

# Malmö-Stockholm

## En effektiv etapputbyggnad

Maj 2017

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

”Utbyggnaden ska ske i **den takt ekonomin tillåter**” \*

\* Infrastruktur för framtiden  
Prop. 2016/17:21, kap. 6.3.3  
Regeringen



Utbyggnaden kommer att ske **etappvis**



”Trafikverket ska säkerställa att utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg sker på ett **kostnadseffektivt sätt** som innebär att **bästa möjliga effekt erhålls av respektive delsträcka**” \*\*

\*\* Infrastruktur för framtiden  
Prop. 2016/17:21, kap. 6.3.3  
samt  
N2017/02312/TIF  
(direktiv till nationell plan)  
Regeringen



**Bygg de mest  
samhällsekonomiskt  
effektiva lösningarna/  
etapperna först!**

# Kriterier för kostnadseffektivitet:

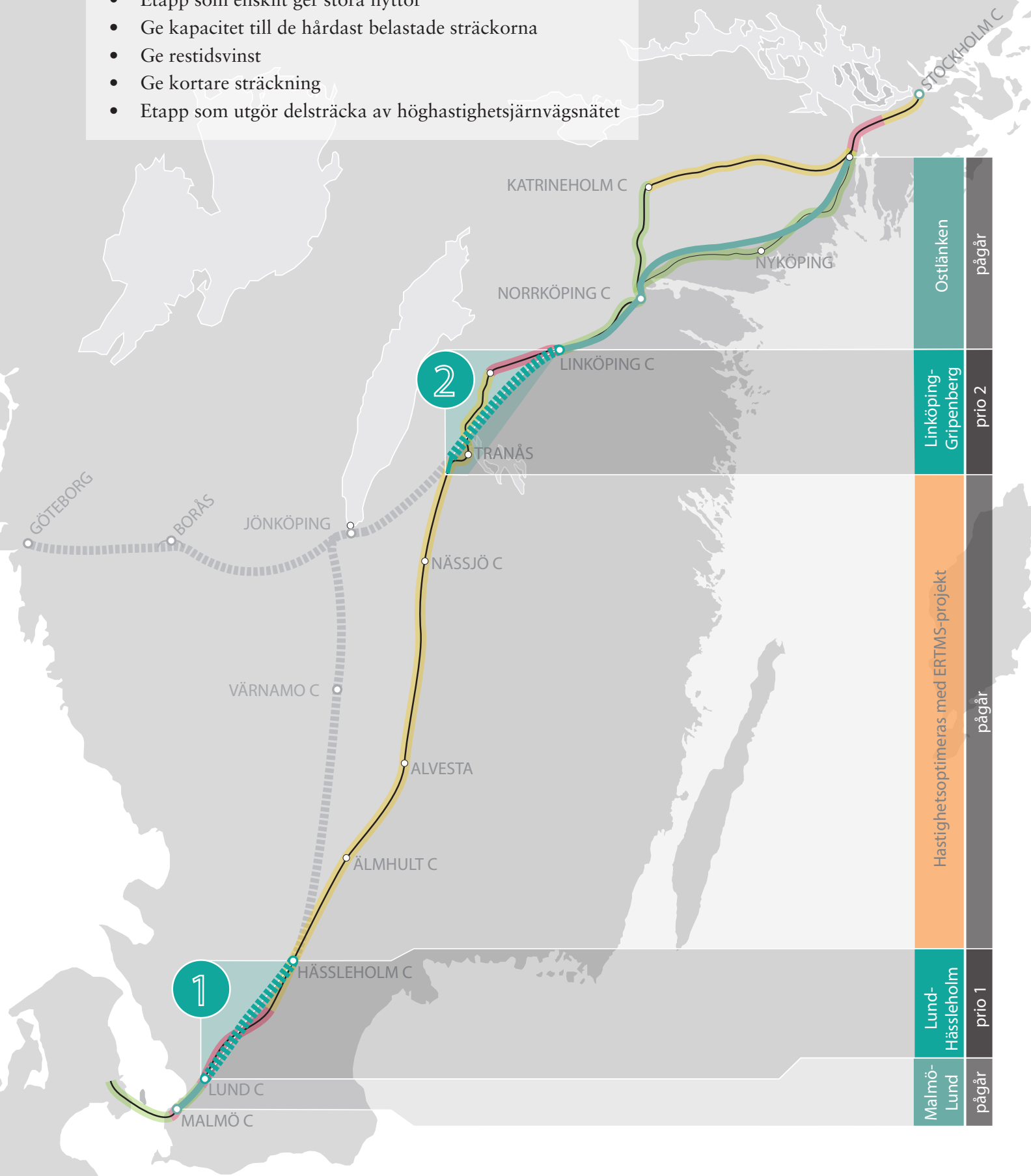
- Etapp som enskilt ger stora nyttor
- Ge kapacitet till de hårdast belastade sträckorna
- Ge restidsvinst
- Ge kortare sträckning
- Etapp som utgör delsträcka av höghastighetsjärnvägsnätet

kapacitetsutnyttjande befintliga banor efter utbyggnad av Ostlänken och fyrspar Malmö-Lund:

■ <60%, små begränsningar

■ 60-80%, medelstora begränsningar

■ 80+%, stora begränsningar



## Prioritet 1

### Etapp Lund - Hässleholm

- Restiden blir upp till 12 minuter snabbare än dagens sträckning
- Ger avlastning och ökad kapacitet
  - kapacitetsutnyttjandet blir lågt eftersom medelhastigheten på båda banor jämnas ut och tågen sprids på två banor
  - höghastighetsbanan och södra stambanan Lund – Hässleholm får ett kapacitetsutnyttjande under <40% respektive <60%
  - båda banor får små kapacitetsbegränsningar, vilket medför att det finns kapacitet för ökad trafik och bättre spridning mellan avgångar på stationerna

Etappen omnämns i direktiven till nationell plan:  
”Sträckorna Järna-Linköping (Ostlänken) och  
Lund-Hässleholm ska byggstartas inom planperioden”

N2017/02312/TIF  
(direktiv till nationell plan)  
Regeringen

# PRIO

# 1

två nya höghastighetsspår  
i ny dragning  
Lund-Hässleholm

fyrspår Malmö-Lund

ca 67 km

- 12 min

kapacitetsutnyttjande  
ny sträckning: <40%

kapacitetsutnyttjande  
befintlig bana:  
Hässleholm-Höör <60%  
Höör-Lund <60%

\*

\* kapacitetsutnyttjade utan åtgärd:  
Hässleholm-Höör 78%  
Höör-Lund 93%

# PRIO

## 2



## Prioritet 2

### Etapp Linköping - Gripenberg

- Ger genare sträckning
  - banan ger en 10-13 km förkortad körsträcka jämfört med Södra stambanan
  - restidsvinsten blir upp till 18 minuter kortare jämfört med dagens sträckning
- Ger avlastning och ökad kapacitet
  - kapacitetsutnyttjandet blir lågt eftersom medelhastigheten på båda banor utjämnas
  - höghastighetsbanan och södra stambanan Linköping-Gripenberg/Aneby får ett kapacitetsutnyttjande under <30% respektive <60%
  - resterande sträckning av Södra stambanan ner till Nässjö får en förkortad dimensionerande sträckning där snabb- och långsam trafik samkör. Sträckan får också ett kapacitetsutnyttjande under <60%
  - båda banor får små kapacitetsbegränsningar, vilket medför att det finns kapacitet för ökad trafik och bättre spridning mellan avgångar på stationerna
  - samtliga kapacitetskonflikter mellan Östgötapendeln på Södra stambanan och fjärrtrafiken som flyttat till höghastighetsbanan elimineras

\* kapacitetsutnyttjade utan åtgärd:

Linköping-Mjölby 87%

Mjölby-Tranås 75%

Tranås-Nässjö 75%

# Kostnad

Kostnaderna är beräknade enligt Trafikverkets kalkylmodell för grov kostnadsindikation

PRIO	1	Lund-Hässleholm	bästa restid
		kostnad	3h 20min
		14,7 miljarder ± 4	
		Meterkostnad ca 220 000 kr	

PRIO	2	Linköping-Gripenberg	bästa restid
		kostnad	3h 00min
		25 miljarder ± 6	
		Meterkostnad ca 370 000 kr	

# Samhällsekonomi

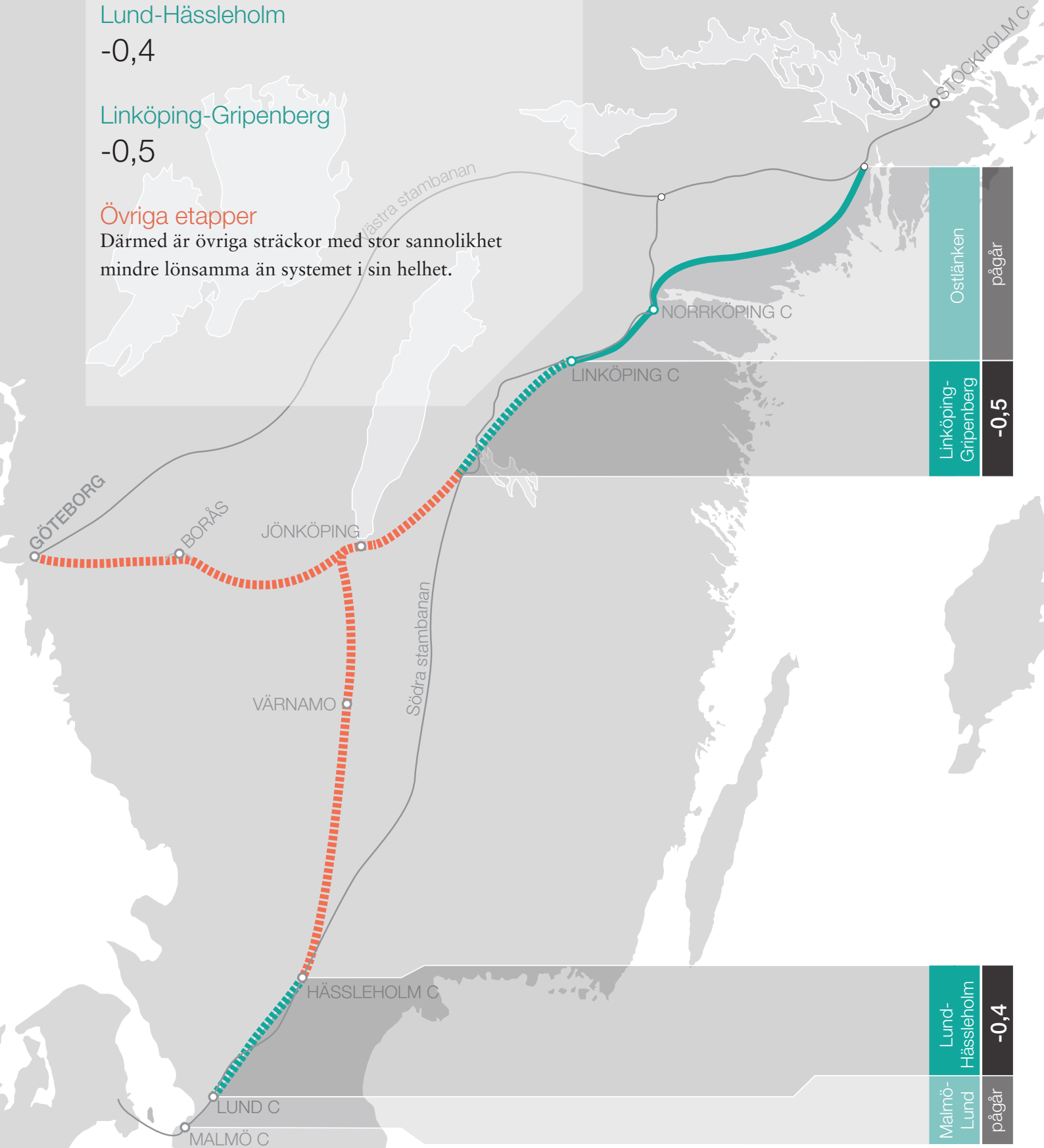
Hela systemet  
-0,6

Lund-Hässleholm  
-0,4

Linköping-Gripenberg  
-0,5

## Övriga etapper

Därmed är övriga sträckor med stor sannolikhet mindre lönsamma än systemet i sin helhet.



# stambanan.com

29 kommuner, fem regioner och näringslivet i samverkan

