



NY PENDEL BINDER SAMMAN MALMÖ

2017-09-04

Av: Malmö stad – Amiralstaden

Redan 2011 beslutades det i Malmös kommunfullmäktige om en ny trafiklösning som fick namnet Malmöringen. Sedan dess har ett annat förslag – Malmöpendeln – seglat upp som det hetaste förslaget. Conny Ragnarp, projekledare på Malmö gatukontor, benar ut de olika alternativen.

Malmö stads målbild är att tre stationer, Rosengård, Persborg och Östervärn, ska öppnas för persontrafik den 9 december 2018. Den dagen ändras nämligen alla tågtabeller och linjer i hela Europa. "Missar man tåget" då, får man vänta ytterligare ett år för att ansluta en ny station. För att detta ska vara möjligt måste en ny station i Rosengård byggas och en ombyggnad ske av Persborg station. Ett beslut om Rosengård station förväntas klubbas igenom av kommunfullmäktige under våren.

Enligt Conny Ragnarp är skisser och utformning väldigt nära det förslag som togs fram redan 2011 och som var väl genomarbetat.

– Ambitionsnivån är väldigt hög och det blir en stadsmässig station som ska kännas trygg och modern, säger han.

Exakt hur den nya trafiklösningen ska se ut har däremot varit oklart, många faktorer finns att ta hänsyn till och många alternativ ska utvärderas.

Nej till Malmöringen

Det ursprungliga förslaget, från början av 2000-talet, är att den lokala tågtrafiken ska gå som i en sluten ring i staden. Enligt det förslaget skulle Malmöringen gå på Kontinentalbanan, via Malmö C och genom Citytunneln, med två tåg i timmen i vardera riktning. Kontinentalbanan är den järnväg som går genom de östra delarna av Malmö och vidare mot Trelleborg. I nuläget har den inte någon persontrafik utan ingår i Skånes godsstråk.

Från början var det tänkt att arbetet med stationerna på Kontinentalbanan skulle dra igång när Citytunneln var klar, alltså redan 2010/2011. Men en miljöprövning avseende bullernivåer satte stopp. Sedan dess har en miljödom tillkommit med krav på Trafikverket och Svedab att bygga bullervallar för 400 miljoner kronor.

– Att förverkliga idén med ett slutet system utan inblandning av regionala tåg, alltså Malmöringen, har sina problem. Trafikverket säger nej till en sådan lösning med motiveringen att det inte finns plats för ytterligare tåg genom Citytunneln.

Redan nu är kapaciteten i Citytunneln hårt ansträngd och en Malmöring skulle innebära två tåg till i timmen, vilket anses vara en överbelastning, förklarar Conny Ragnarp.

Målbilden i dag är istället att låta Pågatåget från Lomma köra genom Malmö C (nedre) och sedan fortsätta via Triangeln

och vidare till Malmö C (övre) där tåget har sin slutstation. Alltså inte ett slutet system. Men en sådan lösning kräver två tåg i timmen på Lommabanan, som idag också är en del av godsstråket. För att kunna köra två tåg i timmen på Lommabanan behöver den byggas ut, något som är planerat till år 2021-2023.

Ja till Malmöpendeln

Så därför tänker sig gatukontoret och Skånetrafiken en tredje lösning som går under namnet Malmöpendeln. I denna utgår man istället från Pågatåget från Kristianstad som kommer in till Malmö C (nedre) för att sedan fortsätta runt till Malmö C (övre).

Men eftersom Kristianstadståget bara anländer en gång i timmen, vill man komplettera med en lokal pendel mellan stationerna Hyllie – Svågertorp – Persborg – Rosengård – Östervärn – och slutligen Malmö C (övre). Därmed skapas en kombination av regional och lokal trafik som förbinder Malmö, utan att det blir en överbelastning genom Citytunneln. Hänger ni med?

Direktförbindelse Rosengård – Kastrup

Conny Ragnarp lyfter en annan fördel med att integrera den lokala trafiken med den regionala, som i fallet med Malmöpendeln.

– Skånetrafiken och Trafikverket prioriterar sällan det lokala. När en störning sker i tågsystemet tar man först hänsyn till X2000, sedan Öresundstågen, därefter de regionala Pågatågen och allra sist det lokala, säger Conny Ragnarp och byter spår.

– Något annat som också är väldigt intressant är att få Öresundståg till station Rosengård med direktförbindelser till Kastrup/Köpenhamn, vilket ser möjligt ut.

Vi bestämmer oss för att prata mer om det en annan gång.

Den här artikeln publicerades ursprungligen i Planering i Malmö, nr 2 år 2017.