

Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030





Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030

Beslutat i regionfullmäktige 2020-02-25

Projektansvarig: Johan Gomer

Projektledare: Patrik Lindblom/Emma Morin

Projektgrupp: Emma Morin, Anders Jönsson, Moa Åhnberg, Malin Aparicio, Ola Solér, Mattias Schiöth, Henrik Jörgensen, Daniel Lind, Mats Ohlsson, Fredrik Schell, Iris Rehnström, Johan Gomer

Layout: Länge Leve Kommunikation

Utgivet av: Region Skåne 2020

Inledning

Dagligen reser över 250 000 personer med kollektivtrafiken i Skåne, men kollektivtrafiken tar inte bara människor från en punkt till en annan, den är ett verktyg för att skapa ett Skåne med både fungerande arbets- och bostadsmarknad. Den bidrar också till ett mer hållbart resande både utifrån såväl sociala som ekologiska perspektiv. Att arbeta strategiskt med kollektivtrafiken är därför en viktig del för den regionala utvecklingen i Skåne och bidrar till att nå den regionala utvecklingsstrategins målbild om det öppna Skåne 2030.

Region Skåne ansvarar för att samordna de regionala utvecklingsfrågorna och leda arbetet med att ta fram den regionala utvecklingsstrategin, samordna insatserna för dess genomförande samt upprätta och fastställa planen för regional infrastruktur. Som regional kollektivtrafikmyndighet ska Region Skåne enligt Lagen om kollektivtrafik regelbundet fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken i ett trafikförsörjningsprogram.

Genom att sätta strategiska ramar och mål för kollektivtrafikens utveckling som tydligt hänger samman med andra delar av transportplaneringen, möjliggörs resurseffektivitet och största möjliga utväxling av de insatser och investeringar som genomförs.



Innehåll

Inledning.....	3
Innehåll.....	5
Varför tar vi fram ett trafikförsörjningsprogram?	6
Kollektivtrafikens roll för Skånes utveckling.....	12
Mål	22
Kollektivtrafiken i Skåne – Nuläge och potential.....	28
Ställningstaganden och riktlinjer för utveckling av trafiken.....	36
Satsningar på kollektivtrafik	44
Kommersiell trafik	56
Ekonomi och finansiering	60

Bilagor:

1. Samråd
2. Sammanställning remissynpunkter
3. Ökad marknadsandel för kollektivtrafiken i Skåne
4. Stråkanalys buss
5. Bytespunkter och tillgänglighetsanpassning
6. Kommersiell regional trafik i Skåne
7. Kommersiellt erbjudande Skåne
8. Trafikavtal
9. Trafik i Region Skånes regi

Läs mer:

www.utveckling.skane.se

www.skane2030.se

www.byggstartskane.se

www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planer-och-beslutsunderlag/

Nationell-planering/nationell-transportplan-2018-2029/

1

Varför tar vi fram ett trafikförsörjningsprogram?

Att arbeta strategiskt med kollektivtrafiken är en viktig del för den regionala utvecklingen i Skåne. Kollektivtrafiken tar inte bara människor från en punkt till en annan, den är även ett verktyg för att skapa ett Skåne med fungerande arbets- och bostadsmarknad. Region Skåne har ambitiösa utvecklingsplaner för transportsystemet som helhet och trafikförsörjningsprogrammets roll är att ge en tydlig inriktning med mål för kollektivtrafiken i Skåne.

Genom att sätta strategiska ramar och mål för kollektivtrafikens utveckling, som tydligt hänger samman med andra delar av transportplaneringen, möjliggörs resurseffektivitet och största möjliga utväxling av insatser och investeringar. Region Skåne ansvarar för att samordna de regionala utvecklingsfrågorna genom att ta fram den regionala utvecklingsstrategin samt samordna insatserna för dess genomförande. Dessutom upprättar och fastställer Region Skåne planen för den regionala transportinfrastrukturen.

Region Skåne är även regional kollektivtrafikmyndighet med ansvar dels för den regionala kollektivtrafiken i Skåne, sjukresor samt dels för färdtjänst och riksfärdtjänst i 24 kommuner¹. Som regional kollektivtrafikmyndighet ska Region Skåne enligt kollektivtrafiklagen (2010:1065) regelbundet fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken i ett trafikförsörjningsprogram. Genom Skånetrafiken genomför Region Skåne den del av kollektivtrafiken som sker i offentlig regi.

Trafikförsörjningsprogrammet är tillsammans med budgeten det viktigaste dokumentet för regionfullmäktiges styrning av den regionala kollektivtrafiken. I programmet beskrivs såväl mål med indikatorer som ställningstaganden för kollektivtrafikens utveckling samt riktlinjer för utvecklingen den kommande tioårsperioden. Många utvecklingsfrågor behöver dock en betydligt längre horisont och därför görs i vissa fall utblickar längre fram. Programmets genomförandetakt bestäms av det ekonomiska utrymmet och gjorda prioriteringar i samband med det årliga budgetbeslutet i Region Skåne.

Trafikförsörjningsprogrammet syftar till att vara en politisk styrning av den långsiktiga utvecklingen av kollektivtrafiken i Skåne. Syftet är också att ge en bild av vilken kollektivtrafik som kan förväntas i Skåne. Utgångspunkten för trafikförsörjningsprogrammet är den Regionala utvecklingsstrategin. Dess koppling till övriga dokument inom Region Skåne framgår i figuren på sidan 10.

¹ Bjuv, Bromölla, Båstad, Eslöv, Helsingborg, Hässleholm, Hörby, Höör, Kristianstad, Landskrona, Lomma, Osby, Perstorp, Sjöbo, Simrishamn, Skurup, Svalöv, Svedala, Tomelilla, Ystad, Åstorp, Ängelholm, Örkeljunga och Östra Göinge.

Lag (2010:1065) om kollektivtrafik 2 kapitel i sammandrag

- §1** Landsting och kommuner inom ett län ansvarar gemensamt för den regionala kollektivtrafiken.
- §2** I varje län ska det finnas en regional kollektivtrafikmyndighet (RKM).
- §8** Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram (TFP) fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken.
- §9** Trafikförsörjningsprogrammet ska tas fram i samråd med regionala kollektivtrafikmyndigheter i angränsande län, berörda myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag, näringsliv och resenärer med flera.
- §10** Innehållskrav på trafikförsörjningsprogrammet:
1. Behov av regional kollektivtrafik.
 2. Omfatta alla former av regional kollektivtrafik.
 3. Åtgärder för att skydda miljön.
 4. Tidsbestämda mål för anpassning för personer med funktionsnedsättning.
 5. Bytespunkter som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer.
 6. Omfattning av färdtjänst och prissättning av denna.
- §13** Regional kollektivtrafikmyndighet ska verka för att kollektivtrafiken är tillgänglig för alla resenärsgupper.
- §15** Regional kollektivtrafikmyndighet ska verka för en tillfredställande taxiförsörjning i länet.

Från trafikförsörjningsprogram till trafik

Trafikförsörjningsprogrammet har tagits fram av kollektivtrafiknämnden tillsammans med regionala utvecklingsnämnden och efter brett samråd med ett stort antal intressenter. I bilaga 1 finns en sammanställning över samrådsprocessen och i bilaga 2 ges en sammanfattning av inkomna remissyttranden.

Trafikförsörjningsprogrammet ramar in vad som behövs för att utveckla kollektivtrafiken så att kollektivtrafiken blir attraktiv, dagens resenärer behålls och fler nya börjar åka kollektivt. Programmets inriktning utgår från den regionala utvecklingsstrategin, strategi för det flerkärniga Skåne och strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050. Det omfattar behovet av såväl offentligt finansierad trafik som kommersiell

trafik. En konkretisering av trafikförsörjningsprogrammet görs årligen i Skånetrafikens planer och program.

För att förverkliga insatserna i trafikförsörjningsprogrammet är i många fall infrastrukturen avgörande. Vid framtagande och genomförande av nationell och regional transportinfrastrukturplan ligger därför trafikförsörjningsprogrammet till grund för de åtgärder som föreslås.

I en kontinuerlig process mellan Region Skåne, Trafikverket, berörda kommuner och trafikföretag säkerställs att rätt infrastruktur- och kollektivtrafikåtgärder på regionalt, statligt och kommunalt vägnät prioriteras och genomförs.



2 Västra Hamnen
via Kockum Fritid

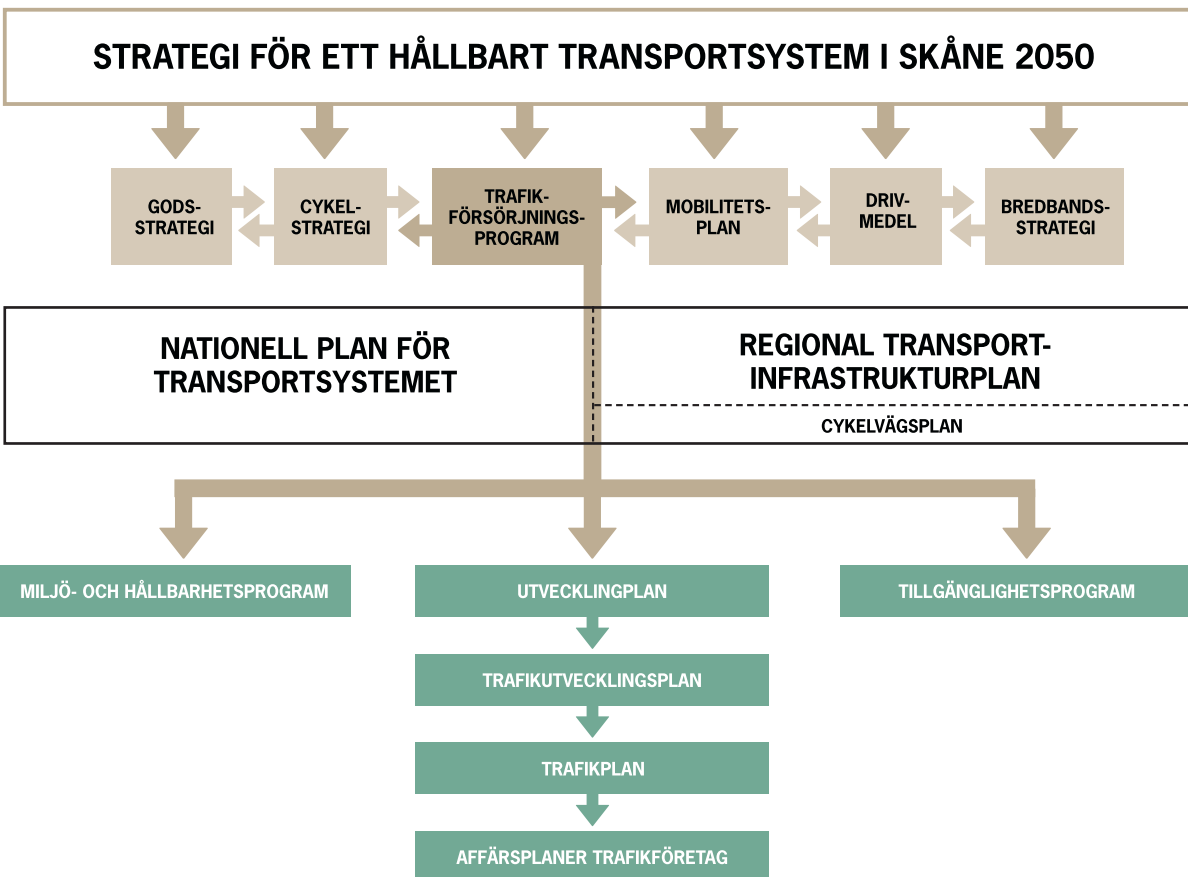
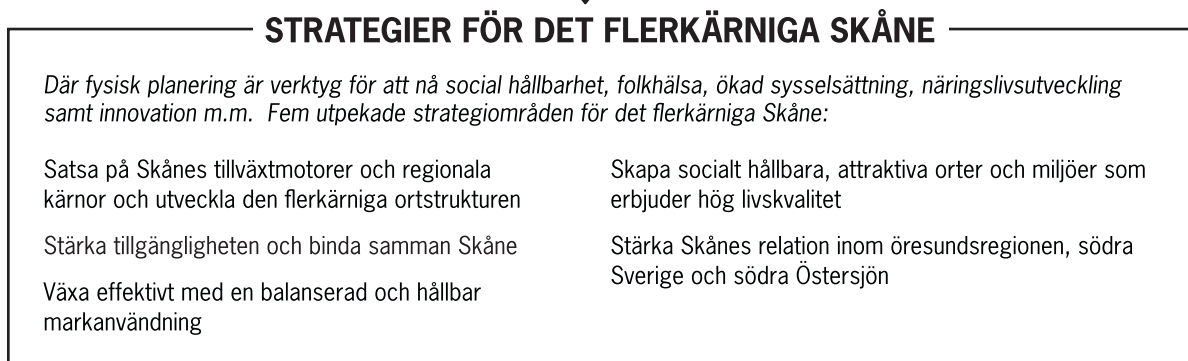
Skånetrafiken

XUM 933

SEB

Skånetrafiken
i samarbete med
KODRA

2436



Skånes regionala utvecklingsstrategi, Det öppna Skåne 2030: Region Skåne har ett regionalt utvecklingsansvar för Skåne, enligt Lag (2010:630) och utarbetar och fastställer en strategi för regionens utveckling och samordna insatser för genomförandet av denna. Skånes regionala utvecklingsstrategi, Det öppna Skåne 2030 antogs år 2014 och har pekat ut fem prioriterade ställningstaganden, bland annat om att Skåne ska bli en stark hållbar tillväxtmotor och att Skåne ska dra nytta av sin flerkärniga orsstruktur.

Strategier för det flerkärniga Skåne: Kopplar samman det regionala utvecklingsarbetet med kommunernas översiktsplanering. Region Skåne arbetar tillsammans med de skånska kommunerna med Strukturbild för Skåne. År 2013 togs Strategier för det flerkärniga Skåne fram, syftet är att genom fysisk planering konkretisera målbilden om Det flerkärniga Skåne.

Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050: Tydliggör vägval, mål och prioriteringar för en långsiktig planering av transportsystemet i Skåne. Revideras vart fjärde år, inför ny planomgång av nationell och regional transportplan, strategin konkretiseras och fördjupas i nedan dokument.

Trafikförsörjningsprogram för Skåne: Ger en samlad bild över hur kollektivtrafiken avses utvecklas långsiktigt i enlighet med de regionala utvecklingsmålen. Programmet revideras vart fjärde år.

Cykelstrategi för Skåne: Synliggör hur cykeln kan stärkas som ett eget trafikslag. Strategin tar ett helhetsgrepp och beskriver utbyggnad av infrastruktur, cykelturism, planering och innovation.

Mobilitetsplan för Skåne: Tar ett samlat grepp om arbetet med ett mer hållbart resande i Skåne med fler som går, cyklar och reser med kollektivtrafiken. Fokus ligger på attityd, beteendepåverkande åtgärder och hur de samverkar med fysiska investeringar.

Bredbandsstrategin för Skåne: Tydliggör målbilden för tillgång till bredband i Skåne, belyser behovet och nyttorna av tillgång av bredband ur ett samhällsperspektiv samt belyser olika aktörers ansvar, för att nå de uppsatta målen. Uppdatering pågår.

Handlingsplan för drivmedel: Handlingsplanen för fossilfria drivmedel ska redogöra för delmål och insatsområden som behövs för att styra utvecklingen mot ett klimatneutralt och fossilbränslefritt Skåne år 2030.

Nationell transportplan: En långsiktig ekonomisk planering av det samlade transportsystemet för väg, järnväg, sjöfart och luftfart, planen är 12-årig. Tas fram av Trafikverket, med uppdrag från regeringen. Revideras vart fjärde år.

Regional transportinfrastrukturplan (RTI-plan): Den regionala infrastrukturplanen styr hur statens pengar för infrastruktur används på den regionala infrastrukturen, planen är 12-årig. Region Skåne upprättar planen på uppdrag från regeringen och med en ekonomisk ram som angetts av regeringen. Revideras vart fjärde år.

Cykelvägsplan för Skåne: I RTI-planen finns en ansats om vilka insatsområden för cykel som är prioriterade. Cykelvägsplanen beskriver vilka objekt på det regionala vägnätet som ingår i potten Riktade åtgärder, regionala cykelvägar. Är en fördjupning till RTI-planen.

Miljö- och hållbarhetsprogram: Fokuserar på Skånetrafikens miljö- och hållbarhetsarbete som utgår från fokusområdena fossilbränslefrihet och energieffektivitet, ren luft och minimerat buller samt ansvarstagande i leverantörskedjan. Arbetet drivs i enlighet med Region Skånes ISO 14001-certifikat.

Utvecklingsplan: Beskriver de kommande fem årens produkt- och tjänsteutveckling. Planen innefattar aspekter som möjliggörare, infrastruktur, produkter och tjänster. Åtgärderna i planen styr i vilken ordning och takt produkt- och tjänsteutvecklingen sker och ger även inspel till kommande trafikförsörjningsprogram.

Trafikutvecklingsplan: Omsätter trafikförsörjningsprogrammet genom att beskriva hur buss- och tågtrafiken ska utvecklas på tre till fyra års sikt kopplat till Skånetrafikens mål om marknadsandel, resande och punktlighet. Planen klassificerar stråk och beskriver brister, åtgärder och effektiviseringar för dessa. Planen revideras årligen och bryts ned i en trafikplan.

Trafikplan: Är ettårig och beskriver hur trafikförsörjningsprogram och trafikutvecklingsplan omsätts i kombination med budget och flerårsplan till konkreta åtgärder i trafiken. Planen utgör ramen för den detaljplanering som sker tillsammans med trafikföretag, kommuner, grannlän och Trafikverket inför tidtabellsskiftet.

Affärsplaner trafikföretag: Skrivs mellan Skånetrafikens och de företag som utför trafiken. För varje trafikavtal finns en gemensam affärsplan med fastställda mål, inriktning och ambitioner kring den avtalade trafiken samt vilka aktiviteter som genomförs för att uppnå dessa.

2

Kollektivtrafikens roll för Skånes utveckling



Region Skånes strategiska inriktning för trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030 grundar sig på en planering för långsiktigt hållbar utveckling. Ett hållbart och effektivt resande mellan olika platser är en förutsättning för tillväxt och välfärd för ett attraktivt Skåne, att leva, besöka och verka i. Trafikförsörjning behöver vara resurseffektiv, skonsam för miljö och natur, inkluderande för alla och bidra till möten, utveckling och möjliggöra kommunikation efter de behov och målpunkter som existerar. De satsningar som presenteras i trafikförsörjningsprogrammet tar sin utgångspunkt både i hur det ser ut idag och vilka utmaningar Skåne står inför kopplat till kollektivtrafiken.

Skåne ska bli en stark tillväxtmotor som drar nytta av sin flerkärniga Ortsstruktur

Skåne är med sina 1,3 miljoner invånare en av Sveriges tre storstadsregioner och är samtidigt en del av Öresundsregionen med Köpenhamn som tillväxtmotor. Dessutom har Skåne en tydlig flerkärnig Ortsstruktur med flera regionala kärnor och tillväxtmotorer. Dessa geografiska förutsättningar är viktiga utgångspunkter för hur transportinfrastrukturen och kollektivtrafiken ska utvecklas.

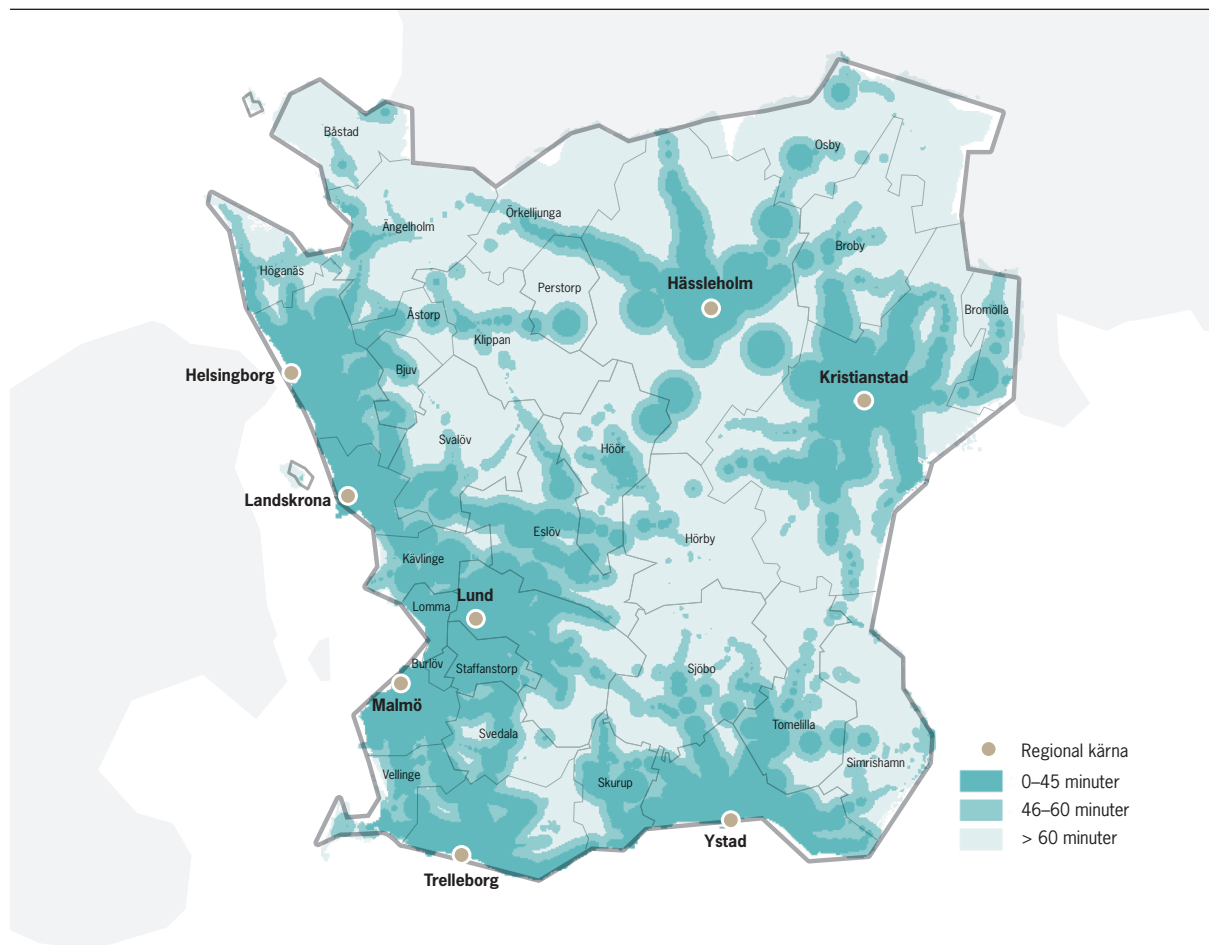
Flerkärnigheten skapar gynnsamma förutsättningar för Skåne att vara en sammanhängande och funktionell region avseende arbete, boende och utbildning, men det ställer också krav på en utvecklad tillgänglighet för att få en ökad interaktion mellan orterna. Kollektivtrafiken är och behöver fortsätta att vara en möjliggörare för människor att förflytta sig på ett ekonomiskt och hållbart sätt i Skåne.

En central utgångspunkt för att Skånes flerkärniga Ortsstruktur ska nyttjas optimalt är att de regionala kärnorna och tillväxtmotorerna är väl sammankopplade. Övriga orter behöver också kopplas till någon eller några av de regionala kärnorna eller tillväxtmotorerna. Då kan spridningseffekterna av utvecklingen ske i både de större städerna och omlandet.

En stark befolkningsutveckling förväntas i Skåne de närmaste åren. Fram till år 2025 beräknas antalet invånare öka med 12%. Befolkningsstrukturen kommer

också att ändras och både andelen barn och personer i åldrarna 80 år och äldre som förväntas växa mest. Den största befolkningsökningen kommer att ske i de tre tillväxtmotorerna, Malmö, Lund och Helsingborg. Prognosen visar också på en ökad koncentration av unga till de stora städerna samt större demografiska skillnader mellan stad och land.

Idag har Skåne en delad arbetsmarknad och det finns behov av att bättre binda ihop de två. Detta för att underlätta möjligheterna både för individen att få ett arbete och för företag att knyta till sig rätt kompetens. På en alltmer specialiserad arbetsmarknad ökar svårigheten att matcha utbud och efterfrågan av arbetskraft på en liten geografisk yta, vilket ytterligare ökar behovet av att tidsförtäta Skåne och att göra det möjligt att pendla med kollektivtrafik till sitt arbete. En hög geografisk tillgänglighet mellan olika delar och orter i Skåne innebär en bättre tillgång till det utbud som finns gällande arbete, boende, utbildning, service och kultur. De största utmaningarna för den geografiska tillgängligheten i Skåne återfinns framförallt i de sydöstra delarna av Skåne där avstånden till närmsta tillväxtmotor är lång och därmed den regionala kärnan Ystad som ligger närmre får en ännu viktigare funktion.



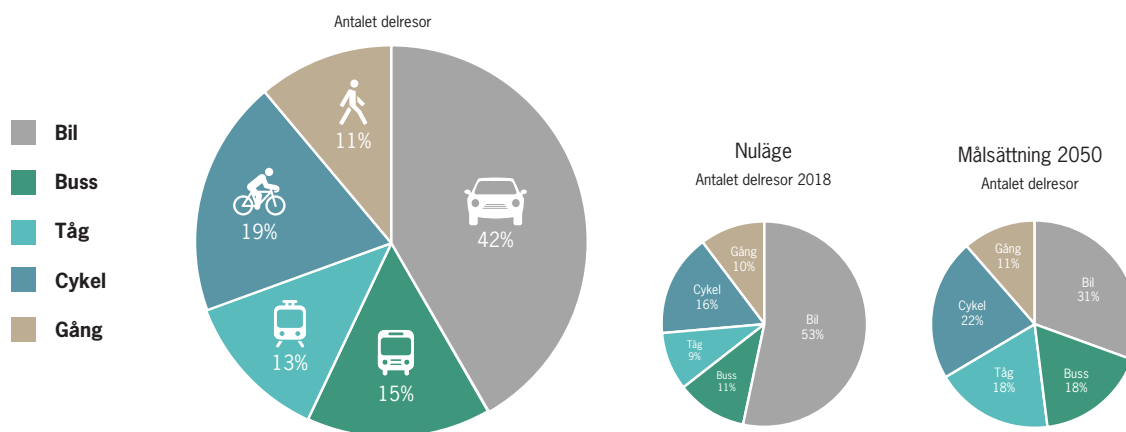
Att resa med kollektivtrafiken är att resa hållbart

Kollektivtrafiken har en positiv påverkan för såväl den miljömässiga som den sociala hållbarheten. När fler väljer att resa hållbart ökar den fysiska aktiviteten samtidigt som klimatpåverkan, buller och luftföroreningar minskar jämfört med om resenären hade tagit bilen. 70% av koldioxidutsläppen från vägtrafiken kommer från persontransporter (mätt i andel av inrikes transporter). Att resa med buss ger i genomsnitt mindre än en fjärdedel av klimatpåverkan än resor med bil. Detta betyder att det finns miljömässiga vinster med att öka andelen resor med kollektivtrafik, förutsatt att antal personer som sitter på bussen är tillräckligt många. Transporter med tåg ger i sin tur bara en bråkdel av de utsläpp som genereras av bussar och är ett ännu bättre alternativ ur miljöhänseende.

Samhällsvinsterna med ett förändrat resande uppskattas till drygt 4 miljarder kronor årligen, till följd av förbättrad

folkhälsa genom att fler går, cyklar och åker kollektivt, men också genom att fossilfria drivmedel och elfordon används.

Med bättre förutsättningar att gå, cykla och åka kollektivt ges även de som inte har råd eller möjlighet att ha bil bättre tillträde till fler samhällsfunktioner och arbetsmarknader. Ökad tillgänglighet ger stora samhällsvinster genom minskat utanförskap, vilket är viktigt för demokrati och jämlikhet. Kollektivtrafiken genererar dessutom både flöden av fotgängare och människor som uppehåller sig i väntan på buss eller tåg. Det är en viktig källa för att skapa liv på såväl större som mindre orter, där bytespunkter också kan vara viktiga mötesplatser.



Färdmedelsfördelning i Skåne, nuläge och önskat mål för år 2030 respektive år 2050. En central del i färdmedelfördelningen för personresor är Skånes mål om att kollektivtrafikens marknadsandel ska uppgå till minst 40% av den motoriserade trafiken år 2030.

Kollektivtrafiken behöver nyttjas mer i förhållande till bilen

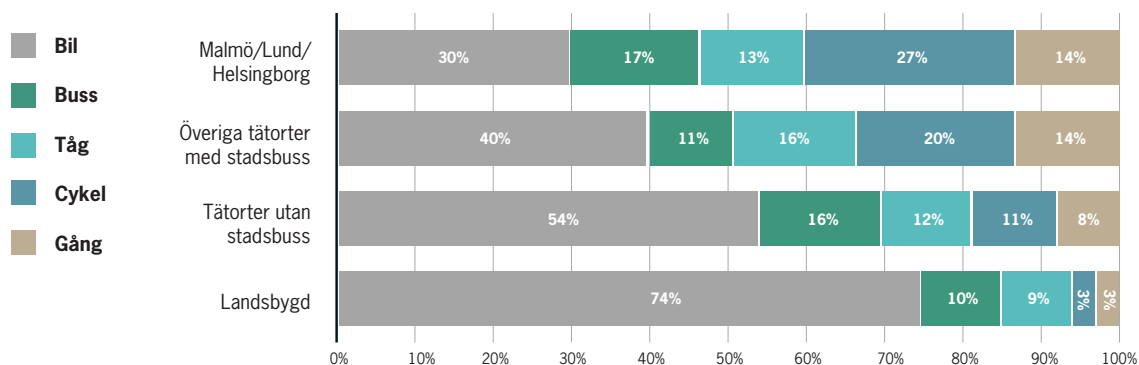
Idag sker ungefär en fjärdedel av alla resor i Skåne med kollektiva färdmedel samtidigt som mer än hälften sker med bil. För att skapa förutsättningar för en kollektivtrafik som kan möta upp de behov och förväntningar som ställs på den behöver färdmedelsfördelningen för alla de resor som görs förändras. Biltrafiken behöver minska samtidigt som andelen resor med kollektiva färdmedel samt med cykel och till fots behöver öka.

I *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050* har en färdmedelsfördelning som anger en målbild för persontransporter i Skåne tagits fram. Den uppsatta

färdmedelfördelningen kan inte nås av en enskild part utan ett gemensamt arbete behöver göras för att få en förflyttning mot en ökad andel hållbara färdmedel. För att kunna nå och hantera det resande som motsvarar målet avseende kollektivtrafik, krävs omfattande infrastrukturopsatningar i Skåne.

Eftersom förutsättningarna att nå målet varierar i olika delar av Skåne har också målet brutits ner och där ambitionsnivån är allra högst satt i de större städerna medan landsbygden och mindre orter förväntas bidra i lägre grad till målet.

Antal Resor 2030



Färdmedelsfördelning i Skåne, önskat mål för år 2030 uppdelat på ortsstorlek

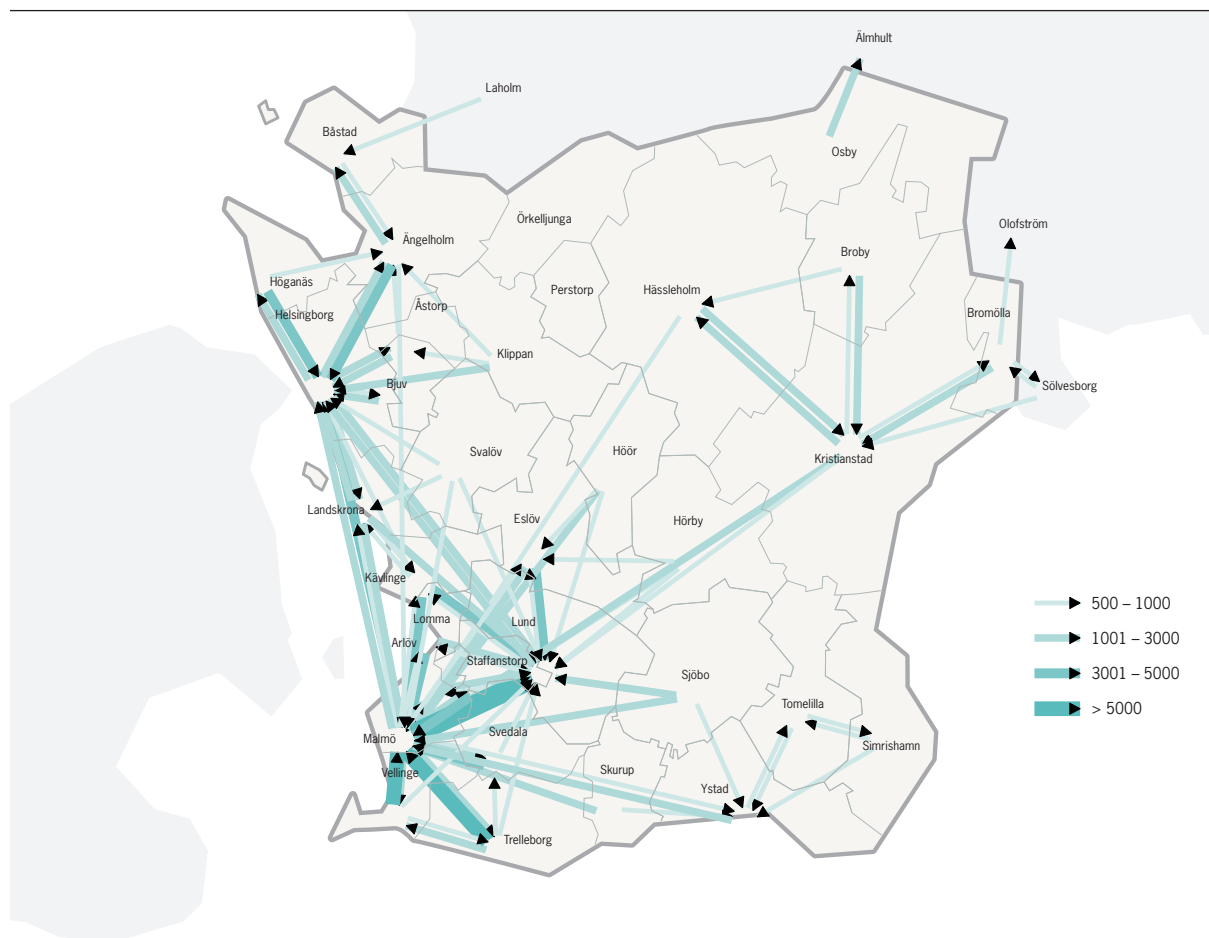
En betydande del av resandet med kollektivtrafik i Skåne består idag av arbetspendling. Det är dessa resor som ofta, tillsammans med skolresor, ställer krav på kapaciteten eftersom resorna till stor del är koncentrerade till några få timmar på morgonen och eftermiddagen. Dessa resor har också en viktig roll i att ge ungdomar möjlighet till utbildning samt till att bidra till ökad sysselsättning i Skåne. Dessa resor är därmed- och kommer fortsatt vara grunden till flertalet av kollektivtrafikstråken i Skåne.

Förutom arbetspendling har tidigare studier (som exempelvis Trivectors utredning 40% marknadsandel, bilaga 3) visat att det finns en stor potential att öka fritidsresandet med kollektivtrafik. Till skillnad från arbetsresor är dessa mer utspridda under dagen och har därför större potential att rymmas inom befintlig kollektivtrafik utan att det leder till ökat kapacitetsbehov. Kartläggning av kollektivtrafikresandet sommardag och helg visar att flera stråk i Skåne har lika mycket eller i vissa fall mer resande sommardag

som under vinterhalvåret och här krävs fortsatt arbete för att se över möjligheterna till bättre anpassade tidtabeller i ännu högre grad anpassade efter fritidsresandes behov. Fortfarande saknas dock tillräckligt med kunskap om hur denna potential tas tillvara på bästa sätt och fortsatta studier inom området behöver genomföras.

En god samverkan mellan Region Skåne och kommunerna krävs för att kunna identifiera och hitta lösningar för arbetsplatser och målpunkter för fritidsresande som är lokaliserade utanför de större orterna. Till dessa områden är resandet ofta mer spritt vilket försvårar möjligheten att hitta lösningar för effektiv och attraktiv kollektivtrafik. Detta i kombination med goda parkeringsmöjligheter för bil vid resmålen ökar utmaningen att få ett tillräckligt resande för underlag för linjelagd trafik. En kombination av flera färdmedel där kollektivtrafik är en del av resan kan här vara en möjlig lösning.

Mellankommunal och länsgränsöverskridande arbetspendling 2017



Infrastruktursatsningar i Skåne skapar förutsättningar för kollektivtrafiken

Infrastrukturåtgärder och trafikering samspelar i ett ömsesidigt beroende och går ofta hand i hand. Ett transportslagsövergripande synsätt där färdmedlen och infrastrukturen kompletterar varandra snarare än konkurrerar bidrar till att planering behöver anpassas efter de geografiska förutsättningar som råder i Skåne.

Det finns en stor potential att bygga mer i Skånes stationsnära lägen. Detta ger möjligheten att både till att kunna öka bostadsbyggandet och att skapa bättre tillgänglighet till kollektivtrafiken. Under de senaste åren har det öppnat ett stort antal nya tågstationer i Skåne och i dagsläget finns 75 stationer. En viktig del för att åstadkomma denna typ av utveckling handlar om att med hjälp av transportinfrastrukturen skapa goda kopplingar till och från dessa bytespunkter för

att på så vis få hela resan att fungera. Detta förutsätter att väghållaren kan erbjuda trygga och säkra parkeringar för såväl bil och cykel.

I den regionala transportinfrastrukturplaneringen läggs stort fokus på åtgärder för kollektivtrafik och cykel. Men det handlar också om att öka kapaciteten i den befintliga infrastrukturen, bland annat genom att köra nya typer av tåg och bussar.

Bilen är ett färdmedel som kommer att ha en fortsatt viktig roll på landsbygden och det finns potential att koppla samman resor som sker med bil till kollektivtrafiknoder genom attraktiva pendlarparkeringar, vilket möjliggör en attraktiv och enkel resa.

Regional transportinfrastrukturplan 2018-2029

Förslag till Regional transportinfrastrukturplan i Skåne 2018-2029 innebär satsningar på infrastruktur som medger ökad robusthet, ökad eller ändrad trafikering och kopplar starkt till trafikförsörjningsprogrammet för Skåne samt tågstrategiskt underlag. Följande åtgärder i RTI-planen hänger ihop med utökad trafikering enligt trafikförsörjningsprogram för Skåne;

- Persontrafik på Godsstråket genom Skåne
 - Åstorp-Teckomatorp etapp 3
 - Lommabanan etapp 1
 - Lommabanan etapp 2 (Malmöpendeln)

- Trimningspaket järnväg på bl a Ystad- och Österlenbanan
- Kollektivtrafik
 - Regionalt superbusskoncept
 - Tillgänglighetsanpassning av busshållplatser

Stora satsningar görs på cykelvägar som utgör en viktig del i hela-resan-perspektivet som är en viktig del i kollektivtrafiken, inte minst satsningarna som kopplar till kollektivtrafikens bytespunkter.

Läs mer i RTI-planen

Nationell transportplan 2018-2029

Trafikverket har, på uppdrag av och efter direktiv från regeringen, tagit fram Nationell transportplan för transportsystemet 2018-2029. Följande namngivna åtgärder i den nationella transportplanen hänger ihop med en utökad trafikering enligt trafikförsörjningsprogram för Skåne (exklusive åtgärderna som samfinansieras av den regionala transportinfrastrukturplanen);

Superbussar i Skåne, åtgärder i statlig infrastruktur

För att skapa ett attraktivt och tillgängligt kollektivtrafiksystem och bidra till positiv utveckling i områden utanför järnvägsnätet. Objektet innebär anpassning av vägar och stationer som tillhör den statliga infrastrukturen för att öka framkomlighet, komfort och tillförlitlighet i busstrafiken på stamvägarna E6 och E22.

Södra stambanan

Flackarp–Arlöv, utbyggnad till flerspår

Den nya utformningen innebär att banan får ytterligare två spår och att stationerna i Hjärup, Åkarp och Arlöv byggs om och förbättras.

Lund (Högevall)–Flackarp, fyrspår

För att förbättra kapacitet och robustheten behövs utbyggnad från två till fyra nya spår mellan Högevall (söder om Lund C) och Flackarp samt en ny regional-tågsstation i Klostergården.

Lund – Hässleholm, höghastighetsbana

Trafikverket planerar en dubbelspårig järnväg för höghastighetståg och snabba regionaltåg mellan Hässleholm och Lund. Den nya järnvägen skapar möjlighet för snabbare resor mellan storstadsregionerna, smidigare arbetspendling och avlastar Södra stambanan.

Skånebanan

Åstorp–Hässleholm, 160 kilometer i timmen

För att förbättra restiden och öka kapaciteten på banan genomförs signalåtgärder som möjliggör högre tillåten hastighet, 160 kilometer per timme, mellan Åstorp och Hässleholm.

Hässleholm–Helsingborg

förlängt mötesspår och höjd hastighet

Kapaciteten och restiderna förbättras genom att befintligt mötesspår mellan Klippan och Hyllstofta förlängs till ett 2800 meter långt partiellt dubbelspår, del av signalsystemet i Klippan förbättras och hastighetshöjning sker på sträckorna Hässleholm–Åstorp och Åstorp–Bjuv. Även byte av spår och växlar mellan Åstorp och Bjuv för att möjliggöra hastighetshöjningen ingår.

Västkustbanan

Ängelholm–Maria

För att öka kapaciteten på banan kommer delsträckan Ängelholm–Maria byggas ut till dubbelspår. Maria station ska utformas så att det i framtiden ska vara möjligt att utöka de mellanliggande plattformarna med fyra spår.

Helsingborg–Maria

För att öka kapaciteten och robustheten på banan kommer sträckan Maria–Helsingborg byggas ut till dubbelspår i tunnel.

Godsstråket genom Skåne

Åstorp–Teckomatorp, etapp 3

För att öka kapaciteten på banan och göra det möjligt att bedriva persontrafik planeras nya plattformar i Billesholm, Kågeröd och Svalöv samt nya mötesstationer i Kågeröd och Svalöv. Projektet innehåller även en vägport samt ny infart till Kågeröd och avser även att förbättra kapaciteten mellan Kävlinge och Arlöv.

Lommabanan, etapp 1

För att möjliggöra persontrafik för att underlätta pendling i västra Skåne kommer nya stationer att öppna i Lomma och Furulund. Det kommer också att byggas ett nytt mötesspår i Stävie.

Malmöpendeln (Lommabanan etapp 2)

Åtgärderna innefattar nya stationer i Alnarp och Flädie, nytt mötesspår vid Alnarp samt förlängning av mötesspår vid Flädie. Malmöpendeln knyter samman Lommabanan, Citytunneln, Öresundsbanan och Kontinentalbanan. Malmöpendeln möjliggör snabb och effektiv pendling med Pågatågen. Åtgärden är en del i Sverigeförhandlingen och kopplat till avtalet med Malmö.

Sydostlänken

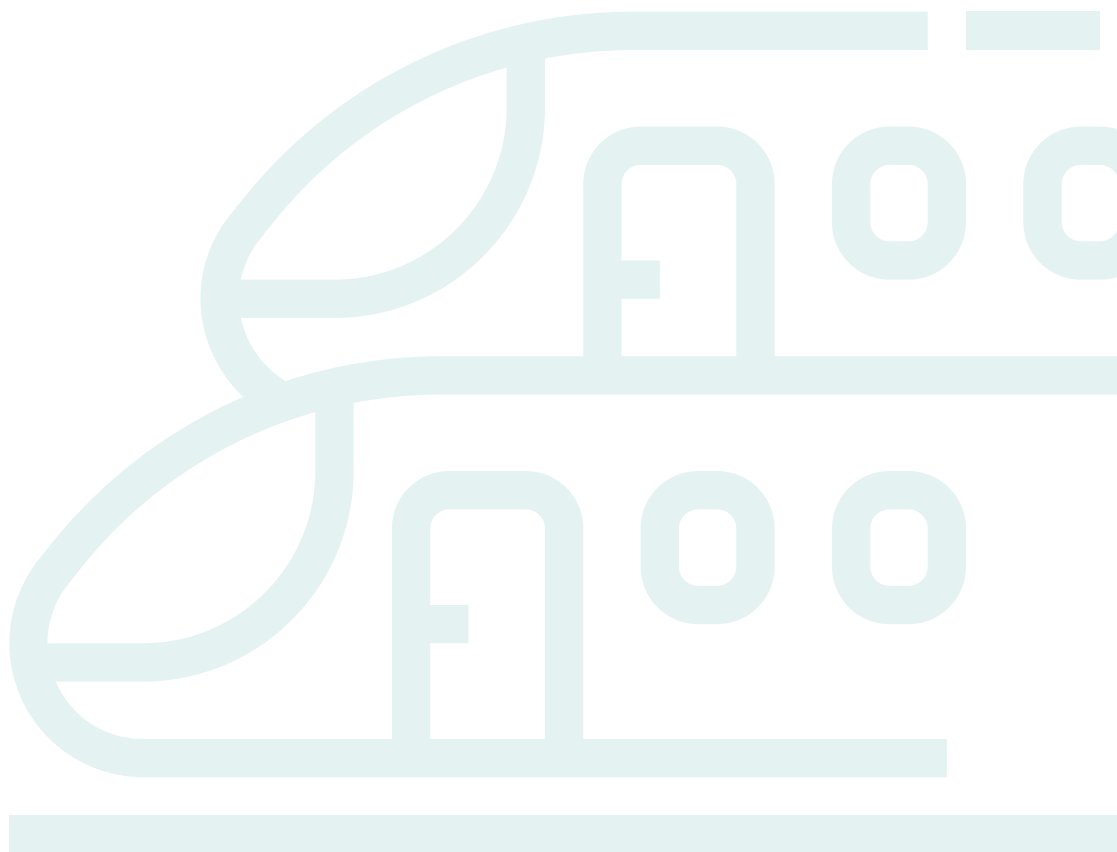
Befintlig bana mellan Älmhult och Olofström rustas upp och ny bana byggs mellan Olofström och Blekinge kustbanan för att förbättra för godstrafiken. Frågan om att även öppna upp för persontrafik på sträckan har väckts från grannregionerna vilket för Skånes del skulle innebära station i Lönsboda och delfinansiering av tågtrafik. Utredning görs med avseende på genomförbarhet och trafikeringskostnader.

Läs mer i nationell plan.

Nya stambanor skapar nya möjligheter för kollektivtrafiken

På samma sätt som det i Skåne är relevant att regionala kärnor och tillväxtmotorer både kopplas samman med varandra och med omgivande orter, är det också viktigt att de förbinds med kärnor och motorer på nationell nivå. Ett sätt att arbeta för detta har varit den så kallade Sverigeförhandlingen, med syfte att binda samman Stockholm med Malmö och Göteborg med en höghastighetsjärnväg. Med hjälp av en ny järnväg är avsikten också att öka bostadsbyggandet, kollektivtrafikandelen, genomföra cykelåtgärder samt att förbättra tillgängligheten i de tre storstadsregionerna.

Även om Sverigeförhandlingen handlar om tillgänglighet i ett nationellt perspektiv påverkar den förutsättningarna för kollektivtrafiken regionalt. Satsningen ligger långt fram i tiden och exakt hur den kommer att utformas är inte klart, men det är ändå viktigt att redan nu ta i beaktning hur en ny stambana påverkar resorna i Skåne. Det handlar dels om att en järnväg skapar ökad kapacitet vilket ger möjlighet att köra snabba regionaltåg som på ett bättre sätt skapar tillgänglighet mellan Skånes olika delar. Dels behöver det utvecklas bra och effektiva förbindelser med höghastighetsbanans stationer, något som både påverkar utvecklingen mellan orter och inom de större städerna.



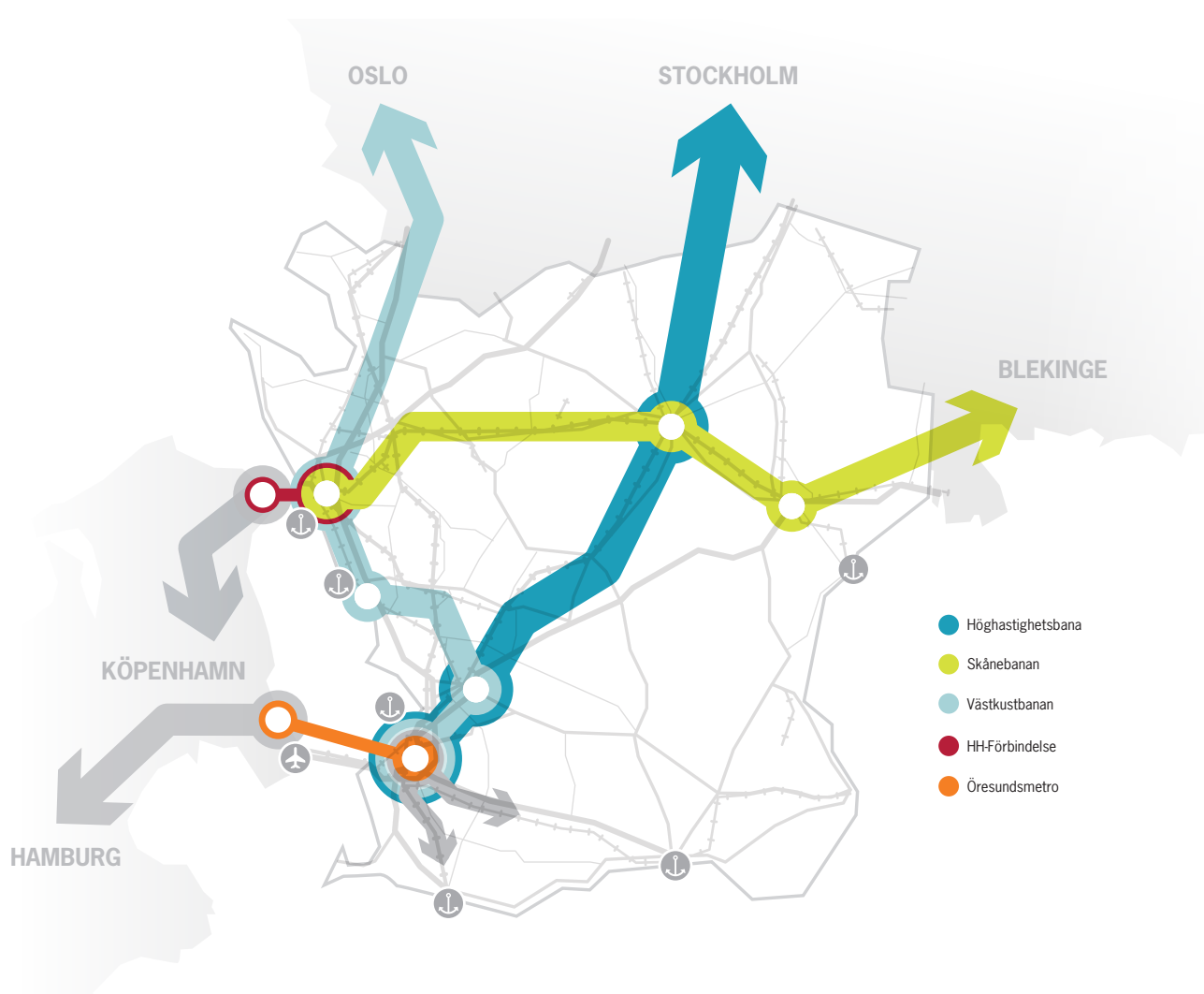
Sverigeförhandlingen

Sverigeförhandlingen genomfördes under åren 2014 till 2017. Sverigeförhandlingen var en parallellprocess som går in i planeringen av nationell transportplan och Skånes regionala transportinfrastrukturplan. Detta i sin tur påverkar och får effekter för trafikförsörjningsprogrammet.

Huvudsyftet har varit att binda samman Stockholm med Malmö och Göteborg med en höghastighetsjärnväg. Ytterligare var avsikten att öka bostadsbyggandet, kollektivtrafikandelen och genomföra cykelåtgärder samt förbättra tillgängligheten i de tre storstadsregionerna.

Som resultat från förhandlingen planeras, i Skåne tre stationer för höghastighetstågen, Malmö, Lund och Hässleholm. Utöver detta har också fokus lagts på att utveckla kollektiv- och cykeltrafiken i Malmö, Lund och Helsingborg. I Lund byggs spårväg, i Malmö utvecklas eldriven kollektivtrafik och nya expresslinjer. Dessutom utvecklas persontågstrafik längs Lomma-banan med pågatåg i halvtimmestrafik, i Helsingborg utvecklas två nya expresslinjer. I alla tre städerna görs satsningar på cykelinfrastruktur.

Läs mer byggstartskane.se.



Region Skåne har i arbetet med Sverigeförhandlingen fört dialog med de skånska kommunerna där arbetet resulterat i Skånebildens gemensamma utgångspunkter för framtida infrastruktur.

Nya depåer är en förutsättning för en expanderad trafik

I takt med att kollektivtrafiken byggs ut ökar behovet av depåkapacitet, både för verkstadsunderhåll och för uppställning. Tillräcklig och ändamålsenlig depåkapacitet för underhåll och uppställning är också en förutsättning för ett robust och effektivt trafiksystem. Utökad behov av depåkapacitet kan skapas både genom utbyggnad och optimering av befintliga depåer, eller

genom byggnation av helt nya depåer. Avseende busstrafiken finns ett utökad depåbehov redan 2021-2023 gällande Malmö och Lund. I syfte att möta den planerade utvecklingen av busstrafik kommer även depålösningarna i Helsingborg och Kristianstad behöva ses över.

Samhällsutmaningar där kollektivtrafiken både påverkas och kan göra skillnad

Kollektivtrafiken i Skåne står inför flera utmaningar som till exempel en ökande befolkning, behov av bättre matchning på arbetsmarknaden och behov av ett mer miljömässigt, hållbart resande. Därutöver finns andra samhällsutmaningar där transportsystemet spelar en stor roll. I *Strategi för ett hållbart transportsystem 2050* beskrivs dessa samhällsutmaningar och nedan sammanfattas de där kollektivtrafiken tydligt både berörs men också kan påverka och göra skillnad.

- Transporternas **utsläpp av växthusgaser och avgaser** och transporterens buller är ett växande problem som på kort tid behöver bromsas och på lång sikt stoppas helt. En välfungerande kollektivtrafik kan bidra till ett minskat bilberoende, vilket tillsammans med energieffektivisering, teknik och beteendepåverkan, är en viktig del.
- En **växande befolkning** ger ett ökat kapacitetsbehov i transportsystem och kollektivtrafiken framförallt i och till storstadsområdena.
- **Bostadsbristen ökar** i Skåne. Nya bostäder behövs och för att möjliggöra en effektiv resursanvändning är det av vikt att huvuddelen av det framtida bostadsbyggandet hamnar i kollektivtrafiknära lägen.
- **Sysselsättningsgraden i Skåne behöver öka**. För att möjliggöra en bättre matchning på arbetsmarknaden är tillgängligheten viktig. En effektiv och välfungerande kollektivtrafik kan bidra till detta.
- Bättre **utnyttjande av restiden** värderas allt högre och kravet ökar på en bekväm och tillförlitlig kollektivtrafik som möjliggör exempelvis arbete under resan.
- Hur transportsystemet utformas kan ha betydelse för dess möjlighet att bidra till att **öka den fysiska**

aktiviteten, och i förlängningen människor hälsa, genom aktiv transport med gång och cykel. En stor potential finns i att utveckla hela-resan-perspektiv där gång och cykel fungerar som anslutningsresor till kollektivtrafiken.

- Satsningar på transportsystemet har länge utgått från ekonomiska och ekologiska aspekter, men det börjar bli allt vanligare att också diskutera dem som en **social investering** som kan motverka fysiska och sociala barriärer. Kollektivtrafiken kan bidra till minskade skillnader mellan samhällsgrupper genom att även den utan bil och/eller körkort får en större tillgänglighet i samhället.
- **Större godsflöden** på redan högt belastade system skapar ett ökat behov av gods på järnvägen, vilket i sin tur konkurrerar med ökat kapacitetsbehov för passagerartrafiken.
- **Teknikutvecklingen** inom transportsektorn går snabbt och det mesta talar för att det inte kommer att stanna av. Nya IT-lösningar för till exempel reseplanering, trafikinformation, vägledning och biljettsystem kommer att påverka hur kollektivtrafiken utformas och kombineras med andra färd sätt.
- Ett transportsystem med **självkörande fordon** kan på sikt innebära nya förutsättningar för kollektivtrafiken. Det kan vara en möjlighet för exempelvis landsbygdstrafik där förarna utgör en stor del av kostnaderna. Men det kan även innebära en utmaning då kollektiva färdmedel riskerar att tappa i attraktionskraft.
- En utveckling mot fler **avgifter och subventioner** för att styra utvecklingen inom transporter skulle sannolikt skapa en större efterfrågan och ett större tryck på de tjänster som kollektivtrafiken erbjuder.

3

Mål



Målen i trafikförsörjningsprogrammet beskriver en övergripande utvecklingsnivå och har en hög ambitionsnivå. De utgår från nuläge och de utmaningar som har identifierats. Utgångspunkten har varit övergripande strategier samt mål från tidigare trafikförsörjningsprogram och från Skånetrafikens verksamhetsområde.

Fler skåningar ska välja kollektivtrafik före andra motoriserade transporter

Mål: Kollektivtrafikens marknadsandel ska uppgå till minst 40% av motoriserade transporter 2030.

De stora samhällsnyttorna skapas när kollektivtrafiken lyckas plocka marknadsandelar av andra motoriserade transporter såsom trafik med bil, motorcykel eller moped. Detta bidrar till en attraktivare region med mindre miljöpåverkan, mindre trängsel, förbättrad trafiksäkerhet och folkhälsa. Målet är ett genomsnitt för hela Skåne där de större städerna förväntas bidra till målet i betydligt högre grad än mindre orter och landsbygden.

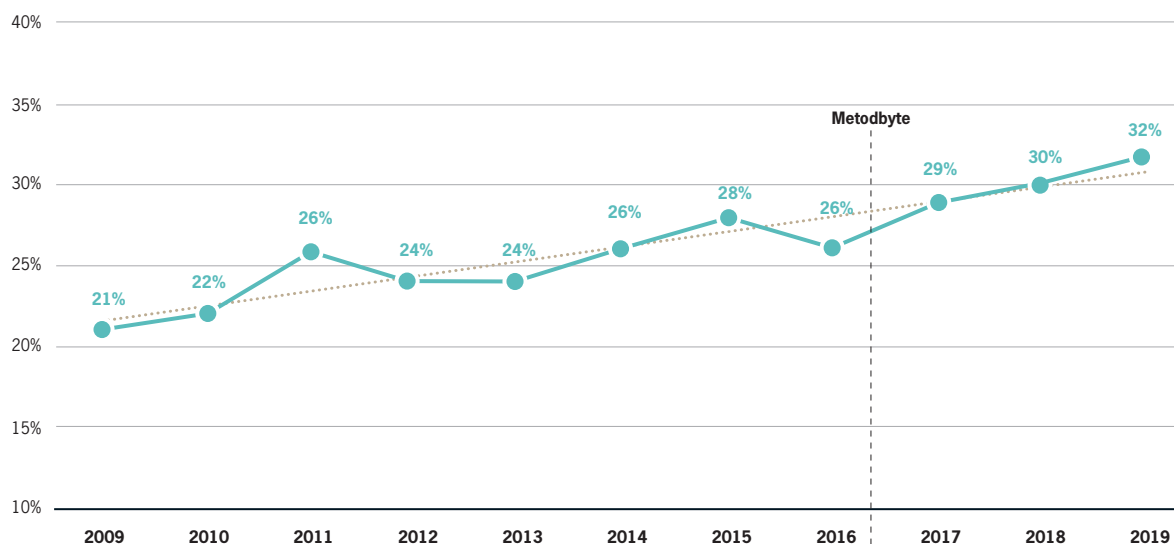
Marknadsandelen var enligt kollektivtrafikbarometern 30% år 2018. Marknadsandelen mäts som kollektivtrafikens andel mätt i antal resor av samtliga motorburna resor, det vill säga exklusive gång- och cykelresor. Siffran avser trafik i Region Skånes regi (Skånetrafiken). Årlig statistik över marknadsandelen och ett antal andra nyckeltal hämtas ur Kollektivtrafikbarometern, en branschgemensam kvalitets- och attitydundersökning som drivs och utvecklas av serviceorganisationen Svensk Kollektivtrafik. Som alla mätmetoder finns det osäkerheter i sättet att mäta marknadsandelar, vilket återspeglar sig i relativt stora variationer mellan åren. Fokus ska därför vara att se den långsiktiga trenden och inte värden under enstaka år.

En omfattande utredning (Trivectors utredning 40% marknadsandel, bilaga 3) kring vilka insatser som krävs för att målet ska vara möjligt att nå visar på att utöver Region Skånes egna satsningar på exempelvis utökad trafikering och nya fordon krävs omfattande investeringar från kommuner och Trafikverket i framkomlighetsåtgärder, pendlarparkeringar samt andra investeringar som skapar robusthet i systemet. Kommunernas parkeringspolitik samt olika statliga åtgärder har dessutom stor inverkan på möjligheten att nå målet.

En ökning till 40% innebär en utmaning som kräver stora insatser av flera olika aktörer. Omräknat i antal resor innebär marknadsandelsmålet drygt 300 miljoner resor per år 2030.

En viktig insikt är att befintlig infrastruktur och beslutade utbyggnadsplaner för de kommande 12 åren inte kommer räcka för inte klara den mängd trafik som krävs för att kunna nå marknadsandelsmålet. Därför behövs fortsatta omfattande infrastrukturinvesteringar på främst järnväg men även väg om målet ska bli verklighet till 2030. Detta kan innebära att verka för att tidigare reläggas infrastruktursatsningar inom Skånepaketet och generellt arbeta med berörda aktörer för högre framkomlighet i vägtrafiken.

Kollektivtrafikens marknadsandel åren 2009-2019



Källa: Kollektivtrafikbarometern

Den geografiska tillgängligheten med kollektivtrafik ska utvecklas

Mål: Andelen skåningar som kan ta sig med gång, cykel eller kollektivtrafik till sitt arbete ska öka.

Mål: Minst 92% av skåningarna ska erbjudas minst 10 dagliga (vardagar) resmöjligheter till någon av regionens tillväxtmotorer (Malmö, Lund, Helsingborg, Hässleholm/Kristianstad) med en restid på maximalt 60 minuter.

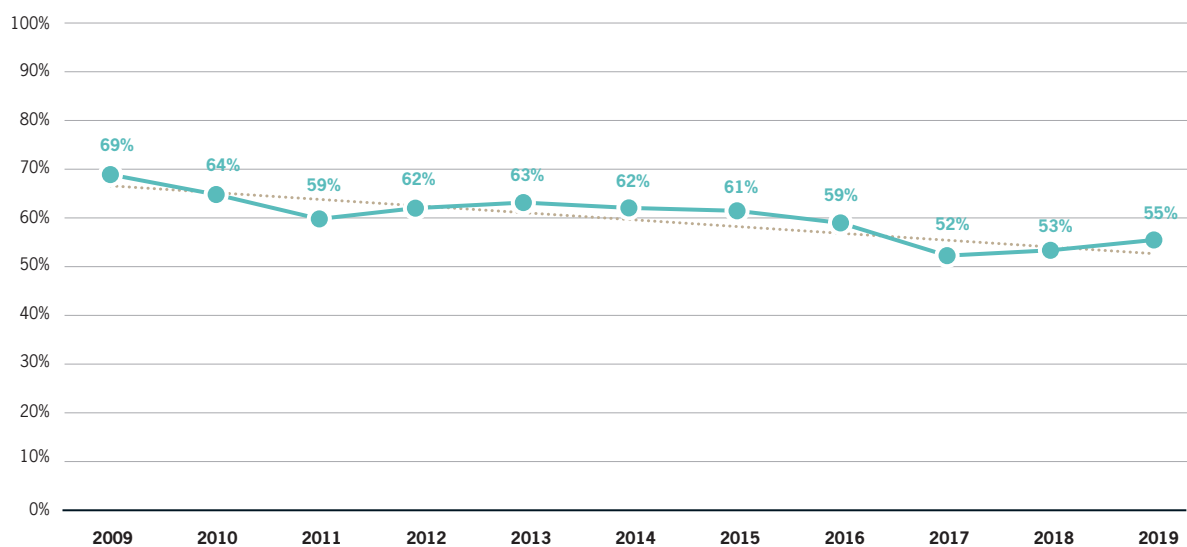
Mål: Minst 92% av skåningarna ska erbjudas minst 10 dagliga (vardagar) resmöjligheter till någon av regionens regionala kärnor (Malmö, Lund, Helsingborg, Landskrona, Kristianstad, Hässleholm, Ystad samt Trelleborg) med en restid på maximalt 45 minuter.

Genom att utveckla den geografiska tillgängligheten med kollektivtrafik i Skåne ges alla delar av Skåne en möjlighet att växa och utvecklas utifrån sina förutsättningar. Målen syftar till att skapa en grundläggande nivå av tillgänglighet i hela Skåne som ett komplement

till målet om 40% marknadsandel där satsningar prioriteras i stråk med mycket resenärer. Den geografiska tillgängligheten till såväl tillväxtmotorer som regionala kärnor uppgick 2018 till 91,0%.

Sedan den geografiska tillgängligheten årligen började mätas har ständiga förbättringar kunnat påvisas, mycket tack vare att befolkningstillväxten i Skåne i högre grad sker i orter med redan god tillgänglighet. Ett utbud på tio resmöjligheter är satt med syfte att täcka de vanligaste behoven inom kollektivtrafiken. De uppsatta målen bygger på att framtida befolkningstillväxt huvudsakligen sker i orter med redan god tillgänglighet med kollektivtrafik. Målen syftar till att ge en övergripande bild av skåningarnas tillgänglighet men måste även analyseras i ett större sammanhang tillsammans med orternas tillgänglighet, även till kommuncentrum samt till orter i våra grannlän.

NKI Nöjd kund åren 2009-2019



Källa: Kollektivtrafikbarometern

Resenärerna i kollektivtrafiken ska vara nöjda

Mål: Minst 8 av 10 kunder ska vara nöjda med Skånetrafiken 2025.

För att behålla dagens resenärer och attrahera nya till kollektivtrafiken är nöjdheten med kollektivtrafiken viktig.

2019 var 55% nöjda eller mycket nöjda med Skånetrafiken. Vi har ett lågt värde jämfört med riksgenomsnittet. Det är viktigt att stärka bilden av kollektivtrafiken och vår verksamhet, de flesta är

nöjda med sin senaste resa men inte överlag. Det tar tid att förbättra kundnöjdheten och det kräver både fokus och uthållighet. Det som påverkar kundnöjdheten i störst utsträckning är den upplevda punktligheten, d.v.s. att kunna lita på att komma fram i tid. Kundnöjdhet, NKI, mäter vi genom den nationella undersökningen Kollektivtrafikbarometern. Undersökningen görs löpande under hela året och fångar både de som reser ofta med kollektivtrafiken och de som reser mer sällan eller aldrig.

Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning ska öka

*Mål: 95% av hållplatslägena² på det statliga vägnätet med fler än 10 dagliga påstigande ska vara anpassade för personer med funktionsnedsättning senast år 2030
Etappmål 80% år 2025. (nuläge 74% 2017).*

*Mål: 95% av hållplatslägena² på det kommunala vägnätet med fler än 15 dagliga påstigande ska vara anpassade för personer med funktionsnedsättning senast år 2030.
Etappmål 90% år 2025. (nuläge 80% 2017).*

Som ett led i Region Skånes arbete med att ge alla möjligheten att använda kollektivtrafiken sker en successiv anpassning av hållplatser för personer med funktionsnedsättning. En långsiktig ambition är att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla resenärer. Anpassningen innebär åtgärder i infrastruktur och kräver en helhetssyn i samverkan med aktörer för att få hela resekedjan att fungera.



² En hållplats på landsbygden består normalt sett av två hållplatslägen, ett på varje sida om vägen. Vid bytespunkter och större hållplatser förekommer ofta fler än två hållplatslägen, vanligen utmärkta med läge A, läge B, läge C etc.

Klimatpåverkan från kollektivtrafiken ska minska

Mål: Senast den 31 december 2025 ska klimatutsläppen från den allmänna kollektivtrafiken (mätt i gram koldioxid/personkilometer) ha minskat med minst 20% jämfört med 2018-års nivåer.

Skånetrafikens resor med buss och tåg har varit märkta med Bra Miljöval sedan år 2011 och märkningen ska bibehållas.

Sedan december 2018 har den allmänna kollektivtrafiken varit fri från fossila bränslen och kört på förnybart drivmedel såsom biogas, förnybar el märkt

med Bra Miljöval och biodiesel. Serviceresorna ska vara fossilbränslefria senast den 31 december 2020. För att ytterligare minska den negativa klimatpåverkan från kollektivtrafiken inriktas arbetet på att reducera koldioxidutsläppet inom hela bränslets livscykel samt att öka energieffektiviteten i den allmänna kollektivtrafiken.



4

Kollektivtrafiken i Skåne – Nuläge och potential



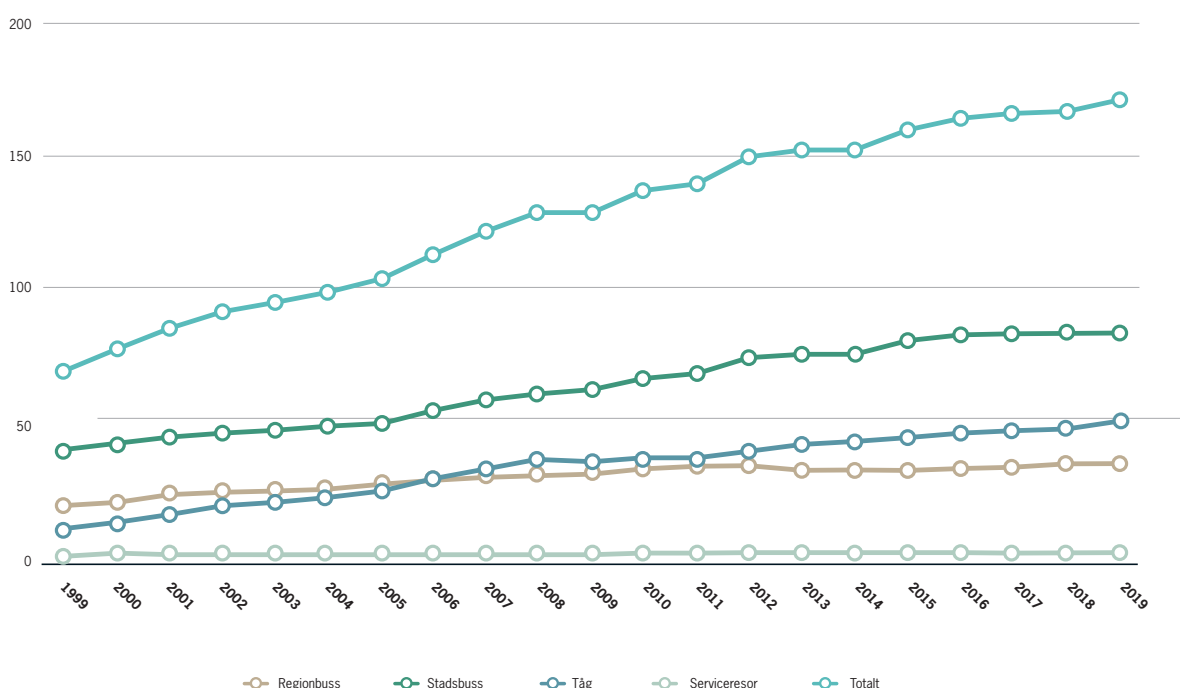
Skåne har idag ett väl utbyggt och finmaskigt nät för kollektivtrafiken där de olika trafikslagen har skilda roller och tillsammans kompletterar varandra för att skapa en god tillgänglighet. Kollektivtrafiken stötts upp och kompletteras i förlängningen av ett hela-resan-perspektiv med gång, cykel och bil. Men det finns ytterligare potential och behov av att utveckla kollektivtrafiken i Skåne. Dagens och framtidens kollektivtrafik har en viktig och central funktion för både de enskilda skånska kommunerna och Skåne som helhet. Kopplingen till Öresundsregionen, Bornholm och de sydsvenska grannregionerna förbinder Skåne med omvärlden.

Dagens trafik

Resandeutvecklingen i Skåne ökar stadigt om än med en något vikande trend. Överflyttningen av resande från regionbuss till nya tåglinjer medför en viss förskjutning av resandet men totalt ökar resandet år för år. Skånes utveckling är beroende av hur mycket kollektivtrafik som finns och hur väl den fungerar.

De olika trafikslagen fyller var och en sin roll och är alla viktiga för att skapa en god tillgänglighet. Generellt sett så har dagens och framtidens kollektivtrafik en viktig och central funktion för både de enskilda skånska kommunerna och Skåne som helhet.

Resandeutveckling och antal resor per invånare i Skåne 1999-2019



Busstrafik

Busstrafiken utgörs av två huvudkategorier Regionbuss och Stadsbuss.

Regionbusstrafiken binder ihop Skånes orter och städer med ett varierande resandeunderlag. I områden med stor pendling finns ett effektivt nät av regionbusslinjer med hög turtäthet. Lägre turtäthet återfinns i de områden som har begränsat resandeunderlag.

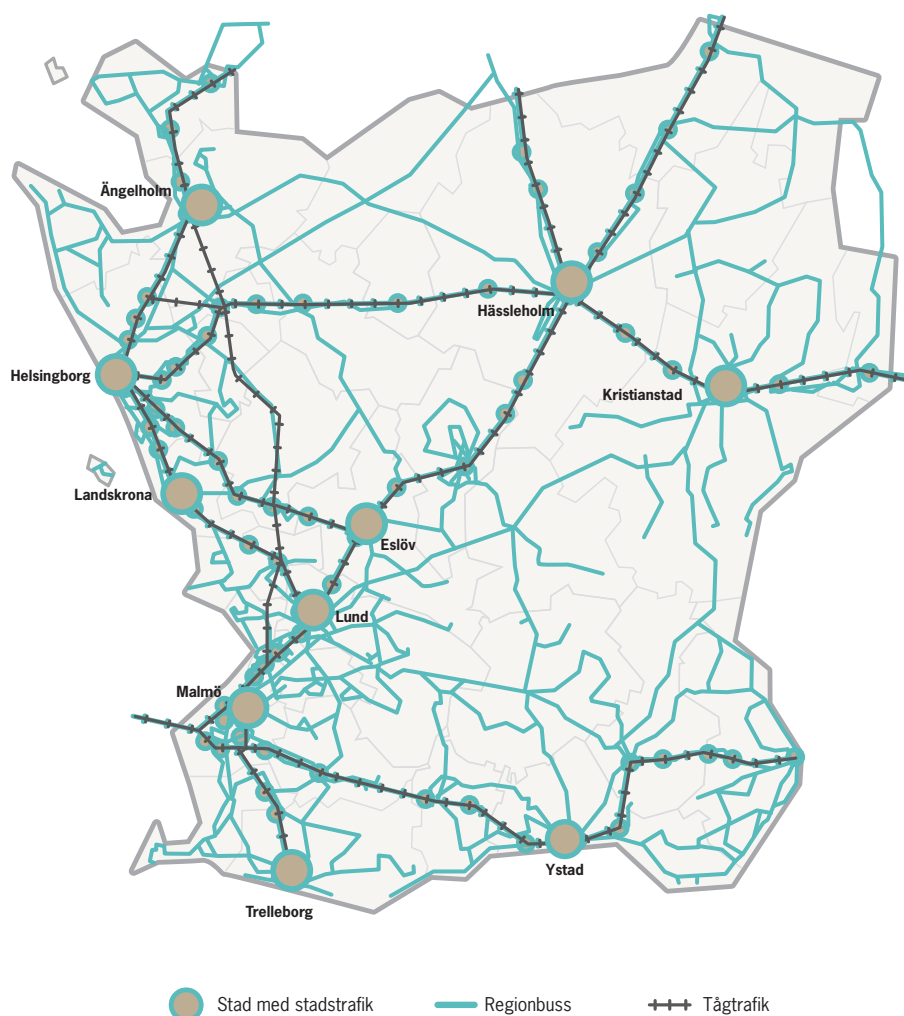
Regionbusstrafiken har ett utvecklat koncept för längre resor, SkåneExpressen, med huvuduppgift att erbjuda attraktiva resmöjligheter mellan större orter som saknar järnväg.

Stadsbusstrafiken i de största städerna bygger på stomlinjer. Som komplement finns stadsbusslinjer som genomgående har färre resenärer. I de mindre städerna finns stadsbusslinjer med varierande resandeunderlag.

Stadsexpress är ett utvecklat linjekoncept som erbjuder snabba och prioriterade resor med stor kapacitet. Konceptet finns idag i Malmö och i Helsingborg.

Stadsbusstrafiken erbjuder i sin helhet tillgänglighet i städerna med fokus på att bidra till en hållbar stadsmiljö genom att vara ett komplement till gång och cykeltrafiken och ge anslutningsresor till den regionala kollektivtrafiken.

All regionbusstrafik i Skåne 2019



Spårvägstrafik

I Skåne finns i dagsläget ingen spårvägstrafik, men ny spårvägstrafik ska starta mellan Lund C och forskningsanläggningen ESS i Lund. Trafiken kommer att bedrivas enligt samma principer som gäller för den regionala tågtrafiken, med den skillnaden att Lunds kommun istället för staten ansvarar för infrastrukturen. Region Skåne ansvarar för fordon och trafikering. Själva trafikeringen förväntas att starta under år 2020, då spårvagnarnas depåbyggnad är färdigställd.

Båttrafik

Enda allmänna båttrafiken inom Skåne finns mellan Landskrona och Ven. I mars 2014 beslutade regionfullmäktige att överlämna ansvaret för Ventrifiken till Landskrona stad.

Härutöver finns båttrafik mellan Ystad och Rönne i Danmark, och mellan Helsingborg och Helsingör i Danmark. Det finns inte beslut om allmän trafikplikt på någon av dessa färjeförbindelser. Båttrafiken mellan Ystad och Rönne upphandlas av danska staten och säkerställer i första hand förbindelse mellan Bornholm och fastlandet i Danmark. Båttrafiken mellan Helsingborg och Helsingör drivs kommersiellt och fungerar som trafikförsörjning för daglig pendling över Öresund, men även för fritidsresor och näringslivets transporter. När den fasta förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör står färdig förväntas att

Potential till utveckling

Stora insatser från flera aktörer kommer krävas för att nå de uppsatta målen i Skåne. Statliga åtgärder kan genom styrmedel förändra resandet och även kommunernas bebyggelseplanering har stor påverkan. Även goda gång- och cykelmöjligheter som kopplar till kollektivtrafiken är av stor vikt. För detta krävs ett helhetstänk där infrastruktursatsningar går hand i hand med trafikeringssatsningar.

Längs många stråk i Skåne dominerar biltrafiken fortfarande stort och där krävs stora satsningar för

den största delen av resandet kommer att ske via väg och järnväg istället för med båt.

Närtrafik

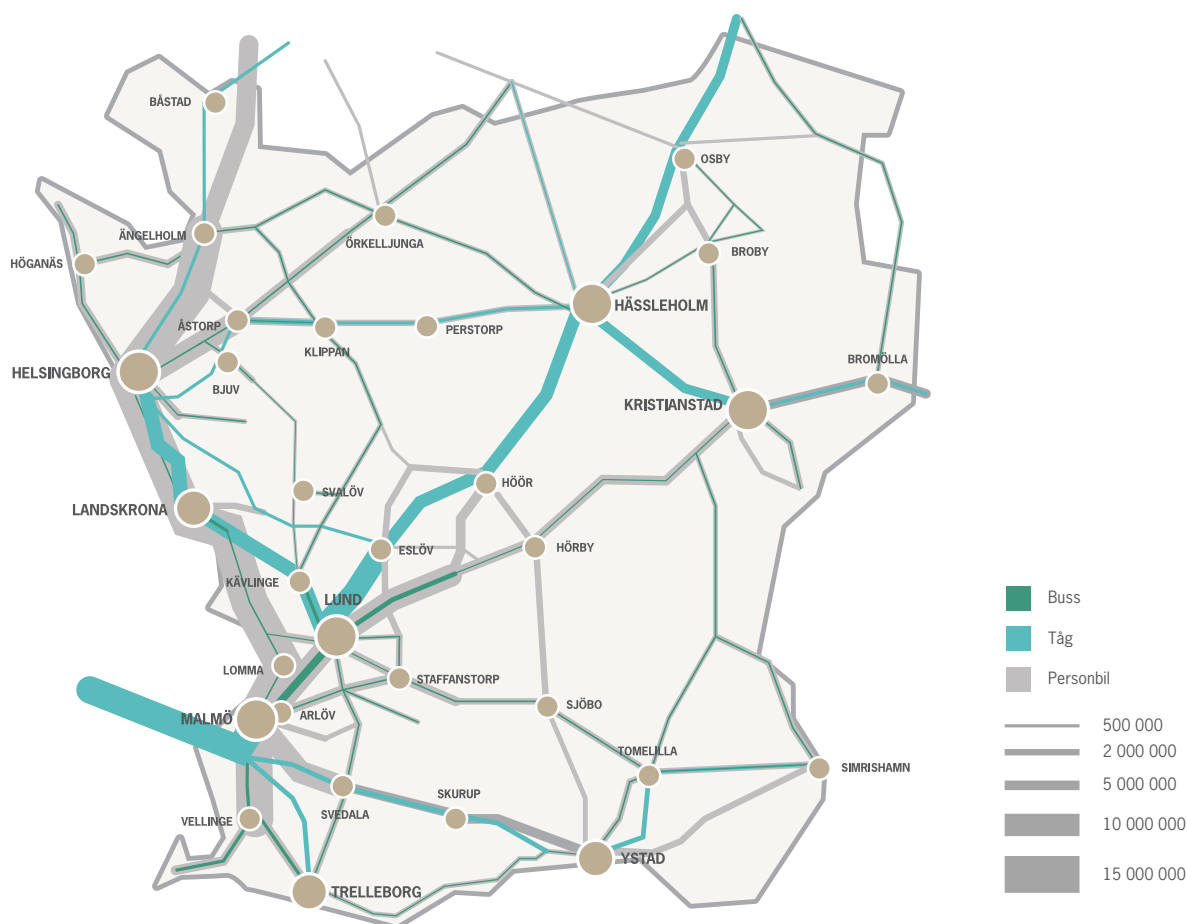
I områden som saknar tillräckligt underlag för vanlig kollektivtrafik erbjuds resor med närtrafik. Närtrafiken är en beställningstrafik till för de som har mer än två kilometer till närmaste hållplats och ger resmöjlighet till närmaste större ort med kommersiell och offentlig service. Den är områdesindeldad eller linjelagd och ska i de flesta fall förbeställas senast två timmar innan turen går.

Serviceresor

Färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor kallas gemensamt Serviceresor. Det är en samhällsbetald trafik som inte är öppen för alla utan kräver någon form av tillstånd. Serviceresor är ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken för personer som på grund av funktionsnedsättning behöver en särskilt anpassad resa.

Färdtjänst bedrivs genom Skånetrafiken i dagsläget i 24 av Skånes kommuner som har avtal med Region Skåne. För dessa kommuner reser färdtjänstberättigade också fritt i den allmänna kollektivtrafiken. De kommuner som idag inte har avtal med Region Skåne om färdtjänst erbjuds möjlighet att köpa till fria resor i den allmänna kollektivtrafiken.

att kollektivtrafiken ska vinna marknadsandelar. Stor potential finns att öka kollektivtrafikens marknadsandel framförallt i stråken runt de större städerna i Skåne. I stråk med endast busstrafik är marknadsandelen generellt sett lägre och här finns potential att öka marknadsandelen genom att öka busstrafikens attraktivitet. Utveckling av befintliga och nya koncept behövs för att dels kunna hantera ett ökat kapacitetsbehov, men även för att attrahera nya resenärer och få dem att välja kollektivtrafiken.



Utveckla den geografiska tillgängligheten

En god geografisk tillgänglighet säkerställs främst genom att det finns ett grundläggande utbud av kollektivtrafik i Skåne. Detta är syftet med att erbjuda ett basutbud med trafik. Denna tillgänglighet kan ytterligare utvecklas genom utökad turutbud och minskade restider i de stråk som binder samman Skåne. Goda kopplingar mellan cykel och kollektivtrafik spelar också en viktig roll för att utveckla den geografiska tillgängligheten. Här kommer i framtiden kombinerade mobilitetstjänster spela en allt större roll som genom att samla och erbjuda ett paket av flera färdmedel förenklar resan dör till dörr och därmed ger en förbättrad tillgänglighet.

En av de stora utmaningarna för den geografiska tillgängligheten i Skåne återfinns framförallt i de sydöstra delarna av Skåne där restiderna till närmsta tillväxtmotor är lång. Satsningar som ger effekt på den

geografiska tillgängligheten är framförallt minskade restider i de regionalt viktiga stråken där främst åtgärder i tågtrafiken ger de stora effekterna. Åtgärder som tydligt pekas ut för att ge effekter på den geografiska tillgängligheten kopplat till tillväxtmotorerna är minskade restider på Ystadsbanan och Österlenbanan. Samtliga regionalt viktiga stråk behöver dock ständigt utvecklas för att den geografiska tillgängligheten till tillväxtmotorerna i Skåne ska förbättras.

På mer lokal nivå kan satsningar som förbättrar stråken som kopplar till regionala kärnor och kommuncentrum ge positiva effekter. Dessa stråk är i många fall inte tillräckligt starka för att vara underlag till större satsningar. En kontinuerlig översyn av stråken krävs dock för att få så stor samhällsnytta som möjligt av den trafik som finns.

Attraktiva och kapacitetsstarka koncept

För att uppnå maximal samhällsnytta är det inte minst viktigt att få bilister att välja kollektivtrafiken, vilket ytterligare ställer krav på attraktivitet och framkomlighet. Vikten är därför stor av helhetstänk i utvecklingen av trafiken och ställer krav på samverkan mellan flera aktörer för att få trafikutveckling och infrastruktur att gå hand i hand. Detta helhetstänk uppnås genom att systematiskt arbeta i stråk med såväl framkomlighet, fordon som trafikering.

System 3

Regionfullmäktige beslutade under 2017 om att införa ett tredje mer kapacitetsstarkt tågssystem jämfört med nuvarande pågatåg och Öresundståg. Enligt beslutet avses stråket Helsingborg – Landskrona – Lund – Malmö – Köpenhamn. Arbetsnamnet är System 3 och det knyter därmed samman flera av Skånes regionala kärnor med kapacitetsstarka tåg i rusningstid till Köpenhamns flygplats och Köpenhamn. Konceptet kan utvecklas vidare efter utredning och beslut om finansiering på sträckor med stora kapacitetsbehov, exempelvis längs Södra stambanan och Ystadbanan. System 3 ska därför ses som ett avstamp för en satsning på en mer attraktiv och konkurrenskraftig regional tågtrafik.

Regionalt superbusskoncept

Inom regionbusstrafiken har ett antal viktiga stråk identifierats, varav flera är långa och binder ihop stora orter på sträckor utan järnväg. Dessa har pekats ut som aktuella för ett koncept som går under arbetsnamnet regionalt superbusskoncept. Genom prioriteringar av kollektivtrafiken i form av fysiska och tekniska åtgärder, förbättrade fordon och bättre service skapas ett busskoncept av hög kvalitet som är snabbt och

attraktivt. Konceptet ska ses som strukturbildande med hög status och som en motor för starkare tillväxt i stråk som har stora resandeflöden. Konceptet kommer att byggas ut stråk för stråk i en ordning och takt som avgörs av specifika förutsättningar för respektive stråk. Varje stråks exakta sträckning och hållplatser utvecklas efterhand i samarbete mellan Skånetrafiken, Trafikverket, angränsande län och berörd kommun.

En förutsättning för genomförande är en samfinansiering mellan RTI-medel och kommunala medel. Ett antal stråk har pekats ut som aktuella för regionalt superbusskoncept. Följande stråk inom Skåne är beslutade eller under diskussion att utvecklas inom konceptet:

- Malmö-Vellinge-Näset
- Helsingborg-Höganäs
- Helsingborg-Örkelljunga
- Malmö-Kristianstad
- Malmö/Lund-Sjöbo-Simrishamn
- Kristianstad-Osby
- Kristianstad-Ystad
- Kristianstad-Simrishamn

Stadsexpresser

På motsvarande sätt som regionalt superbusskoncept ska kunna öka kollektivtrafikens attraktivitet i långa förbindelser så finns även ett koncept utarbetat för stadstrafiken som benämns stadsexpresser. Syftet är att erbjuda ett stadsbusskoncept som möter resenärerna med ett koncept som erbjuder hög kapacitet, snabbhet, bekvämlighet och enkelhet.

1-4



Toilets

MALMÖ C

Avgående Departures

Tid Time	Destination Destination	Ny tid New time	Spår Track	Tågnr Train	Anmärkning Remarks
15:13	Triangeln Cph Airport Köpenhamn	15:22	2b	1071	Öresundståg
15:20	Triangeln Hyllie Trelleborg		1b	1771	Pågatågen
15:20	Lund Eslov Hässleholm		4a	11362	Öresundståg
15:23	Triangeln Cph Airport Köpenhamn		2b	1373	Öresundståg
15:23	Hjärup Lund Helsingborg		3a	1546	Pågatågen
15:28	Hässleholm Kristianstad Karlskrona	15:33	4a	1064	Öresundståg Spärfel
15:29	Triangeln Hyllie		1b	1223	Pågatågen
15:31	Lund Hässleholm Kristianstad		3a	1224	Pågatågen
15:33	Triangeln Cph Airport Köpenhamn		2b	1073	Öresundståg
15:35	Östervärm Rosengård Hyllie		10	1473	Pågatågen
15:37	Triangeln Hyllie Ystad		1b	1547	Pågatågen
15:38	Lund Landskrona Helsingborg	15:41	4a	1364	Ö-tåg Kort tåg
15:41	Lund Landskrona Helsingborg		3a	1722	Pågatågen
15:42	Triangeln Cph Airport Köpenhamn		2b	1375	Öresundståg
15:48	Hässleholm Växjö Kalmar		4a	1066	Öresundståg



Köpenhamn-Malmö: Förseningar i tågtrafik från Köpenhamn till Malmö p.g.a. spärfel i Danmark. Informationen kommer att uppdateras efter hand på respektive avgång.

Biljetter Tickets



5

Ställningstaganden och riktlinjer för utveckling av trafiken



I trafikförsörjningsprogrammet finns ställningstaganden och riktlinjer framtagna för att tydliggöra vilka vägledande, viktiga principer som ligger till grund för utvecklingen av kollektivtrafiken. Ställningstaganden handlar om hur kollektivtrafikaktörer i Skåne tillsammans ska utveckla och planera för att få bästa möjliga lösningar och synergieffekter. Riktlinjerna för utveckling av kollektivtrafiken handlar om hur Region Skåne ska planera och prioritera utifrån det som organisationen kan styra och påverka.

Ställningstaganden som kräver samverkan

Ställningstagandena nedan beskriver frågor som Region Skåne kan påverka men inte äger själva, utan är beroende av ett samspel med kommuner och andra organisationer.

Ställningstagandena är avgörande för att nå de uppsatta målen och är, liksom de områden där Region Skåne har rådighet, lika viktiga att arbeta med ur kollektivtrafiksynpunkt. Därför behöver arbetet med utvecklingen av kollektivtrafiken ta utgångspunkt i dem.

Alla ska ha möjlighet att använda kollektivtrafiken i Skåne

Region Skåne ska verka för att alla fordon och all infrastruktur i kollektivtrafiken är tillgänglig för alla oavsett funktionsnedsättning.

Hela fordonsflottan, både tåg och buss, är idag tillgänglighetsanpassad. För att kollektivtrafiken ska bli helt tillgänglig för personer med funktionsnedsättning krävs fortsatt stora insatser. För att målet om tillgänglighetsanpassade hållplatser ska nås krävs insatser av såväl Region Skåne som länets kommuner och Trafikverket. Region Skåne har i detta arbete en samordnande roll.

Arbetet med att göra kollektivtrafiken tillgänglig för personer med funktionsnedsättning inriktas i första hand på resenärer med nedsatt rörelseförmåga,

nedsatt syn och nedsatt hörsel. Anpassning ska även eftersträvas så att specifika behov också för personer med andra typer av funktionsnedsättning tillgodoses. Utvecklingen ska ske med utgångspunkt i att kollektivtrafiken ska vara ett väl fungerande alternativ för alla Skånes invånare och besökare.

Samverkan är nödvändig

Region Skåne ska tillsammans med andra aktörer utveckla befintliga samarbetsforum och skapa nya samarbetsområden för att främja den framtida utvecklingen och utförandet av kollektivtrafiken.

Det kan handla om flera olika fokusområden och olika typer av samarbeten för att till exempel öka samverkan med andra regioner inom Sverige eller nå bättre förutsättningar för den landsöverskridande kollektivtrafiken. Det kan också handla om utvecklingsarbeten tillsammans med näringslivet för att skapa förutsättningar för att Skåne kan ligga i framkant vad gäller framtidens kollektivtrafik. Exempel på sådana forum är Regionsamverkan Sydsverige, Greater Copenhagen och det nationella forskningscentrumet K2. Andra samverkansformer som finns med syfte att gemensamt utveckla kollektivtrafiken är visionsarbetena tillsammans med kommunerna samt i de kontinuerliga kommundialoger och samarbeten som finns mellan Region Skåne och Skåne Nordost, SÖSK, Familjen Helsingborg och MalmöLundregionen.

Kollektivtrafiken är strukturbildande

Region Skåne ska tillsammans med kommunerna verka för att kollektivtrafiken får en strukturbildande roll vid tätortsutbyggnad så att utbyggnad i första hand sker i lägen där tillgängligheten till kollektivtrafiken är god.

Kollektivtrafiken måste ses i ett större sammanhang med samplanering av kollektivtrafik och bebyggelseutveckling för största nytta. Det finns ett klart och tydligt samband mellan bebyggelsetäthet och vilken typ av färdmedel som väljs och att kollektivtrafikförsörja en utspridd bebyggelse är inte lika resurseffektivt. En god tillgänglighet ställer därför krav på markanvändningen och därför behöver huvuddelen av all fysisk utbyggnad ske i områden med god kollektivtrafikförsörjning, där de strukturbildande stråken i första hand är de utpekade regionalt viktiga stråken.

Tryggheten är viktig

För att fler resenärer ska välja kollektivtrafiken är det viktigt att erbjuda en kollektivtrafik som gör att resenären upplever att det är tryggt och säkert.

För resenären är känslan av trygghet grundläggande för att överhuvudtaget välja kollektivtrafiken. Det är därför viktigt att all planering av kollektivtrafiken utgår från resenären och har resenären i fokus. En trygg kollektivtrafik innebär att kunna erbjuda kollektivtrafik anpassad till olika resenärgruppers behov, att den upplevs som enkel att förstå och där resenären kan lita på att komma fram i tid. Då trygghetsfrågan är bred kan det handla om allt från att arbeta med frågor kopplat till såväl fordon, personal som utformning av hållplatser och stationer. För att kunna erbjuda en trygg miljö ombord på fordonen behöver fordonen vara rätt utformade och frågor såsom personalens bemötande och arbetsmiljö lyfts kontinuerligt in i trygghetsarbetet. En åtgärd kan vara kameraövervakning för att skapa en extra trygghet för såväl resenärer som personal.

I trygghetsfrågan är samverkan med berörda väghållare viktig eftersom det förutom att erbjuda hållplatser och stationer som upplevs som trygga även handlar om frågan att kunna ta sig till hållplatserna och stationerna på ett tryggt och säkert sätt. Anslutande gång- och cykelvägars utformning och belysning spelar här en stor roll, likaså möjligheten att kunna parkera sin cykel eller bil på ett tryggt och säkert sätt vid bytespunkten.

Långsiktighet och kontinuitet

Region Skåne ska planera utifrån att alla satsningar på utökad kollektivtrafik görs utifrån ett långsiktigt perspektiv och med en ambition om varaktighet över tiden i utpekade stråk.

För att kunna planera sin vardag och verksamhet är medborgare/resenärer, kommuner och näringsliv beroende av att det finns stråk med ett tydligt åtagande om långsiktigt utbud. Långsiktigheten i dessa stråk är också viktig för att de investeringar som görs i kollektivtrafikens infrastruktur ska bli lönsamma. Samtidigt måste kollektivtrafiken anpassas och utvecklas i takt med att förutsättningar förändras. Denna balansgång kräver framförhållning, vilket i sin tur ställer krav på stor kunskap om dagens och framtidens resandemönster.

Kontinuiteten är också viktig, då flera olika delar i kollektivtrafiken ofta matar passagerare till varandra och kopplas samman för omstigning vid knutpunkter. Om en del av denna helhet tas bort försvinner den matning som den delen ger till den övriga trafiken och vice versa. Resultatet kan bli försämrade förutsättningar för trafiksystemet i stort och därför är det alltid viktigt att analysera hur ändringar på en enskild linje påverkar andra delar av trafiksystemet.

Kollektivtrafikens framkomlighet måste förbättras

Region Skåne ska föra en löpande dialog med Trafikverket och kommunerna för att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken i och mellan städerna.

Trängseln i vägnätet i Skåne och belastningen på järnvägsnätet i storstadsområdena har fortsatt att öka. Utbyggnaden av infrastrukturen har svårt att hålla takt med den ökade efterfrågan varför en medveten prioritering krävs. Det krävs ett kraftfullt agerande för att förmå staten att genomföra nödvändigt förebyggande underhåll av väg och järnväg. Även insatser som rör regler och policys för parkering kan påverka möjligheten att utveckla en attraktiv och ändamålsenlig kollektivtrafik.

Bra framkomlighet för kollektivtrafiken, exempelvis genom signalprioritering och prioriterade körfält, där trafikens påverkan är som störst, är en avgörande faktor för att skapa minskad restid och stärka konkurrenskraften gentemot bilen. Något som starkt bidrar till ökade marknadsandelar för kollektivtrafiken och därmed även ökad miljönytta. En hög framkomlighet och effektiv trafik med gena färdvägar ger också förutsättningar för en god trafikekonomi. Här krävs att såväl stat som kommuner prioriterar infrastrukturåtgärder som gynnar kollektivtrafikens framkomlighet och därmed förbättrar restidskvoten.

Cykeln har en nyckelroll

Region Skåne ska verka för utbyggda cykelvägar och en stärkt koppling mellan cykel och kollektivtrafik vid kollektivtrafikens bytespunkter.

För att öka kollektivtrafikens andel måste det finnas alternativa och attraktiva färd sätt att välja vid såväl kortare som längre resor.

För längre resor kan kombinationsresor cykel/kollektivtrafik vara ett attraktivt alternativ och möjligheterna till längre resor med cykel ökar ytterligare i takt med utvecklingen av elcyklar. För många människor handlar det om att cykla till sin närmaste tågstation eller busshållplats. Satsningar på cykelinfrastruktur och attraktiva cykelparkeringar vid kollektivtrafikens bytespunkter är därför den viktigaste och mest effektiva åtgärden för att öka andelen kombinationsresor cykel/kollektivtrafik. Det utvidgar kollektivtrafikens upptagningsområde vilket ökar tillgängligheten i Skåne, förbättrar möjligheterna till aktiv transport och bidrar till att kollektivtrafikens marknadsandel kan öka.

Bilen som komplement

Region Skåne ska genom samarbete med berörd väghållare verka för att öka landsbygdens hållbara resande genom satsningar på tillgängliga och attraktiva pendlarparkeringar i anslutning till kollektivtrafiken.

Trender i samhället pekar på att bilen i större städer inte kommer att kunna ta samma plats som idag. Från att ha varit huvudfärdmedel behöver bilen därför i så stor utsträckning som möjligt fungera som ett komplement till övriga färdmedel, inte minst till kollektivtrafiken.

På landsbygden där underlaget inte är tillräckligt stort för att bedriva attraktiv kollektivtrafik och där avståndet är för långt för att cykla är bilen viktig för att människor ska kunna ta sig till kollektivtrafiken via en pendlarparkering vid en station eller hållplats. En ny roll för bilen förutsätter dock stora insatser som förbättrar möjligheterna för kombinationsresor. Bland annat förutsätts att kommuner och Trafikverket kontinuerligt investerar i trygga och säkra pendlarparkeringar i anslutning till kollektivtrafiken.

Kombinerade mobilitetstjänster

Region Skåne ska ta en aktiv roll i utveckling och implementering av kombinerade mobilitetstjänster.

I arbetet med att öka andelen kollektivtrafikresor är kombinationsresor betydelsefulla. För att göra bytena så enkla och smidiga som möjligt behöver det skapas möjligheter för resenärerna att få tillgång till dessa resetjänster på ett så enkelt sätt som möjligt.

Utvecklingen av kombinerade mobilitetstjänster sker i dag med stort fokus på att erbjuda resmöjligheter med flera olika färd sätt som cykelpooler, bilpooler, taxi, buss och tåg vid ett och samma köp. Det kan också handla om att samordna kollektivtrafikens biljetter med parkeringsmöjligheter i exempelvis cykelgarage eller vid pendlarparkeringar. Den tekniska utvecklingen kommer hjälpa till att få tillgång till dessa tjänster men utvecklingen är i sin linda och behöver skräddarsys för att passa lokala förhållanden.

Samband mellan regional kollektivtrafik och fjärrtrafik behövs

Region Skåne ska verka för att ömsesidig hänsyn tas vid planering av regional respektive interregional kollektivtrafik/fjärrtrafik.

Den regionala kollektivtrafiken har stor betydelse för den interregionala och internationella tillgängligheten. Det gäller kopplingen till järnvägsstationer med interregional tågtrafik och fjärrbussar samt till flygplatserna med inrikes och utrikes flygtrafik. Ett ökat resande med de kommersiella långväga fjärrtågen och fjärrbussarna leder som regel till ett ökat resande med den regionala kollektivtrafiken genom anslutningsresor, vilket understryker vikten av ett tätt och konstruktivt samarbete. När ny infrastruktur planeras och byggs ut är det viktigt att se både potentialen för såväl resor inom Skåne som till och från Skåne samt att samverka med kommersiella aktörer.

Riktlinjer för utveckling av trafiken

Riktlinjer beskriver det som Region Skåne själv kan styra och påverka genom planering och ekonomiska beslut. De ska bidra till de uppsatta målen och gå i linje med framtagna ställningstaganden.

Region Skånes ambition är att med utgångspunkt i det befintliga kollektivtrafikutbudet utveckla trafiken, såväl utbud som trafiklösningar. Det ska anpassas i den takt som bedöms nödvändig för att tillgodose befintliga resenärers kommande behov samt attrahera nya resenärer och därigenom bidra till att kollektivtrafikens marknadsandel ökar. Resandeutveckling och ekonomin kommer att spela en avgörande roll för vilken ambition som kommer vara möjlig.

Satsningarna på kollektivtrafiken anpassas till planerade insatser i infrastrukturen vilka tagits fram i symbios. Det finns dessutom behov och önskemål om betydande infrastruktur-investeringar utöver de som innefattas i gällande nationell och regional plan för transportinfrastrukturen. Region Skåne bedriver ett omfattande arbete i syfte att påverka nationella beslutsfattare för att få till stånd nödvändiga infrastruktursatsningar i regionen.

Kollektivtrafikstråken prioriteras efter syfte

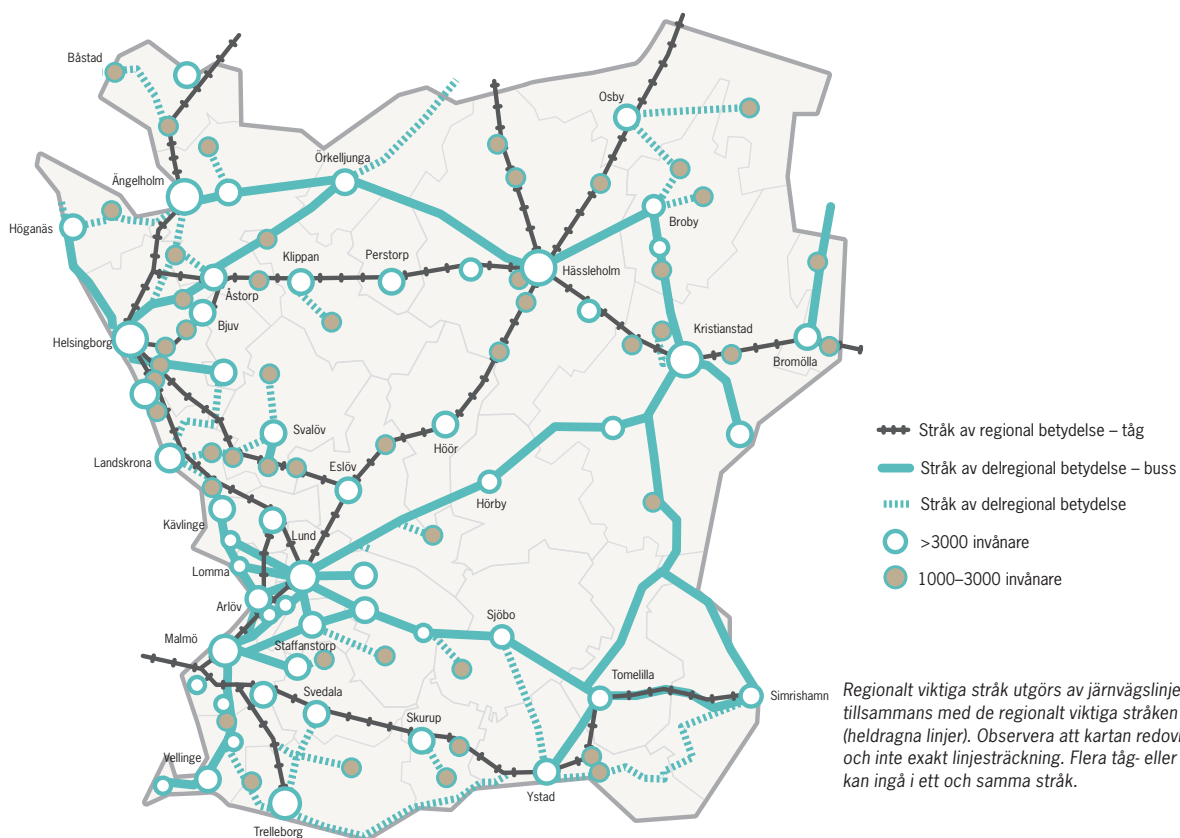
Kollektivtrafikstråkens syfte ligger till grund för prioriteringar och satsningar.

Kollektivtrafikstråken i Skåne har olika funktion men syftar alla till att binda samman orter i Skåne på olika nivåer. Vissa stråk är utpekade som Regionalt viktiga stråk. Dessa regionala viktiga stråk knyter städer och orter med mer än 3 000 invånare till sin närmaste tillväxtmotor och består av järnvägslinjerna samt ett antal utpekade stråk med buss. De ska ses som strukturbildande för nya bostads- och verksamhetsområden. Större satsningar i såväl ny trafik som infrastrukturåtgärder ska prioriteras i dessa stråk.

Regionalt viktiga stråk knyter ihop orter med fler än 3 000 invånare med tillväxtmotorer samt knyter ihop tillväxtmotorer med varandra.

Delregionalt viktiga stråk förbinder orter med 1 000-3 000 invånare till nätet av Regionalt viktiga stråk och skapar förbindelser mellan regionala kärnor eller mellan större orter och närliggande regionala kärnor.

Regionalt och delregionalt viktiga stråk



Nuvarande basutbud inom Skåne

Stråk	Tätort invånarantal	Enhet	Basutbud			
			mån-tors	fre	lör	sön
Närtrafik - anropsstyrd	Tätort <300	öppettider kl	9-14	9-14	-	-
		anropsstyrda dubbelturer	1	1	-	-
Lokalt viktiga stråk	Omfattar alla tätorter med 300-999 invånare		06-18	06-18		
		antal dubbelturer	7	7		
Delregionalt viktiga stråk	Omfattar alla tätorter med 1000-2999 invånare	öppettider kl	06-22	06-22	08-18	08-18
		antal dubbelturer	10	10	6	5
Regionalt viktiga stråk	Omfattar huvudlinjenätet och täcker därmed in alla kommunhuvudorter och tätorter större än 3000 invånare	öppettider kl	06-00	06-02	07-02	07-22
Stadstrafik	Omfattar de skånska städerna med stadstrafik: Landskrona, Trelleborg, Ängelholm, Hässleholm, Eslöv och Ystad	öppettider kl	06-20	06-20	09-15	-
Stadstrafik i större städer/tillväxtmotorer	Omfattar stadstrafik i de skånska tillväxtmotorerna. Avser städernas huvudlinjer i Malmö linjerna 1-8, 31-35, Helsingborg linjerna 1-8, Lund linjerna 1-6 samt Kristianstad linjerna 1-4	öppettider kl	06-00	06-02	07-02	07-22

Med öppetid avses den målsättning för när trafiken bör vara igång.

De *Lokalt viktiga stråken* syftar till att knyta ihop den aktuella orten till nätet av regionalt eller delregionalt viktiga stråk.

Ett stråk kan trafikeras av en eller flera olika linjer baserat på efterfrågan. Principen är dock att flera linjer i samma stråk inte ska konkurrera med varandra utan tydligt ha olika syften. Tågparallell busstrafik kan vid stor efterfrågan därmed vara aktuell om linjerna uppfyller olika syften och därmed kompletterar varandra.

Basutbud säkerställer regional balans

Ett basutbud av kollektivtrafik säkerställer regional balans, skapar en tydlighet gentemot medborgare och kommuner samt lägger grunden för en god geografisk tillgänglighet i Skåne.

Med basutbud avses den lägsta utbudsstandard som eftersträvas i orter och städer med hänsyn till storlek eller trafikslag. De stråk som faller ut när orterna binds ihop klassificeras utifrån dess funktion. Basutbudet är till för att skapa en regional balans samt en tydlighet gentemot medborgare och kommuner kring vilket utbud som kan förväntas i de olika orterna. Det syftar till att skapa möjligheter för att kunna bo och leva även utanför Skånes större orter.

Basutbudet ger en grund att förhålla sig till men varje ort och stråk behöver analyseras var för sig och sättas in i ett sammanhang. Andra faktorer att ta hänsyn till är exempelvis viktiga målpunkter i stråket och ortens placering i förhållande till andra orter.

Baserat på efterfrågan utvecklas och marknadsanpassas utbudet utöver basutbudet till de förutsättningar som finns i respektive stråk och stad. Detta leder till att stråken i många fall får ett betydligt högre utbud än vad basutbudet anger.

Marknadsandelar viktig utgångspunkt vid prioriteringar

Marknadsandelsmålet är en viktig utgångspunkt för framtida större satsningar och prioriteringar i kollektivtrafiken.

En viktig utgångspunkt för större satsningar i kollektivtrafiken är att åtgärden ska ge så stor samhällsnytta som möjligt. Utredningar av kollektivtrafikens nytta har tydligt visat att satsningar som ökar kollektivtrafikens marknadsandel och framförallt i stråk med många resenärer, också är satsningar som skapar de största nyttorna för samhället. Därmed är marknadsandelsmålet en viktig prioriteringsgrund vid framtida satsningar och prioriteringar i kollektivtrafiken.

God trafikekonomi lägger grunden för nya satsningar

En god trafikekonomi är grunden som möjliggör fortsatt utveckling av kollektivtrafiken.

God trafikekonomi skapas genom låga kostnader och stora intäkter, det vill säga en effektiv trafik med färdvägar som gynnar ökat utnyttjande, robust infrastruktur och hög framkomlighet. God trafikekonomi handlar om ett befolkningsunderlag som möjliggör bra beläggning i tåg och bussar, där både utbud och fordonsens sittplatskapacitet anpassas till efterfrågan. Kollektivtrafiken ska fortsätta att utvecklas där efterfrågan är stor och potentialen finns att öka kollektivtrafikens marknadsandel. De tyngre stråkens goda självfinansieringsgrad skapar ekonomiska förutsättningar för att tillhandahålla och utveckla en god kollektivtrafik även i de mindre tätbefolkade delarna.

De olika förutsättningarna för resandeunderlag i olika delar av Skåne gör att självfinansieringsgraden naturligt är olika hög för olika typer av trafik. För att nå de övergripande målen så krävs satsningar både i starkare och svagare stråk, där det är naturligt att de senare inte kan uppnå samma trafikekonomi som de tidigare. Långsiktigt får dock de sammanlagda satsningarna inte leda till att den totala självfinansieringsgraden för verksamheten sjunker. Avvägningar behöver därför alltid göras med hänsyn till rådande ekonomiska förutsättningar.

Kommunalt tillköp av trafik

Kommunerna erbjuder möjligheten att köpa till trafik utöver den trafik som Region Skåne svarar för.

Region Skåne erbjuder kommunerna möjlighet att köpa till trafik, utöver den trafik som Region Skåne svarar för. Sådan tillköpt trafik betalas till självkostnadspris enligt grunderna i avtal mellan Region Skåne och kommunerna i regionen.

Skolskjuts – är ett kommunalt ansvar och erbjuds grundskoleelever som bor långt från skolan eller av annat skäl har behov av skolskjuts. Tjänsten kan köpas till hos Region Skåne.

Symmetri och takt i tidtabellerna

Region Skåne utgår i sin planering från att tåg- och busstrafiken ska ha taktfasta tidtabeller där detta är ändamålsenligt, där det finns efterfrågan och infrastrukturen medger det.

Ett kollektivtrafiksystem med linjer och knutpunkter som hänger ihop skapar enkelhet för medborgarna. I ett symmetriskt trafiksystem möts tåg och bussar i knutpunkterna kring vissa klockslag. Därmed kan

resenärerna smidigt genomföra byten och utföra sammanhängande resor.

Närtrafik och mobilitetstjänster säkerställer tillgänglighet på landsbygden

En grundläggande nivå av närtrafik skapar trygghet och en minsta nivå av tillgänglighet för landsbygden i Skåne.

Närtrafik ska erbjudas dem som har mer än två kilometer till närmaste hållplats och berör idag ca 4% av Skånes befolkning. Trafikutbudet är anropsstyrd taxitrafik till närmaste större ort/kommuncentrum. Den är öppen för alla. Närtrafiken är områdesindelad eller linjelagd och ska i de flesta fall förbeställas senast två timmar innan turen går.

Den utveckling som sker inom kombinerad mobilitet har potential att genom nya innovationer öppna upp för nya möjligheter på landsbygden. Genom att i mobilitetstjänster kombinera närtrafiken eller den kollektivtrafik som går på landsbygden med andra lösningar som t. ex samåkning, taxi, cykeluthyrning och/eller bilpoolssystem kan en totalt sett bättre tillgänglighet för landsbygden skapas. Mobilitetstjänster mer anpassade för landsbygdens förutsättningar behöver utvecklas och här ska Region Skåne vara delaktig i den utveckling som sker samt vara öppen för att testa nya tjänster. Region Skåne ska även verka för öppna system som möjliggör utvecklingen av mobilitetstjänsterna.

Samordnad trafik för bättre tillgänglighet

En samordning av olika trafikformer med svagare resandeunderlag kan skapa möjlighet till utveckling även på landsbygden.

Ambitionen i områden med svagt resandeunderlag är att i första hand erbjuda en allmän kollektivtrafik med linjebunden buss som är tillgänglig för alla. För att uppnå en kostnadseffektiv allmän kollektivtrafik med buss är samordning av skolskjuts, närtrafik och regionbusstrafik mest relevant. Här kan nya innovativa lösningar i framtiden öka möjligheterna för samordning på landsbygden.

Grön el-drift prioriteras i stadstrafik

Eldrift för tåg och stadsbussar prioriteras för att minska kollektivtrafikens bullerpåverkan, klimat- och avgasutsläpp och för att öka kollektivtrafikens energieffektivitet.

I dagsläget bedöms eldriften, under förutsättningen att förnybar el används, ha bäst klimatprestanda, lägst bullernivåer samt vara energieffektivast. Dessutom är den helt fri från utsläpp av kväveoxider och partiklar vilket bidrar till renare luft och hälsosammare

stadsmiljöer. Utsläpps- och bullerfri kollektivtrafik öppnar också för nya möjligheter att skapa hållbara stadsmiljöer att arbeta och leva i, med inomhushållplatser och integrering i det offentliga rummet. Elbussdriften är därför betydande för kollektivtrafikens fortsatta konkurrenskraft. Elbilsbeståndet i Sverige ökar kraftigt, vilket är mycket positivt. Med tanke på elbilens frammarsch på svenska vägar är det dock särskilt viktigt att busstrafiken kan leverera liknande prestanda och kvalitet som elbilen.

Fossilbränsle fria regionbussar och serviceresor

Region Skåne ska verka för att en mix av olika bränslen såsom biogas, biodiesel och i framtiden eventuellt vätgas finns i den del av kollektivtrafiken där eldrift inte är möjligt eller lämpligt. Sedan december 2018 har den allmänna kollektivtrafiken varit fossilfri.

Region Skåne är sammanhållande i arbetet med Skånes färdplan för biogas och har i den rollen ett ansvar för att verka för ökad produktion av biogas i länet. Trots ett successivt införande av förnybar eldrift kommer biogasen fortsatt att spela en viktig roll som drivmedel i den skånska kollektivtrafiken. Region Skåne bedriver därför ett målinriktat miljöarbete för att öka tillgången på biogas, men även biogasens konkurrenskraft och långsiktighet. I de fall biogas inte är tekniskt möjligt är flytande biodrivmedel ett alternativ. Längre fram kan även helelektrifiering och vätgas bli aktuell.

För serviceresor med specialfordon, som idag behöver köras med diesel, finns en utmaning att finna fordon med alternativa drivmedel. Fossildieseln behöver ersättas med förnybara energibärare som biogas. Eldrift förutspås också vara dominerande även inom serviceresor i framtiden. Även vätgasdrift kan bli aktuell.

Serviceresor som komplement

Serviceresor finns som komplement för den resenär som inte kan resa med den reguljära kollektivtrafiken.

Färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor kallas gemensamt Serviceresor och är ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken för personer som på grund av funktionsnedsättning behöver en särskilt anpassad resa.

Serviceresor är en samhällsbetald trafik som inte är öppen för alla utan kräver någon form av tillstånd. Dessa resor skapar möjligheter för personer med funktionsnedsättning att på lika villkor kunna arbeta, studera och delta i olika aktiviteter i samhället.

År 2019 har 24 av 33 kommuner överlåtit ansvaret för färdtjänst och riksfärdtjänst till Region Skåne, Skånetrafiken.

Region Skåne har ansvar för samordning av färdtjänst- och riksfärdtjänstresor, myndighetsutövning samt utfärdande av färdtjänsttillstånd för dessa kommuner.

Det Region Skåne erbjuder är resa med färdtjänst i hela Skåne samt till och från närliggande kommuner, obegränsat antal resor, dygnet runt och alla dagar i veckan. För resor därutöver gäller riksfärdtjänst.

Färdtjänstberättigade personer från de kommuner som har avtal med Region Skåne har även möjlighet att resa kostnadsfritt i den allmänna kollektivtrafiken.

Målsättningen är att erbjuda en trygg, kvalitativ och kostnadseffektiv färdtjänstverksamhet som möjligt.

Färdtjänsten i Region Skånes regi bygger på effektivt resursutnyttjande där trafikplanering och fordonsdirigering hanteras av en samlad trafikledning.

En resa skall i möjligaste mån samordnas med andra färdtjänst- eller sjukresor, dock med iakttagande av de begränsningar som regelverket för färdtjänst anger avseende restider och utifrån resenärens villkor.

Samordning av resor och överflyttning av resenärer från färdtjänst till en tillgänglighetsanpassad allmän kollektivtrafik skapar också miljöfördelar genom minskad trafik.

Priset för resa ska vara beroende av reslängd. Ett högre pris än vid motsvarande resa i buss- och tågtrafik kan motiveras av att färdtjänst erbjuder en högre servicegrad än övrig kollektivtrafik.

Dock ska regelbundna resor till och från arbete och studier ha samma pris som i buss- och tågtrafiken. Prissättningen för riksfärdtjänst baseras enligt lag på en egenavgift som är densamma i hela Sverige.

Det görs årliga satsning på tillgänglighet och anpassning för funktionsnedsatta resenärer i den allmänna kollektivtrafiken målet är att på lång sikt minska behovet av färdtjänst.

6 Satsningar på kollektivtrafik



Region Skåne har höga ambitioner för kollektivtrafiken och det kommer att krävas flera trafikförsörjningsprogram, regionala transportinfrastrukturplaner och nationella transportplaner för att förverkliga framtida satsningar. Det är av stor vikt att planera tillsammans med gemensamma strategier och mål för att uppnå synergieffekter som stärker Skåne. Förutom program och planer innebär utveckling av kollektivtrafiken oftast behov av ett nära samspel mellan olika aktörer som kommuner, regioner, näringsliv och akademi för att driva och realisera framtida kollektivtrafikinvesteringar.

Utgångspunkten för föreslagna satsningar i tåg- och busstrafiken är målet att Skåne som helhet ska nå 40% marknadsandel år 2030. Satsningarna utgår på kort sikt från en förväntad utbyggnad av infrastrukturen enligt Nationell transportplan 2018-2029 (NTP) och Regional plan för transportinfrastruktur (RTI-plan), men tar däremot inte hänsyn till begränsningar i den årliga budgeten. Den årliga budgeten i Region Skåne beslutas av Regionfullmäktige, som därmed avgör vilka av de föreslagna åtgärderna som ska genomföras och när detta ska ske. Trafikförsörjningsprogrammets ambitioner för utveckling är höga med en tydlig viljeinriktning, det kommer dock krävas

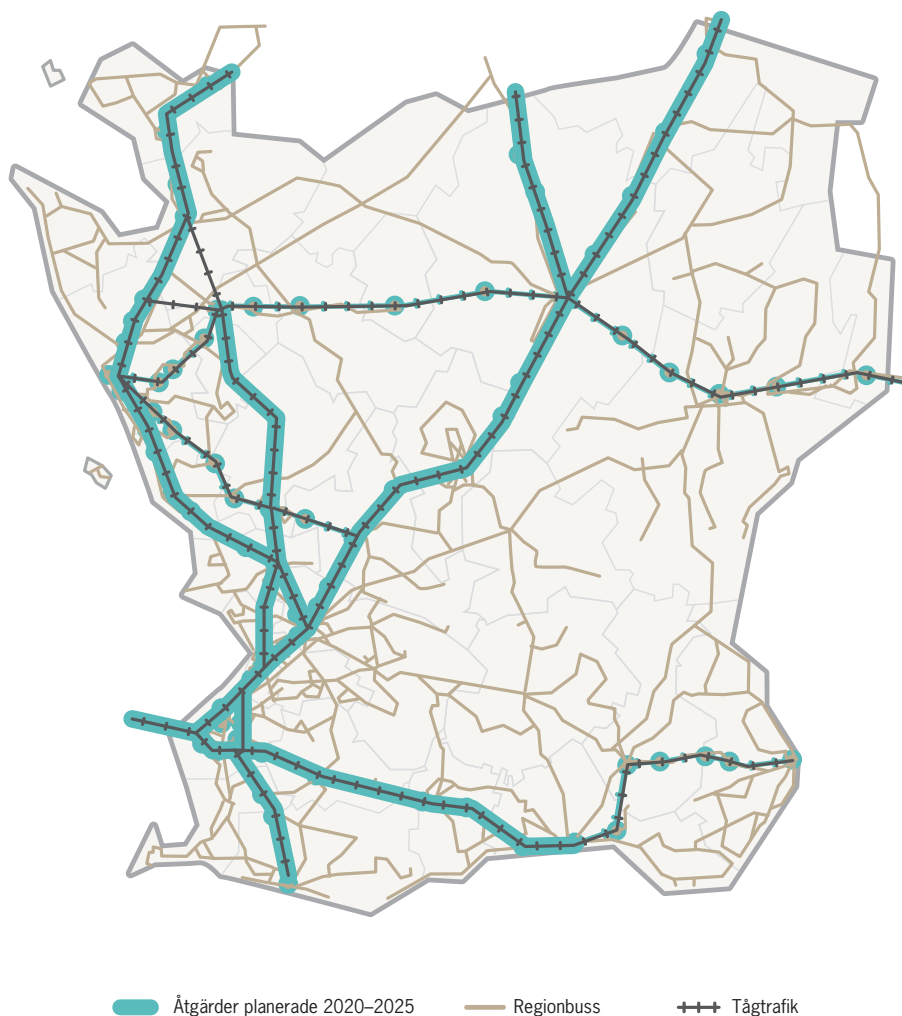
prioriteringar och ställningstaganden avseende ekonomiskt utrymme. På längre sikt tas hänsyn varken till planerad utbyggnad av infrastrukturen eller begränsningar i den årliga budgeten. Istället redovisas vilka kommande satsningar som är nödvändiga för att uppnå de politiskt antagna målen avseende främst 40% marknadsandel för kollektivtrafiken, men även förbättrad geografisk tillgänglighet.

Åtgärder som korsar en länsgräns eller nationsgränsen mot Danmark kräver godkännande i angränsande län eller i Danmark för att kunna genomföras.

Kollektivtrafikåtgärder år 2020–2025

Flera stora satsningar i såväl tåg- som busstrafiken finns i planerna fram till år 2025. Ny tågtrafik öppnar på såväl Lommabanan som Söderåsbanan och utökningar av tågtrafiken på ytterligare ett antal linjer. I busstrafiken planeras satsningar på superbusskoncept i sju regionala stråk. Dessutom startar Skånes första

spårvägstrafik i Lund och ett antal stadsexpresser startar i Malmö och Helsingborg. Planerad trafikering för såväl tåg- som busstrafik är en inriktning och slutgiltigt beslut om trafikering sker först i Skånetrafikens årliga trafikplan.



Tågtrafik

För att marknadsandelsmålet ska kunna nå förutsätter kommande års utveckling av tågtrafik dels införande av mer kapacitetsstarka tåg och dels utbyggd infrastruktur. I dagsläget finns ett stort antal planerade satsningar i perioden. Åtgärderna bidrar både till ökade förutsättningar att nå 40% marknadsandel, men även till att förbättra den geografiska tillgängligheten. Utöver nedanstående satsningar genomförs löpande förstärkningar av tågtrafiken med utökade öppettider och turtäthet på befintliga linjer.

Under den aktuella perioden genomför Trafikverket flera stora infrastrukturåtgärder. Detta skapar förutsättningar för framtida satsningar på utbyggd trafikering med regionaltåg, men det kan på kort sikt även

innebära att vissa planerade satsningar kan tvingas skjutas framåt i tiden då det under byggperioden inte finns plats för trafikutökningarna.

Det finns tydliga kopplingar mellan de planerade åtgärderna och de behov för ny infrastruktur som Region Skåne har kommunicerat både i diskussioner med Sverigeförhandlingen och med Trafikverket i samband med framtagandet av nationell plan för åtgärder i infrastrukturen.

Bland planerade åtgärderna ingår nya stationer för Pågatågen. En förutsättning för att en ny station kan öppna är kommunal finansiering av till exempel plattformar.



KOLLEKTIVTRAFIKÅTGÄRD ÅR 2020–2025		TRAFIKSLAG	ÅTGÄRD I INFRASTRUKTURPLAN
Lommabanan	Malmö – Lomma – Kävlinge: Ny tågtrafik med Pågatåg och nya stationer i Furulund, Flädie, Lomma och Alnarp*.	Pågatåg	Lommabanan etapp I: timmestrafik RTI och kommunal medfinansiering Lommabanan etapp II: halvtimmestrafik NTP, RTI och kommunal medfinansiering.
Söderåsbanan	Åstorp – Teckomatorp – Kävlinge – Malmö: Ny tågtrafik med Pågatåg och nya stationer i Billesholm, Kågeröd och Svalöv.	Pågatåg	NTP, RTI och kommunal medfinansiering.
Södra Stambanan (fyrspårsutbyggnad Högevall–Flackarp)	Malmö – Lund: Ny station vid Lund Klostergården.	Pågatåg	NTP och kommunal medfinansiering.
Kontinentalbanan och Trelleborgsbanan	Malmö – Trelleborg via Kontinentalbanan: Ny tågtrafik med Pågatåg i rusningstid.	Pågatåg	Kontinentalbanan i Malmö, persontrafiksanpassning. (Tågen till Trelleborg kommer inte att stanna på de nya stationerna på Kontinentalbanan.) Kommunal finansiering.
Markarydsbanan (ev)	Hässleholm – Markaryd – Halmstad: Förlängning av nuvarande tågtrafik från Markaryd till Halmstad.	Pågatåg	Trafikeringen kräver åtgärder som inte är beslutade. Nytt mötesspår i Knäred utreds. Ingår inte i NTP. Åtgärder i Halmstad bangård behövs för att köra denna trafik, ingår i NTP. Kräver finansiering och åtgärder utanför Skåne.
Västkustbanan	Köpenhamn – Malmö – Lund – Helsingborg: Ny tågtrafik med System 3 i rusningstid.	System 3	Fler plattformslägen i Helsingborg. Finansiering NTP.

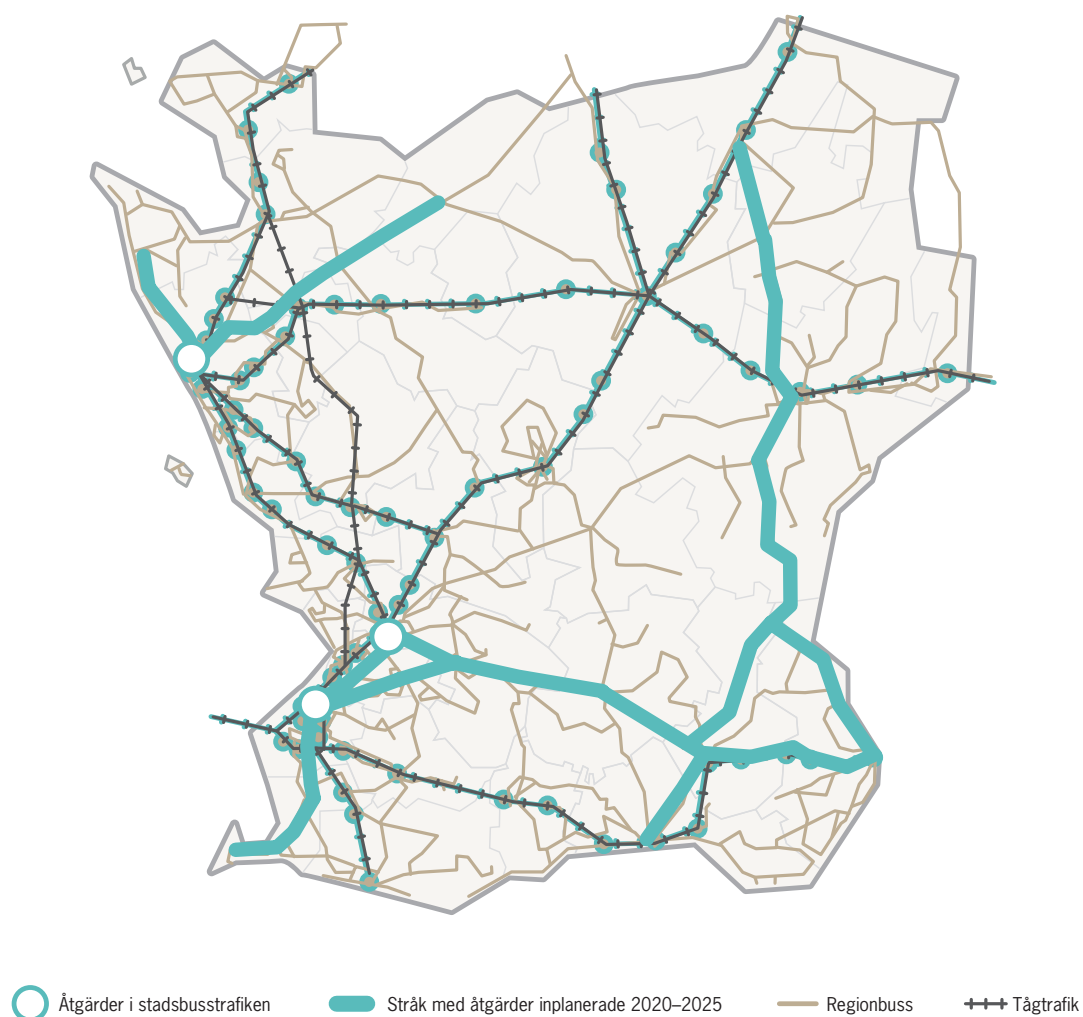
Tabell: Stråkväsa trafikeringståtgärder för tåg kopplade till aktuell infrastrukturplan/finansiering. NTP = Nationell transportplan, RTI = Regional transportinfrastrukturplan, Samfinansiering = Nat+RTI, Medfinansiering = RTI+kommunal finansiering.

*Förutsätter att genomförandeavtal tecknas.



KOLLEKTIVTRAFIKÅTGÄRD ÅR 2020–2025	TRAFIKSLAG	ÅTGÄRD I INFRASTRUKTURPLAN
E22 Malmö–Lund: Ny linje är under utredning Malmö-Kristianstad: Uppgradering av hållplatserna.	Regionbuss	Åtgärder i NTP: Trimning av trafikplatser på E22 för Superbuss. Trafikplats Lund Södra Trafikplats Ideon Fjälkinge–Gualöv motorväg Sätaröd–Vä motorväg
Väg 111 Helsingborg–Höganäs: Regionalt superbusskoncept på linje 220.	Regionbuss	Utpekad som prioriterad brist att utreda i RTI.
Väg 19 Kristianstad–Osby: Regionalt superbusskoncept på linje 545.	Regionbuss	Åtgärder i RTI: Väg 19 Bjärlöv–Broby mötesfri landsväg.
Väg E4 Helsingborg–Örkelljunga: Regionalt superbusskoncept på SkåneExpressen 10.	Regionbuss	Åtgärder i NTP: Trafikplats Vasatorp trimning.
Väg 9 och väg 19 Kristianstad–Simrishamn/Ystad: Regionalt superbusskoncept på SkåneExpressen 3 och 4.	Regionbuss	
Väg 11 Malmö–Sjöbo: Regionalt superbusskoncept på linje 8.	Regionbuss	
Väg 102 och väg 11 Lund–Sjöbo–Simrishamn: Regionalt superbusskoncept på linje 5.	Regionbuss	Åtgärder i RTI-planen: Rv 11 Anklam–Tomelilla mötesseparering.
E6 Malmö–Vellinge: Regionalt superbusskoncept på linje 100.	Regionbuss	Åtgärder i NTP: E6 Vid Vellinge Ångar, motorväghållplats. Diverse trimningsåtgärder i trafikplatser, hållplatsåtgärder, körfält.
Lund Spårväg Lund.	Spårväg	Ingår i storstadsavtal Sverigeförhandlingen.
Helsingborg Helsingborgsexpressen, linje 2.	Stadsbuss	Ingår i storstadsavtal Sverigeförhandlingen.
Malmö Malmö: MalmöExpressen införs på linje 8.	Stadsbuss	Ingår i storstadsavtal Sverigeförhandlingen.
Malmö Malmö, (Eldriven) MalmöExpressen, linje 4.	Stadsbuss	Ingår i storstadsavtal Sverigeförhandlingen.
Malmö Malmö, (Eldriven) MalmöExpressen, linje 5.	Stadsbuss	Ingår i storstadsavtal Sverigeförhandlingen.

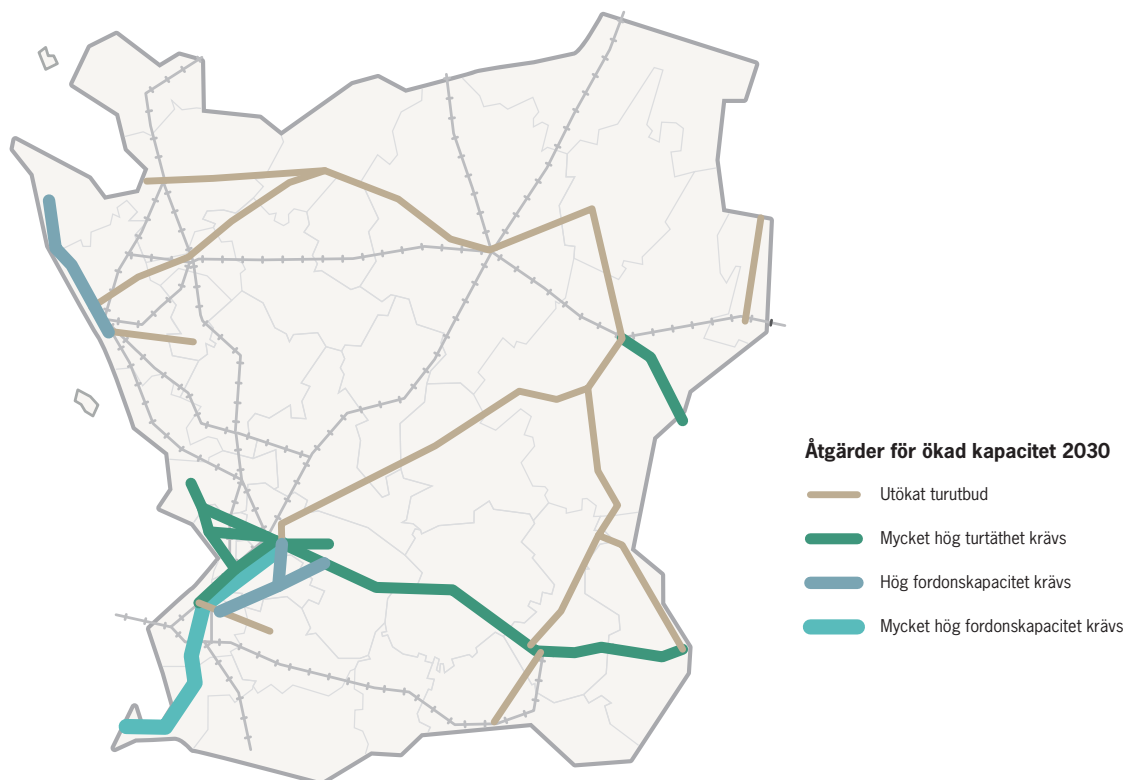
Tabell: Stråkvisa trafikeringåtgärder för buss kopplade till aktuell infrastrukturplan/finansiering. NTP = Nationell transportplan, RTI = Regional transportinfrastrukturplan.



Regionbusstrafik och stadstrafik

I den regionala busstrafiken återfinns fram till år 2025 förutom en satsning på stråket Malmö-Lund också de stråk som studerats inom det regionala superbusskonceptet inom Skåne. Bland dessa stråk finns såväl tunga stråk med stort resande samt stråk som snarare syftar till att knyta ihop Skåne och öka den geografiska tillgängligheten. Inom stadstrafiken ligger ett antal satsningar i Malmö samt spårväg i Lund.

Förutom redovisade satsningar krävs förändringar i busstrafiken såväl i stråket Lomma-Bjärred samt i Billesholm-Teckomatorp för att anpassa busstrafiken till de kommande satsningarna på pågatågstrafik i stråken. Åtgärderna förutsätter satsningar på infrastrukturåtgärder av berörda aktörer.



Kollektivtrafikåtgärder år 2026–2030

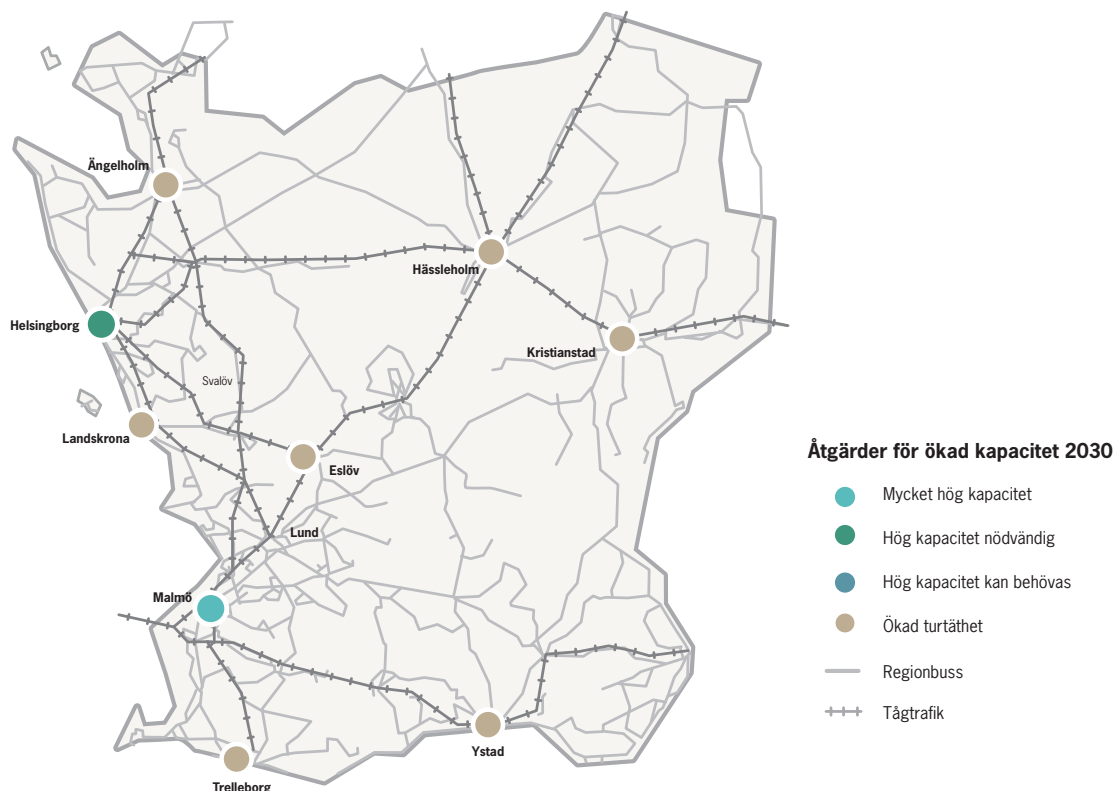
Efter år 2025 planeras för ytterligare förstärkningar i fler stråk i Skåne. Fler stråk med System 3 kan vara en möjlighet att öka kapaciteten och i regionbusstrafiken krävs en utbyggnad av trafik Malmö-Vellinge-Näset samt ett helhetsgrepp på ett antal större stråk i regionbuss runt Malmö och Lund. I stadsbusstrafiken behövs omfattande åtgärder framförallt i Malmö.

Tågtrafik

I perioden finns ytterligare ett antal planerade satsningar på utökad tågtrafik. System 3 kan vara en möjlighet att öka kapaciteten under denna period där efterfrågan är som störst, men införande på ytterligare stråk än beslutad kräver mer utredning och finansiering. Möjliga nya stråk för System 3 är på Ystadbanan mellan Malmö-Ystad och på Södra

Stambanan Malmö-Hässleholm/Älmhult. Härutöver sker löpande förstärkningar av tågtrafiken med utökade öppettider och turtäthet på befintliga linjer. I perioden planeras bland annat för utökad antal avgångar med Öresundstågen på Väst kustbanan mellan Helsingborg-Halmstad.

I Trafikförsörjningsprogrammet tydliggörs Region Skånes ambition att göra uppehåll med tåg på olika stationer. En förutsättning för att regionala tåg ska stanna på en viss ort är dock att kommunen är med och bekostar en ny station. Detta hanteras som regel genom att Trafikverket tecknar ett medfinansieringsavtal med kommunen avseende kostnaden för den nya stationen och eventuella tillköp av planskilda förbindelser under eller över spåren och liknande.

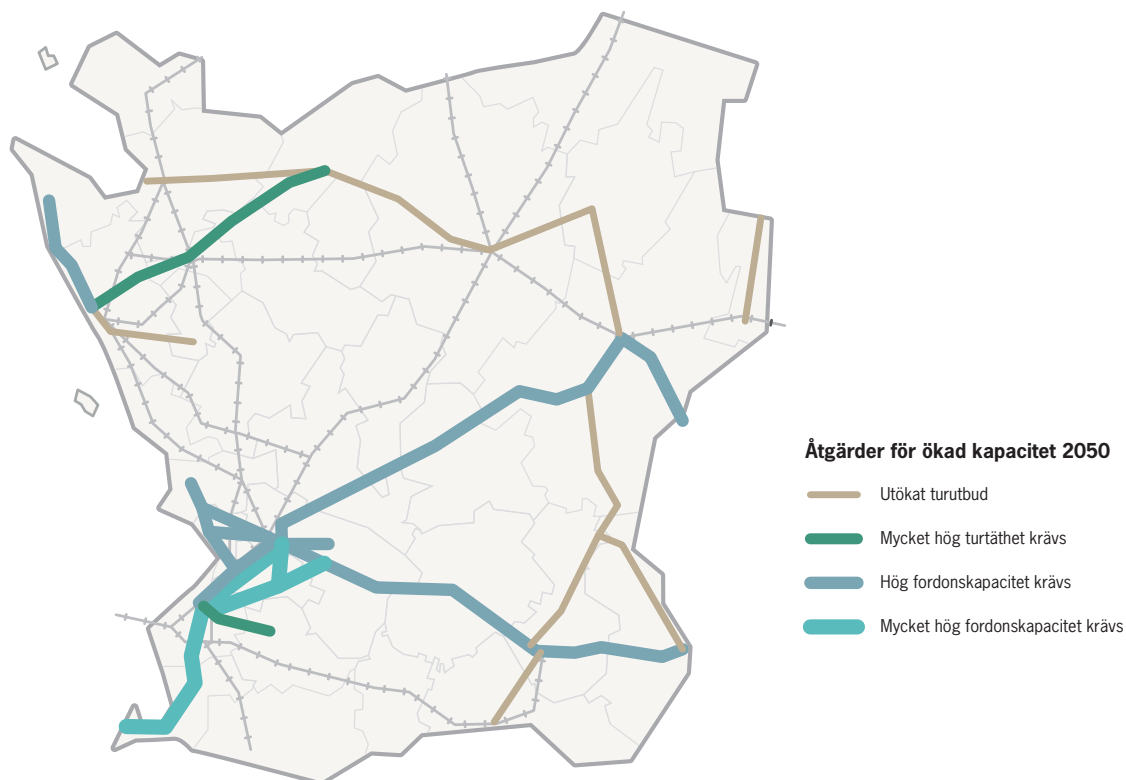


Regionbusstrafik och stadstrafik

Eftersom förutsättningarna att bidra till målet om 40% marknadsandel varierar stort i Skåne har en nedbrytning av det övergripande målet om 40% marknadsandel genomförts för samtliga regionalt viktiga stråk i busstrafiken och i städernas stadsbusstrafik. En bild av hur kapacitetsbehovet ser ut år 2030 under förutsättning att resandeutvecklingen går i riktning mot målet visar på att satsningar kommer vara nödvändiga i hela Skåne. I många stråk (beige i kartan) räcker ökad turtäthet i nuvarande trafik för att tillgodose kapacitetsbehovet. De stråk som framförallt utmärker sig med högt kapacitetsbehov är stråken Malmö-Lund och Malmö-Vellinge-Näset. I stråket Malmö-Vellinge-Näset riskerar satsningen på mer kapacitetsstarka bussar att inte vara tillräcklig. I flera stråk (blå i kartan) behövs bussar med högre kapacitet än idag medan vissa stråk (grön i kartan) kommer kräva mycket hög turtäthet för att inrymma resenärerna.

I ytterligare ett antal stråk runt framförallt Malmö och Lund saknas fördjupade utredningar kring behov av satsningar på ökad trafikering och framkomlighetsåtgärder. Detta gäller framförallt Staffanstorp-Lund, Lund-S Sandby, Lund-Lomma, Åhus-Kristianstad och Lund-Löddeköpinge.

Även i stadstrafiken visar analyser på ett enormt ökat kapacitetsbehov fram till år 2030 för att resandeutvecklingen ska gå i linje med marknadsandelsmålet. Framförallt är behovet som störst i Malmö där två linjer (linje 8 och 5) visar på mycket stort ökat kapacitetsbehov. Även längs resterande linjer i storstäderna samt i övriga städer med stadsbuss väntas en kraftig resandeutveckling och därmed även behov av ökad kapacitet. Risken är att trots inplanerade satsningar kommer kapacitetskravet i de större stråken inte kunna klaras. Tydligast är den risken i Malmö. I de mindre städerna med stadsbuss kommer sannolikt utökad turtäthet kunna vara en tillräcklig åtgärd för att inrymma tillkommande resenärer.



Kollektivtrafikåtgärder efter år 2030

Efter år 2030 behövs fortsatta stora satsningar i riktning mot de antagna färdmedelsmålen år 2050. Kapacitetsökningar krävs i fler stråk i såväl tåg- som busstrafiken. I ett ännu längre perspektiv kommer kapacitetsbehoven öka ytterligare.

Utbudet av tågtrafik behöver öka på i princip alla linjesträckningar fram till år 2050 och tågen i rusningstid kommer att behöva ha största möjliga sittplatskapacitet för att utnyttja den tillgängliga infrastrukturen maximalt. Det finns även ett stort behov av utbyggnad av infrastrukturen på flera järnvägar i Skåne.

För att nå målet för färdmedelsfördelning år 2050 behöver den regionala tågtrafiken förstärkas med både fler avgångar och mer kapacitetsstarka tåg.

De nya spåren för höghastighetståg Lund – Hässleholm skapar förutsättningar för att starta tågtrafik

med nästa generation regionalståg och därmed korta restiderna markant vid resor i stråket Kristianstad – Hässleholm – Lund – Malmö. När en del av den nuvarande tågtrafiken på Södra stambanan flyttar över till den nya höghastighetsbanan ges samtidigt möjlighet att utöka den regionala tågtrafiken längs Södra stambanan.

Bland åtgärderna efter 2030 ingår nya stationer för Pågatågen. I samband med öppnandet av nya stationer är det önskvärt att Trafikverket samtidigt genomför hastighetshöjande åtgärder på den aktuella sträckan, för att kompensera tiden det tar att stanna. På så vis påverkas inte restiden mellan ändpunkterna negativt av de extra stationsuppehållen.

Region Skåne har i arbetet med Sverigeförhandlingen fört dialog med de skånska kommunerna där arbetet resulterat i Skånebildens gemensamma utgångspunkter för framtida infrastruktur. På sikt kan nya

fasta förbindelser över Öresund via Helsingborg – Helsingör och Malmö – Köpenhamn, samt nya spår för höghastighetståg skapa förutsättningar för nya trafikupplägg med tågtrafik inom Skåne och till angränsande regioner och Danmark.

För regionbusstrafiken har kapacitetsbehovet skattats utifrån Region Skånes färdmedelsmål år 2050 vilket visar på ännu kraftigare behov i ett flertal linjer.

För stadsbusstrafiken som är mer komplex, är det svårare att göra skattningar av behoven på så lång sikt.

Åtgärder för anpassning till personer med funktionsnedsättning

Den skånska tågtrafiken klassificeras idag som fullt tillgänglig genom att tågfordon uppfyller kraven och att det finns ramper för de tillfällen då plattformshöjden inte är anpassad till standardmått. Den som är rörelsenedsatt kan därför vara beroende av assistans av personal på plats.

Samtliga bussar är idag tillgänglighetsanpassade enligt standarden Buss 2014. En stor del av hållplatserna är tillgänglighetsanpassade men det finns ett behov av anpassning för att nå det uppsatta målet om en tillgänglig kollektivtrafik.

Fullt tillgänglig kollektivtrafik

För att kollektivtrafiken i Skåne, både fordon och hållplatser, ska anses vara fullt tillgängliga ska de vara anpassade för resenärer med nedsatt rörelseförmåga samt hörsel- och synnedsättning. Vid särskilda platser eftersträvas även att trafiken ska vara tillgänglig för personer med andra funktionsnedsättningar.

Anpassning av hållplatser och stråk

Arbetet med att anpassa hållplatser koncentreras till regionalt och delregionalt viktiga stråk för kollektivtrafiken samt stombusslinjer i städerna. De mest använda hållplatserna anpassas före de som har få dagliga påstigande resenärer och där den bedömda nyttan av genomförda insatser är som störst.

I regionala stråk är inriktningen i första hand att anpassa de hållplatser som har hållplatslägen med fler än 10 påstigande på minst ett hållplatsläge. På det kommunala vägnätet anpassas i första hand de hållplatser som har fler än 15 påstigande på minst ett hållplatsläge. Undantag kan förekomma med hänsyn till den resenärgrupp som i huvudsak använder hållplatsen, till exempel barn.

Men med tanke på det enorma behov som analyserna visar redan år 2030 kommer sannolikt ett antal fler linjer nå kapacitetstaket för busstrafik. Städer som Landskrona och Kristianstad kommer med all sannolikhet att behöva uppgradera till mer kapacitetsstarka fordon. Även vad gäller regionbusstrafiken pekar analysen ut framförallt stråket Helsingborg-Höganäs och stråken mot Staffanstorp som i behov av högre kapacitet än vad som kan möjliggöras med busstrafik. I dessa stråk behöver nya och mer kapacitetsstarka lösningar utredas.

En särskild uppföljning av hållplatser och stationer som definieras som bytespunkter, genomförs. Definitionen av en bytespunkt är i detta fall samtliga tågstationer samt större busshållplatser viktiga för byten mellan olika linjer. I bilaga 6 redovisas aktuella bytespunkter och tillgänglighetsstatusen för respektive bytespunkt.

Ansvarsfördelning mellan region, stat och kommun

Den största utmaningen för en fullt ut tillgänglig kollektivtrafik ligger i anpassningen av infrastrukturen för hållplatserna. Detta är en fråga som Region Skåne inte själv har full rådighet över och som kräver samverkan med respektive väghållare, det vill säga kommunerna och staten. Åtskilliga hållplatser inom främst det kommunala vägnätet är i behov av anpassning men även längs det statliga vägnätet behöver ett flertal byggas om eller flyttas av trafiksäkerhetsskäl.

Det stora antalet hållplatser innebär väsentliga kostnader kopplade till anpassningsarbetet. Ambitionsnivån för att åtgärda hållplatserna på det statliga vägnätet är därför framtaget utifrån den Regionala transportinfrastrukturplanens utrymme. På det kommunala vägnätet ansvarar respektive kommun för finansiering och genomförande i samråd med Region Skåne. Kommunerna har därmed ett stort ansvar att budgetera medel för tillgänglighetsåtgärder.

Region Skåne kommer så långt det medger att verka för tillgänglighetsanpassning även av den kommersiella trafiken.

Åtgärder för miljö- och hållbarhet

Kravställning i upphandlingar är ett viktigt verktyg för att styra mot miljö- och hållbarhetsmålen. Krav på fossilfria bränslen såsom grön el, biogas eller biodiesel och en utsläpps- och bullerfattig fordonsflotta ska säkerställa att miljö- och hållbarhetsmålen nås och att trafiken bedrivs med minimal miljöpåverkan. För att strukturera arbetet mot måluppfyllelsen utvecklas handlingsplaner med nyckeltal för uppföljning och förbättring.

Vid sidan om klimatprestanda är energieffektivitet en viktig fråga i miljöarbetet. Ju mindre energi som används desto bättre är trafikens klimatprestanda och desto mindre avgasutsläpp genereras. Även ur ett kostnadsperspektiv är en effektiv energianvändning av stor vikt.

Introduktion av grön elbussdrift i städerna har påbörjats. Effekterna i form av minskade avgas- och klimatutsläpp, lägre bullernivåer och minskad energiförbrukning kommer att förbättra kollektivtrafikens miljö- och hållbarhetsprestanda märkbart.

Region Skåne kommer att verka för att elfordonsbatteriernas hela värdekedja ska vara hållbar. Ett första steg är att utreda dagens situation utifrån miljöpåverkan och hur de mänskliga rättigheterna efterlevs.

Bra Miljöval

Miljömärkningen Bra Miljöval, som omfattar alla Skånetrafikens buss- och tågresor inom Sverige, ställer strikta krav på minskande klimatutsläpp och utsläpp av kväveoxider samt ökad energieffektivitet. I och med att märkningens krav skärps och utökas över tid skapas incitament att ständigt minska kollektivtrafikens miljöpåverkan.

För att säkerställa att miljö- och hållbarhetskraven följs av trafikföretagen används ett uppföljningssystem i form av dialogmöten, kontroller och revisioner.

Inriktning om att arbeta för en klimatneutral kollektivtrafik

Skånetrafiken startar under år 2018 upp ett arbete för att utreda förutsättningar och kostnader för en klimatneutral kollektivtrafik där hela värdekedjan avses. Skånetrafiken och avdelningen för regional utveckling har avsatt medel från Klimatsamverkan för att under år 2018 tillsammans med LTH analysera hur den föreslagna inriktningen om klimatneutral kollektivtrafik kan omsättas.

Klimatneutralitet betyder att utsläppen från kollektivtrafiken under livscykeln från produktions-, drifts- och avvecklingsfasen ska bli noll. Kollektivtrafikens växthusgasutsläpp under hela livscykeln behöver genom rätt drivmedels- och teknikval, klimatneutral produktion och avveckling av fordon och klimatanpassad drift reduceras till lägsta möjliga nivå. De utsläpp som då fortfarande återstår efter alla åtgärder behöver klimatkompenseras för att uppnå klimatneutralitet.

Klimatneutral kollektivtrafik sett över hela värdekedjan är ett långtgående åtagande. Det finns idag ingen exakt kunskap om växthusgasutsläppen i hela kollektivtrafikens värdekedja. Dessutom finns idag ingen kunskap om vilka kostnader som kommer att uppstå i arbetet med att skapa en helt klimatneutral kollektivtrafik. Därför behöver handlingsplaner innehållande bland annat utsläppsanalyser, riktlinjer för bränsle-/energival, utveckling av affärsmodeller och upphandlingskrav samt kostnadsbedömningar att upprättas.

Bortsett från satsningen på fossilfria bränslen görs ständigt ansträngningar för att öka resandet och förbättra beläggningen i fordonen. Bra körvägar för bussar genom centrum, där trafikens påverkan är som störst, eftersträvas. Parallellt med detta pågår ett omfattande arbete tillsammans med trafikföretagen för att introducera smart körning i busstrafiken både för att minska bränsleförbrukningen och för att öka passagerarnas komfort på bussen. Även i tågtrafiken och inom färdtjänst och sjukresor bedöms potentialen för smart körning vara stor.

Riktade specifika infrastrukturåtgärder såsom prioriterade körfält för kollektivtrafik, gena körvägar och signalprioritet gör att bussen blir ett alternativ som kan konkurrera med bilen. Tidsaspekten är en viktig faktor för att kollektivtrafiken ska vara ett bra alternativ till bilen. I takt med att kollektivtrafiken tar marknadsandelar från bilismen ökar miljönyttan.

Användningen av miljöanpassade fordon och bränslen gör att kollektivtrafiken skapar miljönytta och tar marknadsandelar från andra motorburna resor. Ytterligare en viktig aspekt är att i högre grad köra med många passagerare på Skånetrafikens bussar och tåg. Det gäller att satsa såväl på att utveckla kollektivtrafiken med ett större resandeunderlag per resa för svagare linjer, samt utveckla turtätheten där det finns stort resandeunderlag.



Skånetrafiken

SCANIA

Skånetrafiken



SRU 931

7

Kommersiell trafik



Som regional kollektivtrafikmyndighet ska Region Skåne enligt lag skapa goda förutsättningar för kommersiell kollektivtrafik. Kommersiell kollektivtrafik bedrivs av trafikföretag utan ekonomiskt stöd från samhället.

Region Skåne välkomnar kommersiell kollektivtrafik och erbjuder flera samarbetsmöjligheter, men vid brist på långsiktiga kommersiella åtaganden säkras medborgarna kontinuerlig kollektivtrafik genom beslut om allmän trafikplikt.

Kollektivtrafiklagen från år 2012 ger privata företag möjlighet att fritt etablera kommersiell kollektivtrafik på regional nivå. Som regional kollektivtrafikmyndighet ska Region Skåne enligt lagen skapa goda förutsättningar för kommersiell kollektivtrafik.

Den nya kollektivtrafiklagen har i nuläget endast inneburit en marginell ökning av den kommersiellt

baserade kollektivtrafiken i Skåne. Redan innan år 2012 trafikerades de två största flygplatserna av busstrafik på kommersiella grunder. Bilaga 7 redovisar befintlig kommersiell regional kollektivtrafik i Skåne.

I de fall kommersiell trafik är aktuell ska Region Skåne samverka för att göra det så enkelt som möjligt för resenärerna.

Allmän trafikplikt

I egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet kan Region Skåne besluta om allmän trafikplikt. Ett trafikpliktsbeslut säkerställer att den trafik som anses nödvändig kommer till stånd då övrig trafik inte bedöms finnas in önskvärd omfattning. Region Skåne kan efter ett sådant beslut upphandla, avtala och driva trafiken i egen regi.

Region Skåne har avtal om utförande av trafikuppdrag med ett flertal trafikföretag. I god tid innan ett trafikavtal löper ut utvärderas trafikens fortsatta existens och utformning. En eventuell upphandling förannonseras och trafikföretag bjuds in till samråd inför upphandling (SIU). Vid SIU:n ges en utförlig beskrivning av trafiken och dess förutsättningar och marknadens aktörer ges tillfälle att ta ställning till om trafiken är av intresse och kan bli aktuell för att drivas på kommersiella grunder. Tillvägagångssättet har som syfte att öppna upp en konstruktiv dialog med trafikföretagen angående deras eventuella ambitioner, en dialog som kan ta fasta på hela trafikområden men också brytas ned i delar på linjer och turer.

I det fall det finns intresse från kommersiell aktör kan Region Skåne avstå från att besluta om allmän trafikplikt.

Vad gäller långsiktigheten skapar nuvarande regelverk med korta in- och utträdestider för kommersiell trafik otydlighet genom att resenärerna kan försättas i en svår situation om trafiken upphör med kort varsel. Detta ska ses mot bakgrund av vikten av just långsiktighet i kollektivtrafikplaneringen, inte minst genom att kollektivtrafiken påverkar människors val av arbete, boende, utbildning och fritid. Region Skåne prioriterar därför en kontinuerlig samverkan med trafikoperatörerna för att gemensamt säkra långsiktigheten i kollektivtrafiken.

Beslut om allmän trafikplikt fattas efter noggranna överväganden. Om det finns ett kommersiellt baserat alternativ till offentligt upphandlad trafik görs en bedömning av det kommersiella alternativet inför beslut om allmän trafikplikt. Viktiga faktorer är då utbud, robusthet/långsiktighet, tillgänglighet för funktionsnedsatta, miljöpåverkan och trafikens koppling till helheten. Region Skåne kommer att besluta om allmän trafikplikt om det i samråd med kommersiella aktörer inte finns någon vilja att bedriva kommersiell trafik utan offentlig finansiering.

Förutsättningar för kommersiell trafik

Skånetrafiken ansvarar för att göra marknadsundersökningar för att initialt bedöma potentialen för kommersiell trafik. Det ligger dock trafikföretaget att göra den slutliga marknadsanalysen med utgångspunkt från trafikföretagets egna förutsättningar, analyser och slutsatser att bedriva den aktuella trafiken kommersiellt.

Idag sker viss samverkan med kommersiell trafik. Ambitionen är att underlätta för resenärerna genom att göra det enkelt att hämta information om det samlade utbudet, använda resmöjligheterna från gemensamma hållplatser och terminaler samt, på lite längre sikt, kunna betala för hela resan vid ett tillfälle. Region Skåne söker också lösningar för tillträde till terminaler och hållplatser för den kommersiella trafiken på konkurrensneutrala villkor. Dessa lösningar finns samlade i ett erbjudande till kommersiella aktörer, se bilaga 8.

Region Skåne har avtal om utförande av färdtjänst- och sjukreseuppdrag med ett flertal taxiföretag. Det är Region Skånes uppfattning att dessa uppdrag ger en god bas för taxiföretagens verksamhet och underlättar möjligheten att också bedriva kommersiell taxitrafik, även på mindre orter.

Kollektivtrafiken kräver i Skåne, liksom i övriga landet, årliga tillskott av offentliga medel. Generellt sett är därmed inte kollektivtrafiken en företagsekonomiskt god affär. Lönsamheten varierar emellertid mellan linjerna. Här används begreppet lönsamhet även om det i merparten av trafiken snarare handlar om nivån på självfinansieringsgraden.

Generellt har linjer i områden med stora resandeunderlag och god konkurrenskraft mot bilen bättre lönsamhet än trafik på landsbygden. I huvudsak återfinns trafiken med den bästa lönsamheten i de regionalt viktiga stråken. Det kan finnas utrymme för mer nischade aktörer som skjuter in sig på målpunkter där den offentligt finansierade kollektivtrafiken har sämre konkurrenskraft. Ett exempel kan vara reserelationer där en resa med Skånetrafiken kräver många byten eller där färdvägen inte blir den mest optimala och dagens utbud därmed har svårt att hävda sig mot bilen.







8

Ekonomi och finansiering



Kollektivtrafiken bidrar till samhällsvinster i form av en bättre folkhälsa och en ökad tillgänglighet har möjlighet att gynna fler socioekonomiska grupper och bidra till minskat utanförskap och ökad jämlikhet. Men de senaste årens utbyggnad av kollektivtrafiken har medfört stora och ökade ekonomiska åtaganden för Region Skåne. En tydlig trend visar att ökade intäkter inte följer den ökade kostnadsutvecklingen av trafiken, vilket om denna utveckling fortsätter, kommer bli en stor utmaning i finansieringen av kollektivtrafiken.

Kollektivtrafikens samhällsnytta

Kollektivtrafiken har ett tydligt bidrag till samhället och genererar stora nyttor vilka inte syns i en vanlig beräkning över kollektivtrafikens kostnader och intäkter. Satsningar på kollektivtrafik minskar klimatutsläppen, vidgar människors arbetsmarknad, ökar sysselsättning, förbättrar hälsa och trafiksäkerhet samt skapar ett rättvisare samhälle. Analyser av vad de planerade åtgärderna leder till för samhällsnytta visar tydligt på framförallt stora nyttor för resenärerna som får minskade restider genom satsningarna. En del

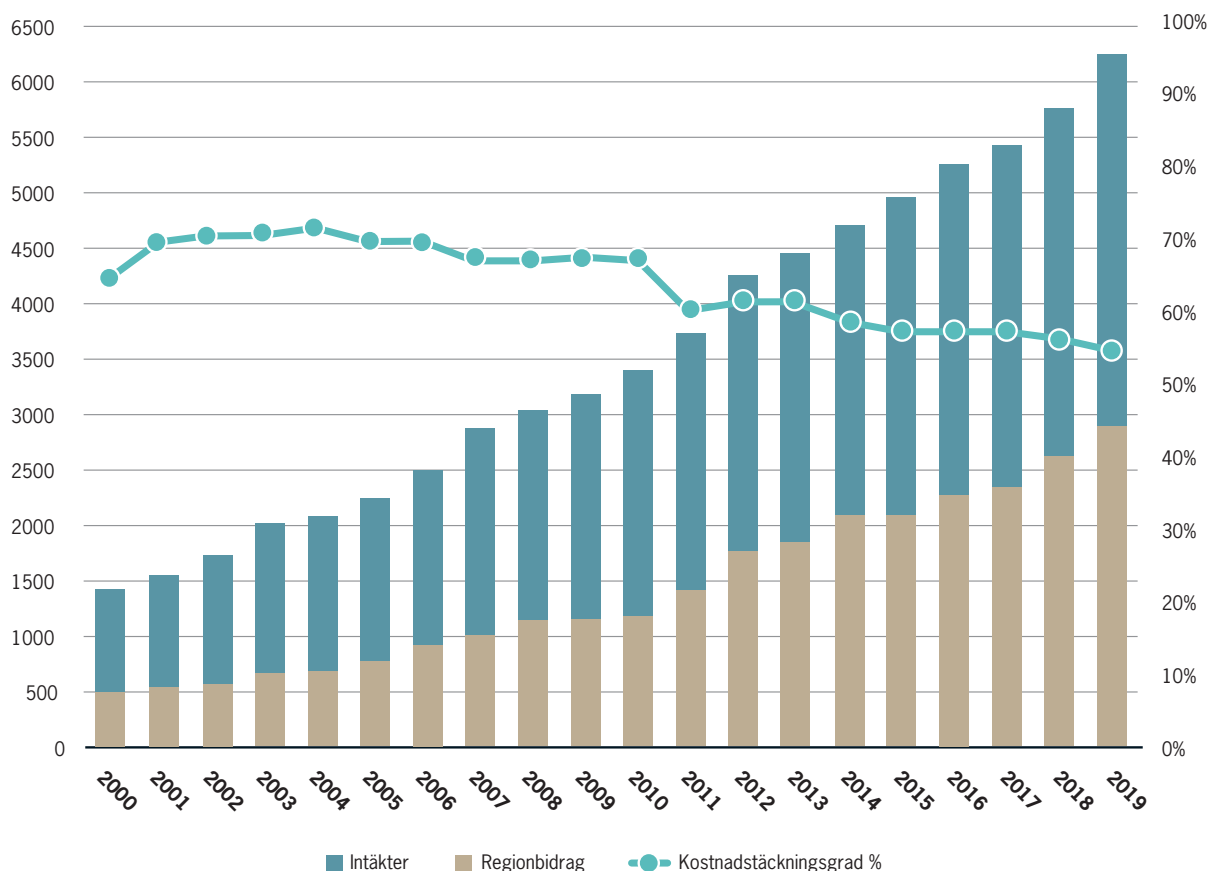
är kvantifierbara nyttor som direkt går att omsätta i kronor. Detta gäller de nyttor som kollektivtrafiken bidrar till i såväl hälsa som trafiksäkerhet och miljö. Utöver dessa nyttor väntas satsningarna också få effekt inte minst på möjligheten att arbeta och pendla i Skåne genom bättre förbindelser. Möjligheterna att exploatera och förtäta i städerna väntas också öka. Både kvantifierbara och icke kvantifierbara nyttor behöver tas i åtanke när satsningarnas framtida kostnader beskrivs nedan.

Kostnadsutvecklingen i Skåne

De senaste årens utbyggnad av kollektivtrafiken har medfört ökade ekonomiska åtaganden för Region Skåne, men också ett ökat resande. Den ökade kostnadsutvecklingen av trafiken, vilket om denna utveckling fortsätter, kommer bli en utmaning för finansieringen av kollektivtrafiken. Trenden i kollektivtrafikens kostnadsutveckling syns i hela Sverige och är inte unikt för Skåne. De senaste åren har relationen kostnader och intäkter bibehållits i Skåne, kostnadstäckningen har från 2014 legat på ca 57-58%. Det visar att intäkterna pga ökat resande och prishöjningar, följer den

takt som Region Skåne bygger ut kollektivtrafiken. Andelen skattesubvention ökar inte. Det finns en ökad efterfrågan på kollektivtrafik, en förväntan från skåningarna på bättre och utvecklad kollektivtrafik. Region Skåne vill möta detta i så hög utsträckning som möjligt. Utmaningen är att viljan att utveckla kollektivtrafiken de kommande åren är hög för att målen ska nås, vilket ställer krav på prioriteringar kring hur och vad som ska genomföras i förhållande till möjlig ekonomi.

Intäkts- och kostnadsutveckling för kollektivtrafiken i Region Skånes regi



I Skåne finns ett antal bidragande faktorer som påverkat kostnadsutvecklingen. Bland annat driver kollektivtrafik med få resande kostnadsutvecklingen. I övrigt har stora satsningar genomförts i tågtrafiken och tågtrafik är förhållandevis dyr per utbudskilometer. Stora satsningar har även genomförts på nya miljöanpassade och tillgänglighetsanpassade fordon. Denna typ av satsningar genererar ofta inte intäkter i motsvarande grad som kostnader men ger å andra sidan stora positiva effekter i samhället. Tågtrafik

och spårvägstrafik är de satsningar som har störst effekter på ekonomiskt tillväxt, ökad tillgänglighet och ökad marknadsandel. Satsningar på tillgänglighetsanpassning och mer miljöanpassade fordon bidrar till en bättre miljö och en ökad tillgänglighet till kollektivtrafiken för alla.

