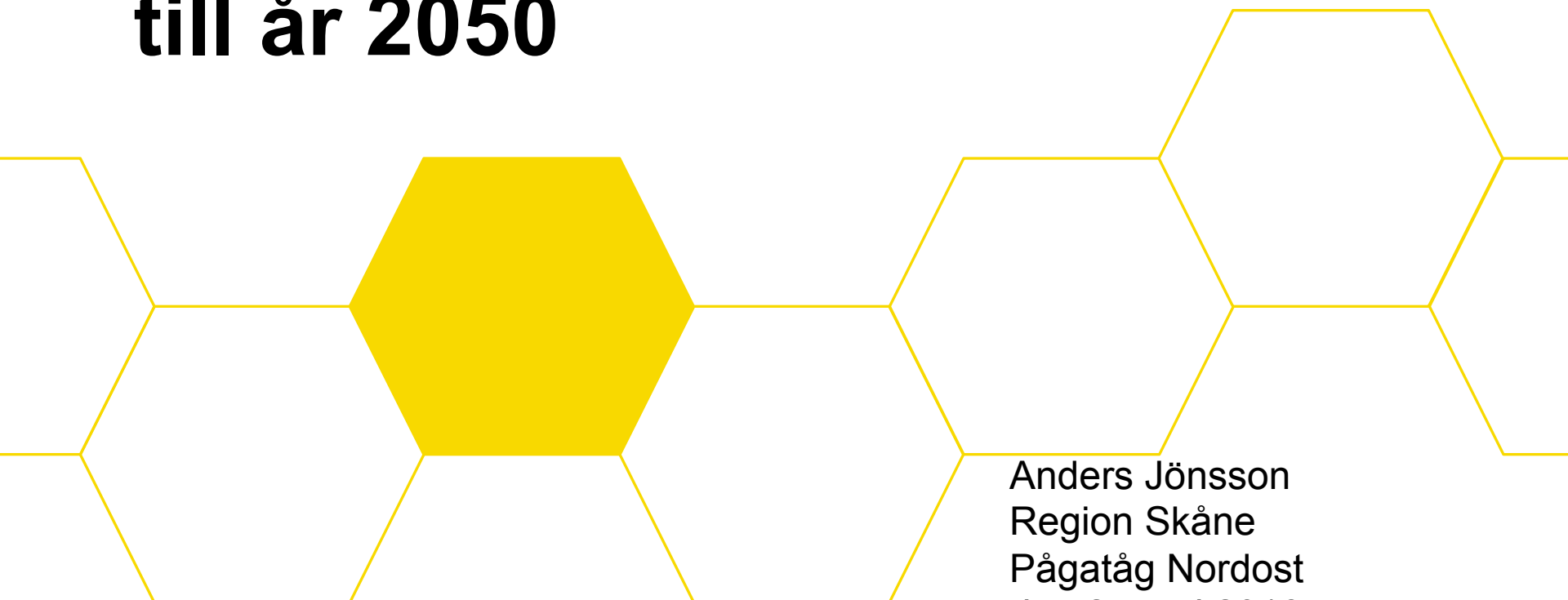


# Strategi för regional tågtrafik i Skåne och över Öresund fram till år 2050



Anders Jönsson  
Region Skåne  
Pågatåg Nordost  
den 27 maj 2016

# Vad har hänt sedan sist vi sågs?

- Frukostmöte med Gunnar Alexandersson den 10 mars
- Planeringssamverkan med Skånes kommuner.
- Workshop den 5 april.
- Två möten med Transportministeriet och DSB kring ny tidtabell för tågen över Öresund från omkring år 2020 och framåt.
- Förslag till nytt trafikkoncept gällande Öresundspendeln har blivit mer konkret.
- Anbudsutvärdering av konsultuppdrag kring fördjupade analyser i relation till Tågstrategi 2050.



# Reflektioner från workshop

- Viktiga utmaningar
  - Punktlighet och robusthet
  - Hela resan (inkl. byten och stationer)
  - Fordon (fler sittplatser och mer trivsel)
  - Image
- Nästan alla ansåg att det är ett önskvärt att 1/3 av antalet resor i Skåne ska göras med kollektivtrafik och att minst 70 % av antalet resor i korridoren Köpenhamn – Malmö – Lund – Helsingborg ska göras med kollektivtrafik.



# Flera reflektioner

- "Garanterad" sittplats i normaltrafik var det mål som deltagarna bedömde som lättast att uppnå och det var också för många ett mycket önskvärt mål.
- Mest angeläget för att nå målen är:
  - ökad attraktivitet
  - ökad kapacitet på spår och i tåg
  - hitta alternativa finansieringslösningar (kommersiellt / offentligt)



# Inspel från Trivector

- Genomförandet och efterlevnaden av en strategi är väsentligt för att strategin ska få genomslagskraft.
- Målet måste vara att skapa en tågstrategi som lever i organisationen. Detta för att undvika att användningen av strategin blir personberoende och att uppföljning och ajourhållning tappas bort.
- Särskilt för så långsiktigt och strukturbildande infrastruktur som tågtrafik är det viktigt med kontinuitet. Annars finns risk för kortsiktiga ”snuttifierade” investeringar.



# Konkurrens om den tillgängliga spårkapaciteten

- Brist på infrastruktur, men framför allt fordon, har historiskt sett varit ett problem för att möta ökad resandeefterfrågan och därmed realisera målsättningar om ökat resande.
- Flera infrastrukturinvesteringar har blivit senarelagda.
- Svårt att förutsäga den kommersiella tågtrafikens utvecklingsplaner.
- Fler avgångar på befintlig infrastruktur kan medföra en mera störningskänslig trafik och hämma det långsiktiga arbetet med att flytta över godstransporter från väg till järnväg.



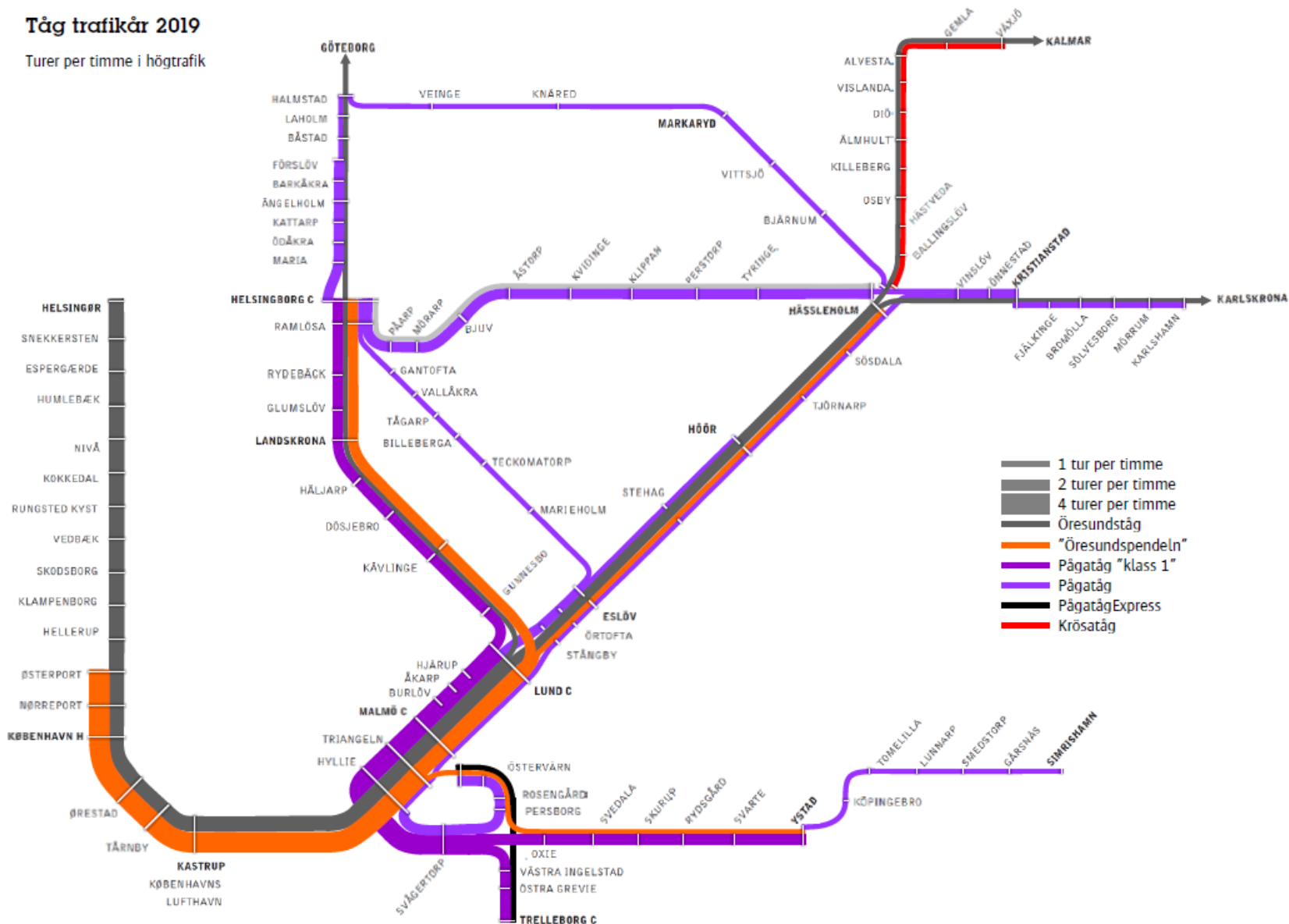
Hur maximerar vi nyttan av den tillgängliga infrastrukturen?



# En idéskiss för tidtabell 2020

Tåg trafikår 2019

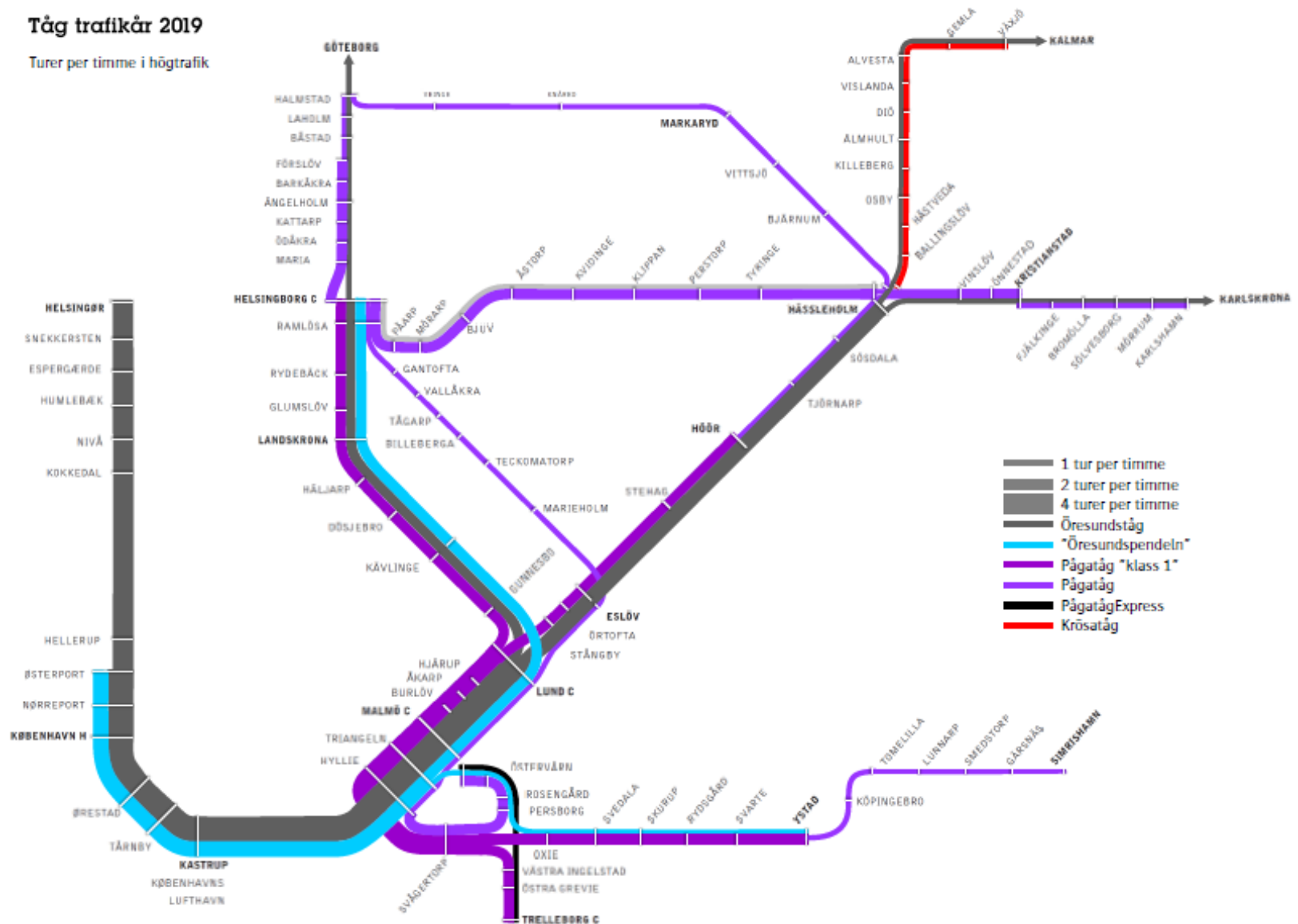
Turer per timme i högtrafik



# En annan idéskiss för tidtabell 2020

## Tåg trafikår 2019

Turer per timme i högtrafik





# Öresundspendeln - idéskiss

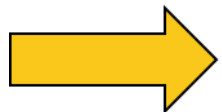


- Öka kapaciteten där det är trångt i tågen idag och där det finns potential att öka resandet kraftigt, t.ex. Helsingborg – Lund – Malmö
- Ger möjlighet att sätta in mer kapacitetsstarka tåg i form av lok och tvåvåningsvagnar mellan Skåne och Köpenhamn.
- Betyder att plötslig kraftig tillväxt i antal pendlare över Öresund i samband med högkonjunktur i Danmark kan hanteras.
- Nuvarande Öresundstågssystem mellan Helsingör och Sydsverige är oförändrat.
- Kan ge avtalsmässiga fördelar i samband med upphandling i form av lägre driftkostnader och högre kvalitet.
- Kan öka pålitligheten i den skånska tågtrafiken vad gäller tillgång till sittplatser osv.



# Klarar vi accelerationen?

- Tekniska data:
  - Lok + 6 vagnar (Skoda) 0,77 m/s<sup>2</sup>
  - Öresundståg maximalt 0,87 m/s<sup>2</sup>
  - (SJ X2000 0,25 m/s<sup>2</sup>)
- Vad betyder det i praktiken?
  - Öresundståget har en bättre acceleration upp till 50 km/h, medan det lokdragna tåget har en högre acceleration över 50 km/h.
  - Om accelerationen är kritiskt kan en annan konfiguration användas på det lokdragna tåget.



Inget problem med dagens teknik och en lösningsinriktad utgångspunkt.



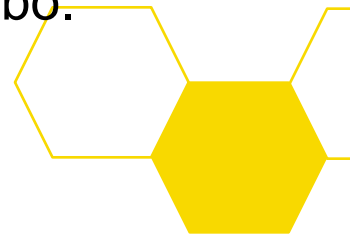
# Fördjupad analys - konsultstudie

- Analyser i relation till trafikeringen från omkring år 2023
  - Pågatåg Express Ystad – Malmö C via Kontinentalbanan och utan uppehåll på sträckan.
  - Trafikeringsmönster för tåg söder om Teckomatorp.
  - Ny Pågatågsstation i Raus på Rååbanan.
  - Ny Pågatågstrafik mellan Åstorp och Ängelholm genom en förlängning av Pågatågen på Söderåsbanan till Ängelholm.
  - Interregional tågtrafik på Markarydsbanan mellan Hässleholm och Markaryd.
  - Trafikomfattning mellan Helsingborg – Halmstad.



# Fördjupad analys - fortsättning

- Analyser i relation till trafikeringen från omkring år 2035
  - Ny Pågatågstrafik mellan Kristianstad och Åhus.
  - Ny tågtrafik på höghastighetsbana Lund – Hässleholm. Hur kan dessa tåg fortsätta vidare från Hässleholm, bör de gå mot Kristianstad, Växjö eller ett tredje alternativ?
- Analyser i relation till trafikeringen från omkring år 2050
  - Ny Pågatågstrafik mellan Malmö och Tomelilla via Sjöbo.
  - Sturupspendeln.



# Vad händer framöver?

- Inspel från Pågatåg Nordost 2.0.
- Tilldelning av konsultuppdrag kring fördjupade analyser i relation till Tågstrategi 2050.
- Statusrapport på möte i Regionala utvecklingsnämnden den 3 juni.
- Fortsatt dialog med Transportministeriet och DSB kring ny tidtabell för tågtrafiken över Öresund.
- Nytt möte i den regionala arbetsgruppen efter sommaren.
- Nytt möte i referensgruppen efter sommaren.



# Tack för er uppmärksamhet.



Foto: Sebastian Terfloht

Kontakt: [anders.e.jonsson@skane.se](mailto:anders.e.jonsson@skane.se)

Telefon: +46 40 675 30 24

