

Skånebanan

Lägesrapport

2019-03-22

Bakgrund

- Projektet syftar till att utreda framtida trafik och infrastrukturbehov för Skånebanan.
- Huvudfokus för studien är möjligheten att köra direkttåg mellan Helsingborg-Hässleholm-Kristianstad på ca 60 minuter.



Förutsättningar

- Samtliga analyser är gjorda med STH 160 km/h som förutsättning
- Vad kan göras med befintlig och planerad infrastruktur?
- Vilka tillkommande åtgärder krävs för ett direkttåg med 45 minuters gångtid mellan Hässleholm – Helsingborg och som inte påverkar övrig trafikering på ett negativt sätt?
- Vilka åtgärder krävs för direkttåg Kristianstad-Hässleholm?



Potential med befintlig och planerad infrastruktur Helsingborg-Hässleholm

Analys i delsträckor med befintlig anläggning plus:

- Förlängt mötesspår Klippan-Hyllstofta
- Dubbelspår Kattarp-Maria
- Dubbelspår Maria-Helsingborg C

Vilka möjligheter finns för ett direkttåg?



Potential med befintlig och planerad infrastruktur

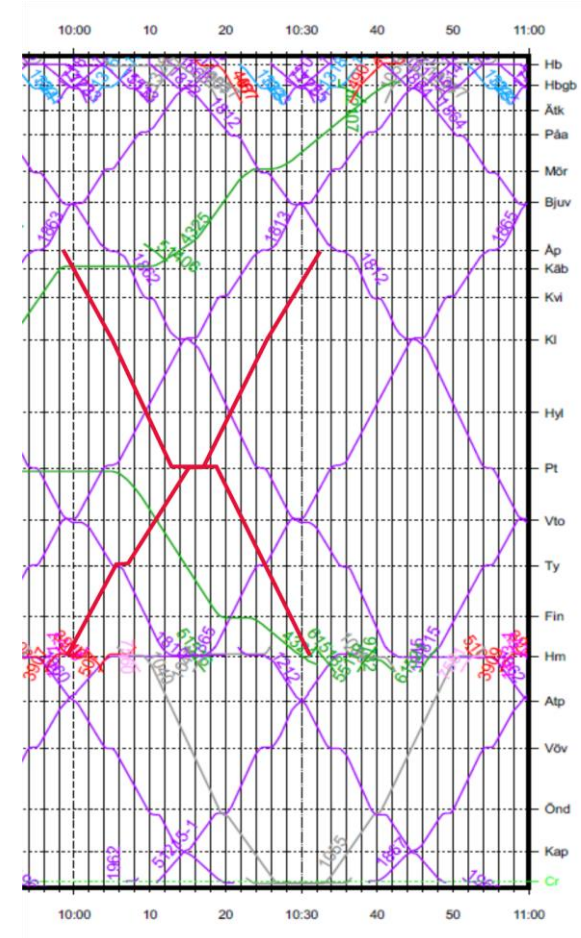
Hässleholm-Åstorp

Utan utbyggt mötesspår Hyl-KI

- En dubbeltur per timme

Gångtider (minuter) Hässleholm-Åstorp	Befintlig trafik	Direkttåg	Befintlig trafik med direkttåg
Utan Klippan- Hyllstofta	37	32	39-40

- Minskning av gångtid för direkttåg
- Viss ökad restid för dagens Pågatåg
- Mycket störningskänsligt



Potential med befintlig och planerad infrastruktur

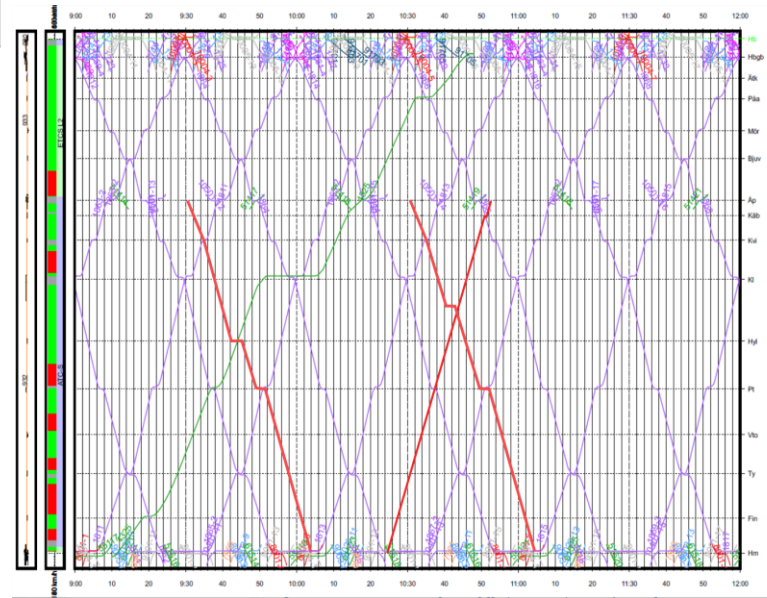
Hässleholm-Åstorp

Med utbyggt mötesspår Hyl-Kl

- En halv till en hel dubbeltur per timme

Gångtider (minuter) Hässleholm-Åstorp	Befintlig trafik	Direkttåg	Befintlig trafik med direkttåg
Med Klippan-Hyllstofta	36	Åp-Hm 34, Hm-Åp 32	38-39

- Viss minskning av gångtid, framförallt för befintlig trafik
- Fortsatt mycket störningskänsligt!



Potential med befintlig och planerad infrastruktur

Hässleholm-Åstorp

- Många tågmöten
- Ökad störningskänslighet för befintlig trafik
- Mötesspårsförlängningen Hyl-KI ger inga större fördelar för införande av direkttåg,

Rekommenderas ej pga störningskänslighet



Potential med befintlig och planerad infrastruktur

Åstorp-Kattarp

- Trafikeras i dagsläget inte av persontrafik
- Inga direkta kapacitetsmässiga hinder för att trafikera med ett direkttåg
- Ungefärlig gångtid med dagens STH på ca 6 minuter
- En eventuell höjning bedöms kunna ge 1 minut i gångtidsvinst



Potential med befintlig och planerad infrastruktur

Kattarp-Maria (Romares väg)

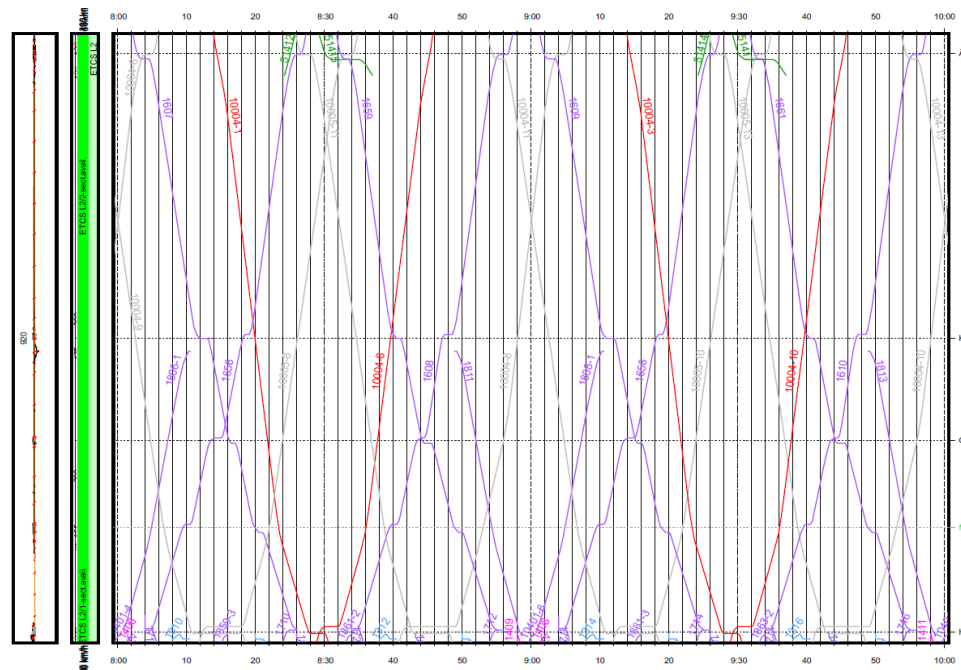
- Utan dubbelspår ej möjligt att få igenom ett direkttåg under mer än enstaka tillfällen
- Med planerat dubbelspår finns det inga kapacitetsmässiga hinder för ett direkttåg.
- Plattformskapacitet på Helsingborg C kommer vara avgörande
- Gångtid beräknad till ca 5 minuter



Potential med befintlig och planerad infrastruktur

Tågaborgstunnel

- Plattformskapaciteten inne på Helsingborg C (eller annan vändplats) det avgörande för möjligheten att hantera direkttåget
- Gångtid på 3-4 minuter, beroende på valt alternativ av dragning



Potential med befintlig och planerad infrastruktur

Gångtider för hela sträckan Hässleholm-Helsingborg

- Dagens restid (via Bjuv) - 62 minuter
- 160 km/h via Bjuv utan förlängning Hyl-Kl – 62 minuter
- 160 km/h via Bjuv med förlängning Hyl-Kl – 58 minuter
- Befintlig infrastruktur (160 km/h och via Kattarp) – 50 minuter
- Med samtliga planerade åtgärder (160 km/h och via Kattarp) – 47 minuter



Potential med befintlig och planerad infrastruktur

Utan fler åtgärder i infrastrukturen kommer införandet av ett direkttåg troligen innebära ett betydligt mer störningskänsligt system.

Därför avrådes det från att utöka trafiken ytterligare på Skånebanan utan ytterligare ny infrastruktur!



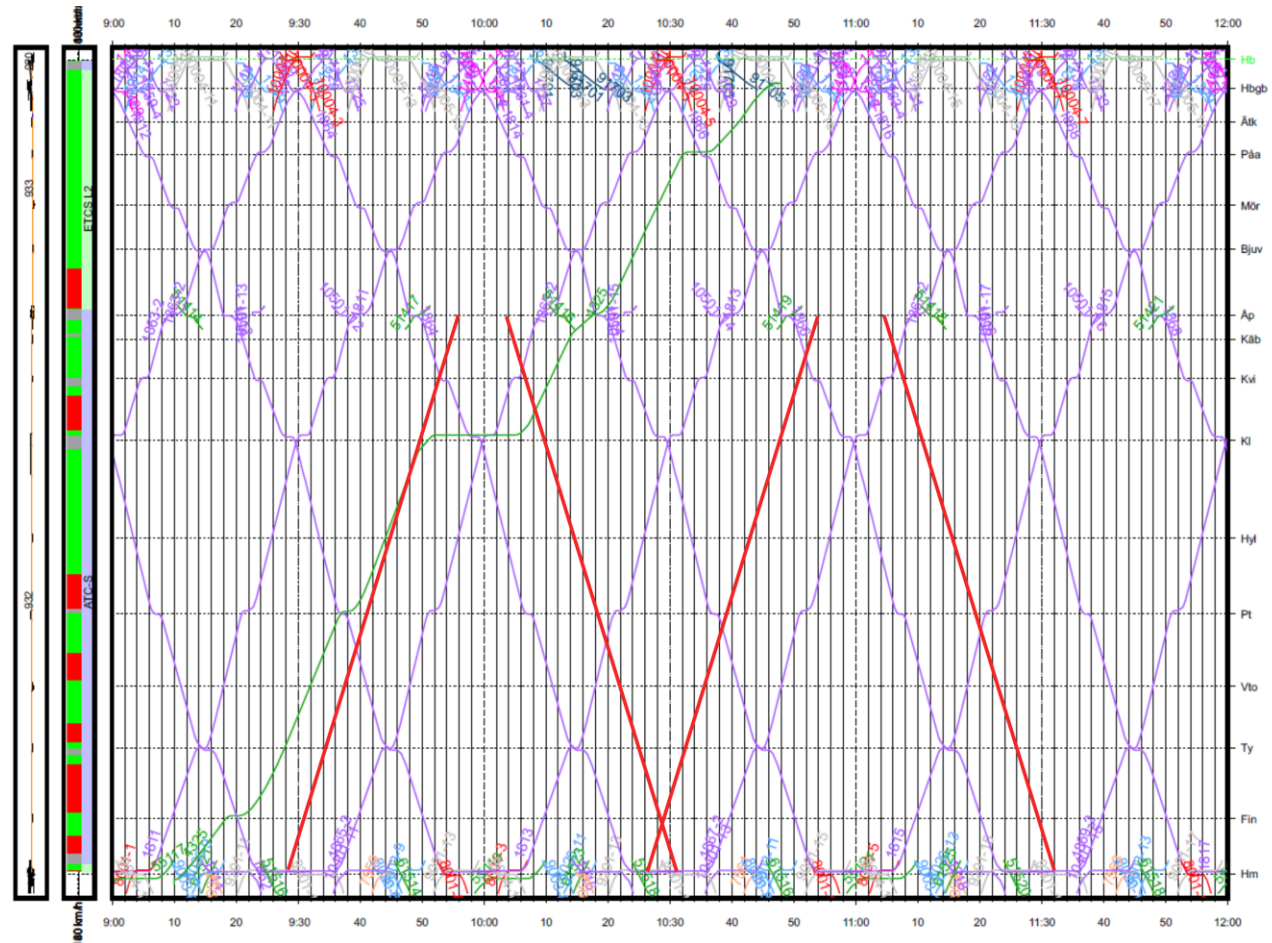
Åtgärder som krävs för ett direkttåg

Vad krävs för att kunna köra ett direkttåg med 45 minuters gångtid och bättre kvalitet mellan Hässleholm-Helsingborg?

- Med de tidigare medtagna planerade åtgärderna är sträckan Hässleholm-Åstorp den egentliga flaskhalsen
- Partiellt dubbelspår på tre platser skulle kunna ge kapacitet nog för direkttåget
 - Klippan-Kärreberga
 - Del av Perstorp-Västra Torup
 - Förlängning av Finja mot Hässleholm
- Gångtid Hässleholm-Helsingborg (via Kattarp) – ca 44 minuter



Åtgärder som krävs för ett direkttåg



Åtgärder som krävs för direkttåg Kristianstad-Hässleholm

- Sträckan har mycket hög kapacitetsbelastning
- Analysen, liksom tidigare analyser, visar att utöver de 3 dubbelturer per timme som går krävs dubbelspårsutbyggnad på hela eller stora delar av sträckan.
- Utbyggnad till dubbelspår medför ökad kapacitet och möjlighet att nå restid ca 15 min Hässleholm – Kristianstad.
- Hässleholms stationskapacitet måste hanteras för att utöka trafiken.



Alternativ till direkttåg via Kattarp - Delning av befintlig trafik i Åstorp, ett går via Kattarp

Genom att skicka ett av befintliga tåg på Skånebanan via Kattarp (Åstorp-Kattarp-Helsingborg) skulle restiden kortas Helsingborg-Hässleholm.

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

Restidsvinst ca 6 minuter

Tillkommande Pågatåg Helsingborg-Åstorp skulle krävas för att hantera pendlingsstråket på Skånebanan.

- Åtgärder som krävs för detta i Åstorp är antingen att plattform vid spår 3 delas av med signal så att två vändande tåg får plats. Eller att ny plattform byggs.
- Att tågen går att hantera på Helsingborg C.

