

Remiss i ärende "Remiss - Tågstrategi, Strategi för utveckling av den regionala tågtrafiken i Skåne", KS 2020/0524

Sammanfattning

Region Skåne har genom Skånetrafiken skickat ut "Tågstrategi, strategi för utveckling av den regionala tågtrafiken i Skåne" på remiss. Stadsbyggnadskontoret har ombetts av kommunkontoret att skicka ett förvaltningsyttrande som underlag för kommunens remissyttrande till Region Skåne. I denna tjänsteskrivelse redogörs för innehållet i tågstrategin samt stadsbyggnadskontoret yttrande över densamma.

Ärendet

Bakgrund

Tågtrafiken är en viktig del av kollektivtrafiken i Skåne och en motor för den regionala utvecklingen. Tågtrafiken har stor betydelse för Region Skånes mål att stärka Skånes flerkärnighet, binda samman Skåne, vidga arbetsmarknader, öka matchningen på arbetsmarknaden och förbättra kompetensförsörjningen, samt att driva på bostadsbyggandet.

Tågstrategin syftar till att visa en tydlig bild av hur tågtrafiken behöver utvecklas för att fortsatt kunna bidra till Skånes utveckling. Strategin redovisar den tågtrafik som behövs för att kunna möta förväntad efterfrågan, och för att nå de marknadsandelar för kollektivtrafiken som Region Skåne har som mål. Strategin är ett underlag i upphandlingar av trafik och fordon, samt för prioriteringar i den Regionala Transportinfrastrukturplanen (RTI). Den är också ett viktigt underlag i dialogen med Trafikverket och Regeringen om vilka satsningar som behövs i nationell plan för utökad kapacitet i järnvägsnätet.

2020-08-10

Diarienummer

BN 2020/0251

Tågstrategin redovisar behovet av regional persontågtrafik fram till 2040, men den är inte en utfästelse om garanterad trafik. Den visar vilken tågtrafik som Skånetrafiken behöver köra om de uppsatta målen ska nås, men för att detta ska bli verklighet så krävs utbyggnader i infrastrukturen som Region Skåne inte har full rådighet över, och att tillräckligt utrymme finns i budget för driftskostnaderna för den utökade tågtrafiken.

Innehåll och avgränsningar

Tågstrategin redovisar vilken regional tågtrafik som behövs för att tågtrafiken ska bidra med sin del för att nå Region Skånes övergripande mål för transportsystemet. Endast redan beslutade mål i Region Skåne ligger till grund för tågstrategin, inga nya mål har arbetats fram för denna strategi.

Strategin redovisar också behovet av spårkapacitet och vilka utbyggnader av spårinfrastrukturen som behövs för att den framtagna trafiken ska få plats, samt vilket behov av fordon som den framtagna trafikeringen innebär.

Strategin omfattar inte spårväg/lättbana/lightrail eller tunnelbana/metro. Skånetrafiken anser att metro och spårväg bättre planeras och analyseras i samma sammanhang som stadsbusstrafik och viss regionbusstrafik. Strategin omfattar inte heller kommersiell tågtrafik i järnvägsnätet såsom fjärrtåg/snabbtåg eller godståg, däremot finns denna trafik (utifrån Trafikverkets prognoser) med i bedömningarna av järnvägens kapacitet och infrastrukturbehov.

Strategin fokuserar på ett antal målår i femårsintervaller fram till 2040.

Strategin pekar inte ut några helt nya järnvägar i Skåne. Detta grundar sig i att den regionala utvecklingsstrategin för Skåne, Det Öppna Skåne 2030 samt Strategi för det flerkärniga Skåne inte pekar ut några korridorer där transportbehovet är så stort att det motiverar ny järnväg. Järnvägar i helt nya sträckningar är inte heller nödvändigt för att nå målen fram till 2040. Det finns givetvis sträckor i Skåne där nya järnvägar ändå skulle bidra till att lättare möta en del av Region Skånes mål, men Skånetrafiken anger att högre kapacitet hos de befintliga banorna bör prioriteras då detta ger större nytta i transportsystemet.

Följande styrande program och strategier har varit utgångspunkt för strategin:

- Regionala utvecklingsstrategin (RUS, Det öppna Skåne)
- Strukturbild för Skåne (föregångare till pågående arbete med Regionplan)

2020-08-10

Diarienummer

BN 2020/0251

- Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 ("Transportstrategin")
- Regionalt Trafikförsörjningsprogram (TFP)
- Positionspapper inom Regionsamverkan Syd
- Trafikcharter för Greater Copenhagen
- Skånebild
- Skånetrafikens verksamhetsplan (VP)

Med dessa övergripande program och strategier som grund har ett flertal faktorer och mål beaktats för att för varje delsträcka i tågsystemet bedöma vilket trafikutbud som är nödvändigt för att nå de uppsatta målen. Dessa faktorer och mål är följande:

- **40 % marknadsandel av de motoriserade resorna** – det övergripande målet i det regionala trafikförsörjningsprogrammet (TFP), som i sin tur baseras på Transportstrategi för Skåne.
- **Restider** – för att nå de mål som trafikförsörjningsprogrammet sätter upp om tillgängligheten till Regionala kärnor mm.
- **Tillgänglighet** – för att minska restider till regionala kärnor enligt mål i trafikförsörjningsprogrammet mm.
- **Internationell tillgänglighet** – baserat på det arbete som gjorts i projektet "Ett sammanhängande transportsystem i Greater Copenhagen" och den gemensamma Trafikchartern.
- **Behovet av turtäthet** för att nå trafikförsörjningsprogrammets mål om utbud har också vägts in i de framtagna förslagen

Marknadsandelen har varit det övergripande målet, vilken samspelar med de mål för färdmedelsfördelning som Transportstrategins färdmedelsfördelning. Den uppsatta färdmedelfördelningen kan inte nås av en enskild part utan ett gemensamt arbete behöver göras för att få en överflyttning mot en ökad andel resor med hållbara färdmedel, men en central del är att kollektivtrafiken kan hantera och attrahera många nya resenärer.

Eftersom förutsättningarna att nå målet varierar i olika delar av Skåne har också målen brutits ner till olika geografiska områden. Ambitionsnivån är allra högst satt i de större städerna medan landsbygden och mindre orter förväntas bidra i lägre grad till målet. Utifrån detta har sedan ytterligare nedbrytning av målen gjorts till konkret tågresa per stråk.

2020-08-10

Diarienummer
BN 2020/0251

Tågsystem i Skåne

Skånetrafiken bedriver tågtrafik med två olika tågsystem och planerar för trafik med ett tredje. De olika systemen samverkar på flera av banorna genom sina olika stoppstrukturer och restider, och med denna inriktning kan många olika mål nås med tågtrafiken: kortare restider på många sträckor och hög kapacitet i de stråk där det behövs, samtidigt som de bidrar till lokal tillgänglighet och regional utveckling.

Pågatåg är tågsystemet för en relativt lokal tillgänglighet, som i princip stannar på alla stationer.

Öresundståg är det storregionala tågsystemet som körs i samarbete med grannregionerna och förbinder viktiga orter i länen i Sydsverige samt Köpenhamn och Själland.

System 3 är arbetsnamnet på ett kapacitetsstarkt regionalt/delregionalt tågsystem som från 2024 ska komplettera Öresundstågen i starka stråk. System 3 är avsett att tillföra kapacitet i de stråk som är hårdast belastade samt har störst potential till resandeökning.

Resandemål per sträcka och trafikstruktur

Utifrån uppsatta mål och tillgängliga tågsystem har beräknats behov av trafik för olika delsträckor i Skåne och för olika målår.

Delsträckorna har sedan kopplats samman för att skapa en total trafikstruktur. Sammankopplingen har utöver resande målen också baserats på viktiga faktorer såsom: lastbalansering, symmetri, stationskapacitet samt utrymme för underhåll och service samt uppställning. Slutresultatet blir schematiska bilder för möjlig tågtrafik för 2025, 2030, 2035 och 2040.

Trafikekonomi och fordonsbehov

Den tågtrafik som presenteras i scenarierna 2030, 2035 och 2040 är mer omfattande än vad som körs i dagläget. För att nå Region Skånes mål om marknadsandelar behöver betydligt fler resenärer kunna åka tåg i Skåne och produktionen i form av körda tåg och kilometer behöver då öka väsentligt. Enligt en översiktlig bedömning antas Pågatågens trafikering (fordonskilometer) till 2040 behöva öka med cirka 25 procent. Öresundståg och System 3 bedöms till 2040 behöva öka antal fordonskilometer med cirka 110%.

Fordonsbehovet bedöms förstås också bli större 2040. Pågatågen bedöms att knappt kunna hantera den framtida produktionen med dagens 99 fordon. Öresundstågen bedöms klara av den framtida trafikeringen till 2040 med en flotta på cirka 90 fordon, jämfört med

2020-08-10

Diarienummer

BN 2020/0251

befintliga 110. System 3 har i nuläget 18 fordon beställda, och bedömningen är att denna sannolikt behöver utökas till 50 fordon.

Spårinfrastruktur

Den utökning av trafiken som respektive scenario innebär leder till att spårutnyttjandet på många sträckor blir så högt att det slår i kapacitetstaket eller är nära det, vilket innebär risk för störningar, lägre restider och dålig punktlighet. Detta gäller även med planerade och genomförda infrastrukturåtgärder till 2040. Fler åtgärder behövs därför i det skånska järnvägsnätet för att möjliggöra den tågtrafik som Skåne eftersträvar, och strategin redovisar vilka dessa åtgärder är.

Yttrande

Stadsbyggnadskontoret anser att tågstrategin är ett mycket angeläget dokument, för att visa på en långsiktig inriktning för den regionala och storregionala tågtrafiken i Skåne. Det är av stor vikt att skapa största möjliga samsyn om den skånska inriktningen då det finns många aktörer som behöver dra åt samma håll för att målsättningarna ska nås. Eftersom infrastrukturfrågan dessutom i första hand avgörs på nationell nivå är det ytterst angeläget att Skåne talar med samlad röst gentemot de parter som beslutar om järnvägens utveckling.

Tågstrategin bedöms huvudsakligen baseras på rimliga ansatser och analyser, och den inriktning och de förslag som redovisas är angelägna för att gå mot de uppsatta målen.

De sedan tidigare uppsatta målen kring färdmedelsfördelning och marknadsandel är mycket ambitiösa, men bedöms vara angelägna för att regionen ska kunna växa på ett hållbart sätt, för att kunna säkerställa en god tillgänglighet såväl som låg miljöpåverkan. För att nå måluppfyllelse kommer stora insatser krävas från Region Skåne men också från kommuner och Trafikverket.

De stora resandeökningar som anges kommer utöver investeringar och drift av järnväg och tåg även kräva påtagliga insatser i stationsmiljöerna. Utöver förslag om ökade plattformslängder saknas det resonemang om övriga utvecklingsbehov av stationsmiljöer, vilket är en tydlig brist. Särskilt de större stationerna, inte minst Lund, måste byggas om och byggas ut för att hantera och attrahera ett flerdubblat resande. Stationsområden har många aktörer inblandade och det finns tydliga oklarheter och brister i ansvarsfördelningen för att skapa en för resenären attraktiv och överskådlig stationsmiljö, och det vore angeläget att Region Skåne uppmärksammar detta.

2020-08-10

Diarienummer

BN 2020/0251

Det saknas också resonemang kring hur ett kraftigt ökat tågresande påverkar anslutningsresorna till tågen. Sannolikt kommer det bli ett kraftigt ökat anslutningsresande med övrig kollektivtrafik, främst stadstrafik, och de effekter och utvecklingsbehov detta leder till borde kommenteras. Utöver effekter på stadstrafiken kommer det också öka gåendet, cyklandet samt i viss mån även bil och taxiresor, vilket också måste hanteras kring stationerna.

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att Region Skånes utgångspunkt är att de två nya järnvägsspåren Hässleholm-Lund ska ansluta till Lund C. Detta är sedan många år även Lunds kommuns beslutade inriktning, vilket bedöms vara nödvändigt för att ge bästa möjliga förutsättningar för den regionala tågtrafikens utveckling. Det är angeläget att Lunds kommun tillsammans med Region Skåne driver denna inriktning i pågående dialog med Trafikverkets projekt Hässleholm-Lund.

Strategin tar sikte på 2040, vilket stadsbyggnadskontoret anser vara ett rimligt målår. Med tanke på vikten av långsiktighet i järnvägssystemet, där de infrastrukturåtgärder som planeras idag förväntas stå klara först en bit in på 2030-talet, så vore det inte orimligt att tillfoga strategin ett mer övergripande resonemang/utblick om utvecklingen på ytterligare något eller några decenniers sikt.

Christian Rydén
Trafikplaneringschef

Beslutet skickas till
Kommunkontoret