

Sydsvenska Banverksplaner

Publicerat i ÖSJ-bladet 3-4/2002

Gunnar Sandin

I vår får vi förhoppningsvis veta, hur Banverket tänker fördela de drygt 100 miljarder, som ska nyinvesteras i järnvägen de kommande tolv åren. Inför detta har de olika Banverksregionerna upprättat önskelistor. Det ligger i sakens natur att man inte får allt, som står på en sådan lista, och vi får se år 2015, hur mycket som blev förverkligat. Dessutom kan nya önskemål ha kommit till.

Det kan ändå vara av intresse att se, hur Banverket bedömer behoven på de sydsvenska banorna idag. Därför denna summariska översikt, byggd på en rapport, som redovisades i oktober 2002.

Södra stambanan (till Nässjö)

Trafikhuvudmän och operatörer vill till år 2010 öka antalet tåg per dygn Arlöv - Lund till 420, Lund - Höör till 230 och Höör - Hässleholm till 170. Eftersom det redan är trångt på spåren, behövs kapacitetshöjande investeringar. Särskilt drabbas idag godstrafiken, som förspiller mycket tid med att vänta på förbigångar.

Banverket vill som bekant bygga ut Arlöv - Flackarp till fyrspar. Det kan ge

ytterligare fem tåg per timme och riktning i attraktiva tidslägen. Naturligtvis behöver också sträckan Flackarp - Lund C byggas ut, men det stöter på välkända hinder. De kan mildras genom växelbyten på godsspåret genom Lunds bangård och förbättrade signaler.

Bangården i Eslöv bör byggas om för snabbare genomfart och förbigångsmöjlighet för 750 m långa godståg. Två förbigångsspår ytterligare behöver anläggas mellan Lund och Hässleholm. Även norr om Hässleholm önskas bättre möjligheter till omkörning, kanske i form av trespårssträckor.

Pågatågens stoppbock i Höör ska bort, d v s man vill kunna köra vidare mot Hässleholm. Det verkar klart, att den nuvarande anläggningen var kortsynt planerad.

Det är trångt på bangården i Älmhult, som alltså behöver förstoras.

Triangelspår önskas i både Alvesta och Nässjö, det förra säkerligen mest med tanke på godstågen Olofström - Göteborg, som skulle tjäna en halvtimme, det senare för snabbare förbindelse Jön-

köping - Stockholm (snabbtågen skulle gå den vägen i stället för via Falköping). Alvesta ska också bli resecentrum med återuppbyggd planskild plattformsförbindelse.

En hastighetshöjning till 250 km/h mellan Höör och Nässjö kortar snabbtågens restid med 9 minuter.

Västkustbanan (till Halmstad)

Antalet plattformslägen i Helsingborg bedöms som för få. Det blir mycket dyrt att åtgärda och inget konkret föreslås heller. (Skulle inte färjelägets gamla plattformsspår kunna användas?) Långsiktigt hänger problemet förstås samman med projektet Europabanan, men den behandlas inte i rapporten. Banverket nöjer sig med att föreslå dubbelspår från Maria till Ängelholm, som kortar restiden med 6 minuter, eventuellt kompletterat med en ny mötesstation. I Pålsjö skog? Ängelholms bangård ska byggas om med eliminerad plankorsning för gående.

”På sikt” skapas nya hållplatser i Skälderviken och Förslöv, står det. När pågatågen ska rulla till Båstad vet vi alltså inte, men när nu dubbelspårsluckan



Stoppbocken i Höör. Ur Anders Lundquists samling.

mellan Ängelholm och Lingvallen ska fyllas i för 350 miljoner, reserveras mark för en hållplats i Skälderviken.

Om dubbelspårsluckan mellan Vallkärra och Lund C sägs inget. Det förutsätts förstås att den ska fyllas, men man har blivit luttrad. I februari väntade sig Björn Rosengren ett positivt beslut inom ett par månader, och i somras hoppades en annan minister, Lena Sommestad, på en klarsignal före valet.

Kust till kust

Banverket beklagar, att den beslutade upprustningen av Kust till kustbanan (som bara delvis tillhör Södra banregionen) inte har fullföljts. I första hand vill man alltså fullfölja den med fjärrblockering på resterande sträckor, hastighetsanpassning till 160 km/h och fler mötesstationer. Det föreslås också ett antal nya hållplatser: Bor, Horda och Växjö universitet, samtidigt som bangården i Värnamo ska byggas om med bland annat gångbro till plattformarna. Man hoppas också på mer gods, framför allt från/till Mönsterås, vilket anses kräva största axeltryck 25 ton, lastprofil C och 750 m mötesspår.

Stora positiva effekter väntar man sig få från en upprustning av sträckan Emmaboda - Karlskrona C, så att restiderna från Alvesta, Kalmar och Karlskrona blir likvärdiga, vilket möjliggör en bra, styv tidtabell med goda bytesmöjligheter. Det kräver en stor renovering av spikspåret Holmsjö - Gullberna, kurv-rätningar och eliminering av ett stort antal plankorsningar, vilket senare arbete emellertid har påbörjats.

Länstrafikbolag och kommuner utmed Kust till kustbanan är aktiva och föreslår nya trafikupplägg. Banverket konstaterar, att framför allt delsträckan Alvesta - Växjö blir mycket hårt belastad, om önskemålen ska uppfyllas.

Helsingborg - Karlskrona

Sträckan Helsingborg/Kattarp - Karlskrona behandlas i rapporten som en enhet. Åhusbanan får komma med på köpet, men inget sägs om det som återstår av gamla HKJ. Det tycks för övrigt råda viss oklarhet på Banverket om vad olika sträckor ska kallas. I en annan rapport nyligen såg jag namnen Kattarpsbanan för Kattarp - Åstorp och Marieholmsbanan för Eslöv - Teckomatorp.

Om Blekinge kustbana hänvisas till den så smått påbörjade upprustningen, som ska utmyнна i bland annat elektrifiering. Det projektet är ju utpekad av regeringen och får alltså förmodas bli av. Uppgradering till lastprofil C och annat från Bromölla till Hässleholm väntas bli

klar redan 2003. Frågan är hur det blir med den nya linjestreckningen mellan Ronneby och Karlshamn, som skulle reducerat restiden rejält. Rapporten säger "på sikt" vilket tyder på en tidpunkt efter planperioden. En billigare åtgärd för att korta restider (genom snabbare tågväxling) är att korta tågvägarna på Kristianstad C.

Triangelspår är tydligen populärt, och det har ju tillkommit några nya i Övre Norrland. Nu planeras triangelben för godståg i både Gullberna och Karlshamn.

Tågen ska kunna köra 160 på större delen av sträckan Helsingborg - Hässleholm. Alla stationer där ska få samtidig infart, Bjuv och Tyringe ska få dubbla plattformar och bangården i Åstorp ska byggas om. Där ska också bli ett nytt ställverk. Kapacitetsproblemen i högt trafik på sträckan Ramlösa - Bjuv - Åstorp skapar önskemål om att kunna leda fler tåg via Kattarp, men det förutsätter ovannämnda stora åtgärder på Väst-kustbanan.

Rapporten påminner om att länsplanen innehåller en upprustning av gamla CÅJ inför återkommen persontrafik, men det är tveksamt om det blir något mer än ord.

Jönköpingsbanan

Rapporten utelämnar projektet Europabanan, som ju skulle innebära mycket stora förändringar för Jönköpings del. I osäker väntan på den krävs andra åtgärder, inte minst därför att de regionala intressena vill ha en starkt förtätad persontrafik mellan Jönköping och Nässjö, så tät trafik som var tjugonde minut i rusningstid. Det talas om en utsträckning av pendeltrafiken Norrköping - Tranås ända till Jönköping. Dessutom har man stora förhoppningar på en ny, trafikgenererande kombiterminal i Torsvik.

Banverket föreslår dubbelspår från Jönköping till Rocksjön och partiellt dubbelspår eller tre - fyra nya mötesstationer (750 m med tanke på den växande godstrafiken) på fortsättningen till Nässjö och upprustning till i huvudsak 160 km/h, medan snabbtågstrafiken är alltför begränsad för att motivera en ännu bättre standard. Vid Rocksjön föreslås (förstås) ett triangelspår.

I väntan på Citytunneln

Malmö C med förbindelser till Arlöv och Lernacken får ett eget avsnitt i rapporten. Intressant är att man kritiserar sent gjorda anläggningar för otillräcklig kapacitet. Det gäller Almedalsbron, som man vill ha fyra spår under i stället för

tre och porten för "shunt" under Öresundsbanan, som borde ha plats för dubbelspår. Det förra skulle ge en restidsvinst på en halv minut per tåg, vilket naturligtvis är viktigt på en så hårt trafikerad sträcka. Ska vi kunna komma under tio minuter för direkttågen mellan Lund och Malmö?

Även beträffande godsbangården finns det önskemål. En modernisering av rangerutrustningen skulle spara fyra man och två lok. Fler och längre spår skulle också behövas, inte minst i kombiterminalen, där containerhanteringen har ökat starkt på sistone.

Godsstråket genom Skåne

Den historiska Västkustbanesträckan Ängelholm - Åstorp - Teckomatorp - Kävlinge - Lomma - Malmö i kombination med Kontinentbanan kallas här godsstråket genom Skåne. Teckomatorp - Kävlinge har ju redan pågatågstrafik, och sådan planeras som bekant på ytterligare tre delsträckor, även om uppskov följer uppskov.

Idag finns inga kapacitetsproblem på stråket, men den nya persontrafiken och tillkommande godstrafik efter färdigställandet av Hallandsåstunneln kräver betydande investeringar: anpassning till 160 km/h på hela sträckan, två nya mötesstationer mellan Åstorp och Teckomatorp samt dito mellan Kävlinge och Arlöv, förutom Flädie som behöver förlängas. Vi kan vänta oss insändarbatter och överklaganden! Söder om Skytts Vemmerlöv behövs partiellt dubbelspår, eftersom man tänker sig 32 dubbelturer per dygn med pågatåg (dessutom tillkommer hållplatser i Östra Grevie och Jordholmen). Bangården i Trelleborg byggs om i samband med att rangeringen försvinner.

Övrigt skånskt

Rååbanan är man tämligen nöjd med, men dubbla plattformar på mellanstationerna skulle öka flexibiliteten, och om det blir en förlängning till Eslöv av pågatågstrafiken, ska det anläggas hållplats i Marieholm.

Markarydsbanan kan utan större investeringar få persontrafik, när Hallandsåstunneln är klar och godstågen går annan väg. Annars krävs det två nya mötesstationer, eftersom det nu bara finns en sådan just i Markaryd, en på varje sida. Dessutom finns önskemål om fyra nya hållplatser, bland annat i Bjärnum och Vittsjö.

För godssträckan Älmhult - Olofström föreslås elektrifiering och fjärrblockering, enligt redan föreliggande planer. "I ett senare skede" föreslås förlängning till Karlshamn.

På Ystadsbanan ska ju trafiken kunna förtätas genom den nya mötesstation som nu anläggs i Rydsgård. Senare planeras nya mötesstationer väster om Svedala och öster om Ryngö, kanske även vid Oxie. På Ystads bangård behövs fler spår och plattformspatser, när Simrishamnstrafiken förtätas, men rapporten anger inte vilket alternativ den föredrar. I samband med elektrifieringen försvinner mötesspåret i Köpingsbro, men ett nytt etableras i Gärsnäs. Bevaras växeln mot före detta GStOJ?

Övrigt småländskt

Persontrafiken på Stångådalsbanan har nyligen räddats, men ska den kunna utvecklas och bli attraktivare för pendlare, måste restiderna ner. I en första etapp föreslås fjärrblockering och triangelspår (återigen!) i Berga, i en andra etapp elektrifiering.

Gamla NOJ kallas numera Gotlandsbanan, ett inte självklart namn. Samma recept här: först fjärrstyrning, sen el.

Mellan Nässjö och Vetlanda föreslås en ny mötesstation, som kunde erbjuda godstågen attraktivare tider. Det är ett önskemål, som återkommer på åtskilliga banor för att öka järnvägsgodsets konkurrenskraft.

Länstrafiken vill korta restiden Värnamo - Jönköping till 55 minuter, och Banverket tillstyrker en upprustning till 160 km/h och fjärrblockering. Det kommer att kräva en hel del investeringar på det kurviga (men vackra!) avsnittet från Månsarp och norrut, även om ambitionen bara är 120 km/h där.

Ny(gamla) banor

Tänk att Sjöbo kommun skulle bli så positiv till järnväg. Nu ångrar de säkert,

att det gamla stationsområdet byggdes igen. Banverksrapporten noterar önskemålet om en återuppbyggd MSJ, men talar konkret bara om delsträckan Malmö - Dalby.

Statens institut för kommunikationsforskning lär ha visat, att en förkortning av restiden mellan Kristianstad och Lund/Malmö skulle få mycket positiva samhällsekonomiska effekter genom regionförstoring. Redan planerar Skånetrafiken att låta Kustpilen gå Lund - Hässleholm utan uppehåll. Banverket skisserar emellertid en ny bana, som ska vika av strax nordöst om Höör och som blir 37 kilometer, med infart till Kristianstad C söderifrån, och som skulle ge en restidsvinst om nästan 20 minuter. Alternativet med en bana via Hörby, som skulle ge ännu snabbare resa men kosta mer, nämns inte.