

TREDJE SPÅR GENOM SKÖVDE

2018-10-08



UPPDRAGSLEDARE: GÖRAN SEWRING

KONTAKTPERSONER SKÖVDE KOMMUN: JAN BREMER, CHRISTIAN JOHANSSON

OMSLAGSBILD: VY NORRUT. DE TVÅ VÄNSTRA SPÅREN ÄR STAMBANANS HUVUDSPÅR.

MARIESJÖOMRÅDET LIGGER TILL VÄNSTER. SAMTLIGA FOTON: GÖRAN SEWRING

INNEHÅLL

1	INLEDNING	3
2	Tidigare studier	3
3	Genom Skövde	7
4	SPÅRRESERVAT FÖR FLER SPÅR GENOM SKÖVDE	9

1 INLEDNING

Det finns ett reservat för ett tredje spår på stambanan vid Mariesjöområdet i Skövde och det finns ett skäl till att göra en linjenätsanalys för behovet av detta reservat eller om det kan läggas någon annanstans. Möjligheten till att bygga ut till ett fyrspråk ska beaktas. Denna PM syftar till att för Skövde kommuns räkning belysa denna fråga med utgångspunkt från dagens förhållanden och för framtida behov.

2 Tidigare studier

I Trafikverkets åtgärdsvalsstudie "Västra stambanan genom Västra Götaland, underlagsrapport ytterligare kapacitetsåtgärder Laxå-Alingsås" studerades bl.a. möjliga åtgärder för att förbättra förutsättningarna för godstrafiken på Västra stambanan. Följande delar studerades:

- Magasinering för godstrafiken under högtrafikperioder.
- Fler förbigångsspår.
- Flerspråk på längre sträckor.

Målbilden för den framtida godstrafiken är 80 godståg/dygn, 40 godståg/dygn och riktning. Detta är baserat på en framskrivning av Trafikverkets basprognos 2040, som även stämmer med EU:s vitbok gällande ökning av godstrafik på järnväg.

Trafikverket planerar för att 750 meter långa godståg ska kunna framföras på Västra stambanan.

Magasinering

Magasinering av godståg innebär att man på en eller flera platser längs banan bygger en möjlighet att ställa upp mer än ett godståg (normalt förbigångsspår) för förbigång samtidigt. Detta kan antingen byggas vid någon av de befintliga driftsplatserna/bangårdarna, eller byggas i samband med en ny förbigångsspår. Ett sådant ställe kan t.ex. vara Marjarp i Falköping.

Största bristen för att få fram godstågen är på sträckan Skövde–Göteborg men det kan även finnas problem för att nå den enkelspåriga Jönköpingsbanan.

För att klara den totala godstrafiken för dygnet har det även i högtrafikperioden bedömts behöva gå ett godståg varje timme, men för att klara målbilden om 40 godståg i vardera riktningen skulle det under fler timmar behöva gå minst två godståg per timme och riktning. Idén med magasinering gäller därför främst godstrafik utöver ett per timme.

Eftersom den mest belastade delsträckan är Göteborg–Alingsås medför det att norrgående riktning i så fall magasineras i Skandiabangården eller vid Sävenäs. Detta sker i takt med att Göteborgs hamn producerar trafiken. Några ytterligare behov för magasinering i norrgående riktning har inte identifierats.

Södergående godståg mellan Hallsberg och Göteborg tar ca tre timmar att köra. Eftersom befintliga förbigångsspår behövs för att köra ett godståg i timmen södergående, tåg som succesivt hackar sig fram mot Göteborg via förbigångar på förbigångsspåren. För att få fram ytterligare godstrafik måste därför banan antingen kompletteras med ytterligare infrastruktur, t.ex. fler förbigångsspår, för att klara en tätare godstrafik alternativt att det är först nattetid som den magasinerade trafiken kan komma fram till Göteborg.

Maximal effekt bedöms fås om förbigångsspåren sprids jämnt och tätt längs banan, samtidigt som de byggs dubbelsidiga för båda riktningar.

Fler förbigångsspår

Det kan vara intressant att kartlägga befintliga-, planerade- och möjliga förbigångsspår. Detta kan fungera som underlag för att bedöma var det är möjligt att förbinda två stationer med ett tredje spår eller att bygga ut till fyrspar. Följande tabell visar på en bruttointivering av befintliga och tänkbara nya lokaliseringar av förbigångsspår.

Frågeställningar gällande förbigångsspår:

- Skall de ligga samlat/spritt?
- Försöka komma nära Göteborg?
- Lokförarfunktioner runt station?
- Strategi gällande lokalisering av förbigångsspår?

Maximal effekt bedöms fås om dessa sprids jämnt och tätt längs banan, samtidigt som de byggs dubbelsidiga för båda riktningar samtidigt

Förbigångsspår på Västra stambanan:

Km fr Sthlm	Namn	Status	Nedspår (N)	Uppspår (U)
228	Laxå östra		654 m	
229	Laxå			Befintligt förbigångsspår (667 m) förlängs.
239	Nya E20, UA 1	Viss stigning N	Ny	
251	Gårdsjö			766 m
266	Slätte		663 m	
271	Järneberg, UA 2	Viss stigning U	(Ny)	Ny
274	Töreboda	Plf u-spår		777 m
277	Fägre, UA 3		Ny	
285	Moholm, UA 4		(Ny)	685 m
295	Väring Norr, UA 5			Ny
298	Väring		652 m	
312	Skövde		773 m	
322	Regumatorp			709 m
32x	Tunnelgatan		(Ny)	
328	Stenstorp, UA 6	Plf n-spår	763 m. förlängning	
340	Bäckabo/Marjarp, UA 11	Viss lutning utför N	(Ny)	(Ny)
343	Falköping, UA 7	Plf sp 1-4	520 m	700 m. Ombyggnad
347	Falköping V, UA 41	Viss lutning utför N	(Ny)	(Ny)
351	Odensberg, UA 9	Höjdpunkt	Ny	
357	Floby		760 m	
364	Källeryd, UA 3			Ny
374	Vreta	Kurvig	(Ny)	(Ny)
377	Herrljunga			660 m
381	Remmenedal, UA 12	Höjdpunkt	Ny	(Ny)
390	Vårgårda	Plf. U-spår		627 m
402	Algutsgården		Ny enl. plan	Ny enl. plan
412	Alingsås	Kan slopas för godståg	670 m	

Flerspår på längre sträcka

De delsträckor som har bedöms som rimliga med hänsyn till nytta och genomförbarhet (kostnad mm) är belägna på sträckan Skövde–Alingsås. Norr om Skövde är trafiken något glesare och väster om Alingsås finns redan förslag på flerspårslösningar i åtgärdsvalsstudien. En lämplig längd på flerspårspartier är ca 30–35 km.

Skövde – Falköping

Längd – ca 31 km

Spår	Hus	Vattendrag	Plankorsning	Viadukt	Samhälle
Nerspår	22	5	-	12	160 m
Uppspår	7	5+ 150	-	12	200 m

Nedspår

Det finns bebyggelse utanför Skövde som följer spåret ca 160 meter.

Ytterligare 450 meter in till Skultorp finns tätbebyggelse. Utöver det ligger det tre hus vid sträckan, varav två större gårdar vid uppspåret.

På sträckan 730 meter igenom Stenstorp ligger 13 hus intill järnvägen varav ett är en större gård. Det finns två vattendrag, det första på 590 meter och det andra på 250 meter.

Uppspår

Det finns bebyggelse utanför Skövde som följer spåret ca 200 meter och ytterligare ett på 400 meter innan Skultorp. Det ligger även en väg vid spåret ca 600 meter. Utöver det ligger det ett hus vid sträckan.

Vattendraget går längs nedspåret för att sedan gå under järnvägen. 800 meter igenom Stenstorp, 100 meter på slutet, finns en väg bredvid järnvägen. På sträckan ligger 5 hus intill järnvägen. Innan Falköping ligger ett vattendrag på 1300 meter precis vid järnvägen.

Övrigt

Precis efter Skövde går järnvägen över väg 49 via en järnvägsbro. Nästan precis mittemellan går järnvägen över en mindre väg via en järnvägsbro. Efter Stenstorp finns det fyra vattendrag som korsar spåren varav två korsas med bro. Det finns totalt 8 stycken vägar som korsas varav fyra vägbroar och fyra järnvägsbroar, dock går två av järnvägsbroarna över ägovägar.

Kostnaden för ett nytt spår bedöms till ca 80 kkr per meter med normala förhållanden. Kostnaden ökar beroende på viadukter, vattendrag, geoteknik, vägar, plankorsningar och passage genom samhällen. Administration och oförutsedda händelser tillkommer och i normalfallet är det lämpligt att anta ett tillägg på 30 %. Ett nytt spår kostar därmed ca 110-130 kkr per meter på sträckan Skövde–Falköping.

3 Genom Skövde

Det finns ett reservat för ett tredje spår genom Skövde vid Mariesjöområdet. Dagens bangård består av 7 spår. De två västligaste spåren, 1 och 2, är stambanans två huvudspår med plattformar. Spår 3 är ett avvikande huvudspår (tågspår) som även det har plattformar. Övriga 4 spår används för uppställning av persontåg samt växling och tågbildning av godståg, främst till och från Mariesjöterminalen. Norrut går två spår mot Mariesjöterminalen vid sidan om stambanans huvudspår. Om Mariesjöterminalens spår inte ska användas finns det möjlighet att ta bort ett spår och ha kvar ett spår som tredje spår fram till den nuvarande förbindelsen mot Mariesjöterminalen.

Med utgångspunkt från åtgärdsvalsstudiens analys av behov för fler spår på Västra stambanan framkom att det inte så stort norr om Skövde. Trafikverket har dock en allmän rekommendation att behålla möjligheten att bygga ut Västra stambanan med ytterligare spår på respektive sida av de två huvudspåren. Dock vill inte Trafikverket hindra samhällsutvecklingen om sådana intressen finns. Det innebär att nuvarande reservat för ett tredje spår förbi Mariesjöområdet kan finnas kvar, det är upp till kommunen. Det rekommenderade avståndet till ny bebyggelse från spårmitt för det aktuella reservat accepteras vara minimimåttet. Detta förutsätter att Vibrations- och bullersituationen är gynnsam, se tabellen nedan.

Följande rekommendationer kan användas som minsta avstånd till närmsta spårmitt utifrån järnvägens förutsättningar (källa Trafikverket):

Objekt	Avstånd (m)	Anm
Minsta avstånd pga kontaktledning, bullerplank m.m	5 (7)	Om stolpe närmast spåret har en strömförande del gäller värdet inom parentes
Väg 50 km/h, gång- och cykelväg	5 (7)	Hastighet järnväg <50 km/h
	7	Hastighet järnväg 5–95 km/h
	10	Hastighet järnväg ≥ 100 km/h
Parkeringsgarage m.m	10-15	Beroende på omgivningen
Kontor	30	
Bebyggelse	30-50	Beroende på omgivningen för buller och vibrationer

4 SPÅRRESERVAT FÖR FLER SPÅR GENOM SKÖVDE

Dagens förutsättningar

Nya förbigångsspår är den effektivaste lösningen för att förbättra för godstrafiken. Dessa kan även fungera för magasinering i förekommande fall. Om möjligt är det att eftersträva förbigångsspår på respektive ned- och uppspår cirka var 30:e kilometer.

Ett nytt spår som skapar flerspår på en längre sträcka är en förhållandevis dyr lösning för att skapa bättre kapacitet. Fördelen med detta är att man även kan göra förbigångar mellan persontåg utan att de långsamma tågen tappar tid. Lämpligast är i sådant fall att satsa på delsträckan Skövde–Falköping eller Falköping–Herrljunga.

Framtida behov och bedömning

Västra stambanan kommer i framtiden att få en ny roll i form av snabba interregionala persontåg, regionala persontåg och godståg. Oavsett en ny järnväg för högre hastigheter från Stockholm till Göteborg via Jönköping kommer det finnas ett starkt behov av snabba persontransporter i stråket Mälardalen (Västerås, Eskilstuna, Örebro) – Västsverige (Skaraborg, Trestad, Göteborg mm). Vidare Finns det ett intresse för ett nordsydligt stråk från Värmland och Bergslagen via Skaraborg och Jönköping söderut till Skåne och Köpenhamn, Tyskland mm, både för persontåg och godståg. Detta medför att behovet att bygga nya spår kommer att finnas även norrut från Skövde på sikt.

I Skövde bör det finnas möjligheter att bygga tre- eller fyrspar såväl från Skövde bangård söderut mot Falköping som norrut mot Laxå. Från Skövde och norrut förbi Mariesjöområdet är det upp till kommunen om reservatet ska ligga kvar. Men med tanke på det framtida behovet är det lämpligt att behålla reservatet och även ge utrymme för ytterligare ett spår. Ett skäl till detta är att det är svårare att lägga nya spår på den västra sidan.



Vy norrut Skövde bangård

Den fysiska planeringen i Skövde bör säkerställa en markreserv för att på sikt kunna inrymma en 4-spårsstation. Det ska finnas möjligheter att ha genomgående och vändande person- och godståg i såväl norr- som södergående riktning på Västra stambanan. Detta förutsätter en markreservation av ytterligare dubbelspår längs Västra stambanan genom hela Skövde kommun.

En lämplig ansats kan vara att behålla reservatet men tillåta bebyggelse ca 45 meter från nuvarande närmsta spår, med hänsyn till eventuell spårsanering. Om det byggs nya spår kan extra skyddsåtgärder vidtas för att ändå få ett likvärdigt skydd som ett motsvarande 30-metersavstånd ger. Eventuellt behövs ett något större avstånd till bostadsbebyggelse.