

Pågatågsuppehåll i Fagerängen

Denna analys behandlar Pågatågsuppehåll vid Fagerängen i östra Trelleborg. Effekterna av ett eventuellt uppehåll beskrivs med avseende på resande, ortsutveckling, trängsel och miljö, regionala samband, fysiska förutsättningar och trafikekonomi.

Jämförelsealternativet (JA) i beskrivningen nedan är tågtrafik utan stopp i Fagerängen och utredningsalternativet (UA) är tågtrafik med stopp i Fagerängen.

Restid och bussanslutningar

Utan uppehåll i Fagerängen beräknas åktiden mellan Malmö (station Triangeln) och Trelleborg nedre bli ca 27 minuter. Fagerängen kan man nå på 25 minuter, men med ett sådant uppehåll förlängs åktiden till Trelleborg nedre med uppskattningsvis 2 minuter.

På kartorna på nästa sida redovisas restidsisokroner – figurer som visar vilka områden som nås inom en viss tid – i Trelleborg, utan respektive med uppehåll i Fagerängen. De beräknade restiderna är med tåg från Triangeln i Malmö, med möjligt byte till stadsbussnätet i Trelleborg.

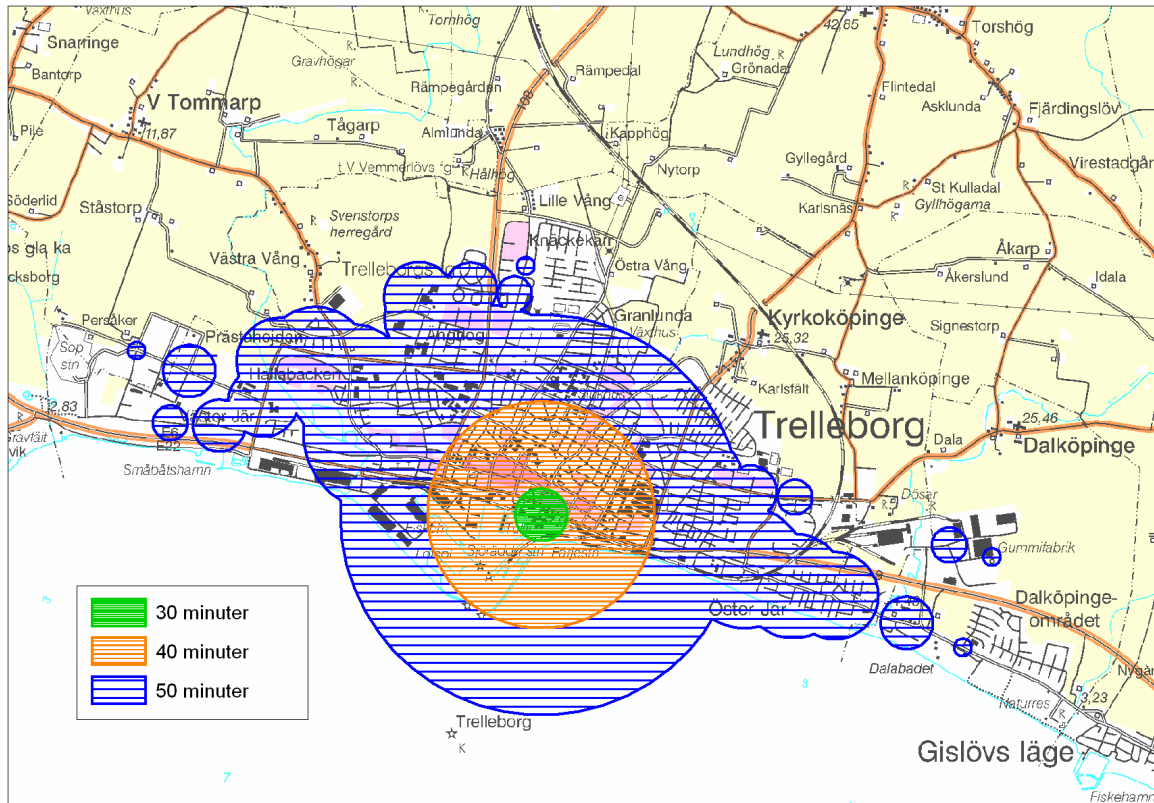
Huvudterminal för bussarna antas vara vid Trelleborg nedre. Trafikeringen förmodas vara anpassad så att bussarna angör terminalen mittemellan tågens ankomst- och avgångstider, vilket i JA ger nio minuters bytestid mellan buss och tåg oavsett riktning. I UA blir motsvarande bytestid vid Trelleborg nedre sju minuter, eftersom tåget ankommer senare och måste avgå tidigare än i JA.

Busstrafiken bör anpassas till byten vid Trelleborg nedre oavsett alternativ. Undantaget är linje 2, som delvis går parallellt med linje 3 och därför bör gå mellan 3:ans tidslägen. Detta innebär dock i UA att linje 2 kan trafikera en eventuell hållplats vid stationen i Fagerängen ungefär mittemellan tågens ankomst- och avgångstider där. Bytestiden blir tämligen lång, ca 12 minuter.

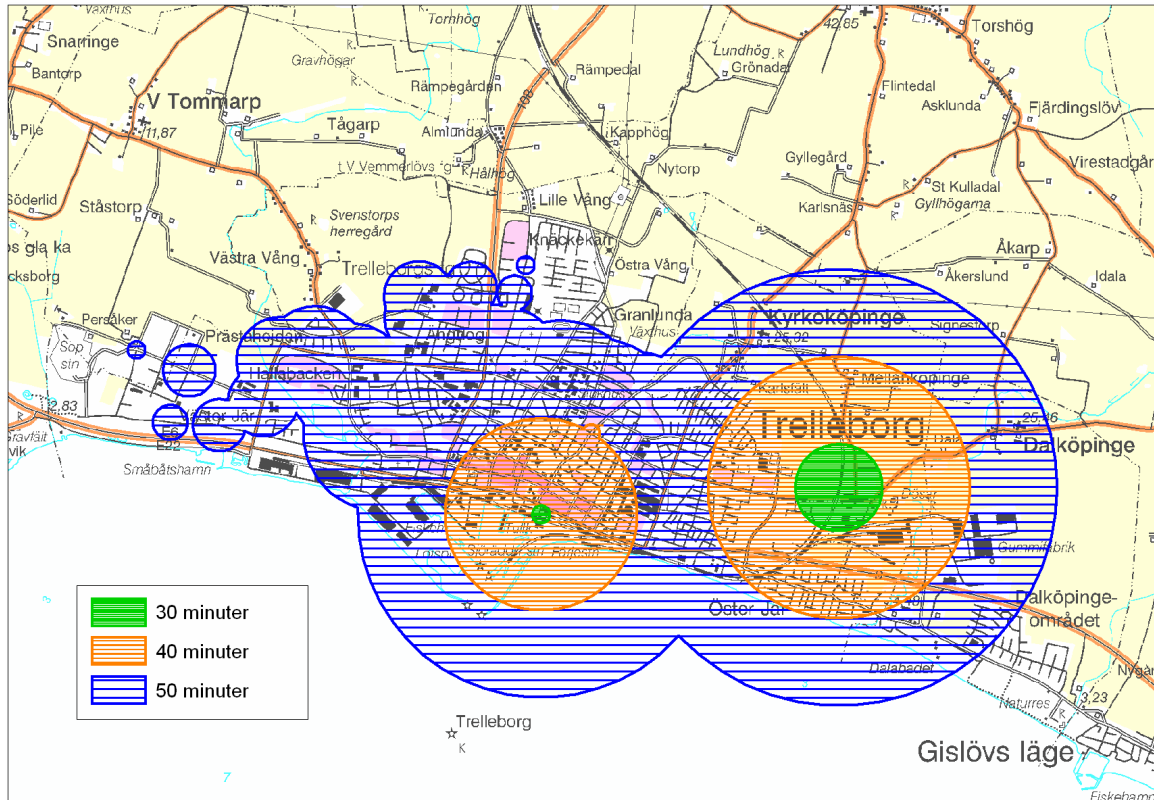
Även regionbusslinjerna bör huvudsakligen anpassas till byten vid Trelleborg nedre, eftersom detta är den centrala huvudterminalen. I och med det möjliggörs även på ett smidigt sätt byten mellan olika busslinjer. Undantaget skulle kunna vara linje 184 till Klagstorp, som redan i dagsläget passerar Fagerängen. Resenärer på denna linje som ska vidare till Malmö tjänar ca 10 minuters restid på att byta vid Fagerängen istället för på Trelleborg nedre. Även linje 144 till Anderslöv passerar Fagerängen, men denna linje bör i första hand anpassas till tåguppehållen i Östra Grevie.

Ytterligare en regionbusslinje, 190 som går utmed kusten från Ystad, kommer in i Trelleborg österifrån och skulle därmed kunna bli aktuell att ansluta till en eventuell tågstation i Fagerängen. För att ansluta linjen till stationen vid Fagerängen måste den ta en omväg på nästan 3 km i förhållande till dagens sträckning (trots nya väganslutningar). Därmed förlängs restiden för de resenärer som har målpunkt i centrala Trelleborg med ungefär fem minuter, vilket är lika mycket som bytesresenärerna till Malmö vinner på anslutningen vid Fagerängen. Eftersom den stora merparten av resenärerna på linje 190 antas ha målpunkt i Trelleborg riskerar man att förlora betydligt fler resenärer än man vinner genom att låta linjen ansluta till tågstationen i östra Trelleborg.

Radien runt hållplatserna i kartorna nedan avgörs av att gånghastigheten generellt har satts till 1,5 m/s, tillsammans med antagandet att det verkliga gångavståndet är 1,3 gånger längre än fågelvägen.



Figur: Resttidsisokroner för 30, 40 och 50 minuters resttid från station Triangeln i Malmö, utan uppehåll i Fagerängen.



Figur: Resttidsisokroner för 30, 40 och 50 minuters resttid från station Triangeln i Malmö, med uppehåll i Fagerängen.

Antal resor

Enligt Tågstrategin antas 5800 tågresor per dag till och från Trelleborg 2020. Genom att studera restidsisokroner, se ovan, och befolkningsstruktur i Trelleborg¹ har den andel som ligger inom Fagerängens upptagningsområde kunnat skattas till drygt 20 % eller 1200 resor per dag. Ett hundratal av dessa antas byta mellan stadsbuss och tåg i Fagerängen och övriga ca 1100 tar sig till stationen på annat sätt. För de 4600 tågresor som sker till och från Trelleborg nedre antas en femtedel vara bytesresor från stadstrafiken.

Majoriteten av resenärerna får något sämre restid om tåguppehåll i Fagerängen införs, eftersom de flesta tågresor i Trelleborg sker till och från Trelleborg nedre. Dock vägs detta upp av den stora förbättring som de resenärer får som har start- eller målpunkt i närheten av Fagerängen. Förändringen sammanfattas i nedanstående tabell, som ger en uppskattning av restidens inverkan på antalet resenärer. De resrelationer som innefattar byte har belastats genom att bytestiden (5 minuter) räknas dubbelt, plus att ett bytesstraff på ytterligare 5 minuter har lagts till.

	Resor/dag, grundvärde	Förändring åktid	Förändring gångtid	Resor per dag, nettoförändring ²
Direktresor Trelleborg nedre	3600	+7%	-	-162
Bytesresor Trelleborg nedre ³	1000	-	-	0
Direktresor Fagerängen ⁴	1100	-58%	+25% ⁵	+303
Bytesresor Fagerängen	100	-2%	-	+1
Summa	5800			+142

Pågatågsuppehåll i Fagerängen ger alltså totalt sett en något bättre restidsstandard och därmed fler resenärer än om uppehåll endast görs på Trelleborg nedre. Dessutom tillkommer resor p.g.a. den utbyggnad av bostäder och verksamheter som planeras i östra Trelleborg. Dessa redovisas i nästa avsnitt.

Ortsutveckling

Vid Fagerängen finns stora möjligheter att utöka och förtäta den stationsnära bebyggelsen. En Pågatågsstation ökar attraktiviteten för såväl bostäder som verksamheter i området, vilket i sin tur ger fler resenärer till kollektivtrafiken.

Enligt det nyligen framtagna planprogrammet för Mellanköpinge planeras sammanlagt ca 500 nya bostäder i området. Den planerade bebyggelsen ligger mycket bra till i förhållande till det tänkta stationsläget, och en Pågatågsstation skulle otvivelaktigt öka områdets attraktivitet. Planprogrammet anger drygt 200 bostäder som "framtida bebyggelse". Med en tågstation i området kommer dessa bostäder troligen till stånd betydligt tidigare än de annars skulle göra.

En nettoökning av antalet bostäder på ca 200 st motsvarar i storleksordningen 120 tillkommande tågresor per dag⁶.

¹ GIS-material på Region Skånes hemsida, www.skane.se.

² Beräknas med åktidselasticitet -0,6 och gångtidselasticitet -0,3.

³ Oavsett alternativ så angör stadsbussarna Trelleborg nedre mittemellan tågens ankomst- och avgångstider. Den totala restiden för dessa resenärer blir därför densamma i båda alternativen.

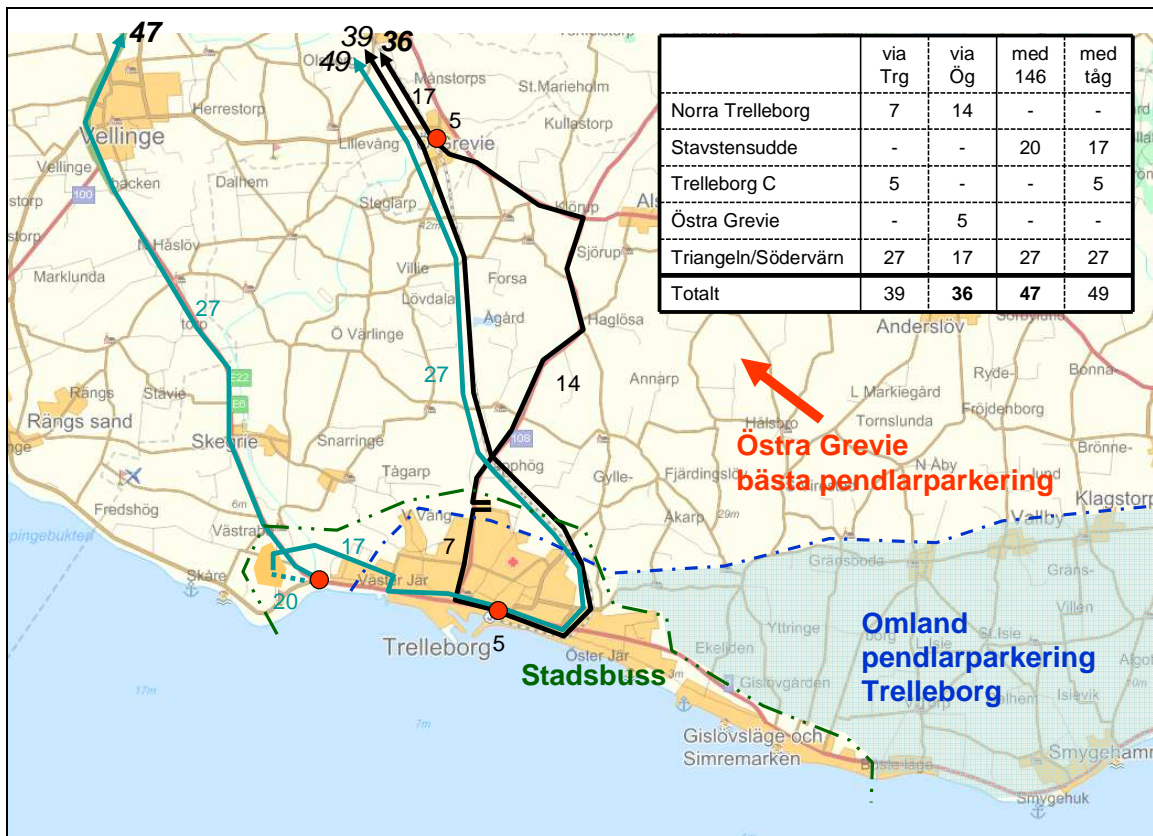
⁴ Jämförs med bussanslutning till Trelleborg nedre.

⁵ Antar 50% längre gångavstånd i Trelleborg, vilket ger ungefär hälften så stor förändring totalt (för start- och målpunkt sammanlagt).

⁶ Antar två personer per bostad och 0,3 tågresor per person och dag.

Trängsel- och miljöeffekter

Pendlarparkering vid Fagerängen ger mindre trafik och framförallt mindre behov av parkeringsyta i centrala Trelleborg. Enligt en restidsanalys som gjorts i samband med en pågående planutredning för området kring Trelleborg nedre finns upptagningsområdet för pendlarparkering huvudsakligen öster om Trelleborg. En station i östra Trelleborg skulle därför bli ett mycket attraktivt alternativ för många pendlarparkeringare.



Figur: Restidsanalys från pågående planutredning för området kring Trelleborg nedre som visar att upptagningsområdet för pendlarparkering i Trelleborg huvudsakligen ligger öster om staden (blå punkt-streckad linje, omlandet för stadsbuss anges med grön punkt-punkt-streckad linje).

Regionala samband

Pågatåguppehåll i Fagerängen ger längre restider till centrala Trelleborg, men totalt sett förbättras restidsstandarden något. Den regionala effekten är dock obetydlig.

Fysiska förutsättningar

Det tänkta stationsläget ligger på en enkelspårssträcka. Uppehållet gör att körtiden förlängs och kapacitetsutnyttjandet ökar. Bedömningen är dock att tillräcklig bankapacitet finns och att uppehållet kan införas utan infrastrukturåtgärder utöver plattform. Nackdelen är att valmöjligheterna för godstågstrafiken begränsas, och att det med Pågatåguppehåll vid Fagerängen kommer att behövas dubbelspår på banan (åtminstone partiellt dubbelspår mellan Trelleborg nedre och Fagerängen) tidigare än om uppehållet inte införas.

Trafikekonomi

Den investering som behövs för att bygga Pågatågsstationen bedöms vara ca 6 miljoner kr (inklusive en plattform), vilket innebär en årskostnad på 0,3 miljoner kr (40 år, 4 % ränta). Dessutom ger den såväl kostnads- som intäktsökningar för Skånetrafiken. Den totala kostnaden sammanställs nedan.

Post	Netto per år (miljoner kr)
Investeringskostnad	-0,3
Drift och underhåll av stationen, tömning av biljettautomater m.m.	-0,1
Ökade tågtrafikkostnader p.g.a. nya uppehåll	-0,3
Ökade biljettintäkter ⁷ (27 kr/resa)	+2,1
Summa	+1,4

Medelintäkten för tågresor från Trelleborg beräknas vara 27 kr/resa (motsvarande intäkten för en genomsnittlig resa Trelleborg–Malmö). Med den resandeökning som redovisas under Antal resor och Ortsutveckling ovan kommer intäktsökningen att vara större än kostnaderna.

Slutsats

Pågatågsuppehåll i östra Trelleborg ger ca 2 minuters längre restid för huvuddelen av tågresenärerna till och från staden. Trots detta är den totala nyttan av uppehållet stor. Stationen i östra Trelleborg förväntas enligt analysen ge positiva nettoeffekter på kollektivresande, orsutsutveckling, trängsel, miljö och trafikekonomi.

⁷ Resandeökning enligt avsnitten Antal resor och Ortsutveckling ger ca 260 tillkommande resor per dag, vilket med 300 vardagsekvivalenter per år ger 78 000 tillkommande resor per år.