

Förvaltning Hallandstrafiken

Daniel Modiggård
Chefsstrateg

Datum
2023-03-175

Diarienummer
DNKT230019

Utredning – förutsättningar för fler tågstopp i Åsa

Inledning

På styrelsemöte i Hallandstrafiken AB den 15 december 2022 fick bolagets VD i uppdrag att utreda förutsättningarna för fler tågstopp i Åsa.

I samband med färdigställandet av viktig järnvägsinfrastruktur, främst i form av Varbergstunneln samt Västlänken, är inriktningen att Åsa station trafikeras av Hallandståg, vilket stöds av det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Hallandståg är ett regiontågssystem som ska trafikera genom Västlänken, med stopp i Åsa samt planerad tågstation i Värö. Hallandstågen planeras erbjuda timestrafik under hela trafikdygnet vilket kompletteras till halvtimestrafik under högtrafik. Efterfrågan på tågtrafik mellan Halland och arbetsmarknadsregion Göteborg är idag större än vad järnvägsinfrastrukturen möjliggör. Denna utredning fokuserar på tidsperiod fram till färdigställandet av Varbergstunneln och Västlänken med inriktning att erbjuda attraktiva resmöjligheter till och från tågstationen i Åsa, fördelat över veckans alla dagar och under trafikdygnet.

Bakgrund

Åsa station togs i drift i december 2013 och resandet har sedan starten utvecklats bra. Stationen trafikeras av Öresundståg och Hallandståg. Under 2019, tidpunkt före pandemin, genomfördes i Åsa 1241 på- och avstigningar per vardag. Med antagandet att resandet är av pendlingskaraktär med en resa per riktning och vardag uppgår antalet resenärer till 620, vilka dagligen nyttjar stationen i Åsa. Resandet vid Åsa station fördelade sig 2019 genom att 88 procent av påstigningarna skedde i riktning norrut vilket synliggör Hallands starka koppling till arbetsmarknadsregion Göteborg.

Trafikutbud

Antalet avgångar från tågstationen Åsa har succesivt utökats sedan starten 2013. Första trafikåret stannade 118 turer per vecka i Åsa. Under 2022 stannade 191 tåg per vecka, vilket är en ökning med 62 procent.

Befintliga avgångar inom Tågplan 2023, Åsa – Göteborg, vardagar

05:35, 06:19, 06:49, 07:07, 07:19, 08:07, 08:19, 09:19, 12:25, 15:22, 16:19, 17:19, 18:19, 19:19 (förslag nya avgångar Tågplan 2024 05:56, 10:31, 18:06)

Befintliga avgångar inom Tågplan 2023, Göteborg – Åsa, vardagar

05:10, 06:10, 07:10, 08:10, 11:10, 13:10, 14:10, 15:10, 16:10, 16:25, 16:55, 17:10, 18:10, 19:10, 21:40, 22:40, 23:40 (förslag nya avgångar Tågplan 2024 06:55, 09:10, 20:10)

Inledningsvis stannade endast Öresundstågen med slutdestination Halmstad i Åsa. I mitten av tiotalet infann sig trängsel ombord på Öresundstågen, främst i norra Halland. Av denna anledning upprättade Hallandstrafiken tillsammans med Västtrafik, med start 2017, en ny regionalstågslinje på sträckan Varberg – Göteborg (Hallandståg). Antalet Hallandståg har sedan starten byggts ut med fler avgångar och från 2019 trafikeras linjen av fyra avgångar per vardag och riktning.

Med start december 2021 stannar de genomgående Öresundstågen från Danmark i Åsa på lördagar och söndagar. Trafikeringen är en kortsiktig lösning som möjliggjorts av de temporära tidstillägg i tidtabellen, som Trafikverket är i behov av under pågående byggnation av Varbergstunneln, vilken planeras vara färdig december 2024. Denna kortsiktiga lösning innebär en förlängd restid med två minuter för de som reser till och från Varberg. För de som reser till och från stationer söder om Varberg påverkas inte restiden.

Pendling över länsgränser

Hallands geografiska läge, mitt i ett starkt växande Sydvästsverige, ställer krav på att kollektivtrafiken kan hantera det ökade transportbehovet som en växande befolkning innebär. Att Halland är ett av landets mest växande län förklaras till stor del av länets goda tillgång till växande arbetsmarknader. Halland har en relativt unik position i och med sitt geografiska läge mellan två storstadslän. Befolkningen i Halland har ökat med 65 000 invånare sedan millennieskiftet vilket motsvarar en ökning på 24 procent. Starkast har utvecklingen varit i Kungsbacka med 31 procent, följt av Varberg med 27 procent. Ungefär 22 600 individer pendlar ut från Halland till Göteborg och Mölndals kommuner, och knappt 6100 individer pendlar i motsatt riktning.

Skåne är Hallands näst största pendlingsrelation på länsnivå, med ett brutto på 6705 och ett negativt netto om 511 (källa SCB, siffror från 2020).

Planeringsförutsättningar

Regionalt trafikförsörjningsprogram 2021 - 2025

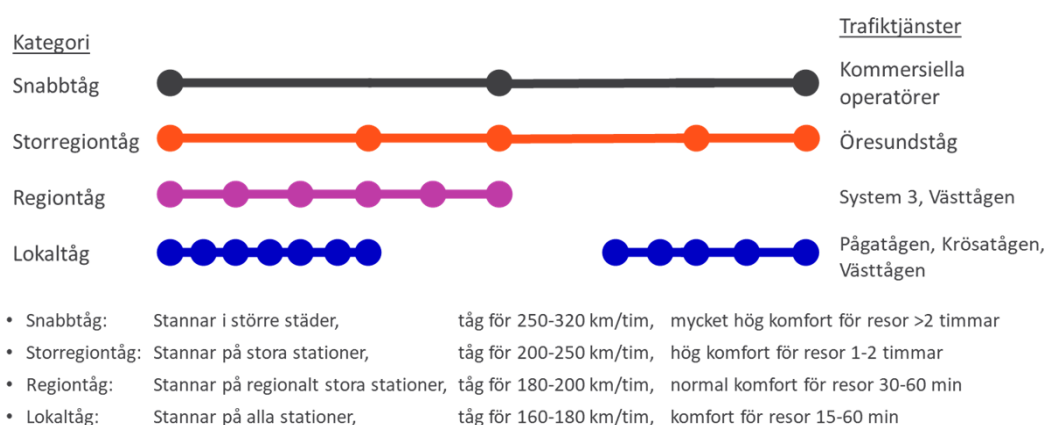
Enligt lag om kollektivtrafik, vilken trädde i kraft första januari 2012 ska det i varje region upprättas ett trafikförsörjningsprogram. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet beskriver utvecklingen av kollektivtrafiken med utblick mot 2040 – 2050. I programmet finns fastställda mål tillsammans med principer och riktlinjer kring hur kollektivtrafiken ska utvecklas. Programmet inrymmer både en långsiktig och strategisk del och en mer konkret beskrivning av kollektivtrafiken på kortare sikt. Trafikförsörjningsprogrammet beslutades av Regionfullmäktige den 9 december 2020.

Kapitel 6, Trafikeringsbehov tåg:

- *”En attraktiv tågtrafik som ska klara restidsmålen måste vara snabb och det är mycket svårt att uppnå om samma tågtrafik även ska stanna på alla stationer längs järnvägen. För att möta de olika behov som finns i samhället är det därför viktigt att erbjuda parallella trafiksystem med olika hastighet och uppehållsbild.”*
- *”Dagens genomgående regionaltågstrafik, det vill säga Öresundstågen mellan Köpenhamn/Malmö och Göteborg bör succesivt byggas ut med fler turer och längre tåg i takt med att resbehovet ökar. Kort restid prioriteras och därför ska dagens uppehållsbild behållas.”*

Regionsamverkan Sydsverige

Regionsamverkan Sydsverige är ett samarbete mellan Region Halland, Skåne, Jönköping, Kalmar, Blekinge och Kronoberg. Ett positionspapper för kollektivtrafiken beslutades 2019 följt av en handlingsplan för kollektivtrafiken 2021. Syftet med samarbetet är att förbättra den regionöverskridande tågtrafiken till gagn för större arbets- marknadsregioner, närhet till högre studier och en ökad tillväxt. Inom samarbetet återfinns behovet av parallella tågssystem med olika hastighet och uppehållsbild.



Figur. Handlingsplan kollektivtrafik 2021, princip för parallella tågtrafiksystem

Öresundståg AB

Verksamhetens styrdokument innefattas av samverkansavtal, aktieägaravtal, ägardirektiv och bolagsordning för Öresundståg AB. Ägardokumenterna beslutades av Regionfullmäktige den 20 juni 2018.

Ägardirektiv 3.3.8 Linjesträckning, uppehållsbild och turtäthet:

- *”Ökning eller minskning av trafikvolymen i ett län ska ha stöd i den Partens trafikförsörjningsprogram”.*
- *”Trafikuppdrag och uppehållsmönster för varje avgång. Avgångsstation, slutstation och uppehållsmönster ska följa de förhållanden som gäller vid tidpunkten för undertecknande av Samarbetsavtalet. Tillägg av ytterligare uppehåll på en viss linje ska berörda Parter godkänna varvid uppehållsmönster för en enskild tågavgång endast berör de Parter i vars län utgångsstation, mellanliggande station/er eller slutstation är placerade. Varje Part äger rätt att själv ta bort ett uppehåll vid station i sitt län”.*

Kommunernas synpunkter, Kollektivtrafikplan

Utifrån de strategiska val och prioriteringar som finns i Trafikförsörjningsprogrammet arbetar Hallandstrafiken årligen fram en Kollektivtrafikplan. Framtagandet av planen sker i nära dialog med kommunerna.

Urval av Remissvar 2017 – 2021 med anknytning till ärendet:

- **Kungsbacka** – *”Kommunen ser självklart mycket positivt på det nya tågsystem som trafikerar Varberg-Göteborg och som möjliggör fler stopp vid Åsa station. De*

nya avgångar som föreslås i planen kommer därför som en efterlängtd åtgärd och kommunen ser gärna att det utökas ytterligare då det finns potential för ökad kapacitet.”

- **Varberg** - *”Varbergs kommun välkomnar satsningar på utökad tågtrafik med Hallandstågen. Satsningen på utökad heltrafik Varberg – Göteborg kommer att göra det mindre trångt på tågen skapa fler förbindelser mellan Varberg och Göteborg.*
- **Falkenberg** - *”Framtida utökade turer på västkustbanan (Hallandspendel) bör i framtiden trafikera hela sträckan Halmstad-Göteborg. Principen om ett tågstopp per kommun ska återupprättas. Extra tågstopp på Västkustbanan äventyrar restiden till Falkenberg, Halmstad, Hylte, Laholm från Göteborg. Falkenbergs kommun avstyrker därför på alla sätt ett nytt stationsläge i Väröbacka och motsätter sig fler stopp i Åsa”.*
- **Halmstad** - *”Halmstads kommun är angelägen om att säkerställa principen med ett stopp per kommun för Öresundstågssystemet. Det är viktigt att hålla isär de olika tågsystemen, att det är inte är Öresundståget som trafikerar de mindre stationerna. Resor med Öresundståget behöver vara snabba, utan stopp på alla stationer. De nuvarande och kommande mindre stationerna bör trafikeras med ett annat tågssystem”.*
- **Laholm** - *”Öresundstågtrafiken fungerar som en stomme i den halländska kollektivtrafiken. Risken att kapacitetsbrister i norra delar av länet kan leda till försämrade restider och punktlighet för södra delar av länet, bör bevakas. En tillförlitlig och snabb genomgående trafik med ett stopp per kommun är viktigt”.*

Tilldelning av spårkapacitet

Trafikverket ansvarar för den samlade planeringen av trafik på järnvägsspåren, den så kallade tågplanen. I december, ett år före tidtabellsskiftet, presenterar Trafikverket den så kallade järnvägsnätsbeskrivningen (JNB). Under februari till april ansöker järnvägsföretagen om kapacitet på spåren för nästkommande tidtabellsår. Trafikverket genomför samråd med järnvägsföretagen under sommaren. Uppstår det konkurrens om spårkapaciteten utgår Trafikverket från förutbestämda prioriteringskriterier för att avgöra vilka tåg som får företräde, kriterier vilka utgår från störst samhällsekonomisk nytta. Trafikverket fastställer tågplanen under september/oktober vilket följs av tidtabellsskiftet andra söndagen i december.

Pågående större järnvägsprojekt i Väst kuststråket

- **Västlänken** – 8 kilometer järnväg för lokal- och regiontågtrafik varav drygt 6 kilometer i tunnel. Tre nya stationer under mark vid Korsvägen, Haga och Göteborg central. Kostnad 20 miljarder (prisnivå 2009). Station Göteborg Central förväntas vara färdigställd 2026, tidprognosen för hela Västlänken utreds under våren 2023.
- **Varbergstunneln** – 9 kilometer dubbelspår mellan Varberg och Hamra varav 3 kilometer tunnel under staden. Kostnad 7,8 miljarder (prisnivå 2021). Öppning för trafik planeras till december 2024.
- **Halmstad C** – Ombyggnation av bangården. Kostnad 2022 – 2033 0,73 miljard (prisnivå 2021). Planerad byggstart 2028.
- **Ängelholm Maria** – 24 kilometer dubbelspår mellan Ängelholm och Maria, norr om Helsingborg. Kostnad 2,4 miljarder. Öppning för trafik december 2023.
- **Lund Malmö** – 11 kilometer fyrspår mellan Lund och Arlov. Kostnad 5,4 miljarder (prisnivå 2015). Öppning för trafik december 2023.

Svar från Trafikverket, stoppbild Väst kustbanan

Trafikverket har delgivit följande svar kring trafikering av Åsa station, ärendenummer TRV 2020/54200, daterat 25 maj 2020.

”I den dialog som har förts mellan Trafikverket och berörda persontrafikaktörer angående trafikeringen av Väst kustbanan under de närmsta åren har vi enats om att verka för en stabil lösning. Orsaken till detta är att vi måste ta hänsyn till de omfattande banarbeten som pågår. Exempel på detta är fyrspårsutbyggnaden mellan Arlov och Flackarp, dubbelspårsutbyggnader mellan Ängelholm och Maria samt mellan Varberg och Hamra samt ombyggnad i Almedal för anslutning till Västlänken. Detta innebär att vi under denna period inte rekommenderar större förändringar i tidtabeller och utbud. Detta gäller särskilt under de timmar då snabbtågen trafikerar genom Halland. När ovan nämnda arbeten slutförts skapas helt nya och förbättrade förutsättningar för trafikering av banan. Här planerar Västra Götaland tillsammans med Region Halland för ett nytt regiontågssystem med uppehåll vid Åsa station samt planerad ny tågstation i Väröbacka.”

Utredningens slutsatser

- En tågtrafik som ska klara restidsmålen behöver vara snabb och det är svårt att uppnå om samma tågtrafik ska stanna på alla stationer längs järnvägen. Principen om parallella tågssystem hämtas från det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Principen om parallella tågssystem stöds även av upprättat positionspapper för kollektivtrafiken inom Regionsamverkan Sydsverige, samt tågstrategiska underlag i både Västra Götaland och Skåne. Av inkomna remissynpunkter inom upprättandet av årlig Kollektivtrafikplan synliggörs att tre av fem halländska kommuner utmed kustremsan motsäger sig fler stopp med de storregionala Öresundstågen.
- Genom att erbjuda parallella trafiksystem med olika hastighet och uppehållsbild uppstår regionala nyttor i form av restidsvinster för de storregionala Öresundstågen, samtidigt som fler tågavgångar i norra Halland kan erbjudas. Dubbelspåret Hamra – Varberg förväntas tas i drift december 2024 där ny sträckning bedöms generera regional nytta i form av restidsvinster, om 2 till 3 minuter för de storregionala Öresundstågen.
- De storregionala Öresundstågen från Danmark gör idag uppehåll på 13 av 34 tågstationer mellan Malmö och Göteborg. De överenskommelser som finns utifrån stoppbild, hämtade från ägardokumentet inom Öresundståg AB bedöms gagna Halland. Då utifrån Hallands geografiska läge mitt emellan två storstadslän med tillhörande behov av korta restider över länsgränser.
- Med start december 2021 stannar Öresundstågen till och från Danmark i Åsa på lördagar och söndagar. Vald lösning har möjliggjorts av de temporära tidstillägg i tidtabellen, som Trafikverket är i behov av under pågående byggnation av Varbergstunneln. Hur Trafikverket tilldelar kapacitet i järnvägsanläggningen vid tidpunkt därefter är inte känt och av denna anledning behöver Hallandstrafiken upprätta tidig dialog med Trafikverket inom arbetet med Tågplan 2025.
- Inom Tågplan 2024 (tidtabellsskifte december 2023) har Hallandstrafiken tillsammans med Västtrafik för avsikt att ansöka om ytterligare tre avgångar per vardag och riktning med Hallandståg. Utökning inom Tågplan 2024 hanteras inom ramen för upprättande av Kollektivtrafikplan 2024.