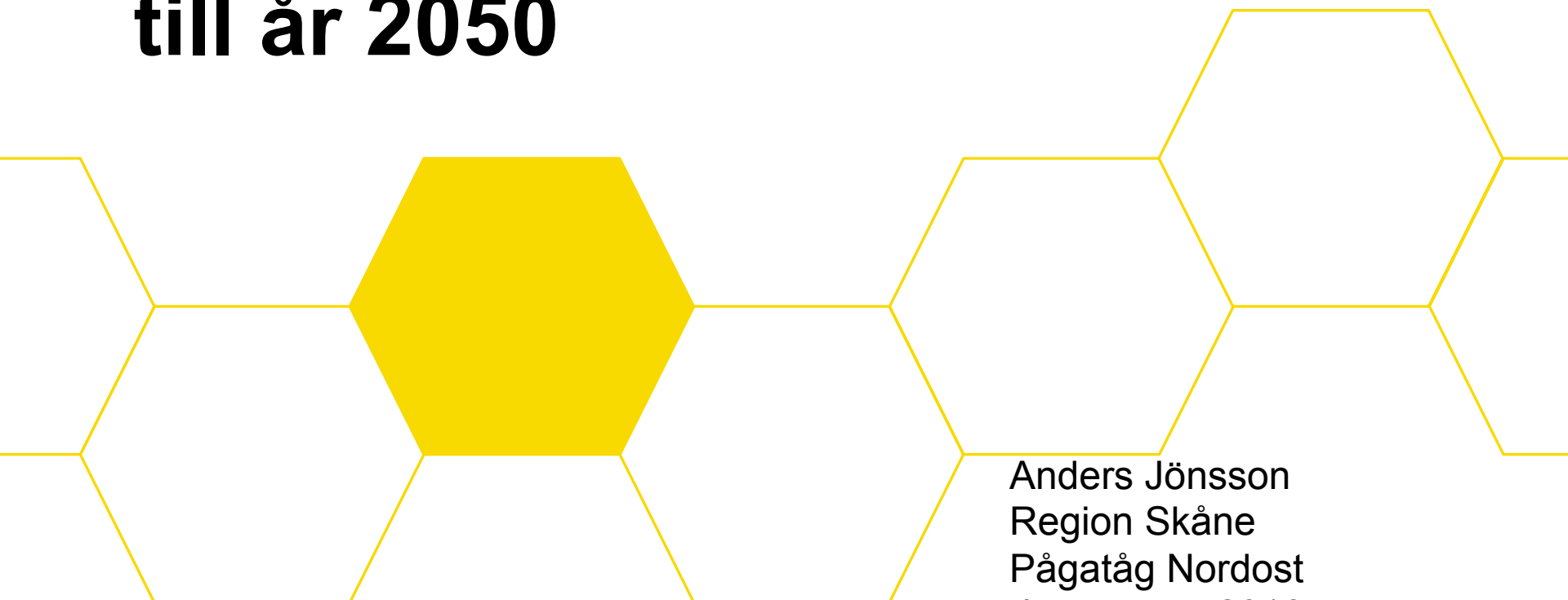


Strategi för regional tågtrafik i Skåne och över Öresund fram till år 2050



Anders Jönsson
Region Skåne
Pågatåg Nordost
den 4 mars 2016

Vad har hänt sedan sist vi sågs?

- Möte i den regionala arbetsgruppen den 11 januari.
- Frukostpresentation på ÅF den 22 januari.
- Möte med referensgruppen den 25 januari.
- Sverigeförhandling har föreslagit sträckning för höghastighetståg genom Småland.
- Möten med Skoda och Bombardier kring lokdragna tvåvåningståg under februari.
- Bearbetning av inspel från möten, som ska mynna ut i ett första utkast till framtida trafikupplägg.
- Viktiga rapporter såsom Trivectors rapport angående "Ökad marknadsandel för kollektivtrafiken i Skåne" och Swecos rapport angående "Scenarioanalys för järnvägens utveckling i Skåne" utgör viktiga underlag.



Inspel från möte med arbetsgruppen den 11 januari

- Blekinge
 - Högre hastighet, ta bort kurvor, trädsäkra osv.
 - Snabbtåg morgon och kväll.
 - Ny station i Kristianstad.
 - Se över uppehållsmönster.
 - Bättre förbindelser Blekinge – Göteborg.
 - Kortare restid Blekinge – Växjö/Stockholm.
- Kronoberg
 - Viktigt att Öresundstågen fortsatt stannar vid mindre stationer.
 - Önskvärt att utveckla Pågatågstrafiken på Markarydsbanan till Halmstad.
 - Utbyggnad till dubbelspår mellan Växjö och Alvesta högt prioriterad.
- Halland
 - Prioriterar tågtrafik i riktning norr – söder.
 - 30 minuters trafik med Öresundståg Halmstad och söderut (ej sammankopplat med trafiken norrut).
 - Interregional tågtrafik Halland – Blekinge via Markarydsbanan.



Inspel från möte med referensgruppen den 25 januari (ett urval)

- Nordväst
 - Söderåsbanan bör när den börjar trafikeras med persontåg förlängas till Ängelholm
 - Utred för- och nackdelar med vilket tågssystem som går via Lommabanan och inte passerar Lund, dvs. tågen från Rååbanan eller Söderåsbanan
 - Ny station i Raus på Rååbanan.
 - Kopplingen mellan nordväst och Halmstad är viktig.
- Nordost
 - Tågstrategin behöver bygga upp mer robusta tågssystem, som kan hantera störningar i tågtrafiken på ett bättre sätt än idag.
 - Kopplingen mellan nordöstra Skåne och Göteborg behöver förbättras
 - Regional tågtrafik mellan Kristianstad och Åhus intressant utveckling på sikt.
- Sydväst
 - Se på hur danskarna agerar, dvs. om tågen från Sverige vänder i Köpenhamn eller fortsätter vidare.
 - Ytterligare lokaltågstationer på Lommabanan
 - Ny station Trelleborg Norra
 - Simrishamnsbanan
- Sydost
 - Ystad är en viktig målpunkt
 - Simrishamnsbanan
 - Turtätheten till Simrishamn behöver förbättras från en gång i timmen till en gång i halvtimmen.



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.

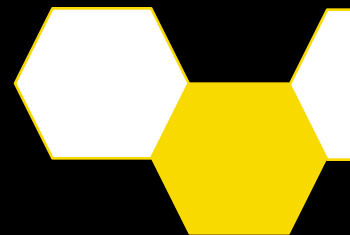


Kan vi nå våra målsättningar?

- 
- Fördubblingsmålet bedöms vara möjligt att nå, men då målet bara är fem år bort krävs kraftfulla åtgärder omedelbart.
 - I princip behövs ytterligare drygt en fördubbling av antalet kollektivtrafikresor till 2030 jämfört med nuläget för att 40-procentsmålet ska vara möjligt att nå.
 - SJ nattåg Malmö – Stockholm resandeökning mellan 2014 och 2015 + 98 %

Ekonomi – kostnaderna ökar

- Kommunernas och landstingens sammantagna nettokostnad för kollektivtrafik ökade med 3 miljarder SEK mellan 2012 och 2014.
- Ökningen förklaras av stigande faktorkostnad och ökat utbud.
- Högst trafikeringskostnad har tåg.
- Den kanske enskilt viktigaste förklaringen till kostnadshöjningarna är den ojämna efterfrågan på kollektivtrafik. Högtrafiken, peaktiderna, är kostnadsdrivande. Det behövs då många och stora fordon som bara behövs under några få timmar under högtrafiken.



Måste det vara dyrt?

- 3 st Öresundstågsätt



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

- Tåglängd: 236,7 meter

- Tåglängd: 177 meter

- Topphastighet: 180 km/h

- Topphastighet: Lok 220 km/h, vagnar 200 km/h

- Antal sittplatser: 687

- Antal sittplatser: 705

- Pris: Cirka 300 miljoner kr

- Pris: Cirka 150 miljoner kr



Ökad kunskap kring lokdragna tvåvåningsvagnar



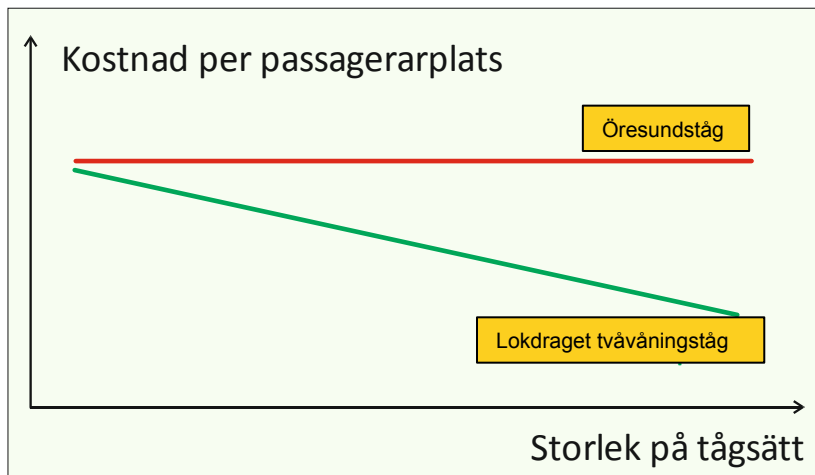
- Kan öka antalet sittplatser i nuvarande tågtrafik med mellan 30 – 50 % på befintlig infrastruktur.
- Antal cykelplatser: Upp till 45 st.
- Driftkostnad inkl. underhåll: Cirka 1/3 av dagens kostnad för underhåll av Öresundstågen.
- Leveranstid vid beställning idag: 18 – 24 månader.



Kan vi uppnå avtagande kostnad per sittplats vid ökad kapacitet?

- Lokdraget tvåvåningståg

- de relativa fördelarna ökar hela tiden med längre tåg
- lägre energianvändning
- marginalkostnad för att möta ökad efterfrågan är lägre än för tågsätt.
- ledtiden för att producera tvåvåningsvagnar är kortare än för kompletta tågsätt.
- ger helt nya möjligheter att på ett snabbt och kostnadseffektivt sätt anpassa trafikutbudet efter förändring i resandeefterfrågan.



Vad händer framöver?

- Frukostmöte med Gunnar Alexandersson den 10 mars
- Planeringssamverkan med Skånes kommuner under mars månad
- Workshop i april
- Fördjupad konsultstudie av trafikupplägg, fordonsupplägg osv. från maj månad och framåt.
- Möte i den regionala arbetsgruppen innan sommaren.
- Möte med referensgruppen innan sommaren.



Tack för er uppmärksamhet.



Foto: railcolor.net

Kontakt: anders.e.jonsson@skane.se
Telefon: +46 40 675 30 24

