



# Åtgärdsval persontrafik på Godsstråket genom Skåne och Mariefholmsbanan

## Initiering

### Bakgrund

Införande av persontrafik på banorna i Godsstråket genom Skåne och Mariefholmsbanan har diskuterats under lång tid. Det har funnits starka önskemål från berörda kommuner samt Region Skåne/Skånetrafiken om persontrafik på Söderåsbanan (bandel 924 Åstorp-Teckomatorp), Lommabanan (bandel 925 Kävlinge-Arlöv) och Mariefholmsbanan (bandel 935 Teckomatorp-Eslöv, del av Rååbanan). Även Trafikverket och tidigare Banverket har ansett att det är önskvärt att trafikera banorna med persontrafik under förutsättning att åtgärder vidtas som säkrar godstrafikens utveckling.

Överenskommelser om planering för införande av persontrafik på Söderåsbanan och Lommabanan tecknades i juni 2013 mellan Trafikverket, Region Skåne, Åstorps kommun, Bjuvs kommun, Svalövs kommun, Kävlinge kommun och Lomma kommun. En avsiktsförklaring tecknades samtidigt med Eslövs kommun om åtgärder för regionalstågtrafik på Mariefholmsbanan.

Trafikverkets förslag till nationell transportinfrastrukturplan för 2014-2025 som överlämnades till regeringen i juni 2013 och som ska fastställas av regeringen våren 2014 innehåller som en konsekvens av ovan nämnda överenskommelser och avsiktsförklaring samt utpekanden i regeringsdirektiv till Trafikverket, satsningar som möjliggör införande av persontrafik på Söderåsbanan (etapp 2 och 3) och Mariefholmsbanan. Den regionala infrastrukturplanen för 2014-2025 som Region Skåne tagit fram och som redovisats för regeringen i december 2013 innehåller 500 miljoner kronor avsedda för samfinansiering av järnvägsprojekt, däribland åtgärder för persontrafik på Söderåsbanan, Lommabanan och Mariefholmsbanan. Kommunal medfinansiering av resandestationerna är en förutsättning för hela projektet.

Enligt ovannämnda överenskommelser ska Trafikverket med stöd av övriga parter genomföra en åtgärdsvalsstudie med syfte att utreda vilka åtgärder som är nödvändiga för att införa persontrafik på Godsstråket genom Skåne utan att godstrafikens framkomlighet påverkas negativt. Åtgärdsvalsstudien ska ha ett helhetsperspektiv där även åtgärder och trafikeringalternativ på omgivande banor (Mariefholmsbanan bl.a.) ska beaktas.

### Aktörer

Deltagande aktörer i åtgärdsvalsprocessen har förutom Trafikverket varit: Skånetrafiken/Region Skåne, Åstorps kommun, Bjuvs kommun, Svalövs kommun, Eslövs kommun, Kävlinge kommun, Lomma kommun samt Burlövs kommun.

## Interna resurser

Ulvestad Sofie, IVsy2; Eisenschmidt Jens-Peter, IVsy3; Petersson Håkan, IVsy3 Konsult; Edbring Tore, Splkc; Backman Magnus, Splkc; Hallgren Thomas, IVsy3 Konsult; Bernström Peter, SSYp; Lennefors Lennart, Spll; Pallant Diana, SSYpk; Rosenlind Heléna, SSYbs; Bårström Jack, SSYbs

## Beskrivning av processen

Dialog mellan Trafikverket och Skånetrafiken/Region Skåne om trafikeringsupplägg och behov av kapacitetsförstärkande åtgärder under hösten/vintern 2013

Intern arbetsprocess för kapacitetsanalyser och kostnadsberäkningar av åtgärder under sommaren/hösten/vintern 2013

Förankring och dialog med berörda kommuner under hösten/vintern 2013 (se bilagor för minnesanteckningar etc)

## Leverans

Åtgärdsvalsprocessen ska resultera i ett samlat förslag på åtgärder för att kunna införa persontrafik på Söderåsbanan, Lommabanan och Marieholmsbanan med bibehållen utvecklingsmöjlighet för godstrafiken. Åtgärdspaketet ska även innehålla en inriktning för trafikeringen.

## Förstå situationen

Ett stort antal utredningar för de aktuella banorna har tagits fram genom åren. De är till stor del inaktuella idag. 2009 togs idéstudien "Godsstråket genom Skåne, delen Ängelholm-Arlöv, Kapacitetsanalys och investeringsnivåer" fram som innehåller en sammanfattning av utredningsläget fram till 2009. Bland annat redogörs för beslutet att dela upp utbyggnaden av Söderåsbanan i tre etapper. Etapp 2 är aktuell att genomföra under 2015 medan etapp 3 som innebär åtgärder för att kunna börja trafikera banan med persontåg är den etapp som är föremål för denna åtgärdsvalsprocess.

Åtgärdsförslagen i idéstudien bygger på trafikering enligt Skånetrafikens tågstrategi för år 2020 tillsammans med olika scenarion för godstrafiken. Skånetrafikens trafikupplägg för 2020 innebär att Pågatåg går i timmestrafik hela sträckan Åstorp – Teckomatorp – Kävlinge – Malmö/Hyllie med förstärkning i högrafik på delen Kävlinge – Malmö/Hyllie (halvtimmestrafik). Nya resandestationer förutsätts i Billesholm, Kågeröd, Svalöv, Furulund, Flädie, Lomma, Alnarp och Arlöv (Rinnebäck).

I ett PM från juli 2013 "Kapacitet och trafikering på godsstråket genom Skåne efter utbyggnad av Söderåsbanan etapp 2 och 3" är ytterligare kapacitetsanalyser gjorda efter bl.a. nya godsprognoser (se bilaga). Där slås fast att en utbyggnad av Söderåsbanan etapp 3 har stora fördelar även för godstrafiken.

Den pågående järnvägsutredningen för Lommabanan innehåller förslag på nya långa mötesspår i Alnarp och Stävie och ett förlängt mötesspår i Flädie samt nya resandestationer i Furulund, Flädie, Lomma, Alnarp och Arlöv (Rinnebäck). Åtgärderna

är dimensionerade utifrån en godstrafik på 30 godståg per vardagsmedeldygn och persontåg i halvtimmestrafik under rusningstid (enligt Skånetrafikens tågstrategi).

Järnvägsplaner för mötesstationer/resandestationer i Kågeröd och Svalöv har tidigare tagits fram men behöver aktualitetsprövas. Länsstyrelsen har fattat beslut om betydande miljöpåverkan utifrån förstudien. Enligt länsstyrelsens beslut är det för de alternativ som järnvägsplanerna bygger på inte frågan om betydande miljöpåverkan. Järnvägsplanerna är dock ej utställda eller fastställda.

Lommabanan antas vara dimensionerande för godstrafiken eftersom godståg från både Västkustbanan, Rååbanan och Söderåsbanan ansluter till denna bana. I nollalternativet i järnvägsutredningen (dvs inga åtgärder eller persontrafik) antas 30 godståg per dygn kunna trafikera Lommabanan. Enligt Trafikverkets godsprognos för 2030 kommer Lommabanan att trafikeras av 24 godståg per vardagsmedeldygn. För ytterligare redovisning av godsprognoser se bilagt PM.

Åtgärds paket behöver innehålla:

- Trafikering som fungerar i ett systemperspektiv
- Åtgärder för att säkerställa kapaciteten på banorna
- Stationsåtgärder
- Genomförandeplanering/tidplan (koppling till andra projekt/arbeten)

## Pröva tänkbara åtgärder

### Trafikering

Ett antal olika trafikeringalternativ har prövats och jämförts, se bilaga för redovisning och utvärdering av alternativen. Det alternativ som Trafikverket och Skånetrafiken förordar är alternativ 1, vilket innebär:

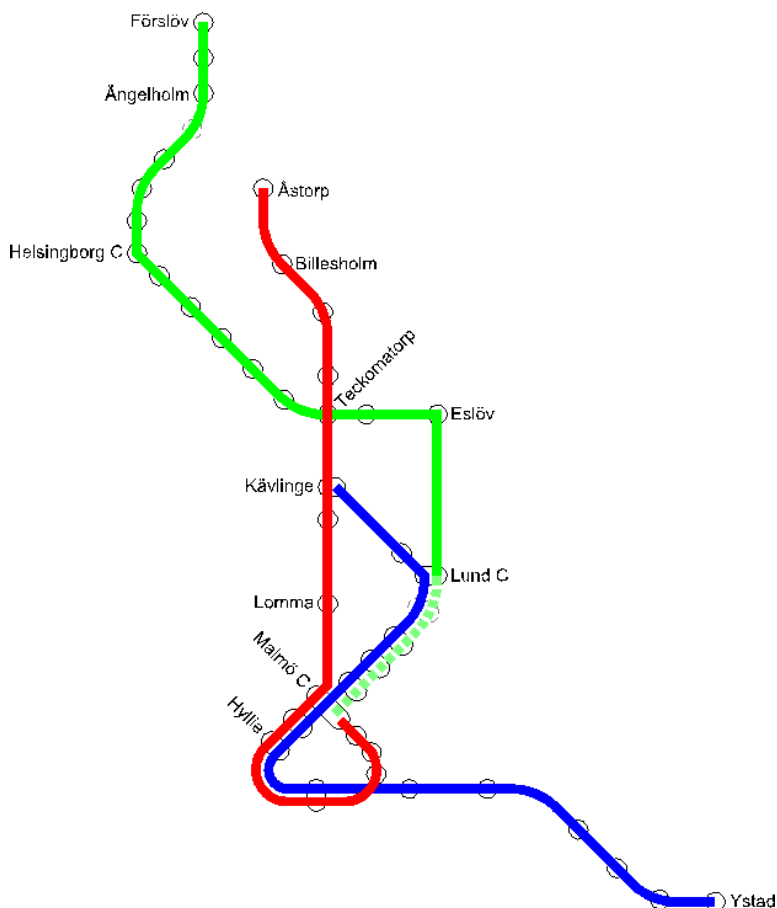
- En ny persontågslinje Åstorp-Teckomatorp-Lomma-Malmö C nedre-Hyllie-Malmö C övre (hopkoppling med "Malmöringen") – se röd linje nedan
- En ny persontågslinje (Malmö-)Lund-Eslöv-Teckomatorp-Helsingborg-Förslöv (hopkoppling av Rååbanan med linjen Ängelholm-Förslöv, fortsättning till Malmö möjlig först efter fyrspårutbyggnaden) – se grön linje nedan
- Linjerna får timmestrafik hela trafikdygnet
- Nya resandestationer i Billesholm, Kågeröd och Svalöv på Söderåsbanan; Furulund och Lomma på Lommabanan samt Marieholm på Marieholmsbanan
- Fyrtågsmöten i Teckomatorp (där de bägge linjerna möts)

Analysarbetet har visat att det är turtätheten snarare än hur linjerna utformas och ihopkopplas som har betydelse för kapaciteten och för vilka kapacitetshöjande åtgärder som behövs. Det krävs fler mötesspår på banorna med halvtimmestrafik jämfört med timmestrafik.

För att få ihop en robust tidtabell för de nya linjerna har avkall tvingats göra när det gäller antalet stopp på Lommabanan. Behovet av färre stopp är inte kopplat till kapacitetsbrister utan det krävs för att få en fungerande tidtabell med tid för byten och vändningar. För att i framtiden kunna införa fler uppehåll krävs förändringar såsom:

- ytterligare höjd hastighet på bana och tåg
- vändtiderna för tågen minskas jämfört med idag
- att ett helt annat tidtabellsupplägg väljs (sannolikt med avsevärda nackdelar för andra tåg än de på Lommabanan)
- minuttalen för tågen genom Citytunneln kan förändras på ett för Lommabanan positivt sätt.

Under processen har en lösning med att vända persontågen söderifrån på Söderåsbanan i Billesholm för att få en robustare tidtabell prövats. Lösningen har dock kapacitetsmässiga och trafikmässiga nackdelar. Utgångspunkten är att persontågen vänder i Åstorp i normalfallet.



Figur. Förordat trafikeringsalternativ.

En ekonomisk förutsättning för Region Skåne/Skånetrafiken är att den tågparallella busstrafiken slopas på sträckan Åstorp-Svalöv och att den kraftigt reduceras på sträckan Svalöv-Lomma-Malmö.



## Kapacitetsåtgärder

Trafikverkets kapacitetsanalyser under hösten 2013 visar att det med två nya långa mötesspår på Söderåsbanan (utöver Billesholm som byggs inom etapp 2) samt ett nytt långt mötesspår på Lommabanan kan införas persontågstrafik i en linje mellan Malmö och Åstorp i timmestrafik, samtidigt som godstrafiken inte begränsas utav de tillkommande persontågen. På Söderåsbanan är sedan tidigare de lämpligaste lokaliseringarna Kågeröd och Svalöv, och av de lokaliseringar som utretts inom pågående järnvägsutredning för Lommabanan är Stävie den med störst fördelar, sett utifrån avstånd till övriga mötesspår.

På Marieholmsbanan med föreslagen trafikering krävs inga nya mötesspår. Däremot är det önskvärt för en ökad robusthet. Det pågår en utredning hos Trafikverket om lämpligaste placering av ett mötesspår på Marieholmsbanan.

Kapacitetsanalyser visar att en utbyggnad av etapp 3 på Söderåsbanan ger bättre möjligheter att köra godståg på Godsstråket genom Skåne än med enbart åtgärderna i etapp 2. De nya mötesstationerna i Svalöv och Kågeröd förkortar den dimensionerande sträckan och ger mer ny kapacitet än vad persontågen tar i anspråk. Fler möjliga mötesstationer för godstrafiken ger fler möjliga tåglägen samt förbättrar återställningsförmågan och möjligheten att hantera störningar. Trots allt är antalet möjliga godstågslägen begränsat och styrs till stor del av persontrafikens systemtidtabell. Detta innebär att även godstågen i stor utsträckning måste framföras enligt en systemtidtabell. Normalt sett motsvarar detta inte de önskemål som finns, där det t.ex. kan finnas behov av två tåg ena timmen och inget tåg nästa timme. En viss flexibilitet i persontrafikuppläggen kan därför bli nödvändig, t.ex. att avstå från något tåg under persontrafikens lågtrafik. Efter utbyggnaden av etapp 2 och 3 på Söderåsbanan samt ny mötesstation i Stävie på Lommabanan kommer de korsande tågvägarna i Kävlinge (där Väst kustbanan korsas) bli ett av de större kapacitetsproblemen.

Systemmöten mellan godståg planeras ske i Kågeröd och Stävie

Systemmöten mellan persontåg planeras ske i Teckomatorp

Systemmöten mellan godståg och persontåg planeras ske i Billesholm och Kävlinge

## Stationsåtgärder

Plattformer och plattformsförbindelser (gång- och cykelportar) behöver byggas i de orter som får ny persontågstrafik, dvs. Billesholm, Kågeröd, Svalöv, Furulund, Lomma och Marieholm. I Teckomatorp behöver befintlig station förses med plattformer vid alla fyra tågspåren samt förlängd plattformsovergång för att kunna härbärgera fyrtågsmöten. Stationen måste utformas så att tågbyten blir smidiga och snabba i samtliga relationer.

Det finns ett behov av dubbla plattformer där resandestationer byggs vid mötesstationer (Billesholm, Kågeröd och Svalöv) även om inte systemmöten sker där. Vid förseningar behöver möjligheten finnas att förlägga tågmöten med resandeutbyte vid samtliga mötesstationer. Endast ett fåtal skånska stationer med minst två spår har i nuläget enkla plattformer (Tågarp, Vallåkra och Gantofta). Där är ambitionen att komplettera med ytterligare en plattform för att minimera risken för trafikstörningar.



I Lomma föreslås efter kommunala önskemål att dubbla plattformar byggs, trots att det enbart är enkelspår genom orten. Detta innebär enligt uppgift från tågoperatören Arriva att det tar ca 15 sekunder längre tid med dörrstängning på två sidor. Det motsvarar 15-20 % av tiden för ett tåguppehåll. Skånetrafikens bedömning är att det är värt de extra 15 sekunderna att få förbättrad tillgänglighet till båda sidor av samhället. Skånetrafiken förutsätter vidare att det bli fler av- och påstigande i Lomma än genomresande resenärer.

## Genomförandeplanering/tidplan

Planläggning och projektering påbörjas 2014. Ambitionen är att byggstart kan ske 2018/2019 och att öppning för trafik mellan Malmö och Åstorp kan ske vid tidtabellsskiftet 2020.

Ambitionen är att gång- och cykelportarna i Kågeröd och Svalöv ska byggas under 2015 (samordnat med genomförande av Söderåsbanan etapp 2) samtidigt som de befintliga plankorsningarna i Kågeröd (gångfälla) och Svalöv (Christer Bergs väg) slopas.

Ambitionen är att om möjligt genomföra projektet så att trafik mellan Malmö och Kävlinge alt. Teckomatorp kan öppnas tidigare, före fyrspårsutbyggnaden Malmö-Lund går in i sitt intensivaste skede. Syftet är att avlasta Södra stambanan från viss trafik som går norrut från Malmö samt att Lommabanan kan fungera som omledningsbana i högre utsträckning om kapacitetshöjande åtgärder kan göras på banan.

Övriga projekt som kan kräva samordning är bangårdsombyggnad Åstorp, spårbyte Teckomatorp-Kävlinge och fyrspårsutbyggnad Flackarp-Arlöv (inkl ställverksbyte).

## Forma inriktning och rekommendera åtgärder

Ett åtgärds paket föreslås innehålla följande åtgärder:

### Kapacitets-, hastighets- och säkerhetshöjande åtgärder samt miljöåtgärder (Trafikverket ansvarig för genomförande)

#### Söderåsbanan etapp 3 (Åstorp-Teckomatorp)

- Långa mötesspår i Kågeröd och Svalöv (förutsätter järnvägsplan)
- Hastighetshöjande åtgärder för 160 km/tim
- Åtgärder på Teckomatorps station (två nya plattformar samt förlängd plattformsovergång)
- Ban-, el-, signal- och teleåtgärder på banan
- Bullerskyddsåtgärder

Bedömd totalkostnad inklusive projektering/byggherrekostnader: 242 miljoner kronor (2013-06)

#### Lommabanan (Kävlinge-Arlöv)

- Långt mötesspår i Stävie (förutsätter järnvägsplan)



- Planskild korsning i Flädie för bil och gång/cykel (samordning med vägprojekt Bjärred-Flädie, väg 913 i regional plan krävs)
- Gång- och cykelbro Furulund, Bryggaregatan (enligt avtal 2006-03-16)
- Ban-, el-, signal- och teleåtgärder på banan (bl.a. höjning av STH till 160 km/tim)
- Bullerskyddsåtgärder

Bedömd totalkostnad inklusive projektering/byggherrekostnader: 197 miljoner kronor (2013-06)

#### *Marieholmsbanan (Teckomatorp-Eslöv)*

- Spår- och kontaktledningsbyte
- Hastighetshöjande åtgärder till 160 km/tim

Bedömd totalkostnad inklusive projektering/byggherrekostnader: 206 miljoner kronor (2013-06)\*

(\* Enligt avsiktsförklaring 2013-06-10, uppräknad med index från 2012 till 2013 med 3 %.

### **Åtgärder för nya resandestationer (Trafikverket ansvarig för genomförande)**

#### *Billesholm (i Bjuvs kommun)*

- 2 st. sidoplattformar á 160-170 m
- Plattformsutrustning (belysning, trafikantinformation, väderskydd, biljettautomat, kraftmatning, bänkar) x 2
- Ramp och trappa från gång- och cykelport till västra plattformen

Bedömd totalkostnad inklusive projektering/byggherrekostnader: 34 miljoner kronor (2013-06)

#### *Kågeröd (i Svalövs kommun)*

- 2 st. sidoplattformar á 160-170 m
- Plattformsutrustning (belysning, trafikantinformation, väderskydd, biljettautomat, kraftmatning, bänkar) x 2
- Gång- och cykelport inklusive ramper/trappor, stödmurar, pumpstation, ledningsflytt etc. (beräknad efter utformning i detaljplan)

Bedömd totalkostnad inklusive projektering/byggherrekostnader: 45 miljoner kronor (2013-06)

#### *Svalöv (i Svalövs kommun)*

- 2 st. sidoplattformar á 160-170 m
- Plattformsutrustning (belysning, trafikantinformation, väderskydd, biljettautomat, kraftmatning, bänkar) x 2



- Gång- och cykelport inklusive ramper/trappor, stödmurar, pumpstation, ledningsflytt etc. (beräknad efter utformning i detaljplan)

Bedömd totalkostnad inklusive projektering/byggherrekostnader: 48 miljoner kronor (2013-06)

#### *Furulund (i Kävlinge kommun)*

- 1 st. sidoplattform å 160-170 m
- Plattformsutrustning (belysning, trafikantinformation, väderskydd, biljettautomat, kraftmatning, bänkar) x 1
- Gång- och cykelport inklusive ramper/trappor, stödmurar, pumpstation, ledningsflytt etc. (beräknad efter utformning i järnvägsutredning)

Bedömd totalkostnad inklusive projektering/byggherrekostnader: 30 miljoner kronor (2013-06)

#### *Lomma (i Lomma kommun)*

- 2 st. sidoplattformar å 160-170 m
- Plattformsutrustning (belysning, trafikantinformation, väderskydd, biljettautomat, kraftmatning, bänkar) x 2
- Gång- och cykelport inklusive ramper/trappor, stödmurar, pumpstation, ledningsflytt etc. (beräknad efter utformning i järnvägsutredning)

Bedömd totalkostnad inklusive projektering/byggherrekostnader: 43 miljoner kronor (2013-06)

#### *Marieholm (i Eslövs kommun)*

- 1 st. sidoplattform å 160 m
- Plattformsutrustning (belysning, trafikantinformation, väderskydd, biljettautomat, kraftmatning, bänkar)
- Gång- och cykelport inklusive ramper/trappor, stödmurar, pumpstation, ledningsflytt etc.

Bedömd totalkostnad inklusive projektering/byggherrekostnader: 25 miljoner kronor (2013-06)\*

Kostnad för vägport i Eslöv (Smålandsvägen) tillkommer.

(\*) Enligt avsiktsförklaring 2013-06-10, uppräknad med index från 2012 till 2013 med 3 %.

### **Övriga åtgärder (*Trafikverket ej ansvarig för genomförande*)**

Stationsmiljöer, anläggningar utanför järnvägsområdet som ej har med järnvägens drift och funktion att göra och anslutningar till kommunalt vägnät för bil-, cykel- och gångtrafik (kommunerna)





Ny persontågstrafik enligt ovan (Skånetrafiken/Region Skåne)

Slopande av busslinjer (Skånetrafiken/Region Skåne)

## Långsiktig målbild

Det finns ett tillräckligt starkt resandeunderlag för att köra persontåg i halvtimmemstrafik under rusningstid på sträckan Malmö-Lomma. För att möjliggöra detta krävs ytterligare långa mötesstationer (förslagsvis i Alnarp samt förlängt mötesspår i Flädie enligt pågående järnvägsutredning).

Ytterligare resandestationer på Lommabanan kan bli aktuella när ytterligare mötesstationer finns och när övriga förutsättningen råder (höjd hastighet på delar av banorna, snabbare tåg med kortare vändtid). Ny sådan trafik förutsätter ytterligare reduktion av busstrafiken.

## Datum

2014-01-14

Jack Bårström, SSYbs

Ansvarig för genomförande av åtgärdsvalsprocessen

## Trafikverkets inriktning och rekommendation

Trafikverket ska formellt starta planläggningsprocessen 2014 för de delar av åtgärds paketet som Trafikverket ska ha ett genomförandeansvar för, vilket framgår av rubrikerna ovan.

## Fortsatt arbete

För Söderåsbanan och Lommabanan ska medfinansieringsavtal tecknas mellan Trafikverket, Region Skåne och berörda kommuner (Bjuv, Svalöv, Kävlinge, Lomma).

Separata genomförandeavtal ska därefter tecknas med respektive kommun, inklusive med Eslövs kommun för Marieholmsbanan.

SSYpk ska hos IVsy beställa planläggning för de delar av åtgärds paketet som Trafikverket ska ha ett genomförandeansvar för, vilket framgår av rubrikerna ovan.

Finansieringen av åtgärder för införande av persontågstrafik enligt denna åtgärdsvalsstudie bygger på följande fördelning mellan (förslag till) nationell plan, regional plan och kommunal medfinansiering. Om regeringen fastställer den nationella planen utifrån andra ekonomiska förutsättningen kan åtgärds paketet väsentligen komma att ändras. Likaså om regional samfinansiering och kommunal medfinansiering inte blir som nedan.

# PM

Ärendenummer  
TRV 2014/1466  
Projektnummer  
[Projektnummer]

Dokumentdatum  
2014-01-14  
Sidor  
10(10)



TRAFIKVERKET

	Total kostnad 2014-	Kommunal medfinansiering	Regional samfinansiering	Trafikverket
Lommabanan UA7*	270	73	197	0
Söderåsbanan etapp 2	228	0	0	228
Söderåsbanan etapp 3	369	127	55	187
Marieholmsbanan	230	25	41	165
<b>Totalt</b>	<b>1097</b>	<b>225</b>	<b>293</b>	<b>580</b>

I det fortsatta arbetet ska särskilt bullerfrågan beaktas. Utgångspunkten är att planeringsfall väsentlig ombyggnad ska gälla där nya spår byggs.

## Ort och datum

Växjö 2014-01-16

P. L. U. L. L. L.

.....  
Peter Uneklint  
cSSYp

## Bilagor

PM "Kapacitet och trafikering på godsstråket genom Skåne efter utbyggnad av Söderåsbanan etapp 2 och 3", 19 juli 2013

Dagordning och minnesanteckningar från arbetsgruppsmöte 20 september 2013

Presentation inklusive deltagarförteckning och minnesanteckningar från arbetsgruppsmöte 19 november 2013

Presentation inklusive deltagarförteckning och minnesanteckningar från arbetsgruppsmöte 5 december 2013

Trafikupplägg på Lommabanan, Söderåsbanan, Råådalsbanan och Marieholmsbanan, minnesanteckningar från arbetsmöte 6 november 2013 (arbetsmaterial)