

Järnvägslinjen "Simrishamnsbanan" Malmö – Sjöbo – Tomelilla är till större delen tyvärr uppriven, men banvallen ligger kvar på nästan hela sträckan. I Skånetrafikens [Trafikstrategi 2037](#) finns planer på att återuppbygga denna bana, 2020 till Dalby och 2030 resterande sträcka till Tomelilla. Av den gamla banvallen ligger en kortare bit i naturskyddsområdet Fyledalen, som det finns starka krafter att bevara i dagens tillstånd och därför förhindrar ett återuppbyggande av hela järnvägen i den gamla sträckningen. Följande studie vill belysa hur hela banan ändå kan återuppbyggas, men med en nybyggnad norr om Fyledalen. Sist i studien finns ett förslag på anslutande spår från Lund.

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.

Trafikverket har gjort en omfattande rapport för Malmö – Sjöbo – Tomelilla. I rapporten finns flera alternativa linjedragningar, vissa skulle kräva nybyggnad i nästan hela sträckningen. Den här föreslagna sträckningen använder dock den gamla sträckningen till 73 %, varför bygget skulle bli mycket billigare än Trafikverkets förslag och därmed möjliggöra en snabbare realisering.

Dagens situation

Den tidigare Järnvägslinjen Malmö – Sjöbo – Tomelilla finns efter nedläggningen kvar bitvis. På de resterande avsnitten finns nästan överallt banvallen kvar. Enligt Lantmäteriets karta finns på ca. 16 km Malmö – Staffanstorp spåret kvar, likaså på en ca. 6 km lång sträcka väster om Veberöd.

Biltrafik (Källa: Trafikverket, fordon per dag, 2018-19)

Malmö – Dalby 12 600
Dalby – Sjöbo 9 530
Sjöbo – Tomelilla 4 760

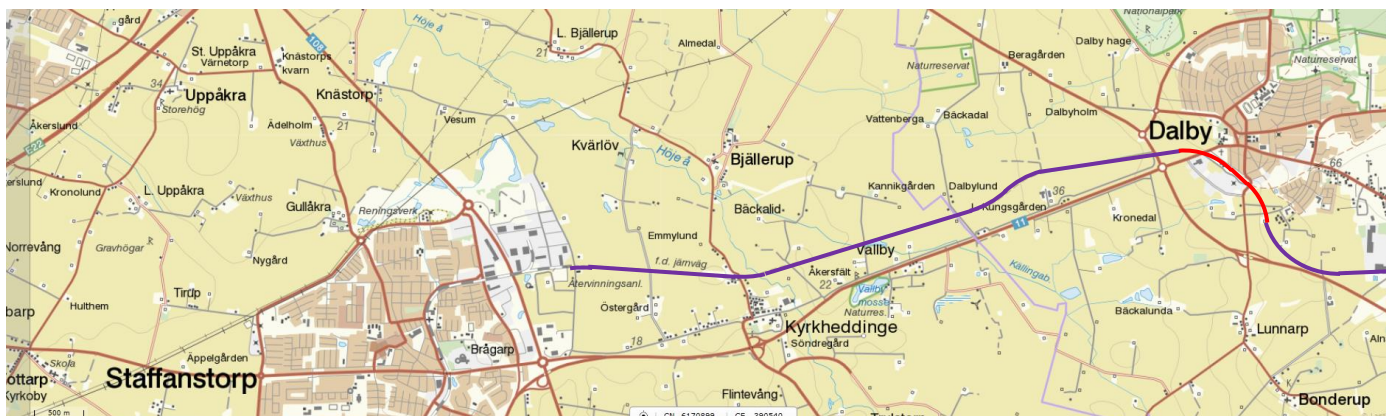
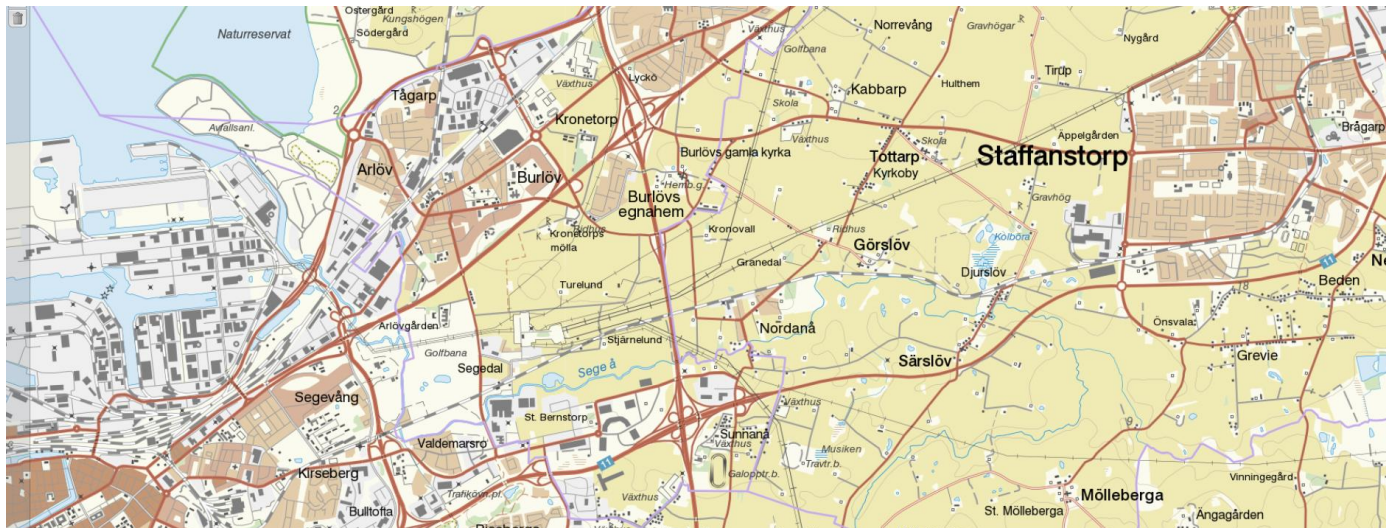
Det är tyvärr svårt att tillordna uppgifterna exakt till trafik mellan vissa orter med start och slutpunkt i dessa, men siffrorna ger ändå en fingervisning om hur biltrafiken ser ut i sträckningen längs den föreslagna återuppbygga banan.

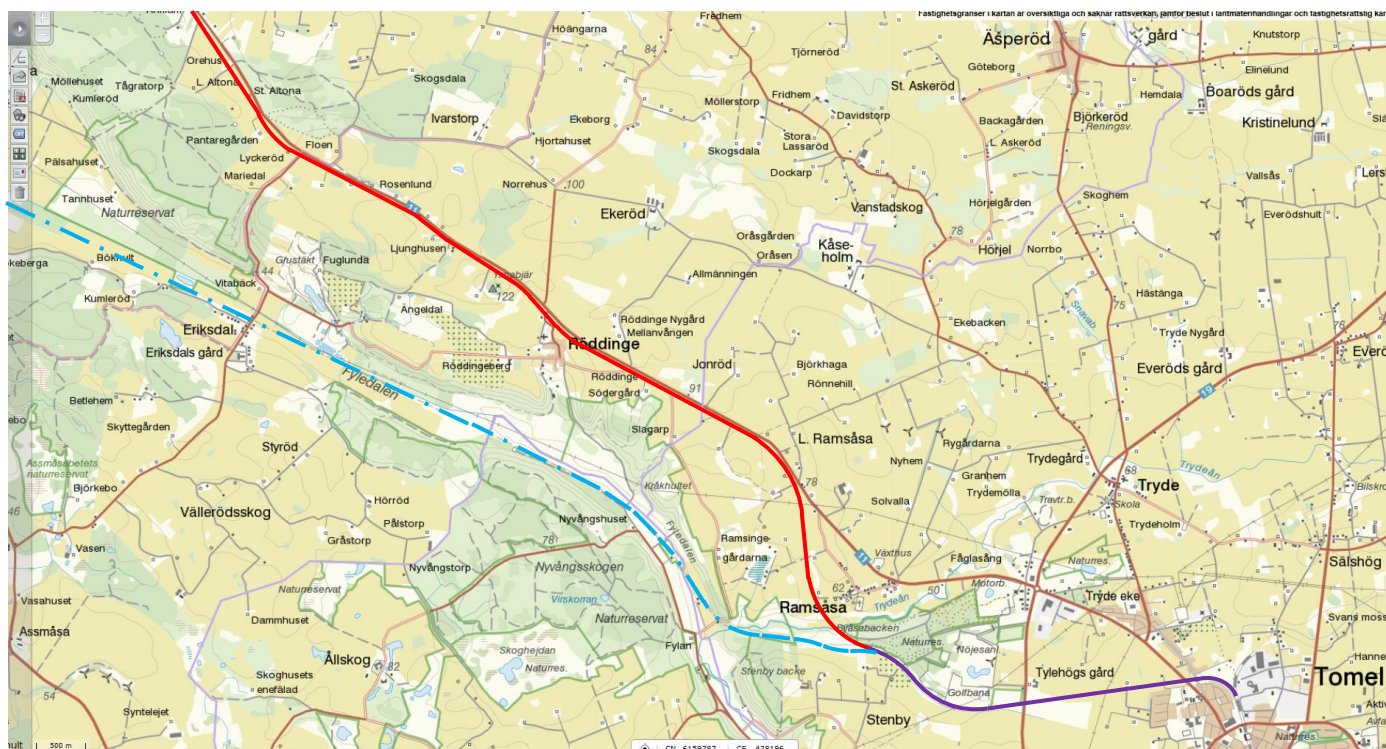
Busstrafik (Källa: [Skånetrafiken tidtabeller](#), 2020)

Malmö – Veberöd – Sjöbo Skåneexpressen 8: M-F ca. 1-timmestrafik, L-S varannan timme
Lund – Sjöbo – Simrishamn Skåneexpressen 5: M-S 1-timmestrafik
Malmö – Staffanstorp – Dalby linje 174: M-L 30 min-trafik, S 1-timmestrafik
Linjerna är förtätade i högtrafik och uttunnade i kvällstrafik.

Innevånarantal (Källa: Wikipedia)

Malmö (staden)	325 000
Staffanstorp (tätort)	15 600
Dalby	6 500
Veberöd	5 000
Sjöbo (tätort)	8 200
Tomelilla (tätort)	7 000

Förslag till linjesträckning



Teckenförklaring:

- Helt ny bana
- Återuppbyggd bana på befintlig banvall
- - - Den tidigare linjesträckningen genom Fyledalen för Simrishamnsbanan

jarnvag.ch	Malmö – Sjöbo - Tomelilla Förslag till återuppbyggnad
------------	---

Återuppbyggnadsförslag

På de två föregående sidorna presenterar jag föreslagen linjedragning.

Allmän kommentar: Till skillnad från i Trafikverkets förslag förordar jag att använda befintlig banvall i största möjliga utsträckning.

Malmö – Staffanstorp: Befintlig järnväg används på hela sträckan. Om trafiken kräver det måste hela eller delar av sträckan byggas ut till dubbelspår. Inga mellanhållplatser finns med i detta förslag. Det är dock möjligt att anlägga sådana i Kirseberg och Nordanå.

Staffanstorp: Jag föreslår att använda den befintliga järnvägen genom samhället och antingen bygga ut denna helt till dubbelspår eller förse bara själva stationen med mötesspår. Trafikverket vill däremot bygga en ny järnväg söder om samhället. Förortståg brukar vara rätt tysta, så en järnväg mitt genom samhället torde inte orsaka störande buller i högre grad. Om ändå bullret skulle bli störande finns det bullerdämpande åtgärder. Påpekas bör att en järnväg med station i centrum av en ort är till större nytta för samhället än en järnväg utanför orten. [KTH har en rapport om detta](#).

På avsnittet **Staffanstorp – Dalby** kan den gamla banvallen användas. I Dalby måste dock en helt ny sträcka byggas i kanten av samhället. För Dalby – Veberöd kan i västra avsnittet banvallen användas, medan ungefär mitt på finns ett kort avsnitt som kräver helt ny sträcka, och slutligen på östra delen ligger spåret kvar.

Veberöd – Sjöbo ligger gamla banvallen kvar på nästan helan sträckan och kan användas att lägga ny järnväg på. Det måste betonas att använda en gammal banvall blir betydligt billigare än att bygga en helt ny bana. I detta förslag är stationerna i Veberöd och Sjöbo centralt placerade, medan i Trafikverkets förslag finns för båda orterna två alternativ: centralt och externt läge.

För Veberöd finns som nämnts ett alternativ: Att bygga en ny järnväg längs med RV11, nybygge ca. 10 km. Detta blir antagligen dyrare än att bygga på den gamla banvallen och stationen måste flyttas ut en bit (ca. 500 m) från centrum. Men fördelarna är att två affärsbyggnader som anlagts på gamla banvallen inne i Veberöd inte behöver rivas och att naturskyddsområdet öster om Veberöd inte behöver genomkorsas. (Järnvägen gick tidigare genom detta)

För **Sjöbo** föreslår jag återuppbyggnad av järnvägen på gamla sträckningen genom samhället. Om uppbyggnad i marknivå skulle anses störa bebyggelsen alltför mycket kan banan byggas antingen i högläge (ca. 7 m) eller i tunnel direkt under den sträckning, där banan gick förut. Jochum Ressel i Sövde har för detta avsnitt och för avsnittet öster om Sjöbo hjälpt mig med fältstudier.

För **Sjöbo – Tomelilla** finns i denna studie en ny bansträckning norr om Fyledalen, detta för att inte inkräkta på den naturskyddade Fyledalen. Det bör betonas att järnvägslinjen tidigare gick genom denna dal, men naturskyddet anses idag vara viktigare än att få över trafik från landsväg till den miljö- och klimatvänliga järnvägen. För att lösa denna konfliktsituation har jag därför gjort ett förslag till sträckning utanför Fyledalen: Öster om Sjöbo lämnar den nya järnvägen den gamla sträckningen för att i en 13 eller 15 % lutning stiga upp i Orebacken och korsar under väg 11. Järnvägen följer sedan sydsidan av den vägen till L. Ramsåsa, där järnvägen viker av söderut för att vid Byåsabacken ansluta till den gamla banvallen in till Tomelilla.

För fullständighetens skull är en linjedragning blå streck-prickad utritad, för att kunna användas om gamla banvallen genom Fyledalen skulle kunna användas för att åter lägga ut spår.

jarnvag.ch	Malmö – Sjöbo - Tomelilla Förslag till återuppbyggnad
------------	---

Körtider, tidtabell

Utifrån det inritade förslaget på Lantmäteriets karta mätte jag upp kurvradierna och beräknade maximal hastighet för kurvorna, enligt [Banverkets formel](#), för $h_a = h_b = 150$ mm. För anslutande avsnitt sattes i många fall maximal hastighet till samma värde som för kurvorna de gränsar till, med det övergripande syftet att det inte får bli för täta hastighetsförändringar. Medräknat inbromsning till stopp och acceleration beräknade jag så körtiderna mellan stationsstoppen. Inkl. 1 min stopp på 5 mellanstationer och 3 min total reservtid erhöles **48 min körtid för Malmö – Tomelilla**.

Som jämförelse är i dagens tågtidtabell (2020) restiden 64 min för Malmö – Ystad – Tomelilla. Det kan därför förväntas en omlagring av tågresandet Malmö – Tomelilla – Simrishamn när linjen över Sjöbo återuppbyggs. På sista sidan finns en tidtabell, där också anslutningen till Lund ingår, se sidan 6-7.

Trafikunderlag

Utgående från nuvarande bil- och busstrafik uppskattar jag det framtida tågresandet per dag M-F för:

- Malmö – Dalby till 4900 resande
- Dalby – Sjöbo till 3400 resande
- Sjöbo – Tomelilla: 1840 resande

För beräkningen har jag utgått från bilresandet i Vägtrafikstatistik, 1.1 person per bil och att 30 % förväntas byta till tåget om detta blir attraktivt. Vidare att i bussarna åker i genomsnitt 15 passagerare per buss och att 75 % av dessa förväntas byta till tåg.

Det förväntas att det tillkommer tågresande från Malmö till Tomelilla – Simrishamn som idag åker linjen över Ystad. Det verkliga tågresandet blir därför högre än vad som beräknats utifrån nuvarande resande med bil och buss. Det torde även tillkomma ett visst tågresande från Veberöd – Sjöbo till Ystad, med tågbyte i Tomelilla.

Uppskattade kostnader

Det är knappast möjligt för mig att göra ens en grov uppskattning av totala kostnaden för bygget, då skilda avsnitt av järnvägslinjen byggs upp på olika sätt:

- Upprustning av befintligt enkelspår
- Upprustning av befintligt enkelspår och utbyggnad av detta till dubbelspår
- Utläggning av nytt enkelspår på befintlig banvall
- Utläggning av nytt spår på befintlig banvall och nybygge av ett spår intill → dubbelspår
- Nybygge av enkelspår
- Nybygge av dubbelspår

Framför allt med anslutningen till Lund behöver flera avsnitt få dubbelspår för att tidtabellen på sidan 8 skall bli möjlig. Dessutom tillkommer kostnad för elektrifiering av hela järnvägen

Framtida utbyggnad

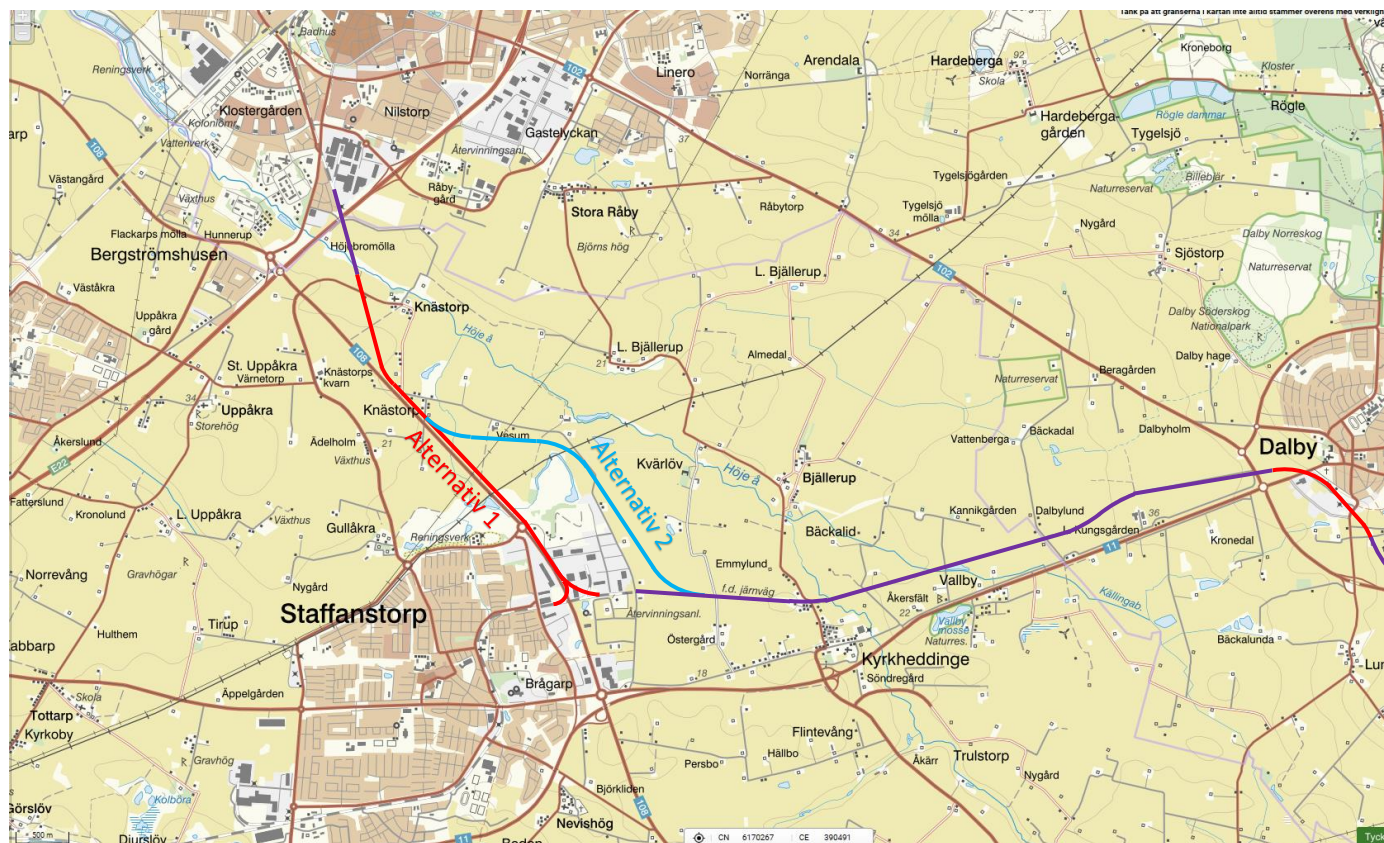
En ytterligare linje skulle kunna byggas från Lund till Staffanstorps/Dalby. Skånetrafiken föreslår detta i [Tågstrategi 2037](#), dock på ett annat sätt än vad som behandlas på de följande sidorna.

Lund – Staffanstorp/-Dalby

Skånetrafiken föreslår att bygga **snabbspårväg** från Lund till Dalby. Därmed skulle Dalby få en mycket fin förbindelse till Lund, med flera spårvagnshållplatser inom staden. Men, tyvärr skulle detta medföra att resande från Lund till Veberöd och vidare mot Sjöbo och Simrishamn alltid skulle behöva byta i Dalby, om direktbussarna Lund – Simrishamn ställs in efter en återuppbyggnad av järnvägen Malmö – Tomelilla.

Jag har därför istället utarbetat ett förslag till **järnväg** Lund – Dalby, vilket möjliggör direkta tåg Lund – Sjöbo – Simrishamn och till och med direkta tåg Helsingborg – Lund – Simrishamn. Linjen dras via Staffanstorp industriområde med anslutning åt båda hållen till järnvägen mellan Staffanstorps station och Dalby. Linjedragningen framgår av nedanstående karta. Närmare beskrivning av linjedragningen på nästa sida.

Förslag till linjesträckning



- nybygge av järnväg
- återuppbyggd järnväg på kvarvarande banvall
- alternativ sträckning (nybygge) vid Staffanstorps industriområde

jarnvag.ch	Malmö – (Lund -) Sjöbo - Tomelilla Förslag till återuppbyggnad
------------	--

Linjebeskrivning.

En direkt järnvägsutfart från Lund mot Dalby är mycket svår att bygga. Denna skulle kräva en dyr stadstunnel. Mellan Lund och Dalby ligger inte heller några orter. Jag föreslår därför att istället använda kvarvarande befintligt spår från Lund C söderut mot Höjebromölla för att därifrån använda den gamla banvallen på en 800 m lång sträcka. Järnvägen fortsätter därefter som nybygge i samma riktning till Knästorp.

Från Knästorp följer järnvägen väg 108 till Staffanstorps industriområde. Järnvägen läggs i en kurva med 150 m radie västerut in på befintlig järnväg, som leder in till Staffanstorps station. Kurvradie 150 m tillåter tyvärr inte högre hastighet än 60 km/h. En rakare sträckning skulle kräva rivning av flera byggnader.

För tåg som kör Lund – Dalby finns det från Knästorp två alternativ:

Alternativ 1 Tågen kör samma väg som tågen in till Staffanstorps industriområde, där de i en växel kör i en vänsterkurva med 500 m radie österut för att ansluta till järnvägen mot Dalby. Fördelen med detta alternativ är att endast en ca. ½ km lång kurva behöver byggas, medan nackdelen är att byggnaden för *Byggmax* måste rivas. Kurvradie 500 m tillåter 110 km/h, varför tågen Lund – Dalby bara behöver sänka hastigheten något, vilket knappast påverkar tidtabellen.

Alternativ 2 Ett separat nybygge från Knästorp till en växel öster om Staffanstorps industriområde, där huvudlinjen till Dalby nås. Sträckningen är vald så att ingen bebyggelse berörs och kvickleran vid Höje å undvikas. Jag har dessutom strävat efter att använda så lite åkermark som möjligt.

I båda alternativen kan det anläggas en hållplats i Kyrkheddinge (ca. 250 inv.) som tagits med i tidtabellsförslaget.

Jag föreslår dubbelspår Malmö – Staffanstorp – Lund på nästan hela sträckan. Staffanstorp – Dalby bör också ligga dubbelspår. Vidare krävs ett dubbelspårsavsnitt mellan Veberöd och Sjöbo på Simrishamnsbanan för att den föreslagna tidtabellen skall bli möjlig.

Tidtabellsförslag

Tidtabellens syfte är att i första hand visa vilka tågförbindelser som blir möjliga med föreslagen utbyggnad. Ingen hänsyn har kunnat tas till befintlig tidtabell för anslutande linjer, vilket naturligtvis är nödvändig vid en realisering.

För tidtabellsförslaget har jag förutsatt:

- sth generellt 120 km/h
- acceleration och inbromsning mellan 0 och 120 km/h på 1 min och på 1 km sträcka
- normalt 1 min stationsuppehåll

Med föreslagen tidtabell är följande möjligt:

- 20-min trafik Malmö – Staffanstorp
- 15-min trafik Lund – Staffanstorp och ungefärlig 15-min-trafik Lund - Dalby
- två tåg i timmen på övriga relationer: Lund – Simrishamn, Malmö – Dalby, Malmö – Simrishamn. Till Simrishamn finns därmed två förbindelser i timmen från både Malmö och Lund, omväxlande med eller utan byte i Dalby.

jarnvag.ch	Malmö – (Lund -) Sjöbo - Tomelilla Förslag till återuppbyggnad
------------	--

Tidtabellsförslag för Simrishamnsbanan med anslutande sträckor från Lund

Bara minuter efter hel timme är utsatta, tidtabellen upprepas varje timme

Malmö C fr		..32			..52		..12				
Kirseberg fr		..36			..56		..16				
Dubbelspårsavsnitt		(.391)			(.02)		(.20)				
Staffanstorp t	↴	..43			..03		..23				
Staffanstorp fr	..50	..44			..05	..20	..24			..35	
Dubbelspår	(.53)	:			(.08)	(.23)	:			(.38)	
Lund t	..59	:			..14	..29	:			..44	
Helsingborg fr		:	..00				:				
Lund fr		:	..51	..04	..16	:	..34				
Kyrkheddinge fr		..47		..09	..21		..39				
Dalby t		..50	..00	..15	..27	..30	..45				
Dalby fr		↵	..01		↵	..31					
Veberöd fr			..09			..39					
Dubbelspårsavsnitt			(.15)			(.45)					
Sjöbo fr			..18			..48					
Tomelilla t			..30			..00					
Tomelilla fr			..31			..01					
Simrishamn t			..53			..23					

Simrishamn fr		..07				..37					
Tomelilla t		..29				..59					
Tomelilla fr		..30				..00					
Sjöbo fr		..43				..13					
Dubbelspårsavsnitt		(.45)				(.15)					
Veberöd fr		..52				..22					
Dalby t		..59	↴			..29	↴				
Dalby fr		..00	..10	..15	..30	..32				..45	
Kyrkheddinge			..13	..21		..37				..51	
Lund t		..09	:	..26	:	..43				..56	
Helsingborg t		..00	:		:						
Lund fr	..02		:	..17	:		..32		..47		
Dubbelspår	(.08)		:	(.23)	:		(.38)		(.53)		
Staffanstorp fr	..11		..16	..26	..36		..41		..56		
Staffanstorp fr	↵	→	..17		..37				..57		
Dubbelspårsavsnitt			(.20)		(.41)				(.01)		
Kirseberg fr			..25		..45				..05		
Malmö C t			..28		..48				..08		

Tågmöten på enkelspårslinje är angivna med **fet skrift**, tågmöten utan resandeutbyte med *fet kursiv skrift* inom parentes.

: = Tåget kör annan väg