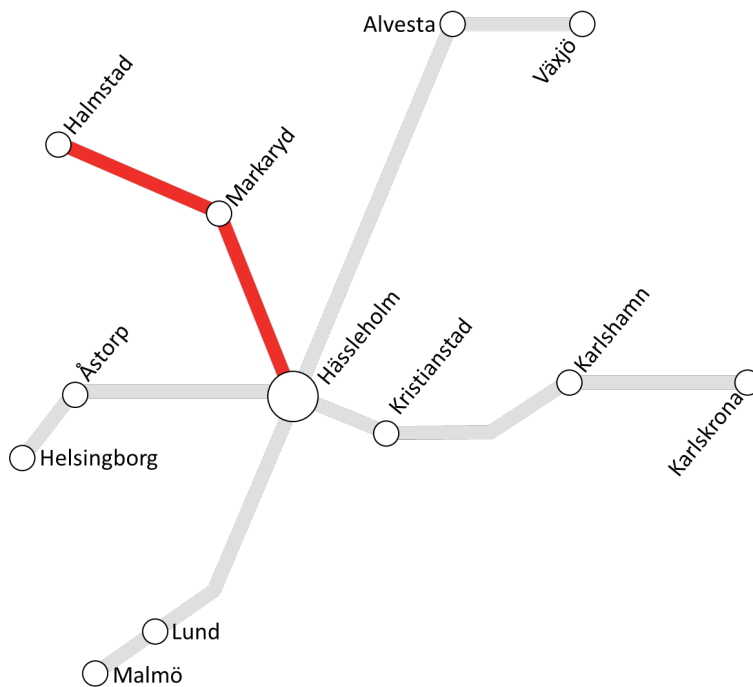
- ▶ Plattformar i Veinge och Knäred för att möjliggöra tågstopp.
- ▶ Upplägget fungerar i övrigt utan infrastrukturåtgärder, men blir störningskänsligt. Därför är det lämpligt att vänta med den ena eller båda mellanstationerna tills åtgärder för höjd hastighet är genomförda. Då skapas större marginaler.
- ▶ Önskvärt med uppsnabbning 1-2 minuter Hässleholm-Markaryd respektive Markaryd-Halmstad för att minska sårbarheten genom höjd sth² till 160 km/h på vissa delsträckor, bl a genom att slopa eller bygga om oöverskådade vägovergångar.

Halmstad - Hässleholm skede 1



² Sth = Största tillåtna hastighet

2.2 Markarydsbanan – skede 2



På längre sikt kan tätare trafik till Halmstad förbättra integrationen mellan Halland och Nordostskåne. Då krävs emellertid vissa infrastrukturinvesteringar.

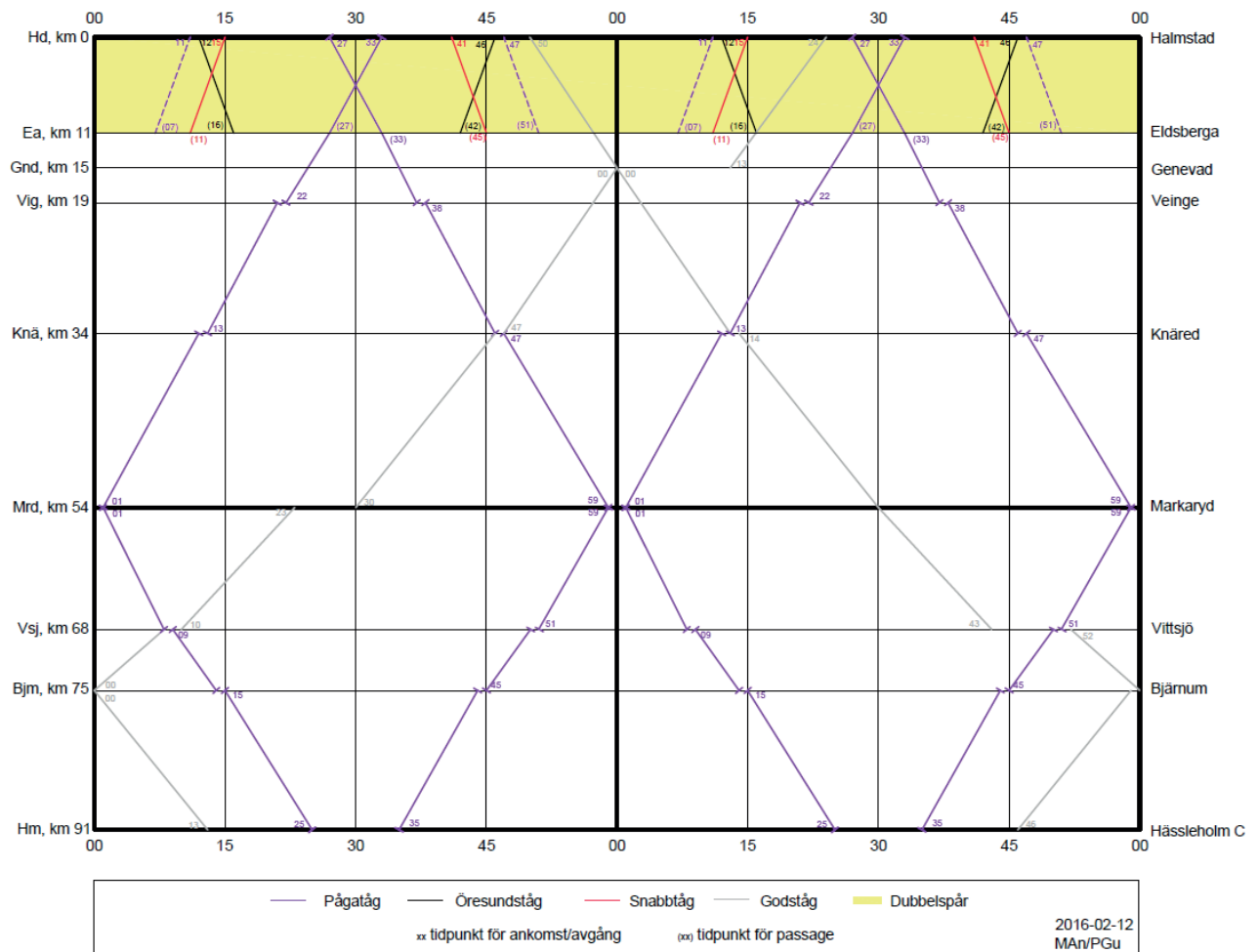
Möjligt upplägg med kompletterad infrastruktur

- ▶ Timmestrafik Hässleholm-Markaryd-Halmstad.
- ▶ Förkortad restid Halmstad-Hässleholm med ca 6 minuter. Restidsvinsten fördelar sig på vardera 2 minuter Hässleholm-Markaryd och Markaryd-Halmstad p g a hastighetshöjning och 2 minuter i Markaryd eftersom ingen tidsmarginal behövs där p g a slopade tågvändningar.
- ▶ Gemensamma fordonsomlopp med Halmstad-Helsingborg, vilket leder till minskat fordonsbehov och sparar spårkapacitet i Halmstad. Eventuellt kan fortsatt fordonsomloppen integreras med Hässleholm-Helsingborg, men det är inte nödvändigt.
- ▶ Bra anslutningar till Kristianstad (11 min) och ganska bra till snabba Öresundståg i både Halmstad (21 min mot Gbg) och Hässleholm (22 min mot Malmö).
- ▶ Möjlig godstågskanal varje timme i båda riktningarna.

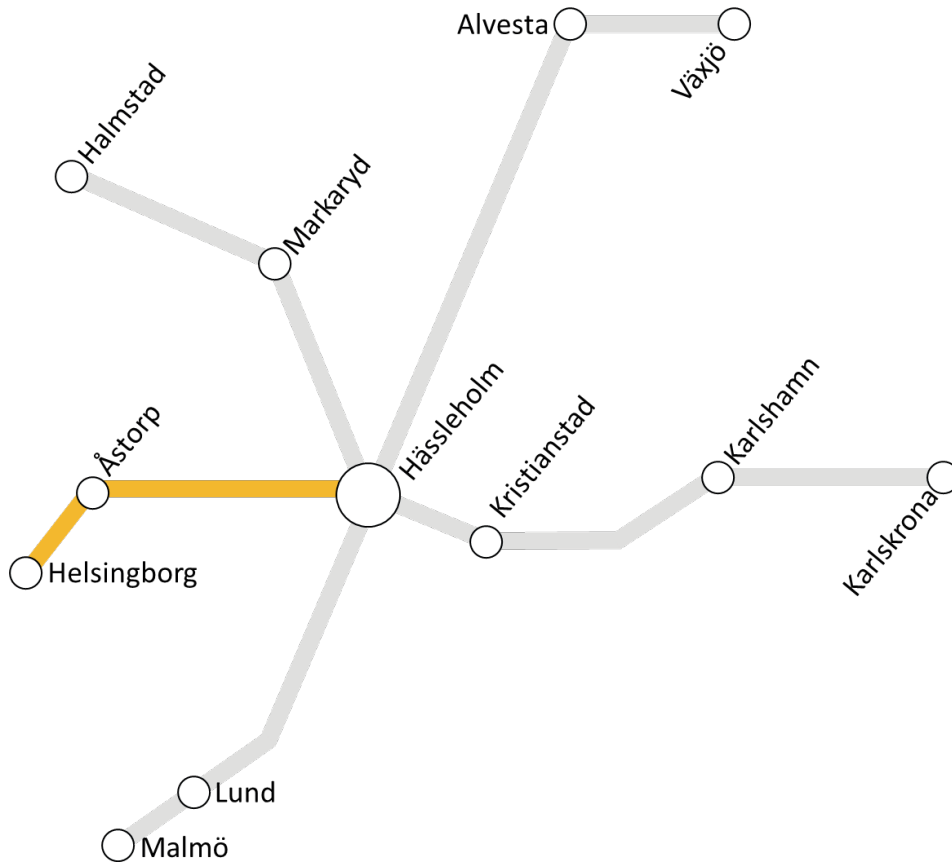
Infrastrukturåtgärder

- ▶ Nya mötesstationer (långa) i Knäred och Vittsjö inkl. plattformskompletteringar
- ▶ Höjd sth till 160 km/h på vissa delsträckor, bl a genom att slopa eller bygga om oövakade vägovergångar (kan även genomföras i skede 1).

Halmstad - Hässleholm skede 2



2.3 Skånebanan Hässleholm–Helsingborg – skede 1



I ett första skede justeras tidtabellen så att symmetritiden blir 00 och 30. Att symmetritiden i nuvarande tidtabell ”halkat på sned” till minuterna 25 och 55 torde främst bero på trängsel mellan Helsingborg och Ramlösa. Justerat upplägg bedöms likväl som möjligt.

Möjligt upplägg med nuvarande infrastruktur

- ▶ Robustare upplägg genom att alla systemmöten utom ett (V Torup) flyttas in i stationsorter, där tågen ändå gör uppehåll.
- ▶ I genomsnitt 7½ minuter kortare restid Kristianstad-Helsingborg med genomgående tåg (12 min i ena riktningen och 3 min i andra). Ny restid 1 h 25 min.
- ▶ Bytesförbindelserna Kristianstad-Helsingborg får bra bytestid i Hässleholm (9 minuter jämfört med 13/18 min idag).
- ▶ Gemensamma fordonsomlopp med Hässleholm-Markaryd.
- ▶ Bättre anslutningar Helsingborg-Älmhult/Växjö (10 resp. 13 minuters byte i Hässleholm istället för 22/13 min) och två förbindelser per h i rusningstid.
- ▶ Fortsatt lång bytestid mot Stockholm (30 min mot 29/36 min idag).

Föreslagna trafikeringsåtgärder bör kunna genomföras på 1-2 års sikt.

För en bättre regional utveckling

PÅGATÅG NORDOST 2.0



SEXTON KOMMUNER I SAMVERKAN TILLSAMMANS MED NÄRINGSLIVET OCH REGIONERNA
ALVESTA · BROMÖLLA · HALMSTAD · HELSINGBORG · HÄSSLEHOLM · HÖÖR · KARLSHAMN · KLIPPAN
KRISTIANSTAD · LAHOLM · MARKARYD · OSBY · PERSTORP · SÖLVESBORG · VÄXJÖ · ÄLMHULT