

Tågstrategi 2037

Remiss

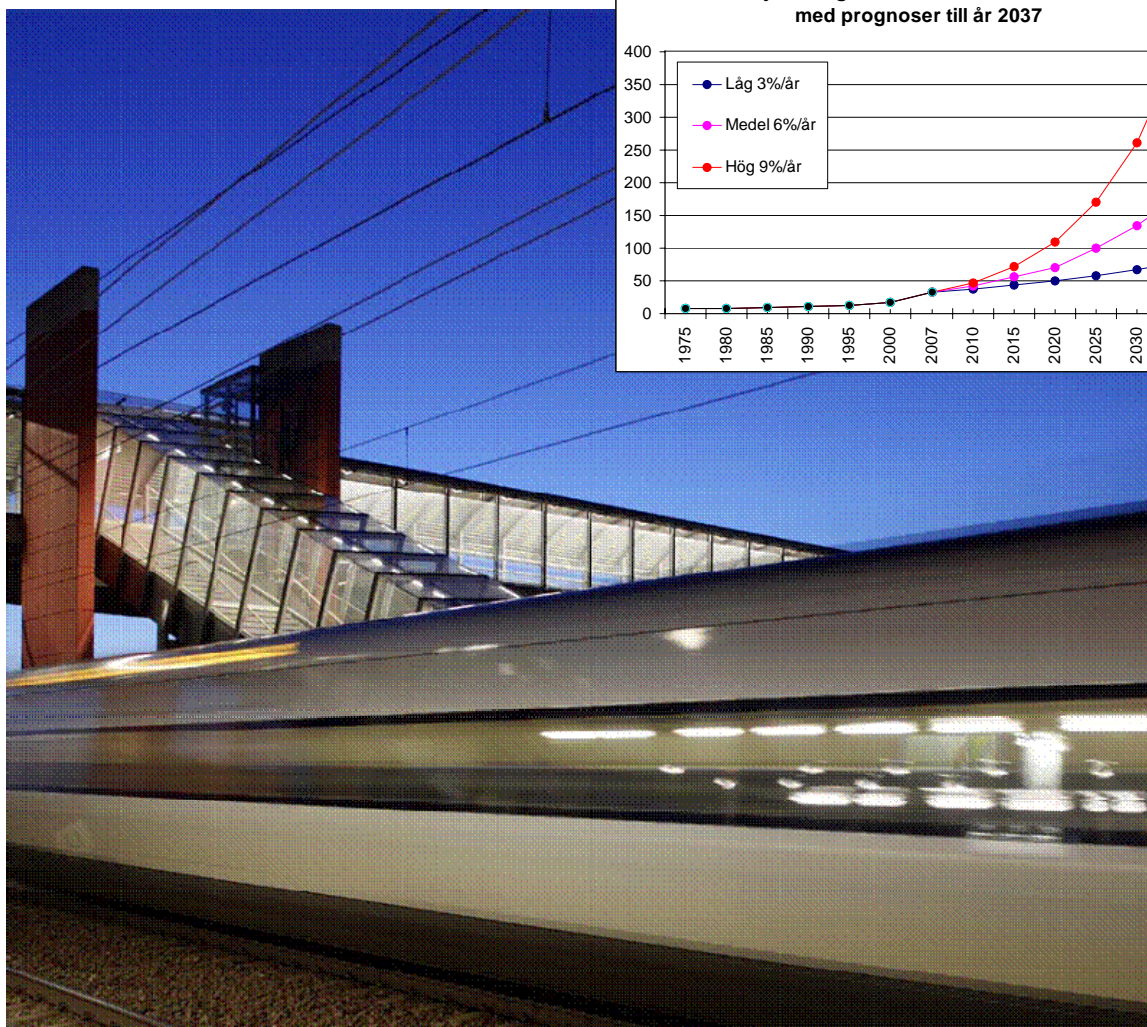


Foto: Kasper Dudzik

*Nu böjas över kartans blad
de huvu´n små i lockig rad
som efter oss ta arvet.
Vad oss syns långt, för dem syns kort
och alla avstånd svinna bort
i järnvägstidevarvet.*

Ur Sveriges karta av Carl Snoilsky (1841-1903)

Innehåll

Sammanfattning.....	4
Inledning.....	6
Bakgrund och syfte	6
Arbetsätt	6
Vision 2037.....	9
Inledning	9
Vision 2037	10
Kollektivtrafikens utveckling – slutsatser av Vision 2037	16
Trafikupplägg 2020, 2030 samt 2037.....	18
Förutsättningar	18
Trafik 2007	19
Trafikupplägg 2020	21
Utbyggnad av befintlig trafik till 2020	26
Nya Pågatågssatsningar till 2020	26
Utbyggda stationer och nya Pågatågssuppehåll	33
Sammanställning – nya Pågatågssatsningar	34
Vad händer om planerade infrastruktursatsningar till 2020 senareläggs eller uteblir?	35
Trafikupplägg 2030	37
Trafikupplägg 2037	40
Stationer – framtida standard och service	42
Sammanfattning – utvecklingsstrategier för spårtrafik 2020, 2030 samt 2037	42
Infrastruktur 2020, 2030 samt 2037.....	45
Spårsystemet 2007	45
Spårförutsättningar 2020	46
Spårbehov 2030	48
Spårbehov 2037	50
Alla spårönskemål i Skåne.....	52
Finansiering av framtida spårinvesteringar.....	53
Rörlighet och transporter i Skåne 2037.....	54
Två utvecklingsscenarion	54
Konsekvenser för vägsystemet – exempel E22 och E6	56
Miljökonsekvenser av Tågstrategin.....	57
Bilagor.....	59

Sammanfattning

- Skånetrafikens bedömning är att kollektivtrafiken och speciellt tågtrafiken har stora utvecklingspotentialer. Utvecklingstakten i framtiden bedöms dock inte vara fullt så stor som den varit under den senaste 25-årsperioden. För kollektivtrafiken som helhet är bedömningen att det görs 500 miljoner resor år 2037, varav 180 miljoner med tåg. Det motsvarar en årlig ökning med ca 5 respektive 6 %.
- Huvudprincipen för Öresundstågtrafiken är att skapa ett kundanpassat och kostnadseffektivt system som samtidigt förbättrar integrationen i Öresundsregionen och Sydsverige. De närmaste åren sker en förstärkning av de befintliga huvudlinjerna för att tillgodose den kraftigt ökade resefterfrågan. Tidtabellsmässiga låsningar i Köpenhamns- och Göteborgsregionerna samt flera enkelspårssträckor med begränsade mötesmöjligheter gör att tidtabellen svårligen låter sig ändras. På längre sikt görs satsningar på nya Öresundstågslinjer i takt med att infrastrukturen utvecklas, så att successivt allt större del av Skåne inbegrips.
- Pågatågssystemet utvecklas med nya linjer och en del nya tåguppehåll, men framförallt genom att befintliga linjer förtätas för att klara kapacitetsbehoven.
- Tågresandet fördubblas till 2020. Denna kraftiga resandeökning går i huvudsak att klara genom längre tåg, vilket möjliggörs bland annat av förlängda plattformar.
- Utvecklingstakten för gods- och snabbtågtrafiken förutsätts bli i ungefär samma som för den regionala och lokala trafiken, det vill säga en fördubbling till år 2020.
- Trafikupplägget 2020 bygger på en principitidtabell som är gjord för hela systemet med styva tidtabeller och fasta tidskanaler för all trafik, även för godståg och snabbtåg.
- År 2020 betraktas infrastrukturen som en given förutsättning. Alla i nuläget pågående järnvägsprojekt är färdigställda. För att det skånska tågresandet ska kunna fortsätta utvecklas är utgångspunkten Banverkets +50 %-alternativ, d v s den högsta av de fem nivåerna i den nya framtidsplanen 2010-2019.
- Alla Öresundståg Köpenhamn-Malmö dras vidare till Lund, vilket bland annat betyder att Lund får tågtrafik mot Malmö och Köpenhamn hela natten alla veckodagar. I rusningstid blir det 10-minuterstrafik. Genomförandet bör ske så snart som möjligt efter Citytunnelns öppnande 2011.
- En ny pendlarparkeringsstation i Burlöv med kraftigt utökade tåguppehåll har under hösten 2007 diskuterats mellan bland annat Skånetrafiken och Burlövs kommun.
- I prioritetklass 1 bland de nya Pågatågssatsningarna till 2020 föreslås (*nya stationer = kursiva*):
 - Pågatåg Ängelholm-Barkåkra-Förslöv
 - Pågatågs- eller Öresundstågtrafik Hässleholm-Bjärnum-Vittsjö-Markaryd-Halmstad
 - Pågatåg Eslöv-Marieholm-Teckomatorp
 - Pågatåg Kristianstad-Fjälkinge-Bromölla (och vidare till Karlshamn)
 - Pågatåg Åstorp-Kvidinge-Klippan med förlängning till Hässleholm i rusningstid
 - Dessutom föreslås en ny Pågatågsstation i *Vegeholm*.

- Mer än 90% av resandet år 2020 beräknas ske på idag befintliga linjer, medan knappt 10 % sker på nya tillkommande linjer. Över 80 % av resandet år 2037 beräknas ske på idag befintliga linjer, medan knappt 20 % sker på nya tillkommande linjer (inkl HH-förbindelsen, Sturupsbanan, Simrishamnsbanan).
- Fyra stora nybyggnadsprojekt förväntas stå klara 2030:
 - Fast förbindelse Helsingborg-Helsingör (HH)
 - Utbyggnad av hela Simrishamnsbanan (Malmö-) Dalby-Sjöbo-Tomelilla (-Simrishamn)
 - Sturupsbanan, med anknytning till Ystadbanan både väster- och österifrån.
 - Lätta spår (Light Rail-anläggningar) Helsingborg-Höganäs samt Lund-Dalby. Lätt spårtrafik i Malmö, Lund och Helsingborg kan också bli aktuellt, men behandlas ej närmre i Tågstrategin
- En begränsande faktor och huvudutmaning är spårkapaciteten. På befintliga banor krävs ytterligare kraftfulla kapacitetsåtgärder för att kunna ta hand om det ökade resandet. I princip behöver de banor där snabbtåg, regionaltåg, lokaltåg och godståg mer eller mindre blandas och som idag är dubbelspåriga vara 4-spåriga 2037 och enkelspåriga banor behöver bli dubbelspåriga. Fyra spår skulle helst också finnas i Citytunneln och på Öresundsbron
- De investeringar som föreslås i Tågstrategin är betalda om de ökar tillväxttakten i Skåne med 0,2%.
- De totala önskemålen om investeringar i den spårburna trafikens infrastruktur uppgår till cirka 200 miljarder kronor. Spårinvesteringarna som ingår i Vision 2037 uppgår till cirka 123 miljarder kronor varav 74 miljarder är ”angelägna” och 49 miljarder kr är ”önskvärda”.

Inledning

Bakgrund och syfte

Tågen är ryggraden i den sydsvenska kollektivtrafiken. Tågen, som är det snabbaste landtransportmedlet, har en nyckelroll för den framtida samhällsutvecklingen, speciellt för regionförstoringen och omställningen till ett miljöanpassat transportsystem. Utvecklingen har varit mycket stark de senaste åren; sedan Skånetrafiken bildades 1999 har tågresandet mer än fördubblats. Tågtrafiken bedöms ha en mycket stor ytterligare resandeökningspotential. "Tågstrategi 2037" ska belysa hur potentialen bäst kan tas till vara. Intresset för att utveckla tågtrafiken är mycket stort från kommuner, allmänhet och övriga intressenter. Utmaningarna är både många och stora.

Kollektivtrafiknämnden beslutade den 27 februari 2006 att Skånetrafiken ska ta fram en ny tågstrategi. Nämnden fattade våren 2006 beslut om en strategi för utvecklingen av den skånska busstrafiken. Tågstrategi 2037 kommer tillsammans med busstrategin att utgöra Skånetrafikens samlade trafikstrategi.

Syftet med Tågstrategi 2037 är att i ett samlat dokument klargöra hur Skånetrafiken i ett medellångt och långt tidsperspektiv ska fortsätta att utveckla den regionala spårtrafiken för att kunna fullfölja sitt uppdrag utifrån regionfullmäktiges långsiktiga mål och riktlinjer.

Målen och riktlinjerna i trafikförsörjningsplanen bildar grund för utvecklingen och förvaltningen av kollektivtrafiken och anger samtidigt hur kollektivtrafiken ska bidra till att förverkliga de mål som anges i det regionala utvecklingsprogrammet; tillväxt, attraktionskraft, bärkraft och balans. Strategin bildar på så sätt ett underlag för två huvudområden; dels för trafikering/infrastrukturplanering, dels för en dialog kring tågtrafikens roll i ett bredare samhällsutvecklingsperspektiv.

Strategin skall bl a:

- utgå från och ge underlag för strategier på medellång (2020) och lång (2030) sikt
- ge underlag för beslut angående utveckling av tågtrafiken i Skåne och Sydsverige och Öresundsregionen
- fastställa principer för när utbyggnad av tågtrafik kan bli aktuell
- ge underlag för investeringsbehov i infrastruktur och fordon
- ge underlag för arbetet med tågtrafikens kvalitet
- fungera som ett underlag för kommunernas fysiska bebyggelseplanering
- fastställa trafikering/principer samt trafikstandard för spårtrafiken i Skåne utifrån lokala och regionala behov. (Begreppet spårtrafik används här för att visa att arbetet även innefattar olika former av "snabbspårvägar".)
- med utgångspunkt från busstrategin ta fram kostnadseffektiva lösningar för bussanslutningar till stationerna och tågparallell busstrafik
- definiera en målstandard för tågtrafiken för år 2020 och år 2030. (I Skånetrafikens busstrategi anges bl a att en målbild på 15-25 års sikt ska ställas upp för starka stråk. Detta ansluter väl till målären 2020 och 2030. Samtliga tåglinjer definieras som starka eller nästan starka stråk.)

Läsanvisningar

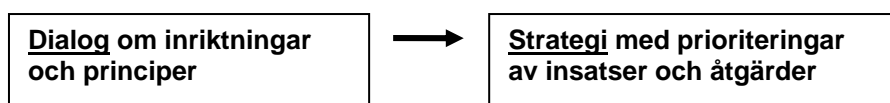
5 min?: Läs Sammanfattningen sid 4

10 min?: Läs Sammanfattningen sid 4 + Sammanfattning – utvecklingsstrategier för spårtrafik 2020, 2030 samt 2037 på sid 42

Arbetsätt

Arbete i två steg

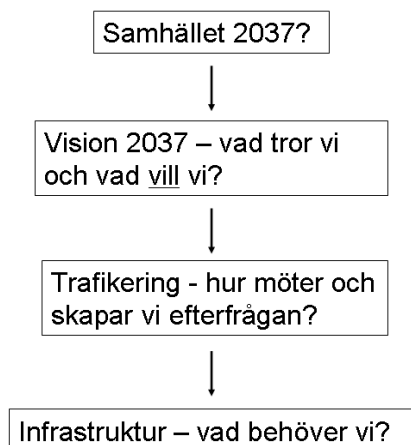
”Tågstrategi 2037 - Dialog om inriktning och principer” skickades på remiss i början av 2007. Utifrån dialogen och remissvaren togs en inriktning fram som ett stöd för det fortsatta strategiarbetet. Därmed avslutades det första steget i tågstrategiarbetet. Nästa steg är själva strategin där olika åtgärder och satsningar diskuteras och prioriteras. Skånetrafiken har under hösten fört en grundlig dialog om strategins innehåll och prioriteringar med kommuner, Banverket med flera. Denna dialog kommer att fortsätta under första delen av 2008. Vidare politisk behandling och beslut av Tågstrategi 2037 beräknas att ske under våren/sommaren 2008.



Figur: Tågstrategins upplägg i två steg.

Ett målorienterat arbetsätt

Det är inte meningsfullt att göra en regelrätt prognos för utvecklingen av tågresandet över så lång tid som 30 år. En strategi för tågtrafiken de närmaste 30 åren bör därför grundas på en vision av hur samhället i stort utvecklas och en bedömning av den roll tågtrafiken kan spela i den processen. Utvecklingen av tågtrafiken är långsiktig och kräver stora investeringar i infrastruktur och tåg, men även drift och underhåll. De satsningar och investeringar som görs på kort sikt bör ligga i linje med de långsiktiga målen.

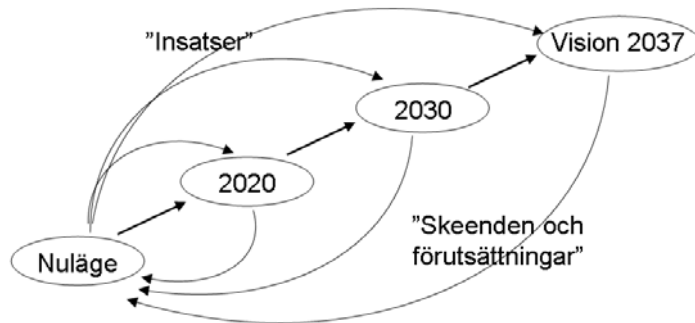


Figur: I Vision 2037 tecknas en bild av hur samhället kan se ut år 2037 och vilken roll och betydelse kollektivtrafiken och tågtrafiken har. Trafiken är ett medel för de olika målen nationellt, regionalt och lokalt och utgår från invånarnas bedömda resbehov. Infrastrukturen är sedan i nästa steg ett medel för trafiken.

Målåren 2020 (medellång sikt) respektive 2030 (lång sikt) har valts:

- År 2020 betraktas infrastrukturen som en given förutsättning. Alla i nuläget pågående järnvägsprojekt är färdigställda. För att det skånska tågresandet ska kunna fortsätta utvecklas är utgångspunkten Banverkets +50 %-alternativ, d v s den högsta av de fem nivåerna i den nya framtidsplanen 2010-2019.

- År 2030. Detta tidsperspektiv ger möjlighet att formulera en målorienterad och realistisk viljeinriktning baserad på en möjlig utveckling. Tidshorisonten gör det samtidigt möjligt att koppla målbilderna till fullföljandet av åtgärderna i Framtidsplanen och visa på behov av ytterligare infrastrukturåtgärder.



Figur: Arbetsmetodik genom backcasting. Med Vision 2037 som utgångspunkt formuleras målstandarder och trafikupplägg för tågtrafiken år 2020 och 2030. Målären 2020 och 2030 är konkreta steg på väg mot visionen och innehåller insatser som svar på de olika skeenden och planeringsförutsättningar som bedöms påverka den framtida utvecklingen.

Projektorganisation

Materialet har tagits fram av Andreas Ekberg (projektledare) och Mats Améen båda Skånetrafiken samt Joel Hansson, Trivector.

Arbetsgrupp:

Anders Jönsson, Andreas Ekberg, Christel Turtiainen, Mats Améen, Mats Ohlsson, Mats Sjölin, Peter Olsson-Wästergård, Stefan Rindestig alla Skånetrafiken samt Joel Hansson, Trivector.

Styrgrupp:

Kerstin Gustafsson (ordf), Magnus Hedin, Göran Lundblad, Sven Tuveesson, Gunnar Davidsson, Claes Ulveryd alla Skånetrafiken.

Referensgrupp:

Representanter från kommuner, Vägverket, Banverket, KTH, LTH, Sydsvenska industri- och handelskammaren.

Politisk styrgrupp:

Ledamöter/ersättare i Nämnden för kollektivtrafik: Lars-Ingvar Ljungman (m), ordförande, Birte Sandberg (c), Henrik Fritzson (s), Kent Mårtensson (s), Lars Thunberg (kd), Jörgen Jörgensen (fp), Jens Ohlsson (s) samt Gösta Ahlberg, Trafikdirektör Skånetrafiken (adj).

Ordförklaringar

M-F=Måndag-Fredag

L o S=Lördag, Söndag och helgdag

Rusningstrafik = Måndag-fredag ca kl 6-9 och 15-18

Mellantrafik = Måndag-fredag ca kl 9-15

Lågtrafik = Hela lördag, hela söndag samt måndag-fredag efter kl 18

Nattrafik = Efter midnatt

Trafikdygn=den tid på dygnet som en linje trafikeras, exempelvis kl 05-01

Uppehållståg = Tåg som stannar på alla mellanstationer

Tågpar=dubbeltur=en tur i respektive riktning per dag

70-växel=växel som klarar tåghastighet på 70 km/h

Styv tidtabell=Avgångar sker på samma minuttal varje timme

Uppehållsbild=Beskriver vilka stationsuppehåll som görs på en tåglinje

Vision 2037

Inledning

Det finns ett ömsesidigt samband mellan utvecklingen av samhället i stort å ena sidan, hur varor och tjänster produceras och distribueras, samt trafiksystemet å andra sidan, förutsättningarna för resor och transporter. Järnvägssystemet är en grundläggande del i samhället, den är snabb och ger störst räckvidd för dagliga resor, den är komfortabel, miljövänlig och utrymmessnål, samtidigt som den effektivt når in i städernas centrum. Tågtrafiken är tydlig och en av de stelaste strukturerna i samhället, något som kanske också är en av dess främsta fördelar. Nyttorna är stora, det visar inte minst de senaste årtiondenas utveckling i Sverige och Europa, där tågtrafiken bidragit till en positiv utveckling, ekonomiskt, socialt och ekologiskt. Avgörande för att järnvägen också fortsättningsvis ska kunna spela en sådan roll är den har sådan kapacitet, prestanda och kvalitet att alla berörda kan lita på den som en del av sin vardag.

Tågresandets utveckling på lång sikt beror av en mängd faktorer. Det kan vara livsstilmönster, utvecklingen lokalt, regionalt och internationellt inom sysselsättning, ekonomi och handel, hanteringen av klimat- och energifrågorna mm. Vissa av omvärldsfaktorerna har vi ingen eller mycket liten möjlighet att påverka. Andra faktorer, t.ex. investeringar i infrastrukturen, kan vi, direkt eller indirekt, påverka i större eller mindre grad.

I ”Tågstrategi 2037 - dialog om inriktning och principer” diskuteras några av de för kollektivtrafikens utveckling kanske viktigaste omvärldsfaktorerna. Visionen för Skåne och kollektivtrafiken år 2037 bygger bland annat på dessa.

Visionen gör inte anspråk på att vara heltäckande, utan försöker fånga de mest relevanta aspekterna ur ett kollektivtrafikperspektiv. Visionen är offensiv i ett kollektivtrafikperspektiv och bygger på att politiken och samhällsbyggandet i stort är kollektivtrafikinriktat. Syftet är att:

- binda samman en relevant avgränsad problem- och nutidsbild med en önskvärd och nåbar framtidsbild genom ett trovärdigt resonemang samt att sätta tågtrafikens utveckling i ett sammanhang
- med visionen som utgångspunkt formulera målstandarder för tågtrafiken år 2020 och 2030. Målstandarderna ska vara konkreta steg på vägen mot visionen.
- initiera till en fortsatt gemensam diskussion mellan alla berörda planeringsintressenter om hur kollektivtrafiken och tågtrafiken ska kunna bidra till att skapa ett hållbart och mer konkurrenskraftigt Skåne. De olika intressenterna är beroende av varandra och det krävs en samsyn i en rad olika frågor för att visionen ska kunna nås.

Viktiga frågeställningar i det kommande arbetet är: om vi vill ha en utveckling av det slag som beskrivs i visionen för 2037: vad krävs? Och kanske framförallt: vad är alternativet?

Vision 2037

Livsstil och rörlighetens paradoxer

I takt med globaliseringen och en allt mer lättillgänglig omvärld är en hög kvalitet i människors liv och vardag än viktigare, än högre prioriterad. Det är inte alls märkvärdigt att vid 30 års ålder hunnit med att åka till Sydamerika, Asien och Afrika på resor, trots att flygresorna blivit avsevärt dyrare. Även den virtuella världen är nära och är en del i vardagen, Internet innebär upplevelser från hela världen på bara några få sekunder. Dock är arbetet fortfarande viktigt. Arbetstiden är mycket flexibel för de flesta arbetsgrupper. Detta har gjort att rörligheten generellt har jämnats ut över dygnet respektive veckan. Av främst sociala skäl väljer dock ändå de flesta att arbeta ”normal arbetstid”. Arbetsituationen innebär en ökad rörlighet hos skåningen och öresundsbon.

Rörligheten och framförallt regionförstoringen fortsatte i oförminskad styrka fram till 2015 för att sedan mattas av beroende på begränsningar i hastighet på vägarna och nya politiska prioriteringar. Den generella ökningen av antalet lokala och regionala resor har varit 1-2 % per år medan transportarbetet ökat med 2-3 % per år som en följd av att allt fler åker allt längre. Detta är en långsammare utvecklingstakt jämfört med under 2000-talets första decennium. Inom Skåne görs 2037 totalt med alla färdmedel ca 1,8 mdr resor (ca 1 mdr 2007). Det totala transportarbetet är ca 29 mdr personkilometer (ca 12 mdr 2007). Genomsnittligt använder skåningen lika mycket tid per dag för resor som invånare i andra storstadsområden i Europa. Arbetspendlingen är omfattande och Skånes tre stora inpendlingsområden (Helsingborg, Malmö/Lund, Kristianstad) har successivt stärkts i takt med att de har ökat i betydelse för utvecklingen ekonomiskt, socialt och funktionellt. Bilen har minskat sitt värde som statussymbol i takt med att alternativ utvecklats. Resmönstret har samtidigt blivit mer diffust med många udda resrelationer, vilket ställer helt nya krav på kollektivtrafiken. Nästan hälften av kollektivtrafikresorna är fritidsresor (en tredjedel 2007).

Samtidigt har kraven på en lugnare livsstil blivit allt större. ”Hög tillgänglighet” och ”hög rörlighet” är en del i det goda vardagslivet och boendet. Det innebär att framtidens tåg- och bussresor måste kunna motsvara denna något paradoxala situation: lugnare livsstil – mer resande till och från arbete och nöjen. Eller: ett ökat behov av rofasthet kräver en ökad rörlighet – ökad rörlighet ökar behovet av rofasthet. Det har blivit allt mer uppenbart att rörligheten inte har något egenvärde. Målet är snarare förbättrad tillgänglighet/nåbarhet och närhet till service, boende, arbetsplatser m.m., vilket har förbättrats avsevärt år 2037 genom en bättre kollektivtrafiknära och -inriktad samhällsplanering.

En attraktiv och mer urban region

År 2037 är Öresundsregionen ett konkurrenskraftigt tillväxtområde i norra Europa som erbjuder en god livskvalitet. Befolkningen på totalt 4,3 miljoner (3,6 miljoner år 2007) människor samt en stor andel välutbildade människor utgör en kritisk massa och bidrar till en hög innovativ kraft och produktivitet. Regionens höga attraktivitet och kvalitet vad avser boende-, natur- och stadsmiljöer samt inom utbildning och ett diversifierat näringsliv är huvudförklaringar till utvecklingen. Den internationella tillgängligheten genom snabbtåg- och flygtrafik är hög, vilket bidrar till att det finns ett rikt utbud av arbetskraft med rätt kompetens.

Globaliseringens regionala konsekvenser har successivt blivit allt tydligare i samhället. Arbetsmarknaden präglas i hög grad av specialisering inom IT, bioteknik/medicin, livsmedel och inom tjänstesektorn i stort. Strukturomvandlingen har varit speciellt snabb och omfattande i Skåne och har fortsatt med oerhörd kraft de senaste årtiondena. Utvecklingen har lett till förändringar i den geografiska och organisatoriska samhällsstrukturen där den regionala nivån har blivit allt mer betydelsefull. Drivande har framför allt förändringarna i arbetslivet och marknadsekonomi varit, där regionförstoringen allt mer blivit en urbaniseringens och förtätningens genväg i takt med att tidsavstånden minskat. Närhet och täthet har kompletterats och kompenserats av ett stadsnätverk med funktionella beroenden städerna emellan. Många arbetsplatser har försvunnit och nya har kommit till.

Men de nya arbetsplatserna ligger oftare i de större städerna, är mer specialiserade och ställer högre krav på kompetens.

Skåne har 1,6 milj invånare (1,2 milj 2007) och är administrativt en del av Södra Götalandsregionen, men är samtidigt en funktionell del av Öresundsregionen med Köpenhamn som ett naturligt centrum. Befolknings- och bebyggelseutvecklingen har varit starkast i de större städerna och tätorterna, speciellt i de västra delarna av Skåne, men folkmängden har även ökat relativt kraftigt i öster. I orter med god kollektivtrafik och då främst tågtrafik har utvecklingen varit starkast. Städernas betydelse för den ekonomiska utvecklingen har stärkts. Trots detta har den skånska landsbygden också utvecklats positivt, speciellt i boendemiljöer på pendlingsavstånd från städerna. Skåne har blivit mer av storstadsregion och har större likheter med exempelvis Köpenhamns- och Stockholmsregionerna. Men småskaligheten finns fortfarande i mindre orter och regionen är tydligt flerkärnig.

Skåne- respektive Köpenhamnsregionen är samverkande regioner där tätorter och städer är starkt beroende av varandra, ekonomiskt, socialt och funktionellt. För Öresundsregionen som helhet har utvecklingen mot full integration tagit fart ordentligt, men fortfarande präglas regionen av de nationella olikheterna.

Samhällsstruktur/planering

2011 beslutades på nationell nivå att införa storregioner i Sverige. Skåne med sina 21 kommuner ingår tillsammans med Blekinge, Kronoberg och delar av Halland sedan 2015 i Södra Götalandsregionen. Snart därefter togs en regionplan fram som ett viktigt instrument för att förbättra markhushållningen, främja det bilsnåla samhället och för ett effektivare samhällsbyggande. För Skånes del innebar detta att en ”fingerplan”, likt den som länge funnit på Själland och motsvarande i andra europeiska länder, blev ett styrande dokument för den fysiska planeringen. Kollektivtrafikstråken är en naturlig grundstruktur i bebyggelseplaneringen såväl lokalt som regionalt och dess roll som strukturskapare har ökat. All nyetablering sker i princip kollektivtrafiknära. För exempelvis kontorsytor större än 1 000 kvadratmeter gäller ett maxavstånd på 600m till närmsta station/hållplats, för bostäder är motsvarande avstånd 1 200m. Konkurrensen om kollektivtrafiknära arealer för bostäder och speciellt kontor är mycket stor. I flera fall har trafik huvudmannen/regionen kommit överens med Trafikverket (de f.d. trafikverken) och kommuner om gemensamma satsningar på boende och/eller verksamheter kopplat till ny trafik och infrastruktur. Ny infrastruktur har delvis finansierats av den markvärdesstegring nya satsningar på kollektivtrafik inneburit.

Olika ”mobility management-koncept” har utvecklats parallellt med att kostnaderna för att köra bil har ökat kraftigt och såväl kommuner som arbetsgivare och exempelvis externa köpcentra har engagerat sig för lösningar som gynnar kollektivtrafiken.

Biltrafiken

Biltätheten har ökat, men inte mycket trots en positiv ekonomisk utveckling. Orsakerna är flera: attityden till bilägande har successivt ändrats, god kollektivtrafik (normalt behövs inte andrabilen), trängsel på vägarna, utvecklingen av bilpoolstjänster m.m. Men framförallt har det blivit väsentligt dyrare att köra, parkera och äga bil, trots en lägre snittförbrukning. Trots tydliga signaler i naturen och en stark enighet i forskarvärlden om växthuseffektens konsekvenser, dröjde det ända till 2013 innan beslut fattades internationellt och i riksdagen om drastiska åtgärder för att minska koldioxidutsläppen. Samtidigt slog riksdagen fast att en förbättrad tillgänglighet var nödvändig och avsatte särskilda medel för att utveckla kollektivtrafiken i framförallt storstadsområdena. Bilskatten består av en fast del och en rörlig del som är kopplad till utnyttjandet av bilen. Biltullar infördes 2018 i Malmö, Lund och Helsingborg, vilket gjort att de kilometerlånga köerna på infartslederna under rusningstid nästan försvunnit helt. För bilar med förbränningsmotorer tillkommer en extra hög emissionskatt på drivmedel. Bakgrunden till de ökade bilskatterna är också att man vill att biltrafiken ska bära sina egna

kostnader för påverkan på stadsmiljö, trafiksäkerhet, trängsel m.m. och att man vill styra över transporterna till den mer hållbara kollektivtrafiken.

Biltrafikens marknadsandel av antalet resor är 50 % och av persontransportarbetet 58 % (motsvarande siffror för 2007 var knappt 70 % respektive drygt 80 %).

Flygtrafiken

Flygtrafiken ökade relativt mycket fram till början av 2010-talet. Därefter har kraftigt höjda bränsleavgifter och ett ökat miljömedvetande gjort att resandeutvecklingen planat ut. För resor upp till 40 mil har snabbtåg helt konkurrerat ut flyget. Copenhagen Airport, som ingår i ett internationellt konsortium, nådde kapacitetstaket på Kastrup strax före 2020. Företaget förvärvade kort därpå dåvarande Sturups flygplats samt byggde senare, gemensamt med regionala och statliga intressenter, ut järnvägsförbindelsen mellan flygplatserna för att kunna klara kapaciteten. Copenhagen East (fd Sturup) är med sina 5 miljoner resor per år (2 milj år 2007) speciellt viktig för charter-, lågpris- och fraktflygtrafiken i Öresundsregionen.

Kollektivtrafiken

Den oerhört positiva utvecklingen för kollektivtrafiken och speciellt tågtrafiken det första decenniet efter Skånetrafikens bildande formligen sprängde alla föreställningar om vad kollektivtrafiken kunde vara. Utvecklingen har fortsatt och 2037 är kollektivtrafiken det självklara valet för resor i regionen och en naturlig del i den skånska livsstilen. Utbyggnaden har skett så att verksamheten fortsatt befinner sig i den "goda spiralen", där ökat resande ger ökade intäkter som i sin tur ger goda förutsättningar att utveckla trafiken ytterligare och locka än fler resande. Detta innebär att utvecklingen i första hand har skett på marknads- och kundorienterade grunder och att ökat resande prioriterats genom offensiva satsningar i de resrelationer där potentialerna varit störst. Detta har varit en fundamental framgångsfaktor för den positiva resandeutvecklingen och en stabil grund för utvecklingen av kollektivtrafiksystemet som helhet.

2037 har kollektivtrafiken en stor betydelse för de skånska orternas utvecklingsmöjligheter och är en fast struktur som säkrar många människors mobilitet till en låg kostnad. Ett effektivt transport- och kollektivtrafiksystem har rollen som blodomlopp i samhället och har varit en förutsättning för att Skåne nu fungerar som en sammanhängande boende- och arbetsmarknadsregion. Kollektivtrafiken har getts optimala utvecklingsförutsättningar och är ett effektivt medel för den regionala utvecklingen och har bidragit till att målen i det regionala utvecklingsprogrammet till stor del nåtts. I ett stort antal andra regioner runt om i Europa har kollektivtrafiken inte haft samma framträdande roll i samhällsutbygganden. Dessa regioner har också klara konkurrensnackdelar i den allt hårdare internationella regionalekonomiska konkurrensen.

Frihetsbegreppet är övertaget från bilen. I Skåne nyttjar man, precis som år 2007, kollektivtrafiken för att man i huvudsak vill det av rationella skäl, då den, speciellt i de tunga stråken, är ett attraktivt alternativ eller till och med ett förstahandsval för både daglig- och sällanresor. (I flera andra storstadsområden, åker man däremot i större utsträckning kollektivt för att man måste det, beroende på trängsel på vägarna, dyra parkeringsavgifter mm.) Bakgrunden är kollektivtrafikens höga kvalitet och standard (speciellt i de tunga stråken) med korta restider, hög turtäthet, avgångar på fasta minuttal, korta bytestider och god trafikinformation i realtid, före, under och efter resan. Även i ett trygghetsperspektiv har kollektivtrafiken klara konkurrensfördelar. Dessa framgångsfaktorer har blivit än mer avgörande för människornas färdmedelsval. I kombination med en välutvecklad kundkontakt vid försäljning och marknadsföring har kollektivtrafiken en hög status och image. Resenärernas krav på trafikens kvalitet har ökat i takt med att kollektivtrafikens marknadsandelar och betydelse för vardagslivet ökat. Detta innebär omfattande kundklagomål och stor medial uppmärksamhet de få gånger det är trafikstörningar.

Tågen och bussarna, men även bilarna för den delen, har hög kvalitet. Den tekniska utvecklingen har inneburit att resenärerna ställer större krav på tågens utformning, funktioner och erbjudanden. Att tågen kommer och går i tid är en självklarhet. För att vinna över resenärer och bli ett reellt alternativ till bilen som transportmedel, är tekniskt välutrustade tåg och bussar med smarta och attraktiva erbjudanden en avgörande förutsättning. I Skåne ligger man i framkant av utvecklingen och resenärerna erbjuds inte bara bra transportmöjligheter i form av täta och snabba avgångar, utan också hög servicegrad och bra möjligheter till rätt sysselsättning ombord. Små justeringar i det mjukare utbudet ombord på tåget/bussen innebär en kraft som inte kan underskattas, när det gäller det viktigaste av allt: upplevelsen av din resa. Arbetsmöjligheter för tågpendlare – speciella kontorsvagnar på långpendlarsträckor, musik och underhållning för de som vill ha det, informationstillgång och nyheter, individuellt anpassad, för den informationstörstige etc. ”På trafikhusvagnens hemsida kan du beställa frukost till morgondagen. Välj bland 10 olika menyer!” Och motsatsen: en lugn och tyst del utan mat eller brus i någon form, anpassade till särskilda behov som allergier och liknande.

Kollektivtrafiken är i Skåne ett väl integrerat system. Man kan lita på att hela reskedjan är tryggad genom ett väl fungerande sammanhängande system. De starka busslinjerna med minst 5-minuterstrafik under morgon och eftermiddag och spårtrafiken med tåg respektive snabbspårväg bildar ryggrad och har getts optimala fysiska utvecklingsförutsättningar vad gäller framkomlighet och tillgänglighet. Övriga linjer ansluter vid terminaler, stationer och hållplatser. Det täta samarbetet med olika kommersiella bilpooloperatörer och effektiva Park & Ride-möjligheter gör systemet ytterligare mer flexibelt och yttäckande. Kunderna erbjuds ett brett hela-resan-sortiment.

I städerna med lokal kollektivtrafik är stadsbussar och spårvagnar viktiga byggstenar för städernas attraktivitet och ses som naturliga positiva inslag i stadsmiljöerna och gaturummen. Medelhastigheten är 25km/h. I gatunätet prioriteras kollektivtrafiken genom särskilda filer och signalprioriteringar på strategiska ställen, först för bussar, sedan i förekommande fall även för spårvagnar i efter hand uppgraderade linjesträckningar. Flera busslinjer är förberedda för konvertering till spårvagn. Terminaler och hållplatser har säkra gång- och cykelvägar och är anpassade för funktionshindrade.

Spårvagnslinjerna (5st i Malmö, 2st i Lund och 2st i Helsingborg) och stombusslinjerna har i särklass flest resenärer. Dessa linjer går så tätt (5-7 minuters intervall) att tidtabeller näst intill blivit överflödiga. De har gena körvägar och ganska glest mellan hållplatserna. Genom sin attraktivitet har trafiken lockat många bilister. Mellan stomlinjerna och i småstäderna finns bra lokallinjer. De går minst var 20:e minut och ger ofta korta gångavstånd, vilket uppskattas inte minst av äldre och funktionshindrade.

I glesbygden har resurserna, dvs färdtjänst, sjukresor, närtrafik och skolskjutsar, organiserats så att samtliga kommuninvånare dagligen kan nå service och arbeten med kollektivt resande.

Hela kollektivtrafiken blev 2020 fullt ut anpassad för personer med olika funktionshinder. All kollektivtrafik är bra miljöval och klimatneutral. Den sista dieseldrivna bussen skrotades 2018.

Resande, ekonomi och organisation

2037 görs 500 miljoner resor med kollektivtrafiken i Skåne (ca 120 milj år 2007). 180 miljoner resor görs med tåg och regionala snabbspårvägar (ca 32 milj 2007), 120 med regionbuss (ca 31 milj 2007) samt 200 med stadsbuss och lokal spårtrafik (ca 53 milj 2007). Kollektivtrafikens marknadsandel i antal resor är knappt 30 % (ca 14 % 2007). Det görs i Skåne drygt 300 lokala och regionala kollektivtrafikresor per år och invånare (år 2007 gjordes 102 st i Skåne, 350 i Stockholms län och ca 400 i Zürich). För exempelvis tågtrafiken innebär detta att resandet ökat 6 gånger i antal på 30 år sedan 2007, vilket ger en genomsnittlig ökningstakt på ca 6 % per år. I jämförelse med utvecklingstakten 1983-2007 är detta en lägre utvecklingstakt. Under dessa 25 år ökade tågresandet i Skåne 10 gånger i en situation då bilen i stort sett hade optimala konkurrens- och utvecklingsfördelar. För Sydrafrakten

som helhet (fd Skånetrafiken och fd länstrafikbolagen i Halland, Kronoberg och Blekinge) uppgår resandet till knappt 700 miljoner resor per år. Begränsande för utvecklingen har varit och är bristen på infrastruktur (speciellt spårkapacitet) och fordon för att möta den successivt ökande resandeefterfrågan.

Sett till transportarbetet har utvecklingen varit ännu kraftigare i och med att den genomsnittliga reslängden ökat, men framförallt också beroende på att tågresornas andel av all kollektivtrafik ökat. Kollektivtrafikens marknadsandel av persontransportarbetet är knappt 40 % (ca 16 % 2007). Medelreslängderna har ökat för tåg från 40 till 45 km, för regionbuss från 18 till 20 km samt för stadsbuss från 3,6 till 4 km. Det totala transportarbetet med lokal och regional kollektivtrafik har ökat med en faktor 6, vilket motsvarar en utvecklingstakt på ca 6 % per år. Kollektivtrafikens transportarbete i Skåne uppgick 2007 till ca 2 000 miljoner personkilometer och är nu år 2037 uppe i ca 12 000 miljoner personkilometer. 8 100 miljoner personkilometer görs med tåg (1 300 år 2007), 2 400 med regionbuss och stadsbanor (560 år 2007) samt 800 med stadsbuss och lokal spårtrafik (ca 190 år 2007).

Eftersom attraktiviteten är hög är även betalningsviljan för kollektivresor hög. Att trafiken till största delen byggts ut utifrån sina egna förutsättningar och i en takt som ekonomin klarat av har varit en grundförutsättning för en stabil och långsiktig utveckling. Dessutom har kollektivtrafiken fått ökad prisvärdhet genom att bilkostnaderna ökat varje år. Intäkter från resenärerna står för ca 70 % av den totala omsättningen på ca 15 miljarder kronor per år som Sydtrafiken omsätter i Skåne. 1 kr per resa, motsvarande 500 miljoner kr per år, avsätts till skånska infrastrukturinvesteringar för tåg- och busstrafik. Sydtrafiken och kommunerna i Skåne står för hälften var. Liknande samverkan finns i övriga Södra Götalandsregionen.

Södra Götalandsregionen är genom Sydtrafiken huvudman för kollektivtrafiken. Trafiken planeras, upphandlas och marknadsförs utifrån ett regionalt och storregionalt helhetsperspektiv. Styrande är de mål och riktlinjer som kan härledas ur det regionala utvecklingsprogrammet – Sydsvensk Livskraft. De uttrycker vad regionfullmäktige vill uppnå med kollektivtrafiken i storregionen och fullmäktiges styrning av Sydtrafiken. Delaktighet från kommunerna säkras genom en kontinuerlig utvecklingsdialog och genom direkt samverkan i lokala projekt och trafiksatsningar.

Kund- och stationsservice

Resenärerna använder smarta kort för resor liksom för betalning av många andra tjänster i samhället (bilpooler, stationsservice av olika slag etc.). Användandet av smarta kort ger automatiskt rabatter ju mer man utnyttjar det och avräkningen sker mot bank eller lönekonto på det sätt kunden vill. Nästan alla större företag prenumererar på månadskort som personalen kan använda för sina arbets- och tjänsteresor.

År 2037 har väntetiden vid stationer och terminaler också blivit nyttotid. Rätt typ av väntetid med kvalitativa erbjudanden är viktig för att attrahera och behålla stora kundgrupper. Upplevelsen av resan avgörs inte bara av fordonet i sig eller kommunikation och information före, under och efter resan utan också av hur kunderna kan inspireras av andra mervärden under sin dagliga kontakt med kollektivtrafiken. Konstutställningar gör tågstationerna mer levande och intressanta, men även beroende på olika individuella preferenser erbjuds resenärerna värden som styrs av individens intressen. Upplevelser inom kultur, musik eller mat kan förbeställas och personaliseras via Mina sidor och den personliga webbsidan som bärs med i mobilen.

Välfungerande information är en nyckelfaktor. Trafikinformation förmedlas till kundens mobil som är lika mycket dator som telefon och underhållningsmaskin, den innehåller enskilda biljetter, periodkort och ett talsvar som talar om när och varifrån tåget går. Man kan också välja att få sitt personliga anrop via mobilen. Pekskärmar på stationen låter resenärerna söka information, exempelvis i reseplaneraren.

Man kan också se om tåget skulle vara försenat. Här kan man även gå in på Sydtrafikens hemsida och läsa senaste nytt och resenären kan själv fylla på sitt konto, kolla saldo mm. De nya skyltsystemen är också utformade så att människor med nedsatt perception kan ta sig fram utan större hjälpbehov. Stationspersonal finns att tillgå, också för att assistera funktionshindrade bland annat vid bytesresor. Och eftersom allt fler långväga besökare rör sig i trafiksystemet är det många som dagligen behöver hjälp med att hitta rätt.

Park & Ride är mycket vanligt och en stor del av speciellt tågresenärerna utgörs av pendlarparkerare. Alla tågstationer och en del större bussterminaler har omsorgsfullt utformade pendlarparkeringar med hög tillgänglighet och säkerhet. I flera orter med stationer har man byggt parkeringshus för att klara kapaciteten. Sydtrafikens resekort ger tillgång till p-platserna.

Den mänskliga kontakten är fortfarande viktig, men mer i form av annan service. På de större stationerna och terminalerna kan resenären själv hämta sin förbeställda frukost, eller få annan service som erbjuds. Här kan man lämna en butiksbeställning på morgonen och hämta på kvällen – frukostmenyerna varierar efter årstid och tillgång, och är mycket uppskattat av långpendlarna, som även några kvällar i veckan erbjuds ”ta hem”-färdig mat. Fullservice i form av franchise-upphandlade, privatägda conciërgé-bolag ordnar det mesta. Det kan röra sig om allt från tvätt och strykning till biljettbeställningar och hämtning/lämning av bilpoolsbilar. Digitala skärmar med väder, nyheter, restips till fritidsresor och annat matnyttigt i kombination med extern reklam, drivs av externa finansörer som når stora kundgrupper med sina och Sydtrafikens information.

Tågtrafiken

Tågtrafiken är ryggraden för kollektivtrafiksystemet i Sydsverige och i Öresundsregionen. De regionala tågsystemens koppling till de lokala spår- och bussystemen, bland annat med metron i Köpenhamn, har skapat mycket attraktiva restider, men också bra geografisk täckning. All tågtrafik går med fasta minuttal (styva tidtabeller). Den höga turtätheten gör att försenade tåg i princip inte behöver inväntas, varför störningskänsligheten totalt sett vid förseningar är liten. Turutbudet varierar kraftigt beroende på bana, men basstandarden är halvtimmestrafik under rusningstid och timmestrafik övrig tid på alla linjer, även om detta inte krävs av kapacitetsskäl. Flertalet linjer har öppetider dygnet runt.

Öresundstågssystemet har successivt utvecklats på ett kundanpassat och kostnadseffektivt sätt samtidigt som integrationen i Öresundsregionen förbättrats. De sydsvenska huvudlinjerna från bland annat Köpenhamn mot Göteborg, Kalmar, Karlskrona och Jönköping servar de regionala och interregionala resbehoven. Trafiken på dessa linjer har successivt utvecklats i takt med att resandet ökat och knyter ihop Sydsveriges olika delar med varandra och Öresundsregionen. Ystad- och Skånebanan inlemmades i Öresundstågssystemet då HH-förbindelsen och Sturupsbanan byggdes ut. Av kapacitetsskäl har därefter nästan alla linjer som trafikerar Citytunneln också blivit Öresundstågslinjer. Det innebär att även Trelleborgs-, Simrishamns-, Lomma- och Söderåsbanorna trafikerar med Öresundståg. Alla kommuner i Skåne med järnväg har Öresundstågsuppehåll. Huvuddelen av Öresundstågen går till Köpenhamn, som med sina olika stationer är den helt dominerande målpunkten och vidare på Kystbanan med koppling till HH-förbindelsen, medan några linjer går till Roskilde respektive Köge.

Pågatågen har dock fortfarande en mycket viktig roll för den regionala trafiken i Skåne och kompletterar Öresundstågen på Pågatågshuvudlinjerna Trelleborg-Helsingborg och Ystad-Höör. I flera andra relationer finns också Pågatåg som det mer ”nära” tåget för de delregionala och lokala resorna. Detta innebär att systemen har renodlats på det sätt att Öresundstågen är tåg som går över Öresund och att Pågatåg är tåg som endast kör på svenska spår. Det finns alltså både Öresundståg och Pågatåg som går snabbt respektive stannar ofta.

De större orter som inte har tågtrafik har ett väl utvecklat bussystem enligt principen ”tänk spår – kör buss” för både matning till tågen och i relationerna till viktiga målpunkter.

Både Pågatågen och Öresundstågen matar till den snabba nationella X3000-tågtrafiken. Avgångar finns mot Stockholm (2 turer/h i rusningstid, 1 tur/h övrig tid) och Göteborg/Oslo (1 tur/h). X3000-trafiken är också varje timme kopplad till det europeiska snabbtågsnätet via Fehmarn Bält ned mot Hamburg.

Inom Skåne är restidskvoterna gentemot bilen mycket konkurrenskraftiga. I relationerna Kristianstad-Malmö, Kristianstad-Helsingborg och Simrishamn-Malmö ligger restiden under 1 timme, medan restiden går ned mot 35 minuter på sträckorna Malmö-Ystad och Malmö-Helsingborg. På dessa huvudlinjer finns minst två parallella tågssystem av både snabba tåg som binder ihop Skånes hörn och långsammare uppehållståg som servar de lokala och delregionala resbehoven.

Konkurrensen om spårkapacitet är mycket stor. Både person- och godstrafiken på järnväg har ökat kraftigt. År 2020 togs drastiska beslut inom EU för att minska godstransporterna på väg. Den tyska kilometerskatten ”Maut”, utvecklades till att omfatta all lastbilstrafik i Europa. Samtidigt anslog man 20 miljarder € till ny baninfrastruktur för att förbättra Europas kapacitetsproblem. Bland annat det multinationella godstransportföretaget EuroCargo GmbH med säte i Milano har dagligen godståg, framförallt kombigods, som även under rusningstid rullar igenom Öresundsregionen från/till de stora marknaderna i Europa. När etableringen av den fasta järnvägsförbindelsen i norra Öresund stod färdig flyttades mycket av transittrafiken, men även snabbtågstrafiken dit, vilket öppnade för en ytterligare efterlängtat förtätning av persontågstrafiken på Öresundsbron. En del transitgods och gods med målpunkter inom Skåne, transporteras fortfarande till relativt stor del via de skånska hamnarna som ägs av det gemensamma skånsk/själländska logistik- och hamnbolaget Øresund Port and Logistics.

Den andra generationens Öresundståg togs i drift 2025 och den tredje generationens Pågatågen började levereras 2035. De båda tågtyperna är snarlika i utformning och har samma prestanda, med skillnaden att Öresundstågen precis som tidigare har dubbla strömsystem. Högsta hastighet är 250 km/h och accelerations- och retardationsförmågan är mycket effektiv. Totalt finns knappt 400 st Öresundståg och Pågatåg i trafik i Skåne (66 år 2007).

I kapitlet ”Trafikupplägg 2037” redovisas mer i detalj linjestruktur, turutbud med mera.

Kollektivtrafikens utveckling – slutsats av Vision 2037

Utifrån Vision 2037 har utvecklingen för kollektivtrafiken i Skåne bedömts med backcastingmetodik. Resultatet ska inte ses som exakt, utan mer som en grov uppskattning. För kollektivtrafiken som helhet bedöms den genomsnittliga utvecklingstakten ligga på ca 5 %, varav tåg ca 6 % per år. Framtida spårvagns- och/eller stadsbanetrafik ingår i regionbuss respektive stadsbuss eftersom de funktionellt har likvärdiga trafikuppgifter.

Tabell: Antal kollektivtrafikresor enligt Vision 2037 samt för målåren 2030 och 2020.

Antal resor - kollektivtrafik (milj resor/år)					
	%/år	2006/2007	2020	2030	2037
Tåg	5,9	32	70	125	180
Regionbuss	4,6	31	55	85	120
- varav regional stadsbana				5	15
Stadsbuss	4,5	53	94	145	200
- varav lokal spårtrafik				10	50
Totalt	5,0	116	219	355	500

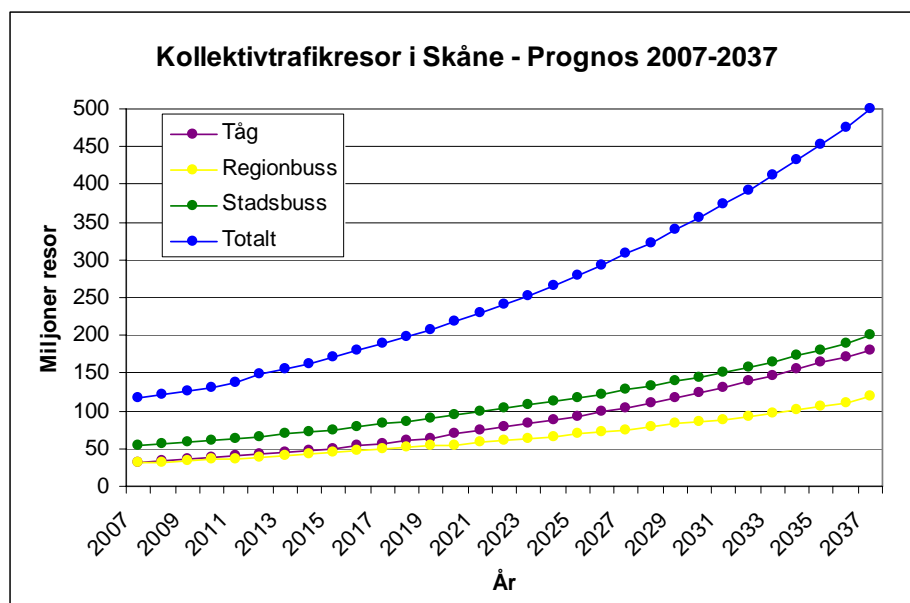


Diagram: Bedömning av resandeutvecklingen i Skåne utifrån Vision 2037.

Rimlighetsbedömning

Är denna utveckling rimlig? Ett enkelt sätt är att jämföra nyttjandet av kollektivtrafiken med andra regioner där kollektivtrafiken har en större betydelse för människors rörlighet och vardag.¹

	Kollektivtrafikresor/år/invånare	Marknadsandel (antal resor)
Zürichregionen 2007	400	drygt 40 %
Stockholms län 2007	350	drygt 30 %
Skåne 2007	102	ca 15 %
Skåne 2037	310 (500 milj resor / 1,6 milj invånare)	25-30 %

Antalet kollektivtrafikresor per invånare i Skåne ligger idag på samma nivå som riksgenomsnittet. Intressant är att kollektivresandet i Stockholms län år 1987, av olika skäl, låg på ungefär samma nivå som år 2007.

Vidare kan man jämföra med den hittillsvarande utvecklingen med den som bedöms i Vision 2037:

- Under de senaste 25 åren 1982-2007 ökade tågresandet i Skåne 10 gånger; från ca 3 till ca 30 miljoner tågresor per år². Detta skedde under en period där biltrafiken i princip hade optimala utvecklingsförutsättningar. Vägsystemet byggdes ut med motorvägar, förbifarter mm.
- Under 2007 ökade antalet tågresor i Skåne med ca 4 miljoner – mer än vad det totala tågresandet omfattade 1982.
- Tågtrafiken i Skåne beräknas öka i genomsnitt ca 6 % per år 2007-2037. Det innebär en sexdubbling de närmaste 30 åren. Under denna period tror vi däremot att bilen inte kommer att ha optimala utvecklingsförutsättningar. (Fortsätter nuvarande resandeutveckling med ca 15 % ökning per år nås 180 miljoner tågresor redan 2020! Detta är dock tågkapacitetsmässigt en omöjlighet).

¹ Observera att värdena regionerna emellan inte fullt ut är jämförbara. Exempelvis definieras resor och delresor olika i olika regioner. Rent geografiskt finns också skillnader.

² I "Tågstrategi 2037 – dialog om inriktning och principer" ges en översikt av den historiska utvecklingen

Trafikupplägg 2020, 2030 samt 2037

En mer ingående redovisning av antal tåg och tågavgångar bana för bana som behövs för att möta resefterfrågan 2020, 2030, 2037 inkl kommentarer på infrastrukturbehov finns redovisat i bilaga 10. Utifrån detta har sedan trafikupplägg för 2020, 2030 och 2037 tagits fram. I kartorna framgår också trafikbehovet visat som tågkanaler per timme. Trafikuppläggen visar situationen vid det aktuella året, varför de olika ingående nysatsningarna kan i många fall genomföras redan tidigare.

Förutsättningar

- Ca 32 milj tågresor år 2007
- Ca 180 milj tågresor år 2037 dvs 6 ggr fler totalt i Skåne.

Med en resandeutveckling på ca 6% per år blir antalet tågresor:

- dubbelt så stort år 2020 (ca 70 milj³)
- fyra ggr så stort år 2030 (ca 125 milj)
- sex ggr så stort år 2037 (ca 180 milj)

Utifrån denna resandeefterfrågan har sedan trafikuppläggen för 2020, 2030 samt 2037 arbetats fram⁴.

Ökningen bedöms variera mellan olika bandelar.

1. Störst blir ökningen på Öresundsbron och Väst kustbanan norr om Helsingborg på de stora förbättringar i infrastrukturen tack vare Citytunneln och Hallandsåstunneln. Där ökar resandet 6 gånger till 2037.
 2. Därefter kommer banorna med Öresundståg inom Skåne, där resandet ökar 4 gånger. Till denna grupp räknas också Skånebanan, där trafiken nyligen har utökats kraftigt.
 3. Övriga Pågatågslinjer ökar 3 gånger.
- Till detta kommer satsningar på ny trafik.

Dimensionerande för trafiken är resandet under rusningstid, som domineras görs av arbetspendlare och studerande. Målet är dock att kollektivtrafiken ska vara attraktiv även för fritidsresor och övrigt resande, vilket gör att det är viktigt att upprätthålla en god trafikstandard under hela trafikdygnet.

I enlighet med inriktningen för Tågstrategin bör påbörjade och sammanhängande trafiksystem färdigställas och nyttiggöras innan nya satsningar kommer ifråga. Utvecklingen av tågsystemet ska därför

- i första hand ske i befintlig trafik på befintliga banor,
- i andra hand i ny trafik på befintliga banor,
- i tredje hand i ny trafik på nya banor.

Cirka 93 % av resandet år 2020 beräknas ske på idag befintliga linjer, medan 7 % sker på nya tillkommande linjer. De nya tågsatsningarna redovisas separat i kapitlet ”Nya tågsatsningar 2020”. Cirka 82 % av resandet år 2037 beräknas ske på idag befintliga linjer, medan 18 % sker på nya tillkommande linjer (inkl HH-förbindelsen, Sturupsbanan, Simrishamnsbanan).

För trafiken år 2020 gäller att den bygger på de spårförutsättningar som bedöms gälla i Banverkets nya Framtidsplan 2010-2019, +50%-alternativet. Arbetssättet är på så sätt problemorienterat. Banverket har i inriktningsplaneringen tagit fram konsekvensbedömningar för olika alternativa kostnadsramar, dagens ram, -50%, -25%, +25 samt +50%. +50%-alternativet förordas och svarar bäst mot behoven.

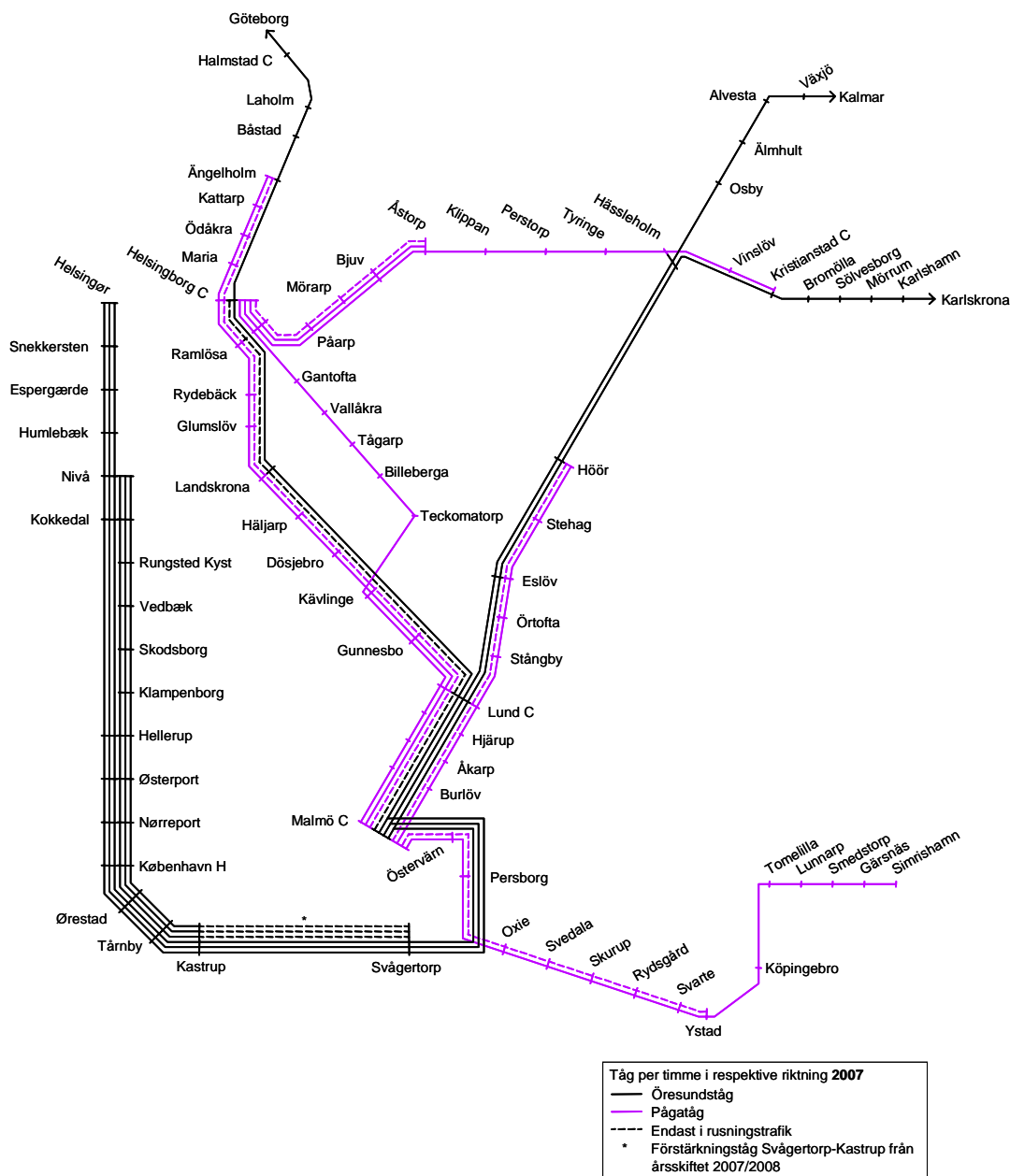
³ Fortsätter den hittillsvarande ökningstakten kommer denna nivå att nås betydligt tidigare.

⁴ Trafikeringsuppläggen för år 2020, 2030 och 2037 kan också ses som olika scenarier för ett givet år (exempelvis 2030) beroende på hur snabbt eller långsamt resandet utvecklas.

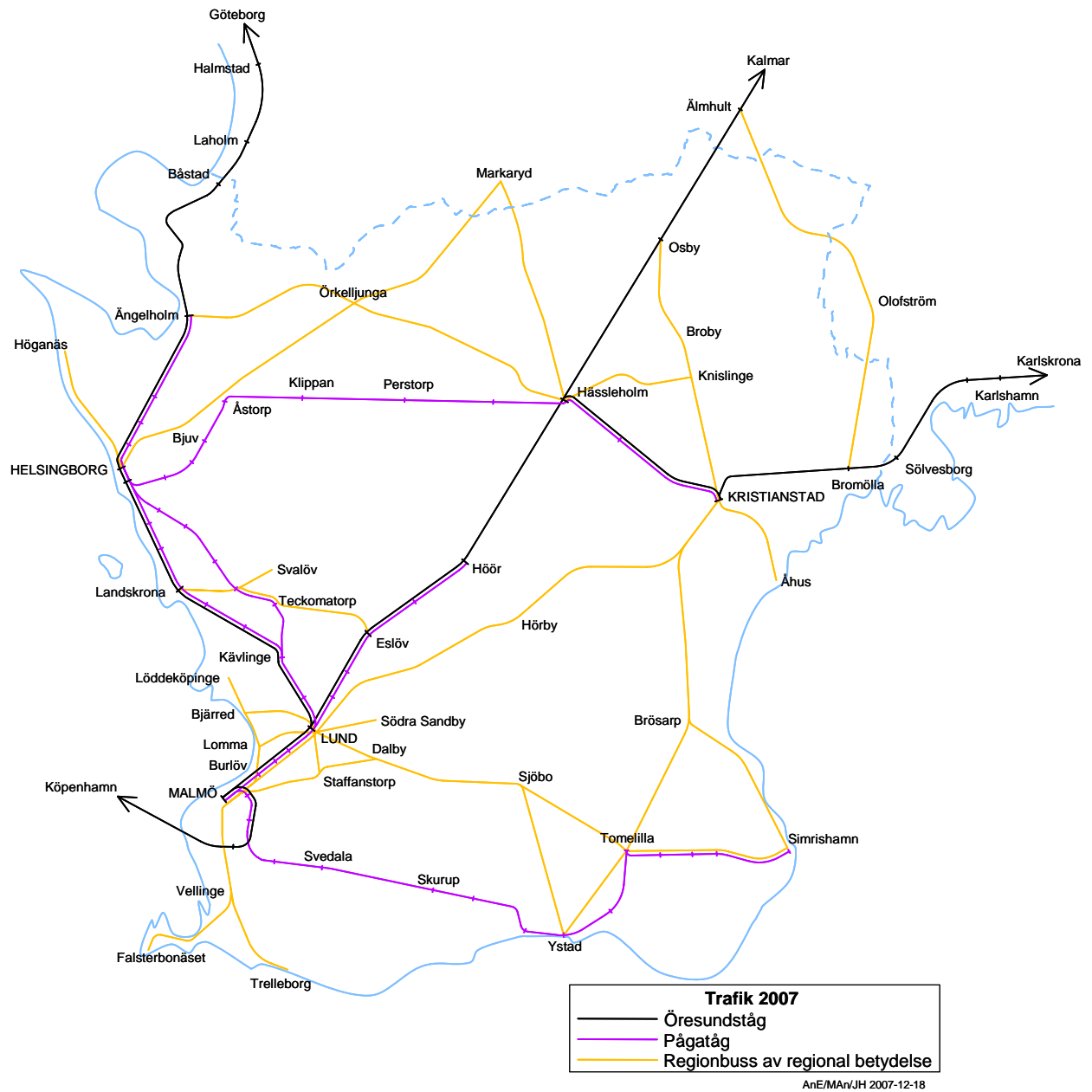
Det är också egentligen det enda alternativ som ger förutsättningar för fler nya satsningar än vad som planerna innehåller idag. Då det första etappåret i Tågstrategin är 2020 ger detta utrymme för några fler mindre åtgärder än vad Banverkets +50%-alternativ 2010-2019 anger.

För trafikuppläggen 2030 och 2037 är resonemanget det omvända och arbetssättet är målorienterat. Dessa trafikupplägg bygger i första hand på den bedömda resefterfrågan, med ett fåtal större nya strukturskapande järnvägsprojekt som ingående förutsättningar. Spårbehovet 2030 och 2037 är då mer en konsekvens av den trafik som behövs för att möta resefterfrågan. Spårförutsättningar och spårbehov redovisas i avsnittet ”Infrastruktur 2020, 2030 samt 2037”.

Trafik 2007

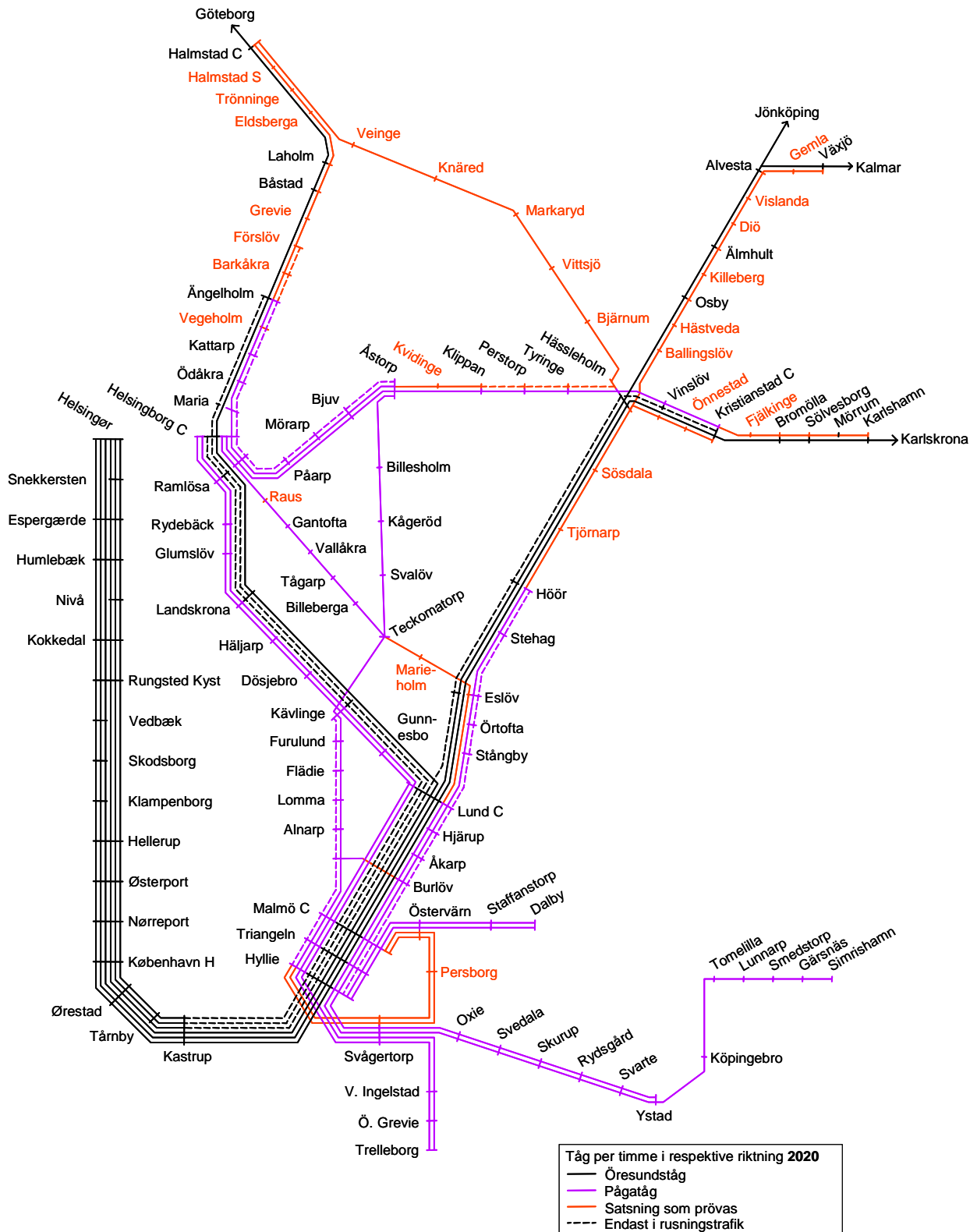


Karta: Tågtrafik 2007, tågkanaler per timme. Svarta linjer är Öresundståg, lila är Pågatåg, streckade är tåg enbart i rusningstid.



Karta: Tågtrafik samt busstrafik av regional betydelse 2007.

Trafikupplägg 2020



Karta: Förslag till trafikupplägg år 2020. Orangefärgade linjer markerar ny trafik som utvärderas i kapitlet "Nya trafiksatsningar".

Allmänt

År 2020 betraktas infrastrukturen som en given förutsättning. Alla i nuläget pågående järnvägsprojekt är färdigställda⁵. För att det skånska tågresandet ska kunna fortsätta utvecklas är utgångspunkten Banverkets +50 %-alternativ, d v s den högsta av de fem nivåerna i den nya framtidsplanen 2010-2019. Där inryms och färdigställs samtliga projekt som var med i den gamla framtidsplanen 2004-2015⁶, det vill säga innan revideringen våren 2007. Därutöver antages ett begränsat antal kapacitetshöjande åtgärder genomföras⁷.

Tågresandet fördubblas till 2020. Denna kraftiga resandeökning går i huvudsak att klara genom längre tåg, vilket möjliggörs bland annat av förlängda plattformar. På Öresundsbron måste dock turutbudet fördubblas under rusningstid⁸. På linjerna Malmö-Helsingborg och Malmö-Kristianstad behövs också förstärkningsturer⁹.

Utvecklingstakten för gods- och snabbtågstrafik förutsätts bli i ungefär samma nivå: fördubbling till 2020.

Viktigt är att inte se tågtrafiken isolerat utan som en del av hela kollektivtrafiksystemet tillsammans med den regionala, men också lokala busstrafiken. Kopplingarna till gång- och cykeltrafiken och även biltrafiken¹⁰ är också viktigt.

Trafikupplägget bygger på en principitidtabell som är gjord för hela systemet med styva tidtabeller och fasta tidskanaler för all trafik, även för godståg och snabbtåg.

Genomförandetakt av planerade satsningar 2008-2020

Delar av tågsatsningarna till 2020 kommer att genomföras när Citytunneln är färdig 2011 eller redan innan dess. Andra kan genomföras först mot slutet av 2010-talet. I vilken takt genomförandet kan ske bestäms av när infrastukturåtgärderna blir klara, resandeutvecklingen samt Skånetrafikens ekonomi.

Trafikuppläggets huvuddrag; Öresundståg

Dagens Öresundstågslinjer, med grenar till Göteborg, Kalmar och Karlskrona, utgör ryggraden i den regionala tågtrafiken även 2020. I huvudsak bibehålls nuvarande trafikupplägg med anslutningar till snabbtågen i Hässleholm och Alvesta samt attraktiva avgångs- och ankomsttider på den tyngsta sträckan Malmö-Helsingborg¹¹. Tidtabellsmässiga låsningar i Köpenhamns- och Göteborgsregionerna samt flera enkelspårssträckor med begränsade mötesmöjligheter gör också att tidtabellen svårligen låter sig ändras.

Vissa betydelsefulla ändringar i Öresundstågsupplägget föreslås dock. En ny gren skapas till Jönköping genom att Kalmartågen delas i Alvesta. Därigenom utökas Öresundstågssystemet i Småland. Söder om Alvesta går tågen sammankopplade.

Genom Citytunnelns planerade öppnande 2011 förkortas restiden Lund-Köpenhamn med ca 10 minuter, vilket gör att systemet på dansk sida inte behöver ändras. Där går tågen i tiominuterstrafik redan idag, och eftersom tidsvinsten med Citytunneln är just tio minuter kan samma tidskanaler

⁵ Citytunneln, Hallandsåstunneln, dubbelspår Ängelholm-Förslöv, 4-spår Malmö-Arlöv

⁶ 4-spår Arlöv-Flackarp, dubbelspår Maria-Ängelholm, uppgradering av Skånebanan, banutbyggnad för Pågatåg Malmö-Trelleborg, Lommabanan, Söderåsbanan och Malmö-Dalby samt nya förbigångsspår i Eslöv mm

⁷ Tre nya förbigångsspår Lund-Hässleholm samt ombyggnad av Teckomatorps station för att klara 4-tågsmöten

⁸ Från 20-minuterstrafik till 10-minuterstrafik

⁹ Ett nytt tågpar per timme på vardera sträckan

¹⁰ En strategi för pendlar- och samåkningsparkeringar är under framtagande med Vägverket som projektledare.

¹¹ I Malmö, Lund och Helsingborg avgångar strax efter hel timme och ankomster strax före hel timme

användas. Tidtabellen på den hårdast belastade sträckan Kastrup-København H behöver alltså inte ändras. Norr om Köpenhamn genomförs dock, enligt Trafikstyrelsen, den förändringen att tåg som idag vänder i Nivå dras vidare till Helsingör. Även fortsättningsvis kommer Öresundstågen på Kystbanan emellertid att bilda två system, eftersom tågen ges olika uppehållsbilder. Förändringen genomförs redan 2009. Det är också tänkbart att uppehåll i Tårnby slopas för vissa tåg. Därmed kan restiden mellan Malmö och Köpenhamn förkortas ytterligare.

Grenen till Göteborg får ca 15 minuter kortare restid när dubbelspåret förbi Falkenberg och genom Hallandsås blir klara, vilket gör att ankomster och avgångar i Göteborg förskjuts en kvart utan att Kungsbacka-pendeln behöver flyttas.

Karlskronatågen är den Öresundstågsgren som i nuläget har sämst restidsstandard jämfört med bil. Det beror på att järnvägen är betydligt längre än bilvägen och dessutom har omfattande hastighetsbegränsningar av bangeometriska skäl. För att förbättra konkurrenskraften förslås Karlskronatågen hoppa över uppehållen i Eslöv och Höör¹², vilket förkortar restiden Lund-Kristianstad med 10 minuter. Det innebär en lika stor tidsvinst för tågen som en motorvägsutbyggnad av E22:an ger för biltrafiken. För att kunna tillgodogöra sig tidsvinsten fram till Karlskrona, behövs en ny mötesstation vid Åryd öster om Karlshamn.

Kompletteringen till 10-minuterstrafik över Öresundsbron i rusningstid innebär ytterligare tre tåg i timmen. Två av dessa fortsätter till Helsingborg, varav det ena förlängs till Ängelholm och ersätter ett befintligt direktgående Pågatåg Malmö-Helsingborg. Båda dessa Öresundståg stannar i Ramlösa och Kävlinge. Det tredje Öresundståget dras till Kristianstad med uppehåll i Eslöv, Höör och Vinslöv. Därigenom får Eslöv och Höör direktresmöjligheter till Kristianstad under rusningstid, trots att Karlskronatågen inte gör uppehåll.

Alla Öresundståg Köpenhamn-Malmö dras vidare till Lund, vilket bland annat betyder att Lund får tågtrafik hela natten alla veckodagar.

Öresundstågsgrenarna till Göteborg, Jönköping/Växjö (Kalmar) och Karlskrona får timmestrafik alla veckodagar från tidig morgon till sen kväll. Nattrafiken utökas inom Skåne, särskilt till Helsingborg och Kristianstad.

En ny pendlarparkeringsstation i Burlöv med kraftigt utökade tåguppehåll har under hösten 2007 diskuterats mellan bland annat Skånetrafiken och Burlövs kommun, se vidare i avsnittet om Nya tågsatsningar 2020.

Trafikuppläggets huvuddrag; Pågatåg

Pågatågstrafiken förändras mer än Öresundstågen, även om det kommer att finnas likheter med nuvarande upplägg. Den stora förändringen är Citytunneln, som möjliggör att linjerna norr och söder om Malmö kopplas ihop.

Den tyngsta linjen Malmö-Landskrona-Helsingborg går idag vidare till Ängelholm, men 2020 föreslås Helsingborg vara slutstation. Istället är det Pågatågen från Åstorp-Bjuv som dras vidare till Ängelholm¹³. I söder förlängs trafiken genom Citytunneln till Trelleborg. Turutbudet på Malmö-Helsingborgslinjen blir oförändrat halvtimmestrafik i rusningstid, men under låg- och mellantrafiktid sker en utökning från timmestrafik till halvtimmestrafik.

¹² Eslöv och Höör får dock nya tåguppehåll, se nästa stycke

¹³ Se bilaga 4, som innehåller utredning av trafiken genom Helsingborg

Den andra tunga Pågatågslinjen genom Citytunneln kommer från Ystad, som via Lund kopplas vidare med hälften av turerna mot Höör¹⁴ och hälften mot Teckomatorp-Helsingborg. På Ystadbanan utökas trafiken till varje halvtimme även under låg- och mellantrafiktid. Hälften av Ystad-turerna går till/från Simrishamn, vilket ger timmestrafik hela dagen¹⁵. Höör-linjen kompletteras liksom idag med rusningstrafikturer. Dessa ryms inte i Citytunneln och får därför vända vid Malmö C. Turerna föreslås få nya uppehåll i Hjärup, Åkarp och Burlöv, vilket ger Hjärup och Åkarp tre tåg i timmen under rusningstid.

På Skånebanan lades trafiken om i juni 2007. Det nya trafikupplägget med genomgående snabba tåg i timmestrafik Kristianstad-Helsingborg och uppehållståg Åstorp-Helsingborg bibehålls. Åstorpstågen förlängs i Helsingborg till Ängelholm, som tidigare nämnts, och går i rusningstid varje halvtimme, i övrigt i timmestrafik, vilket är samma turutbud som idag. Den upprustade Skånebanan innebär att restiderna kan kortas med ca 5 minuter mellan Hässleholm och Helsingborg.

Tre nya Pågatågslinjer etableras efter Citytunnelns öppnande;

- Trelleborgsbanan
- Lommabanan-Söderåsbanan
- Simrishamnsbanan, delen Malmö-Dalby

Dessa banor finns det redan ställningstaganden kring, dels genom att Region Skåne tog med dem i RTI-planen 2004-2015, dels genom att Banverket hade dem med i Framtidsplanen 2004-2015. Därefter har de av budgetmässiga skäl fått senareläggas till efter 2015. I Tågstrategin betraktas dessa satsningar som beslutade och prövas därför inte på nytt.

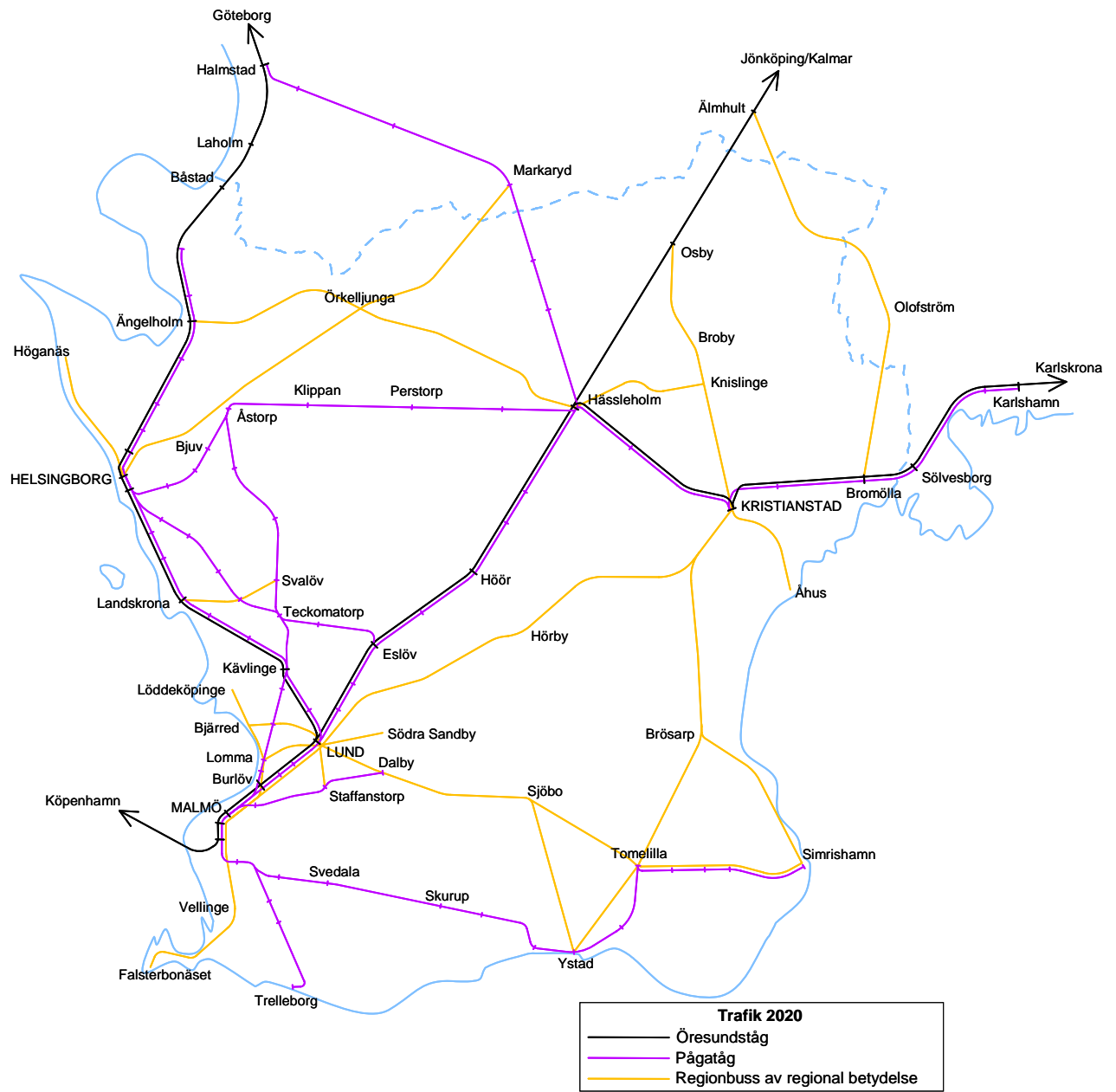
Trelleborgsbanan får halvtimmestrafik hela dagen, som tidigare nämnts. Lommabanan får i rusningstid halvtimmestrafik till Kävlinge och timmestrafik i övrigt. Från Kävlinge fortsätter Pågatågen i timmestrafik hela dagen via Teckomatorp till Åstorp. Malmö-Dalby, som liksom Lommabanan utgår från Hyllie¹⁶, får halvtimmestrafik hela dagen. Dessa tre Pågatågslinjer kan genomföras först efter det att Banverket gjort omfattande baninvesteringar, vilket med nuvarande investeringstakt är efter 2015.

Inför 2020 prövas även ny Pågatågstrafik på ytterligare ett tiotal sträckor. Gemensamt för dessa är att spår redan finns. Dessutom prövas nya stationsuppehåll på ett antal platser. Se vidare avsnittet nedan om "Nya Pågatågssatsningar till år 2020".

¹⁴ Eventuellt mot Hässleholm på sikt

¹⁵ Simrishamn har i nuläget timmestrafik under några rusningstrafiktimmor samt varannantimmestrafik i låg- och mellantrafiktid

¹⁶ Ev Svågertorp



AnE/MAn/JH 2007-12-18

Karta: Tågtrafik samt busstrafik av regional betydelse 2020.

Utbyggnad av befintlig trafik till 2020

Öresundstågslinjer

Den föreslagna förtätade trafiken under rusningstid på samtliga Öresundstågslinjer måste ske av kapacitetsskäl – där finns egentligen inget val för att klara resandeutvecklingen. Det räcker inte med att förlänga tågen, utan där det finns spårkapacitet sätts nya avgångar in. Det är betydligt bättre trafikekonomiskt och i ett kundperspektiv med tätare förbindelser än att förlänga tågen. Detta kan dock av spårkapacitetsskäl inte ske i önskad omfattning.

Befintliga Pågatågslinjer

Förtätning av befintlig Pågatågstrafik prövas inte enligt samma metodik som de nya Pågatågssatsningarna – se nedan. En överslagsmässig bedömning av fördubblat turutbud i låg- och mellantrafiktid på befintliga Pågatågslinjer har gjorts. Fördubblat turutbud vardagar under låg- och mellantrafiktid innebär drygt 100 % marginalkostnadstäckning Malmö-Helsingborg och knappt 100 % marginalkostnadstäckning Malmö-Ystad. Ystad-Simrishamn blir marginalkostnadstäckningen drygt 50 %. Samtliga tre satsningar tillsammans ökar underskottet med ca 1½ mkr.

Trafikekonomin för de redan beslutade Pågatågssatsningarna är:

	Netto	Kostnadstäckningsgrad
Malmö-Trelleborg	-19 mkr	55 %
Malmö-Lomma-Kävlinge	-15 mkr	42 %
Malmö-Dalby	-11 mkr	59 %
Åstorp-Teckomatorp	-11 mkr	17 %

Nya Pågatågssatsningar till 2020

Inledning

Pågatågssatsningarna på Trelleborgsbanan, Lommabanan, Söderåsbanan och Malmö-Dalby finns det redan ställningstaganden kring. Dessa prövas därför inte på nytt i Tågstrategin.

Inför 2020 prövas däremot ny Pågatågstrafik på ett tiotal sträckor, där ställningstaganden inte finns. Gemensamt för dessa sträckor är att spår redan finns. Dessutom prövas nya stationsuppehåll på ett antal platser.

Eftersom ingen av dessa satsningar finns eller har funnits med i Banverkets framtidsplan, torde en förutsättning för genomförande vara att investeringarna kan bekostas av berörda kommuner. Huvudsakligen rör det sig om plattformar, signalåtgärder och vändspår/mötesspår. De aktuella projekten, som prövas inför ett eventuellt genomförande inom 2-6 år (förutsatt att tillräcklig bankapacitet finns), är följande:

- Pågatåg norr om Ängelholm
- Pågatågs- eller Öresundstågstrafik Hässleholm-Markaryd-Halmstad
- Pågatåg Eslöv-Marieholm-Teckomatorp
- Pågatåg öster om Kristianstad
- Pågatåg Höör-Hässleholm
- Pågatåg eller Krösatåg norr om Hässleholm
- Pågatåg öster om Åstorp
- Pågatåg Hässleholm-Kristianstad med utökade uppehåll
- Pågatåg lokalt på Kontinentalbanan i Malmö (Kontinentalpendeln)

För respektive bansträckning finns i förekommande fall flera olika trafikupplägg som skiljer sig åt vad gäller uppehållsbild, turutbud med mera.

Pågatågssatsningarna innebär besparingar p g a att tågparallell busstrafik dras in¹⁷. Detta är en viktig förutsättning för att få en rimlig trafikekonomi. I vissa fall behövs viss Regionbuss- eller Närtrafik även fortsättningsvis för att trafikförsörja mellanliggande orter, där tågen inte stannar. Omfattningen på denna trafik motsvarar den som andra orter av samma storlek har.

För Burlövs station prövas möjligheterna för utökade tåguppehåll och pendlarparkering (se vidare avsnittet om Ny pendlarparkeringsstation i Burlöv).

I två fall prövas nya Pågatågsuppehåll på befintliga linjer:

- Pågatågsuppehåll i Raus (se vidare i avsnitt Pågatågsuppehåll i Raus)
- Pågatågsuppehåll i Vegeholm (se vidare i avsnitt Pågatågsuppehåll i Vegeholm)

Pågatågsuppehåll i Kvidinge och Önnestad är inte lämpliga på befintliga regionsammanbindande tåg, utan förutsätter nya lokala Pågatågsturer för att inte förlänga de redan alltför långa restiderna Helsingborg-Kristianstad. Sådana nya lokala Pågatågsturer prövas enligt ovan.

Samtliga Pågatågssatsningar har utvärderats enligt samma bedömningskriterier, vilka framgår av bilaga 5. Dessa togs ursprungligen fram i projektet ”Lätt spårtrafik i Skåne” våren 2007, vilket var ett projekt som gjordes tillsammans mellan berörda kommuner, Skånetrafiken och Banverket. Kriterierna har modifierats något för att passa Pågatågstrafik på befintliga banor.

Pågatågssatsningarna har delats in i tre prioritetsgrupper enligt följande:

- **Priogrupp 1:** De satsningar som är mest intressanta utifrån en samlad bedömning. Minst 50 % kostnadstäckningsgrad.
- **Priogrupp 2:** Satsningar som synes mindre intressanta utifrån en samlad bedömning, men som har en acceptabel trafikekonomi (minst 50 % kostnadstäckningsgrad).
- **Priogrupp 3:** Satsningar som inte klarar det grundläggande kravet på minst 50 % kostnadstäckningsgrad, vilket förutsätter kommunalt tillköp om trafiken ska komma igång.
- Därutöver finns ett stort antal alternativ som prövats, men som är avförda då de framstår som mindre intressanta än andra alternativ på samma sträcka. Dessa är redovisade i bilaga 6.

OBS! Sammanställningarna i prio-grupper enligt nedan kan komma att förändras bland annat beroende på kompletterande uppgifter från kommunerna om planerad bebyggelseutveckling och från Banverket angående investeringsbehov och kostnadsbedömningar.

¹⁷ Kontinentalbanetrafiken har dock ingen tågparallell busstrafik som kan reduceras.

Priogrupp 1

Pågatåg norr om Ängelholm

Alternativ som förordas:

Pågatåg Ängelholm-Förslöv C (UA2b)

Trafikekonomi	Miljöeffekter	Trängsel	Ortsutveckling	Regional utveckling	Fysiska förutsättningar	Sammanvägning
0/+	+	0	++	+	+	5½ plus

- Antagen trafikstandard 24 dubbelturer/dag (m-f), 18 dt l & s
- Nya Pågatågsstationer i Barkåkra och Förslöv C
- Resandeprognos 2020: 2 940 resor/dag m-f (2007: 420)
- Marginalkostnadstäckning 2020: 73 %
- Underskottsförändring 2020: -2,9 mkr/år (-7,2 mkr/år om trafikstart idag)
- Investeringar: 21-30 mkr (varav 10-14 mkr i Ängelholms kn och 11-16 mkr i Båstads kn)
- Tidigaste färdigställande 2014 = 1 år efter Hallandsåstunnelns färdigställande

Ytterligare åtta trafikeringsalternativ har utretts, men framstår som mindre intressanta p g a lägre sammanvägt betyg och höga investeringskostnader. Dessa alternativ redovisas i bilaga 6.

Alternativ UA2a Pågatåg Ängelholm-Förslöv V är dock nästan likvärdigt med UA2b och bör också kunna vara aktuellt för genomförande. Skulle eventuellt kunna genomföras innan Hallandsåstunneln är klar.

Pågatåg Hässleholm-Markaryd-Halmstad

Alternativ som förordas:

Pågatåg Hässleholm-Markaryd-Halmstad

Trafikekonomi	Miljöeffekter	Trängsel	Ortsutveckling	Regional utveckling	Fysiska förutsättningar	Sammanvägning
0/+	0	0	0/+	++	+	4 plus

- Antagen trafikstandard 12 dubbelturer/dag (m-f), 8 dt l & s
- Nya stationer för resandeutbyte i Bjärnum, Vittsjö, Markaryd, Knäred och Veinge
- Resandeprognos 2020: 3 010 resor/dag m-f (2007: 930)
- Marginalkostnadstäckning 2020: 67 % (avser hela sträckan Hässleholm-Halmstad)
- Underskottsförändring 2020: -11,1 mkr/år, varav i Skåne ca 34 % = -3,8 mkr/år om fördelning sker efter banlängd. Kronobergs andel blir ca 18 % = -2 mkr/år och Hallands 48 % = -5,3 mkr/år. (-25,8 mkr/år i totalt underskott om trafikstart idag, med samma underskottfördelning som ovan)
- Investeringar: 185-250 mkr (varav 20-30 mkr i Hässleholms kn och 15-20 mkr i Laholms kn och resten gemensam bankapacitet i form av två nya mötesstationer v och s om Markaryd). Om trafiken ska påbörjas innan Hallandsåstunneln är klar behövs ytterligare två mötesstationer för 100-120 mkr (rekommenderas ej)
- Nya mötesspår kräver järnvägsplan, vilket innebär att investeringarna kan vara klara tidigast 2013. Trafikstart efter Hallandsåstunnelns färdigställande, som planeras till 2013.

Lokal Pågatågstrafik Hässleholm-Markaryd, som bl a förordats av Pågatåg Nordost 2009, bedöms som mindre intressant även som etapplösning, då det kräver vändspår i Markaryd för 30-100 mkr.

Pågatåg Eslöv-Marieholms-Teckomatorp

Pågatåg (Malmö-) Eslöv-Teckomatorp (-Helsingborg)

Trafikekonomi	Miljöeffekter	Trängsel	Ortsutveckling	Regional utveckling	Fysiska förutsättningar	Sammanvägning
++	0	0	0	++	+	5 plus

- Antagen trafikstandard 18 dubbelturer/dag
- Ny Pågatågsstation i Marieholm
- Resandeprognos 2020: 1 020 resor/dag m-f (2007: 530)
- Marginalkostnadstäckning 2020: lönsam (genom att vara en del av linje Hbg-Teckomatorp-Eslöv-Malmö)
- Underskottsförändring 2020: +3,0 mkr/år (-0,3 mkr/år om trafikstart idag)
- Investeringar: 5-7 mkr (varav allt i Eslövs kn). Om spårbyte bedöms nödvändigt tillkommer 60-90 mkr.
- Kan genomföras utan järnvägsplan, vilket innebär att trafiken kan starta 2010. Om spårbyte måste genomföras förskjuts antagligen tidplanen några år.

Pågatåg öster om Kristianstad

Alternativ som förordas:

Pågatåg Kristianstad – Sölvesborg (-Karlshamn) (UA2)

Trafikekonomi	Miljöeffekter	Trängsel	Ortsutveckling	Regional utveckling	Fysiska förutsättningar	Sammanvägning
0/+	0	+	0	+	+	3½ plus

- Antagen trafikstandard 12 dubbelturer/dag (m-f), 8 dt l & s.
- Ny Pågatågsstation i Fjälkinge. Vid förlängning till Karlshamn blir Mörrum ny Pågatågsstation och slopas därmed för Öresundstågsuppehåll.
- Resandeprognos 2020: 3 770 resor/dag m-f (2007: 2 190)
- Marginalkostnadstäckning 2020: 67 % (avser delen Kristianstad-Sölvesborg)
- Underskottsförändring på delen Kristianstad-Sölvesborg 2020: -4,9 mkr/år, varav i Skåne ca 87 % = -4,3 mkr/år om fördelning sker efter banlängd. Blekinges andel blir ca 13 % = -0,6 mkr/år. (-6,8 mkr/år i totalt underskott på delen Kristianstad-Sölvesborg om trafikstart idag, med samma underskottfördelning som ovan).
- Investeringar: 60-75 mkr vid Pågatågstrafik till Karlshamn (varav 10-15 mkr i Kristianstads kn och resten gemensam bankapacitet i form av en ny mötesstation i Åryd). Om trafiken ska påbörjas innan mötesstationen är klar behövs vändspår i Karlshamn för 30-100 mkr (rekommenderas ej). Om Pågatågen slutar i Sölvesborg behövs vändspår där (30-100 mkr, rekommenderas ej)
- Nytt mötesspår kräver järnvägsplan, vilket innebär att investeringarna kan vara klara tidigast 2013.

Ett alternativ med Pågatåg enbart till Bromölla (UA 1) har också utretts, men bedöms som mindre intressant på grund av lägre sammanlagd bedömning, se bilaga 6.

Pågatåg öster om Åstorp

Alternativ som förordas:

Pågatåg (Helsingborg-) Åstorp-Klippan, som förlängs till Hässleholm i rusningstid (UA4b)

Trafikekonomi	Miljöeffekter	Trängsel	Ortsutveckling	Regional utveckling	Fysiska förutsättningar	Sammanvägning
++	0	0	0	+	+	4 plus

- Antagen trafikstandard 18 dubbelturer/dag (alla dagar). Pågatåg från Hbg som förlängs från Åstorp till Klippan. I rusningstid m-f fortsätter turerna från Klippan till Hässleholm (6 dt).
- Ny Pågatågsstation i Kvidinge.
- Resandeprognos 2020: 4 650 resor/dag m-f (2007: 2 860)
- Trafikekonomi = ++ förutsätter att två multar (ett dim. tågsätt) kan sparas i den befintliga trafiken p g a tillkommande turer (bedöms som troligt). Om detta ej kan ske blir trafikekonomi = 0/-, vilket minskar den samlade bedömningen till 1½ plus (Alt UA4a)
- Marginalkostnadstäckning 2020: 95 % (om inga multar kan sparas i befintlig trafik p g a de tillkommande turerna (Alt UA4a) sjunker ktg till 50 %)
- Underskottsförändring 2020: -0,4 mkr/år (-7,2 mkr om mult ej sparas enligt UA4a). (-13,8 mkr om trafikstart idag).
- Investeringar: 10-15 mkr för ny station i Kvidinge (Åstorps kommun). Eventuellt behövs även vändspår i Klippan (30-100 mkr), vilket i så fall är en gemensam investering för Åstorps och Klippans kommuner. Samtidig infart på mötesstationen i Kvidinge behövs också, men är redan finansierad av Skånetrafiken.
- Kan genomföras utan järnvägsplan, vilket innebär att trafiken kan starta 2010.

Ytterligare tre alternativ med Pågatåg öster om Åstorp har utretts, men bedöms som mindre intressanta p g a lägre sammanlagd bedömning, se bilaga 6.

Lokal förtätning av Pågatågstrafiken Perstorp-Hässleholm, som bl a förordats av Pågatåg Nordost 2009, prövas ej då det inte ger några fördelar jämfört med genomgående trafik och dessutom kräver ett nytt vändspår i Perstorp (30-100 mkr).

Priogrupp 2

Pågatåg Höör-Hässleholm

Alternativ som förordas:

Pågatåg Höör-Tjörnarp- Sösdala-Hässleholm (UA2)

Trafikekonomi	Miljöeffekter	Trängsel	Ortsutveckling	Regional utveckling	Fysiska förutsättningar	Sammanvägning
0	0	0	0	+	-	0 plus

- Antagen trafikstandard 18 dubbelturer/dag (m-f), 12 dt l & s
- Nya Pågatågsstationer i Tjörnarp och Sösdala.
- Resandeprognos 2020: 4 140 resor/dag m-f (2007: 2 170)
- Marginalkostnadstäckning 2020: 65 %
- Underskottsförändring 2020: -8,7 mkr/år (-13,6 mkr/år om trafikstart idag)
- Investeringar: 120-150 mkr (varav vardera 10-15 mkr i Höörs och Hässleholms kn och resten gemensam bankapacitet)
- Tidigaste färdigställande 2013, då 2 nya förbigångsspår Lund-Hässleholm förutsätter järnvägsplan.

Ytterligare två trafikeringsalternativ har utretts. Dessa framstår som mindre intressanta. Dock kan UA1, med uppehåll enbart i Sösdala, vara möjligt som etapplösning. UA3, som även innebär uppehåll i Tormestorp, ger bättre trafikekonomi, men torde av kapacitetsskäl inte vara möjligt inom överskådlig tid – se bilaga 6.

Priogrupp 3

Pågatåg norr om Hässleholm

Alternativ som förordas:

Pågatåg Hässleholm-Älmhult(-Alvesta) (UA2)

Trafikekonomi	Miljöeffekter	Trängsel	Ortsutveckling	Regional utveckling	Fysiska förutsättningar	Sammanvägning
-	0	0	0	+	+	1 plus

- Antagen trafikstandard 12 dubbelturer/dag (m-f), 8 dt/dag l & s
- Nya Pågatågsstationer i Ballingslöv, Hästveda och Killeberg
- Resandeprognos 2020: 2 458 resor/dag m-f (2007: 1 260)
- Marginalkostnadstäckning 2020: 38 % (avser delen Hässleholm-Älmhult)
- Underskottsförändring på delen Hässleholm-Älmhult 2020: -9,7 mkr/år (-15,7 mkr/år om trafikstart idag)
- Investeringar på delen Hässleholm-Älmhult: 40-60 mkr (varav 30-45 mkr i Hässleholms kn och 10-15 mkr i Osby kn). Därtill kommer 50-150 mkr för kryssväxel och vändspår i Älmhult om tåg ska vända där (UA1).
- Kan genomföras utan järnvägsplan, vilket innebär ett tidigaste genomförande till 2010.

P g a en marginalkostnadstäckning på under 50 % bör kommunalt tillköp i långsiktigt avtal vara en förutsättning för trafik. Dock kan en förlängning från Älmhult till Alvesta-Växjö innebära att trafikekonomin förbättras. Val av mindre fordon ("Krösatåg") kan också förbättra ekonomin. Fortsatta studier tillsammans med Länstrafiken Kronoberg får visa om det går att komma upp i minst 50 % marginalkostnadstäckning. Pågatågstrafiken skulle då hamna i priogrupp 2.

Pågatåg Hässleholm-Kristianstad

Alternativ som förordas:

Pågatåg Hässleholm-Kristianstad

Trafikekonomi	Miljöeffekter	Trängsel	Ortsutveckling	Regional utveckling	Fysiska förutsättningar	Sammanvägning
-/-	0	+	0	+	--	1½ minus

- Antagen trafikstandard 18 dubbelturer/dag (m-f), 8 dt l & s
- Ny Pågatågsstation i Önnestad
- Resandeprognos 2020: 4 000 resor/dag m-f (2007: 2 500)
- Marginalkostnadstäckning 2020: 32 %
- Underskottsförändring 2020: -10,9 mkr/år (-16,0 mkr/år om trafikstart idag)
- Investeringar: 1 210 – 1 515 mkr (varav 10-15 mkr i Krstds kn och resten gemensam bankapacitet i p g a behov av dubbelspår).
- Kräver järnvägsplan, vilket innebär att ett genomförande inte kan ske före 2013. På grund av de mycket omfattande investeringarna är det inte sannolikt med ett färdigställande före 2020.

P g a kostnadstäckningsgrad på under 50 % bör kommunalt tillköp i långsiktigt avtal vara en förutsättning för trafik.

Pågatåg på Kontinentalbanan

Alternativ som förordas:

Pågatåg i ringlinje Malmö C – Citytunneln – Hyllie – Kontinentalbanan – Malmö C (UA3)

Trafikekonomi	Miljöeffekter	Trängsel	Ortsutveckling	Regional utveckling	Fysiska förutsättningar	Sammanvägning
--	0/+	+	++	0	++	3½ plus

- Antagen trafikstandard 36 dubbelturer/dag (halvtimmestrafik alla veckodagar)
- Bibehållen Pågatågstrafik vid Östervärn och Persborg. Även uppehåll i Svågertorp.
- Resandeprognos 2020: 2 702 resor/dag m-f (2007: 1 000)
- Marginalkostnadstäckning 2020: 7 %
- Underskottsförändring 2020: -31,8 mkr/år (-32,7 mkr/år om trafikstart idag)
- Inga investeringar krävs förutsatt att dubbelspår finns Hyllie-Svågertorp
- Trafikstart möjlig 2011, när Citytunneln är klar

Denna lösning fungerar fram tills Lommabanen tas i drift, eftersom tåget utnyttjar Lommabanans tidskanal genom Citytunneln. Därefter får Kontinentalpendeln trafikeras av Lommabanans tåg, som från Hyllie förlängs via Kontinentalbanan till Malmö C övre (=UA2).

P g a kostnadstäckningsgrad på under 50 % bör kommunalt tillköp i långsiktigt avtal vara en förutsättning för trafik.

Alternativ med pendel Hyllie-Kontinentalbanan-Malmö C (UA1) har också prövats, men innebär lägre samlat betyg p g a stora investeringar vid Hyllie och föreslås därför utgå – se bilaga 6.

Tillköp av tågtrafik

Region Skåne har ansvar för att genomföra och bekosta trafik som ger en tillfredsställande trafikförsörjning i Skåne. Om en eller flera kommuner önskar en standard därutöver finns möjlighet till tillköp av trafik.

Kollektivtrafiknämnden har i inriktningsbeslutet till Tågstrategin tagit ställning för att ny tågtrafik ska ha minst 50 % kostnadstäckningsgrad för att komma ifråga för genomförande på Region Skånes bekostnad. Kommunalt tillköp av tågtrafik med lägre kostnadstäckningsgrad förutsätter följande:

- Kommunen/kommunerna är beredda att bekosta hela underskottet för trafiken, varvid kostnaden för inbesparad busstrafik dras av från tågstakosten¹⁸.
- Långsiktigt avtal (minst 10 år) tecknas om underskottstäckning.

¹⁸ Anledningen till att kommunerna måste bära hela underskottet är att Skånetrafiken annars inte får möjligheter att styra sin egen kostnadsutveckling. Därför är det inte acceptabelt att kommunerna endast skjuter till mellanskillnaden mellan beräknad kostnadstäckningsgrad och 50 % kostnadstäckningsgrad.

Utbyggda stationer och nya Pågatåguppehåll

Ny pendelparkeringsstation i Burlöv

När Citytunneln öppnas slopas Svågertorp som Öresundstågsstation, eftersom Öresundstågen istället går genom Citytunneln. Pendelparkeringen där, med närmare 1 500 p-platser, får då ersättas (för resor mot Danmark) med Hyllie (1 000 P-platser), som dock blir otillräcklig. En ny pendelparkeringsstation föreslås därför i Burlöv, som ligger lättillgängligt i vägtransportsystemet och även kan täcka in Lund och flera stora kransorter. I Burlöv föreslås flertalet (eventuellt) alla Öresundståg och alla Pågatåg stanna, vilket skulle göra 9-11 tåg per timme och riktning under rusningstid¹⁹.

Betydligt fler resor beräknas tillkomma i Burlöv än de som förloras på grund av förlängd restid för genomresande. Detta innebär att uppehållet uppvisar mycket positiva resultat avseende både nettoförändring av resande och trafikekonomi. Dessutom betyder lösningen att systemet kompletteras så att pendelparkering finns både norr och söder om Malmö. En stor del av de genomgående bilresorna som idag går norrifrån till Svågertorp kan därigenom undvikas.

Upphållet knyter en ny kommunhuvudort till Öresundstågsystemet, och samtidigt gör Burlövs fördelaktiga placering i vägnätet att Öresundstågen blir mer lättillgängliga för boende i de delar av regionen som saknar goda kollektivtrafikförbindelser.

Slutsatsen är att Öresundståguppehåll i Burlöv föreslås genomföras så snart 4-spår står klart Malmö-Flackarp, vilket är en förutsättning.

Om pendelparkering i Burlöv inte genomförs måste andra lösningar sökas. Det som ligger närmast till hands är att pröva möjligheterna att utöka parkeringarna i anslutning till befintliga stationer i Malmö-Lund-området.

Det bör framhållas att det kan bli ett besvärande glapp i tiden från det att Citytunneln öppnas fram till att tåguppehållen i Burlöv kan utökas, eftersom utökade tågstopp förutsätter 4-spår.

Förslaget har under hösten 2007 presenterats för Burlövs kommun. Närmare förutsättningar för de utökade tåguppehållen får utredas i samarbete med Burlövs kommun.

I bilaga 7 finns en analys av utökade tåguppehåll och pendelparkering i Burlöv.

Nya Pågatåguppehåll i Vegeholm

En utbyggnad av samhället Vegeholm, ca 6 km söder om Ängelholm, planeras gemensamt av de tre kommunerna, Helsingborg, Höganäs och Ängelholm. Beroende på hur stor utbyggnaden blir kan uppehåll med Pågatåg på sträckan Helsingborg-Ängelholm bli aktuellt.

De genomresande som kommer att påverkas av ett eventuellt uppehåll i Vegeholm är de som reser med Pågatåg mellan Ängelholm och Kattarp, Ödåkra, Maria, Helsingborg eller Ramlösa. I framtiden är det tänkbart att Pågatågslinjen förlängs mot Båstad, varpå fler påverkas.

För att nettoförändringen av resandet ska vara positiv behöver minst ca 330 resor per dag ske till och från stationen i Vegeholm 2020. Med en resalsträng på 0,3 resor per invånare och dag motsvarar det 1100 invånare inom 1 km från stationen. Om så stor utbyggnad inte är aktuell bör man istället titta på förbättrade busslösningar, både mot Ängelholm och Helsingborg.

¹⁹ I lågtrafik blir det 5-7 tåg per timme och riktning

Med nuvarande system, Pågatåg Ängelholm-Malmö, blir uppehåll i Vegeholm möjligt först när dubbelspår är utbyggt på sträckan Ängelholm-Maria. Lägg systemet om så att Pågatåg från Malmö vänder i Helsingborg och Ängelholmstågen knyts till Helsingborg-Åstorp är det dock möjligt att införa uppehåll tidigare. Se vidare i bilaga 8.

Nya Pågatågssuppehåll i Raus

För Pågatågssuppehåll i Raus, strax söder om Helsingborg, är två alternativ möjliga: uppehåll på Landskronabanan eller på Råådalsbanan. Upphåll på Råådalsbanan drabbar betydligt färre genomresande, men är ändå det sämre alternativet på grund av sämre trafikutbud och trafikekonomi.

Nyttan med Pågatågssuppehåll i Raus bedöms dock vara liten oavsett alternativ, eftersom utbudet i Ramlösa knappt tre kilometer bort kommer att vara betydligt bättre. På det hela taget blir restidsförbättringen för resenärer från Raus mycket liten. Pågatågssuppehåll i Raus bör därför inte införas. Se vidare i bilaga 9.

Sammanställning – nya Pågatågssatsningar till 2020

Sammanställning nya Pågatågssatsningar till 2020	Netto mkr	KTG %	Trafik-ekon.	Miljö-effekt	Trängsel	Ortsut-veckl.	Reg. utveckl.	Fysiska förutsättn.	Totalt	Kommentar
Pågatåg norr Ängelholm										
UA1 Ängelholm-Barkåkra	-7.4	39%	-	0	0	++	0	0	1 +	Förutsätter tillköp 1)
UA2a Ängelholm-Förlöv V	-3.1	72%	0/+	+	0	++	+	+	5½ +	Intressant
UA2b Ängelholm-Förlöv C	-2.9	73%	0/+	+	0	++	+	+	5½ +	Intressant
UA3b Ängelholm-Grevie	-4.2	67%	0/+	+	0	++	+	0	4½ +	
UA4a Ängelholm-tunneln-Båstad N	-8.5	57%	0	+	0	++	+	0	4 +	2)
UA4b Ängelholm-Grevie-Båstad N	-6.5	65%	0	+	0	++	+	-	3 +	2)
UA5a Ängelholm-tunneln-Halmstad	-27.8	32%	-/-	+	0	++	+	0	2½ +	Förutsätter tillköp 3)
UA5b Ängelholm-Grevie-Halmstad	-23.8	37%	-	+	0	++	+	-	2 +	Förutsätter tillköp 3)
UA5c Spårväg Ängelholm-Grevie-Halmstad	-8.9	63%	0	+	0	++	+	--	2 +	3) 4)
Pågatåg öster om Åstorp										
UA1 Åstorp-Klippan, halvtimmestrafik	-10.2	24%	--	0	0	0	+	--	3 -	Förutsätter tillköp 5)
UA2 Åstorp-Klippan, timmestrafik	-8.5	25%	--	0	0	0	+	0	1 -	Förutsätter tillköp 5)
UA3a (Åstorp-)Klippan-Hässleholm rusn.	-8.2	35%	-	0	0	0	0	++	1 +	Förutsätter tillköp 6)
UA3b (Åstorp-)Klippan-Hässleholm rusn.	-1.6	73%	0/+	0	0	0	0	++	3½ +	Om mult kan sparas 7)
UA4a Åp-Kl timmestrafik, Kl-Hm rusning	-7.2	50%	0/-	0	0	0	+	+	1½ +	Om mult ej kan sparas 8)
UA4b Åp-Kl timmestrafik, Kl-Hm rusning	-0.4	95%	++	0	0	0	+	+	4 +	Intressant om mult sparas 9)
Pågatåg Höör-Hässleholm										
UA1 Höör-Sösådal-Hässleholm	-12.8	54%	0/-	0	0	0	+	-	½ -	Dyr infrastruktur 10)
UA2 Höör-Tjörnarps-Sösådal-Hässleholm	-8.7	65%	0	0	0	0	+	-	0	Dyr infrastruktur 10)
UA3 Höör-Tö-Sö-Tormestorp-Hässleholm	-5.9	74%	0/+	0	0	0	+	--	½ -	Mkt dyr infrastruktur 11)
Pågatåg öster om Kristianstad										
UA1 Kristianstad-Bromölla	-5.7	56%	0	0	+	0	+	0	2 +	12)
UA2 Kristianstad-Sölvesborg	-4.9	67%	0/+	0	+	0	+	+	3½ +	Intressant 12) 13)
Pågatåg Hässleholm-Kristianstad										
UA1 Hässleholm-Kristianstad	-10.9	32%	--/-	0	+	0	+	--	1½ -	Förutsätter tillköp 14)
Pågatåg/Krösatåg norr Hässleholm										
UA1 Hässleholm-Ålmhult	-11.6	34%	-	0	0	0	+	0	0	Förutsätter tillköp 15)
UA2 Hässleholm-Ålmhult (-Alvesta)	-9.7	38%	-	0	0	0	+	+	1 +	Förutsätter tillköp
Pågatåg Hässleholm-Halmstad										
UA1 Hässleholm-Halmstad	-11.1	67%	0/+	0 (stark)	0	0/+	++	0	3½ +	Intressant 16) 17) 18) 19)
Pågatåg Eslöv-Marieh.-Teckomatorp										
UA1 Eslöv-Marieh.-Teckomatorp	4.2	lönsam	++	0	0	0	++	+	5 +	Intressant
Pågatåg Kontinentalbanan Malmö										
UA1 Kontinentalpendeln, egen linje	-32.9	8%	--	0/+	+	++	0	-	½ +	Förutsätter tillköp 20) 21) 23)
UA2 Kontinentalpendeln, förlängn. fr Hyllie	-16.5	11%	--	0	0/+	++	0	++	2½ +	Förutsätter tillköp 22) 23)
UA3 Kontinentalpendeln, ringlinje	-31.8	7%	--	0/+	+	++	0	++	3½ +	Förutsätter tillköp 20) 23)

1) Fysiska förutsättningar: Nytt vändspår i Barkåkra krävs (30-100 mkr)
2) Fysiska förutsättningar: Nytt vändspår i Båstad Norra krävs (30-100 mkr)
3) Netto: Underskottets fördelning mellan länen antages ske efter banlängd. Skånes andel är ca 50 % (UA5a -14 mkr, UA5b -12 mkr, UA5c -4½ mkr)
4) Regionala utvecklingsmöjligheter: Halmstad-Laholm samt Laholm-Båstad förbättras resmöjligheterna något p g a spårvägens närhet till centrum i Laholm och Båstad. Å andra sidan längre åktider.
5) Regionala utvecklingsmöjligheter: Pågatågen ger kompletterande resmöjligheter Klippan-Åstorp/Hbg. Station i Kvidinge.
6) Ua3a innebär att ingen mult antages kunna sparas i den ordinarie timestrafiken på Skånebanan p g a tillkommande förstärkningståg i rusningstid. Ingen station i Kvidinge.
7) UA3b innebär att 2 multar (1 dim. tågsätt) antages kunna sparas i den ordinarie trafiken på Skånebanan p g a tillkommande förstärkningståg i rusningstid. Ingen station i Kvidinge.
8) UA4a innebär 1h-trafik (Hbg-)Åstorp-Klippan hela dagen, samt förlängning till Hässleholm under rusningstid. Inga multar antages kunna sparas i den ordinarie timestrafiken på Skånebanan p g a tillkommande förstärkningståg. Station i Kvidinge.
9) UA4b innebär samma trafikupplägg som UA4a, men 2 multar (1 dim. tågsätt) antages kunna sparas i den ordinarie timestrafiken på Skånebanan p g a tillkommande förstärkningståg. Station i Kvidinge.
10) Fysiska förutsättningar: Förutsätter 4-spår Malmö-Flackarp eller 2 nya förbigångsspår Lund-Hässleholm (100-120 mkr) eller sth 250 km/h Hässleholm-Nässjö
11) Fysiska förutsättningar: Infraåtgärder enligt UA1 och UA2 samt därutöver ytterligare mötesstationer eller partiella dubbelspår.
12) Regionala utvecklingsmöjligheter: Pågatågen ger kompletterande resmöjligheter Bromölla-Kristianstad/Hässleholm
13) Antag att underskottet fördelas efter banlängd, d v s ca 87 % Skåne och 13 % Blekinge, det ger -4,3 mkr för Skåne. Om Pågatågen förlängs till Karlshamn påverkas inte alternativet nämnvärt för Skånes del. Dock kan det innebära lägre investeringar p g a att inget vändspår behövs. Trafikekonomin blir något bättre.
14) Regional utveckling: Pågatågen ger kompletterande resmöjligheter Kristianstad-Hässleholm. Fysiska förutsättningar: Alternativet förutsätter dubbelspår på större delen av sträckan Hässleholm-Kristianstad om inte rättigheten ska äventyras.
15) Regional utveckling: Pågatågen ger kompletterande resmöjligheter Älmhult-Osby-Hässleholm. Underskottet antages fördelas efter banlängd. Skånes andel är ca 90 % om underskottet fördelas efter banlängd, d v s -10,4 mkr/år för UA1 och -8,7 mkr/år för UA2.
16) Intäkterna ökar med ytterligare 20 mkr/år om den del av resandeökningen som tillfaller andra banor medräknas. I värderingen av trafikekonomin är denna tillkommande intäkt inte medräknad.
17) Underskottets fördelning mellan länen antages ske efter banlängd. Det innebär att Skånes andel blir ca 34 % (-3,8 mkr/år), Kronoberg 18 % (-2 mkr/år) och Halland 48 % (-5,3 mkr/år)
18) Regional utveckling: Knyter Markaryd till tågsystemet samt kopplar ihop Nordöstsåne med Halmstad-regionen.
19) Gäller fr o m Hallandsåstunnelns färdigställande. Två nya mötesstationer s resp v om Markaryd behövs.
20) Miljöeffekt: Resandeökningen motsvarar betyget 0, men eftersom Malmö har problem med miljö kvalitetsnormen blir betyget 0/plus
21) Dyra ombyggnader av Hyllie stn krävs för vändning söder ifrån.
22) Resandeökningen med tåg motsvarar betyget 0, den blir så liten att den har marginell inverkan på möjligheterna att nå miljö kvalitetsnormen.
23) Inga nya stationer i Malmö tillkommer

Vad händer om planerade infrastruktursatsningar till 2020 senareläggs eller uteblir?

Flera av infrastruktursatsningarna 2020 är pågående och bedöms bli färdiga innan 2020 om inget exceptionellt inträffar. Dessa satsningar är:

- 4-spår Malmö-Arlöv inkl spårport
- Citytunneln
- Dubbelspår Ängelholm-Förlöv
- Hallandsåstunneln

Följande satsningar är ännu inte påbörjade och konsekvenserna av en senareläggning kommenteras kortfattat:

Uteblivet 4-spår Arlov-Flackarp

- Tågtrafikens kapacitetsgräns avseende antalet passagerare och antalet tåg tangeras. Ett senarelagt färdigställande efter 2020 får svåra konsekvenser för i stort sett allt skånskt tågresande.
- Ökad förseningsrisk för alla tåg som passerar Malmö-Lund.
- Den nya rusningstrafiklinjen med Öresundståg Malmö-Helsingborg får inte plats Malmö-Lund, utan dras som Pågatåg via Lommabanen med ett begränsat antal uppehåll Malmö-Kävlinge. Dessa

tåg blockerar fullt utbyggd Pågatågstrafik på Lommabanan. Endast timmestrafik blir då möjlig för Pågatåg, som gör uppehåll på alla stationer.

- De utökade tåguppehållen i Burlöv är inte möjliga av bankapacitetsskäl.
- De Pågatåg Malmö-Höör, som bara går i rusningstrafik, kan av bankapacitetsskäl ej få utökade uppehåll i Hjärup, Åkarp och Burlöv.

Uteblivet dubbelspår Maria-Ängelholm

- Det Öresundståg, som skulle förlängas från Helsingborg till Ängelholm, måste på grund av bristande bankapacitet även fortsättningsvis vända i Helsingborg. Därmed blir det bara timmestrafik Malmö-Ängelholm.
- Ökad förseningsrisk för alla tåg som passerar Helsingborg-Ängelholm. Redan i nuläget genererar denna enkelspårssträcka ca 50 % mer förseningar än dubbelspåret Malmö-Helsingborg, trots trängseln på spåren mellan Malmö och Lund.

Uteblivet plattformprojekt

- Kapacitetssituationen blir kritisk på vissa linjer redan 2009 om inte plattformarna förlängs. 2012 måste i princip alla plattformar vara förlängda. Om detta inte sker ökar trängseln med allt fler stående och frånakta resenärer som följd. I vissa tunga kortväga resrelationer som Malmö-Lund kan busstrafik avlasta, men för mer långväga trafik är inte bussen något realistiskt alternativ på grund av för långa restider.
- Den skånska tågtrafiken går inte att anpassa för rörelsehindrade beroende på olika plattformshöjder.
- Trängsel, bristfällig miljö för väntande resenärer samt otillräckliga cykel- och pendlarparkeringsplatser.

Utebliven banupprustning på Skånebanan

- Restiderna kan inte förkortas Hässleholm-Helsingborg (ca 5 minuter).
- Förseningsrisken kan inte reduceras, eftersom systemmöten i Kärreberga inte kan flyttas in till Åstorp, där tåget ändå stannar för resandeutbyte.

Utebliven Pågatågssatsning på Trelleborgsbanan

- Ett av Skånes tyngsta pendlingsstråk med buss kan inte få huvuddelen av trafiken överförd till tåg.
- Ökad trängsel på grund av många bussar vid Södervärn, Kungsgatan och Malmö C.
- Svårigheter att klara miljö kvalitetsnormen på flera utsatta platser i Malmö.
- Inga snabba direktresor Trelleborg-Lund, vilket gör att arbetsmarknaderna inte fullt ut kan integreras.
- Citytunnelns potential för ökat resande kan inte utnyttjas fullt ut.
- Allt fort bristfälliga förbindelser Trelleborg-Köpenhamn.

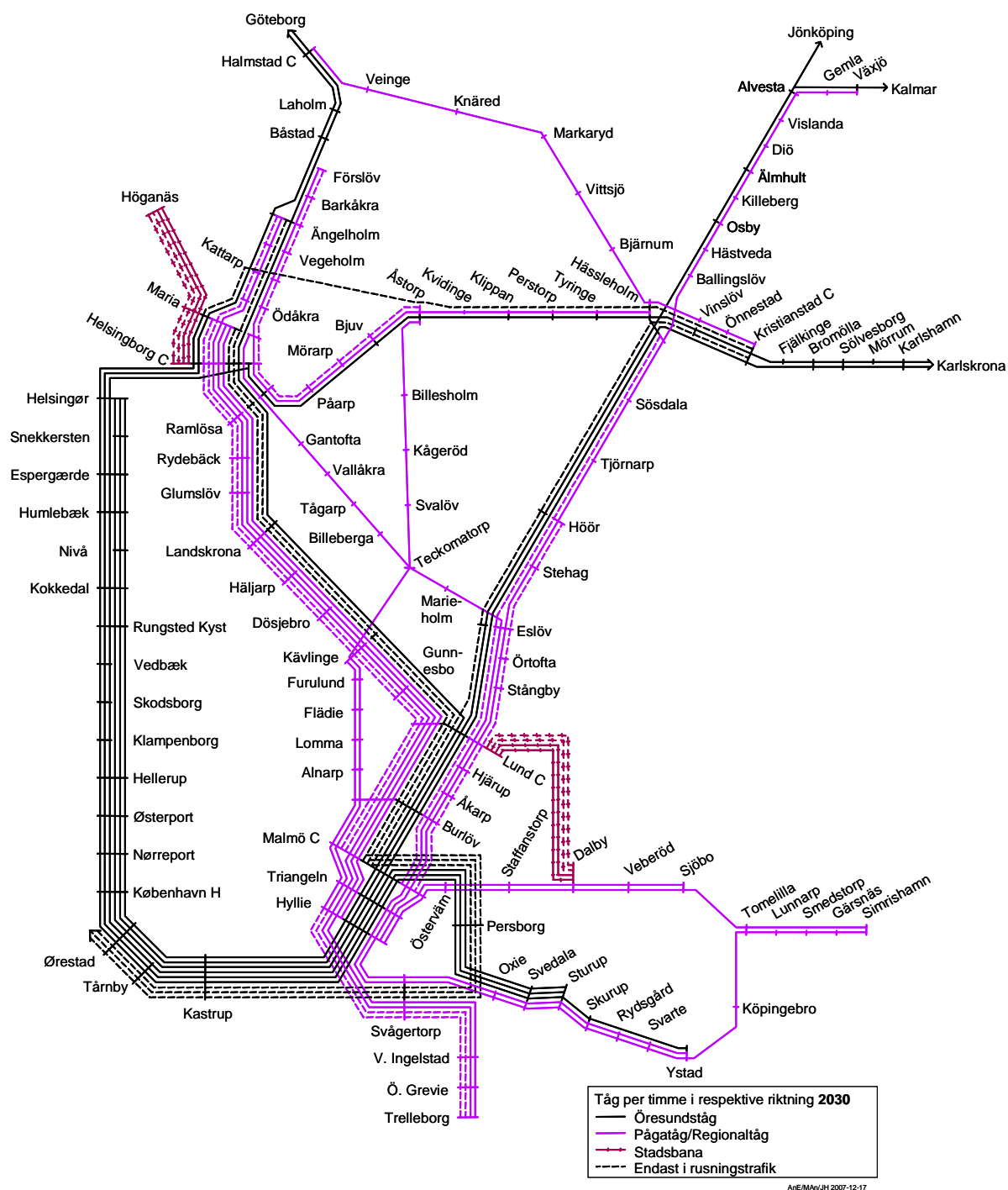
Uteblivna Pågatågssatsningar på Lommabanan och Malmö-Dalby

- Tunga pendlingsstråk med buss in till Malmö kan inte få trafik överförd till tåg.
- Ökad trängsel på grund av många bussar vid Södervärn, Kungsgatan, Värnhemstorget och Malmö C.
- Svårigheter att klara miljö kvalitetsnormen på flera utsatta platser i Malmö
- Citytunnelns potential för ökat resande kan inte utnyttjas fullt ut.

Utebliven Pågatågssatsning på Söderåsbanan

- Den regionalpolitiskt betydelsefulla Pågatågssatsningen på Söderåsbanan, som redan senarelagts flera gånger, skjuts ytterligare på framtiden.

Trafikupplägg 2030



Karta: Förslag till trafikupplägg år 2030.

Allmänt

Tågresandet fyrdubblas till 2030. Till skillnad från 2020 är förlängning av tågen inte längre tillräckligt. 2030 blir fler tågavgångar nödvändiga för att klara av de stora resandevolymerna. Detta betyder att kraftfulla kapacitetsåtgärder måste till på en stor del av de befintliga järnvägarna i Skåne.

Fyra stora nybyggnadsprojekt förväntas stå klara 2030:

- Fast förbindelse Helsingborg-Helsingör (HH)
- Utbyggnad av hela Simrishamnbanan (Malmö-) Dalby-Sjöbo-Tomelilla (-Simrishamn)
- Sturupsbanan, med anslutning till Ystadbanan både väster- och österifrån.
- Lätt spårtrafik Helsingborg-Höganäs samt Lund-Dalby. Lätt spårtrafik i Malmö, Lund och Helsingborg kan också bli aktuellt, men behandlas ej närmre i Tågstrategin.

Förutom det som genomförts till år 2020 tillkommer satsningar enligt nedan.

Trafikuppläggets huvuddrag; Öresundståg

Öresundstågssystemet utökas till 2030 så att alla fyra skånska hörnen integreras. Över Öresundsbron går i rusningstid 9 tåg i timmen, som fördelas i Skåne på linjerna Sturup-Ystad, Kristianstad-Karlskrona, Hässleholm-Jönköping/Kalmar och Helsingborg-Göteborg.

Den täta Öresundstågtrafiken på bron gör att en stor del av godstrafiken behöver ledas om via HH-förbindelsen och en ny gods- och snabbtågsbana längs Helsingör-motorvägen till Høje Tåstrup. HH-förbindelsen innebär också att ringen runt Öresund kan slutas (dock går inga tåg varvet runt, utan avlöser varandra längs olika "cirkelsegment"); tre tåg i timmen söderifrån till Helsingör fortsätter till Helsingborg (kapaciteten på Knutpunkten i Helsingborg är hårt ansträngd, och tätare trafik bedöms därför inte vara möjligt). Två nya Öresundstågsförbindelser möjliggörs:

- Göteborg-Helsingborg-Helsingör-Köpenhamn
- Blekinge-Kristianstad-Hässleholm-Helsingborg-Helsingör-Köpenhamn.

Trafiken till och från Helsingborg blir omfattande. Det bedöms inte möjligt att bygga ut stationen vid Knutpunkten i någon större omfattning, och för att kunna hantera trafikmängden görs inga tåg vändande i Helsingborg, med ett undantag: Öresundståg från Skånebanan som ska vända i Helsingborg för att komma vidare till Helsingör. Alla övriga tåg söderifrån dras vidare till Maria, där möjligheterna till utbyggnad är större. Maria får därmed en starkare roll som knutpunkt i norra Helsingborg, med anslutningar till Halmstad-Göteborg, Kristianstad-Blekinge, Lund-Malmö och Helsingör-Köpenhamn.

Kapaciteten i Citytunneln är fullt utnyttjad, och i rusningstid måste tre tåg i timmen gå via Kontinentalbanan. Dessa tåg gör uppehåll i Svågertorp och Persborg istället för Triangeln och Hyllie. Kontinentalbanan trafikeras dessutom av Öresundstågen från Sturup och Ystad för att dessa tåg ska kunna betjäna Malmö innan de går över bron. "Sturupspendeln" gör fem uppehåll mellan Sturup och Kastrup: Svedala, Persborg, Malmö C, Triangeln och Hyllie.

Jämfört med 2020 är det alltså ytterligare två banor som får trafik med Öresundståg 2030: Ystadbanan och Skånebanan. Den förutsatta upprustningen av Skånebanan till dubbelspår eller partiellt dubbelspår gör att restiden från Kristianstad till Helsingborg kan minska till ungefär en timme, dvs en minskning med 30 minuter. Fortsatt resa till Helsingör beräknas ta ytterligare ca 5 minuter (att jämföra med färjornas 20 minuter plus väntetid).

På Ystadbanan gör Öresundstågen att restiden Ystad-Malmö kan minska med mellan 5 och 10 minuter, främst tack vare färre uppehåll på vägen. En resa Ystad-Köpenhamn tar då cirka 70 minuter. Mellan flygplatserna Sturup och Kastrup blir restiden runt 40 minuter.

Även restiden mellan Helsingborg och Göteborg kan förkortas, tack vare att hela Västkustbanan görs minst dubbelspårig. Ytterligare 15 minuter sparas jämfört med 2020, vilket innebär att skillnaden mot idag uppgår till 30 minuter.

Turtäthet i Öresundstågssystemet:

- Halvtimmestrafik hela dagen till Göteborg, vartannat tåg via Kystbanan och HH-förbindelsen.
- Utöver Göteborgstågen förstärks trafiken till Ängelholm med ett tåg i timmen under rusningstid (Öresundståg Malmö-Helsingborg som förlängs till Ängelholm).
- Halvtimmestrafik hela dagen till Blekinge, vartannat tåg via Skånebanan från Helsingborg-Helsingör.
- På Skånebanan kompletteras systemet av en snabb förbindelse mellan Kristianstad och Helsingborg, med uppehåll endast i Hässleholm och Maria. Dessa tåg fortsätter också över till Danmark via HH-förbindelsen.
- Till Sturup går tre Öresundståg i timmen, vilket ger 20-minuterstrafik Köpenhamn-Sturup samt mellan flygplatserna Kastrup och Sturup.
- Ett av Öresundstågen till Sturup fortsätter till Ystad, som får timmestrafik hela dagen. Därmed integreras IC-Bornholmstågen i Öresundstågssystemet.
- Även kvälls- och nattrafiken utökas på huvudlinjerna.

Trafikuppläggets huvuddrag; Pågatåg/Regionaltåg

Färdigställandet av Simrishamnsbanan möjliggör Pågatågstrafik hela vägen till Sjöbo och Simrishamn. Restiden Simrishamn-Malmö blir ungefär en timme, vilket motsvarar en minskning med 30 minuter jämfört med idag. Utöver denna satsning liknar upplägget i stora drag det som beskrivs för 2020, med förtätad trafik på många banor.

Snabba Pågatågsturer Malmö-Helsingborg och Malmö-Kristianstad kompletterar Öresundstågen på dessa sträckor.

Av de satsningar som prövas till 2020 finns flertalet med 2030. Pågatågen från Åstorp via Helsingborg till Ängelholm fortsätter till Förslöv. Parallellt med detta system återupprättas linjen Ängelholm-Helsingborg-Malmö när enkelspåret norr om Helsingborg byggts ut till dubbelspår. Ängelholm-Helsingborg och stationerna däremellan får därmed fyra Pågatåg i timmen i rusningstrafik.

Marieholmsbanan trafikeras med ett tåg i timmen Helsingborg-Teckomatorp-Eslöv-Malmö. Norr om Höör förlängs Pågatågstrafiken till Hässleholm, med uppehåll i Tjörnarps och Sösdala.

Markarydsbanan trafikeras med ett tåg i timmen Halmstad-Markaryd-Hässleholm. 2030 går detta tåg vidare till Kristianstad, med uppehåll i Vinslöv och Önnestad. Därmed skapas en direktresmöjlighet mellan Kristianstad och Halmstad med koppling till Göteborg.

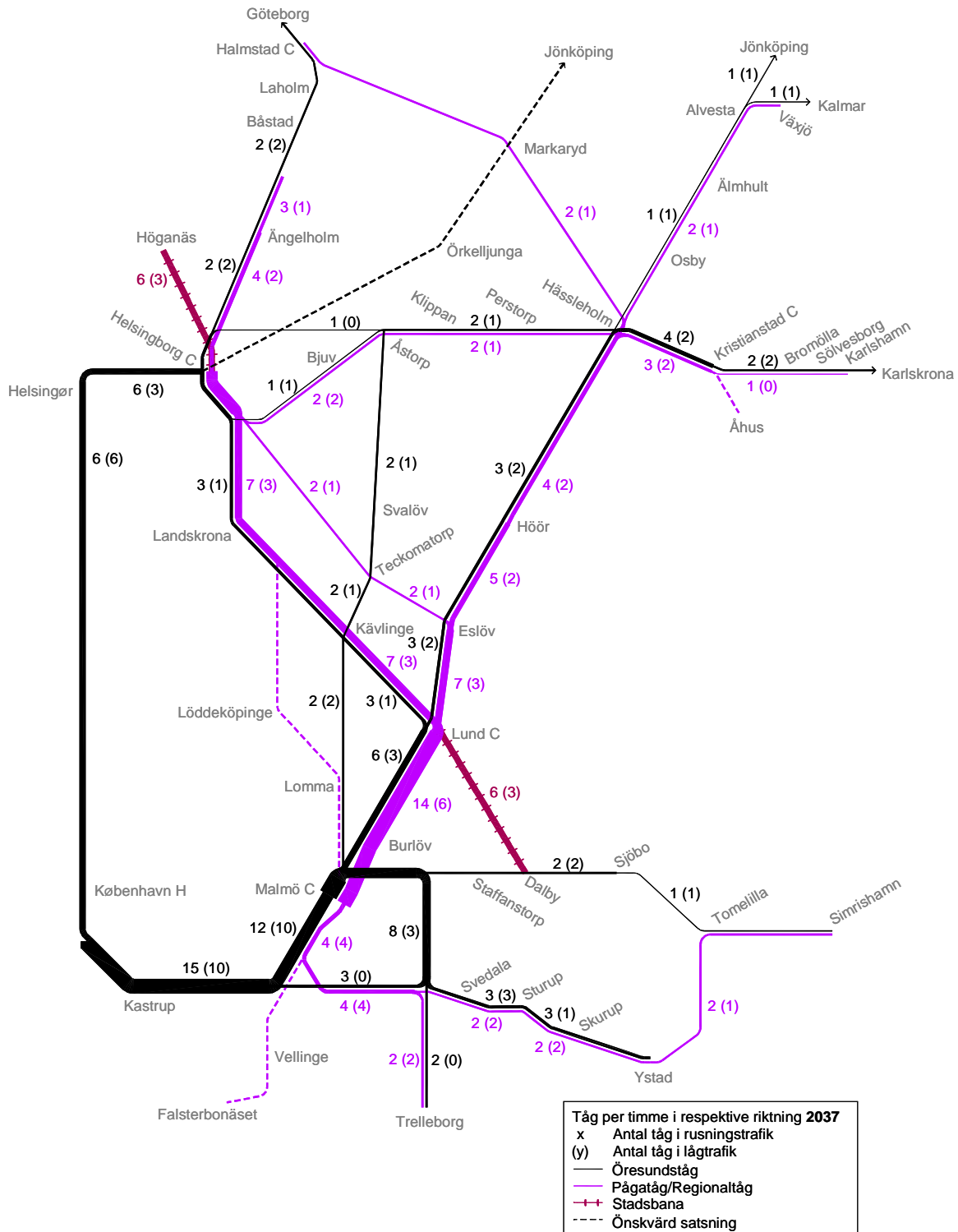
På Skånebanan är alla tåg Kristianstad-Helsingborg Öresundståg. Öster om Kristianstad får dessa tåg en mer lokal karaktär, med uppehåll i Fjälkinge och Mörrum. Mellan Hässleholm och Åstorp förstärks trafiken med ett Pågatåg i timmen hela dagen genom att förlänga linjen Helsingborg-Åstorp vidare österut. Pågatåget gör även uppehåll i Kvidinge.

På Södra Stambanan norr om Hässleholm behövs två tåg i timmen för att klara passagerarkapaciteten 2030. Vid sidan av Öresundstågen skapas därför Pågatågs-/Krösatågstrafik till Växjö, med uppehåll även i de mindre orterna. Trafiken kan eventuellt kopplas samman med den förlängda Pågatågstrafiken från Höör.

Lätt spårtrafik

2030 har lätt spårtrafik etablerats i Skåne. De satsningar som i första hand är aktuella (utöver eventuell lokal spårtrafik i t ex Malmö, Helsingborg eller Lund) är Helsingborg-Höganäs och Lund-Dalby. Detta grundar sig på studien "Lätt spårtrafik i Skåne" från maj 2007, där förutsättningarna i 17 olika stråk redovisas.

Trafikupplägg 2037



Karta: Förslag till trafikupplägg visionsåret 2037. Siffrorna anger antal tåg i resp utanför rusningstid. Även "bandbredden" speglar antalet tåg i rusningstid.

Allmänt

Tågresandet sexdubblas till 2037, och ytterligare kraftfulla kapacitetsåtgärder måste till på järnvägarna i Skåne för att kunna köra den trafik som behövs.

Stadsbanestråken Helsingborg-Höganäs och Lund-Dalby är fullt utvecklade 2037. Dessutom är satsningar i nya stråk tänkbara (antingen som konventionell järnväg eller som stadsbana), t ex:

- Lomma-Löddeköpinge-Landskrona
- Malmö-Vellinge-Falsterbonäset
- Kristianstad-Åhus.

Det är också tänkbart att höghastighetsjärnvägen Europabanan, Helsingborg-Jönköping-Stockholm, är byggd (eller påbörjad) 2037. Förhoppningsvis är det möjligt att kombinera snabbtågstrafiken på banan med regionaltåg, trots de stora hastighetsskillnaderna. Erfarenhet från liknande banor utomlands visar emellertid på stora svårigheter att utnyttja denna typ av järnväg för regional trafik.

Förutom det som genomförts till år 2030 tillkommer satsningar enligt nedan.

Trafikuppläggets huvuddrag; Öresundståg

2037 har Öresundstågssystemet utökats ytterligare med trafik på Trelleborgsbanan, Simrishamnsbanan och Lommabanan-Söderåsbanan. I och med det får alla skånska kommuner som idag har järnväg Öresundstågstrafik. Med Öresundstågstrafik på Europabanan infogas även Örkelljunga i systemet.

Dagens struktur med Öresundstågen som det snabba regionaltågssystemet och Pågatågen som kompletterande lokalt system förändras. 2037 karaktäriseras Öresundstågen bara av att de går över sundet. Inom Skåne kan de vara såväl snabba som lokala.

Kapaciteten på Öresundsbron är fullt utnyttjad 2037. Öresundstågen går där i fyraminuterstrafik i rusningstid (15 tåg i timmen). Liksom 2030 måste tre tåg i timmen gå via Kontinentalbanan i rusningstid, eftersom Citytunneln är fullt utnyttjad.

Under förutsättning att kapacitetssituationen i Helsingborg kan lösas utökas trafiken på HH-förbindelsen till tiominuterstrafik (sex tåg i timmen) i rusningstrafik.

Alla Öresundstågslinjer har trafik hela natten 2037. Alla Pågatågslinjer har sen kvällstrafik.

Trafikuppläggets huvuddrag; Pågatåg

2037 har Pågatågen fått en ny trafikuppgift genom att kapacitetsförstärka Öresundstågen med snabbturer på svensk sida. Den mer lokala trafikuppgiften kvarstår emellertid också, varför Pågatågssystemet kommer att få två olika skepnader (i form av uppehållsbild och restid).

På Simrishamnsbanan och på Lommabanan-Söderåsbanan har Pågatågen helt ersatts av Öresundståg, men trafikeringsmässigt är skillnaden bara att det forna Pågatågssystemet nu är förlängt till den danska sidan. På andra håll i Skåne, t ex Trelleborgsbanan, kvarstår Pågatågstrafiken, även om den delvis är ersatt av Öresundståg.

Nya Pågatågslinjer (alternativt lätt spårtrafik) tillkommer eventuellt i relationerna Malmö-Vellinge-Falsterbonäset, Lomma-Löddeköpinge-Landskrona och Kristianstad-Åhus.

Stationer – framtida standard och service

Förutom ökande resandevolymer har även antalet trafikerade linjer och därmed antalet stationer vuxit. Stationerna har därför klassificerats efter storlek och funktion med syfte att säkerställa att stationerna får en tillräckligt bra standard, som kunderna har rätt att förvänta sig. Även nya stationer har klassificerats.

Ett arbete pågår för närvarande även kring stationernas framtida fysiska utformning (Banverket, Skånetrafiken). Arbetet syftar bl a till att ta fram en enhetlig modell för mindre stationer som kan användas i regionen. Mycket av frågeställningarna handlar om anpassningen till funktionshinder samt effektivisering av drift och underhåll.

När det gäller funktionshindrades resor uppstår problemen inte sällan i angränsnings- och bytespunkterna. Målet är att ingen ska hindras att genomföra sin resa på grund av funktionshinder.

En indelning av stationerna i fyra klasser har gjorts:

Klass 1 – Huvudstationer

Klass 2 – Större stationer

Klass 3 – Medelstora stationer

Klass 4 – Mindre stationer

För varje station finns kriterier som bör uppfyllas för att en station ska utrustas enligt en viss klass.

För ytterligare redovisning och respektive stations utrustning och standard – se bilaga 13.

Sammanfattning - utvecklingsstrategier för spårtrafik 2020, 2030 samt 2037

All skånsk kollektivtrafik bör betraktas som ett sammanhållet system. Alla trafikslagen bedöms ha stor utvecklingspotential. Målsättningen är att skapa ett lättförståeligt och tydligt trafiksystem mot kund. Detta gäller i synnerhet spårtrafiken. Tågtrafiken har mycket stor betydelse för Skånes utveckling. Den förbättrar integrationen inom Skåne och med angränsande regioner. Tågtrafiken är snabb, miljövänlig och strukturbildande. Förväntningarna på ny spårtrafik är mycket höga i kommunerna. Önskemålen överstiger vida de tillgängliga ekonomiska ramarna. Hårda prioriteringar är därför nödvändiga. Nuvarande spårtrafik består av Pågatåg och Öresundståg. I framtiden bedöms även lätt spårtrafik vara intressant. Nedan beskrivs strategierna för dessa tre former av spårtrafik.

Utvecklingsstrategi för Öresundstågssystemet

Huvudprincipen för Öresundstågstrafiken är att skapa ett kundanpassat och kostnadseffektivt system som samtidigt förbättrar integrationen i Öresundsregionen. De närmaste åren sker en förstärkning av de befintliga huvudlinjerna för att tillgodose den kraftigt ökade resefterfrågan. Därefter görs satsningar på nya Öresundstågslinjer i takt med att infrastrukturen utvecklas, så att successivt allt större del av Skåne inbegrips. Som en konsekvens av detta föreslås trafiken utvecklas i följande faser:

Fas 1: Sydsvensk integration (2000-2007)

- Uppbyggnad av timmestrafik till Göteborg, Växjö (Kalmar) och Karlskrona
- Öresundstågstoppehåll i flertalet kommuncentra
- 20-minuterstrafik över bron (3 tåg/h)
- En tredjedel av de skånska kommunerna har Öresundstågstrafik

Fas 2: Konsolidering och kapacitet (2008-2020)

- Ökad kapacitet med fler turer i rusningstid på de tyngsta sträckorna; från Köpenhamn och Malmö till Helsingborg och Kristianstad
- Öresundstågsuppehåll i samtliga kommuner som passerar (alltså även Kävlinge och Burlöv, det senare förutsätter dock 4-spår Flackarp-Malmö)
- 10-minuterstrafik över bron i rusningstid (6 tåg/h)
- Nästan hälften av de skånska kommunerna har Öresundstågstrafik

Fas 3: De skånska hörnen integreras (2021-2030)

- HH-tunneln och Sturupsbanan öppnas vilket ger möjlighet till nya Öresundstågslinjer på Skånebanan och Ystadbanan
- Gods- och snabbtågstrafiken på Öresundsbron flyttas över till HH-tunneln för att frigöra kapacitet för Öresundstågen
- 20-minuterstrafik Köpenhamn-Sturup via Malmö
- Bornholmstågen inlemmas i övrig Öresundstågstrafik
- 6-7 minuterstrafik över bron i rusningstid (9 tåg/h)
- 10- eller 20-minuterstrafik genom HH-tunneln (3-6 tåg/h)
- Två tredjedelar av dagens skånska kommuner får Öresundstågstrafik

Fas 4: Alla skånska tågkommuner integreras (vision 2037)

- Nästa generation Öresundståg börjar anskaffas i slutet av 2020-talet. De bör ha kortare restider än dagens tåg. Topphastigheten bedöms bli minst 200 km/h. Banstandarden bör anpassas till detta.
- Öresundstågstrafik på Trelleborgsbanan, Simrishamnsbanan och Lommabanen-Söderåsbanan
- 4-minuterstrafik över bron i rusningstid (15 tåg/h)
- Nästan alla av dagens skånska kommuner får Öresundstågstrafik. Ingen skånsk ort med över 1000 invånare har mer än 3 mil till närmaste Öresundstågsstation.
- Lätt spårtrafik respektive förstärkt busstrafik till orter utan järnvägstrafik

Utvecklingsstrategi för Pågatågssystemet

Hittillsvarande utveckling (1983-2007)

- Kommunerna i västra Skåne startade Pågatågen i västra Skåne 1983 sedan SJ aviserat nedläggning av all lokal trafik.
- Redan från början var turutbudet minst timmestrafik, med förtätning i rusningstid.
- Länstrafiken övertog Pågatågstrafiken 1989, som då fullt ut integreras med övrig kollektivtrafik.
- Nya linjer öppnades under 1990-talet från Malmö och Helsingborg till Åstorp, Ängelholm och Ystad
- När Öresundstågen startade år 2000 blev Pågatågens huvuduppgifter kompletterande lokal trafik på huvudlinjerna samt att trafikera övriga linjer.
- Flera nya linjer öppnades, inte minst Västkustbanan via Landskrona 2001, som blir det viktigaste stråket. Andra nya linjer var Råådalsbanan 2001, Österlenbanan 2003 och Skånebanan 2007.
- Pågatågstrafiken har haft en lugnare ökningstakt än Öresundstågen, vilket gjort att kapacitetsförstärkningar har kunnat hanteras parallellt med utökningar till nya linjer.

Strategi: Fler linjer, genomgående tåg och nya snabbturer

- Nya fordon anskaffas med första leverans 2009.
- Alla tåglinjer i Skåne, som inte går över till Danmark, bör trafikeras med Pågatåg. Pågatåg är mer kostnadseffektiva än Öresundståg bl a därför att de slipper dubbla strömsystem och för att vagnarna kan byggas bredare.

- Trafikupplägget ändras när Citytunneln öppnas. Nuvarande linjer, som strålar ut från Malmö, kopplas samman till genomgående linjer.
- Nya linjer öppnas på Lommabanan, Trelleborgsbanan, Simrishamnsbanan och Söderåsbanan. På sikt ersätts dessa delvis av Öresundståg. Ytterligare ett stort antal nya Pågatågslinjer prövas i Tågstrategin. När ny trafik kan tas i bruk bestäms dels av trafikekonomin, dels av i vilken takt infrastrukturen kan färdigställas.
- Pågatågen får även en ny trafikuppgift genom att kapacitetsförstärka Öresundstågen med snabbturen på svensk sida.
- Alla stationer får en målstandard på minst halvtimmestrafik i rusningstid.
- Pågatågen bedöms ha en viktig trafikfunktion även på mycket lång sikt.

Utvecklingsstrategi för lätt spårtrafik

- Lätt spårtrafik bedöms bli ett intressant komplement till de befintliga trafikslagen buss och tåg där resandeunderlaget är stort, framkomligheten behöver förbättras och där järnväg inte är fysiskt möjlig. Inga av dagens Pågatågslinjer torde vara lämpliga att ersätta med lättare spårtrafik, som har mindre kapacitetsstarka fordon och lägre hastigheter.
- I första hand bör lätt spårtrafik etableras på de fem stråk som förordats i utredningen "Lätt spårtrafik i Skåne", d v s stadslinjer i Malmö, Helsingborg och Lund samt de regionala linjerna Lund-Dalby och Helsingborg-Höganäs. De första linjerna bör kunna öppnas på 2020-talet med de fem stråken fullt utvecklade 2037.
- Vagnmateriel och teknisk standard bör vara samordnad mellan de skånska projekten. Organisation, finansiering och teknisk standard (t ex om duodrift är lämplig) får utredas vidare.
- Andra former av lätt spårtrafik, t ex förarlösa system som spårtaxi och minimetro, bedöms inte få något större genomslag i den skånska kollektivtrafiken de närmaste 30 åren. Anledningen är höga investeringskostnader och otillräcklig kapacitet. Möjligen kan de vara intressanta inom begränsade områden, t ex större sjukhus.
- Trots satsningen på tåg och lätt spårtrafik bedöms busstrafiken i stad och region att stå för mer än hälften av Skånes kollektivresor om 30 år.

Sammanfattning – resandeutvecklingen

Grovt sett fördelas resandet enligt följande:

Tabell: Resandeutveckling i antalet resor för tågtrafiken till och med år 2037.

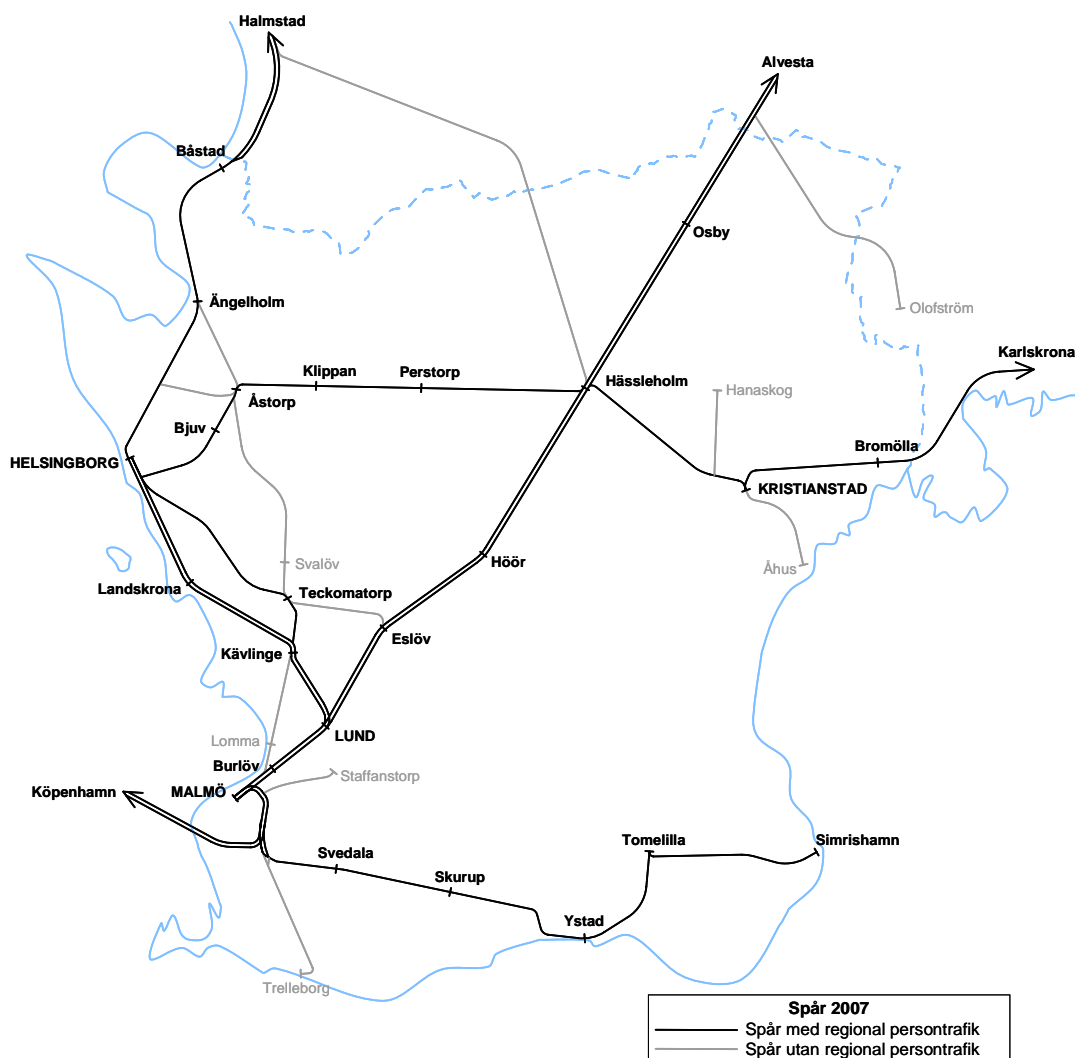
(milj resor/år)	1998	2006/2007	2020	2030	2037
Befintliga tåglinjer i Skåne	10	21	39	60	84
Brotrafiken	-	11	26	45	64
Ny Pågatågstrafik	-	-	5	8	12
Sturupsbanan	-	-	-	2	3
HH-tunneln	-	-	-	10	17
Summa	10	32	70	125	180

Infrastruktur 2020, 2030 samt 2037

Följande kartor redovisar spårförutsättningar och spårbehov utifrån bedömd trafikutveckling. År 2020 betraktas infrastrukturen som en given förutsättning. Utgångspunkten är Banverkets +50 %-alternativ i den nya framtidsplanen 2010-2019. Där inryms och färdigställs alla i nuläget pågående järnvägsprojekt och samtliga projekt som var med i den gamla framtidsplanen 2004-2015, det vill säga innan revideringen våren 2007. För 2030 och 2037 ses infrastrukturen inte som given, utan frågeställningen är omvänd: vilken infrastruktur behövs för den önskade trafiken?

De ”angelägna” spårbehoven till 2037 är kostnadsberäknade till totalt ca 74 mdr kr²⁰. Detta motsvarar en årlig genomsnittlig investeringstakt 2007-2037 som är 2½-3 gånger högre än dagens nivå, vilken Skånetrafiken i nuläget bedömer som rimlig ambitionsnivå.

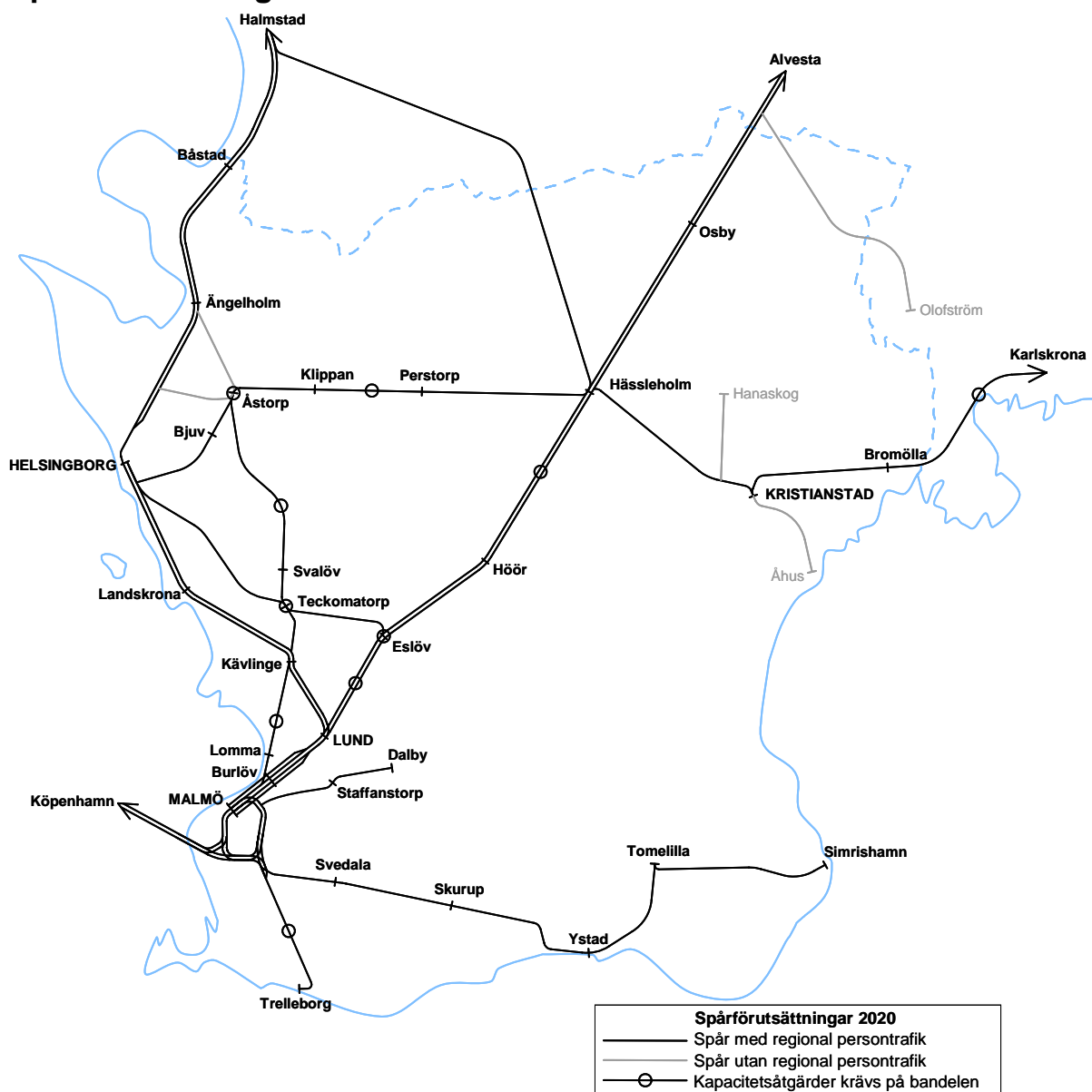
Spårsystemet 2007



Karta: Spårsystemet 2007.

²⁰ Anläggningskostnaden för ett enkelspår varierar mellan 50 och 150 mkr/km. Vi har antagit 100 mkr/km som ett snittvärde. Kostnaden för järnvägstunnel är ca 1 mdrkr/km.

Spårförutsättningar 2020



Karta: Spårförutsättningar 2020 utifrån Banverkets +50%-alternativ. Därutöver finns några mindre åtgärder medtagna som förutsättningar. Kostnadsbedömning: ca 11 mdr kr. Därutöver tillkommer kommunal medfinansiering av nya plattformar mm.

Spårförutsättningar 2020 - beskrivning

År 2020 betraktas infrastrukturen som en given förutsättning. Alla i nuläget pågående järnvägsprojekt är färdigställda. Dessa är:

- Citytunneln
- Hallandsåstunneln
- Dubbelspårsutbyggnad på Västkustbanan Förslöv-Ängelholm
- 4-spårsutbyggnad på Södra Stambanan Malmö-Arlöv.

För att det skånska tågresandet ska kunna fortsätta utvecklas, samtidigt som även gods- och snabbtågstrafiken ökar, är utgångspunkten Banverkets +50 %-alternativ, d v s den högsta av de fem

nivåerna i den nya framtidsplanen 2010-2019. Där inryms och färdigställs samtliga projekt som var med i den gamla framtidsplanen 2004-2015, det vill säga innan revideringen våren 2007.

- 4-spårsutbyggnad på Södra Stambanan Arlöv-Flackarp
- Dubbelspårsutbyggnad på Västkustbanan Maria-Ängelholm
- Plattformförlängningar runt om i Skåne
- Uppgradering av Skånebanan Helsingborg-Hässleholm
- Uppgradering av Trelleborgsbanan Malmö-Trelleborg, banutbyggnad för Pågatågstrafik
- Uppgradering av Lommabanan Malmö-Lomma-Kävlinge, banutbyggnad för Pågatågstrafik
- Uppgradering av Söderåsbanan Kävlinge-Teckomatorp-Åstorp, banutbyggnad för Pågatågstrafik
- Utbyggnad av Simrishamnsbanan Malmö-Staffanstorps-Dalby

Därutöver antas ett begränsat antal kapacitetshöjande åtgärder genomföras.

- Ny mötesstation på Blekinge Kustbana vid Åryd (i Blekinge)
- Tre nya mötesstationer på Södra Stambanan mellan Lund och Hässleholm
- Förlängt mötesspår i Kvidinge
- Ombyggnad av Teckomatorps station för möten med fyra tåg samtidigt.

Dessutom finns ytterligare några infrastrukturåtgärder som är önskvärda för att säkerställa kvalitén i trafiken.

- Förbigångsspår på Pepparholm
- Samtidig infart och minst 70-växlar på alla mötesstationer och förbigångsspår
- Minst 100-växlar på alla krysstationer
- Spårrombyggnader i Lund
- Två nya mötesstationer på Ystadbanan
- Ny mötesstation mellan Tomelilla och Simrishamn.
- Nya mötesstationer på Markarydsbanan

Grovt sett medger ovanstående åtgärder en fördubbling av tågresandet i Skåne (se även kapitlet Trafikupplägg). Även för gods- och snabbtågstrafiken förutsätts en fördubbling.

Spårbehov 2030



Karta: Spårbehov 2030 utifrån trafikering 2030. Kostnadsbedömning: ca 58 mdr kr (inkl åtgärder 2007-2020), varav 54 mdr "angeläget" och 4 mdr kr "önskvärt":

Spårbehov 2030 - beskrivning

2030 ses infrastrukturen inte som given, utan man kan vända på frågeställningen: Vilken infrastruktur behövs för den önskade trafiken? Dock finns väldigt många önskemål om ny spårtrafik i Skåne, och det bedöms inte rimligt att anta att allt kommer att kunna genomföras. Det som redovisas nedan är det som bedöms möjligt att genomföra med en 3-4 gånger högre investeringstakt 2020-2030 jämfört med nuläget. Fyra stora nybyggnadsprojekt förväntas stå klara:

- Fast förbindelse Helsingborg-Helsingör (HH)
- Utbyggnad av hela Simrishamnsbanan (Malmö-) Dalby-Sjöbo-Tomelilla (-Simrishamn)
- Sturupsbanan, med anknypning till Ystadbanan både väster- och österifrån.

- Lätta spår (Light Rail-anläggningar) Helsingborg-Höganäs samt Lund-Dalby

HH-förbindelsen är i sin tur förknippad med stora utbyggnader i landanslutningarna. Förbindelsen är tänkt att avlasta Öresundsbron från godstrafik, och för att klara de ökade godsvolymer behövs:

- Dubbelspår på Skånebanan Helsingborg-Hässleholm
- Ny godsbangård ("riksbangård") i norra Skåne
- Yttre godsspår på Själland (Helsingör - "ring 5"- Høje Tåstrup)

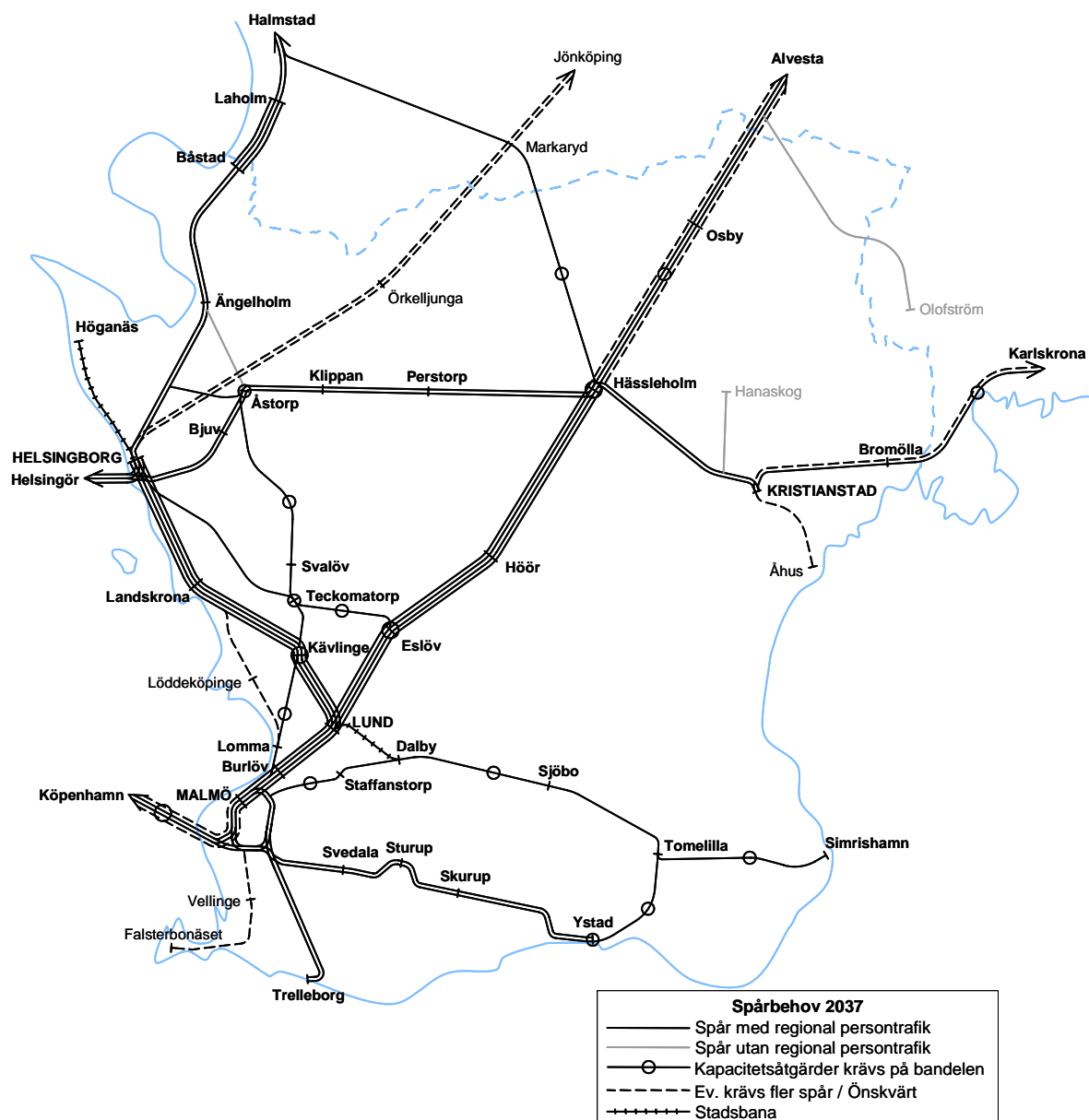
Dessutom är kraftfulla kapacitetsförbättringar nödvändiga för att klara resandeutvecklingen (utöver de som förutsätts 2020):

- 4-spår hela vägen Malmö-Lund
- Partiella 4-spår på Västkustbanan, förslagsvis Kävlinge-Landskrona och Båstad-Laholm, och dubbelspår Helsingborg-Maria (Tågaborgstunneln)
- Partiellt 4-spår på Södra Stambanan, förslagsvis Eslöv-Höör, och nya förbigångsspår på övriga delsträckor
- Dubbelspår Hässleholm-Kristianstad
- Dubbelspår Malmö-Trelleborg
- Dubbelspår Malmö-Sturup och helst vidare till Ystad
- Nya mötesstationer Ystad-Tomelilla och Tomelilla-Simrishamn
- Ny mötesstation på Marieholmsbanan Teckomatorp-Eslöv

Två stadsbanesatsningar (Light Rail) bedöms kunna komma till stånd före 2030 (utöver eventuella lokala stadsbanor i t ex Malmö, Helsingborg eller Lund):

- Helsingborg-Höganäs
- Lund-Dalby.

Spårbehov 2037



Karta: Spårbehov 2037 utifrån trafikering 2037. Kostnadsbedömning: ca 123 mdr kr, varav 74 mdr "angeläget" och 49 mdr kr "önskvärt".

Spårbehov 2037

Ytterligare några nysatsningar är tänkbara till 2037. I dessa sträckningar är antingen konventionell järnväg med Pågatåg eller stadsbana möjligt.

- Lomma-Löddeköpinge-Landskrona
- Malmö-Vellinge-Falsterbonäset
- Kristianstad-Åhus.

Höghastighetsjärnvägen Europabanan via Helsingborg är också tänkbar 2037. Erfarenhet från liknande banor utomlands visar emellertid på stora svårigheter att utnyttja denna typ av järnväg för regional

trafik. Regionaltågens medelhastighet ligger långt ifrån höghastighetstågens, vilket gör att de båda trafikformerna är svåra att kombinera.

På befintliga banor krävs ytterligare kraftfulla kapacitetsåtgärder för att kunna ta hand om det ökade resandet. I princip behöver de banor som idag är dubbelspåriga vara 4-spåriga 2037 och enkelspåriga banor behöver bli dubbelspåriga.

- 4-spår behövs på Södra Stambanan Malmö-Hässleholm och helst vidare norrut
- 4-spår behövs också på Västkustbanan Malmö-Helsingborg
- Fyra spår skulle helst också finnas i Citytunneln och på Öresundsbron
- Dubbelspår Malmö-Ystad.
- Dubbelspår på Blekinge Kustbana öster om Kristianstad.

Alla spårönskemål i Skåne

I arbetet med Tågstrategin har Skånetrafiken försökt fånga upp alla de önskemål på investeringar i järnväg som finns, bland kommuner, Banverket och Skånetrafiken (genom bl.a. arbetet med Tågstrategin).



Karta: Spårönskemål i Skåne. Kostnadsbedömning: drygt 200 mdr kr.

Spårönskemål i Skåne - beskrivning

Utöver de satsningar som ingår i det tidigare redovisade infrastrukturbehovet till 2037 har ett stort antal önskemål om nya ytterligare bansträckningar i Skåne identifierats:

- Yttre godsspår förbi Malmö och Lund
- Ny sträckning Malmö-Lund (stadsbana)
- Lomma-Lund (stadsbana)
- Bjärred-Lund (stadsbana)
- Lund-Staffanstorp-Sturup (stadsbana)
- Dalby-Sturup (stadsbana)
- Lund-Södra Sandby (stadsbana)
- Lund-Eslöv (stadsbana)
- Klippan-Ljungbyhed (stadsbana)
- Landskrona-Teckomatorp
- Höganäs-Mölle (stadsbana)
- Tomelilla-Kristianstad
- Kristianstad-Broby
- Olofström-Sandbäck (Sydostlänken).

Kapacitetsförstärkningar på övriga banor fordras också för att kunna köra den önskade trafiken. Dessutom finns önskemål om nya tunnlar på flera håll, framför allt där utbyggnader till fler spår planeras genom befintlig tätbebyggelse.

Finansiering av framtida spårinvesteringar

Inledningsvis kan sägas:

- En kraftig ökning av investeringsvolymen krävs för att tillgodose enbart de allra viktigaste behoven.
- Det är nödvändigt med en kraftig ökning av statens insatser, men detta kommer inte att räcka utan regional och kommunal medfinansiering kommer också att krävas.
- OPS-lösningar kommer vara en möjlighet till delfinansiering.
- Andra sätt till delfinansiering kan vara att utnyttja markvärdesstegring mm.
- Utnyttja Öresundsbrons överskott.

Oavsett så kommer ingen lösning ensam att vara tillräcklig!

De totala önskemål om investeringar i den spårburna trafikens infrastruktur som redovisas i förslaget till tågstrategi uppgår till drygt 200 miljarder kronor. I summan ingår dels investeringar som föreslås i strategin, dels de ytterligare önskemål om investeringar som förts fram av kommuner m.fl. De investeringar som föreslås i strategin till år 2037 uppgår till 123 miljarder kronor. Båda dessa belopp låter gigantiskt stora, men hur stora är de egentligen?

Det samlade skatteunderlaget i Skåne år 2006 var ca 167 miljarder kronor. Om den föreslagna investeringen på 123 miljarder kronor ska slås ut på den inkomsten under den aktuella 30-årsperioden så blir det ca 4 miljarder kronor per år, motsvarande ca 2,4 % av skatteunderlaget i regionen.

Ansvaret för detta slags infrastrukturinvesteringar ligger normalt på staten, men man kan nog inte förvänta sig att staten ska mobilisera alla dessa pengar, framför allt inte på den förhållandevis korta tid som förutsätts. Vad innebär det då om regionen själv genom Region Skåne och kommunerna ska vara med och ta en del av investeringen? Om vi antar att Skåne självt ska stå för halva investeringen så motsvarar det ca 60 miljarder. Det innebär 2 miljarder per år, eller 1,20 kronor på skatten med utgångspunkt från skatteunderlaget 2006. Fördelat lika på Region Skåne och kommunerna blir det 0,60 kronor på skatten hos vardera parten.

Det låter mycket men vad krävs för att det ändå ska bli en god affär för samhället?

Ett av syftena med strategin är att den ska bidra till att binda samman Skåne till en gemensam region för boende, arbete m.m. med förutsättningar för ökad sysselsättning och snabbare ökning i ekonomin. NUTEK har visat att tillväxten i större regioner generellt är snabbare än i små regioner. Ett exempel från 8 års-perioden 1993-2000 visar att tillväxten i de svenska storstadsregionerna under den perioden var ca 25-30 % snabbare än i små regioner! Det innebär att storstadsregionerna hade en tillväxttakt som låg ca 3 procentenheter högre än de små regionernas. De investeringar som föreslås i Tågstrategin är betalda om de ökar tillväxttakten med 0,2 %.

Rörlighet och transporter i Skåne år 2037

Bedömningen av den framtida efterfrågan på tågresor som beskrivs i Vision 2037 är en del i bedömningen av hur samhället som helhet utvecklas och vilken roll kollektivtrafiken och tågtrafiken har framöver. Det enda vi kan vara säkra på är att det, mer eller mindre, inte kommer att bli som vi tror idag. Det är ändå viktigt, ur flera aspekter, att göra en bedömning eller prognos av det framtida resandet med kollektivtrafik, men också generellt för att sätta kollektivtrafikens och tågtrafikens utveckling i ett sammanhang.

Ett syfte med denna analys är att bidra till diskussionen om prioriteringar vad gäller framtida infrastrukturinvesteringar. Detta kompletterar den dialog om Skånes framtida transportinfrastruktur som tidigare förts i inriktningsplaneringen inför infrastrukturplaneringen 2010-2019.

Under hösten 2007 gjordes en länsövergripande resvaneundersökning i Skåne. Analys och slutsatser av denna kommer att redovisas under våren 2008. Inom projektet "SydKap", som leds av Vägverket, studeras olika utvecklingsscenarioer för vägtransportssystemet. Hur kollektivtrafiken kan utvecklas är en viktig förutsättning för vägkapaciteten i stort. Resultat förväntas vara klara våren 2008.

Många av antagandena nedan är osäkra. Följande bedömning får därför ses som en ansats till vidare analys och diskussion tills mer underlagsmaterial finns tillhanda.

Två utvecklingsscenarioer

Två alternativa utvecklingsscenarioer har tagits fram:

- "Visionsscenario". I detta utgår analysen och bedömningen från Vision 2037. Kollektivtrafiken ökar i genomsnitt med 5 % per år. År 2037 görs 500 miljoner kollektivresor i Skåne. Biltrafiken ökar med ca 1 % per år och gång- och cykeltrafiken med ca 2 % per år.
- "Anti-visionsscenario". I detta scenario har kollektivtrafiken en betydligt lägre utvecklingstakt (ca 2 % per år i genomsnitt). År 2037 görs ca 220 miljoner kollektivresor i Skåne. Biltrafiken ökar med ca 2 % per år och gång- och cykeltrafiken med knappt 2 % per år.

Medelreslängderna för respektive trafikslag i de båda scenarierna skiljer sig åt. I "Anti-visionen" har biltrafiken högre tillväxttal än i "Visionsscenarioet" och kollektivtrafiken och gång- och cykeltrafiken har lägre tillväxttal.

Som en utgångspunkt har antaganden också gjorts kring hur rörligheten totalt utvecklas.

- Generell ökning per år av antal resor (alla trafikslag): 2 % oavsett utvecklingsscenario
- Generell ökning per år av persontransportarbetet i km (alla trafikslag): 3 % oavsett utvecklingsscenario. Häri ingår även en bedömning av hur reslängderna förändras.

Dessa tillväxttal är lägre än vad de hittills varit²¹.

²¹ "Kuriosa": Den genomsnittliga årliga trafiktillväxten mellan Malmö-Lund har de senaste 150 åren varit ca 3%.

Tabell: Årlig genomsnittlig tillväxt (%) vad avser antal resor respektive reslängder för kollektivtrafik, biltrafik och gång- och cykeltrafik.

	Visionsscenario		Antivisionsscenario	
	ökn/år reslängd	ökn/år antal	ökn/år reslängd	ökn/år antal
Koll	0.8%	5.0%	0.5%	2,1%
Bil	0.6%	1.0%	0.8%	2.0%
GC	0.5%	2.0%	0%	1.8%

Med utgångspunkt från de antaganden som gjorts visar resultaten på att det krävs ganska stora ökningarna för kollektivtrafiken för att det ska slå igenom på den totala rörligheten. Vidare framkommer ett antal frågeställningar som man i det fortsatta arbetet måste förhålla sig till, bland annat hur mycket tid vi egentligen kommer att lägga på resor och vad det får kosta? Kommer verkligen biltrafiken i framtiden att fortsätta utvecklas med flera procent per år? Vilka är drivkrafterna bakom och hur starka är de?

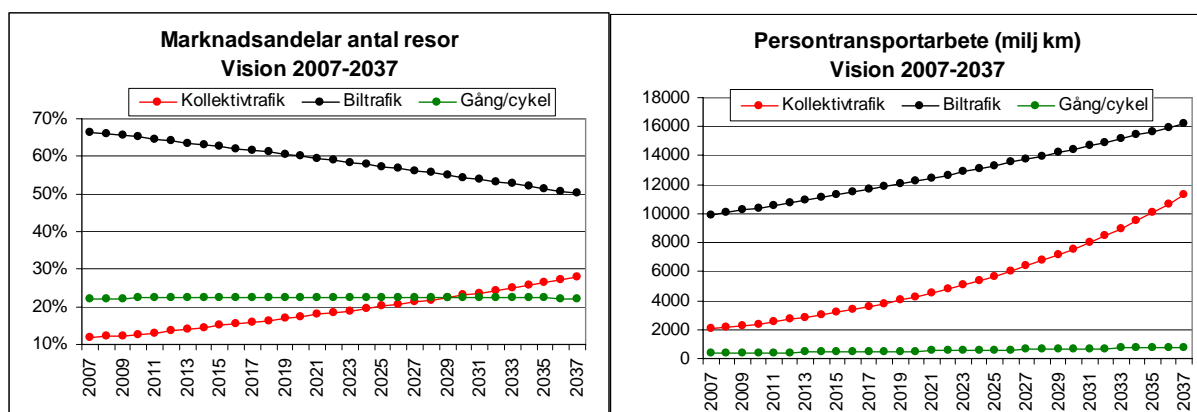


Diagram: Bedömning av resandeutvecklingen i Skåne för alla färdmedel 2007-2037 utifrån Visionsscenarioet. Utvecklingen bygger på de antaganden som redovisas ovan.

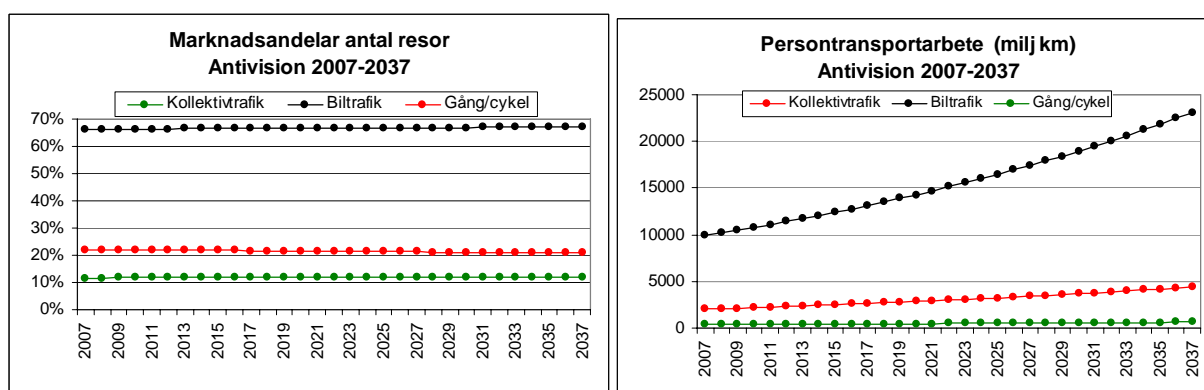


Diagram: Bedömning av resandeutvecklingen i Skåne för alla färdmedel 2007-2037 utifrån Antivisionsscenarioet. Utvecklingen bygger på de antaganden som redovisas ovan.

Konsekvenser för vägsystemet – exempel E22 och E6

I följande avsnitt görs en konsekvensanalys vad avser trafikflöden och utbyggnadsbehov på två exempelsträckor – E22 Malmö-Lund samt E6 Malmö-Helsingborg – beroende på utvecklingsscenario.

Anti-visionsscenariot

De båda exempelsträckorna E22 Malmö-Lund och E6 Malmö-Helsingborg har idag ungefär samma storlek på trafikflödena: cirka 40 000 fordon per dygn (ÅDT, årsdygnstrafik). Enligt prognosen i antivisionen ökar biltransportarbetet i Skåne med en faktor 2,5 till 2037. Troligen ökar trafiken mer än genomsnittet på de båda exempelsträckorna, säg en tredubbling, vilket innebär ca 120 000 fordon per dygn i de mest belastade snitten.

En tiondel av antalet fordon per dygn antas gå i maxtimmen, varav 60 % i den mest belastade riktningen. Dimensionerande flöde blir således 7200 fordon per timme i en riktning. Grovt räknat har ett körfält en kapacitet på ca 1800 fordon per timme, vilket innebär att motorvägarna behöver byggas ut till fyra körfält i respektive riktning. På E6 varierar trafikflödet något, och på en del av sträckan (ca 15 km av 55 km) är troligtvis tre körfält i respektive riktning tillräckligt.

Med en uppskattad anläggningskostnad på 10 Mkr/km körfält för breddningen från 4 till 6 körfält (exkluderat breddning och åtgärder vid trafikplatser) och en kostnad för breddning från 6 till 8 körfält på 50 Mkr/km körfält (inkluderat breddning och åtgärder vid trafikplatser) innebär detta för:

- E22 Malmö-Lund: $20 \text{ km} * 10 \text{ Mkr/km} * 2 \text{ körfält} + 20 \text{ km} * 50 \text{ Mkr/km} * 2 \text{ körfält} = 2,4$ miljarder kr.
- E6 Malmö-Hbg: $55 \text{ km} * 10 \text{ Mkr/km} * 2 \text{ körfält} + 40 \text{ km} * 50 \text{ Mkr/km} * 2 \text{ körfält} = 5,1$ miljarder kr.

Den sammanlagda investeringen i Anti-visionsscenariot uppgår till 7,5 miljarder kr på dessa två vägsträckor²².

Visionsscenario

Även i Visionsscenariot ökar biltrafiken, trots kollektivtrafikens kraftiga ökning. Den generella ökningen av biltransportarbetet är där ca 60 %. Liksom i ovanstående resonemang ökar trafiken troligen mer än genomsnittet på de båda exempelsträckorna. Om förhållandet är detsamma som i Anti-visionsscenariot blir det ungefär en fördubbling av trafikmängderna, vilket innebär ca 80 000 fordon per dygn.

Dimensionerande flöde blir 4800 fordon per timme i en riktning. Om detta bilresande ska realiseras behöver vägarna byggas ut till tre körfält i respektive riktning. På en del av E6 mellan Malmö och Helsingborg kommer dock två körfält per riktning även fortsättningsvis att vara tillräckligt.

Anläggningskostnaden (med motsvarande kostnadsuppskattning som ovan) blir för:

- E22 Malmö-Lund: $20 \text{ km} * 10 \text{ Mkr/km} * 2 \text{ körfält} = 400$ miljoner kr.
- E6 Malmö-Hbg: $40 \text{ km} * 10 \text{ Mkr/km} * 2 \text{ körfält} + 15 \text{ km} * 10 \text{ Mkr/km} * 0 \text{ körfält} = 800$ miljoner kr.

Den sammanlagda investeringen i Visionsscenariot uppgår till 1,2 miljarder kr på dessa två vägsträckor²³.

²² Eftersom man redan idag diskuterar breddning av nämnda vägsträckor och vissa menar att man är nära kapacitetstaket (vilket i så fall ligger på ca 1200 fordon per timme i ett körfält), kan man anta att en tredubbling av trafiken kräver tre gånger så många körfält (förhållandet är i och för sig inte helt linjärt, men antagandet stämmer någorlunda). För oförändrad framkomlighet krävs alltså sex körfält i respektive riktning. Det innebär en ökad investering med ca 15 mdr kr jämfört med om kapaciteten är 1800 fordon per timme och körfält.

Sammanfattning

	E22 Malmö-Lund		E6 Malmö-Helsingborg	
	Vision	Antivision	Vision	Antivision
ÅDT 2037 i dimensionerande snitt	80 000	120 000	80 000	120 000
Totalt körfältsbehov, båda riktningarna	6	8	6	8
Anläggningskostnad (miljarder kr)	0,4	2,4	0,8	5,1
<i>Med oförändrad framkomlighet</i>				
Totalt körfältsbehov, båda riktningarna	8	12	8	12
Anläggningskostnad (miljarder kr)	2,4	6,4	6,6	17,6

Förutom kostnader för utbyggnad av motorvägsnätet tillkommer bland annat investeringskostnader för att även hantera kapacitetssituationen på det kommunala vägnätet samt för fler p-platser. I enlighet med bedömningen av kapacitetsbehovet på E22 respektive E6 kommer de lokala behoven av p-platser och vägkapacitet där man idag har kapacitetsbrist att öka med en faktor 1,6 i visionen och med en faktor 2,5 i antivisionen. Behovsökningen mer än fördubblas i antivisionen jämfört med visionen. Någon kostnadsbedömning av detta har inte gjorts. Vidare analys av detta problemkomplex kommer att göras i och med den stundande åtgärdsplaneringen inför upprättandet av nya långsiktiga infrastrukturplaner 2010-2019.

Miljökonsekvenser av Tågstrategin

Personbilstrafikens utsläpp av CO₂ är 100g/personkm, motsvarande siffra är för Skånetrafiken 27g/personkm. I nuläget släpper Skånetrafiken ut cirka 40 000 ton CO₂ per år, och personbilstrafiken cirka 1 000 000 ton för resor inom Skåne. Skånetrafiken står således för ca 4% av utsläppen från persontrafiken totalt sett.

Tågtrafiken körs idag på "grön el", vilket innebär att den inte orsakar några fossilbaserade CO₂-utsläpp. Redan år 2020 antas att kollektivtrafikens utsläpp är noll (Fossilfri kollektivtrafik är genomförd!), och tågen går fortfarande 100 % på förnybar energi.

För biltrafikens del räknas med tre alternativ år 2037:

A: Biltrafikens utsläpp halveras till 50 g CO₂/personkm

B: Biltrafikens utsläpp minskar med 4 gånger till 25 g CO₂/personkm

C: Biltrafikens utsläpp minskar 10 gånger till 10 g CO₂/personkm

Alternativet att biltrafikens utsläpp av CO₂ helt upphör är självklart eftersträvarsvärt, men är något som man i dagsläget har svårt att tänka sig. Även om så skulle vara fallet år 2037 så är det inte en trolig utveckling redan till år 2020. Detta gör att åtgärder för att minska CO₂-utsläppen fortfarande är högst relevanta.

²³ Om kapaciteten är 1200 fordon per timme och körfält istället för 1800 ökar investeringskostnaden med ca 7 mdr kr.

CO₂-utsläpp från persontrafiken i Skåne

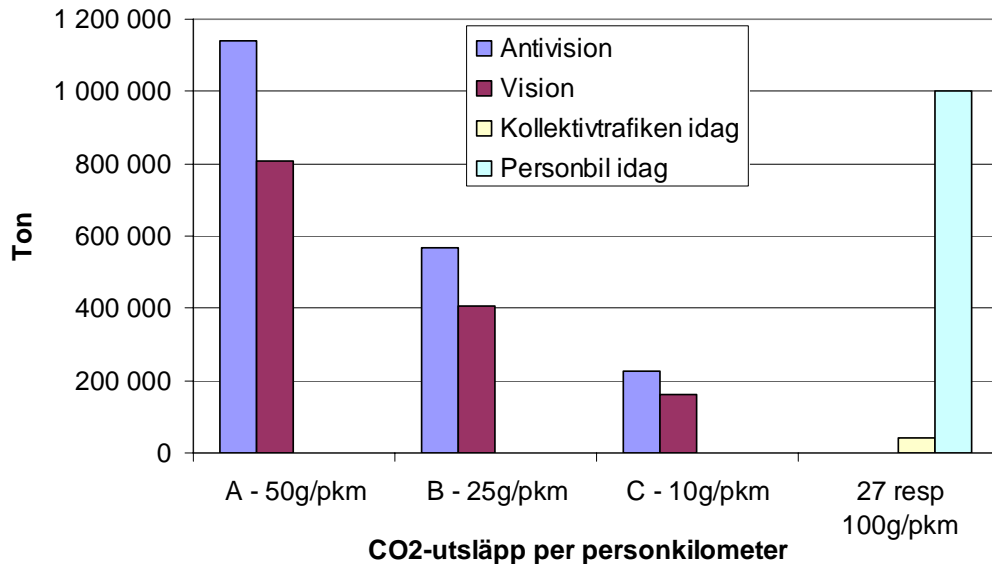


Diagram: CO₂-utsläpp från persontrafiken i Skåne beroende på utvecklingsscenario och alternativa förbättrade emissionsnivåer för biltrafiken. Biltrafiken släpper i nuläget ut ca 100 gram CO₂ per personkilometer. Motsvarande siffra för Skånetrafiken är 27g/personkilometer.

För skillnaden mellan Visionsscenariot (där kollektivtrafiken ökar med ca 5% per år och kollektivtrafiken tar marknadsandelar) och Antivisionsscenariot (där kollektivtrafiken ökar med ca 2% per år, vilket innebär oförändrade marknadsandelar) blir resultatet följande minskningar av CO₂-utsläppen:

- A. 330 000 ton/år
- B. 165 000 ton/år
- C. 66 000 ton/år

I samtliga fall är det avsevärda mängder koldioxid som sparas (jfr med siffrorna för 2007), klart större än när kollektivtrafiken har nollutsläpp (d v s fossilfri kollektivtrafik). D.v.s. att minskningen av utsläppen från persontrafiken totalt blir större om kollektivtrafiken tar de marknadsandelar från biltrafiken som prognostiseras än om kollektivtrafiken själv har nollutsläpp. Tar exempelvis kollektivtrafiken marknadsandelar från bilen motsvarande 4 % så är kollektivtrafiken klimatneutral. Det är dock viktigt att arbeta med båda ”handlingsvägarna” parallellt.

Bilagor

Bilagorna finns att ladda ned på www.skanetrafi ken.se

- Bilaga 1 Tågstrategi 2037 – dialog om inriktning och principer rev 2007-12-18
- Bilaga 2 Remissammanställning. Tågstrategi 2037 – dialog om inriktning och principer
- Bilaga 3 Tågstrategi 2037 – Inriktningsbeslut
- Bilaga 4 Pågatågssystem Ängelholm – Helsingborg – Åstorp
- Bilaga 5 Bedömningskriterier av Pågatågsstågsatsningar
- Bilaga 6 Pågatågsalternativ som föreslås utgå
- Bilaga 7 Öresundstågsuppehåll i Burlöv
- Bilaga 8 Pågatågsuppehåll i Vegeholm
- Bilaga 9 Pågatågsuppehåll i Raus
- Bilaga 10 Behov av trafik och infrastruktur 2020, 2030 samt 2037
- Bilaga 11 Pågatågsuppehåll i Kvidinge
- Bilaga 12 Pågatågsuppehåll i Önnestad
- Bilaga 13 Stationer och stationsmiljöer
- Bilaga 14 Resandets variationer över tiden i den regionala tågtrafiken i Skåne