



PM Skånebanan

Detta PM syftar till att lyfta fram vissa oklarheter samt öppna men även nya frågor som kvarstår eller har uppstått efter ÅVS Skånebanan som genomfördes under ledning av Region Skåne under första halvåret/tidiga hösten 2015. PM:et syftar även till att göra en tidig prioritering bland de mest angelägna åtgärderna på Skånebanan inför aviserad planrevidering 2018-2029 (nationell och regional transportinfrastrukturplan).

Skånebanan har en stark koppling till den framtida nya stambanan för höghastighetståg mellan Jönköping och Malmö. Sverigeförhandlingen har efter åtgärdsvalsstudiens slutförande lyft fram banan som en av de två viktigaste anslutningsbanorna ("revbenen"). Skånebanan ansluter via bytesnoden Hässleholm till den framtida höghastighetsjärnvägen.

Möjliga åtgärder som inte har analyserats eller värderats i åtgärdsvalsstudien är planskilda korsningar (spårportar) mellan Västkustbanan (VKB) och Skånebanan i Ramlösa, och mellan Skånebanan och Södra stambanan (SSB) i Hässleholm och dubbelspår på hela eller delar av sträckan Klippan-Hyllstofta. Den högt belastade sträckan Åstorp-Ramlösa har inte heller detaljstuderats. Det har dessutom i senare skede av ÅVS-arbetet tillkommit förslag om längre tåg samt lokdragna tvåvåningståg.

Slutsatser efter åtgärdsvalsstudien

För att närma sig eller uppnå restidsmålet om 30/45 min mellan Helsingborg och Hässleholm/Kristianstad krävs det ett nytt trafikupplägg med direkttåg som inte stannar på mellanstationerna, dubbelspår på större delen av banan, STH 200 km/tim samt att direkttågen kör via Kattarp (sträckan Åstorp-Kattarp kräver inte dubbelspår då i princip inga andra tåg trafikerar banan). Skånebanans sträckning via Kattarp har en geometri som gör en hastighetshöjning relativt enkel och här finns inga resandestationer. Dock kräver en trafikering via Kattarp att Maria-Helsingborg C på VKB byggs ut till dubbelspår. För att på kortare sikt få ner restiden samt framförallt öka robustheten krävs dubbelspår Hässleholm-Kristianstad samt kapacitetsförstärkning mellan Klippan-Hyllstofta, i åtgärdsvalsstudien föreslaget som ett nytt mötesspår på sträckan.

Planskilda korsningar (spårportar)

En spårport i Ramlösa bör få en sådan utformning att Skånebanan korsar båda huvudspåren på Västkustbanan planskilt. Genom spårporten körs godståg till och från Skånebanan samt persontågen från Skånebanan in mot Helsingborg C. Spårporten måste anläggas så att lutningarna blir acceptabla även för godståg. Korsande tågvägar uppkommer även för tågen från Helsingborg C mot Gantofta relativt tågen på Västkustbanan, men detta kan inte lösas genom Skånebanans spårport och är inte heller lika störande som Skånebanans tåg. För att få full effekt av spårporten bör även en utbyggnad till tre eller fyra spår vid plattform i Ramlösa genomföras. Om spårporten inte kan genomföras, kan en utbyggnad till fler plattformsspår utgöra en etapplösning.

Spårporten i Hässleholm avses användas för genomgående tåg Kristianstad- Helsingborg och omvänt samt för tåg från Malmö mot Kristianstad. Lutningarna blir sannolikt så stora att den inte kan användas av godståg. Antalet tåg som får nytta av spårporten beror till stor del av vilket trafikupplägg som väljs eller mer konkret hur många av Skånebanans tåg som är genomgående i Hässleholm. Idag är det bara ca 15 tåg per dygn.



En grov jämförelse av nyttan mellan de två spårportarna ger att spårporten i Ramlösa är viktigare, framförallt för att denna ger förbättrade möjligheter för godstrafiken i Helsingborg. Dagens situation innebär att det inte går att utnyttja godsbangården i Helsingborg på ett optimalt sätt eftersom tågen har svårt att ta sig dit och därifrån. När det gäller en spårport i Hässleholm kan kanske inte optimal nytta fås ut av ett anslutande dubbelspår mot Kristianstad utan en spårport och därför bör spårporten analyseras tillsammans med dubbelspårprojektet.

Kapacitetsförstärkning Klippan-Hyllstofta

I åtgärdsvalsstudien konstaterades det att för att i närtid kunna köra ett direkttåg sammanhängande längs hela sträckan Helsingborg-Hässleholm-Kristianstad skulle det krävas dubbelspår Hässleholm-Kristianstad samt en mötesstation mellan Klippan och Hyllstofta. Detta för att dagens enkelspår mellan Hässleholm och Kristianstad inte rymmer fler turer, utan att riskera pålitligheten. Dubbelspår krävs för att kunna öka från dagens 3 turer per timme och riktning, och medge en flexibel trafikplanering i samspel med SSB och Skånebanan väster om Hässleholm.

Med en viss kapacitetshöjning av Skånebanan Åstorp-Hässleholm skulle det emellertid även bli möjligt att fullt utnyttja den planerade hastighetshöjningen (till 160 km/tim) på samma sträcka. Pågatågen har i dagsläget systemmöten i Påarp, Åstorp, Hyllstofta och Tyringe. Med hastighetshöjningen är det nästan möjligt att skjuta mötet i Hyllstofta västerut till Klippan. Med ett dubbelspår utbyggt från Klippans station och österut, helst hela sträckan till Hyllstofta, blir det möjligt att lägga ett möte precis öster om Klippan. Därmed kan även systemmötena västerut justeras till Bjuv och norr om Ramlösa, vilket ger en förkortad restid på 4 minuter på sträckan. Ett partiellt dubbelspår eller dubbelspår Klippan-Hyllstofta ger även förbättrade möjligheter att lägga in ytterligare tågturer på banan, såsom exempelvis direkturer Helsingborg-Hässleholm(-Kristianstad). Att enbart anlägga en ny mötesstation mellan Klippan och Hyllstofta, ger visserligen ökad kapacitet, men kommer inte att möjliggöra den beskrivna förbättringen i restider. *Av den anledningen förordar vi en förlängning av befintligt mötesspår i Klippan i riktning mot Hyllstofta istället för en ny mötesstation på sträckan som rekommenderades i åtgärdsvalsstudien.* Kostnaderna för dessa bägge åtgärder bedöms vara i samma storleksordning, beroende givetvis på hur lång förlängningen görs.

En utbyggnad till dubbelspår mellan Klippan och Hyllstofta har också den fördelen att då bangeometrin är rak kan denna sträckning ligga fast även om man bygger ut banan med dubbelspår i nya sträckningar på andra håll där befintlig bana har en mer kurvig geometri.

Behovet av att trafikera minst ett godståg per timme och riktning innebär ytterligare utmaningar för tidtabellen vilket skulle kunna underlättas av en kapacitetsförstärkning på sträckan Klippan-Hyllstofta.

Åstorp-Ramlösa

Enligt Trafikverkets analys av kapaciteten i järnvägsnätet hösten 2014 har sträckan Åstorp-Ramlösa stora kapacitetsbegränsningar. Det är allvarligt men har inte så stor bäring på de långsiktiga målen om kraftigt minskad restid mellan Helsingborg och Hässleholm/Kristianstad.

Däremot beskrivs kapacitetsproblem och bristande tillförlitlighet/robusthet som några av de största problemen längs Skånebanan på sträckan Helsingborg-Åstorp-Hässleholm. Det är önskvärt att även fördjupa utredningen något på sträckan Ramlösa-Åstorp med tanke på kapacitetsproblem, brister i tillförlitlighet/robusthet och godstrafiken. Detta är viktigt eftersom flera stationer med stora pendlingsströmmar in mot Helsingborg finns längs med sträckan samtidigt som persontrafiken måste samsas med godstrafik. Det finns önskemål om att köra

mer gods på denna del av Skånebanan vilket inte är möjligt med nuvarande kapacitet. Lägg därtill problematiken vid Ramlösa och plankorsningen med VKB samt bullerstörningar i närliggande bostadsområden.

Skånebanan på delen Åstorp-Ramlösa har en geometri som gör en hastighetshöjning kostsam och dessutom kräver att resandestationerna flyttas ut från tåtorternas centrala delar vid en omläggning av banan. Att anlägga nya stationer utanför banan är inte önskvärt med hänsyn till resenärerna och eftersom direkttåg kan trafikera via Kattarp är det främst åtgärder för ökad kapacitet och robusthet som bör studeras längs denna sträcka. En trafikering av Skånebanan via Kattarp innebär dessutom att man i praktiken får något som liknar ett dubbelspår västerut från Åstorp mot Helsingborg.

Det har i arbetet kring åtgärdsvalsstudien framhållits som viktigt att behålla minst en gods kanal per timme vilket inte har studerats närmare för sträckan Åstorp-Ramlösa, sannolikt ligger detta önskemålet högre än så. En eventuell torrhamn med anslutning till Skånebanan ökar behovet ytterligare men bör utredas separat när beslut om en sådan har fattats.

Ökad kapacitet i fordon

En ökning av sittplatskapaciteten på Skånebanan kan fås både genom längre tåg, vilket i sin tur kräver förlängda plattformar, eller genom att införa lokdragna tvåvåningståg, vilket inte kräver några nämnvärda investeringar i ny infrastruktur. Detta motsvarar åtgärder enligt fyrstegsprincipens steg 2, det vill säga att optimera genom att vidtaga åtgärder som effektiviserar nyttjandet av befintlig infrastruktur.

På sträckan Åstorp – Helsingborg via Ramlösa är det inte möjligt att köra fler tåg under högtrafik och tåglängden begränsas av plattformarnas längd på stationerna. Att i högtrafik successivt byta ut dagens dubbelkopplade Pågatåg (X61) mot lokdragna tvåvåningståg kan öka sittplatskapaciteten på sträckan med omkring 50 %. Att lokdragna tvåvåningståg på samma sätt som ett X2000-tåg är mindre lämpade för att delas utanför högtrafik har ingen större betydelse, då en uppfyllelse av Region Skånes målsättningar om ett ökat resande med den regionala tågtrafiken kräver en ökad tillgång till sittplatser även utanför högtrafik.

Att det lokdragna tvåvåningståget är något längre än plattformslängden kan hanteras genom att loket stannar utanför plattformen (om möjligt av signaltekniska skäl), vare sig det går först eller sist i tåget. En stor fördel är även att det lokdragna tvåvåningståget är byggt för 200 km/tim och därmed kan utnyttja den högre hastigheten när Skånebanan på sikt har byggts ut till STH 200 km/h.

I nedanstående tabell har en jämförelse gjorts mellan 2 respektive 3 stycken Pågatåg (X61) och en tågsammansättning bestående av Skoda lok 109E, 5 tvåvåningsvagnar och 1 tvåvåningsmanövervagn. Investeringskostnaden är uppskattad utifrån att en ny upphandling av tåg genomförs.

| | 2 st. Pågatåg | 3 st. Pågatåg | Lokdraget tvåvåningståg |
|---|---------------|---------------|-------------------------|
| Tåglängd (m) | 148,6 | 222,9 | 177 |
| Antal sittplatser | 428 | 642 | 673 ¹ |
| Topphastighet (km/h) | 160 | 160 | 200 |
| Motoreffekt (kW) | 4000 | 6000 | 6400 |
| Uppskattad investeringskostnad (miljoner SEK) | 200 | 300 | 150 |



Bildtext: Lokdraget tvåvåningståg tillverkat av Skoda under pågående leverans till Deutsche Bahn.

¹ Under antagande om viss komforthöjning jämfört med nuvarande Pågatåg med bland annat 26 sittplatser med 1+2 sittning i 1:a klass.



Helsingborg C-Stockholm C

För att resan med tåg mellan Helsingborg C och Stockholm C ska vara konkurrenskraftig med flyget krävs en restid på högst 3 timmar. Detta resonemang ligger till grund för restidsmålet på 30 minuter mellan Helsingborg-Hässleholm i åtgärdsvalsstudien samt ställningstaganden i Skånebildan. Det finns i framtiden tre tänkbara färdvägar mellan Helsingborg C och Stockholm C.

1. *Via Skånebanan och Hässleholm.* Att uppnå 3-timmarsmålet Helsingborg C– Stockholm C via Hässleholm är möjligt om resan Helsingborg C – Hässleholm kan göras på 30 minuter. Med 10 minuters bytestid och en restid Hässleholm-Stockholm C på 2 timmar och 10 minuter fås totalt 2 timmar och 50 minuter ($30+10+130=170$ min). Det beror då starkt på restiden mellan Hässleholm och Stockholm C. Om resan Helsingborg C – Hässleholm tar 40 min så går det teoretiskt att uppnå 3 timmar ($40+10+130=180$ min) förutsatt att restiden Hässleholm– Stockholm C kan hållas.
2. *Via Lund C.* Den totala restiden beror starkt på restiden Lund C– Stockholm C. Om vi antar att den resan kan göras på 2 timmar och 20 minuter och resan Helsingborg C – Lund C kan trimmas till 25 min (28 min idag) kan en restid på 2 timmar och 55 minuter uppnås inklusive en bytestid på 10 minuter ($25+10+140=175$ min).
3. *Via Göteborg C.* I det fall Väst kustbanan färdigställs till dubbelspår i sin helhet kan resan Helsingborg C – Göteborg C göras på ca 1 timme och 25 min (1 tim och 36 min idag). Eftersom resan Göteborg-Stockholm C beräknas ta två timmar med höghastighetståg på ny stambana, kan en resa vidare till Stockholm C inklusive bytestid i Göteborg bli strax över 3,5 timmar ($85+10+120=215$ min).

**Fortsatt arbete**

De åtgärder som görs på Skånebanan bör samtliga leda mot de uppsatta målen i åtgärdsvalsstudien, dvs. kraftigt minskad restid samt ökad kapacitet och robusthet. Detta innebär mer konkret att åtgärder som vidtas inte ska motverka att hela Skånebanan på sikt byggs ut till dubbelspår med en STH upp mot 200 km/tim.

Prioriteringsordning för infrastrukturåtgärder som leder mot de uppsatta målen:

1. Dubbelspår Maria-Helsingborg C (VKB) + hastighetshöjning Åstorp-Kattarp
2. Dubbelspår Hässleholm-Kristianstad
3. Dubbelspår alternativt förlängt mötesspår i Klippan på sträckan Klippan-Hyllstofta
4. Trimningsåtgärder/partiellt dubbelspår Åstorp-Ramlösa
5. Planskild spårport Ramlösa + fler plattformsspår Ramlösa
6. Planskild spårport Hässleholm (fördel om utredning samordnas med åtgärd 2)

Åtgärd 1-3 bedöms ge särskilt stor nytta för de uppsatta målen om förkortad restid samt ökad robusthet.

Vidare behöver det genomföras en analys om de samhällsekonomiska förutsättningarna för att införa direkttåg/expresståg på Skånebanan.

Detta PM har gemensamt tagits fram av arbetsgruppen för ÅVS Skånebanan, det vill säga:

Jack Bårström, Trafikverket

Tore Edbring, Trafikverket

Nicolas Cronberg, Region Skåne

Mattias Schiöth, Skånetrafiken

Anders Jönsson, Regionala kollektivtrafikmyndigheten

Håkan Lindström, Helsingborgs stad

Simon Randahl, Helsingborgs stad

Richard Heingard, Hässleholms kommun

Martin Risberg, Kristianstad kommun