

**Järnvägslinjen mellan Kristianstad och Åhus har i dagens läge ingen persontrafik och endast begränsad godstrafik. I Skånetrafikens [Trafikstrategi 2037](#) finns planer på att återuppta persontrafiken på denna bana, men först år 2037. Det är dock välmotiverat att återuppta trafiken långt tidigare, då det både finns ett stort resandeunderlag och då banan redan finns och därför kan rustas upp till en begränsad kostnad. Följande studie vill belysa detta närmare.**

*Birger Tiberg är civilingenjör, med järnvägsintresse sedan barnsben. Sedan 1980 är han bosatt i Schweiz. Efter sin pensionering engagerar han sig aktivt i svensk järnvägspolitik, bl.a. med flera konkreta förslag till hur trafiken skulle kunna återupptas på ett urval järnvägar med nedlagd trafik.*

### Dagens situation

17 km från Kristianstad (40 000 inv.) ligger Åhus med nästan 10 000 inv. och växande befolkning, Mellan orterna ligger en järnväg som idag är nästan oanvänd. Dessutom ligger Hammarslund (600 inv, snabbt växande), Viby (ca. 1 000 inv.) och Rinkaby (ca. 1 000 inv.) längs järnvägen. Den lilla orten Horna (100 inv) ligger också längs järnvägen, men är inte med i denna studie. Uppgivna innevånarantal enligt Wikipedia.

På vägen mellan Kristianstad och Åhus går det i högrafik buss en gång var 10 min, annars var 15-30 min. Körtid 36-38 min. Dessutom kör det mellan orterna ca. 10 000 bilar per dag (undantaget resor vidare mot Österlen), källa Trafikverket. Bilresan tar 25 min enligt hitta.se

Järnvägslinjen är 17 km lång, mestadels rak, med ett par kurvor. Se kartorna på sidan 5. Enligt linjeboken för Kristianstad-Åhus är idag sth endast 40 km/h, med nedsättningar till 10 km/h på åtta vägkorsningar.

### Utbyggnadsförslag

I denna studie presenteras två olika utbyggnadsnivåer för att återuppta persontrafiken på järnvägslinjen. Den lägre nivån, steg 1, möjliggör halvtimmestrafik med två mellanstopp, restid 18 min. Den högre nivån, steg 2, möjliggör kortning av restiden till 16 min med tre mellanstopp, samt tidvis kvartstrafik

För utbyggnaden finns följande alternativ:

1. Utbyggnad först enligt steg 1 (dieseldrift), för att senare bygga ut till steg 2. Utbyggnaden från steg 1 till steg 2 kan t.ex. göras så att tågtrafiken under utbyggnaden bara körs M-F medan utbyggnaden görs. Endast buss L-S under utbyggnadsfasen.
2. Utbyggnad direkt enligt steg 2 (eldrift), se nedan.

I båda alternativen föreslås att behålla busstrafiken i nuvarande omfattning till en början, för att sedan minska denna med tiden, allt eftersom antalet bussresande minskar. De direkta bussturerna Kristianstad – Åhus – Furuboda behålls dock, med bytesmöjlighet till och från tåg i Åhus. Därigenom blir det också kvar lokaltrafik med buss Kristianstad – Åhus.

Anm. På grund av det stora resandeunderlaget är det knappast aktuellt att bara bygga ut enligt steg 1 och inte mer. Den förväntade stora resandeströmmen skulle de föreslagna Y1-orna i steg 1 inte klara av med tiden.

<b>jarnvag.ch</b>	<b>Kristianstad – Åhus</b> Förslag till återupptagen persontrafik
-------------------	--

### Utbyggnadsförslag - steg 1

Banan klarar enligt uppgift redan idag genomgående 70-80 km/h. Dock behöver fällningsspårledningarna förlängas till vägskyddsanläggningarna. I Viby, Rinkaby och Åhus behövs stationsutrustning: fjärrstyrning, plattformar, belysning, väntkur, informationssystem och biljettautomat.

På grund av det stora resandeunderlaget torde trafik med inhyrda dieselmotorvagnar typ Y1 inte förslå i längden. Antingen måste större dieselmotorvagnar införskaffas, eller så måste banan elektrifieras, så att samma tågtyp kan sättas in som för övrig Pågatrafik.

Tidtabellsförslag 1, tågen körs med sth 80 km/h

Kristianstad C	..02	..32
Viby t	..08	..38
Viby fr	..09	..39
Rinkaby t	<b>..14</b>	<b>..44</b>
Rinkaby fr	<b>..15</b>	<b>..45</b>
Åhus	..20	..50

Åhus	..09	..39
Rinkaby t	<b>..14</b>	<b>..44</b>
Rinkaby fr	<b>..15</b>	<b>..45</b>
Viby t	..20	..50
Viby fr	..21	..51
Kristianstad C	..27	..57

**Fett** är tågmöten framhävda, för Rinkaby

### Utbyggnadsförslag - steg 2

Banan upprustas genomgående till sth 120 km/h och elektrifieras. Rätning av kurvan ”R 350 m” vid Hammarslund och utbaxning av kurvan ”R 600 m” norr om Rinkaby, se kartorna. I Hammarslund byggs en mötesstation med plattformar för tågmöten och -stopp. Mötesstationer även i Viby och Rinkaby. För vägskyddsanläggningar och stationsutrustning se steg 1. Med elektrifiering av banan föreslås samma tågtyp som för Skånetrafiken, d.v.s. X61. Inledningsvis kan äldre X11 insättas.

Tidtabellsförslag 2, med extratåg i högtrafik

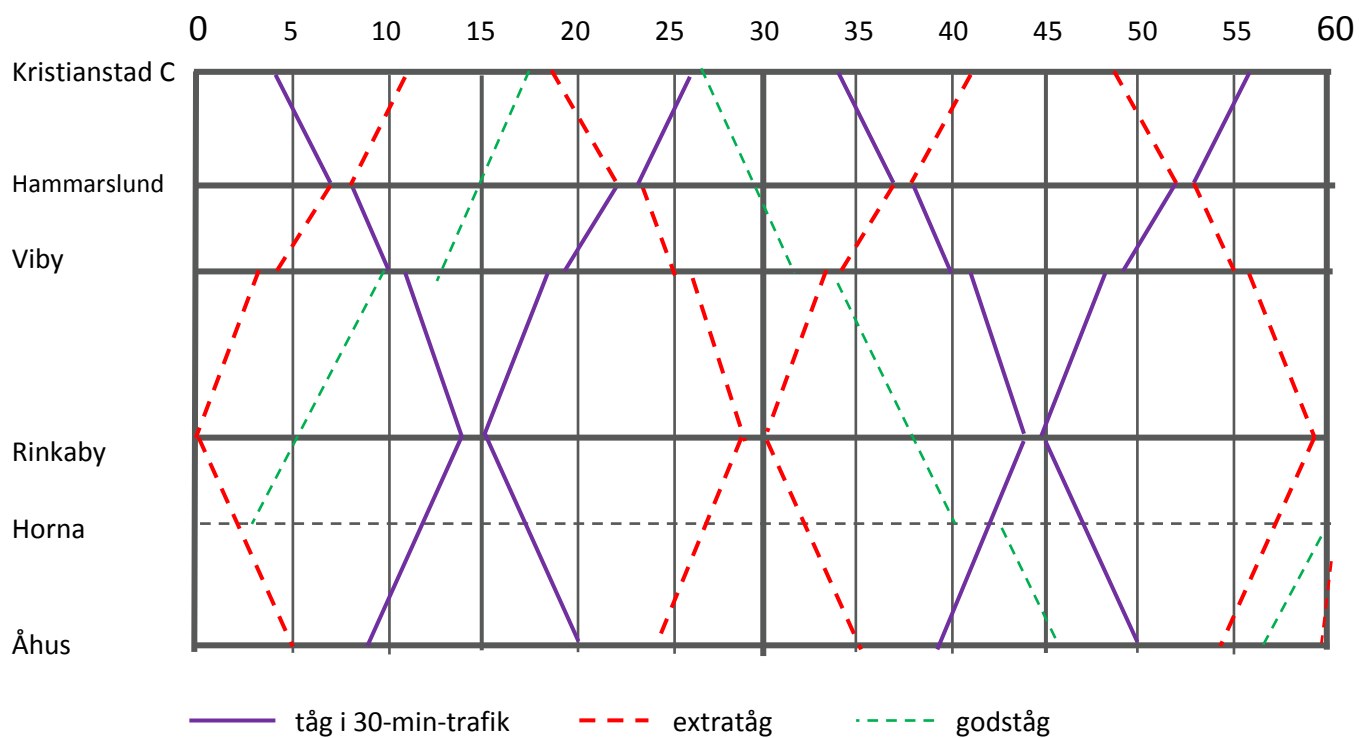
		<i>extra</i>		<i>extra</i>
Kristianstad C	..04	<b>..19</b>	..34	<b>..49</b>
Hammarlund	<b>..07</b>	<b>..22</b>	<b>..37</b>	<b>..52</b>
Hammarlund	<b>..08</b>	<b>..23</b>	<b>..38</b>	<b>..53</b>
Viby t	..10	<b>..25</b>	..40	<b>..55</b>
Viby fr	..11	<b>..26</b>	..41	<b>..56</b>
Rinkaby t	<b>..14</b>	<b>..29</b>	<b>..44</b>	<b>..59</b>
Rinkaby fr	<b>..15</b>	<b>..30</b>	<b>..45</b>	<b>..00</b>
Åhus	..20	<b>..35</b>	..50	<b>..05</b>

		<i>extra</i>		<i>extra</i>
Åhus	..09	<b>..24</b>	..39	<b>..54</b>
Rinkaby t	<b>..14</b>	<b>..29</b>	<b>..44</b>	<b>..59</b>
Rinkaby fr	<b>..15</b>	<b>..30</b>	<b>..45</b>	<b>..00</b>
Viby t	..18	<b>..33</b>	..48	<b>..03</b>
Viby fr	..19	<b>..34</b>	..49	<b>..04</b>
Hammarlund	<b>..22</b>	<b>..37</b>	..52	<b>..07</b>
Hammarlund	<b>..23</b>	<b>..38</b>	<b>..53</b>	<b>..08</b>
Kristianstad C	..26	<b>..41</b>	..56	<b>..11</b>

**Fett** är tågmöten framhävda, för Rinkaby och Hammarlund.

Med mötesspår i Hammarslund, Viby och Rinkaby finns även plats för godståg, se den grafiska tidtabellen nedan. Godstågen körs då i de lägen som är till för extratågen, d.v.s. när dessa inte kör. Om en annan variant väljs, där lokaltågen normalt körs var 15 min, behövs mötesspår för godståg i Homa. De tunna gröna streckade linjerna visar möjliga tider för godståg i den senare varianten.

Grafisk tidtabell (skiss), styv tidtabell. Ett avsnitt för en timme visas.



<b>jarnvag.ch</b>	<b>Kristianstad – Åhus</b> <b>Förslag till återupptagen persontrafik</b>
-------------------	---

### Trafikunderlag

Resandeunderlaget för tågtrafiken har uppskattats utgående från dagens bil- och busstrafik, se sid. 1.

Det har räknats med bussarna på linje 551. Vidare 40 passagerare per buss i högtrafik och 15 passagerare per buss i lågtrafik, och att 75 % av bussresande istället skulle ta tåget.

Av bilresande antas 1.1 resande per bil och att 30% skulle ta tåget istället.

Beräkningen gav följande uppskattningar

6 000 tågresande per dag, båda riktningarna sammanräknad

420 tågresande per riktning och timme i högtrafik

För detta beräknade trafikunderlag räcker en Y1 per tur i lågtrafik, medan tre multipelkopplade Y1-or blir nödvändiga i högtrafik. Det krävs alltså 6 Y1 + reserv = 7-8 st Y1, med 68 sittplatser per Y1.

Med elektrifiering kan X61 insättas, med 214 sittplatser. Med detta fordon räcker ett tågsätt för alla turer. För trafiken räcker två tågsätt för halvtimmesstrafik. För kvartstrafik behövs ett tredje tågsätt

Det skall betonas att det därmed finns ett mycket bra underlag för att återuppta tågtrafiken till Åhus. Man behöver då också hålla i minnet att goda tågförbindelser brukar generera nytt resande som inte fanns före.

Trafikunderlaget kan således ganska snart bli ännu mycket större än vad jag uppskattat det till. Frågan är då om inte elektrifiering och upprustning till minst 120 km/h redan från början borde rekommenderas. Med en insats av Y1, se steg 1, kan efterfrågan bli så stor att dessa (ganska små) tåg rätt snart blir överfulla. Vilket alternativ som väljs blir därmed en avvägningsfråga: Aningen ett billigare alternativ, som kan omsättas snabbare, men också snabbt riskerar att bli otillräckligt. Eller ett något dyrare alternativ, som behöver lite längre tid för att förverkligas, men med tillräcklig kapacitet för lång tid framöver.

### Framtida utbyggnad

Tågen skulle i framtiden kunna förlängas till Broby (3 000 inv). Denna återupptagna persontrafik finns omnämnd i [Skånetrafikens Trafikstrategi 2037](#).

(Kristianstad-) Karpalund – Broby ligger kvar. Delen Hanaskog (1 400 inv) – Broby är däremot uppriven och används som cykelbana. Bangården i Broby har numera blivit busstation och grönområde. Tågtrafik kräver därför delvis återuppbyggnad. Detta till en begränsad kostnad då banvallen finns kvar. Tågen skulle förutom i Broby och Hanaskog också stanna i Knislinge (3 100 inv) och Färlöv (1 000 inv).

Källor: Google Maps och jarnvag.net

Birger Tiberg  
14 jan 2018

## Kartor med uppskattade kurvradier

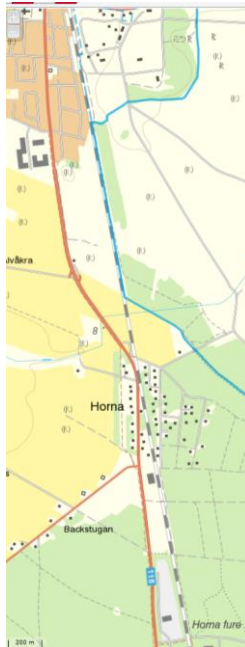
### Kristianstad – Gustav Adolf



### Gustav Adolf - Rinkaby



### Rinkaby – Horna Fure



### Horna Fure - Åhus



Kartor: Lantmäteriet