

Järnvägslinjen mellan Kristianstad och Åhus har i dagens läge ingen persontrafik och endast begränsad godstrafik. I Skånetrafikens [Trafikstrategi 2037](#) finns planer på att återuppta persontrafiken på denna bana, men först år 2037. Det är dock välmotiverat att återuppta trafiken långt tidigare, då det både finns ett stort resandeunderlag och då banan redan finns. Järnvägen kan därför rustas upp till en begränsad kostnad. Följande studie vill belysa detta närmare.

Jag, Birger Tiberg, är civilingenjör, med järnvägsintresse sedan barnsben och uppvuxen i Sverige, men flyttade 1980 till Schweiz, där jag nu är bosatt. Efter min pensionering engagerar jag mig aktivt i svensk järnvägspolitik, bl.a. med flera konkreta förslag till hur trafiken kan återupptas på ett urval nedlagda järnvägar.

Dagens situation

17 km från Kristianstad (40 000 inv.) ligger Åhus med nästan 10 000 inv. och växande befolkning, Mellan dessa orter ligger en järnväg som idag är nästan oanvänd. Dessutom ligger Hammarslund (600 inv, snabbt växande), Viby (ca. 1 000 inv.) och Rinkaby (ca. 1 000 inv.) längs järnvägen. Den lilla orten Horna (100 inv) ligger också längs järnvägen, men är inte med i denna studie, utom som ren mötesstation. Uppgivna inneväningar enligt Wikipedia.

På vägen mellan Kristianstad och Åhus går det i högtrafik buss var 10 min, annars var 15-30 min, körtid 36-38 min. Dessutom kör mellan orterna ca. 10 000 bilar per dag (ej medräknat resor vidare mot Österlen), källa Trafikverket. Bilresan tar 25 min enligt hitta.se

Järnvägslinjen är 17 km lång, mestadels rak, med ett par kurvor. Se kartorna på sidan 6, med uppskattade kurvradier. Enligt Linjeboken för Kristianstad-Åhus är idag sth endast 40 km/h, med nedsättningar till 10 km/h för sex vägkorsningar.

Utbyggnadsförslag

I Kristianstad ligger järnvägen mot Åhus mitt inne i staden med flera korsningar väg/järnväg, bl.a. den stora korsningen med den starkt trafikerade Södra Boulevarden - Långebrogatan. Det är mycket osäkert om halvtimmestrafik kan införas på järnvägen som den ser ut idag, då detta skulle leda till att bommarna är nere minst fyra ggr i timmen. För att lösa detta problem föreslår jag att flytta upp järnvägen ca. 5½ m, så att gatorna inte korsas i samma plan. Järnvägen läggs på en ramp med 10 % lutning söderut från centralstationen, så att banan kommer att ligga 5½ m över nämnda korsning. Järnvägen leder vidare ca. 1 km på en bro 5½ m ovanför nuvarande sträckning och över nuvarande gatukorsningar. Efter bron över motorvägen sänker sig järnvägen i 10 % lutning ner till nuvarande nivå. Hela det uppflyttade avsnittet är något över 2 km långt och förses med bullerdämpande åtgärder.

Spårförbindelsen till järnvägs museet måste läggas i en rätt brant lutning, ca. 25 %. Alternativet är att flytta muséets fordon och föremål till ett nytt museum i lokstallarna norr om centralstationen.

I samband med uppflyttningen av järnvägen bör hela sträckan ner till Åhus elektrifieras, men för fullständighetens skull presenterar jag här även två alternativ utan denna elektrifiering.

På sista sidan finns en karta över järnvägen.

jarnvag.ch	Kristianstad – Åhus Förslag till återupptagen persontrafik
-------------------	---

För återupptagande av persontrafiken finns följande tre alternativ:

1. Alternativ 1 (dieseldrift): halvtimmestrafik med två mellanstopp, restid 18 min. Detta kan senare byggas ut till alternativ 3. Utbyggnaden från alternativ 1 till alternativ 3 kan göras så att tågtrafiken under utbyggnaden bara körs M-F medan utbyggnaden görs. Endast buss L-S under utbyggnadsfasen.
2. Alternativ 2: som i alternativ 1, men med motorvagnståg som kör på batteri Kristianstad-Åhus och som fortsätter från Kristianstad mot Hässleholm där batterierna laddas upp under kontaktledning. Sådana tågsätt, tillverkade av Stadler Rail skall sättas i trafik i Schleswig-Holstein, [länk till detta](#).
3. Alternativ 3 (kontaktledning) direkt, möjliggör kortning av restiden till 16 min med tre mellanstopp, samt tidvis kvartstrafik.

I alla tre alternativen föreslår jag att behålla busstrafiken i nuvarande omfattning till en början, för att sedan minska denna med tiden, allt eftersom antalet bussresande minskar. De direkta bussturerna Kristianstad – Åhus – Furuboda behålls dock, med bytesmöjlighet till och från tåg i Åhus. Därigenom blir det också kvar lokaltrafik med buss Kristianstad – Åhus.

Se även [Tågstrategiskt underlag för perioden 2020-2050 från Region Skåne](#) sidorna 29 och 43

Utbyggnadsförslag - alternativ 1

Banan klarar enligt uppgift redan idag genomgående 70-80 km/h. Dock behöver fällningsspårledningarna förlängas till vägskyddsanläggningarna. I Viby, Rinkaby och Åhus behövs stationsutrustning: fjärrstyrning, plattformar, belysning, väntkur, informationssystem och biljettautomat.

På grund av det stora resandeunderlaget torde trafik med dieselmotorvagnar typ Y1 inte förslå i längden, se under kapitlet ”Trafikunderlag”. Då måste antingen större dieselmotorvagnar alt. tågtyp som i alternativ 2 införskaffas, eller så måste banan elektrifieras (alternativ 3), så att samma tågtyp kan sättas in som för övrig Pågatågstrafik.

Tidtabellsförslag 1, tågen körs med sth 80 km/h

Endast minutangivelser efter hel timme angivna, tidtabellen upprepas varje timme

Kristianstad C	..02	..32
Viby t	..08	..38
Viby fr	..09	..39
Rinkaby t	..14	..44
Rinkaby fr	..15	..45
Åhus	..20	..50

Åhus	..09	..39
Rinkaby t	..14	..44
Rinkaby fr	..15	..45
Viby t	..20	..50
Viby fr	..21	..51
Kristianstad C	..27	..57

Fett är tågmöten framhävda, för Rinkaby.

jarnvag.ch	Kristianstad – Åhus Förslag till återupptagen persontrafik
-------------------	---

Utbyggnadsförslag - alternativ 2

Alternativ 2 motsvarar alternativ 1, utom att motorvagnståg används, som kan köra både med batteri och under kontaktledning, batterierna laddas under körning eller vid stopp på station.

Utbyggnadsförslag - alternativ 3

Banan upprustas genomgående till sth 120 km/h och elektrifieras. Kurvan ”R 600 m” norr om Rinkaby tillåter 120 km/h. Kurvan ”R 350 m” vid Hammarslund behöver inte rätas, då 350 m radie tillåter 90 km/h, vilket här är tillräckligt på grund av tågstoppet i ändan av kurvan. I Hammarslund byggs en mötesstation med plattformar för tågmöten och -stopp. Mötesstationer även i Viby och Rinkaby. För vägskyddsanläggningar och stationshustrustning se alternativ 1. Med elektrifiering av banan föreslås samma tågtyp som för Skånetrafiken, d.v.s. X61. Inledningsvis kan äldre X11 insättas.

Tidtabellsförslag 2, med extratåg i högtrafik

Endast minutangivelser efter hel timme angivna, tidtabellen upprepas varje timme

		<i>extra</i>		<i>extra</i>
Kristianstad C	..04	..19	..34	..49
Hammarlund	..07	..22	..37	..52
Hammarlund	..08	..23	..38	..53
Viby t	..10	..25	..40	..55
Viby fr	..11	..26	..41	..56
Rinkaby t	..14	..29	..44	..59
Rinkaby fr	..15	..30	..45	..00
Åhus	..20	..35	..50	..05

		<i>extra</i>		<i>extra</i>
Åhus	..09	..24	..39	..54
Rinkaby t	..14	..29	..44	..59
Rinkaby fr	..15	..30	..45	..00
Viby t	..18	..33	..48	..03
Viby fr	..19	..34	..49	..04
Hammarlund	..22	..37	..52	..07
Hammarlund	..23	..38	..53	..08
Kristianstad C	..26	..41	..56	..11

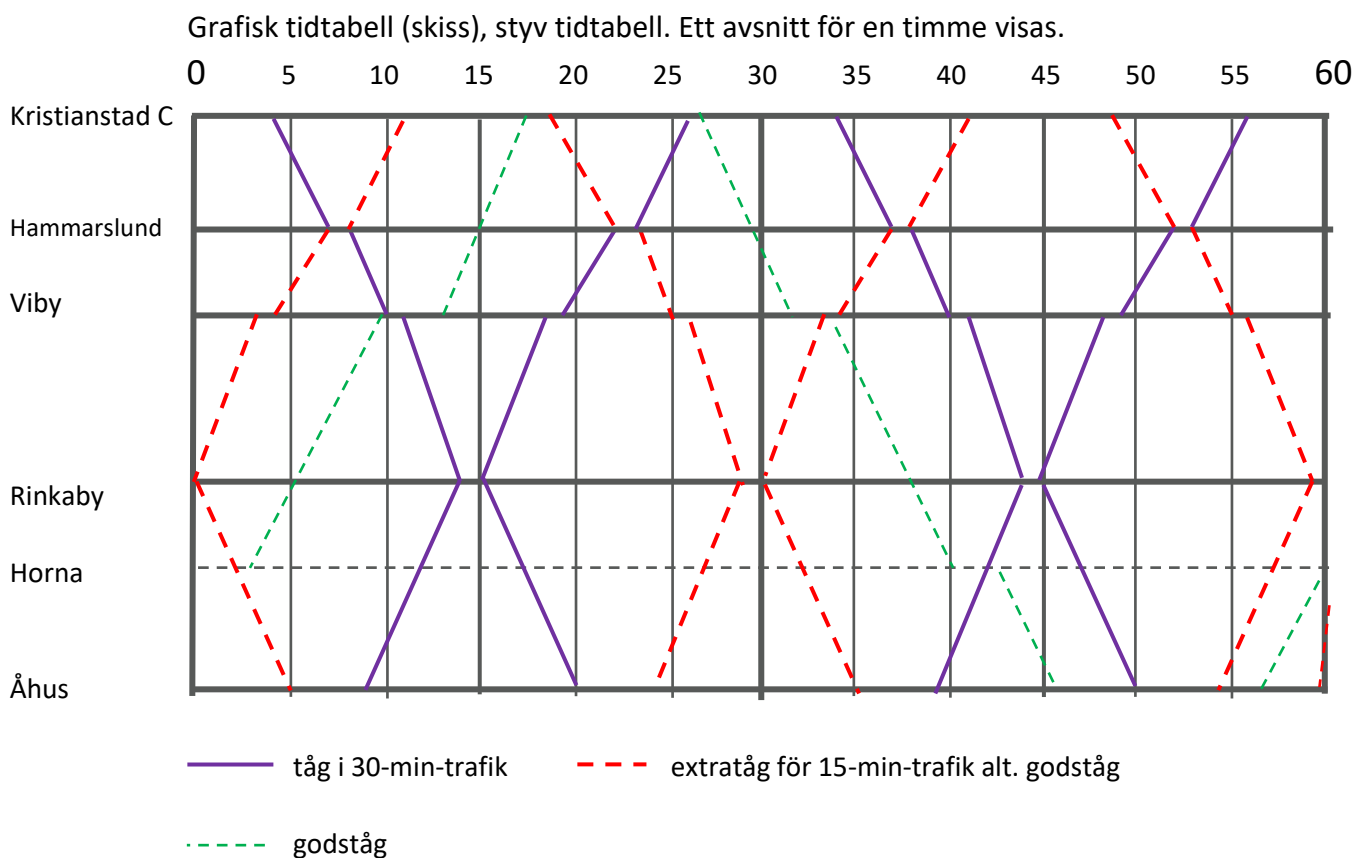
Fett är tågmöten framhävda, för Rinkaby och Hammarlund.

Grafisk tidtabell i alternativ 3

Denna tidtabell är ett grafiskt åskådliggörande av tidtabellsförslag 2 på föregående sida.

Med mötesspår i Hammarslund och Rinkaby finns även plats för godståg, se den grafiska tidtabellen nedan. Godstågen körs i de lägen som är till för extratågen, när dessa inte kör.

Om en annan variant väljs, där lokaltågen normalt körs var 15 min, behövs för godståg även mötesspår i Viby och Horna. De tunna gröna streckade linjerna visar möjliga tider för godståg i denna variant.



jarnvag.ch	Kristianstad – Åhus Förslag till återupptagen persontrafik
------------	---

Trafikunderlag

Resandeunderlaget för tågtrafiken uppskattat utgående från dagens bil- och busstrafik, se sid. 1.

För bussarna har jag räknat med linje 551. Vidare 40 passagerare per buss i högtrafik och 15 passagerare per buss i lågtrafik, och att 75 % av bussresande skulle ta tåget istället.

Av bilresande antar jag 1.1 resande per bil och att 30% skulle ta tåget istället.

Beräkningen gav följande uppskattningar

6 000 tågresande per dag, båda riktningarna sammanräknade

420 tågresande per riktning och timme i högtrafik

Dieselmotorvagnar **Y1**: För det beräknade trafikunderlaget räcker en Y1 per tur i lågtrafik, medan tre multipelkopplade Y1-or blir nödvändiga i högtrafik. Det krävs alltså 6 Y1 + reserv = 7-8 st Y1, med 68 sittplatser per Y1.

Med elektrifiering kan **X61** insättas, med 214 sittplatser. Med detta fordon räcker ett tågsätt för alla turer. För trafiken räcker två tågsätt för halvtimmetrafik. För kvartstrafik behövs ett tredje tågsätt. Med tiden kan resandet komma att öka så starkt, att dubbla X61 behövs i högtrafik. Mötesspår med samtidig infart och perronglängder bör byggas med hänsyn till detta, eller åtminstone bör bygget göras så att perrongerna senare kan förlängas utan att det krävs större ombyggnader.

Det skall betonas att det därmed finns ett mycket bra underlag för att återuppta tågtrafiken till Åhus. Man behöver då också hålla i minnet att goda tågförbindelser brukar generera nytt resande som inte fanns före.

Trafikunderlaget kan således ganska snart bli ännu mycket större än vad jag uppskattat det till. Jag vill därför rekommendera att redan från början **elektrifiera och upprusta till minst 120 km/h**. Med en insats av Y1, se alternativ 1, kan efterfrågan bli så stor att dessa (ganska små) tåg rätt snart blir överfulla. Vilket alternativ som väljs blir därmed en avvägningsfråga: Antingen ett billigare alternativ (nr. 1) med dieselmotorvagnar, som kan omsättas snabbare, men också snabbt riskerar att bli otillräckligt. Frågan är också om det finns tillräckligt många Y1 för denna trafik. Men bäst tycker jag som sagt är det något dyrare alternativ 3, som kanske behöver lite längre tid för att förverkligas, men med tillräcklig kapacitet för lång tid framöver.

Framtida utbyggnad till Broby

Tågen skulle i framtiden kunna förlängas till Broby (3 000 inv). Denna återupptagna persontrafik finns omnämnd i [Skånetrafikens Trafikstrategi 2037](#).

Banvallen Karpalund – Broby ligger kvar utom på korta avsnitt i Hanaskog, Knislinge och Broby. Bangården i Broby har numera blivit busstation och grönområde. Återuppbyggnad för tågtrafik kan göras till en begränsad kostnad då banvallen alltså finns kvar nästan genomgående. Tågen skulle förutom i Broby och Hanaskog (1 400 inv) också stanna i Knislinge (3 100 inv) och Färlöv (1 000 inv).

Källor: Google Maps och jarnvag.net

Birger Tiberg
2021-03-08

(Publicerat första gången 2019-08-27)

Kartor med uppskattade kurvradier

Kristianstad – Gustav Adolf



Gustav Adolf – Rinkaby



Rinkaby – Horna Fure



Horna Fure - Åhus



Kartor: Lantmäteriet