

PM

Handläggare  
Liss, Anders  
Tel  
+46105052191  
Mobil  
+46722109388  
E-post  
Anders.liss@afry.com  
Datum  
2022-04-20  
Projekt ID  
797315

Mottagare  
Kungsbacka Kommun

Planskildhet Säröbanan vid Kungsbacka

## PM

### Innehållsförteckning

1	Inledning .....	3
2	Avgränsningar.....	3
3	Begränsningspunkter .....	3
4	Linjebeskrivning .....	4
5	Kalkyl.....	10

## PM

### 1 Inledning

AFRY har på uppdrag av Kungsbacka Kommun genomfört en översiktlig studie gällande hur Säröbanan kan kopplas ihop med Västkustbanan söder om Kungsbacka. Studien ska ses som komplement till tidigare framtagen Linjestudie Särö – Kungsbacka. Studien redovisar förslag på hur Säröbanan kan kopplas ihop med Västkustbanan om Kungsbacka station har ett mer sydligt läge än idag.

### 2 Avgränsningar

I nuläget finns inga beslut på att genomföra projektet eller ytterligare studier, varken byggnation av Säröbanan eller flytt av Kungsbacka station.

Alla studier är utförda på en mycket översiktlig nivå. Vidare studier i samtliga frågor krävs.

Studien är genomförd med hjälp av Concept station. Inga undersökningar eller inventeringar i fält (ex fältinventeringar, bergnivåer, hydrologiska, geotekniska undersökningar, miljöundersökningar) är genomförda. Höjddata är tolkat från karttjänster, ingen inmätning eller laserscanning är genomförd. I detta PM har heller inga miljökonsekvenser analyserats.

Nytt stationsläge i Kungsbacka bygger på ett antagande att stationen är 600 meter lång.

### 3 Begränsningspunkter

För att uppnå en planskild anslutning mellan Västkustbanan och Säröbanan krävs en s.k. "fly-over". För minska underhållet bör växlarna till den ligga i rakspår. Således finns en begränsningspunkt på Västkustbanan söder om Kungsbacka där Västkustbanan går in i kurva.

En annan begränsningspunkt är där Inlagsleden går över Västkustbanan. Även Kungsbackaån och E6 är begränsningspunkter.

Ytterliggaren en begränsningspunkt är Kungsbacka station som eventuellt kommer att flyttas söderut.

PM



Översiktsbild med begränsningspunkter.

## 4 Linjebeskrivning

Kungsbacka Station förutsätts vara 600 meter lång och flyttas söderut ca 900 meter jämfört med befintligt läge. Söder om nytt stationsläge ansluts fly-overn. För att klara att komma över Inlagsleden bedöms lutningen vara maximala 25 promille. Hastigheten uppgår till 60 km/h för att stegvis öka till 110 km/h. Lutningen på 25 promille begränsar nyttjandet av banan till persontrafik, dock bedöms det vara ok då syftet med Säröbanan är tänkt för persontransporter.

## PM

Säröbanans fly-over går över Inlagsleden och passerar därefter över Kungsbackaån och E6:an. Mellan Kungsbackaån och E6:an kan Säröbanan förläggas på bro eller på mark. Ev. framtida geotekniska underökningar får avgöra detta.



Översiktsbild där Säröbanan med dess fly-over startar och går över Västkustbanan samt Inlagsleden.

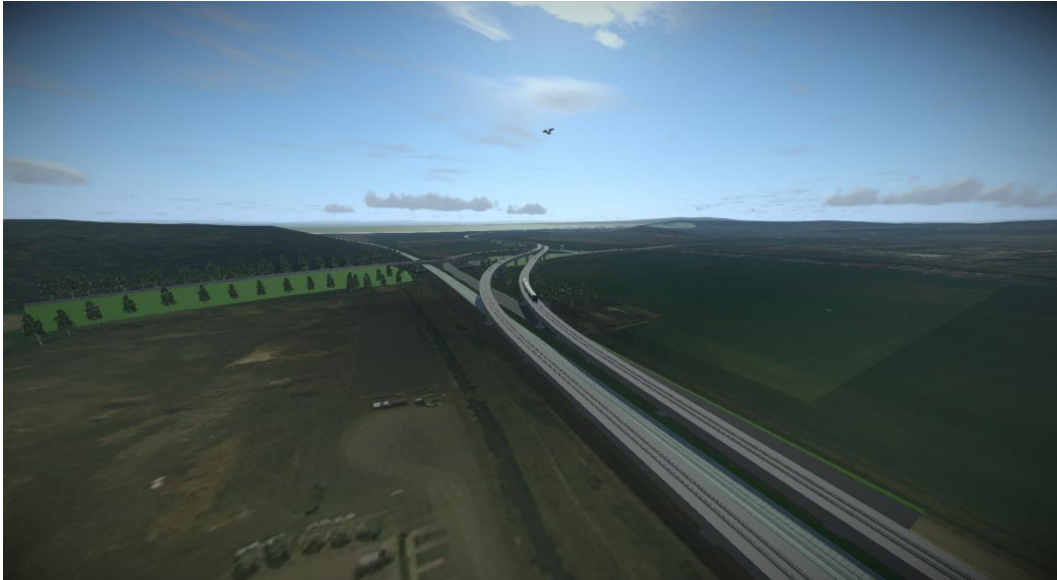
## PM



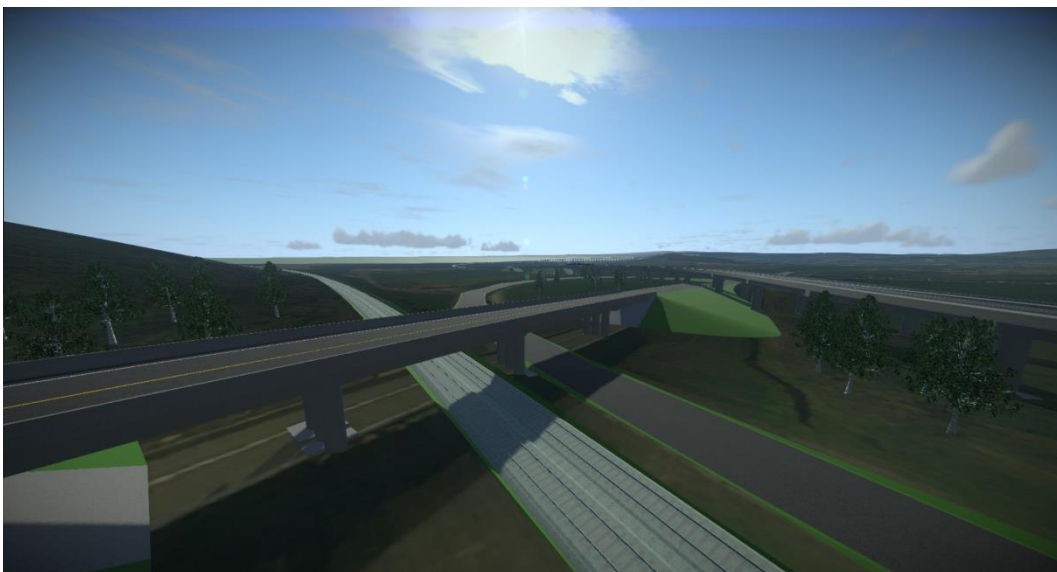
*Översiktsbild där Säröbanan med dess fly-over startar och går över Västkustbanan, Inlagsleden, Kungsbackaån och E6.*

Förflyttningen av stationsläget i Kungsbacka samt fly-overn med dess geometri gör att Säröbanan blir något längre jämfört med i linjestudien, dock endast 300 meter längre. I detta förslag är hastigheten något lägre i anslutningen mot Västkustbanan. Restiden bedöms dock ej påverkas nämnvärt jämfört med i Linjestudien.

## PM



*Visionsbild vid starten av fly-overn. Under passerar Väst kustbanan och i bakgrunden syns Inlagsleden*

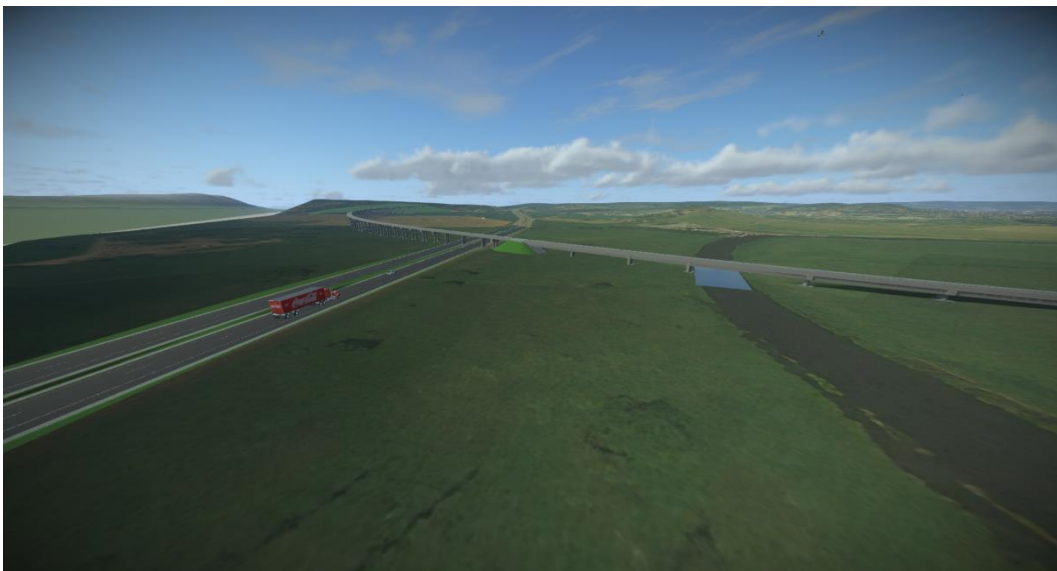


*Visionsbild där en ev. framtida Säröbana passerar över Inlagsleden. I förgrunden syns Väst kustbanan och Inlagsleden.*

## PM



*Visionsbild som visar Fly-Overn, Västkustbanan och Inlagsleden.*



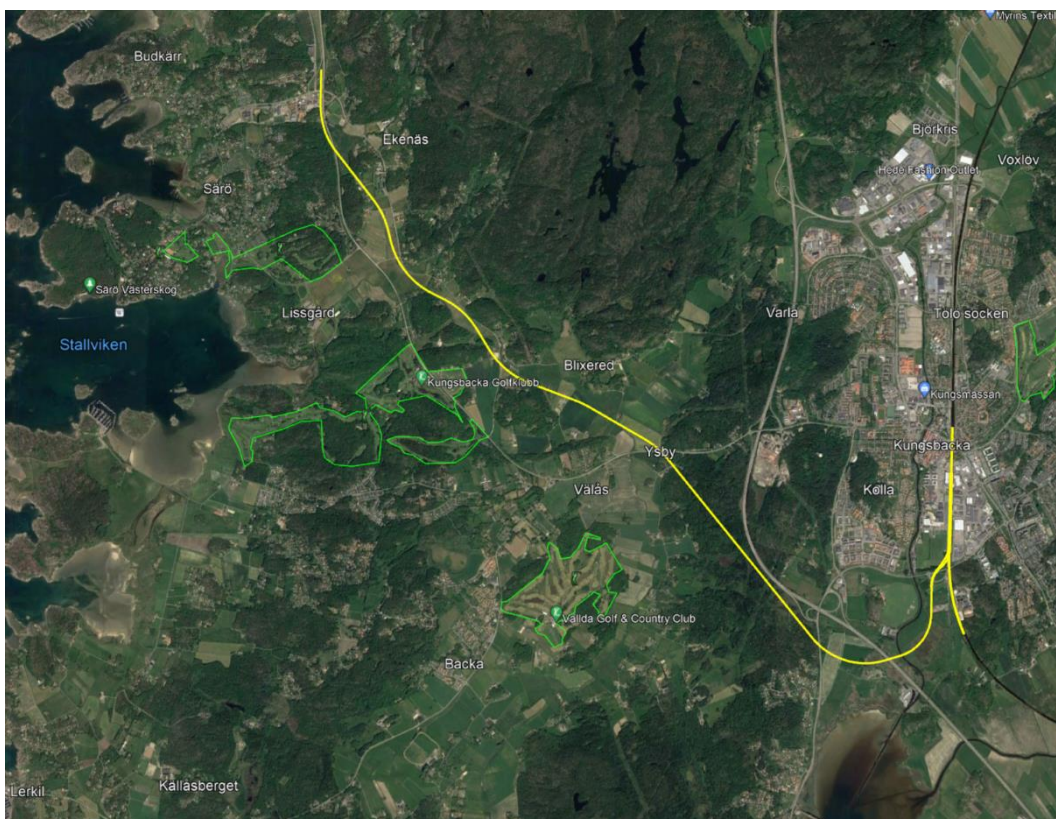
*Visionsbild där Säröbanan passerar E6.*



## PM



*Visionsbild där Säröbanan passerar E6 och Kungsbackaån.*



*Översigtsbild med sträckningsförslag mellan Kungsbacka och Särö. Inga beslut om att gå vidare med fler utredningar är tagna.*

PM

## 5 Kalkyl

Kostnader bedöms ej ändras jämfört med alternativ i tidigare studie. Kostnaden för det södra alternativet bedöms till 2,1 – 3,5 miljarder kronor. Ingen hänsyn är tagen för kostnaderna som berör stationsflytten.

Det högre prisspannet bygger på ett scenario med halva sträckan förlagd i tunnel.