

PM 2009:10

2009-03-26

## Pågatågssuppehåll i nordöstra Trelleborg

Denna PM analyserar Pågatågssuppehåll för tre olika hållplatslägen norr om Fagerängen i nordöstra Trelleborg på både kortare och längre sikt. Med kortare sikt avses om trafikstart sker runt 2013; längre sikt kan vara upp till 20 år från idag. Syftet är att hitta ett optimalt läge för Pågatågssuppehåll norr om Fagerängen. I en tidigare utredning undersöktes effekterna av Pågatågssuppehåll vid Fagerängen<sup>1</sup>.

Effekterna för de tre olika lägena norr om Fagerängen beskrivs med avseende på resande, ortsutveckling, trängsel och miljö och regionala samband. Fysiska förutsättningar och trafikekonomi undersöktes i studien för hållplats i Fagerängen och kan anses vara desamma för de tre nya alternativen. Hållplatsläget vid Fagerängen ingår som jämförelse. Resultatet blir en rekommendation om vilket av de fyra hållplatslägena som är att föredra.

## Undersökta alternativ

De undersökta alternativa hållplatslägena för Pågatågssuppehåll i nordöstra Trelleborg visas i Figur 1.



Figur 1 Lokalisering av de olika utredningsalternativen.

<sup>1</sup> Trivector/Skånetrafiken, Pågatågssuppehåll i Fagerängen, 2008-12-16.

- *Alternativ 1* "Mellanköpinge öst" i beskrivningen avser Pågatågsuppehåll öster om det framtida bostadsområdet Mellanköpinge.
- *Alternativ 2* "Kyrkoköpinge" ligger norr om Kyrkoköpinge i den norra utkanten av samma nybyggnadsområde (Mellanköpinge) vid vägen mellan Kyrkoköpinge och Mellanköpinge som leder österut från Köpingegatan.
- *Alternativ 3* "Nytorp" är placerad vid Östervångsvägen/Nytorp. Detta alternativ är tänkt att ansluta till det planerade bostadsområdet Larsgården samt ett öster om järnvägen liggande framtida verksamhetsområde.
- *Alternativ 4* "Fagerängen" är det tidigare undersökta läget vid Engelbrektsgatan.

Lokaliseringen av alternativ 1 är mycket nära alternativ 4, så resultaten för utredningen av alternativ 4<sup>2</sup> kan i mycket stor utsträckning användas även för alternativ 1.

## Restid och bussanslutningar

Med uppehåll i nordöstra Trelleborg beräknas åktiden mellan Malmö (station Triangeln) och Trelleborg nedre bli ca 29 minuter. Restiden mellan Triangeln och de tre hållplatslägena skiljer sig något:

Alternativ 1: 25 minuter

Alternativ 2: 24 minuter

Alternativ 3: 23 minuter

På kartorna (Figur 2–Figur 4) redovisas restidsisokroner för de olika alternativen – figurer som visar vilka områden som nås inom en viss tid från de olika hållplatsalternativen. De beräknade restiderna är med tåg från Triangeln i Malmö, med möjligt byte till stadsbussnätet i Trelleborg nedre. Det antas att bytestiden för bussanslutningar vid hållplatslägena i nordöstra Trelleborg är så lång att en vidare resa med buss från dessa hållplatser inte anses vara ett alternativ. Därför beräknas endast gångavstånd från dessa hållplatser.

Huvudterminal för bussarna antas vara vid Trelleborg nedre. Trafikeringen förmodas vara anpassad så att bussarna angör terminalen mittemellan tågens ankomst- och avgångstider, vilket ger sju minuters bytestid mellan buss och tåg oavsett riktning.

Möjligheterna för anslutning till det lokala bussnätet skiljer sig mellan de tre undersökta stationslägena. Prioritet ett är att den lokala busstrafiken anpassas till byten vid Trelleborg nedre oavsett alternativ.

**Alternativ 1** (jämför tidigare utredning för alternativ 4): Linje 2, som delvis går parallellt med linje 3 bör gå mellan 3:ans tidslägen och passera den nya hållplatsen. Detta innebär att linje 2 kan trafikera en eventuell hållplats vid stationen ungefär mittemellan tågens ankomst- och avgångstider där. Bytestiden blir tämligen lång, ca 12 minuter.

**Alternativ 2:** Den lösning som är tänkbar är att förlänga linje 2 till den nya stationen nordöst om Kyrkoköpinge istället för att sluta i Fagerängen. Bussen kommer samtidigt till hållplatsen som tåget avgår så att denna bytesmöjlighet är begränsad. Slutsatsen blir alltså att för hållplatsläget vid Kyrkoköpinge finns ingen bra möjlighet för anslutning till den lokala kollektivtrafiken.

**Alternativ 3:** Vid byggnad av en ny Pågatågsstation vid Nytorp kan linje 1 förlängas till den nya hållplatsen vilket uppskattningsvis skulle förlänga körtiden med fyra minuter ovanpå de ca 14 minuter som antas för sträckan mellan Trelleborg nedre och Högalid. Bytestiden blir dock mycket lång: uppskattningsvis 20 minuter, vilket inte torde vara ett intressant resealternativ. Slutsatsen blir alltså densamma som för alternativ 2; för hållplatsläget vid Nytorp finns ingen bra möjlighet för anslutning till den lokala kollektivtrafiken.

<sup>2</sup> Trivector/Skånetrafiken, Pågatågsuppehåll i Fagerängen, 2008-12-16.

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.

I **alternativ 1** skulle linje 184 till Klagstorp, som redan i dagsläget passerar Fagerängen, kunna vara undantaget. Resenärer på denna linje som ska vidare till Malmö tjänar ca 10 minuters restid på att byta vid Fagerängen istället för på Trelleborg nedre. En förutsättning är dock att bussen inte behöver köra en tidskrävande omväg för att nå stationen. I detta avseende ligger det tidigare studerade alternativ 4 bättre till vid Engelbrektsgratan.

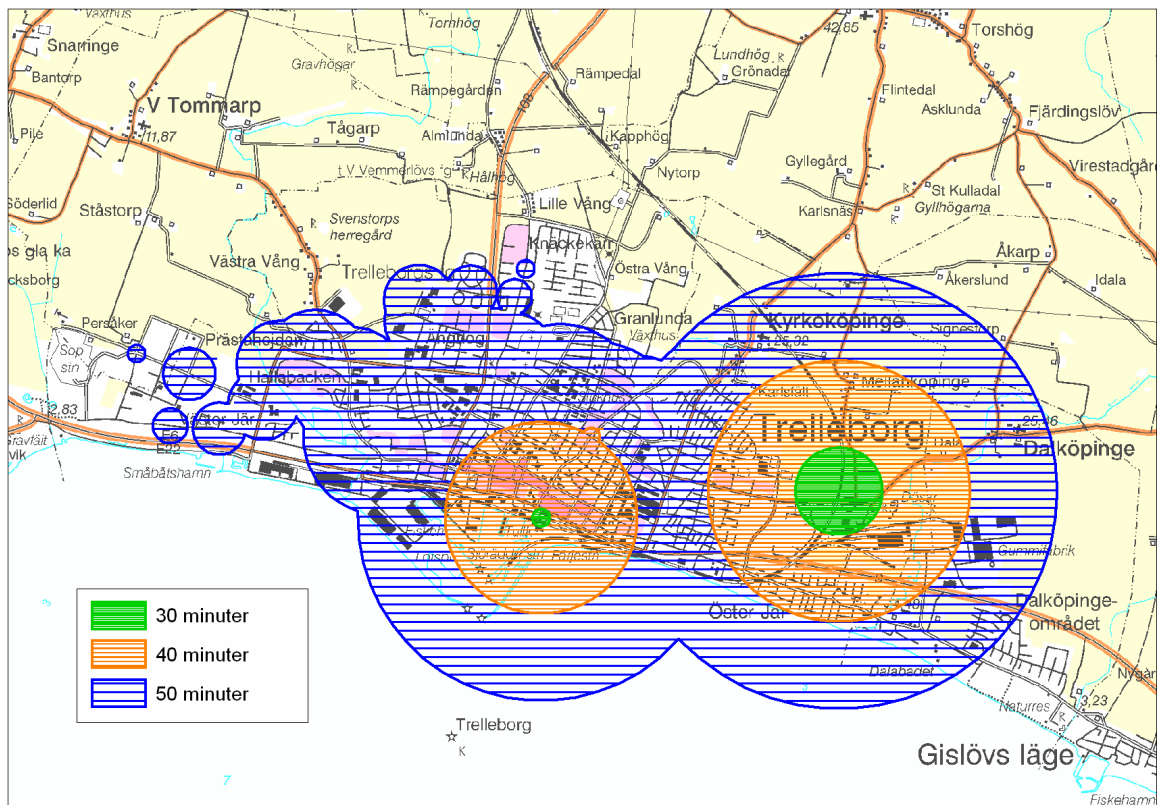
Även linje 144 till Anderslöv passerar nära den nya hållplatsen i alternativ 1, men denna linje bör i första hand anpassas till tåguppehållen i Östra Grevie.

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 enligt alternativ 1 eller 4. För att ansluta linjen till stationen vid östra Mellanköpinge/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.

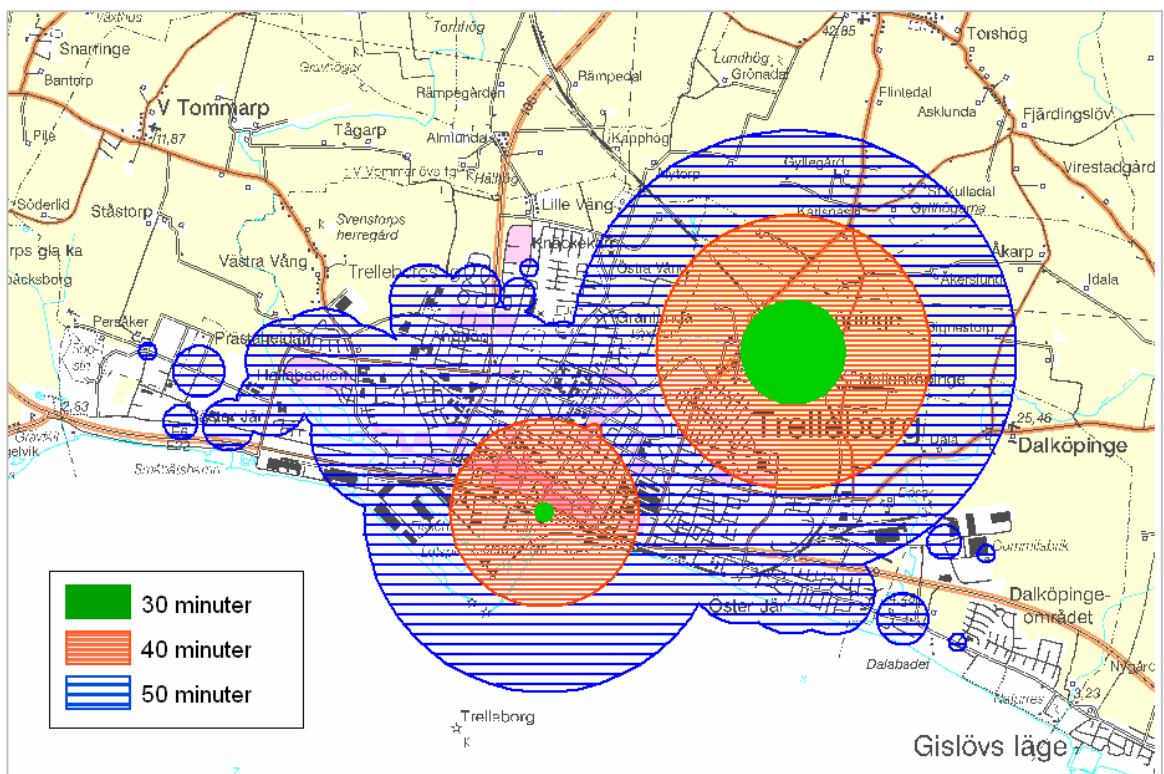
I **alternativ 2** skulle linje 165 kunna passera den nya hållplatsen genom att köra en slinga från Köpingegatan. Linje 165 har dock en viktigare bytesfunktion i Svedala, där linjen erbjuder bytesmöjlighet för resenärer från t.ex. Ystad mot Lund. Denna funktion går före anpassningen i Trelleborg, och dessutom är den restidsförlängning som en omväg via stationen innebär tveksam.

I **alternativ 3** skulle linje 385 kunna köra en slinga förbi hållplatsen i Nytorp för att sedan svänga in i Trelleborgs tätort vid Östra Vång via Östervångsvägen istället för vid Lille Vång och därmed mata till stationen. Linjen kör dock endast en dubbeltur på vardagar och anpassas snarare till skoltiderna i Trelleborg än till tågen.

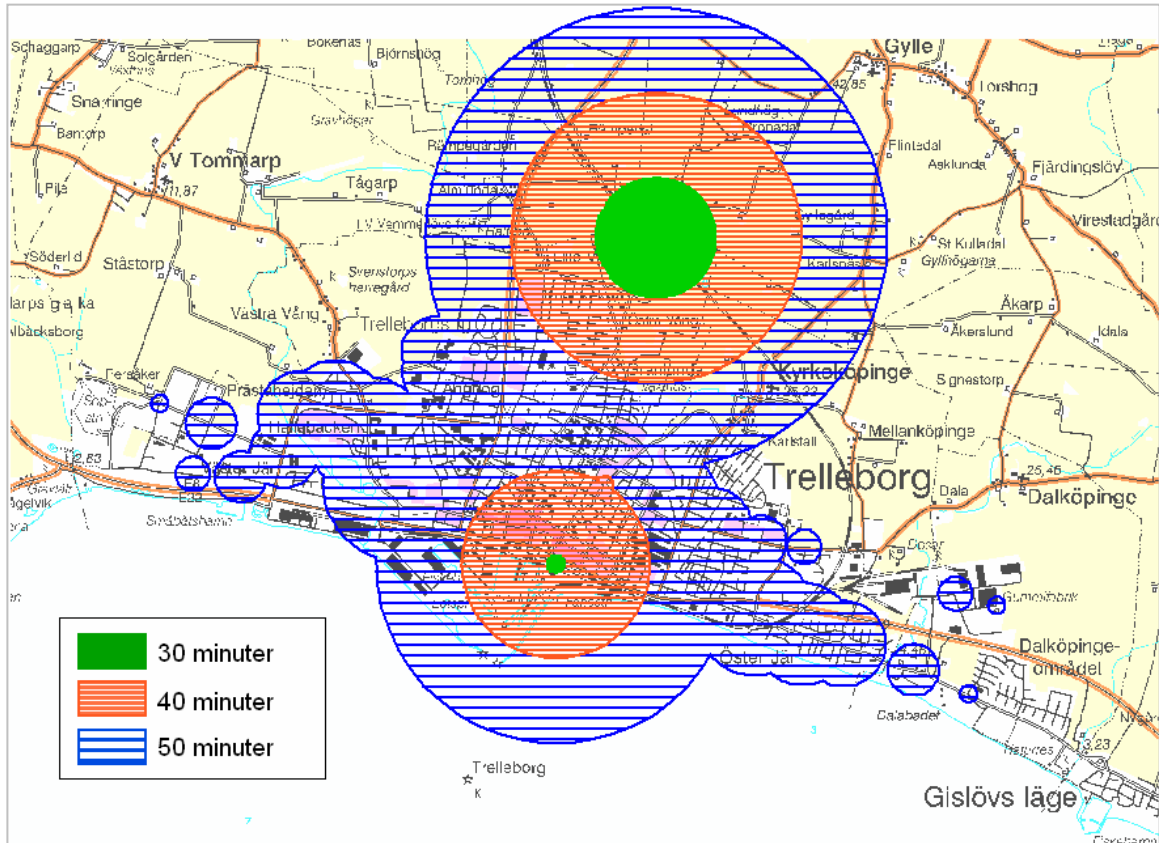
Radien runt hållplatserna i kartorna nedan avgörs av att gånghastigheten generellt har satts till 1,5 m/s, tillsammans med antagandet att det verkliga gångavståndet är 1,3 gånger längre än fågelvägen.



Figur 2 Alternativ 1: Restidsisokroner för 30, 40 och 50 minuters restid från station Triangeln i Malmö, med uppehåll i östra Mellanköpinge (motsvarande alternativ 4, Fagerängen).



Figur 3 Alternativ 2: Restidsisokroner för 30, 40 och 50 minuters restid från station Triangeln i Malmö, med uppehåll vid Kyrkoköpinge.



Figur 4 Alternativ 3: Restidsisokroner för 30, 40 och 50 minuters restid från station Triangeln i Malmö, med uppehåll vid Nytorp.

## Befintligt resandeunderlag

Genom att studera restidsisokroner, se ovan, och befolkningsstruktur i Trelleborg<sup>3</sup> har resandeunderlaget som ligger inom upptagningsområdet för de tre alternativen kunnat uppskattas.

**Alternativ 1:** Cirka 3700 personer som bor runt hållplatsläget i alternativ 1 har en restid från maximalt 40 minuter till Triangeln i Malmö. Inom 50-minutersradien tillkommer ytterligare 3500 personer. Totalt alltså uppskattningsvis **7200** invånare med mindre än 50 minuters restid till station Triangeln.

**Alternativ 2:** I dagsläget bor cirka 2800 personer inom 40-minutersradien runt stationsläget. Inom 50-minutersradien tillkommer 3000 invånare. Totalt uppskattas **5800** invånare få mindre än 50 minuters restid till station Triangeln.

**Alternativ 3:** Uppskattningsvis 550 personer bor inom 40-minutersradien runt stationsläget i alternativ 3. Inom 50-minutersradien tillkommer 3300 invånare. Totalt alltså uppskattningsvis **3850** invånare med mindre än 50 minuters restid till station Triangeln.

<sup>3</sup> GIS-material på Region Skånes hemsida, [www.skane.se](http://www.skane.se).

## Ortsutveckling

De olika hållplatslägena angränsar till planerade nybyggnadsområden. En Pågatågsstation ökar attraktiviteten för såväl bostäder som verksamheter i området, vilket i sin tur ger fler resenärer till kollektivtrafiken.

### Alternativ 1 och 2:

Enligt det nyligen framtagna planprogrammet för Mellanköpinge<sup>4</sup>, till vilket hållplatslägena i alternativ 1 och 2 angränsar, planeras sammanlagt cirka 500 nya bostäder i området. Framförallt alternativ 1 ligger mycket bra till i förhållande till den planerade bebyggelsen, och en Pågatågsstation skulle otvivelaktigt öka områdets attraktivitet.

Planprogrammet anger drygt 200 bostäder som "framtida bebyggelse" i den norra delen av området Mellanköpinge. Detta område ligger närmare alternativ 2. Det betyder samtidigt att lokaliseringen av alternativ 2 ligger på längre avstånd från de delar av det nya området som kommer att byggas först.

Totalt ca 700 nya bostäder motsvarar **ca 1400 nya invånare** i stationens direkta upptagningsområde<sup>5</sup>.

### Alternativ 3:

Hållpaltsläget i alternativ 3 angränsar till ett planerat nybyggnadsområde, Larsgården/Vipeängen, samt till ett planerat verksamhetsområde. För Larsgården planeras 400–500 lägenheter<sup>6</sup>. Dock är utbyggnader inom "Larsgårdenområdet inte aktualiserat eftersom dess trafikmatning idag endast kan ske söderut i befintligt gatunät mot Hedvägen. Utbyggnader här kräver således utbyggnad av huvudvägnätet med kopplingar till riksvägnätet för att undvika genomfartstrafiken genom staden"<sup>7</sup>.

I bästa fall alltså ca 500 nya bostäder, vilket motsvarar **ca 1000 nya invånare** i stationens direkta upptagningsområde.

## Trängsel- och miljöeffekter

Pendlarparkeringar vid de olika hållplatslägena 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 pendlarparkeringar huvudsakligen öster om Trelleborg (se Figur 5).

**Alternativ 1** skulle därför bli ett mycket attraktivt alternativ för många pendlarparkeringar. Om den planerade Ringvägen byggs går den att ansluta till riksväg 9 samt till Engelbrektsgatans fortsättning österut mot Dalköpinge.

**Alternativ 2** ligger vid en mindre landsväg som avgår från Köpingegatan i Kyrkoköpinge. Anslutningen till det överordnade vägnätet är därmed inte lika bra som för alternativ 1 och skulle öka trafikmängden i Kyrkoköpinge. Alternativet vore en anslutning via den nya Ringvägen.

**Alternativ 3** ligger vid en mindre landsväg som är förlängningen av Östervångsvägen och går mot Gylle och vidare till Haglösa/Bösarp. Anslutningen till det övergripande vägnätet är följaktligen något bristfällig. Även här vore alternativet en anslutning till det övergripande vägnätet via den nya Ringvägen.

---

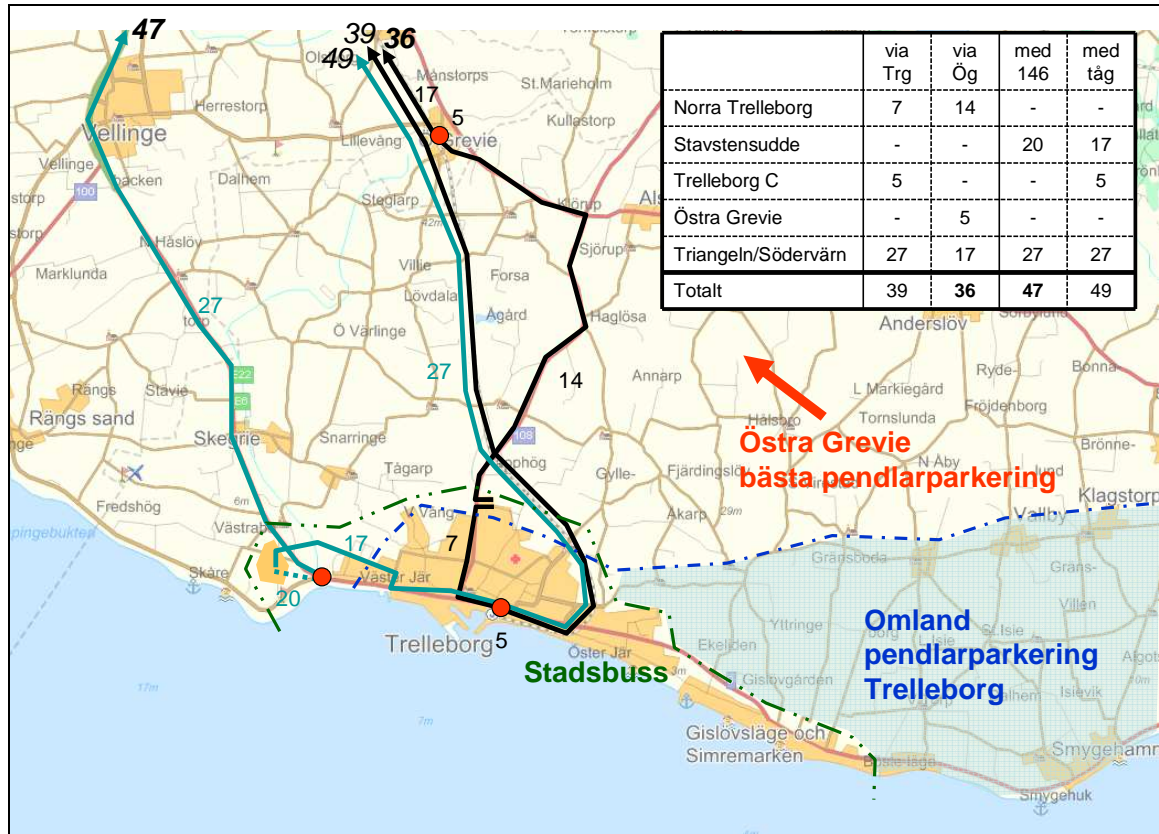
<sup>4</sup> Program till detaljplan för Mellanköpinge del av 13:23 m.fl. Trelleborgs kommun, Skåne län.

<sup>5</sup> Antar två personer per bostad.

<sup>6</sup> Översiktsplan 2002.

<sup>7</sup> Stadsbyggnadskontoret/Tekniska förvaltningen, 2008, Samrådshandling – översiktlig väg- och bebyggelsestruktur i Trelleborg stad.

Hållplatsalternativen 2 och 3 ligger inte lika bra i förhållande till det huvudsakliga upptagningsområde för pendlare som alternativ 1. Detta betyder att de allra flesta pendlare skulle behöva köra en längre väg till pendlarparkeringen i alternativ 2 och framförallt i alternativ 3. En större andel väljer då att parkera vid Trelleborg nedre, vilket medför ökad trafik och större ytbehov i centrala Trelleborg.



Figur 5 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

Alternativ 1 utmärker sig genom att skapa en bra anslutning till Pågatågen för pendlare som kommer österifrån och vill pendla vidare mot Malmö. Detta ger en regional effekt i form av mindre biltrafik mot Malmö. För de andra två hållplatslägena är effekten mindre då de inte ansluter lika bra till upptagningsområdet för pendlare som alternativ 1.

## Fysiska förutsättningar

Jämför utredning om hållplats vid Fagerängen. De kapacitetsmässiga förutsättningarna på järnvägen bedöms inte skilja sig mellan de olika alternativen.

## Trafikekonomi

För kostnader för anläggning av en hållplats samt intäkten från resor, oavsett alternativ, jämför utredning om hållplats vid Fagerängen. Här antas att intäktsökningen kommer att vara större än kostnaderna.

Vid eventuella förlängningar av busslinjerna tillkommer kostnader för detta. I värsta fall ökar fordonsbehovet, vilket betyder väsentligt högre kostnader. Detta har emellertid inte studerats närmare p.g.a. osäkerhet kring andra framtida linjeförändringar som påverkar resultatet.

## Slutsats

På kortare sikt ger alternativ 1 eller alternativ 4 med ett stationsläge öster om det nyplanerade området Mellanköpinge bästa positiva effekten med tanke på såväl bussanslutningar, befintligt resandeunderlag, trängsel och miljö som regionala samband. Stationsläget i dessa alternativ ligger också bäst till med tanke på att utbyggnaden av Mellanköpinge sker söderifrån.

På längre sikt kan även alternativ 2 och 3 ge bra effekt när utbyggnadsplanerna är realiserade runt dessa stationslägen. Räknar man samman befintligt resandeunderlag med de planerade utbyggnaderna kvarstår dock alternativ 1 eller 4 som de klart bästa.

Jämför man alternativ 1 med det tidigare utredda läget vid Engelbrektsgatan (alternativ 4) är skillnaden väldigt liten när det gäller upptagningsområde, anslutning till det lokala bussnätet, etc. I alternativ 1 är stationens läge mer integrerat i den nya bebyggelsen, men i alternativ 4 kan det redan befintliga området Fagerängen bättre ta del av tåganslutningen. I denna stadsdel bor det redan idag fler än vad utbyggnadsplanerna avser för norra Mellanköpinge. Samtidigt kan det bli svårare att integrera en pendlarparkering som inte ligger vid en större väg som Engelbrektsgatan utan istället i det nybyggda området. Alternativet är att pendlarparkeringen byggs öster om järnvägen vilket fungerar både i alternativ 1 och 4.

Sammanfattningsvis rekommenderar vi alternativ 4, vid Engelbrektsgatan, som stationsläge i östra Trelleborg. På kort sikt kommer nyttan med detta stationsläge vara störst därför att det redan idag finns ett stort resandeunderlag i området. På längre sikt blir detta underlag ännu större tack vare utbyggnadsplanerna i området.