

Avsiktsförklaring Markarydsbanan – frågor & svar

Uppdaterad version i **april 2021**, utifrån ett underlag inför kommunikation kopplat till avsiktsförklaringen i maj 2019.

Avsiktsförklaring

Vad är en avsiktsförklaring?

- Trafikverket, Region Halland och Laholms kommun har utformat en gemensam avsiktsförklaring som visar vår vilja att samarbeta och samplanera de åtgärder som krävs för att starta attraktiv tågtrafik på Markarydsbanan.
- Avsiktsförklaringen beskriver våra olika ansvarsområden, de åtgärder som krävs och hur de ska finansieras. Den är en förutsättning för att komma vidare med utrednings- och planeringsarbete. Avsiktsförklaringen är också en förutsättning för medfinansieringsavtal och genomförandeavtal.

Trafikering

Hur kommer trafiken att se ut?

- Regionerna är sedan tidigare överens om att starta igång Pågatågstrafik mellan Halmstad och Hässleholm. Tågen gör uppehåll i Halmstad, Veinge, Knäred, Markaryd, Vittsjö, Bjärnum och Hässleholm.

Vad blir restiden mellan Halmstad och Hässleholm?

- Hela sträckan kommer att ta cirka en timme. Mellan Halmstad och Markaryd tar det cirka en halvtimme.

Varför kan inte tågen köra ända till Kristianstad?

- Tåget behöver korsa flera spår och Södra stambanan för att kunna köra vidare mot Kristianstad. Det är en komplicerad manöver som tar väldigt mycket kapacitet i järnvägssystemet.

Varför kan inte tågen köra ända till Göteborg?

- Norr om Halmstad finns det idag inte behov av mer trafik och det finns inte rum för fler tåg in mot Göteborg söderifrån.
- Trafikupplägget blir mer störningskänsligt när det fortsätter ut på andra banor.

Ekonomi & Nytt

Vad kommer persontrafik på Markarydsbanan innebära för Halland?

- Genom att starta igång timestrafik på Markarydsbanan så vidgar vi arbetsmarknaden och skapar bättre förutsättningar för vårt näringsliv, vilket i sin tur stärker möjligheterna att bo och verka i Halland.
- Det är i allra högsta grad även en satsning på stationsorterna Veinge och Knäred med omland, där Laholms kommun har lagt fram en ambitiös plan för orternas framtida utveckling. Vi hoppas att detta ska leda till att fler väljer att flytta till och bo kvar i orterna och samtidigt leda till näringslivsutveckling i orterna.
- Det blir möjligt att på ett hållbart sätt resa inåt landet och vidare mot till exempel Kristianstad, Växjö, Linköping och Stockholm. Invånarna i kommunerna och regionerna i sydost får en ökad tillgänglighet till Halmstad och övriga Västkusten vilket gynnar Halland.

Vilken är den beräknade infrastrukturkostnaden för att starta igång timestrafik på Markarydsbanan?

- Investeringsåtgärderna i stationer och järnvägsanläggning beräknas sammanlagt kosta cirka 125 miljoner kronor, vilket ska fördelas på parterna.

Vem finansierar de åtgärder som krävs på Markarydsbanan?

- Trafikverket, Region Halland och Laholms kommun kommer tillsammans att finansiera satsningen i Knäred. Laholms kommun står för åtgärderna i Veinge. Det är ett pågående arbete att i avtal beskriva vem som betalar vad.
- Från Region Hallands sida har vi en pott på 100 miljoner kronor i den regionala infrastrukturplanen, där knappt hälften av dessa medel kommer att vikas till åtgärder på Markarydsbanan.

Varför är inte Halmstads kommun med och finansierar åtgärderna?

- Att Laholms kommun är med och finansierar men inte Halmstad beror på att de nya stationerna ligger inom Laholms kommun. På samma sätt är Halmstad med och finansierar ombyggnaden av Halmstad C, som tillhör ett annat projekt.



Hur stora kommer de löpande kostnaderna för persontrafiken på Markarydsbanan att bli?

- Timmestrafik (räknat på 12 dubbelturer) ger en kostnadstäckning på cirka 53 % enligt åtgärdsvalsstudien. Det innebär en nettokostnad på omkring 11 miljoner kronor för Hallandstrafiken (siffran är från mars 2021).
- Trafikkostnader brukar i regel fördelas utifrån andel av sträckan som går i de olika länen. Eftersom det redan går trafik mellan Markaryd och Hässleholm, kommer den nya trafiken främst att belasta Hallandstrafikens budget.

Är trafiken ekonomiskt försvarbar?

- Timmestrafik är en förutsättning för att uppnå störst nytta per satsad krona, så det måste vara det långsiktiga målet. En sådan trafik linjerar väl med de principer om kostnadstäckningsgrad som vi har i Halland.
Bedömd kostnadstäckningsgrad: 53 %
Mål för kollektivtrafiken som helhet: 60 %
Mål om minst 30 % för enskilda linjer (Regionalt trafikförsörjningsprogram)

Tidplan

Varför kör ni inte igång trafik direkt?

- De två stationerna i Veinge och Knäred och ett mötesspår behöver vara på plats före trafikstart för att det ska finnas ett tillräckligt resenärsunderlag som gör att trafiken går att motivera ekonomiskt
- Halmstad C har kapacitetsbegränsningar. Kapaciteten har delvis förbättrats under 2020 genom signalåtgärder som innebär att fler vändande tåg kan utnyttja samma spår. Kapaciteten är dock fortsatt begränsad till dess att etapp 3 i utbyggnaden av Resecentrum/Halmstad C. står färdig om några år. Trafiken på Västkustbanan är stommen i den halländska kollektivtrafiken och får inte äventyras genom att Halmstad C överbelastas

Varför vänder ni inte Öresundstågen som går till Halmstad i Hässleholm?

- Ett sådant upplägg är väldigt störningskänsligt och kommer att få negativa konsekvenser för trafiken på Västkustbanan och skada förtroendet för tågtrafiken. Trafiken på Västkustbanan är stommen i den halländska kollektivtrafiken och den får inte äventyras.
- Planen är att Öresundstågen som vänder i Halmstad ska förlängas till Helsingborg den dagen då dubbelspåret söder om Ängelholm är klart.

Varför startar ni inte upp med ett mindre utbud på kortare sikt?

- Resenärsnyttan är begränsad när tågen bara går varannan timme. Ytterst få kommer att kunna välja tåget för att pendla till jobb eller skola. Vi behöver fånga såväl pendlare som långväga resenärer för att nyttan ska bli tillräckligt stor och motivera att skattemedel prioriteras till denna trafik.
- Attraktiviteten blir låg då tågen inte kan gå med jämna och täta intervall. Det blir svårt att få till bra bytesmöjligheter i Halmstad och Hässleholm. Det finns risk för förseningar då det inte finns tillräckliga mötesmöjligheter på banan
- Det finns en risk att det fördyrar och försenar de åtgärder som behöver genomföras på banan. Det är enligt Trafikverket mycket som behöver koordineras: byggen av stationer och mötesspår, byte av kontaktledning och en omfattande omledning av godstrafik när "Godsstråket genom Skåne" ska förberedas för persontrafik. Frågan är mycket mer komplicerad än den ter sig vid en första anblick.

Varför tar det sådan tid att genomföra åtgärderna?

- Underlag och handlingar behöver tas fram och därefter ska åtgärderna upphandlas innan genomförandet tar vid. Trafikverkets planeringsprocess tar sin tid.

Kommer ni att köra någon busstrafik på kortare sikt?

- Att starta busstrafik är ungefär lika dyrt som tågtrafiken. Restiderna för bussen blir mycket längre och trafiken därmed inte lika attraktiv, varken för pendlare eller långväga resenärer som dessutom behöver göra ytterligare ett byte i Markaryd.

Beslut & Avtal

Finns det något formellt beslut om trafik på Markarydsbanan?

- Region Halland har i det regionala trafikförsörjningsprogrammet kommunicerat att vi planerar att så snart som möjligt starta timestrafik på Markarydsbanan, som i programmet utpekats som ett starkt stråk. Detta förutsätter att nödvändiga infrastrukturinvesteringar är på plats samt att stationerna i Veinge och Knäred är färdigställda.
- Mellan Region Halland, Laholms kommun och Halmstad kommun har det i maj 2019 tecknats en avsiktsförklaring om att förbereda för trafik.

Vad är nästa steg i processen?

- Processen har gått in i ett genomförandeskede för infrastrukturåtgärderna i Knäred och Veinge, där Trafikverket nu arbetar med förberedande utredningar

och anläggningskrav. Medfinansieringsavtal och genomförandeavtal är på väg att tas fram mellan berörda parter som kommer att tydliggöra ansvar, kostnader och tidplan. Vi kommer att fortsätta behöva arbeta tätt tillsammans för att allt ska vara på plats så snart som möjligt i syfte att starta en attraktiv persontrafik på Markarydsbanan. Samplanering är viktigt.

