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

Anders Jönsson, Region Skåne
Styrgruppmöte i Pågatåg Nordost
den 9 december 2016

Vad har hänt sedan sist vi sågs?

- 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.
- Möte i den regionala arbetsgruppen i augusti.
- Studietur med lok och tvåvåningsvagnar med Skånetrafiken i Berlin i september.
- Workshop med Siemens kring avtalsmodeller vid inköp av lok och tvåvåningsvagnar.

Passagerarnas tålamod varar inte för evigt…

En färsk bild av tågtrafiken över Öresund. Efter ett tågstopp köar människor på Kastrup i väntan på ersättningsbussar.

SDS 3/7-16

Efter sexton år kan man fortfarande inte lita på att Öresundstågen rullar

Den här veckan är det sexton år sedan Öresundsbron invigdes. Den nya Öresundsregionen skulle ge folk nya möjligheter att mötas, både privat och professionellt. Tågen var en nyckel men trafiken över sundet går verkligen inte på räls.

Just hemkomna från Nice och fotbolls-EM ställer vi oss i kön till biljettautomaterna på Kastrup i förhoppningen att snart vara hemma i Malmö.

Men tågen går inte.

I stället hamnar vi i en ändlös kö till ersättningsbussarna till Malmö.

Ingen information. Folk har resväskor, barnvagnar och surfingbrädor. Många har en lång resa kvar. Till Alvesta, Kalmar, Göteborg och Oslo. Ilska och tårar. Det är en ögonblicksbild av integrationen i Öresundsregionen. Sexton år efter invigningen av Öresundsbron fungerar tågtrafiken fortfarande inte.

I Japan har tågen 45 minuters försening per år. Skånetrafiken har en och en halv timmes försening *per dag*, säger en luttrad pendlare i den långa kön. Och det är inte id-kontrollernas fel. Det har varit så här i sexton år. Id-kontrollerna har bara funnits i ett halvår.

Ett av de viktigaste skälen för att bygga bron var att Köpenhamns flygplats skulle få järnvägsförbindelse med både Sverige och Danmark. Visst har det blivit bättre, men man kan fortfarande inte lita på Öresundstågen. Aktörerna skyller på varandra. Ingen tar ansvar för helheten. När det blir trångt på tågen är personalen ofta ovänlig. En kvinna som uppmanas att gå vidare in i tåget men inte kan det på grund av att hon har en barnvagn får höra av tågpersonalen: "Det är inte vårt problem".

Men det är precis tvärtom. Det är absolut inte passagerarnas problem att tågen är försenade, överfulla, dåligt underhållna, ofta saknar fungerande toaletter och dörrar, och att personalen mycket ofta ger information som är under all kritik. Hur kan tekniska förseningar vara en överraskning f järnvägsaktörerna när de inte är d för passagerarna?

Man kan inte hur länge som he kräva att passagerarna ska ha tål mod med bristerna. Måttet är råg för länge sen. Många väljer att å taxi, buss eller egen bil för att sli pa osäkerheten. Det framgår tydli av Öresundsbrons trafikstatistik. D är bra för Öresundsbrons ekonor men det är inte bra för integrati nen.

Vi kom fram till Malmö nästan t timmar försenade. Men de som sku vidare upp i landet fick byta till bu på Malmö C. Via Skånetrafikens he sida begärde vi ersättning enligt re garantin och fick veta att vi skulle besked inom 30 dagar. Vi gissar Skånetrafiken nekar ersättning o skyller på Trafikverket, eftersom d var en kontaktledning som hade t lat ned.

Thomas Hedberg
Marie Bosund Hedberg

SKRIBENTERNA

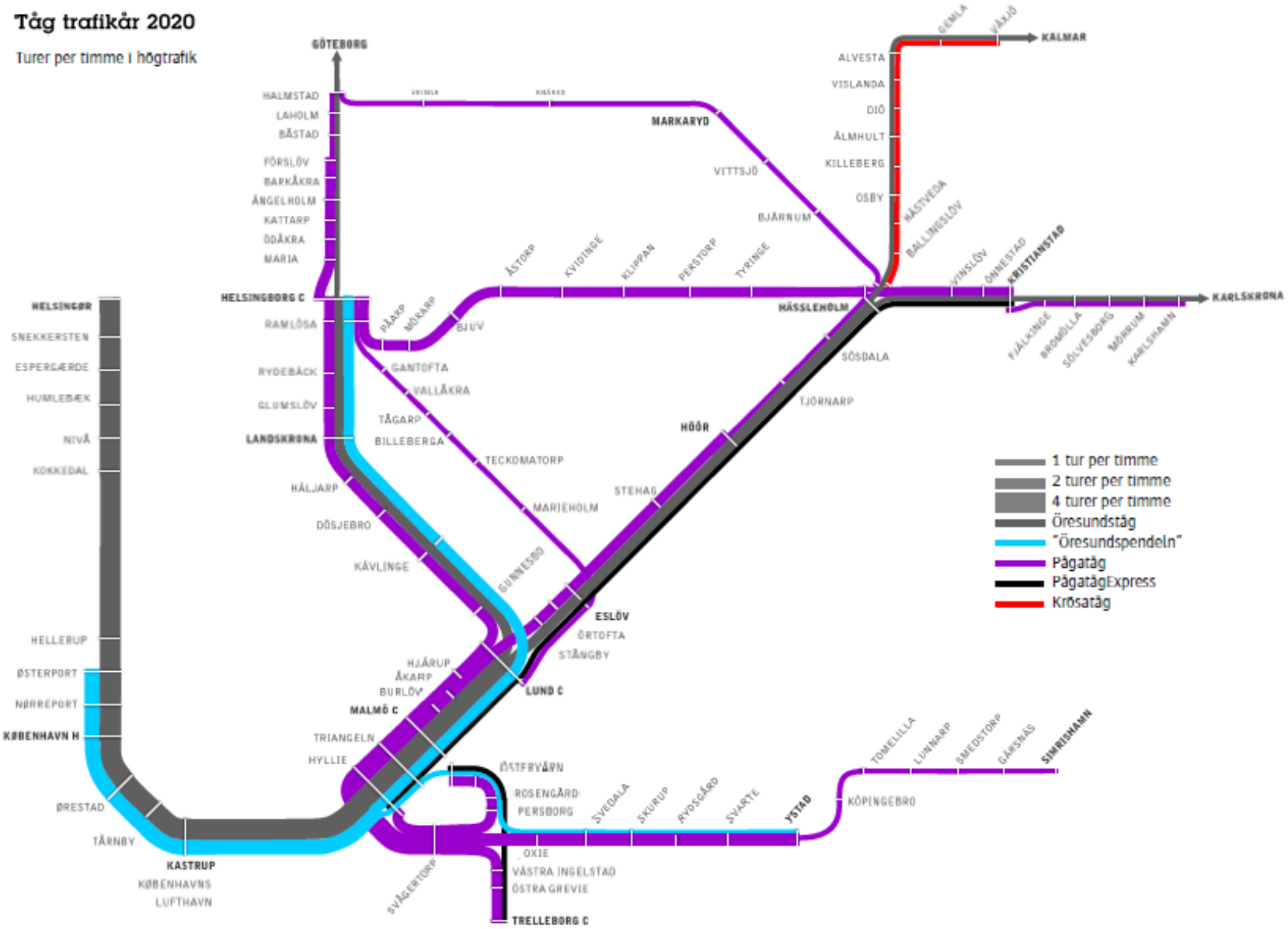
Thomas Hedberg och Marie Boslund Hedberg är journalister och var informationsansvariga i Sverige under bygget av Öresundsbron. Thomas Hedberg har tågpendlat i tio år och Marie Bosund Hedberg bevakar bro- och integrationsfrågor i olika medier.

Vad tycker du?
Mejla din åsikt till asikter@sydsvenskan.se

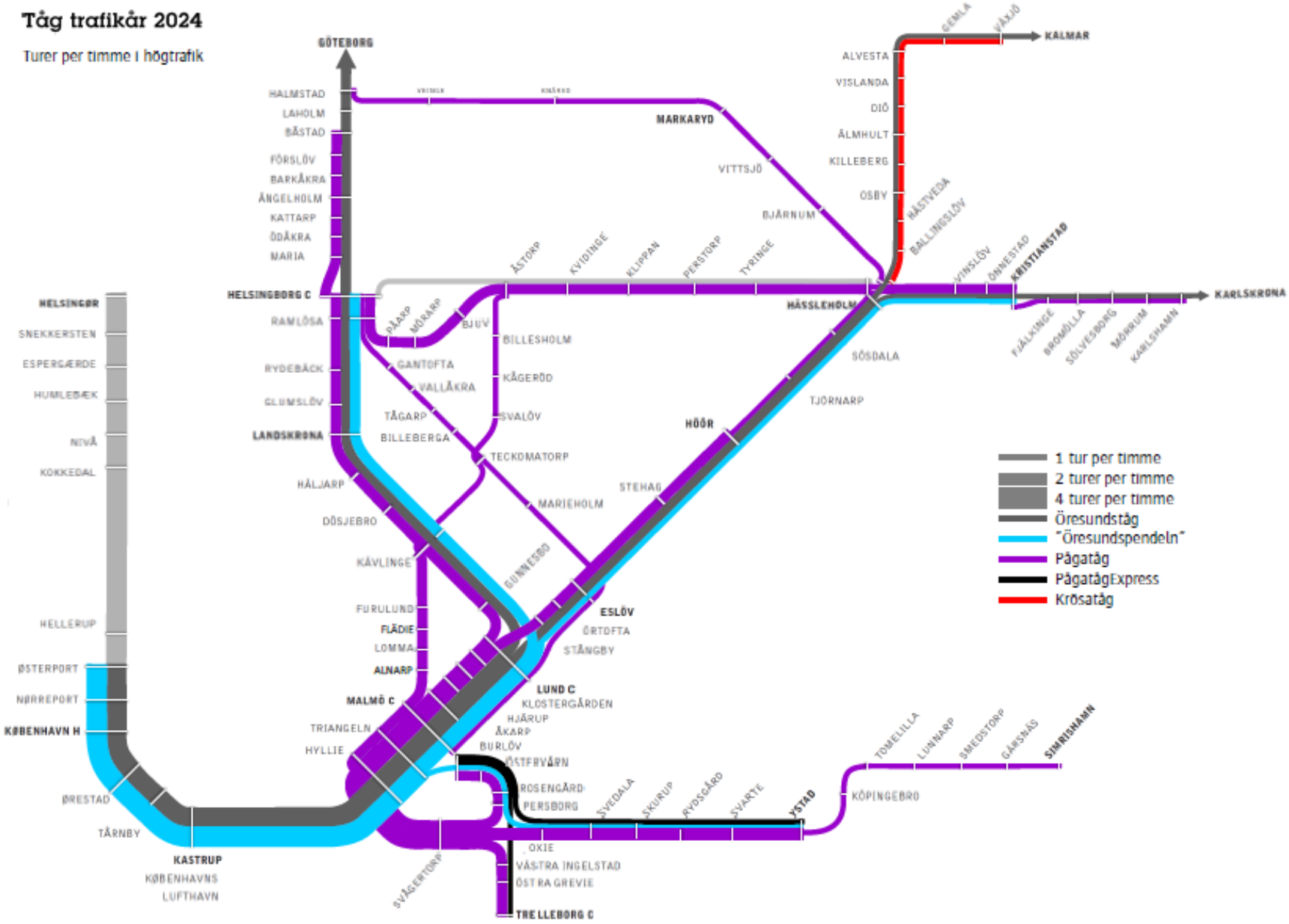
Tågstrategi 2050 - Uppdraget

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

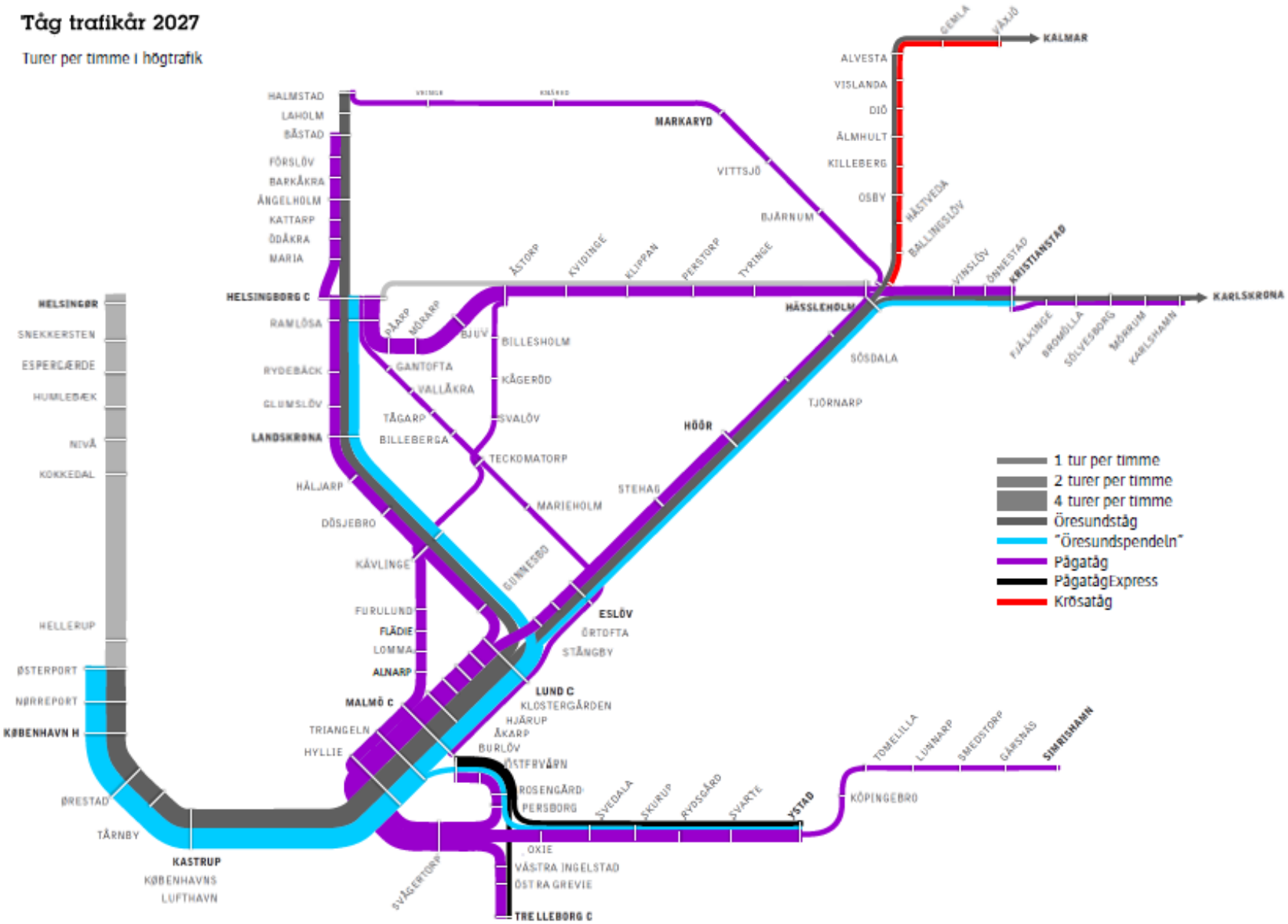
En idéskiss för tidtabell 2020



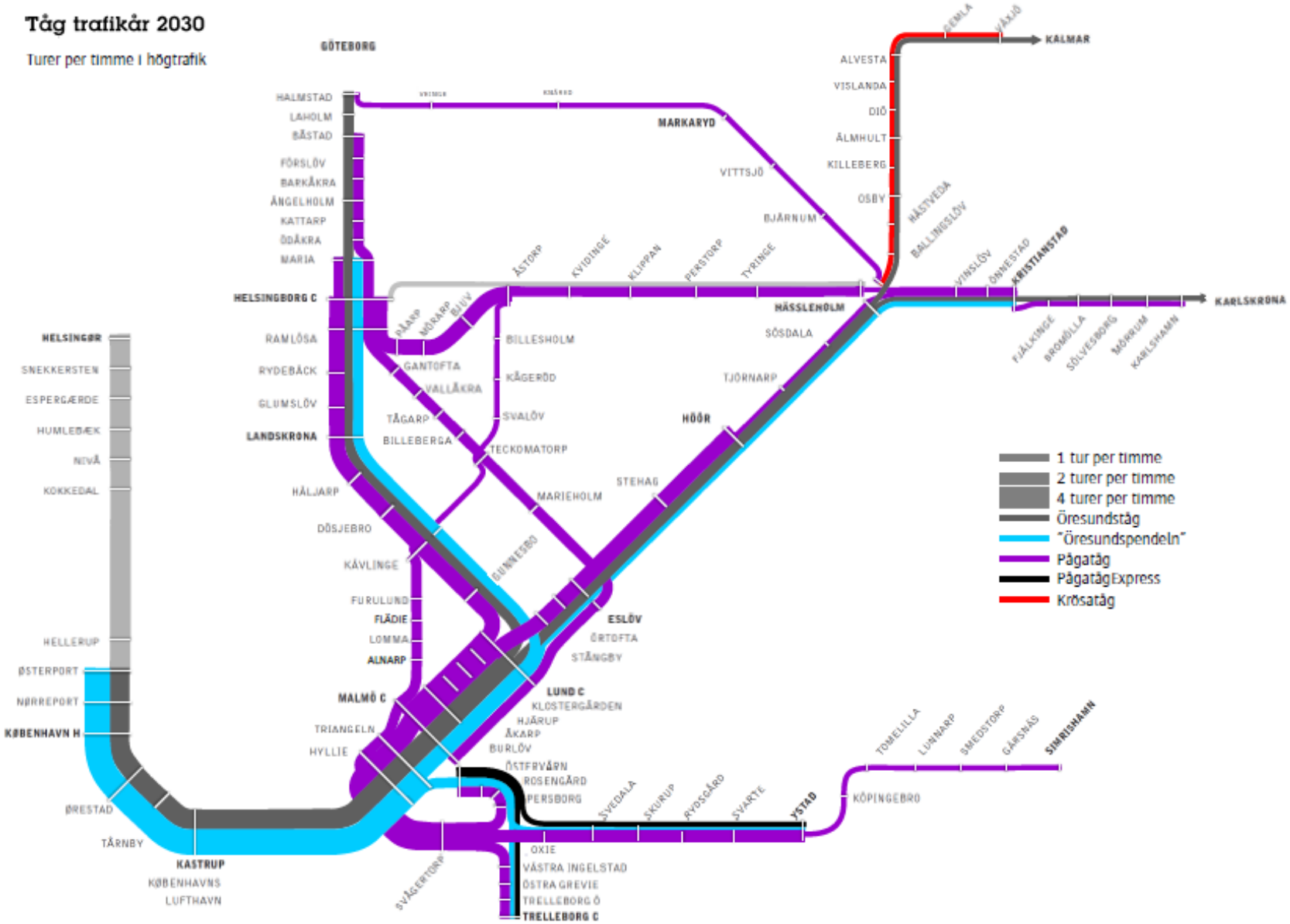
En idéskiss för tidtabell 2024



En idéskiss för tidtabell 2027



En idéskiss för tidtabell 2030



Utredningsuppdraget hos SWECO

- Arbetet med de fördjupade analyserna pågår.
- Tilläggsuppdrag har tecknats gällande analys av persontågtrafik på Sydostlänken.
- Arbetet med stomtidtabell år 2035 och analys av olika fordonstyper pågår.

Interregional tågtrafik på Markarydsbanan

- Sweco har rapporterat att:
  - Varannantimmestrafik för interregionala tåg utan möte är möjlig utöver nuvarande trafik med Pågatåg.
  - Ger kortare restid till Västkusten från Nordöstra Skåne och västra Blekinge.
  - Tar upp vändkapacitet i Hässleholm.
  - I nuläget oklart vilket resandeunderlag som finns.

Pågatågstrafik Kristianstad - Åhus

- Om Pågatåg ska trafikera banan behövs:
  - Nytt signalsystem (förslag ERTMS L3)
  - Säkra plankorsningar
  - Kontrollera spårens skick
  - Duofordon/elektrifiering
  - Uppskattad restid Åhus – Kristianstad med uppehåll i Rinkaby 16 – 18 minuter.

Öresundspendeln - status

Trafikverkets simuleringar

- Resultat
  - Befintliga tidtabeller fungerar med lok och 6 tvåvåningsvagnar.
  - Vid fler vagnar minskar marginalerna som finns inlagda i tidtabellerna.
  - Vid körning med 2 lok och 9 tvåvåningsvagnar förbättras accelerationen, men dessa 273 meter långa tåg kräver ombyggnader i signalanläggningen på Triangelns station.

Slutsats

- Det mest ekonomiskt fördelaktiga konceptet för Öresundspendeln med cirka 700 sittplatser är lok och 6 odrivna tvåvåningsvagnar, varav 1 är manövervagn.
  - Ger en låg investeringskostnad och en låg underhållskostnad.
  - Kan dock medföra överkapacitet på vissa avgångar.
- Vid 7 eller 8 tvåvåningsvagnar krävs ett extra lok.
- Ska Öresundspendeln maximeras till Trianglens station med upp till 1000 sittplatser ger ett koncept med dubbla lok och tvåvåningsvagnar fortsatt en bra ekonomi, bra prestanda, hög flexibilitet samt möjlighet att utöka antalet sittplatser över tid.
- Lok och tvåvåningsvagnar är en standardprodukt och inte ett specialanpassat tåg för den svenska marknaden.
- En stor risk med motorvagnståg är att de kommer att köra med för få sittplatser i relation till efterfrågan, för att undvika överkapacitet.

Vi behöver fler sittplatser i den regionala tågtrafiken för att nå målen

- För cirka 3,5 miljarder SEK har MÄLAB (Mälardalstrafik AB) köpt drygt 11000 sittplatser.

- För motsvarande belopp skulle vi kunna köpa oss tillgång till knappt 16000 sittplatser.

Standard och kvalitet

Reflektioner från workshop

- Viktiga utmaningar
  - Punktlighet och robusthet
  - Hela resan (inkl. byten och stationer)
  - Fordon (fler sittplatser och mer trivsel)
  - Image

Det är inte allt vi styr över…

Vad representerar kvalitet?

Avtalsformer

- Staten (Trafikverket), färjetrafik, flygtrafik, tågtrafik och långväga busstrafik.
  - Nettoavtal, dvs. biljettintäkterna tillfaller operatören och operatören står för marknadsföring osv.
- Regionerna, lokal färjetrafik, regional och lokal tågtrafik och busstrafik.
  - Bruttoavtal, dvs. biljettintäkterna tillfaller trafikköparen och trafikköparna står för marknadsföring osv.
- SL i Stockholm har dock börjat teckna avtal med betalning per passagerare.

Erfarenhet av konkurrensutsättning

- Pågatågen
  - juni 2007 – december 2016 (option på 2 år till december 2018 är utnyttjad)
  - 5 anbudsgivare (Arriva, Tågkompaniet / NSB, Connex, DSB och SJ)
  - Vinnande anbud: Arriva
- Öresundstågen
  - januari 2009 – december 2015
  - 4 anbudsgivare (Arriva, Deutsche Bahn, DSBFirst och SJ/MTR)
  - Vinnande anbud: DSBFirst

  - december 2011 – december 2013 (option på 1 år till december 2014 utnyttjades)
  - Direktupphandling: Transdev

  - december 2014 – december 2019 (option på 2 år till december 2021)
  - 3 anbudsgivare (Arriva, Transdev och SJ)
  - Vinnande anbud: Transdev

Vilka resultat ger nuvarande avtalsmodell?

Bo Frank rasar mot Öresundstågen

Publicerat tisdag 1 november kl 15.41

Bo Frank: "Kan tro att man kommer till ett U-land..."
(1:10 min)

Foto: Peje Johansson/Sveriges Radio

Växjös kommunalråd Bo Frank (M) är ordentligt irriterad på hur Öresundstågen sköts. Och nu uppmanar han till drastiska åtgärder för att få rätsida på problemet.

Öresundstågen kör från Helsingör i Danmark till Växjö, Kalmar, Karlskrona och Göteborg. Trafiken köre på den svenska sidan av det Frankrikebaserade företaget Transdev – tidigare Veolia.

Bo Frank (M) har under sina senaste tre färder med Öresundstågen haft allt annat än trevliga tågfärder. Han är upprörd.

– Ja, det är jag. Och många andra med mig. Tågen är kalla. Wifi funkar inte. Dörrarna går inte att öppna och toaletterna fungerar inte, säger Bo Frank.

Standard och kvalitet

- Nuvarande avtalsform för Öresundstågen har medfört en mycket låg kvalitet i tågtrafiken och varit direkt skadlig för integrationen av Öresund.
- Rapporten ”Kollektivtrafik utan styrning” 2011:6 från ESO (Expertgruppen för studier i offentlig ekonomi) lämnade följande rekommendation: ”Kreativiteten i branschen bör utnyttjas bättre. Detta kan åstadkommas genom att i högre grad delegera kontrollen över verksamheten till utförarna. Genom systematiska försök är det möjligt att utröna vilken affärsmodell som är bäst lämpad när det gäller fördelning av ansvar och risk mellan beställare och utförare”.

Varför dröjer de systematiska försöken i Skåne?

Ett bra exempel

- Upphandling av tågtrafik Mitt och västjylland i Danmark
  - Nettoavtal, där operatören mottager biljettintäkterna och står för marknadsföringen.
  - En istället för många aktörer, dvs. operatören ansvarar för tågtrafiken, inköp och underhåll av tågen, biljettförsäljning och trafikinformation.
  - Avtalstid 8 + 2 år
  - Operatören ska uppfylla minimumsomfånget av tågtrafik och tillgodose service till flest möjliga antal passagerare.
  - Operatören är ansvarig för att tillhandahålla alla de fordon som behövs för att uppfylla avtalet.
- Operatören är förpliktad att sälja och acceptera alla typer av aktuella biljetter. Operatören får sälja kampanjbiljetter och liknande.

- Genomtänkta regleringar med stora frihetsgrader ger bäst kvalitet till tågpassagerarna i Danmark.

Vad händer framöver?

- Konsultuppdrag kring fördjupade analyser i relation till Tågstrategi 2050 förväntas färdigt vid årsskiftet.
- Fortsatt dialog med Transportministeriet och DSB kring ny tidtabell för tågtrafiken över Öresund.
- Dialog med Hallandstrafiken kring sträckan Halmstad – Helsingborg respektive Halmstad – Hässleholm.
- Dialog med SJ kring trafikutbud på Västkustbanan.
- Möte med Resenärsforum
- Utkast till tågstrategi 2050 i början av 2017.
- Politisk behandling av Öresundspendeln klar senast maj 2017.

Tack för er uppmärksamhet.

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