

Järnvägslinjen ut till Falsterbo är tyvärr uppriven, men banvallen ligger kvar nästan fullständigt mellan Höllviken och Falsterbo. I Skånetrafikens [Trafikstrategi 2037](#) finns planer på att återuppbygga hela banan till senast 2037, antingen som konventionell järnväg eller som stadsbana.

Resandeunderlaget är mycket stort, så stort att det befaras att enbart busstrafik inte räcker till för en utvidgad kollektivtrafik.

*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

Det finns bara vägtrafik i detta område: motorväg E6 från Malmö ner till Vellinge och Trelleborg, samt väg 100 från Vellinge till Höllviken och ut till Falsterbo. Avsnittet Vellinge – Höllviken är byggt på gamla banvallen. På E6 och väg 100 finns en omfattande bil- och busstrafik.

#### Biltrafik (Källa: Trafikverket, fordon per dag)

V. Klagstorp – Vellinge	38 720 (motorvägen E6 till Trelleborg)
	(Vellinge söderut mot Trelleborg 16 930)
Vellinge – Höllviken	14 770
Ljunghusen – Skanör	9 900

#### Busstrafik (Källa: [Skånetrafiken](#), 2020)

Tabell 100 Malmö – direkt Vellinge – Falsterbo

M-F 20-30 min trafik, i rusningstrafik 5-10 min trafik, L+S 15-30 min trafik

Tabell 150 Malmö – Tygelsjö - Vellinge

M-F 15-30 min trafik, L-S 30 min trafik

Tabell 151 Malmö Vellinge

M-F 6 turer

Totalt per dag M-F 122 turer Malmö – Vellinge

Totalt per dag M-F 68 turer Malmö – Vellinge – Höllviken

Totalt per dag 61 turer Malmö – Falsterbo

Det finns även M-F 12 dubbelturer Lund – Höllviken (linje 103), vilka dock inte medräknats här.

#### Innevånarantal (Källa: Wikipedia)

Malmö (staden)	325 000
Tygelsjö	3 492
Vellinge	6 807
Höllviken	15 618
Skanör-Falsterbo	7 500

I [Stråkanalys av prioriterade stråk med buss i Skåne](#) (2020) uppges 10 000 påstigande busspassagerare per vardag i stråket Malmö - Vellinge – Näset.

Kapitel 14 i nämnda stråkanalys, citat: *"Andra stråk har redan idag så högt turutbud att fler turer inte är tillräckligt utan endast riskerar att bussarna står i vägen för varandra. Detta är först och främst aktuellt i stråken Malmö-Lund och Malmö-Vellinge-Näset. I dessa stråk är mycket kapacitetsstarka fordon (t ex spårväg), alternativt nya linjer i andra sträckningar en förutsättning för att resenärerna ska få plats"*

Det finns således ett mycket stort behov av att kunna erbjuda fler platser för resande i kollektivtrafiken.

I kapitel 16 i stråkanalysen "Regionbuss stråk för stråk" avsnitt 8 "Malmö-Vellinge-Näset" föreslås, citat: *"Extra körfält E6 förutsatt att det blir dedikerat för busstrafiken"* Detta skulle bli 2 körfält till på motorvägen som då måste breddas. Ungefär lika stor plats som denna breddning upptar en dubbelspårig järnväg bredvid motorvägen. En dubbelspårig järnväg har betydligt högre kapacitet än två motorvägsfiler och medger bekvämare resande. Detta skulle locka över bilister och därmed avlasta motorvägen från biltrafik.

Det finns således ett stort trafikunderlag för en återuppbyggd järnväg ut till Falsterbo. Det måste därför betraktas som ett stort misstag att man lade ner järnvägen 1971 för att använda större delen av banvallen till vägbygge, till husbygge och till åkermark. Antagligen hade man inte räknat med samhällsekonomin för järnvägen utan tittat för snävt företagsekonomiskt. Det tillkommer att de styrande då såg mycket positivt på biltrafiken, medan inställningen till järnvägen snarare var motsatsen. Tyvärr finns denna negativa syn fortfarande kvar på många håll, här har man då inte förstått att järnvägen i utbyggd form behövs om vi både skall uppnå klimatmålet och samtidigt kunna transportera som vi gör idag, se [http://www.jarnvag.ch/hallbar\\_trafik.pdf](http://www.jarnvag.ch/hallbar_trafik.pdf)

Banvallen från den tidigare Järnvägslinjen Malmö – Vellinge – Falsterbo finns efter nedläggningen kvar nästan helt på avsnittet Höllviken – Falsterbo, Dessutom på två korta avsnitt mellan Vintrie och Vellinge, vilka eventuellt kan användas för järnvägsbygge. Men avsnittet från Malmö till Höllviken måste därför antagligen byggas helt nytt.

### **Två filmer om Falsterbobanan:**

Bygget av Falsterbobanan 1940-42 (45 min): <https://www.youtube.com/watch?v=e9Q6jRV8TyI>

En resa 1942 (5½ min): <https://www.youtube.com/watch?v=bH0SfC1yqTE>

## Återuppbyggd järnväg

På nästa sida är den föreslagna linjen inritad på Lantmäteriets karta med röd färg som huvudalternativ. Där finns också tre alternativa sträckningar (Alternativen 2 - 4) från Malmö söderut. Som tillägg är inritad en östlig anslutning i Petersborg för att kunna köra vissa tåg från huvudalternativet via Kontinentalbanan istället för via Citytunneln.

Jag föreslår i huvudalternativet (markerat rött) att järnvägen utgår från linjen Hyllie - Svågertorp och sänker sig i en 10 % lutning direkt norr om Svågertorps station, där tågen i detta alternativ inte stannar. Järnvägen fortsätter i en kurva under motorvägskorsningen och kommer upp i det fria öster om motorvägen och norr om Lockarps Kyrkoväg, som måste läggas djupare på detta avsnitt.

Järnvägen fortsätter söderut längs med motorvägen med en hållplats vid Tygelsjö. Mellan hållplatsen och samhället byggs en förbindelsetunnel under motorvägen för gång- och cykeltrafik. Efter Tygelsjö fortsätter järnvägen till Vellinge med en hållplats nära bebyggelsen. Tyvärr går det inte att lägga järnvägen på gamla banvallen genom samhället, då denna använts för husbyggnad bl.a.

Avsnittet från Petersborg till Vellinge måste byggas helt nytt, helst som dubbelspår. Prisskillnaden blir inte så stor att bygga dubbelspår mot att bygga enkelspår, dubbelspåret uppskattar jag blir ca. 50 % dyrare än ett enkelspår. Anm.: Att först bygga enkelspår för att senare bygga ut detta till dubbelspår blir totalt sett mycket dyrare än att bygga dubbelspår direkt.

Från Vellinge följs väg 100 till Höllviken. På detta sätt undviks att inkräkta för mycket på den värdefulla åkermarken. Från Höllviken används den gamla banvallen ända till Falsterbo, med två undantag: bron över Falsterbokanalerna och ett avsnitt genom Skanör, båda måste byggas helt nya.

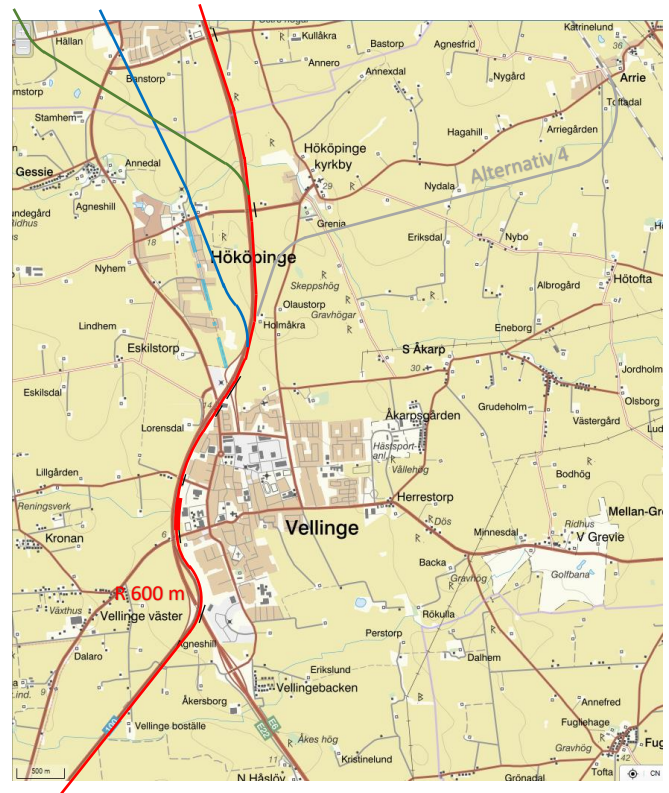
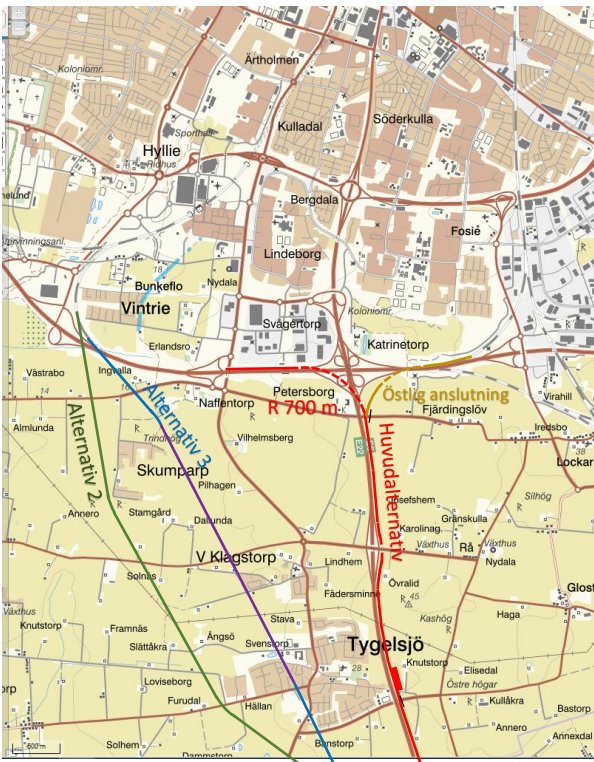
Jag förordar genomgående dubbelspår Petersborg – Skanör för att under högtrafik kunna köra varje kvart till Falsterbo. Trafiken skulle (teoretiskt sett) också kunna gå på enkelspår med mötesstationer och ett eller flera korta dubbelspårsavsnitt. Men trafiken skulle bli mycket känslig för förseningar vilket under högtrafik riskerar att ibland leda till kaos i tidtabellen.

Dubbelspåret fortsätter som sagt ända ut till Skanör. Byggnaden för Nässets läkargrupp (står på gamla banvallen) måste i vilket fall som helst flyttas, om det nu byggs dubbelspår eller enkelspår.

Den östra anslutningen vid Petersborg (inritad ljusbrunt) börjar i förbindelsen mellan Kontinentalbanan och Öresundsbanan och sänker sig i en båge under denna bana och motorvägen för sedan stiga uppåt och norr om Lockarps Kyrkoväg ansluta till linjen som kommer västerifrån. Avsnittet kan byggas enkelspårigt. Då det handlar sig om ett kort avsnitt med enkelspår kommer trafiken knappast att påverkas negativt.

Till föreslagen tidtabell räcker plattformslängden för 2 st. X61. För framtida ökat resande rekommenderar jag dock att göra plattformarna längre så att 3 st. X61 får plats.

För att kunna utforma detta förslag har jag använt Lantmäteriets karta, Google Maps, SGUs karta över jordarter, en Youtube-film från förarplats Malmö godsbangård – Padborg och sist men inte minst har jag haft nytta av diskussioner med Skånesektionens medlemmar i SJK.



Lantmäteriet

- nybygge av järnväg
- järnvägsbygge på kvarvarande banvall
- - - kvarvarande banvall, oanvändbar för järnvägsbygge
- station/hållplats
- station/hållplats
- = bro

**R 700 m** = Kurvradie m

— — — alternativa sträckningar Malmö – Vellinge



## Tidtabell

Huvudsyftet med tidtabellen är att visa med exempel på vad som är möjligt med huvudalternativet.

För att ställa upp tidtabellen nedan har jag förutsatt följande:

- körtider i Citytunneln och på sträckan Malmö – Lund enligt nuvarande tidtabell
- Petersborg – Falsterbo max. 120 km/h, 0 → 120 km/h och 120 → 0 km/h på 1 min (0.56 m/s<sup>2</sup>)
- nya hållplatser/stationer i Tygelsjö, Vellinge, Höllviken, Ljunghusen, Skanör och Falsterbo
- 1 min uppehåll på hållplats/station
- totalt 2¼ min reservtid på sträckan från anslutningarna i/vid Svågertorp och ut till Falsterbo
- dubbelspår hela vägen ner till Skanör

I tidtabellen anges bara minuter efter hel timme

Anmärkning: Jag har inte kunnat ta hänsyn till nuvarande tåg, tidtabellen kan därför bara ge en uppfattning om hur en sådan skulle kunna se ut. När den definitiva tidtabellen fastställs måste förstås hänsyn tas till andra tåg.

		*				*				*				
		högtrafik	högtrafik		högtrafik	högtrafik		högtrafik	högtrafik		högtrafik			
Lund C fr	från	..19	från	från	..14	från		Falsterbo fr	..03	..18	..33	..48		
Hjärup fr	Käv-	..25	Staf-	Käv-	..55	Staf-		Skanör fr	..07	..22	..37	..52		
Åkarp fr	linge	..28	fans-	linge	..58	fans-		Ljunghusen fr	..12	..27	..42	..57		
Burlöv fr	Lomma	..31	torp	Lomma	..01	torp		Höllviken fr	..16	..31 →	..35	..46	..01 →	..05
Malmö C fr	..21	:	..36	..51	:	..06		Vellinge fr	..21	..36	..40	..51	..06	..10
Östervärn fr	:	..36	:	:	..06	:		Tygelsjö fr	..26	..41	..45	..56	..11	..15
Rosengård fr	:	..39	:	:	..09	:		Svågertorp fr			:			:
Persborg fr	:	..41	:	:	..11	:		Hyllie fr	..33	..48	:	..03	..18	:
Triangeln fr	..25	:	..40	..55	:	..10		Triangeln fr	..37	..52	:	..07	..22	:
Hyllie fr	..29	:	..44	..59	:	..14		Persborg fr	:	:	..50	:	:	..20
Svågertorp fr		:			:			Rosengård fr	:	:	..52	:	:	..22
Tygelsjö fr	..36	..46	..51	..06	..16	..21		Östervärn fr	:	:	..55	:	:	..25
Vellinge fr	..41	..51	..56	..11	..21	..26		Malmö C t	..40	..55	:	..10	..25	:
Höllviken	..45	..55 →	..00	..15	..25 →	..30		Burlöv fr		till	..00	till	till	..30
Ljunghusen fr	..49		..04	..19		..34		Åkarp fr		Lomma	..03	Lomma	Staf-	..33
Skanör fr	..54		..09	..24		..39		Hjärup fr		Käv-	..06	Käv-	fans-	..36
Falsterbo t	..57		..12	..27		..42		Lund C t		linge	..11	linge	torp	..41

: = tåget kör annan väg

\* = dessa turer förutsätter att även den östliga anslutningen vid Petersborg byggs

→ = till anslutande tåg

Anm. Då det rör sig om dubbelspår med fri kapacitet kan ytterligare tåg sättas in, exempelvis Skanör avgång ..15 och ..45 via Kontinentalbanan till Malmö C.

**Resandeunderlag och transportkapacitet**

För beräkningen av resandeunderlaget har jag använt följande resp. förutsatt:

- nuvarande bussturer, se sidan 1
- bilresande norrifrån till Vellinge minus bilresande från Vellinge mot Trelleborg:  
38 720 – 16 930 = 21 790 per dag
- bilresande till Skanör-Falsterbo = 9 900 per dag
- 1.1 personer per bil antas
- i högtrafik under 2 timmar antas en fjärdedel av hela bilresandet under 24 timmar
- 30% av bilresande förväntas byta till tåg
- bussarna antas i genomsnitt under dygnet ha 20 passagerare per buss
- bussarna antas i högtrafik ha 40 passagerare per buss
- 75% av bussresande förväntas byta till tåg

Då fås under högtrafik 950 resande per timme. Med ett tåg var 15 min behövs två kopplade X61 à 214 sittplatser = 1 712 sittpl./timme. Med bara en X61 skulle det bara bli 856 sittpl./timme och därför många stående.

Med normal trafik kan man räkna med 64 pass./tåg i genomsnitt, här räcker en X61 med 214 sittpl.

**Restider - jämförelse**

Buss Linje 100:

Malmö C – Vellinge ängar 26 min

Malmö C – Falsterbo 56 min

Bil enligt eniro.se

Malmö C – Vellinge 16 min

Malmö C – Falsterbo 29 min

Tåg enligt tidtabell på sidan 4:

Malmö C – Vellinge 21 min

Malmö C – Falsterbo 38 min

Slutsats: Tåget skulle vara 5-18 min snabbare än bussen men 5-9 min långsammare än bilen.

Jämförelsen förutsätter att det inte är köer på vägen. I rusningstrafik behöver antagligen både bilen och bussen längre tid, och tåget kommer då i en bättre konkurrenssituation.

**Kostnadsuppskattning**

Det är naturligtvis mycket svårt att uppskatta kostnaden för bygget. För detta behövs detaljerade beräkningar. Men för att ändå komma framåt har en grov kostnadsuppskattning gjorts, som visar på mellan 2 och 3 miljarder SEK.

Birger Tiberg  
23 dec. 2020

(först publicerad 18 maj 2020)