

Pågatåg norr om Ängelholm

Idéstudie, augusti 2010



Kontakt

Projektledare

Jack Bårström

040 – 20 23 34

jack.barstrom@trafikverket.se

Bitr. projektledare

Helena Rosenlind

040 – 20 28 81

helena.rosenlind@trafikverket.se

Beställare

Jens Möller

040 – 20 27 04

jens.moller@trafikverket.se

Publikationsnummer 2010:085

ISBN 978-91-7467-055-4

Ärendenummer hos Trafikverket TRV 2010/50208

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INNEHÅLLSFÖRTECKNING	2
SAMMANFATTNING	3
1. PROJEKTBEKRIVNING	5
1.1 Bakgrund	5
1.2 Syfte	5
1.3 Projekt mål	6
1.4 Avgränsningar	6
1.5 Planeringsprocessen	9
1.6 Trafikverkets projektorganisation	9
1.7 Samråd	9
2. FÖRUTSÄTTNINGAR	10
2.1 Samhällsstruktur	10
2.2 Befintlig bana	16
2.3 Trafik	20
2.4 Kapacitet	24
2.5 Miljö	25
3. TÄNKBARA ÅTGÄRDER	26
3.1 Jämförelsealternativ (JA)	26
3.2 Studerade alternativ med Pågatågstrafik	26
3.3 Avförda alternativ	35
3.4 Trafikstart	35
3.5 Förutsättningar för industrispårsanslutning i Grevie	35
4. KOSTNADER	37
5. EFFEKTER	38
5.1 Gångtider	38
5.2 Restider	38
5.4 Kapacitet	44
5.5 Regional utveckling	45
5.7 Säkerhet	49
6. UTVÄRDERING	50
6.1 Samlad effektbedömning	50
6.2 Utvärdering av alternativ utifrån fyrstegsprincipen	52
6.3 Uppfyllelse av de transportpolitiska målen	53
6.4 Trafikverkets slutsatser	55
6.3 Fortsatt arbete	55

SAMMANFATTNING

Syftet med idéstudien är att utreda förutsättningarna för ny Pågatågstrafik norr om Ängelholm, med ändstation Förslöv alternativt Grevie. De utredningsförslag som redovisas är:

- Jämförelsealternativ - Ingen förlängning av Pågatågstrafiken norr om Ängelholm
- UA1 *låg* - Förlängning av Pågatågstrafiken till Barkåkra, Förslöv och Grevie med minsta möjliga nivå på reinvesteringar av järnvägsanläggningen norr om Förslöv för att kunna starta trafiken
- UA1 *hög* - Förlängning av Pågatågstrafiken till Barkåkra, Förslöv och Grevie där samtliga erforderliga reinvesteringar av järnvägsanläggningen norr om Förslöv genomförs
- UA2a - Förlängning av Pågatågstrafiken till Barkåkra och Förslöv C
- UA2b - Förlängning av Pågatågstrafiken till Barkåkra och Förslöv Västra



Uppskattade investeringskostnader samt en samlad bedömning av utredningsalternativens effekter återges i nedanstående tabell.

<i>Alternativ</i>	<i>Investeringskostnad (Mnkr)</i>	<i>Samlad effektbedömning</i>	<i>Kommentar</i>
UA1 låg	88	9+	Medför högre underhållskostnader jämfört med UA1 hög
UA1 hög	162	10+	
UA2a	57	5+	
UA2b	39	3+	

Summerade kostnader och samlad effektbedömning för de olika utredningsalternativen.

Trafikverket har utvärderat de olika utredningsalternativen efter deras kostnader samt bedömda effekter, vilka har varit kapacitet, restider, regional utveckling, ortsutveckling, klimatpåverkan och luftemissioner, buller, säkerhet och driftssäkerhet.

Trafikverkets slutsats är att man bör gå vidare med UA1, en förlängning av Pågatågstrafiken till Grevie på Västkustbanans gamla sträckning över Hallandsåsen. Skälet är framförallt att detta alternativ ger bäst restider totalt sett samt att effekterna på regional utveckling och ortsutveckling är stora. Sammantaget bedöms en förlängning av Pågatågstrafiken norr om Ängelholm till Grevie vara ett viktigt samhällsbyggnadsprojekt som skapar förutsättningar för utbyggnad i stationsnära läge och kraftigt förbättrade pendlingsmöjligheter för hela Bjäreområdet. Den exakta nivån på reinvesteringar som förutsätts vid UA1 behöver utredas vidare. Av framförallt kapacitetsskäl avstyrks UA2b med en hållplats vid den nya mötesstationen i Förslöv Västra.

Denna idéstudie undersöker inte hur eventuella utredningsalternativ kan finansieras. Investeringsmedel för att möjliggöra Pågatågstrafik norr om Ängelholm finns inte med i den statliga långsiktiga planen för transportsystemet som sträcker sig fram till 2021.

1. PROJEKTBESKRIVNING

1.1 Bakgrund

I Skånetrafikens Tågstrategi har olika alternativ till förlängning av Pågatågstrafik norr om Ängelholm utvärderats. Skånetrafikens huvudalternativ innebär att Pågatågen vänder i Förslöv. I Skånetrafikens fortsatta arbete har en förlängning ända till Grevie, belägen på gamla Västkustbanan, bedömts som mest intressant.

Skånetrafiken har bedömt projektet lönsamt att satsa på och prioriterar därför en utbyggnad för att möjliggöra den nya Pågatågstrafiken. Den föreslagna trafikeringen innebär att alla Pågatåg till Ängelholm förlängs till Förslöv alternativt till Grevie, vilket innebär halvtimmesstrafik i rusningstid.

Båstad kommun har anlitat konsult för att ta fram beslutsunderlag för hur kommunen ska ställa sig i frågan om förlängning av Pågatågstrafik till Grevie och vidare till Båstad.

Den nya Pågatågslinjen föreslås även ha tågstopp i Barkåkra/Skålderviken. Det tidigare Banverket har fört samtal med Ängelholms kommun om de tekniska förutsättningarna för tågstopp i Barkåkra i samband med kommunens översiktsplanering.

1.2 Syfte

Syftet med föreliggande idéstudie är att utreda förutsättningarna för ny Pågatågstrafik norr om Ängelholm, till Förslöv alternativt till Grevie och ge Trafikverkets samlade bedömning av projektet. I samband med det ska helhetslösning för tåg- och busstrafiken på Bjärehalvön belysas. Idéstudien ska även omfatta utredning av alternativa stationslägen i Förslöv samt i Barkåkra/Skålderviken.

Behovet av investeringar, reinvesteringar och underhåll i alternativen, inklusive olika ambitionsnivåer, ska utredas och kostnadsberäknas. Idéstudien ska genomföras och åtgärder föreslås med fyrstegsprincipen som utgångspunkt.

Fyrstegsprincipen

1. Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt
2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintliga trafikanläggningar och fordon
3. Begränsade ombyggnadsåtgärder
4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

Utifrån en samlad bedömning av kostnader, effekter och måluppfyllelse ska de alternativa åtgärderna för att bedriva den nya Pågatågstrafiken utvärderas.

Tidigaste möjliga trafikstart för den nya Pågatågslinjen ska även klarläggas.

Denna idéstudie undersöker inte hur eventuella utredningsalternativ kan finansieras. Investeringsmedel för att möjliggöra Pågatågstrafik norr om Ängelholm finns inte med i den statliga långsiktiga planen för transportsystemet som sträcker sig fram till 2021. Ska satsningar komma till stånd tidigare behöver detta ske genom alternativa finansieringsformer.

1.3 Projekt mål

Idéstudien ska utvärdera föreslagna åtgärder i förhållande till uppfyllelse av de transportpolitiska målen. En konkretisering och precisering av målen är under framtagande.

Det **övergripande** målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det övergripande målet stöds av två huvudmål: ett funktionsmål och ett hänsynsmål.

Funktionsmålet berör tillgänglighet genom resor och transporter. Målpreciseringar inom funktionsmålet är:

- Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet
- Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften
- Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder
- Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle
- Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning
- Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar
- Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Målpreciseringar under hänsynsmålet är:

- Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.
- Transportsektorn bidrar till att övriga miljökvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

1.4 Avgränsningar

I idéstudien ligger Skånetrafikens föreslagna alternativa trafikupplägg till grund för utredningsalternativen. Inga andra trafikupplägg prövas inom ramen för denna idéstudie. Idéstudien omfattar inte heller utredning av ytterligare förlängning till Båstad.

Sammankoppling mellan Pågatågstrafiken Helsingborg-Ängelholm och Helsingborg-Åstorp planeras genomföras inom ett par år oavsett förlängning av Pågatågstrafiken norr om Ängelholm. Denna idéstudie utgår från detta planerade trafikupplägg. Effekter av denna trafikomläggning tillgodoses således inte satsningen på förlängning av Pågatågstrafiken.

Teknisk utredning av upprustningsbehov för Pågatågstrafiken är avgränsat till Västkustbanans sträckning Ängelholm-Vejbyslätt-Förslöv C-Grevie samt Vejbylätt-Förslöv V på den nya Västkustbanan.

Utredning av framtida godstrafik görs främst för att beskriva den samlade trafikala situationen på aktuella bansträckningar. Det syftar även till att identifiera tekniska lösningar i järnvägsanläggningen som inte försämrar förutsättningarna för framtida godstrafik. Investeringsbehov för godstrafiken belyses endast vad gäller vidmakthållande av befintliga funktioner, som t.ex. den last- och lossningsplats som idag finns i Grevie.

Idéstudien omfattar bedömning av kostnader och effekter för den nya Pågatågssatsningen, men inte genomförande av en fullständig samhällsekonomisk kalkyl. Det genomförs i ett senare utredningsskede när det blir aktuellt.



Orienteringskarta med järnvägssystemets trafikplatser. Röd streckad linje visar Väst kustbanans nya sträckning genom Hallandsåsen.

1.41 Samband med andra projekt

- Enligt Nationell transportplan 2010-2021 byggs delen Förslöv-Ängelholm på Väst kustbanan ut till dubbelspår under perioden 2010-2012. I detta projekt ingår spåranslutning till ny last- och lossningsplats i Förslöv som ersättning för befintlig i Grevie.
- Fram till år 2015 sker en ombyggnad av bangården i Ängelholm inklusive nytt resecentrum.
- Dubbelspårsutbyggnad på bandelen genom Hallandsåsen färdigställs 2015.
- Dubbelspårsutbyggnad på Väst kustbanan, delen Ängelholm-Maria, planerar man i förslaget till Nationell transportplan 2010-2021, påbörja mot slutet av planperioden.

- Etablering av Pågatågsstation i Vegeholm. Föreslås av Helsingborgs stad, Höganäs kommun och Ängelholms kommun. Finns med i Skånetrafikens tågstrategi 2037 som en möjlig hållplats 2020 under förutsättning att resandeunderlaget ökas genom att området byggs ut. Banverket har hitintills gjort bedömningen att förslaget bör vänta tills aktuell sträcka på Västkustbanan är utbyggd till dubbelspår. Se mer i *Vege - Fördjupning av översiktsplaner för delar av Helsingborgs, Höganäs och Ängelholms kommuner (2006)*

1.5 Planeringsprocessen

Kraven på den formella planeringsprocessen vid byggande av järnväg anges i Miljöbalken och Lagen om byggande av järnväg.

Planeringsprocessen inleds normalt med ett idéskede, även om det inte finns något formellt krav på ett sådant. Idéstudien kan ofta vara ett viktigt underlag till den långsiktiga ekonomiska planeringen av landets infrastruktur.

Den fortsatta planeringsprocessen är mer formell. Det första steget i den fortsatta processen är förstudien i vilken man prövar vilka av de tänkbara lösningarna som är genomförbara med rimliga konsekvenser för funktion, miljöpåverkan, teknik, ekonomi etc.

Härefter följer Järnvägsutredning och Järnvägsplan.

Avgörande för om de senare stegen i planeringsprocessen behöver genomföras är frågor om i vilken utsträckning man tar ny mark i anspråk och vilken miljöpåverkan projektet kommer att få. Samtliga utredningsalternativ i denna idéstudie bedöms kunna genomföras utan järnvägsplan.

1.6 Trafikverkets projektorganisation

Projektledare, även utredning och kartor	Jack Bårström, <i>Samhälle</i>
Biträdande projektledare, även utredning	Helena Rosenlind, <i>Samhälle</i>
Teknisk granskning, utredare signal och kapacitet	Carl-Magnus Persson, <i>Trafik</i>
Utredare trafik och kapacitet	Tore Edbring, <i>Trafik</i>
Utredare bana	Robert Beyhammar, <i>Investering</i>
Utredare el	Björn Nordström, <i>Investering</i>
Utredare drift och underhåll	Björn Schelin & Bertil Ström, <i>Trafik</i>

1.7 Samråd

Samråd har skett med Stina Pettersson från Ängelholms kommun, Per Iwansson och Lisa Rönnerberg från Båstads kommun samt med Mats Améen och Cecilia Eriksson från Skånetrafiken.

2. FÖRUTSÄTTNINGAR

2.1 Samhällsstruktur

2.11 Orter längs berörda banor

Ängelholm

Ängelholm är centralort i Ängelholms kommun och är med 22 744 invånare (2007) efter Helsingborg den största orten i nordvästra Skåne, och ett centrum för främst service och handel. Ängelholm har idag direkta järnvägsförbindelser norrut mot Varberg och Göteborg och söderut mot Helsingborg och vidare mot Landskrona, Lund, Malmö och Köpenhamn. Norr om orten ligger Ängelholms flygplats, idag med förbindelser till Stockholm och Visby, men med planerad chartertrafik till semesterdestinationer på sydligare breddgrader.

Barkåkra

Idag används namnet Barkåkra för det samhälle som planeras i ett område norr om Ängelholms tätort, från Skäldervikens samhälle och Käggleån/Rössjöholmsån i söder, till E6:an i väster, Ängelholms flygplats i nordväst, samt Väst kustbanan och grönområdet mellan Björkhagen och Skepparkroken i väster.

Dagens bebyggelse i området är framförallt koncentrerad till orterna Skälderviken, Skepparkroken och Björkhagen längs kuststräckan. Befolkningen uppgår till ca 700 personer i Björkhagen/Skepparkroken och ca 1300 personer i Skälderviken.

Förlöv

Förlöv är tätort i Båstads kommun och har 2029 invånare (2007). Förlöv är ett industrisamhälle med bl.a. Lindab Profil AB (tillverkning av stuprör och hängrännor) och bygg- och entreprenörföretaget PEAB AB. Orten har kommunens andra högstadieskola. Väst kustbanan går med dagens sträckning genom orten som tidigare har haft egen tågstation.

Grevie

Grevie är tätort i Båstads kommun och har 770 (2007) invånare. Grevie är ett industrisamhälle med bl.a. företaget Lindab Sverige AB (ventilationsanläggningar). Väst kustbanan går med dagens sträckning genom orten som tidigare har haft egen tågstation.

Båstad

Båstad är centralort i Båstads kommun och har 4956 invånare (2007). Båstad är största orten på Bjärehalvön och ligger vid Hallandsåsen. Båstad har en livlig sommarturism som sätter sin prägel på orten. Båstad Södra är en station på Väst kustbanan men vid öppnandet av Hallandsåstunneln stängs denna och en ny station, Båstad Norra, öppnas i ett läge invid Väst kustbanan nya sträckning utanför tätorten.

2.12 Hittillsvarande utveckling i berörda orter

Ängelholm och Båstad har haft en befolkningsökning (nattbefolkning) på ca 4-6 % mellan 2000 och 2007. Befolkningen i de bägge mindre orterna Förslöv och Grevie har däremot varit mer eller mindre oförändrad. När det gäller antalet sysselsatta (dagbefolkning) är förhållandet det motsatta; en noterbar minskning i Ängelholm och Båstad medan antalet sysselsatta i Förslöv och Grevie har ökat, i synnerhet i Grevie. Grevie är också trots sitt låga befolkningsantal en betydande arbetsplatsort i Bjäreområdet, dess förvärvsarbetande dagbefolkning är större än Förslövs som har en tre gånger så stor nattbefolkning.

Enskilda företags expansion eller tillbakagång har stor betydelse i de mindre orterna. De större orterna är av naturliga skäl inte lika beroende av enskilda företag.

Ort	Nattbefolkning 2000	Nattbefolkning 2007	Förvärvsarbetande dagbefolkning 2000	Förvärvsarbetande dagbefolkning 2007
Ängelholm	21 716	22 744	11 653	10 800
Förslöv	2 058	2 029	724	737
Grevie	767	770	763	1 053
Båstad	4 683	4 956	2 057	1 996

Befolkning och antal sysselsatta i berörda orter 2000 och 2007. Källa: Region Skåne

2.13 Kommunala planer

I detta avsnitt beskrivs kommunernas planer för respektive tätort genom aktuella översiktsplaner och fördjupade översiktsplaner.

Barkåkra

Kommunens planer för Barkåkra finns beskrivna i Fördjupad översiktsplan Barkåkra. Området ligger precis norr om bostadsområdet Skälderviken i Ängelholms tätort. Planeringshorisonten är 20-25 år och området när det är färdigutbyggt uppskattas rymma ca 2000 bostäder. Barkåkra ska vara en småskalig kvartersstad med blandad bebyggelse för bostäder, kontor, service och handel i 1 till 4 våningar, tätast närmast stationen. Pågatågsstationen planeras strax söder om vägbron (Skepparkroksvägen) som korsar Västkustbanan.



Till vänster: skiss över Pågatågsstation i Barkåkra. Ur Fördjupad översiktsplan för Barkåkra (utställning)

Pågatågsstationen placeras centralt i utbyggnadsområdet för att nå så många bostäder och arbetsplatser som möjligt i Barkåkra och Skälderviken. Tillgängligheten för gående, cyklister, kollektivtrafikresenärer men också för bilister ska vara god. Parkeringsplats för ca 70 bilar anordnas till största delen öster om järnvägen. Två sidoplattformar med en planskildhet över spåren för gående och cyklister föreslås. Spårens lutning genom planområdet (10 ‰) samt hastigheten på passerande tåg ställer krav på utformningen för att säkerhetskrav på plattformarna ska uppfyllas.

Den exakta placeringen av tågstationen är ännu inte fastlagd från kommunens sida.

Förslöv

Framtida markanvändning i Förslöv beskrivs i Båstad kommuns översiktsplan (antagen i september 2008). Översiktsplanen fäster stort hopp vid att en ny station i Förslöv, oavsett placering, ska ge Förslöv en förnyad roll som viktig ort på kommunens sydsida samtidigt som Förslöv kan bli en bosättningsort för arbetspendlare med riktning mot Ängelholm och vidare söderut.

Två stationslägen har funnits med i diskussionerna, ett vid den nya mötesstationen väster om samhället (här kallat Förslöv Västra), och ett läge inne i samhället (kallat Förslöv C). Förslöv ska planeras med stationen i centralpunkten av antingen ett halvcirkelsegment eller en cirkel beroende på stationsplacering. Avståndet från stationen till bostäder blir som mest under 2 km, alltså gångavstånd.



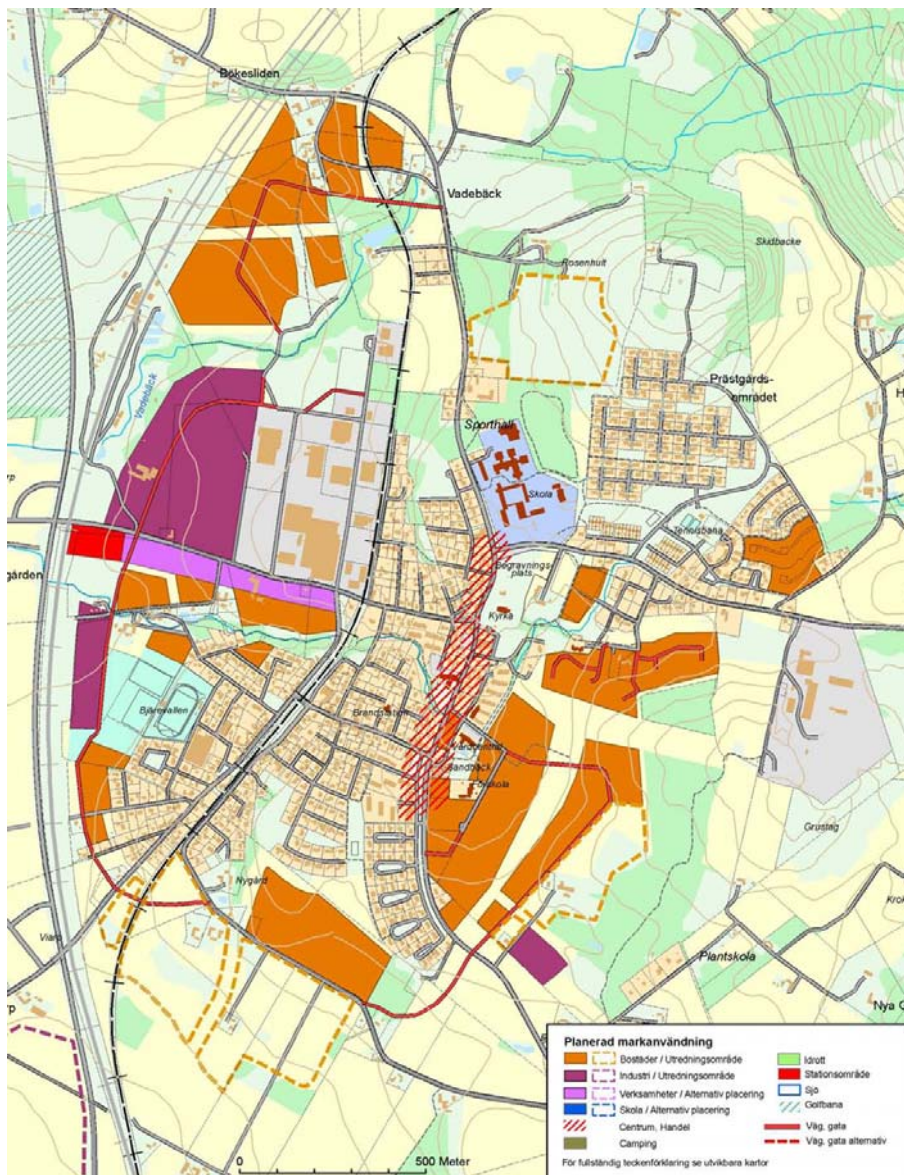
Orienteringskarta över Förslöv.

Nya bostadsområden skall ha blandad tätare och glesare bebyggelse i en till två våningar. Centrala och stationsnära lägen kan motivera ännu högre exploatering. Totalt rymmer översiktsplanen c:a 600 nya bostäder.

Planen utgår från att centrum fortsatt skall finnas längs Grevievägen och att denna skall utvecklas till en stadsgata där man kan röra sig bekvämt mellan olika former av serviceinrättningar och butiker såväl till fots och cyklande som med bil. En centrumutbyggnad skall kunna ske också på östra sidan av Grevievägen.

Stationsområdet kan innehålla viss handel och annan ”knutpunktsservice”. Söder om Förslöv föreslår planen en framtida reserv för industrimark.

Järnvägsstationen skall ha rymliga cykel- och bilparkeringar för att underlätta pendling. Busslinjer skall angöra både station och centrum samt de bostadsområden de passerar igenom. Fortsatt planering kommer närmre att avgöra linjestreckningar och busshållplatser.

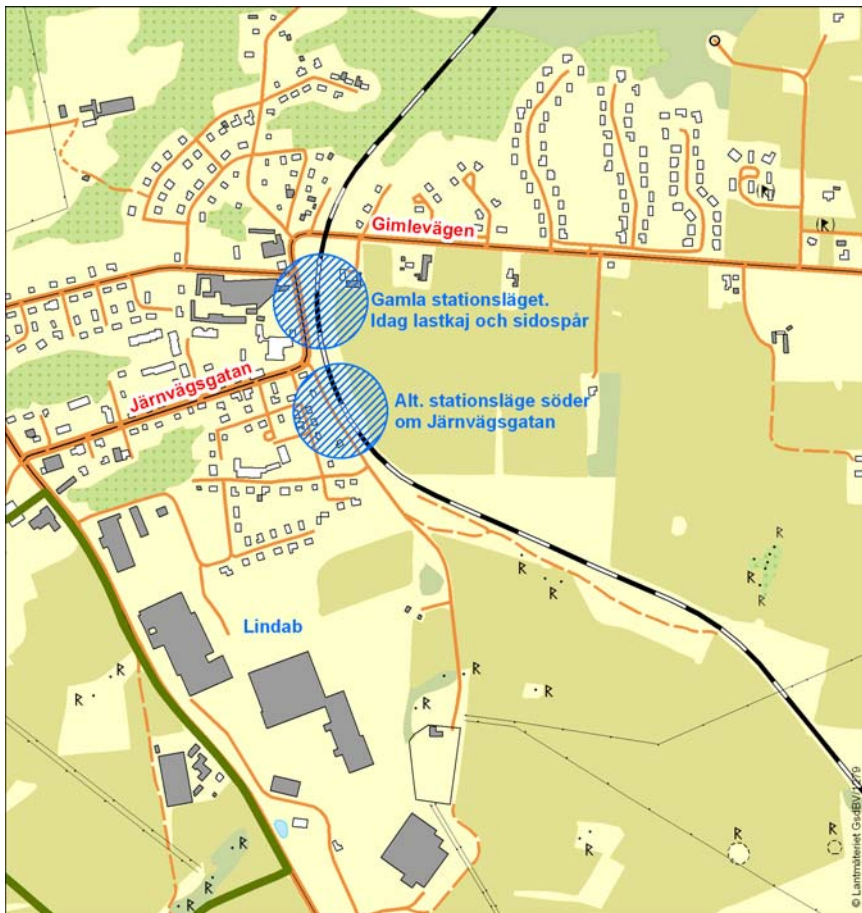


Planerad markanvändning i Förslöv. Ur Båstad kommuns översiktsplan 2008.

Grevie

Framtida markanvändning i Grevie beskrivs i Båstad kommuns översiktsplan (antagen i september 2008). Med ny station i Grevie vill översiktsplanen ge en möjlighet att kunna knyta ihop Grevies västra och östra delar genom att exploatera den kuperade sluttningen mellan dem. Delen har god utsikt och är attraktiv för bostäder.

Järnvägsgatan är samhällets historiska centrumaxel och i översiktsplanen föreslås att gatan förlängs österut över den nuvarande järnvägen. För att undvika en plankorsning föreslås därför att en ny tågstation placeras söder om Järnvägsgatan. Norr om Järnvägsgatan ligger det gamla stationsläget med lastkaj, sidospår och lastspår.

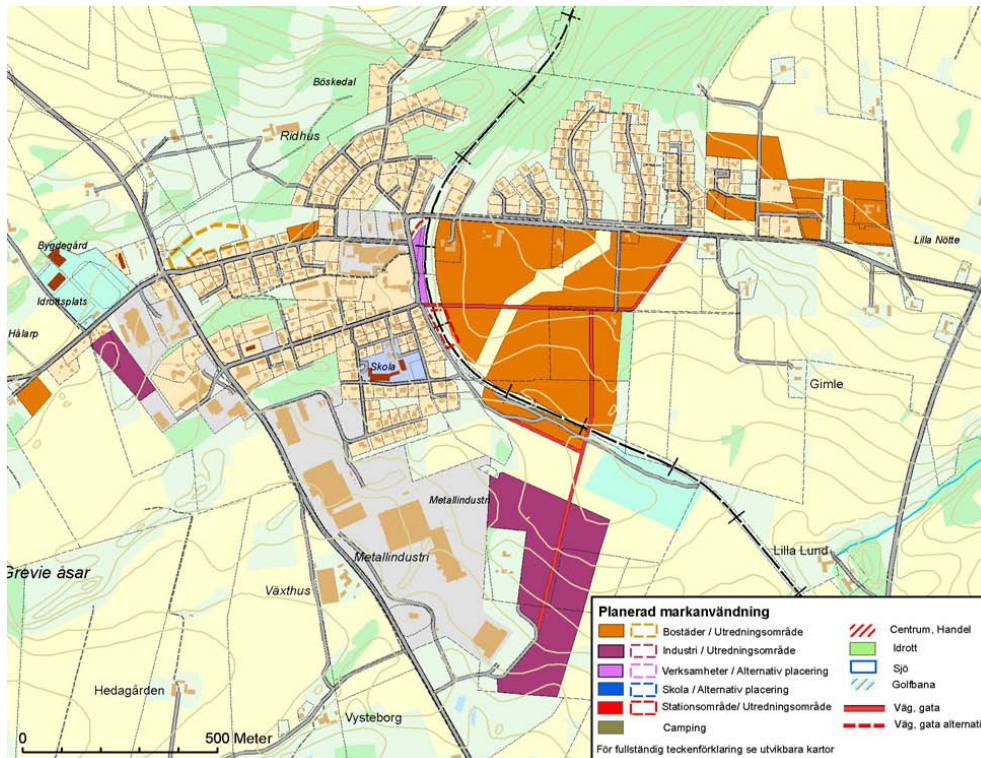


Orienteringskarta över Greve. Befintliga sido- och lastspår visas inte.

I översiktsplanen exploateras sluttningen i öster för bostäder på ömse sidor om en genomgående östvästlig förlängning av nuvarande Järnvägsgatan och med möjligheter till handel och annan service närmast befintlig bebyggelse. Planen föreslår ett centrumstråk med nya handels- och serviceetableringar längs Järnvägsgatan.

Bostadsområdena skall ha blandad tätare och glesare bebyggelse i en till tre våningar. Bebyggelsen kan vara tätast närmast "centrum" där väst delen av sluttningen vetter mot den befintliga bebyggelsen. Totalt rymmer planen 300 bostäder. Blir en station verkligen föreslås tätheten ökas till minst 400 bostäder.

Lindabs industriområde skall i översiktsplanen kunna utvidgas norr- och österut. Lindab behöver ett skyddsområde där skyddsavstånd dock kan reduceras i förhållande till högre liggande bebyggelse.



Planerad markanvändning i Grevie. Ur Båstad kommuns översiktsplan 2008.

2.2 Befintlig bana

2.1 Funktion

Västkustbanan mellan Göteborg och Lund är en viktig länk för både person- och godstrafik i västra Sverige. Den förbinder storstadsregionerna Göteborg och Malmö/Köpenhamn och ingår både i TEN-nätet¹ och den Nordiska triangeln².

Den aktuella bansträckningen Båstad-Ängelholm utgör en viktig länk att utveckla för att knyta samman arbetsmarknaderna i Helsingborg och Halmstad/Båstad.

Den befintliga bansträckningen från Båstad S över Hallandsås vidare genom Grevie till Förslöv C har enkelspår med mötesmöjlighet i Grevie.

Dubbelspårsutbyggnad genom Hallandsåsen innebär ökad kapacitet och att Västkustbanan får en ny sträckning. Den befintliga sträckningen över Hallandsås kommer då att stängas för trafik. Hallandsåstunneln beräknas vara färdigställd till år 2015 och inkluderar även nya förbigångsspår (750 m) i Förslöv. Tidigast 2011 färdigställs utbyggnaden till dubbelspår söder om Hallandsåsen på sträckan Vejbylätt-Ängelholm.

Med byggandet av Hallandsåstunneln och kapacitetsförstärkning på godsstråket genom Skåne, sträckan Ängelholm-Åstorp-Teckomatorp kommer den aktuella bansträckningen att få ökad betydelse för godstrafiken mellan Södra Sverige respektive kontinenten och Göteborg.

¹ Det av EU prioriterade transportnätet för att binda samman regioner och de nationella näten i Europa. Anses vara väsentligt för att få till stånd en fungerande inre marknad.

² Transportlederna mellan Oslo, Köpenhamn och Stockholm. Ingår i TEN-nätet.



Befintlig sträckning av Västkustbanan

2.21 Spår

Den aktuella bansträckan Grevie-Vejbyslätt är kurvig med små radier. Södra delen av Grevie och ett parti mitt på sträckan har snäva geometrier med radier som understiger 300 meter. Banan lutar konstant 10 ‰ - 12 ‰ med undantag av ett kort avsnitt på 500 meter vid Förslovs gamla driftsplats där lutningen är 0 ‰ - 5 ‰ samt inom Grevie bangård där lutningen är 0 ‰ - 1 ‰. Om man bortser från sträckans mittparti med snäva kurvor, medger spårgeometrin 110 km/h.

Enkelspåret på den befintliga banan är ett makadamiserat skarvspår med träslippers med undantag för sträckan på 1 km mellan det gamla stationsläget i Förslov och Vejbylslätt som utgörs av helsvetsat spår med betongslippers. Störst skyltad hastighet för enkelspårsträckan med skarvspår är 90 km/h och för den helsvetsade delen 110 km/h.

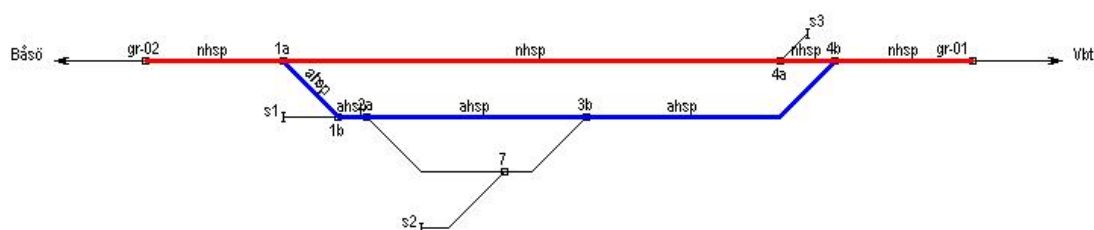
I samband med fördröjning av färdigställandet av tunneln genom Hallandsåsen och i avvaktan på slopnings- och rivningsbesked har banstandarden blivit eftersatt på sträckan Grevie-Förslov C. Här har endast de nödvändigaste underhållsinsatserna utförts. Spåret på sträckan bedöms ha en återstående livslängd på 5-10 år (från år 2010 räknat) men är på grund av eftersatt underhåll i behov av upprustning. Spåret på sträckan 200-300 meter söder om Förslov C och söderut mot Vejbylslätt bedöms med rätt underhåll ha en återstående livslängd på 20-30 år (från år 2010 räknat).

Sträckan mellan Vejbylslätt och Ängelholm är under utbyggnad till dubbelspår bestående av UIC60 räler och betongslippers. Dubbelspårssträckorna är helsvetsade och anpassade för en största tillåtna hastighet på 200 km/h. Sträckan har geometrier anpassade för höghastighetståg och förorsakar inga begränsningar för Pågatågstrafik med maximal hastighet.

Grevie driftplats

Grevie driftplats omfattar två tågspår (huvudtågspår och sidotågspår) samt ett sidospår med frilastområde och lastkaj. Till sidospåret finns även anslutet ett kort lastspår. Huvudtågspåret och sidotågspåret, spår 2 och spår 1, rustades upp år 2000.

Tågspåren är av typen skarvspår med SJ/BV50 räler, heyback-befästning och träslipers. Ballasten utgörs av makadam. Spårväxlar i söder består av en huvudspårsväxel med växelvinkel 1:12 med tillhörande skyddsväxel med växelvinkel 1:9. Växlarna är placerade så att huvudtågsvägen utgör huvud- och skyddsspår vilket minimerar räls slitage.



Schematisk spårskiss över Grevie driftplats. Röd linje är huvudtågspår (spår 2) medan blå linje är sidotågspår (spår 1). Övriga spår är lastkajsspår. Källa: BIS

Förslöv C

Det gamla stationsläget är rivet och består idag av enbart ett genomgående spår. Spåret är rakt och dess längdprofil, lutning är i princip horisontell.

Banans anläggningsstruktur består av skarvspår med SJ/BV50-räler, heyback-befästning och träslipers. Ballasten utgörs av makadam. Spåret är i behov av upprustning.

Förslöv Västra

Strax söder om Hallandsåsens södra tunnelmynning byggs för närvarande en ny mötesstation med fyra spår. Stationen är förberedd för ett stickspår med lastkaj för godstrafik relaterat till Lindab.

Spåren består av helsvetsade UIC60 räler med betongslipers och ballasten utgörs av makadam. Aktuell hastighet på mötesspåren är 80 km/h medan övriga sidospår har en hastighetsbegränsning på 50 km/h .

Barkåkra

Föreslagen hållplats på Väst kustbanan mellan Vejbyslätt och Ängelholm, strax norr om befintlig linjeplats Lingvallen. Makadamiserat spår bestående av helsvetsade UIC60 räler med betongslipers. Största tillåtna hastighet på sträckan är 200 km/h. Banstandarden medger en framtida hastighetshöjning till 250 km/h.

2.22 Kontaktledning och hjälpkraft

Kontaktledningssystemet mellan Förslöv och Grevie är gammalt av system S 5,5/7,1 och är i behov av upprustning. Ett antal stolpar, ca 10-20 st. måste av elsäkerhetsskäl bytas snarast. Mellan Förslöv och Ängelholm är anläggningen i gott skick.

2.23 Signalsystem

Dagens signalsystem består av ett reläställverk i Vejbyslätt som sträcker sig ända upp till växeln för arbetsspåret till Hallandsåstunnelbygget, linjeblockering mellan Vejbyslätt och Grevie samt ett reläställverk i Grevie. Banan fjärrstyrs från driftledningscentralen i Malmö.

I samband med Hallandsåstunnelns öppnande planeras ett nytt signalställverk som minst ska omfatta sträckan Båstad-Ängelholm.

2.24 Plankorsningar

Det nya dubbelspåret är plankorsningsfritt. Följande plankorsningar finns på enkelspåret upp till Grevie

Km	Meter	Vägnamn	Väggkategori	Vägskydd	Vägbredd	Väghastighet	STH*
201	29	Bösketorp	Övrig	Ljus- och ljudsignal	3,4	70	90
201	795	Killeröd	Övrig	Helbom	3,1	70	90
203	16	Rosenhult	Övrig	Stoppmärke	2,5	0	70
203	251	Rosenhults kvarn	Övrig	Kryssmärke	2,3	0	70
204	203	Vistorpsvägen	Länsväg	Helbom	5,2	50	90
204	530	Mercurivägen	Länsväg	Helbom	6,9	50	90

Plankorsningar mellan Grevie och Vejbyslätt * Största tillåtna hastighet på järnväg

2.25 Planskildheter

Följande planskildheter finns mellan Grevie och Lingvallen.

Km	Meter	Järnvägsbro	Funktions-typ	Material	Längd (m)	Konstruktion	Anm**
Grevie-Förslöv C							
200	395	Krogstorp	Vägport	Betong	26.2	Platram	E
202	822	Rosenhult	Vägport	Betong	16.2	?	E
204	003	Vadbäcken	Kulvert	Betong	4.6	Platram	E
204	145	Möllebäcken	Kulvert	Betong	3.6	Platram	E
Förslöv C-Vejbyslätt							
206	385	Förslöv (105)	Vägport	Betong	54	Balk	U/N
208	118	Vejbyslätt (712)	Vägport	Betong	40	Platram	U/N
208	432	Vejbyslätt	Gc-tunnel	Betong	24	Platram	U/N
Vejbyslätt-Lingvallen							
209	920	Övragård (708)	Vägport	Betong	146?	Platram	U/N
210	663	Barkåkra (707)	Vägport	Betong	46.8	Platram	U/N
212	535*	Lingvallen	Gc-tunnel	Betong	8*	Platram	U/N

Planskildheter mellan Grevie och Lingvallen. * Enligt STRIX – VIDEO ** E=Enkelspår, U/N=Dubbelspår

Krogstorp vägport är byggd 1961 och utgör inga problem vid en eventuell spårupprustning. För att undvika påbyggnad av bron bör man undvika förändringar i spårets nivå. Stålbalkbron Rosenhult (1931) är ombyggd till betongtråg 1970. Här kan ett spårbyte innebära att bron måste restaureras och ses över. Vadbäcken och Möllebäcken utgörs av kulvertar från 1990-talet och medför inga eller endast mindre åtgärder.

2.3 Trafik

2.31 Nuvarande persontågtrafik

Idag trafikeras sträckan Ängelholm-Båstad av Öresundståg med timmestrafik på linjen Köpenhamn-Malmö-Göteborg utan uppehåll på mellanstationer. Pågatågen från Malmö vänder idag i Ängelholm, trafikerar med halvtimmestrafik i högtrafik och gör på sträckan Helsingborg-Ängelholm uppehåll på mellanstationerna Maria, Ödåkra och Kattarp.

<i>Aktuella sträckor på Väst kustbanan och Trafikerande linjer</i>	<i>Antal tåg/ timme och riktning högtrafik</i>	<i>Antal tåg/ dygn i båda riktningarna</i>
Ängelholm- (Förslöv)-(Grevie)-Båstad	1	41
Göteborg-Köpenhamn-Malmö	1	41
Helsingborg- Ängelholm	3	97
Köpenhamn-Malmö- Göteborg	1	41
Malmö-Helsingborg-Ängelholm	2	56

Nuvarande linjer och antal tåg i persontågstrafiken på Väst kustbanan och Skånebanan.

2.32 Nuvarande busstrafik

Idag trafikerar busslinje 513 sträckan Båstad-Ängelholm med uppehåll i Grevie, Förslöv och Barkåkra. Linjen körs med timmestrafik och halvtimmestrafik i högtrafik. Bjärehalvön trafikeras dessutom av tre andra busslinjer som knyter samman Torekov och de mindre orterna med Båstad och Ängelholm.

I Skånetrafikens busstrategi från 2005 har stråket Båstad-Ängelholm bedömts vara ett medelstarkt stråk av regional betydelse. Stråken från Skålderviken och Förslöv till Ängelholm är medelstarka stråk av delregional betydelse medan stråken till/från Torekov är svaga stråk.



Buslinjer på Bjärehalvön. Källa: Skånetrafiken

2.33 Resande

Resandet med kollektivtrafik i det aktuella stråket är idag störst i relationen Förslöv-Ängelholm, därefter Förslöv-Båstad. För Grevie gäller det omvända förhållandet, att kollektivresandet till Båstad är dubbelt så högt som till Ängelholm. Mellan Grevie och Förslöv reser ett mindre antal med kollektivtrafik idag, samma antal som mellan Grevie och Ängelholm.

	<i>Grevie</i>	<i>Förslöv</i>
<i>Båstad</i>	43	70
<i>Grevie</i>	-	27
<i>Förslöv</i>	27	-
<i>Skälderviken/Barkåkra</i>	11	22
<i>Ängelholm</i>	26	131

Antal resor per dag i berörda relationer år 2010 (Källa: Skånetrafiken)

2.34 Framtida persontrafik

Efter öppnandet av Hallandsåstunneln är ingen trafik inplanerad på den befintliga sträckan över Hallandsåsen mellan Förslöv och Båstad N. Den nya Pågatågstrafiken som föreslås innebär att Pågatågen fortsätter norr om Ängelholm till Förslöv alternativt vidare på befintliga banan till Grevie. Samtliga Pågatåg förlängs norrut med timmestrafik och med halvtimmestrafik i högtrafik. Skånetrafiken har även planer på tåguppehåll i Skälderviken/Barkåkra.

Skånetrafikens förslag till trafikering innefattar en sammankoppling av den nya Pågatågslinjen med Pågatågslinjen Helsingborg-Åstorp³. Det innebär att Pågatågen till/från Malmö vänder i Helsingborg.

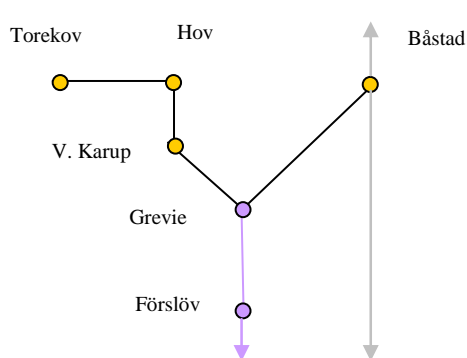
Aktuella sträckor	Antal tåg/ timme och riktning högtrafik		Antal tåg/dygn båda riktningarna	
	2010	2020	2010	2020
Förslöv- Båstad N	-	1	-	46
Förslöv-Grevie (gamla Västkustbanan)	1	2	41	48
Ängelholm-Förslöv	1	3,5	41	94
Helsingborg- Ängelholm	3	4	97	110

Antal tåg i Banverkets planprognos till år 2020.

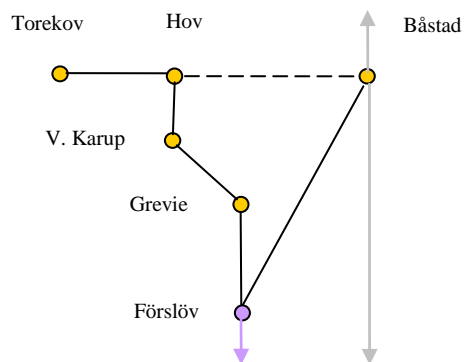
I samband med den nya Pågatågstrafiken planerar Skånetrafiken samla busstrafiken på Bjärehalvön till en linje som tillsammans med Pågatågen ersätter samtliga dagens busslinjer. Busstrafiken kommer liksom Pågatågen i rusningstrafik ha 30-minuterstrafik och övrig tid timmestrafik. Kollektivtrafikförsörjning av de mindre orterna planeras ske med närtrafik genom beställningstrafik.

Dragningen av den nya busslinjen Torekov-Båstad anpassas så att den ansluter i Grevie alternativt i Förslöv (svart linje, se figuren nedan). Vid anslutning i Förslöv kan en komplettering med någon direkttur per dag mellan Torekov och Båstad bli aktuell (streckad linje). I Båstad N är bussen anpassad till Öresundstågen (grå linje) och busslinjen kan därmed även fungera som matarbuss mellan centrala Båstad och Båstad N.

³ Se Skånetrafikens Tågstrategi 2037



Alternativ Grevie



Alternativ Förslöv

Alternativ för ny busslinje i samband med Pågatåg till Grevie alternativt till Förslöv. (Källa Skånetrafiken och Trivector Traffic AB)

Fram till år 2020 fortsätter Öresundstågen norr om Helsingborg att gå med timmestrafik. Därefter planerar Skånetrafiken att förtäta till halvtimmestrafik med vissa insatståg till Ängelholm under rusningstid. Det finns också planer på att Öresundstågen då ska göra uppehåll i Maria så att denna station får direktförbindelse till Malmö/Lund.

2.35 Nuvarande och framtida godstrafik

Idag trafikerar ca 10 godståg per dygn Västkustbanan på sträckan Ängelholm-Båstad. Efter att Hallandsås färdigställts år 2015, och godsstråket på sträckan Teckomatorp-Åstorp upprustats i etapp 1, bedöms antalet godståg på sträckan Ängelholm-Båstad öka till ca 17 godståg, bl a genom överflyttning av godståg som från Markarydsbanan (Hässleholm-Eldsberga) till Västkustbanan.

	Antal godståg /dygn 2010	Antal godståg /dygn 2020
Förslöv- Hallandsås-Båstad N	-	17
Förslöv-Grevie (gamla Västkustbanan)	10	-
Ängelholm-Förslöv	10	17
Helsingborg- Ängelholm	0	2

Nuvarande och framtida godstrafik enligt planprognos för år 2020.


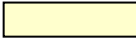

Från Lindab finns det önskemål om att last- och lossningsmöjlighet finns kvar lokalt då det finns planer på att åter transportera på järnväg till tillverkningen i Grevie. Logistikansvarig framför att det inte har någon betydelse om detta finns i Förslöv eller i Grevie eftersom man ändå måste transportera vidare lokalt med antingen truck eller lastbil.

Företaget Lindab AB har tidigare använt sig av lastkajen och intilliggande frilastområde i Grevie för transport av stål från SSAB till anläggningen i Grevie. Av kostnadsskäl görs idag en omlastning i Malmö från järnväg till väg för transporten till Grevie.

I framtiden finns även ambitionen på Lindab att sköta distributionen ned till Europa på järnväg. Det finns ett intresse från företaget att undersöka möjligheterna till en industrispårsanslutning ända till fabriken i Grevie. I planprognosen för år 2020 har dock inte bedömts att någon godstrafik kommer att trafikera sträckan Förslöv-Grevie.

2.4 Kapacitet

Här visas dagens kapacitetsutnyttjande på de aktuella sträckorna av Västkustbanan per dygn respektive de mest trafikerade två timmarna. Beräkningarna, som utgår ifrån dagens enkelspår, visar att inga större kapacitetsproblem finns på sträckorna (se tabell nedan). Sträckan Förslöv-Grevie är högt belastad under maxtimmarna, men ligger trots allt precis på gränsen mellan gult och rött.

Stora kapacitetsproblem (81-100 % kapacitetsutnyttjande)	
Måttliga kapacitetsproblem (61-80 % kapacitetsutnyttjande)	
Små/Inga kapacitetsproblem (<60 % kapacitetsutnyttjande)	

Kapacitetsutnyttjande per dygn

Delsträcka	Tåg per dygn	Kapacitetsutnyttjande
Ängelholm-Förslöv	48	61% (enkelspår)
Förslöv-Grevie	48	57%

Kapacitetsutnyttjande per dygn år 2010.

Kapacitetsutnyttjande under maxtimmarna

Delsträcka	Tåg per max 2 tim	Kapacitetsutnyttjande
Ängelholm-Förslöv	2	62%
Förslöv-Grevie	2	81%

Kapacitetsutnyttjande under de 2 maxtimmarna år 2010.

2.5 Miljö

Västkustbanan har sedan 1885 slingrat sig, brant och kurvig över Hallandsåsen och många anser att sträckan är bland de vackraste i Sverige.

Bjärehalvön där orterna Grevie och Förslöv finns belägna utgörs av det öppna landskapet mellan Hallandsåsen och kusten och omges av Kattegatt och Skälderviken. Det svagt böljande landskapet avgränsas av Hallandsåsens skogsbryn och i söder av den flackare Ängelholmsslätten. Landskapet är varierande med naturbetesmarker, skogsdungar och åkerlappar. Jordlagren på Bjärehalvön är kalkrika och bördiga vilket tillsammans med ett gynnsamt klimat har bidragit till omfattande odlingar. Ängelholmsslätten där vi t.ex. finner Barkåkra kan karaktäriseras som ett öppet jordbrukslandskap där naturvärdena främst är knutna till vattendrag som Rönne å och till kusten.

Västkustbanan är utpekad som riksintresse för kommunikationer. Järnvägens sträckning går inte genom några naturskyddsområden (Natura 2000, naturreservat osv.) men delvis genom ytor som är utpekade som riksintresse för naturvård. Hela Bjärehalvön med omnejd ingår i riksintresset för friluftsliv. Västkustbanan vid Barkåkra innefattas i det som länsstyrelsen klassificerar som särskilt värdefull kulturmiljö.

3. TÄNKBARA ÅTGÄRDER

3.1 Jämförelsealternativ (JA)

3.11 Ingen förlängd Pågatågstrafik norr om Ängelholm

Pågatågslinjen Malmö-Helsingborg-Ängelholm kommer inom ett par år att läggas om så att den vänder i Helsingborg. Pågatågstrafiken till Ängelholm sammankopplas med Pågatågstrafiken Helsingborg-Åstorp.

Dubbelspåret Förslöv-Ängelholm byggs färdigt tidigast 2011. Utbyggnaden till dubbelspår Båstad-Förslöv genom Hallandsåsen färdigställs år 2015. Inom ramen för projektet byggs en last- och lossningsplats för godstrafik i anslutning till det västra sidotågspåret vid Förslöv V.

Den nuvarande sträckningen av Väst kustbanan Förslöv-Båstad läggs ner som planerat. Nedläggningskostnaderna bärs av Hallandsåsprojektet.

Nuvarande busslinjer som knyter samman Torekov, Båstad och Ängelholm kommer att läggas om även i jämförelsealternativet för att få ett mer effektivt och överskådligt busslinjenät på Bjärehalvön. Det innebär troligen, enligt Skånetrafiken, en busslinje Torekov-Förslöv-Ängelholm och en annan linje Båstad-Förslöv-Ängelholm. Skillnaden jämfört med UA blir alltså att två busslinjer trafikerar mellan Förslöv och Ängelholm och en busslinje sträckan Grevie-Förslöv.

3.2 Studerade alternativ med Pågatågstrafik

3.21 UA 1

UA1 innebär att Pågatågstrafiken förlängs till Grevie. För UA1 har två alternativ utretts vad gäller ambitionsnivån på reinvesteringar, UA1 låg och UA1 hög.

UA1 låg innebär att man gör minsta möjliga reinvesteringar för att kunna påbörja trafikering. Syftet är att se ifall trafikupplägget faller väl ut. Då kan man i ett senare läge göra de reinvesteringar som bedöms som önskvärda. UA1 hög innebär att man redan från början gör de upprustningar av bana och kontaktledning med mera som vi bedömer som önskvärda för att få ett robust och driftsäkert järnvägssystem.

Plattformer och spåråtgärder i Grevie

Plattformsläge söder om Järnvägsgatan

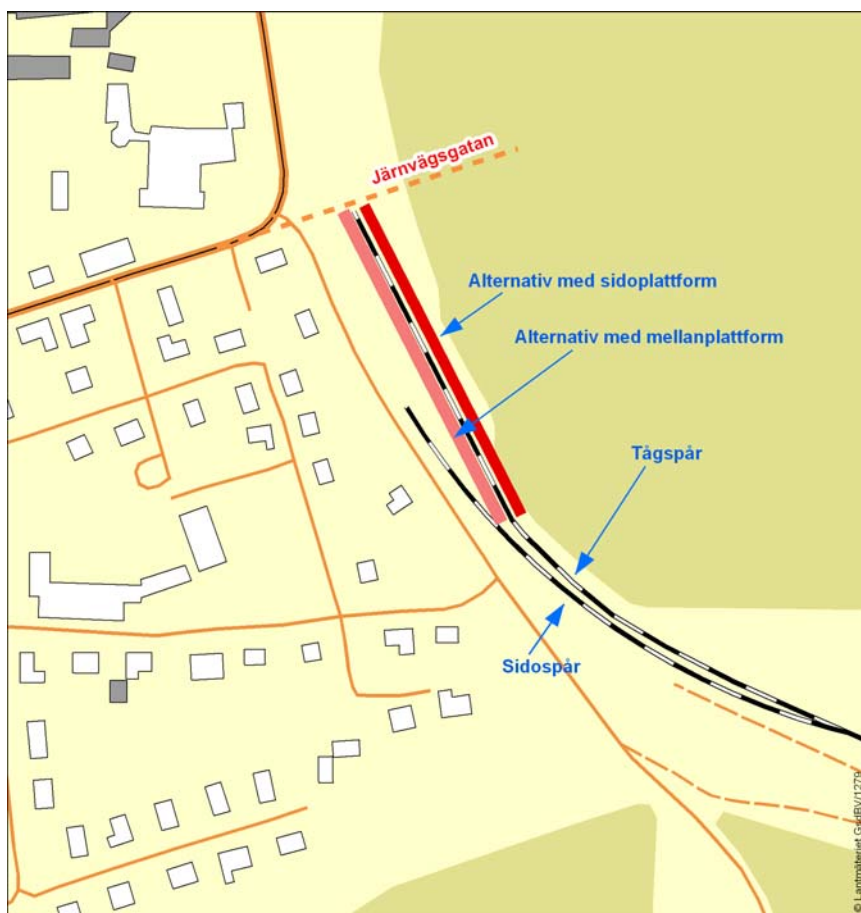
Detta plattformsläge är det som föreslås i Båstad kommuns översiktsplan och innebär att Järnvägsgatan förlängs över det nuvarande spårområdet.

Plankorsningen vid Gimlevägen slopas och samtliga spår anläggningar samt lastkaj norr om Järnvägsgatans förlängning rivs. Ny driftsplats anordnas söder om planerad väg, bestående av tågspår, sidospår och plattform. Sidospåret behövs bland annat för arbetsfordon. Driftsplatsen anpassas för en hastighet på 40 km/h.



Vy söderut från lastkajen i Greve

Vid omläggning och spårbyte av tågspåret ges det en större radie och om möjligt anordnas rakspår. Tågspåret avslutas mot Järnvägsgatan med gjuten fast stoppbock. Sidospåret behåller sitt befintliga spåräge och kortas så att kvarstående hinderfri spårlängd blir ca 200 meter. Spåret förses med glidbar stoppbock.



Skiss över plattformsläge söder om Järnvägsgatan vid UA1. Spårområdet norr om vägen saneras och samtliga spår rivs med undantag för spår 1 och spår 2. Dessa kortas och förläggs söder om järnvägsgatan. Plattform anordnas som sidoplattform på östra sidan alternativt som mellanplattform

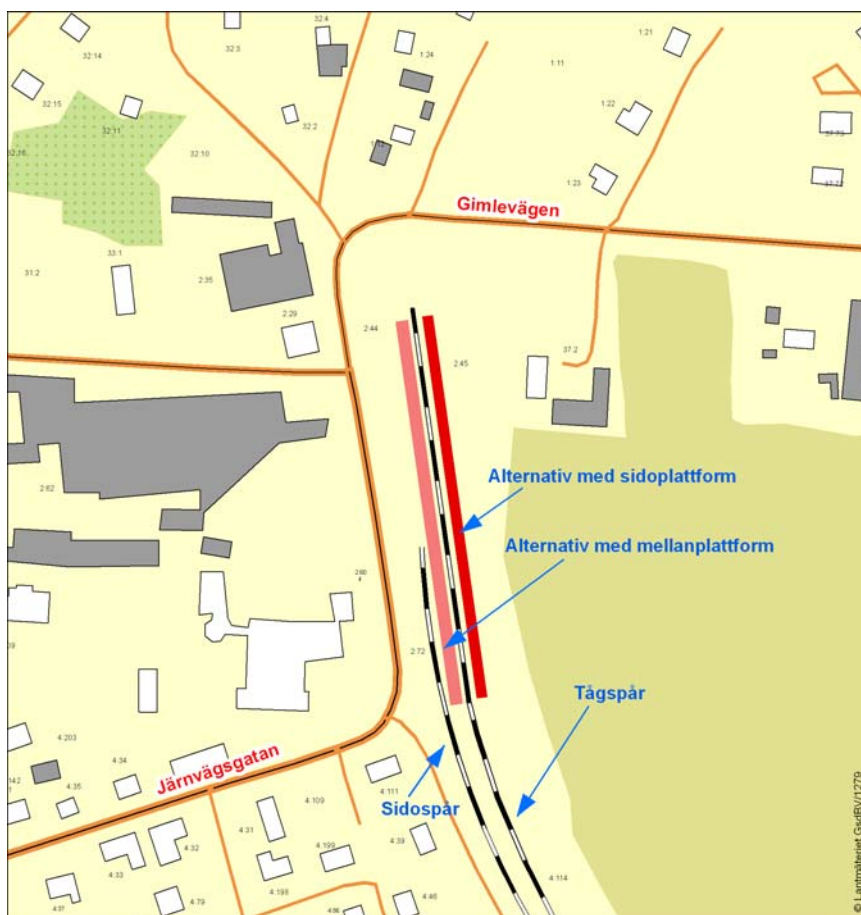
Plattformsläge norr om Järnvägsgatan

I detta alternativ behåller Järnvägsgatan sin nuvarande sträckning och en ny plattform placeras i det gamla stationsläget.

Plankorsningen vid Gimlevägen slopas. Samtliga spåranläggningar samt lastkaj rivs. Ny driftsplats anordnas söder om Gimlevägen, bestående av tågspår, sidospår och plattform. Driftplatsens hastighet anpassas till 40 km/h.

Vid omläggning och spårbyte av tågspår ges det en större radie, minst 500 meter. Tågspåret avslutas mot Gimlevägen med gjuten fast stoppbock.

Sidospåret behåller sitt befintliga spåräge och kortas så att kvarstående hinderfri spårlängd blir ca 400 meter. Spåret förses med glidbar stoppbock.



Skiss över plattformsläge norr om Järnvägsgatan i Greve vid UA1. Alternativ med sidoplattform och mellanplattform visas.

Oavsett plattformsläge kan plattformen förläggas antingen som en sidoplattform på den östra sidan av tågspåret, eller som en mellanplattform mellan tågspåret och sidospåret. Mellanplattform är ett alternativ då resenärer kan nå denna norrifrån utan att behöva passera något spår. Plattform kan även anordnas som sidoplattform på den västra sidan men då behöver sidospår och tågspår byta plats så att plattformen läggs vid tågspåret. Detta omöjliggör en industrispårsanslutning till Lindab från sidospåret (se vidare avsnitt 3.5).

Sidoplattform (170 m⁴) byggs med mellanhöga plattformselement med en plattformsbredd på 5 meter. Väderskydd placeras och anläggs invid plattformen då placering av väderskydd utanför plattformen gör att plattformsbredden kan hållas nere. Väljs alternativet med en mellanplattform ges denna en bredd av 7-8 meter. Båda typerna dimensioneras utifrån att antalet personer som vistas på plattformen samtidigt understiger 100 personer och en tåghastighet på 40 km/h.

Vid byggnation av nya plattformar läggs med fördel även nytt spår invid dessa för att undvika sättningar i plattformen vid spårbyte.

I UA1 låg utförs ett spårbyte i Grevie på totalt 300 meter, oavsett hållplatsläge. I UA1 hög utförs spårbyte av skarvspåret på hela sträckan mellan Grevie och Förslöv. Med nytt spår möjliggörs även högre hastigheter. Skyddsväxel i Grevie tas bort.

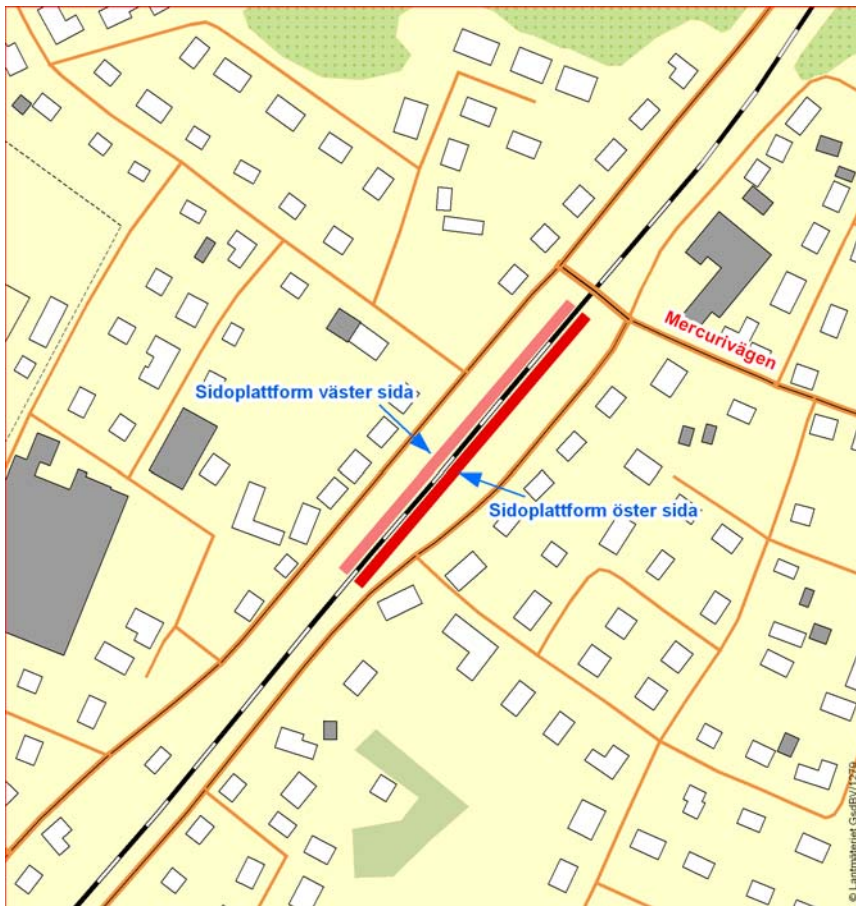
Plattformar och spåråtgärder i Förslöv C

I Förslöv görs ett spårbyte av det gamla skarvspåret på ca 300 meter söderut från Mercurivägen utmed den planerade plattformen fram till det nyare helsvetsade spåret.

Sidoplattform med 170 meters⁴ längd byggs med mellanhöga plattformselement söder om plankorsningen med Mercurivägen. Plattformen kan placeras antingen utmed tågspårets västra sida mellan spår och gc-vägen, eller på den östra sidan. Östra sidan har betydligt bättre plats men nackdelen är att kontaktledningsstolparna står på denna sida. Minst två stolpar behöver flyttas om östra sidan väljs. I den fortsatta diskussionen om vilket plattformsläge som är lämpligast bör hänsyn tas till kopplingen till övriga samhället, bussangöring etc.

Plattformsbredd på 5 meter är dimensionerad utifrån att antalet personer som vistas på plattformen samtidigt understiger 100 personer, samt en tåghastighet upp till av 140 km/h. Väderskydd placeras och anläggs invid plattformen då placering av väderskydd utanför plattformen gör att plattformsbredden kan hållas nere.

⁴ Det bör finnas möjlighet att förlänga plattformen till 250 meter för att i framtiden kunna trafikera stationen med längre tåg. I Grevie kan detta innebära vissa svårigheter då det kan krävas en mer omfattande omläggning av spåren än vad som utretts i denna idéstudie, för att erhålla rak spårsträcka som det är möjligt att anlägga en plattform invid.



Skiss över hållplatsläge i Förslöv vid UA1. Sidoplattform kan anordnas öster eller väster om spåret.



Hållplatsläge Förslöv C. Vy söderut från plankorsning Mercurivägen

Plattformer i Barkåkra

Mellanhöga sidoplattformer med 7 meters bredd uppförs utmed Västkustbanans dubbelspår söder om vägbron. Sidoplattformarnas längd ska vara 170 meter⁵. Resande som vistas på plattformen vid ett och samma tillfälle beräknas till mindre än 100 personer. Plattformsbredden är dimensionerad för 200 km/h.

⁵ Det bör finnas möjlighet att förlänga plattformen till 250 meter för att i framtiden kunna trafikera stationen med längre tåg.



Hållplatsläge Barkåkra. Vy söderut från vägbron (Skepparkroksvägen)

Anläggandet av plattformar vid huvudspåren kan innebära hastighetsbegränsningar för alla förbipasserande tåg till 200-230 km/h. Detta kan leda till konsekvenser vid en eventuell hastighetshöjning på Västkustbanan i framtiden.

Kontaktledning

Grevie

I Grevie anpassas anläggningen till omläggning av spåren.

Förslöv C

Placeras sidoplattformen på öster sida om spåret behöver kontaktledningsstolparna flyttas till motsatt sida.

Barkåkra

Komplettering med 2-4 bryggor med tillhörande kontaktledning.

Signal

Den befintliga sträckningen av Västkustbanan mot Förslöv och Grevie läggs in i den nya signalanläggning som planeras att tas i bruk i samband med att Hallandsåstunneln blir klar. Grevie signalutrustas så att Pågatåg kan vända och så att man får ett stickspår. Förslöv C blir hållplats och förses med erforderlig ATC. Befintliga vägskydd behålls och samordnas med nytt ”ställverkslinjeblock”.

Plankorsningar

Det pågår ett arbete för att slopa de oskyddade plankorsningar som finns mellan Förslöv och Grevie. Alternativa övergångar finns.

I UA1 hög föreslås att vägskyddet vid Bösketorp, idag utrustat med ljud- och ljusanläggning, uppgraderas till en bomanläggning. Med Pågatågstrafik till Grevie och Förslöv och en relativt kraftig utbyggnad i de bägge tätorterna, förväntas även vägtrafiken öka och detta motiverar en uppgradering av vägskyddet.

Drift och underhåll

UA1 innebär att omkring 7,5 km järnväg även i framtiden kommer att behöva vidmakthållas. Den aktuella bansträckan innehåller ett antal relativt underhållskrävande objekt såsom plankorsningar och järnvägsbroar. Sträckan Grevie – Förslöv är även relativt kurvig något som innebär att underhållskostnaderna riskerar att bli förhållandevis höga.

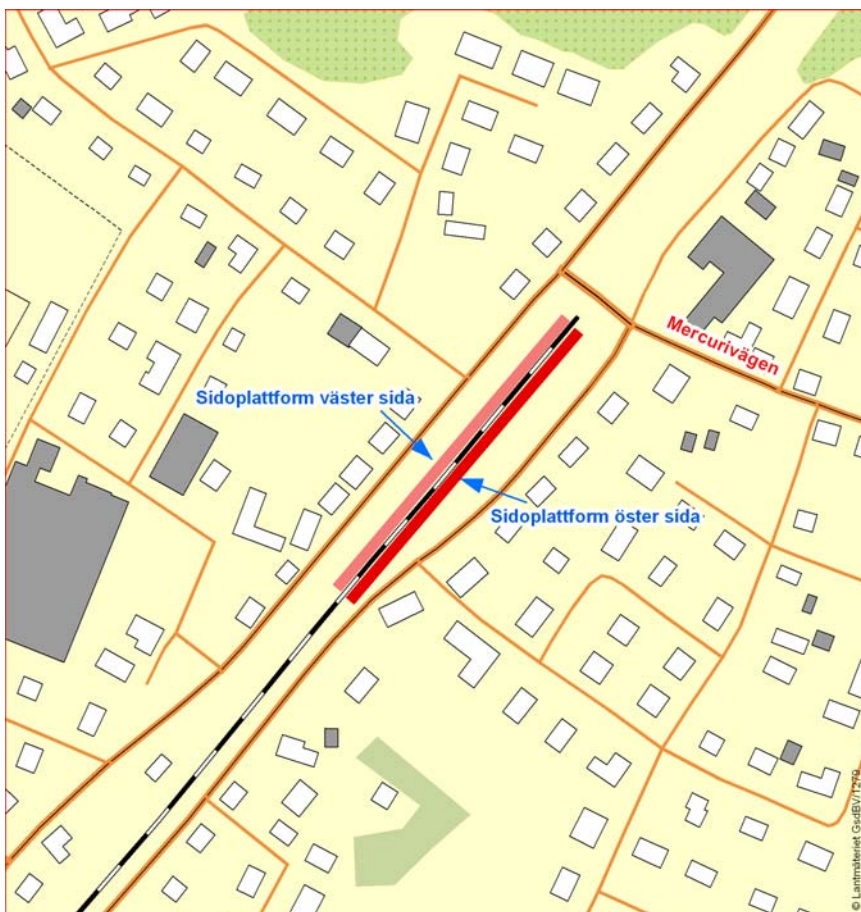
3.22 UA 2a

UA2a innebär en förlängning av Pågatågstrafiken till Förslöv C

Plattformer och spåråtgärder i Förslöv C

I Förslöv avslutas tågspåret mot Mercurivägen med en gjuten fast stoppbock. Spårbyte görs av det gamla skarvspåret på ca 300 meter söderut från Mercurivägen utmed plattformen fram till det nyare helsvetsade spåret.

För plattformsåtgärder i Förslöv C se UA1.



Skiss över hållplatsläge i Förslöv vid UA2a. Sidoplattform kan anordnas på väster eller öster sida om tågspåret.

Plattformer i Barkåkra

Samma åtgärder som UA1.

Kontaktledning

Förslöv C

Samma åtgärder som UA1.

Barkåkra

Samma åtgärder som UA1.

Signal

Den befintliga sträckan av Västkustbanan mot Förslöv C läggs in i den nya signalanläggning som planeras att tas i bruk i samband med att Hallandsåstunneln blir klar. Förslöv C signalutrustas så att vändning med Pågatåg kan ske.

Plankorsningar

Det finns inga plankorsningar söder om Mercurivägen och ner mot det nya dubbelspåret.

Drift och underhåll

Alternativet innebär att omkring 1,7 km järnväg även i framtiden kommer att behöva vidmakthållas. Den aktuella bansträckan innehåller få underhållskrävande objekt såsom plankorsningar och broar.

3.23 UA 2b

UA2b innebär en förlängning av Pågatågstrafiken till Förslöv Västra.

Plattformer och spåråtgärder i Förslöv Västra

För Förslöv Västra har två alternativa plattformslösningar utretts, sidoplattform vid spår 1 eller mellanplattform vid spår 3. Placering av plattform vid spår 3 förutsätter att en planskild plattformsförbindelse anläggs. En placering vid spår 1 har sammantaget bedömts vara det mest lämpliga alternativet (se avsnitt 5.3).

UA2b med hållplats innebär att den planerade anslutningsväxeln med skyddsväxel från spår 1 till ny lastnings- och lossningsplats måste omprojekteras och flyttas 10-15 meter söderut.

Sidoplattformen byggs med 170 meters längd⁶ och med mellanhöga plattformselement. Plattformbredden dimensioneras till 5 meter utifrån att antalet personer som beräknas vistas på plattformen samtidigt understiger 100 personer, samtidigt som tåghastigheten kommer att vara 80 km/h. Vädskydd placeras och anläggs på eller invid plattformen.

⁶ Det bör finnas möjlighet att förlänga plattformen till 250 meter för att i framtiden kunna trafikera stationen med längre tåg.



Skiss över plattformsläge vid mötesstationen i Förslöv V. Plattform anlagd invid spår 1 mellan vägbro 722 och växel till stickspår. Källa: Trafikverket



Vänster: Hållplatsläge Förslöv V. Vy österut från vägbro (Vistorpsvägen). Förslövs samhälle i bakgrunden.
Höger: Byggnation pågår av ny fyrspårs mötesstation. Vy söderut från vägbro (Vistorpsvägen)

Plattformar i Barkåkra

Samma åtgärder som UA1.

Kontaktledning

Förslöv Västra

Inga åtgärder.

Barkåkra

Samma åtgärder som UA1.

Signal

Spår 1 där Pågatåg ska vända i Förslöv V kompletteras med erforderlig ATC m.m.

Drift, underhåll och reinvesteringar

Alternativet innebär inga tillkommande reinvesteringsbehov eller utökade underhållskostnader i och med att hela den nuvarande banan över Hallandsåsen avvecklas. Däremot tillkommer underhållskostnader för de nya hållplatserna i Barkåkra och Förslöv V.

3.3 Avförda alternativ

Banverket har tidigare förberett för hållplats i Skälderviken/Mesanvägen. Ängelholms kommun har dock valt att planera omfattande utbyggnad, utifrån ett hållplatsläge vid Lingvallen (Barkåkra) och därför har vi avfört detta alternativa läge för ny hållplats i Ängelholms kommun.

3.4 Trafikstart

Tidigaste möjliga trafikstart för den nya Pågatågstrafiken har undersökts. När utbyggnaden av dubbelspår på sträckan Förslöv-Ängelholm är klar (tidigast 2011) bedöms det finnas utrymme för den nya trafiken söder om Förslöv. Planeringsprocessen och byggnation för att möjliggöra trafik fram till Grevie bedöms emellertid ta flera år i anspråk. Bäst förutsättningar kapacitetsmässigt kommer att finnas när dubbelspår genom Hallandsås är färdigställt år 2015.

Nedläggning av gamla Västkustbanan ingår i Hallandsåsprojektet. Trafikstart för den nya Pågatågstrafiken i samband med genomförande av Hallandsåsprojektet skulle kunna innebära samordningsvinster och andra fördelar. Nedläggningen kan då omprövas och banan hållas kvar i drift.

En tidigare trafikstart med trafik endast till Förslöv, genom att anordna en provisoriskt vändspår i Förslöv C, har undersökts. Det skulle kräva investeringar i provisorier på flera tiotals Mkr i form av spår, växlar och plattform samt signalåtgärder inklusive åtgärder på ställverket i Vejbyslätt. Denna anläggning skulle helt behöva byggas om för en framtida trafik till Grevie, varför alternativet inte kan anses samhällsekonomiskt försvarbart.

3.5 Förutsättningar för industrispårsanslutning i Grevie

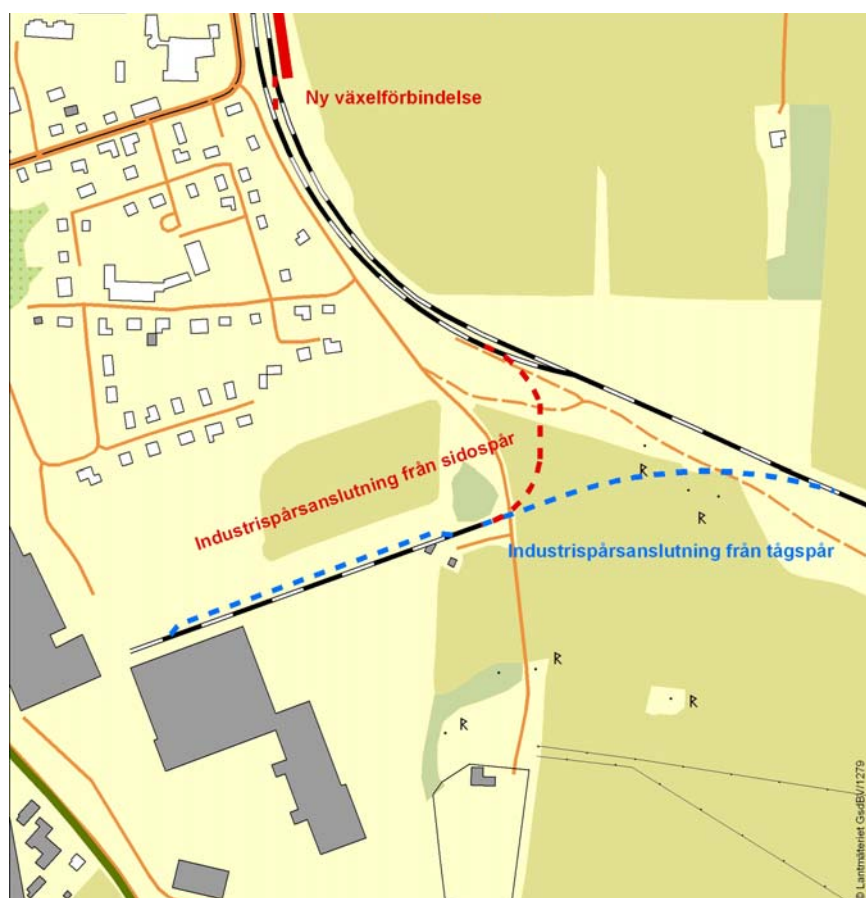
Trafikverket förbereder en anslutning vid Förslöv V till en lastnings- och lossningsplats som en ersättning för att befintliga sträckningen med lastnings- och lossningsmöjligheter i Grevie läggs ner.

Två alternativ för industrispårsanslutning till Lindabs fabrik i Grevie är tänkbara. Antingen kopplar man ett industrispår till sidospåret. Detta sidospår kommer då att kunna användas som utdrags- och rundgångsspår för godstågen men det förutsätter en ny växelförbindelse mellan tågspår och sidospår. Det andra alternativet är att anlägga en växel direkt från linjen söder om Grevie. Det senare

alternativet är att föredra då rundgång med lok och uppställning av godsvagnar inte behöver ske på de trafikerade spåren.

Vid hållplatsläge norr om Järnvägsgatan blir längden på sidospåret ca 400 meter, vid hållplatsläge söder om Järnvägsgatan blir längden ca 200 meter. Detta påverkar hur långa godståg som kan köras i ett alternativ med industrispårsanslutning från sidospåret. Tåglängder kan beräknas genom att addera längden för ett lok (ca 10 meter) med längden för den typ av godsvagnar som används för Lindabs transporter (ca 20-25 meter).

Industrispårsanslutningar bör vara signalreglerade eftersom man annars måste stanna i uppförsbacke och lägga om klotväxlar samt att vid körning från industrispåret måste stanna och lägga rätt växlarna bakom sig.



Principskiss över industrispårsanslutning till Lindab i Grevie. Två alternativ illustreras. Alternativen kan kombineras, t.ex. kan rundgångsspår anläggas på industrispåret även vid alternativ med spårförbindelse från sidospåret. Istället för att anlägga en växel mellan sidospår och tågspår skjuter loket då ner godsvagnarna på industrispåret där rundgång sker. Vid avfärd skjuter loket tillbaka vagnarna upp på sidospåret och byter sedan riktning igen söderut med loket främst.

Frågor som bör utredas vidare inför en framtida industrispårsanslutning i Grevie är bl a:

- Kan godstrafik framföras endast under Pågatågens lågtrafik eller kan godstågen få plats även i Pågatågens högtrafik med två Pågatåg per timme och riktning?
- Kan underhållsfordon samsas med Lindabs godståg på sidospåret?
- Vilka lösningar är acceptabla vid plankorsningar? En eller flera vägar måste korsas beroende på hur dragningen ser ut.
- Möjlig dragning av industrispår med hänsyn till lutning mellan banan och Lindab AB.
- I vilken utsträckning innebär tyngre godstrafik på banan ökat slitage och ökade underhållskostnader

4. KOSTNADER

Kostnadspost	UA1 låg	UA1 hög	UA2a	UA2b
Spår	13	43	10	0
Kontaktledningsbyte m Grevie-Förslöv	2	20	0	0
Flytt av kontaktledning i Grevie	1	0	0	0
Komplettering kontaktledning Barkåkra	5	5	5	5
Plattformer Grevie *	7	7	0	0
Plattformer Förslöv *	7	7	7	7
Plattformer Barkåkra *	16	16	16	16
Signalåtgärder befintliga VKB	16	16	5	1
Bro, förstärkning/ombyggnad	0	6	0	0
Signalåtgärder Barkåkra	1	1	1	1
Uppgradering vägskydd Bösketorp	0	3	0	0
Byggherrekostnader **	20	38	13	9
Total investeringskostnad	88	162	57	39

Kostnadssammanställning, miljoner kronor.

* Kostnader för plattformar inkluderar el (inklusive flytt av enstaka stolpar), signal- och teleteknik, kanalisation samt belysning, väderskydd, bänkar och taktila stråk. I kostnaderna ingår *inte* trappor, ramper, fordonsparkering etc.

** Projektadministration, utredning och planering, projektering, överlämnande och besiktning, beräknas som ett påslag på minst 30 % av produktionskostnaderna.

Kostnad för att bygga och ansluta ett industrispår till Lindab i Grevie beräknas grovt till 7-8 miljoner kronor för ca 500 meter nytt spår + 10-20 miljoner kronor för växel- och signalåtgärder samt ny plankorsning.

5. EFFEKTER

5.1 Gångtider

<i>Sträcka Från Till</i>	<i>Passertid</i>	<i>Uppehåll</i>	<i>Totaltid</i>
Grevie-Förslöv	04:53	00:30	05:23
Förslöv-Barkåkra	03:56	00:30	09:49
Barkåkra-Ängelholm	03:18	00:00	13:07

Gångtider för sträckan Ängelholm-Förslöv-Grevie med Pågatåg. (Tågtyp X61 med maxhastighet 160 km/h).

Gångtider för nya Pågatåg på de aktuella sträckningarna har tagits fram med hjälp av gångtidskörningsprogram. Vid framtagande av beräknade restider görs sedan olika tidstillägg till gångtiderna.

I förutsättningar för banan ligger färdigställd dubbelspårsutbyggnad i Hallandsås samt Förslöv-Ängelholm. På sträckan Ängelholm-Förslöv-Grevie har 0,5 minuts uppehållstid i Barkåkra respektive i Förslöv lagts in i gångtidsberäkningen.

5.2 Restider

5.2.1 Restider med kollektivtrafik

Skånetrafiken har tagit fram en principitidtabell för en ny Pågatågslinje till Förslöv och Grevie. Den totala restiden ligger här på ca 16 minuter, vilket är ca 3 minuter mer än totala gångtiden.

	<i>Alternativ 1</i>	<i>Alternativ 2</i>
Grevie	xx.04	-
Förslöv	xx.09	xx.09
Barkåkra	xx.16	xx.16
Ängelholm	xx.20	xx.20

Principitidtabell för ny Pågatågslinje Ängelholm-Förslöv-Grevie. Tabellen visar tidtabell för en av två turer i timmen. Källa Skånetrafiken.

Tidtabellen är samordnad med principitidtabell för en ny busslinje Torekov-Grevie-(-Förslöv)-Båstad som planeras på Bjärehalvön i samband med den nya Pågatågstrafiken (se även avsnitt 2.34).

	<i>Alternativ 1</i>	<i>Alternativ 2</i>
Torekov	xx.40	xx.30
Hov	xx.50	xx.40
Grevie	xx.00 (tåg mot Helsingborg xx.04)	xx.50
Förslöv	-	xx.58 (tåg mot Helsingborg xx.09)
Båstad C	xx.14	xx.14
Båstad N	xx.21 (tåg mot Köpenhamn)	xx.22

Principitidtabell över ny busslinje på Bjärehalvön. Tabellen visar tidtabell för en av två turer i timmen. Källa: Skånetrafiken samt Pågatåg till Förslöv och Grevie, Trivector Traffic AB 2010.

Busslinjen kan anpassas så att den antingen ansluter i Grevie (UA 1) eller i Förslöv (UA 2). Kollektivtrafikresande från Grevie och Förslöv norrut till Båstad kommer även i UA att få ske med buss, med den nya busslinje som Skånetrafiken planerar för.

Restider med kollektivtrafik från Grevie, Förslöv och Barkåkra till olika större orter har beräknats för UA1 och UA2 (se tabeller nedan). Restidsvinsterna redovisas i den sista tabellen.⁷

<i>Grevie till</i>	<i>Restider 2010 buss/tåg (min)</i>	<i>Ny ca restid UA 1 buss/tåg (min)</i>	<i>Ny ca restid UA 2 buss/tåg (min)</i>
Båstad N	-	21	32
Båstad C	14	14	24
Förslöv	8	5	8
Ängelholm	36	16	30 ***
Helsingborg	66 *	41	55 ***
Lund	107 *	88 **	97 □ 102 ****
Malmö	122 *	105 **	110 □ 119 ****

Restider med kollektivtrafik idag och med Pågatågstrafik till/från Grevie. Restiderna har beräknats utifrån förutsättningen att Hallandsås har tagits i bruk. Källa: Skånetrafiken samt Pågatåg till Förslöv och Grevie, Trivector Traffic AB 2010.

□ Byte i Båstad

* byte i Ängelholm

** byte i Helsingborg

*** byte i Förslöv

**** byte i Förslöv och i Helsingborg

⁷ Dagens restider med buss och tåg utgör beräkningsgrund för restider i JA, även om det innebär en approximation.

<i>Förslöv till</i>	<i>Restider 2010 buss/tåg (min)</i>	<i>Ny ca restid UA 1 buss/tåg (min)</i>	<i>Ny ca restid UA 2 buss/tåg (min)</i>
Båstad N	-	31 [☒]	24
Båstad C	23	24 [☒]	16
Ängelholm	26	11	11
Helsingborg	56 [*]	36	36
Lund	99 [*]	83 ^{**}	83 ^{**}
Malmö	116 [*]	100 ^{**}	100 ^{**}

Restider med kollektivtrafik idag och med Pågatågstrafik till/från Förslöv. Källa: Skånetrafiken samt Pågatåg till Förslöv och Grevie, Trivector Traffic AB 2010.

- ☒ Byte i Grevie
- * byte i Ängelholm
- ** byte i Helsingborg

<i>Barkåkra till</i>	<i>Restider 2010 buss/tåg (min)</i>	<i>Ny ca restid UA 1 buss/tåg (min)</i>	<i>Ny ca restid UA 2 buss/tåg (min)</i>
Båstad N	-	38 [☒]	37 ^{***}
Båstad C	27	31 [☒]	29 ^{***}
Förslöv	8	5	4
Ängelholm	18	4	4
Helsingborg	48 [*]	32	32
Lund	91 [*]	79 ^{**}	79
Malmö	108 [*]	96 ^{**}	96

Restider med kollektivtrafik idag och med Pågatågstrafik till/från Förslöv. Källa: Skånetrafiken samt Pågatåg till Förslöv och Grevie, Trivector Traffic AB 2010.

- ☒ Byte i Grevie
- * byte i Ängelholm
- ** byte i Helsingborg
- *** byte i Förslöv

Till/från Båstad	UA1 (min)	UA2 (min)
Grevie	0	+10
Förslöv	0 (byte Gve)	-7
Barkåkra	+4 (byte Gve)	+2 (byte För)

Till/från Ängelholm/Helsingborg	UA1 (min)	UA2 (min)
Grevie	-20-25	-5-10 (byte För)
Förslöv	-15-20	-15-20
Barkåkra	-15	-15

Till/från Lund/Malmö	UA1 (min)	UA2 (min)
Grevie	-20 (byte Hb)	-10 (byte Bå)
Förslöv	-15 (byte Hb)	-15 (byte Hb)
Barkåkra	-12 (byte Hb)	-12 (byte Hb)

Restidsförändringar med Pågatågstrafik till Grevie (UA1) alternativt till Förslöv (UA2).

Med förlängningen av Pågatågstrafiken till Grevie (UA1) minskar restiderna från både Grevie, Förslöv och Barkåkra till Ängelholm och Helsingborg med 15-25 minuter. Den nya trafiken medför även en ny direktresemöjlighet till Helsingborg.

I UA 2 får dock resande från Grevie inte längre någon direktresemöjlighet till Ängelholm, p.g.a. byte i Förslöv, och knappt någon restidsförbättring jämfört med idag.

För resande vidare söderut mot Lund/Malmö ligger restidsvinsten något lägre men fortfarande ca 15-20 minuter. För Grevie blir restidsvinsten till Lund/Malmö dock bara 10 minuter i UA 2. Den kortaste restiden från Grevie till Lund/Malmö bedöms bli med byte vid Båstad N.

Resande mellan Förslöv och Båstad får byta till buss i Grevie i UA 1 medan direktresa med buss och minskad restid blir möjligt i UA 2. För resande Grevie-Båstad blir restiden oförändrad i UA 1 medan den förlängs med 10 minuter i UA 2, eftersom busslinjen till Båstad nu kommer att gå via Förslöv.

Restiden mellan Torekov och Båstad kommer med den nya busslinjen i UA 1 att bli jämförbar med dagens restid, medan den i UA 2 blir ca 45 minuter. Samtidigt möjliggörs nu direktresor mellan Torekov och flera orter inom kommunen. Torekov kommer också att få en ökad turtäthet med halvtimmestrafik, vilket ger ökad tillgänglighet även till Ängelholm och Helsingborg (*Källa: Skånetrafiken*).

5.22 Restider med omläggning av busslinjer (jämförelsealternativet JA)

Ett teoretiskt jämförelsealternativ har tidigare beskrivits i idéstudien som avser trafikering och infrastruktur om det inte blir någon förlängning av Pågatågstrafiken.

Med en omläggning av busslinjer på Bjärehalvön till en busslinje Torekov-Grevie-Förslöv-Ängelholm och en annan linje Båstad-Förslöv-Ängelholm kommer relationen Förslöv-Båstad att få samma restid som i UA2, d.v.s. samma restidsvinst jämfört med dagens trafik.

För relationen Grevie-Båstad medför UA2 en restidsvinst jämfört med JA, istället för en försämring jämfört med dagens busstrafik. I JA måste man byta buss i Förslöv. Restidsvinsten förstärks ytterligare i UA1 med kortare resväg Grevie-Båstad.

Med de två busslinjerna i JA kommer det mellan Torekov och Båstad att krävas byte i Förslöv, varför restidsvinsten blir större jämfört med JA än då man jämför med dagens restider.

För restiden från Förslöv och söderut blir jämförelsen densamma med JA som med dagens trafik. En allmän trafikökning kan dock påverka framkomlighet och medföra ökade restider med buss på sträckan Förslöv-Ångelholm.

5.23 Restider med kollektivtrafik jämfört med bil

För en jämförelse av restider med kollektivtrafik respektive med bil har restidskvoter tagits fram. Generellt räknar man med att en restidskvot under 1,5 innebär konkurrenskraftig restid för kollektivtrafiken.

Med förlängning av Pågatågstrafik till Grevie (UA 1) blir restiderna från Grevie och Förslöv till Ångelholm och Helsingborg kortare eller likvärdiga jämfört med bil. Restiden till Helsingborg understiger nu 45 minuter i båda fallen och blir mer attraktiv för kollektivpendling. I UA 2 blir restiderna i dessa relationer konkurrenskraftiga, men inte i lika hög grad.

Restidskvoten för kollektivtrafiken mellan Båstad och Grevie respektive Förslöv blir oförändrad i UA 1 och fortfarande inte helt konkurrenskraftig jämfört med bilen. Konkurrenskraftig restid uppnås för Förslöv i UA 2, medan restidskvoten då försämras ännu mer för Grevie.

Konkurrenskraften för restiderna till Lund/Malmö förstärks för både Förslöv och Grevie i UA 1, medan den i UA 2 blir i stort sett oförändrad för resande från Grevie.

<i>Grevie till</i>	<i>Ny restidskvot UA 1</i>	<i>Ny restidskvot UA 2</i>
Båstad C	1,7	2,9
Förslöv	0,8	1,3
Ångelholm	0,6	1,2 ***
Helsingborg	1,1	1,4 ***
Lund	1,3 **	1,5 ▫
Malmö	1,2 **	1,3 ▫

Restid med kollektivtrafik jämfört med restider med bil. Källa: Pågatåg till Förslöv och Grevie, Trivector Traffic AB 2010 samt Vägverket Region Skåne.

▫ byte i Båstad N

** byte i Helsingborg

*** byte Förslöv

<i>Förslöv till</i>	<i>Ny restidskvot UA 1</i>	<i>Ny restidskvot UA 2</i>
Båstad C	1,9	1,3
Grevie	0,8	1,3
Ängelholm	0,6	0,6
Helsingborg	1,1	1,1
Lund	1,4	1,4
Malmö	1,3	1,3

Restidskvoter för kollektivtrafik jämfört med bil. Restidskvoten är framräknad som kollektivtrafikrestiden dividerat med bilrestiden.

5.24 Effekter på resandet

I denna idéstudie ingår inte någon resandeprogno. Skånetrafikens resandeprogno till år 2020 för satsningen Pågatåg norr om Ängelholm⁸ visar på en betydande resandeökning med tåg och buss på Bjärehalvön, ca sex gånger fler resenärer än med dagens busslinjer. Utöver kortare restider påverkar den s.k. ”tågfaktorn” genom högre konkurrenskraft jämfört med buss och ökar generellt resandet med 20 % eller mer.

Skillnaden i den resandeprogno som genomförts var inte särskilt stor i jämförelse mellan alternativen Grevie eller Förslöv som slutstation. En förklaring till det kan vara att den tyngsta relationen i kollektivtrafikresandet idag är Förslöv-Ängelholm, vilken får tågförbindelse i både UA 1 och UA2. På längre sikt kan större strukturbildande effekter leda till ett högre kollektivtrafikresande även mellan Grevie respektive Barkåkra och Ängelholm. Den förbättrade pendlingsrestiden till Helsingborg kan även väntas generera nytt pendlingsresande mellan orterna.


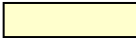

Kollektivtrafikresandet mellan Förslöv/Grevie och Båstad bedöms i en annan utredning inte påverkas så mycket med den nya Pågatågslinjen⁹. Direktbuss med minskad restid mellan Förslöv och Båstad i UA 2 bedöms ge en lite större resandeökning än med oförändrad restid och byte i UA1. Den ökade restiden mellan Grevie och Båstad i UA 2 ger samtidigt en viss negativ effekt på resandet.

⁸ I underlag till Skånetrafikens Tågstrategi 2037.

⁹ Pågatåg till Förslöv och Grevie – ett nytt trafiksystem på Bjärehalvön, Trivector Traffic AB, Rapport 2009:85 version 0.2.

5.4 Kapacitet

5.41 Kapacitetsutnyttjande

Stora kapacitetsproblem (81-100 % kapacitetsutnyttjande)	
Måttliga kapacitetsproblem (61-80 % kapacitetsutnyttjande)	
Små/Inga kapacitetsproblem (<60 % kapacitetsutnyttjande)	

Per dygn

Delsträcka	Trafik 2009	Trafik med UA
Ängelholm-Förslöv	61% (Enkelspår)	35% (Dubbelspår)
Förslöv-Grevie	57%	53%

Kapacitetsutnyttjande per dygn med dagens trafik och med Pågatågstrafik enl. UAI.

Under maxtimmarna

Delsträcka	Trafik 2009	Trafik med UA
Ängelholm-Förslöv	62% (Enkelspår)	43% (Dubbelspår)
Förslöv-Grevie	81%	93%

Kapacitetsutnyttjande under de två maxtimmarna med dagens trafik och med Pågatågstrafik enl. UAI.

Ovan visas kapacitetsutnyttjandet för de aktuella bansträckningarna baserade på planprognosen för 2020 avseende dygn och de två mest trafikerade timmarna. För jämförelsens skull finns även värdena för 2009 inlagda. Beräkningen bygger på att det blivit dubbelspår mellan Ängelholm och Förslöv 2020 och att där går ett godståg per riktning under de två maxtimmarna.

Kapacitetsutnyttjandet blir lågt mellan Ängelholm och Förslöv, trots ökad trafik, och detta förklaras av att utbyggnad till dubbelspår genomförts vilket ger mycket hög kapacitet på sträckan.

Den befintliga sträckningen av Väst kustbanan, mellan Förslöv och Grevie, beräknas hamna inom kategorin ”stora kapacitetsproblem”. Det höga utnyttjandet beror på att tågen vänder i Grevie och står stilla och inväntar avgång på det enda tågspåret i Grevie, samtidigt som det inte finns mötesmöjlighet på den enkelspåriga sträckan. På så sätt är linjen upptagen nästan jämt i teorin men det utgör inget problem i praktiken. Pågatågstrafiken får plats med god marginal.

5.42 Stationsläge i Förslöv (UA2)

Förslöv C (UA 2 a)

Ur kapacitetsmässig synpunkt har ett hållplatsläge i Förslöv C den fördelen att man kör undan de framtida Pågatågen från den nya Västkustbanan i samband med tågstopp. Det innebär att konflikt med annan tågtrafik på sidotågspåren vid Förslöv Västra undviks och risken för störningar i trafiken minskar.

Förslöv V (UA 2b)

Förslöv Västra får en jämfört med andra stationer med dubbla sidotågspår starkt avvikande spårkonfiguration, främst för att undvika växlar i kurva. Spåren kommer inte att kunna användas så flexibelt som önskvärt, vilket gör att vändande Pågatåg oavsett vilket av förbigångsspåren som används, bedöms komma i konflikt med övrig trafik. De tänkta trafikuppläggen för Pågatågen med ganska långa vändtider, innebär att användning av det valda vändspåret för övrig trafik i stort sett blir omöjlig under en stor del av dygnet.

Trafikmässigt för Pågatågen bedöms det vara något bättre om de vänder vid spår 1 än vid spår 3. Detta grundas på att de korsande tågvägar som uppkommer när Pågatågen skall in- eller ut från sitt vändspår, med fördel bör ligga vid tågens ankomst. Vid inväntan av ett tåg med korsande tågväg, drabbas i detta fall endast ankomsten till Förslöv. Om inväntan istället sker vid avgång, kommer den försening som uppstår att sprida sig i tågets väg.

Vändning av Pågatåg på spår 1 kommer emellertid mer i konflikt med den ökande godstrafiken än vid vändning på spår 3. Reglering av södergående godståg, så att de kommer i passande läge på enkelspåret mot Åstorp, kommer ofta behöva ske på spår 1 i Förslöv. Det beror på att det oftast inte är möjligt att ställa upp godståg för förbigång eller möte i Ängelholm. Detta talar emot att använda spår 1 för vändande Pågatåg. Motsvarande behov bedöms något mindre för norrgående tåg, varför spår 3 ur denna aspekt är något bättre som vändspår för Pågatåg än spår 1.

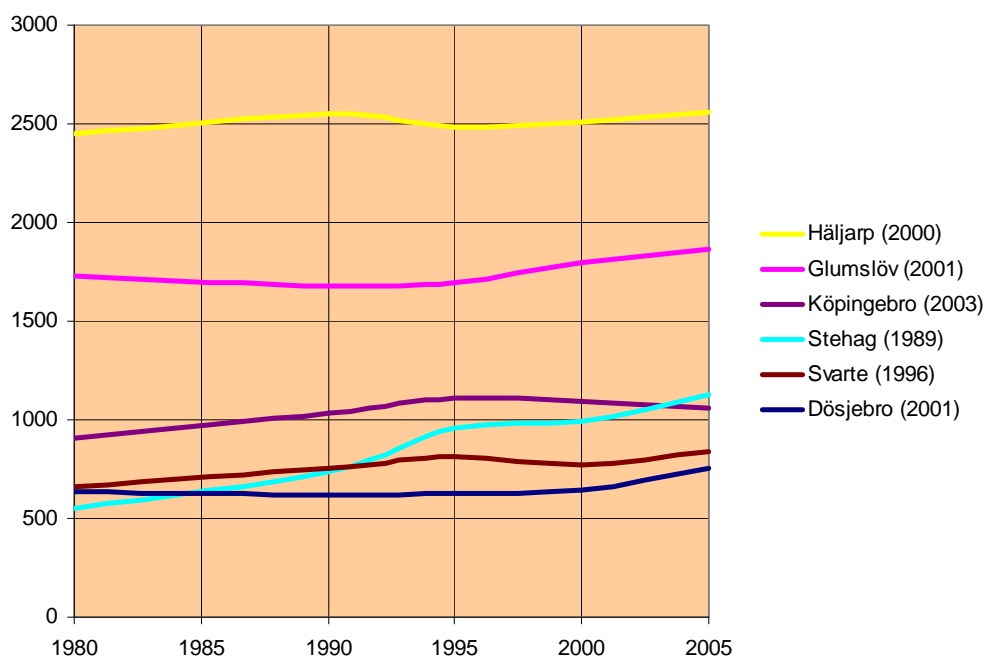
Sammanfattningsvis bör Förslöv V undvikas för vändande Pågatåg eftersom det bedöms uppkomma alltför stora konflikter mellan de vändande Pågatågen och övrig trafik.

5.5 Regional utveckling

5.51 Ortsutveckling

De orter som berörs mest påtagligt av att Pågatågen förlängs norr om Ängelholm enligt idéstudiens utredningsalternativ är Förslöv och Grevie. Barkåkra är i mångt och mycket ett samhälle i planeringsstadiet, men där en Pågatågsstation kommer att betyda mycket för förutsättningarna. Ängelholm är en stor målpunkt i regionen redan idag, men till vilken tillgängligheten kan förbättras betydligt om en Pågatågssatsning norrut blir verklighet.

Befolkningsutvecklingen i orter (jämförbara i storlek och läge i förhållande till en större tätort med Förslöv och Grevie) som fått tågstopp relativt nyligen, skiljer sig åt. I Stehag och Dösjebro kan man notera en tydlig befolkningsökning i samband med att orterna fått tågstopp. I Häljarp och Glumslöv ökar också befolkningen men där är det svårt att avgöra effekten av just de nya hållplatserna. I Köpingebro och Svarte ser man tvärtom en något minskad befolkning efter att orterna fått Pågatågshållplatser. Det är därför svårt att dra några tvärsäkra slutsatser om vad nya hållplatser kan komma att innebära för Förslöv och Grevie vad gäller befolkningsutvecklingen.



Figur. Befolkningsutveckling i orter med nya hållplatser för Pågatåg. Källa: SCB

Enligt en studie¹⁰ fann man ingen påvisbar effekt på fastighetspriserna av nya hållplatser för Pågatåg i de orter som runt sekelskiftet fick sådana (Maria, Ödåkra, Kattarp, Häljarp, Rydebäck och Glumslöv). Samtliga dessa stationer ligger i områden med en stor andel villabebyggelse och därmed även en relativt låg befolkningstäthet. Samtliga stationer ligger även lite i utkanten av orten.

Typ av bebyggelse påverkar således högst sannolikt. I glest bebyggda orter med övervägande del villabebyggelse spelar sannolikt tågstopp en mindre roll för befolkningsutvecklingen. I denna typ av bebyggelsestruktur finns så att säga ett inbyggt bilberoende. Hållplatsens placering i orten lär också spela en stor roll även om en jämförelse mellan Stehag där hållplatsen ligger mitt i orten och Dösjebro med en hållplats i utkanten kan leda en att tro att placering saknar betydelse. Greve och utredningsalternativ UA1 och UA2a när det gäller Förslöv har den fördelen att de nya hållplatserna kommer att finnas mitt i orterna.

Befolkningstätheten (invånare per kvadratkilometer 2005) i Greve och Förslöv är lägre än samtliga sex orter som jämfördes i figuren ovan. Å andra sidan planeras här omfattande nybebyggelse. Huruvida nya hållplatser för Pågatåg i Greve och Förslöv kan leda till en befolkningsökning hänger nog samman med hur pass väl man planerar för bostäder i stationsnära läge, där tätheten spelar en stor roll.

Det är många faktorer som påverkar en Orts utveckling men goda kommunikationer med tåg kan vara en mycket god utvecklingsmotor om rätt förutsättningar i övrigt råder.

¹⁰ Jonsson, Lina 2007. *Regionaltågssatsningars effekt på fastighetsvärden - en studie av Västkustbanan i Skåne*. Lunds Tekniska Högskola, Institutionen för Teknik och samhälle.

5.52 Arbetsmarknad och utbildning

Ängelholms och Båstads kommuner ingår i Malmö-Lunds lokala arbetsmarknadsregion (LA-region), där Ängelholm utgör en lokal kärna med inpendling från främst Båstad och Örkelljunga. Ängelholm i sin tur har sin största utpendling till Helsingborgs kommun.

Utbildningsnivån i de bägge kommunerna är lägre än snittet för hela LA-regionen (se tabell).

Båstads kommun	män (%)	kvinnor (%)
Högst förgymnasial utbildning	28	21
Högst gymnasial utbildning	45	44
Eftergymnasial utbildning	26	33
Uppgift om utbildningsnivå saknas	2	2
Ängelholms kommun		
Högst förgymnasial utbildning	25	20
Högst gymnasial utbildning	49	47
Eftergymnasial utbildning	25	32
Uppgift om utbildningsnivå saknas	2	1
Malmö-Lund LA-region		
Högst förgymnasial utbildning	23	20
Högst gymnasial utbildning	43	41
Eftergymnasial utbildning	31	36
Uppgift om utbildningsnivå saknas	3	3

Utbildningsnivåer 2008 i Båstads och Ängelholms kommuner samt Malmö-Lund LA-region. Källa: SCB

Med bättre möjligheter till pendling med tåg kan det bli än attraktivare att bo i de mindre orterna på Hallandsåsen och pendla till de större orterna med mer kvalificerade arbetstillfällen i övriga regionen. En tänkbar effekt av utredningsalternativen som förbättrar förbindelserna från Bjäreområdet söderut mot Ängelholm och Helsingborg kan bli att utbildningsnivåerna höjs i nivå mot snittet i hela LA-regionen.

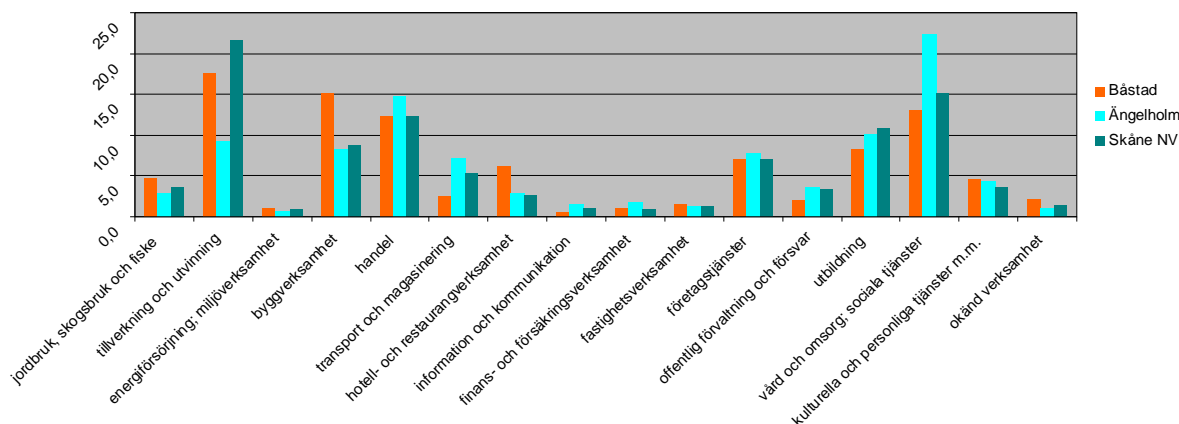
5.53 Näringsgrensstruktur

I Båstads kommun är tillverknings- och byggindustrin de största näringsgrenarna.

I Ängelholms kommun dominerar sysselsättningen inom vård (Ängelholms sjukhus) och handel. Hotell- och restaurangnäringens betydelse för sysselsättningen är betydligt större i Båstad än i Ängelholm och i de nordvästskånska kommunerna som helhet beroende på att kommunen är en populär turistdestination.

Näringslivet i Greve och Förslöv domineras av bygg- och tillverkningsindustri. För den sistnämnda branschen anses det ofta av vikt att öka kunskapsinnehållet och specialiseringen för att bemöta ökad global konkurrens.

Utvecklade pendlingsmöjligheter kan bidra till förbättrad kompetensförsörjning för det lokala näringslivet i de nya stationsorterna som även får möjlighet att stärka sin roll som näringslivsorter med sin unika specialisering.



Näringsgrensstruktur/andelen sysselsatta i olika näringsgrenar 2008 i Båstads och Ängelholms kommuner samt Skåne Nordväst som helhet. Källa: SCB/RAMS

5.61 Koldioxid och luftföroreningar

Pågatågssatsningen bedöms medföra en överflyttning av resande från bil till tåg p.g.a. ökad attraktionskraft och mer konkurrenskraftiga restider till främst Ängelholm och Helsingborg. En ökad andel resande med tåg istället för med bil leder till minskade luftemissioner av koldioxid och andra föroreningar. Flera busslinjer kommer att ersättas med tåg i samband med den nya Pågatågstrafiken vilket också medför minskade luftemissioner.

Bilresandet kan samtidigt öka lokalt som en följd av ökad befolkning, om Grevie och Förslöv byggs ut i stor skala och blir attraktivare som bostadsorter. På regional nivå kan en utflyttning från större orter till små orter som Grevie och Förslöv leda till ökat resbehov och bilberoende. Dessa följd effekter motverkar delvis de minskande utsläppen av koldioxid och luftföroreningar.

5.62 Intrång i skyddsvärda områden

Ingen ny mark utanför befintlig spånanläggning bedöms behöva tas i anspråk. Spårrätningen i Grevie enligt UA1 bedöms ske helt inom järnvägsfastigheten.

5.63 Buller

JA leder till att bullret från järnvägen försvinner helt längs gamla sträckningen av Västkustbanan då banan läggs ner och trafiken upphör. I samtliga UA trafikerar den befintliga sträckningen av Västkustbanan av Pågatåg med halvtimmestrafik i högtrafik.

UA1 medför buller från järnvägen på sträckan från Grevie och söderut jämfört med JA som inte medför något buller alls. Bullret norr om Grevie försvinner helt då banan härifrån läggs ner/trafiken upphör. UA1-hög ger lägre buller (2-3 dBA) norr om Förslöv då befintligt skarvspår byts ut mot helsvetsat spår som är tystare.

UA2a medför buller från järnvägen på sträckan Vejbyslätt till Förslöv C jämfört med JA på grund av fortsatt tågtrafik. Bullret norr om Förslöv försvinner helt då banan härifrån läggs ner/trafiken upphör.

UA2b gör att buller från järnvägen försvinner helt längs gamla sträckningen av Väst kustbanan då banan läggs ner och trafiken upphör.

Inom tätorterna kommer ljudet från Pågatågen vara lägre eftersom tågen ska stanna vid stationerna. Framtidens Pågatåg kommer generellt att vara åtminstone 2-3 dBA tystare.

Ängelholms kommun har i samband med planeringen av Barkåkra låtit ett konsultföretag ta fram en bullerutredning. Denna visar att ljudutbredningen varierar utmed järnvägssträckan och att den främst är beroende på om det finns något skärmande objekt såsom bullerskärmar, byggnader och marken. För de maximala ljudnivåerna sträcker sig gränsen för 70 dBA mellan 50 – 370 m från spår. För dygnequivivalent ljudnivå sträcker sig gränsen för 55 dBA mellan 80-500 m från spår. Åtgärder krävs alltså för att reducera bullerspridningen från järnvägen till planområdet. Bullerutredningen nämner åtgärder på tåg och vagnar, åtgärder på räl samt fysiska bullerskydd vid spår, exempelvis bullerskärmar. Så kallade spårnära bullerskärmar som placeras inom två meter från spår anses ofta inte lämpliga av Trafikverket, då de kan försvåra underhållsarbete av spåret eller hindra tåg med överskjutande last.

5.7 Säkerhet

Ängelholms kommun har i samband med planeringen av Barkåkra låtit ett konsultföretag ta fram en riskbedömning. Den visar att risknivån i planområdet är mindre än för RIKTSAM¹¹ eftersom trafikflödet och antalet transporter av farligt gods är mindre genom planområdet i förhållande till RIKTSAM.

Riskbedömningen kan antas gälla även för ny bebyggelse i anslutning till en hållplats vid Förslöv V enligt UA2b.

Den befintliga sträckningen går genom befintlig bebyggelse. Trafiken kommer vid fortsatt trafikering att minska jämfört med idag men öka jämfört med JA. De obevakade plankorsningar som finns kommer att stängas alternativt åtgärdas. Detta arbete pågår redan idag och är oberoende av vad denna idéstudie kommer fram till.

Inget farligt gods kommer att transporteras på befintliga sträckningen.

Spårlutningen genom Barkåkra på 10 % behöver hanteras i senare skede. Eventuella säkerhetsfrågor bedöms kunna lösas genom rätt utformning, t.ex. genom tvärfall på plattformen.

¹¹ Länsstyrelsens riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen med avseende på transporter med farligt gods på väg och järnväg.

6. UTVÄRDERING

6.1 Samlad effektbedömning

	JA	UA1 låg	UA1 hög	UA2a	UA2b
Kapacitet	0	0	0	0	--
Restider	0	++	++	+	+
Regional utveckling	0	++	++	+	+
Ortsutveckling	0	++	++	+	+
Klimatpåverkan och luftemissioner	0	++	++	+	+
Buller	0	0	0	0	0
Säkerhet	0	++	++	+	+
Driftssäkerhet	0	-	0	0	0
Totalt	0	+++++++ ++ (9)	+++++++ +++ (10)	+++++ (5)	+++ (3)

Samlad effektbedömning

6.11 Kommentarer till effektbedömningen

Kapacitet

UA2b ger kapacitetsförsämringar eftersom det bedöms uppkomma stora konflikter mellan de vändande Pågatågen vid Förslöv V och övrig trafik, främst godstrafiken.

Restider

UA1 ger bäst restider totalt sett. Grevie får i jämförelse med JA bättre restider i alla relationer med UA1. Förslöv får oförändrad restid men byte krävs till Båstad då direktförbindelsen med buss mellan Förslöv och Båstad försvinner. I alla andra reserelationer får dock Förslöv bättre restider än med JA. Torekov-Båstad får t.ex. betydligt bättre restid med UA1 än med UA2.

Ytterligare tågstopp kan ibland leda till försämrad restid totalt. Någon sådan försämring sker inte med UA1 jämfört med UA2.

Regional utveckling och ortsutveckling

Med Pågatågstrafik till Grevie enligt UA1 ökar tillgängligheten (med antaget positiv effekt på utveckling och tillväxt) söderut för stora delar av Bjärehalvön med nya direktförbindelser från Grevie och Förslöv till Helsingborg. Torekov får förbättrade bussförbindelser till både Grevie, Förslöv och Båstad.

Även om UA2a och UA2b har värderats lika när det gäller effekten på ortsutveckling har UA2a med hållplats centralt i tätorten fördelar gentemot ett hållplatsläge perifert i tätorten (UA2b). Dessa fördelar är bland annat stor tillgänglighet till centrumfunktioner och bostäder samt ökad trygghet när hållplatsen finns i befolkat område. UA2b har däremot en fördel när det gäller tillgängligheten till arbetsplatser.

Grevie har en förvärvsarbetande dagbefolkning på över 1000 personer. Förbättrad tillgänglighet för dessa som en effekt av UA1 är positivt för näringslivet.

Klimatpåverkan och luftemissioner

En ökad andel resenärer kommer troligen att välja tåg eller buss istället för bil, med UA1 än med UA2, som en följd av fler hållplatser för Pågatåg och kortare restider. Samtidigt kan en befolkningsökning i samband med utbyggnad leda till ökat bilresande och ökade utsläpp från biltrafiken. En sammanvägd bedömning är ändå att kollektivtrafikresandet stärks väsentligt med en förlängning av Pågatågstrafiken.

Buller

UA1 låg ger högre bullernivåer än UA1 hög eftersom inget byte av skarvspåret sker. Sammantaget ger emellertid inga av utredningsalternativen några onormalt stora bullerproblem, vilket beaktas i jämförelse med JA. Jämfört med dagens (2010) trafik innebär både UA1 och UA2 väsentligt lägre bullernivåer. Endast persontåg kommer att trafikera den befintliga sträckningen. Byggs ett industrispår i Grevie som ligger utanför samtliga utredningsalternativ tillkommer det specifika bullret från godståg.

Säkerhet

Risken att skadas är väsentligt lägre för resande med tåg och buss än för resande i egen personbil. Bedömningarna bygger på antagandet att kollektivtrafikandelen kommer att öka mer med UA1 än med UA2 i Bjäreområdet.

Driftssäkerhet

UA1 låg innebär större risker för tågstörande fel eftersom reinvesteringarna i järnvägsanläggningen minimeras.

6.2 Utvärdering av alternativ utifrån fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen

1. Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt
2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintliga trafikaneläggningar och fordon
3. Begränsade ombyggnadsåtgärder
4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

Idéstudien har till syfte att utreda förutsättningar och tänkbara åtgärder för Pågatågstrafik norr om Ängelholm utifrån fyrstegsprincipen som förhållningssätt. Idéstudien har utgångspunkten såväl att de första stegen ska prövas framför de senare som att en optimal kombination av åtgärder i de fyra stegen bör väljas. De frågeställningar som analyserats är:

- *Ger jämförelsealternativet (JA) önskvärd funktion och tillräcklig effektivitet för kollektivtrafiken på Bjärehalvön (UA)?(steg 2)*

Omläggning av Pågatågstrafiken Ängelholm-Åstorp innebär förlängd restid med kollektivtrafik och ytterligare ett byte i Helsingborg mellan aktuella orter på Bjärehalvön och söderut mot Lund/Malmö.

Restiderna med buss från Grevie och Förslöv söderut mot Ängelholm är relativt konkurrenskraftiga idag, men kan riskera att förlängas på sikt i takt med den allmänna trafikökningen. Pendlingstiden söderut till Helsingborg kommer sannolikt att förbli relativt oattraktiv.

Fortsatt trafikering med nuvarande fem busslinjer på Bjärehalvön ger ungefär lika bra restider norrut mellan de aktuella orterna och Båstad.

Tillgängligheten till/från Torekov och övriga regionen kommer att vara fortsatt låg med oförändrat turutbud.

- *Hur kan Pågatågstrafiken möjliggöras med minsta möjliga investeringar och reinvesteringar till samma nytta?(steg 2 och 3 före steg 4)*

Ny Pågatågstrafik norr om Ängelholm innebär att utnyttja befintlig bana och den ökade kapacitet som dubbelspårsutbyggnaden på Västkustbanan medför. De nyinvesteringar som behöver göras är därför inte så omfattande.

Vid varje ny hållplats bör lösningar eftersträvas för att minimera investeringsbehov och kostnader. Ett högre investeringsbehov för tågstopp Förslöv C (UA 2a) än i Förslöv V (UA 2b) motiveras däremot av en högre samhällsnytta.

En stor del av kostnaden för att bedriva ny Pågatågstrafik är de reinvesteringar som kommer att krävas på den nuvarande sträckningen av Västkustbanan. Ytterligare utredning bör därför göras för att utifrån de max och min-nivåer som identifierats finna en optimal nivå inför trafikstart.

Skånetrafikens trafikeringförslag innebär också att dagens parallella busslinjer från Grevie/Förslöv och söderut läggs ned. Det innebär en effektiviseringsmöjlighet, där dagens fem busslinjer på Bjärehalvön ersätts av en enda, som därmed medför en förstärkt turtäthet till/från Torekov.

- *Hur kan andelen resande med den nya Pågatågstrafiken jämfört med bil maximeras? (Steg 1)*

Kommer en offensiv bebyggelseplanering att inledas på de orter som är aktuella för tågstopp så att ett maximalt resandeunderlag uppnås för Pågatågslinjen?

Inför en framtida trafikstart av ny Pågatågstrafik kan ett större andel kollektivtrafikresande och en ökad nytta med projektet uppnås med hjälp av beteendepåverkande åtgärder riktade mot biltrafikanter. Detta är särskilt angeläget för att motverka tendenser att bilresandet ökar p.g.a. en utflyttning från större tätorter till orter med nya tågstopp. I en framtida budget för projektet kan det löna sig med medel avsatta för åtgärder av detta slag.

En mer förutsättningslös studie av transportbehov och funktionsbrister i transportsystemet i nordvästra Skåne har inte ingått i idéstudien. Frågeställningar som då skulle kunnat behandlas utifrån fyrstegsprincipen är:

- *Kan det finnas andra åtgärder utöver JA eller investeringar för Pågatågstrafik (UA) som kan påverka transportbehovet och valet av transportsätt, tex kollektivtrafik istället för bil.(steg 1*

Kan en offensiv kollektivtrafiknära bebyggelseplanering i kollektivtrafiknära läge i Skälderviken, Förslöv och Greve medföra utvecklingsmöjligheter för busstrafiken?

En viss potential kan finnas för beteendepåverkande åtgärder riktade mot biltrafikanter på de aktuella relationerna för att få fler att välja att resa med kollektivtrafik. Men, förutsättningarna för det är mindre då kollektivtrafiken inte är så konkurrenskraftig jämfört med bilen. Så är fallet till/från Båstad och särskilt till/från Helsingborg.

- *Kan det finnas andra åtgärder som kan effektivisera utnyttjandet av befintligt transportsystem?(steg 2 och 3)*

Busstråket Förslöv-Skälderviken-Ängelholm har av Skånetrafikens klassificerats som medelstarkt stråk av delregional betydelse. Enligt Skånetrafikens busstrategi är målsättningen för sådana stråk att genomföra effektiviseringar och förbättra framkomligheten utan tunga infrastrukturinvesteringar. Detta skulle t.ex. kunna omfatta studie av effektiviseringsmöjligheter i befintligt bussystem på Bjärehalvön, expressbusslinjer eller prioriterade busstråk.

Buslinjer till/från Torekov är klassificerade som svaga stråk, vilka på sikt kan komma att samordnas med närtrafiken och eller skolskjutsar, enligt Skånetrafikens busstrategi.

6.3 Uppfyllelse av de transportpolitiska målen

Idéstudien ska utvärdera de föreslagna åtgärderna i förhållande till uppfyllelse av de transportpolitiska målen.

En förlängning av Pågatågstrafiken norr om Ängelholm bidrar framförallt till att uppfylla funktionsmålen om att transportsystemet ska ge alla en grundläggande tillgänglighet, och att det ska bidra till utvecklingskraft i hela landet, samt hänsynsmålet om att transportsystemet ska bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås.

Målprecisering av funktionsmålet	Utvärdering
Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet	En förlängning av Pågatågstrafiken till Förslöv eller Grevie bidrar till uppfyllandet av detta mål
Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften	Redovisade UA påverkar inte godstrafikens förutsättningar. En fortsatt trafikering av den befintliga Västkustbanan enligt UA1 möjliggör däremot fortsatt godstrafik.
Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder	Tillgängligheten från Bjäreområdet söderut förbättras avsevärt, i synnerhet med UA1
Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle	Förbättrad tillgänglighet med kollektivtrafiken gynnar bägge könen
Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning	Nya plattformar, ramper etc förutsätts utformas för att tillgodose funktionshindrades behov
Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar	Ingen påverkan. Utformningen av hållplatser bör göras med hänsyn till barns beteende i trafikmiljöer
Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras	En förlängning av Pågatågstrafiken till Förslöv eller Grevie bidrar till uppfyllandet av detta mål
Målprecisering av hänsynsmålet	Utvärdering
Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.	Persontransporter på järnväg är bland de mest energieffektiva sätten att transportera människor. En ökad andel transporter med tåg i förhållande till bil bidrar till att uppnå målet.
Transportsektorn bidrar till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.	God bebyggd miljö påverkas inte negativt när det gäller buller och påverkan är positiv när det gäller de boendes tillgång till grönområden och till kollektivtrafik. En kritisk faktor för de nya stationsorterna blir att planera för ett minskat transportbehov Ett rikt odlingslandskap påverkas indirekt genom ökat byggande på åkermark i berörda orter, men etablering av nya Pågatågsstationer leder sannolikt till en tätare nybebyggelse än om nya stationer inte kommer till stånd. Ett rikt växt- och djurliv bedöms inte påverkas negativt

Uppfyllelse av de transportpolitiska målen

6.4 Trafikverkets slutsatser

Trafikverket förordar att UA1 utreds vidare, dvs en förlängning av Pågatågstrafiken norr om Ängelholm till Grevie med uppehåll i Barkåkra och Förslöv C. Detta alternativ bedöms vara det som i utvärderingen ger mest positiv effekt och högst transportpolitisk måluppfyllelse. Sammantaget bedöms en förlängning av Pågatågstrafiken norr om Ängelholm till Grevie vara ett viktigt samhällsbyggnadsprojekt som skapar förutsättningar för utbyggnad i stationsnära läge och förbättrade pendlingsmöjligheter för hela Bjäreområdet. Även Skånetrafiken har kommit fram till att en förlängning till Grevie har många fördelar gentemot andra trafikeringsalternativ.

Optimal nivå på de reinvesteringar som bör göras kan fastställas först efter noggrannare inventeringar av standarden på dagens anläggning samt en driftsekonomisk kalkyl som beräknar de löpande drift- och underhållskostnader som uppstår vid olika reinvesteringsnivåer. UA1 låg och UA1 hög kan i detta sammanhang ses som min- respektive maxnivåer för reinvesteringar.

Det befintliga skicket på anläggningen beror på att det långsiktiga underhållet har minimerats eftersom banan planerats att stängas för trafik när Hallandsåstunneln färdigställts. I praktiken kommer därför kostnader som hör till drift- och underhåll av Västkustbanan att belasta en framtida Pågatågssatsning till Grevie.

Pågatågssatsningen påverkar förutsättningarna att köra godstrafik på befintliga Västkustbanan positivt genom att banan hålls öppen för trafik. Samtidigt begränsas möjliga tåglägen för godstrafiken i högrafik. Om ett industrispår till Lindab AB i Grevie blir aktuellt i framtiden kommer det också finnas begränsningar i möjligheter till växelrörelser för godstågen på stationen. En anslutning till linjen söder om Grevie kan vara att föredra.

UA2b avfärdas på grund av:

- kapacitetsproblem, framförallt konflikter med södergående godstrafik
- konflikt med planerad anslutning från Västkustbanan till ny lastnings- och lossningsplats
- att hållplatsläget är sämre ur tillgänglighetssynpunkt för boende i Förslöv

6.3 Fortsatt arbete

Vi föreslår att man i ett senare skede tar fram en preliminär underhållsplan utifrån dagens anläggningsstandard med utgångspunkt i ett trafikupplägg enligt UA1.

Kostnaderna för UA1 kan påverkas av:

- en mer noggrann bedömning av anläggningens skick och kvarvarande livslängd
- möjligheten att använda begagnad räls istället för ny
- en etappindelning vad gäller reinvesteringar
- om man väljer att kostnader för reinvesteringar ska belastas detta projekt specifikt eller istället utgöra del av det löpande underhållet av det större stråket.

Nedläggning av den gamla Västkustbanan ingår i Hallandsåsprojektet. Frågan om nedläggning av banan bör därför klargöras, innan Hallandsåsprojektet avslutas, för att undvika merkostnader vid start av den nya Pågatågstrafiken samt för att fastställa behov att ta fram en ny underhållsplan. Frågan bör också utredas om vilka kostnadsminskningar eller andra fördelar det skulle innebära att genomföra trafikstart för Pågatågstrafiken innan Hallandsåsprojektet avslutas.

En samhällsekonomisk bedömning av projektet bör göras. Det är viktigt att effekter på regional utveckling och ortsutveckling, även de som är svåra att kvantifiera tas med i bedömningen.

Trafikverket planerar för en anslutning till en ny lastnings- och lossningsplats vid Förslöv V som en ersättning för den som planeras rivas i Grevie. Denna fyller likvärdig funktion som den befintliga lastkajen i Grevie. En fråga att utreda vidare är om en sådan kan fungera som en frilastplats för ett större omland och om det kan finnas intresse från andra aktörer för detta.

Om konkret intresse för anläggning av en spåranslutning framförs av Lindab AB måste förutsättningar för spåranslutning till Lindabs fabrik i Grevie utredas vidare. Ett antal olika frågeställningar rörande bl a trafikering, placering och utformning har identifierats (se avsnitt 3.5).

Om anläggning av spåranslutning till Lindab AB i Grevie blir aktuellt inom samma tidsrymd som en Pågatågssatsning, bör möjligheter till samordning av byggnation beaktas.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge, Besöksadress: Rödavägen 1
Telefon : 0771-921 921, Texttelefon: 0243-750 90

www.trafikverket.se