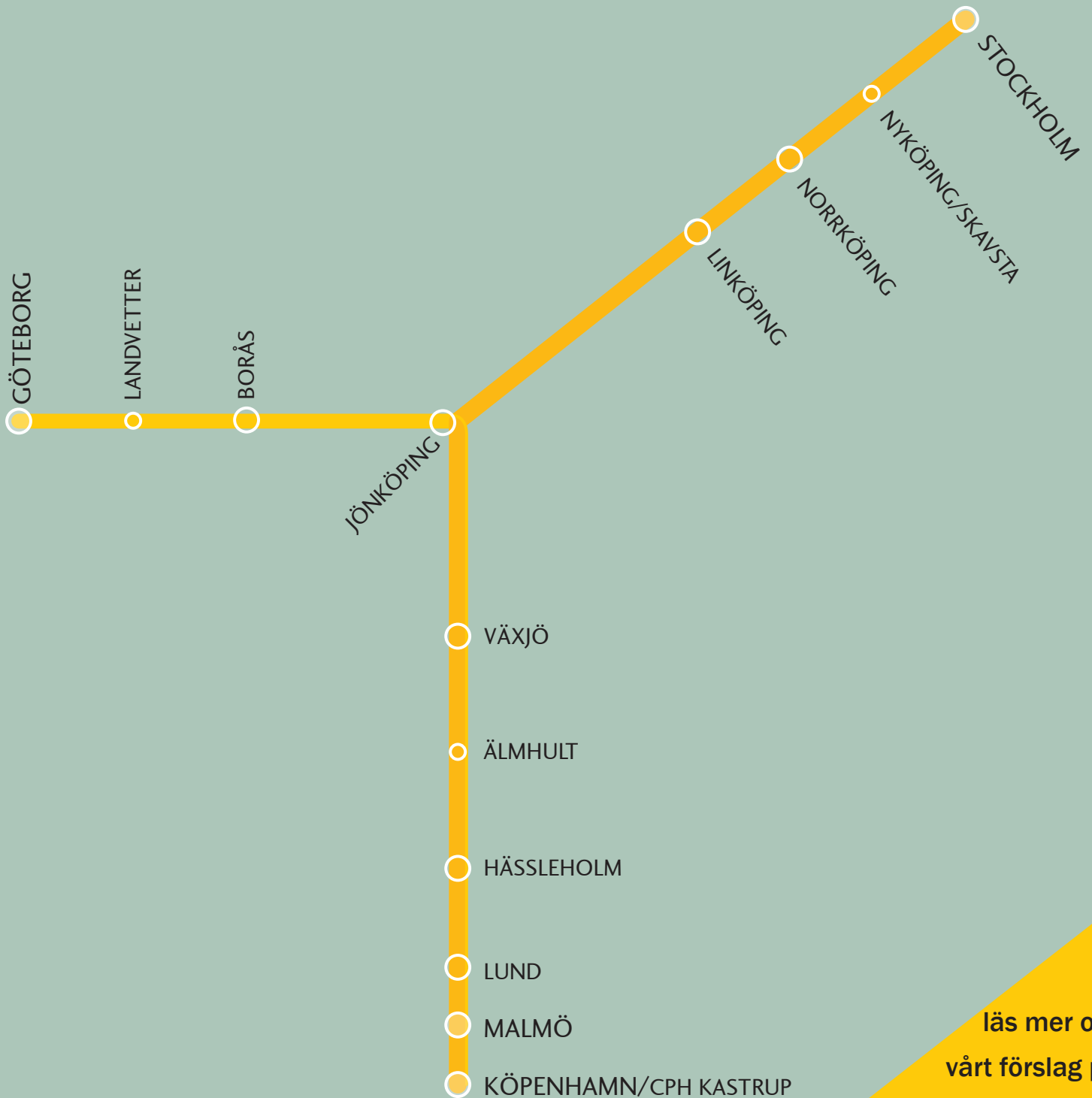


Ny stambana

Stockholm - Malmö 2:28

Stockholm - Göteborg 2:00



läs mer om
vårt förslag på
stambanan.com

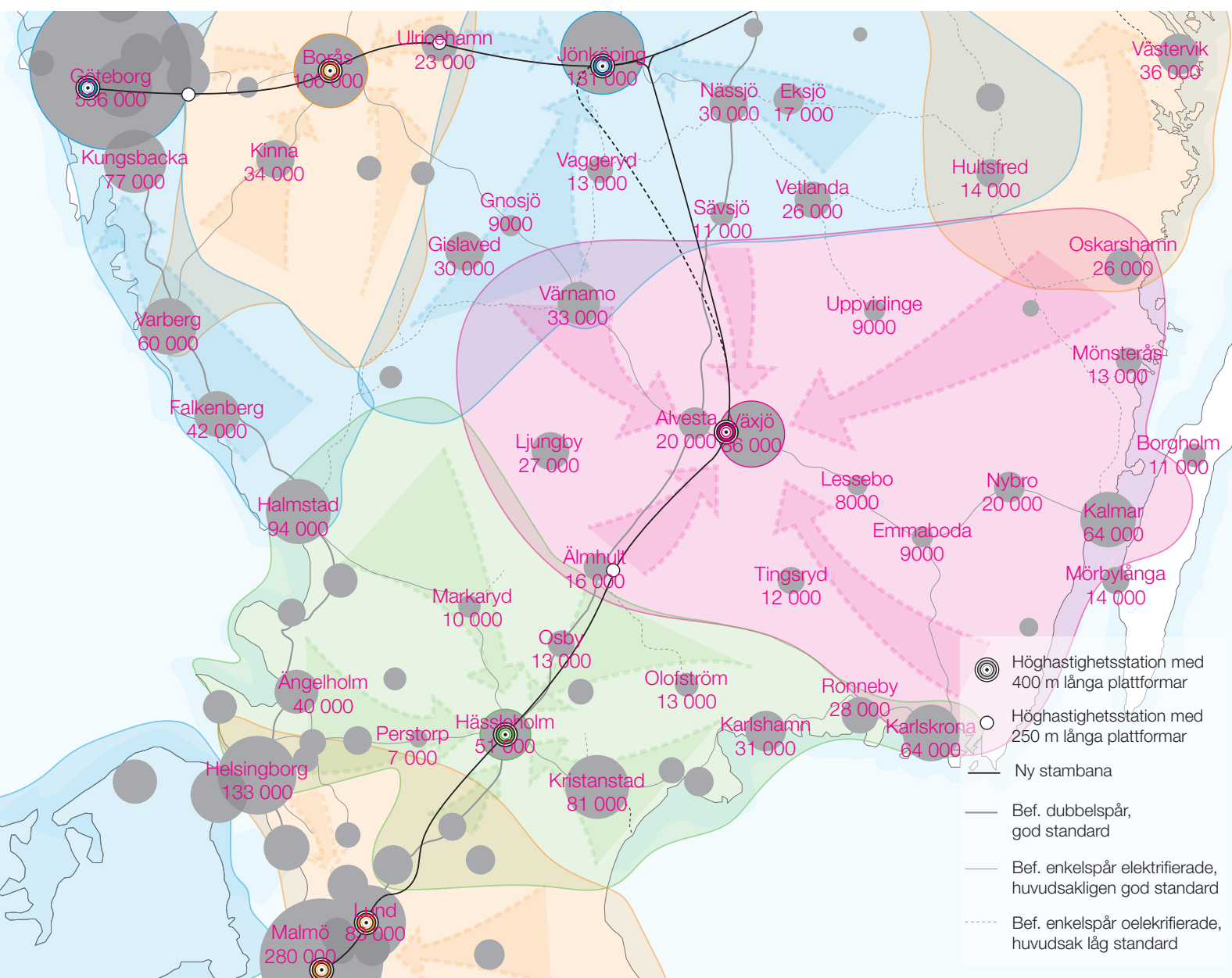
juni 2015

29 kommuner, fem regioner och näringslivet i samarbete

stambanan.com

Stambanan.com har sedan 2014 tagit fram delrapporter för en ny stambana Malmö - Stockholm. Denna broschyr är en sammanfattning av förslagen. Rapporterna och mer informationsmaterial finns på vår hemsida www.stambanan.com

Nya stambanans största stationers upptagningsområden till södra Sverige

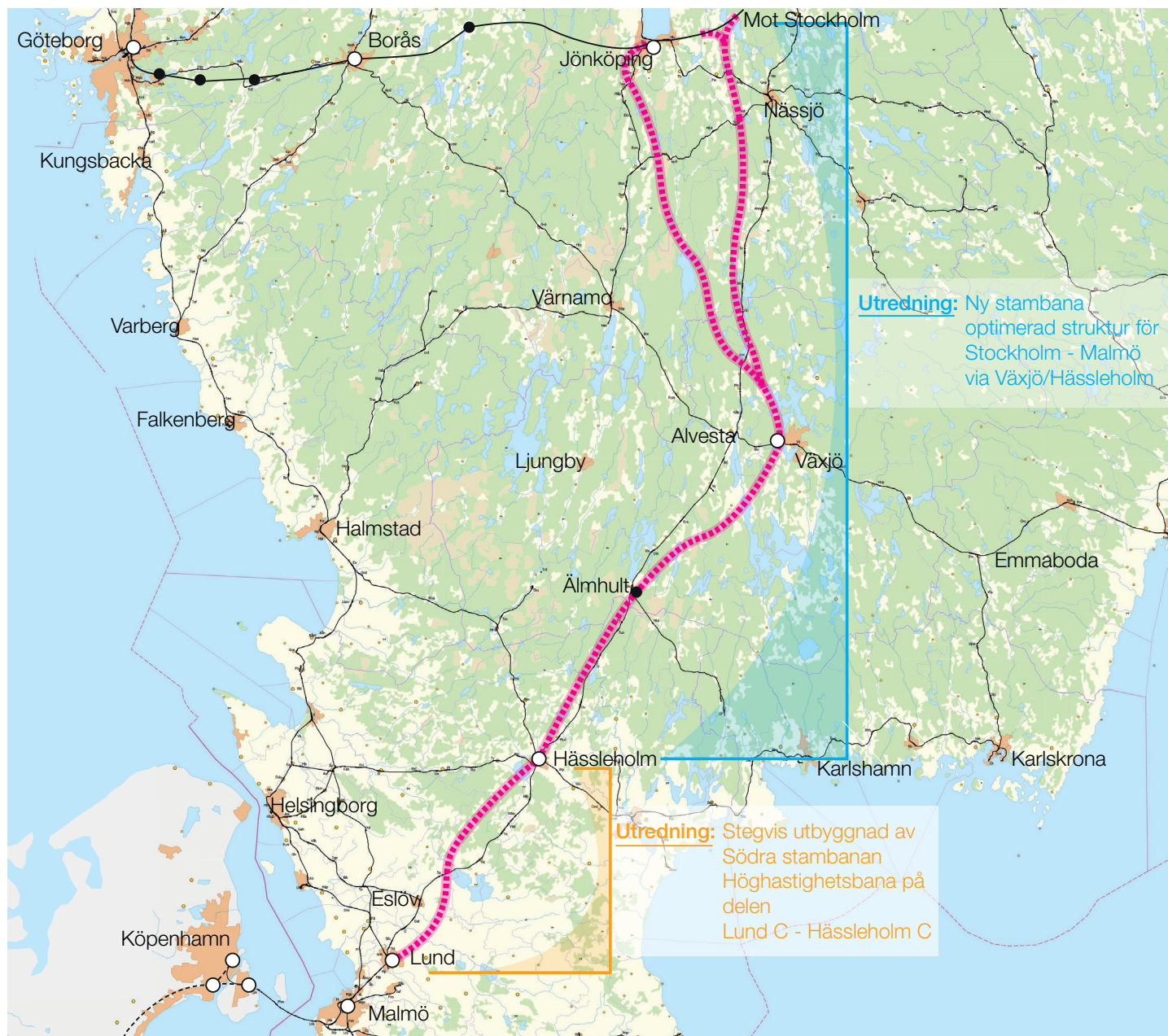


Anslutningsrestider:

- Restid ca 60-90 minuter till/från stor höghastighetsstation

Tidigare utredningar

Stambanan.com har i flera rapporter utrett och redovisat sträckningen för nya stambanan.



Utredning för höghastighetsbana Lund – Hässleholm

- En ny höghastighetsbana mellan Lund C och Hässleholm C med sträckning utanför Eslöv och Höör.
- Sträckningen fungerar som enskild etapp och som del av nya stambanan.

Utredning för höghastighetsbana Hässleholm - Jönköping

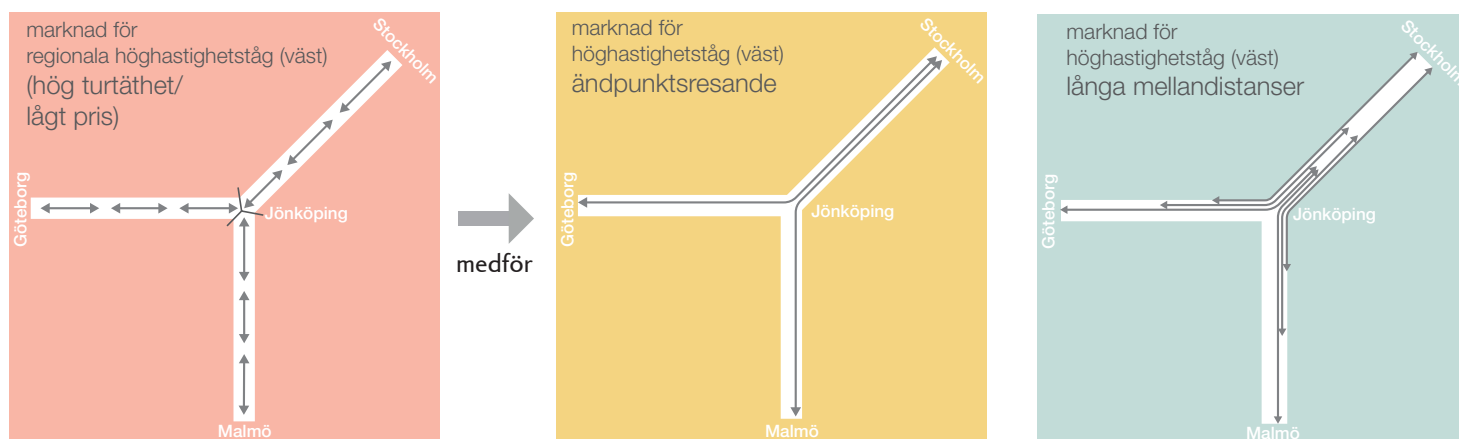
- Centralt stationsläge i Hässleholm med mycket god koppling till den regionala tågtrafiken.
- Höghastighetsstation i Älmhult.
- Höghastighetsstation i Växjö med mycket god koppling till kust till kustbanan till bl a Värnamo, Kalmar och Karlskrona.
- Två anslutningsmöjligheter i Jönköping.

Trafikering och operatörer på nya stambanan

Trafiksystem

- Regionala höghastighetståg till och från Jönköping med delvis samhällsfinansierad trafik
- Kommersiella fjärrtågsoperatörer Stockholm – Göteborg och Stockholm – Malmö/Köpenhamn

Jönköping har ett unikt läge i systemet

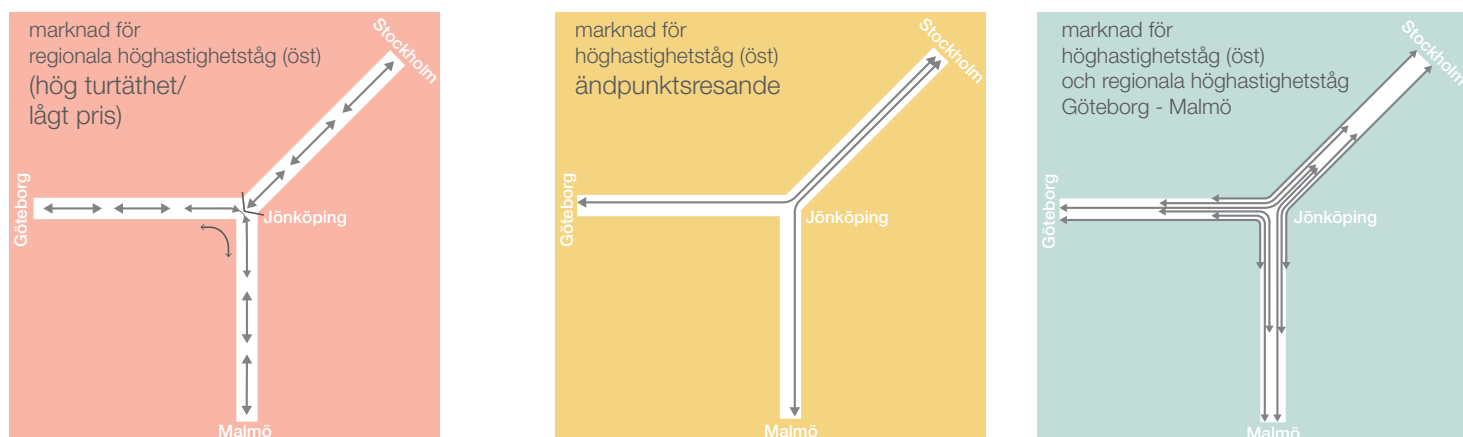


Regionala höghastighetståg trafikerar alla tre benen med Jönköping som utgångspunkt. Systemen har hög turtäthet, korta restider och lågt pris. Jönköping har ett unikt läge med direkt tillgång till regionala höghastighetståg i samtliga riktningar.

Kommersiella aktörers marknad, som konsekvens av de regionala höghastighetstågen, blir att trafikerar ändpunktmarknaderna och långa mellandistanser förbi upptagningsområdet där direkta resor med de regionala höghastighetstågen trafikerar. På relationen Stockholm – Jönköping bedöms de regionala höghastighetstågen lämna en marknad för kommersiella aktörer eftersom gångtidsskillnaden mellan systemen där blir betydligt större.

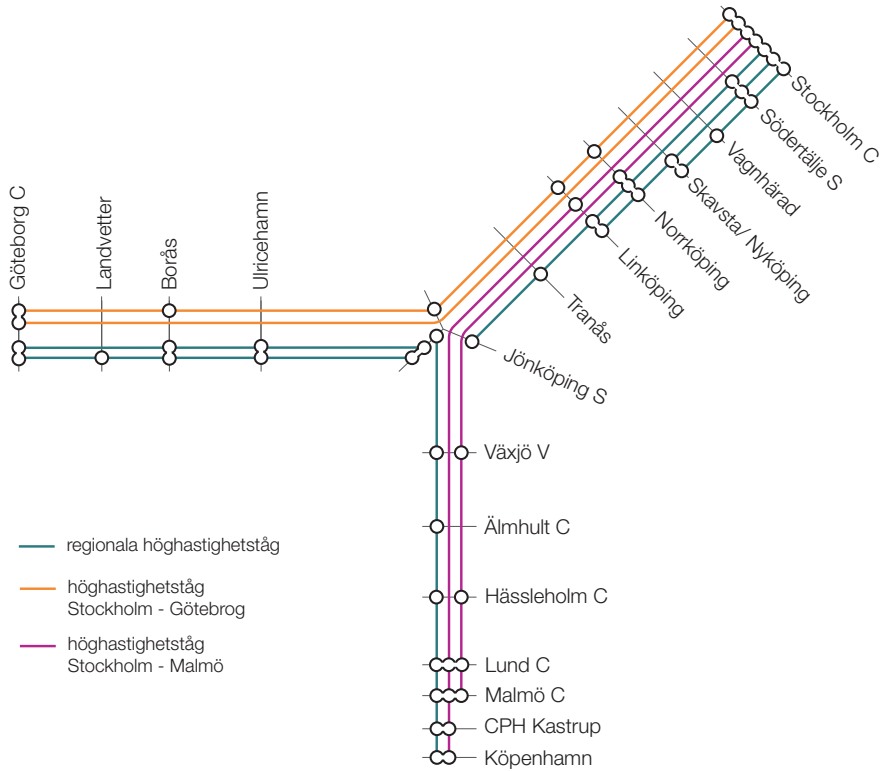
Förändrad trafikbild med triangelspårsanslutning öster om Jönköping

- Triangelspåret medför att regionala höghastighetståg Göteborg – Jönköping kopplas samman med Jönköping – Malmö till ett genomgående system för regionförstoring och snabba resor i södra Sverige.
- Marknaden för kommersiella operatörer är i princip oförändrad. Restiden förbi Jönköping minskar med ca fem minuter och färre passerande tåg mot Malmö genom Jönköping.
- Trafiksystemet Göteborg – Jönköping – Malmö kan bli så attraktivt att kommersiella aktörer är intresserade av systemet. Troligt är då ett trafiksamarbete mellan kommersiell aktör och samhällsfinansierad trafik.



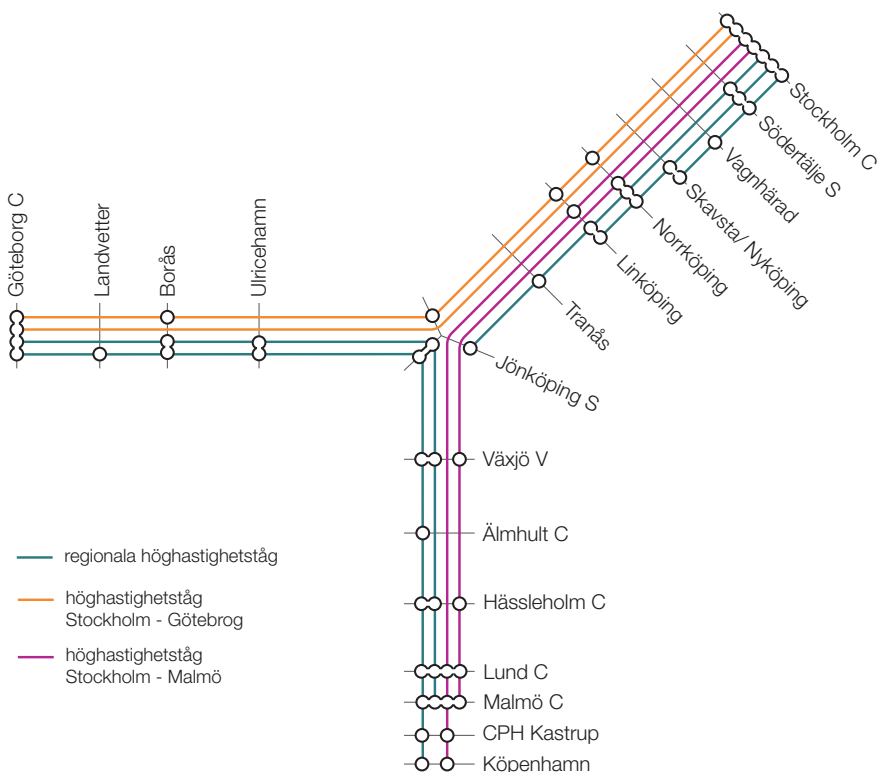
Trafikupplägg

Tänkbart trafiksystem med anslutning väster om Jönköping



Tänkbart trafiksystem med triangelspårsanslutning öster om Jönköping

- Möjligheten att koppla samman Göteborg – Jönköping – Malmö medför troligen en större marknad som medför två genomgående regionala höghastighetståg i högtrafik.

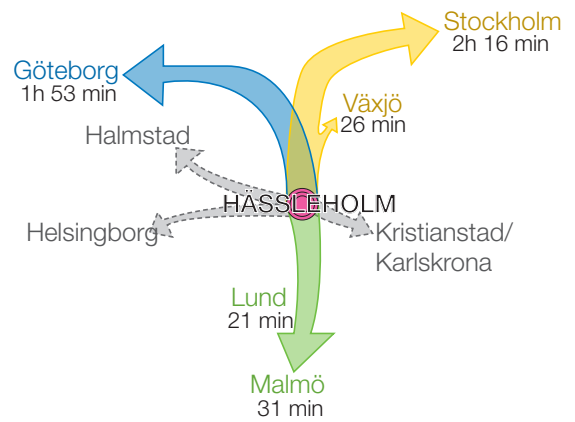


De nya stationerna

Hässleholm

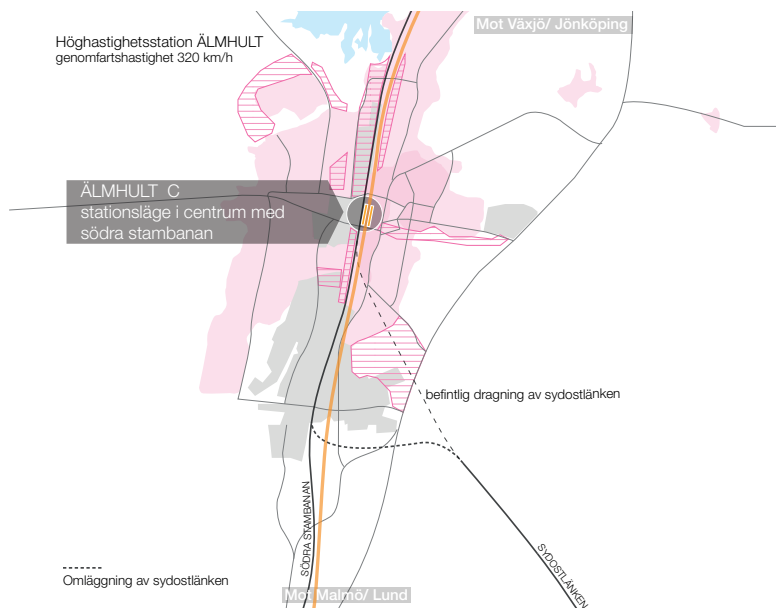


Restider från Hässleholm
Inklusive uppehåll på alla mellanliggande stationer.

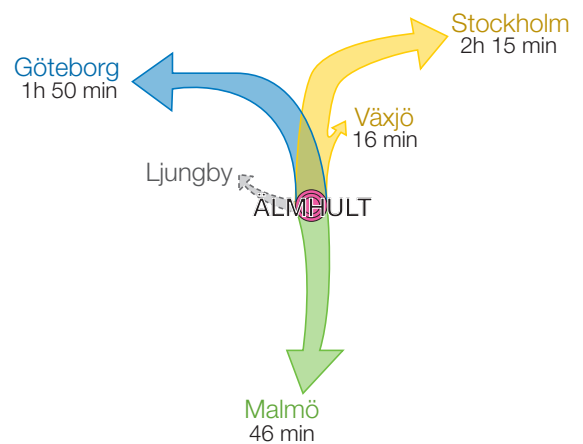


- Stationsläge vid Hässleholm C byggt på bro bredvid befintlig station.
- Stationen byggs med fyra spår varav två genomgående och två med plattform.
- Plattformarna byggs 400 m långa.
- Förtätning av staden kan ske nordväst och nordöst om stationen

Älmhult

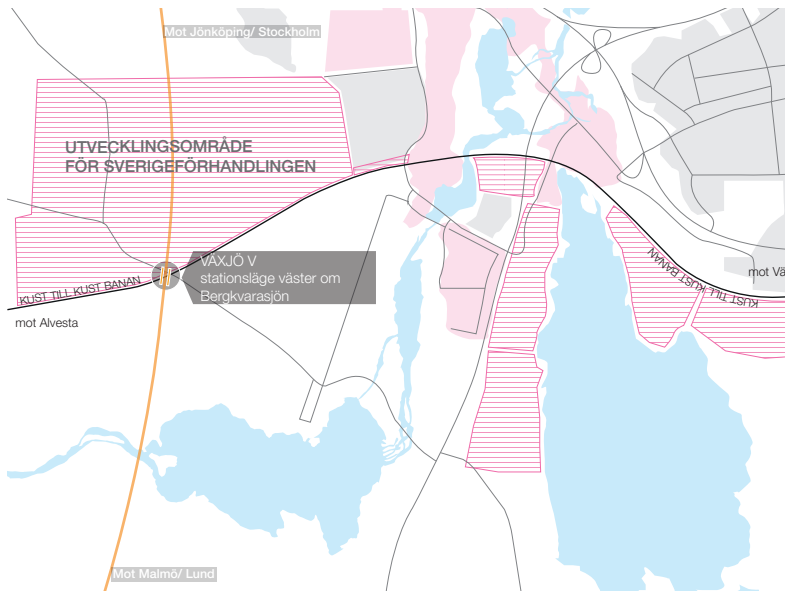


Restider från Älmhult
Inklusive uppehåll på alla mellanliggande stationer.

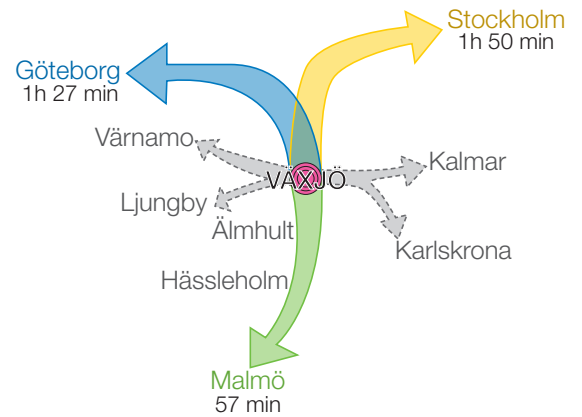


- Stationen placeras vid Älmhult C i markplan tillsammans med Södra stambanans station.
- Stationen byggs med fyra spår varav två genomgående och två med plattform. Plattformarna byggs 400 m långa.
- Förtätning av staden kan ske på flera olika ställen. en stor industritomt väster om järnvägen är speciellt attraktiv.

Växjö

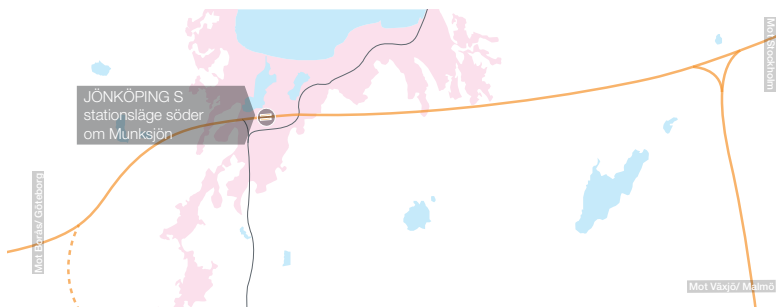


Restider från Växjö
Inklusive uppehåll på alla mellanliggande stationer.

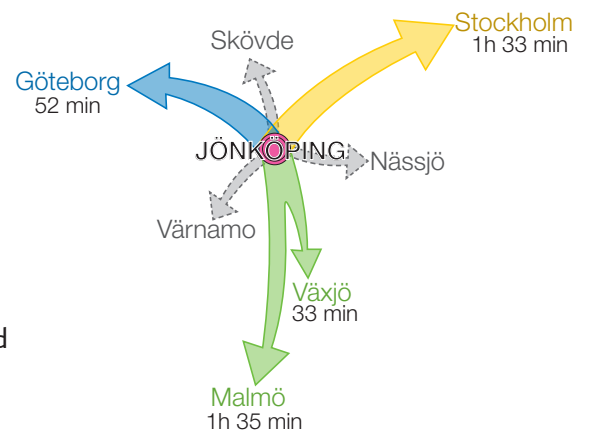


- Växjö byggs ut i väster och stationen placeras i den nya stadsdelen i anslutning till Kust till kustbanan.
- På Kust till kustbanan byggs en ny station för byten till nya stambanan.
- Stationen byggs med fyra spår varav två genomgående och två med plattform.
- Plattformarna byggs 400 m långa på nya stambanan.
- Stationen byggs med möjlighet att vända tåg.
- Längs Kust till kustbanan byggs 250 meter långa plattformar.

Jönköping



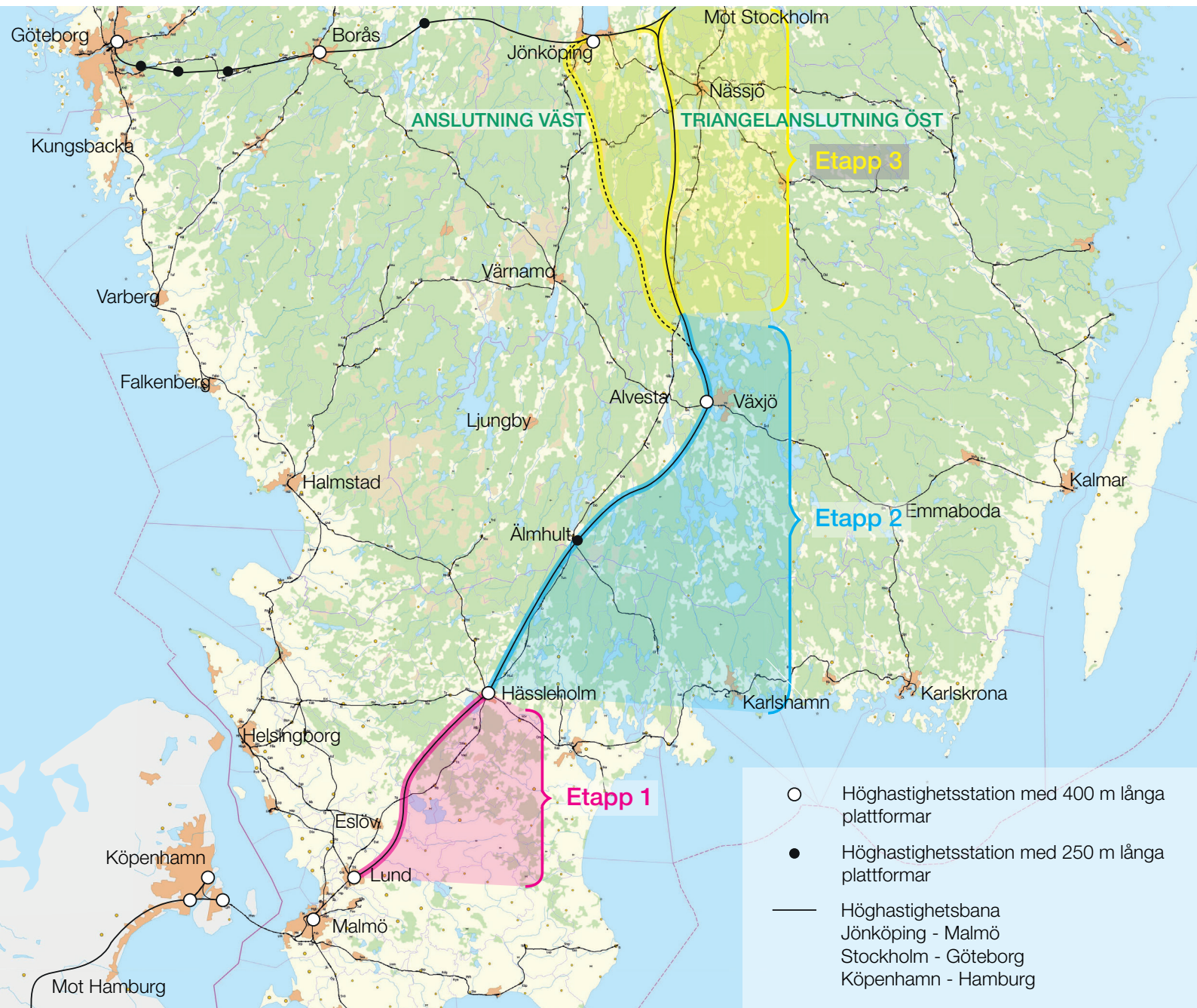
Restider från Jönköping
Inklusive uppehåll på alla mellanliggande stationer.



I Jönköping finns två alternativ till anslutning, triangelspår i öster eller kopplingspunkt väster om staden.

- Stationen byggs med sex spår varav två genomgående och fyra med plattform.
- Stationen byggs med möjlighet att vända tåg.
- Plattformarna byggs 400 m långa.
- Om anslutningen till Jönköping inte byggs med triangelspår ökar kapacitetsbehovet för vändande tåg vilket ökar ytbehovet av ytterligare uppställningsspår. Bullret ökar när fler tåg kör förbi stationen.
- Ny station byggs på den befintliga järnvägen i anslutning till höghastighetsstationen.

Etappindelning



Sträckningen kan byggas ut i tre etapper

1. Lund – Hässleholm. Ger avlastning på Södra stambanan Lund – Hässleholm. Inkluderar ej nya stationen i Hässleholm.
2. Hässleholm – korsningspunkten med Södra stambanan norr om Växjö. Inkluderar nya stationer i Hässleholm, Älmhult och Växjö.
3. Korsningspunkt Södra stambanan – Jönköping. Anslutning till Nya stambanan Stockholm – Göteborg.

Samhällsekonomi ny stambana

1. Anslutning Väst 130,1 miljarder kronor
2. Triangelanslutning Öst 147,5 miljarder kronor = **MEST LÖNSAMMA UTFORMNINGEN AV NY STAMBANA**