



Scenarioranalys för järnvägen i Skåne

Sammanfattning av SWECOs aktualiserade rapport på uppdrag av Region Skåne

FRAMTIDENS JÄRNVÄGSSYSTEM I SKÅNE – ETT STRATEGISKT LÄGE

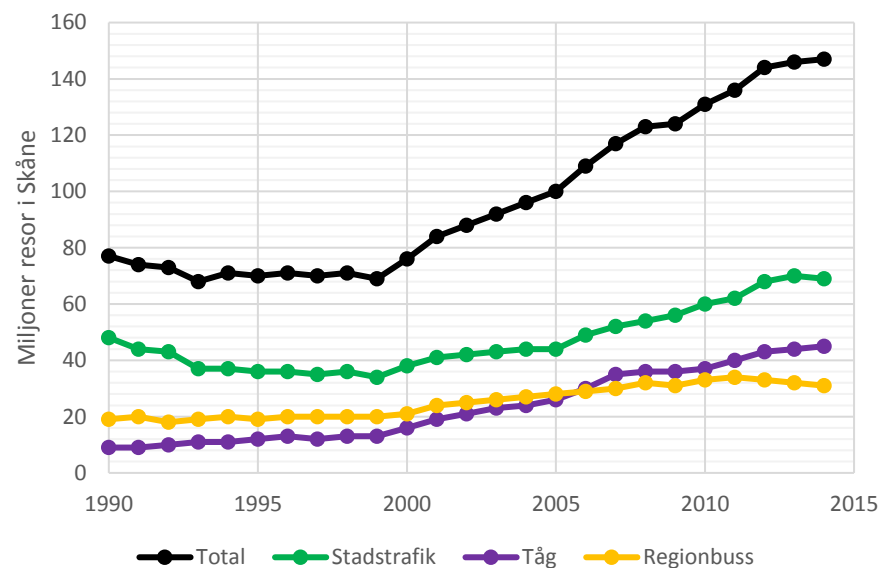
Ett välfungerande skånskt transportsystem är en förutsättning för hållbar tillväxt där regional tillgänglighet påverkar arbetsmarknad, näringslivsutveckling, bostadsmarknad med mera. Skåne präglas av omfattande transporter och en stor andel av Sveriges export och import till Europa passerar regionen. Som en del i arbetet med att ta fram en strategi för hållbara godstransporter har konsultföretaget SWECO fått i uppdrag att ta fram en scenarioanalys för järnvägen i Skåne (slutrappport 2015-12-15). Denna har under 2017 aktualiserats då ett nytt scenario togs fram.

AKUTA BEHOV I SKÅNE

Scenarioanalysen visar att järnvägen i södra Sverige inom en snar framtid kommer att vara svårt överbelastad om inget görs utöver redan planerade investeringar fram till 2030. Både den planerade **höghastighetsbanan** och **Fehmarn Bält-förbindelsen** mellan Danmark och Tyskland förändrar järnvägens förutsättningar i grunden genom att ökad kapacitet tillförs. Det innebär ändå att systemet blir överbelastat om inte ytterligare åtgärder genomförs i Skåne.

Öresundsbron skulle ha ett teoretiskt kapacitetsutnyttjande på 155 %. Samtidigt skulle **Södra stambanan**, det primära stråket för godstransporter, ha ett kapacitetsutnyttjande på 93 % år 2030.

Det innebär i praktiken att all planerad trafik inte får plats på Öresundsbron, att turer inte kan trafikera, och att vi får allvarliga punktlighetsproblem i tågtrafiken. Längs Södra stambanan ges ett mycket störningskänsligt system. Utan nya investeringar blir således den ökade trängseln på flera järnvägar i Skåne så stor att den medför omfattande förseningar och kan innebära att godstransporter med tåg tvingas läggas över på lastbil. Rapporten visar att kollektivtrafiken växer i Skåne där resandet med lokal- och regionaltåg har mer än fördubblats de senaste 25 åren (se nedan).



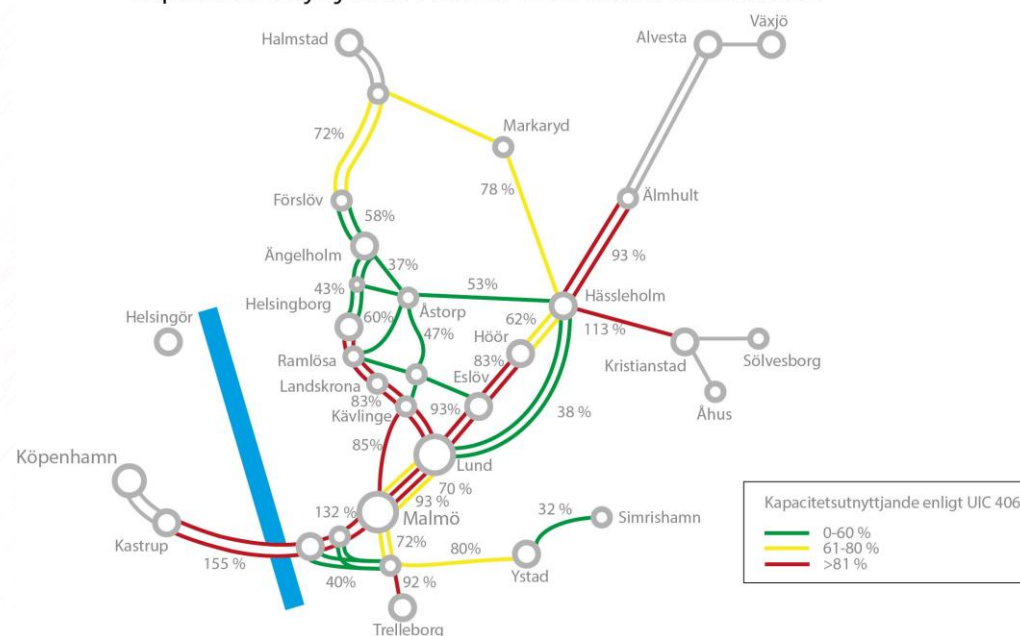
Kapacitetsutnyttjande enligt befintliga planer

År 2030

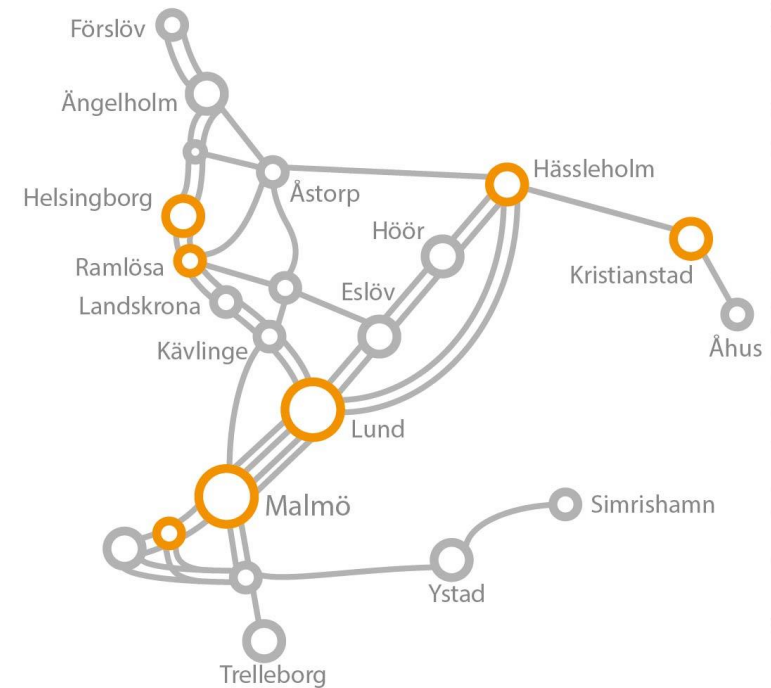
Analysen visar hur Södra stambanan söder om Höör blir högt utnyttjad. Citytunneln och Öresundsbron blir överbelastade. I praktiken får det inte plats fler tåg på dessa sträckor. Det samma gäller Skånebanan mellan Hässleholm och Kristianstad. Trelleborgsbanan, Lommabanan och Västkustbanan söder om Helsingborg får ett högt kapacitetsutnyttjande.

Den planerade trafikökningen, inom den närmsta dryga 10-årsperioden får därmed inte plats på spåren och turer får ställas in. Höghastighetsbanan innebär att snabba regionaltåg kan köra på spåren vilket delvis avlastar Södra stambanan. På grund av ökat resande förblir Södra Stambanan högt belastad.

Kapacitetsutnyttjande i Skåne 2030 under maxtimmen



Stationer med risk för kapacitetsproblem till 2030



Stationer med risk för
kapacitetsproblem

År 2030

Det är inte bara länkarna i systemet som får en hög belastning. I figur ovan visas en sammanställning av de stationer som bedöms ha risk för kapacitetsproblem till år 2030 utifrån den gjorda stationsanalysen. Samtliga av de större stationerna väntas få kapacitetsbrist. Stationernas förmåga att hantera den trafikökning som Region Skånes målbild till år 2030 kräver bör utredas vidare.

VAD KAN GÖRAS FÖR ATT FÖRBÄTTRA KAPACITETEN OCH UNDVIKA STOPP I TRAFIKEN?

Sverige har stora utmaningar inom järnvägen om standarden ska vidmakthållas. Satsningar måste genomföras om miljö- och klimatmålen ska nås, så att mer gods och fler personresor kan flyttas från väg till järnväg.

Skåne har tio av landets hårdast belastade järnvägssträckor. Skåne är en transitregion som binder samman Sverige med övriga Europa, och läget på flera järnvägar i Skåne är allvarligt. Utan åtgärder i infrastrukturen, justeringar i trafikeringsupplägg, eller en ökning av persontågens sittplatskapacitet kommer stora kapacitetsproblem att uppstå år 2030. Särskilt Södra stambanan, Citytunneln och Öresundsbron kommer att bli högt utnyttjade och överbelastade. De förslag på åtgärder som beskrivs i Skånebildens är i allt väsentligt samma förslag till lösningar som i scenarioanalysrapporten. Det innebär att många kommuner i Skåne kommer att dra nytta av de satsningar som föreslås i Skånebildens och lösa kapacitetsproblem

även utanför stråket för en framtida höghastighetsbana. Skånebildens är en överenskommelse mellan de skånska kommunerna om satsningar på järnvägarna i Skåne med anledning av Sverigeförhandlingen om Höghastighetståget Malmö - Stockholm.

I den aktualiserade huvudrapporten från SWECO presenteras olika lösningar för att komma till rätta med problemen:

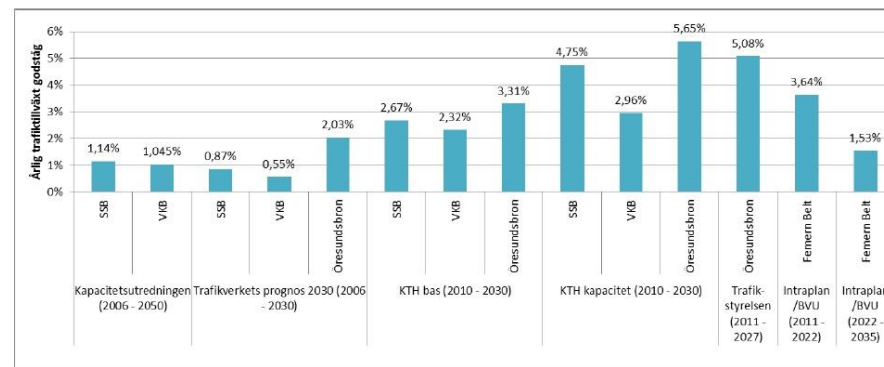
- **Ny höghastighetsbana.**
- **Dubbelspår på Skånebanan mellan Hässleholm - Kristianstad**
- **En HH-förbindelse med gods- och persontåg tillsammans med dubbelspår på Skånebanan mellan Ramlösa - Hässleholm.**
- **Kapacitetsförstärkning av järnvägen mellan Malmö - Lund - Hässleholm (Höör).**
- **Ny fast förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn.**
- **Dubbelspår på Väst kustbanan Maria - Helsingborg C**

OM ANALYSEN

Analysen inkluderar **person- respektive godstransporter** längs det övergripande järnvägsnätet i Skåne och över Öresund. Persontransporternas trafikering baseras på framtagna tågstrategikartor, det vill säga långsiktigt planerad lokal- och regionaltrafik. Detta kompletteras med fjärrtågstrafikering i enlighet med Trafikverkets basprognos för motsvarande år.

Gröna och **gula** linjer beskriver låg- respektive medelhögt kapacitetsutnyttjande. Då är järnvägssystemet robust och kan hantera förseningar och andra smärre incidenter. **Röda** linjer beskriver högt kapacitetsutnyttjande vilket i väsentligt ökad grad innebär risk för allvarigare störningar på tågtrafiken även vid små förseningar eller liknande. Vid belastning över hundra procent är sträckan överbelastad, vilket i praktiken innebär att tågavgångar måste tas bort.

För godstrafiken har en grundligare analys genomförts. Resultierande trafik från olika prognoser har tagits fram. Presenterad kapacitets-karta är baserad på **Trafikverkets basprognos**. Detta innebär att framräknade kapacitetsnivåer är lågt räknade. Användande av en annan prognos skulle resultera i högre värden för kapacitetsutnyttjande längs de analyserade banorna. Hänsyn har tagits till att Hallandsåsen öppnats efter basåret och därmed har en justering gjorts med avseende på språngeffekten av tunneln genom



Prognosticerad utveckling för Södra stambanan Älmhult – Hässleholm (SSB), Väst kustbanan Falkenberg – Halmstad (VKB), Öresundsbron och Fehmarn Bält.

Hallandsåsen. Den planerade fasta förbindelsen mellan Tyskland och Danmark vid Fehmarn Bält ingår i basprognosen. Trafiken i basprognosen ligger lägre än i den prognos som gjorts i samband med Fehmarn-förbindelsen.

En fortsatt kraftig utveckling av persontrafiken och en jämförelsevis försiktig utveckling av godstransporterna ligger som grund för analyserna i denna utredning. Nedan jämförs den i Scenarioanalysen använda basprognosen med andra prognoser.

HELA RAPPORTEN GÅR ATT LÄSA VIA LÄNKEN

http://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/scenarioanaly_for-jarnvagens_utveckling_skane.pdf

FÖR MER INFO VÄNLIGEN KONTAKTA

Björn Petersson, infrastrukturstrateg Region Skåne

bjorn.petersson@skane.se

040-675 33 78

Nicolas Cronberg, infrastrukturstrateg Region Skåne

nicolas.cronberg@skane.se

040-675 32 39

