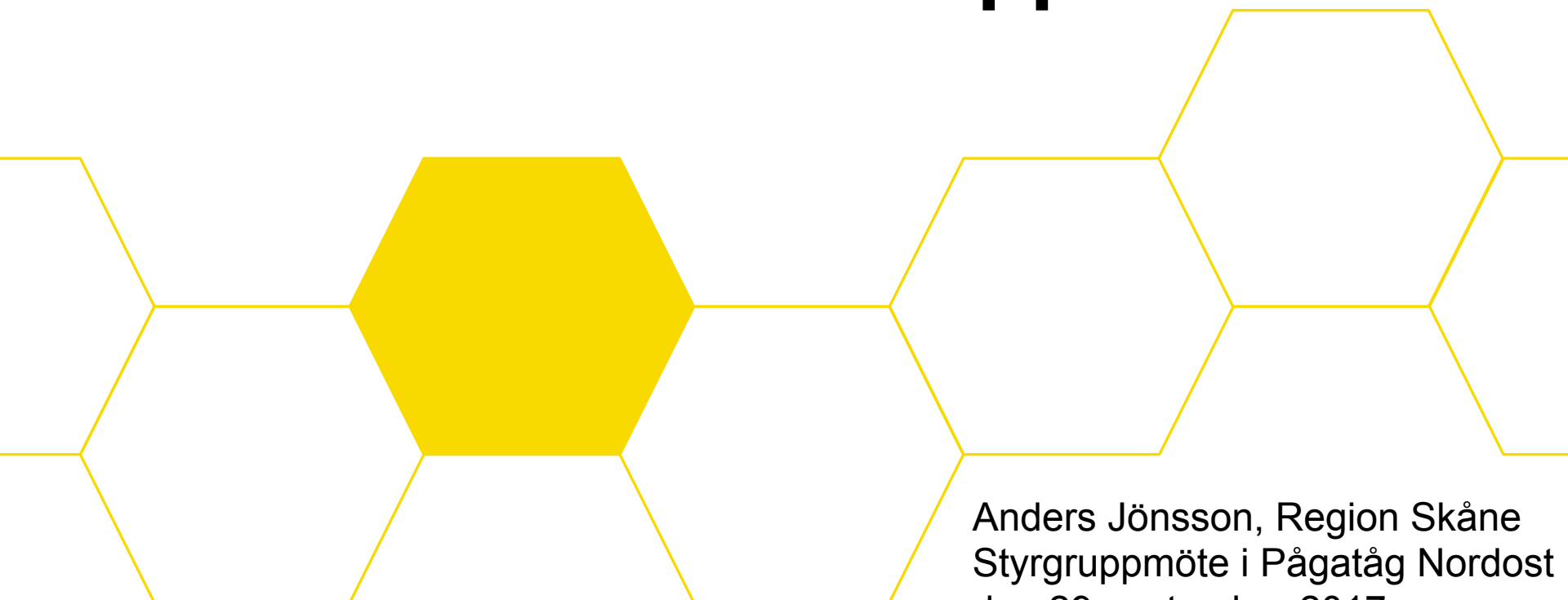


Strategi för regional tågtrafik i Skåne och över Öresund fram till år 2050 - statusrapport



Anders Jönsson, Region Skåne
Styrgruppmöte i Pågatåg Nordost
den 29 september 2017

Vad har hänt sedan sist vi sågs?



Vad har hänt sedan sist vi sågs?

- Regionala utvecklingsnämnden har godkänt rapporten "Tågstrategiskt underlag 2020-2050", som underlag till nästa trafikförsörjningsprogram.
- Regionfullmäktige har återremitterat investeringen i nya tvåvåningståg.
- Trafikverket har presenterat förslag till nationell infrastrukturplan.
- Region Skåne har yttrat sig på Sverigeförhandlingens förslag till regelverk för marknadstillträde och kapacitetsfördelning avseende höghastighetsjärnvägen.
- Region Skåne har beställt en uppdaterat scenarioanalys för järnvägens utveckling i Skåne av Sweco.



Tågstrategiskt underlag – förändrade ställningstaganden

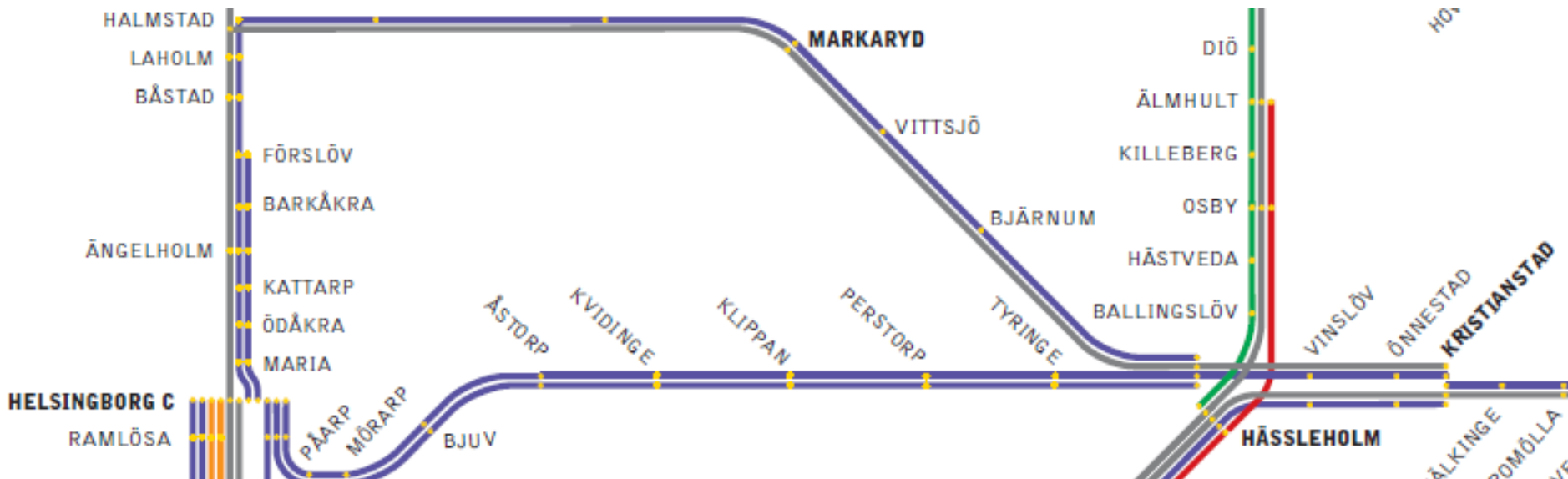


Tillgänglighet till både Lund
och Malmö



Tågstrategiskt underlag – förändrade ställningstaganden

- Ökad tillgänglighet mellan Nordöstra Skåne / Blekinge och Göteborg



Tågstrategiskt underlag – möjliga nya stationer



Helsingborg Raus

Åhus

Rinkaby



Trelleborg Ö

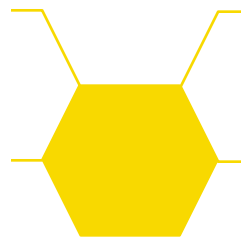
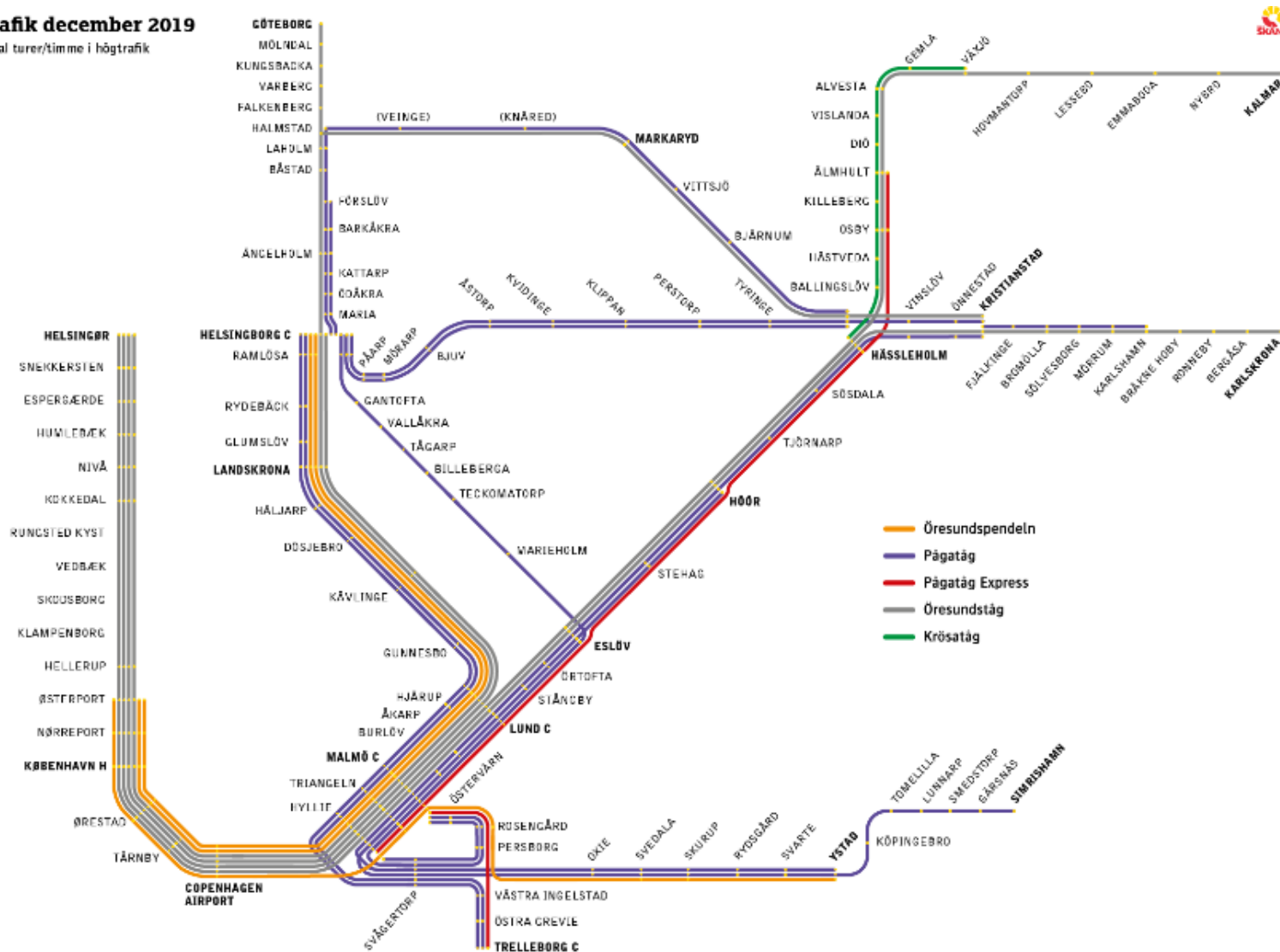
Böringe



Tågtrafiken år 2020-2024

Trafik december 2019

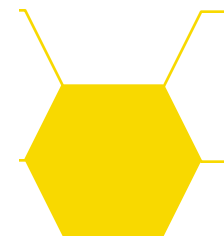
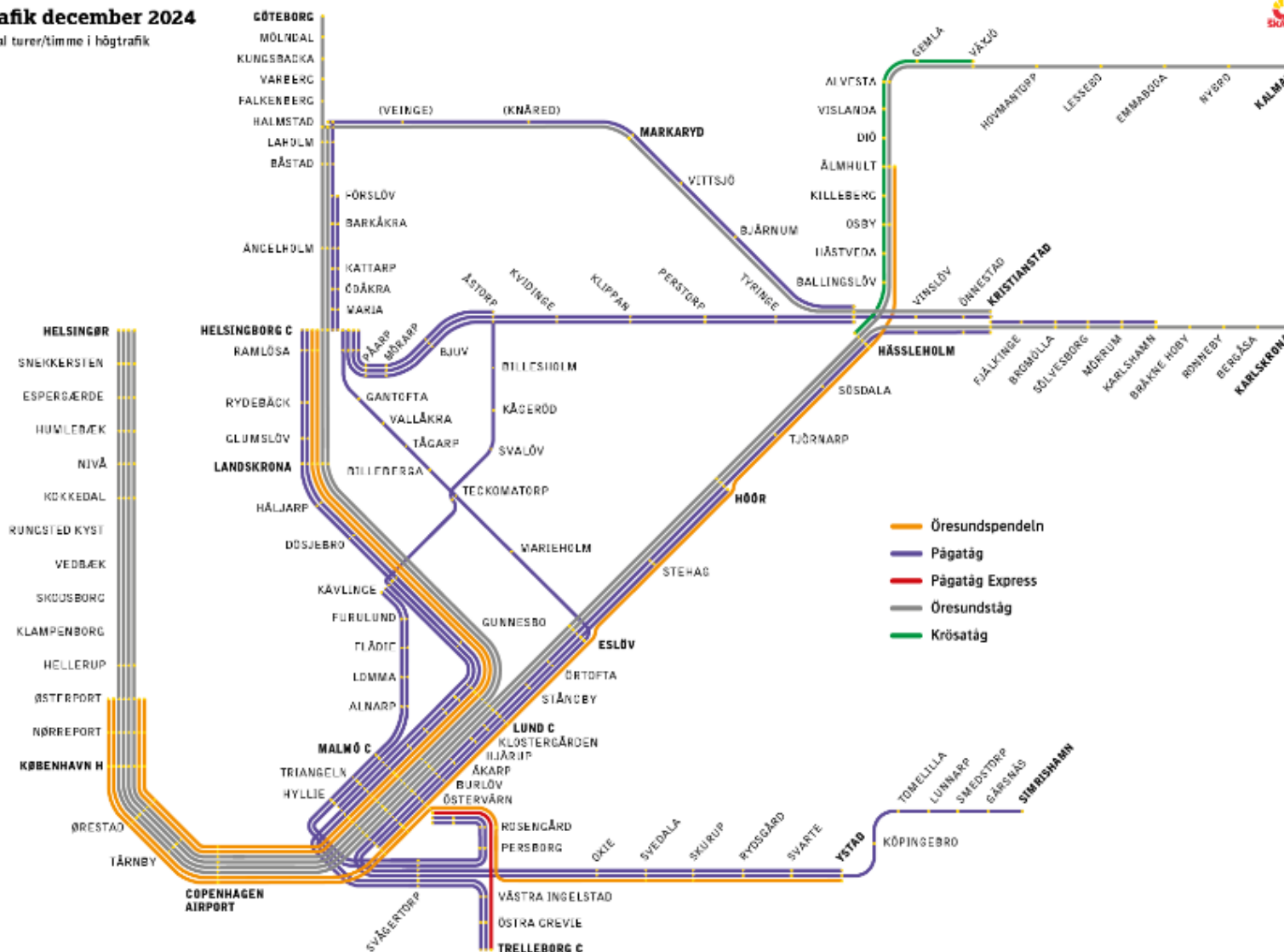
Antal turer/timme i högtrafik



Tågtrafiken år 2025-2029

Trafik december 2024

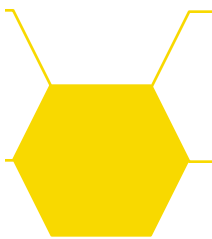
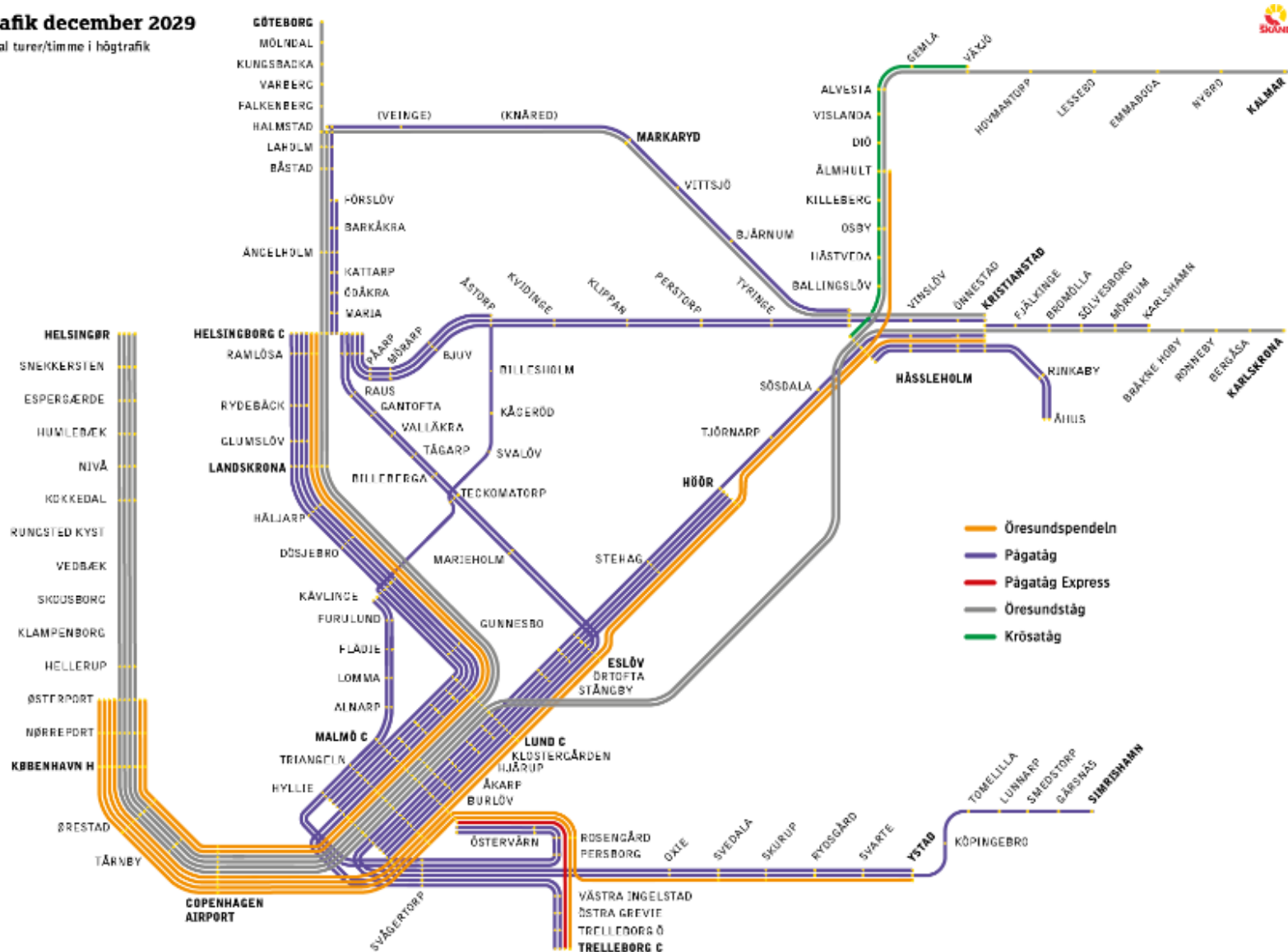
Antal turer/timme i högtrafik



Tågtrafiken år 2030-2034

Trafik december 2029

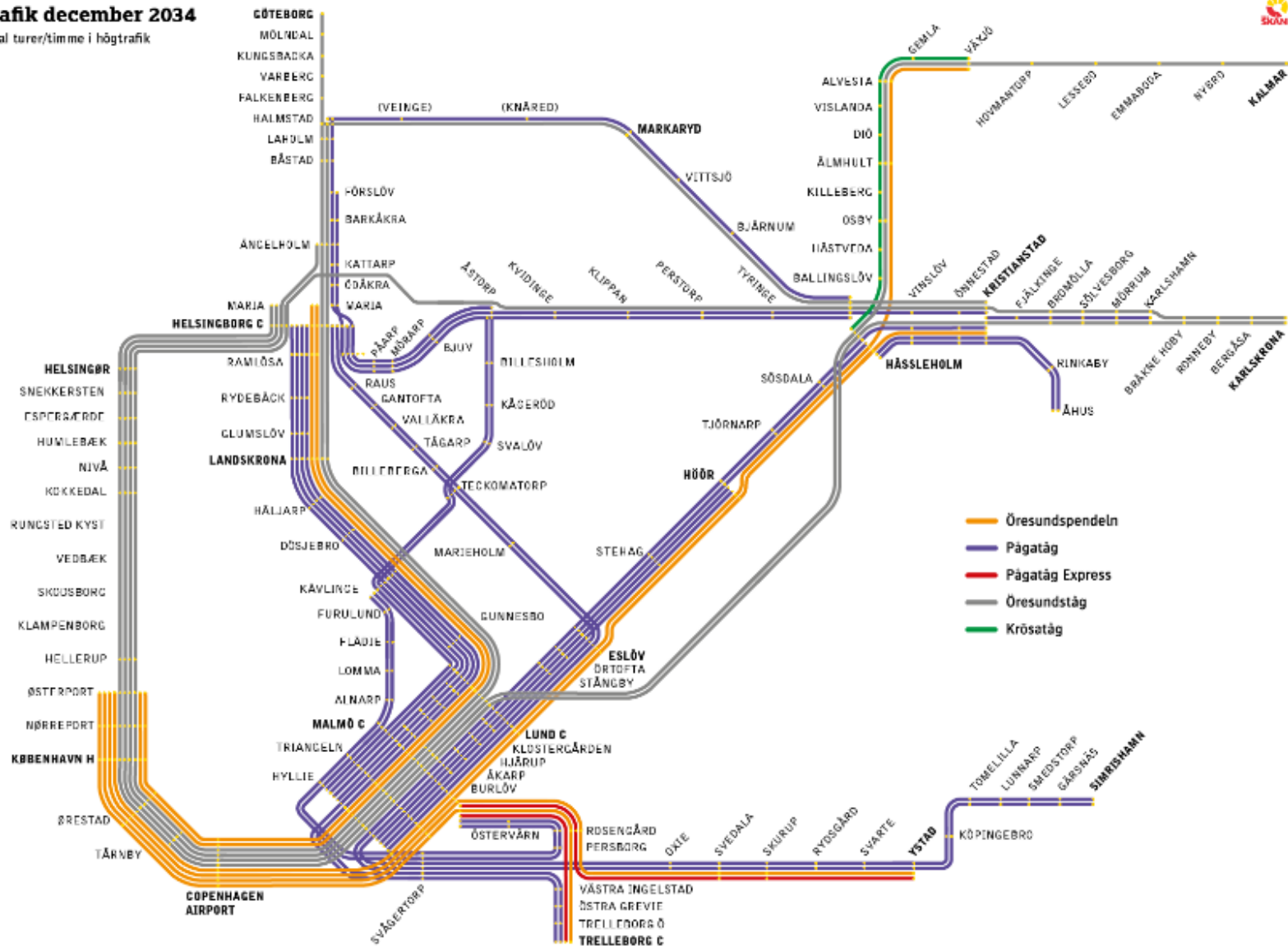
Antal turer/timme i högtrafik



Tågtrafiken år 2035-2039

Trafik december 2034

Antal turer/timme i högtrafik



Tågstrategiskt underlag - behov av ny infrastruktur



- Alla trafikupplägg bygger på antagande att aktuella politiska mål inom området ska uppnås.
- Tillkommande behov av infrastruktur jämfört med tidigare kommunicerade behov:
 - Planskilda järnvägs korsningar i Malmö Lockarp, Malmö Svågertorp och Malmö senast år 2035.
 - Nytt dubbelspår Malmö – Köpenhamn senast år 2050.
 - Dubbelspår Malmö Arlöv – Lomma – Kävlinge senast år 2050.
 - Planskild järnvägs korsning i Kävlinge senast år 2035.
 - Nytt dubbelspår Lund – Kävlinge – Landskrona senast år 2035.
 - Nytt dubbelspår Landskrona – Helsingborg senast år 2050.
 - Dubbelspår Helsingborg Ramlösa – Bjuv – Åstorp senast år 2050.
 - Uppgradering av befintlig järnväg Kristianstad – Åhus senast år 2035.



Fordonsbehov – strategisk råd

- Varför föreslår vi att Region Skåne investerar i nya lokdragna tvåvåningståg?
- Tre nyckelord; Kapacitet, Ekonomi och Pålitlighet.



Ekonomi: Kostnaderna för kollektivtrafik ökar, särskilt i rusningstid

Antal
sittplatser
(cirka)

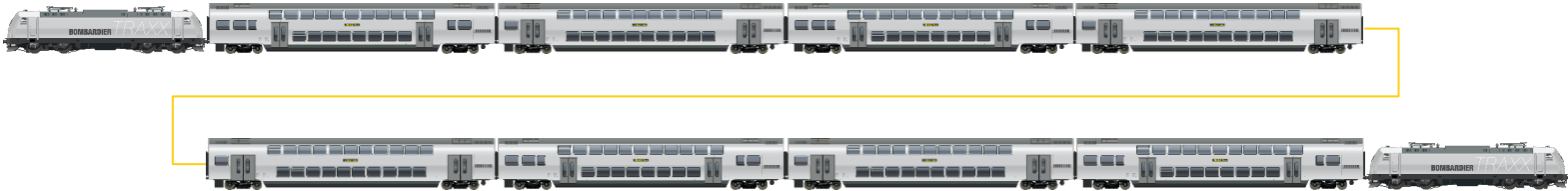
OBS! Danska kronor

El-lok + 5 vogne	Pris: 100 mio	554
El-lok + 6 vogne	Pris: 100 mio + 12 mio = 112 mio	675
El-lok + 7 vogne	Pris: 112 mio + 12 mio = 124 mio	796
El-lok + 8 vogne	Pris: 124 mio + 12 mio = 136 mio	917
<hr/>		
El togsæt 3 vogne	Pris: 60 mio	280
2 x El togsæt 3 vogne	Pris: 120 mio	560
3 x El togsæt 3 vogne	Pris: 180 mio	840

Viktiga nyckeltal, inköpspris per sittplats, driftkostnad och antal sittplatser per meter tåg

Exempel: Triangeln station

8-car train with 2 locomotives



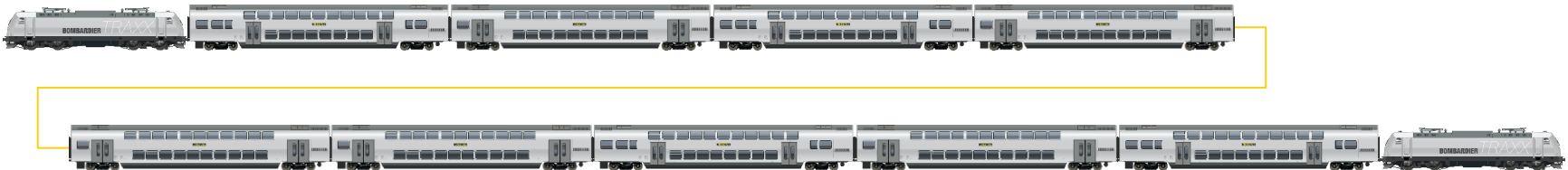
Total train length: $2 \times 18,9 \text{ m} + 8 \times 26,8 \text{ m} = 252,2 \text{ m} (<255 \text{ m})$

Distance from front of the train to last door: $252,2 \text{ m} - 18,9 \text{ m} - 5,8 \text{ m} = 227,5 \text{ m}$

Distance first to last door: $279,0 \text{ m} - 2 \times 18,9 \text{ m} - 2 \times 5,8 \text{ m} = 202,8 \text{ m}$

Train seat capacity 1×58 (PRM car) + 3×110 (plus bicycles) + $4 \times 133 = \mathbf{920 \text{ seats}}$

9-car train with 2 locomotives



Total train length: $2 \times 18,9 \text{ m} + 9 \times 26,8 \text{ m} = 279,0 \text{ m}$

Distance from front of the train to last door: $279,0 \text{ m} - 18,9 \text{ m} - 5,8 \text{ m} = 254,3 \text{ m} (<255 \text{ m})$

Distance first to last door: $279,0 \text{ m} - 2 \times 18,9 \text{ m} - 2 \times 5,8 \text{ m} = 229,6 \text{ m}$

Train seat capacity 1×58 (PRM car) + 3×110 (plus bicycles) + $5 \times 133 = \mathbf{1053 \text{ seats}}$

Pålitlighet – tillräckligt antal sittplatser och få tekniska fel

Exempel: Tyske "METRONOM"s "Zug der Ideen"



I styrevagnen finns plats till körestole samt automater* och "service point", hvor togføreren kan findes, når der ikke tjekkes billetter

Vagnen efter styrevagnen er til cykelmedtagning. Om sommeren er hele underetagen til cykler – om vinteren kun 2/3 af vognen

Familieplads med legehjørne

1. Klasse er altid i vogn nummer to regnet fra lokomotivet)

Mellem vogn med familiepladser og vogn med 1. Klasse indsættes ekstra vogne efterhånden som væksten kræver flere siddepladser

Vognen tættest på lokomotivet er en "stille vogn" med hvilepladser, dæmpet belysning og lavere højtalerudkald

Metronom kører både med el-lokomotiver og diesel-lokomotiver.

220 tvåvåningsvagnar och 37 lok

- + Huvudfokus, fler sittplatser och högre komfort.
- + Valde lokdragna tåg för att inköpspriset är lågt, risken är liten och sittplatskapaciteten är stor.
- + De 2 första driftåren ökade resandet med 50 %.
- + Mellan 99,6 och 100 % av tågen är klara till drift på avtalad tid och i avtalad kvalitet.



Foto: Sven Steinke

Värt att tänka på i den vidare hanteringen.

- *”Min smala lycka är att jag är totalt ointresserad av marknadsföring och försäljning. Många väljer att fokusera på försäljning, marknadsföring, sajtens användarvänlighet och sådant. Vi fokuserade omgående på leveranstider. Varifrån avgår postbilen?”* (Per Svärdson, grundare av Adlibris och Apotea)



Tack för er uppmärksamhet.



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

