

SKRIVELSE TILL KOMMUNSTYRELSEN I VARBERGS KOMMUN ANGÅENDE EN PENDELTÅGSTATION

Mål

Värö Centeravdelning, Värö Socialdemokratiska Förening, Veddige Socialdemokratiska Förening och Aktionsgruppen för Pendeltågstation i Väröbacka kräver att Varbergs Kommun omedelbart påbörjar ett arbete för att etablera en station för persontrafik i Väröbacka.

Målet skall vara att den är klar för trafik vid tidtabellskiftet i december 2016.

Kommunen har i budgeten för 2016 avsatt 16 miljoner för detta.

Det område som en station i Väröbacka skulle betjäna har ca 13.000 innevånare. Det är något mer än 20 % av kommunens befolkning. Se detaljerad statistik om arbetspendling i bilaga 1.

Utöver detta förekommer omfattande pendling av studenter både söderut, norrut och österut samt resor av kulturella och kommersiella skäl plus för upplevelser.

Många av dem som pendlar med bil till Kungsbacka, Mölndal och Göteborg samt söderut och vice versa skulle kunna ta tåget från Väröbacka om det fanns en station där.

Med ökad pendling med tåg kan fler bo hemma vilket minskar trycket efter studentbostäder. Av samma skäl skulle trycket efter parkeringsplatser i Varbergs stad minska.

Ökad pendling med tåg leder till minskad belastning på miljön samtidigt som personsäkerheten ökas.

Kommunen bör omgående ta fram en förstudie för att ta fram en tidplan och budget för etablering av pendelstation i Väröbacka.

Bakgrund

Propåer till Varbergs Kommun om att man ska verka för att få till stånd en station i Väröbacka har kunnat spåras så långt tillbaka som till 1996. Man har funnit 17 st. Någon enstaka av dem har fått ett ganska positivt mottagande men de flesta av dem har fått ett ljumt mottagande och de flesta av svaren har präglats av passivitet och man har oftast hänvisat till pågående utredningar eller att sådana ska påbörjas.

Förutom en stor utpendling har väröområdet också en omfattande inpendling till de två stora industrierna där. Denna inpendling ökar kraftigt.

Ringhals är miljöcertifierat enligt ISO 14000 och EAMS-registrerat och strävar kontinuerligt mot att förbättra miljön då alltför många av dem som arbetar där kommer med bil. Detta gäller även konsulter och entreprenörer.

Samhällsplanering

Modern samhällsplanering ställer stora krav på bra kommunikationer för att skapa en attraktiv boendemiljö.

I Värö kan man med enkla medel skapa bra, bekväma, säkra och miljövänliga kommunikationer genom att bygga en pendeltågstation vid Västkustbanan i Väröbacka och komplettera den med matarbussar t.ex. från Veddige via Väröbacka och Ringhals till Bua tur och retur anpassade till tågtiderna.

Den planerade utbyggnaden av bostäder i området leder till ökade skatteintäkter för kommunen och regionen.

Pendeltågstationer i Kungsbacka och Varberg

Sträckan Varberg – Kungsbacka, ca 50 km, saknar idag pendeltågstationer men kommer i december 2013 att få en station i Åsa/Kläppa. Efter december kommer Kungsbacka att ha tre pendeltågstationer. Inom Varbergs kommun har ingen pendeltågstation byggts.

Man kan jämföra detta med sträckan Helsingborg – Kävlinge, 37, km som har fem pågatågstationer.

Trafikupplägget

Enligt en studie av tidtabellen, som Aktionsgruppen har gjort tillsammans med Trafikverket för persontågstrafiken på Västkustbanan, är det möjligt att trafikera en pendeltågstation i Väröbacka. Kungsbackas nya station vid Åsa/Kläppa kommer att trafikeras med de Öresundståg som går mellan Göteborg och Halmstad. Inga avgångstider eller ankomsttider på övriga stationer på sträckan påverkas när dessa tåg får ett stopp till.

De Öresundståg som går mellan Malmö och Göteborg har samma gångtider på sträckan Göteborg – Halmstad som de som går hela sträckan ner till Malmö. Alltså finns samma lediga tidsutrymme att tillgå på samma sätt som de som ska stanna vid Kläppa. Denna tid kan användas för ett stopp i Väröbacka.

Förekommande felaktigheter vid argumenterandet mot en station i Väröbacka.

Man måste ha sidospår vid stationen. Man har nyligen faktiskt tagit bort två sidospår i Lindome, rivit plattformarna där, och byggt nya vid huvudspåren. Sidospåren sinkar trafiken och krånglat bara till det med fler felkällor o.s.v. Sidospåren med perronger byggdes för övrigt så sent som 1992 inför starten av pendeltågstrafik på sträckan Göteborg C – Kungsbacka.

Man kan inte ha en station i en kurva. Man kan titta på hur det är i Alingsås och vi ska inte tala om hur det ser ut i Rönninge med den skarpa kurva som stationen ligger i där.

Kapacitetsbristen på Göteborg C är överdriven. Det är bara att titta på den nya pendeltågssträckan Göteborg C – Älvängen på Bergslagsbanan med sina nya pendeltåg samt SJ:s åtta snabbtågspår som blir inlagda i systemet efter tidtabellskiftet i december. Med relevanta åtgärder till rimliga kostnader kan kapaciteten på Göteborg C ökas betydligt.

Man måste vänta tills tunneln genom Varberg är klar. Denna delsträcka styr inte de stela uppläggen norr om Varberg. Dessutom kan man med små medel öka denna sträckas kapacitet.

En studie som har genomförts tillsammans med Trafikverket visar att ett stopp i Väröbacka inte förlänger restiden för resenärer från Halmstad och Falkenberg.

Det är synd att dessa uppfattningar, som ofta har upprepats, har tillåtits att under så lång tid menligt påverka möjligheterna att skapa en pendeltågstation i Väröbacka.

Support från Aktionsgruppen

Aktionsgruppen erbjuder sig att vara kommunen behjälplig med kunnande inom järnvägsteknik, budgetering och tidplanering samt vid möten med Trafikverket.

Värö Centeravdelning

Göran Karlsson

Värö Socialdemokratiska Förening

Birgitta Sagdahl Wildtberg

Veddige Socialdemokratiska förening

Ann Siölund

Aktionsgruppen för Pendeltågstation i Väröbacka

Per-Erik Wikström