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

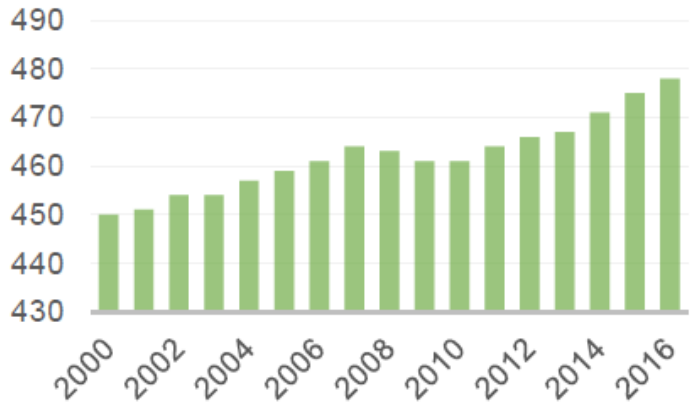
Anders Jönsson, Region Skåne
Styrgruppmöte i Pågatåg Nordost
den 24 februari 2017

Vad har hänt sedan sist vi sågs?

- Fortsatt dialog med Transportministeriet och DSB kring ny tidtabell för tågtrafiken över Öresund.
- Redovisning av tvåvåningsvagnar och nytt trafikupplägg från år 2020 för Region Skånes koncernledning.
- Sweco har redovisat sin slutrapport gällande de fördjupade analyserna, förslag till trafikupplägg och fordonsanalys.

Utvecklingen går åt fel håll

- Kollektivtrafikens marknadsandel i Skåne sjönk mellan år 2015 till år 2016 från 28 % till 26 %.
- Trots en resandeökning under året tappar alltså Skånetrafiken mark mot biltrafiken.
- I Sverige är kollektivtrafikens andel densamma år 2016 som år 2015.
- Av de som reser med Skånetrafiken är 59 % år 2016 (61 % år 2015) nöjda eller mycket nöjda. Riksgenomsnitt är 62 %.



Figur 6 Antal personbilar i trafik per 1 000 invånare. År 2000–2016.

Källa: Trafikanalys

Fast persontågtrafiken Stockholm – Göteborg överraskar

- SJ ökade resandet på sträckan med 5 %
- MTR Express ökade resandet med över 100 % (trafikstart mars 2015).
- Bidrar till att tågresandet totalt ökar på bekostnad av mindre hållbara transportslag.
- Men hur påverkar detta förutsättningar för fortsatt utbyggnad av den regionala tågtrafiken?

Avrapportering till koncernledningen

- Tågstrategiutredningens analyser kring tvåvåningsvagnar och förslag till nytt trafikupplägg Öresundspendeln från år 2020 redovisades för Region Skånes koncernledning den 16 januari 2017

Metronom – en succéhistoria med hög tillväxt och standardlösningar

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

I styrevognen findes plads til kørestole samt automater* og "service point", hvor togføreren kan findes, når der ikke tjekkes billetter

Vognen efter styrevognen er til cykel-medtagning. 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

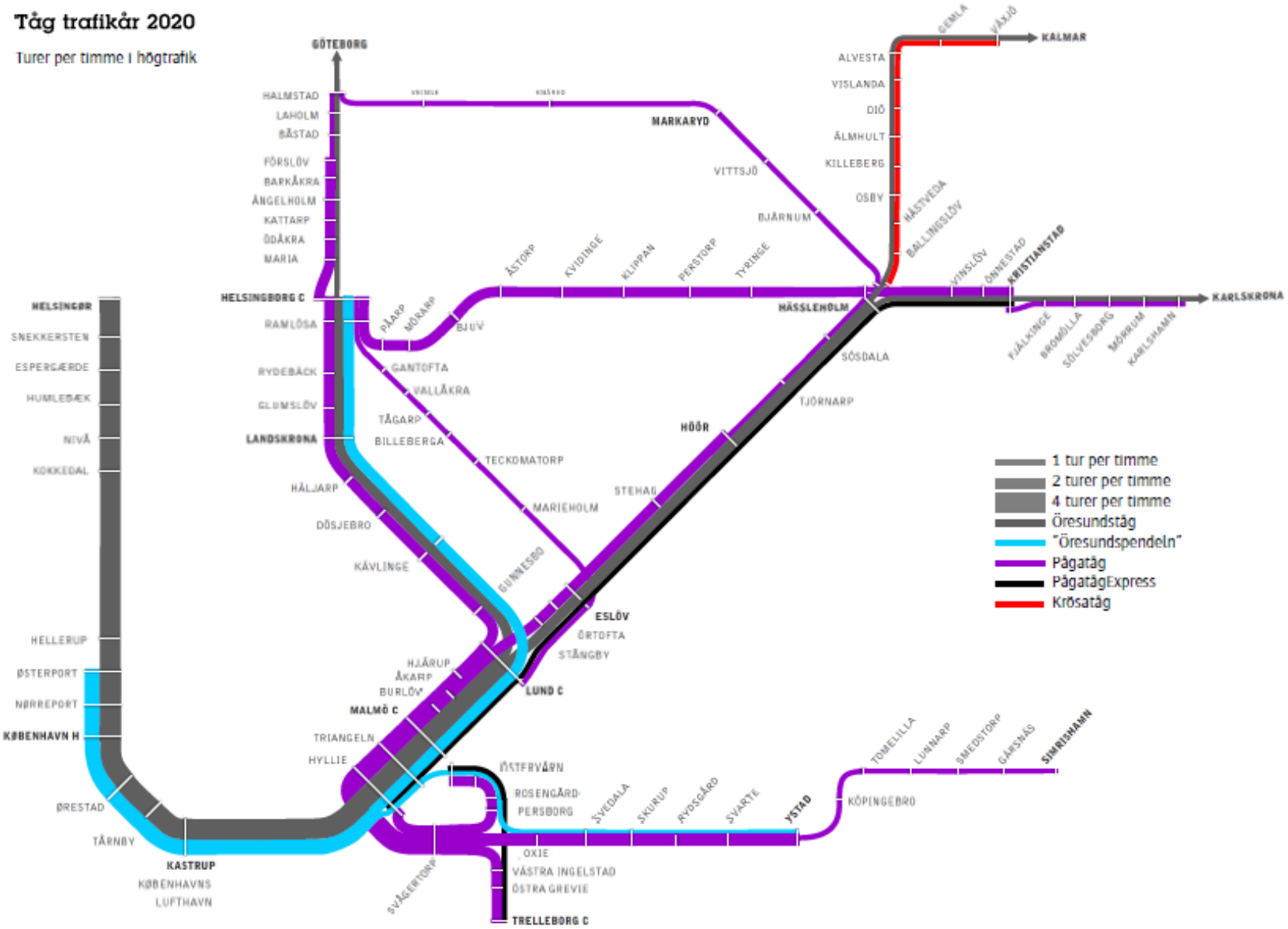
Metronom kører både med el-lokomotiver og diesel-lokomotiver.

220 tvåvåningsvagnar och 37 lok

Foto: Sven Steinke

+ 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.

Idéskiss för tidtabell 2020



Slutsatser

- En stor risk med motorvagnståg är att de kommer att köra med för få sittplatser i relation till efterfrågan, för att undvika överkapacitet.
- 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 Triangelns 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 idag en standardprodukt och inte ett specialanpassat tåg för den svenska marknaden.

En idéskiss för en ny avtalsform för att uppnå högre kvalitet

- Nettoavtal 10 + 5 år (option)
- Operatören mottager biljettintäkterna och står för marknadsföringen.
- En istället för många aktörer, dvs. operatören ansvarar för inköp och underhåll av tågen, drift av tågen, biljettförsäljning och trafikinformation.
- 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.
- Region Skåne lämnar restvärdesgaranti på de inköpta tågen.
- Finansiering under avtalsperioden genom avyttring/uthyrning av överblivna Öresundståg.
- Avtalsförslaget motsvarar i princip förutsättningar i danska statens upphandling av tågtrafik på Mitt- och västjylland, vilket ryms inom EU-lagstiftningen, som även Sverige omfattas av.
- Avtalsformen följer rekommendationen från ESO (Expertgruppen för studier i offentlig ekonomi) i rapporten ”Kollektivtrafik utan styrning” 2011:6.

Hur kan miljön och ekonomi påverkas av att ge operatören större frihet?

- Då stora bussar behövs för rusningstrafik anser vissa länstrafikbolag det var bäst för ekonomin att använda dem hela dygnet, trots att man bara har få resenärer under resten av dagen.
- Dagens fordonsflottor innehåller därför relativt stora bussar.
- Forskarstudie, linje och turnät i område i Västra Götaland. (Lidestam och Abrahamsson 2010).
- Konsekvenser av att tillåta operatören att använda en mer flexibel fordonsflotta:
- CO2-utsläpp – 47 %, Kostnader för trafiken – 16 %.
- Ju mindre flexibla avtal som används, desto mer begränsade är möjligheterna att hitta innovativa lösningar på de problem man ställs inför.
- Slutsats: Avtalsformen har stora konsekvenser för både standard och kvalitet, samt ekonomi.

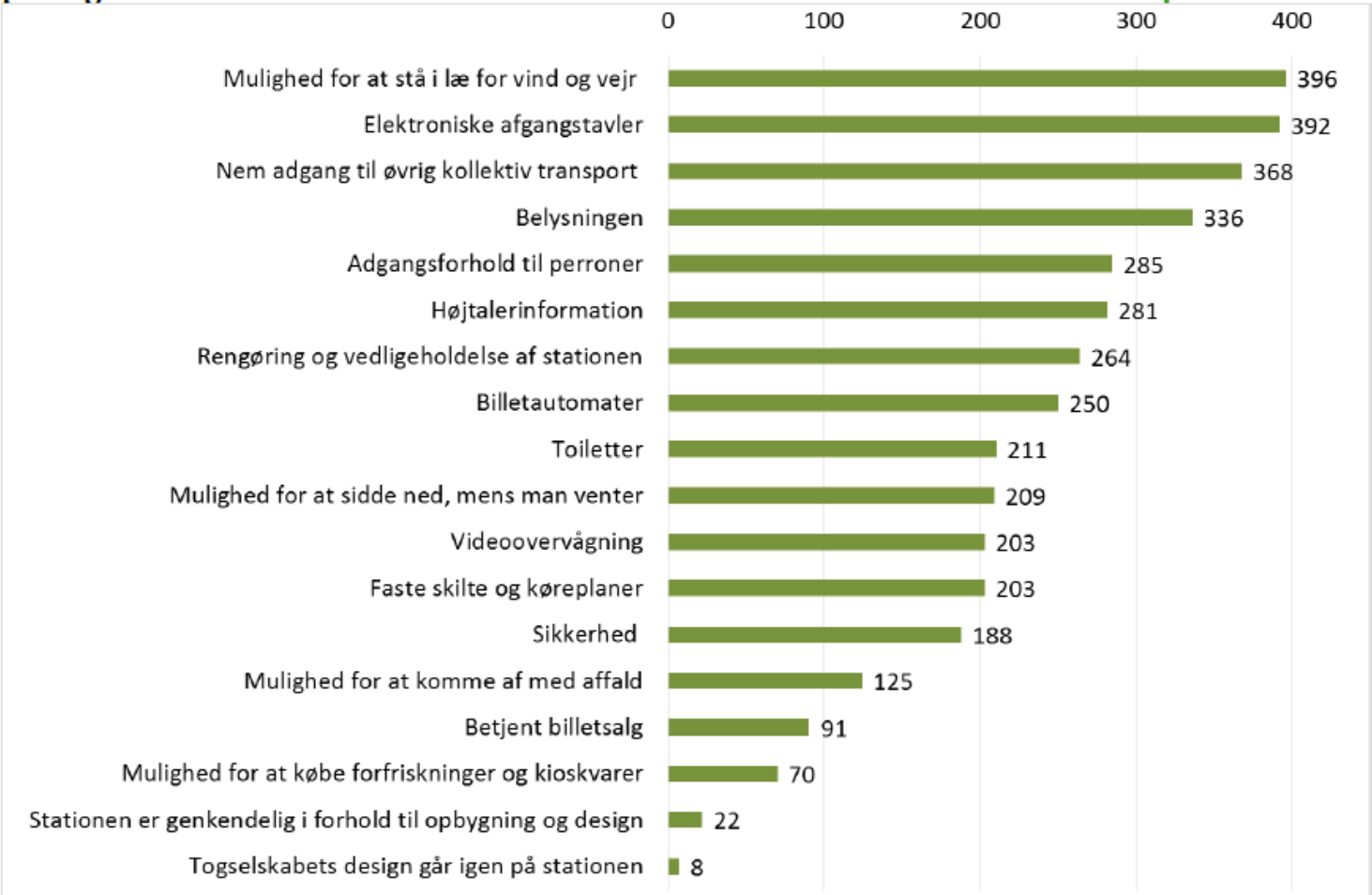
Beslut

- Skånetrafiken får i uppdrag att titta på underlaget och återkomma med förslag som tar hänsyn till helheten när det gäller den framtida tågtrafiken.

Värt att tänka på i den vidare hanteringen

Var bör fokus ligga?

Figur 1 – Hvilke faciliteter/services er mest og mindst vigtige for passagerernes tilfredshed med stationen?

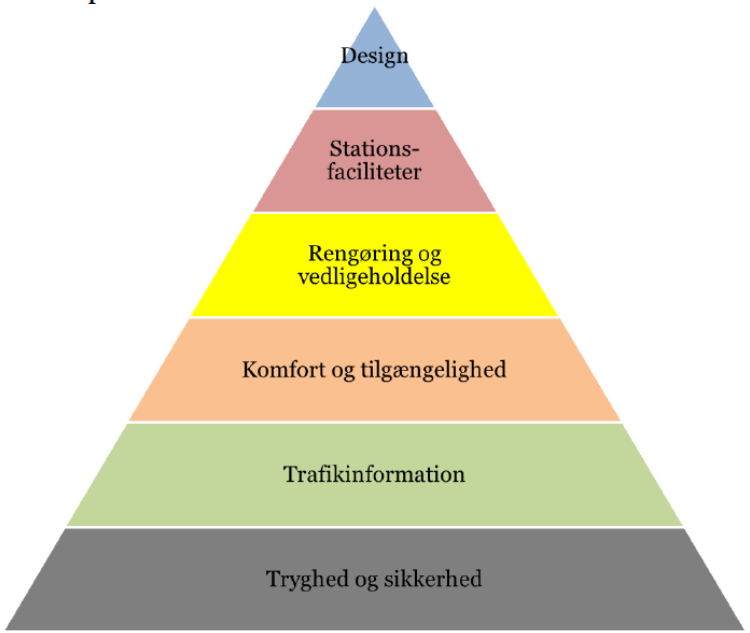


Base: 1.000 danskere, der har rejst med toget inden for de seneste 6 måneder.

Källa: Passagerpulsen ”Undersøgelse: Passagerernes ønsker til togstationer”.

Vilka av passagerarnas behov är viktigast att prioritera?

Figur 2 – "Behovspyramide" – Passagerernes prioritering af faciliteter og services på stationer



Kilde: egen model baseret på MaxDiff resultater og Faktoranalyse

Källa: Passagerpulsen "Undersøgelse: Passagerernes ønsker til togstationer".

Interregional tågtrafik på Markarydsbanan

- Nuvarande strategi: Pågatågstrafiken förlängs från Markaryd till Halmstad
- Analysresultat från Sweco:
  - Varannantimmestrafik med interregionaltåg är möjlig på nuvarande infrastruktur.
  - Timmestrafik för interregionaltåg kräver investeringar i ny infrastruktur.
  - Tillgänglighetsförbättringen är påtaglig för resor mellan nordöstra Skåne och Västkusten. Restiden Hässleholm – Göteborg minskar med över 1 timme.
  - Med en ny tågdepå i Hässleholm kan Öresundståg på Västkustbanan utväxlas via Markarydsbanan.

Trafikeringsmönster söder om Teckomatorp

- Nuvarande strategi: Söderåsbanan kopplas ihop med Lommabanan
- Analysresultat från Sweco vid brytning i Kävlinge:
  - Antalet korsande tågvägar över Västkustbanan minskar med 75 % för Pågatågen.
  - Viktig åtgärd då godstågen kommer att behöva korsa Västkustbanan även i framtiden.
  - Mindre risk för följdförseningar då linjerna är uppdelade.
  - Resenärer på Söderåsbanan får direkttåg till Lund.
  - Ett spår behöver tas i anspråk för vändande tåg i Kävlinge.

Ny Pågatågstrafik mellan Åstorp – Ängelholm och ny Pågatågsstation i Raus

- Nuvarande strategi: Ingen trafik eller uppehåll.
- Analysresultat från Sweco:
  - Kräver infrastrukturinvesteringar i form av nytt mötesspår på sträckan och nytt vändspår i Ängelholm.
  - Tåget kan ej ersätta befintlig busslinje Åstorp - Ängelholm, men kan ge en restidsvinst på upp till 17 minuter.
  - Fordonsanvändningen förblir densamma med ett uppehåll i Raus.
  - Det finns en potential för en Pågatågsstation i Raus vad gäller resandeunderlaget, och minskningen av vändtider i Helsingborg bedöms inte vara kritisk.

Ny Pågatågstrafik Kristianstad - Åhus

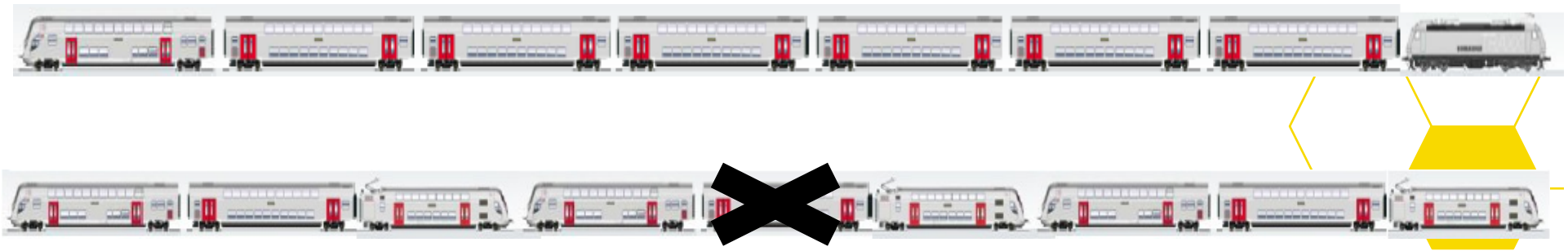
- Nuvarande strategi: Ingen Pågatågstrafik
- Analysresultat från Sweco:
  - Tillåtna hastigheter behöver höjas, och det behövs ett nytt signalsystem.
  - Grov kalkyl för ovanstående 50 miljoner SEK.
  - Rekommenderar uppehåll i Rinkaby.
  - Sträckan skulle också kunna trafikeras på befintlig infrastruktur med museijärnväg / badtåg med koppling till befintliga avgångar med regionaltåg i Kristianstad.

Persontågtrafik på Sydostlänken

- Nuvarande strategi: Ingen persontågtrafik
  Analysresultat från Sweco:
  - Analysen antar nuvarande hastighet gäller på befintlig bana och att den nybyggda delen har största tillåtna hastighet på 140 km/h.
  - Restidsvinster och nya reserelationer är relativt begränsade för Skåne.
  - Region Blekinge bör göra en fördjupad effektanalys av Sydostlänken.

Fordonsbehov – strategisk råd från Sweco

- ”Ett nytt gränsöverskridande kapacitetsstarkt modernt trafiksystem bör omgående införas mellan i första hand Helsingborg – Österport. Vi har tilldelat systemet arbetsnamnet Flygtåget”.
- ”Flygtåg: Få uppehåll, loktåg med dubbeldäckade vagnar rekommenderas. Lok- och vagntåg har en lägre kostnad för att dra överkapacitet. Vi rekommenderar därför användning av lok- och vagntåg på avsnitt med stark efterfrågan.”



Vad händer framöver?

- Skånetrafiken har tagit över ansvaret för hanteringen av förslaget kring Öresundspendeln.
- Politisk behandling av Öresundspendeln förväntas ske innan sommaren 2017.
- Tågstrategiskt underlag kommer att tas fram i rapportform under våren, diskuteras med regional arbetsgrupp och referensgrupp, samt därefter behandlas politiskt som underlag till nästa trafikförsörjningsprogram.
- Nästa steg skulle kunna vara en Sydsvensk tågstrategi.

Eller varför inte en nationell tågstrategi?

- En utgångspunkt i förslaget är upprättandet av en nationell tågtrafikstrategi som definierar en funktionell fördelning av järnvägens kapacitet.
- Tågtrafikstrategin ska utgå från en politiskt förankrad målbild där järnvägens roll i samhället tydliggörs.

REGIONALTÅGSTRAFIK PÅ HÖGHASTIGHETSBANORNA?

2016-12-16

Tack för er uppmärksamhet.

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