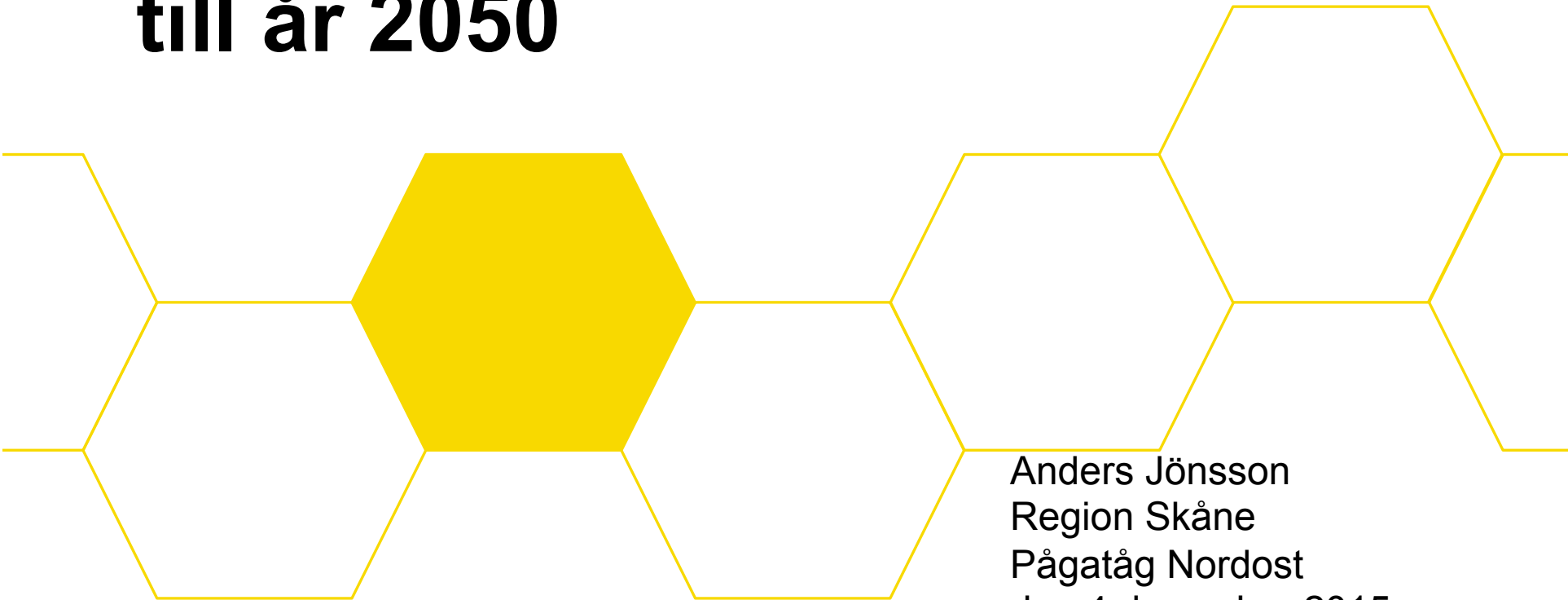


Strategi för regional tågtrafik i Skåne och över Öresund fram till år 2050

A decorative graphic consisting of a series of yellow-outlined hexagons arranged in a horizontal row. The second hexagon from the left is filled with solid yellow, while the others are empty outlines.

Anders Jönsson
Region Skåne
Pågatåg Nordost
den 4 december 2015

Bakgrund

- Kollektivtrafikmyndigheten ska i ett trafikförsörjningsprogram regelbundet fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken.
- Programmet omfattar all regional kollektivtrafik, dvs. både kommersiell och offentligt finansierad trafik.
- Trafikförsörjningsprogrammet är en beställning till Skånetrafiken, som verkställer de delar i programmet som utförs i offentlig regi.



För att kunna leverera detta behöver vi ta fram en ny tågstrategi för perioden fram till år 2050.



Uppdraget

- Den 2 november 2015 beslutade Regionala utvecklingsnämnden att uppdra åt utvecklingsdirektören att ta fram en strategi för trafikutbud, investeringsbehov avseende fordon, driftsekonomi, samt kvalitet och standard i den regionala tågtrafiken i perioden fram till år 2050.



Utgångsläget – Regional tågtrafik 2016



Utgångsläget - viktiga målsättningar

- Antalet resor ska fördubblas till år 2020 jämfört med år 2006, dvs. en ökning från 112 miljoner resor per år till minst 224 miljoner resor.
- Marknadsandel ska uppgå till minst 40 % år 2030, vilket innebär en fördubbling jämfört med 2006.





De fem prioriterade ställningstagandena är:

- *Skåne ska erbjuda framtidstro och livskvalitet*
- *Skåne ska bli en stark hållbar tillväxtmotor*
- *Skåne ska dra nytta av sin flerkärniga ortstruktur*
- *Skåne ska utveckla morgondagens välfärdstjänster*
- *Skåne ska vara globalt attraktivt*

www.skane2030.se

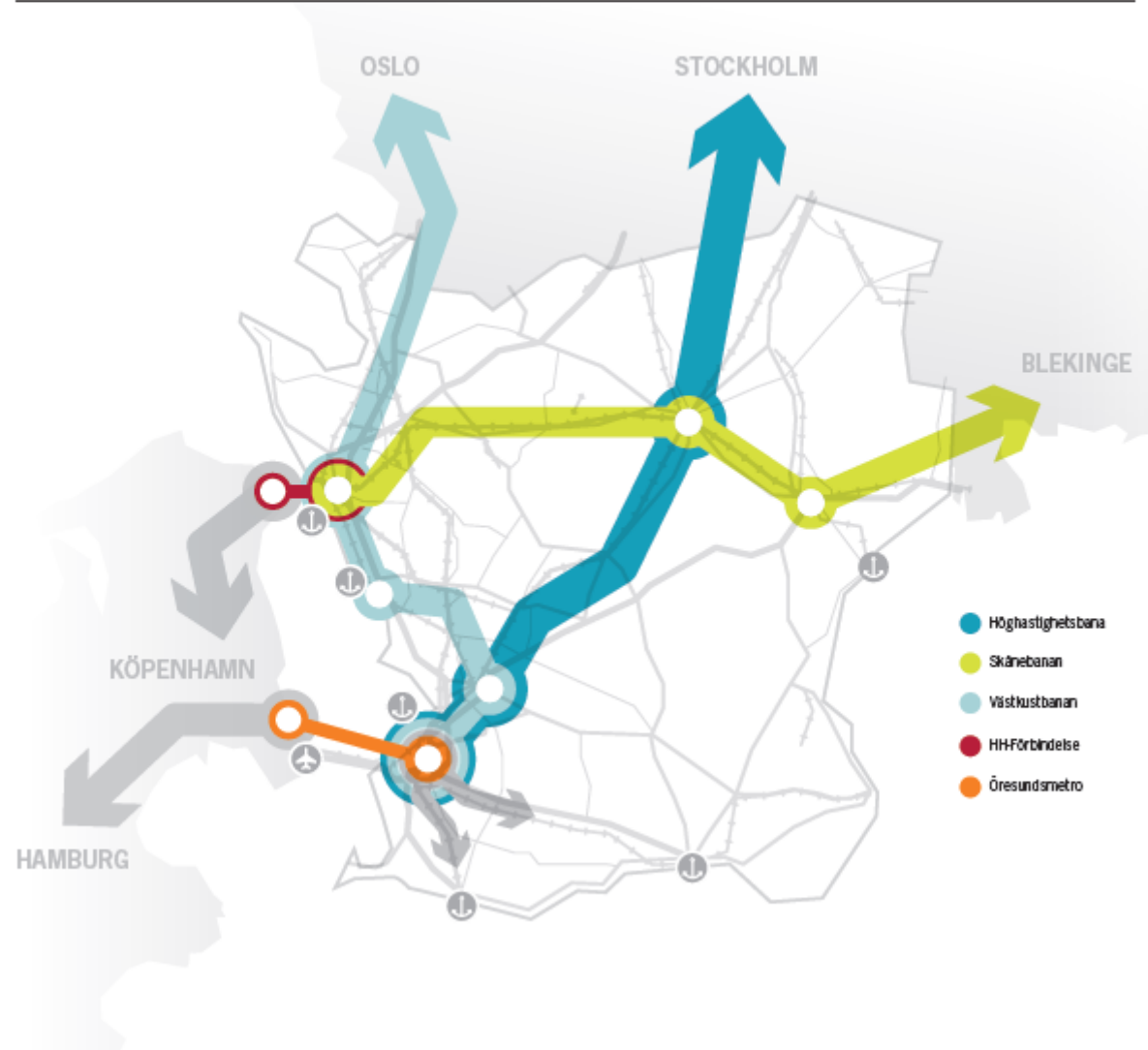


Viktiga mål i relation till den regionala utvecklingsstrategin

- Skåne ska ha nått upp till de skånska miljömålen
- Skåne vara klimatneutralt och fossilbränslefritt
- Den internationella tillgängligheten har förstärkts genom en utveckling av Copenhagen Airport och Malmö Airport, färjetrafiken i Östersjön, ytterligare en fast förbindelse över Öresund samt bättre järnvägsstråk till övriga Europa och genom Sverige
- Öresundsregionen vara en fullt integrerad arbetsmarknad



Den övergripande Skånebilden



Förhållandet till infrastruktur och kapacitet

- Viktiga frågeställningar:
 - Hur får vi största möjliga nytta av infrastrukturen och maximerar utnyttjandet?
 - Ska vi satsa på små tåg med hög frekvens eller stora tåg med hög punktlighet?
 - Hur mycket kan vi korta ner restiderna och samtidigt upprätthålla pålitligheten i systemet?



Konkurrens om den tillgängliga spårkapaciteten

- Brist på infrastruktur, men framför allt fordon, har historiskt sett varit ett problem för att möta ökad resandeefterfrågan och därmed realisera målsättningar om ökat resande.
- Under de senaste åren har fokus legat på att möta efterfrågan genom att köra flera avgångar och längre tåg. Kan ha haft fördelar på kort sikt, men ger konsekvenser på lång sikt:
 - Fler avgångar på befintlig infrastruktur medför en mera störningskänslig trafik.
 - Längre tåg måste vara anpassade för att hantera stora mängder passagerare, eftersom risken för förlängda uppehåll på stationerna annars är stor.
 - Fler avgångar kan hämma det långsiktiga arbetet med att flytta över godstransporter från väg till järnväg.
- Flera infrastrukturinvesteringar har blivit senarelagda.



Viktigt att se på hur andra europeiska storstadsområden hanterar kapacitetsproblem och dra lärdom av detta.



Den regionala tågtrafiken över Öresund

- Utgör tillsammans med sträckan Helsingborg – Lund – Malmö ett av vår mera akuta problem gällande sittplatskapaciteten.
- År 2024 förväntas antalet passagerare över Öresund vara dubbelt så många som på Kystbanen.
- Nuvarande trafik- och fordonsupplägg klarar sig maximalt till år 2021/2022.



Kommersiell kollektivtrafik ger möjligheter



Region Skåne är positiv till kommersiell trafik och uppfattar kommersiella initiativ som bra möjligheter att utveckla och bredda trafikutbudet till kunderna.....

.....men hur säkrar vi att den kommersiella trafiken går hand i hand med regionen på vägen mot det öppna Skåne.

Och hur skapar vi i ett tätt samarbete kontinuitet och stabilitet även i den kommersiella tågtrafiken?



Kostnaderna ökar – hur hanterar vi detta?

- Tågstrategin ska belysa förväntade framtida driftkostnader?
- Arbetet med tågstrategin låter sig initialt inte begränsas av ekonomin.
- Kommer att peka ut det önskade trafikutbudet.
- Hur kan vi stegvis ur ett ekonomiskt perspektiv realisera den tågtrafik vi önskar?
- De ekonomiska medlen är förblir en begränsad resurs.
- Förslag på optimeringar av tågtrafiksystemet som bidrar till en sänkt samhällskostnad med bibehållen eller ökad kvalitet och frekvens i tågtrafiken.



Exempel

- 3 st Öresundstågsätt



- Tåglängd: 236,7 meter
- Topphastighet: 180 km/h
- Antal sittplatser: 687
- Pris: Cirka 300 miljoner kr

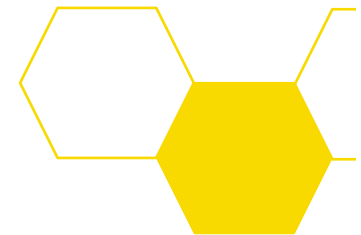
- Skoda, lok 109E, 5 tvåvåningsvagnar och 1 tvåvåningsmanövern.

- Tåglängd: 177 meter
- Topphastighet: Lok 220 km/h, vagnar 200 km/h
- Antal sittplatser: 705
- Pris: Cirka 150 miljoner kr



Kvalitet och standard

- så här ska det inte se ut.



Kvalitet och standard

- så här skulle det kunna se ut.



High capacity

- Up to 30% more seating capacity than standard single-deck trains



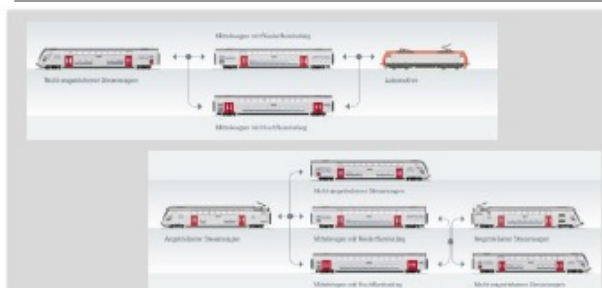
Adaptability

- Trailer car with low or high entrance
- Automatic or train hook



Flexibility

- Long compartments with different arrangements according to customer needs



Modularity

- Loco hauled trains as well as EMU based on single car concept
- Diesel or E-loco hauled trains



Comfort

- High comfort & LED Lighting
- Catering facilities
- 2 toilets per car



Experience

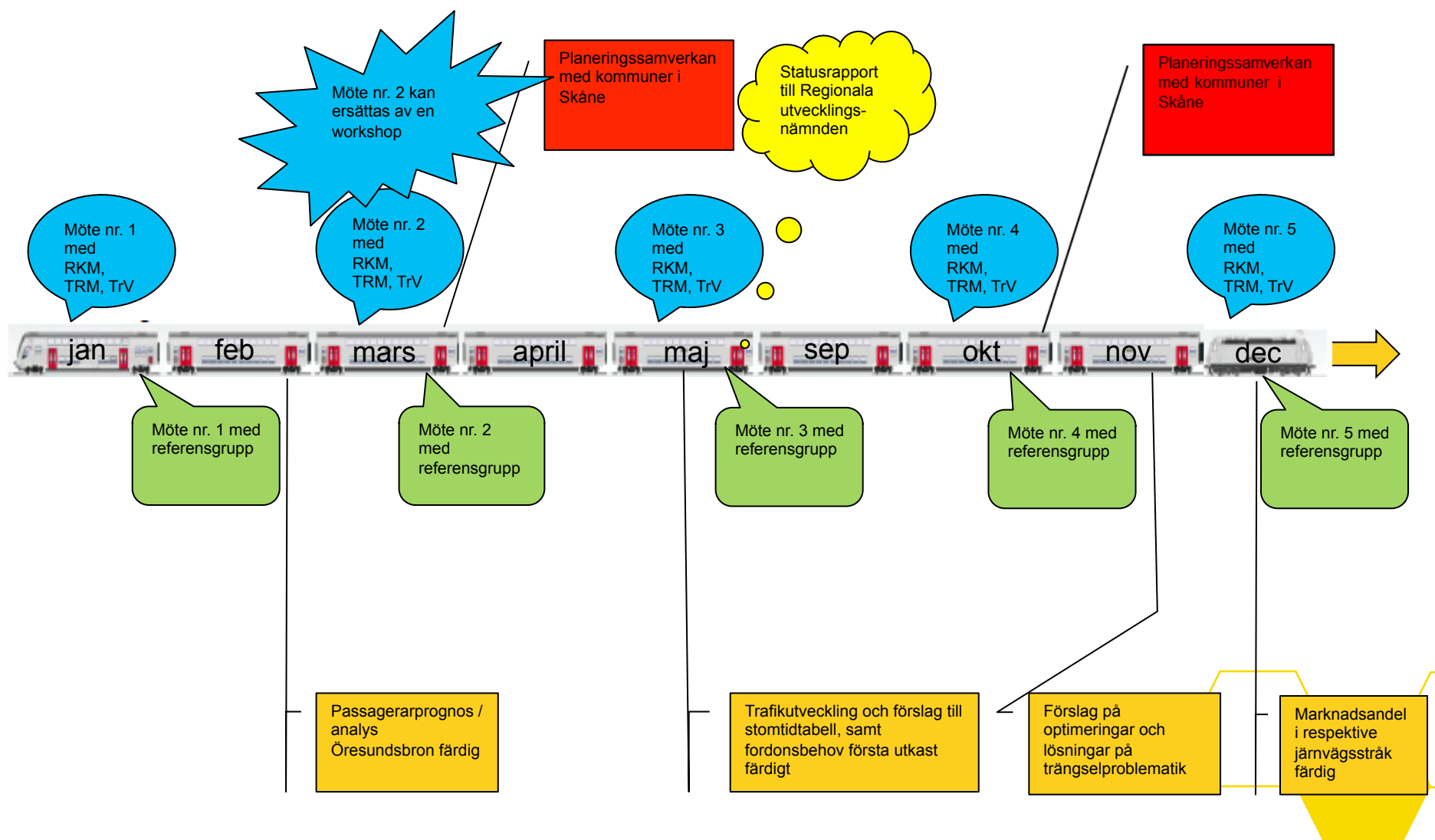
- More than 2000 DD cars in last 20 years in different countries

Källa: Bombardier

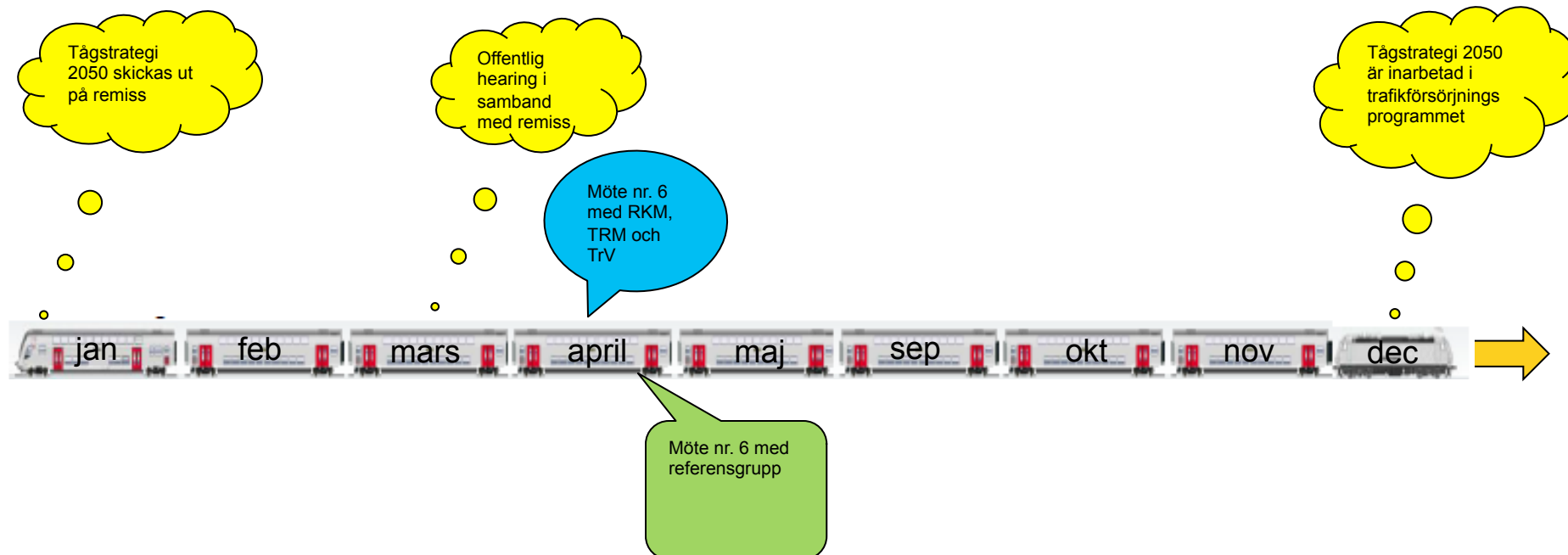
Men tågstrategin ska vara övergripande och tar inte ställning kring några detaljer gällande färg på tåg eller säten osv.



Det händer under år 2016



Det händer under år 2017



Tack för er uppmärksamhet.



Kontakt: anders.e.jonsson@skane.se

Telefon: +46 40 675 30 24

Foto: Bombardier

