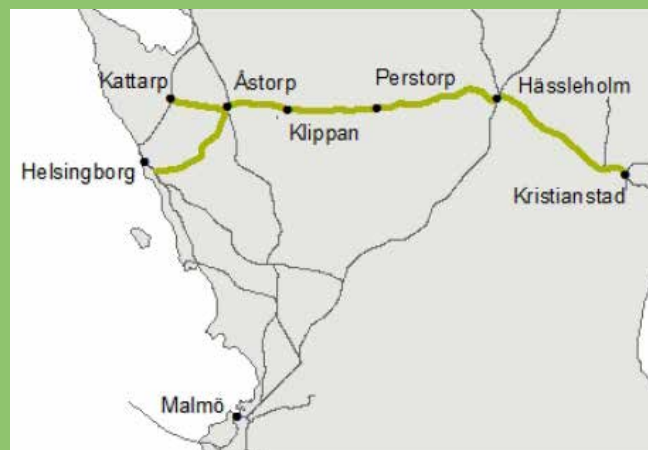


För en bättre regional utveckling

PÅGATÅG NORDOST 2.0

SKÅNEBANAN

Möjligheter och behov för
ökad kapacitet och direkttåg
Helsingborg – Hässleholm – Kristianstad



PÅGATÅG NORDOST I SAMVERKAN MED HELSINGBORG, HÄSSLEHOLM OCH KRISTIANSTAD
JUNI 2019

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

Till berörda kommuner, Region Skåne, Trafikverket,
Regionsamverkan Syd

Skånebanan

Möjligheter och behov för ökad kapacitet och direkttåg Helsingborg-Hässleholm-Kristianstad

Skånebanan, Helsingborg-Hässleholm-Kristianstad, är en viktig järnväg i norra Skåne som binder samman de östra och västra delarna samtidigt som den angör Södra stambanan i knutpunkten Hässleholm.

I **Skånebild**en har Region Skåne och de största kommunerna i Skåne pekat ut Skånebanan som en mycket viktig banan som behöver byggas ut bland annat med dubbelspår Hässleholm-Kristianstad.

I den nationella planen 2018-2029 ingår förbättringar som berör Skånebanan, dock saknas väsentliga förstärkningar på delen Hässleholm-Kristianstad.

Pågatåg Nordost har på uppdrag från Helsingborg, Hässleholm och Kristianstad låtit göra en rapport som visar på behovet av viktiga förstärkningar av Skånebanan dels för insatser i närtid men framförallt som underlag för den kommande nationella planen för att klara den förväntade trafikökningen, bland annat som resultat av utbyggnaden av sträckan Lund-Hässleholm med två nya spår. Samtidigt behöver restiden längs Skånebanan minskas genom införande av direkttåg som kompletterar dagen Pågatågstrafik.

Åtgärder i närtid

-Genomföra beslutade åtgärder, höjd hastighet Åstorp-Hässleholm till 160 km/h och förlängt mötesspår Klippan Hyllstofta snarast. Det är åtgärder som ger bättre trafiklösningar med dagens trafikutbud.

-Genomföra trimningsåtgärder genom att binda samman mötesspåren utanför Önnestad och Önnestad station, En utbyggnad på 400 meter skulle ge ett sammantaget dubbelspår på 1,8 km.

Åtgärder på längre sikt

-Snabba på utbyggnaden av Tågaborgstunneln i Helsingborg8västkustbanan)

-Åstorp-Hässleholm, utbyggnad av tre partiella dubbelspår för att möjliggöra direkttåg Helsingborg-Hässleholm- Kristianstad och förkorta restiden till 45 minuter Helsingborg-Hässleholm.

-Hässleholm-Kristianstad, dubbelspår behövs! Finns inga andra alternativ för att klara trafikökningen.

Lena Wallentheim
Ordförande

Göran Svärd
projektledare/sakkunnig



Bjurås station. Foto: Fredrik Tellerup (jarnvag.net)

Trafik och infrastruktur Skånebanan

PM

version 3.0

Beställarorganisation

Pågatåg Nordost

Uppdragsorganisation

Patrik Sterky

Filip Wangebjerg

Karin Pohl

Kreera Samhällsbyggnad AB

Södra Förstadsgatan 4

211 43 Malmö

Dokument2

Innehåll

1	Inledning och bakgrund.....	4
1.1	Bakgrund.....	4
1.2	Uppdraget	4
1.3	Framtida trafikutbud.....	4
2	Direktåg Hässleholm - Helsingborg	6
2.1	Hässleholm – Åstorp.....	6
2.2	Åstorp – Kattarp	11
2.3	Kattarp – Maria (Romares väg).....	13
2.4	Tågaborgstunnel och Helsingborg C.....	14
2.5	Gångtider med befintlig och planerad infrastruktur.....	15
2.6	Slutsats direkttåg med planerade åtgärder	15
2.7	Ytterligare åtgärder som krävs	15
2.8	Alternativ till direkttåg via Kattarp	16
3	Direktåg Hässleholm – Kristianstad	17
4	Partiell utbyggnad av Hässleholm-Kristianstad.....	18
4.1	Höjd hastighet Karapalund.....	18
4.2	Förlängning dubbelspår Önnestad.....	18
5	Diskussion och slutsatser	20
5.1	Åtgärder på kort sikt	20
5.2	Åtgärder på längre sikt.....	20

1 Inledning och bakgrund

1.1 Bakgrund

Skånebanan är idag ett av Sveriges mest trafikerade enkelspår, den sträcker sig från Helsingborg till Kristianstad mot Blekinge och förbinder orterna däremellan. Kapacitetsbrist, stor störningskänslighet och långa restider innebär begränsad tillgänglighet mellan de östra och västra delarna av norra Skåne. Skånebanan utgör också en viktig förbindelse till Södra stambanan och en framtida höghastighetsbana med station i Hässleholm.

Restider idag:

- Helsingborg – Hässleholm 61-64 minuter
- Helsingborg – Kristianstad 84-95 minuter

Åtgärder för banan medtagna i Nationell plan relevanta för uppdraget:

- Förlängt mötesspår Klippan – Hyllstofta längs Skånebanan
- Dubbelspår Ängelholm – Maria längs Väst kustbanan
- Dubbelspår Helsingborg – Maria längs Väst kustbanan

Den höjning av största tillåtna hastighet (STH) till 160 km/h på Skånebanan ligger som grundförutsättning för utredningen. Höjningen till 160 km/h planeras under 2019.

1.2 Uppdraget

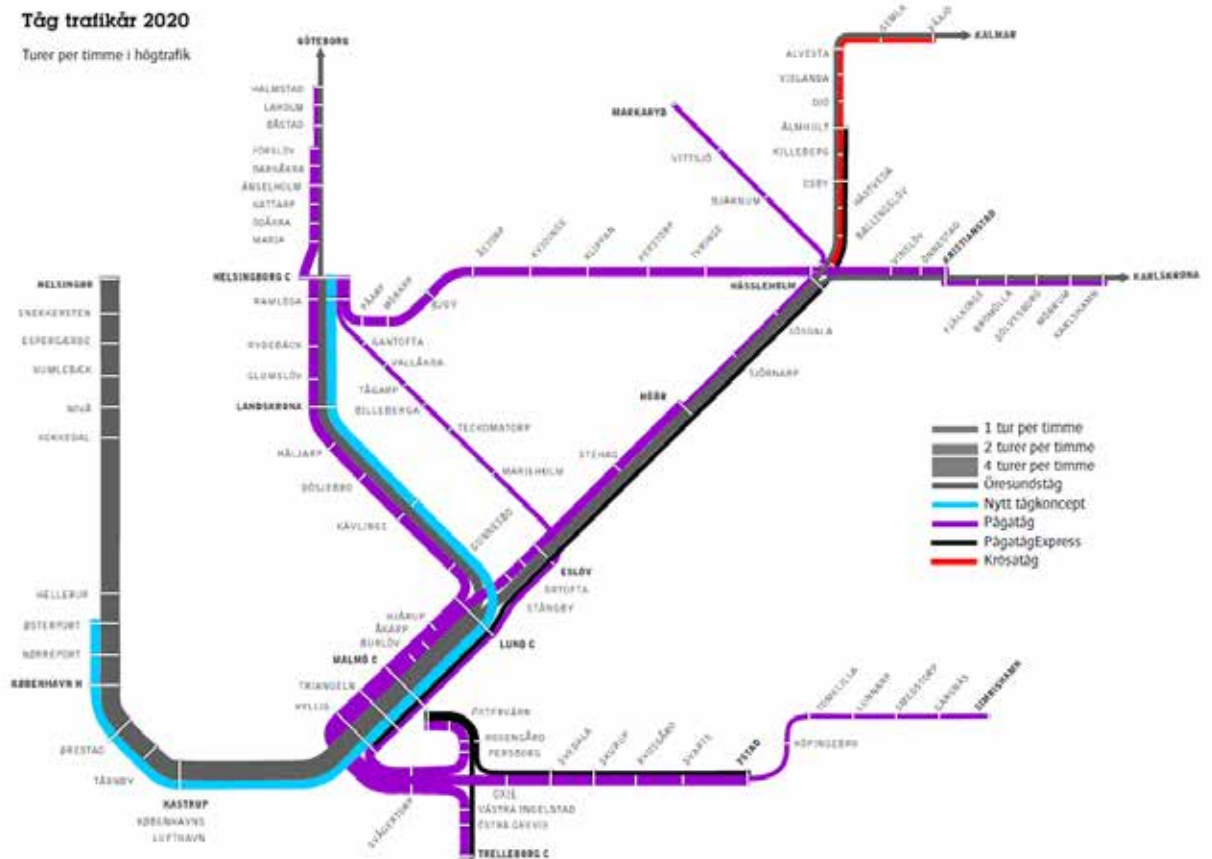
Uppdraget syftar till att utreda förutsättningarna för ett tillkommande direktåg på Skånebanan med en önskad restid på 45 minuter för sträckan Hässleholm – Helsingborg och 15 minuter för Kristianstad – Hässleholm. Direktåget ger möjlighet till kortare restid och regionförstoringseffekter. Samtidigt är det viktigt att ytterligare trafikering inte rubbar befintligt trafikupplägg och ökar störningskänsligheten i systemet.

Uppdraget syftar även till att identifiera lämpliga åtgärder <100 Mkr som kan genomföras som en trimningsåtgärd för Skånebanan, och som medför ökad kapacitet och som ger underlag för att lättare kunna bygga vidare till dubbelspår i stråket.

1.3 Framtida trafikutbud

Utredningen utgår från dagens trafikutbud men kopplar också till den utvecklingsstrategi som Skånetrafiken har för stråket.

Nedan presenteras den målbild som Skånetrafiken har kommande år.



Figur 1: Skånetrafikens utvecklingsstrategi 2020

2 Direkttåg Hässleholm - Helsingborg

För den här sträckan har en kapacitetsanalys gjorts för att klarlägga vilka förändringar i infrastrukturen som krävs för att kunna trafikera sträckan med ett direkttåg med restid på ca 45 minuter eller mindre. Direkttåget leds via Kattarp och västkustbanan. Grundförutsättning är genomförd hastighetshöjning till 160 km/h som beräknas vara klar 2019.

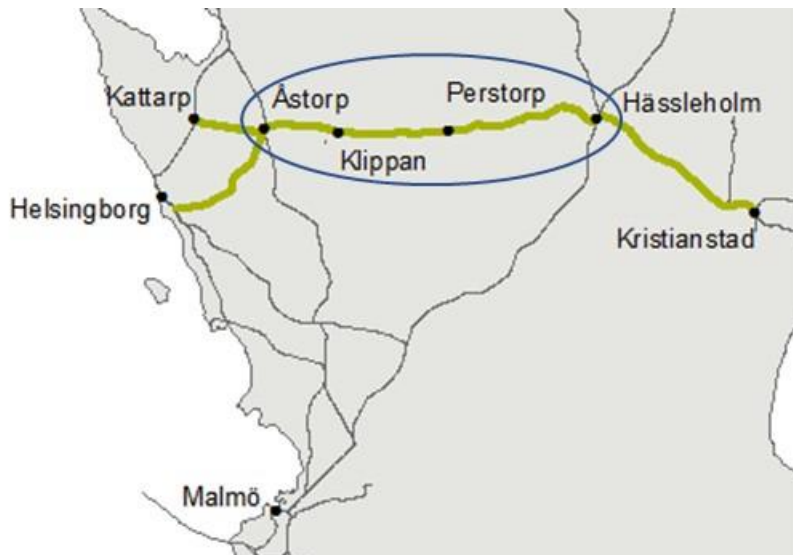
En analys utifrån planerade infrastrukturåtgärder görs i ett första steg för att se om dessa räcker för att uppnå målet. För att fånga upp konsekvenserna av planerade infrastrukturåtgärder är sträckan uppdelad i analysen enligt följande:

- Hässleholm – Åstorp, kopplar till dubbelspår mellan Klippan och Hyllstofta
- Åstorp – Kattarp, annan körväg än dagens trafik
- Kattarp – Maria, kopplar till utbyggnad till dubbelspår Maria – Ängelholm
- Tågaborgstunnel och Helsingborg C (knutpunkten)

Analyserna har gjorts för varje delsträcka, och summan av delsträckorna bildar helheten. En sammanhängande analys utifrån den trafik som här är lagd har inte gjorts då detta inte är relevant givet alla förändringar som kommer att ske när ny infrastruktur och nya tågplaner görs fram tills direkttåg är möjligt. Om alla ingående delsträckor klarar att hantera direkttåget är det sannolikt att en direkttågskanal är möjlig att tillskapa med viss slack i tidtabellen, lite beroende av de förutsättningar som kommer att gälla för omkringliggande trafik och infrastrukturens förutsättningar.

2.1 Hässleholm – Åstorp

Planerad åtgärd för sträckan är förlängt mötesspår mellan Klippan och Hyllstofta som ingår i slutet av planperioden i Nationell plan 2018–2029.



Figur 2 Delsträckan Hässleholm - Åstorp

Åtgärden ses som en etapp för utbyggnad till dubbelspår på hela sträckan Hässleholm – Åstorp och medger genom att mötet kan ske öster om plattform i Klippan ett Pågatågsupplägg med systemmöte i Tyringe, Klippan och Bjuv. Mötesspårsförlängningen ger också en ökad robusthet för det uppritade trafikupplägget. Med Hyllstofta – Klippan kommer sträckan bli mer robust samt att både godstrafiken och persontrafiken får kortare restider.

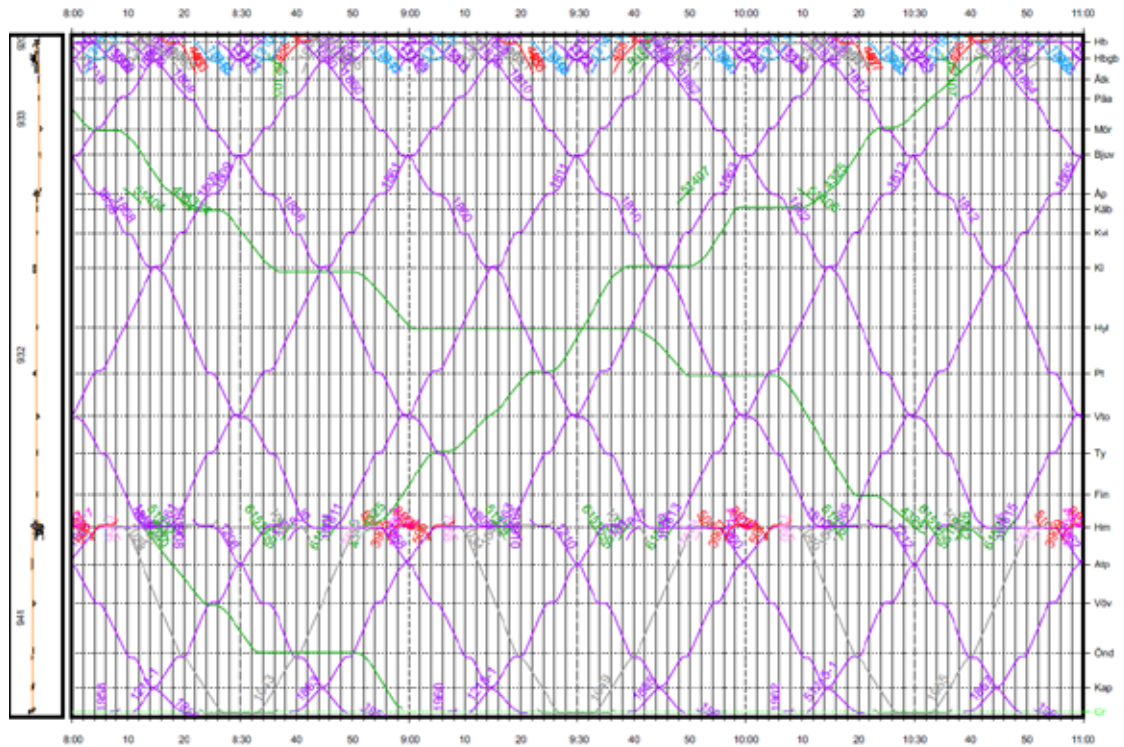
Åtgärden med partiellt dubbelspår är avvägt för att passa den struktur trafiken på sträckan har.

I figurerna nedan:

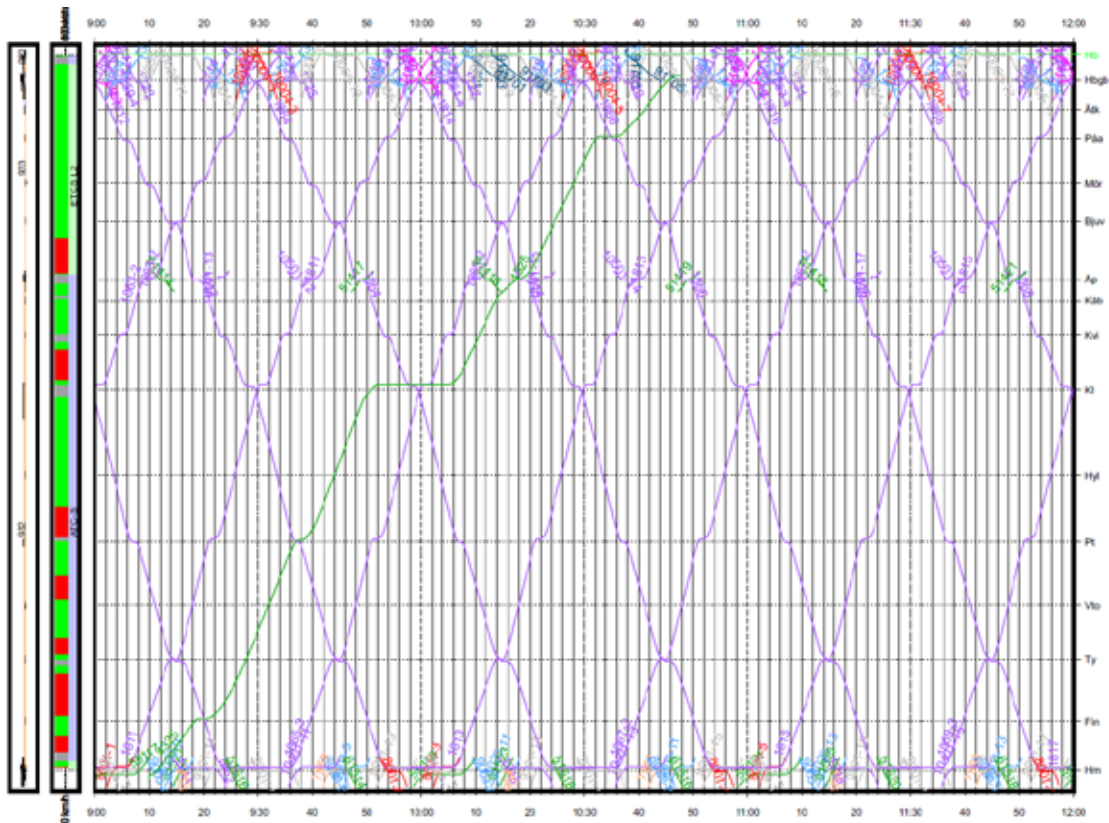
Lila = Pågatåg

Grön = Godståg

Figuren visar en grafisk tidtabell där sträckan visar tågen som går längs linjen. Upptill vågrätt i figuren ses tid. Lodrätt i figuren är sträckan som går från Hb (Helsingborg) via Äp (Åstorp), Hm (Hässleholm) till Cr (Kristianstad) längst ner.

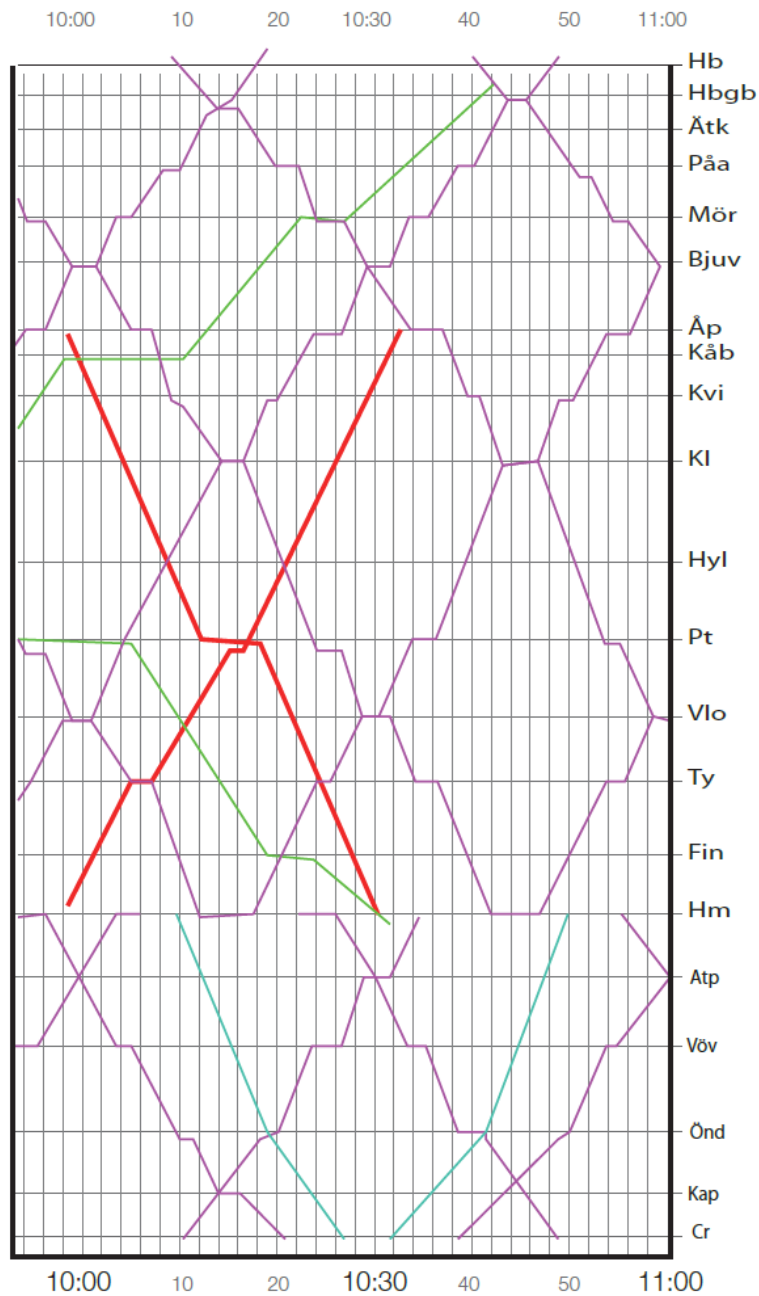


Figur 3: Graf Hässleholm-Helsingborg, före utbyggt mötesspår Hyllstofta-Klippan



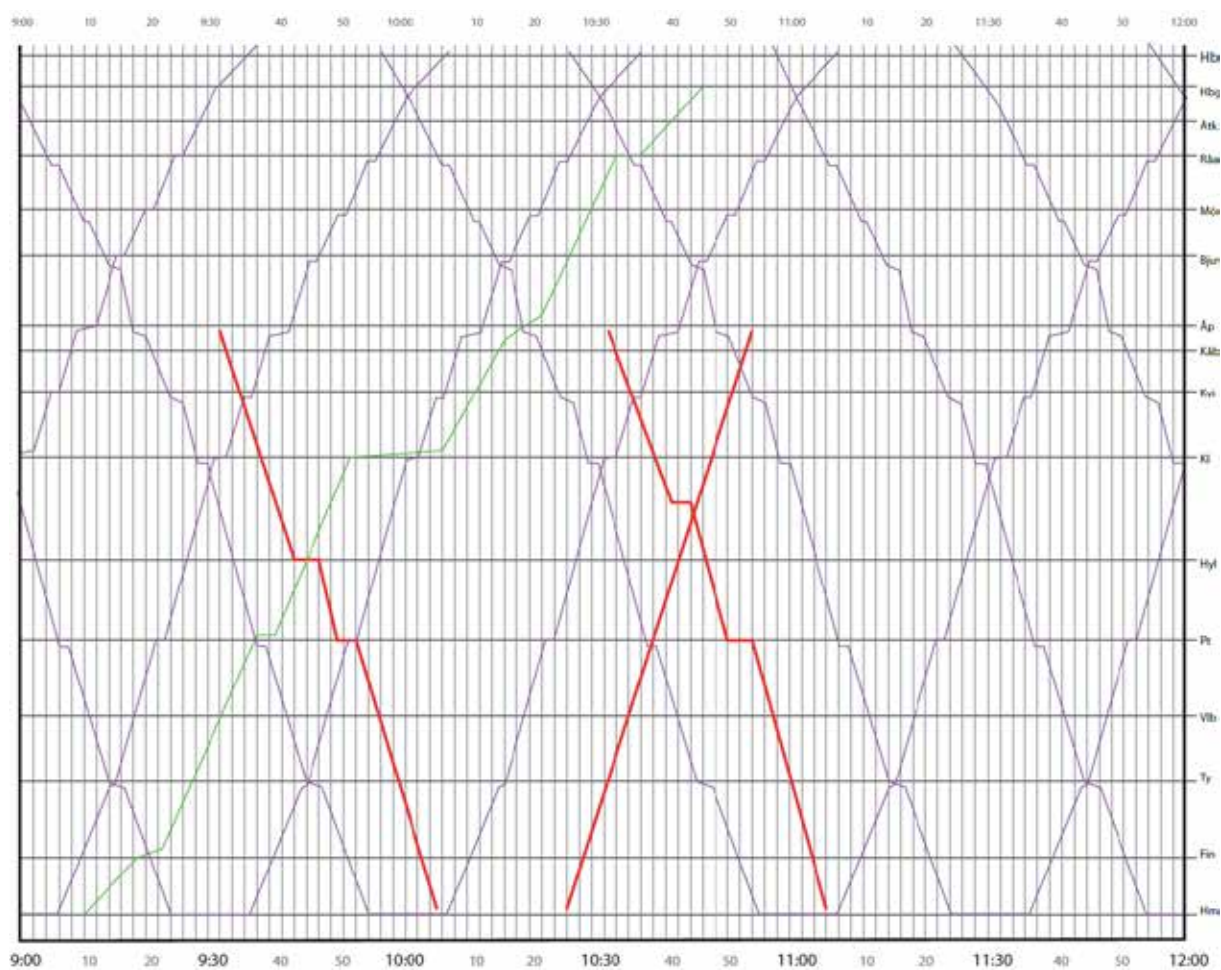
Figur 4: Graf Hässleholm-Helsingborg, efter utbyggt mötesspår Hyllstofta-Klippan. Till vänster i figuren ses svarta streck längs den gula enkelspårslinjen som markerar där det finns fler spår. Nedanför Klippan i riktning mot Hyllstofta ses det partiella dubbelspåret som planeras.

Utredningen har tittat på om det är möjligt att köra ytterligare ett tåg på sträckan och vilka konsekvenser det skulle få för kapacitet och gångtid. Utan mötesspårsförlängningen mellan Klippan och Hyllstofta finns det teoretiskt utrymme för en dubbeltur per timme enligt figur 5. Men upplägget blir mycket störningskänsligt.



Figur 5: Möjligt läge för direkttåg Hm-Åp, före utbyggnad av Hyllstofta-Klippan. Direkttåget är markerat med rött.

Med förlängningen mellan Klippan och Hyllstofta bedöms utrymmet ge teoretisk möjlighet till en halv till en hel dubbeltur per timme enligt figur 6. Godstrafik är utritat endast i en riktning i grafen för alternativet med mötesspårsförlängningen. Beroende på hur godstrafiken bedöms se ut så kommer det i olika grad begränsa möjligheterna till att köra ett direkttåg på sträckan.



Figur 6: Möjligt läge för direkttåg Hässleholm-Åstorp, med utbyggt mötesspår Klippan-Hyllstofta

Ovanstående analys bygger på att det befintliga trafikupplägget med pågatåg inte ska rubbas. Detta antagande bygger på de låsningar och svårigheter som finns i ändarna av systemet, och har därför betraktats som fast förutsättning. Utifrån att Klippan – Hyllstofta planeras för det specifika trafikupplägget vore en förändring av Pågatågsuppläggets mötesstruktur mycket negativ då det riskerar att eliminera mycket av den nytta partiellt dubbelspår medför.

Frågan är också hur tillägget av trafik påverkar kapacitet och störningskänsligheten i systemet. Samtliga alternativ för direkttåget innebär tre möten vilket skulle kunna ge upphov till kapacitetsbegränsande störningar. Att möten sker på flertalet stationer på sträckan gör det tveksamt om ett sådant upplägg är varken lämpligt ur störningssynpunkt eller realistiskt genomförbart. När tågen möts på samtliga stationer i rad så finns det ingen återställningsförmåga i systemet. De tillkommande mötena kommer även innebära att mötestider för befintliga pågatåg behöver förlängas med upp till en minut per tillkommande tågmöte.

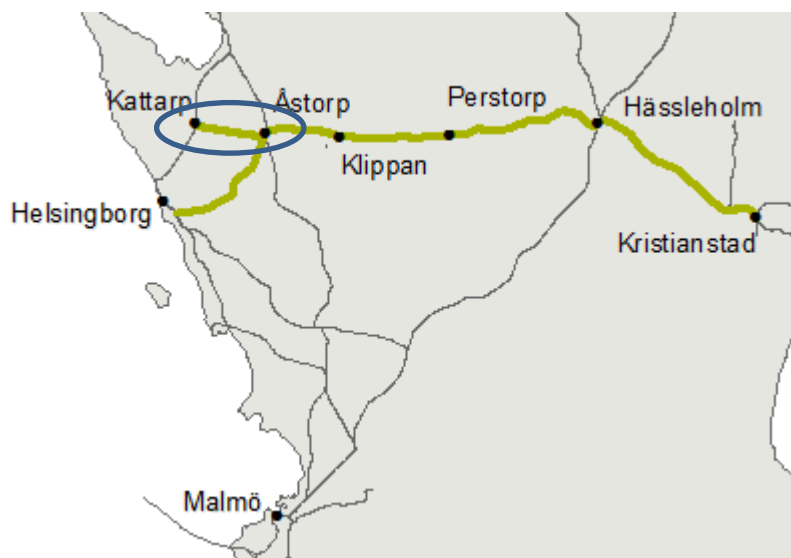
Tanken med direkttåget är att det ska köra sträckan utan uppehåll och därigenom få en kortare restid än ordinarie avgångar. En grov beräkning av gångtid har därför gjorts och jämförs med befintligt trafikupplägg.

Gångtider (minuter) Hässleholm-Åstorp	Befintlig trafik utan direkttåg	Direkttåg	Befintlig trafik med direkttåg
Utan Klippan-Hyllstofta	37	32	39–40
Med Klippan-Hyllstofta	36	Åp-Hm 34. Hm-Åp 32	38–39

I alternativet med utbyggt mötesspår Klippan – Hyllstofta är det tåget i västlig riktning som får den största gångtidsvinsten. Tåget mot Hässleholm står bort det mesta av sin gångtidsvinst vid de möten som uppstår. Eftersom godstrafiken endast är medtagen i en riktning i grafen finns det risk för att mer gångtid försvinner för att få till ett mötesmönster som fungerar. Samtidigt är godstrafiken inte så omfattande att den säkert behöver ytterligare kanaler utöver en i ena riktningen under de perioder som direkttåget går.

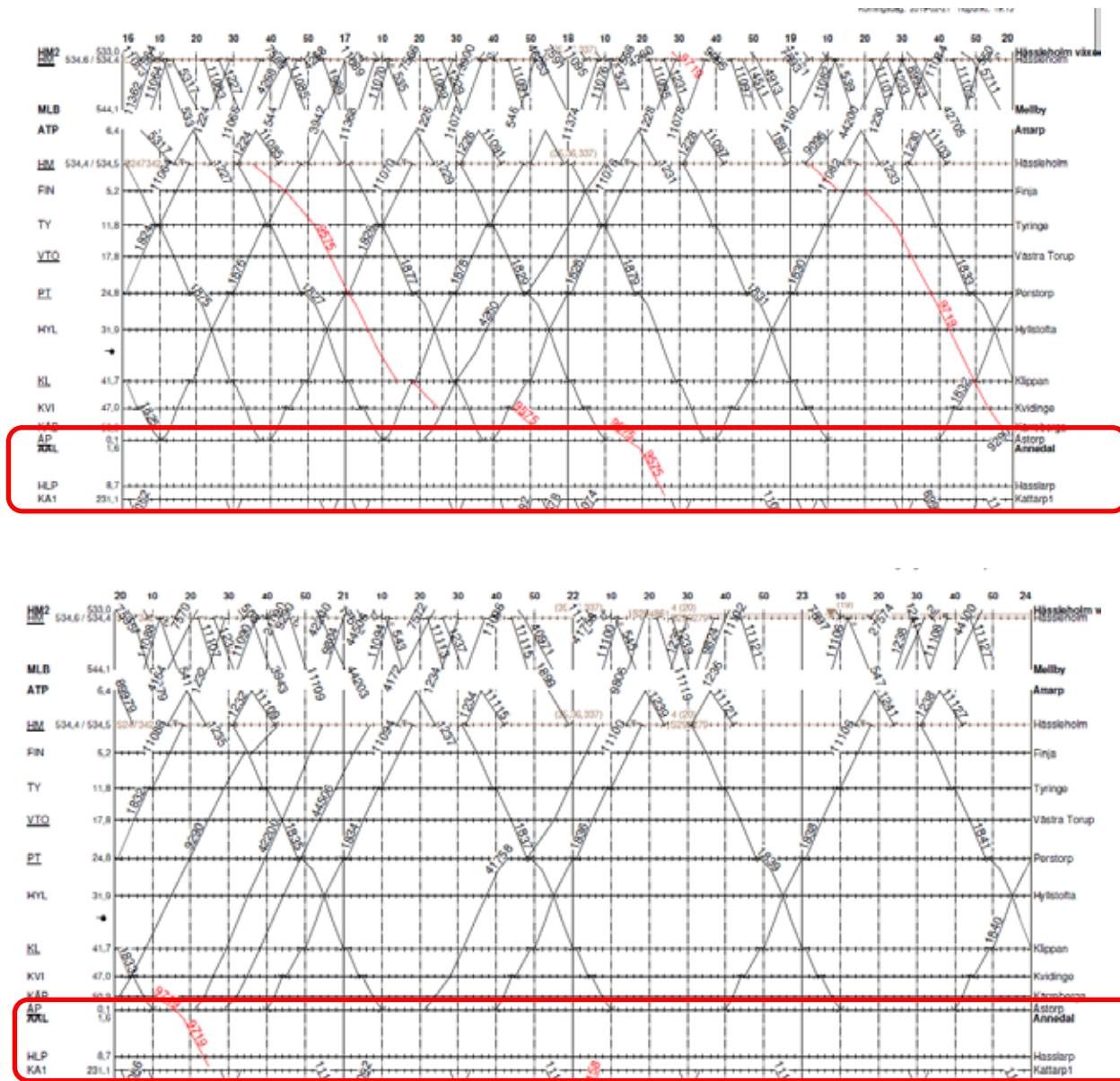
Slutsatsen är att ytterligare ett direkttåg utöver befintlig trafik medför att systemet blir mycket störningskänsligt, att det försämrar restiden för befintliga tåg och att det sparar <5 minuter på sträckan jämfört med befintliga upplägg utan direkttåg.

2.2 Åstorp – Kattarp



Figur 7 Delsträckan Åstorp – Kattarp, en alternativ sträcka av Skånebanan

Sträckan trafikeras i dagsläget inte av tidtabellslagd persontrafik. Daglig graf för en onsdag i mars 2019 visar två utlagda godståg. Det bör således inte finnas några kapacitetsmässiga hinder för att trafikera sträckan med ett direkttåg.



Figur 8: Daglig graf Åstorp-Kattarp (båda ovanstående figurerna)

Sträckan är inte planerad för någon hastighetshöjning och utifrån dagens STH så skulle ett direktåg få en ungefärlig gångtid på ca 6 minuter mellan Åstorp och Kattarp. En höjning av STH på sträckan bedöms kunna ge ca en minuts gångtidsvinst.

2.3 Kattarp – Maria (Romares väg)

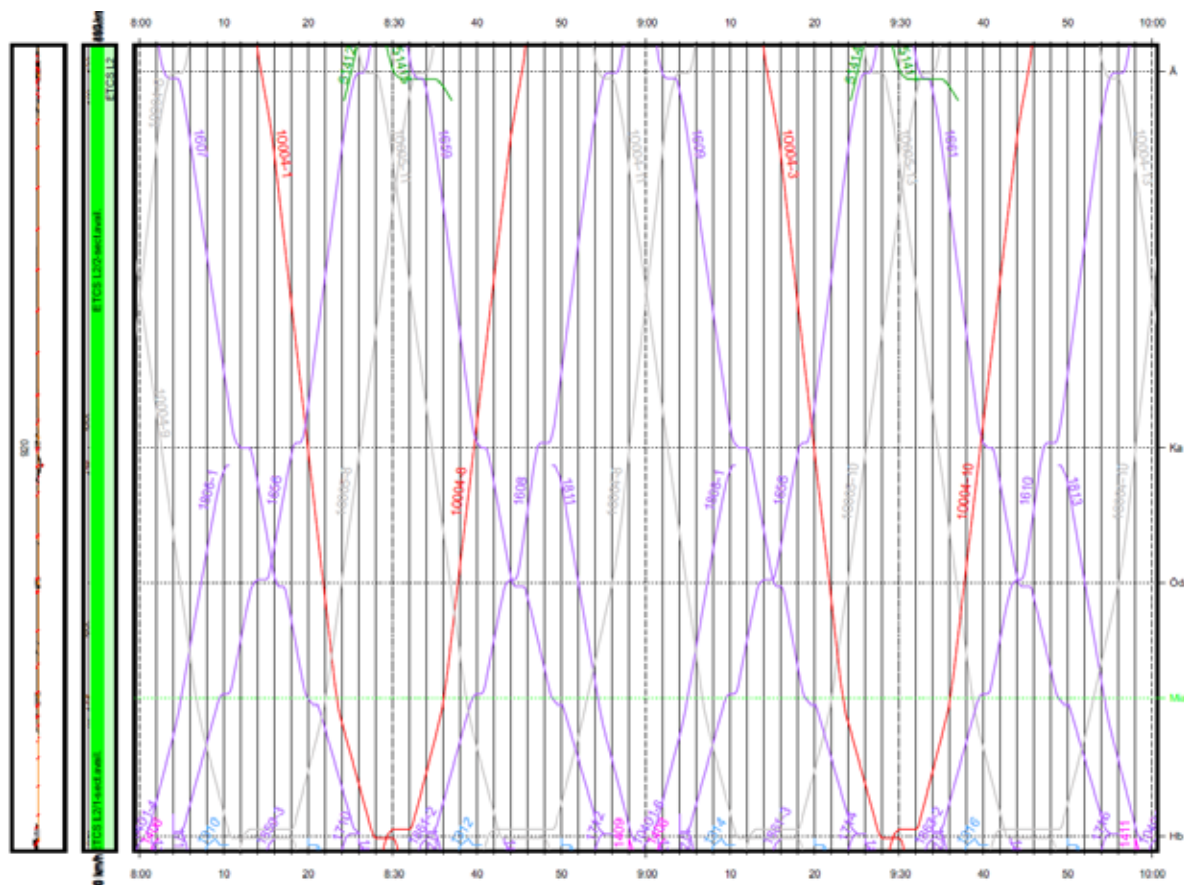


Figur 9 Helsingborg – Kattarp, en del av Väst kustbanan

Utan dubbelspår mellan Kattarp och Maria är det inte möjligt att få igenom ett direkttåg som ska svänga av till Skånebanan under mer än enstaka tillfällen. Inte heller i motsatt riktning finns det kapacitet för direkttåget. Detta är med förutsättning baserat på dagens tidtabell och trafikstruktur på sträckan.

Med det planerade dubbelspåret (planeras färdigställas till 2023) och uppritad trafik enligt Figur 10 är det tydligt att det är möjligt att rymma en dubbeltur per timme med ett direkttåg som kommer från/viker av på Skånebanan i Kattarp, se tåg/linjer som försvinner och återkommer strax söder om Kattarp (Ka) där de svänger i triangelspåret.

Gångtiden för ett direkttåg i dubbelspårsdragning mellan Maria och Kattarp är beräknad till ungefär 5 minuter.



Figur 10 Graf för Helsingborg – Ängelholm efter utbyggnad till dubbelspår Ängelholm – Maria (Romares väg)

Sträckan mellan Maria och Knutpunkten är inte i sig självt ett problem kapacitetsmässigt, vilket den ovanstående grafen visar. Detta givet att den enkelspåriga sträckan är kort och har mellanblocksignaler som möjliggör en tät tågföljd i samma riktning.

Antalet tåg på Helsingborg C (Knutpunkten) kommer vara det som blir avgörande för möjligt trafikupplägg, detta beroende på kapacitetsbristen att vända tåg på stationen.

2.4 Tågaborgstunnel och Helsingborg C

Med dubbelspårsutbyggnad i tunnel mellan Maria och Helsingborg C blir plattformskapaciteten inne på Knutpunkten avgörande. Skånetrafikens trafikupplägg för 2030, där sträckan Maria-Helsingborg C har dubbelspår, antas att samtliga Pågatåg söderifrån vänder i Maria just på grund av att plattformskapaciteten inte räcker till.

Dubbelspåret gör att linjekapaciteten och låsningarna som finns idag kopplat till enkelspåret löses men utan en förändring inne på Knutpunkten. Detta antingen sett till plattform- och spårutformning eller trafikeringsmässigt där linjerna går förbi Knutpunkten för att vända utgör Helsingborg C en flaskhals.

Kapacitetsbelastning på Helsingborg C för vändande tåg beror på hur tågföringen ser ut och infrastrukturutformningen kring Helsingborg. Vändkapaciteten i Helsingborg måste lösas för att ytterligare trafik ska rymmas. Följande scenarion kan vara tänkbara ur ett kapacitetsperspektiv och kräver olika infrastrukturutbyggnad.

- Tåg söderifrån vänder i Maria och tåg norrifrån vänder på Knutpunkten
- Alla tåg vänder på Knutpunkten
- Tåg norrifrån vänder i Ramlösa och tåg söderifrån vänder på Knutpunkten
- Tåg vänder både i Maria och Ramlösa, samtliga vändande tåg trafikerar först Helsingborg C

2.5 Gångtider med befintlig och planerad infrastruktur

Gångtider för sträckan Hässleholm-Helsingborg. Tiderna är cirkatider.

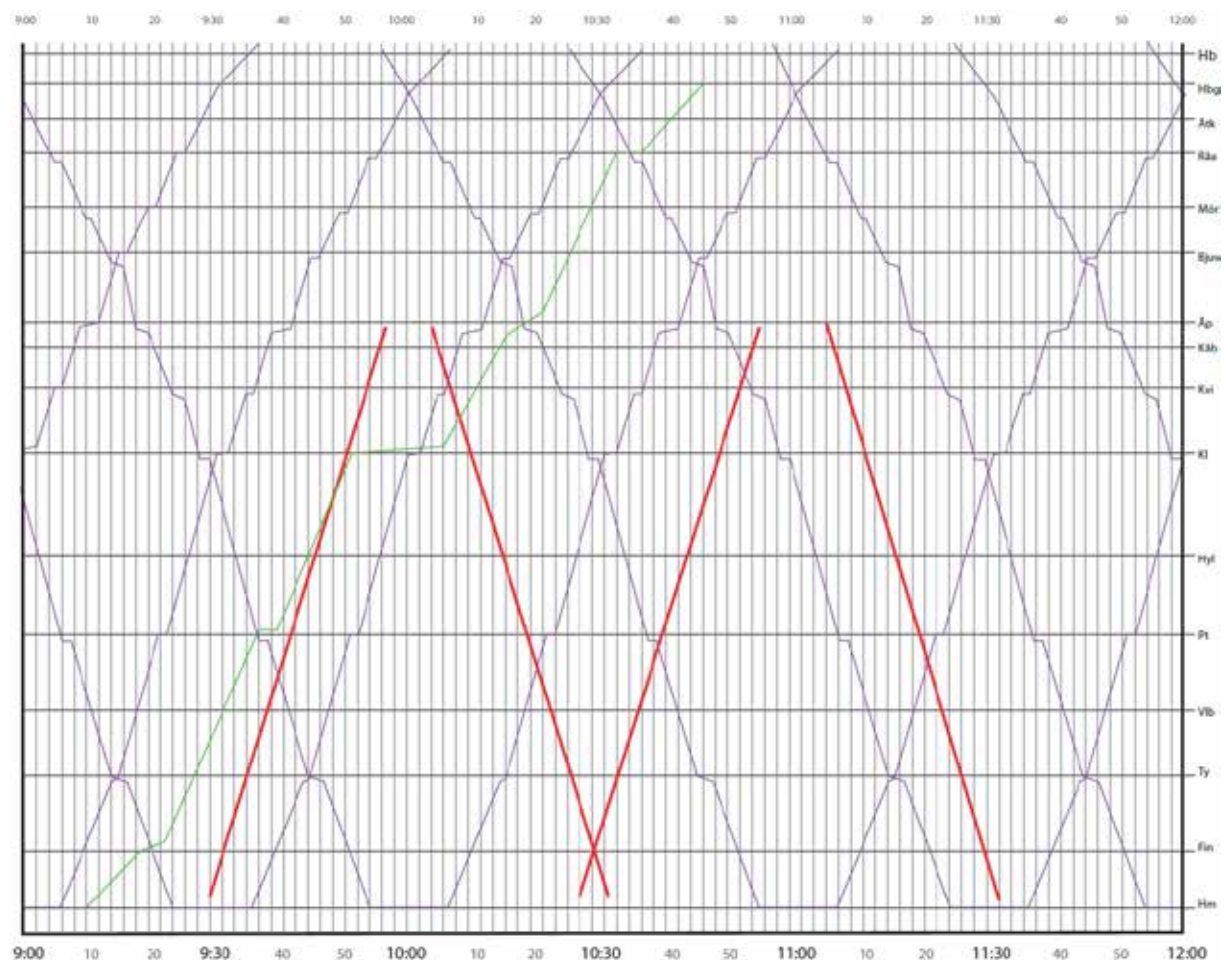
- Dagens restid (via Bjuv, stopp på 8 platser) – 62 minuter
- Höjd STH till 160 km/h utan förlängning Hyl-Kl (via Bjuv, stopp på 8 platser) – 62 minuter
- Höjd STH till 160 km/h med förlängning Hyl-Kl (via Bjuv, stopp på 8 platser) – 58 minuter
- Höjd STH till 160 km/h och befintlig infrastruktur (via Kattarp, direkttåg) – 50 minuter
- Höjd STH till 160 km/h och samtliga planerade åtgärder (via Kattarp, direkttåg) – 47 minuter

2.6 Slutsats direkttåg med planerade åtgärder

Utredningen visar att det med planerade infrastrukturåtgärder inte går att köra ett direkttåg mellan Hässleholm och Helsingborg på 45 minuter. Bortsett från gångtiden kan det inte heller anses som rimligt eller lämpligt ur kapacitetssynpunkt. Sträckan Hässleholm – Åstorp skulle få en situation med hög störningskänslighet med risk för att övrig trafik inte kan uppnå tillfredställande punktlighet.

2.7 Ytterligare åtgärder som krävs

För att klara ett direkttåg krävs ytterligare åtgärder i infrastrukturen. Sträckan mellan Hässleholm och Helsingborg utgör en kapacitetsmässig flaskhals och här skulle partiellt dubbelspår på tre platser kunna generera kapacitet tillräcklig för att ge plats åt ett direkttåg som får en acceptabel gångtid, samtidigt som övrigt trafiksystem inte påverkas i för hög utsträckning. Upplägget utgår från det planerade trafikupplägget med befintliga tåg. Behov av åtgärder redovisas nedan.



Figur 11: Direkttåg Hässleholm-Åstorp med partiellt dubbelspår på tre platser.

Figur 11 visar på direkttåg utlagt med en dubbeltur per timme och med en gångtid som ger förutsättningar för att klara hela sträckan Hässleholm – Helsingborg på under 45 minuter, och samtidigt få högre kapacitet så att redundans skapas i systemet. För detta behövs att partiellt dubbelspår/mötesspårsförlängning utförs på:

- Klippan-Kärreberga
- Del av Perstorp-Västra Torup
- Förlängning av Finja mot Hässleholm

Med övriga planerade infrastrukturåtgärder och en körväg via Kattarp skulle ett direkttåg då få en ungefärlig gångtid på 44 minuter mellan Hässleholm och Helsingborg.

För åtgärderna ovan har det gjorts en grov uppskattning av investeringskostnaden.

- Klippan-Kärreberga ca 500 Mnkr
- Perstorp-Västra Torup ca 150 Mnkr
- Finja ca 75 Mnkr

För att kunna införa direkttåg Hässleholm – Kristianstad utöver befintlig trafik krävs ytterligare partiella dubbelspår i kommande nationella planer.

2.8 Alternativ till direkttåg via Kattarp

Eftersom restiden är ett av huvudargumenten för ett eventuellt direkttåg har även en alternativ lösning studerats. Ett av de befintliga tågen på Skånebanan skickas här via Kattarp (Åstorp-Kattarp-Helsingborg), vilket skulle ge en restidsvinst för relationen Helsingborg-Hässleholm. Följande upplägg kan då uppstå:

- Åstorp – Helsingborg 23 minuter (med fyra stopp)
- Åstorp – Kattarp (med dubbelspår Ängelholm-Maria) ca 17 minuter.

Restidsvinsten som uppstår är beräknad till ca 6 minuter.

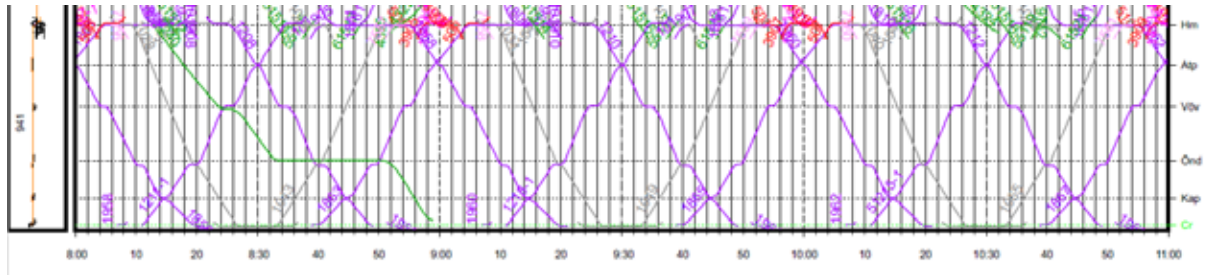
Alternativet skulle kräva tillkommande Pågatåg på sträckan Helsingborg-Åstorp för att hantera det pendlingsstråket på Skånebanan. Det kräver även att förutsättningar finns för trafiken i Åstorp och Helsingborg:

- På Åstorps station behöver plattform vid spår 3 delas av med signal så att två vändande tåg får plats. Alternativt att ny plattform byggs.
- Kapaciteten inne på Helsingborg C måste räcka till för att kunna hantera tillkommande tåg

3 Direkttåg Hässleholm – Kristianstad

Sträckan har i dagsläget mycket hög kapacitetsbelastning. Planerade och genomförda åtgärder i form av förlängning av mötesspår i Attarp samt förlängt dubbelspår ut från Kristianstad förbättrar kapaciteten men är inte tillräckligt för införande av ett ytterligare tåg så som direkttåget Kristianstad-Hässleholm-Helsingborg. Utredningen, likt tidigare genomförda utredningar, visar på att för att klara trafik utöver de tre dubbelturer som trafikerar sträckan idag så krävs dubbelspårsutbyggnad på hela eller stora delar av sträckan.

I Trafikverkets basprognos 2040 (2018-04-01) framgår att ett ytterligare insatståg, totalt fyra tåg, ska trafikera sträckan 2040 mellan Blekinge och Malmö/Lund för snabbare förbindelser i pendlingsriktningen söderut på förmiddagen och norrut på eftermiddagen. Även dessa tåg kommer bli svåra att få in på ett bra sett i det hårt belastade stråket.



Figur 12: Hässleholm-Kristianstad med 3 dubbelturer/timme

En utbyggnad till dubbelspår på hela sträckan skulle medföra ökad kapacitet och möjlighet att nå restid för ett direkttåg Hässleholm-Kristianstad på 15 minuter.

Stationskapaciteten på Hässleholm C är inte medtagen i utredningen men den kommer behöva utredas och hanteras för att klara av en utökning av trafiken. Tidigare utredningar har visat att det finns olika typer av behov på Hässleholm C. Men den åtgärd som studerats och troligen är mest lämplig är en planskild förbindelse mellan Skånebanan riktning Kristianstad och spår 8-10 på Hässleholm C.

4 Partiell utbyggnad av Hässleholm-Kristianstad

För att kunna utöka trafiken och samtidigt nå restidsmålet om 15 minuter Hässleholm – Kristianstad krävs dubbelspår på sträckan. Detta ingår inte i Nationell Plan 2018-2029. Samtidigt fortskrider planeringen för att utöka trafiken med ytterligare Öresundståg (System 3) och ytterligare infrastruktur med fyrspår hela sträckan Malmö – Lund och höghastighetsbanan Lund – Hässleholm. Åtgärder som är utförda eller som planeras i närtid är dubbelspår ut från Kristianstad samt förlängning av mötesspår i Attarp.

Kopplat till kapacitetssituationen och önskad utökning av trafiken bör ytterligare åtgärder genomföras. Med utgångspunkt i att målet är dubbelspårsutbyggnad på sträckan presenteras här åtgärder som bidrar till ökad kapacitet och som har bestående effekter även i en eventuell framtida utbyggnad till dubbelspår. Åtgärderna har en sammantagen åtgärds kostnad under 100 Mnkr vilket gör att de kan klassas som trimningsåtgärder.

Utredningen har tittat på tidigare föreslagna åtgärder, varav ett av de nedan presenterade förslagen är ett sådant. Övriga tidigare utredda åtgärder som inte lett till ett förslag i den här rapporten är:

- Höjd hastighet mellan Karpalund och Kristianstad. Tidsvinsten bedöms som för liten i relation till åtgärds kostnad.
- Nytt mötesspår mellan Hässleholm och Attarp. Förlängning av Attarp mot Hässleholm är planerad vilket minskar behovet av ett nytt mötesspår. En ytterligare förlängning mot Hässleholm skulle efter den planerade utbyggnaden i så fall vara en rimligare åtgärd.
- Tretågs mötesstation i Vinslöv. Matchar inte aktuellt eller planerat trafikupplägg. Är inte heller användbar åtgärd sett ur perspektivet med en utbyggnad till dubbelspår.
- Plankorsningar. Att bygga bort plankorsningar skulle vara en åtgärd som en eventuell framtida utbyggnad till dubbelspår skulle ha nytta av. Men utifrån ett kapacitetsperspektiv kan det inte ses som motiverat. Om det inte som i Önnestad (föreslagen åtgärd 4.2) är nödvändigt för genomförandet.

4.1 Höjd hastighet Karapalund

Åtgärden har utretts i bland annat funktionsutredning från 2015 där bedömningen är att en höjning till 160 km/h genom Karapalund fram till km 26 + 421 har god genomförbarhet. Åtgärden innebär förändring av geometrin och skulle vara utnyttjbar vid en framtida dubbelspårsutbyggnad. Bedömd tidsvinst är ca 15 sekunder och kostnaden är uppskattad till ca 7 Mnkr.

4.2 Förlängning dubbelspår Önnestad

När Önnestad station byggdes valdes en lösning där plattformar och mötesmöjlighet för Pågatågen hamnade en bit öster om befintlig driftplats. Detta för att få ett mer centrurnära läge. Den ursprungliga driftplatsen ger möjlighet till tretågs möte.

I nuvarande utformning är det ett avsnitt enkelspår på ca 400 meter mellan ursprunglig driftplats med mötesspår och pågatågsstationen, som också är utbyggd med dubbelspår. Genom att ansluta driftplats och station med ytterligare ett spår skulle ett sammanhängande dubbelspår på ca 1,8 km erhållas. Växelförbindelse mellan spåren innan pågatågsstationen ger fortsatt möjlighet till tretågs möte på platsen.



Figur 13 Partiellt dubbelspår genom sammanbyggnad av två mötesstationer vid Önnestad

Åtgärden innebär att befintlig plankorsning Skolgatan stängs och att en GC-port byggs för tillgänglighet med cykel och till fots. Planskild korsning för biltrafik byggs istället vid Agronomvägen. I samband med planskildheten behöver Agronomvägen breddas och göras om till väg som är lämplig för vägtrafik.

En grov kostnadsuppskattning är gjord till ca 70 Mnkr.

5 Diskussion och slutsatser

Ett direkttåg mellan Hässleholm-Helsingborg med restid på 45 minuter samt mellan Kristianstad-Hässleholm på 15 minuter anses som önskvärt för att stärka Skånebanan som ett pendlingsstråk med kortare restider och regionförstärkande effekter. Banan är en viktig förbindelse mellan de östra och västra delarna i norra Skåne samt med koppling till en framtida höghastighetsjärnväg med station i Hässleholm.

Eftersom kapacitetssituationen på Skånebanan i dagsläget är hårt ansträngd innebär ytterligare trafikering att åtgärder behöver utföras för att inte en ohållbar situation med mycket hög störningskänslighet ska uppstå. Den här utredningen har tittat på hur potentialen för ett direkttåg ser ut, utifrån redan planerade åtgärder, samt vilka ytterligare åtgärder som skulle krävas för att trafikera Skånebanan med ett direkttåg med kort restid. När alla delsträckor Helsingborg – Kristianstad inklusive stationer klarar direkttåg bedöms det som mycket troligt att det också går att hitta en trafikkanal för tåget i den tågplanen.

För delen Hässleholm-Helsingborg utgör Hässleholm-Åstorp en flaskhals. Det är inte rekommenderbart att utöka trafiken här utan att samtidigt utföra ytterligare åtgärder i infrastrukturen. Planerat förlängt mötesspår mellan Klippan-Hyllstofta ger kapacitetsförbättringar och något kortare restid för befintligt trafiksystem men det är inte tillräckligt för ytterligare trafik i form av ett direkttåg. Med ytterligare åtgärder i form av partiellt dubbelspår på tre platser skulle kapaciteten öka tillräckligt för att kunna ge plats för ett direkttåg. Detta skulle också ge sträckan som helhet en lägre störningskänslighet, vilket gynnar även den trafik som bedrivs i dagsläget.

Ett alternativ till utökning med direkttåg är att låta ett av dagens Pågatåg gå via Kattarp (Åstorp-Kattarp-Helsingborg). Det skulle ge en restidsminskning på ca 6 minuter jämfört med idag men kräver också en utökning av trafik mellan Helsingborg-Åstorp. En sådan utökning medför att åtgärder i Åstorp blir nödvändiga samt att kapaciteten inne på Helsingborg C ses över.

Sträckan mellan Kristianstad-Hässleholm bedöms inte klara av en utökning av trafiken utan att hela eller i alla fall större delen byggs ut till dubbelspår.

Utredningen har inte studerat hur Hässleholm C och Helsingborg C påverkas eller klarar av att ta hand om den tillkommande trafik som ett direkttåg innebär. Vidare utredningar bör ta med dessa punkter eftersom de sannolikt utgör kapacitetsmässiga utmaningar för en utökad trafik.

En lämplig trimninsåtgärd för <100 Mkr för Skånebanan att utföra på sträckan Hässleholm-Kristianstad är att höja STH vid Karpalund till 160 km/h och bygga ihop Önnestad med mötesstationen för godstrafiken, så ett partiellt dubbelspår skapas. Ihop är åtgärderna kostnadsbedömda till 77 Mkr.

5.1 Åtgärder på kort sikt

Nedan listas åtgärder som kan färdigställas under planperioden.

- Helsingborg -Hässleholm 160 km/h till 2019 (?)
- Klippan - Hyllstofta till ca 2026-2028, ger bättre tidtabell med dagens trafik
- Hässleholm-Kristianstad, arbeta för föreslagna trimningsåtgärder efter Attarps förlängning 2020

5.2 Åtgärder på längre sikt

Nedan listas åtgärder som bör eftersträvas inför kommande revidering av nationell plan.

- Snabba på byggande av Tågaborgstunnel (dubbelspår på Västkustbanan)
- Helsingborg - Hässleholm, tre partiella dubbelspår för utökad trafik (direkttag)
- Hässleholm - Kristianstad, dubbelspår behövs! finns inga andra alternativ! Möjligen kan nån mindre del kvarstå som enkelspår som första deletapp
- Hässleholm stations utökade kapacitet måste åtgärdas (förtydligas)

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