

Västtågsutredningen Underlagsrapport 2

Erfarenheter från Skåne och
södra Småland



Foto: Stina Olsson

2018-10-09

1. Bakgrund

Kollektivtrafiknämnden i Västra Götalandsregionen har fått i uppdrag av regionfullmäktige att komplettera Målbild Tåg 2035 med en utredning angående nya stationer.

Som en del i detta arbete görs en kartläggning av erfarenheter från Skåne och södra Småland där man under perioden 2011-2015 öppnat 21 nya stationer i mindre samhällen. Kartläggningen tar upp följande frågeställningar.

- Vad har stationerna betytt för dessa samhällen?
- Hur anpassades tågtrafiken inför öppnandet av stationerna?
- Hur har resandet förändrats?
- Har kommunerna arbetat med samhällsplaneringen för att bygga upp centrala knutpunkter?
- Räcker banornas kapacitet för trafikökningen?

VGR vill dra nytta av Skånes och södra Smålands erfarenheter i Västtågsutredningen.

Denna PM har sammanställts av Trivector Traffic, Mats Améen, Jonna Milton och Joel Hansson.

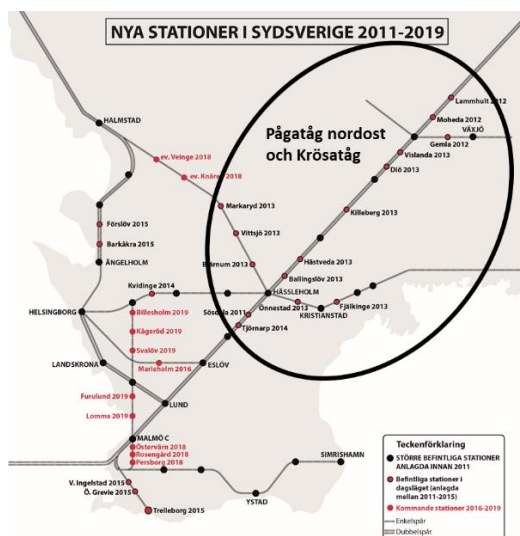
2. Nya stationer

2.1 Omfattning – totalt 32 nya stationer

PM:en behandlar nya stationer i södra Sverige, d v s i Skåne och södra Småland. Under perioden 2011-2019 öppnas totalt 32 stycken nya stationer, varav 21 stycken under 2011-2015 och 11 stycken som planeras 2016-2019. Stationerna visas på kartan nedan.



2.2 Pågatåg Nordost och Krösatåg



Avsiktsförklaring och avtal

I december 2009 tecknades avsiktsförklaringar och avtal mellan regionerna, berörda kommuner och Trafikverket angående infrastrukturuppbyggande (stationer och mötesspår mm) samt trafikering av Pågatåg Nordost och Krösatåg. Bakgrunden var en politisk vilja att göra en kraftfull regionalpolitisk satsning och gjuta liv i gamla stations samhällen i de mer glesbefolkade delarna av Sydsverige.

Syfte med satsningen

Ett syfte med satsningen var att integrera arbets- och bostadsmarknaden i berörda orter med det expansiva västra Skåne, ett annat syfte var att ge förbättrade alternativ till biltrafiken. Samtliga stationsorter har mellan 300 och 4 000 invånare och har tidigare haft tåguppehåll. Stationerna framgår av kartan ovan.

Tågtrafik och busstrafik till samhällen med nya stationer

Turutbudet varierar från 10 dubbelturer per vardag i Lammhult och Moheda till 20 dubbelturer i Tjörnarps, Sösdala och Önnestad. Samtliga nya stationer har fått timestrafik i rusningstid, i några fall ca ett tåg var 90:e minut. Alla stationer har helgtrafik, som dock i många fall innebär ett lägre turutbud än på vardagar.

I Skåne har i princip all tågparallell busstrafik tagits bort i samband med tågsatsningarna.¹ Det beror på kravet att nya tågsatsningar ska ha minst 50 % kostnads täckningsgrad² på några års sikt. I Kronobergs län ligger det mesta av den tågparallella busstrafiken kvar, vilket lett till en betydligt lägre kostnadstäckningsgrad.

Resandeökningar

Resandeökningarna³ har varit ungefär lika stora på båda sidor länsgränsen (i genomsnitt runt 25 %), men i Skåne har det varit stort missnöje kring bussnerdragningarna. Störst resandeökning har det varit i Sösdala, där det totala kollektivresandet efter några månader hade ökat med 50 % trots slopande av all busstrafik.

¹ På de sträckor där tätorter hoppas över med tåget finns det kvar ett bussutbud på 7-11 dubbelturer på vardagar.

² Tillkommande intäkter dividerat med tillkommande kostnader

³ Avser allt kollektivresande före och efter omläggningen

Sösåala är, jämte nyöppnade Tjörnarps, den enda av stationerna som fått resmöjligheter till Lund och Malmö på under en timme, vilket högst sannolikt har bidragit till det ökade resandet. För Tjörnarps station finns ännu ingen resandestatistik.

Ekonomiska konsekvenser - kostnadstäckningsgrad

Kostnadstäckningsgraden för de olika skånska satsningarna beräknades inför trafikstarten bli ca 50-65 % i ett 10-årsperspektiv (2020). På kort sikt beräknades kostnadstäckningsgraden hamna betydligt lägre (25-40 %). Slopad busstrafik hade större betydelse för trafikekonomin än ökade intäkter. Totalt sett har kollektivtrafikens underskott i Skåne ökat med 25-30 mkr p g a satsningen. I Småland bedömdes kostnadstäckningsgraden bli betydligt lägre än 50 % p g a att huvuddelen av busstrafiken bibehölls.

I Region Skåne har man efter kritik backat från hållningen att slopa tågparallell busstrafik och återinrättat delar av den busstrafiken. Det har gjort att kostnadstäckningsgraden försämrats väsentligt. I övrigt torde de ursprungliga prognoserna för resande, intäkter och kostnader i stora drag ha hållits.

För Pågatåg Nordost och Krösatågssatsningen har åtgått har åtgått 11 dimensionerande tågsätt.⁴

Bygdens utvecklingsmöjligheter

I den utvärdering av Pågatåg Nordost, som genomförts i K2's regi, framgår att invånarna i berörda orter överlag är positiva till hur tågtrafiken påverkat bygdens utvecklingsmöjligheter.⁵ Invånarna i de småländska orterna upplever en mer positiv förändring än invånarna i de skånska orterna.

Banornas kapacitet

All tågtrafik till de nya stationerna består av nya turer. Eftersom den nya trafiken håller en relativt låg medelhastighet och går på tättrafikerade banor som redan innan var hårt belastade, har man närmat sig banornas kapacitetsgräns. Inför projektets genomförande var det hårda diskussioner mellan kommuner och regioner å ena sidan och Banverket/Trafikverket å den andra sidan om hur stora kapacitetsåtgärder som krävdes för den nya trafiken. Det slutade med en kompromiss, där en hel del kapacitetsåtgärder kom att ingå, men där kapacitetssituationen ändå totalt sett blivit mer ansträngd efter införandet av ny tågtrafik.⁶

På alla nya Pågatågs-/ Krösatågslinjer utom Markarydsbanan finns Öresundståg sedan tidigare. Dessa finns kvar med oförändrade körtider, men störningskänsligheten har ökat när tågen blivit fler. Punktligheten har inte försämrats på något avgörande sätt, men trots kraftfulla åtgärder för att förbättra punktligheten har ingen nämnvärd förbättring skett.

⁴ 3 tåg vardera för Växjö-Nässjö (X11) och Växjö-Hässleholm (X11), 2 tåg vardera för Höör-Kristianstad (X61) och Kristianstad-Karlshamn (X61) samt ett tåg Hässleholm-Markaryd (X61).

⁵ K2 Research 2015:1, Pågatåg Nordost och Krösatåg, Tio nya järnvägsstationer i nordöstra Skåne och södra Småland, Desirée Nilsson, 2015-06-03

⁶ De viktigaste kapacitetsåtgärderna i Pågatåg NO-projektet är två nya förbigångsspår norr om Tjörnarps samt nya mötesspår i Bjärnum, Önnestad och Fjälkinge.

Efter projektets genomförande är nästan alla skånska järnvägar nära kapacitetsgränsen. En erfarenhet är att det går att klara högt kapacitetsutnyttjande på en bandel när det finns gott om ledig kapacitet på angränsande bandelar. Men när hela trafiksystemet börjar närma sig kapacitetstaket behövs större marginaler.

Kostnader för infrastruktur – mötesspår och stationer

Projektet genomfördes mycket snabbt för att avse järnvägsinvesteringar. Det innebär problem med kostnadsstyrningen. Ursprunglig budget var på 563 mkr, men efter hand uppstod ökade kostnader på drygt 200 miljoner kronor. En del av kostnadsökningen är dock föranledd av ambitionshöjningar.

Enligt den ursprungliga kostnadsfördelningen skulle Trafikverket stå för 344 mkr (61 %) och regioner/kommuner för 219 mkr (39 %). Medfinansieringen på 219 mkr fördelades enligt följande:

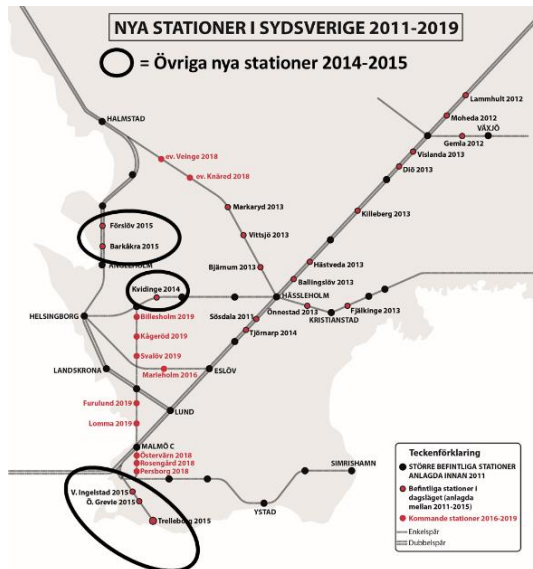
- 75 mkr Region Skåne via länstransportplanen
- 60 mkr Hässleholms kommun (5 stationer)
- 24 mkr Kristianstads kommun (2 stationer)
- 12 mkr Osby kommun (1 station)
- 12 mkr Höörs kommun (1 station)
- 36 mkr för Regionförbundet Södra Småland samt kommunerna Markaryd, Älmhult Alvesta och Växjö. Här ingår även strukturfondsmedel från EU.

Principen i Skåne är att ”inträdesbiljetten” till Pågatågstrafiken är att berörd kommun fullt ut bekostar nya stationer. Kommunerna har enbart kostnader för delar av infrastrukturen. Ibland kan stationsinvesteringarna ske med hjälp av statlig medfinansiering. All tågdrift i Skåne står Skånetrafiken (Region Skåne = landstinget) för.

Samhällsutveckling

Flertalet av de nya stationsorterna hade innan tågsatsningen en negativ befolkningsutveckling. Det är för tidigt att säga om denna trend nu kommer att vändas. Det finns vissa utbyggnadsplaner i de nya stationsorterna, men efterfrågan på nya bostäder är låg i de inre delarna av Skåne och södra Småland. Med erfarenhet från tidigare Pågatågssatsningar, t ex Ystad-Simrishamn 2003, är det troligt att utvecklingen blir mer positiv än om tågsatsningen inte hade gjorts. Störst blir effekten för de orter som hamnar inom en timmes restid från större städer med god arbetsmarknad.

2.3 Övriga nya stationer 2014-2015 (6 st)



Sommaren 2014 öppnades Kvidinge på Skånebanan med befintliga tåg som fått nya uppehåll. Drygt hälften av Pågatågen stannar numer i Kvidinge (timestrafik), vilket ökat restiden för genomresande med cirka 2 minuter. De första resultaten tyder på en cirka 10 procentig resandeökning i Kvidinge. Restiden till Helsingborg är en halvtimme, vilket borde skapa förutsättningar för utveckling av orten och fortsatta resandeökningar. Utbyggnadstrycket i de inre delarna av Nordvästskåne är dock inte alls lika stort som längs Skånes västkust och i Malmö/Lund-området

Trelleborgsbanan

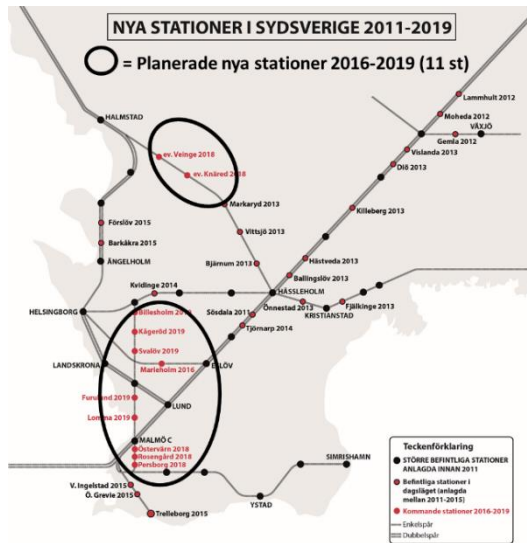
I december 2015 startar Pågatågstrafik till Trelleborg med nya stationer även i Västra Ingelstad och Östra Greve. I dessa orter finns planberedskap för kraftig utbyggnad. Restiden därifrån till Malmö blir bara cirka en kvart. I Trelleborg, som är en av Sveriges största städer utan tågtrafik, finns stora förhoppningar kring Pågatågssatsningen. Satsningen binder 5-6 nya dimensionerande fordon och beräknades i Tågstrategi 2037 få en kostnadstäckningsgrad på 55 %. Den tågparallella busstrafiken reduceras, men omfattande busstrafik Malmö-Trelleborg kommer att finnas kvar via Vellinge, som inte angörs av tågen.

Västkustbanan

I december 2015 öppnas även nya Pågatågsstationer i Barkåkra och Förslöv norr om Ängelholm. Satsningarna har möjliggjorts av Västkustbanans dubbelspårutbyggnad och Hallandsåstunneln. Även i dessa orter finns en hel del utbyggnadsplaner. Stationerna hamnar emellertid utanför tätorterna och i Barkåkra kommer att finnas kvar stadsbusstrafik med betydligt större turtäthet än tågets. Det är därför osäkert hur stor påverkan tågtrafiken kommer att få på dessa samhällen. Ursprungligen planerades Pågatåg Ängelholm-Förslöv, men senare har överenskommelse träffats med Hallandstrafiken om förlängning till Halmstad. Det innebär att den ursprungligen beräknade kostnadstäckningsgraden på 73 % sjunker till 32 %.⁷ Satsningen binder cirka 3 dimensionerande tågsätt (X61).

⁷ Källa Tågstrategi 2037, Underlagsmaterial 4, Skånetrafiken 2008.

2.4 Planerade nya stationer 2016-2019 (11 st)



Under 2016-2019 planeras ytterligare 11 stationer i södra Sverige. I december 2016 öppnas Pågatågstrafik på bandelen Teckomatorp-Eslöv med ny station Marieholm. Restiden till Lund blir under en halvtimme. Marieholm är ett gammalt industrisamhälle som haft svag befolkningsutveckling under senare år. Kommunen har planerat för omfattande utbyggnad när Pågatågstrafiken startas.

Malmöringen, som är en lokal Pågatågsringlinje inom Malmö, planeras så snart tillåtligheten för persontåg på Kontinentalbanan är löst. Östervärn och Persborg, som lades ner inför Citytunnelns öppnande, ska då återöppnas och det kommer att byggas en ny station i Rosengård.

Pågatågens förlängning från Markaryd till Halmstad är ett starkt önskemål från berörda kommuner samt regionerna i Skåne och Kronobergs län. En satsning med varannantimmestrafik kan genomföras utan andra infrastrukturinvesteringar än nya plattformar i Knäred och Veinge. Region Halland, som skulle få det största ekonomiska ansvaret för satsningen, har ännu inte tagit ställning till projektet.

Pågatåg på godsstråket genom Skåne är beslutat och planeras genomföras till 2019. Nya stationer enligt avtalet blir Lomma, Furulund, Svalöv, Kågeröd och Billesholm. På längre sikt kan det bli nya stationer även i Arlöv, Alnarp och Flädie. Samtliga berörda kommuner har stora förhoppningar kring tågsatsningen. Utbyggnadstrycket är dock störst i orterna närmast Malmö.

2.5 Folkmängd i nya stationsorter

Tätort	Folkmängd 2010
Sösdala (2011)	1 811
Gemla (2012)	1 342
Moheda (2012)	1 824
Lammhult (2012)	1 459
Fjälkinge (2013)	1 690
Önnestad (2013)	1 378
Bjärnum (2013)	2 674
Vittsjö (2013)	1 665
Markaryd (2013)	3 966
Ballingslöv (2013)	310
Hästveda (2013)	1 623
Killeberg (2013)	585
Diö (2013)	910
Vislanda (2013)	1 769
Kvidinge (2014)	1 854
Tjörnarps (2014)	731
Barkåkra (2015)	(del i Ängelholms tätort)
Förslöv (2015)	2 085
V Ingelstad (2015)	721
Ö Grevie (2015)	598
Trelleborg (2015)	28 290
Marieholm (2016)	1 598
Knäred (2018?)	1 088
Veinge (2018?)	1 190
Lomma (2019)	10 837
Furulund (2019)	4 180
Svalöv (2019)	3 633
Kågeröd (2019)	1 446
Billesholm (2019)	2 910