

2012-06-13, rev 2012-08-29 (FP, AN och DM)

Godsstråket genom Skåne – för både persontrafik och godstrafik

Kommunerna längs "Godsstråket genom Skåne" ser stora möjligheter och potential för att stråket i framtiden ska ha en viktig roll för både persontransporter och godstransporter. Sedan maj 2011 har ett samarbete etablerats mellan kommunerna Bjuv, Burlöv, Kävlinge, Lomma, Malmö, Svalöv, Trelleborg, Vellinge, Åstorp och Ängelholm.

Dessa kommuner har till viss del skilda intressen gällande behovet av persontransporter respektive godstransporter. Persontrafik på stråket berör flera orter och skulle förbättra möjligheterna för pendling och stärka en hållbar utveckling. Godstransporter är huvudsakligen en riksangelägenhet och berör start- och målpunkt för transporten. Dock har alla ett intresse av att föra över mer persontrafik och godstransport på järnväg då det gynnar miljön och minskar belastningen på vägarna.

Den framtida trafiken ska vara hänsynsfull mot omgivningen och bullernivåerna för boende ska hållas nere. Bulleråtgärder kommer att behövas men det kan även bli nödvändigt att persontrafik och godstrafik på vissa delsträckor kan behöva skilda sträckningar.

I detta dokument beskrivs "Godsstråket genom Skåne" med utgångspunkt i hur det ser ut i nuläget (hösten 2012), framtida utveckling utifrån redan fattade beslut samt vilken utveckling kommunerna anser krävs för att klara framtida behov av person- och godstransporter.

Järnvägsstråket- Ängelholm Trelleborg

Järnvägsstråket "Godsstråket genom Skåne" går mellan Ängelholm och Trelleborg över Söderåsbanan (Åstorp-Teckomatorp), Lommabanan (Kävlinge-Arlöv), Kontinentalbanan och Trelleborgsbanan (Malmö-Trelleborg). Banan ansluter i Ängelholm till Västkustbanan och i Trelleborg till färjetrafiken över Östersjön till Tyskland.

Stråket trafikeras idag främst med godståg. Persontrafik finns mellan Kävlinge och Teckomatorp, pågatåg Lund-Helsingborg, mellan Arlov och Malmö på Södra Stambanan samt på Kontinentalbanan vid behov av ersättning för Citytunneln. Lommabanan används frekvent för persontågstrafik vid arbeten på järnväg, vid störningar på andra bandelar och tomkörning. Godstrafiken är sparsam på stora delar av stråket med undantag av Kontinentalbanan och i viss mån Trelleborgsbanan vilka trafikeras över Södra stambanan. Främsta anledningen till den glesa godstrafiken är att Västkustbanan över Hallandsås är enkelspårig och även trafikeras av persontåg. Godstrafiken går därför istället över Markarydsbanan och Södra stambanan.

Tunnlarna genom Hallandsås är planerade att vara klara för trafik 2015. Detta kommer att öka kapaciteten över Hallandsås från fyra till 24 tåg per timme och fördubbla möjlig godsvikt. Ska kapacitetsökningen kunna utnyttjas krävs att "Godsstråket genom Skåne" rustas upp.

Ansvar och finansiering

Behovet av godstransporter på "Godsstråket genom Skåne" kommer att öka kraftigt efter färdigställandet av Hallandsåstunnlarna. De investeringar som behöver göras gällande utbyggnad, säkerhet och bulleråtgärder är i sin helhet ett statligt ansvar. Det är också ett statligt ansvar att se till att persontågstrafik möjliggörs på stråket och att en ökad godstrafik inte hindrar denna utveckling. Anläggande av nödvändiga spår för mötestrafik ska därför ingå i utbyggnaden för ökad godstrafik.

Järnvägsstråket 2012-2015

Spårkapacitet

"Godsstråket genom Skåne" utgörs huvudsakligen av enkelspår. Dubbelspår finns mellan Arlöv och Malmö; Södra stambanan, samt mellan Malmö och Lockarp. Spåren är längs hela stråket i gott skick. Mötesstationer finns i Billesholm, Flädie, Västra Ingelstad och Västra Vemmerlöv. Samtliga mötesstationer är 650 meter långa och kan därför inte ta emot godståg av full längd. Mötesstationerna medger inte heller samtidig infart. Mötesstationen i Västra Vemmerlöv är under ombyggnad.

Trafikkapacitet

Stråket trafikeras av cirka nio tåg per dygn mellan Ängelholm och Åstorp, cirka fem tåg per dygn på Söderåsbanan, cirka 15 tåg per dygn på Lommabanan, runt 60 tåg per dygn på Kontinentalbanan och cirka 22 tåg per dygn på Trelleborgsbanan. All trafik utgörs av godståg. Persontrafik förekommer vid störningar på andra banor.

De delar av stråket som har enkelspår kan trafikeras av upp till 25 tåg per dygn.

Stråket är, med undantag av Söderåsbanan, utrustat med tågstyrningssystemet ATC, Automatic Train Control. Söderåsbanan har styrning enligt "System M2, vilket innebär att teknisk säkerhet saknas mellan driftsplatserna.

Hastigheten på stråket är begränsad till 130 km/h mellan Ängelholm och Åstorp, till 90 km/h på Söderåsbanan. Lommabanan och Kontinentalbanan har maximal hastighet på 160 km/h medan Trelleborgsbanan är hastighetsbegränsad till 110 km/h. På delar av Lommabanan är hastigheten begränsad till 120 km/h på grund av spårgeometrin.

Stationer och samhällen

Av de samhällen och stationer som finns längs "Godsstråket genom Skåne" har en del redan idag persontågstrafik. Det är Ängelholm på sträckan Malmö-Göteborg, Åstorp på Helsingborg-Kristianstad, Kävlinge och Teckomatorp på Malmö-Helsingborg samt Malmö.

Persontågstrafik kan komma igång på Malmöringen i december 2013. Detta innebär att Kontinentalbanans stationer på Östervärn, Rosengård och Persborg kommer att trafikeras. Trelleborgsbanan ska trafikeras med persontåg från december 2015 och Västra Ingelstad, Östra Grevie och Trelleborg får stationer.

Övriga orter längs stråket som i framtiden kan få persontågförbindelse är Billesholm, Kågeröd, Svalöv, Furulund, Flädie, Lomma, Alnarp och Arlöv.

A.B. v. 3.

Buller

Med nuvarande trafik på godsstråket är bullersituationen hanterbar. Den norra delen av stråket går genom flera samhällen som saknar bullerskydd och där ett stort antal bostäder och även skolor berörs av bullret. Den ökande mängd godstrafik som följer av Hallandsåstunnelns öppnande kräver bullerutredningar och bulleråtgärder i princip i samtliga samhällen längs stråket.

Längs Kontinentalbanan vidtogs delvis bulleråtgärder inför trafiken över Öresundsbron. Ytterligare åtgärder behöver vidtas främst för att begränsa störningarna från godstrafiken men också för att uppfylla kraven inför trafikeringen av Malmöringen. Miljödomstolen ska ha en redovisning av en åtgärdsplan från Trafikverket och SVEDAB inför slutgiltiga beslut om bullerskyddens omfattning.

På Trelleborgsbanan har bulleråtgärder gjorts i Västra Ingelstad och Östra Grevie. Ytterligare åtgärder är planerade.

Säkerhet

Säkerhetsnivån avseende andel plankorsningar skiljer sig mellan banorna längs stråket. På Söderåsbanan har flera oskyddade plankorsningar byggts om de senaste åren men ännu återstår 28 plankorsningar där flera endast är utrustade med ljud- och ljussignaler. Lommabanan har åtta planskilda korsningar och 11 plankorsningar med bommar. Kontinentalbanan har planskilda korsningar. Trelleborgsbanan är planskild vid Lockarp och från Västra Vemmerlöv till Trelleborg. I övrigt finns ett tiotal plankorsningar med bommar eller ljud- och ljussignal.

Stråket 2015 utifrån fattade beslut

Hallandsåsförbindelsens öppnande 2015 innebär en ökad mängd godstrafik genom Ängelholm, från dagens 8-9 godståg till 25-30 godståg per dygn. Godstrafiken på stråket beräknas öka till 10-20 godståg per dygn på Söderåsbanan och till 25-30 godståg på Lommabanan. På Kontinentalbanan och Trelleborgsbanan beräknas en mindre ökning av godstrafiken. Genom ombyggnad av Södra stambanan mellan Malmö och Flackarp kommer Lommabanan tidvis att trafikeras med både persontåg och godståg.

På Söderåsbanan ska etapp 2 av upprustningen vara klar vilket innebär att mötesstation i Billesholm är byggd samt att det installerats teknisk utrustning som möjliggör fjärrstyrning. Med dessa åtgärder ökar maxhastigheten på banan till 140 km/h.

Persontrafik på Kontinentalbanan, Malmöringen, ska vara igång. Stationer på banan är Östervärn, Rosengård och Persborg. Behov av kompletterande bullerskydd är preciserat och eventuellt under genomförande.

Trelleborgsbanan ska trafikeras av persontåg vilka gör uppehåll i Västra Ingelstad, Östra Grevie och Trelleborg C. Mötesstationer finns i Västra Ingelstad, Östra Grevie och Västra Vemmerlöv.

Säkerheten längs banan har ökat genom att tre planskilda korsningar byggts i Östra Grevie och två i Västra Ingelstad. Tidigare plankorsningar har stängts eller uppgraderats.

Bullersituationen ska också ha förbättrats genom åtgärder i Västra Ingelstad och Östra Grevie.

Bulleråtgärder är inte planerade mellan Ängelholm och Arlov. Det innebär bullerstörningarna kommer att öka genom den ökande godstrafiken.

AB, L.B

Stråket 2020 utifrån fattade beslut

I gällande planer finns inga beslut gällande "Godsstråket genom Skåne" för 2016-2021. En mindre ökning av godstrafiken kan förväntas på stråket. Fehmarn Belt-tunneln beräknas kunna öppnas för trafik år 2020-2021.

Det tidigare beslutet om ytterligare ett tåguppehåll i Trelleborgs tätort bör vara förverkligat 2020. Antalet tåg per dygn på Trelleborgsbanan beräknas till 90 vilket är relativt mycket för ett enkelspår.

Önskad utveckling – framtida scenarier

Samtliga orter längs "Godsstråket genom Skåne" som föreslås få persontågsförbindelse förväntas öka befolkningen fram till 2020. Enda undantaget är Billesholm där invånarantalet minskar något. En stor del av befolkningsökningen planeras ske i stationsnära lägen, 500 respektive 1 000 meter från stationen.

Persontågstrafik på "Godsstråket genom Skåne" innebär en kraftig förbättring av kollektivtrafiken. Förutom förbättrade förbindelser mellan orterna längs stråket förbättras förbindelserna med övriga Skåne.

Önskad utveckling för stråket 2020

Det övergripande målet är att "Godsstråket genom Skåne" i sin helhet trafikeras av både persontåg och godståg. Mellan Ängelholm och Teckomatorp går persontågen en gång per timme, på Lommabanan, Kontinentalbanan och Trelleborgsbanan med halvtimmestrafik. Pendlingen med tåg ökar och avlastar vägtrafiksystemen in mot de större städerna. Godstrafik förs över från landsväg till järnväg vilket ger en ökning av godstrafik på stråket.

Säkerheten behöver förbättras genom fler skilda plankorsningar. Framst gäller detta mellan Ängelholm och Teckomatorp men även övriga delar av stråket. Genom att stationer anläggs eller upprustas behöver skilda plankorsningar i anslutning till dessa byggas.

Bullernivåerna för boende längs stråket ska hållas nere. Bulleråtgärder behöver göras, främst mellan Ängelholm och Arlov.

Mötesspår behöver anläggas mellan Ängelholm och Åstorp, i Kågeröd, Svalöv, Stävie och Alnarp.

Stationer behöver anläggas eller byggas om i Billesholm, Kågeröd, Svalöv, Furulund, Flädie, Lomma, Alnarp, Arlov och Trelleborg.

Önskad utveckling för stråket 2030

Persontågen går med halvtimmestrafik mellan Ängelholm och Teckomatorp. Malmöringen fortsätter trafikeras med halvtimmestrafik. På Lommabanan och Trelleborgsbanan har resandeutveckling lett till kvartstrafik vid högtrafik. Pendlingen med tåg fortsätter att öka och utbyggnaden i stationsnära lägen skapar större resandeunderlag.

Om en fast förbindelse öppnats mellan Helsingborg och Helsingör har en del godstrafik förts över hit. Godstrafiken över Trelleborg har ändå utvecklats positivt.

Lommabanan har byggts ut med ytterligare mötesspår och Trelleborgsbanan har dubbelspår.

A.B. x B.

Önskad utveckling för stråket 2037

En positiv resandeutveckling med ökad turtäthet i kombination med ökad godstrafik ger behov av ökad spårkapacitet. Troligen behövs då dubbelspår på hela stråket eller separat spår för godstrafiken.

För detaljerad beskrivning hänvisas till:

Banbeskrivningar "Godsstråket genom Skåne"

Befolkningsutveckling längs "Godsstråket genom Skåne"

A.B. L.B.