

## Regionstyrelsen

**Datum:** 2019-02-19

**Tid:** 09:00-16:00

**Plats:** Bolmen

### Ledamöter

Mikael Johansson (M), ordförande  
Sven Sunesson (C), vice ordförande  
Henrietta Serrate (S), 2:e vice ordförande  
Thomas Ragnarsson (M)  
Ida Eriksson (M)  
Golnoush Lundén (C)  
Eva Johnsson (KD)  
Yngve Filipsson (L)  
Robert Olesen (S)  
Helen Bengtsson (S)  
Magnus Carlberg (S)  
Ragnar Lindberg (S)  
Eva-Britt Svensson (V)  
Melena Jönsson (SD)  
Robert Fredriksson (SD)

### Ersättare

Soili Lång Söderberg (M)  
Anna Zelvin (KD)  
Maria Grans (L)  
Lovisa Alm (S)  
Janna Tisjö (V)  
Jan Lorentzon (SD)  
Kenth Lassen (SD)  
Peter Freij (S)  
Roland Gustbée (M)  
Göran Giselsson (M)  
Gusten Mårtensson (C)  
Cecilia Cato (C)  
Joakim Pohlman (S)  
Martina Gustafsson (S)  
Emelie Öberg (S)

### Övriga kallade

Martin Myrskog, regiondirektör  
Ulrika J Gustafsson, kanslidirektör

Kallelse  
Datum: 2019-02-14



Jens Karlsson, ekonomi- och planeringsdirektör  
Caroline Gabrielsson Palmqvist, HR-direktör  
Gunilla Jerklind, revisionschef  
Per-Henrik Nilsson, hälso- och sjukvårdsdirektör  
Anna Widströmer, regionjurist  
Elin Lindskog, sekreterare

## 1 Godkännande av föredragningslista

### Förslag till beslut

Regionstyrelsen godkänner föredragningslistan för dagens sammanträde.

## 2 Val av justerare och justeringsdatum

### Förslag till beslut

Regionstyrelsen utser Henrietta Serrate (S) att jämte ordföranden justera protokollet. Justering sker den xx februari 2019.

## 3 Regiondirektörens rapport

### Förslag till beslut

Regionstyrelsen noterar informationen till protokollet.

### Sammanfattning

På regionstyrelsens sammanträde den 19 februari lämnar regiondirektören en rapport över aktuella frågor.

## 4 Information - Oberoende av inhyrd personal i vården, gemensamt projekt med SKL (16RK2368)

### Förslag till beslut

Regionstyrelsen noterar informationen till protokollet.

### Sammanfattning

Mot bakgrund av ökat beroende av inhyrd personal i hälso- och sjukvården har landstingen och regionerna med stöd från Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) startat ett gemensamt projekt för

oberoende av inhyrd personal i vården. På regionstyrelsens sammanträde den 19 februari 2019 lämnas en lägesredovisning över projektet.

## 5 Information - Offentlighets- och sekretesslagen

### Förslag till beslut

Regionstyrelsen noterar informationen till protokollet.

### Sammanfattning

Vid regionstyrelsens sammanträde den 19 februari lämnas en information om offentlighets- och sekretesslagen (OSL 2009:400).

## 6 Barnrättsbaserade beslutsunderlag med anledning av Barnkonventionen (19RGK314)

### Förslag till beslut

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår regionstyrelsen besluta att Region Kronobergs egna styrande dokument såsom policy, budget, strategier, program, regelverk, och handlingsplaner som är föremål för politiska beslut och som berör barn och unga under 18 år ska innehålla barnrättsbaserade beslutsunderlag.

### Sammanfattning

Den 14 juni 2018 beslöt Sveriges Riksdag att FN:s Barnkonvention ska gälla som lag från och med den 1 januari 2020. Lagen ställer ett ökat krav på:

- barn och ungas delaktighet i politiska beslut,
- barnkonsekvensanalyser vid beslut som påverkar barn (ta fram barnrättsbaserade beslutsunderlag vid politiska beslut).

Därutöver beslöt dåvarande landstingsfullmäktige 2012 att arbeta barnrättsbaserat och i december 2014 fastställdes formerna för barnbokslutet som sedan kom att bli en del av årsberättelsen för verksamhetsåret 2014 och framöver.

Regionstyrelsen fick § 70/18 information om FN:s Barnkonvention och den nya lagstiftningen. Med anledning av den nya lagen uppdrog regiondirektörens ledningsgrupp den 7 juni åt kanslidirektören att återkomma med förslag till beredningsprocess av politiska beslut där barnrättsperspektivet är en del. Uppdraget redovisades för regiondirektörens ledningsgrupp för ställningstagande i augusti 2018 och inför senare beslut i regionstyrelsen 2019.

Föreslås att regionstyrelsen beslutar att inrätta barnrättsbaserade beslutsunderlag enligt följande:

Region Kronobergs egna styrande dokument såsom policy, budget, strategier, program, regelverk, och handlingsplaner som är föremål för politiska beslut och som berör barn och unga under 18 år.

#### **Beslutsunderlag**

- Förslag till beslut Barnrättsbaserade beslutsunderlag med anledning av Barnkonventionen
- Barnrättsbaserade beslutsunderlag med anledning av barnkonventionen
- Bilaga - barnrättsbaserat beslutsunderlag
- §34 RSAU Barnrättsbaserade beslutsunderlag med anledning av Barnkonventionen

## **7 Remissyttrande – Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030, dnr 1801945 (18RGK1792)**

#### **Förslag till beslut**

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår regionstyrelsen anta redovisat yttrande som sitt svar över remissen Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030.

#### **Sammanfattning**

Region Kronoberg har av Region Skåne beretts tillfälle att avge yttrande över ovanstående remiss. Svar ska lämnas till Region Skåne senast den 15 februari 2019. Anstånd har begärts och beviljats för att lämna remissvar efter regionstyrelsens beslut.

Enligt lag (2010:1065) om kollektivtrafik ska Region Skåne, likt landets övriga regioner, i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet, regelbundet fastställa målen för den regionala kollektivtrafiken i ett trafikförsörjningsprogram (TFP). TFP är ett strategiskt dokument som

på ett övergripande sätt ska beskriva det samlade behovet av all kollektivtrafik.

Delarna som ska belysas, beaktas och behandlas i en TFP är komplexa och innehåller många delkomponenter. Region Skåne har i sin TFP på ett föredömligt sätt lyckats med att sammanfatta och beskriva hur kollektivtrafiken ska utvecklas fram till 2030, med en utblick för 2050. Region Kronobergs bedömning är att Region Skånes TFP inte i tillräcklig utsträckning återspeglar gränspendlandet mellan Skåne och Kronoberg.

### **Beslutsunderlag**

- Förslag till beslut - remissvar TFP Skåne
- Förslag remissvar - TFP Skåne
- Missiv - Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030
- Remiss - Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030
- bilaga-3-okad-marknadsandel-for-kollektivtrafiken-i-skane\_2016-03-04\_slutversion
- bilaga-4-strakanalys-busstrafiken\_180712
- bilaga-5-bytespunkter-och-tillanglighetsanpassning
- bilaga-6-kommersiell-trafik
- bilaga-7-kommersiellt-erbjudande-skane-2019\_web
- bilaga-8-trafikavtal-skanetrafiken
- bilaga-9-trafik-i-region-skanes-regi
- bilaga-10-tagstrategiskt-underlag-rapport
- §35 RSAU Remissyttrande – Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030, dnr 1801945

## **8 Investeringsplan (19RGK201)**

### **Förslag till beslut**

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår regionstyrelsen godkänna investeringsplan för 2019 som omfattar investeringar om totalt 658 miljoner kronor.

### **Sammanfattning**

Bedömningen är att investeringsplanen håller sig inom avsatt investeringsram för 2019. Planen omfattar investeringar om totalt 658 miljoner kronor. Flera större ny- och ombyggnads investeringar kommer färdigställas under året; habilitering, specialisttandvård och vuxenpsykiatri. Ombyggnation och renovering av samtliga vårdavdelningar Ljungby pågår. I planen ingår fler ombyggnationer för

att förbättra patient- och personalmiljöer, samtliga inryms i den ekonomiska ramen. Inom utrustningsbudgeten inryms flera utrustningsbehov i hyrda lokaler, då främst inom Dockanhuset Växjö och i hyrda lokaler inom Ljungby centrum. Som tidigare år är behovet av medicintekniska investeringar stort och under 2019 kommer återanskaffningar prioriteras före nyinvesteringar. Ett antal omfattande IT-investeringar planeras under 2019. De intäktsfinansierade verksamheterna bedömer själva sitt investeringsbehov avseende inventarier och utrustning och finansierar själva sin avskrivningskostnad.

Den 15 januari 2019 gav regionstyrelsens arbetsutskott regiondirektören i uppdrag att utreda två alternativ för Centrallasarettet i Växjö, att vara kvar på området eller att bygga ett helt nytt sjukhus strax utanför stadskärnan. Beslut om inriktning förväntas av regionfullmäktige i april 2019 och beroende av beslutet kan denna investeringsplan 2019 vara i behov av justering.

#### **Beslutsunderlag**

- Förslag till beslut - Investeringsplan 2019
- Förslag till Investeringsplan 2019
- §37 RSAU Investeringsplan

## **9 Interkontrollplan för regionstyrelsen 2019 - fastställande (18RGK1225)**

#### **Förslag till beslut**

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår regionstyrelsen fastställa interkontrollplan för regionstyrelsen 2019.

#### **Sammanfattning**

Regionstyrelsen ska enligt reglemente för intern kontroll och styrning inom Region Kronoberg årligen upprätta en internkontrollplan inom ramen för regionstyrelsens ansvarsområden.

Utifrån uppföljning av regionstyrelsens internkontrollplan 2018 har regiondirektörens ledningsgrupp genomfört en riskanalys (se bilaga) samt berett förslag till regionstyrelsens internkontrollplan 2019.

Övriga nämnder och styrelser ska enligt reglemente och regionstyrelsens anvisningar upprätta och fastställa internkontrollplaner för respektive ansvarsområden senast i december månad inför det år som internkontrollplanerna ska börja gälla.

Regionstyrelsen beslöt § 15/19 att fastställa interkontrollplan för regionstyrelsen 2019. Kompletteringar gjordes under styrelsesammanträdet avseende kontrollmoment i internkontrollplanen, varför ärendet lyfts för slutligt fastställande vid regionstyrelsens sammanträde den 19 februari 2019.

### **Beslutsunderlag**

- Förslag till beslut Internkontrollplan för regionstyrelsen 2019
- Internkontrollplan RS 2019 - rev RSAU
- §38 RSAU Internkontrollplan för regionstyrelsen 2019 - fastställande

## **10 Glass Art Society 2020 – fortsatt arbetsprocess (18RGK466)**

### **Förslag till beslut**

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår regionstyrelsen fatta följande inriktningsbeslut angående GAS 2020:

1. Uppdra åt regiondirektören att undersöka förutsättningar för att teckna ett samarbetsavtal med Region Kalmar län för ett delat huvudmannaskap för GAS 2020.
2. Uppdra åt regiondirektören att bereda förslag till avsiktsförklaring med Region Kalmar län och Glass Art Society för senare beslut i regionstyrelsen.
3. Medel för ändamålet anslås av regionala utvecklingsnämnden i samband med fastställande av verksamhetsplan med driftsbudget 2019.

### **Sammanfattning**

Regionstyrelsen beslutade i mars 2018 att ta ansvar för att inleda ett förarbete inför en eventuell konferens i Glasriket 2020 och avsatte 830 000 kronor för ändamålet. Kulturparken Småland gavs i uppdrag att genomföra förarbetet. Arbetet pågår fortfarande med bland annat dialog med nyckelaktörer, budgetarbete och kontinuerliga kontakter med GAS-organisationen. Parallellt förs diskussioner mellan Region Kronoberg och Region Kalmar län om ett delat huvudmannaskap i den kommande genomförandefasen. Inför ett kommande genomförande ska bland annat vissa överenskommelser göras angående ansvar, roller och åtaganden för konferensens huvudaktörer, vilket förutsätter inriktningsbeslut inför det fortsatta arbetet.



### **Beslutsunderlag**

- Förslag till beslut - GAS 2020 fortsatt arbetsprocess
- Beslutsunderlag GAS 2020
- §39 RSAU Glass Art Society 2020 – fortsatt arbetsprocess

## **11 Val av observatör i styrelsen för Sven och Ann Margret Ljungbergs stiftelse 2019-2022 (18RGK840)**

### **Förslag till beslut**

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår regionstyrelsen utse Gunnar Nordmark (L) till observatör i styrelsen för Sven och Ann Margret Ljungbergs Stiftelse.

### **Beslutsunderlag**

- §40 RSAU Val av observatör i styrelsen för Sven och Ann Margret Ljungbergs Stiftelse 2019-2022

## **12 Val av revisor samt ersättare för granskning av Filmregion Sydosts räkenskaper och förvaltning avseende 2019-2022 (18RGK840)**

### **Förslag till beslut**

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår regionstyrelsen utse Jan Sahlin (M) till revisor och Romeo Pettersson (SD) till ersättare för granskning av Filmregion Sydosts räkenskaper och förvaltning.

### **Beslutsunderlag**

- §41 RSAU Val av revisor för granskning av Filmregion Sydosts räkenskaper och förvaltning avseende 2019-2022

## 13 Nominering av revisor för granskning av Regionsamverkan Sydsveriges räkenskaper och förvaltning avseende 2019-2022 (18RGK840)

### Förslag till beslut

Regionstyrelsen nominerar Peter Löfström (M) till revisor för granskning av Regionsamverkan Sydsveriges räkenskaper och förvaltning avseende 2019-2022

### Beslutsunderlag

- §42 RSAU Nominering av revisor för granskning av Regionsamverkan Sydsveriges räkenskaper och förvaltning avseende 2019-2022

## 14 Val av ledamot samt ersättare till Nordsjöns subkommitté 2019-2022 (18RGK840)

### Förslag till beslut

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår regionstyrelsen utse NN (X) till ledamot samt NN (X) till ersättare i subkommittén för Nordsjöprogrammet.

### Beslutsunderlag

- §43 RSAU Val av ledamot samt ersättare i subkommittén för Nordsjöprogrammet 2019-2022

## **15 Val av ersättare i Södra Östersjöprogrammet 2019-2022 (18RGK840)**

### **Förslag till beslut**

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår regionstyrelsen utse Robert Olesen (S) till ersättare i Södra Östersjöprogrammet.

### **Beslutsunderlag**

- §44 RSAU Val av ersättare i Södra Östersjöprogrammet 2019-2022

## **16 Val av revisor för granskning av Institutet för lokal och regional demokratis räkenskaper och förvaltning 2019-2022 (18RGK840)**

### **Förslag till beslut**

Regionstyrelsen utser Göran Kannerby (KD) till revisor för granskning av Institutet för lokal och regional demokratis räkenskaper och förvaltning.

## **17 Borgensförbindelse AB Transitio för fordonsfinansiering av EMU fordon (19RGK137)**

### **Förslag till beslut**

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår regionstyrelsen lämna följande förslag till beslut till regionfullmäktige:

Regionfullmäktige beslutar att:

1. Ingå borgen så som för egen skuld (proprieborgen) för upphandlad finansiering upp till 770 miljoner kronor avseende spårfordon, högvärdeskomponenter och strategisk utrustning, samt uppdra åt

regionstyrelsens ordförande och regiondirektören att teckna borgensförbindelse.

2. Godkänna att AB Transitio avropar 7 stycken regionalstågsfordon med tillhörande högvärdeskomponenter, strategisk utrustning samt upphandlar finansiering för detta.

3. Ingå uppdragsavtal med AB Transitio för avrop av anskaffning av regionalstågsfordon, högvärdeskomponenter och strategisk utrustning samt uppdra åt regionstyrelsens ordförande och regiondirektören att teckna uppdragsavtal.

4. Ingå hyresavtal med AB Transitio för anskaffade regionalstågsfordon samt ge regionstyrelsens ordförande och regiondirektören i uppdrag att teckna hyresavtal.

5. Finansiering fastställs i samband med budget 2020-2022, samt i kommande budgetprocesser.

### Sammanfattning

Region Jönköpings län, Region Blekinge, Region Halland, Region Kronoberg samt Region Kalmar har tidigare träffat en principöverenskommelse kring anskaffning av nya tågfordon för Krösatågen och Kustpilen. Inför genomförandet via AB Transitio ska beslut fattas om uppdrag att genomföra anskaffningen samt om borgensåtagande rörande AB Transitios finansiering av tågen.

De nya regionalstågsfordonen kommer att medföra en ökad kostnad hyreskostnad. Idag har Region Kronoberg tre Krösatåg via Transitio. På norra sträckan tillhandahåller Jönköpings Länstrafik tåg åt oss idag och på södra sträckan tillhandahåller Skånetrafiken med fordon.

Region Kronoberg räknar med att finansiera 7 nya fordon. Merkostnaden per fordon bedöms till 2,1 MSEK. Det ger en total merkostnad på 14,7 MSEK. Utbytet av tåg kommer ske stegvis från 2022-2023. Bedömningen är att 1 tåg byts under 2022 och 6 under 2023.

Projektorganisationen för TAKK beräknas totalt för Region Kronobergs del kosta 4,2 MKR, varav 1,2 MKR är kostnadsförda under 2018. 2,5 MSEK beräknas belasta 2019 samt 0,5 MSEK 2020.

För de 3 tåg Region Kronoberg har finns ett restvärde som kommer medföra en kostnad på 6,3 MSEK varav 4,2 MSEK belastar 2024 och 2,1 MSEK belastar 2025. Försäljning av tågen kommer ske så snart det är möjligt.

### Beslutsunderlag

- Forslag till beslut - Borgensförbindelse AB Transitio för fordonsfinansiering av EMU fordon

- Borgensförbindelse AB Transitio för fordonsfinansiering av EMU fordon(139770) (0)\_TMP
- Uppdragsavtal TAKK
- §45 RSAU Borgensförbindelse AB Transitio för fordonsfinansiering av EMU fordon

## 18 Svar på motion – Gemenskap på recept (18RGK1418)

### Förslag till beslut

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår regionstyrelsen lämna följande förslag till beslut till regionfullmäktige:

Regionfullmäktige noterar att kommunerna enligt lag har ansvar för uppsökande verksamhet och vi förutsätter att kommunerna fullgör uppdraget. Ytterligare insatser för att motverka ofrivillig ensamhet tas upp i den parlamentariska arbetsgruppen för Nära vård.

Regionfullmäktige anser motionen besvarad.

### Sammanfattning

Eva Johnsson (KD) och Anna Zelvin (KD) har i en motion föreslagit att:

- Region Kronoberg ska införa uppsökande samtal med alla personer som har fyllt 75 år i syfte att motverka ensamhet hos äldre.
- Social aktivitet bör kunna skriva ut på recept inom vården, liksom det idag skrivs ut fysiskt aktivitet på recept och därmed också utveckla ett nära samarbete med civilsamhällets organisationer och föreningar i syfte att fler får möjlighet att bygga meningsfullt socialt nätverk.
- Genomföra strukturella förändringar för att bygga ett gemenskaps samhälle och att alla politiska förslag bör gemenskaphetsssäkras – på motsvarande sätt som idag gäller miljökonsekvenser.

### Beslutsunderlag

- Förslag till svar på motion - Gemenskap på recept
- §9 FHB Svar på motion – Gemenskap på recept
- Motion till Regionfullmäktige - Gemenskap på recept
- §46 RSAU Svar på motion – Gemenskap på recept

## 19 Svar på motion – Besöksnäringen behöver kollektivtrafik (18RGK1342)

### Förslag till beslut

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår regionstyrelsen lämna följande förslag till beslut till regionfullmäktige:

Regionfullmäktige bifaller motionen.

### Sammanfattning

Carina Bengtsson (C) och Sven Sunesson (C) har i en motion föreslagit att trafiknämnden tar fram en plan för hur de 20 största besöksmålen i Kronoberg kan förser med kollektivtrafik och redovisar denna tillsammans med de ekonomiska förutsättningarna för regionstyrelsen, så att planerna kan genomföras under sommaren 2019.

### Beslutsunderlag

- Förslag till svar på motion besöksnäringen behöver kollektivtrafiken
- §10 TN Svar på motion – Besöksnäringen behöver kollektivtrafik
- Motion till Regionfullmäktige - Besöksnäringen behöver kollektivtrafik.
- §47 RSAU Svar på motion – Besöksnäringen behöver kollektivtrafik

## 20 Svar på motion – Nya styrformer av regionens verksamheter (18RGK2006)

### Förslag till beslut

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår regionstyrelsen lämna följande förslag till beslut till regionfullmäktige:

Regionfullmäktige avslår motionen.

### Sammanfattning

Eva-Britt Svensson (V) har i en motion föreslagit att Region Kronoberg ska ta fram en plan för hur den regionala verksamheten ska styras på ett mer demokratiskt sätt.

Regionfullmäktige föreslås avslå motionen.

### **Beslutsunderlag**

- Förslag till svar på motion om nya styrformer av regionens verksamhet
- Motion - Nya styrformer av regionens verksamheter
- §48 RSAU Svar på motion – Nya styrformer av regionens verksamheter

## **21 Redovisning av delegationsbeslut**

### **Förslag till beslut**

Regionstyrelsen noterar delegationsbesluten till protokollet.

### **Delegationsbeslut**

- 19RGK20-3 Upphandlingschefens delegationsbeslut nr 3/2019
- 19RGK32-1 Regionstyrelsens ordförandes delegationsbeslut nr 1/19: Rättegångsfullmakt.
- 19RGK22-2 Planeringschefens delegationsbeslut nr 1/2019
- 19RGK12-2 Regiondirektörens delegationsbeslut nr 2/2019 - Yttrande över kommunala detaljplaner
- 19RGK12-3 Regiondirektörens delegationsbeslut nr 3/2019 - Bidrag till handikapporganisationer 2019

## **22 Anmälningsärenden**

### **Förslag till beslut**

Regionstyrelsen noterar anmälningsärendena till protokollet.

### **Anmälningar**

- Arbetsgivardeklaration på individnivå | Viktig information från SKL, cirkulär 19:02.
- 19RGK288-1 Statens bidrag till landstingen för kostnader för läkemedelsförmånerna m.m. för år 2019, överenskommelse mellan staten och Sveriges Kommuner och Landsting
- Kombinationsanställningar - ett sätt att möta rekryteringsutmaningen inom räddningstjänsten, cirkulär

Kallelse  
Datum: 2019-02-14





Barnrättsbaserade  
beslutsunderlag med  
anledning av  
Barnkonventionen

6

19RGK314

Regionstyrelsen

## Barnrättsbaserade beslutsunderlag med anledning av Barnkonventionen

### Ordförandes förslag till beslut

Regionstyrelsen beslutar att Region Kronobergs egna styrande dokument såsom policy, budget, strategier, program, regelverk, och handlingsplaner som är föremål för politiska beslut och som berör barn och unga under 18 år ska innehålla barnrättsbaserade beslutsunderlag.

### Sammanfattning

Den 14 juni 2018 beslöt Sveriges Riksdag att FN:s Barnkonvention ska gälla som lag från och med den 1 januari 2020. Lagen ställer ett ökat krav på

- Barn och ungas delaktighet i politiska beslut.
- Barnkonsekvensanalyser vid beslut som påverkar barn (ta fram barnrättsbaserade beslutsunderlag vid politiska beslut).

Därutöver beslöt dåvarande landstingsfullmäktige 2012 att arbeta barnrättsbaserat och i december 2014 fastställdes formerna för barnbokslutet som sedan kom att bli en del av årsberättelsen för verksamhetsåret 2014 och framöver.

Regionstyrelsen fick § 70/18 information om FN:s Barnkonvention och den nya lagstiftningen. Med anledning av den nya lagen uppdrog regiondirektörens ledningsgrupp den 7 juni åt kanslidirektören att återkomma med förslag till beredningsprocess av politiska beslut där barnrättsperspektivet är en del. Uppdraget redovisades för regiondirektörens ledningsgrupp för ställningstagande i augusti 2018 och inför senare beslut i regionstyrelsen 2019.

Föreslås att regionstyrelsen beslutar att inrätta barnrättsbaserade beslutsunderlag enligt följande:

- Region Kronobergs egna styrande dokument såsom policy, budget, strategier, program, regelverk, och handlingsplaner som är föremål för politiska beslut och som berör barn och unga under 18 år.

**Missiv beslutsunderlag**  
**Diariernr:** 19RGK314  
**Handläggare:** Ulrika Gustafsson, Kansliavdelningen  
**Datum:** 2019-01-31



Mikael Johansson (M)  
Regionstyrelsens ordförande

Martin Myrskog  
Regiondirektör

**Bilaga:** Barnrättsbaserade beslutsunderlag med anledning av  
Barnkonventionen

# Barnrättsbaserade beslutsunderlag med anledning av barnkonventionen med anledning av FN:s Barnkonvention

## Bakgrund

Den 14 juni 2018 beslöt Sveriges Riksdag att FN:s Barnkonvention ska gälla som lag från och med den 1/1 2020. Lagen ställer ett ökat krav på

- Barn och ungas delaktighet i politiska beslut.
- Barnkonsekvensanalyser vid beslut som påverkar barn (ta fram barnrättsbaserade beslutsunderlag vid politiska beslut).

Därutöver beslöt dåvarande landstingsfullmäktige 2012 att arbeta barnrättsbaserat och i december 2014 fastställdes formerna för barnbokslutet som sedan kom att bli en del av årsberättelsen för verksamhetsåret 2014 och framöver.

## Uppdrag

Regionstyrelsen fick § 70/18 information om FN:s Barnkonvention och den nya lagstiftningen. Med anledning av den nya lagen uppdrog regiondirektörens ledningsgrupp den 7 juni åt kanslidirektören att återkomma med förslag till beredningsprocess av politiska beslut där barnrättsperspektivet är en del. Uppdraget redovisades för regiondirektörens ledningsgrupp för ställningstagande i augusti 2018 och inför senare beslut i regionstyrelsen 2019.

## Genomförande

Nedan beskrivs förslag till genomförande för att införa barnrättsbaserade beslutsunderlag.

## Avgränsning

Ärenden enligt nedan som är *föremål för politiska beslut* och som berör barn och unga under 18 år.

1. Region Kronobergs egna styrande dokument såsom policy, strategier, program, regelverk, och handlingsplaner som berör barn och unga.
2. Region Kronobergs budget med flerårsplan.  
*(Budget är ett dokument som enligt KL inte är möjligt att överklaga och därmed är det inte möjligt att klaga på huruvida budget är belyst ur ett barnrättsperspektiv. Regionstyrelsen föreslås diskutera huruvida Region Kronoberg ändå ska ha en budgetprocess som är barnrättsbaserad).*

## Tillvägagångssätt

Barnkonsekvensanalyser i politiska beslut ska ske genom att Region Kronoberg bereder barnrättsbaserade beslutsunderlag. Som stöd till detta har en arbetsmetod och en handledning tagits fram. Denna bilaga ska finnas med i beslutsunderlaget i ovanstående dokument.

<http://www.regionkronoberg.se/vardgivare/arbetsomraden-processer/manskliga-rattigheter-och-barnets-rattigheter/#tab-14998>

### **Uppföljning**

En årlig uppföljning ska genomföras för att säkerställa att Region Kronoberg arbetar på det mest ändamålsenliga sättet. Uppföljningen ska ingå i barnbokslutet som är en del av Region Kronobergs årsredovisning.

### **Resurser**

Det förändrade arbetssättet rymms inom befintlig ram. Varje ärendeansvarig är ytterst ansvarig för att först bedöma om ärendet berör barn och unga och att, om så är fallet, bereda ärendet enligt det beskrivna tillvägagångssättet. Stödresurser för att arbeta med barnrättsbaserade beslutsunderlag är Region Kronobergs Människorätts- och barnrättsstrateg.

## Barnrättsbaserat beslutsunderlag

Ärendenamn:	
Ansvarig:	Verksamhet:
Barn som berörs av detta beslut:	
Datum:	

### Rätt till likvärdiga villkor, jämlikhet och förbud mot diskriminering (art. 2)

Ger vi likvärdiga villkor för alla barn som berörs? Vilka barn riskerar att "hamna utanför"? Gynnas vissa barn på andra barns bekostnad?

### Barnets bästa (art. 3)

Vad är bäst för barn enligt forskning, nationella riktlinjer, praxis i andra regioner, vår egen beprövade erfarenhet, enligt barn, samt på kort och lång sikt? På vilket sätt har vi tagit hänsyn till barnets bästa i beslutet?

### Rätt till goda förutsättningar för en optimal utveckling (art. 6)

Hur påverkar beslutet barnets rätt till goda förutsättningar för en optimal utveckling? Har beslutet negativ påverkan på (vissa) barns förutsättningar för en optimal utveckling?

### Rätt till delaktighet (art. 12)

Vad behöver vi förstå ur barnets perspektiv för att beslutet ska bli relevant för barn?

Vilka barn har vi involverat / vilka barn har vi inte involverat? Hur har de varit delaktiga? Om barn inte varit delaktiga, förklara varför!

Vilka åsikter har de barn som berörs av beslutet lyft fram och vilken vikt lägger vi vid barns uttryckta åsikter i beslutet?

### Andra rättigheter som berörs av detta beslut:

- |   |
|---|
| Rätt till bästa uppnåeliga hälsa, likvärdig tillgång till hälso- och sjukvård (artikel 23, 24 och 39)                     |
| Rätt till en trygg och säker uppväxt, skydd mot alla former av våld och övergrepp (art. 19, 32-40)                        |
| Rätt till utbildning (artikel 28 och 29)  |
| Rätt till social trygghet och skälig levnadsstandard (artikel 26 och 27)  |
| Rätt till vila, lek, kultur och fritid (artikel 31)   |
| Rätt till information och demokratiska rättigheter (artikel 12, 13, 14, 15, 16 och 17)                                    |
| Rättigheter som rör föräldraskap och omhändertagande (artikel 5, 9, 18, 20, 21 och 25)                                    |
| Rättigheter kopplade till fungerande samhällsservice och samhällsplanering (artikel 12, 24, 26, 31 m.fl.)                 |
| Rättigheter för barn från minoritetsgrupper, barn på flykt samt barn i asylprocessen (artikel 7, 8, 9, 10, 20, 22 och 30) |

Beskriv hur de rättigheter som berör beslutet har beaktats:

### Övrigt / Slutsatser / Rekommendationer

## § 34 **Barnrättsbaserade beslutsunderlag med anledning av Barnkonventionen (19RGK314)**

### **Beslut**

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår regionstyrelsen besluta att Region Kronobergs egna styrande dokument såsom policy, budget, strategier, program, regelverk, och handlingsplaner som är föremål för politiska beslut och som berör barn och unga under 18 år ska innehålla barnrättsbaserade beslutsunderlag.

### **Sammanfattning**

Den 14 juni 2018 beslöt Sveriges Riksdag att FN:s Barnkonvention ska gälla som lag från och med den 1 januari 2020. Lagen ställer ett ökat krav på:

- barn och ungas delaktighet i politiska beslut.,
- barnkonsekvensanalyser vid beslut som påverkar barn (ta fram barnrättsbaserade beslutsunderlag vid politiska beslut.

Därutöver beslöt dåvarande landstingsfullmäktige 2012 att arbeta barnrättsbaserat och i december 2014 fastställdes formerna för barnbokslutet som sedan kom att bli en del av årsberättelsen för verksamhetsåret 2014 och framöver.

Regionstyrelsen fick § 70/18 information om FN:s Barnkonvention och den nya lagstiftningen. Med anledning av den nya lagen uppdrog regiondirektörens ledningsgrupp den 7 juni åt kanslidirektören att återkomma med förslag till beredningsprocess av politiska beslut där barnrättsperspektivet är en del. Uppdraget redovisades för regiondirektörens ledningsgrupp för ställningstagande i augusti 2018 och inför senare beslut i regionstyrelsen 2019.

Föreslås att regionstyrelsen beslutar att inrätta barnrättsbaserade beslutsunderlag enligt följande:

- Region Kronobergs egna styrande dokument såsom policy, budget, strategier, program, regelverk, och handlingsplaner som är föremål för politiska beslut och som berör barn och unga under 18 år.

### **Förslag till beslut**

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår regionstyrelsen besluta att Region Kronobergs egna styrande dokument såsom policy, budget, strategier, program, regelverk, och handlingsplaner som är föremål för politiska beslut och som berör barn och unga under 18 år ska innehålla barnrättsbaserade beslutsunderlag.

### **Beslutsunderlag**

- Förslag till beslut Barnrättsbaserade beslutsunderlag med anledning av Barnkonventionen
- Barnrättsbaserade beslutsunderlag med anledning av barnkonventionen
- Bilaga - barnrättsbaserat beslutsunderlag



Remissyttrande –  
Trafikförsörjningsprogram  
för Skåne 2020-2030, dnr  
1801945

7

18RGK1792

Regionstyrelsen

## Remissyttrande – Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030, dnr 1801945

### Ordförandes förslag till beslut

Regionstyrelsen antar redovisat yttrande som sitt svar över remissen Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030.

### Sammanfattning

Region Kronoberg har av Region Skåne beretts tillfälle att avge yttrande över ovanstående remiss. Svar ska lämnas till Region Skåne senast den 15 februari 2019. Anstånd har begärts och beviljats för att lämna remissvar efter regionstyrelsens beslut.

Enligt lag (2010:1065) om kollektivtrafik ska Region Skåne, liksom landets övriga regioner, i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet, regelbundet fastställa målen för den regionala kollektivtrafiken i ett trafikförsörjningsprogram (TFP). TFP är ett strategiskt dokument som på ett övergripande sätt ska beskriva det samlade behovet av all kollektivtrafik.

Delarna som ska belysas, beaktas och behandlas i en TFP är komplexa och innehåller många delkomponenter. Region Skåne har i sin TFP på ett föredömligt sätt lyckats med att sammanfatta och beskriva hur kollektivtrafiken ska utvecklas fram till 2030, med en utblick för 2050. Region Kronobergs bedömning är att Region Skånes TFP inte i tillräcklig utsträckning återspeglar gränspendlandet mellan Skåne och Kronoberg.

Mikael Johansson  
Regionstyrelsens ordförande

Martin Myrskog  
Regiondirektör

**Bilaga:** Remiss Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030  
Remissyttrande över Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030,  
dnr 1801945

Region Skåne  
Avd. regional utveckling  
291 89 Kristianstad

[region@skane.se](mailto:region@skane.se)

## Remissyttrande – Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030, dnr 1801945

### Sammanfattning

Region Kronoberg har av Region Skåne beretts tillfälle att avge yttrande över ovanstående remiss. Svar ska lämnas till Region Skåne senast den 15 februari 2019. Anstånd har begärts och beviljats för att lämna remissvar efter regionstyrelsens beslut.

Enligt lag (2010:1065) om kollektivtrafik ska Region Skåne, liksom landets övriga regioner, i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet, regelbundet fastställa målen för den regionala kollektivtrafiken i ett trafikförsörjningsprogram (TFP). TFP är ett strategiskt dokument som på ett övergripande sätt ska beskriva det samlade behovet av all kollektivtrafik. Nu gällande trafikförsörjningsprogram, Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2016, fastställdes av regionfullmäktige i november 2015. Ett förslag till nytt Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030 har arbetats fram av Regional utveckling och Skånetrafiken under 2017 och 2018. Efter remissperioden kommer planen att justeras för att efter sommaren 2019 beslutas i regionfullmäktige.

Region Skåne önskar svar på sex frågor i sin remiss. Region Kronobergs utgångspunkt är att vi är en av de tre närmaste grannregionerna till Skåne. Från Skåne pendlar dagligen drygt 5 100 personer för att arbeta i någon av Kronobergs åtta kommuner, och omvänt pendlar drygt 1 600 personer från Kronoberg till Skåne. Dessutom finns de som, i sin tjänst eller på fritiden, dagligen rör sig mellan de två länen.

### Synpunkter

Delarna som ska belysas, beaktas och behandlas i en TFP är komplexa och innehåller många delkomponenter. Region Skåne har i sin TFP på ett föredömligt sätt lyckats med att sammanfatta och beskriva hur kollektivtrafiken ska utvecklas fram till 2030, med en utblick för 2050. Särskilt bör den tydlighet lyftas fram som finns mellan planerad trafikering både för buss och tåg, och dess koppling till de planerade infrastrukturåtgärderna som finns i Regional transportinfrastrukturplan (RTI-plan motsvarar LTP i Kronoberg) och Nationell transportplan fram till 2029. Behovet av infrastrukturåtgärder efter 2030 tydliggörs också, eftersom det i TFP beskrivs vilka satsningar Skåne vill göra.

Region Skånes mål i TFP är ambitiösa och högt ställda, och de kommer att vara drivande för kollektivtrafikens utveckling. Särskilt intressant är det att kollektivtrafikens marknadsandel ska uppgå till minst 40 procent år 2030. Motsvarande mål för Kronoberg

är minst 13,5 procent till 2025. Även Skånes övriga mål för geografisk tillgänglighet, för tillgänglighet för funktionsnedsatta samt klimatpåverkan kommer att vara drivande för kollektivtrafikens utveckling.

Region Kronoberg vill dock framföra synpunkter på fråga nr 5 "Saknas något som skulle stötta din organisation i kommande planering". Region Kronobergs bedömning är att Skånes TFP inte tillräckligt tydligt återspeglar gränsresandet mellan Skåne och Kronoberg. I bilden på sidan 16 över *Mellankommunal och länsöverskridande arbetspendling* kan man få uppfattning att vår enda förbindelse sker mellan Osby och Älmhult. Lägsta gränsen i bilden är satt till 500 personer, det bör därför noteras att det är från Malmö till Älmhult 474 personer och från Hässleholm till Markaryd 483 personer som dagligen pendlar. Det saknas således bara 26 respektive 28 dagliga pendlare för att det skulle återges i bilden och beaktas på ett bättre sätt i planeringen. Orterna Älmhult och Markaryd är alltså två viktiga pendlingsorter för invånarna i Skåne. Till Älmhult från Skåne pendlar det dagligen 2 000 personer, motsvarande uppgift för Markaryd är 1 091 personer, enligt den officiella statistiken för 2017. Enligt uppgifter från ett större företag i Älmhult ska den dagliga inpendlingen enbart till det företaget vara drygt 3 000 personer, varav 800 pendlare från Malmö med omnejd.

I TFP beskriver Skåne hur de vill utveckla, och vilken potential som finns i Superbusskoncept/Skåneexpressen/BRT. Det tycks dock vara så att denna form av snabba bussar stannar och vänder i Örkelljunga och Osby, och inte fortsätter till Markaryd respektive Älmhult. Men med tanke på vilken betydelse dessa båda orter har för den skånska arbetsmarknaden vore det mer lämpligt om linjestäckningen för dessa bussar innefattade även Markaryd och Älmhult.

Region Kronoberg ser det som värdefullt att Skånes TFP tar upp och planerar inför trafikering på Markarydsbanan, det vill säga Hässleholm-Markaryd-Halmstad under perioden 2020-2025. Region Kronoberg ser det som positivt om trafikeringen kan starta så tidigt som möjligt under perioden.

Av kollektivtrafikåtgärder efter 2030 omnämns i Skånes TFP att det i framtiden handlar om persontrafik på Sydostlänken, det vill säga Karlshamn-Olofström-Älmhult. En del av sträckan går genom Skåne. Region Kronoberg ser fram emot en diskussion med Region Skåne och Region Blekinge, om och hur en persontrafik på nya Sydostlänken kan utvecklas

Region Skåne planerar i TFP för att införa System 3, vilket är ett tredje och mer kapacitetsstarkt tågssystem i jämförelse med Öresundståg och Pågatåg. Region Kronoberg ser detta som ett attraktivt sätt att locka fler resenärer till kollektivtrafiken. Det finns dock en viss oro över hur detta system kommer att påverka trafikeringen med Öresundstågen, som idag är huvudsystemet för att knyta samman de sydsvenska tillväxtmotorerna. Region Kronoberg ser därför att det skulle vara värdefullt med en sydsvensk studie av hur användandet av ett, eller rättare sagt tre tågssystem kan genomföras på ett kostnads- och resurseffektivt sätt, ett sätt som kan bidra till utveckling i samtliga sex regioner. En sådan studie skulle vara ett värdefullt komplement till det gemensamma positionspaperet för kollektivtrafiken som tas fram inom Regionsamverkan Sydsverige.

En betydande del av resor med kollektivtrafiken är arbets- och skolresor. I Skånes TFP nämns att det finns en stor potential för att kunna öka fritidsresandet. Till skillnad från arbets- och skolresor är fritidsresorna mer utspridda över dagen. Idag saknas kunskap om hur denna potential ska kunna tas tillvara på bästa sätt. Region Kronoberg ser fram mot att ta del av dessa studier och/eller att sådana studier kan göras inom ramen för Regionsamverkan Sydsverige.

REGION KRONOBERG

Mikael Johansson  
Regionstyrelsens ordförande

Martin Myrskog  
Regiondirektör

**Från:** [Lindblom Patrik](#)  
**Ärende:** Remiss Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030  
**Datum:** den 8 november 2018 10:34:12  
**Bilagor:** [Missiv Remiss Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030.pdf](#)

---

## Remiss Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030

Region Skåne översänder härmed förslag till *Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030* på remiss och ni bereds möjlighet att lämna synpunkter senast fredagen **den 15 februari 2019**, se bifogad fil.

Remissen med bilagor finns att hämta på [www.skane.se/trafikforsorjning](http://www.skane.se/trafikforsorjning).

Under remissperioden bjuder vi in till ett **remisseminarium den 22 november** för både politik och tjänstemän. Inbjudan skickas separat.

Med vänliga hälsningar

Patrik Lindblom

Kollektivtrafikstrateg

Regional utveckling

**Region Skåne**

Postadress: 291 89 Kristianstad

Besöksadress: Rådhus Skåne, Västra Storgatan 12, Kristianstad

tfn/mobil: +46 (0)44 309 31 52

sms: +46 (0)768 89 03 83

[patrik.lindblom@skane.se](mailto:patrik.lindblom@skane.se)

[www.skane.se](http://www.skane.se) / [www.skane.com](http://www.skane.com)

Region Skåne ansvarar för vården i Skåne och har dessutom ett ansvar för utvecklingen av näringsliv, kommunikationer, kultur och samarbete med andra regioner i och utanför Sverige. Region Skånes högsta beslutande organ är regionfullmäktige, som väljs direkt av invånarna i Skåne.

Patrik Lindblom  
Kollektivtrafikstrateg  
Tel 044-309 31 52  
patrik.lindblom@skane.se

Missiv  
Datum 2018-11-05  
Dnr 1801945

1 (4)

## Remiss: Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030

Region Skåne översänder härmed förslag till *Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030* på remiss och ni bereds möjlighet att lämna synpunkter senast fredagen **den 15 februari 2019**.

Enligt lag (2010:1065) om kollektivtrafik ska Region Skåne i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram fastställa målen för den regionala kollektivtrafiken. Trafikförsörjningsprogrammet är ett strategiskt dokument som på ett övergripande ska beskriva det samlade behovet av all kollektivtrafik i Skåne. Nu gällande trafikförsörjningsprogram, Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2016, fastställdes av regionfullmäktige 2015-11-24.

Regionfullmäktige har beslutat (2016-11-29, § 252) att varje kommande trafikförsörjningsprogram ska fastställas så snart det bedöms lämpligt efter genomfört allmänt val till regionfullmäktige vart fjärde år. Ett förslag till Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030 har arbetats fram av regional utveckling och Skånetrafiken under 2017 och 2018. Tidiga samråd har genomförts och förslaget är nu klart att skickas på remiss till kollektivtrafikintressenter.

Remissperioden pågår mellan 5 november – 15 februari 2019. Under remissperioden bjuder vi in till ett **remisseminarium den 22 november** för både politik och tjänstemän. Se särskild inbjudan. Efter remissperioden kommer planen att justeras för att efter sommaren 2019 beslutas i Regionfullmäktige.

Era synpunkter är mycket värdefulla och vi hoppas därför att ni vill delge oss dem.

Vi vill ha svar på följande frågor på remissen:

1. Beskrivs kollektivtrafikens roll för *Skånes utveckling* ett relevant sätt?
2. Är de *Ställningstaganden* som gjorts de rätta för att utveckla kollektivtrafiken i Skåne?
3. Är beskrivningarna av *Ställningstagandena* tydliga och relevanta?
4. Är *Riktlinjerna* som gjorts tillräckligt tydliga för att förstå hur kollektivtrafiken ska utvecklas?
5. Saknas något som skulle stötta din organisation i kommande planering?
6. Har ni några övergripande synpunkter på Trafikförsörjningsprogrammets innehåll och uppbyggnad?

Remissen med bilagor finns att hämta på [www.skane.se/trafikforsorjning](http://www.skane.se/trafikforsorjning).

Era synpunkter skickas antingen via e-post till [region@skane.se](mailto:region@skane.se) eller till Region Skåne, Avdelningen för regional utveckling, 291 89 Kristianstad.

**Vi vill ha era synpunkter senast den 15 februari 2019**

Vid eventuella frågor kontakta Patrik Lindblom på [patrik.lindblom@skane.se](mailto:patrik.lindblom@skane.se), 044-309 31 52.

Med vänlig hälsning



*Mätta Ivarsson*

*Ordförande, Regionala Utvecklingsnämnden*



**Sändlista**

Bjuvs kommun  
Bromölla kommun  
Burlöv kommun  
Båstads kommun  
Eslövs kommun  
Helsingborgs Stad  
Hässleholms kommun  
Höganäs kommun  
Hörby kommun  
Hörs kommun  
Klippans kommun  
Kristianstad kommun  
Kävlinge kommun  
Landskrona stad  
Lomma kommun  
Lunds kommun  
Malmö stad  
Osby kommun  
Perstorps kommun  
Simrishamns kommun  
Sjöbo kommun  
Skurups kommun  
Staffanstorps kommun  
Svalövs kommun  
Svedala kommun  
Tomelilla kommun  
Trelleborgs kommun  
Vellinge kommun  
Ystads kommun  
Åstorps kommun  
Ängelholms kommun  
Örkelljunga kommun  
Östra Göinge kommun

Skåne Nordost  
Skåne Nordväst  
MalmöLundregionen  
Sydöstra Skånes Samarbetskommitté

Region Blekinge  
Region Kronoberg  
Region Halland  
Region Huvudstaden  
Region Själland

Kommunförbundet Skåne  
Länsstyrelsen Skåne  
Trafikverket Region Syd  
Sydsvenska industri och handelskammaren  
Företagarna  
Svenskt näringsliv  
LO-distriktet i Skåne  
SACO

SKL

Malmö Airport  
Kristianstad Österlen airport  
Ängelholm Flygplats

Pendlarförening Öresund  
PRO Skåne  
SPF Skånedistriktet  
SRF Skåne  
SKPF Distrikt Skåne  
RPG Distrikt Skåne-Blekinge  
Studentkåren Malmö  
Kristianstad Studentkår  
Lunds Studentkårer  
DHR Skåne  
HSO Skåne  
Naturskyddsföreningen i Skåne  
Resenärsforum  
Järnvägsfrämjandet

Samtrafiken i Sverige AB  
Svensk kollektivtrafik  
Sveriges Bussföretag  
Sveriges Bussföretag  
Branschföreningen Tågoperatörerna  
Svenska Taxiförbundet

Nobina  
Bergkvarabuss  
Nettbuss  
Transdev  
Transdev  
Flexbuss  
Buss i väst  
Buss i väst  
Arriva  
Öresundståg

# TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM FÖR SKÅNE 2020–2030

# RENMIS



## Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020–2030

Beslutat i regionfullmäktige 20xx–xx–xx

**Projektansvarig:**

Therese Andersson, Region Skåne

**Projektledare:**

Patrik Lindblom

**Projektgrupp:**

Emma Morin, Anders Jönsson, Moa Åhnberg, Malin Aparicio, Ola Solér, Mattias Schiöth, Henrik Jörgensen, Daniel Lind, Mats Olsson, Fredrik Schell, Iris Rehnström, Johan Gomér

**Layout:**

**Foto:**

**Utgivet av:**

Region Skåne 20xx

# Inledning

---

Dagligen reser över 250 000 personer med kollektivtrafiken i Skåne, men kollektivtrafiken tar inte bara människor från en punkt till en annan, den är ett verktyg för att skapa ett Skåne med både fungerande arbets- och bostadsmarknad. Den bidrar också till ett mer hållbart resande både utifrån såväl sociala som ekologiska perspektiv. Att arbeta strategiskt med kollektivtrafiken är därför en viktig del för den regionala utvecklingen i Skåne och bidrar till att nå den regionala utvecklingsstrategins målbild om det öppna Skåne 2030.

Region Skåne ansvarar för att samordna de regionala utvecklingsfrågorna och leda arbetet med att ta fram den regionala utvecklingsstrategin, samordna insatserna för dess genomförande samt upprätta och fastställa planen för regional infrastruktur. Som regional kollektivtrafikmyndighet ska Region Skåne enligt kollektivtrafiklagen regelbundet fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken i ett trafikförsörjningsprogram.

Genom att sätta strategiska ramar och mål för kollektivtrafikens utveckling som tydligt hänger samman med andra delar av transportplaneringen, möjliggörs resurseffektivitet och största möjliga utväxling av de insatser och investeringar som genomförs.

Med denna remissversion av Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020–2030 är förhoppningen att Region Skåne ska få ytterligare inspel till arbetet med kollektivtrafikens strategiska utveckling och era synpunkter är därför värdefulla. Vi ser fram emot att ta del av era inspel!



# INNEHÅLL

Inledning.....	6
Innehåll.....	7
Varför tar vi fram ett trafikförsörjningsprogram? .....	10
Kollektivtrafikens roll för Skånes utveckling .....	16
Mål .....	25
Kollektivtrafiken i Skåne – Nuläge och potential.....	27
Ställningstaganden och riktlinjer för utveckling av trafiken.....	33
Satsningar på kollektivtrafik .....	40
Kommersiell trafik .....	47
Ekonomi och finansiering .....	49

## Bilagor

1. Samråd
2. Sammanställning remissynpunkter
3. Ökad marknadsandel för kollektivtrafiken i Skåne
4. Stråkanalys buss
5. Bytespunkter och tillgänglighetsanpassning
6. Kommersiell region trafik i Skåne
7. Kommersiellt erbjudande Skåne
8. Trafikavtal
9. Trafik i Region Skånes regi
10. Tågstrategisk underlag

## Läs mer:

[www.utveckling.skane.se](http://www.utveckling.skane.se)

[www.skanse2030.se](http://www.skanse2030.se)

[www.byggstartskane.se](http://www.byggstartskane.se)

[www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planer-och-beslutsunderlag/Nationell-planering/nationell-transportplan-2018-2029/](http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planer-och-beslutsunderlag/Nationell-planering/nationell-transportplan-2018-2029/)

Skånetrafiken

Malmö Express

MICHELIN  
SWEDEEN



# Varför tar vi fram ett trafikförsörjningsprogram?

*Att arbeta strategiskt med kollektivtrafiken är en viktig del för den regionala utvecklingen i Skåne. Kollektivtrafiken tar inte bara människor från en punkt till en annan, den är även ett verktyg för att skapa ett Skåne med fungerande arbets- och bostadsmarknad. Region Skåne har ambitiösa utvecklingsplaner för transportsystemet som helhet och Trafikförsörjningsprogrammets roll är att ge en tydlig inriktning med mål för kollektivtrafiken i Skåne.*

Genom att sätta strategiska ramar och mål för kollektivtrafikens utveckling, som tydligt hänger samman med andra delar av transportplaneringen, möjliggörs resurseffektivitet och största möjliga utväxling av insatser och investeringar. Region Skåne ansvarar för att samordna de regionala utvecklingsfrågorna genom att ta fram den regionala utvecklingsstrategin samt samordna insatserna för dess genomförande. Dessutom upprättar och fastställer Region Skåne planen för den regionala transportinfrastrukturen.

Region Skåne är även regional kollektivtrafikmyndighet med ansvar dels för den regionala kollektivtrafiken i Skåne, dels för färdtjänst och riksfärdtjänst i 24 kommuner<sup>1</sup>. Som regional kollektivtrafikmyndighet ska Region Skåne enligt kollektivtrafiklagen (2010:1065)

regelbundet fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken i ett trafikförsörjningsprogram. Genom Skånetrafiken genomför Region Skåne den del av kollektivtrafiken som sker i offentlig regi.

Trafikförsörjningsprogrammet är tillsammans med budgeten det viktigaste dokumentet för regionfullmäktiges styrning av den regionala kollektivtrafiken. I programmet beskrivs såväl mål med indikatorer som ställningstaganden för kollektivtrafikens utveckling samt riktlinjer för utvecklingen den kommande tioårsperioden. Många utvecklingsfrågor behöver dock en betydligt längre horisont och därför görs i vissa fall utblickar längre fram. Programmets genomförandetakt bestäms av det ekonomiska utrymmet och gjorda prioriteringar i samband med det årliga budgetbeslutet i Region Skåne.

## Kollektivtrafiklagen (2010:1065) 2 kapitel i sammandrag

- §1 Landsting och kommuner inom ett län ansvara gemensamt för den regionala kollektivtrafiken.
- §2 I varje län ska det finnas en regional kollektivtrafikmyndighet (RKM)
- §8 Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram (TFP) fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken.
- §9 Trafikförsörjningsprogrammet ska tas fram i samråd med regionala kollektivtrafikmyndigheter i angränsande län, berörda myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag, näringsliv och resenärer med flera.
- §10 Innehållskrav på Trafikförsörjningsprogrammet:
  1. Behov av regional kollektivtrafik
  2. Omfatta alla former av regional kollektivtrafik
  3. Åtgärder för att skydda miljön
  4. Tidsbestämda mål för anpassning för personer med funktionsnedsättning
  5. Bytespunkter som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer.
  6. Omfattning av färdtjänst och prissättning av denna.
- §13 Regional kollektivtrafikmyndigheten ska verka för att kollektivtrafiken är tillgänglig för alla resenärsgupper.
- §15 Regional kollektivtrafikmyndigheten ska verka för en tillfredställande taxiförsörjning i länet.

<sup>1</sup> Bjuv, Bromölla, Båstad, Eslöv, Helsingborg, Hässleholm, Hörby, Höör, Kristianstad, Landskrona, Lomma, Osby, Perstorp, Sjöbo, Simrishamn, Skurup, Svalöv, Svedala, Tomelilla, Ystad, Ästorp, Ängelholm, Örkelljunga och Östra Göinge.

## Från Trafikförsörjningsprogram till trafik

Trafikförsörjningsprogrammet har tagits fram av regionala utvecklingsnämnden tillsammans med kollektivtrafiknämnden och efter brett samråd med ett stort antal intressenter. I bilaga 1 finns en sammanställning över samrådsprocessen och i bilaga 2 ges en sammanfattning av inkomna remissyttranden.

Trafikförsörjningsprogrammet ramar in vad som behövs för att utveckla kollektivtrafiken så att kollektivtrafiken blir attraktiv, dagens resenärer behålls och fler nya börjar åka kollektivt. Programmets inriktning utgår från den *Regionala utvecklingsstrategin, Strategier för det flerkärniga Skåne och Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050*. Det omfattar behovet av såväl offentligt finansierad trafik som kommersiell trafik. En konkretisering av trafikförsörjningsprogrammet görs årligen i Skånetrafikens planer och program.

För att förverkliga insatserna i Trafikförsörjningsprogrammet är i många fall infrastrukturen avgörande. Vid framtagande och genomförande av nationell och regional transportinfrastrukturplan ligger därför trafikförsörjningsprogrammet till grund för de åtgärder som föreslås.

I en kontinuerlig process mellan Region Skåne, Trafikverket, berörda kommuner och trafikföretag säkerställs att rätt infrastruktur- och kollektivtrafikåtgärder på regionalt, statligt och kommunalt vägnät prioriteras och genomförs.







**De fem prioriterade ställningstagandena:**

- Skåne ska erbjuda framtidstro och livskvalitet
- Skåne ska bli en stark hållbar tillväxtmotor
- Skåne ska dra nytta av sin flerkärniga ortstruktur
- Skåne ska utveckla morgondagens välfärdstjänster
- Skåne ska vara globalt attraktivt

**STRATEGIER FÖR DET FLERKÄRNIGA SKÅNE**

*Där fysisk planering är verktyg för att nå social hållbarhet, folkhälsa, ökad sysselsättning, näringslivsutveckling samt innovation m.m. Fem utpekade strategiområden för det flerkärniga Skåne:*

- Satsa på skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor och utveckla den flerkärniga ortstrukturen
- Skapa socialt hållbara, attraktiva orter och miljöer som erbjuder hög livskvalitet
- Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne
- Stärka skånes relation inom öresundsregionen, södra sverige och södra östersjön
- Växa effektivt med en balanserad och hållbar markanvändning

**STRATEGI FÖR ETT HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM I SKÅNE 2050**



**NATIONELL PLAN FÖR TRANSPORTSYSTEMET**

**REGIONAL TRANSPORT-INFRASTRUKTURPLAN**

CYKELVÄGSPLAN

MILJÖ- OCH HÅLLBARHETSPROGRAM

UTVECKLINGPLAN

TILLGÄNGLIHETSPROGRAM

TRAFIKUTVECKLINGSPLAN

TRAFIKPLAN

AFFÄRSPLANER TRAFIKFÖRETAG

**Skånes regionala utvecklingsstrategi, Det öppna Skåne 2030:** Region Skåne har ett regionalt utvecklingsansvar för Skåne, enligt Lag (2010:630) och utarbetar och fastställer en strategi för regionens utveckling och samordna insatser för genomförandet av denna. Skånes regionala utvecklingsstrategi, Det öppna Skåne 2030 antogs år 2014 och har pekats ut fem prioriterade ställningstaganden, bland annat om att Skåne ska bli en stark hållbar tillväxtmotor och att Skåne ska dra nytta av sin flerkärniga orsstruktur

**Strategier för det flerkärniga Skåne:** Kopplar samman det regionala utvecklingsarbetet med kommunernas översiktsplanering. Region Skåne arbetar tillsammans med de skånska kommunerna med Strukturbild för Skåne. År 2013 togs Strategier för det flerkärniga Skåne fram, syftet är att genom fysisk planering konkretisera målbilden om Det flerkärniga Skåne.

**Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050:** Tydliggör vägval, mål och prioriteringar för en långsiktig planering av transportsystemet i Skåne. Revideras vart fjärde år, inför ny planomgång av nationell och regional transportplan, strategin konkretiseras och fördjupas i nedan dokument.

**Trafikförsörjningsprogrammet för Skåne:** Ger en samlad bild över hur kollektivtrafiken avses utvecklas långsiktigt i enlighet med de regionala utvecklingsmålen. Som ett underlag finns bland annat Tågstrategiskt underlag avseende framtida regional tågtrafik. Programmet revideras vart fjärde år.

**Cykelstrategi för Skåne:** Synliggör hur cykeln kan stärkas som ett eget trafikslag. Strategin tar ett helhetsgrepp och beskriver utbyggnad av infrastruktur, cykelturism, planering och innovation.

**Mobilitetsplan för Skåne:** Tar ett samlat grepp om arbetet med ett mer hållbart resande i Skåne med fler som går, cyklar och reser med kollektivtrafiken. Fokus ligger på attityd, beteendepåverkande åtgärder och hur de samverkar med fysiska investeringar

**Bredbandsstrategin för Skåne:** Tydliggör målbilden för tillgång till bredband i Skåne, belyser behovet och nyttorna av tillgång av bredband ur ett samhällsperspektiv samt belyser olika aktörers ansvar, för att nå de uppsatta målen. Uppdatering pågår.

**Handlingsplan för drivmedel:** Handlingsplanen för fossilfria drivmedel ska redogöra för delmål och insatsområden som behövs för att styra utvecklingen mot ett klimatneutralt och fossilbränslefritt Skåne år 2030.

**Nationell transportplan:** En långsiktig ekonomisk planering av det samlade transportsystemet för väg, järnväg, sjöfart och luftfart, planen är 12 årig. Tas fram av Trafikverket, med uppdrag från regeringen. Revideras vart fjärde år.

**Regional transportinfrastrukturplan (RTI-plan):** Den regionala infrastrukturplanen styr hur statens pengar för infrastruktur används på den regionala infrastrukturen, planen är 12 årig. Region Skåne upprättar planen på uppdrag från regeringen och med en ekonomisk ram som angetts av regeringen. Revideras vart fjärde år.

**Cykelvägsplan för Skåne:** I RTI-planen finns en ansats om vilka insatsområden för cykel som är prioriterade. Cykelvägsplanen beskriver vilka objekt på det regionala vägnätet som ingår i potten Riktade åtgärder, regionala cykelvägar. Är en fördjupning till RTI-planen.

**Miljö- och hållbarhetsprogram:** Fokuserar på Skånetrafikens miljö- och hållbarhetsarbete som utgår från fokusområdena fossilbränslefrihet och energieffektivitet, ren luft och minimerat buller samt ansvarstagande i leverantörskedjan. Arbetet drivs i enlighet med Region Skånes ISO 14001-certifikat.

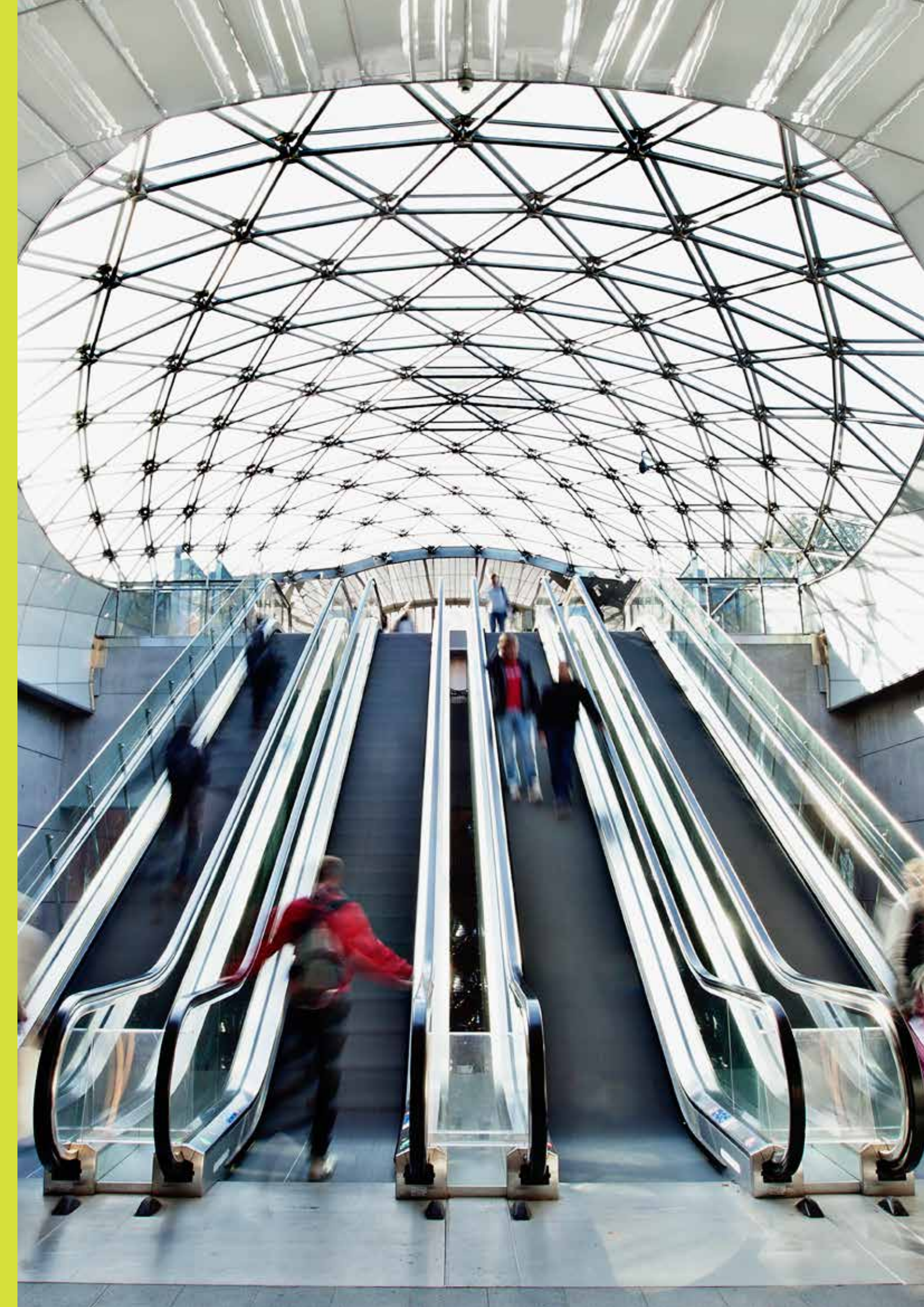
**Utvecklingsplan:** Beskriver de kommande fem årens produkt- och tjänsteutveckling. Planen innefattar aspekter som möjliggörare, infrastruktur, produkter och tjänster. Åtgärderna i planen styr i vilken ordning och takt produkt- och tjänsteutvecklingen sker och ger även inspel till kommande trafikförsörjningsprogram.

**Trafikutvecklingsplan:** Omsätter trafikförsörjningsprogrammet genom att beskriva hur buss- och tågtrafiken ska utvecklas på tre till fyra års sikt kopplat till Skånetrafikens mål om marknadsandel, resande och punktlighet. Planen klassificerar stråk och beskriver brister, åtgärder och effektiviseringar för dessa. Planen revideras årligen och bryts ned i en trafikplan.

**Trafikplan:** Är ettårig och beskriver hur trafikförsörjningsprogram och trafikutvecklingsplan omsätts i kombination med budget och flerårsplan till konkreta åtgärder i trafiken. Planen utgör ramen för den detaljplanering som sker tillsammans med trafikföretag, kommuner, grannlän och Trafikverket inför tidtabellsskiftet.

**Affärsplaner trafikföretag:** Skrivs mellan Skånetrafiken och de företag som utför trafiken. För varje trafikavtal finns en gemensam affärsplan med fastställda mål, inriktning och ambitioner kring den avtalade trafiken samt vilka aktiviteter som genomförs för att uppnå dessa.

**Tillgänglighetsprogram:** Programmet ger en inriktning och visar strategiska val för utvecklingen av kollektivtrafiken ur ett tillgänglighetsperspektiv. Utgångspunkten är att barn, äldre och kunder med funktionsnedsättning ska kunna använda kollektivtrafiken på samma sätt som övriga resenärer.



# Kollektivtrafikens roll för Skånes utveckling

*Region Skånes strategiska inriktning för Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020–2030 grundar sig på en planering för långsiktigt hållbar utveckling. Ett hållbart och effektivt resande mellan olika platser är en förutsättning för tillväxt och välfärd för ett attraktivt Skåne, att leva, besöka och verka i. Trafikförsörjning behöver vara resurseffektiv, skonsam för miljö och natur, inkluderande för alla och bidra till möten, utveckling och möjliggöra kommunikation efter de behov och målpunkter som existerar. De satsningar som presenteras i trafikförsörjningsprogrammet tar sin utgångspunkt både i hur det ser ut idag och vilka utmaningar Skåne står inför kopplat till kollektivtrafiken.*

## **Skåne ska bli en stark tillväxtmotor som drar nytta av sin flerkärniga ortstruktur**

Skåne är med sina 1,3 miljoner invånare en av Sveriges tre storstadsregioner och är samtidigt en del av Öresundsregionen med Köpenhamn som tillväxtmotor. Dessutom har Skåne en tydlig flerkärnig ortstruktur med flera regionala kärnor och tillväxtmotorer. Dessa geografiska förutsättningar är viktigt utgångspunkter för hur transportinfrastrukturen och kollektivtrafiken ska utvecklas.

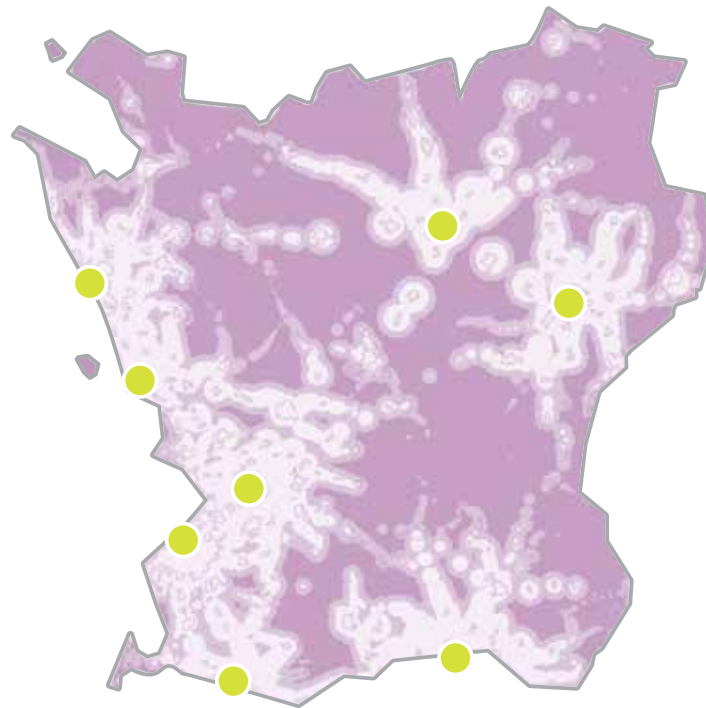
Flerkärnigheten skapar gynnsamma förutsättningar för Skåne att vara en sammanhängande och funktionell region avseende arbete, boende och utbildning, men det ställer också krav på en utvecklad tillgänglighet för att få en ökad interaktion mellan orterna. Kollektivtrafiken är och behöver fortsätta att vara en möjliggörare för människor att förflytta sig på ett ekonomisk och hållbart sätt i Skåne.

En central utgångspunkt för att Skånes flerkärniga ortstruktur ska nyttjas optimalt är att de regionala kärnorna och tillväxtmotorerna är väl sammankopplade. Övriga orter behöver också kopplas till någon eller några av de regionala kärnorna eller tillväxtmotorerna. Då kan spridningseffekterna av utvecklingen ske i både de större städerna och omlandet.

En stark befolkningsutveckling förväntas i Skåne de närmaste åren. Fram till år 2025 beräknas antalet

invånare öka med 12 procent. Befolkningsstrukturen kommer också att ändras och både andelen barn och personer i ålderna 80 år och äldre som förväntas växa mest. Den största befolkningsökningen kommer att ske i de tre tillväxtmotorerna, Malmö, Lund och Helsingborg. Prognosen visar också på en ökad koncentration av unga till de stora städerna samt större demografiska skillnader mellan stad och land.

Idag har Skåne en delad arbetsmarknad (Malmö/Lund och Kristianstad) och det finns behov av att bättre binda ihop de två. Detta för att underlätta möjligheterna både för individen att få ett arbete och för företag att knyta till sig rätt kompetens. På en alltmer specialiserad arbetsmarknad ökar svårigheten att matcha utbud och efterfrågan av arbetskraft på en liten geografisk yta, vilket ytterligare ökar behovet av att tidsförtäta Skåne och att göra det möjligt att pendla med kollektivtrafik till sitt arbete. En hög geografisk tillgänglighet mellan olika delar och orter i Skåne innebär en bättre tillgång till det utbud som finns gällande arbete, boende, utbildning, service och kultur. De största utmaningarna för den geografiska tillgängligheten i Skåne återfinns framförallt i de sydöstra delarna av Skåne där restiderna till närmsta tillväxtmotor är lång. Ystads roll som regional kärna har därför en viktig funktion för de omkringliggande orterna.



Tillgänglighet till regional kärna med kollektivtrafik

● Regional kärna   
  0–45 min   
  46–60 min   
  >60 min

Tillgänglighet till regionala kärnor inom 45 minuter

## Att resa med kollektivtrafiken är att resa hållbart

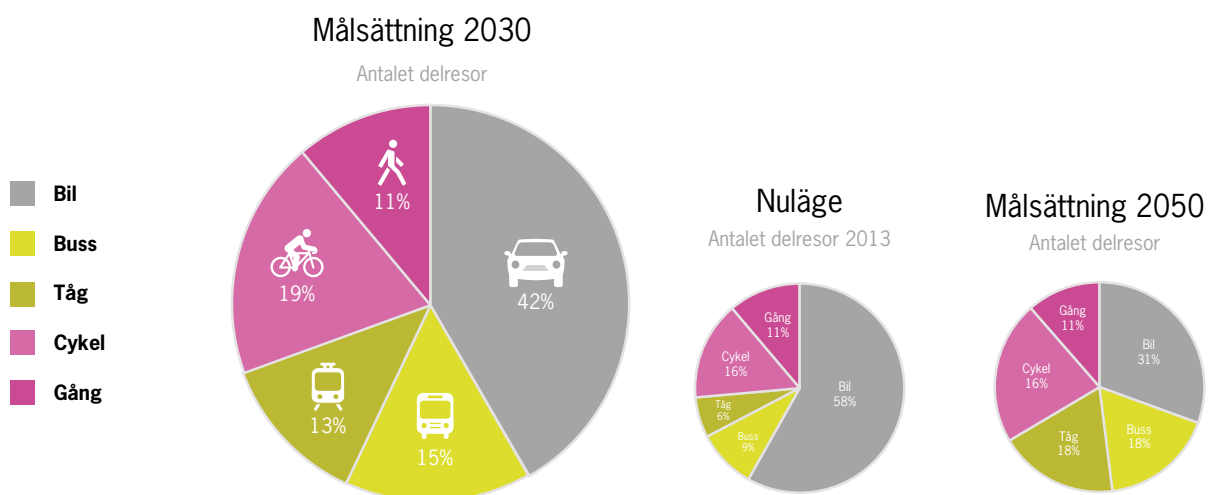
Kollektivtrafiken har en positiv påverkan för såväl den miljömässiga som den sociala hållbarheten. När fler väljer att resa hållbart ökar den fysiska aktiviteten samtidigt som klimatpåverkan, buller och luftföroreningar minskar. 70 procent av koldioxidutsläppen från vägtrafiken kommer från persontransporter (mätt i andel av inrikes transporter). Att resa med buss ger i genomsnitt mindre än hälften av klimatpåverkan än resor med bil, vilket betyder att det finns miljömässiga vinster med att öka andelen resor med kollektivtrafik. Transporter med tåg ger i sin tur bara en bråkdel av de utsläpp som genereras av bussar och är ett ännu bättre alternativ ur miljöhänseende.

Samhällsvinsterna med ett förändrat resande uppskattas till drygt 4 miljarder kronor årligen, till följd av

förbättrad folkhälsa genom att fler går, cyklar och åker kollektivt, men också genom att fossilfria drivmedel och elfordon används.

Med bättre förutsättningar att gå, cykla och åka kollektivt ges även de som inte har råd eller möjlighet att ha bil bättre tillträde till fler samhällsfunktioner och arbetsmarknader. Ökad tillgänglighet ger stora samhällsvinster genom minskat utanförskap, vilket är viktigt för demokrati och jämlikhet. Kollektivtrafiken genererar dessutom både flöden av fotgängare och människor som uppehåller sig i väntan på buss eller tåg. Det är en viktig källa för att skapa liv på såväl större som mindre orter, där bytestpunkter också kan vara viktiga mötesplatser.





Färdmedelsfördelning i Skåne, nuläge och önskat mål för år 2030 respektive år 2050. En central del i färdmedelsfördelningen för personresor är Skånes mål om att kollektivtrafikens marknadsandel ska uppgå till minst 40 procent av den motoriserade trafiken år 2030.

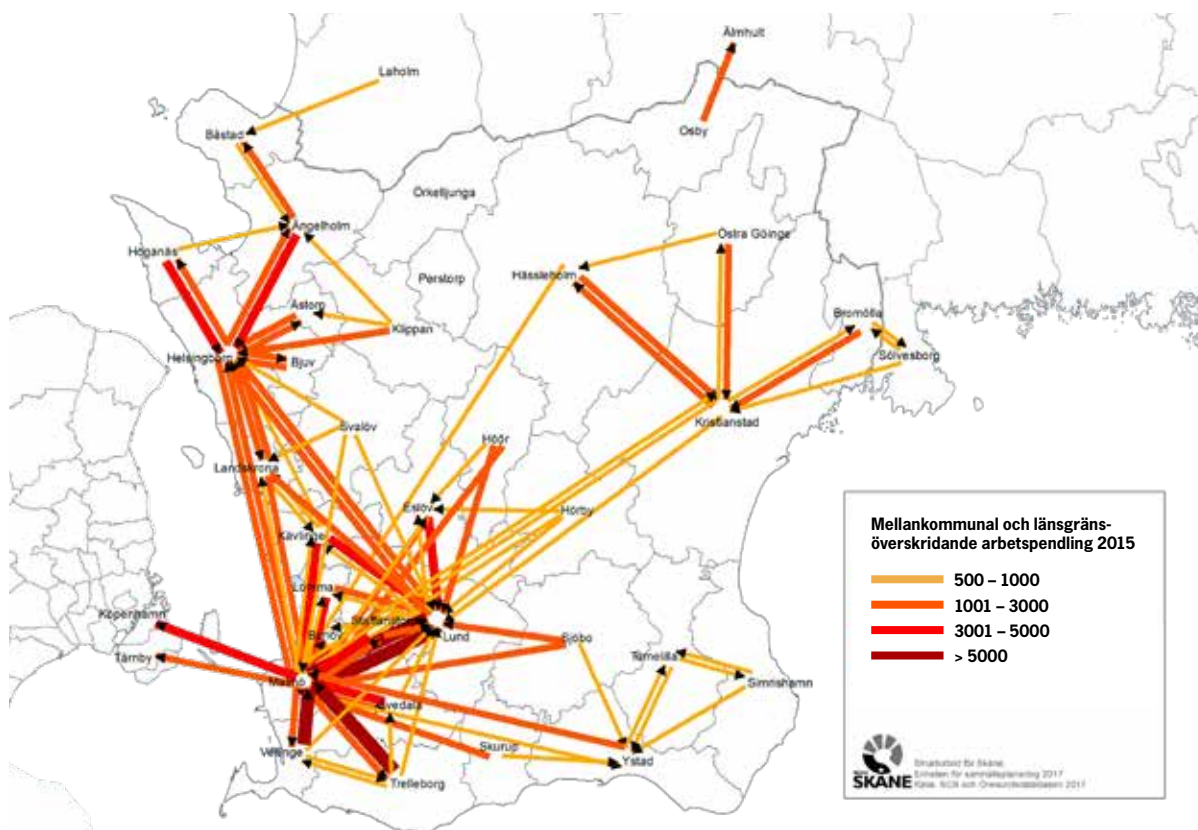
## Kollektivtrafiken behöver nyttjas mer i förhållande till bilen

Idag sker ungefär en fjärdedel av alla resor i Skåne med kollektiva färdmedel samtidigt som mer än hälften sker med bil. För att skapa förutsättningar för en kollektivtrafik som kan möta upp de behov och förväntningar som ställs på den behöver färdmedelsfördelningen för alla de resor som görs förändras. Biltrafiken behöver minska samtidigt som andelen resor med kollektiva färdmedel samt med cykel och till fots behöver öka.

I *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050* har en färdmedelsfördelning som anger en målbild för persontransporter i Skåne tagits fram. Den uppsatta färdmedelsfördelningen kan inte nås av en enskild part utan ett gemensamt arbete behöver göras för att få en förflyttning mot en ökad andel hållbara färdmedel. För att kunna nå och hantera det resande som motsvarar målet avseende kollektivtrafik, krävs omfattande

infrastruktursatsningar i Skåne.

En betydande del av resandet med kollektivtrafik i Skåne består idag av arbetspendling. Det är dessa resor som ofta, tillsammans med skolresor, ställer krav på kapaciteten eftersom resorna till stor del är koncentrerade till några få timmar på morgonen och eftermiddagen. Samtidigt visar studier (som exempelvis Trivectors utredning 40 procents marknadsandel, bilaga 3) att potentialen för att öka fritidsresandet med kollektivtrafik är stor. Till skillnad från arbetsresor är dessa mer utspridda under dagen och har därför större potential att rymmas inom befintlig kollektivtrafik utan att det leder till ökat kapacitetsbehov. Fortfarande saknas dock tillräckligt med kunskap om hur denna potential tas tillvara på bästa sätt och fortsatta studier inom området behöver genomföras.



Mellankommunal och länsgränsöverskridande arbetspendling år 2012 och år 2015

## Infrastruktursatsningar i Skåne skapar förutsättningar för kollektivtrafiken

Infrastrukturåtgärder och trafikering samspelar i ett ömsesidigt beroende och går ofta hand i hand. Ett transportslagsövergripande synsätt där färdmedlen och infrastrukturen kompletterar varandra snarare än konkurrerar bidrar till att planering behöver anpassas efter de geografiska förutsättningar som råder i Skåne.

Det finns en stor potential att bygga mer i Skånes stationsnära lägen. Detta ger möjligheten att både till att kunna öka bostadsbyggandet och att skapa bättre tillgänglighet till kollektivtrafiken. Under de senaste åren har det öppnats ett stort antal nya tågstationer i Skåne och i dagsläget finns 71 stationer. En viktig del för att åstadkomma denna typ av utveckling handlar om

att med hjälp av transportinfrastrukturen skapa goda kopplingar till och från dessa bytespunkter.

I den regionala transportinfrastrukturplaneringen läggs stort fokus på åtgärder för kollektivtrafik och cykel. Men det handlar också om att öka kapaciteten i den befintliga infrastrukturen, bland annat genom att köra nya typer av tåg och bussar.

Bilen är ett färdmedel som kommer att ha en fortsatt viktig roll på landsbygden och det finns potential att koppla samman resor som sker med bil till kollektivtrafiknoder genom attraktiva pendlarparkeringar vilket möjliggör en attraktiv och enkel resa.



## REGIONAL TRANSPORTINFRASTRUKTURPLAN 2018–2029

Förslag till *Regional transportinfrastrukturplan i Skåne 2018–2029* innebär satsningar på infrastruktur som medger ökad robusthet, ökad eller ändrad trafikering och kopplar starkt till trafikförsörjningsprogrammet för Skåne samt tågstrategiskt underlag. Följande åtgärder i RTI-planen hänger ihop med utökad trafikering enligt trafikförsörjningsprogram för Skåne;

- **Persontrafik på Godsstråket genom Skåne**

- Åstorp-Teckomatorp etapp 3
- Lommabanan etapp 1
- Lommabanan etapp 2 (Malmöpendeln)

- **Trimningspaket järnväg på bl a Ystad- och Österlenbanan**
- **Kollektivtrafik**
  - Regionalt superbusskoncept
  - Tillgänglighetsanpassning av busshållplatser

Stora satsningar görs på cykelvägar som utgör en viktig del i hela-resan-perspektivet som är en viktig del i kollektivtrafiken, inte minst satsningarna som kopplar till kollektivtrafikens bytestpunkter.

Läs mer i RTI-planen.

## NATIONELL TRANSPORTPLAN 2018–2029

Trafikverket har, på uppdrag av och efter direktiv från regeringen, tagit fram *Nationell transportplan för transportsystemet 2018–2029*. Följande namngivna åtgärder i den nationella transportplanen hänger ihop med en utökad trafikering enligt trafikförsörjningsprogram för Skåne (exklusive åtgärderna som samfinansieras av den regionala transportinfrastrukturplanen);

### SUPERBUSSAR I SKÅNE, ÅTGÄRDER I STATLIG INFRASTRUKTUR

För att skapa ett attraktivt och tillgängligt kollektivtrafiksystem och bidra till positiv utveckling i områden utanför järnvägsnätet. Objektet innebär anpassning av vägar och stationer som tillhör den statliga infrastrukturen för att öka framkomlighet, komfort och tillförlitlighet i busstrafiken på stamvägarna E6 och E22.

### SÖDRA STAMBANAN

#### Flackarp–Arlöv, utbyggnad till flerspår

Den nya utformningen innebär att banan får ytterligare två spår och att stationerna i Hjärup, Åkarp och Arlov byggs om och förbättras.

#### Lund (Högevall)–Flackarp, fyrspår

För att förbättra kapacitet och robustheten behövs utbyggnad från två till fyra nya spår mellan Högevall (söder om Lund C) och Flackarp samt en ny regionaltågsstation i Klostergården.

### LUND – HÄSSLEHOLM, HÖGHASTIGHETS BANAN

Trafikverket planerar en dubbelspårig järnväg för höghastighetståg och snabba regionaltåg mellan Hässleholm och Lund. Den nya järnvägen skapar möjlighet för snabbare resor mellan storstadsregionerna, smidigare arbetspendling och avlastar Södra stambanan.

### SKÅNEBANAN

#### Åstorp–Hässleholm, 160 kilometer i timmen

För att förbättra restiden och öka kapaciteten på banan genomförs signalåtgärder som möjliggör högre tillåten hastighet, 160 kilometer per timme, mellan Åstorp och Hässleholm.

#### Hässleholm–Helsingborg, förlängt mötesspår och höjd hastighet

Kapaciteten och restiderna förbättras genom att befintligt mötesspår mellan Klippan och Hyllstofta förlängs till ett 2800 meter långt partiellt dubbelspår, del av signalsystemet i Klippan förbättras och hastighetshöjning sker på sträckorna Hässleholm–Åstorp och Åstorp–Bjuv. Även byte av spår

och växlar mellan Åstorp och Bjuv för att möjliggöra hastighetshöjningen ingår.

### VÄSTKUSTBANAN,

#### Ängelholm–Maria

För att öka kapaciteten på banan kommer delsträckan Ängelholm–Maria byggas ut till dubbelspår. Maria station ska utformas så att det i framtiden ska vara möjligt att utöka de mellanliggande plattformarna med fyra spår.

#### Helsingborg–Maria

För att öka kapaciteten och robustheten på banan kommer sträckan Maria–Helsingborg byggas ut till dubbelspår i tunnel.

### GODSSTRÅKET GENOM SKÅNE,

#### Åstorp–Teckomatorp, etapp 3

För att öka kapaciteten på banan och göra det möjligt att bedriva persontrafik planeras nya plattformar i Billesholm, Kågeröd och Svalöv samt att nya mötesstationer i Kågeröd och Svalöv. Projektet innehåller även en vägport samt ny infart till Kågeröd och avser även att förbättra kapaciteten mellan Kålinge och Arlov.

#### Lommabanan, etapp 1

För att möjliggöra persontrafik för att underlätta pendling i västra Skåne kommer nya stationer att öppna i Lomma och Furulund. Det kommer också att byggas ett nytt mötesspår i Stävie.

#### Malmöpendeln (Lommabanan etapp 2)

Åtgärderna innefattar nya stationer i Alnarp och Flädie, nytt mötesspår vid Alnarp samt förlängning av mötesspår vid Flädie. Malmö–pendeln knyter samman Lommabanan, City-tunneln, Öresundsbanan och Kontinentalbanan. Malmöpendeln möjliggör snabb och effektiv pendling med Pågatåg. Åtgärden är en del i Sverigeförhandlingen och kopplat till avtalet med Malmö

### SYDOSTLÄNKEN

Upprustning och elektrifiering av befintlig bana mellan Älmhult och Olofström och ny bana mellan Olofström–Blekinge kustbanan, etapp 1 och 2. I första hand är projektet till för att förbättra för godstrafiken. Det planeras dock för en station i Lönsboda i Skåne.

Läs mer i nationell plan.

## Nya stambanor skapar nya möjligheter för kollektivtrafiken

På samma sätt som det i Skåne är relevant att regionala kärnor och tillväxtmotorer både kopplas samman med varandra och med omgivande orter, är det också viktigt att de förbinds med kärnor och motorer på nationell nivå. Ett sätt att arbeta för detta har varit den så kallade Sverigeförhandlingen, med syfte att binda samman Stockholm med Malmö och Göteborg med en höghastighetsjärnväg. Med hjälp av en ny järnväg är avsikten också att öka bostadsbyggandet, kollektivtrafikandelen, genomföra cykelåtgärder samt att förbättra tillgängligheten i de tre storstadsregionerna.

Även om Sverigeförhandlingen handlar om tillgänglighet i ett nationellt perspektiv påverkar den förutsättningarna för kollektivtrafiken regionalt. Satsningen ligger långt fram i tiden och exakt hur den kommer att utformas är inte klart, men det är ändå viktigt att redan nu ta i beaktning hur en ny stambana påverkar resorna i Skåne. Det handlar dels om att en järnväg skapar ökad kapacitet vilket ger möjlighet att köra snabba regional tåg som på ett bättre sätt skapar tillgänglighet mellan Skånes olika delar. Dels behöver det utvecklas bra och effektiva förbindelser med höghastighetsbanans stationer, något som både påverkar utvecklingen mellan orter och inom de större städerna.

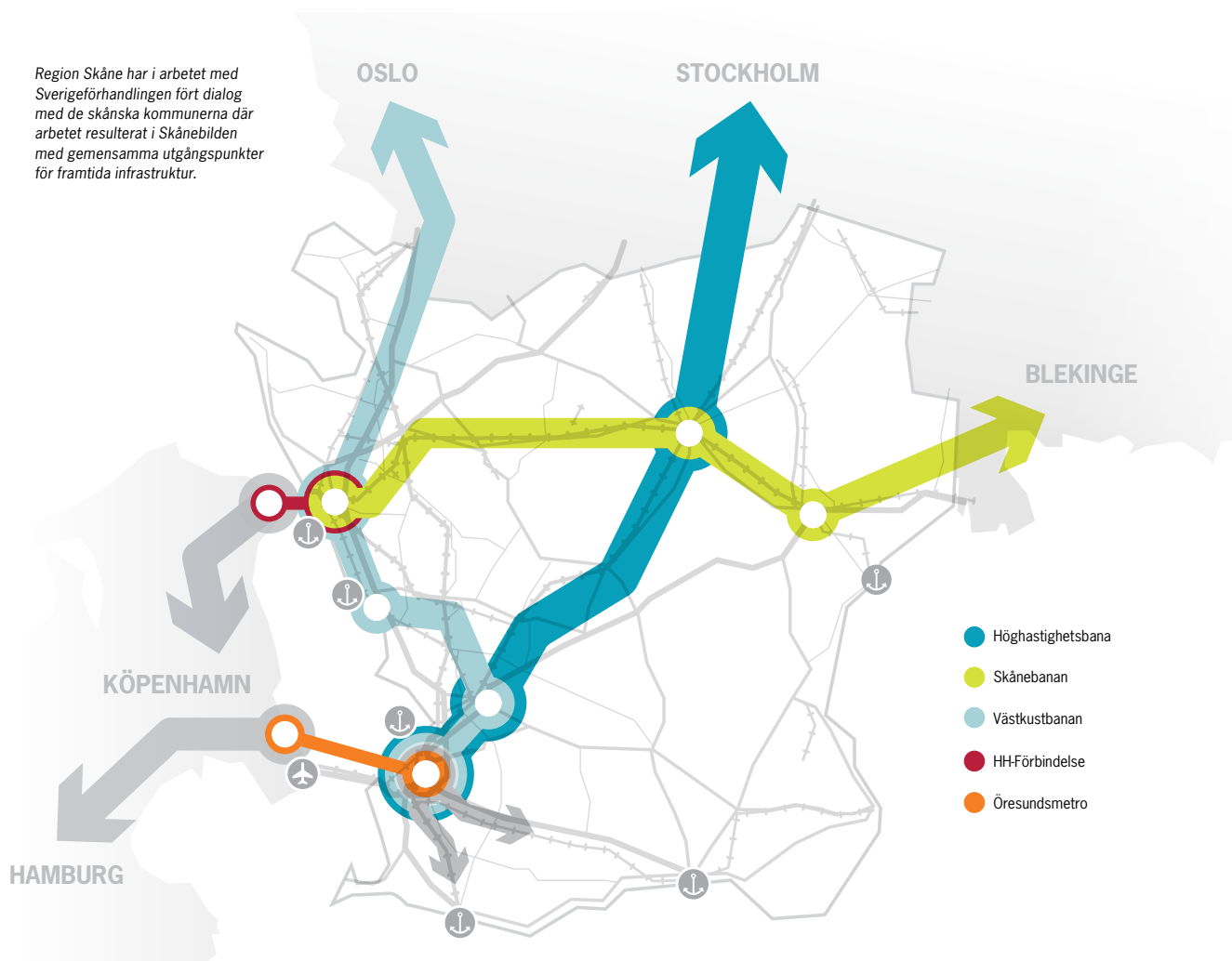
### Sverigeförhandlingen

Sverigeförhandlingen genomfördes under åren 2014 till 2017. Sverigeförhandlingen var en parallell process som går in i planeringen av nationell transportplan och Skånes regionala transportinfrastrukturplan. Detta i sin tur påverkar och får effekter för Trafikförsörjningsprogrammet.

Huvudsyftet har varit att binda samman Stockholm med Malmö och Göteborg med en höghastighetsjärnväg. Ytterligare var avsikten att öka bostadsbyggandet, kollektivtrafikandelen och genomföra cykelåtgärder samt förbättra tillgängligheten i de tre storstadsregionerna

Som resultat från förhandlingen planeras i Skåne tre stationer för höghastighetstågen, Malmö, Lund och Hässleholm. Utöver detta har också fokus lagts på att utveckla kollektiv- och cykeltrafiken i Malmö, Lund och Helsingborg. I Lund byggs spårväg, i Malmö utvecklas eldriven kollektivtrafik och nya expresslinjer samt Malmöpendeln längs Lommabanan med Pågatåg i halvtimmestrafik, i Helsingborg utvecklas två nya expresslinjer. I alla tre städerna görs satsningar på cykelinfrastruktur.

Läs mer byggstartskane.se.



## Nya depåer är en förutsättning för en expanderad trafik

I takt med att kollektivtrafiken byggs ut ökar behovet av depåkapacitet, både för verkstadsunderhåll och för uppställning. Tillräcklig och ändamålsenlig depåkapacitet för underhåll och uppställning är en förutsättning för ett robust och effektivt trafiksystem. En genomförd depåutredning (Sweco 2018) visar på att dagens depåkapacitet för tåg inte kommer att räcka till år 2035. För att den trafikering som krävs för att uppnå målbilden behövs nya uppställningsplatser på flera platser, ökad

depåkapacitet för Pågatåg och ny depåkapacitet för System 3. Utökad behov av depåkapacitet kan skapas både genom utbyggnad och optimering av befintliga depåer, eller genom byggnation av helt nya depåer. Avseende busstrafiken finns ett utökad depåbehov redan 2021–2023 gällande Malmö och Lund. I syfte att möta den planerade utvecklingen av busstrafik kommer även depålösningarna i Helsingborg och Kristianstad behöva ses över.

## Samhällsutmaningar där kollektivtrafiken både påverkas och kan göra skillnad

Kollektivtrafiken i Skåne står inför flera utmaningar som till exempel en ökande befolkning, behov av bättre matchning på arbetsmarknaden och behov av ett mer miljömässigt hållbart resande. Därutöver finns andra samhällsutmaningar där transportsystemet spelar en stor roll. I *Strategi för ett hållbart transportsystem 2050* beskrivs dessa samhällsutmaningar och nedan sammanfattas de där kollektivtrafiken tydligt både berörs men också kan påverka och göra skillnad.

- Transporternas **utsläpp av växthusgaser** och kväveoxider är ett växande problem som på kort tid behöver bromsas och på lång sikt stoppas helt. En välfungerande kollektivtrafik kan bidra till ett minskat bilberoende, vilket tillsammans med energieffektivisering, teknik och beteendepåverkan, är en viktig del.
- En **växande befolkning** ger ett ökat kapacitetsbehov i transportsystem och kollektivtrafiken framförallt i och till storstadsområdena.
- **Bostadsbristen ökar** i Skåne. Nya bostäder behövs och för att möjliggöra en effektiv resursanvändning är det av vikt att huvuddelen av det framtida bostadsbyggandet hamnar i kollektivtrafiknära lägen.
- **Sysselsättningsgraden i Skåne behöver öka.** För att möjliggöra en bättre matchning på arbetsmarknaden är tillgängligheten viktig. En effektiv och välfungerande kollektivtrafik kan bidra till detta.
- Bättre **utnyttjande av restiden** värderas allt högre och kravet ökar på en bekväm och tillförlitlig kollektivtrafik som möjliggör exempelvis arbete under resan.
- Hur transportsystemet utformas kan ha betydelse för dess möjlighet att bidra till att **öka den fysiska aktiviteten**, och i förlängningen människor hälsa,

genom aktiv transport med gång och cykel. En stor potential finns i att utveckla hela resan-perspektiv där gång och cykel fungerar som anslutningsresor till kollektivtrafiken.

- Satsningar på transportsystemet har länge utgått från ekonomiska och ekologiska aspekter, men det börjar bli allt vanligare att också diskutera dem som en **social investering** som kan motverka fysiska och sociala barriärer. Kollektivtrafiken kan bidra till minskade skillnader mellan samhällsgrupper genom att även den utan bil och/eller körkort får en större tillgänglighet i samhället.
- **Större godsflöden** på redan belastade system skapar ett ökat behov av gods på järnvägen, vilket i sin tur konkurrerar med ökat kapacitetsbehov för passagerartrafiken.
- **Teknikutvecklingen** inom transportsektorn går snabbt och det mesta talar för att det inte kommer att stanna av. Nya IT-lösningar för till exempel reseplanering, trafikinformation, vägledning och biljettsystem kommer att påverka hur kollektivtrafiken utformas.
- Ett transportsystem med **självkörande fordon** kan på sikt innebära nya förutsättningar för kollektivtrafiken. Det kan vara en möjlighet för exempelvis landsbygdstrafik där förarna utgör en stor del av kostnaderna. Men det kan även innebära en utmaning då kollektiva färdmedel riskerar att tappa i attraktionskraft.
- En utveckling mot fler **avgifter och subventioner** för att styra utvecklingen inom transporter skulle sannolikt skapa en större efterfrågan och ett större tryck på de tjänster som kollektivtrafiken erbjuder.



HOTEL MALMO LIVE

Deloitte







# Mål

Målen i trafikförsörjningsprogrammet beskriver en övergripande utvecklingsnivå och har en hög ambitionsnivå. De utgår från nuläge och de utmaningar som har identifierats. Utgångspunkten har varit övergripande strategier samt mål från tidigare trafikförsörjningsprogram och från Skånetrafikens verksamhetsområde.

## Fler skåningar ska välja kollektivtrafik före bil

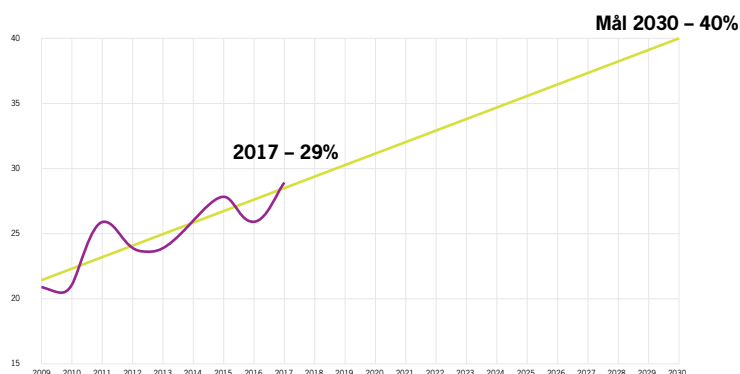
**Mål:** Marknadsandelen ska uppgå till minst 40 procent år 2030

En ökning av kollektivtrafikens marknadsandel bidrar till en attraktivare region med mindre miljöpåverkan, mindre trängsel, förbättrad trafiksäkerhet och folkhälsa.

Marknadsandelen var enligt kollektivtrafikbarometern 29 procent år 2017. Marknadsandelen mäts som kollektivtrafikens andel av samtliga motorburna resor, det vill säga exklusive gång- och cykelresor. Siffran avser trafik i Region Skånes regi (Skånetrafiken). Årlig statistik över marknadsandelen och ett antal andra nyckeltal hämtas ur Kollektivtrafikbarometern, en branschgemensam kvalitets- och attitydundersökning som drivs och utvecklas av serviceorganisationen Svensk Kollektivtrafik. Som alla mätmetoder finns det osäkerheter i sättet att mäta marknadsandelar, vilket återspeglar sig i relativt stora variationer mellan åren. Fokus ska därför vara att se den långsiktiga trenden och inte värden under enstaka år.

**Målet nås inte utan ytterligare satsningar på infrastruktur.** En ökning till 40 procent innebär en utmaning som kräver stora insatser av flera olika aktörer. För att målet ska nås behöver antalet resor i kollektivtra-

fiken i stort sett fördubblas från år 2015 till år 2030. En viktig insikt är att befintlig infrastruktur och beslutade utbyggnadsplaner för de kommande 12 åren inte kommer räcka för inte klara den mängd trafik som krävs för att kunna nå marknadsandels målet. Därför behövs fortsatta omfattande infrastrukturinvesteringar på främst järnväg men även väg om trendkurvan i bilden nedan ska bli verklighet till 2030.



Kollektivtrafikens marknadsandel åren 2009–2017. Källa: Kollektivtrafikbarometern

## Den geografiska tillgängligheten med kollektivtrafik ska utvecklas

**Mål:** Andelen skåningar som kan ta sig med gång, cykel eller kollektivtrafik till sitt arbete ska öka.

**Mål:** Minst 92% av skåningarna ska erbjudas minst 10 dagliga (vardagar) resmöjligheter till någon av regionens tillväxtmotorer (Malmö, Lund, Helsingborg, Hässleholm/Kristianstad) med en restid på maximalt 60 minuter.

Genom att utveckla den geografiska tillgängligheten med kollektivtrafik i Skåne ges alla delar av Skåne en möjlighet att växa och utvecklas utifrån sina förutsättningar. Målet syftar till att skapa en grundläggande nivå av tillgänglighet i hela Skåne som ett komplement till

målet om 40 procents marknadsandel där satsningar prioriteras i stråk med mycket resenärer.

Sedan den geografiska tillgängligheten årligen började mätas har ständiga förbättringar kunnat påvisas, mycket tack vare att befolkningstillväxten i Skåne i högre grad sker i orter med redan god tillgänglighet. Diagrammet nedan visar trafikförsörjningen uttryckt som den andel av alla boende i Skåne som måndag–fredag har minst tio dagliga resmöjligheter till sin närmsta tillväxtmotor respektive närmsta kommuncentrum. De uppsatta målen bygger på att framtida befolkningstillväxt huvudsakligen sker i orter med redan god tillgänglighet med kollektivtrafik.



## Tillgänglighet för funktionsnedsatta personer ska öka

**Mål:** 95 procent av hållplatslägena<sup>2</sup> på det statliga vägnätet med fler än 10 dagliga påstigande ska vara anpassade för personer med funktionsnedsättning senast år 2030. Etappmål 80 procent år 2025.

**Mål:** 95 procent av hållplatslägena<sup>3</sup> på det kommunala vägnätet med fler än 15 dagliga påstigande ska vara anpassade för personer med funktionsnedsättning senast år 2030. Etappmål 90 procent år 2025.

Som ett led i Region Skånes arbete med att ge alla möjligheten att använda kollektivtrafiken sker en successiv anpassning av hållplatser för personer med funktionsnedsättning. En långsiktig ambition är att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla resenärer. Anpassningen innebär åtgärder i infrastruktur och kräver en helhetsyn i samverkan med aktörer för att få hela resekedjan att fungera.

## Klimatpåverkan från kollektivtrafiken ska minska

**Mål:** Växthusgasutsläpp från bränsleanvändning i kollektivtrafiken mätt i gram CO<sub>2</sub>ekvivalent personkilometer ska minska med X procent innan 1 januari 2025 jämfört med 2016-års nivåer

Skånetrafikens resor med buss och tåg har varit märkta med Bra Miljöval sedan år 2011 och ska bibehållas.

Den allmänna kollektivtrafiken är i december 2018

helt fri från fossila bränsle. Även serviceresor ska vara fossilbränslefria år 2020 men där återstår dock en viss omställning. För att ytterligare minska den negativa klimatpåverkan från kollektivtrafiken inriktas arbetet på att reducera koldioxidutsläppet inom hela bränslets livscykel samt att öka energieffektiviteten i den allmänna kollektivtrafiken.

<sup>2</sup> En hållplats på landsbygden består normalt sett av två hållplatslägen, ett på varje sida om vägen. Vid bytespunkter och större hållplatser förekommer ofta fler än två hållplatslägen, vanligen utmärkta med läge A, läge B, läge C etc.

<sup>3</sup> En hållplats på landsbygden består normalt sett av två hållplatslägen, ett på varje sida om vägen. Vid bytespunkter och större hållplatser förekommer ofta fler än två hållplatslägen, vanligen utmärkta med läge A, läge B, läge C etc.





# Kollektivtrafiken i Skåne – Nuläge och potential

Skåne har idag ett väl utbyggt och finmaskigt nät för kollektivtrafiken där de olika trafikslagen har skilda roller och tillsammans kompletterar varandra för att skapa en god tillgänglighet. Kollektivtrafiken stötts upp och kompletteras i förlängningen av ett hela-resan-perspektiv med gång, cykel och bil. Men det finns ytterligare potential och behov av att utveckla kollektivtrafiken i Skåne. Dagens och framtidens kollektivtrafik har en viktig och central funktion för både de enskilda skånska kommunerna och Skåne som helhet. Kopplingen till Öresundsregionen, Bornholm och de sydsvenska grannregionerna förbinder Skåne med omvärlden.

## Dagens trafik

Resandeutvecklingen i Skåne ökar stadigt om än med en något vikande trend. Överflyttningen av resande från regionbuss till nya tåglinjer medför en viss förskjutning av resandet men totalt ökar resandet år för år. Skånes utveckling är beroende av hur mycket kollektivtrafik som finns och hur väl den fungerar. De olika trafikslagen fyller var och en sin roll och är alla viktiga för att skapa en god tillgänglighet. Generellt sett så har dagens och framtidens kollektivtrafik en viktig och central funktion för både de enskilda skånska kommunerna och Skåne som helhet.

### Tågtrafik

Tågtrafik är det snabbaste färd sättet på längre sträckor och tar hand om en stor mängd resenärer mellan viktiga målpunkter i regionen. Tågtrafiken har en stor strukturbildande roll och utgör den naturliga grunden för kollektivtrafiksystemet i Skåne. Det består av två överlagrande system.

Öresundståg är ett både kort- och långväga tåg-system som knyter samman de större städerna i Skåne med Kastrup flygplats och Köpenhamnsområdet, samt såväl Skåne och Köpenhamnsområdet med de sydsvenska grannregionerna.

Pågatåg är lokaltågssystemet i Skåne med en tätare uppehållsbild än Öresundstågen, vilka stannar på nästan alla stationer och knyter ihop både orter och städer i Skåne. I visst omfång trafikerar Pågatågen även regionöverskridande tågsträckor. En del Pågatåg kör också så kallade expressturer med få stopp som ett komplement till Öresundstågen och ett snabbare alternativ än ordinarie Pågatåg.

### Busstrafik

Busstrafiken utgörs av två huvudkategorier; Regionbuss och Stadsbuss

Regionbusstrafiken binder ihop Skånes orter och städer med ett varierande resandeunderlag. I områden med stor pendling finns ett effektivt nät av regionbusslinjer med hög turtäthet. Lägre turtäthet återfinns i de områden som har begränsat resandeunderlag.

Regionbusstrafiken har ett utvecklat koncept för längre resor, SkåneExpressen, med huvuduppgift att erbjuda attraktiva resmöjligheter mellan större orter som saknar järnväg.

Stadsbusstrafiken i de största städerna bygger på stomlinjer. Som komplement finns stadsbusslinjer som genomgående har färre resenärer. I de mindre städerna finns stadsbusslinjer med varierande resandeunderlag.

Stadsexpress är ett utvecklat linjekoncept som erbjuder snabba och prioriterade resor med stor kapacitet och är ett förstadium till spårvägstrafik. Konceptet finns idag i Malmö och införs i Helsingborg under år 2019.

Stadsbusstrafiken erbjuder i sin helhet tillgänglighet i städerna med fokus på att vara ett komplement till gång och cykeltrafiken och ge anslutningsresor till den regionala kollektivtrafiken.

## Spårvägstrafik

I Skåne finns i dagsläget ingen spårvägstrafik, men en ny spårväg mellan Lund C och forskningsanläggningen ESS i Lund håller på att byggas. Trafiken kommer att bedrivas enligt samma principer som gäller för den regionala tågtrafiken, med den skillnaden att Lunds kommun istället för staten ansvarar för infrastrukturen. Region Skåne ansvarar för fordon och trafikering. Själva trafikeringen förväntas att starta under år 2020, då spårvagnarnas depåbyggnad är färdigställd.

## Båttrafik

Enda allmänna båttrafiken inom Skåne finns mellan Landskrona och Ven. I mars 2014 beslutade regionfullmäktige att överlämna ansvaret för Ventrafiken till Landskrona stad, som därmed är ansvarig för den trafiken.

Härutöver finns båttrafik mellan Ystad och Rönne i Danmark, och mellan Helsingborg och Helsingör i Danmark. Det finns inte beslut om allmän trafikplikt på någon av dessa färjeförbindelser. Båttrafiken mellan Ystad och Rönne upphandlas av danska staten och säkerställer i första hand förbindelse mellan Bornholm och fastlandet i Danmark. Båttrafiken mellan Helsingborg och Helsingör drivs kommersiellt och fungerar som trafikförsörjning för daglig pendling över Öresund, men även för fritidsresor och näringslivets transporter. När den fasta förbindelsen mellan Helsingborg och

Helsingör står färdig förväntas att den största delen av resandet kommer att ske via väg och järnväg istället för med båt.

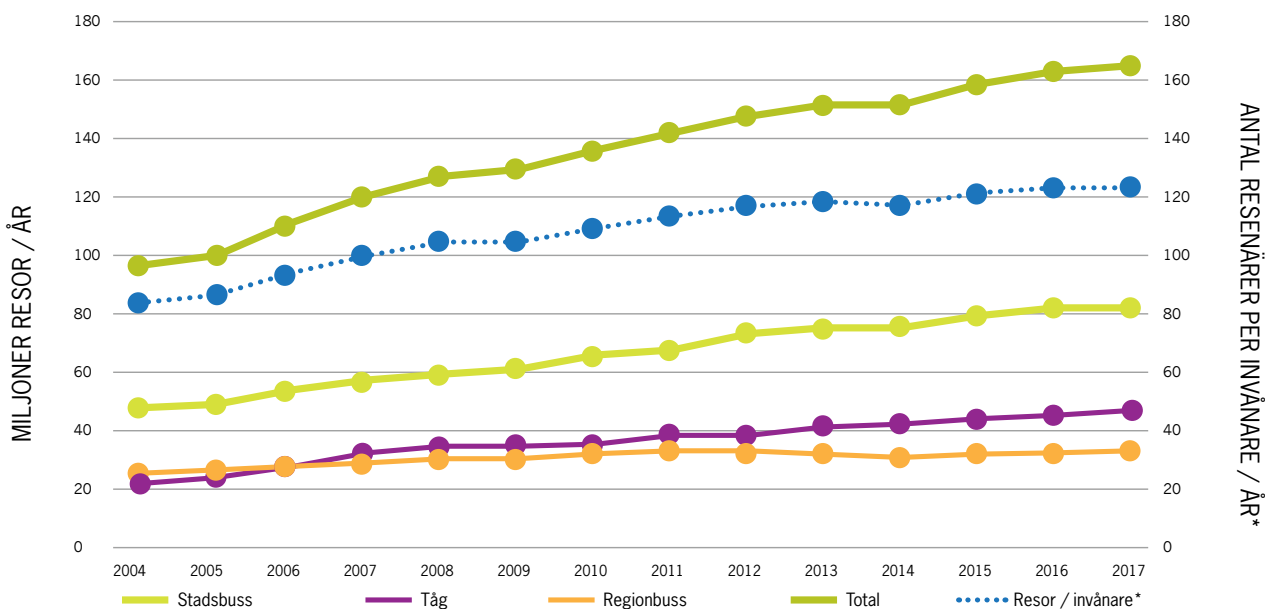
## Närtrafik

I områden som saknar tillräckligt underlag för vanlig kollektivtrafik erbjuds resor med närtrafik. Närtrafiken är en beställningstrafik till för de som har mer än två kilometer till närmaste hållplats och ger resmöjlighet till närmaste större ort med kommersiell och offentlig service. Den är områdesindelad eller linjelagd och ska i de flesta fall förbeställas senast två timmar innan turen går.

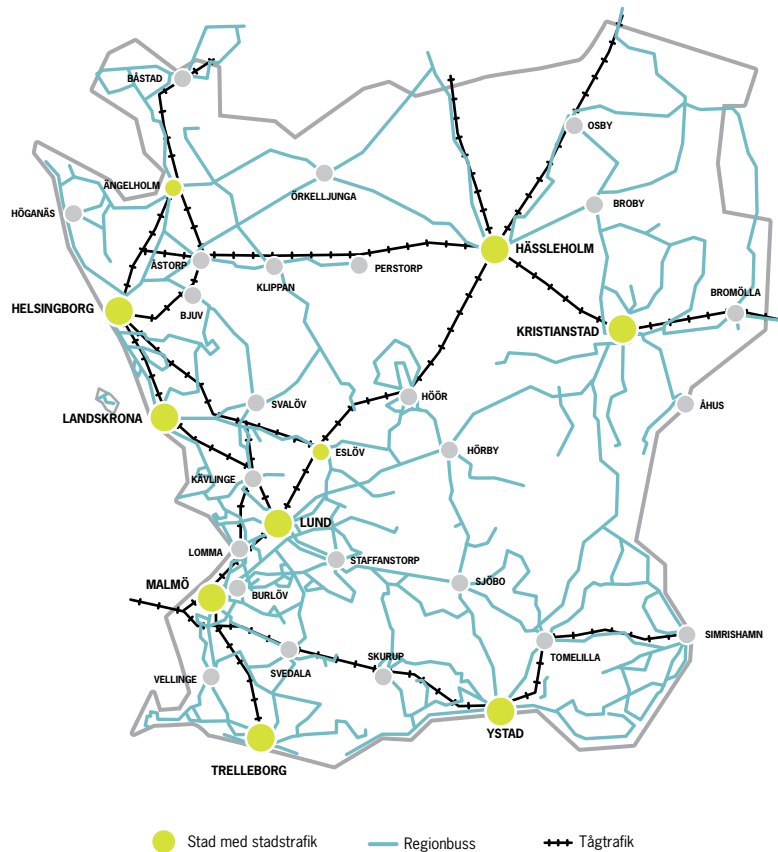
## Serviceresor

Färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor kallas gemensamt Serviceresor. Det är en samhällsbetald trafik som inte är öppen för alla utan kräver någon form av tillstånd. Serviceresor är ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken för personer som på grund av funktionsnedsättning behöver en särskilt anpassad resa.

Färdtjänst bedrivs genom Skånetrafiken idagsläget i 24 av Skånes kommuner som har avtal med Region Skåne. För dessa kommuner reser färdtjänstberättigande också fritt i den allmänna kollektivtrafiken. De kommuner som idag inte har avtal med Region Skåne om färdtjänst erbjuds möjlighet att köpa till fria resor i den allmänna kollektivtrafiken.



Resandeutveckling och antal resor per invånare i Skåne 2004–2017



All regionbusstrafik i Skåne

## Potential till utveckling

Förändringar i samhället samt stora insatser från flera aktörer kommer krävas för att nå de uppsatta målen i Skåne. Statliga åtgärder kan genom styrmedel förändra resandet och även kommunernas bebyggelsplanering har stor påverkan. Även goda gång- och cykelmöjligheter som kopplar till kollektivtrafiken är av stor vikt. För detta krävs ett helhetstänk där infrastruktursatsningar går hand i hand med trafikeringssatsningar.

Längs många stråk i Skåne dominerar biltrafiken fortfarande stort och kräver stora satsningar för att kollektivtrafiken ska vinna marknadsandelar. Stor potential

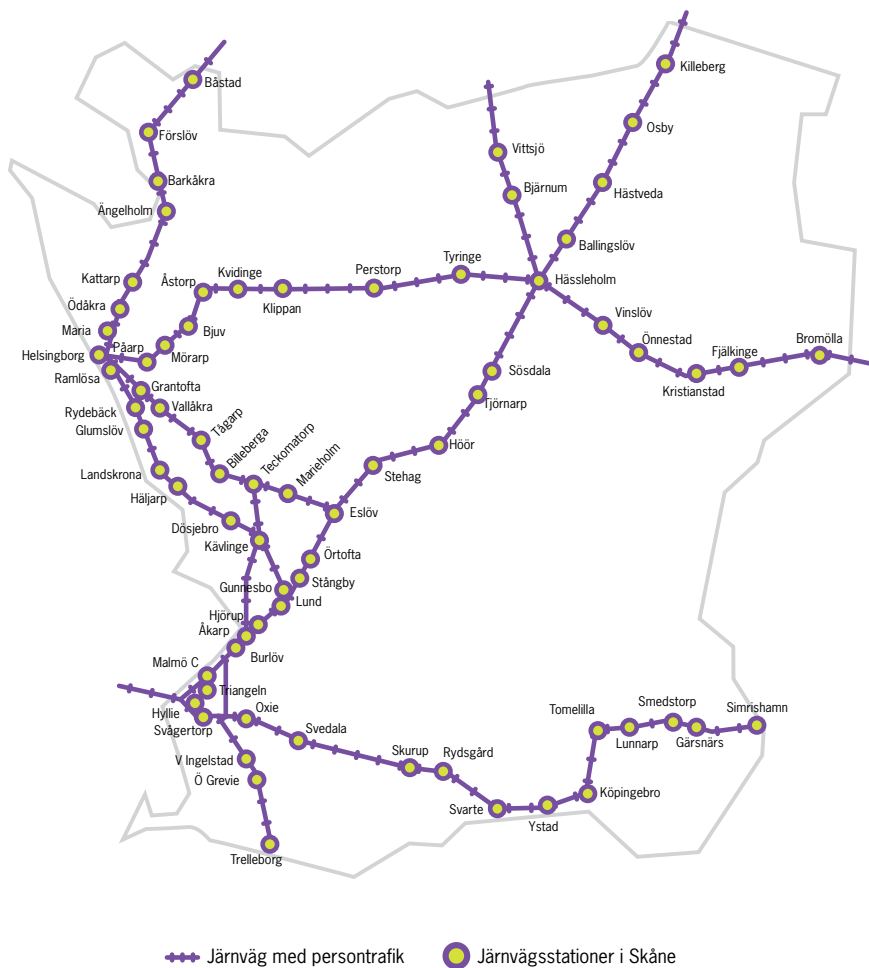
finns att öka kollektivtrafikens marknadsandel framförallt i stråken runt de större städerna i Skåne. I stråk med endast busstrafik är marknadsandelen generellt sett lägre och här finns potential att öka marknadsandelen genom att öka busstrafikens attraktivitet. Nya koncept behövs för att dels kunna hantera ett ökat kapacitetsbehov, men även för att attrahera nya resenärer och få dem att välja kollektivtrafiken.

## Utveckla den geografiska tillgängligheten

En god geografisk tillgänglighet säkerställs främst genom att det finns ett grundläggande utbud av kollektivtrafik i Skåne. Detta är syftet med att erbjuda ett busutbud med trafik. Denna tillgänglighet kan ytterligare utvecklas genom utökat turutbud och minskade restider i de stråk som binder samman Skåne. Goda kopplingar mellan cykel och kollektivtrafik spelar också en viktig roll för att utveckla den geografiska tillgängligheten. Här kommer i framtiden kombinerade mobilitetstjänster spela en allt större roll som genom att samla och erbjuda ett paket av flera färdmedel förenklar resan dör

till dörr och därmed ger en förbättrad tillgänglighet.

En av de stora utmaningarna för den geografiska tillgängligheten i Skåne återfinns framförallt i de sydöstra delarna av Skåne där restiderna till närmsta större stad är lång. Satsningar som ger effekt på den geografiska tillgängligheten är framförallt minskade restider i de regionalt viktiga stråken där främst åtgärder i tågtrafiken ger de stora effekterna. Åtgärder som tydligt pekas ut för att ge effekter på den geografiska tillgängligheten kopplat till de största städerna är minskade restider på Ystadsbanan och Österlenbanan. Samtliga regionalt



Järnväg med persontrafik

viktiga stråk behöver dock ständigt utvecklas för att den geografiska tillgängligheten till de stora städer i Skåne ska förbättras.

På mer lokal nivå kan satsningar som förbättrar stråken som kopplar till regionala kärnor och kommuncentrum ge positiva effekter. Dessa stråk är i många fall

inte tillräckligt starka för att vara underlag till större satsningar. En kontinuerlig översyn av stråken krävs dock för att få så stor samhällsnytta som möjligt av den trafik som finns.

## Attraktiva och kapacitetsstarka koncept

För att uppnå maximal samhällsnytta är det inte minst viktigt att få bilister att välja kollektivtrafiken, vilket ytterligare ställer krav på attraktivitet och framkomlighet. Vikten är därför stor av helhetstänk i utvecklingen av trafiken och ställer krav på samverkan mellan flera aktörer för att få trafikutveckling och infrastruktur att gå hand i hand. Detta helhetstänk uppnås genom att systematiskt arbeta i stråk med såväl framkomlighet, fordon som trafikering.

### System 3

Regionfullmäkte har under 2017 beslutat om att införa ett tredje mer kapacitetsstarkt tågssystem jämfört med nuvarande Pågatåg och Öresundståg. Enligt beslutet avses stråket Helsingborg – Landskrona – Lund – Malmö – Köpenhamn. Arbetsnamnet är System 3 och det knyter därmed samman flera av Skånes regionala kärnor

med kapacitetsstarka tåg i rusningstid till Köpenhamns flygplats och Köpenhamn. Konceptet kan utvecklas vidare efter utredning och beslut om finansiering på sträckor med stora kapacitetsbehov, exempelvis längs Södra stambanan och Ystadbanan. System 3 ska därför ses som ett avstamp för en satsning på en mer attraktiv och konkurrenskraftig regional tågtrafik.

### Regionalt superbusskoncept

Inom regionbusstrafiken har ett antal viktiga stråk identifierats, varav flera är långa och binder ihop stora orter på sträckor utan järnväg. Dessa har pekats ut som aktuella för ett koncept som går under arbetsnamnet regionalt superbusskoncept. Genom prioriteringar av kollektivtrafiken i form av fysiska och tekniska åtgärder, förbättrade fordon, bättre service, skapas ett busskoncept av hög kvalitet som är snabbt och attraktivt. Kon-



ceptet ska ses som strukturbildande med hög status och som en motor för starkare tillväxt i stråk som har stora resandeflöden. Konceptet kommer att byggas ut stråk för stråk i en ordning och takt som avgörs av specifika förutsättningar för respektive stråk.

En förutsättning för genomförande är en samfinansiering mellan RTI-medel och kommunala medel. Ett antal stråk har pekats ut som aktuella för regionalt superbusskoncept. Följande stråk är beslutade eller under diskussion att utvecklas inom konceptet:

- Malmö–Vellinge–Näset
- Helsingborg–Höganäs
- Helsingborg–Örkelljunga
- Malmö–Kristianstad
- Malmö/Lund–Sjöbo–Simrishamn
- Kristianstad–Broby
- Kristianstad–Ystad
- Kristianstad–Simrishamn

### Stadsexpresser

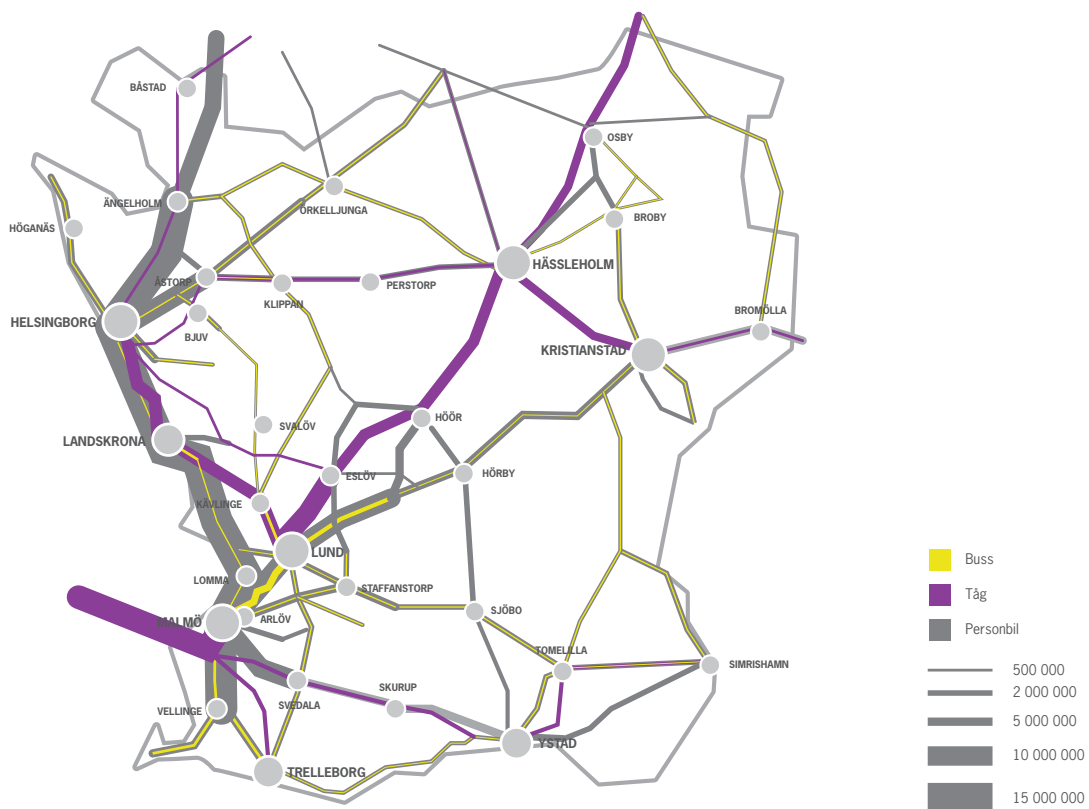
På motsvarande sätt som regionalt superbusskoncept ska kunna öka kollektivtrafikens attraktivitet i långa

förbindelser så finns även ett koncept utarbetat för stadstrafiken som benämns stadsexpresser. Syftet är att erbjuda ett spårvägslikt stadsbusskoncept som möter resenärerna med hög kapacitet, snabbhet, bekvämlighet och enkelhet.

### Spårväg

I de största stråken i stadsbusstrafiken kommer inte kapaciteten ens med stadsexpresser vara tillräckligt på sikt. I dessa stråk behövs spårvägar. Att ersätta busstrafik med spårvägstrafik har många fördelar vad gäller främst ökad kapacitet. Spårvägstrafik skapar också förutsättningar för en långsiktig och kontinuerlig satsning på trafikförsörjning av enskilda stråk, då spårinfrastrukturen medför att linjedragningar sällan ändras. Även i regionbusstrafiken finns ett antal stråk där kapacitetsbehovet redan år 2030 tyder på att busstrafik får svårt att inrymma alla resenärer och där spårvägskapacitet kan krävas.

Reslutaten i stråkanalysen för busstrafik pekar på att vissa stråk kommer behöva spårvägstrafik i framtiden. För att kunna presentera en tydligare strategi för detta behövs fördjupade studier.



Resandeflöden i vägtrafik och kollektivtrafik år 2017



# Ställningstaganden och riktlinjer för utveckling av trafiken

Trafikförsörjningsprogrammet har tagit fram ställningstaganden och riktlinjer för att tydliggöra vilka vägledande, viktiga principer som ligger till grund för utvecklingen av kollektivtrafiken. Ställningstaganden handlar om hur kollektivtrafikaktörer i Skåne tillsammans ska utveckla och planera för att få bästa möjliga lösningar och synergieffekter. Riktlinjerna för utveckling av kollektivtrafiken handlar om hur Region Skåne ska planera och prioritera utifrån det som organisationen kan styra och påverka.

## Ställningstaganden som kräver samverkan

Ställningstagandena nedan beskriver frågor som Region Skåne kan påverka men inte äger själva, utan är beroende av ett samspel med kommuner och andra organisationer.

Ställningstagandena är avgörande för att nå de uppsatta målen och är, likt de områden där Region Skåne har rådighet, lika viktiga att arbeta med ur kollektivtrafiksynpunkt. Därför behöver arbetet med utvecklingen av kollektivtrafiken ta utgångspunkt i dem.

### Alla ska ha möjlighet att använda kollektivtrafiken i Skåne

*Region Skåne ska verka för att alla fordon och all infrastruktur i kollektivtrafiken är tillgänglig för alla oavsett funktionsnedsättning.*

Hela fordonsflottan, både tåg och buss, är idag tillgänglighetsanpassad. För att kollektivtrafiken ska bli helt tillgänglig för personer med funktionsnedsättning krävs fortsatt stora insatser. För att målet om tillgänglighetsanpassade hållplatser ska nås krävs insatser av såväl Region Skåne som länets kommuner och Trafikverket. Region Skåne har i detta arbete en samordnande roll.

Arbetet med att göra kollektivtrafiken tillgänglig för personer med funktionsnedsättning inriktas i första hand på resenärer med nedsatt rörelseförmåga, nedsatt syn och nedsatt hörsel. Anpassning ska även eftersträvas så att specifika behov också för personer med andra typer av funktionsnedsättning tillgodoses. Utvecklingen ska ske med utgångspunkt i att kollektivtrafiken ska vara ett väl fungerande alternativ för alla Skånes invånare och besökare.

### Samverkan är nödvändig

*Region Skåne ska tillsammans med andra aktörer utveckla befintliga samarbetsforum och skapa nya samarbetsområden för att främja den framtida utvecklingen och utförandet av kollektivtrafiken.*

Det kan handla om flera olika fokusområden och olika typer av samarbeten för att till exempel öka samverkan med andra regioner inom Sverige eller nå bättre förutsättningar för den landsöverskridande kollektivtrafiken. Det kan också handla om utvecklingsarbeten tillsammans med näringslivet för att skapa förutsättningar för att Skåne kan ligga i framkant vad gäller framtidens kollektivtrafik. Exempel på sådana forum är de skånska kommunerna, Regionsamverkan Sydsvetige, Greater Copenhagen och det nationella forskningscentrumet K2.

### Kollektivtrafiken är strukturbildande

*Region Skåne ska tillsammans med kommunerna verka för att kollektivtrafiken får en strukturbildande roll vid tätortsutbyggnad så att utbyggnad i första hand sker i lägen där tillgängligheten till kollektivtrafiken är god.*

Kollektivtrafiken måste ses i ett större sammanhang med samplanering av kollektivtrafik och bebyggelseutveckling för största nytta. Det finns ett klart och tydligt samband mellan bebyggelsestäthet och vilken typ av färdmedel som väljs och att kollektivtrafikförsörja en utspridd bebyggelse är inte lika resurseffektivt. En god tillgänglighet ställer därför krav på markanvändningen och därför behöver huvuddelen av all fysisk utbyggnad bör ske i områden med god kollektivtrafikförsörjning.

## Långsiktighet och kontinuitet

*Region Skåne ska planera utifrån att alla satsningar på ökad kollektivtrafik görs utifrån ett långsiktigt perspektiv och med en ambition om varaktighet över tiden.*

För att kunna planera sin vardag och verksamhet är medborgare/resenärer, kommuner och näringsliv beroende av att det finns ett tydligt åtagande om långsiktig utbud. Långsiktigheten är också viktig för att de investeringar som görs i kollektivtrafikens infrastruktur ska bli lönsamma. Samtidigt måste kollektivtrafiken anpassas och utvecklas i takt med att förutsättningar förändras. Denna balansgång kräver framförhållning, vilket i sin tur ställer krav på stor kunskap om dagens och framtidens resandemönster.

Kontinuiteten är också viktig, då flera olika delar i kollektivtrafiken ofta matar passagerare till varandra och kopplas samman för omstigning vid knutpunkter. Om en del av denna helhet tas bort försvinner den matning som den delen ger till den övriga trafiken och vice versa. Resultatet kan bli försämrade förutsättningar för trafiksystemet i stort och därför är det alltid viktigt att analysera hur ändringar på en enskild linje påverkar andra delar av trafiksystemet.

## Kollektivtrafikens framkomlighet måste förbättras

*Region Skåne ska föra en löpande dialog med Trafikverket och kommunerna för att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken i och mellan städerna.*

Trängseln i vägnätet i Skåne och belastningen på järnvägsnätet i storstadsområdena har fortsatt att öka. Utbyggnaden av infrastrukturen har svårt att hålla takt med den ökade efterfrågan varför en medveten prioritering krävs. Det krävs ett kraftfullt agerande för att förmå staten att genomföra nödvändigt förebyggande underhåll av väg och järnväg. Även insatser som rör regler och policys för parkering kan påverka möjligheten att utveckla en attraktiv och ändamålsenlig kollektivtrafik.

Bra framkomlighet för kollektivtrafiken, exempelvis genom signalprioritering och prioriterade körfält, där trafikens påverkan är som störst, är en avgörande faktor för att skapa minskad restid och stärka konkurrenskraften gentemot bilen. Något som starkt bidrar till ökade marknadsandelar för kollektivtrafiken och därmed även ökad miljönytta. En hög framkomlighet och effektiv trafik med gena färdvägar ger också förutsättningar för en god trafikekonomi. Här krävs att såväl stat som kommuner prioriterar infrastrukturåtgärder som gynnar kollektivtrafikens framkomlighet.

## Cykeln har en nyckelroll

*Region Skåne ska verka för utbyggda cykelvägar och en starkt koppling mellan cykel och kollektivtrafik vid kollektivtrafikens bytespunkter.*

För att minska bilismens andel måste det finnas alternativa och attraktiva färdssätt att välja vid såväl kortare som längre resor.

För längre resor kan kombinationsresor cykel/kollektivtrafik vara ett attraktivt alternativ. För många människor handlar det om att cykla till sin närmaste

tågstation eller busshållplats. Satsningar på cykelinfrastruktur och attraktiva cykelparkeringar vid kollektivtrafikens bytespunkter är därför den viktigaste och mest effektiva åtgärden för att öka andelen kombinationsresor cykel/kollektivtrafik. Det utvidgar kollektivtrafikens upptagningsområde vilket ökar tillgängligheten i Skåne, förbättrar möjligheterna till aktiv transport och bidrar till att kollektivtrafikens marknadsandel kan öka.

## Bilen som komplement

*Region Skåne ska verka för att öka landsbygdens hållbara resande genom satsningar på tillgängliga och attraktiva pendelparkeringar i anslutning till kollektivtrafiken.*

Trender i samhället pekar på att bilen i större städer inte kommer att kunna ta samma plats som idag. Från att ha varit huvudfärdmedel behöver bilen därför i så stor utsträckning som möjligt fungera som ett komplement till övriga färdmedel, inte minst till kollektivtrafiken.

På landsbygden där underlaget inte är tillräckligt stort för att bedriva attraktiv kollektivtrafik och där avståndet är för långt för att cykla är bilen viktig för att människor ska kunna ta sig till kollektivtrafiken via en pendelparkering vid en station eller hållplats. En ny roll för bilen förutsätter dock stora insatser som förbättrar möjligheterna för kombinationsresor.

## Kombinerade mobilitetstjänster

*Region Skåne ska ta en aktiv roll i utveckling och implementering av kombinerade mobilitetstjänster.*

I arbetet med att öka andelen kollektivtrafikresor är kombinationsresor betydelsefulla. För att göra bytena så enkla och smidiga som möjligt behöver det skapas möjligheter för resenärerna att få tillgång till dessa resetjänster på ett så enkelt sätt som möjligt.

Utvecklingen av kombinerade mobilitetstjänster sker i dag med stort fokus på att erbjuda resmöjligheter med flera olika färdssätt som cykelpooler, bilpooler, taxi, buss och tåg vid ett och samma köp. Den tekniska utvecklingen kommer hjälpa till att få tillgång till dessa tjänster men utvecklingen är i sin linda och behöver skraddarsys för att passa lokala förhållanden.

## Samband mellan regional kollektivtrafik och fjärrtrafik behövs

*Region Skåne ska verka för att ömsesidig hänsyn tas vid planering av regional respektive interregional kollektivtrafik/fjärrtrafik.*

Den regionala kollektivtrafiken har stor betydelse för den interregionala och internationella tillgängligheten. Det gäller kopplingen till järnvägsstationer med interregional tågtrafik och fjärrbussar samt till flygplatserna med inrikes och utrikes flygtrafik. Ett ökat resande med de kommersiella långväga fjärrtågen och fjärrbussarna leder som regel till ett ökat resande med den regionala kollektivtrafiken genom anslutningsresor, vilket understryker vikten av ett tätt och konstruktivt samarbete. När ny infrastruktur planeras och byggs ut är det viktigt att se både potentialen för såväl resor inom Skåne som till och från Skåne samt att samverka med kommersiella aktörer.

# Riktlinjer för utveckling av trafiken

Riktlinjer beskriver det som Region Skåne själv kan styra och påverka genom planering och ekonomiska beslut. De ska bidra till de uppsatta målen och gå i linje med de framtagna ställningstaganden.

Region Skånes ambition är att med utgångspunkt i det befintliga kollektivtrafikutbudet utveckla trafiken, såväl utbud som trafiklösningar. Det ska anpassas i den takt som bedöms nödvändig för att tillgodose befintliga resenärers kommande behov samt attrahera nya resenärer och därigenom bidra till att kollektivtrafikens marknadsandel ökar. Ekonomin kommer att spela en avgörande roll för vilken ambitionen som kommer vara möjlig.

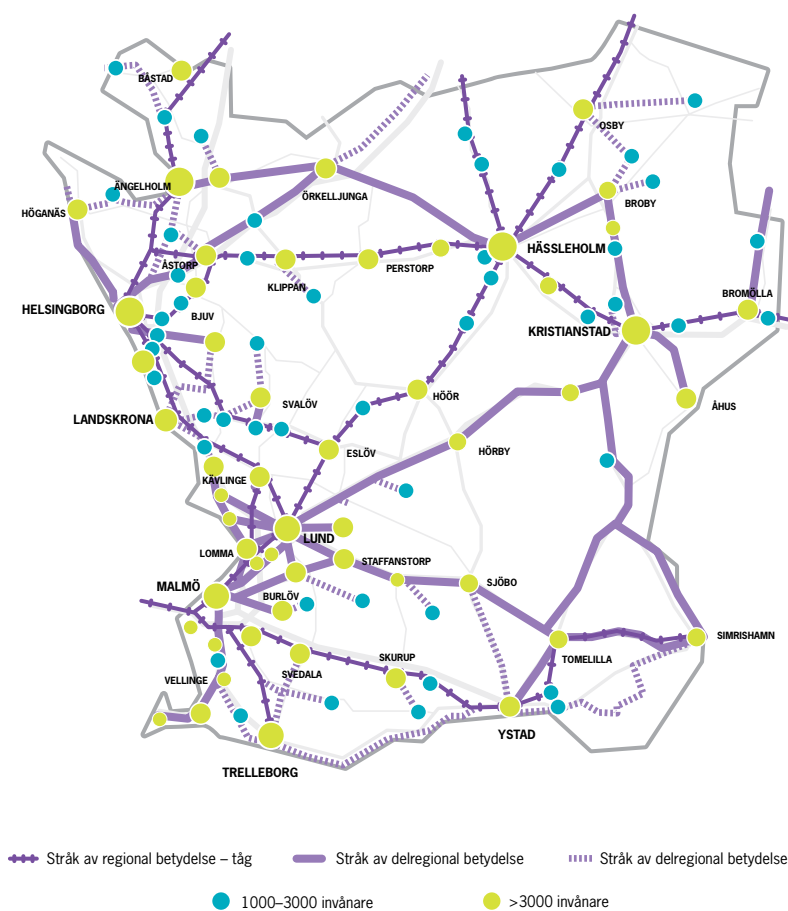
Planeringen baseras på en fortsatt satsning på större utbud och nya trafiklösningar. Satsningarna på kollektivtrafiken anpassas till planerade insatser i infrastrukturen vilka tagits fram i symbios. Det finns dessutom behov och önskemål om betydande infrastruktur-investeringar utöver de som innefattas i gällande nationell och regional plan för transportinfrastrukturen. Region Skåne bedriver ett omfattande arbete i syfte att påverka nationella beslutsfattare för att få till stånd nödvändiga infrastruktursatsningar i regionen.

## Kollektivtrafikstråken prioriteras efter syfte

*Kollektivtrafikstråkens syfte ligger till grund för prioriteringar och satsningar.*

Kollektivtrafikstråken i Skåne har olika funktion men syftar alla till att binda samman orterna i Skåne på olika nivåer. Vissa stråk är utpekade som Regionalt viktiga stråk. Dessa regionala viktiga stråk binder ihop städer och orter med mer än 3 000 invånare och består av järnvägslinjerna samt ett antal utpekade stråk med buss. De ska ses som strukturbildande för nya bostads- och verksamhetsområden. Större satsningar i såväl ny trafik som infrastrukturåtgärder ska prioriteras i dessa stråk.

*Delregionalt viktiga stråk* förbinder orter med 1 000–3 000 invånare till större orter eller till nätet av *Regionalt viktiga stråk*. De *Delregionalt viktiga stråken* skapar förbindelser mellan regionala kärnor och mellan orter med mer än 3000 invånare. Därutöver kan viktiga besöksmål behöva prioriteras utifrån efterfrågan.



Regionalt viktiga stråk utgörs av järnvägslinjerna tillsammans med de regionalt viktiga stråken för buss (heldragna linjer). Observera att kartan redovisar stråk och inte exakt linjesträckning. Flera tåg- eller busslinjer kan ingå i ett och samma stråk.

## Marknadsandelar styr prioriteringar

Marknadsandelsmålet är utgångspunkten för framtida större satsningar och prioriteringar i kollektivtrafiken.

En viktig utgångspunkt för större satsningar i kollektivtrafiken är att åtgärden ska ge så stor samhälls- och miljönytta som möjligt. Utredningar av kollektivtrafikens samhällsnyttor har tydligt visat att satsningar som ökar kollektivtrafikens marknadsandel och framförallt i stråk med mycket resenär, också är satsningar som skapar de största nyttorna för samhället. Därmed är marknadsandelsmålet den främsta prioriteringsgrunden vid framtida satsningar och prioriteringar i kollektivtrafiken.

## Trafikekonomi styr satsningar på ny trafik

Minst hälften av kostnaden för fordon och drift för nya satsningar bör på sikt täckas av biljettintäkter.

En god trafikekonomi är grunden som möjliggör fortsatt utveckling av kollektivtrafiken. God trafikekonomi skapas genom låga kostnader och stora intäkter, det vill säga en effektiv trafik med gena färdvägar, robust infrastruktur och hög framkomlighet. God trafikekonomi handlar om bra beläggning i tåg och bussar, där fordonens sittplatskapacitet anpassas till efterfrågan. Inriktningen för nya satsningar ska vara att minst hälften av kostnaden för fordon och drift ska täckas av biljettintäkter.

## Kommunalt tillköp av trafik

Kommunerna erbjuds möjligheten att köpa till trafik utöver den trafik som Region Skåne svarar för.

Region Skåne erbjuder kommunerna möjlighet att köpa till trafik, utöver den trafik som Region Skåne svarar för. Sådan tillköpt trafik betalas till självkostnadspris enligt grunderna i avtal mellan Region Skåne och kommunerna i regionen.

Skolskjuts – är ett kommunalt ansvar och erbjuds grundskoleelever som bor långt från skolan eller av annat skäl har behov av skolskjuts. Tjänsten kan köpa till hos Region Skåne.

## Symmetri och takt i tidtabellerna

Region Skåne utgår i sin planering från att tåg- och busstrafiken ska ha taktfasta tidtabeller där detta är ändamålsenligt, där det finns efterfrågan och infrastrukturen medger det.

Ett kollektivtrafiksystem med linjer och knutpunkter som hänger ihop skapar enkelhet för medborgarna. I ett symmetriskt trafiksystem möts tåg och bussar i knutpunkterna kring vissa klockslag. Därmed kan resenärerna smidigt genomföra byten och utföra sammanhängande resor.

BASUTBUD							BASUTBUD FRÅN 2025				
Stråk	Tätort invånarantal	Enhet	Mån–Tors	Fre	Lör	Sön	Enhet	Mån–Tors	Fre	Lör	Sön
Närtrafik – anropsstyrd	Ej tätort <200	Öppettider kl	9–14	9–14	–	–	Öppettider kl	06–09, 11–13, 15–18	–	–	–
		Anropsstyrda dubbelturer	1	1	–	–	Anropsstyrda dubbelturer	3	3	–	–
Delregionalt viktiga stråk	Omfattar alla tätorter med 1000–2999 invånare	Öppettider kl	06–22	06–22	–	–	Öppettider kl	06–22	06–22	06–22	06–22
		Antal dubbelturer	10	10	–	–	Öppettider kl	12	12	7	6
Regionalt viktiga stråk	Omfattar huvudlinjenätet och täcker därmed in alla kommunhuvudorter och tätorter större än 3000 invånare.	Öppettider kl	06–00	06–02	07–02	07–22	Öppettider kl	05–00	05–02	06–02	06–22
Stadstrafik	Omfattar de skånska städerna med stadstrafik: Landskrona, Trelleborg, Ängelholm, Hässleholm, Eslöv och Ystad	Öppettider kl	06–20	06–20	09–15	–	Öppettider kl	05–20	05–20	08–15	–
Stadstrafik i större städer/ tillväxtmotorer	Omfattar stadstrafik i de skånska tillväxtmotorerna. Avser städernas huvudlinjer i Malmö linjerna 1–8, 31–35, Helsingborg linjerna 1–8, Lund 1–6 samt Kristianstad linjerna 1–4	Öppettider kl	06–00	06–02	07–02	07–22	Öppettider kl	05–00	05–02	06–02	06–22

Nuvarande basutbud inom Skåne, Tabell 2025 anger ambition givet möjlig finansiering och efterfrågan. Med öppettid avses den målsättning för när trafiken bör vara igång, lokala variationer kan förekomma

## Basutbud säkerställer regional balans

*Ett basutbud av kollektivtrafik säkerställer regional balans, skapar en tydlighet gentemot medborgare och kommuner samt lägger grunden för en god geografisk tillgänglighet i Skåne.*

Med basutbud avses den lägsta utbudsstandard som bör finnas i orter och städer med hänsyn till storlek eller trafikslag. De stråk som faller ut när orterna binds ihop klassificeras utifrån dess funktion.

Basutbudet syftar till att skapa en regional balans i Skåne genom att de utpekade stråken i Skåne ska sträva mot en nedre gräns i turutbud. Basutbudet är till för att skapa tydlighet gentemot medborgare och kommuner kring vilket utbud som kan förväntas i de olika orterna. Basutbudet ska vägas mot om det finns ett resandeunderlag och påstigande.

En viktig del för att utveckla den geografiska tillgängligheten i Skåne är att säkerställa ett basutbud av kollektivtrafik. Det handlar om att skapa möjligheter för att bo och leva även utanför Skånes större orter. Utbudet av kollektivtrafik utvecklas och marknadsanpassas till de förutsättningar som finns i respektive stråk och stad. På sikt är ambitionen att efterhand som ekonomin tillåter och efterfrågan ökar kunna utveckla basutbudet med tidigare lagda öppettider och helgtrafik efter år 2025. Påstigande och resandeunderlag är en avgörande faktor för beslut.

## Kollektivtrafik till Ven

*Region Skåne ska verka för att kollektivtrafik till och från Ven kan upprätthållas*

Region Skåne ser persontrafiken som viktig både för att säkerställa möjligheterna för att bo på Ven och arbeta på fastlandet, och för att stärka turistnäringen. Ansvaret för färjetrafiken mellan Landskrona och Ven har genom avtal mellan Region Skåne och Landskrona stad överlåtits till Landskrona stad.

## Närtrafik säkerställer tillgänglighet på landsbygden

*En grundläggande nivå av närtrafik skapar trygghet och en minsta nivå av tillgänglighet för landsbygden i Skåne.*

Närtrafik ska erbjudas dem som har mer än två kilometer till närmaste hållplats. Trafikutbudet är anropsstyrd taxitrafik till närmaste större ort/kommuncentrum. Den är öppen för alla. Närtrafiken är områdesindelad eller linjelagd och ska i de flesta fall förbeställas senast två timmar innan turen går.

Den utveckling som sker inom kombinerad mobilitet har potential att öppna upp för nya möjligheter på landsbygden. Genom att i mobilitetstjänster kombinera närtrafiken eller den kollektivtrafik som går på landsbygden med andra lösningar som t ex samåkning, taxi, cykeluthyrning och/eller bilpoolssystem kan en totalt sett bättre tillgänglighet för landsbygden skapas. Här ska Region Skåne verka för öppna system som möjliggör utvecklingen av mobilitetstjänsterna.

## Samordnad trafik för bättre tillgänglighet

*En samordning av olika trafikformer med svagare resandeunderlag kan skapa möjlighet till utveckling även på landsbygden.*

Ambitionen i områden med svagt resandeunderlag är att i första hand erbjuda en allmän kollektivtrafik med linjebunden buss som är tillgänglig för alla. Samordningslösningar med anropsstyrd trafik med taxi som bas bör undvikas, eftersom de kräver förbokning av resenärerna och aldrig kan nå en låg subvention per resa. Ett ökat resande i den typen av trafik ger direkt ökade kostnader. För att uppnå en kostnadseffektiv allmän kollektivtrafik med buss är samordning av skolskjuts, närtrafik och regionbusstrafik mest relevant.

## Grön el-drift prioriteras i stadstrafik

*Eldrift för tåg och stadsbussar prioriteras för att minska kollektivtrafikens bullerpåverkan, klimat- och avgasutsläpp och för att öka kollektivtrafikens energieffektivitet.*

I dagsläget bedöms eldriften, under förutsättningen att grön el används, ha bäst klimatprestanda, lägst bullernivåer samt vara energieffektivast. Dessutom är den helt fri från utsläpp av kväveoxider och partiklar vilket bidrar till renare luft och hälsosammare stadsmiljöer.

Utsläpps- och bullerfri kollektivtrafik öppnar också för nya möjligheter att skapa hållbara stadsmiljöer att arbeta och leva i, med inomhushållplatser och integrering i det offentliga rummet. Elbussdriften är därför betydande för kollektivtrafikens fortsatta konkurrenskraft. Elbilsbeståndet i Sverige ökar kraftigt, vilket är mycket positivt. Med tanke på elbilens frammarsch på svenska vägar är det dock särskilt viktigt att busstrafiken kan leverera liknande prestanda och kvalitet som elbilen.

## Fossilbränslefria regionbussar och serviceresor

*Region Skåne ska verka för att en mix av olika bränslen såsom biogas, biodiesel och i framtiden eventuellt vätgas finns i den del av kollektivtrafiken där eldrift inte är möjligt eller lämpligt. Från december 2018 är den allmänna kollektivtrafiken fossilfri.*

Region Skåne är sammanhållande i arbetet med Skånes färdplan för biogas och har i den rollen ett ansvar för att verka för ökad produktion av biogas i länet. Trots ett successivt införande av grön eldrift kommer biogasen fortsatt att spela en viktig roll som drivmedel i den skånska kollektivtrafiken. Region Skåne bedriver därför ett målinriktat miljöarbete för att öka tillgången på biogas, men även biogasens konkurrenskraft och långsiktighet. I de fall biogas inte är tekniskt möjligt är flytande biodrivmedel ett alternativ. Längre fram kan även helelektrifiering och vätgas bli aktuell.

För serviceresor med specialfordon, som idag behöver köras med diesel, finns en utmaning att finna fordon med alternativa drivmedel. Fossildieseln behöver ersättas med förnybara alternativa energibärare som biogas och biodiesel. El – och hybriddrift förutspås också vara dominerande även inom serviceresor i framtiden.

## Serviceesor som komplement

*Serviceesor finns som komplement för den resenär som inte kan resa med den reguljära kollektivtrafiken.*

Färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor kallas gemensamt Serviceesor. Det är en samhällsbetald trafik som inte är öppen för alla utan kräver någon form av tillstånd.

Resenär med färdtjänstillstånd ska vid beställning av resa ges den information som behövs, för att själva ställning till om resan kan göras med allmänna färdmedel som anpassats till resenärer med funktionsnedsättningar.

Färdtjänsten är ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken för personer som på grund av funktionsnedsättning behöver en särskilt anpassad resa. Det handlar om att skapa möjligheter för alla medborgare att på lika villkor kunna arbeta, studera och delta i olika aktiviteter i samhället.

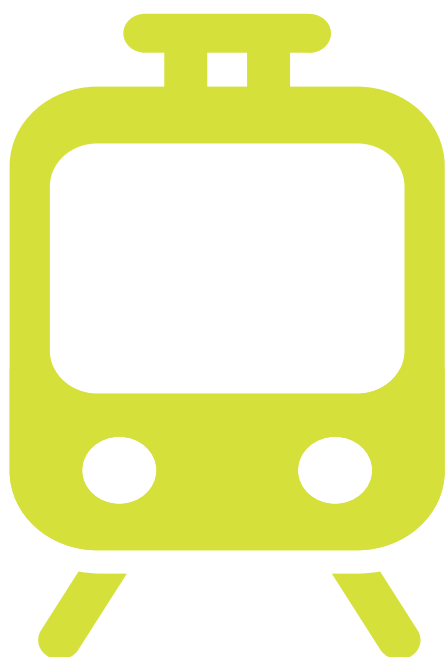
Genom ökad satsning på tillgänglighet och anpassning för funktionsnedsatta resenärer ska den allmänna kollektivtrafiken erbjudas resenärer som tidigare var hänvisade till färdtjänst. Denna utveckling ska fortgå med målet att långsiktigt minska behovet av färdtjänst.

Region Skåne erbjuder de kommuner som så önskar att överlåta samordning av färdtjänst- och riksfärdtjänstresor, myndighetsutövning samt utfärdande av färdtjänstillstånd. Målsättningen är att erbjuda en så attraktiv, kvalitativ och kostnadseffektiv färdtjänstverksamhet som möjligt.

Färdtjänstberättigade personer kan kostnadsfritt resa i den allmänna kollektivtrafiken samt har också möjlighet att resa med färdtjänst i hela Skåne och närliggande kommuner med ett obegränsat antal resor dygnet runt och alla dagar i veckan. För resor utanför Skåne och de angränsande kommunerna gäller riksfärdtjänst.

Färdtjänsten i Region Skånes regi bygger på effektivt resursutnyttjande där trafikplanering och fordonstyrning hanteras av en samlad trafikledning. En resa skall i möjligaste mån samordnas med andra färdtjänst- eller sjukresor, dock med iakttagande av de begränsningar som regelverket för färdtjänst anger avseende restider och utifrån resenärens villkor. Samordning av resor och överflyttning av resenärer från färdtjänst till en tillgänglighetsanpassad allmän kollektivtrafik skapar också miljöfördelar genom minskad trafik.

Priset för resa ska vara beroende av reslängd. Ett högre pris än vid motsvarande resa i buss- och tågtrafik kan motiveras av att färdtjänst erbjuder en högre servicegrad än övrig kollektivtrafik. Dock ska regelbundna resor till och från arbete och studier ha samma pris som i buss- och tågtrafiken. Prissättningen för riksfärdtjänst baseras enligt lag på en egenavgift som är densamma i hela Sverige.









# Satsningar på kollektivtrafik

Region Skåne har höga ambitioner för kollektivtrafiken och det kommer att krävas flera trafikförsörjningsprogram, regionala transportinfrastrukturplaner och nationella transportplaner för att förverkliga framtida satsningar. Det är av stor vikt att planera tillsammans med gemensamma strategier och mål för att uppnå synergieffekter som stärker Skåne. Förutom program och planer innebär utveckling av kollektivtrafiken oftast behov av ett nära samspel mellan olika aktörer som kommuner, regioner, näringsliv och akademi för att driva och realisera framtida kollektivtrafikinvesteringar.

Utgångspunkten för föreslagna satsningar i tåg- och busstrafiken är målet att Skåne som helhet ska nå 40 procents marknadsandel år 2030. Satsningarna utgår på kort sikt från en förväntad utbyggnad av infrastrukturen enligt Nationell transportplan 2018–2029 (NTP) och Regional plan för transportinfrastruktur (RTI-plan), men tar däremot inte hänsyn till begränsningar i den årliga budgeten. Den årliga budgeten i Region Skåne beslutats av Regionfullmäktige, som därmed avgör vilka av de föreslagna åtgärderna som ska genomföras och när detta ska ske. Trafikförsörjningsprogrammets ambitioner för utveckling är höga med en tydlig viljeinriktning, det

kommer dock krävas prioriteringar och ställningstaganden avseende ekonomiskt utrymme. På längre sikt tas hänsyn varken till planerad utbyggnad av infrastrukturen eller begränsningar i den årliga budgeten. Istället redovisas vilka kommande satsningar som är nödvändiga för att uppnå de politiskt antagna målen avseende främst 40 procents marknadsandel för kollektivtrafiken, men även förbättrad geografisk tillgänglighet.

Åtgärder som korsar en länsgräns eller nationsgränsen mot Danmark kräver godkännande i angränsande län eller i Danmark för att kunna genomföras.

## Kollektivtrafikåtgärder år 2020–2025

Flera stora satsningar i såväl tåg- som busstrafiken finns i planerna fram till år 2025. Ny tågtrafik öppnar på såväl Lommabanan som Söderåsbanan och utökningar av tågtrafiken på ytterligare ett antal linjer. I busstrafiken planeras satsningar på superbusskoncept i sju regionala stråk. Dessutom startar Skånes första spårvägstrafik i Lund och ett antal stadsexpresser startar i Malmö och Helsingborg

### Tågtrafik

För att marknadsandelsmålet ska kunna nås förutsätter kommande års utveckling av tågtrafik dels införande av mer kapacitetsstarka tåg och dels utbyggd infrastruktur. I dagsläget finns ett stort antal planerade satsningar i perioden. Åtgärderna bidrar både till ökade förutsättningar att nå 40 procents marknadsandel, men även till att förbättra den geografiska tillgängligheten. Utöver nedanstående satsningar genomförs löpande förstärkningar av tågtrafiken med utökade öppettider och turtäthet på befintliga linjer.

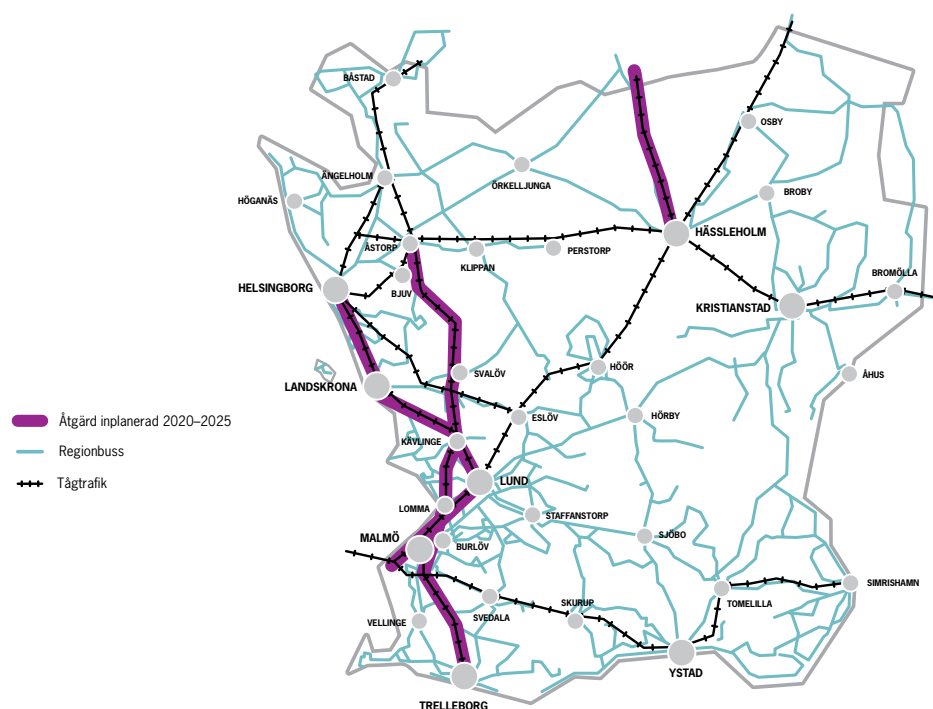


Under den aktuella perioden genomför Trafikverket flera stora infrastrukturåtgärder. Detta skapar förutsättningar för framtida satsningar på utbyggd trafikering med regionaltåg, men det kan på kort sikt även innebära att vissa planerade satsningar kan tvingas skjutas framåt i tiden då det under byggperioden inte finns plats för trafikutökningarna.

Det finns tydliga kopplingar mellan de planerade åtgärderna och de behov för ny infrastruktur som

Region Skåne har kommunicerat både i diskussioner med Sverigeförhandlingen och med Trafikverket i samband med framtagandet av nationell plan för åtgärder i infrastrukturen.

Bland planerade åtgärderna ingår nya stationer för Pågatågen. En förutsättning för att en ny station kan öppna är kommunal finansiering av till exempel plattformar.



Planerade större satsningar i tågtrafiken år 2020-2025

KOLLEKTIVTRAFIKÅTGÄRD ÅR 2020-2025		TRAFIKSLAG	ÅTGÄRD I INFRASTRUKTURPLAN
Lommabanan	Malmö – Lomma – Kävlinge: Ny tågtrafik med Pågatåg och nya stationer i Furulund, Flädie, Lomma och Alnarp*	Pågatåg	Lommabanan etapp I: timmestrafik RTI och kommunal medfinansiering Lommabanan etapp II: halvtimmestrafik NTP, RTI och kommunal medfinansiering
Söderåsbanan och Södra Stambanan	Åstorp – Teckomatorp – Kävlinge – Lund – Malmö: Ny tågtrafik med Pågatåg och nya stationer i Billesholm, Kågeröd och Svalöv.	Pågatåg	NTP, RTI och kommunal medfinansiering
Södra Stambanan (fyrspårsutbyggnad Högevall-Flackarp)	Malmö – Lund: Ny station vid Lund Klostergården	Pågatåg	NTP och kommunal medfinansiering
Kontinentalbanan och Trelleborgsbanan	Malmö – Trelleborg via Kontinentalbanan: Ny tågtrafik med Pågatåg i rusningstid.	Pågatåg	Kontinentalbanan i Malmö, persontrafiksanpassning. (Tågen till Trelleborg kommer inte att stanna på de nya stationerna på Kontinentalbanan.) Kommunal finansiering.
Markarydsbanan	Håssleholm – Markaryd – Halmstad: Förlängning av nuvarande tågtrafik från Markaryd till Halmstad.	Pågatåg	Nytt mötesspår i Knäred utretts. Ingår inte i NTP Åtgärder i Halmstad bangård behövs för att köra denna trafik, ingår i NTP. Kräver finansiering och åtgärder utanför Skåne.
Västkustbanan	Köpenhamn – Malmö – Lund – Helsingborg: Ny tågtrafik med System 3 i rusningstid	System 3	Fler plattformslägen i Helsingborg. Finansiering NTP.

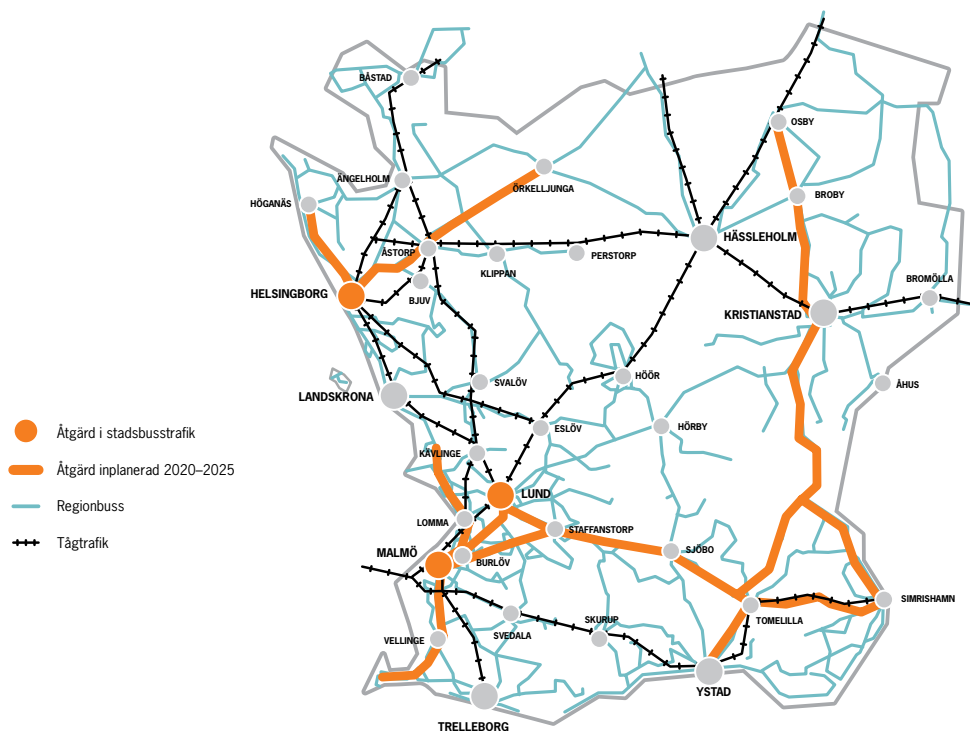
\*Åtgärd kopplad till Sverigeförhandlingen

Tabell: Stråkvisa trafikeringåtgärder för tåg kopplade till aktuell infrastrukturplan/finansiering. NTP = Nationell transportplan, RTI = Regional transportinfrastrukturplan, Samfinansiering = Nat+RTI, Medfinansiering = RTI+kommunal finansiering.

## Regionbusstrafik och stadstrafik

I den regionala busstrafiken återfinns fram till år 2025 förutom en satsning på stråket Malmö–Lund också det stråk som studerats inom det regionala superbusskonceptet. Inom stadstrafiken ligger ett antal satsningar i Malmö samt spårväg i Lund.

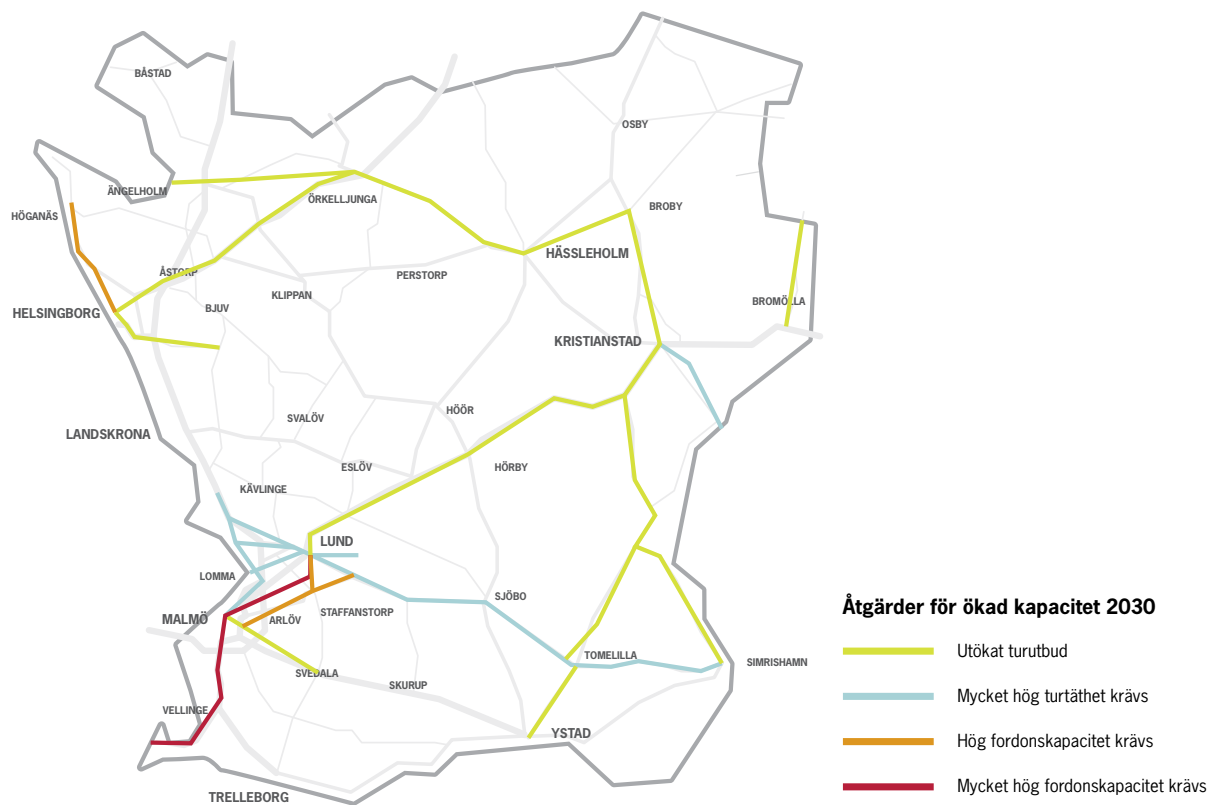
Förutom redovisade satsningar krävs förändringar i busstrafiken såväl i stråket Lomma–Bjärred samt i Billsholm–Teckomatorp för att anpassa busstrafiken till de kommande satsningarna på Pågatågstrafik i stråken. Åtgärderna förutsätter satsningar på infrastrukturåtgärder av berörda aktörer.



Åtgärder i busstrafiken 2020–2025

KOLLEKTIVTRAFIKÅTGÄRD ÅR 2020–2025	TRAFIKSLAG	ÅTGÄRD I INFRASTRUKTURPLAN	
<b>E22</b>	Malmö–Lund: Ny linje är under utredning Malmö–Kristianstad: Uppgradering av hållplatserna	Regionbuss	Åtgärder i NTP: Trimning av trafikplatser på E22 för Superbuss. Trafikplats Lund Södra Trafikplats Ideon Fjälkinge–Gualöv motorväg Sätaröd–Vä motorväg
<b>Väg 111</b>	Helsingborg–Höganäs: Regionalt superbusskoncept på linje 220	Regionbuss	Utpekad som prioriterad brist att utreda i RTI.
<b>Väg 19</b>	Kristianstad–Osby: Regionalt superbusskoncept på linje 545	Regionbuss	Åtgärder i RTI: Väg 19 Bjärlöv– Broby mötesfri landsväg
<b>Väg E4</b>	Helsingborg–Örkellunga: Regionalt superbusskoncept på SkåneExpressen 10.	Regionbuss	Åtgärder i NTP: Trafikplats Vasatorp trimning
<b>Väg 9 och väg 19</b>	Kristianstad–Simrishamn/Ystad: Regionalt superbusskoncept på SkåneExpressen 3 och 4	Regionbuss	
<b>Väg 11</b>	Malmö–Sjöbo: Regionalt superbusskoncept på linje 8	Regionbuss	
<b>Väg 102 och väg 11</b>	Lund–Sjöbo–Simrishamn: Regionalt superbusskoncept på linje 5	Regionbuss	Åtgärder i RTI-planen: Rv 11 Anklam–Tomellilla mötesseparering
<b>E6</b>	Malmö–Vellinge: Regionalt superbusskoncept på linje 100	Regionbuss	Åtgärder i NTP: E6 Vid Vellinge Ångar, motorvägshållplats Diverse trimningsåtgärder i trafikplatser, hållplats-åtgärder, körfält
<b>Lund</b>	Spårväg Lund	Spårväg	Ingår i storstadsavtal Sverigeförhandlingen.
<b>Malmö</b>	Malmö: MalmöExpressen införs på linje 8	Stadsbuss	Ingår i storstadsavtal Sverigeförhandlingen.
<b>Helsingborg</b>	Helsingborgsexpressen, linje 2	Stadsbuss	Ingår i storstadsavtal Sverigeförhandlingen.
<b>Malmö</b>	Malmö, (Eldriven) MalmöExpressen, linje 4	Stadsbuss	Ingår i storstadsavtal Sverigeförhandlingen.
<b>Malmö</b>	Malmö, (Eldriven) MalmöExpressen, linje 5	Stadsbuss	Ingår i storstadsavtal Sverigeförhandlingen.

Tabell: Stråkvisa trafikeringståtgärder för buss kopplade till aktuell infrastrukturplan/finansiering. NTP = Nationell transportplan, RTI = Regional transportinfrastrukturplan.



Kapacitetsbehov i regionbusstrafiken år 2030

## Kollektivtrafikåtgärder år 2026–2030

Efter år 2025 krävs förstärkningar i ytterligare stråk i Skåne. Tågstråken mellan Köpenhamn–Malmö–Kristianstad och Köpenhamn–Malmö–Trelleborg behöver förstärkas och i regionbusstrafiken krävs en utbyggnad av trafik Malmö–Vellinge–Näset samt ett helhetsgrepp på ett antal större stråk i regionbuss runt Malmö och Lund. I stadsbusstrafiken behövs omfattande åtgärder framförallt i Malmö.

### Tågtrafik

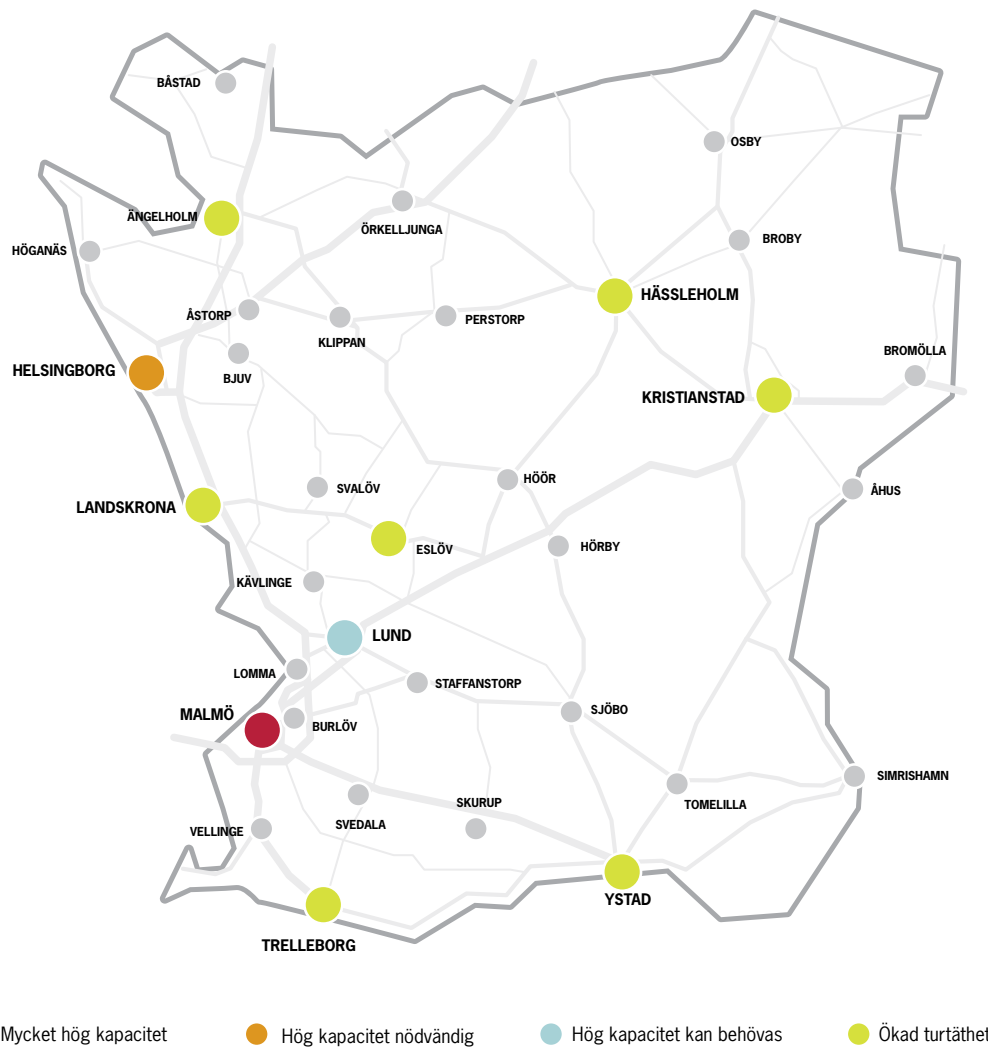
I perioden finns ytterligare ett antal planerade satsningar på utökad tågtrafik. System 3 kan vara en möjlighet att öka kapaciteten under denna period där efterfrågan är som störst, men införande på ytterligare stråk än beslutad kräver mer utredning och finansiering. Möjliga nya stråk för System 3 är på Ystadbanan mellan Malmö–Ystad och på Södra Stambanan Malmö–Hässleholm/Älmhult. Härutöver sker löpande förstärkningar av tågtrafiken med utökade öppettider och turtäthet på befintliga linjer. I perioden planeras bland annat för

utökad antal avgångar med Öresundstågen på Västkustbanan mellan Helsingborg–Halmstad.

Trafikförsörjningsprogrammet tydliggör Region Skånes ambition att göra uppehåll med tåg på nya stationer. En förutsättning för att regionala tåg ska stanna på en viss ort är dock att kommunen är med och bekostar en ny station. Detta hanteras som regel genom att Trafikverket tecknar ett medfinansieringsavtal med kommunen avseende kostnaden för den nya stationen och eventuella tillköp av planskilda förbindelser under eller över spåren och liknande.

### Regionbusstrafik och stadstrafik

En nedbrytning av det övergripande målet om 40 procents marknadsandel har genomförts för samtliga regionalt viktiga stråk i busstrafiken och i städernas stadsbusstrafik. En bild av hur kapacitetsbehovet ser ut år 2030 under förutsättning att resandeutvecklingen går i riktning mot målet visar på att satsningar kommer vara nödvändiga i hela Skåne. I många stråk (gröna i kartan)

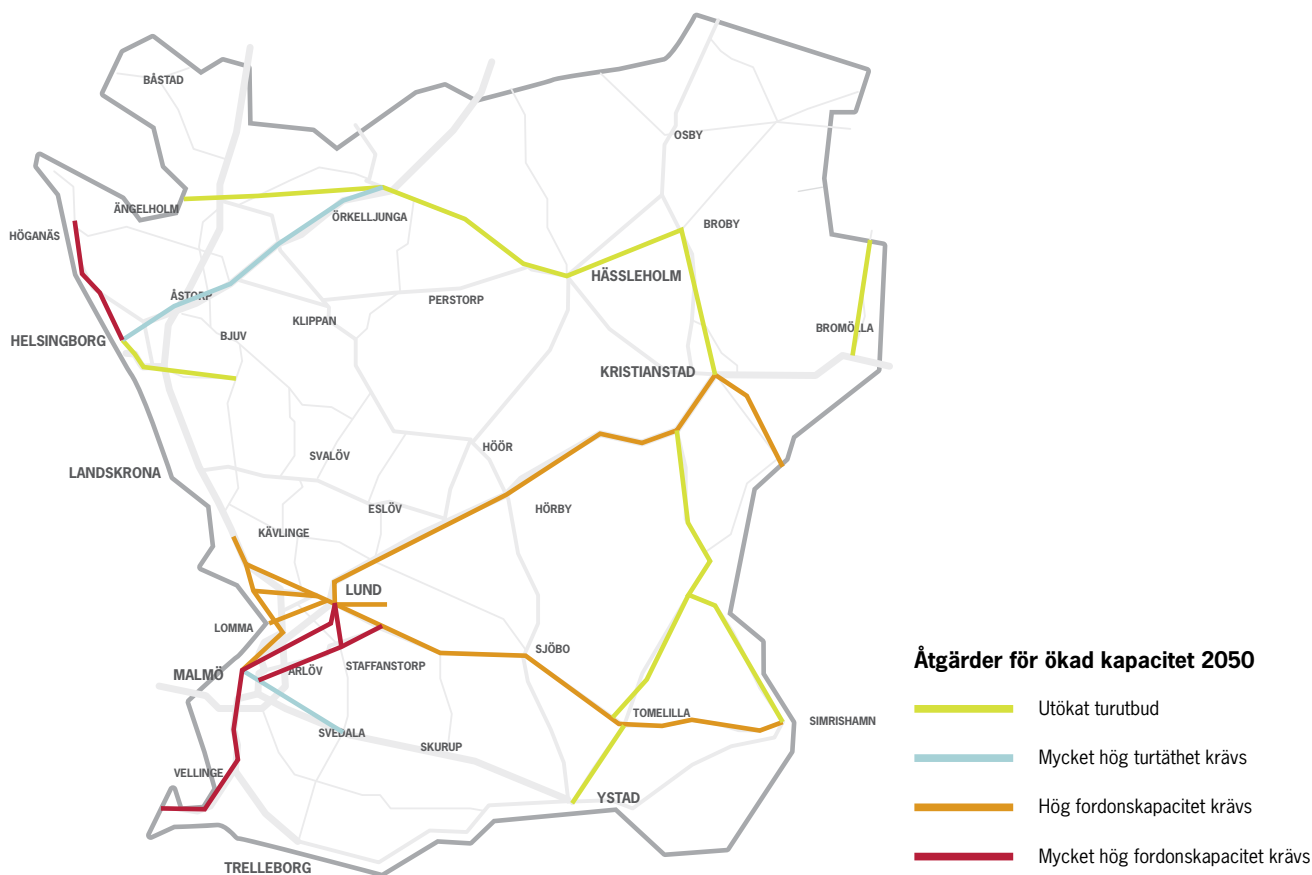


Kapacitetsbehov i stadsbusstrafiken år 2030

räcker ökad turtäthet i nuvarande trafik för att tillgodose kapacitetsbehovet. De stråk som framförallt utmärker sig med högt kapacitetsbehov är stråken Malmö–Lund och Malmö–Vellinge–Näset. I stråket Malmö–Vellinge–Näset riskerar satsningen på mer kapacitetsstarka bussar att inte vara tillräcklig och här krävs spårvägskapacitet till år 2030 om 40 procents målet ska nås. I flera stråk (orange i kartan) behövs bussar med högre kapacitet än idag medan vissa stråk (blå i kartan) kommer kräva mycket hög turtäthet (bussar ca var femte minut i högtrafik) för att inrymma resenärerna. I ytterligare ett antal stråk runt framförallt Malmö och Lund saknas fördjupade utredningar kring behov av satsningar på ökad trafikering och framkomlighetsåtgärder. Detta gäller framförallt Staffanstorp–Lund, Lund–S Sandby, Lund–Lomma, Åhus–Kristianstad och Lund–Löddeköpinge.

Även i stadstrafiken visar analyser på ett enormt ökat

kapacitetsbehov fram till år 2030 för att resandeutvecklingen ska gå i linje med 40 procents målet. Framförallt är behovet som störst i Malmö där två linjer (linje 8 och 5) visar på mycket stort ökat kapacitetsbehov och där införande av spårväg kan krävas för att stråken ska utvecklas i riktning mot målet. Även längs resterande linjer i storstäderna samt i övriga städer med stadsbuss väntas en kraftig resandeutveckling och därmed även behov av ökad kapacitet. Risken är att trots inplanerade satsningar kommer kapacitetskravet i de större stråken inte kunna klaras. Tydligast är den risken i Malmö där spårväg, som ännu inte finns i några planer, kan komma att behöva redan till år 2030 i de största stråken om utvecklingen ska kunna gå i riktning mot målet. I de mindre städerna med stadsbuss kommer sannolikt utökad turtäthet kunna vara en tillräcklig åtgärd för att inrymma tillkommande resenärer.



Behov av åtgärder i regionbusstrafiken år 2050

## Kollektivtrafikåtgärder efter år 2030

Efter år 2030 behövs fortsatta stora satsningar i riktning mot de antagna färdmedelsmålen år 2050. Kapacitetsökningar krävs i fler stråk i såväl tåg- som busstrafiken. I ett ännu längre perspektiv kommer kapacitetsbehoven öka ytterligare.

Utbudet av tågtrafik behöver öka på i princip alla linjestreckningar fram till år 2050 och tågen i rusnings-tid kommer att behöva ha största möjliga sittplatskapacitet för att utnyttja den tillgängliga infrastrukturen maximalt. Det finns även ett stort behov av utbyggnad av infrastrukturen på flera järnvägar i Skåne.

För att nå målet för färdmedelsfördelning år 2050 behöver den regionala tågtrafiken förstärkas med både fler avgångar och mer kapacitetsstarka tåg.

De nya spåren för höghastighetståg Lund–Hässleholm skapar förutsättningar för att starta tågtrafik med nästa generation regionalståg och därmed korta restiderna markant vid resor i stråket Kristianstad–Hässleholm–Lund–Malmö. När en del av den nuvarande tågtrafiken på Södra stambanan flyttar över till den nya höghastighetsbanan ges samtidigt möjlighet att utöka den regionala tågtrafiken längs Södra stambanan.

Det finns även behov för trafiksatsningar som kan stärka den geografiska tillgängligheten och skapa förutsättningar för ytterligare ökad marknadsandel för kollektivtrafiken. Det handlar bland annat om persontrafik på Sydostlänken.

Bland åtgärderna ingår nya stationer för Pågatågen.



I samband med öppnandet av nya stationer är det önskvärt att Trafikverket samtidigt genomför hastighetshöjande åtgärder på den aktuella sträckan, för att kompensera tiden det tar att stanna. På så vis påverkas inte restiden mellan ändpunkterna negativt av de extra stationsuppehållen.

Region Skåne har i arbetet med Sverigeförhandlingen fört dialog med de skånska kommunerna där arbetet resulterat i Skånebildens gemensamma utgångspunkter för framtida infrastruktur. På sikt kan nya fasta förbindelser över Öresund via Helsingborg – Helsingör och Malmö – Köpenhamn, samt nya spår för höghastighetståg skapa förutsättningar för nya trafikupplägg med tågtrafik inom Skåne och till angränsande regioner och Danmark.

Den fasta förbindelsen över Öresund via Helsingborg – Helsingör kan skapa förutsättningar att köra ny tågtrafik med Öresundståg Kristianstad–Hässleholm–

Helsingborg–Helsingör–Köpenhamn. Härutöver kan vissa Öresundståg och Pågatåg som ankommer Helsingborg norrifrån förlängas vidare till Helsingör och Köpenhamn via den nya fasta förbindelsen.

För regionbusstrafiken har kapacitetsbehovet skattats utifrån Region Skånes färdmedelsmål år 2050 vilket visar på ännu kraftigare behov i ett flertal linjer.

För stadsbusstrafiken som är mer komplex, är det svårare att göra skattningar av behoven på så lång sikt. Men med tanke på det enorma behov som analyserna visar redan år 2030 kommer sannolikt ett antal fler spårvägslinjer bli aktuella i stadstrafiken i Skåne. Även städer som Landskrona och Kristianstad kommer med all sannolikhet att behöva uppgradera till mer kapacitetsstarka fordon. Även vad gäller regionbusstrafiken pekar analysen ut framförallt stråket Helsingborg–Höganäs och stråken mot Staffanstorp som i behov av spårvägskapacitet.

## Åtgärder för anpassning till personer med funktionsnedsättning

Den skånska tågtrafiken klassificeras idag som fullt tillgänglig genom att tågfordon uppfyller kraven och att det finns ramper för de tillfällen då plattformshöjden inte är anpassad till standardmått. Den som är rörelsenedsatt kan emellertid inte hantera rampen själv, utan är beroende av assistans av personal på plats.

Samtliga bussar är idag tillgänglighetsanpassade enligt standarden Buss 2014. En stor del av hållplatserna är tillgänglighetsanpassade men det finns ett behov av anpassning för att nå det uppsatta målet om en tillgänglig kollektivtrafik.

### Fullt tillgänglig kollektivtrafik

För att kollektivtrafiken i Skåne, både fordon och hållplatser, ska anses vara fullt tillgängliga ska de vara anpassade för resenärer med nedsatt rörelseförmåga samt hörsel- och synnedsättning. Vid särskilda platser eftersträvas även att trafiken ska vara tillgänglig för personer med andra funktionsnedsättningar.

### Anpassning av hållplatser och stråk

Arbetet med att anpassa hållplatser koncentreras till regionalt och delregionalt viktiga stråk för kollektivtrafiken samt stombusslinjer i städerna. De mest använda hållplatserna anpassas före de som har få dagliga påstigande resenärer och där den bedömda nyttan av genomförda insatser är som störst.

I regionala stråk är inriktningen i första hand att anpassa de hållplatser som har hållplatslägen med fler än 10 påstigande på minst ett hållplatsläge. På det kommunala vägnätet anpassas i första hand de hållplatser som har fler än 15 påstigande på minst ett hållplatsläge. Undantag kan förekomma med hänsyn till den resenärgrupp som i huvudsak använder hållplatsen, till exempel barn.

En särskild uppföljning genomförs av hållplatser och stationer som definieras som bytespunkter. Definitionen av en bytespunkt är i detta fall samtliga tågstationer samt större busshållplatser viktiga för byten mellan olika linjer. I bilaga 6 redovisas aktuella bytespunkter och tillgänglighetsstatusen för respektive bytespunkt.

### Ansvarsfördelning mellan region, stat och kommun

Den största utmaningen för en fullt ut tillgänglig kollektivtrafik ligger i anpassningen av infrastrukturen för hållplatserna. Detta är en fråga som Region Skåne inte själv har full rådighet över och som kräver samverkan med respektive väghållare, det vill säga kommunerna och staten. Åtskilliga hållplatser inom främst det kommunala vägnätet är i behov av anpassning men även längs det statliga vägnätet behöver ett flertal byggas om eller flyttas av trafiksäkerhetsskäl.

Det stora antalet hållplatser innebär väsentliga kostnader kopplade till anpassningsarbetet. Ambitionsnivån för att åtgärda hållplatserna på det statliga vägnätet är därför framtaget utifrån den Regionala transportinfrastrukturplanens utrymme. På det kommunala vägnätet ansvarar respektive kommun för finansiering och genomförande i samråd med Region Skåne. Kommuner har därmed ett stort ansvar att budgetera medel för tillgänglighetsåtgärder.

Region Skåne kommer så långt det medger att verka för tillgänglighetsanpassning även av den kommersiella trafiken.

# Åtgärder för miljö- och hållbarhet

Kravställning i upphandlingar är ett viktigt verktyg för att styra mot miljö- och hållbarhetsmålen. Krav på fossilfria bränslen såsom grön el, biogas eller biodiesel och en utsläpps- och bullerfattig fordonsflotta ska säkerställa att miljö- och hållbarhetsmålen nås och att trafiken bedrivs med minimal miljöpåverkan. För att strukturera arbetet mot måluppfyllelsen utvecklas handlingsplaner med nyckeltal för uppföljning och förbättring.

Vid sidan om klimatprestanda är energieffektivitet en viktig fråga i miljöarbetet. Ju mindre energi som används desto bättre är trafikens klimatprestanda och desto mindre avgasutsläpp genereras. Även ur ett kostnadsperspektiv är en effektiv energianvändning av stor vikt.

Introduktion av grön elbussdrift i städerna har påbörjats. Effekterna i form av minskade avgas- och klimatutsläpp, lägre bullernivåer och minskad energiförbrukning kommer att förbättra kollektivtrafikens miljö- och hållbarhetsprestanda märkbart.

Region Skåne kommer att verka för att elfordonsbateriernas hela värdekedja ska vara hållbar. Ett första steg är att utreda dagens situation utifrån miljöpåverkan och hur de mänskliga rättigheterna efterlevs.

## Bra Miljöval

Miljömärkningen Bra Miljöval, som omfattar alla Skånetrafikens buss- och tågresor inom Sverige, ställer strikta krav på minskande klimatutsläpp och utsläpp av kväveoxider samt ökad energieffektivitet. I och med att märkningens krav skärps och utökas över tid skapas incitament att ständigt minska kollektivtrafikens miljöpåverkan.

För att säkerställa att miljö- och hållbarhetskraven följs av trafikföretagen används ett uppföljningssystem i form av dialogmöten, kontroller och revisioner.

## Inriktning om att arbeta för en klimatneutral kollektivtrafik

Skånetrafiken startar under år 2018 upp ett arbete för att utreda förutsättningar och kostnader för en klimatneutral kollektivtrafik där hela värdekedjan avses. Skånetrafiken och avdelningen för regional utvecklingen har avsatt medel från Klimatsamverkan för att under år 2018 tillsammans med LTH analysera hur den föreslagna inriktningen om klimatneutral kollektivtrafik kan omsättas.

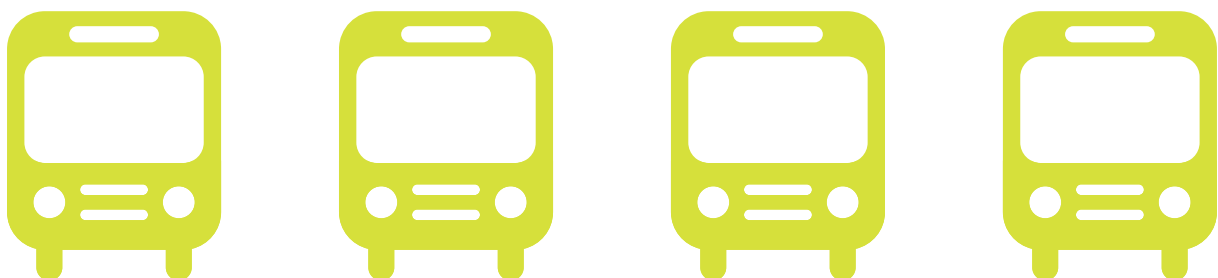
Klimatneutralitet betyder att utsläppen från kollektivtrafiken under livscykeln från produktions-, drifts- och avvecklingsfasen ska bli noll. Kollektivtrafikens växthusgasutsläpp under hela livscykeln behöver genom rätt drivmedels- och teknikval, klimatneutral produktion och avveckling av fordon och klimatanpassad drift reduceras till lägsta möjliga nivå. De utsläpp som då fortfarande återstår efter alla åtgärder behöver klimatkompenseras för att uppnå klimatneutralitet.

Klimatneutral kollektivtrafik sett över hela värdekedjan är ett långtgående åtagande. Det finns idag ingen exakt kunskap om växthusgasutsläppen i hela kollektivtrafikens värdekedja. Dessutom finns idag ingen kunskap om vilka kostnader som kommer att uppstå i arbetet med att skapa en helt klimatneutral kollektivtrafik. Därför behöver handlingsplaner innehållande bland annat utsläppsanalyser, riktlinjer för bränsle-/energival, utveckling av affärsmodeller och upphandlingskrav samt kostnadsbedömningar att upprättas.

Bortsett från satsningen på fossilfria bränslen görs ständigt ansträngningar för att öka resandet och förbättra beläggningen i fordonen. Bra körvägar för bussar genom centrum, där trafikens påverkan är som störst, eftersträvas. Parallellt med detta pågår ett omfattande arbete tillsammans med trafikföretagen för att introducera smart körning i busstrafiken både för att minska bränsleförbrukningen och för att öka passagerarnas komfort på bussen. Även i tågtrafiken och inom färdtjänst och sjukresor bedöms potentialen för smart körning vara stor.

Riktade specifika infrastrukturåtgärder såsom prioriterade körfält för kollektivtrafik, gena körvägar och signalprioritet gör att bussen blir ett alternativ som kan konkurrera med bilen. Tidsaspekten är en viktig faktor för att kollektivtrafiken ska vara ett bra alternativ till bilen. I takt med att kollektivtrafiken tar marknadsandelar från bilismen ökar miljönyttan.

Användningen av miljöanpassade fordon och bränslen gör att kollektivtrafiken skapar miljönytta och tar marknadsandelar från andra motorburna resor. Ytterligare en viktig aspekt är att i högre grad köra med många passagerare på Skånetrafikens bussar och tåg. Det gäller att satsa såväl på att utveckla kollektivtrafiken med ett större resandeunderlag per resa för svagare linjer, samt utveckla turtätheten där det finns stort resandeunderlag.







# Kommersiell trafik

*Som regional kollektivtrafikmyndighet ska Region Skåne enligt lag skapa goda förutsättningar för kommersiell kollektivtrafik. Kommersiell kollektivtrafik bedrivs av trafikföretag utan ekonomiskt stöd från samhället. Region Skåne välkomnar kommersiell kollektivtrafik och erbjuder flera samarbetsmöjligheter, men vid brist på långsiktiga kommersiella åtaganden säkras medborgarna kontinuerlig kollektivtrafik genom beslut om allmän trafikplikt.*

Kollektivtrafiklagen från år 2012 ger privata företag möjlighet att fritt etablera kommersiell kollektivtrafik på regional nivå. Som regional kollektivtrafikmyndighet ska Region Skåne enligt lagen skapa goda förutsättningar för kommersiell kollektivtrafik.

Den nya kollektivtrafiklagen har i nuläget endast inneburit en marginell ökning av den kommersiellt

baserade kollektivtrafiken i Skåne. Redan innan år 2012 trafikerades de två största flygplatserna av busstrafik på kommersiella grunder. Bilaga 7 redovisar befintlig kommersiell regional kollektivtrafik i Skåne.

I de fall kommersiell trafik är aktuell ska Region Skåne samverka för att göra det så enkelt som möjligt för resenärerna.

## Allmän trafikplikt

I egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet kan Region Skåne besluta om allmän trafikplikt. Ett trafikpliktsbeslut säkerställer att den trafik som anses nödvändig kommer till stånd då övrig trafik inte bedöms finnas in önskvärd omfattning. Region Skåne kan efter ett sådant beslut upphandla, avtala och driva trafiken i egen regi.

Region Skåne har avtal om utförande av trafikuppdrag med ett flertal trafikföretag. I god tid innan ett trafikavtal löper ut utvärderas trafikens fortsatta existens och utformning. En eventuell upphandling förannonseras och trafikföretag bjuds in till samråd inför upphandling (SIU). Vid SIU:n ges en utförlig beskrivning av trafiken och dess förutsättningar och marknadens aktörer ges tillfälle att ta ställning till om trafiken är av intresse och kan bli aktuell för att drivas på kommersiella grunder. Tillvägagångssättet har som syfte att öppna upp en konstruktiv dialog med trafikföretagen angående deras eventuella ambitioner, en dialog som kan ta fasta på hela trafikområden men också brytas ned i delar på linjer och turer.

I det fall det finns intresse från kommersiell aktör kan

Region Skåne avstå från att besluta om allmän trafikplikt.

Vad gäller långsiktigheten skapar nuvarande regelverk med korta in- och utträdestider för kommersiell trafik otydlighet genom att resenärerna kan försättas i en svår situation om trafiken upphör med kort varsel. Detta ska ses mot bakgrund av vikten av just långsiktighet i kollektivtrafikplaneringen, inte minst genom att kollektivtrafiken påverkar människors val av arbete, boende, utbildning och fritid. Region Skåne prioriterar därför en kontinuerlig samverkan med trafikoperatörerna för att gemensamt säkra långsiktigheten i kollektivtrafiken.

Beslut om allmän trafikplikt fattas efter noggranna överväganden. Om det finns ett kommersiellt baserat alternativ till offentligt upphandlad trafik görs en bedömning av det kommersiella alternativet inför beslut om allmän trafikplikt. Viktiga faktorer är då utbud, robusthet/långsiktighet, tillgänglighet för funktionsnedsatta, miljöpåverkan och trafikens koppling till helheten. Region skåne kommer att besluta om allmän trafikplikt om det i samråd med kommersiella aktörer inte finns någon vilja att bedriva kommersiell trafik utan offentlig finansiering.

## Förutsättningar för kommersiell trafik

Skänetrafiken ansvarar för att göra marknadsundersökningar för att initialt bedöma potentialen för kommersiell trafik. Det ligger dock trafikföretaget att göra den slutliga marknadsanalysen med utgångspunkt från trafikföretagets egna förutsättningar, analyser och slutsatser att bedriva den aktuella trafiken kommersiellt.

Idag sker viss samverkan med kommersiell trafik.

Ambitionen är att underlätta för resenärerna genom att göra det enkelt att hämta information om det samlade utbudet, använda resmöjligheterna från gemensamma hållplatser och terminaler samt, på lite längre sikt, kunna betala för hela resan vid ett tillfälle. Region Skåne söker också lösningar för tillträde till terminaler och hållplatser för den kommersiella trafiken på konkur-

rensneutrala villkor. Dessa lösningar finns samlade i ett erbjudande till kommersiella aktörer, se bilaga 8.

Region Skåne har avtal om utförande av färdtjänst- och sjukreseuppdrag med ett flertal taxiföretag. Det är Region Skånes uppfattning att dessa uppdrag ger en god bas för taxiföretagens verksamhet och underlättar möjligheten att också bedriva kommersiell taxitrafik, även på mindre orter.

Kollektivtrafiken kräver i Skåne, liksom i övriga landet, årliga tillskott av offentliga medel. Generellt sett är därmed inte kollektivtrafiken en företagsekonomiskt god affär. Lönsamheten varierar emellertid mellan linjerna. Här används begreppet lönsamhet även om

det i merparten av trafiken snarare handlar om nivån på självfinansieringsgraden.

Generellt har linjer i områden med stora resandeunderlag och god konkurrenskraft mot bilen bättre lönsamhet än trafik på landsbygden. I huvudsak återfinns trafiken med den bästa lönsamheten i de regionalt viktiga stråken. Det kan finnas utrymme för mer nischade aktörer som skjuter in sig på målpunkter där den offentligt finansierade kollektivtrafiken har sämre konkurrenskraft. Ett exempel kan vara reserelationer där en resa med Skånetrafiken kräver många byten eller där färdvägen inte blir den mest optimala och dagens utbud därmed har svårt att hävda sig mot bilen.







Tomelilla

5/9 Brösarp

SCANIA

B

Skånetrafiken

L 686006

A

Tomelilla



# Ekonomi och finansiering

*Kollektivtrafiken bidrar till samhällsvinster i form av en bättre folkhälsa och en ökad tillgänglighet, samt har möjlighet att gynna fler socioekonomiska grupper och bidra till minskat utanförskap och ökad jämlikhet. Men de senaste årens utbyggnad av kollektivtrafiken har medfört stora och ökade ekonomiska åtaganden för Region Skåne. En tydlig trend visar att ökade intäkter inte följer den ökade kostnadsutvecklingen av trafiken, vilket om denna utveckling fortsätter, kommer bli en stor utmaning i finansieringen av kollektivtrafiken.*

## Kollektivtrafikens samhällsnytta

Kollektivtrafiken har ett tydligt bidrag till samhället och genererar stora nyttor vilka inte syns i en vanlig beräkning över kollektivtrafikens kostnader och intäkter. Satsningar på kollektivtrafik minskar klimatutsläppen, vidgar människors arbetsmarknad, ökar sysselsättning, ger förbättrad hälsa och trafiksäkerhet samt skapar ett rättvisare samhälle. Analyser av vad de planerade åtgärderna leder till för samhällsnytta visar tydligt på framförallt stora nyttor för resenärerna som får minskade restider genom satsningarna. En del av är kvan-

tifierbara nyttor som direkt går att omsätta i kronor. Detta gäller de nyttor som kollektivtrafiken bidrar till som hälsa, trafiksäkerhet och miljö. Utöver dessa nyttor väntas satsningarna också få effekt inte minst på möjligheten att arbeta och pendla i Skåne genom bättre förbindelser. Möjligheterna att exploatera och förtäta i städerna väntas också öka. Både kvantifierbara och icke kvantifierbara nyttor behöver tas i åtanke när satsningarnas framtida kostnader beskrivs nedan.

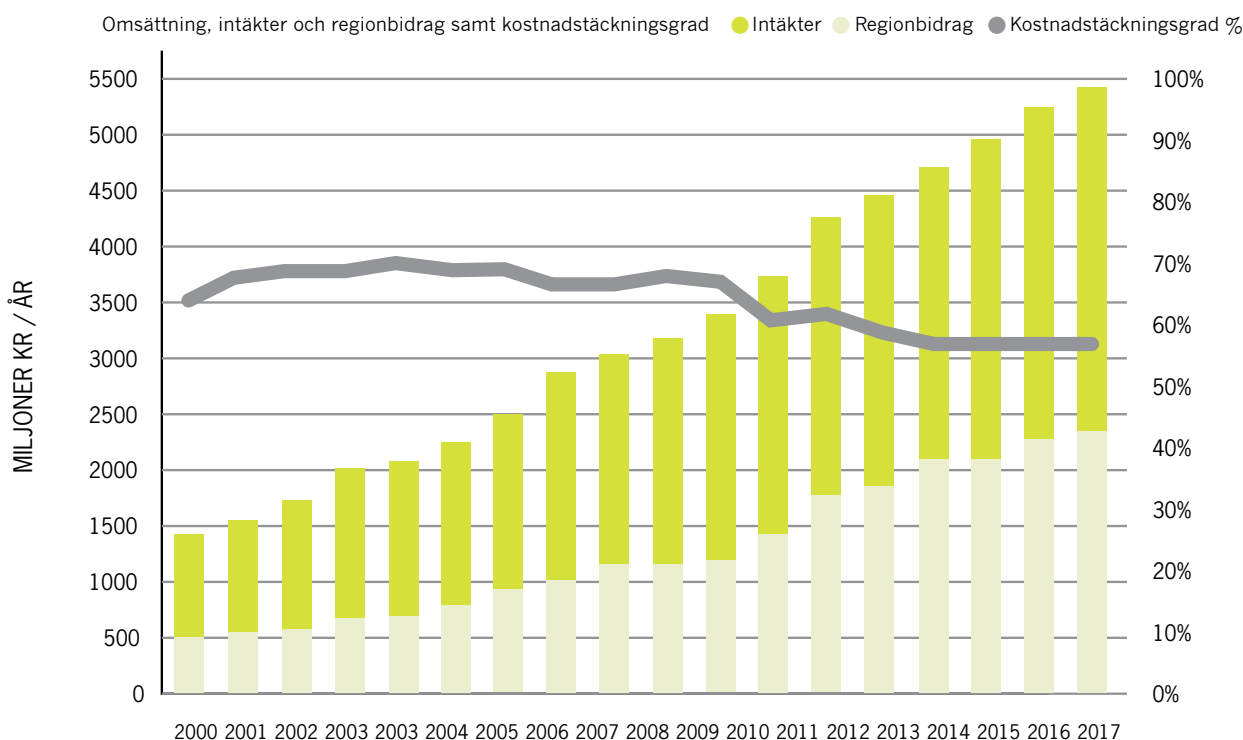


## Kostnadsutvecklingen i Skåne

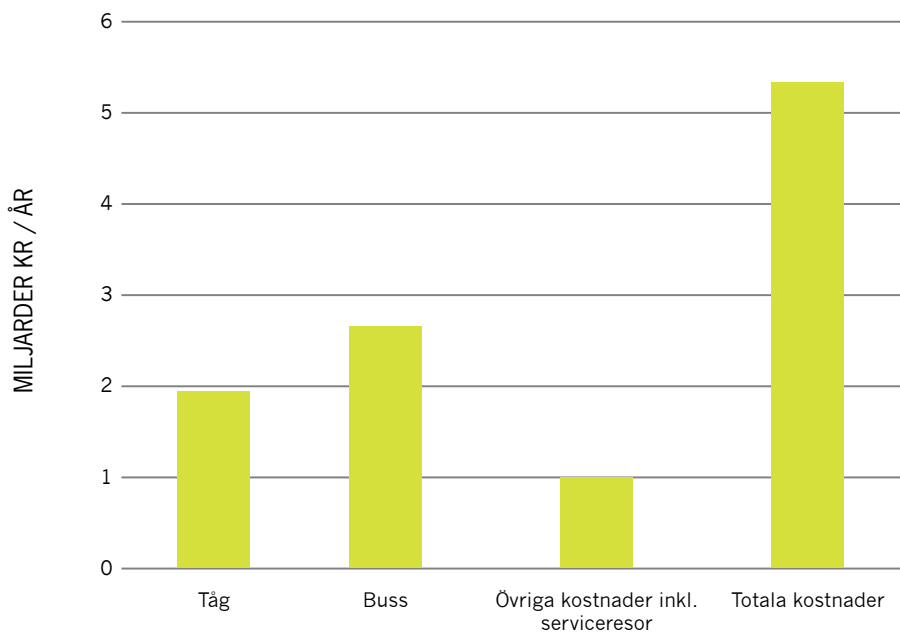
De senaste årens utbyggnad av kollektivtrafiken har medfört ökade ekonomiska åtaganden för Region Skåne, men också ett ökat resande. Den ökade kostnadsutvecklingen av trafiken, vilket om denna utveckling fortsätter, kommer bli en utmaning för finansieringen av kollektivtrafiken. Trenden i kollektivtrafikens kostnadsutveckling syns i hela Sverige och är inte unik för Skåne. De senaste åren har relationen kostnader och intäkter bibehållits i Skåne, kostnadstäckningen har från 2014 legat på ca 57–58 procent. Det visar att intäkterna pga ökat resande och prishöjningar, följer den takt som Region Skåne bygger ut kollektivtrafiken. Andelen skattesubvention ökar inte. Det finns en ökad efterfrågan på kollektivtrafik, en förväntan från skåningarna på bättre och utvecklad kollektivtrafik. Region Skåne vill möta detta i så hög utsträckning som möjligt. Utmaningen är att viljan att utveckla kollektivtrafiken de kommande åren är hög, vilket ställer krav på priorite-

ringar kring hur och vad som ska genomföras i förhållande till möjlig ekonomi.

I Skåne finns ett antal bidragande faktorer som påverkat kostnadsutvecklingen. Bland annat driver kollektivtrafik med få resande kostnadsutvecklingen. I övrigt har stora satsningar genomförts i tågtrafiken och tågtrafik är förhållandevis dyr per utbudskilometer. Stora satsningar har även genomförts på nya miljöanpassade och tillgänglighetsanpassade fordon. Denna typ av satsningar genererar ofta inte intäkter i motsvarande grad som kostnader men ger å andra sidan stora positiva effekter i samhället. Tågtrafik och spårvägstrafik är de satsningar som har störst effekter på ekonomiskt tillväxt, ökad tillgänglighet och ökad marknadsandel. Satsningar på tillgänglighetsanpassning och mer miljöanpassade fordon bidrar till en bättre miljö och en ökad tillgänglighet till kollektivtrafiken för alla.



Intäkt- och kostnadsutveckling för kollektivtrafiken i Region Skånes regi.

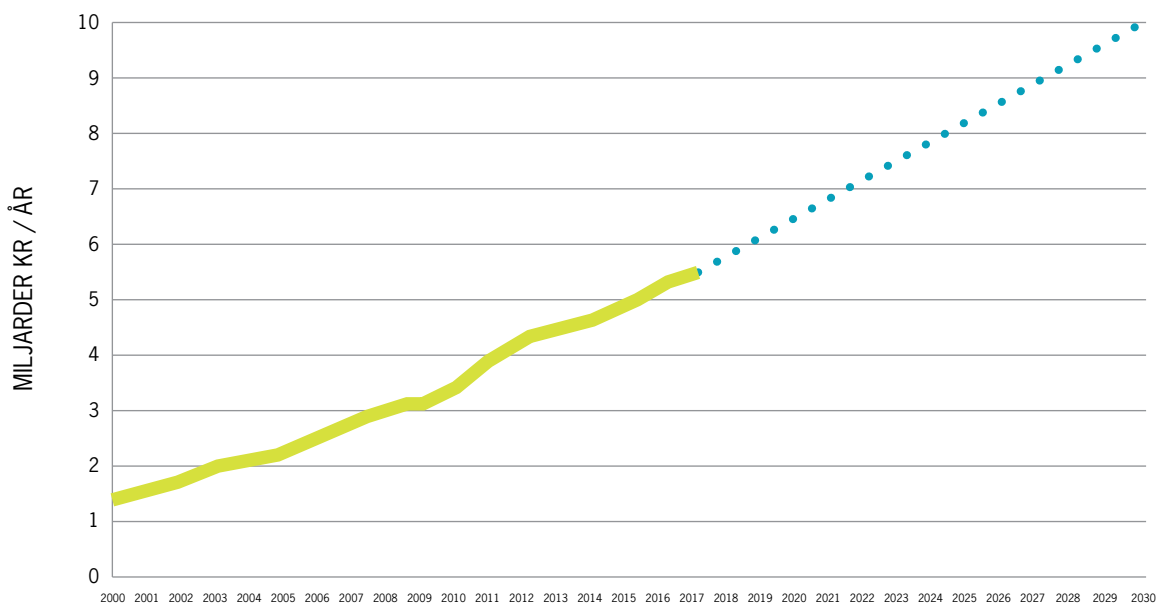


Fördelning av kostnader 2017.

## Framskrivna kostnader för att nå målen

Med utgångspunkt för de nödvändiga investeringar som krävs av såväl fordon som trafikering för att nå uppsatta mål, har en framskrivning av kostnader fram till år 2030 beräknats. År 2030 hamnar kostnaderna på totalt 10 miljarder kronor, att jämföra med kostnaden år 2017 som låg på knappt 6 miljarder kronor. Beräkningarna baseras på nödvändiga satsningar i kollektivtrafiken med utgångspunkt från målet om 40 procents marknadsandel. Från år 2018 görs en framskrivning av kostnaderna. Förutom nödvändiga investeringar ingår även ett antagande om indexering och kostnadsutveckling på cirka 80 procent mellan år 2017–2030. Detta

motsvarar en årlig kostnadsökning på cirka 6–8 procent. År 2030 hamnar kostnaderna totalt på cirka 10 miljarder kronor vilket innebär en årlig kostnadsökning på ca 350 miljoner kronor. Kostnaderna för måluppfyllelsen förutsätter också att den övergripande målsättningen kring färdmedelsfördelningen i Skåne uppnås och att bilresorna i Skåne därmed minskar med 5–10 procent. För att målet om marknadsandel ska nås krävs dock inte bara ökad satsning på kollektivtrafiken i sig. Infrastrukturen, på såväl statligt väg- och järnvägsnät som kommunalt vägnät, måste möjliggöra en växande kollektivtrafik för att Skåne ska kunna fortsätta växa hållbart.



Framskrivna kostnader till 2030 utifrån målet om 40 procents marknadsandel.







# Ökad marknadsandel för kollektivtrafiken i Skåne

Nuläge och potential

Avgående Departures				Information Info	
Tid Time	Destination Destination	Ny tid Newtime	Spår Track	Tågnr Train	Anmärkning Remarks
07:53	Ängelholm Halmstad Göteborg		4a	1014	Öresundståg
08:12	Malmö Kastrup Köpenhamn		4	1033	Öresundståg
08:15	Lund Malmö Hyllie		2b	11335	Öresundståg
08:15	Ängelholm		1	1718	Pågatåg
08:17	Åstorp Hässleholm		3b	1860	Pågatåg
08:21	Landskrona Lund Hyllie		2a	1715	Pågatåg
08:33	Teckomatorp Lund Ystad		3	1523	Pågatåg
08:40	Lund Malmö Hyllie		1	11337	Öresundståg
08:45	Ängelholm		4	1720	Pågatåg
08:47	Åstorp		3	1812	Pågatåg
08:51	Landskrona Lund Hyllie		1	1717	Pågatåg
08:53	Ängelholm Halmstad Göteborg		4	1020	Öresundståg
09:12	Malmö Kastrup Köpenhamn		4	1039	Öresundståg
09:17	Åstorp Hässleholm		2b	1862	Pågatåg
09:21	Landskrona Lund Hyllie		1a	1719	Pågatåg



#### Dokumentinformation

**Titel:** Ökad marknadsandel för kollektivtrafiken i Skåne – nuläge och potential

**Serie nr:** 2015:86

**Projektnr:** 15114

**Författare:** Joel Hansson  
Mats Améen

**Medverkande:** Nina Hvitlock  
Johan Kerttu  
Lovisa Indebetou  
Alexander Börefelt  
Ida Sundberg

**Kvalitetsgranskning:** Joel Hansson

**Beställare:** Region Skåne, kollektivtrafikmyndigheten  
Kontaktperson: Emma Morin, tel. 044-309 31 23

#### Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.1	2015-10-16	Första utkastet	Beställare
0.2	2015-12-09	Kompletterat kap. 2, 3, 5 och 6.	Beställare
0.3	2015-12-17	Justeringar efter möte 2015-12-10	Beställare
0.9	2016-02-09	Ändringar efter synpunkter	Beställare
1.0	2016-03-04	Slutversion	Beställare



# Förord

---

I Region Skånes utvecklingsstrategi beskrivs tydligt vikten av satsningar på kollektivtrafiken för att uppnå flera av de utpekade målen för regionen. Kommunikationer är viktiga för Skånes tillväxt men samtidigt ser vi att Skånes miljö är hotad varför transporter måste ske på ett så hållbart sätt som möjligt. Att öka kollektivtrafikens andel av de motoriserade transportererna skapar en god spiral med ökat resande och därmed ökade möjligheter till fortsatta satsningar vilket bidrar till att alla invånare fortsatt kan ta sig till och från jobb, studier, service eller kultur- och fritidsaktiviteter på ett klimatneutralt och energisnålt sätt.

Mot bakgrund av detta har Region Skåne beslutat sig för ett mål om att öka kollektivtrafikens andel av de motoriserade transportererna till minst 40 % år 2030. Som ett led i arbetet mot målet behövs en tydligare bild av utgångsläget, och vilka förutsättningar och behov det finns för att uppnå det uppsatta målet.

Trivector fick sommaren 2015 i uppdrag att ta fram underlag, som nu är sammanställt i denna rapport. Under hösten kompletterades uppdraget med en studie av vägen mot fördubblingsmålet (fördubblat antal kollektivtrafikresor 2020 jämfört med 2006), vilken också har lagts in i rapporten.

Lund, mars 2016

Trivector



## Sammanfattning

---

Syftet med denna rapport är att skapa en bild av vilka förutsättningar som finns att uppnå de av Region Skåne uppsatta målen om fördubblat antal kollektivtrafikresor 2006–2020 respektive om 40 % andel av de motoriserade resorna 2030.

Skåne är den region i Sverige där kollektivtrafikresandet ökat mest de senaste 10-20 åren. Kollektivtrafikresandet i Skåne har mer än fördubblats sedan millennieskiftet. Även marknadsandelen har fördubblats, från ca 10 % av de motoriserade resorna kring år 2000 till drygt 20 % idag.

Målen innebär att resandeökningen med kollektivtrafik behöver ta fart igen efter att ha mattats av de senaste åren. I princip behövs ytterligare drygt en fördubbling av antalet kollektivtrafikresor till 2030 jämfört med nuläget för att 40-procentsmålet ska vara möjligt att nå.

Detta bedöms vara fullt möjligt, men kräver mycket kraftfulla åtgärder på statlig, regional och kommunal nivå. Åtgärderna måste dels vara kapacitetshöjande – för att rymma resandeökningen i kollektivtrafiksystemet – och dels attraktivitetshöjande – för att locka över bilister till kollektivtrafiken. I den sistnämnda kategorin är en framgångsrik ansats att kombinera styrmedel av ”morot- och piska”-karakter, t.ex. ökat turutbud i kollektivtrafiken i kombination med högre priser för bilparkering.

Ett 20-tal åtgärds-kategorier för att öka kollektivresandet har analyserats och värderats. Sammanlagd bruttokostnad för de åtgärder som har hög eller medelhög kostnadseffektivitet är 5-6 miljarder kr per år, där en del är investeringar (statligt, regionalt och kommunalt) och en del är driftskostnader (främst för Region Skåne). Samtidigt ger en fördubbling av resandet ökade biljettintäkter på i storleksordningen 2,5 miljarder kr per år. Den sammanlagda nettokostnaden är alltså i storleksordningen 3 miljarder kr per år (investeringar per år och ökade driftskostnader minus ökade biljettintäkter).

Av åtgärderna med hög eller medelhög kostnadseffektivitet ingår flertalet till viss del i befintliga planer (1-2 mrd kr/år av åtgärder för 4-5 mrd kr/år). Endast nya tågsatsningar (ca 1 mrd kr/år) och de statliga åtgärderna ingår inte alls. Merkostnaden (brutto) utöver vad som finns i befintliga planer bedöms ligga i intervallet 3-5 mrd kr/år.

Fördubblingsmålet med målår 2020 bedöms också vara möjligt att nå, men med tanke på att målet bara är fyra år bort krävs kraftfulla åtgärder i princip omedelbart. Med endast de åtgärder som tas upp i nuvarande trafikförsörjningsprogram prognosticeras resandeökningen mellan 2006 och 2020 till 56 %, vilket innebär att man når lite drygt halvvägs till fördubblingsmålet.

När det gäller potential för resandeökning är slutsatserna följande:

- ▶ Till synes stor ökningspotential i de korta resrelationerna kring de största städerna (stora resflöden, låg marknadsandel). Exempelvis Malmö-Vellinge/Trelleborg, Malmö-Lomma och Helsingborg-Höganäs.
- ▶ Över hälften av alla bilresor är kortare än 10 km. Satsningar på kollektivtrafik, gång och cykel i städerna behövs.
- ▶ De största resflödena finns utmed Västkusten och i de tre största städerna. Utvecklingen här är avgörande för möjligheterna att nå målen.
- ▶ Stor potential för ökat fritidsresande med kollektivtrafik, i synnerhet i busstrafiken.

# Innehållsförteckning

---

<b>1.</b>	<b>Inledning</b>	<b>1</b>
1.1	Mål för kollektivtrafikens marknadsandel 2030	1
1.2	Mål för resandeökning till 2020	1
1.3	Syfte med denna utredning	1
1.4	Datakällor och metoder	1
<b>2.</b>	<b>Resandeutveckling 2006–2014</b>	<b>4</b>
2.1	Kollektivtrafikresor i Skåne	4
2.2	Resor med stadsbuss	5
2.3	Resor med tåg och regionbuss	5
<b>3.</b>	<b>Kollektivtrafikens marknadsandel</b>	<b>7</b>
3.1	Totalt för Skåne	7
3.2	Regionala resor	13
3.3	Stadstrafik	15
3.4	Fallstudier	18
<b>4.</b>	<b>Potential</b>	<b>19</b>
4.1	Resflöden	19
4.2	Påstigningar per invånare och år	20
4.3	Resor lördag-söndag jämfört med vardag	21
4.4	Slutsatser	22
<b>5.</b>	<b>Scenarier för 2020 och 2030</b>	<b>23</b>
5.1	220 miljoner resor år 2020	23
5.2	40 % kollektivtrafikandel 2030	25
<b>6.</b>	<b>Strategier för att nå målen</b>	<b>27</b>
6.1	Kapacitetsbehov	27
6.2	Generella åtgärder för att höja kollektivtrafikens attraktivitet	30
6.3	Är det möjligt att nå målen?	41

Bilaga 1) Resandeutveckling per stadsbusstad och per stråk i det regionala huvudlinjenätet

Bilaga 2) Färdmedelsandelar av motoriserade resor



# 1. Inledning

---

## 1.1 Mål för kollektivtrafikens marknadsandel 2030

Region Skåne beslutat sig för ett mål om att öka kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna till minst 40 % år 2030. Målet är inriktat på andelen av antal resor som görs, oavsett resornas längd.

## 1.2 Mål för resandeökning till 2020

Som delmål gäller att antalet resor med kollektivtrafik i Skåne ska fördubblas till år 2020 jämfört med 2006 – en ökning från 110 miljoner resor per år till minst 220 miljoner resor.<sup>1</sup>

## 1.3 Syfte med denna utredning

Som ett led i arbetet mot målen behövs en tydligare bild av utgångsläget, och vilka förutsättningar och behov det finns för att uppnå de uppsatta målen. Region Skåne driver samtidigt ett arbete med att utforma en transportstrategi, en mobilitetsplan och en cykelstrategi. För detta arbete behövs en tydlig bild kring nuläget med alla olika färdmedel. Eftersom förutsättningarna ser olika ut för olika delar av Skåne, och för olika typer av resor, behövs ett underlag för Region Skåne att bättre anpassa mål, strategier och arbete efter dessa förutsättningar.

Syftet med uppdraget är att skapa en bild av vilka förutsättningar som finns att uppnå de uppsatta målen om fördubblat antal kollektivtrafikresor 2006–2020 respektive om 40 % marknadsandel 2030.

## 1.4 Datakällor och metoder

### Antal resor med kollektivtrafik

Uppgifter om antal resor med kollektivtrafik har hämtats från Skånetrafikens biljettstatistik, uppdelat per linje. För att fördela dessa resor på olika delsträckor har Skånetrafikens på- och avstiganderäkningar (PASTA) använts. PASTA-räkningarna görs årligen på tågen. På regionbussarna görs de bara ungefär vart femte år, på senare år främst på vardagar. I stadsbusstrafiken görs Pasta-räkningar ännu mer sällan. Automatiska passagerarräkningar har ännu inte kommit igång i större

<sup>1</sup> Siffrorna inkluderar här resor med fjärrtåg och Flygbussarna (knappt 4 miljoner resor 2006). Även så kallade oregistrerade resor i Skånetrafikens resandestatistik inkluderas i regionbusstatistiken. Däremot exkluderas de oregistrerade resorna i stadstrafiken. Detta eftersom siffrorna för oregistrerade resor är mycket osäkra, i synnerhet i stadstrafiken. Det totala antalet resor 2006 blir då 109 miljoner (vilket har avrundats till 110 miljoner i texten).

skala. Den bristfälliga resandestatistiken gör att materialet innehåller osäkerheter, särskilt gäller det när statistiken bryts ner på delsträckor eller hållplatser/stationer.

Uppskattningar har dessutom gjorts för fjärrtåg och flygbussar, så att alla kollektivtrafikresor i Skåne redovisas.

## Antal bilresor

Uppgifter om antal bilresor i respektive stråk har beräknats med hjälp av Trafikverkets (och i några fall kommuners) trafikflödesmätningar samt ett antagande om genomsnittlig beläggning på 1,33 personer per bil (baserat på bilresor i Skåne i den nationella resvaneundersökningen 2011–2014).

## Färdmedelsfördelning

På övergripande nivå (för hela Skåne, för delområden och för resor inom de tio stadsbusstäderna) har huvudsakligen Resvaneundersökning för Skåne 2013 använts som källa. Jämförelser har gjorts med färdmedelsandelar enligt Kollektivtrafikbarometern. För att få grepp om utvecklingen de senaste 15 åren har även utdrag från resvaneundersökningarna 2007 och 2000 gjorts (Resvanor Syd 2007 respektive den nationella resvaneundersökning som gjordes 1999-2000, RES2000, där man i Skåne köpte till intervjuer för att få ett bättre urval).

Urvalet i resvaneundersökningarna är emellertid inte tillräckligt stort för att kunna bryta ner materialet på enskilda stråk. Färdmedelsandelar i stråken har i stället tagits fram med samma metod som användes i samband med framtagandet av Busstrategin i början av 2000-talet:

- ▶ I äldre Folk- och bostadsräkningar (FoB:ar) ställdes frågor om färdmedelsvalet för arbetsresor som alla invånare över 18 år var tvungna att svara på. Med utgångspunkt från FoB:arna finns en grundlig kartläggning av kollektivpendlingsandelen i Malmöhus län 1975-1990. Detta bedöms vara ett material med hög tillförlitlighet.
- ▶ Inför framtagandet av Busstrategin 2006 gjordes en uppdatering av kollektivtrafikens marknadsandel av arbetspendlingen, där även före detta Kristianstads län inbegreps. De större stråken, som ungefär motsvarar dagens huvudlinjenät, studerades. Med hjälp av tätortspendlingens utveckling 1990-2000, biltrafikutvecklingen och förändringen i kollektivresande, gjordes en beräkning/bedömning av arbetspendlingens marknadsandel per stråk och stad 2003, som visar situationen runt millennieskiftet.
- ▶ Beräknade marknadsandelar i Busstrategin används som bas, och dess utveckling fram till nuläget beräknas baserat på kollektivresandets utveckling i förhållande till biltrafikutvecklingen i respektive stråk. Eftersom utgångspunkten är färdmedelsandelar för arbetspendling, kommer den stråkvisa redovisningen för 2014 också att visa färdmedelsandelar av arbetsresorna.
- ▶ Marknadsandelar i stråken räknas samman och kalibreras mot den totala nivån enligt resvaneundersökningen från 2013.

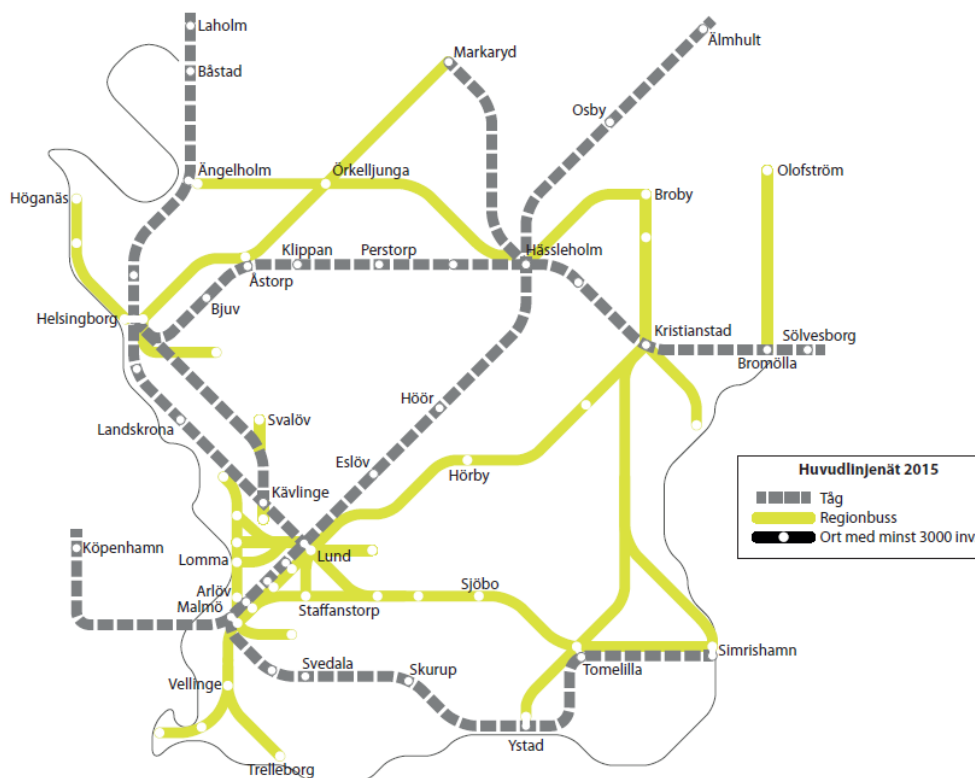
Genomgående redovisas färdmedelsandelar i rapporten som andelen av antal resor som görs, oavsett resornas längd.



## Geografisk indelning

Beskrivningarna görs med olika geografiska avgränsningar:

- ▶ Hela Skåne; resor till, från och inom Skåne
- ▶ ”De fyra hörnen”; Sydväst, Nordväst, Nordost och Sydost<sup>2</sup>
- ▶ Resor inom de tio stadsbusstäderna
- ▶ Det regionala huvudlinjenätet, se figur
- ▶ Tätorter med minst 3000 invånare (noderna i det regionala huvudnätet).

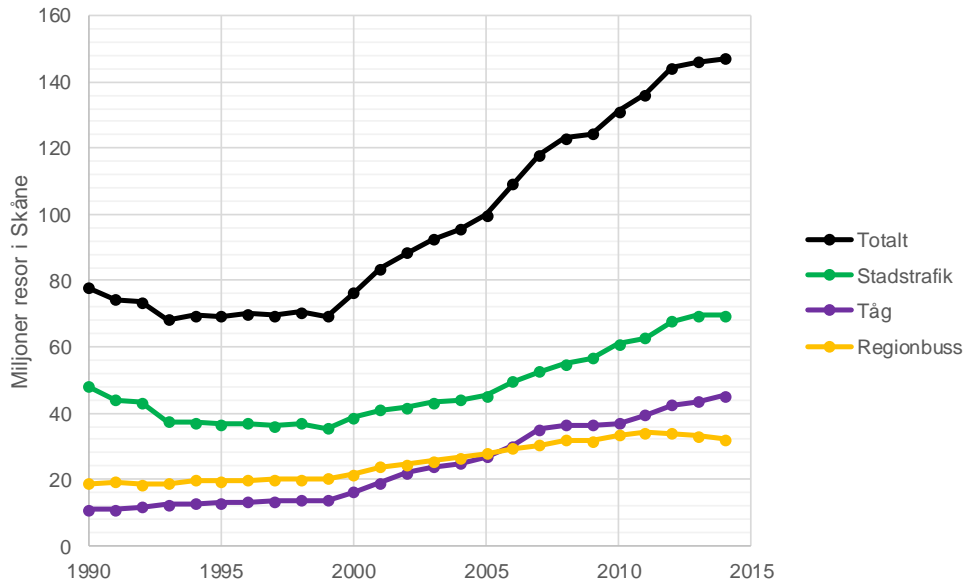


Figur 1-1. Regionalt huvudlinjenät. I det regionala huvudlinjenätet görs mer än 90 % av de regionala buss- och tågresaerna i Skåne.

<sup>2</sup> Vid analys av resvaneundersökningarna har det visat sig att det blir ett för litet statistiskt urval när det gäller resvanor i ”de fyra hörnen” utanför stadsbusstäderna. Särskilt gäller det Sydöstkåne.

## 2. Resandeutveckling 2006–2014

### 2.1 Kollektivtrafikresor i Skåne

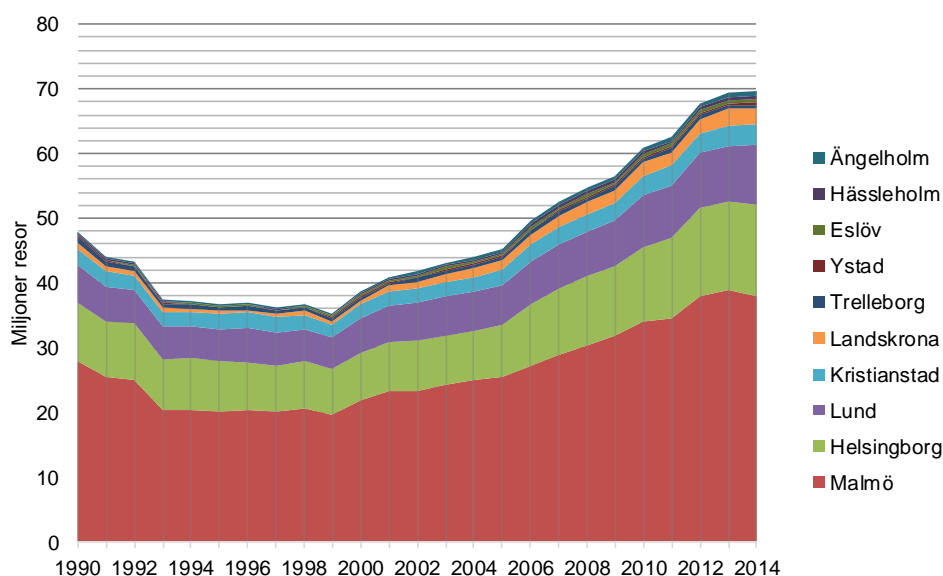


Figur 2-1. Antal resor med kollektivtrafik i Skåne 1990–2014.

Kollektivtrafikresandet i Skåne har mer än fördubblats sedan millennieskiftet. I synnerhet tågresandet har haft en mycket stark utveckling. Till en mindre del har det skett på bekostnad av regionbussresandet. De senaste åren har resandeökningstakten mattats av. Sedan 2006 (basår för fördubblingsmålet) har resandet ökat med 35 %.

Skåne är den region i Sverige där kollektivtrafikresandet ökat mest de senaste 10-20 åren.

## 2.2 Resor med stadsbuss



Figur 2-2. Antal resor med stadstrafik i Skåne 1990–2014.

Totalt sett har antalet resor med stadsbuss i Skåne fördubblats sedan millennieskiftet. Sedan 2006 är ökningen 40 %.

Malmö, Helsingborg och Lund dominerar i statistiken över antal stadsbussresor – nästan 90 % av de skånska stadsbussresorna görs i dessa tre städer. Malmö står ensamt för över hälften av resorna.

Största procentuella ökningarna har skett i Landskrona och Hässleholm, med ca fyra gånger så många resor 2014 som 1999. En stor del av ökningen skedde emellertid i början på 00-talet, före 2006. Sedan 2006 har ökningen i de tio städerna varit jämnare, i allmänhet mellan 30 % och 60 %. Enda undantaget är Trelleborg, där utvecklingen varit betydligt svagare – endast ca 5 % ökning sedan 2006.

Stadstrafiken fyller en viktig funktion i kopplingen till de regionala resorna – som inte sällan börjar eller slutar med en stadsbussresa. Men merparten av resorna med stadstrafiken är emellertid lokala resor. I Malmö har ca 90 % av stadsbussresorna såväl start- som målpunkt inom staden. Övriga ca 10 % är bytesresor till och från tåg och regionbuss.

## 2.3 Resor med tåg och regionbuss

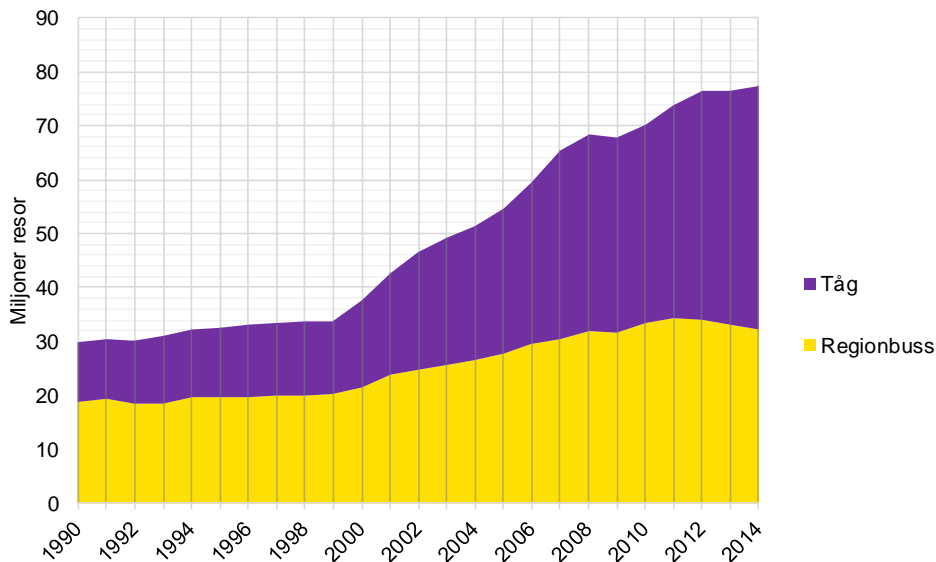
Även i regiontrafiken har antalet resor fördubblats sedan millennieskiftet. Ökningen sedan 2006 är ca 40 %<sup>3</sup>.

94 % av de regionala kollektivtrafikresorna i Skåne görs med linjerna i huvudlinjenätet. Antalet resor på dessa linjer har totalt sett haft en starkare utveckling än linjer utanför huvudlinjenätet (drygt 40 % ökning i huvudlinjenätet sedan

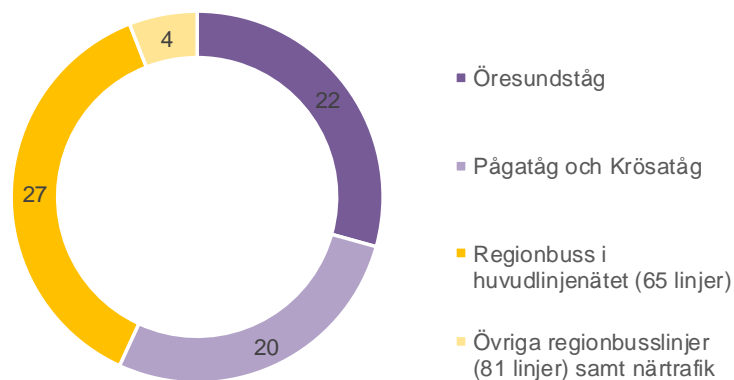
<sup>3</sup> Siffran avser tåg- och bussresor exkl. de resor som bokförts som skoltrafik.

2006 jämfört med drygt 20 % ökning på övriga linjer), men det är också stora skillnader mellan stråken i huvudlinjenätet.

Starkast resandeutveckling har skett i stråken Ystad-Simrishamn (Österlenbanan), Ängelholm-Båstad-Laholm och Helsingborg-Höganäs, där resandet nästan fördubblats sedan 2006. Resandeutveckling per stråk redovisas i bilaga 1.



Figur 2-3. Antal resor med tåg och regionbuss i Skåne 1990–2014. Tågresandet har ökat mycket starkt sedan millennieskiftet. Även regionbussresandet har ökat, men i lägre takt. I viss mån handlar det om överflyttning från regionbuss till tåg, när nya Pågatågslinjer ersatt regionbusslinjer.



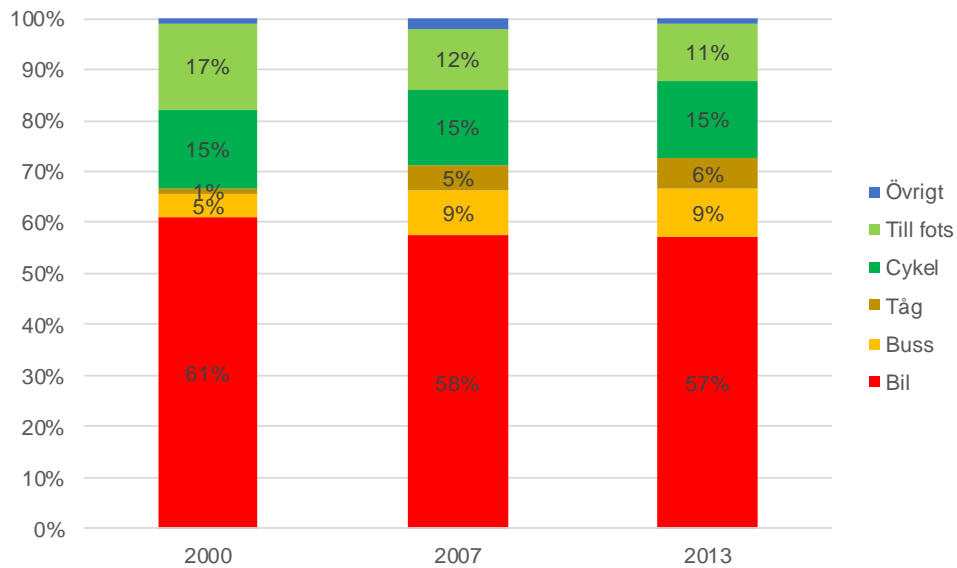
Figur 2-4. Fördelning av regionala kollektivtrafikresor i Skåne 2014. Siffrorna i cirkeln anger antal miljoner resor per kategori. Antal linjer som anges inom parentes i teckenförklaringen avser antal regionbusslinjer med fler än noll registrerade resor under 2014 (vilket innebär att både linjer som slopats och som införts under året räknats).

## 3. Kollektivtrafikens marknadsandel

---

### 3.1 Totalt för Skåne

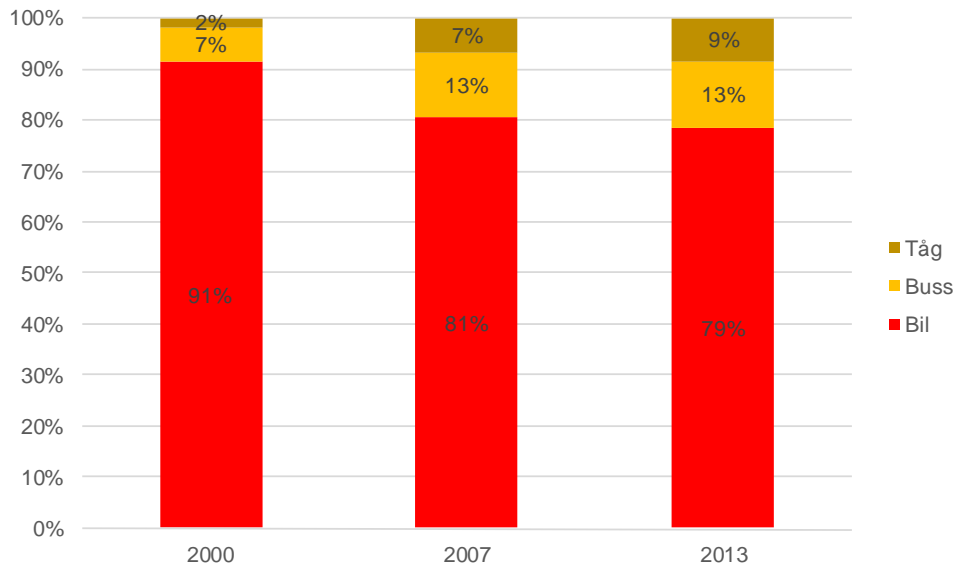
#### Totalsiffror enligt Resvaneundersökningar 2000, 2007 och 2013



Figur 3-1. Färdmedelsandelar av antal resor i Skåne enligt resvaneundersökningarna 2000 (egentligen medelvärde från Riks-RVU:n 1995-2001), 2007 och 2013.

Kollektivtrafikens andel av resandet har ökat markant under 2000-talet. Särskilt mycket har tågtrafiken ökat. Biltrafiken har minskat något liksom gångtrafiken. Trots biltrafikens minskning företas fortfarande över hälften av alla resor med bil. Värdena för cykeltrafiken ligger på en oförändrad nivå.

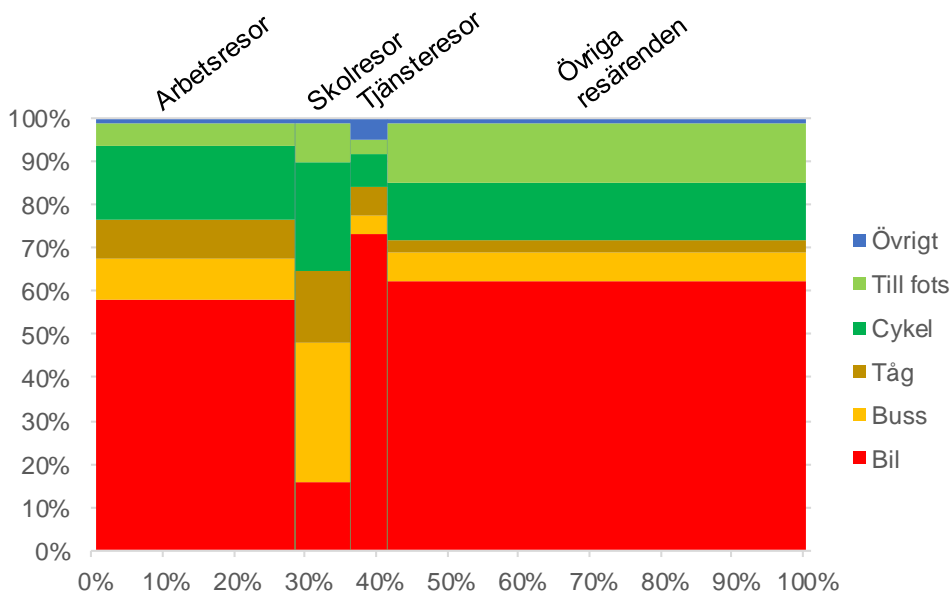
Det bör dock noteras att det finns statistiska osäkerheter. Undersökningsmetodiken skiljer sig mellan år 2000 respektive 2007/2013. Den huvudsakliga utvecklingstrenden att andelen kollektivresor ökat och att andelen bilresor minskat torde dock stämma.



Figur 3-2. Färdmedelsandelar av antal resor i Skåne, med motoriserade färdmedel, enligt resvaneundersökningarna 2000 (medelvärde från Riks-RVU:n 1995-2001), 2007 och 2013.

Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna var enligt resvaneundersökningarna 9 % år 2000 och ökade till 19 % år 2007 respektive 21 % år 2013. När dessa utvecklingstrender jämförs med den faktiska resande- och trafikutvecklingen för respektive färdmedel, visar det sig att kollektivtrafikens ökning troligen överskattats något. Kollektivtrafikens marknadsandel torde nästan ha fördubblats, men knappast mer än så.

### Färdmedelsandelar per resärende

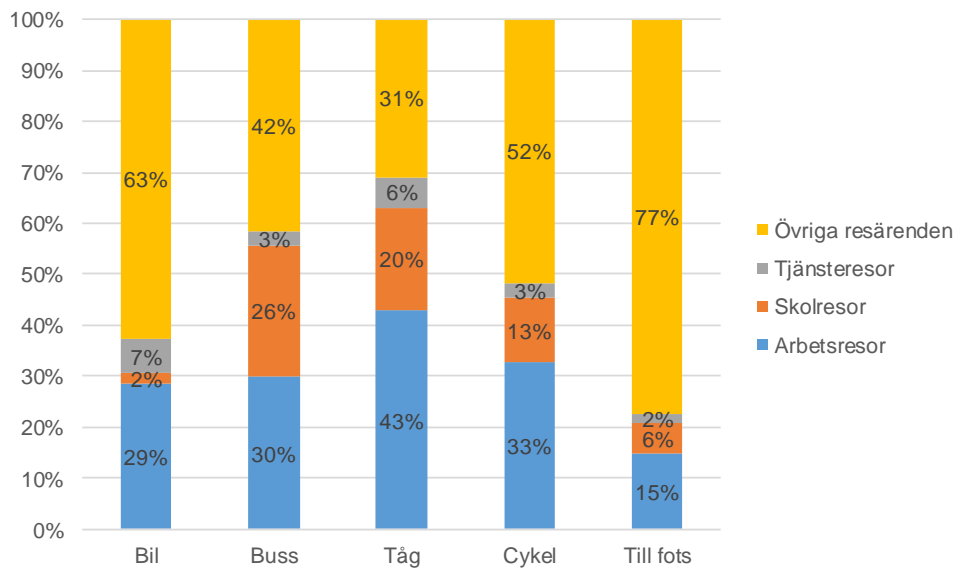


Figur 3-3. Färdmedelsandelar per resärende 2013. Kategorin "Övriga resänderen" är en sammanslagning av Hämta/lämna barn, Inköpsresor, Vård/service, Motion/förening, Nöje/slakt och vänner samt Annat. Resänderet Hemresor i resvaneundersökningen har exkluderats i denna sammanställning. På den horisontella axeln anger procentsatserna andelen av resorna för respektive resärende.

Kollektivtrafiken har starkast position för skolresor (utbildningsresor). Kollektivtrafikens andel är något högre för arbetsresor än för tjänsteresor och övriga resänderen. Bilandelarna är höga (mer än 50 %) för alla resänderen utom skolresor.

Om man bara ser på de motoriserade resorna står kollektivtrafiken för 25 % av arbetsresorna, 75 % av skolresorna och knappt 15 % av tjänsteresor och övriga resänderen – se bilaga 2, figur B2-1.

### Ärendeandelar per färdmedel

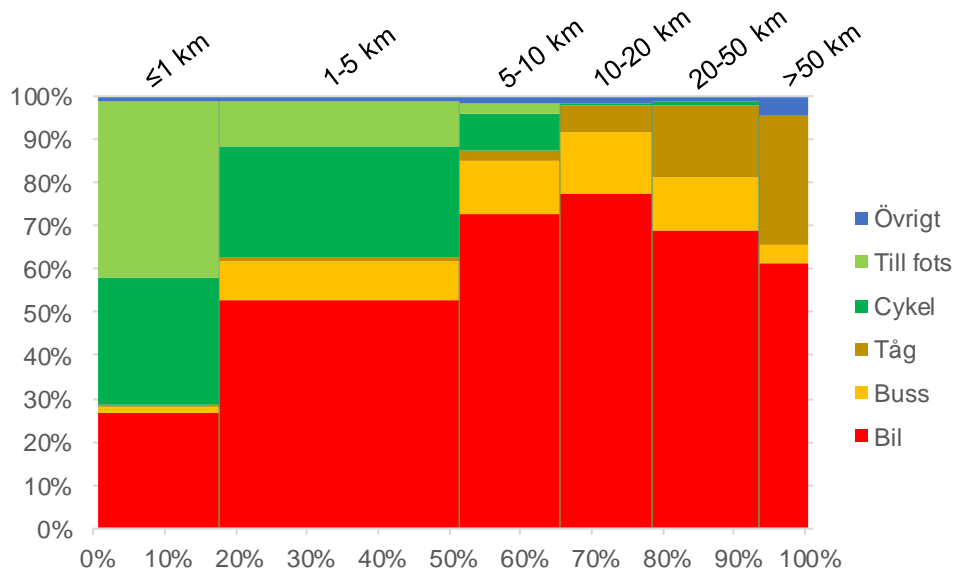


Figur 3-4. Fördelning av resänderen för olika färdmedel 2013.

Om man vänder på frågeställningen och tittar på hur resänderena fördelar sig per färdmedel blir det än tydligare att kollektivtrafiken hittills hävdar sig bäst för skolresor och arbetsresor, medan ”övriga resänderen” är underrepresenterade.

Mönstret när det gäller ärendefördelning per färdmedel är i princip detsamma 2000 och 2013, med skillnaden att andelen arbetsresor har ökat med alla färdmedel och andelen övriga resänderen har minskat. Kodningen av resänderen var dock olika i dessa båda resvaneundersökningar, varför resultaten inte är helt jämförbara.

### Färdmedelsandelar per reslängdsintervall



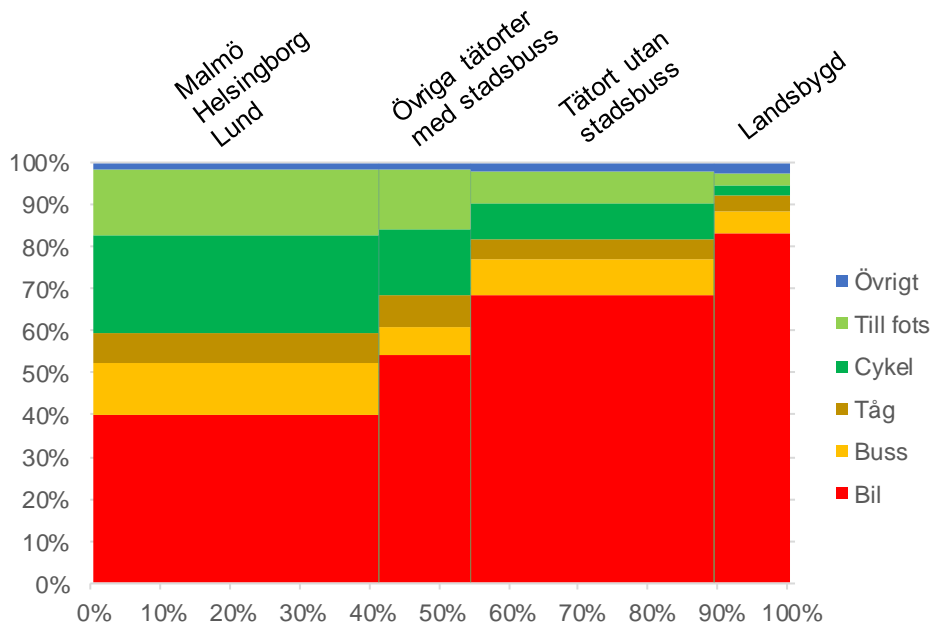
Figur 3-5. Färdmedelsandelar per reslängd 2013. På den horisontella axeln anger procentsatserna andelen av resorna för respektive reslängdskategori.

När det gäller resavstånden hävdar sig kollektivtrafiken bättre ju längre resorna är. Biltrafiken är som starkast i intervallet 10-20 km, medan gång och cykel av naturliga skäl har störst marknadsandel på korta avstånd. Över 10 km är gång- och cykeltrafiken försumbar.

Resor upp till 10 km långa står för över hälften av det totala antalet motoriserade resor i Skåne. För dessa resor är kollektivtrafikandelen 15 %. För resor som är längre än 10 km är kollektivtrafikandelen nästan dubbelt så hög, 28 % – se bilaga 2, figur B2-2.



## Färdmedelsandelar efter bostadsort

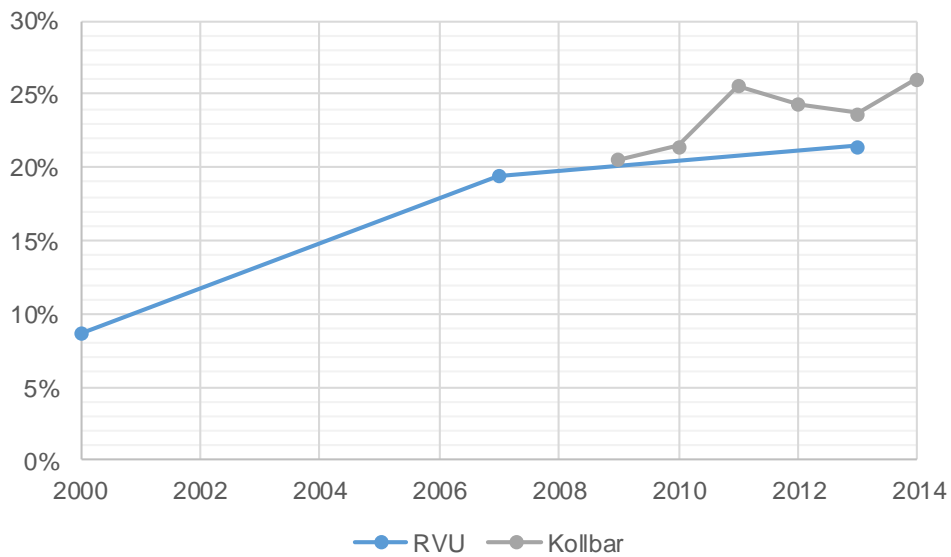


Figur 3-6. Färdmedelsandelar efter bostadsort 2013. Tätorter med stadsbuss är de tätorter i Skåne som har minst 15 000 invånare. På den horisontella axeln anger procentsatserna andelen av resorna för respektive ortskategori.

Färdmedelsfördelningen ser olika ut beroende på var man är bosatt. Boende i Malmö, Helsingborg och Lund gör 40 % av sina resor med bil, medan boende på landsbygden (utanför tätort) gör mer än 80 % av sina resor med bil.

Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna är dubbelt så hög bland boende i de tre största städerna (33 %) som genomsnittet bland övriga invånare (16 %) – se bilaga 2, figur B2-3.

## Kollektivtrafikbarometern



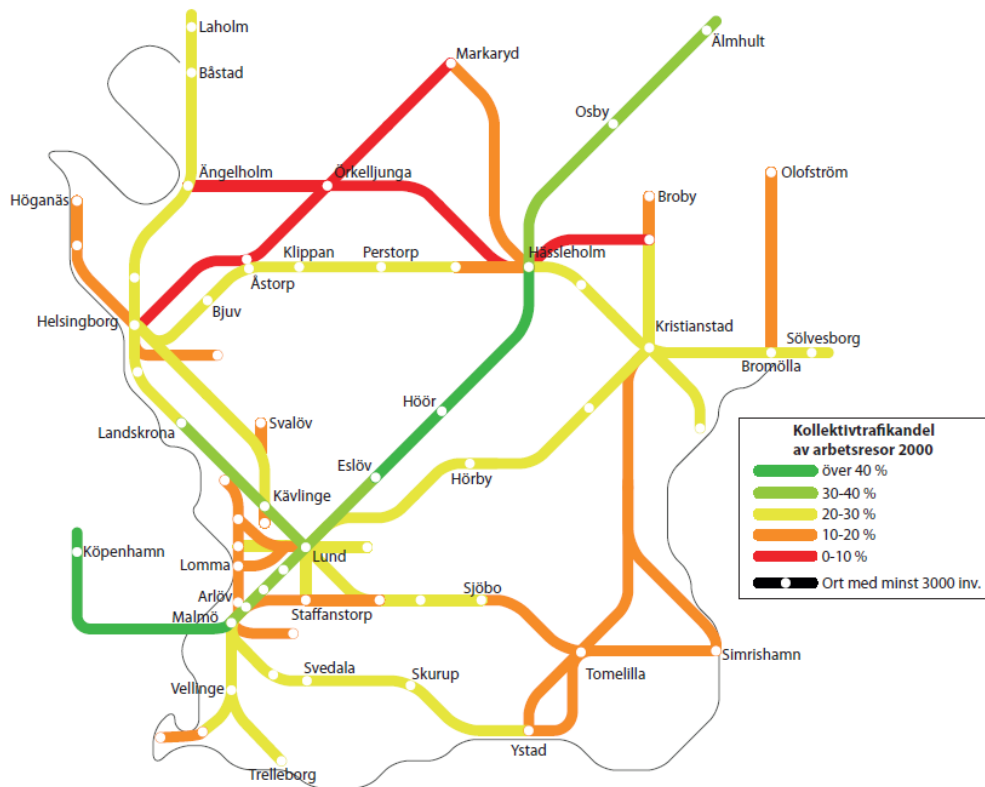
Figur 3-7. Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna enligt resvaneundersökningarna 2000, 2007 och 2013, respektive enligt Kollektivtrafikbarometern 2009–2014.

Kollektivtrafikbarometern ger en skattning av kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna som är i samma storleksordning som i de större resvaneundersökningarna, men några procentenheter högre. Urvalet i Kollektivtrafikbarometern är 9 000 personer per år. Resvaneundersökning för Skåne 2013 baseras på knappt 26 000 ifyllda enkäter. Metoderna skiljer sig också åt, vilket skulle kunna förklara skillnaderna i resultatet.

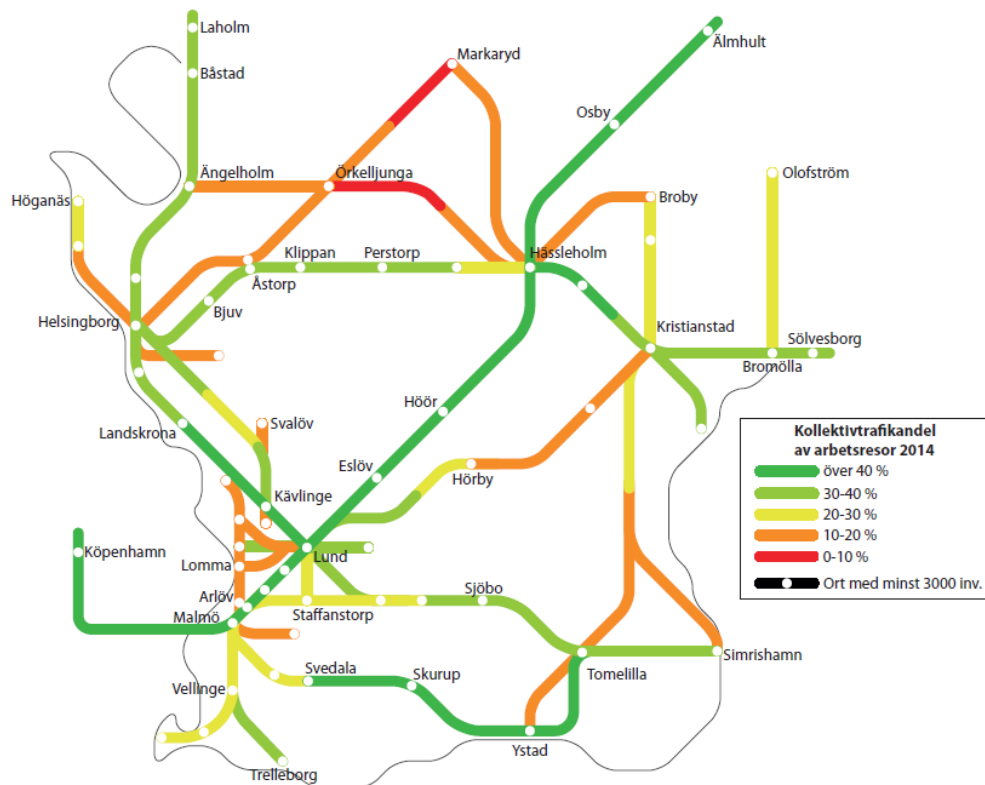
Kollektivtrafikbarometern uppvisar relativt stora fluktuationer i resultatet, vilket innebär en risk för att skillnader mellan enstaka år kan övertolkas. Ökningen 2010-2011 (från 21,5 % till 25,6 %) skulle exempelvis kräva att antalet bilresor minskat med nästan 20 % mellan dessa år, vilket är osannolikt.

Slutsatsen är ändå att Kollektivtrafikbarometern fungerar som indikator för målet om ökad kollektivtrafikandel – resultatet är i rätt storleksordning. Däremot kan resultaten inte användas för att tolka skillnader mellan enstaka år.

### 3.2 Regionala resor



Figur 3-8. Kollektivtrafikens andel av arbetsresor i det regionala huvudlinjenätet 2000.



Figur 3-9. Kollektivtrafikens andel av arbetsresor i det regionala huvudlinjenätet 2014.

Kollektivtrafikens andel av arbetsresorna har grovt beräknats genom att med utgångspunkt från 2000 års värden lägga till bilresandeökningen (alla resänder) och kollektivtrafikresandeökningen (alla resänder). Sedan har nya marknadsandelar räknats fram.

När arbetsresornas kollektivtrafikandelar fördelas på stråk syns tydliga förändringar 2000-2014. Generellt är det stora ökning, särskilt i tågstråken. 2014 har alla tågstråk blivit gula eller gröna (minst 20 % marknadsandel) utom Hässleholm-Markaryd, där tågtrafiken är alldeles nyinrättad. Största förbättringen har skett i tågstråket Ystad-Tomelilla, där kollektivtrafikens andel ökat från 10-20 % till över 40 %. Förbättringarna har varit störst i de glesare befolkade delarna av Skåne.

Det enda stråk där kollektivtrafikens andel minskat är Hörby-Kristianstad, vilket beror på att en del bussresor Malmö/Lund-Kristianstad flyttat över till tåg i och med Citytunnelns öppnande och kortare tågrestider.

För utbildningsresor har det inte varit möjligt att stråkvis beräkna kollektivtrafikandelen.<sup>4</sup>

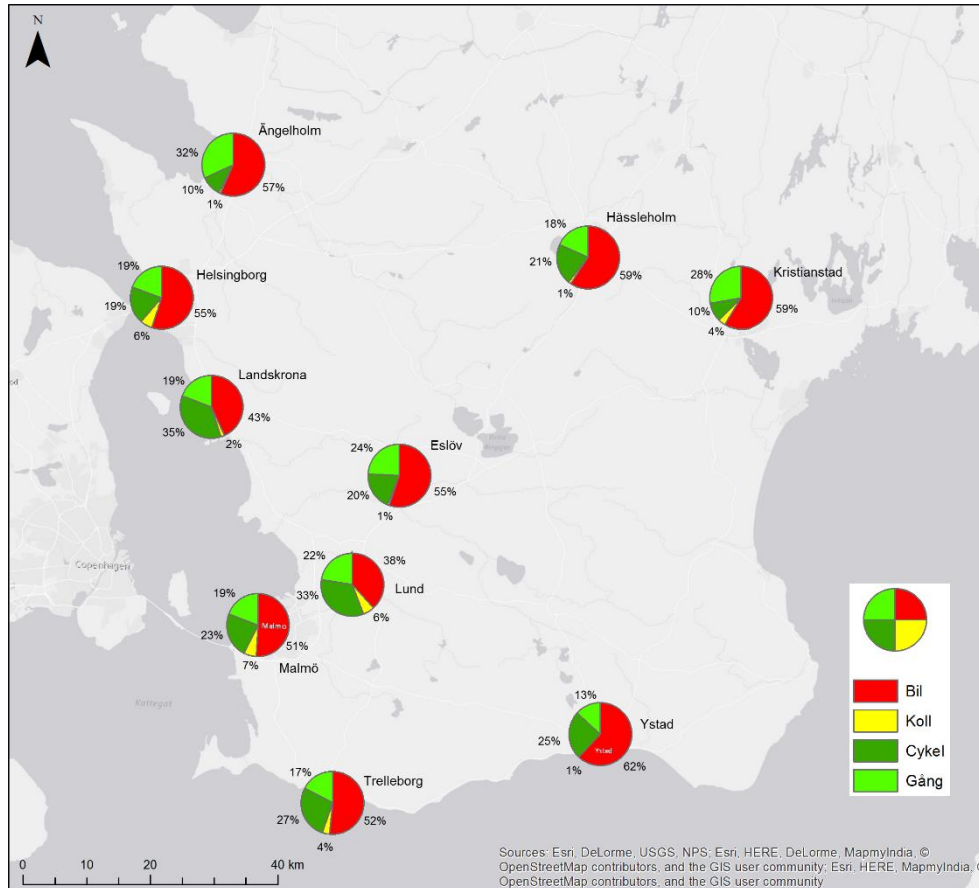
Inte heller för tjänsteresor har det varit möjligt att göra någon detaljerad geografisk fördelning. Något som dock är tydligt i den regionala trafiken är att tåg attraherar tjänsteresenärer i större utsträckning än buss.<sup>5</sup>

<sup>4</sup> Alla skolor har inte tillgängliga klasslistor med elevernas bostadsorter och Skolverket har ingen statistik där bostadsorten går att utläsa. Från RVU 2013 finns kollektivtrafikandelar, men dessa siffror går inte att bryta ner på enskilda stråk.

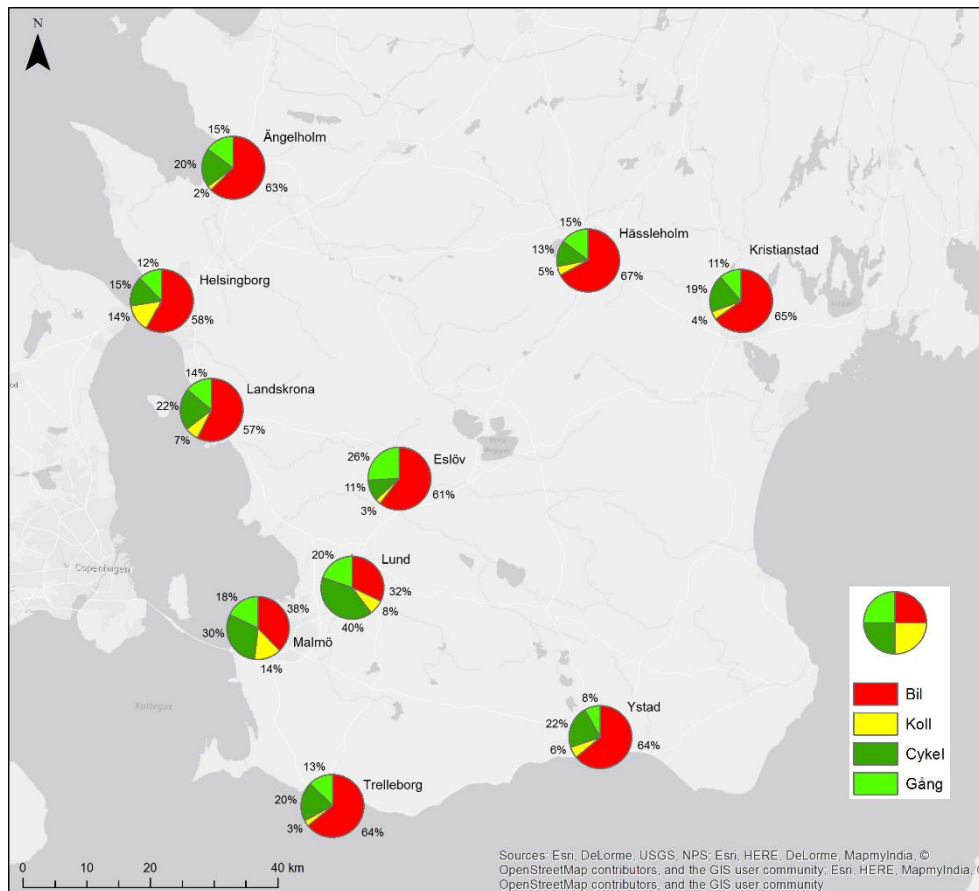
<sup>5</sup> 6 % av tjänsteresorna sker med tåg och 4 % med buss.

### 3.3 Stadstrafik

Färdmedelsandelar i stadstrafiken har beräknats via materialet från resvaneundersökningarna 2000 och 2013. Andelarna avser resor inom respektive kommun med en längd på max 10 km.



Figur 3-10. Färdmedelsandelar av totalresandet för resor inom respektive stadsbusstad 2000 (egentligen 1995-2001). I de mindre städerna baseras andelarna på ett relativt litet statistiskt underlag, vilket medför stora osäkerheter.



Figur 3-11. Färdmedelsandelar av totalresandet för resor inom respektive stadsbusstad 2013. I de mindre städerna baseras andelarna på ett relativt litet statistiskt underlag, vilket medför stora osäkerheter.

I städerna har kollektivtrafikandelen av totalresandet ökat kraftigt, särskilt i Malmö och Helsingborg där det rör sig om en fördubbling. Kristianstad är den enda staden där kollektivtrafikandelen ligger still. Bilresandet har minskat påtagligt i Lund och Malmö, men gått upp i övriga städer. Gång- och cykeltrafiken har ökat i Malmö och Lund, men minskat i övrigt.

Särskilt i de mindre städerna är det statistiska urvalet begränsat. Där får slutsatser som grundas på enskilda värden dras med viss försiktighet.

I Malmö är kollektivtrafikens andel av arbetspendlingen 16 %<sup>6</sup>, vilket ligger mycket nära genomsnittet för Skåne (15 %). Även Helsingborg med 14 %<sup>7</sup> ligger nära Skånesnittet. Lund har en betydligt lägre kollektivtrafikandel med 10 %<sup>8</sup> liksom småstäderna, som har 9 %.<sup>9</sup>

För Skåne som helhet är kollektivtrafikandelen av utbildningsresorna 48 %.<sup>10</sup> I Malmö är andelen 39 %, medan den är 53 % i Helsingborg och 17 % i Lund. Den

<sup>6</sup> I Malmö är bilandelen av arbetspendlingen 36 %, cykel 36 %, gång 9 % och övrigt 2 %.

<sup>7</sup> I Helsingborg är bilandelen av arbetspendlingen 57 %, cykel 20 %, gång 8 % och övrigt 1 %.

<sup>8</sup> I Lund är bilandelen av arbetspendlingen 37 %, cykel 39 %, gång 14 % och övrigt 0 %.

<sup>9</sup> Till småstäderna räknas Eslöv, Hässleholm, Kristianstad, Landskrona, Trelleborg, Ystad och Ängelholm. Bilandelen av arbetspendlingen är 59 %, cykel 22 %, gång 8 % och övrigt 2 %.

<sup>10</sup> 32 % buss och 16 % tåg.

låga andelen i Lund kan förklaras av många studenter som till stor del använder cykel (66 %). I småstäderna är andelen 45 %.

Kollektivtrafikens andel av tjänsteresorna är låg i hela Skåne (11 %), vilket är särskilt tydligt i städerna. Malmö ligger precis under genomsnittet för Skåne med 9 %.<sup>11</sup> Övriga städer ligger ännu lägre med Helsingborg 6 %<sup>12</sup>, Lund 7 %<sup>13</sup> och småstäderna 1 %.<sup>14</sup>

För övriga resärenden är kollektivtrafikandelen relativt låg i hela Skåne (15 %). Liksom för tjänsteresor är andelen ännu lägre än genomsnittet i städerna; Malmö har 13 %<sup>15</sup>, medan Helsingborg har 12 %<sup>16</sup>, Lund 8 %<sup>17</sup> och småstäderna endast 3 %.<sup>18</sup>

<sup>11</sup> I Malmö är bilandelen av tjänsteresorna 63 %, cykel 20 %, gång 6 % och övrigt 2 %.

<sup>12</sup> I Helsingborg är bilandelen av tjänsteresorna 78 %, cykel 6 %, gång 10 % och övrigt 0 %.

<sup>13</sup> I Lund är bilandelen av tjänsteresorna 60 %, cykel 20 %, gång 7 % och övrigt 6 %.

<sup>14</sup> I småstäderna är bilandelen av tjänsteresorna 84 %, cykel 8 %, gång 7 % och övrigt 1 %.

<sup>15</sup> I Malmö är bilandelen av övriga resor 42 %, cykel 23 %, gång 21 % och övrigt 1 %.

<sup>16</sup> I Helsingborg är bilandelen av övriga resor 65 %, cykel 10 %, gång 13 % och övrigt 1 %.

<sup>17</sup> I Lund är bilandelen av övriga resor 60 %, cykel 20 %, gång 7 % och övrigt 6 %.

<sup>18</sup> I småstäderna är bilandelen av övriga resor 72 %, cykel 12 %, gång 12 % och övrigt 1 %.

### 3.4 Fallstudier

Tabell 3-1 redovisar kollektivtrafikens andel i utvalda stråk, år 2000 respektive 2014. Till skillnad från de redovisade kollektivtrafikandelarna i avsnitt 3.2 byggs beräkningarna i detta fall på en direkt jämförelse av antal kollektivtrafikresor och antal bilresor som passerar respektive delsträcka. Syftet med fallstudierna var att utgöra en kontroll av rimligheten i de beräknade kollektivtrafikandelarna i övriga delar av länet.

Att just dessa stråk har valts ut beror på att de har liten genomfartstrafik, vilket gör att Trafikverkets trafikflödesräkningar och Skånetrafikens resanderäkningar här med större säkerhet kan antas visa resandet inom respektive stråk. Fallstudierna pekar på en tydlig ökning av kollektivtrafikens andel av totalresandet, mellan 10 % och 80 % i de olika fallstudierna (i genomsnitt omkring +30 %). Detta är något högre än den 20-procentiga ökning som beräknats för kollektivtrafikens andel av arbetspendlingen i länet som helhet, en ökning som därför får anses rimlig.

Tabell 3-1. Kollektivtrafikens andel av totalresandet i utvalda stråk, år 2000 (egentligen 1995-2001) respektive 2014.

Stråk	Delsträcka	Kollektivtrafikens andel av totalresandet 2000	Kollektivtrafikens andel av totalresandet 2014
Malmö - Falsterbo	Malmö - Tygelsjö	11 %	15 %
	Tygelsjö - Vellinge	11 %	14 %
	Vellinge - Höllviken	9 %	14 %
	Höllviken - Ljunghusen	5 %	10 %
	Ljunghusen - Skanör	6 %	10 %
Lund - S Sandby <sup>19</sup>	Lund - S Sandby	25 %	31 %
Mölle - Helsingborg	Mölle - Höganäs	4 %	4 %
	Höganäs - Lerberget	9 %	11 %
	Lerberget - Viken	16 %	19 %
	Viken - Helsingborg	13 %	15 %
Kristianstad - Åhus	Kristianstad - Rinkaby	10 %	11 %
	Rinkaby - Åhus	9 %	11 %
Öresundsbron	Öresundsbron	57 %	63 %

<sup>19</sup> Mellan Lund och Södra Sandby är cyklingens andel av totalresandet inte försumbar, och den har därför inkluderats i beräkningarna för detta stråk. Räkningar av cykeltrafiken pekar dock på att dess andel av det totala resandet minskat från 14 % år 2000 till 5 % år 2014, en minskning med drygt 60 %. Cyklandet i detta stråk har minskat i absoluta tal ända sedan 1992 då de första cykelräkningarna gjordes.

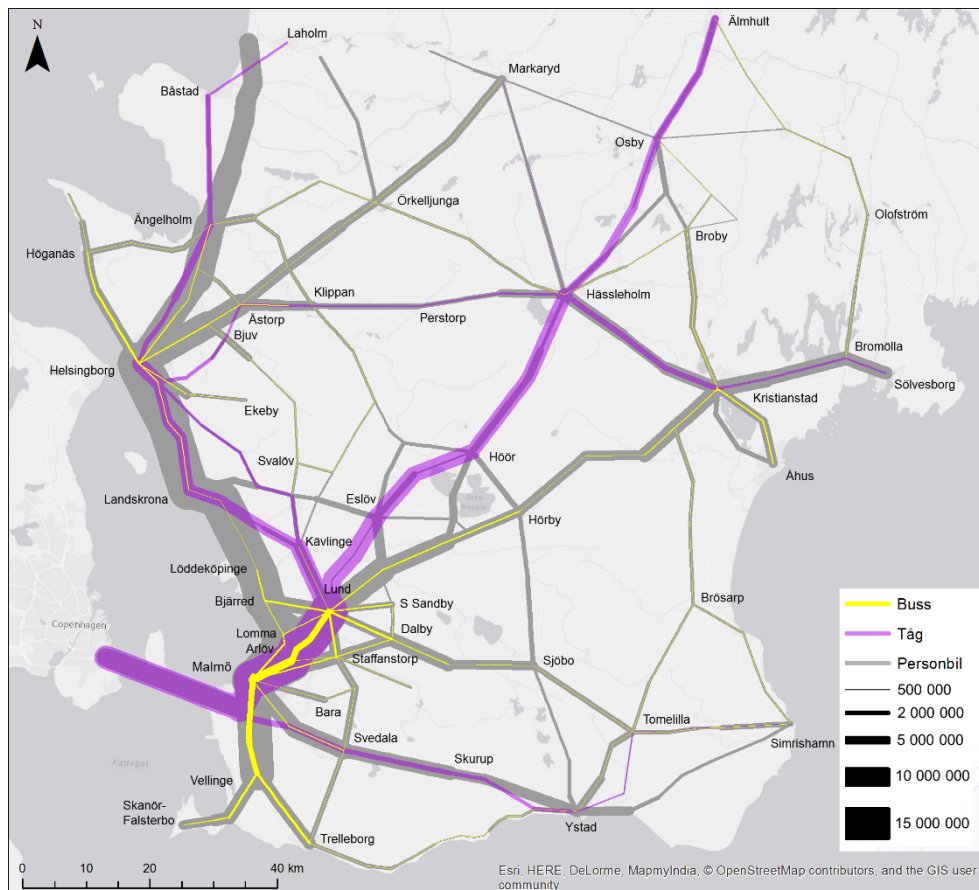


## 4. Potential

I detta avsnitt redovisas några kartor som ger ytterligare underlag för att bedöma kollektivtrafikens ökningspotential i olika delområden och olika stråk i Skåne:

- ▶ Resflöden, som visar volymen av regionala (och interregionala) resor i olika stråk i Skåne.
- ▶ Påstigningar per invånare och år, som speglar användningen av kollektivtrafik i Skånes 57 tätorter med minst 3 000 invånare.
- ▶ Resor lördag-söndag jämfört med vardag i tätorter respektive i stråk, som indikerar hur pass väl kollektivtrafiken används för fritidsresor i förhållande till arbetsresorna.

### 4.1 Resflöden

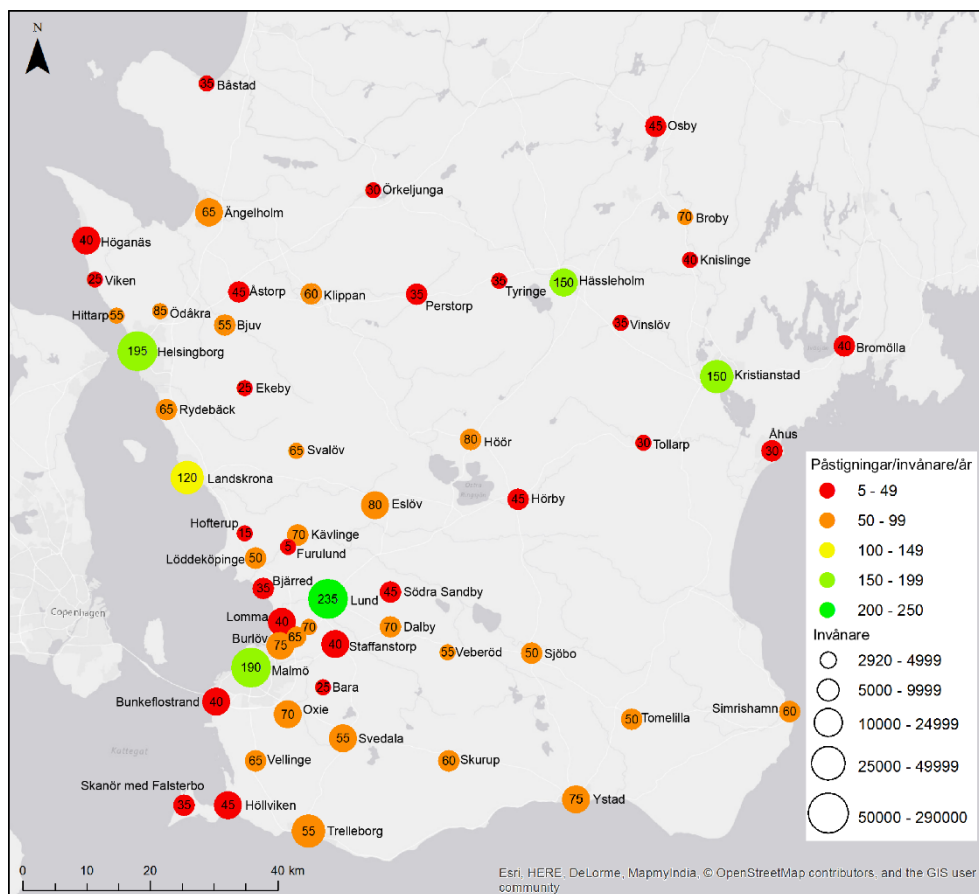


Figur 4-1. Resflöden med bil och kollektivtrafik i Skåne 2014, exklusive transittrafik (resor/år). Utöver det som visas i kartan finns ett stort antal mindre resflöden i det finmaskiga vägnätet. Kartan visar dock samtliga större resflöden i Skåne, även utanför kollektivtrafikens huvudlinjenät. I stråket Köpenhamn-Malmö-Lund är resandet med bil och tåg ungefär lika stort. Källa: Skånetrafikens biljettstatistik och resanderäkningar samt Trafikverkets uppmätta/beräknade bilflöden uppräknade med medelbeläggningen per personbil (1,33 personer)

När resflödena fördelas på stråk framgår tydligt att biltrafiken i de flesta fall är dominerande. Undantaget är Köpenhamn-Malmö-Lund, där kollektivtrafiken är ungefär lika stor. Södra stambanan Lund-Hässleholm-Smålandsgränsen är det enda större stråk där kollektivtrafiken är klart större än bilen. Busstrafiken är störst på avstånd under 3 mil närmast de större städerna, men kollektivtrafikandelarna är ändå låga där det saknas tågtrafik.

De största resflödena finns utmed västkusten. Detta understryker vikten av fortsatt utbyggnad av Västkustbanan, för att kunna flytta över resor från väg till järnväg.

## 4.2 Påstigningar per invånare och år



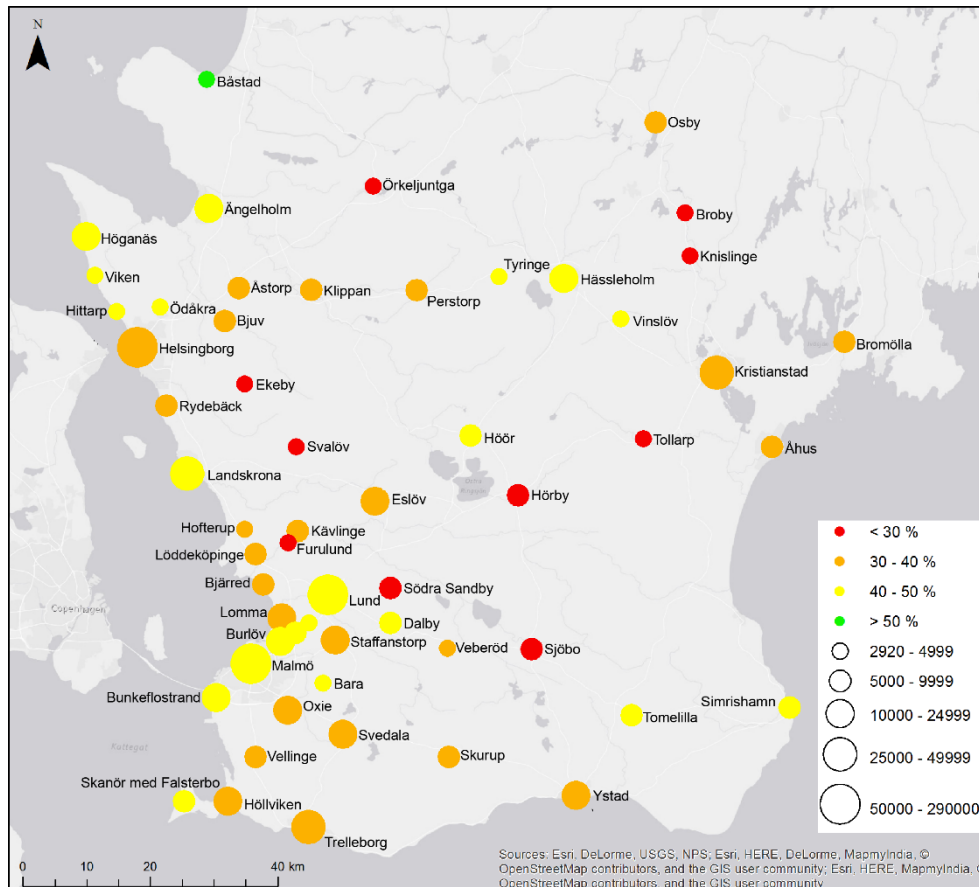
Figur 4-2. Antal påstigningar per invånare och år i tätorter med minst 3 000 invånare.

Den ort i Skåne som har störst antal påstigningar per invånare och år är Lund. Även Helsingborg och Malmö har höga värden. Lunds höga värde beror på ett stort regionalt resande, medan stadstrafiken är dominerande i både Helsingborg och Malmö. Kristianstad och Hässleholm ligger också högt. I Hässleholms fall förklaras det höga värdet av de många bytesresorna på järnvägsstationen. Sedan är det en fallande skala, där det finns en tydlig koppling mellan ortsstorleken och kollektivresandet.

Trelleborg är den av de 10 stadsbusstäderna som ligger klart lägst. Trelleborg är också den enda av dessa städer som saknar tågtrafik 2014. Även övriga större tätorter utan tågtrafik ligger lågt; Staffanstorp, Höganäs, Lomma, Höllviken och

Bunkeflostrand. De två orter som ligger lägst är båda belägna i sydvästra Skåne; Furulund och Hoftorup. I Furulunds fall är det säkert så att många tar sig med cykel eller bil till Kävlinge, vilket istället höjer Kävlinges värde.

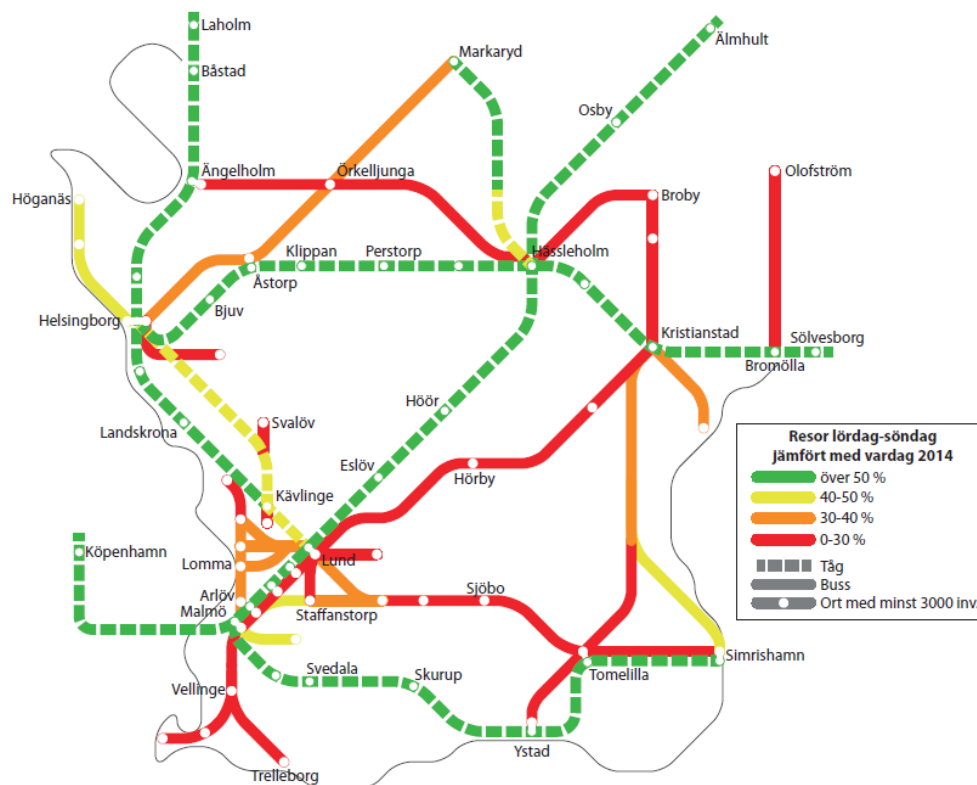
### 4.3 Resor lördag-söndag jämfört med vardag



Figur 4-3. Antal påstigande i orter med över 3 000 invånare lördag-söndag (genomsnitt) jämfört med en vardag 2014.

Ett stort helgresande i förhållande till vardagsresandet är en indikator på hur bra kollektivtrafiken är på att attrahera fritidsresor. Den ort som har högst andel är Båstad, där resorna lördagar och söndagar är drygt hälften så många som på vardagar. Andra orter som ligger relativt högt är Malmö-Lund inklusive mellanliggande orter samt städerna Landskrona, Höganäs, Ängelholm och Hassleholm. Tomelilla, Simrishamn och Höör har också relativt höga värden trots att orterna är lite mindre och ligger långt från de större städerna.

Enligt Resvaneundersökning för Skåne 2013 ligger genomsnittet för alla resor på ca 70 % så många resor en genomsnittlig lördag-söndag jämfört med en vardag. Kvoten är, som framgår av kartan ovan, väsentligt lägre i kollektivtrafiken. Kollektivtrafikens marknadsandel är alltså lägre för lördags- och söndagsresor än för vardagsresor.



Figur 4-4. Antal resor lördag-söndag (genomsnitt) jämfört med en vardag 2014.

I kartan ovan redovisas helgresandet i förhållande till vardagsresandet fördelat på stråk. Den visar att det genomgående är tågrelationerna som ligger högst. Värdena är påfallande låga i de långa busstråken, som ofta trafikeras med SkåneExpressen.

#### 4.4 Slutsatser

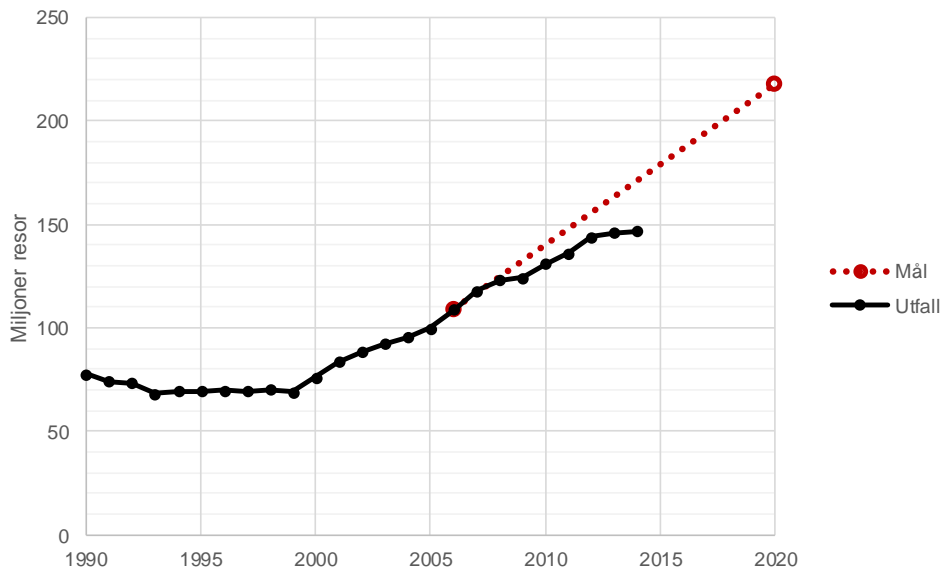
I grova drag kan man dra följande generella slutsatser kring potentialen:

- ▶ Till synes stor ökningspotential i de korta resrelationerna kring de största städerna (stora resflöden, låg marknadsandel för samtliga ärendetyper utom utbildningsresor). Exempelvis Malmö-Vellinge/Trelleborg, Malmö-Lomma och Helsingborg-Höganäs.
- ▶ Över hälften av alla bilresor är kortare än 10 km. Satsningar på kollektivtrafik, gång och cykel i städerna behövs (gäller alla resärenden).
- ▶ De största resflödena finns utmed Västkusten och i de tre största städerna. Utvecklingen här är avgörande för möjligheterna att nå målen (gäller alla resärenden).
- ▶ Stor potential för ökat fritidsresande med kollektivtrafik, i synnerhet i busstrafiken.

## 5. Scenarier för 2020 och 2030

### 5.1 220 miljoner resor år 2020

Målet om fördubblat antal resor 2020 jämfört med 2006 innebär att resandeökningen behöver ta fart igen efter att ha mattats av de senaste åren. Målet innebär en ökning på drygt 5 % per år i genomsnitt 2006–2020. Hittills (2006–2014) har ökningen varit knappt 4 % per år, vilket innebär att takten måste öka till 7 % per år mellan 2015 och 2020 för att målet ska nås. Detta är i nivå med de första åren på 2000-talet; genomsnittlig ökning mellan 1999 och 2006 var 7 % per år.



Figur 5-1. Målet om fördubblat antal resor 2020 jämfört med 2006 innebär att resandeökningen behöver ta fart igen efter att ha mattats av under de senaste åren. Jämfört med 2014 innebär målet ungefär en 50-procentig ökning till 2020.

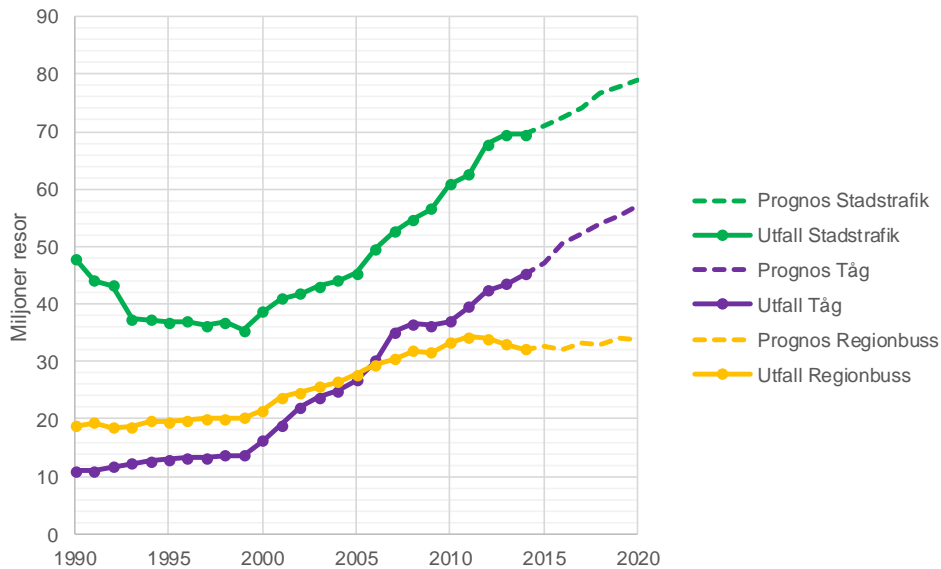
Totalt sett krävs en 50-procentig ökning av antalet kollektivtrafikresor från 2014 till 2020 för att fördubblingsmålet ska uppnås.

För att se hur långt man når med de åtgärder som finns i nuvarande Trafikförsörjningsprogram har resandet prognosticerats<sup>20</sup> för var och en av dessa åtgärder fram till 2020. Den fulla effekten av åtgärderna antas inte inträffa momentant, utan först på några års sikt<sup>21</sup>. Utöver resandeökning på grund av de åtgärder som genomförs enligt Trafikförsörjningsprogrammet antas att resandet ökar i takt med prognosticerad befolkningsökning, det vill säga att tillkommande invånare

<sup>20</sup> Prognoserna har gjorts dels med hjälp av resandestatistik i de fall åtgärden (eller liknande åtgärder) redan genomförts, dels med hjälp av elasticitetsberäkningar för standardförändringar i form av ändrad restid, turutbud o.s.v. I några fall (t.ex. för regionalt superbusskoncept) har bedömningarna gjorts mycket grovt, eftersom åtgärdernas omfattning ännu är oklar.

<sup>21</sup> Baserat på sammanställningen av antal resor per stråk görs antagandet att 50 % av resandeökningen sker första året efter genomförandet, 30 % sker andra året, 15 % sker tredje året och resterande 5 % sker det fjärde året efter genomförandet.

i genomsnitt reser kollektivt i samma utsträckning som nuvarande befolkning. Detta motsvarar en resandeökning på ca 1 % per år (totalt 6 % från 2014 till 2020).



Figur 5-2. Antal resor med kollektivtrafik per år i Skåne 1990–2014 och prognos för 2015–2020 med de åtgärder som listas i Trafikförsörjningsprogrammet.

Prognosen påvisar en relativt stark ökning av tågresandet (+26 %), en måttlig ökning av stadstrafikresorna (+14 %), medan regionbussresandet i princip ligger kvar på samma nivå som 2014 (+5 %). Anledningen till den stora skillnaden mellan tåg och regionbuss är i viss mån att åtgärderna i Trafikförsörjningsprogrammet är något kraftfullare på tågsidan, men framförallt beror det på att resor flyttas över från buss till tåg. Pågatåg på Trelleborgsbanan, Marieholmsbanan, Söderåsbanan och Lommabanan är exempel på satsningar som innebär stora överflyttningar. Även spårväg i Lund ger minskat regionbussresande, när resor som idag sker lokalt med regionbussar på Lundalänken flyttas över till spårvägen.

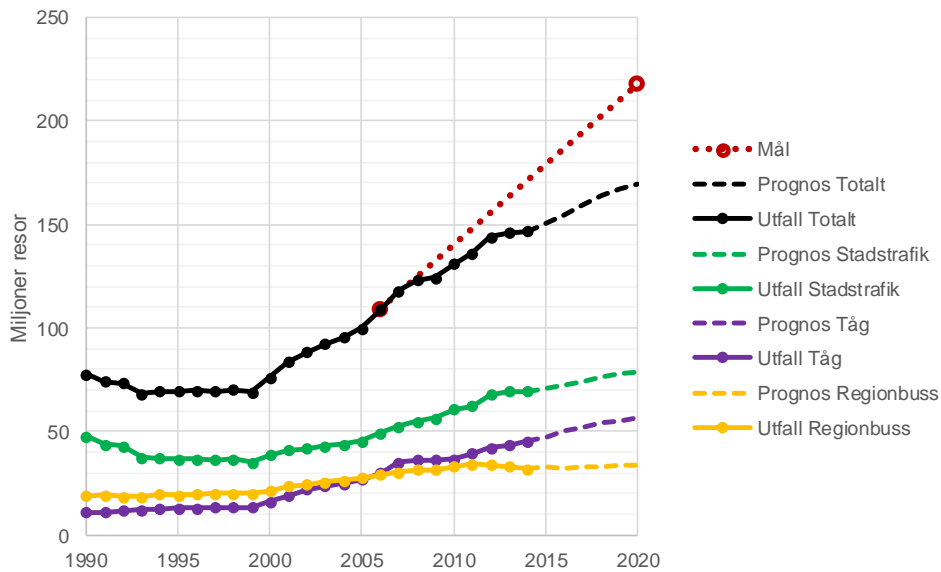
Om man bortser från överflyttningseffekter, och bara tittar på nettoökningar av olika åtgärder, så är det snarare stadstrafiken som är underrepresenterad bland åtgärderna<sup>22</sup>, trots satsningar på nya stadsexpresslinjer i Malmö och Helsingborg och spårväg i Lund.

Sammanlagt ger prognosen en ökning av kollektivtrafikresandet på 16 % från 2014 till 2020<sup>23</sup>, vilket betyder 170 miljoner resor totalt. Den genomsnittliga ökningstakten är 2-3 % per år.

Jämfört med 2006 blir det 56 % ökning till år 2020, vilket innebär att man når lite drygt halvvägs till fördubblingsmålet med planerade åtgärder.

<sup>22</sup> Exklusive överflyttningseffekter och folkökning: stadstrafik +7%, regionbuss +11 %, tåg +15 %.

<sup>23</sup> Om man bortser från befolkningsökningen beräknas åtgärderna ge en ökning av antalet resor med 9 %.



Figur 5-3. Sammanlagd resandeökning enligt prognosen i förhållande till fördubblingsmålet.

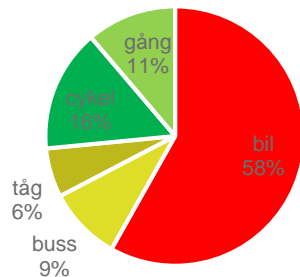
## 5.2 40 % kollektivtrafikandel 2030

Innebörden av målet om 40 % kollektivtrafikandel, mätt i antal kollektivtrafikresor, beror på bil- cykel- och gångtrafikens omfattning vid denna tidpunkt. Den sammanlagda trafikökningen har stor betydelse för möjligheterna att nå 40 % marknadsandel; ju högre sammanlagd trafikökning, desto större utmaning blir det att nå detta kollektivtrafikmål. Här görs följande antaganden (i linje med Region Skånes utkast till Transportstrategi 2050):

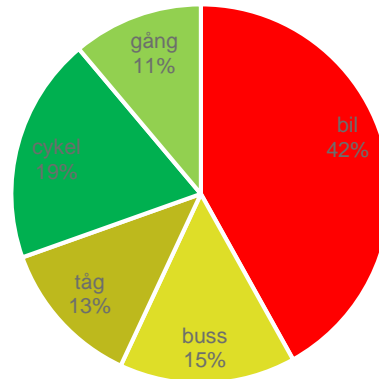
- ▶ Befolkningsökning i Skåne till 1,5 miljoner invånare 2030 (1,3 miljoner 2014).
- ▶ Samma antal motoriserade resor per person och dag 2030 som 2013. Där emot ökar det totala antalet resor per person och dag genom ökat cyklande. Som jämförelse kan nämnas att mellan 2000 och 2013 ökade antalet motoriserade resor per person i Skåne med ca 3 %.<sup>24</sup>

<sup>24</sup> Kollektivtrafiken + biltrafiken ökade med ca 16 % (fördubblat kollektivtrafikresande och ca 7 % ökat bilresande) medan folkmängden ökade med 13 %.

Färdmedelsfördelning  
Antal delresor 2013



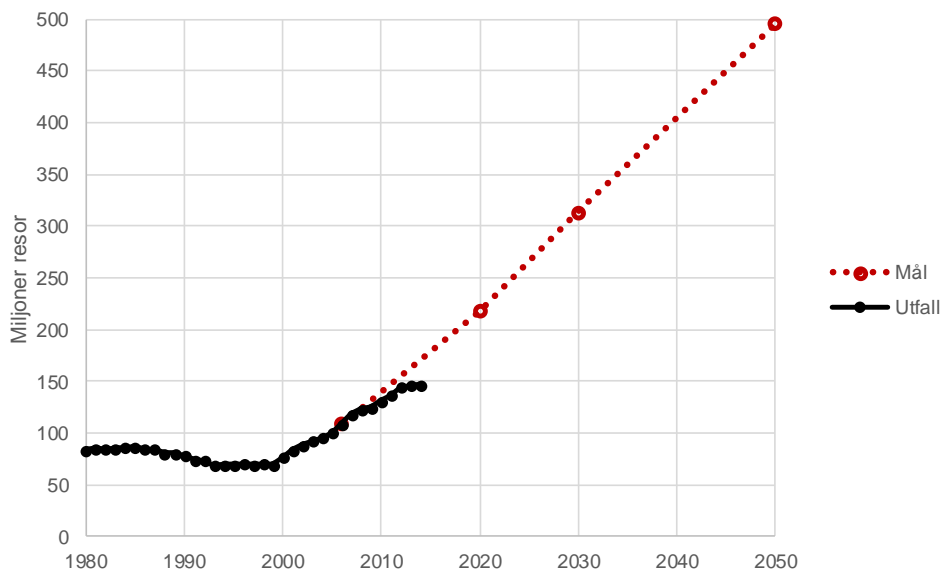
Färdmedelsfördelning  
Antal delresor, mål 2030



Figur 5-4. Färdmedelsfördelning 2013 och mål för 2030 med förutsättningar enligt ovan. År 2030 är 40-procentsmålet uppfyllt. Cirkelarnas storlek är proportionell mot det totala antalet resor.

Detta scenario innebär drygt dubbelt så många kollektivtrafikresor 2030 som 2014, närmare bestämt en ökning med 115 %.

Med utblick vidare mot 2050 kan en målsättning vara en tredjedel bilresor, en tredjedel kollektivtrafikresor och en tredjedel gång- och cykelresor (i linje med Region Skånes utkast till Transportstrategi 2050). Således att kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna ökar till 50 %. Med en fortsatt befolkningsökning, till 1,8 miljoner invånare 2050, och antagande att antalet motoriserade resor per person och dag fortsatt är konstant betyder detta att antalet kollektivtrafikresor mer än tredubblas jämfört med 2014.



Figur 5-5. Resandeutveckling i Skånes kollektivtrafik 1980-2014 och mål för 2020, 2030 och 2050 med förutsättningar enligt ovan. I grova drag innebär målen i detta scenario en 50-procentig ökning av antalet kollektivtrafikresor till 2020, drygt en fördubbling till 2030 och drygt en tredubbling till 2050, jämfört med 2014.



## 6. Strategier för att nå målen

---

I detta kapitel beskrivs övergripande vilka åtgärder som krävs för att nå målen om fördubblat resande till 2020 och 40 % marknadsandel 2030. Analysen görs i två delar, där del 1 innebär att analysera behovet av kapacitet i kollektivtrafiksystemet för att kunna erbjuda plats till alla nya resenärer. Del 2 är analys av åtgärder som ökar kollektivtrafikens attraktivitet (eller minskar biltrafikens), det vill säga för att locka nya resenärer. I första hand fokuseras på åtgärder som flyttar över bilresor till kollektivtrafik.

### 6.1 Kapacitetsbehov

Kapacitetsanalysen syftar till att pröva vilka möjligheterna är för ett kraftigt ökat kollektivresande i Skåne. I första hand görs en bedömning av om det går att fördubbla nuvarande resande, vilket ungefär är vad som är aktuellt till år 2030 enligt Region Skånes målsättningar. Även förutsättningarna för ytterligare ökning diskuteras. Samma ökning antas i alla studerade stråk.

Kritiskt för att kunna klara kraftiga resandeökningar är situationen under maxtimmen. I de flesta fall är maxtimmen in mot och i de större städerna kl 7-8 på vardagsmorgnar för både tåg och bussar. Under den senaste 25-årsperioden har andelen resor som sker under maxtimmen sjunkit efterhand som turutbudet under låg- och mellantrafiken har byggts ut. I till exempel tågstråken har andelen sjunkit från ca 12 % till ca 9 %. Andelen av resandet som sker i maxtimmen i maxriktningen bör kunna fortsätta minska. Rimliga mål kan vara till 8 % 2030 och 7 % 2050. Det innebär att det totala resandet kan öka något mer än vad som framgår av resonemangen nedan, vilka fokuserar på kapaciteten i maxtimmen.

#### Tåg

Skånes 20 mest belastade tågstråk har undersökts.<sup>25</sup> I varje utvalt snitt har antalet resor summerats dels per vardag, dels i maxtimmen i maxriktningen. Andelen av vardagsresandet som sker i maxtimmen i maxriktningen varierar mellan 5 % och 19 %. Lägst är det i snittet Hjärup-Lund och högst Bjärnum-Hässleholm. I de flesta fall ligger värdena mellan 6 % och 10 %.

I nuläget är kabinfaktorn<sup>26</sup> i maxtimmen i maxriktningen 46-81 %. Lägst är andelen i snittet Gantofta-Ramlösa, högst Stångby-Lund. I flertalet tunga pendlingsstråk i anslutning till de största städerna är kabinfaktorn 70-80 %. Eftersom resandet varierar mellan olika turer och mellan olika veckodagar, går det inte att komma högre utan att det uppstår stor trängsel på enskilda avgångar.

<sup>25</sup> Resanderäkningssiffror från hösten 2014 har använts.

<sup>26</sup> Kabinfaktorn är antalet resande dividerat med antalet sittplatser. Benämns även beläggingsgrad.

Ett första steg för att öka kapaciteten är att köra dagens tågantal så långa möjligt utan att plattformarna behöver förlängas.<sup>27</sup> Om enbart denna åtgärd genomförs skulle resandet i de flesta fall kunna ökas med ca 50 %. Det finns dock några undantag. I snittet Fjälkinge-Kristianstad kan bara köras enkelkopplade tåg på de korta plattformarna på Blekinge Kustbana. Där är redan kapacitetstaket nått (kabinfaktor är 78 %). I snittet Tomelilla-Ystad går bara ett tåg som kan vara max dubbelkopplat, vilket det är redan idag. Nuvarande kabinfaktor är 60 %. Där finns möjlighet att öka resandet max ca 25 % utan infrastrukturåtgärder.

I ett andra steg antas kapaciteten utökad genom att dels alla Öresundståg körs med trippelkopplade dubbeldäckare<sup>28</sup>, dels alla Pågatåg körs med trippelkopplade X61-fordon<sup>29</sup>. Förlängning av Pågatågen kräver utbyggda plattformar på alla stationer utom Trelleborg-Malmö-Landskrona-Helsingborg, där utbyggnad redan är gjord. Alla större stationer på Södra stambanan och Västkustbanan norr om Helsingborg har också tillräcklig längd. Med dessa plattformsåtgärder och tågförlängningar blir kapaciteten tillräcklig för ett fördubblat resande på alla bandelar utom Malmö-Köpenhamn. Om ett insatståg körs över bron utöver dagens sex tåg i timmen, räcker kapaciteten även där.<sup>30</sup>

I ett tredje steg kan antalet tåg utökas när 4-spåret Malmö-Lund är klart. Det rör sig dock bara om några ytterligare tåg per timme som är möjliga. Mellan Malmö och Köpenhamn kan kapaciteten ökas ytterligare om inga godståg körs kl 7-8 från Malmö till Köpenhamn. Nästa generation Pågatåg, som torde bli aktuella på 2030-talet, kan vara dubbeldäckare liksom Öresundstågen. Då kan även dessa ha 300 sittplatser, vilket är en ökning med ca 25 % jämfört med dagens X61-tåg. Med dessa åtgärder kan tågresandet öka 2½-3 gånger på alla järnvägar i Skåne. Ytterligare resandeökningar innebär att man på flera banor närmar sig gränsen för vad infrastrukturen klarar av utan kraftfulla utbyggnader.

Det bör noteras att kapacitetsanalysen baseras på genomsnittsvärden för maxtimmen. Enstaka avgångar har betydligt högre beläggning än genomsnittet, och därför kan t.ex. tvåvåningståg vara en lösning som behövs i vissa tidslägen redan 2020.

## Buss

För busstrafiken är kapacitetssituationen väsensskild från tågtrafiken. Linjekapaciteten är nästan aldrig en begränsning såvida inte de trafikerade vägarna är nära kapacitetstaket. Men blir det tätare turer per linje än ca var femte minut behövs likväl kapacitetsåtgärder för att trygga en god regularitet. Framkomligheten behöver förbättras i huvudstråken, främst i de fyra största städerna.

<sup>27</sup> Mellan Malmö och Köpenhamn har antagits att tre tåg under maxtimmen från Sverige till Danmark kan köras 4-kopplade, vilket innebär att vissa dörrar får låsas på korta stationer, t ex Triangeln och Nørreport. Detta innebär samtidigt att man måste vara aktsam på eventuella problem i form av t.ex. säkerhetskrav och förlängd uppehållstid på Triangeln och Nørreport. På Ystadbanan har räknats med kvartstrafik i maxtimmen mot Malmö sedan två nya mötesstationer har tagits i bruk.

<sup>28</sup> Dubbeldäckare antas ha 300 sittplatser, d v s ca 30 % högre kapacitet än dagens X31-tåg. En trippelkopplad dubbeldäckare antas vara 240 m lång, d v s samma längd som ett trippelkopplat X31-tåg. Mellan Ängelholm och Helsingborg antas turutbudet kunna utökas med ett Öresundståg per timme sedan dubbelspåret Ängelholm-Maria tagits i bruk.

<sup>29</sup> Mellan Ystad och Tomelilla har antagits halvtimmestrafik, vilket förutsätter en ny mötesstation på Österlenbanan

<sup>30</sup> Med 7 Öresundståg per timme finns likväl kvar två tidskanaler för godstrafiken.

Behovet av hållplatskapacitet ökar, men inte i samma takt som trafikökningen. Eftersom det är turutbudet som ökar snarare än antalet linjer, blir varje hållplats mer välutnyttjad. I viss utsträckning kommer ändå att behövas fler hållplatslägen. En trolig utveckling inom stadstrafiken är längre fordon – större andel led- och dubbelledbussar och på sikt spårvagnar – vilket ställer krav på längre hållplatslägen. I regionbusstrafiken är det inte troligt med längre fordon, däremot blir dubbeldäckare aktuella på vissa lite längre linjer, exempelvis Falsterbonäset-Malmö och Höganäs-Helsingborg. I övrigt får turutbudet byggas ut. Även om hållplatskapaciteten endast behöver utökas i begränsad utsträckning, kan det bli problematiskt på de största terminalerna – främst Malmö C, Södervärn, Värnhem, Helsingborg C, Lund C och Kristianstad C – där platsbristen är stor redan idag.

Störst kapacitetsproblem bedöms det bli i gatunätet i anslutning till de största terminalerna. Där är redan i nuläget stor trängsel. Delvis kan situationen förbättras genom att övrig fordonstrafik förbjuds, men bussar kommer ändå att vara i vägen för bussar. Inom städerna kommer satsningar på prioriterade stråk med ”stadsexpresser” och spårvägar att behövas.

### *Stadstrafik*

Vid en 50-procentig ökning av resandet behövs ”stadsexpresser” i Malmö till Kastanjegården och spårväg till Rosengård/Stenkällan. I Helsingborg behövs ”stadsexpress” Råå-Dalhem. I Lund behövs spårväg till Brunnsög på grund av stora exploateringar.

Vid en fördubbling av resandet behövs ”stadsexpresser” i Malmö till Västra Hamnen, Lindängen och Segevång och spårväg till Kastanjegården. I Helsingborg behövs spårväg mellan Råå och Dalhem.

För att klara ännu större ökning än en fördubbling kommer att behövas ”stadsexpresser” och så småningom spårväg på ytterligare en handfull linjer i Malmö. I Helsingborg behövs ytterligare ett par ”stadsexpresslinjer”. Spårvagnar kan initialt vara 30 meter långa och sedan förlängas till 40 meter när ytterligare kapacitet behövs. Spårvagnar klarar kapaciteten på de tyngsta stadslinjerna under överskådlig tid framöver.

### *Regiontrafik*

I den regionala trafiken behövs först större bussar, sedan satsningar på Pågatåg eller regional spårväg i de tyngsta stråken in mot de största städerna. För att klara en 50-procentig resandeökning behövs dubbeldäckare i ett antal stråk: Malmö-Lund (linje 171), Malmö-Falsterbonäset, Helsingborg-Höganäs, Lund-Dalby (-Simrishamn) och Malmö-Staffanstorp (-Sjöbo)<sup>31</sup>.

<sup>31</sup> Det finns ytterligare ett antal busstråk med stort resande, men där inriktningen är satsning på Pågatåg eller utveckling av kompletterande busslinjer i första hand: Malmö-Trelleborg (Pågatåg sedan december 2015), Helsingborg-Rydebäck-Landskrona (Pågatåg), Malmö-Lomma (Pågatåg 2020), Lund-Staffanstorp (utveckling av ny linje), Lund-S Sandby (utveckling av linje 155). Vid en fördubbling av resandet tillkommer också Kristianstad-Åhus, där inriktningen är utveckling av ny busslinje.

För att klara en fördubbling behövs Pågatåg eller regional spårväg i stråken Malmö-Falsterbonäset, Helsingborg-Höganäs och i Simrishamnsbanestråket närmst Lund och Malmö (Lund-Dalby och Malmö-Staffanstorp).

För att klara ännu större ökning än en fördubbling behövs spårtrafik av kapacitets-skäl i en större del av Simrishamnsbanestråket (Malmö/Lund-Veberöd) samt i stråken Lund-Staffanstorp och Lund-S Sandby. Dubbeldäckarbussar behövs i stråket Malmö/Lund-Hörby (-Kristianstad).

Tabell 6-1. Sammanfattning av åtgärder, utöver planerade infrastruktursatsningar, för att möta kapacitetsbehovet vid en 50-procentig ökning, en fördubbling respektive tredubbling av resandet jämfört med 2014. Grönmarkerade åtgärder ingår i Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2015 och kan genomföras enligt gällande tidsplaner. Gulmarkerade åtgärder ingår också, men behöver tidigareläggas.

+50 % resor (2020)	+100 % resor (2030)	+200 % resor (2050)
- Maxlängd på alla tåg	- Längre plattformar på många järnvägsstationer	- Kraftfulla infrastrukturåtgärder på flera banor
- Dubbeldäckare på de tyngsta regionbusslinjerna	- Tvåvånings Öresundståg	- Nya järnvägar eller regional spårväg ytterligare ett par stråk
- Spårväg i Malmö och Lund	- Ytterligare något Öresundståg över bron i rusningstid, vilket begränsar godstrafiken	- Ytterligare spårvägslinjer och "stadsexpresslinjer" i Malmö och "stadsexpresslinjer" i Helsingborg
- "Stadsexpresslinjer" i Malmö och Helsingborg	- Nya järnvägar eller regional spårväg i fyra stråk	
	- Ytterligare spårvägslinjer och "stadsexpresslinjer" i Malmö och spårväg i Helsingborg	

Kostnadsöverslag för respektive kapacitetsåtgärd tas upp i följande avsnitt.

## 6.2 Generella åtgärder för att höja kollektivtrafikens attraktivitet

Detta avsnitt innehåller en genomgång av åtgärder för att öka kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna till 2030. Detta omsätts till antal kollektivtrafikresor enligt scenariot som beskrivs i avsnitt 5.2. Planerade åtgärder enligt trafikförsörjningsprogrammet och folkökning till 2020 ingår inte här. Prognos för dessa åtgärder återfinns i avsnitt 5.1.

För varje åtgärd finns ett kostnadsöverslag, som tillsammans med potentialbedömningen ger en uppskattning av kostnadseffektiviteten (hög, medel eller låg). Om inte annat anges avser kostnadsöverslagen bruttokostnader, d.v.s. utan hänsyn till de ökade biljettintäkter som åtgärden bidrar till. Intäktsökningen vägs emellertid in i bedömningen av kostnadseffektivitet.

Åtgärderna nedan är i första hand sådana som går att påverka lokalt och regionalt, men ofta har man inte den fulla rådigheten. Åtgärder på statlig nivå beskrivs under en egen rubrik.

Valet av åtgärder är gjort med utgångspunkt från vad som diskuterats i Region Skåne, vad som brukar tas upp i kollektivtrafiklitteratur och egna erfarenheter. Åtgärdsomgången gör inte anspråk på att vara fullständig.

## Lokalisering av bostäder och verksamheter

Denna åtgärd ligger i gränslandet mellan sådana som Region Skåne respektive andra aktörer (främst kommunerna) har rådighet över. Resbenägenheten med kollektivtrafik blir ungefär dubbelt så hög vid stationsnära byggande (inom 600 m) som för genomsnittet av bebyggelsen.<sup>32</sup> I nuläget ligger en del av bebyggelsen i bra kollektivtrafiklägen och all nybebyggelse kommer aldrig att hamna i bra lägen. Med utgångspunkt från den prognosticerade folkökningen till 2030 (se avsnitt 5.2) och att hälften av all nybebyggelse ändras från dåligt till bra kollektivtrafikläge, blir resandeökningen **7 %** 2015-2030.

- ▶ **Kostnad:** Obetydlig om planeringen i god tid inriktas på detta. Ökade biljettintäkter inte inräknade (ingår till viss del i befintliga planer).
- ▶ **Kostnadseffektivitet:** **Hög**
- ▶ **Tidsperspektiv** för att nå resultat: Långt (ger full effekt först på lång sikt)

## Framkomlighet

Framkomlighetsförbättringar är en åtgärd med negativ potential, det vill säga görs inga åtgärder kommer framkomligheten att försämrans. I busstrafiken blir effekten av trafikökningar i vägnätet, hastighetssänkningar och andra trafiksäkerhetsåtgärder att framkomligheten successivt försämrans om inte förbättringsåtgärder (busskörfält, signalprioritering etc.) vidtas som fullt ut kompenserar för detta. Det behövs mycket kraftfulla åtgärder för att framkomligheten inte ska försämrans. Att uppnå påtagliga förbättringar jämfört med nuläget torde vara mycket svårt. Inför förra planomgången gjordes beräkningar som visade på ett investeringsbehov för busstrafiken på nästan 70 mkr/år i dagens penningvärde.<sup>33</sup>

I tågtrafik behövs omfattande framkomlighetsåtgärder i form av kapacitetsutbyggnader för att framkomligheten inte ska försämrans när tågtrafiken ökar. Dessa åtgärder har ett nära samband med ”Bättre punktlighet”, som beskrivs nedan. Smärre åtgärder, som inte finns upptagna som investeringar i den nationella planen, bedöms uppgå till ca 80 mkr/år, vilket ungefär motsvarar en ny mötesstation per år.<sup>34</sup>

- ▶ **Kostnad:** Ca 150 mkr/år (ingår till viss del i befintliga planer).
- ▶ **Kostnadsbärare:** Nationell plan, kommunerna.
- ▶ **Nödvändig åtgärd** för att resandeökningen inte ska mattas av.
- ▶ **Tidsperspektiv** för att nå resultat: Medel (kräver bl.a. investeringar)

<sup>32</sup> Stationsnærhedspolitikken i Hovedstadsområdet, By- og landskapsstyrelsen, Miljøministeriet (2002)

<sup>33</sup> Behov: kommunala vägar drygt 50 mkr/år, statliga regionala vägar drygt 10 mkr/år samt statliga nationella stamvägar drygt 2 mkr/år. Källa: Investeringsbehov i kollektivtrafik och järnväg, Skånetrafiken 2008-11-18 samt Behovsinventering av kollektivtrafikåtgärder på statliga vägar, Skånetrafiken 2009-04-16.

<sup>34</sup> Källa: Pott för järnvägsåtgärder i RTI-planen, Skånetrafiken 2009-04-16. I den PM:en angavs behovet till 4 mötespår under den 12-åriga planperioden. Behovet har ökat kraftigt när trafiken närmar sig kapacitetsgränsen. Kommande behov kan uppskattas till en ny mötesstation per år, vilket ungefär motsvarar 80 mkr/år.

## Bättre punktlighet

Punktligheten (+3 min) är i nuläget 86 % för stadsbuss, 82 % för regionbuss och 80 % för Pågatåg och Öresundståg.<sup>35</sup> Antalet försenade turer antas halveras, vilket kräver infrastrukturinvesteringar och bättre underhåll. Resandeförändringen för respektive trafikslag beräknas med följande förutsättningar:

- ▶ Medelförsening för försenade turer (antaganden): stadsbuss 6 min, regionbuss 8 min, Pågatåg 10 min och Öresundståg 10 min.
- ▶ Medelåktiden är: stadsbuss 20 min, regionbuss 25 min, Pågatåg 20 min och Öresundståg 30 min
- ▶ Viktning av förseningstid<sup>36</sup> jämfört med åktid: 4
- ▶ Åktidselasticitet<sup>37</sup>: -0,4

Med dessa förutsättningar beräknas resandet öka med ca **5 %** om förseningarna halveras.<sup>38</sup>

- ▶ Kostnad: 600 mkr/år<sup>39</sup> (ingår till viss del i befintliga planer).
- ▶ Kostnadsbärare: Nationell plan, RTI, kommunerna.
- ▶ Kostnadseffektivitet: **Medel**
- ▶ Tidsperspektiv för att nå resultat: Medel (kräver bl.a. investeringar)

## Taktrafik med knutpunktsupplägg

Takttidtabell (fasta minuttal) i lokal och regional trafik ökar resandet med 10-15 % jämfört med oregelbundna tidtabeller. Tågtrafiken har redan takttidtabeller, medan busstrafiken ofta har vad man skulle kunna kalla tidtabeller med ”halvtakt”, det vill säga fasta minuttal delar av dagen, som ofta varierar mellan hög- och lågtrafik. En övergång till konsekventa takttidtabeller (”heltakt”) borde kunna ge halv takttidtabellseffekt (5-7½ %). Antas drygt 6 % ökning för busstrafiken så blir det 4 ½ % ökning för all skånsk kollektivtrafik.

Knutpunktsupplägg, där turer ankommer och avgår i anslutning till hel och halv timme – för att möjliggöra byten i alla riktningar och skapa ett sammanhängande kollektivtrafiknätverk – bedöms ge ytterligare resandeökningar som är i samma storleksordning.<sup>40</sup> Sammantaget skulle då det skånska kollektivresandet kunna öka med **9 %** vid konsekvent genomförda takttidtabeller och knutpunkts- trafik.

<sup>35</sup> Källa: Hållbarhetsredovisning för Skånetrafiken 2014, sid 35. För Pågatågen har värdet sänkts från 88% till 80 % (samma som Ö-tågen) p g a väsentligt sämre punktlighet under 2015.

<sup>36</sup> Källa: KolTrast (2012)

<sup>37</sup> Källa: K2, Att styra mot ökad kollektivtrafikandel (2015)

<sup>38</sup> Pågatågen +6 % och övriga trafikslag +4 %

<sup>39</sup> Drift, underhåll och reinvesteringar av de svenska järnvägarna kostar ca 10 mrd kr/år. Anta att 1/10 är i Skåne = 1 mrd kr/år. Vidare antas att anslagen skulle behöva öka med 50 % för att halvera förseningarna. Då rör det sig om 500 mkr/år för järnvägen. På vägsidan rör det sig om mindre pengar, men kräver i gengäld hårda trafikregleringsåtgärder, t ex slopande av kantstensparkering längs bussarna körvägar, förbättrad signal-prioritering, skärpt övervakning av felparkerade bilar etc. En grov uppskattning är att kostnaden på vägsidan är 1/5 av kostnaden på järnväg = 100 mkr/år.

<sup>40</sup> Knutpunktstrafik i Sjöbo, som infördes i augusti och december 2014, hade ett år efter trafikstarten lett till 39 % resandeökning. I detta värde ingick också vissa turutbudsförbättringar.

- ▶ Kostnad: Obetydlig för själva tidtabellsomläggningen, dock kan investeringar krävas för uppsnabbning och bättre framkomlighet på vissa länkar, framför allt för tåg. Anta att investeringar krävs för 100 mkr/år. Ökade intäkter inte medräknade.
- ▶ Kostnadsbärare: Nationell plan, RTI, Region Skåne, kommunerna (ingår till viss del i befintliga planer).
- ▶ Kostnadseffektivitet: **Hög**
- ▶ Tidsperspektiv för att nå resultat: Kort

## Längre och högre tåg och bussar

Längre tåg, ledbussar, dubbelledbussar och tvåvåningsfordon kan i viss mån medge en komforthöjning, men är i första hand ett sätt att skapa utrymme för ökat resande. För att möjliggöra en fördubbling av resandet behövs tåglängder på uppemot 250 m (motsvarande trippelkopplade tågsätt i nuläget) på alla banor, vilket kräver plattformsförlängningar på ett stort antal Pågatågsstationer.

- ▶ Kostnad: Ca 800 mkr/år<sup>41</sup> (ingår till viss del i befintliga planer).
- ▶ Kostnadsbärare: RTI, Region Skåne.
- ▶ Motiveras av kapacitetsskäl; nödvändig åtgärd för att kunna möta ett ökat resande.
- ▶ Tidsperspektiv för att nå resultat: Medel (fordonsupphandlingar och nya avtal)

## Utökat turutbud i huvudlinjenätet under rusningstid

I tågtrafiken finns inte bankapacitet för särskilt många fler turer i högtrafik före 2030. I busstrafiken antas turutbudet ökas med 50 % i högtrafik. Med ett antagande om att 60 % av resandet sker i högtrafik och en turutbudselasticitet på 0,6 blir resandeökningen för busstrafiken 18 %. Utslaget på all trafik blir det **+11 %**.

- ▶ Kostnad: Ca 400 mkr/år (bruttokostnad) (ingår till viss del i befintliga planer). Kostnadstäckningsgraden kan antas vara ca 50 %, vilket innebär att underskottet ökar med ca 200 mkr/år (nettokostnad).<sup>42</sup>
- ▶ Kostnadsbärare: Region Skåne.
- ▶ Motiveras av kapacitetsskäl; nödvändig åtgärd för att kunna möta ett ökat resande.
- ▶ Tidsperspektiv för att nå resultat: Kort

<sup>41</sup> Längre tåg: 40 % av trafikprod i högtrafik x 22,4 milj fkm/år x 65 kr/fkm (kostnad inkl kapitalkostn för extra tågsätt) = 580 mkr/år. Större bussar: anta att 10 % av trafiken berörs x 40 % kostnadsökning x 68 milj fkm/år x 30 kr/fkm (mix stad region) = 80 mkr/år. Plattformförlängningar: 45 stationer innebär 3 per år under en 15-årsperiod. Antar genomsnittlig kostnad 50 mkr/station. Medianen ligger betydligt lägre, men på vissa stationer krävs omfattande åtgärder vilket drar upp genomsnittskostnaden. Investering totalt 150 mkr/år.

<sup>42</sup> Buss rusning: 50 % ökn x 80 % av busstrafiken i starka stråk (antagande) x 40 % av trafikprod i högtrafik x 68 milj fkm/år x 36 kr/fkm (dim turer) = 390 mkr/år. Kostnadstäckningsgraden antas vara lägre än genomsnittet då turutbudet i högtrafik är dimensionerande för fordonsflottan.

## Utökat turutbud i huvudlinjenätet utanför rusningstid

I tågtrafiken antas turutbudet i låg- och mellantrafik öka med 50 %. Med ett antagande om att 40 % av resandet sker i låg- och mellantrafik och en turutbudselasticitet på 0,6 blir resandeökningen för tågen 12 %. Utslaget på all trafik blir det +4 %.

I busstrafiken antas turutbudet ökas med 100 % i låg- och mellantrafik. Samma fördelning mellan högtrafik och låg-/mellantrafik som för tåg antages. Med turutbudselasticiteten 0,6 blir ökningen för busstrafiken 24 %, vilket utslaget på all trafik blir +15 %.

Sammantaget ger därmed ökat turutbud utanför rusningstid ca **20 %** fler resor.

- ▶ Kostnad: 1,4 mrd kr/år (bruttokostnad). Kostnadstäckningsgraden kan antas vara ca 70 %, vilket innebär att underskottet ökar med ca 400 mkr/år (nettokostnad).<sup>43</sup>
- ▶ Kostnadsbärare: Region Skåne eller kommuner vid tillköp (ingår till viss del i befintliga planer).
- ▶ Kostnadseffektivitet: **Medel**
- ▶ Tidsperspektiv för att nå resultat: Kort

## Landsbygdsattsning och ökad närtrafik

Den regionala busstrafiken som är utanför huvudlinjenätet står för ca 15 % av regionbussresandet (4½ miljoner resor). Den trafiken antas fördubblas. Med en turutbudselasticitet på 0,6 skulle det ge 60 % fler resor. Det ger **1 %** fler kollektivtrafikresor i Skåne.

Närtrafiken har i nuläget ett basutbud på ett restillfälle per vardag. Denna trafik kan ökas med en faktor fem till fem restillfällen per vardag (ökning med 400 %). Med en turutbudselasticitet på 0,6 blir ökningen 240 %. Det motsvarar ½ % ökat resande för hela Skånetrafiken.

Totalt kan alltså en landsbygds- och närtrafiksattsning enligt ovan ge **1½ %** resandeökning.

- ▶ Kostnad: Ca 400 mkr/år (bruttokostnad). Kostnadstäckningsgraden kan antas vara ca 25 %, vilket innebär att underskottet ökar med ca 300 mkr/år (nettokostnad).<sup>44</sup>
- ▶ Kostnadsbärare: Region Skåne eller kommuner vid tillköp.
- ▶ Kostnadseffektivitet: **Låg**
- ▶ Tidsperspektiv för att nå resultat: Kort

<sup>43</sup> Tåg låg-/mellantrafik: 50 % ökn x 60 % av trafikprod i låg/mellantrafik x 22,4 milj fkm/år x 86 kr/fkm (rörlig kostn för mult) = 570 mkr/år. Buss låg-/mellantrafik: 100 % ökn x 80 % av busstrafiken i starka stråk (antagande) x 60 % trafikprod i låg-/mellantrafik x 68 milj fkm/år x 24 kr/km (icke dim turer) = 780 mkr/år. Kostnadstäckningsgraden antas vara högre än genomsnittet tack vare merutnyttjande av fordon under låg- och mellantrafik.

<sup>44</sup> Buss: 100 % ökn x 20 % av busstrafiken i svaga stråk (antagande) x 68 milj fkm/år x 30 kr/fkm (mix hög-/lågtrafik, stad/region) = 410 mkr/år. Närtrafik 5 ggr ökn x 42 000 resor/år x 100 kr/resa (antagande) = 21 mkr/år. Kostnadstäckningsgrad i närtrafiken ca 10 % och i övrig svag trafik ca 30 %.



## Bättre cykelkopplingar till kollektivtrafiken

Bättre koppling mellan cykel och regional trafik (tåg och buss) kan öka kollektivresandet. I detta torde ingå utbyggda cykelvägar och cykelparkeringar av hög standard. Enligt en tidigare undersökning<sup>45</sup> kan kollektivresandet öka med ca 4 miljoner resor om cykelkopplingarna blir bättre. Det motsvarar en ökning av allt kollektivresande med 2½ %.

- ▶ Kostnad: Ca 50 mkr/år<sup>46</sup> (ingår till viss del i befintliga planer).
- ▶ Kostnadsbärare: Kommuner, RTI.
- ▶ Kostnadseffektivitet: **Hög**
- ▶ Tidsperspektiv för att nå resultat: Medel (vissa infrastrukturinvesteringar)

## Betalsystem

Av- och påstigning i alla dörrar i busstrafiken snabbar upp hållplatsuppehållen. Detta antas genomföras på alla linjer (finns idag bara på Malmöexpressen). I regionbusstrafiken kan ”dip-and-go” snabba upp kortköp, jämfört med nuläget, där pinkoden behöver knappas in. Dessa två åtgärder bedöms spara i genomsnitt 5 sekunder per hållplatsuppehåll. Med antagande om en genomsnittlig åktid per hållplatsavstånd på 60 s i stadsbusstrafik och 180 sekunder i regionbusstrafik samt en åktidselasticitet på -0,4, så skulle resandet öka med 2 %. Åtgärden ger även bättre punktlighet. Flera av dessa åtgärder planeras redan.

- ▶ Kostnad: Obetydlig om planeringen i god tid inriktas på detta. Dock finns risk för ökat svartåkande om inte kontrollerna ökar. Ökade intäkter och lägre kostnader vid snabbare resa inte inräknade (ingår till viss del i befintliga planer).
- ▶ Kostnadsbärare: Region Skåne
- ▶ Kostnadseffektivitet: **Hög**
- ▶ Tidsperspektiv för att nå resultat: Medel (kräver omfattande utredningar, upphandling m.m.)

## Prissättning

Sänkta priser ökar kollektivresandet. Med en priselasticitet på -0,4 så skulle halverade biljettpriiser ge en resandeökning på 20 %. Det bör noteras att erfarenheterna av prissänkningar innebär att bilresandet påverkas relativt måttligt. För korta resor ökar kollektivresandet på bekostnad av gång och cykel. På längre sträckor är en stor del av ökningen nygenererade resor.

- ▶ Kostnad: Ca 2,5 mrd kr/år.<sup>47</sup>
- ▶ Kostnadsbärare: Region Skåne.

<sup>45</sup> Källa: Region Skåne, Effekter på klimat, folkhälsa och samhällsekonomi av Region Skånes inriktning för fortsatt cykelutveckling i Skåne (2014)

<sup>46</sup> Avser investeringar. I RTI-planen 2010-2021 satsades 25 mkr/år på 50-procentigt statsbidrag till cykelvägar i Skåne, alltså byggande för 50 mkr/år. Anta att vid höjd ambitionsnivå lika mycket satsas på cykelvägar och cykelparkeringar med koppling till kollektivtrafik. Kostnaden för cykelåtgärder är låg jämfört med t ex väg- och järnvägsinvesteringar.

<sup>47</sup> Skånetrafikens biljettintäkter är i nuläget ca 2,5 mrd kr/år. Fördubblat resande med bibehållen taxenivå innebär alltså biljettintäkter på i storleksordningen 5 mrd kr/år. Halverad taxa innebär halverade intäkter, d.v.s. ett intäktsbortfall på ca 2,5 mrd kr/år. Grovt sett sjunker kostnadstäckningsgraden från 60 % till 30 %.

- ▶ Kostnadseffektivitet: **Låg**
- ▶ Tidsperspektiv för att nå resultat: Kort

## Differentierade priser

Differentierade priser i kollektivtrafiken diskuteras återkommande. Syftet är att dämpa resandet i dimensionerande tid och öka resandet när det finns ledig kapacitet. Det finns ofta möjligheter att genom differentierade priser minska kollektivtrafikens underskott, men det sker främst genom att kostnaderna kan sänkas och i mindre utsträckning på grund av fler resor som genererar högre biljettintäkter. Eftersom en stor del av utbildnings- och arbetsresorna i rusningstid inte har lågtrafiktider som något alternativ, är risken att rusningstrafikresor inom kollektivtrafiken flyttar över till andra färdmedel, bland annat bil. Då dimensionerar trafikanterna vägsystemet istället för kollektivtrafiken.

I viss utsträckning kan differentierade priser öka kollektivresandet under låg- och mellantrafiktid, men ofta inte i samma utsträckning som rusningstrafikresandet minskar. Ett annat problem är hur gränsen från låg- till högtrafik ska hanteras, till exempel vid förseningar. Differentierade priser riskerar att ge en komplicerad taxa.

Inom ramen för nuvarande biljettsystem kan viss styrning i differentierande riktning göras. Exempelvis kan månadskortpriserna höjas och kontanttaxan sänkas. En annan möjlighet med måttliga olägenheter skulle exempelvis kunna vara att införa ett pensionärskort med viss rabattering som gäller först efter morgonrusningen, till exempel från kl 8.30. Då blir det ingen prisövergång från låg- till högtrafik, vilket minskar gränsproblemen.

- ▶ Kostnad: låg eller ingen.
- ▶ Kostnadsbärare: Region Skåne.
- ▶ Kostnadseffektivitet: **Låg** (när fokus är på ökat resande)
- ▶ Tidsperspektiv för att nå resultat: Kort

## Mobility management

Mobility management (MM, t.ex. gröna resplaner, marknadsbearbetning och kampanjer) kan öka resandet, men i vilken omfattning är svårberäknat. MM-åtgärder har en nära koppling till andra åtgärder. Delvis ligger också marknadsbearbetningsåtgärder med i andra åtgärds paket, t.ex. ökat turutbud. Det finns undersökningar som ger stöd för allt från mycket liten påverkan på resandet till mycket stora effekter. Här görs antagandet att resandet kan öka med **5 %**. Det torde förutsätta löpande kraftfulla och omfattande kampanjer.

- ▶ Kostnad: 10 mkr/år<sup>48</sup> (ingår till viss del i befintliga planer). Ökade biljettintäkter är inte inräknade, men bedöms kunna täcka Region Skånes kostnader.
- ▶ Kostnadsbärare: Region Skåne, kommunerna.
- ▶ Kostnadseffektivitet: **hög**

<sup>48</sup> Uppskattad kostnad för ett antal heltidstjänster och kampanjmaterial.

- ▶ Tidsperspektiv för att nå resultat: Kort

## Pendlarparkeringar

I nuläget finns pendlarparkeringar vid de flesta stationer utanför de största städerna. På de flesta pendlarparkeringar finns normalt lediga platser, så att resandet inte begränsas av parkeringsplatstillgången. Men det finns redan idag pendlarparkeringar som är fulla eller överfulla. En fortsatt utbyggnad är nödvändig när resandet ökar. Utbyggnaden bedöms inte öka resandet, däremot kommer resandökningstakten att dämpas om det inte finns tillgång till parkeringsplatser.

I de senaste årens RTI-planer har funnits anslag för byggande av pendlarparkeringar för 2-5 mkr/år. Allt fler pendlarparkeringar närmar sig kapacitetsgränsen, så behovet torde öka framöver. I vissa fall kan dyrare lösningar, t.ex. P-hus, vara nödvändiga.

- ▶ Kostnad: 10 mkr/år<sup>49</sup> (ingår till viss del i befintliga planer).
- ▶ Kostnadsbärare: Kommunerna, RTI.
- ▶ Nödvändig åtgärd för att resandökningstakten inte ska dämpas.
- ▶ Tidsperspektiv för att nå resultat: Medel (vissa infrastrukturinvesteringar)

## Stadsexpressen- och spårvägssatsningar

Mellan 2020 och 2030 behövs av kapacitetsskäl Stadsexpressensatsningar på två linjer i Malmö.<sup>50</sup> Dessa satsningar bedöms ge resandökningar motsvarande halv spårfaktor = 10 % p.g.a. högre reskomfort, ökad tydlighet och bättre framkomlighet/regularitet.

Under samma tidsperiod behövs spårväg på två linjer i Malmö och en linje i Helsingborg.<sup>51</sup> Dessa satsningar ger 20 % i spårfaktor. Tillsammans ger dessa satsningar stadsexpressen- och spårvägssatsningar ytterligare 3,3 miljoner resor, vilket utslaget på allt resande innebär en ökning med 2 %.

- ▶ Kostnad: 1 mrd kr/år under perioden 2020-2030 (ingår till viss del i befintliga planer). I beloppet ingår investeringar som behöver göras även om spårväg inte byggs. Denna alternativkostnad uppgår till ca 50-70 % av den bedömda investeringen.<sup>52</sup>
- ▶ Kostnadsbärare: Nationella stadsmiljöanslag, RTI, Region Skåne, kommunerna.
- ▶ Motiveras främst av kapacitetsskäl, för att kunna möta ett ökat resande.
- ▶ Tidsperspektiv för att nå resultat: Långt (stora infrastrukturinvesteringar)

<sup>49</sup> Antagande med utgångspunkt från tidigare investeringsnivå.

<sup>50</sup> Linje 2 med 4,0 milj resor och linje 4 med 4,7 milj resor.

<sup>51</sup> I Malmö linje 5 med 4,0 milj resor och linje 8 med 4,5 milj resor samt i Helsingborg linje 1 med 3,8 milj resor.

<sup>52</sup> Avser infrastrukturinvestering. Stadsexpresslinjerna bedöms kosta ca 0,25 mrd kr totalt, baserat på kilometerkostnad för MalmöExpressen på linje 5. Spårvägar beräknas enligt genomförda förstudier kosta 4,25 mrd kr i Malmö och 3,5-6,8 mrd kr i Helsingborg (inkl. depå men exkl. vagnar). Totalt ca 10 mrd kr under perioden. Enligt förstudie för spårväg i Malmö uppgår alternativkostnaden (investeringar som behöver göras även utan spårväg) till 2,3-2,9 mrd kr, ungefär 50-70 % av den totala spårvägsinvesteringen.

## Nya tågsatsningar

I tidsperioden 2020-2030 är utbyggnad av Pågatåg eller regional spårväg aktuell i ett antal tunga pendlingsstråk.<sup>53</sup> Dessa stråk bedöms öka med spårfaktor 20 %, vilket även inbegriper kortare åktider. Totalt blir ökningen 1,1 miljoner resor, vilket motsvarar nästan **1 %** för det totala resandet.

- ▶ Kostnad: 1 mrd kr/år under perioden 2020-2030.<sup>54</sup>
- ▶ Kostnadsbärare: Nationell plan, RTI, Region Skåne, kommunerna.
- ▶ Motiveras främst av kapacitetsskäl, för att kunna möta ett ökat resande.
- ▶ Tidsperspektiv för att nå resultat: Långt (stora infrastrukturinvesteringar)

## Kortare restider på järnvägarna

Utbyggnad av järnvägarna i regionen kommer i viss utsträckning att leda till högre hastigheter. Framför allt gäller det på Skånebanan Helsingborg-Hässleholm-Kristianstad. Nästa generation Öresundståg kommer förmodligen att gå i 200 km/h, vilket också leder till kortare resor. Tidsvinsterna blir emellertid inte så stora. Mellan Lund och Hässleholm, där stationsavståndet är nästan 7 mil, gör exempelvis en höjning från 180 till 200 km/h bara ca 2 minuter (7 % kortare restid).

Sammantaget bedöms restiden med tåg kunna minska med i genomsnitt 2-3 %, vilket med en åktidselasticitet på 0,4 innebär ca 1 % fler resande med tåg. Utslaget på all kollektivtrafik blir ökningen **under +1/2 %**. Körtidsförkortningar är likväl intressanta då de både ökar resandet och sänker produktionskostnaderna.

- ▶ Kostnad: Måttlig om åtgärderna görs när nya fordon ändå ska beställas eller när kapacitetsutbyggnader ändå är nödvändiga (ingår till viss del i befintliga planer).
- ▶ Kostnadsbärare: Nationell plan, RTI, Region Skåne.
- ▶ Kostnadseffektivitet: **Medel**
- ▶ Tidsperspektiv för att nå resultat: Långt (stora infrastrukturinvesteringar)

## Ytterligare kollektivtrafikstråk i huvudlinjenätet

Några ytterligare stråk som idag ligger utanför huvudlinjenätet kan ha potential för utbyggnad. Framför allt gäller det befintliga linjer, som ligger nära gränsen till att bli starka. Dessa ingår under rubriken ”landsbygdsatsning” och beräknas inte här för att undvika dubbelräkning. Några nya stråk med stor potential, som inte alls trafikeras idag, bedöms inte finnas.

<sup>53</sup> Malmö-Falsterbonäset 2,0 milj resor, Malmö/Lund-Dalby-Simrishamn 2,4 milj resor och Helsingborg-Höganäs 1,3 milj resor.

<sup>54</sup> Avser infrastrukturinvestering. Malmö-Falsterbonäset ca 3,5 mrd kr enl. Framtidens kollektivtrafik i Vellinge, Simrishamnsbanan ca 2 mrd kr enl. Affärsplan Simrishamnsbanan, Lund-Dalby ca 0,7 mrd kr enl. Lätt spårtrafik i Skåne – en inledande studie, Helsingborg-Höganäs 2,4-3,9 mrd kr enl. Förstudie för spårväg Helsingborg-Höganäs. Totalt ca 10 mrd kr under perioden.

## Parkeringspolitik

Parkeringspolitik är betydelsefullt. Ofta är det kommunerna som har största påverkansmöjligheten. Styrning kan ske genom ändrad biltillgänglighet i gatunätet, reglering av antalet parkeringsplatser samt prissättningen. Här antas att kollektivtrafikresandet kan öka med **5 %** med en restriktiv parkeringspolitik.

- ▶ Kostnad: Obetydlig (ingår till viss del i befintliga planer).
- ▶ Kostnadsbärare: Kommunerna.
- ▶ Kostnadseffektivitet: **Hög**
- ▶ Tidsperspektiv för att nå resultat: Kort

## Statliga åtgärder

Det finns ett stort antal åtgärder som påverkar kollektivresandet, men som ligger utanför Region Skånes och kommunernas rådighet. Några exempel på åtgärder, där staten har de främsta styrmöjligheterna, listas nedan. Kostnadsöverlag har inte gjorts i detta fall, då det oftast handlar om åtgärder som inte kan avgränsas till Skåne.

Avdragsregler för arbetsresor påverkar färdmedelsvalet. En övergång till färdmedelsneutrala avdragsregler kan öka arbetsresorna med kollektivtrafik med 14 % samtidigt som bilresandet minskar med 6 %. Om antagande att arbetsresorna står för ca en tredjedel av resandet, så innebär det en ökning av allt kollektivtrafikresande med ca **5 %**.

Ökade kostnader för bilkörning ökar kollektivtrafikresandet. Trängselskatter i Stockholm och Göteborg har ökat kollektivtrafikresandet med 7 respektive 3 % (**ca 5 %**).

Även höjda priser på drivmedel ökar kollektivtrafikresandet. 20 % prishöjning ger ca **2 %** fler kollektivtrafikresor.

Sammantaget ger de åtgärder ovan, som staten styr över, en potential på ca **12 %**.

- ▶ Kostnader: Inga, ger tvärt om ökade intäkter till statskassan
- ▶ Kostnadseffektivitet: **Hög** för samtliga åtgärder ovan
- ▶ Tidsperspektiv för att nå resultat: Medel (torde förutsätta omfattande utredningar)

Tabell 6-2. Sammanställning av bedömningar av olika åtgärders potential 2015-2030. Färgmarkeringen i kolumnen Kostnadseffektivitet innebär: ● hög, ● medel, ● låg, ● nödvändig åtgärd för att möjliggöra en kraftig resandeökning. Åtgärderna är sorterade med utgångspunkt från kostnadseffektiviteten.

Bedömning av åtgärder	Potential 2015-2030	Brutto-kostnad	Kostnads-effektivitet	Tids-pers-pektiv
Turutbud i huvudlinjenätet under rusningstid	+11 %	400 mkr/år	●	Kort
Framkomlighetsåtgärder		150 mkr/år	●	Medel
Längre och högre tåg och bussar		800 mkr/år	●	Medel
Pendlarparkeringar		10 mkr/år	●	Medel
Stadsexpressen- och spårvägssatsningar	+2 %	1 000 mkr/år	●	Långt
Nya tågsatsningar	+1 %	1 000 mkr/år	●	Långt
Takttrafik med knutpunktsupplägg	+9 %	100 mkr/år	●	Kort
Mobility management	+5 %	10 mkr/år	●	Kort
Parkeringspolitik	+5 %	Låg	●	Kort
Statliga åtgärder	+12 %	uppgift saknas	●	Medel
Bättre cykelkopplingar till kollektivtrafiken	+2½ %	50 mkr/år	●	Medel
Betalsystem	+2 %	Låg	●	Medel
Lokalisering av bostäder och verksamheter	+7 %	Låg	●	Långt
Turutbud i huvudlinjenätet utanför rusningstid	+20 %	1 400 mkr/år	●	Kort
Bättre punktlighet	+5 %	600 mkr/år	●	Medel
Kortare restider på järnvägarna	+½ %	måttlig	●	Långt
Landsbygdssatsning och ökad närtrafik	+1½ %	400 mkr/år	●	Kort
Halverade biljettpriser	+20 %	2 500 mkr/år	●	Kort
Differentierade priser	-	Låg	●	Kort
Nya kollektivtrafikstråk	-	-	●	-

## Slutsats

De åtgärder som Region Skåne eller kommunerna råder över, exklusive de åtgärder som bedömts ha låg kostnadseffektivitet, har en sammanlagd resandeökningspotential på ca 70-90 %.<sup>55</sup> Till det kommer statliga åtgärder med en potential på drygt 10 %. Den sammanlagda potentialen blir ungefär en fördubbling av resandet.

Sammanlagd bruttokostnad för dessa åtgärder är 5-6 miljarder kr per år, där en del är investeringar (statligt, regionalt och kommunalt) och en del är driftkostnader (främst för Region Skåne). Samtidigt ger en fördubbling av resandet ökade biljettintäkter på i storleksordningen 2,5 miljarder kr per år. Den sammanlagda

<sup>55</sup> Beroende på hur summeringen görs. En del åtgärder förstärker sannolikt varandra, och då hamnar man i den övre delen av intervallet ("procent på procent").

nettokostnaden är alltså i storleksordningen 3 miljarder kr per år (investeringar per år och ökade driftskostnader minus ökade biljettintäkter).

Av åtgärderna med hög eller medelhög kostnadseffektivitet (totalt 5-6 mrd kr/år) ingår flertalet till viss del i befintliga planer (1-2 mrd kr/år av åtgärder för 4-5 mrd kr/år). Endast nya tågsatsningar (ca 1 mrd kr/år) och de statliga åtgärderna ingår inte alls. Merkostnaden utöver vad som finns i befintliga planer bedöms ligga i intervallet 3-5 miljarder kr/år.

En central slutsats är att inget enskilt styrmedel automatiskt leder till effekter i form av väsentligt ökad kollektivtrafikandel. Istället framstår paket med samverkande styrmedel och åtgärder, inom och utanför kollektivtrafiken, som mest effektiva. En framgångsrik ansats är att kombinera styrmedel av ”morot- och piska”-karaktär. En sådan kombination framstår i litteraturen som mer effektiv för ökad kollektivtrafikandel än att enbart göra förbättringar av kollektivtrafiken – möjligen också mer effektiv än att enbart införa styrmedel för att minska biltrafik.<sup>56</sup> Med sådana kombinationer av åtgärder kan den sammanlagda potentialen således bli högre än summan av potentialbedömningarna för var och en av åtgärderna.

Det bör observeras att det inom varje åtgärdspaket finns åtgärder som är både mer och mindre effektiva. Avseende till exempel *Utökat turutbud utanför rusningstid* finns vissa delar som är mycket kostnadseffektiva i framför allt de starka stråken, medan det i trafik med sämre resandeunderlag är en ganska dyr åtgärd.

### 6.3 Är det möjligt att nå målen?

Den sammanlagda resandeökningen på grund av folkökning till 2030 (avsnitt 5.2), standardhöjning med planerade åtgärder till 2020 (avsnitt 5.1) och potential hos ytterligare åtgärder (avsnitt 6.2) är i storleksordningen +150 %. Om man bortser från de statliga åtgärderna (avdragsregler, drivmedelspriser m.m.) är den sammanlagda potentialen ca +125 %.

Målet om 40 % kollektivtrafikandel är alltså möjligt att nå enligt det scenario som beskrivs i avsnitt 5.2, men då krävs kraftfulla åtgärder. Potentialbedömningen i föregående avsnitt beskriver i de flesta fall nivåer som är mycket svåra att uppnå, och i många fall kommer det sannolikt inte vara möjligt att nå ända fram. För att kunna nå målet krävs att man arbetar med alla de åtgärdsområden som beskrivs ovan (exklusive de som har låg kostnadseffektivitet), vilket förutsätter insatser på såväl statlig som regional och kommunal nivå.

En relativt stor del av den bedömda potentialen med ytterligare åtgärder är teoretiskt möjlig att åstadkomma redan före 2020. Men med målår för fördubblingsmålet bara fyra år bort krävs att många av åtgärderna genomförs i princip omedelbart för att målet ska vara nåbart.

Beskrivningen ovan bygger på ett resonemang kring ökning av kollektivtrafikresandet, när det egentligen är förändringar i färdmedelsandelarna som åtgärderna syftar till. Detta beror på svårigheter i att kvantifiera överflyttningarna. Det finns

<sup>56</sup> Källa: K2, Att styra mot ökad kollektivtrafikandel (2015)

inget egenvärde i att öka kollektivtrafikresandet; åtgärderna ska i första hand locka bilister – inte fotgängare och cyklister – till kollektivtrafiken.

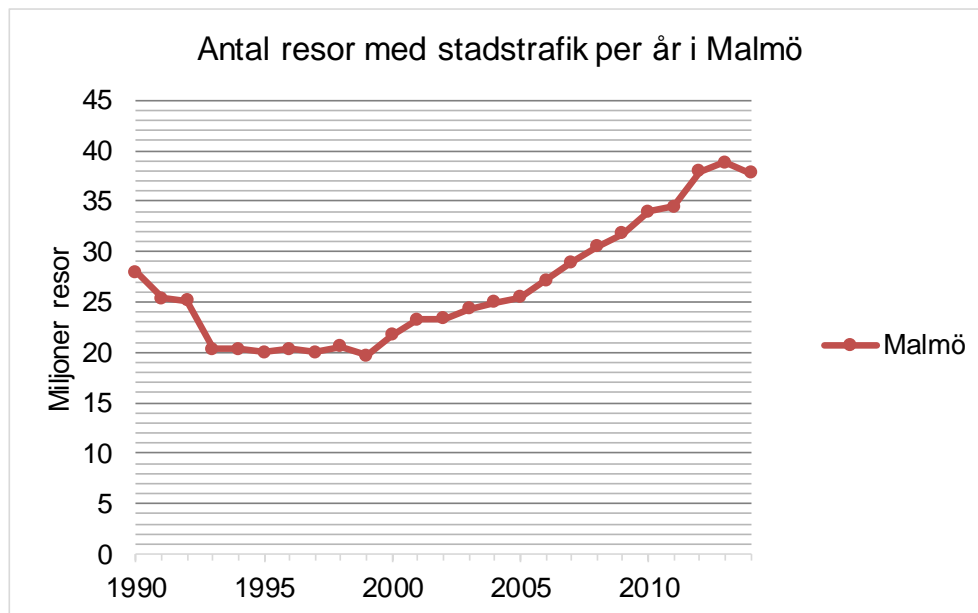


## Bilaga 1) Resandeutveckling per stad/stråk

I denna bilaga redovisas utvecklingen av antal resor i de olika stadsbusstäderna och i respektive stråk i det regionala huvudlinjenätet. För stadsbuss redovisas det totala antalet påstigningar på alla stadsbusslinjer i respektive stad. För tåg och regionbuss redovisas det totala antalet påstigningar på respektive delsträcka<sup>57</sup>, med undantag för Öresundsbron där det i stället är beläggningen – d.v.s. det totala antalet resor som passerar bron – som redovisas.

För busstrafiken är siffrorna hämtade från registrerade påstigningar i biljettsystemet. För tågtrafiken baseras siffrorna på den årliga passagerarräkningen, som genomförs under tio dagar varje höst<sup>58</sup>.

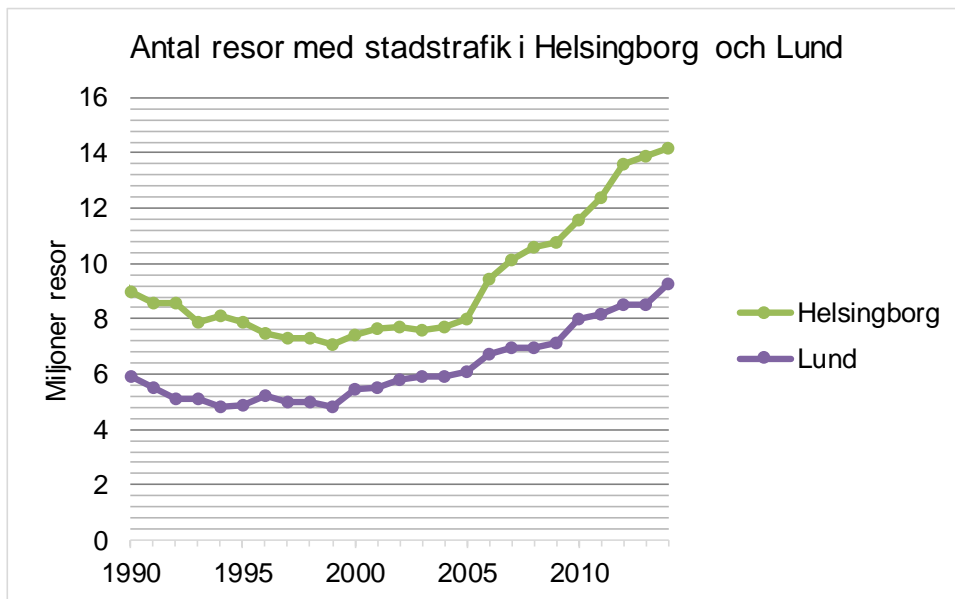
### Stadstrafik



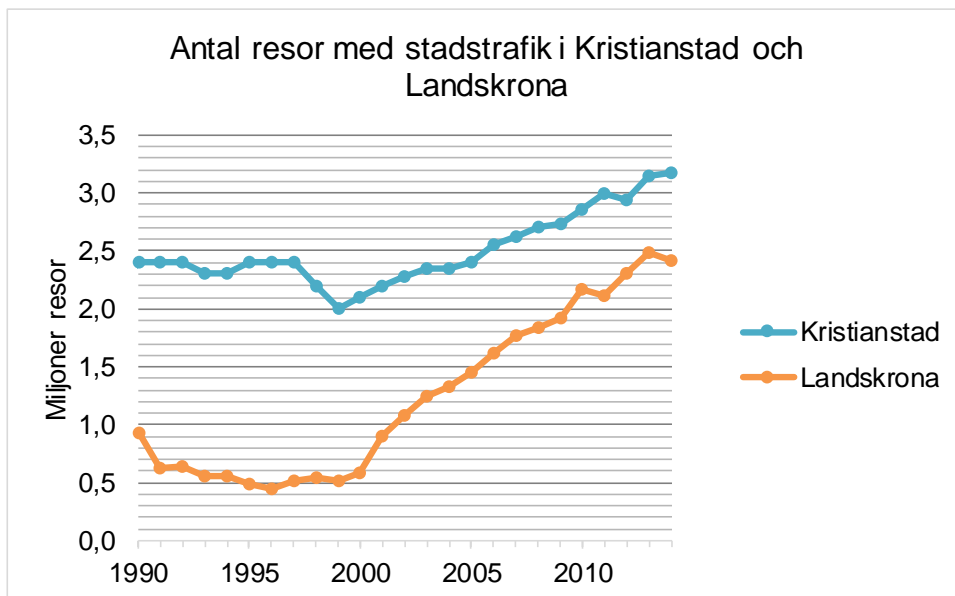
Figur B1-1. Resandeutveckling 1990-2014 i Malmö stadstrafik. 2014 gjordes 135 stadsbussresor per invånare. Sedan 2006 (basår för fördubblingsmålet) har resandet ökat med 39 %.

<sup>57</sup> Exempel: I stråket Malmö-Lund redovisas påstigningar på tåg och bussar i Arlöv, Åkarp och Hjärup, påstigningar på alla norrgående tåg och bussar i Malmö samt på alla sydgående tåg och bussar i Lund.

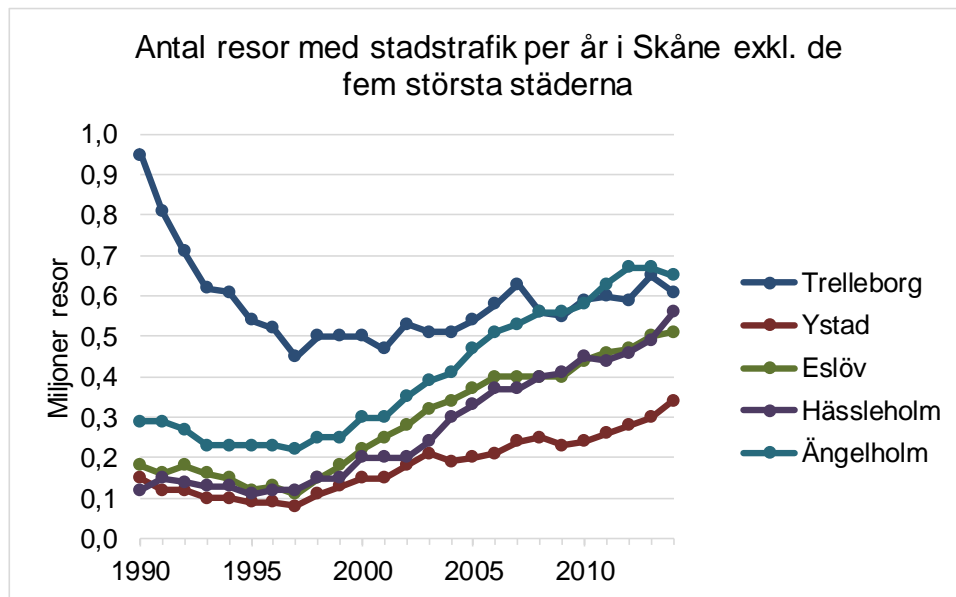
<sup>58</sup> Uppgifterna har omvandlats till årsvärden genom att multiplicera vardagsresandet med 250, lördagsresandet med 55 och söndagsresandet med 60.



Figur B1-2. Resandeutveckling 1990-2014 i stadstrafiken i Helsingborg och Lund. 2014 gjordes 146 stadsbussresor per invånare i Helsingborg och 112 i Lund. Sedan 2006 har resandet ökat med 50 % respektive 38 %. Från och med 2012 ingår den tidigare regionbusslinjen till Hitarp och Domsten i Helsingborgs stadstrafik (drygt 0,6 miljoner resor per år).

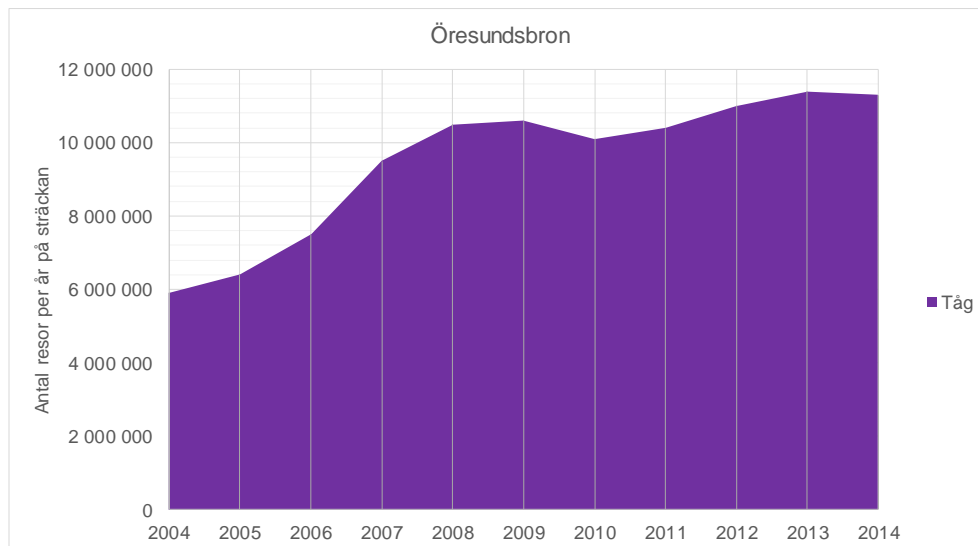


Figur B1-3. Resandeutveckling 1990-2014 i stadstrafiken i Kristianstad och Landskrona. 2014 gjordes 89 stadsbussresor per invånare i Kristianstad och 79 i Landskrona. Sedan 2006 har resandet ökat med 24 % respektive 49 %. Den nya järnvägsstationen i Landskrona, utanför centrum, invigdes i januari 2001. Trädbusslinjen mellan centrum och stationen invigdes 2003.

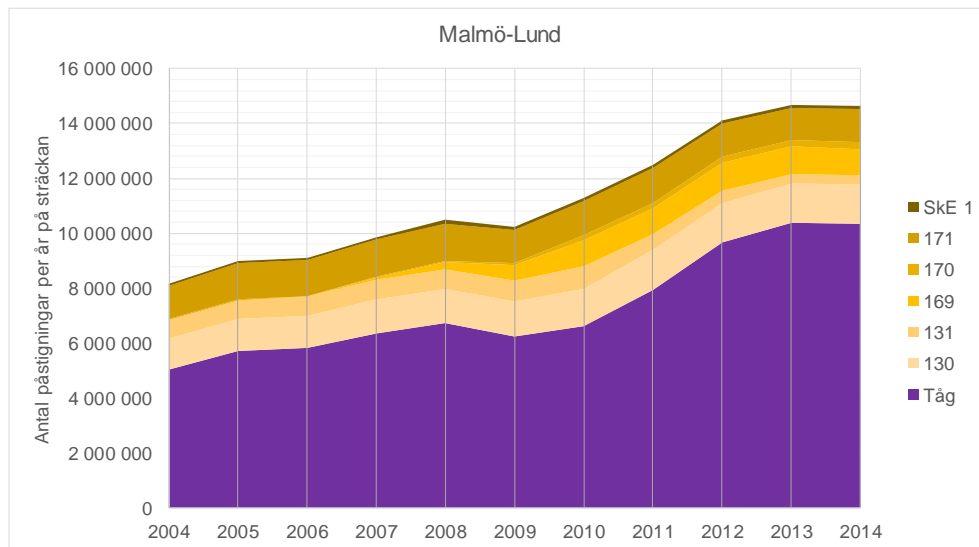


Figur B1-4. Resandeutveckling 1990-2014 i stadstrafiken i Trelleborg, Ystad, Eslöv, Hässleholm och Ängelholm. I de tre sistnämnda städerna görs ca 30 stadsbussresor per invånare och år, i Trelleborg och Ystad ca 20. Resandeökningen sedan 2006 är: Trelleborg 5 %, Ystad 62 %, Eslöv 28 %, Hässleholm 51 %, Ängelholm 27 %. Trelleborg är den enda staden i Skåne där stadsbussresandet har minskat sedan början på 1990-talet.

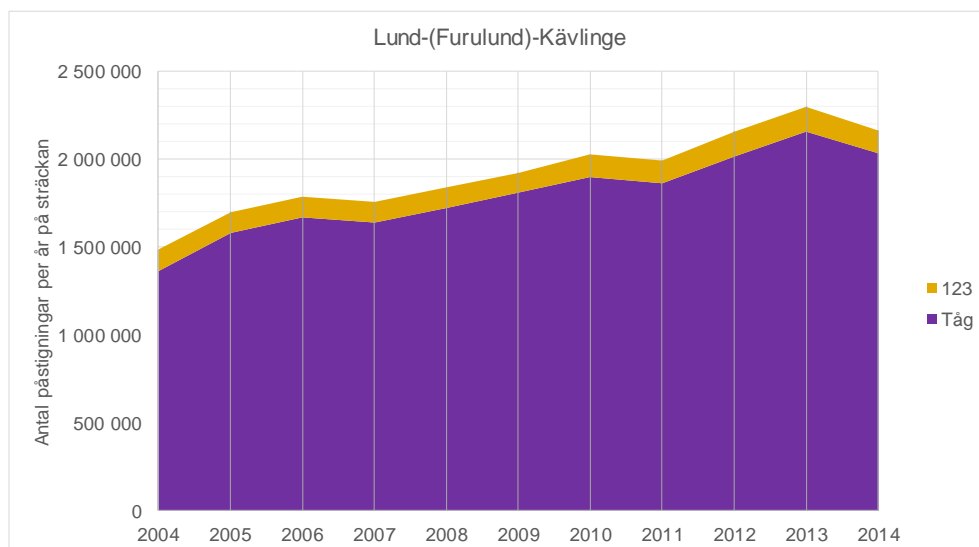
## Regiontrafik



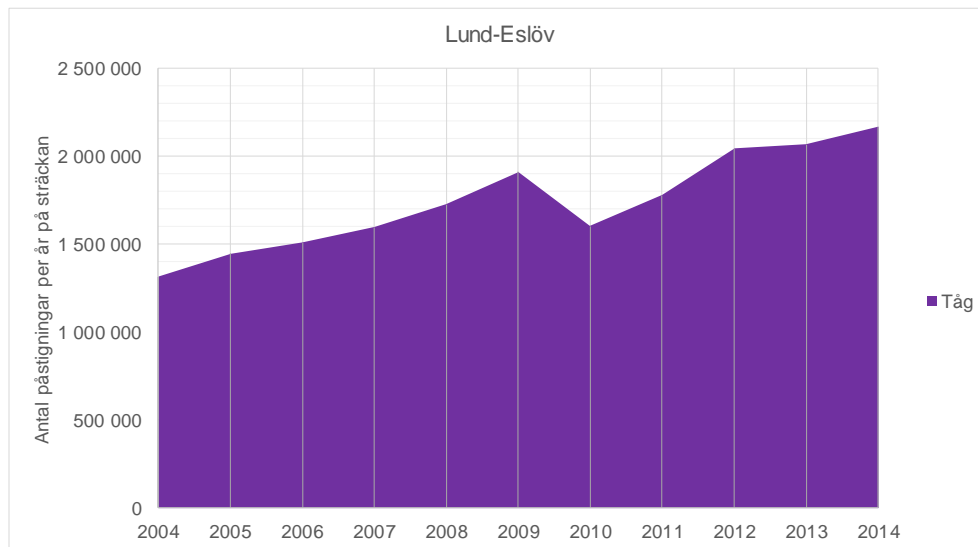
Figur B1-5. Resandeutveckling på Öresundsbron 2004-2014. Ökningen sedan 2006 är 51 %. Resandet genom Malmö har ökat betydligt mer än resandet till och från Malmö. 2006 började eller slutade tre fjärdedelar av broresorna på Malmö C eller Svågertorp. 2014 hade andelen broresor med start eller mål på Malmö C, Triangeln eller Hyllie sjunkit till drygt hälften.



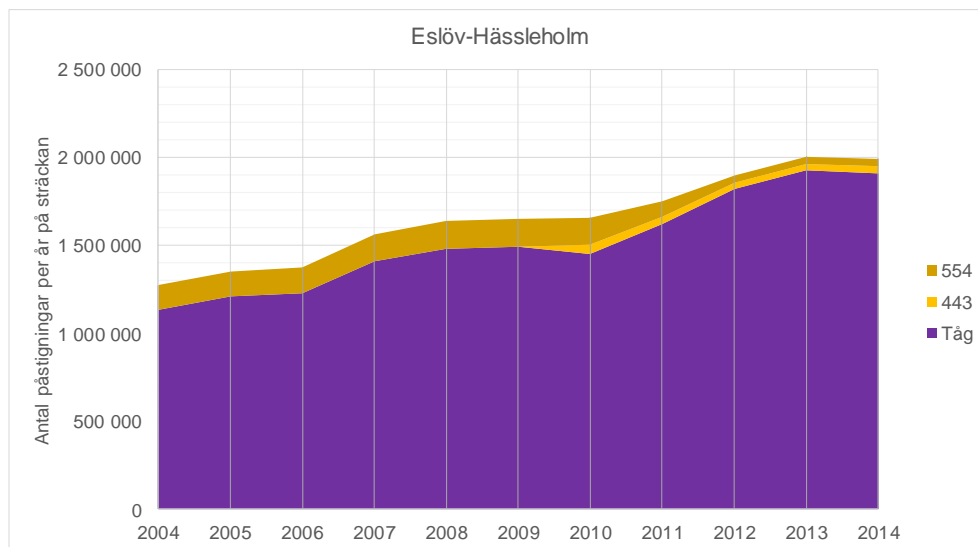
Figur B1-6. Antal påstigningar i stråket Malmö-Lund 2004-2014, det i särklass tyngsta stråket i Skåne. Citytunneln i Malmö invigdes i december 2010, varefter tågresandet har ökat kraftigt – utan att bussresandet har minskat i någon större utsträckning. Den reducerade tågtrafiken åren före Citytunnelns invigning möttes upp med en satsning på busstrafiken, vilket innebar att det totala resandet trots allt ökade mellan 2008 och 2010. Mellan 2006 och 2014 ökade antalet påstigningar i stråket med 61 %. För SkåneExpressen 1 ingår endast den andel av resorna som går mellan Malmö och Lund (baserat på passagerarräkningar).



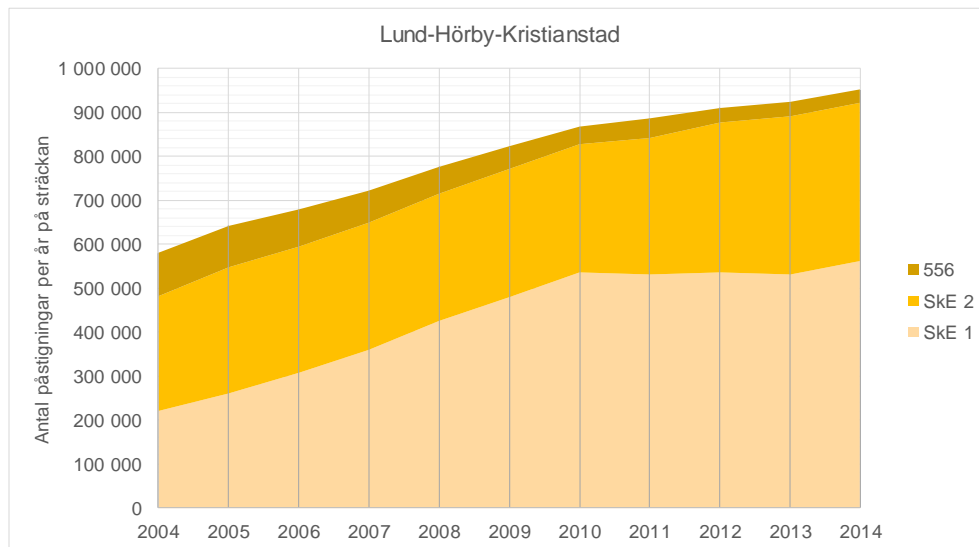
Figur B1-7. Antal påstigningar i stråket Lund-Kävlinge (tåg) och Lund-Furulund-Kävlinge (regionbusslinje 123) 2004-2014. Sedan 2006 har resandet ökat med 21 %.



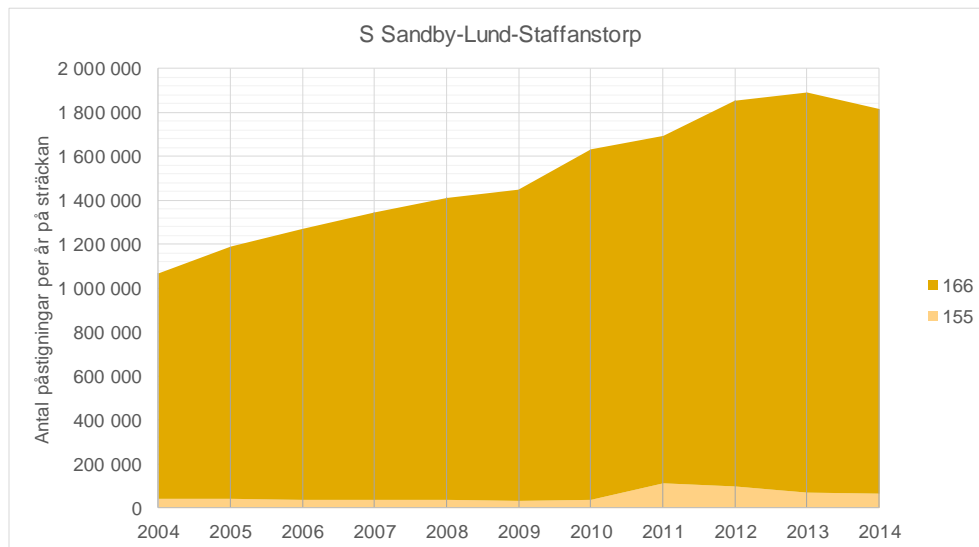
Figur B1-8. Antal påstigningar i stråket Lund-Eslöv 2004-2014. Sedan 2006 har resandet ökat med 44 %. Öresundståg på linjen mot Kristianstad och Karlskrona slutade stanna i Eslöv december 2010. Detta gav till synes en svacka i resandeutvecklingen, men redan 2012 var resandet uppe på en nivå som var högre än någonsin tidigare.



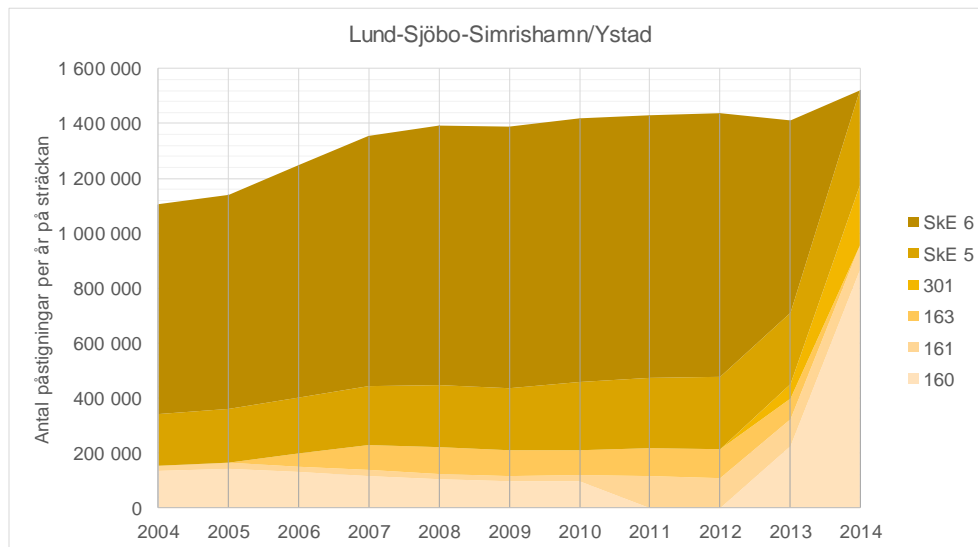
Figur B1-9. Antal påstigningar i stråket Eslöv-Hässleholm 2004-2014. Sedan 2006 har resandet ökat med 45 %. Öresundståg på linjen mot Kristianstad och Karlskrona slutade stanna i Eslöv och Höör i december 2010. I maj 2011 invigdes Pågatågsstationen i Sösåla och ersatte stora delar av regionbusslinje 554 (tidigare Hässleholm-Sösåla-Höör, nu vänder linjen i Tormestorp strax söder om Hässleholm). I december 2014 invigdes Pågatågsstationen i Tjörnarps och ersatte Ringbusslinje 443 Tjörnarps-Höör. Detta får dock genomslag först på siffrorna för 2015.



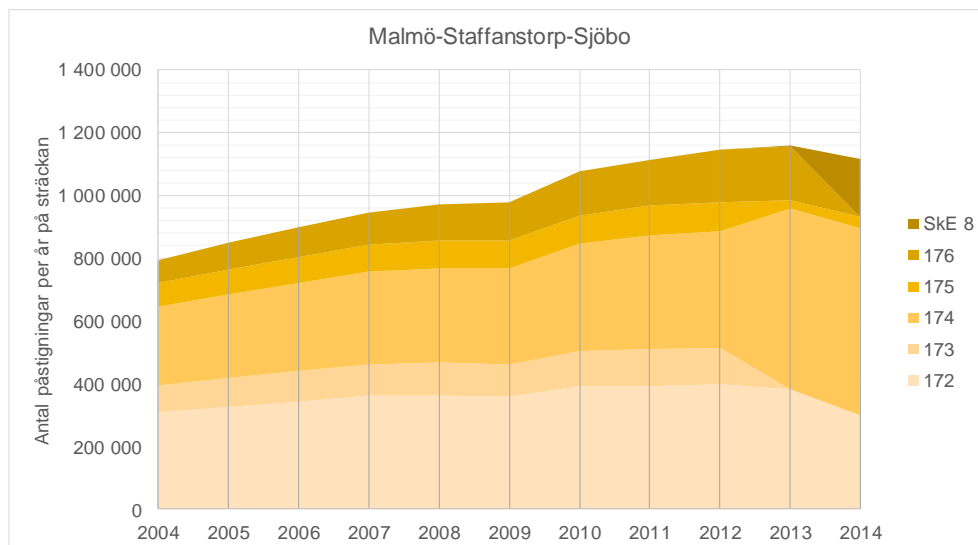
Figur B1-10. Antal påstigningar i stråket Lund-Hörby-Kristianstad (E22) 2004-2014. Sedan 2006 har resandet ökat med 40 %. SkåneExpressen 1 går Malmö-Hörby-Kristianstad (påstigningar på delsträckan Malmö-Lund har exkluderats här), SkåneExpressen 2 går Lund-Hörby och linje 556 går Tollarp-Kristianstad. Siffror saknas 2006-2009 för SkåneExpressen 2 och linje 556; dessa värden har interpolerats fram baserat på värdena 2005 och 2010. I december 2010 invigdes Citytunneln i Malmö och samtidigt blev tågen 10 minuter snabbare mellan Malmö/Lund och Kristianstad. Detta har till synes gjort att resandeutvecklingen på SkåneExpressen 1 har mattats av (till förmån för tågresandet). Avmattningen kan också delvis bero på att biltrafikens framkomlighet har förbättrats i takt med att E22:an byggts ut till motorväg.



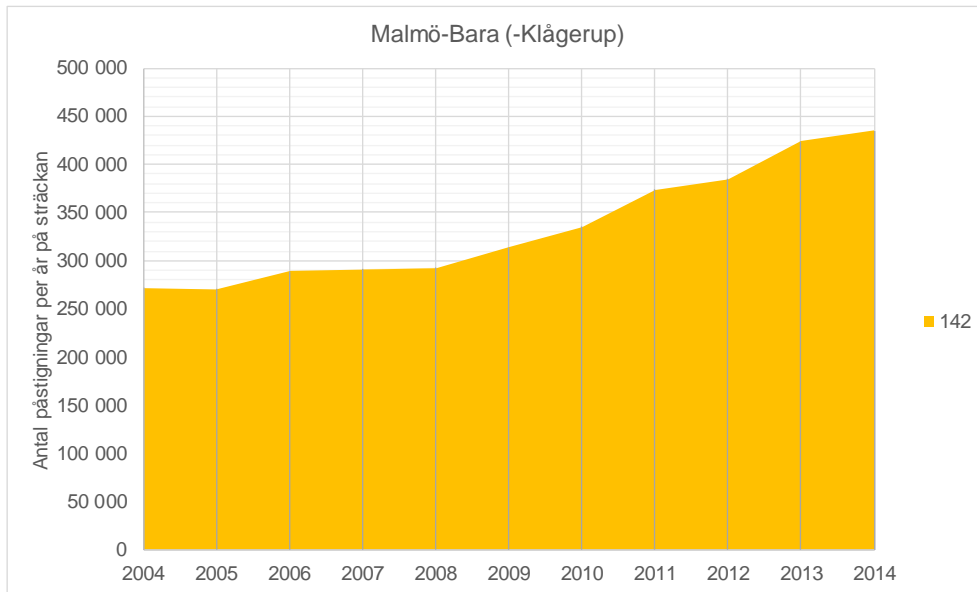
Figur B1-11. Antal påstigningar i stråket Södra Sandby-Lund-Staffanstorps 2004-2014. Sedan 2006 har resandet ökat med 43 %. I detta stråk ingår en förhållandevis stor andel lokala resor, utmed Lundalänken. Dessa går inte att särskilja från de regionala resorna, annat än i passagerarräkningarna som görs mer sällan. Antalet linjer utmed Lundalänken har varierat under perioden, vilket kan ha påverkat resultatet.



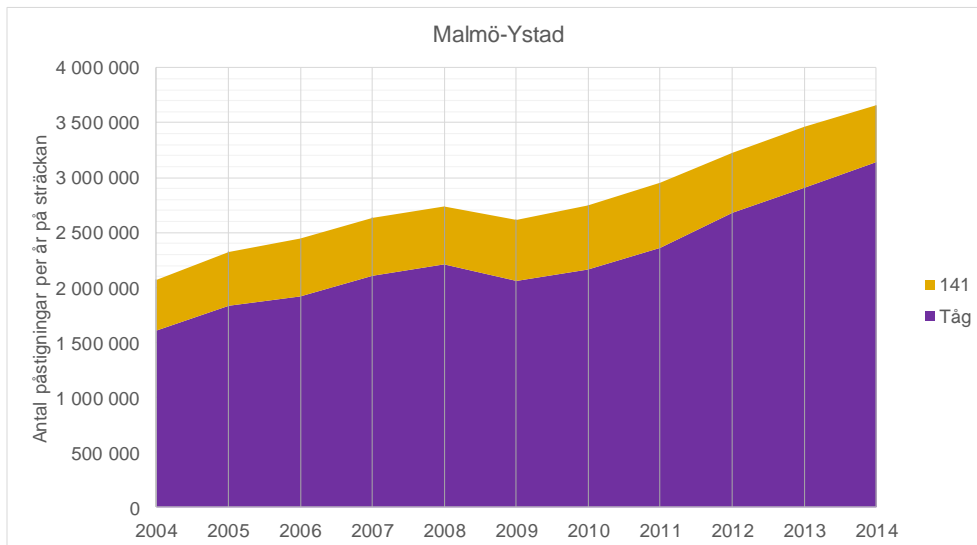
Figur B1-12. Antal påstigningar i stråket Lund-Sjöbo-Simrishamn/Ystad 2004-2014. Sedan 2006 har resandet ökat med 22 %. I december 2013 genomfördes en linjeomläggning, där SkåneExpressen 6 och linje 163 ersattes av linje 160 på delen Lund-Sjöbo och av linje 301 på delen Sjöbo-Ystad.



Figur B1-13. Antal påstigningar i stråket Malmö-Staffanstorps-Sjöbo 2004-2014. Sedan 2006 har resandet ökat med 24 %. I december 2013 genomfördes en linjeomläggning, där SkåneExpressen 8 ersatte linje 176 mellan Malmö och Sjöbo.

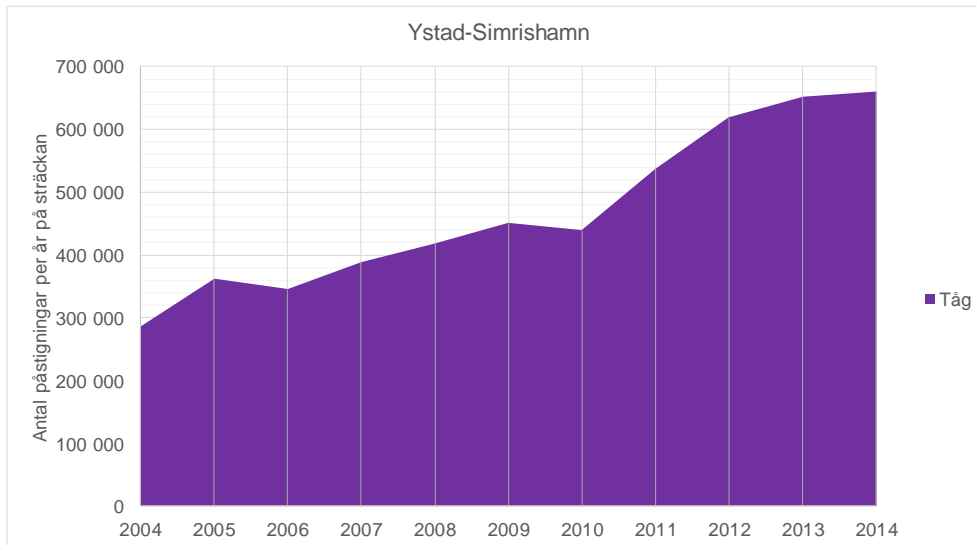


Figur B1-14. Antal påstigningar i stråket Malmö-Bara (-Klågerup) 2004-2014. Sedan 2006 har resandet ökat med 51 %.

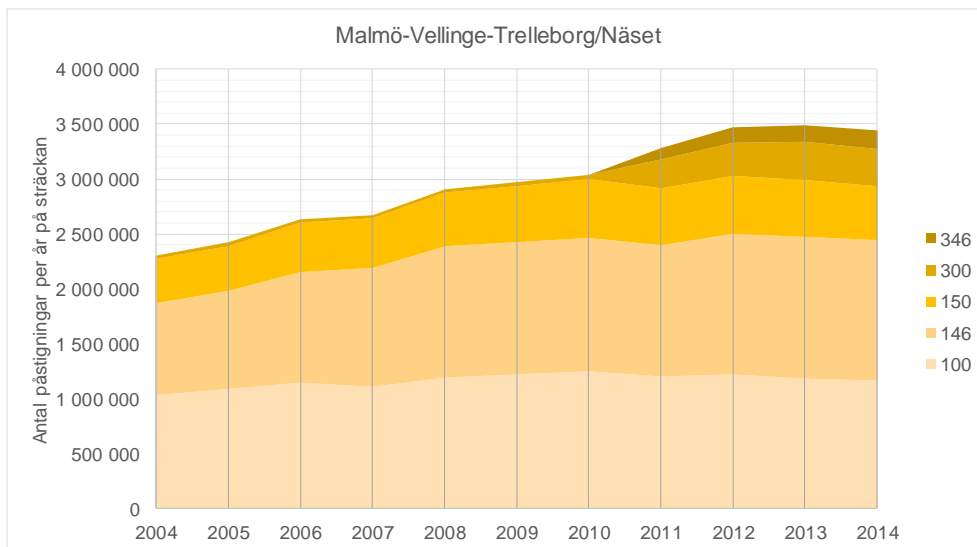


Figur B1-15. Antal påstigningar i stråket Malmö-Ystad 2004-2014. Sedan 2006 har resandet ökat med 50 %. Linje 141 trafikerar sträckan Malmö-Svedala. Järnvägen fick genomgående Pågatågstrafik genom Citytunneln till Lund och vidare norrut 2011. Samtidigt utökades turutbudet till halvtimmestrafik hela trafikdygnet (tidigare endast under rusningstid).

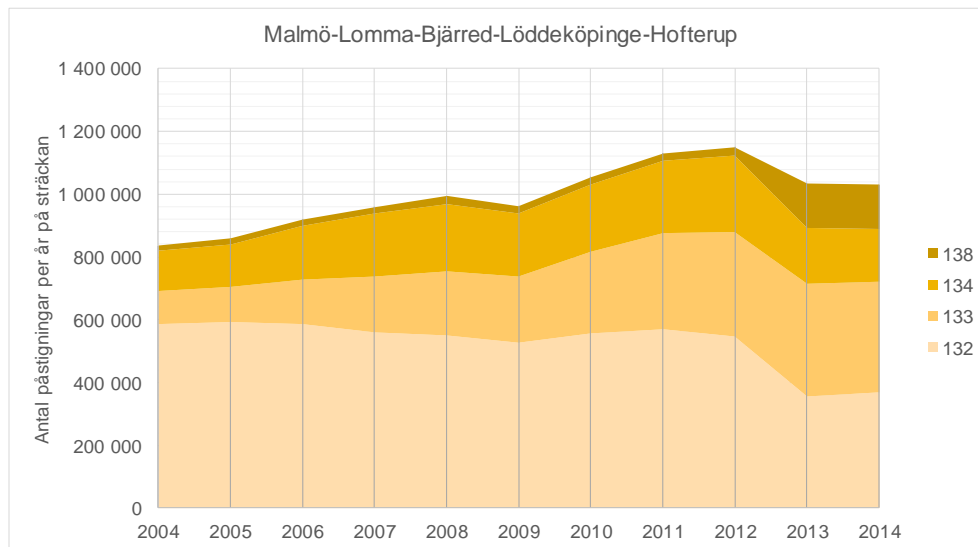




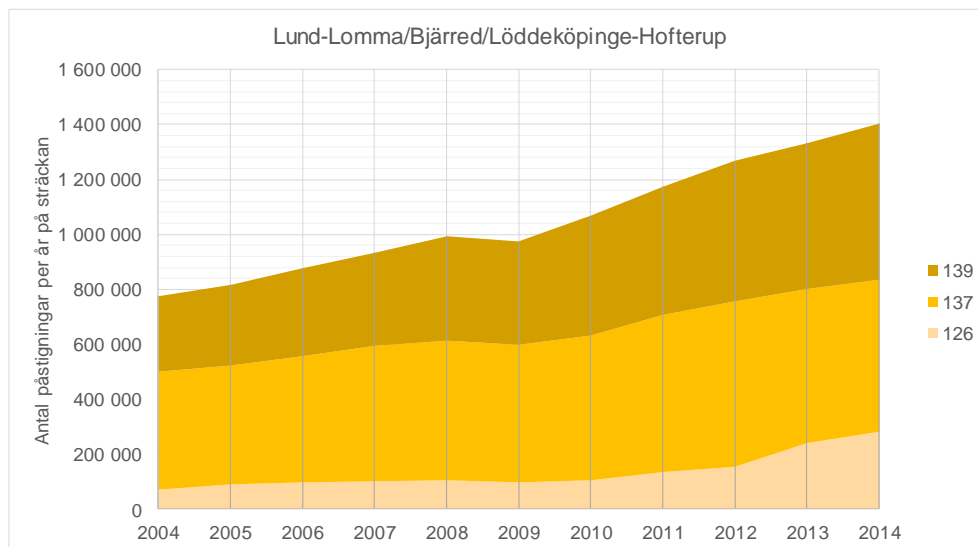
Figur B1-16. Antal påstigningar i stråket Ystad-Simrishamn 2004-2014. Sedan 2006 har resandet ökat med 91 %. Turutbudet har utökats successivt sedan elektrifieringen, som blev klar 2003, och en förklaring till den starka utvecklingen är troligtvis att tågen kör efter samma taktidtabell alla veckans dagar. Järnvägen fick genomgående Pågatågstrafik genom Citytunneln till Lund och vidare norrut 2011.



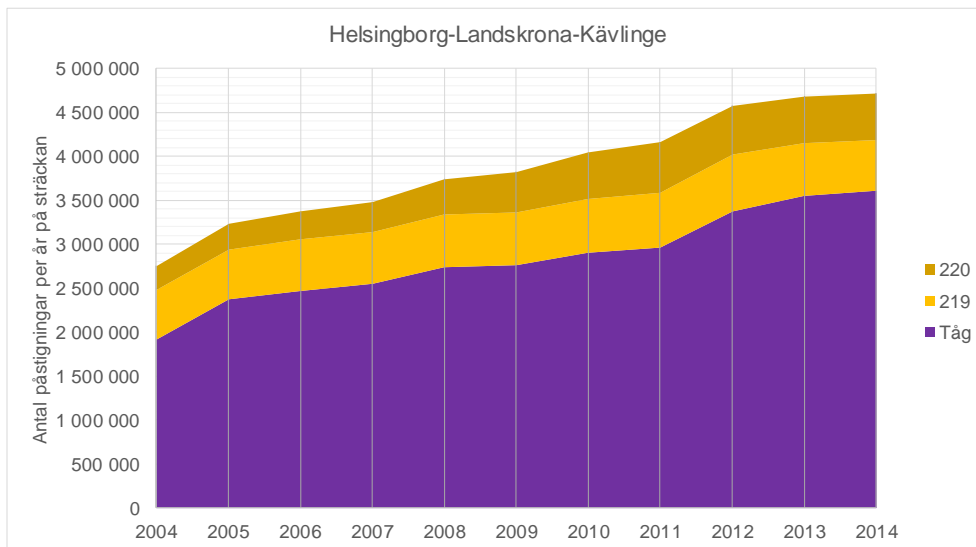
Figur B1-17. Antal påstigningar i stråket Malmö-Vellinge-Trelleborg/Näset 2004-2014. Sedan 2006 har resandet ökat med 31 %. Ökningen är något större mot Trelleborg (linje 146 och 346, ökning 43 %) än mot Näset (linje 100 och 300, ökning 28 %). Svagast ökning, 9 %, har linje 150 Malmö-Vellinge.



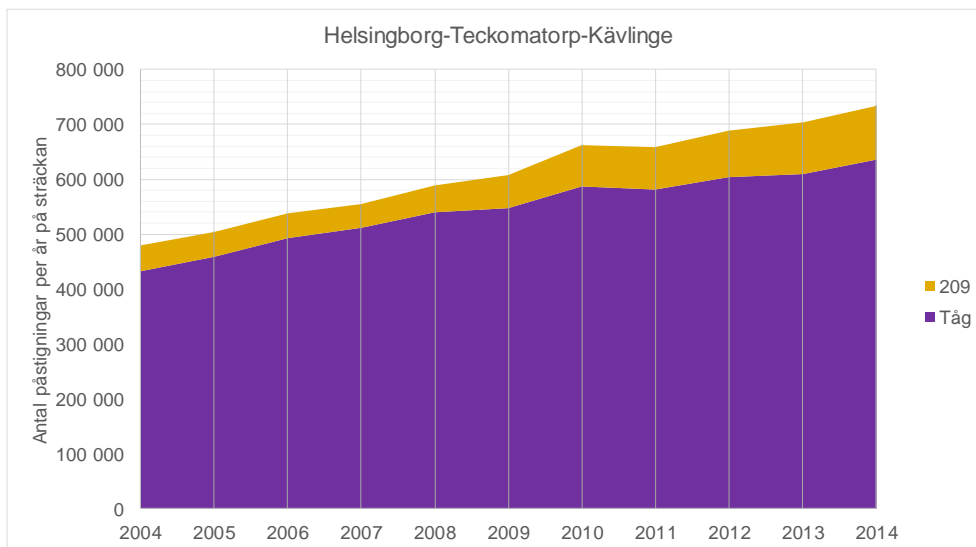
Figur B1-18. Antal påstigningar i stråket Malmö-Lomma-Bjärred-Löddeköpinge-Hoferup 2004-2014. Sedan 2006 har resandet ökat med 12 %.



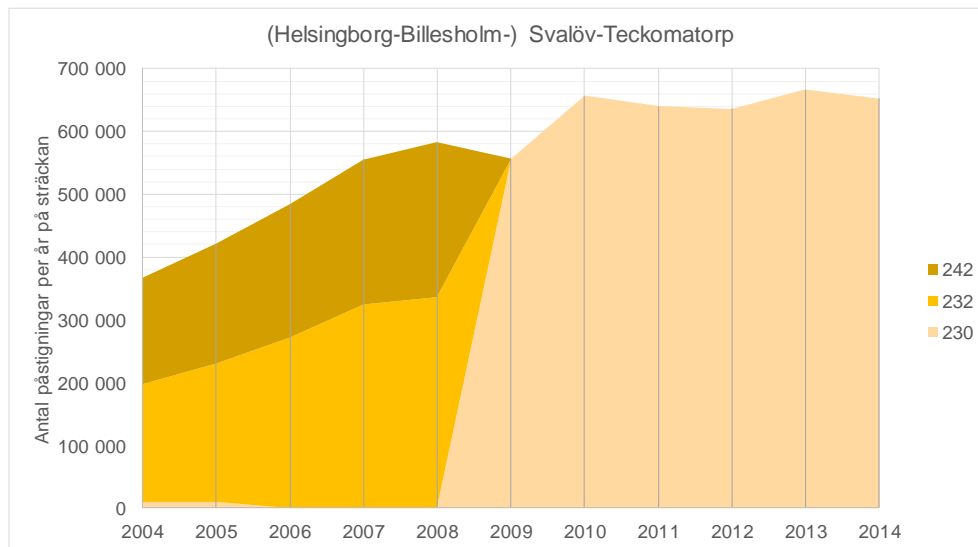
Figur B1-19. Antal påstigningar i stråken från Lund mot Lomma (linje 139), Bjärred (linje 137) och Löddeköpinge-Hoferup (linje 126) 2004-2014. Sedan 2006 har resandet ökat med 60 %. Utvecklingen i stråken mot Lund är väsentligt starkare än mot Malmö. En tänkbar förklaring är att stråken mot Lund har en betydligt enklare linjestruktur (en linje per stråk), men också bättre restidskvoter. Starkast procentuell ökning syns i stråket Lund-Löddeköpinge-Hoferup, där resandet nästan trefaldigats sedan 2006. I stråket Lund-Bjärred är ökningen 20 % och i stråket Lund-Lomma 79 %.



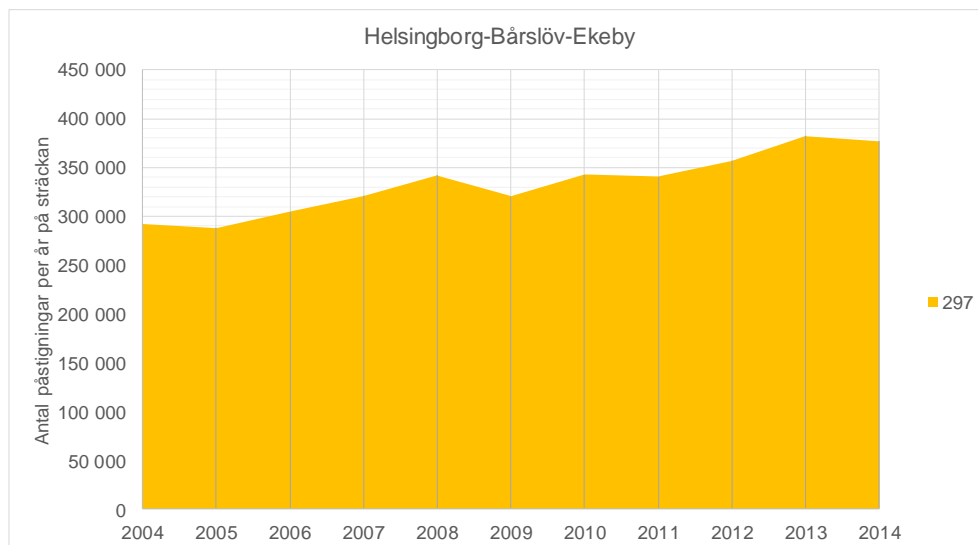
Figur B1-20. Antal påstigningar i stråket Helsingborg-Landskrona-Kävlinge (Väst kustbanan) 2004-2014. Sedan 2006 har resandet ökat med 40 %. Linje 219 var fram till 2012 en genomgående linje Höganäs-Helsingborg-Rydebäck. Fördelningen av resor norr och söder om Helsingborg var ungefär 50-50, och därför visas här bara hälften av linjens totala antal påstigningar 2004-2011. Även linje 220 är genomgående Höganäs-Helsingborg-Landskrona, varav ungefär en tredjedel av påstigningarna sker på delen Helsingborg-Landskrona. Det är således endast en tredjedel av linjens resor som visas här.



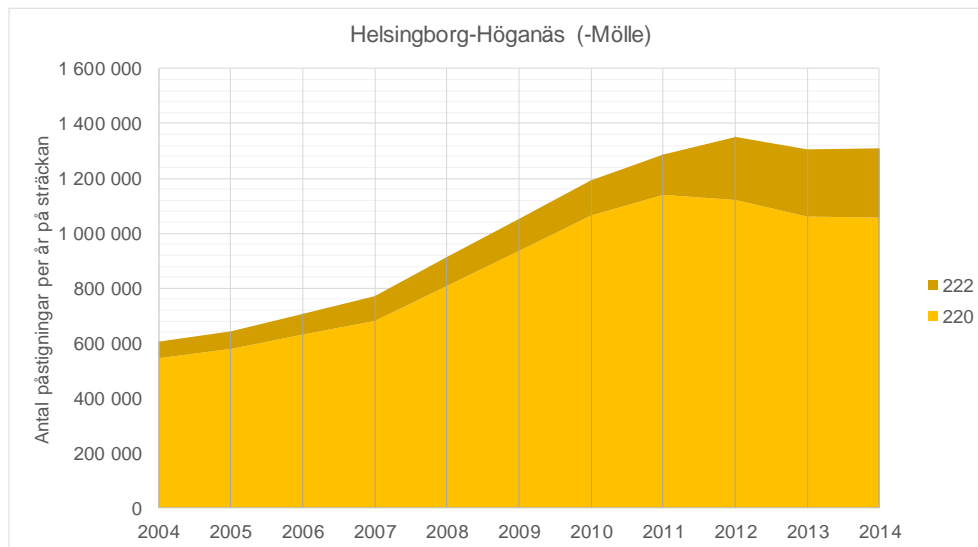
Figur B1-21. Antal påstigningar i stråket Helsingborg-Teckomatorp-Kävlinge (Råådalsbanan) 2004-2014. Sedan 2006 har resandet ökat med 37 %. Linje 209 trafikerar delsträckan Helsingborg-Gantofta-Vallåkra.



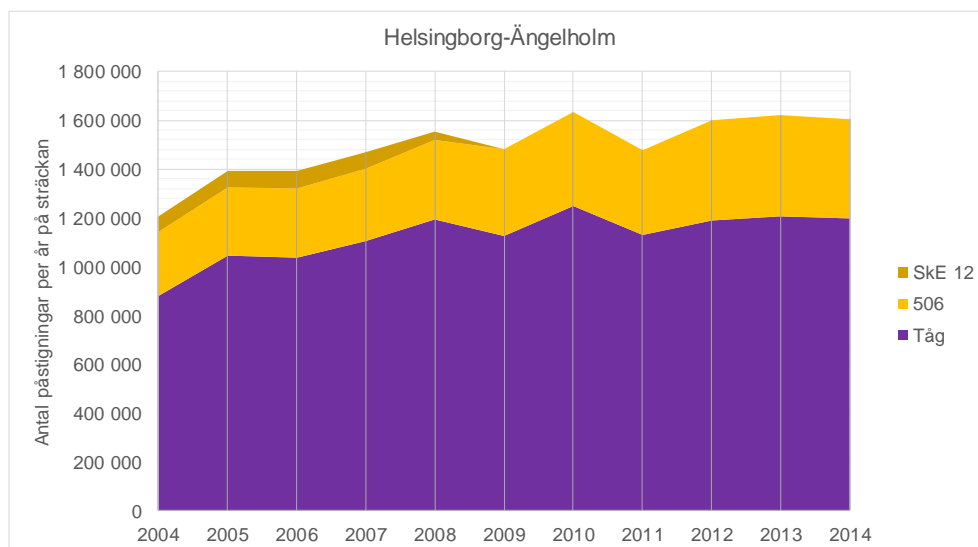
Figur B1-22. Antal påstigningar i stråket Helsingborg-Billesholm-Svalöv-Teckomatorp 2004-2014. Sedan 2006 har resandet ökat med 35 %. I januari 2009 genomfördes en omstrukturering av Söderåstrafiken, vilket bland annat innebar att linje 232 Helsingborg-Billesholm och linje 242 Kågeröd-Teckomatorp slogs samman till en genomgående linje, 230.



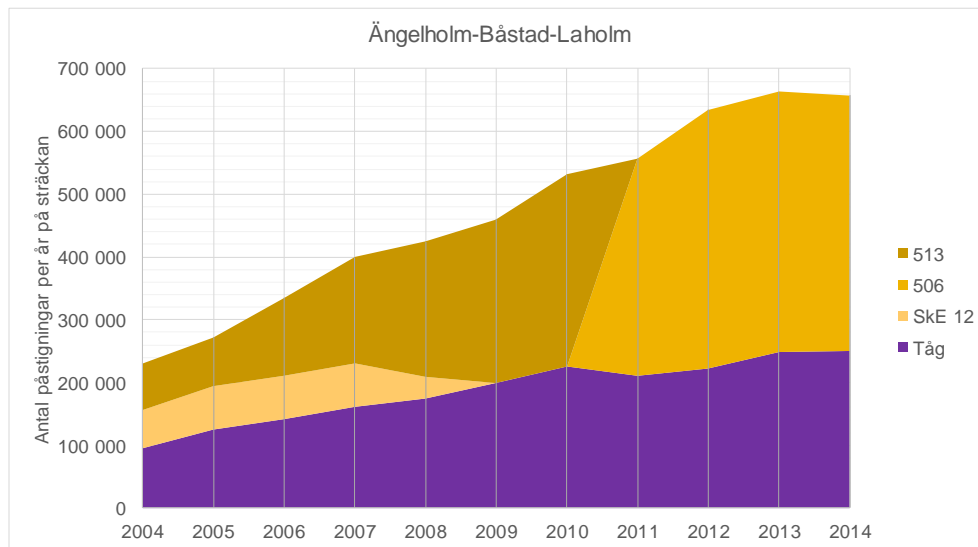
Figur B1-23. Antal påstigningar i stråket Helsingborg-Bårslöv-Ekeby 2004-2014. Sedan 2006 har resandet ökat med 24 %.



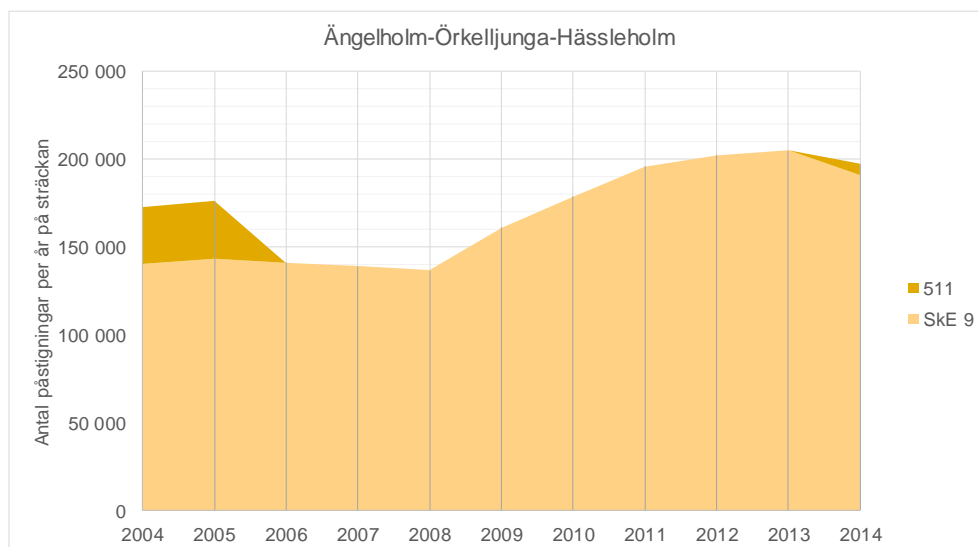
Figur B1-24. Antal påstigningar i stråket Helsingborg-Höganäs-Mölle 2004-2014. Sedan 2006 har resandet ökat med 85 %. Siffror saknas för åren 2006, 2008 och 2009 och värden för dessa år har därför interpolerats fram. Linje 220 är genomgående Höganäs-Helsingborg-Landskrona, med ungefär två tredjedelar av påstigningarna på den norra linjegränsen (som redovisas här). Tidigare trafikerades stråket också av regionbusslinje 219, som 2012 överfördes till stadstrafiken i Helsingborg (stadsbusslinje 8). Linjen hade på denna del 560 000 resor 2004 och ökade svagt, till 630 000 resor 2011. Dessa resor är exkluderade i diagrammet.



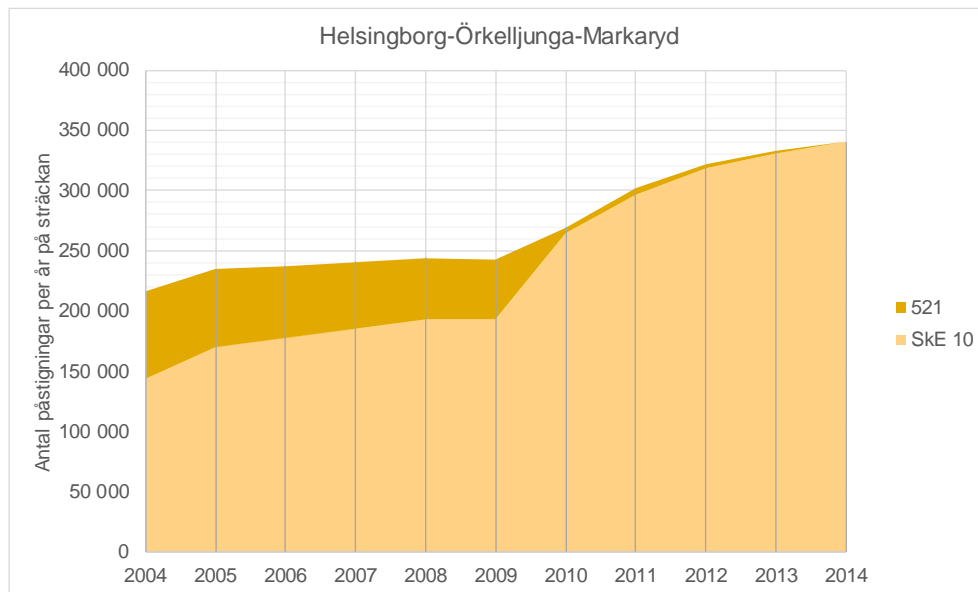
Figur B1-25. Antal påstigningar i stråket Helsingborg-Ångelholm 2004-2014. Sedan 2006 har resandet ökat med 15 %. SkåneExpressen 12 trafikerade sträckan Helsingborg-Ångelholm-Båstad fram till juni 2008, med ungefär hälften av påstigningarna söder om Ångelholm (vilka redovisas i detta diagram). På motsvarande sätt trafikerar linje 506 sedan december 2010 även sträckan Ångelholm-Båstad, med ungefär hälften av påstigningarna på denna södra linjedel.



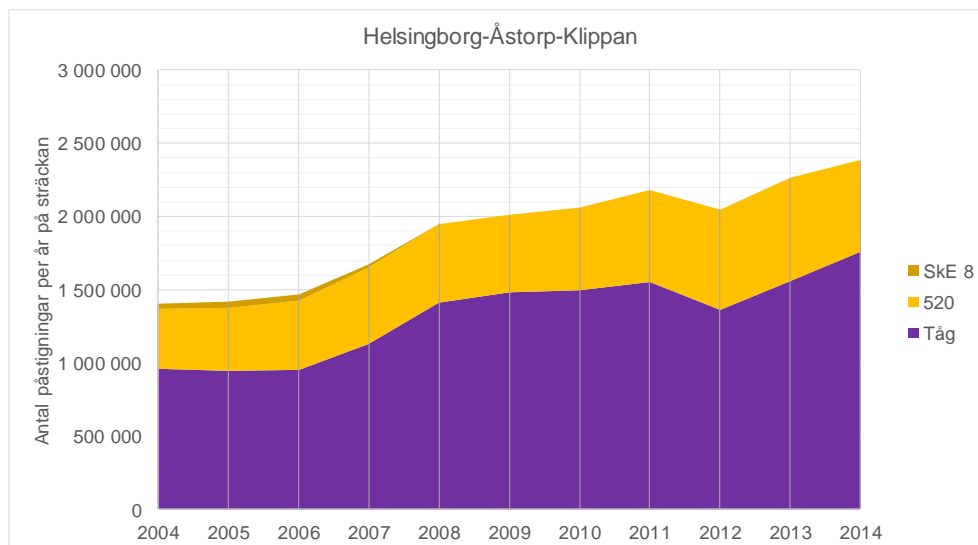
Figur B1-26. Antal påstigningar i stråket Ängelholm-Båstad-Laholm 2004-2014. Sedan 2006 har resandet ökat med 96 %. SkåneExpressen 12 trafikerade sträckan Helsingborg-Ängelholm-Båstad fram till juni 2008, med ungefär hälften av påstigningarna norr om Ängelholm (vilka redovisas i detta diagram). På motsvarande sätt trafikerar linje 506 sedan december 2010 sträckan Helsingborg-Ängelholm-Båstad, med ungefär hälften av påstigningarna på denna norra linjedel. I samband med denna linjeomläggning av Bjäretrafiken, i december 2010, genomfördes stora turutbudsförbättringar.



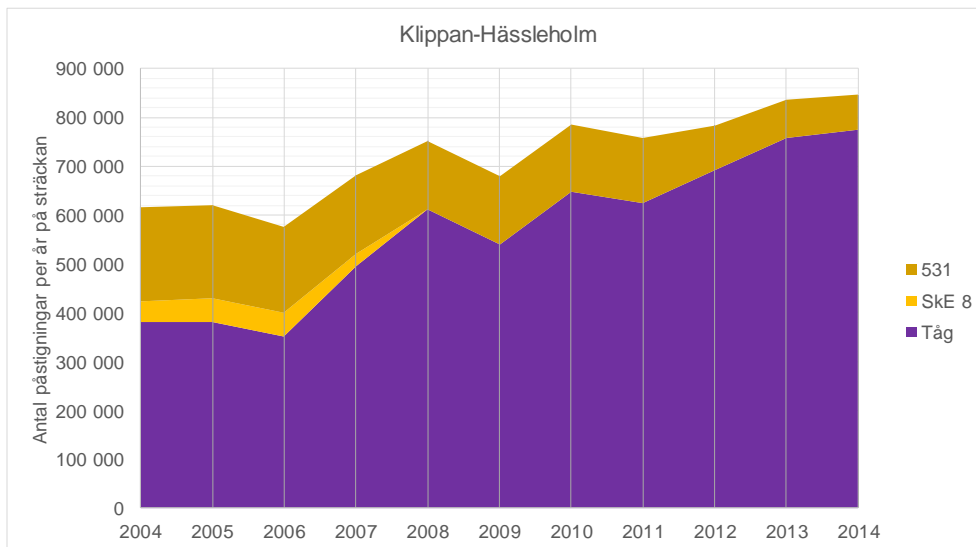
Figur B1-27. Antal påstigningar i stråket Ängelholm-Örkelljunga-Hässleholm 2004-2014. Sedan 2006 har resandet ökat med 40 % (data från 2006 saknas emellertid för linje 511, varför siffran är osäker). SkåneExpressen 9 ersattes av linje 511 i december 2014.



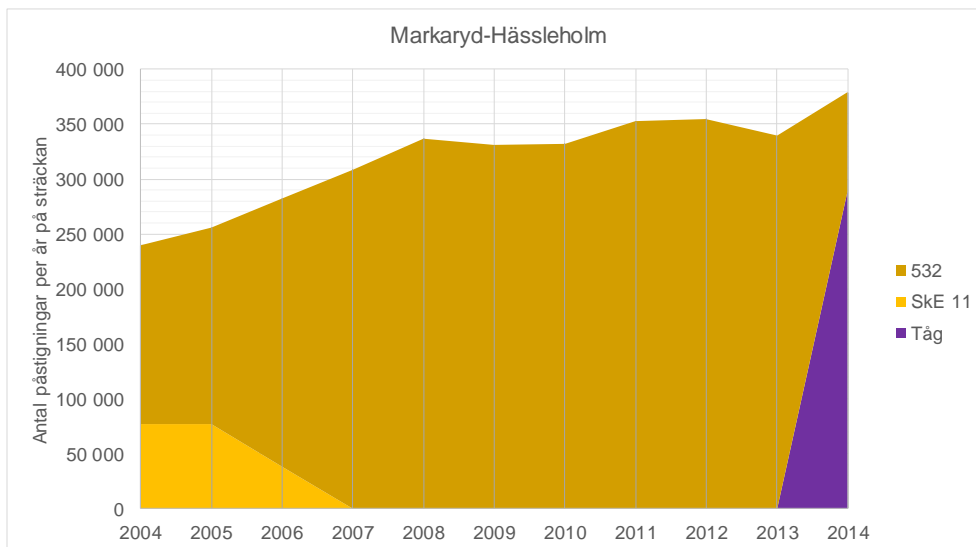
Figur B1-28. Antal påstigningar i stråket Helsingborg-Örkelljunga-Markaryd (E4) 2004-2014. Sedan 2006 har resandet ökat med 43 %. Mellan Helsingborg och Örkelljunga har infrastruktuursatsningar genomförts i form av motorvägshållplatser. 2010 genomfördes en satsning på enklare tidtabell med taktrafik och ökat turutbud. Tidigare fanns två körvägsvarianter, via Åstorp respektive via motorvägen, men från och med 2010 går alla turer samma väg och på samma minuttal hela dagen.



Figur B1-29. Antal påstigningar i stråket Helsingborg-Åstorp-Klippan 2004-2014. Sedan 2006 har resandet ökat med 63 %. SkåneExpressen 8 gick tidigare mellan Helsingborg och Kristianstad, med knappt en tredjedel av påstigningarna på denna delsträcka. Regionbusslinje 520 trafikerade fram till augusti 2014 sträckan Helsingborg-Åstorp-Klippan via Kvidinge, men sedan Pågatågsstationen i Kvidinge öppnat vänder linjen i Åstorp.

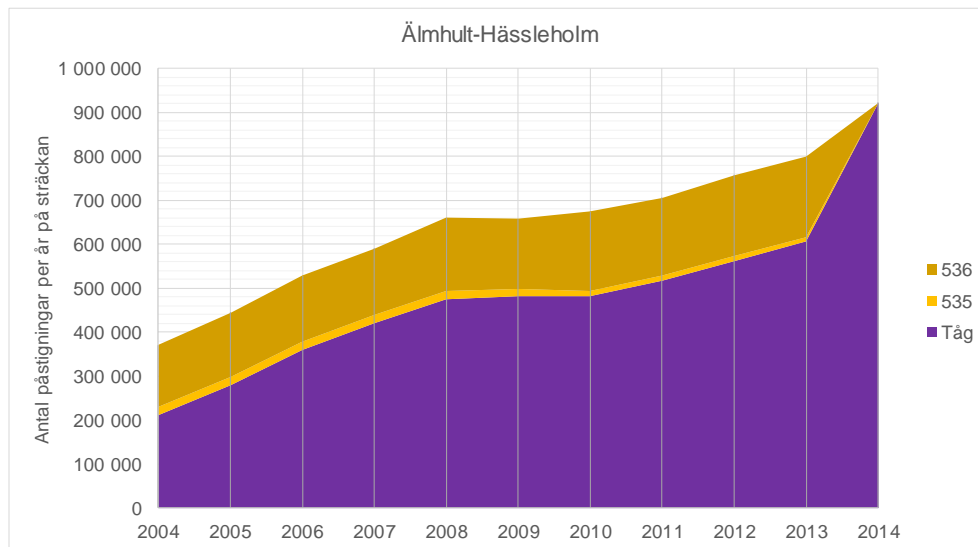


Figur B1-30. Antal påstigningar i stråket Klippan-Hässleholm 2004-2014. Sedan 2006 har resandet ökat med 47 %. Pågatågstrafik på sträckan infördes 2007 och ersatte då den tidigare tågtrafiken med Kustpilen. SkåneExpressen 8 kompletterade då tågtrafiken mellan Helsingborg och Kristianstad, med drygt en tredjedel av påstigningarna på denna delsträcka. Linje 531 trafikerar delen Perstorp-Tyringe-Hässleholm.

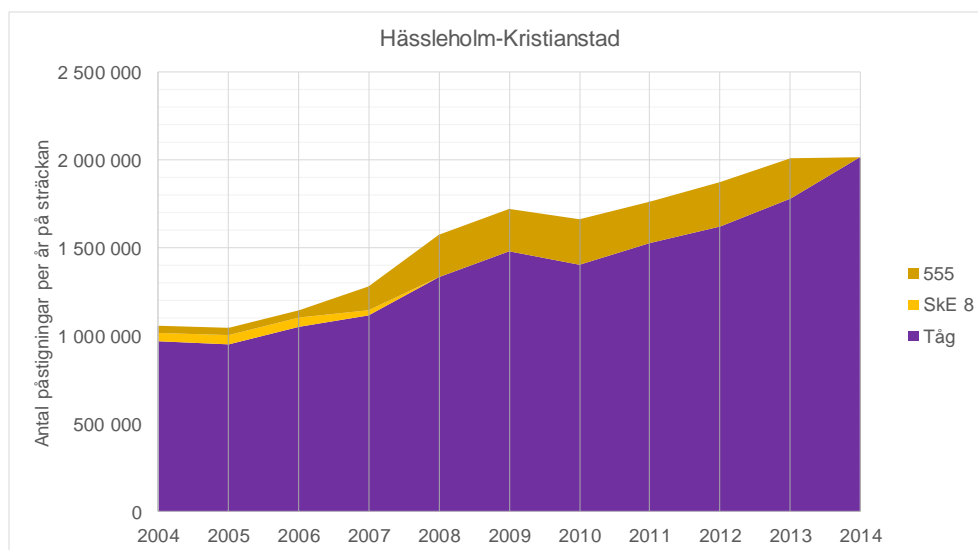


Figur B1-31. Antal påstigningar i stråket Markaryd-Hässleholm 2004-2014. Sedan 2006 har resandet ökat med 34 %. SkåneExpressen 11 trafikerade sträckan Markaryd-Hässleholm-Kristianstad fram till sommaren 2006. Pågatågtrafiken på Markarydsbanan startade i december 2013 och ersatte då regionbusslinje 532 till stor del.

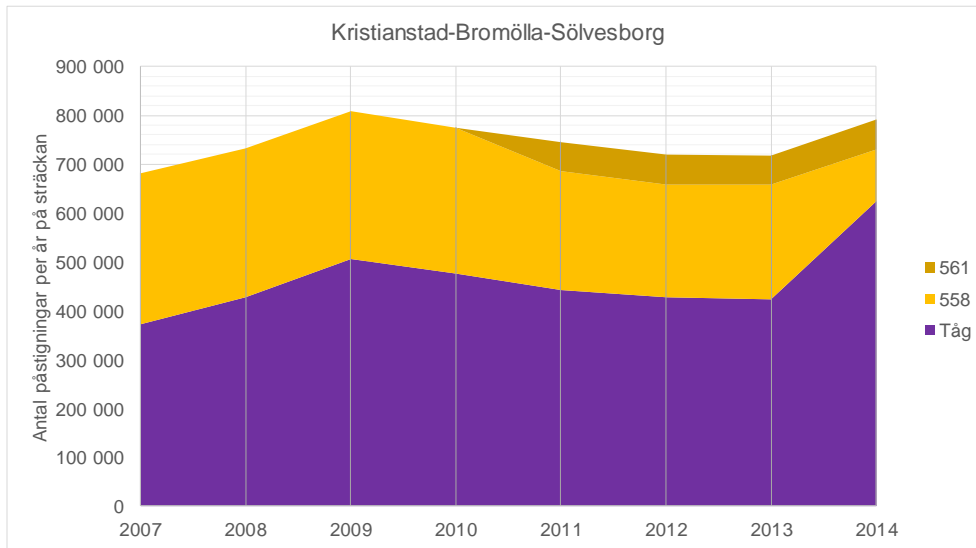




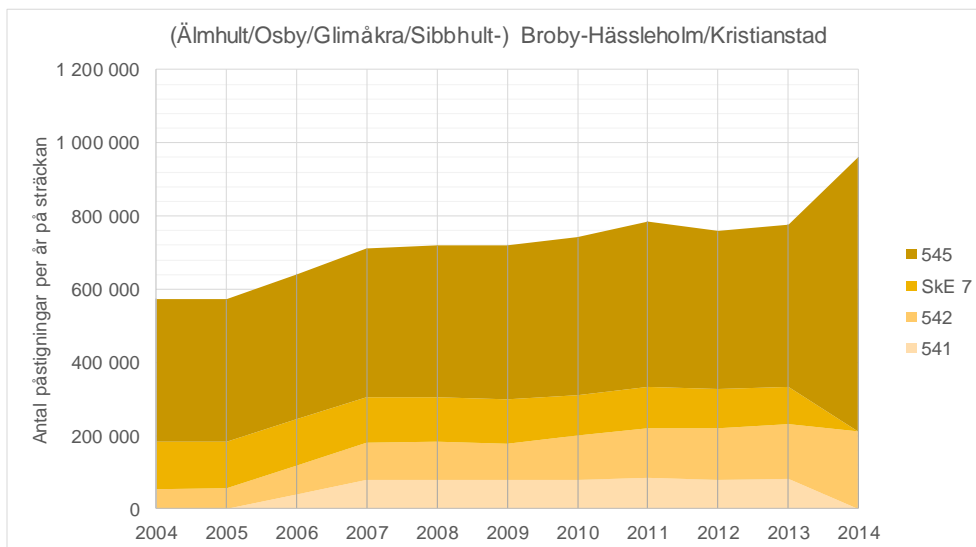
Figur B1-32. Antal påstigningar i stråket Älmhult-Hässleholm 2004-2014. Sedan 2006 har resandet ökat med 75 %. Krösätågstrafiken startade december 2013. Resandet har ökat trots slopad busstrafik.



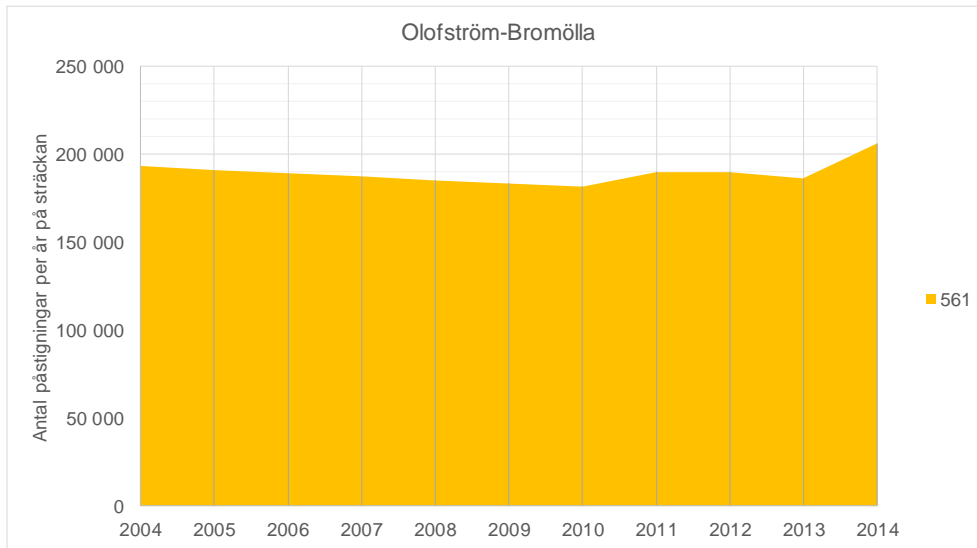
Figur B1-33. Antal påstigningar i stråket Hässleholm-Kristianstad 2004-2014. Sedan 2006 har resandet ökat med 76 %. SkåneExpressen 8 gick tidigare mellan Helsingborg och Kristianstad, med drygt en tredjedel av påstigningarna på denna delsträcka. Öresundstågen slutade stanna i Vinslöv 2007, som då fick Pågatågstrafik i stället. I december 2010 blev Öresundstågen mellan Kristianstad och Lund/Malmö tio minuter snabbare, då de även började köra förbi Hör och Eslöv. I december 2013 invigdes Pågatågsstationen i Önnestad och ersatte då regionbusslinje 555.



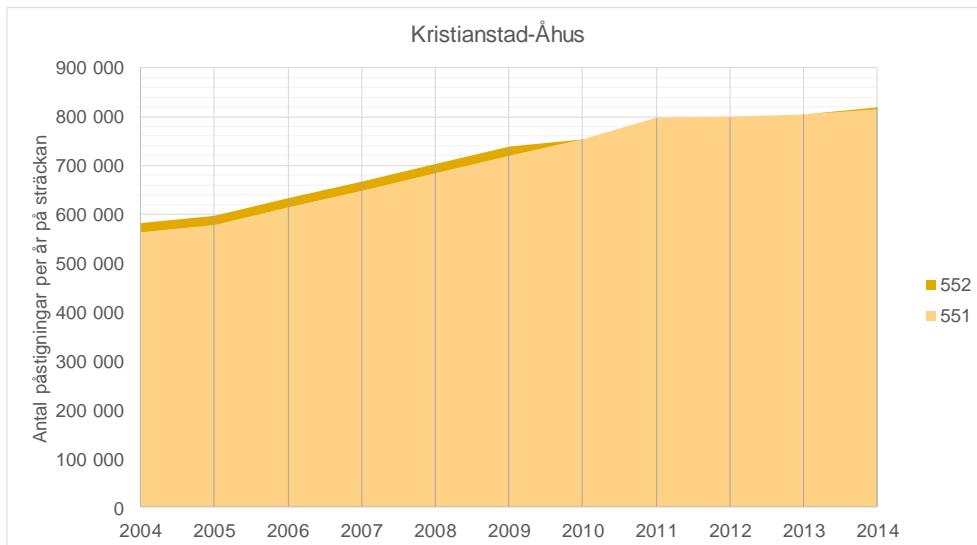
Figur B1-34. Antal påstigningar i stråket Kristianstad-Bromölla-Sölvesborg 2007-2014. Sedan 2007 har resandet ökat med 16 %. Järnvägen elektrifierades 2005-2006, varefter Öresundstågstrafiken förlängdes från Kristianstad till Karlskrona. Resandesiffror från den tågersättande buss-trafiken saknas, varför tidsserien i detta fall startar 2007. Pågatågstrafik mellan Kristianstad, Fjälkinge och Bromölla startade i december 2013. Linje 561 mellan Olofström och Bromölla förlängdes 2011 till Sölvesborg. Ca 60 000 resor per år antas göras med denna linje mellan Bromölla och Sölvesborg (vilka visas i diagrammet).



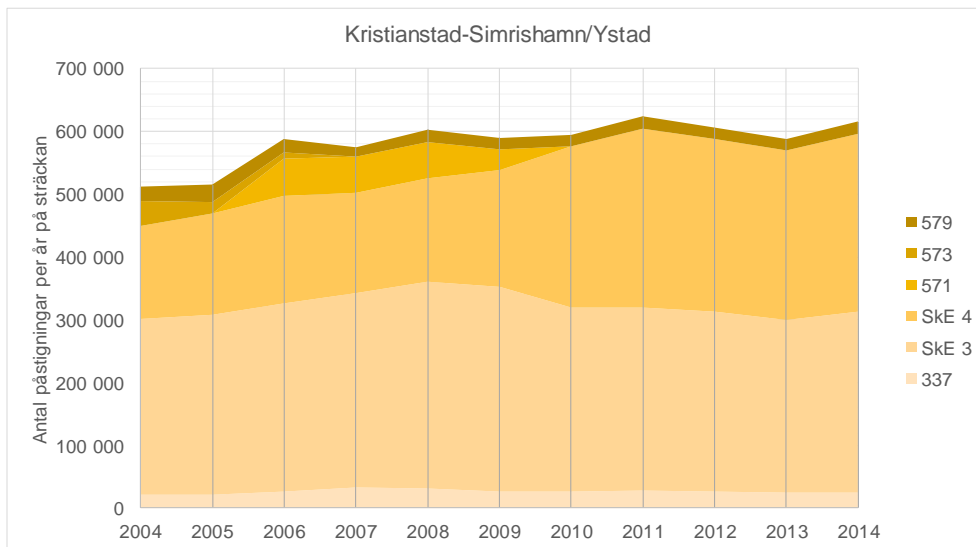
Figur B1-35. Antal påstigningar i stråken Broby-Hässleholm och Broby-Kristianstad (samt resor mellan Broby och Sibbhult, Glimåkra, Osby och Älmhult) 2004-2014. Sedan 2006 har resandet ökat med 50 %. I december 2013 gjordes en linjeomläggning, som givit tydlig effekt på resandet – i synnerhet i stråket mot Kristianstad (linje 545 och tidigare även SkåneExpressen 7).



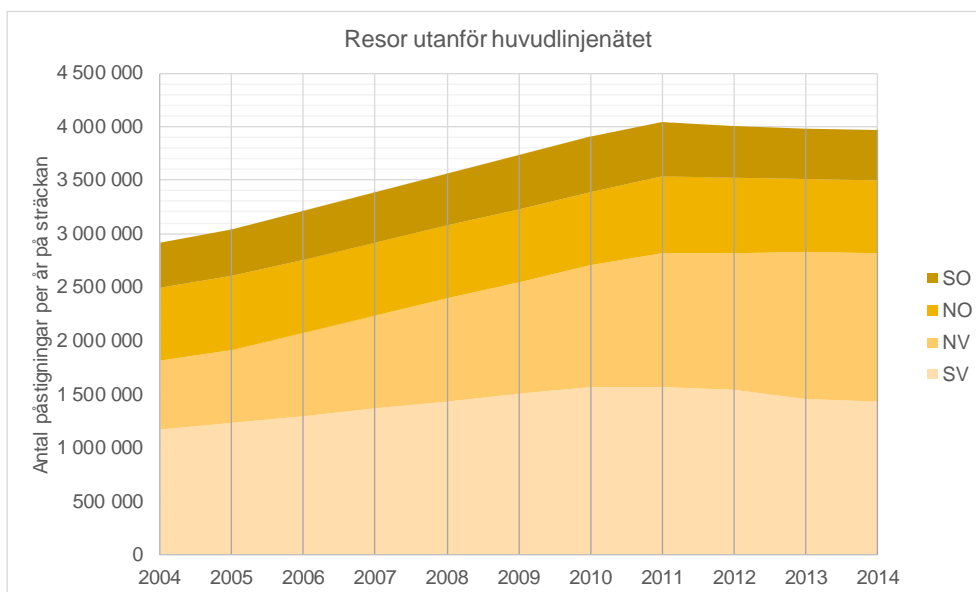
Figur B1-36. Antal påstigningar i stråket Olofström-Bromölla 2004-2014. Sedan 2006 har resandet ökat med 9 %. I december 2010 förlängdes linjen från Bromölla till Sölvesborg. Resor däremellan har dragits bort i diagrammet (60 000 påstigningar per år). Siffror saknas för åren 2006-2009. Dessa värden har därför interpolerats fram baserat på värdena för 2005 och 2010.



Figur B1-37. Antal påstigningar i stråket Kristianstad-Åhus-Yngsjö 2004-2014. Sedan 2006 har resandet ökat med 30 %.



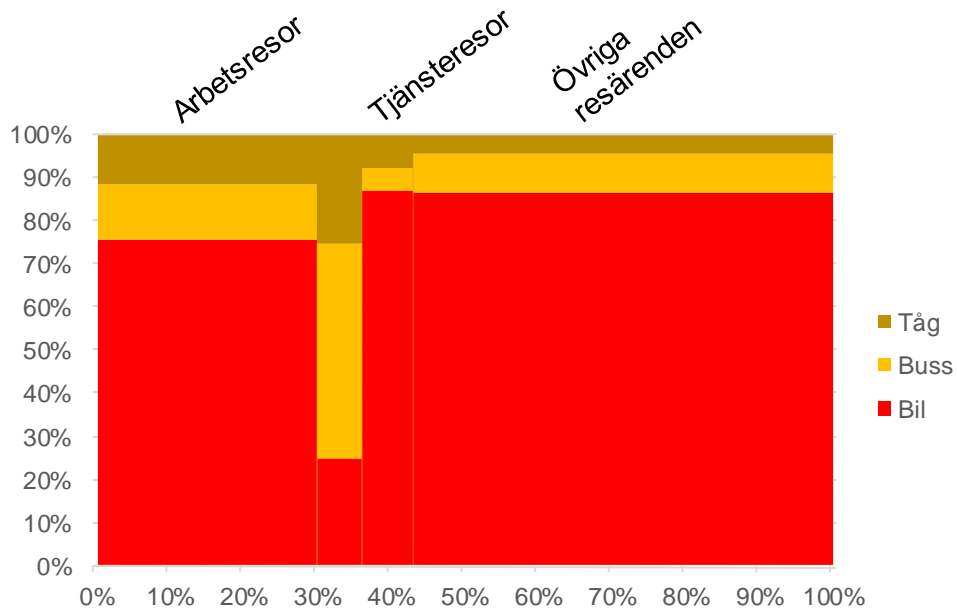
Figur B1-38. Antal påstigningar i stråket Kristianstad-Simrishamn/Ystad 2004-2014. Sedan 2006 har resandet ökat med 5 %. I samband med Baltic plus-projektet genomfördes ett antal infrastruktursatsningar (bussgata i Everöd, ny bussterminal i brösarp m.m.), som stod klara 2010 då turutbudet också ökades. Samtidigt drogs SkåneExpressen 4 om så att den numera kör samma väg som SkåneExpressen 3 mellan Kristianstad och Brösarp. Dessförinnan gick SkåneExpressen 4 via Åhus. Satsningen i detta stråk har tillsynes inte haft samma effekt som i stråket Helsingborg-Örkelljunga, som genomfördes ungefär samtidigt (se Figur B1-).



Figur B1-39. Antal påstigningar utanför ovan redovisade stråk 2004-2014, uppdelat på Sydost, Nordost, Nordväst och Sydväst. För åren 2006-2009 är uppgifterna ofullständiga, varför dessa värden har interpolerats fram. Sedan 2006 har resandet totalt sett med dessa linjer ökat med 24 %. Störst är ökningen i nordväst, 78 %. I övriga tre "hörn" ligger ökningen mellan 0 % och 10 %. 2014 fanns i Skåne 81 linjer (där resor registrerats under året) utanför huvudlinjenätet. 11 av dessa linjer hade över 100 000 påstigningar. Tre linjer hade ca 300 000 påstigningar eller mer: 144 Malmö-Anderslöv-Trelleborg, 165 Lund-Svedala-Trelleborg och 510 Ängelholm-Munka Ljungby-Klippan.

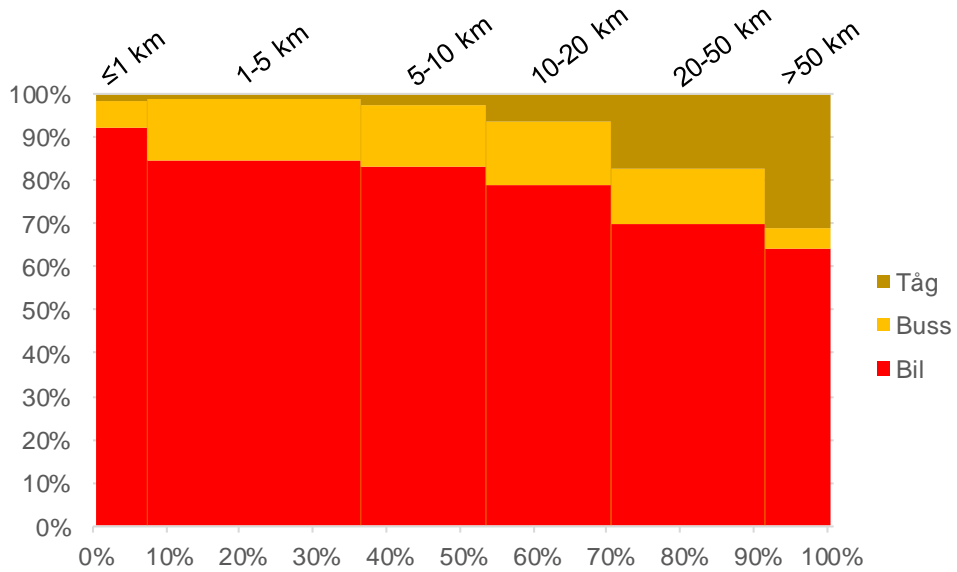
## Bilaga 2) Färdmedelsandelar av motoriserade resor

### Färdmedelsandelar per resärende



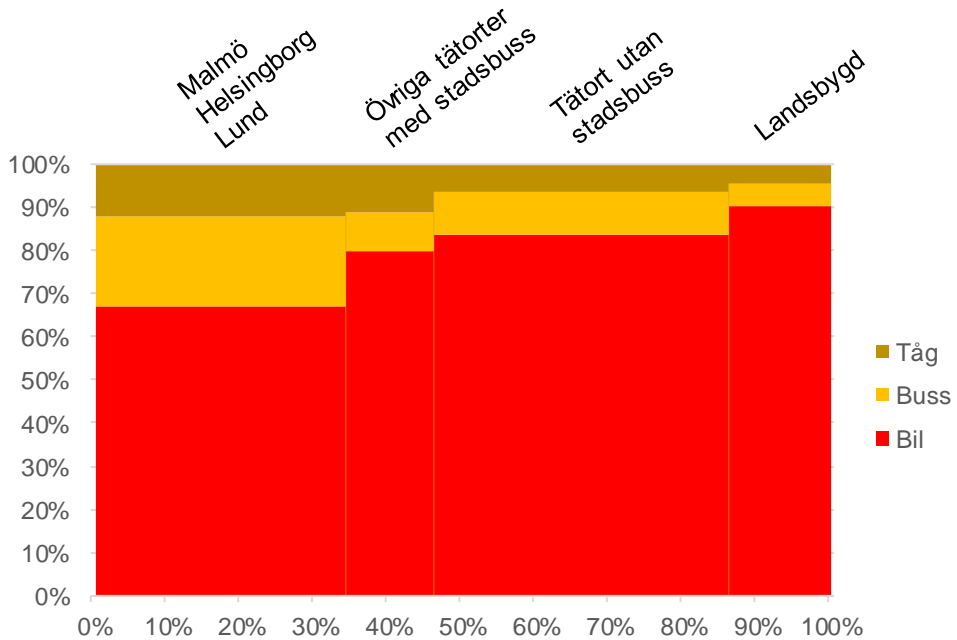
Figur B2-1. Färdmedelsandelar av motoriserade resor per resärende 2013. Kategorin "Övriga resänderen" är en sammanslagning av Hämta/lämna barn, Inköpsresor, Vård/service, Motion/förening, Nöje/släkt och vänner samt Annat. Resänderet Hemresor i resvaneundersökningen har exkluderats i denna sammanställning. På den horisontella axeln anger procentsatserna andelen av resorna för respektive resärende.

### Färdmedelsandelar per reslängdsintervall



Figur B2-2. Färdmedelsandelar av motoriserade resor per reslängdskategori 2013. På den horisontella axeln anger procentsatserna andelen av resorna för respektive reslängdskategori.

### Färdmedelsandelar per bostadsort



Figur B2-3. Färdmedelsandelar av motoriserade resor efter bostadsort 2013. På den horisontella axeln anger procentsatserna andelen av resorna för respektive ortskategori.



# **Stråkanalys av prioriterade stråk med buss i Skåne-**

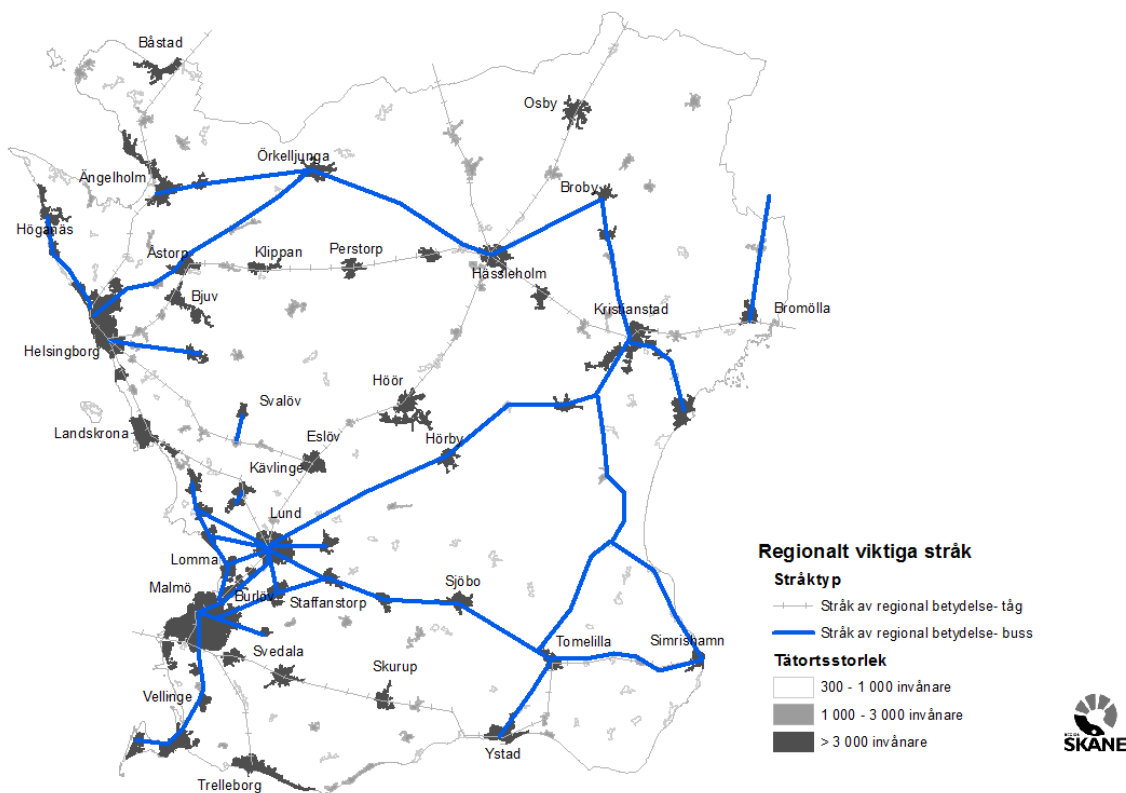
hur ska de prioriterade stråken utvecklas i riktning mot målet om 40 % marknadsandel?



## 1 Syfte och målsättning

I Skåne finns ett regionalt utpekat nät för kollektivtrafik för såväl tågtrafik som busstrafik. De regionalt viktiga stråken i busstrafiken är de stråk som syftar till att knyta ihop Skånes tillväxtmotorer, regionala kärnor och större orter\* <sup>1</sup> med varandra. Större satsningar och investeringar när det gäller kollektivtrafiken prioriteras till dessa stråk.

Stråkanalysens syfte är att i dessa prioriterade regionalt viktiga stråk ta fram en bild av vilken riktning utvecklingen i stråken bör gå mot samt peka på stråkens brister och potential. Utgångspunkten för arbetet har varit det övergripande mål som finns inom Region Skåne där marknadsandelen för kollektivtrafik ska vara 40 % senast 2030 och bryta ner detta per stråk. Resultaten ska peka på en riktning för respektive stråk och identifiera var och när brister kan uppkomma. Genom att skapa en framförhållning och ett underlag för prioriteringar mellan och i respektive stråk är målsättningen att analysen ska kunna bidra till att det övergripande målet om kollektivtrafikens marknadsandel 2030 uppnås.



Figur 1: Regionalt viktiga stråk i Skåne.

<sup>1</sup> Större orter är här orter med fler än 3 000 invånare

## 2 Metod, urval och avgränsningar

Urvalet i analysen är de regionalt viktiga stråken för buss i Skåne enligt Figur 1. En analys har även genomförts för samtliga städer med stadsbuss där mer fördjupade analyser per stråk genomförts i de större städerna. Dessa städer är: Malmö, Helsingborg, Lund, Kristianstad och Landskrona.

En stor del av analyserna och beräkningarna är hämtade från utredningen: "Fördjupad stråkanalys av busstrafiken i Skåne" (Tetraplan, 2017). Underlag är även hämtat från "Ökad marknadsandel för kollektivtrafiken i Skåne" (Trivector, 2015). Mer omfattande beskrivningar kring modellberäkningar och analyser återfinns i dessa rapporter. I stråk där fler regionbusslinjer trafikerar har en sammanvägning av resultatet för de olika linjerna genomförts med syfte att skapa en bild av stråket som helhet.

För stadsbusstrafiken har resandet summerat i båda riktningar använts vilket ger en övergripande bild av stråket men kan vara missvisande för delar av stråket och i stråk där resandet per riktning varierar mycket.

Tidigare utredningar av målet kring 40 % marknadsandel visar tydligt på att det är många åtgärder som samverkar och att ett helhetsgrepp krävs för att målet ska uppnås.<sup>2</sup> För samtliga stråk krävs det därmed att arbete genomförs när det gäller tillgänglighet med cykel, attraktivitet, punktlighet och Mobility Management. Kommunernas arbete med parkeringsriktlinjer och bebyggelseplanering har också stor betydelse. I denna analys ligger emellertid fokus på åtgärder i trafikering och infrastruktur.

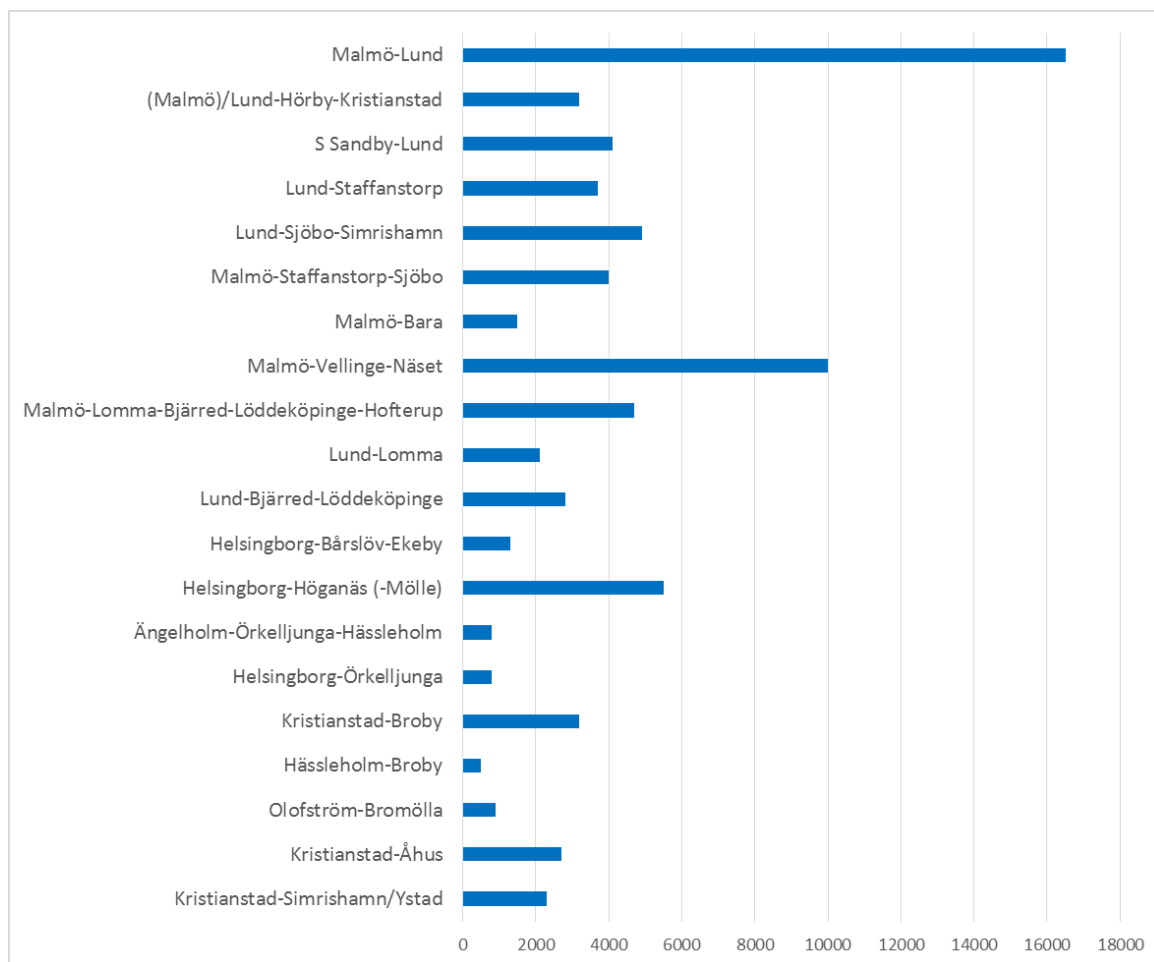
## 3 Resande i regionalt viktiga stråk- regionbuss

Resandet i de regionalt viktiga stråken är ett viktigt underlag för val av prioriteringar i kollektivtrafiken. Även små förbättringar i marknadsandelar i stråk med mycket resande ger totalt sett stora effekter. Stråk med stora resandeströmmar behöver därför prioriteras när satsningar ska genomföras.

Stråket Malmö-Lund dominerar stort i resande. Två andra stråk med mycket resenärer är Malmö-Vellinge-Näset och Helsingborg-Höganäs.

---

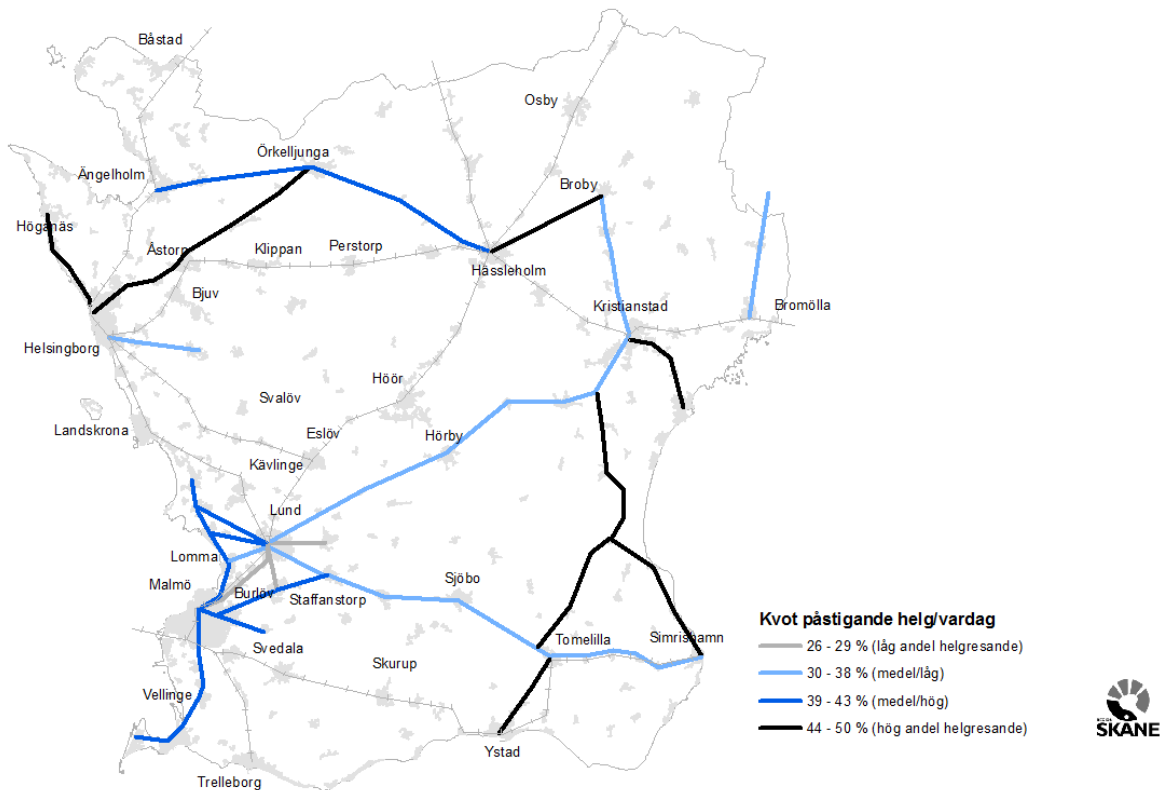
<sup>2</sup> Källa: "Ökad marknadsandel för kollektivtrafiken i Skåne" (Trivector, 2015).



Figur 2: Påstigande per vardag i regionalt viktiga stråk för busstrafiken i Skåne. Statistik 2016.

## 4 Stråkens helgresande

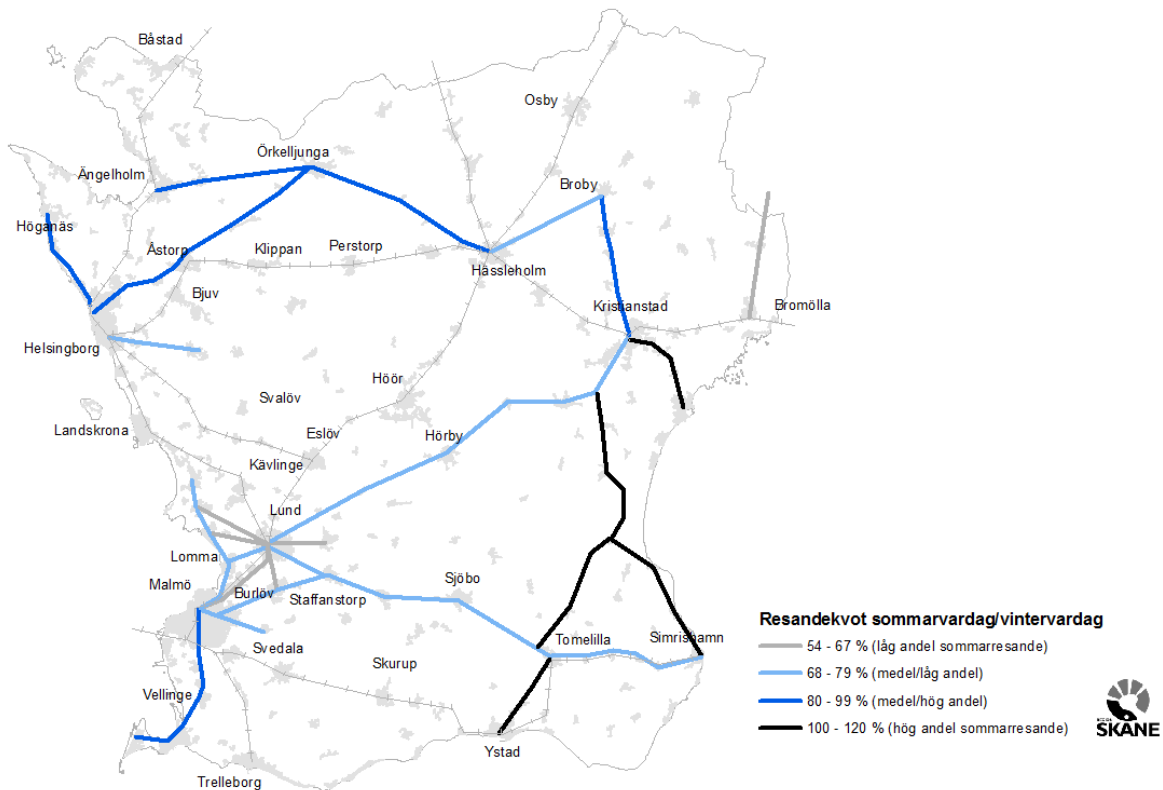
Fritidsresandets betydelse i stråken återspeglas bland annat i hur helgresandet ser ut i förhållande till vardagsresandet. Stråk med låg andel helgresande är stråk som är klassiska pendlingsstråk med hög andel arbetspendling/skolpendling. I denna kategori återfinns bland annat stråken Malmö-Lund, Lund-Sandby och Lund-Staffanstorp.



Figur 3: Kvot mellan helgresande och vardagsresande utmed regionalt viktiga stråk i Skåne. Källa: Fördjupad stråkanalys av busstrafiken i Skåne (2017).

## 5 Stråkens sommarresande

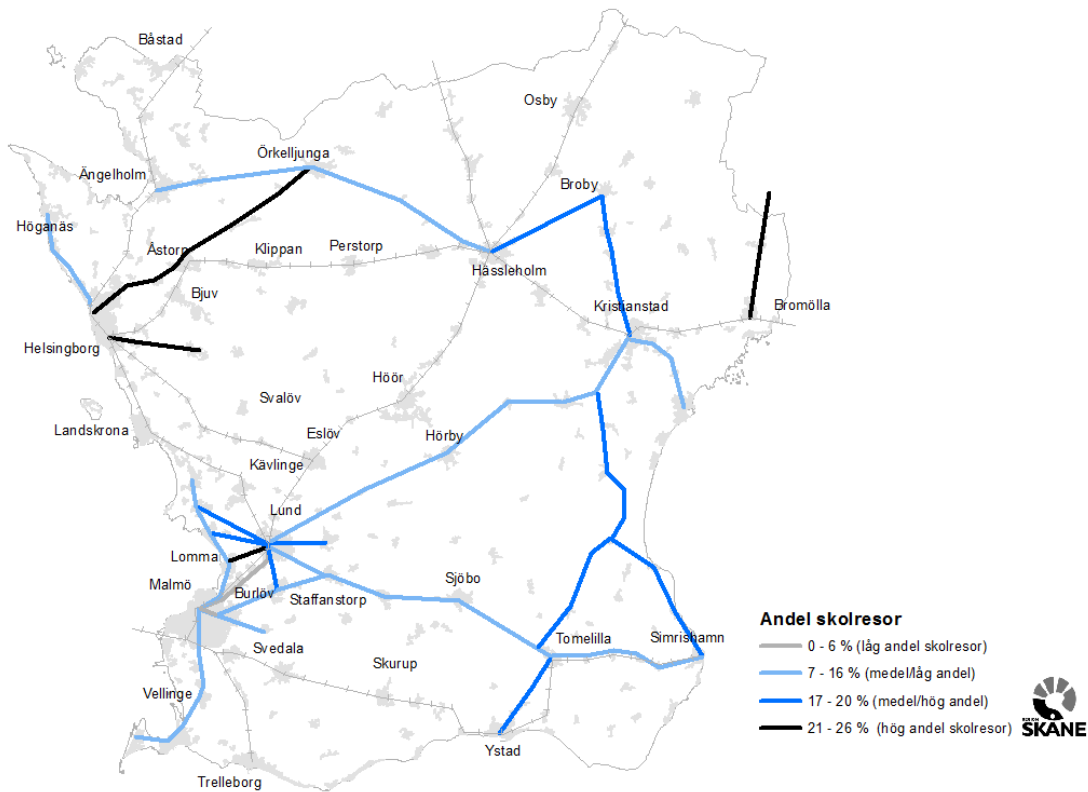
Även stråkens sommarresande visar på vilken funktion stråket har som stråk för fritidsresor. Stråk med högst andel sommarresande är stråket Kristianstad-Ystad/Simrishamn och Kristianstad-Ystad. Dessa stråk har ett resande som är högre under en sommarvardag än under en vintervardag. Stråk med lägst andel sommarresande är Malmö-Lund, Lund-S Sandby, Lund-Staffanstorp och Lund-Björred-Löddeköpinge.



Figur 4: Kvoten av resandet en sommarvardag jämfört med en vardag i mars. Källa: statistik från Skånetrafiken med respektive linjes resande i juli respektive mars 2016.

## 6 Stråkens skolresande

Genom att titta på andel skolkort som används för respektive linje i stråken ges en bild av stråkens betydelse för skolungdomar. Stråk som har allra högst andel skolresor är Bromölla-Olofström, Örkelljunga-Helsingborg och Helsingborg-Ekeby. Lägst andel skolresor återfinns i stråket mellan Lund och Malmö.



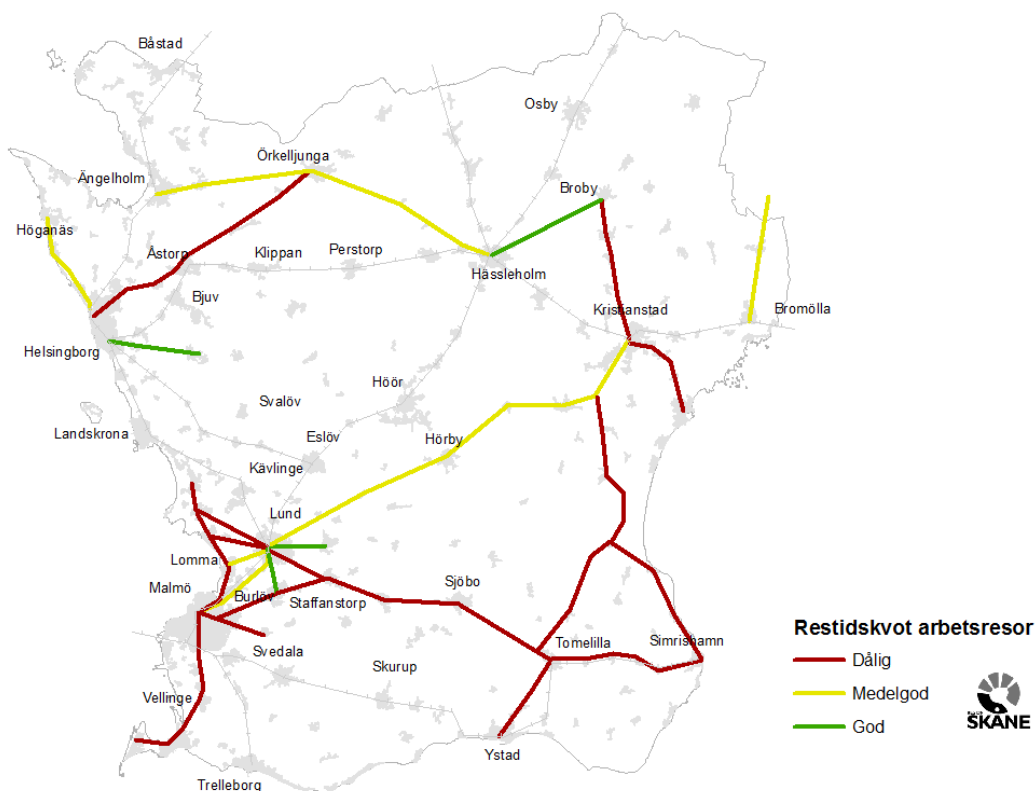
Figur 5: Andel skolresor i respektive stråk. En sammanvägning av andel skolresor för respektive linje i stråket. Statistik: Försäljningsstatistik Skånetrafiken (2016).

## 7 Restidskvot dörr till dörr (arbetsresor)

Genom att i en datamodell simulera samtliga skånska förvärvsarbetandes närmsta färdväg med kollektivtrafik och bil till sitt arbete har restidskvoten per stråk kunnat beräknas för varje potentiell resenär i stråket. Restidskvoten är beräknad på resan dörr till dörr för kollektivtrafiken men utan parkeringstid inräknad för bilresan. Stråk med god standard är således stråk där kollektivtrafiken kan konkurrera bättre mot bilen restidsmässigt vid arbetsresor.

- **Dålig:** 3 % eller färre av de förvärvsarbetande som i modellen använder stråket har en restidskvot på maximalt 1,5
- **Medelgod:** 4-7 % av de förvärvsarbetande som i modellen använder stråket har en restidskvot på maximalt 1,5
- **God:** 8 % eller fler av de förvärvsarbetande som i modellen använder stråket har en restidskvot på maximalt 1,5

Stråk med dålig standard (röd) indikerar på ett stort behov av t ex framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafiken. Stråk med god standard (grön) har redan god tillgänglighet och här borde potential att få fler resenärer finnas även utan åtgärder i infrastrukturen. Eftersom analysen bygger på arbetspendlares dörr till dörr resa kan en dålig restidskvot även bero på faktorer som arbetsplatser som lokaliserats långt från kollektivtrafiken eller att resan kräver ett byte där en annan del av resan än den aktuella resan i stråket är den som försämrar restiden.



Figur 6: Restidskvoter vid resor dörr till dörr (arbetsresor) i stråken. Källa: Fördjupad stråkanalys av busstrafiken i Skåne (2017).

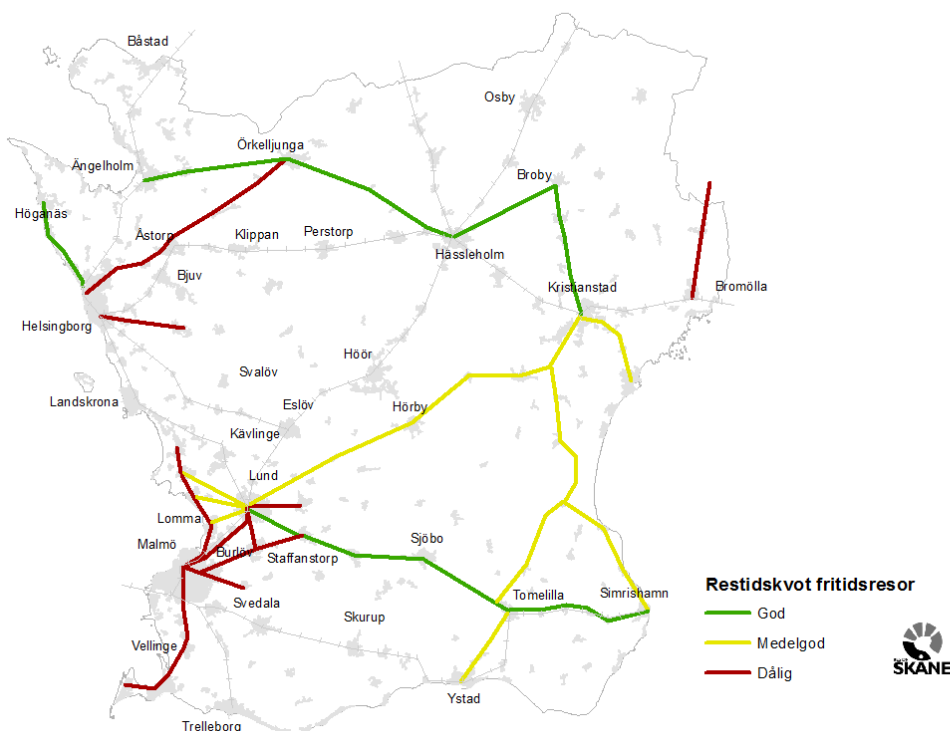
## 8 Restidskvot hållplats-hållplats (fritidsresor)

Många besöksmål vid fritidsresor återfinns centralt, framförallt i våra större städer. Här finns tillgång till bio, restauranger och olika utbud av kultur. Genom att beräkna restiderna med bil och kollektivtrafik från mindre orter i stråken och till centrum i de större städerna har därmed en bedömning av restidskvoten för fritidsresor per stråk gjorts. Till skillnad från arbetsresor som innebar en simulering av restiden dörr till dörr har denna beräkning förenklats till restiderna mellan centrala hållplatser i respektive ort. Eftersom inga gångtider ingår i beräkningarna ges en mer gynnsam restid för kollektivtrafik än i verkligheten. Eftersom metoden använts likvärdigt för samtliga stråk ger den dock en indikation på hur stråken skiljer sig åt.

- Dålig: Restidskvot på över 1,4
- Medelgod: Restidskvot på 1,2-1,4
- God: Restidskvot på mindre än 1,2

Flera stråk återfinns som röda även här och har således ett tydligt behov av åtgärder för att förbättra kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen både med avseende på fritidsresor och arbetspendling. Detta är stråk som Örkejlunga-Helsingborg, Malmö-Lomma-Löddeköpinge-Hoferup, Malmö-Vellinge-Falsterbo, Malmö-Svedala samt Malmö-Staffanstorp.

Flera stråk som fick bra restidskvoter för arbetsresor återfinns här som dålig restidskvot till centrum. Detta är t ex stråk som Lund-Staffanstorp, Lund-Sandby och Helsingborg-Ekeby. Samtliga dessa tre stråk är också stråk med låg andel fritidspendling (figur 2) och har sannolikt utvecklats till stor del anpassat för arbets- och studieresor.

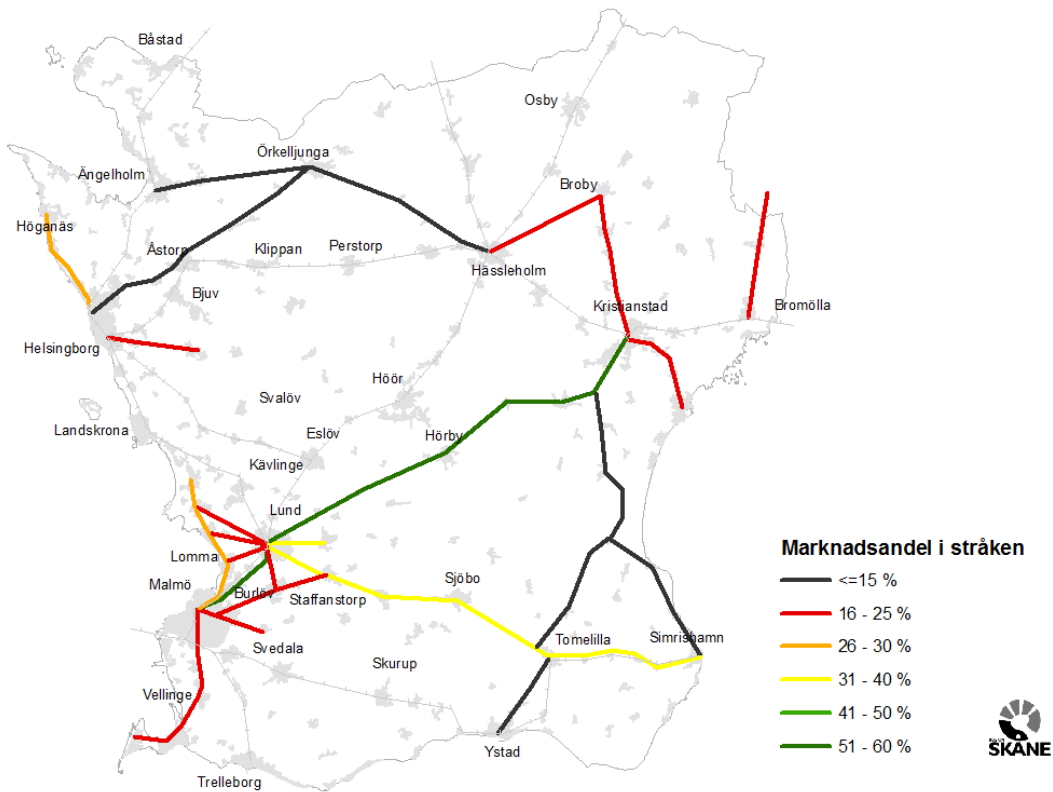


Figur 7: Restidskvoter hållplats-hållplats i kollektivtrafiken (fritidsresor). Källa: Region Skåne egna uträkningar av restidskvoter utifrån restider mellan centrumhållplatser enligt Skånetrafikens reseplanerare hösten 2017.



## 9 Marknadsandel 2016

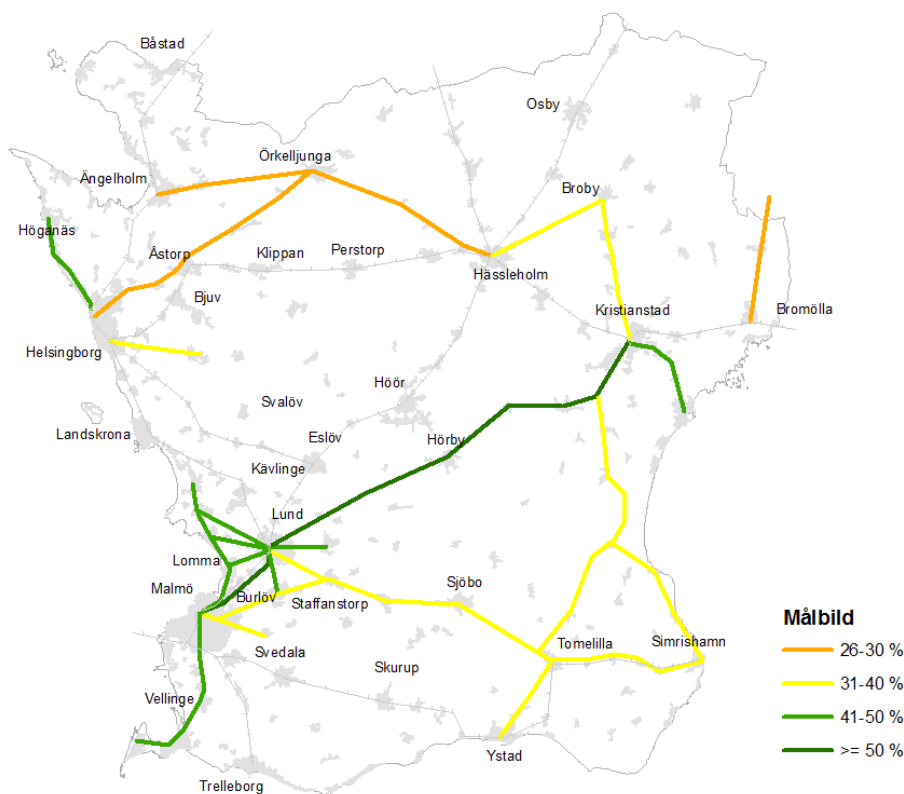
Dagens marknadsandel i stråken är låg i flertalet stråk. I stråken Malmö-Lund och Lund-Hörby-Kristianstad ingår även resandet med tåg vilket kraftigt ökar dessa stråks marknadsandel idag. Andelen busstrafik är dock förhållandevis låg även i dessa stråk. Då stora osäkerheter finns kring att med säkerhet uttala sig om stråkens marknadsandelar har en bedömning gjorts genom att jämföra olika källors beräkningar och sedan redovisa marknadsandelen i spann.



Figur 8: Stråkens nuvarande marknadsandel. Källa: Fördjupad stråkanalys av busstrafiken i Skåne (2017) samt "Ökad marknadsandel för kollektivtrafiken i Skåne" (2015).

## 10 Målbild 2030

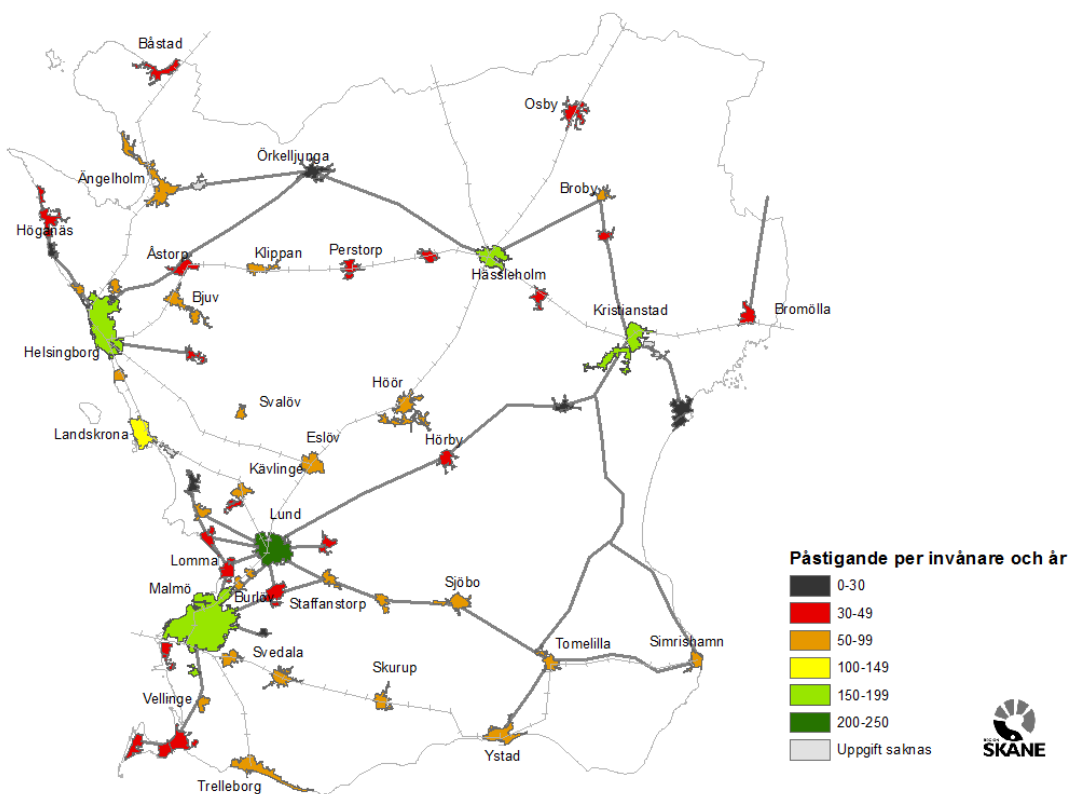
Målet om 40 % marknadsandel 2030 har brutits ner till en målbild för varje regionalt viktigt stråk. Utgångspunkten har varit den nedbrytning av färdmedelsandelar som gjordes för Skåne 2016 i utredningen "Skånes mål för färdmedelsandelar". Utgångspunkten har varit att de stråken till storstäderna kommer behöva dra ett tyngre lass i arbetet mot att nå målet medan stråken på landsbygden och till mindre städer och orter kan förväntas få en lägre marknadsandel. Stråken har getts en sammanfattande målbild men stora variationer kan förekomma inom stråken. Bland annat så förväntas delen Malmö-Lomma, Malmö-Staffanstorp och Lund-Dalby uppnå mer än 50 % marknadsandel även om stråken som helhet väntas få en lägre marknadsandel. Målbilderna kan komma att justeras längre fram i stråk där ambitionsnivån ser ut att vara för högt eller lågt satt utifrån kommunernas ambitionsnivå och den utveckling som sker i stråket på såväl regional, statlig som kommunal nivå.



Figur 9: Målbilder per stråk. Källa: Utgångspunkten har varit utredningen "Skånes mål för färdmedelsandelar" (2016) men där hänsyn och justeringar gjort under projektet "Fördjupad stråkanalys av busstrafiken i Skåne (2017) utifrån stråkens olika förutsättningar och potential.

## 11 Påstigande per invånare och år

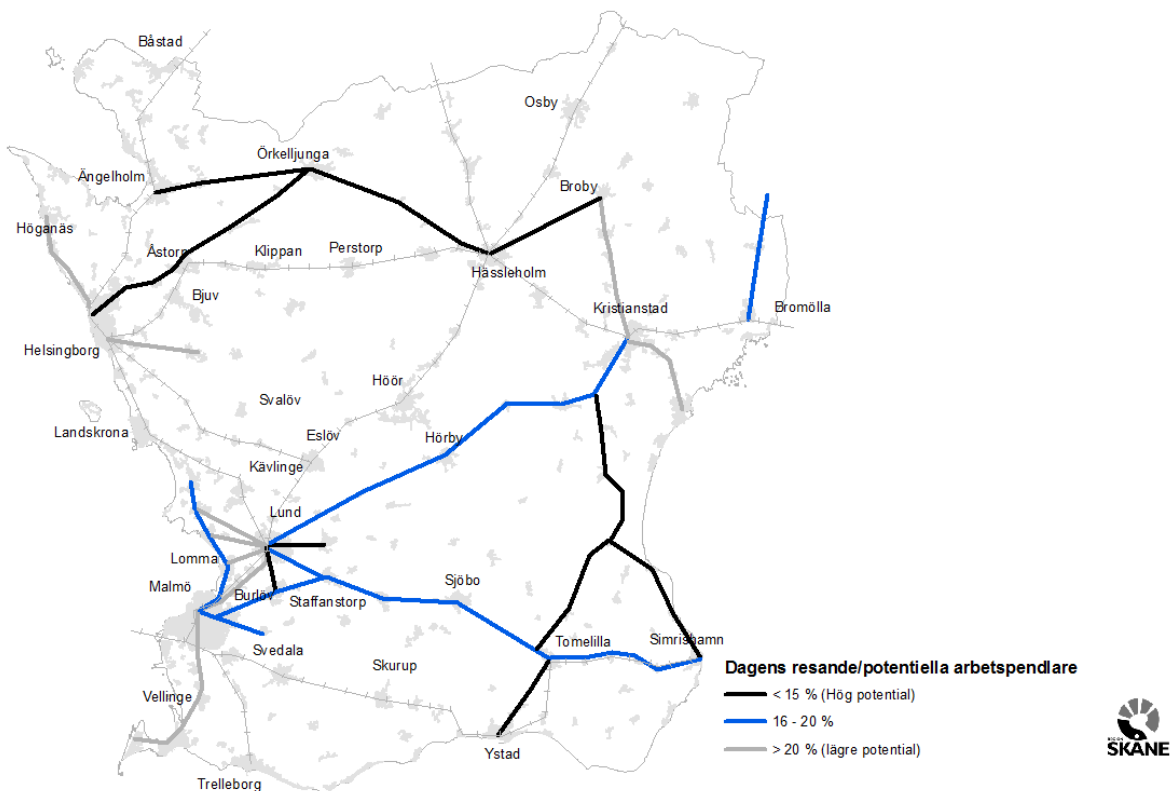
Ett sätt att mäta potentialen till ökad marknadsandel i stråken är att studera hur användandet av kollektivtrafiken per invånare och år ser ut i tätorterna. Ett lågt resande per invånare och år kan indikera på en potential att öka resandet från orten. Observeras bör att ett högt antal påstigande per år även kan indikera att många byten sker i orten. Att utläsas av kartan är att flertalet av stråken berör orter med lågt antal påstigande per år och som därmed har en tillsynes stor potential att öka resandet. Stråk som tycks ha en högre andel påstigande och således något lägre potential än övriga är Malmö-Lund, Kristianstad-Ystad/Simrishamn samt Dalby-Simrishamn. Lägst är resandet och således behovet av att öka resandet i Hofterup, Bara, Viken, Åhus och Tollarp.



Figur 10: Antal påstigande per invånare och år i tätorter med fler än 3 000 invånare. Källa: "Ökad marknadsandel för kollektivtrafiken i Skåne" (2015).

## 12 Potential för nya arbetspendlare

Genom att analysera statistik över hur många som reser i stråken idag och jämföra det med antalet totalt antal arbetspendlare i stråket (samtliga färdmedel)<sup>3</sup> erhålls en kvot som kan ge en indikation om hur potentialen är att i stråket hitta nya arbetspendlare. En låg kvot innebär att dagens bussresande är förhållandevis litet jämfört med de som potentiellt skulle kunna arbetspendla med buss i stråket. Dessa stråk ges således hög potential (svarta stråk i kartan). Stråk som enligt denna analys har högst potential att hitta nya arbetspendlare är således: Örkejjunga-Helsingborg, Ängelholm-Hässleholm, Södra Sandby-Lund, Staffanstorpe-Lund, Kristianstad-Simrishamn/Ystad. Potentialanalysen förutsätter emellertid att dagens resande till stor del består av arbetsresor vilket inte är självklart.

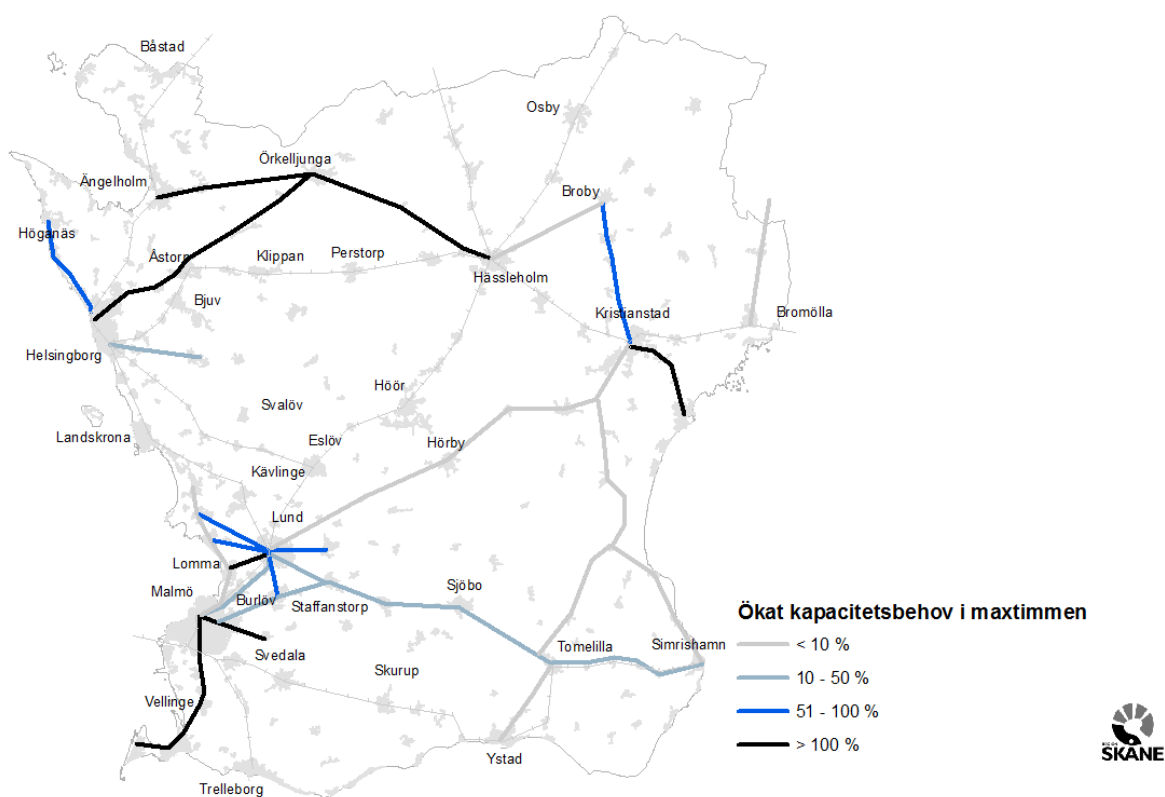


Figur 11: Kvot mellan dagens resande och potentiella arbetspendlare i stråket. Källa: Modellberäkningar genomförda inom utredningen "Fördjupad stråkanalys av busstrafiken i Skåne" (2017)

<sup>3</sup> Antal arbetspendlare med alla färdmedel i stråket har erhållits från modellkörning över Skånes samtliga förvärvsarbetandes resväg till arbetet med kollektivtrafik utifrån deras bostadsort och arbetsplats.

## 13 Kapacitetsbrister maxtimmen 2030

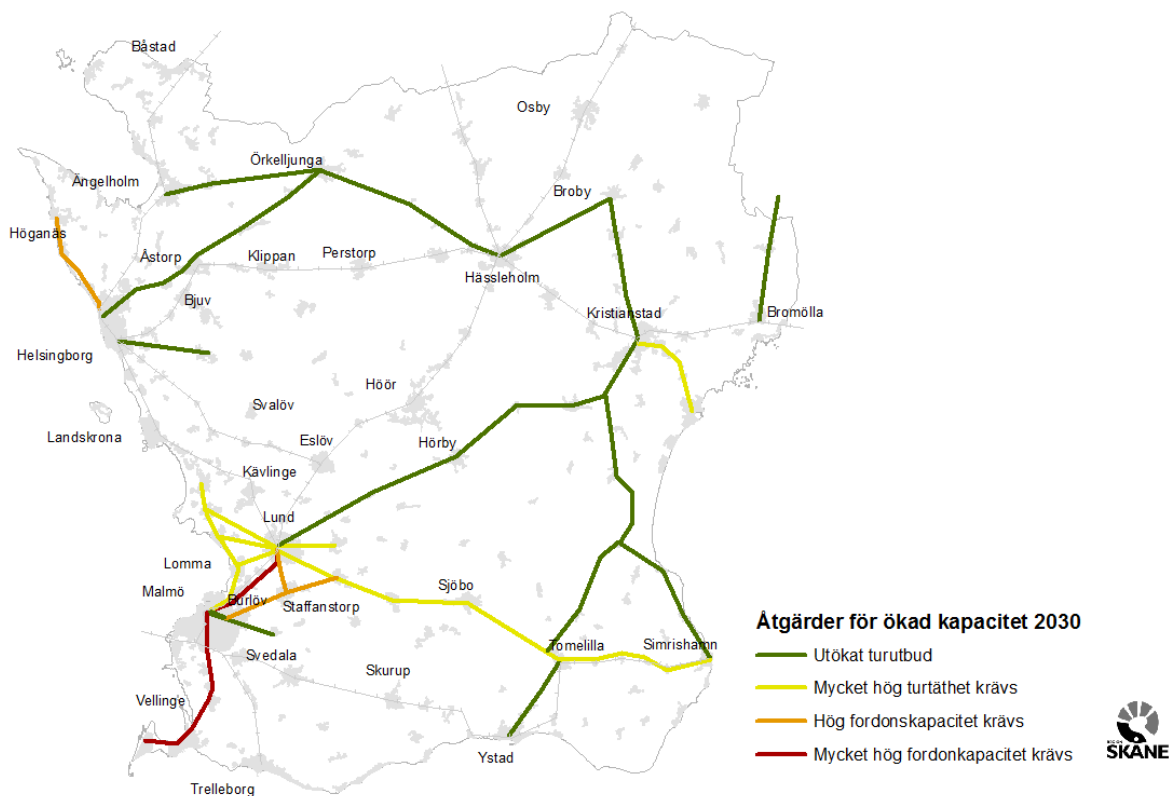
En grundläggande del i stråkens utveckling är att de resenärer som förväntas resa med kollektivtrafiken, får plats i bussarna. Varje stråks kapacitetsbehov i maxtimmen 2030 har beräknats utifrån att dagens kapacitet är densamma men resandet utvecklas i enlighet med målbilden. Analysen visar tydligt att så gott som samtliga stråk kommer få behov av åtgärder för att utöka kapaciteten i maxtimmen när resandet är som störst. För många stråk kan det handla om förstärkningstrafik eller utökad turtäthet medan andra stråk även kan behöva mer kapacitetsstarka fordon. Eftersom stråken visas som helhet kan det inom respektive stråk finnas enskilda linjer eller sträckor med överskriden kapacitet även om stråket som helhet inte har nått kapacitetstaket.



Figur 12: Kapacitetsbehov 2030 i regionalt viktiga stråk i busstrafiken. Källa: Beräkningar av kapacitetsbehov utifrån analyser genomförda i projektet "Fördjupad stråkanalys av busstrafiken i Skåne" (2017)

## 14 Åtgärder för utökad kapacitet 2030

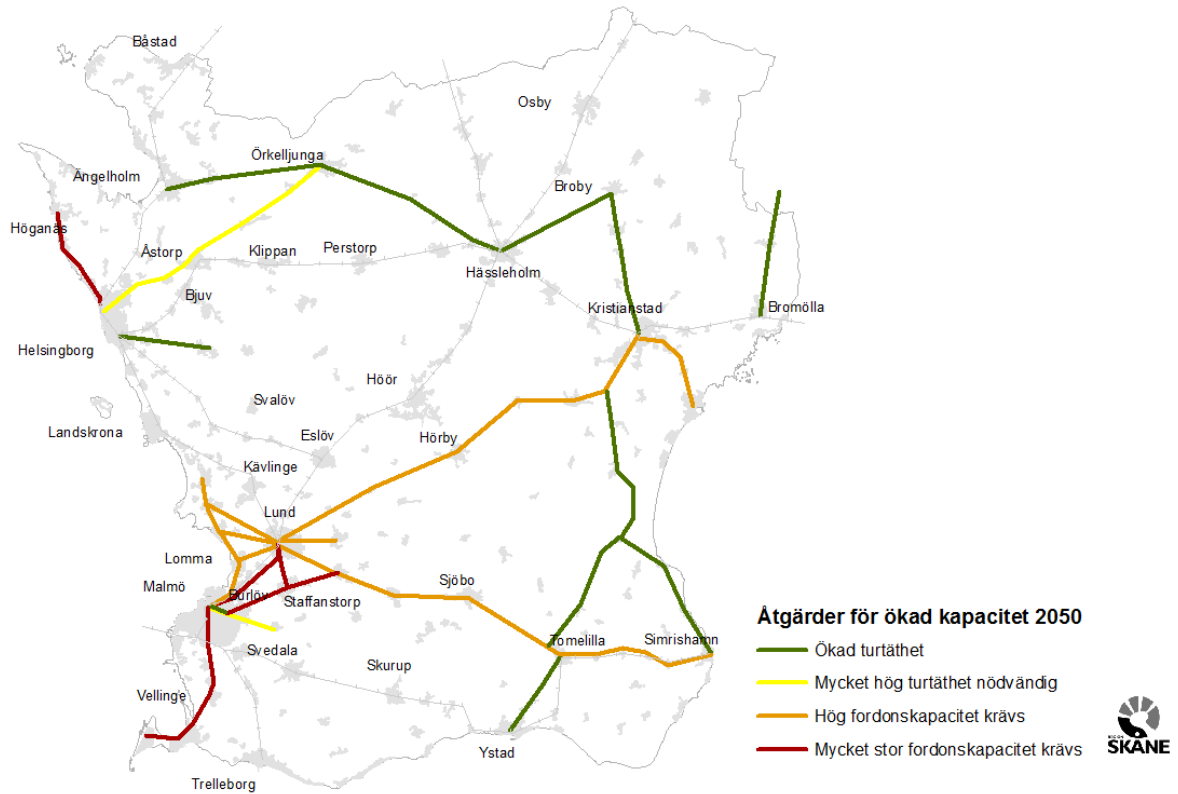
Genom att jämföra kapacitetsbehovet med stråkets nuvarande turtäthet har åtgärdsbehoven i stråken översiktligt bedömts. I stråk som i dagsläget har lägre turutbud kan ett utökat turutbud vara en tillräcklig åtgärd. Andra stråk har redan idag så högt turutbud att fler turer inte är tillräckligt utan endast riskerar att bussarna står i vägen för varandra. Detta är först och främst aktuellt i stråken Malmö-Lund och Malmö-Vellinge-Näset. I dessa stråk är mycket kapacitetsstarka fordon (t ex spårväg), alternativt nya linjer i andra sträckningar en förutsättning för att resenärerna ska få plats. Även i ett par andra stråk riskerar kapacitetsgränsen ha nått till 2030 och åtgärder i form av mer kapacitetsstarka bussar kan behövas. Detta gäller Helsingborg-Höganäs, Malmö-Staffanstorp-Dalby och Staffanstorp-Lund.



Figur 13: Åtgärder för utökad kapacitet 2030. Källa: Vidare analyser av kapacitetsberäkningar genomförda inom projektet: "Fördjupad stråkanalys av busstrafiken i Skåne" (2017). Antagande om utökad turtäthet upp till var femte minut har antagits. I stråk med behov av ännu högre turtäthet utifrån kapacitetsbehov bedöms vara stråk med behov av högre fordonskapacitet.

## 15 Åtgärder för utökad kapacitet 2050

Motsvarande kapacitetsanalys har gjorts för stråken 2050, förutsatt att Region Skånes antagna färdmedelsmål för 2050 ska nås. I detta längre perspektiv tillkommer ännu fler stråk där kapacitetsförstärkande åtgärder i form av spårvägar, ny linjer och/eller mer kapacitetsstarka bussar kommer behövas.



Figur 14: Åtgärder för utökad kapacitet 2050. Källa: Vidare analyser av kapacitetsberäkningar genomförda inom projektet: "Fördjupad stråkanalys av busstrafiken i Skåne" (2017). Antagande om utökad turtäthet upp till var femte minut har antagits. I stråk med behov av ännu högre turtäthet utifrån kapacitetsbehov bedöms vara stråk med behov av högre fordonskapacitet.

## 16 Regionbuss- stråk för stråk

### 1 Malmö-Lund (buss)

<p><b>Syfte:</b> Stråket syfte är att knyta ihop de två tillväxtmotorerna Malmö och Lund. Busstrafikens syfte i stråket är främst att genom direktförbindelser till bland annat nordöstra Lund fungera som ett komplement till tågtrafiken. I stråket trafikerar sex busslinjer där vissa är direktförbindelser mellan tillväxtmotorerna medan andra linjer syftar till att ge resmöjligheter även för orter längs vägen. Stråket är ett typiskt arbetspendlingsstråk vilket visar sig i låg andel fritidsresande.</p>				
<b>Idag</b>	<b>Linjer som trafikerar:</b>	130, 131, 169, 170, 171 och SKE1	<b>Potential för nya arbetspendlare:</b>	Lägre
	<b>Dagens resande:</b>	16 200 påstigande	<b>Potentiella arbetsresor per dag:</b>	58 000
	<b>Stråkets samlade turtäthet i högtrafik:</b>	ca varannan minut	<b>Restidskvot arbetsresor:</b>	Medelgod
	<b>Helgresande:</b>	Låg andel	<b>Restidskvot fritidsresor:</b>	Dålig
	<b>Sommarresande:</b>	Låg andel	<b>Dagens marknadsandel:</b>	>50 % (inkl tåg)
<b>Mål och behov</b>	<b>Målbild marknadsandel:</b>	>50 % (inkl tåg)		
	<b>Kapacitetsbehov 2030:</b>	< 10 %		
	<b>Kapacitetsåtgärd 2030:</b>	Nya linjer eller fordon krävs		
	<b>Brister i basutbud:</b>	Inga		
<b>Åtgärder och utveckling</b>	<b>Planerade/diskuterade infrastrukturåtgärder som kan påverka marknadsandelen:</b>	+	Bussgata Stockholmsvägen, ny trafikplats Lund Ideon, Ombyggnad av trafikplats Lund S kan bli positiv för kollektivtrafiken beroende på val av utformning.	
		-		
	<b>Planerade/diskuterade trafiksatsningar i stråket:</b>	Ev. ny busslinje linje Malmö-Nordöstra Lund		
	<b>Stråkets utveckling:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Högt prioriterat stråk på grund av stora resandevolymer vilket innebär att satsningar i stråket gynnar många</li> <li>Stora flöden vilket ger stor kapacitetsbrist 2030 även vid små ökningar i marknadsandel. Satsningar krävs således på linjer i nya relationer och/eller mer kapacitetsstarka fordon.</li> <li>Fortsatt utveckling av busstrafiken som komplement till tågtrafiken.</li> <li>Bättre framkomlighet behövs för busstrafiken på E22</li> <li>Framkomlighetsåtgärder inne i Malmö och Lund extra prioriterat</li> </ul>		



## 2 (Malmö-)Lund-Hörby-Kristianstad

<b>Syfte:</b> Stråkets syfte är i första hand att skapa resmöjligheter för i första hand de större orterna Hörby och Tollarp. Hörby är stråkets knutpunkt där byten möjliggörs såväl mellan Skåneexpressen 1 och 2 samt till tvärgående linjer mot Höör och Sjöbo.				
<b>Idag</b>	<b>Linjer som trafikerar:</b>	SKE1, SKE2 och 556	<b>Potential för nya arbetspendlare:</b>	Medel
	<b>Dagens resande:</b>	2 800 påstigande	<b>Potentiella arbetsresor per dag:</b>	19 500
	<b>Stråkets samlade turtäthet i högtrafik:</b>	Var 15:e minut (Hörby-Lund och Hörby-Malmö)	<b>Restidskvot arbetsresor:</b>	Medelgod
	<b>Helgresande:</b>	Medel/Låg andel	<b>Restidskvot fritidsresor:</b>	Medelgod
	<b>Sommarresande:</b>	Medel/Låg andel	<b>Marknadsandel idag:</b>	>50 % (inkl tåg)
<b>Mål och behov</b>	<b>Målbild marknadsandel:</b>	>50 % (inkl tåg)		
	<b>Kapacitetsbehov 2030:</b>	< 10 % - satsningar på utökat turutbud tillräckligt		
	<b>Kapacitetsåtgärd 2030:</b>	Ökad turtäthet		
	<b>Brister i basutbud:</b>	SKE1- Öppettider vardagkvällar, lördagar och söndagar		
<b>Åtgärder och utveckling</b>	<b>Planerade/diskuterade infrastrukturåtgärder som kan påverka marknadsandelen:</b>	+	Framkomlighetsåtgärder Hörby, påfart Osbyholm, framkomlighetsåtgärder infarten till Kristianstad	
		-	Utbyggnad motorväg E22 (förbi Linderöd och Sätaröd-Vä)	
	<b>Planerade/diskuterade trafiksatsningar i stråket:</b>	Superbusskoncept Malmö/Lund-Kristianstad (infrastrukturåtgärder)		
	<b>Stråkets utveckling:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stråket har hög marknadsandel för tåg men behöver öka busstrafikens marknadsandel</li> <li>• Stråkets potential att få fler att välja busstrafiken bekräftas i lågt resande per invånare i stråkets orter samt i potentialanalysen för arbetspendlare.</li> <li>• Flera motorvägshållplatser i stråket som ställer högre krav på trygghet, tillgänglighet och attraktivitet.</li> <li>• Framkomlighetsåtgärder i Hörby, Kristianstad, Lund och Malmö krävs för att öka kollektivtrafikens attraktivitet</li> <li>• Relativt god kapacitet i stråket som möjliggör ökat resande genom ökat turutbud.</li> </ul>		

### 3 Lund-S Sandby

<b>Syfte:</b> Stråket syftar till att knyta ihop orten Södra Sandby med Lund. Ett typiskt pendlingsstråk vilket visar sig i låg andel resande på helgen och sommartid.				
<b>Idag</b>	<b>Linjer som trafikerar:</b>	166, 155	<b>Potential för nya arbetspendlare:</b>	God
	<b>Dagens resande:</b>	3 600 påstigande	<b>Potentiella arbetsresor per dag:</b>	27 500
	<b>Stråkets samlade turtäthet i högtrafik:</b>	Var 10:e minut	<b>Restidskvot arbetsresor:</b>	God
	<b>Helgresande:</b>	Låg andel	<b>Restidskvot fritidsresor:</b>	Dålig
	<b>Sommarresande:</b>	Låg andel	<b>Marknadsandel idag:</b>	31-40 %
<b>Mål och behov</b>	<b>Målbild marknadsandel:</b>	41-50 %		
	<b>Kapacitetsbehov 2030:</b>	51-100 %		
	<b>Kapacitetsåtgärd 2030:</b>	Mycket hög turtäthet krävs		
	<b>Brister i basutbud:</b>	Öppettider vardagar- morgon		
<b>Åtgärder och utveckling</b>	<b>Planerade/diskuterade infrastrukturåtgärder som kan påverka marknadsandelen:</b>	+	Framkomlighetsåtgärder Lund Norra. Åtgärder Getingevägen i Lund som har potential att förbättra kollektivtrafikens framkomlighet.	
		-		
	<b>Planerade/diskuterade trafiksatsningar i stråket:</b>	Saknas		
	<b>Stråkets utveckling:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stråket behöver ses över som helhet med trafikering kopplat till infrastruktur.</li> <li>• Potentialen att få fler att välja busstrafiken bekräftas i lågt resande per invånare i Södra Sandby samt i potentialanalysen för arbetspendlare.</li> <li>• Restidskvoten till centrala Lund bör förbättras genom framkomlighetsåtgärder</li> <li>• Genom minskad restid till centrala Lund kan stråket få en ökad betydelse även för fritidsresande</li> <li>• Resandeutveckling mot målet i stråket innebär stor kapacitetsbrist</li> <li>• Mycket hög turtäthet krävs 2030 och kapacitetsbristen kan trots det uppkomma</li> </ul>		

#### 4 Lund-Staffanstorp

<b>Syfte:</b> Stråket syftar till att knyta ihop orten Staffanstorp med Lund. Stråket är ett typiskt pendlingsstråk vilket visar sig i låg andel resande på helgen och sommartid.				
<b>Idag</b>	<b>Linjer som trafikerar:</b>	166, 167	<b>Potential för nya arbetspendlare:</b>	God
	<b>Dagens resande:</b>	2 800 påstigande	<b>Potentiella arbetsresor per dag:</b>	24 400
	<b>Stråkets samlade turtäthet i högtrafik:</b>	Var 10:e minut	<b>Restidskvot arbetsresor:</b>	God
	<b>Helgresande:</b>	Låg andel	<b>Restidskvot fritidsresor:</b>	Dålig
	<b>Sommarresande:</b>	Låg andel	<b>Marknadsandel idag:</b>	16-25 %
<b>Mål och behov</b>	<b>Målbild marknadsandel:</b>	41-50 %		
	<b>Kapacitetsbehov 2030:</b>	51-100 %		
	<b>Kapacitetsåtgärd 2030:</b>	Högre fordonskapacitet krävs		
	<b>Brister i basutbud:</b>	Öppettider vardagar- morgon		
<b>Åtgärder och utveckling</b>	<b>Planerade/diskuterade infrastrukturåtgärder som kan påverka marknadsandelen:</b>	+	Framkomlighetsåtgärder Lund Norra. Ombyggnad av trafikplats Lund S kan bli positiv för kollektivtrafiken beroende på val av utformning.	
		-	Ny 2+1-väg (väg 108) skapar förbättrad framkomlighet för biltrafiken. Ombyggnad av trafikplats Lund S kan bli positiv för kollektivtrafiken beroende på val av utformning.	
	<b>Planerade/diskuterade trafiksatsningar i stråket:</b>	Saknas		
	<b>Stråkets utveckling:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stråket behöver ses över som helhet med trafikering kopplat till infrastruktur.</li> <li>• Stora åtgärder krävs för att öka stråkets idag låga marknadsandel</li> <li>• Potentialen att få fler att välja busstrafiken bekräftas i lågt resande per invånare i Staffanstorp samt i potentialanalysen för arbetspendlare.</li> <li>• Genom minskad restid till centrala Lund kan stråket få en ökad betydelse även för fritidsresande</li> <li>• Framkomlighetsåtgärder för minskad restid</li> <li>• Resandeutveckling mot målet i stråket innebär stor kapacitetsbrist</li> <li>• Kapacitetsbristen 2030 kan kräva satsningar på högre fordonskapacitet</li> </ul>		

## 5 Lund-Sjöbo-Simrishamn

<b>Syfte:</b> Stråket syftar till att knyta ihop sydöstra Skåne med tillväxtmotorn Lund. Eftersom såväl Simrishamn och Tomelilla har tågförbindelse mot Malmö så utgör framförallt orterna Dalby och Sjöbo ett stort underlag till stråket. SKE5 viktig funktion för sommarresande.				
<b>Idag</b>	<b>Linjer som trafikerar:</b>	SKE5, 160, 161	<b>Potential för nya arbetspendlare:</b>	Medel
	<b>Dagens resande:</b>	4 900 påstigande	<b>Potentiella arbetsresor per dag:</b>	26 700
	<b>Stråkets samlade turtäthet i högtrafik:</b>	Simrishamn: var 60:e minut Dalby, Sjöbo: ca var 10:e minut	<b>Restidskvot arbetsresor:</b>	Dålig
	<b>Helgresande:</b>	Medel/Låg andel	<b>Restidskvot fritidsresor:</b>	God
	<b>Sommarresande:</b>	Medel/Låg andel	<b>Marknadsandel idag:</b>	31-40 %
<b>Mål och behov</b>	<b>Målbild marknadsandel:</b>	31-40 %		
	<b>Kapacitetsbehov 2030:</b>	10-50 %		
	<b>Kapacitetsåtgärd 2030:</b>	Mycket hög turtäthet krävs		
	<b>Brister i basutbud:</b>	SKE5- turutbud helgtrafik		
<b>Åtgärder och utveckling</b>	<b>Planerade/diskuterade infrastrukturåtgärder som kan påverka marknadsandelen:</b>	+	Snabbare körväg i Tomelilla, förbättrad framkomlighet i cirkulationsplats i Gärsnäs, framkomlighetsåtgärder i cirkulationsplats Dalby väg 11.	
		-	Ombyggnad av väg 11 ger framkomlighetsåtgärder för biltrafiken	
	<b>Planerade/diskuterade trafiksatsningar i stråket:</b>	Superbusskoncept Malmö-Sjöbo-Simrishamn		
	<b>Stråkets utveckling:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Något lägre potential än andra stråk då det är ett stråk med redan relativt hög marknadsandel som passerar orter med högt resande per invånare.</li> <li>SkåneExpressen 5 har viktig funktion för sommarresande som bör bevaras och utvecklas.</li> <li>Minskad restid i stråket behövs dock och gynnar såväl målet om ökad geografisk tillgänglighet som ökad marknadsandel</li> <li>God potential att få nya arbetspendlare i stråket men kortare restider krävs, framförallt för arbetsresor</li> <li>Mycket hög turtäthet krävs 2030 och kapacitetsbristen kan trots det uppkomma</li> </ul>		

## 6 Malmö-Staffanstorp-Sjöbo

<b>Syfte:</b> Stråket syftar till främst till att knyta ihop Staffanstorp, Dalby och Sjöbo med tillväxtmotorn Malmö.				
<b>Idag</b>	<b>Linjer som trafikerar:</b>	SKE8, 172, 174, 175	<b>Potential för nya arbetspendlare:</b>	Medelgod
	<b>Dagens resande:</b>	4 000 påstigande	<b>Potentiella arbetsresor per dag:</b>	19 800
	<b>Stråkets samlade turtäthet i högtrafik:</b>	Dalby, Staffanstorp: ca var 10:e minut Sjöbo: ca var 20:e minut	<b>Restidskvot arbetsresor:</b>	Dålig
	<b>Helgresande:</b>	Medel/Låg andel	<b>Restidskvot fritidsresor:</b>	Dålig
	<b>Sommarresande:</b>	Medel/Låg andel	<b>Marknadsandel idag:</b>	16-25 %
<b>Mål och behov</b>	<b>Målbild marknadsandel:</b>	31-40 %		
	<b>Kapacitetsbehov 2030:</b>	10-50 %		
	<b>Kapacitetsåtgärd 2030:</b>	Högre fordonskapacitet krävs		
	<b>Brister i basutbud:</b>	Linje 174- öppettider vardag och helg		
<b>Åtgärder och utveckling</b>	<b>Planerade/diskuterade infrastrukturåtgärder som kan påverka marknadsandelen:</b>	+	Cirkulationsplats utanför Staffanstorp (bra eller dålig?)	
		-	Cirkulationsplats utanför Staffanstorp (bra eller dålig?)	
	<b>Planerade/diskuterade trafiksatsningar i stråket:</b>	Superbusskoncept Malmö-Sjöbo		
	<b>Stråkets utveckling:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Minskade restider krävs för såväl arbetsresor som fritidsresor i stråket</li> <li>Störst potential att öka resandet från Staffanstorp där bussresandet idag är lågt per invånare och marknadsandelen som lägst</li> <li>Delen Malmö-Staffanstorp behöver ses över som helhet med trafikering kopplat till infrastruktur.</li> <li>Överlag god kapacitet i stråket men närmst Malmö uppstår kapacitetsbehov 2030 vilket kan kräva mer kapacitetsstarka fordon.</li> </ul>		

## 7 Malmö-Bara

<b>Syfte:</b> Stråket syftar till att knyta ihop orten Bara med tillväxtmotorn Malmö.				
<b>Idag</b>	<b>Linjer som trafikerar:</b>	142, 148 (endast begränsad helgtrafik)	<b>Potential för nya arbetspendlare:</b>	Medel
	<b>Dagens resande:</b>	1 500 påstigande	<b>Potentiella arbetsresor per dag:</b>	8 600
	<b>Stråkets samlade turtäthet i högtrafik:</b>	Var 15:e minut	<b>Restidskvot arbetsresor:</b>	Dålig
	<b>Helgresande:</b>	Medel/hög	<b>Restidskvot fritidsresor:</b>	Dålig
	<b>Sommarresande</b>	Medel/låg	<b>Marknadsandel idag:</b>	16-25 %
<b>Mål och behov</b>	<b>Målbild marknadsandel:</b>	31-40 %		
	<b>Kapacitetsbehov 2030:</b>	>100 %		
	<b>Kapacitetsåtgärd 2030:</b>	Ökad turtäthet		
	<b>Brister i basutbud:</b>	Linje 142- öppettider helger		
<b>Åtgärder och utveckling</b>	<b>Planerade/diskuterade infrastrukturåtgärder som kan påverka marknadsandelen:</b>	Saknas		
	<b>Planerade/diskuterade trafiksatsningar i stråket:</b>	Saknas		
	<b>Stråkets utveckling:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kraftiga åtgärder krävs i stråket för att öka kollektivtrafikens idag låga marknadsandel</li> <li>• Minskade restider krävs för alla typer av resor</li> <li>• Mycket stort kapacitetsbehov till 2030 men kan åtgärdas med ökad turtäthet</li> <li>• Kapaciteten behöver öka kraftigt i stråket men kan åtgärdas med ökat turutbud.</li> </ul>		

## 8 Malmö-Vellinge-Näset

<b>Syfte:</b> Stråkets syfte är i första hand att knyta ihop Vellinge, Höllviken och näset med tillväxtmotorn Malmö.				
<b>Idag</b>	<b>Linjer som trafikerar:</b>	100, 146, 150, 151 och 300	<b>Potential för nya arbetspendlare:</b>	Lägre
	<b>Dagens resande:</b>	10 000 påstigande	<b>Potentiella arbetsresor per dag:</b>	39 500
	<b>Stråkets samlade turtäthet i högtrafik:</b>	Vellinge: var 5:e minut Falsterbo: var 10:e minut	<b>Restidskvot arbetsresor:</b>	Dålig
	<b>Helgresande:</b>	Medel/hög	<b>Restidskvot fritidsresor:</b>	Dålig
	<b>Sommarresande:</b>	Medel/hög	<b>Marknadsandel idag:</b>	16-25 %
<b>Mål och behov</b>	<b>Målbild marknadsandel:</b>	41-50 %		
	<b>Kapacitetsbehov 2030:</b>	>100 %		
	<b>Kapacitetsåtgärd 2030:</b>	Högre fordonskapacitet nödvändig		
	<b>Brister i basutbud:</b>	Inga brister		
<b>Åtgärder och utveckling</b>	<b>Planerade/diskuterade infrastrukturåtgärder som kan påverka marknadsandelen:</b>	+	Extra körfält E6 förutsatt att det blir dedikerat för busstrafiken, reversibelt körfält för buss söder om Höllviken, flytt av hållplatser ut till väg 100	
		-	Förlängda avfartssträckor väg 100, trafikplats Kungstorp	
	<b>Planerade/diskuterade trafiksatsningar i stråket:</b>	Superbusskoncept Malmö-Vellinge-Näset		
	<b>Stråkets utveckling:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Högt prioriterat stråk på grund av stora resandevolymer vilket innebär att satsningar i stråket gynnar många</li> <li>• Behov av spårvägskapacitet 2030 om stråket ska utvecklas mot målet.</li> <li>• Bevara och utveckla stråkets funktion för såväl pendlingsresor som helg- och sommarresande</li> <li>• Stora behov av restidsminskningar i stråket för såväl arbetsresor som fritidsresor</li> </ul>		

## 9 Malmö-Lomma-Bjärred-Löddeköpinge-Hoferup

<b>Syfte:</b> Stråket syftar till att knyta ihop orterna Lomma, Bjärred, Löddeköpinge och Hofterup med tillväxtmotorn Malmö.				
<b>Idag</b>	<b>Linjer som trafikerar:</b>	126, 132, 133, 134 och 138	<b>Potential för nya arbetspendlare:</b>	Medel
	<b>Dagens resande:</b>	4 700 påstigande	<b>Potentiella arbetsresor per dag:</b>	27 100
	<b>Stråkets samlade turtäthet i högtrafik:</b>	Bjärred: var 10-15:e minut Lomma: var 20:e minut Hofterup: drygt var 30:e minut	<b>Restidskvot arbetsresor:</b>	Dålig
	<b>Helgresande:</b>	Medel/hög	<b>Restidskvot fritidsresor:</b>	Dålig
	<b>Sommarresande:</b>	Medel/låg	<b>Marknadsandel idag:</b>	26-30 %
<b>Mål och behov</b>	<b>Målbild marknadsandel:</b>	41-50 %		
	<b>Kapacitetsbehov 2030:</b>	<10 %		
	<b>Kapacitetsåtgärd 2030:</b>	Mycket hög turtäthet krävs		
	<b>Brister i basutbud:</b>	Linje 126-öppettider vardag och helg		
<b>Åtgärder och utveckling</b>	<b>Planerade/diskuterade infrastrukturåtgärder som kan påverka marknadsandelen:</b>	+	Bussramper i trafikplats Lomma. Ny pågatågstrafik till Lomma, ny hållplats i Flädie med koppling till tåget	
		-		
	<b>Planerade/diskuterade trafiksatsningar i stråket:</b>	Pågatågstrafik Malmö-Lomma-Kävlinge		
	<b>Stråkets utveckling:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Planerad pågatågstrafik i stråket innebär stor potential för ökad marknadsandel framförallt Lomma-Malmö</li> <li>Orter längs stråket med få påstigande per invånare indikerar en potential i stråket</li> <li>Utveckling av stråket som komplement till tågtrafiken</li> <li>Ökad tydlighet och minskade restider i stråket behövs för kvarvarande busstrafik</li> <li>Restidskvoter behöver förbättras för såväl arbetsresor som fritidsresor vilket bör kunna uppnås när tågtrafik öppnar i stråket</li> <li>Kapacitetsbehovet 2030 visar på att mycket hög turtäthet är nödvändig. Planerad pågatågstrafik i stråket är därmed en välkommen åtgärd i riktning mot stråkets målbild.</li> </ul>		



## 10 Lund-Lomma

<b>Syfte:</b> Stråket syftar till att knyta ihop orten Lomma med tillväxtmotorn Lund. Stråket är ett typiskt pendlingsstråk med låg andel fritidsresande.				
<b>Idag</b>	<b>Linjer som trafikerar:</b>	139	<b>Potential för nya arbetspendlare:</b>	Lägre
	<b>Dagens resande:</b>	2 100 påstigande	<b>Potentiella arbetsresor per dag:</b>	6 800
	<b>Stråkets samlade turtäthet i högtrafik:</b>	Var 10:e minut	<b>Restidskvot arbetsresor:</b>	Medelgod
	<b>Helgresande:</b>	Medel/låg	<b>Restidskvot fritidsresor:</b>	Medelgod
	<b>Sommarresande:</b>	Medel/låg	<b>Marknadsandel idag:</b>	16-25 %
<b>Mål och behov</b>	<b>Målbild marknadsandel:</b>	41-50 %		
	<b>Kapacitetsbehov 2030:</b>	>100 %		
	<b>Kapacitetsåtgärd 2030:</b>	Mycket hög turtäthet krävs		
	<b>Brister i basutbud:</b>	Öppettider söndagar		
<b>Åtgärder och utveckling</b>	<b>Planerade/diskuterade infrastrukturåtgärder som kan påverka marknadsandelen:</b>	Saknas		
	<b>Planerade/diskuterade trafiksåtgärder i stråket:</b>	Saknas		
	<b>Stråkets utveckling:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stråket behöver ses över som helhet med trafikering kopplat till infrastruktur.</li> <li>• Stråket har idag en låg marknadsandel men har med sin närhet till Lund och sitt redan goda trafikutbud finns en potential till en hög marknadsandel</li> <li>• Kraftigt ökad marknadsandel innebär stor resandeutveckling och ökning av turutbud krävs för att inrymma resenärerna.</li> <li>• Arbetsresandet i stråket tycks välutvecklat men potentialen att få fler fritidsresenärer är stor</li> <li>• Mycket hög turtäthet krävs 2030 och kapacitetsbristen kan trots det uppkomma</li> </ul>		

## 11 Lund-Bjärred-Löddeköpinge

<b>Syfte:</b> Stråket syftar till främst till att knyta ihop orterna Bjärred och Löddeköpinge med tillväxtmotorn Lund.				
<b>Idag</b>	<b>Linjer som trafikerar:</b>	137	<b>Potential för nya arbetspendlare:</b>	Lägre
	<b>Dagens resande:</b>	2 800 påstigande	<b>Potentiella arbetsresor per dag:</b>	11 400
	<b>Stråkets samlade turtäthet i högtrafik:</b>	Var 10:e minut	<b>Restidskvot arbetsresor:</b>	Dålig
	<b>Helgresande:</b>	Medel/hög	<b>Restidskvot fritidsresor:</b>	Medelgod
	<b>Sommarresande:</b>	Lågt	<b>Marknadsandel idag:</b>	16-25 %
<b>Mål och behov</b>	<b>Målbild marknadsandel:</b>	41-50 %		
	<b>Kapacitetsbehov 2030:</b>	51-100 %		
	<b>Kapacitetsåtgärd 2030:</b>	Mycket hög turtäthet krävs		
	<b>Brister i basutbud:</b>	Öppettider vardagar		
<b>Åtgärder och utveckling</b>	<b>Planerade/diskuterade infrastrukturåtgärder som kan påverka marknadsandelen:</b>	+		
		-	Ökad kapacitet i trafikplats Flädie	
	<b>Planerade/diskuterade trafiksatsningar i stråket:</b>	Saknas		
	<b>Stråkets utveckling:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stråket behöver ses över som helhet med trafikering kopplat till infrastruktur.</li> <li>• Med sin närhet till Lund och sitt redan goda trafikutbud finns potential till en hög marknadsandel</li> <li>• Stråkets låga påstigande i förhållande till invånare indikerar på en potential att öka resandet i stråket</li> <li>• Kraftigt ökad marknadsandel krävs</li> <li>• Mycket hög turtäthet krävs 2030 och kapacitetsbristen kan trots det uppkomma</li> </ul>		

## 12 Helsingborg-Bårslöv-Ekeby

<b>Syfte:</b> Stråket syftar till att knyta ihop orten Ekeby med tillväxtmotorn Helsingborg.				
<b>Idag</b>	<b>Linjer som trafikerar:</b>	297	<b>Potential för nya arbetspendlare:</b>	Lägre
	<b>Dagens resande:</b>	1 300 påstigande	<b>Potentiella arbetsresor per dag:</b>	6 000
	<b>Stråkets samlade turtäthet i högtrafik:</b>	Var 30:e minut	<b>Restidskvot arbetsresor:</b>	God
	<b>Helgresande:</b>	Medel/låg	<b>Restidskvot fritidsresor:</b>	Dålig
	<b>Sommarresande:</b>	Medel/låg	<b>Marknadsandel idag:</b>	16-25%
<b>Mål och behov</b>	<b>Målbild marknadsandel:</b>	31-40%		
	<b>Kapacitetsbehov 2030:</b>	10-50 %		
	<b>Kapacitetsåtgärd 2030:</b>	Ökad turtäthet		
	<b>Brister i basutbud:</b>	Öppettider vardag och helg		
<b>Åtgärder och utveckling</b>	<b>Planerade/diskuterade infrastrukturåtgärder som kan påverka marknadsandelen:</b>	Saknas		
	<b>Planerade/diskuterade trafiksatsningar i stråket:</b>	Saknas		
	<b>Stråkets utveckling:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stråkets restidskvot till centrum behöver minska för att öka attraktiviteten vid fritidsresor</li> <li>• Behov av översyn av stråket med syfte att minska restiderna</li> <li>• Kapacitetsbehov uppstår i maxtimmen och kan åtgärdas med högre turtäthet</li> </ul>		

## 13 Helsingborg-Höganäs

<b>Syfte:</b> Stråket syftar i första hand till att knyta ihop orterna Högnäs och Viken med tillväxtmotorn Helsingborg. Stråket knyter också Helsingborg till den turisttöta orten Mölle.				
<b>Idag</b>	<b>Linjer som trafikerar:</b>	220, 222	<b>Potential för nya arbetspendlare:</b>	Lägre
	<b>Dagens resande:</b>	5 400 påstigande	<b>Potentiella arbetsresor per dag:</b>	23 500
	<b>Stråkets samlade turtäthet i högtrafik:</b>	ca var 7:e minut	<b>Restidskvot arbetsresor:</b>	Medelgod
	<b>Helgresande:</b>	Betydande andel	<b>Restidskvot fritidsresor:</b>	God
	<b>Sommarresande:</b>	Medel/hög	<b>Marknadsandel idag:</b>	26-30 %
<b>Mål och behov</b>	<b>Målbild marknadsandel:</b>	41-50 %		
	<b>Kapacitetsbehov 2030:</b>	51-100 %		
	<b>Kapacitetsåtgärd 2030:</b>	Högre fordonskapacitet krävs		
	<b>Brister i basutbud:</b>	Inga brister		
<b>Åtgärder och utveckling</b>	<b>Planerade/diskuterade infrastrukturåtgärder som kan påverka marknadsandelen:</b>	+	Framkomlighetsåtgärder för busstrafiken i Höganäs, ny körväg med koppling Maria Station, framkomlighetsåtgärder i Helsingborg. Framkomlighetsåtgärder i Viken samt in- och utfarter till Viken.	
		-		
	<b>Planerade/diskuterade trafiksatsningar i stråket:</b>	Superbusskoncept Helsingborg-Höganäs.		
	<b>Stråkets utveckling:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Högt prioriterat stråk på grund av stora resandevolymer vilket innebär att satsningar i stråket gynnar många.</li> <li>Bevara och utveckla stråkets funktion för helg och sommarresande.</li> <li>Stort kapacitetsbehov 2030 vilket kräver mer kapacitetsstarka fordon om stråket ska utvecklas i riktning mot målet.</li> </ul>		

## 14 Ängelholm-Örkelljunga-Hässleholm

<p><b>Syfte:</b> Stråket syftar till att skapa en tvärförbindelse genom Skåne och koppla orten Örkelljunga till såväl den närliggande kommunhuvudorten Ängelholm som till Hässleholm/Kristianstad. Även om stråket möjliggör en tvärförbindelse så används det idag i första hand för kortare resor mot Hässleholm respektive Ängelholm.</p>				
<b>Idag</b>	<b>Linjer som trafikerar:</b>	511	<b>Potential för nya arbetspendlare:</b>	Hög
	<b>Dagens resande:</b>	800 påstigande	<b>Potentiella arbetsresor per dag:</b>	5 900
	<b>Stråkets samlade turtäthet i högtrafik:</b>	ca var 60:e minut	<b>Restidskvot arbetsresor:</b>	Medelgod
	<b>Helgresande:</b>	Medel/hög	<b>Restidskvot fritidsresor:</b>	God
	<b>Sommarresande:</b>	Medel/hög	<b>Marknadsandel idag:</b>	< =15 %
<b>Mål och behov</b>	<b>Målbild marknadsandel:</b>	26-30 %		
	<b>Kapacitetsbehov 2030:</b>	>100%		
	<b>Kapacitetsåtgärd 2030:</b>	Ökad turtäthet		
	<b>Brister i basutbud:</b>	Öppettider vardag och helg		
<b>Åtgärder och utveckling</b>	<b>Planerade/diskuterade infrastrukturåtgärder som kan påverka marknadsandelen:</b>	Saknas		
	<b>Planerade/diskuterade trafiksatsningar i stråket:</b>	Saknas		
	<b>Stråkets utveckling:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Volymmässigt är stråket ett av de minsta och det med sämst turtäthet bland de regionalt viktiga stråken</li> <li>• Det tycks finnas potential att öka arbetspendlingen i stråket</li> <li>• Stråkets förhållandevis höga andel helg- och sommarresande visar på ett behov att bevara och utveckla stråkets funktion för fritidsresande</li> <li>• Stråkets idag mycket låga marknadsandel kräver stora insatser för att nå upp till målbilden</li> <li>• En resandeutveckling mot målet innebär en mycket stor resandeutveckling till 2030. Kapacitetsbehovet åtgärdas genom ökad turtäthet.</li> </ul>		

## 15 Helsingborg-Örkelljunga

<b>Syfte:</b> Stråket syftar till att koppla orten Örkelljunga till tillväxtmotorn Helsingborg. Stråket kopplar även till Markaryd genom koppling till linje 521 i Örkelljunga.				
<b>Idag</b>	<b>Linjer som trafikerar:</b>	SKE10	<b>Potential för nya arbetspendlare:</b>	Hög
	<b>Dagens resande:</b>	800 påstigande	<b>Potentiella arbetsresor per dag:</b>	6 600
	<b>Stråkets samlade turtäthet i högtrafik:</b>	ca var 30:e minut	<b>Restidskvot arbetsresor:</b>	Dålig
	<b>Helgresande:</b>	Hög	<b>Restidskvot fritidsresor:</b>	Dålig
	<b>Sommarresande:</b>	Medel/hög	<b>Marknadsandel idag:</b>	<15%
<b>Mål och behov</b>	<b>Målbild marknadsandel:</b>	26-30 %		
	<b>Kapacitetsbehov 2030:</b>	>100 %		
	<b>Kapacitetsåtgärd 2030:</b>	Ökad turtäthet		
	<b>Brister i basutbud:</b>	Öppettider vardag och helg		
<b>Åtgärder och utveckling</b>	<b>Planerade/diskuterade infrastrukturåtgärder som kan påverka marknadsandelen:</b>	Framkomlighetsåtgärder centrala Helsingborg		
	<b>Planerade/diskuterade trafiksatsningar i stråket:</b>	Superbusskoncept Örkelljunga-Helsingborg		
	<b>Stråkets utveckling:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Åtgärder krävs för att öka stråkets idag mycket låga marknadsandel</li> <li>• Stråkets målbild kan vara för högt ställd med tanke på glappet i förhållande till dagens marknadsandel</li> <li>• Goda restider för biltrafiken i stråket ger stora utmaningar med dålig restidskvot för såväl arbetsresor som fritidsresor i stråket. Stora åtgärder krävs därmed för att kollektivtrafikens attraktivitet ska öka.</li> <li>• Stråket har en låg marknadsandel och potentialen indikerar att det finns en potential att hitta fler arbetspendlare i stråket.</li> <li>• Kapacitetshöjande åtgärder i form av utökad turutbud krävs för att rymma tillkommande resenärer.</li> </ul>		

## 16 Kristianstad-Broby

<b>Syfte:</b> Stråket syftar till att koppla ihop Östra Göinge med tillväxtmotorn Kristianstad. Stråket går dessutom vidare till Osby i norr där tågkoppling finns för vidare resa med tåg mot Älmhult. Stråket möjliggör dessutom resande mellan flera större orter längs stråket.				
<b>Idag</b>	<b>Linjer som trafikerar:</b>	545	<b>Potential för nya arbetspendlare:</b>	Lägre
	<b>Dagens resande:</b>	3 200 påstigande	<b>Potentiella arbetsresor per dag:</b>	14 000
	<b>Stråkets samlade turtäthet i högtrafik:</b>	ca var 10:e minut	<b>Restidskvot arbetsresor:</b>	Dålig
	<b>Helgresande:</b>	Medel/låg	<b>Restidskvot fritidsresor:</b>	God
	<b>Sommarresande:</b>	Medel/hög	<b>Marknadsandel idag:</b>	16-25 %
<b>Mål och behov</b>	<b>Målbild marknadsandel:</b>	31-40%		
	<b>Kapacitetsbehov 2030:</b>	51-100 %		
	<b>Kapacitetsåtgärd 2030:</b>	Ökad turtäthet		
	<b>Brister i basutbud:</b>	Öppettider vardagar		
<b>Åtgärder och utveckling</b>	<b>Planerade/diskuterade infrastrukturåtgärder som kan påverka marknadsandelen:</b>	+	Bussgata i Broby, Kristianstadslänken etapp 3	
		-		
	<b>Planerade/diskuterade trafiksatsningar i stråket:</b>	Superbusskoncept Kristianstad-Osby		
	<b>Stråkets utveckling:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stråkets restidskvot till centrala Kristianstad är god men för arbetsresor är inte restiderna lika gynnsamma</li> <li>• Stråket har kapacitetsbehov redan idag och åtgärder i utökad turutbud krävs till 2030 för att stråket ska utvecklas i enlighet med marknadsandelsmålet.</li> </ul>		

## 17 Hässleholm-Broby

<b>Syfte:</b> Stråket syftar till att koppla ihop Östra Göinge med tillväxtmotorerna Lund och Malmö genom tågkoppling i knutpunkten Hässleholm. Genom koppling med linje 545 i Broby möjliggörs resmöjligheter till Hässleholm även från Knislinge.				
<b>Idag</b>	<b>Linjer som trafikerar:</b>	542	<b>Potential för nya arbetspendlare:</b>	Hög
	<b>Dagens resande:</b>	500 påstigande	<b>Potentiella arbetsresor per dag:</b>	3 900
	<b>Stråkets samlade turtäthet i högtrafik:</b>	ca var 30:e minut	<b>Restidskvot arbetsresor:</b>	God
	<b>Helgresande:</b>	Hög	<b>Restidskvot fritidsresor:</b>	God
	<b>Sommarresande:</b>	Medel/låg	<b>Marknadsandel idag:</b>	16-25 %
<b>Mål och behov</b>	<b>Målbild marknadsandel:</b>	31-40 %		
	<b>Kapacitetsbehov 2030:</b>	<10%		
	<b>Kapacitetsåtgärd 2030:</b>	Ökad turtäthet		
	<b>Brister i basutbud:</b>	Öppettider vardag och helg		
<b>Åtgärder och utveckling</b>	<b>Planerade/diskuterade infrastrukturåtgärder som kan påverka marknadsandelen:</b>	+	Ny överfart över väg 23 med bussgata i Stoby	
		-		
	<b>Planerade/diskuterade trafiksatsningar i stråket:</b>	Ändrad körväg via Stoby i samband med ny överfart och bussgata i Stoby		
	<b>Stråkets utveckling:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stråkets goda restidskvoter och höga potential att fånga nya arbetspendlare tyder på en potential att locka nya resenärer till stråket</li> <li>• Inga större kapacitetsbehov kan ses i stråket men kapacitetsbehovet kan komma att öka när även Stoby trafikeras.</li> </ul>		



## 18 Bromölla-Olofström

<b>Syfte:</b> Stråket syftar till att koppla ihop Olofström med Bromölla och genom tågkoppling i Bromölla möjliggöra vidare resor mot Skånes tillväxtmotorer. I Olofström kopplar stråket även mot linje 562 mot Lönsboda och Älmhult. Stråket är ett tydligt pendlingsstråk med låg andel fritidsresande.				
<b>Idag</b>	<b>Linjer som trafikerar:</b>	561	<b>Potential för nya arbetspendlare:</b>	Medel
	<b>Dagens resande:</b>	900 påstigande	<b>Potentiella arbetsresor per dag:</b>	4 200
	<b>Stråkets samlade turtäthet i högtrafik:</b>	ca var 30:e minut	<b>Restidskvot arbetsresor:</b>	Medelgod
	<b>Helgresande:</b>	Medel/låg andel	<b>Restidskvot fritidsresor:</b>	Dålig
	<b>Sommarresande:</b>	Låg andel	<b>Marknadsandel idag:</b>	16-25 %
<b>Mål och behov</b>	<b>Målbild marknadsandel:</b>	26-30 %		
	<b>Kapacitetsbehov 2030:</b>	<10 %		
	<b>Kapacitetsåtgärd 2030:</b>	Ökad turtäthet		
	<b>Brister i basutbud:</b>	Öppettider helg		
<b>Åtgärder och utveckling</b>	<b>Planerade/diskuterade infrastrukturåtgärder som kan påverka marknadsandelen:</b>	Saknas		
	<b>Planerade/diskuterade trafiksatsningar i stråket:</b>	Saknas		
	<b>Stråkets utveckling:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stråket har idag låg marknadsandel och åtgärder krävs för att locka nya resenärer</li> <li>• Stråket låga restidskvot till centrum av Bromölla om stråket ska kunna utvecklas och även få upp ett fritidsresande</li> <li>• Översyn av stråket för minskad restid och ökad tydlighet behövs</li> <li>• Stråket har relativt god kapacitet och klarar en resandeökning mot marknadsandelsmålet med ökad turtäthet</li> </ul>		

## 19 Kristianstad-Åhus

<b>Syfte:</b> Stråket syftar till att koppla ihop Åhus med tillväxtmotorn Kristianstad. I Kristianstad finns dessutom möjligheten att via Skånebanan ta sig vidare till övriga tillväxtmotorer i Skåne. Betydande helgresande och resande sommartid visar på ett stråk med tydlig betydelse även för fritidsresande.				
<b>Idag</b>	<b>Linjer som trafikerar:</b>	551	<b>Potential för nya arbetspendlare:</b>	Lägre
	<b>Dagens resande:</b>	2 700 påstigande	<b>Potentiella arbetsresor per dag:</b>	12 100
	<b>Stråkets samlade turtäthet i högttrafik:</b>	ca var 9:e minut	<b>Restidskvot arbetsresor:</b>	Dålig
	<b>Helgresande:</b>	Betydande andel	<b>Restidskvot fritidsresor:</b>	Medelgod
	<b>Sommarresande:</b>	Hög andel	<b>Marknadsandel idag:</b>	16-25 %
<b>Mål och behov</b>	<b>Målbild marknadsandel:</b>	41-50 %		
	<b>Kapacitetsbehov 2030:</b>	>100 %		
	<b>Kapacitetsåtgärd 2030:</b>	Mycket hög turtäthet krävs		
	<b>Brister i basutbud:</b>	Inga brister		
<b>Åtgärder och utveckling</b>	<b>Planerade/diskuterade infrastrukturåtgärder som kan påverka marknadsandelen:</b>	+		
		-	Förbättrad framkomlighet längs 118 för biltrafiken genom utbyggnad till 2+1-väg	
	<b>Planerade/diskuterade trafiksatsningar i stråket:</b>			
	<b>Stråkets utveckling:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bevara och utveckla stråkets funktion för såväl pendlingsresor som fritidsresor</li> <li>• Stråkets restidskvot behöver förbättras om marknadsandelen ska öka</li> <li>• Stråkets kapacitetsbehov är stort till 2030 och större spridning av resandet under högttrafiktimmarna krävs för att inte ökad fordonskapacitet ska krävas.</li> </ul>		

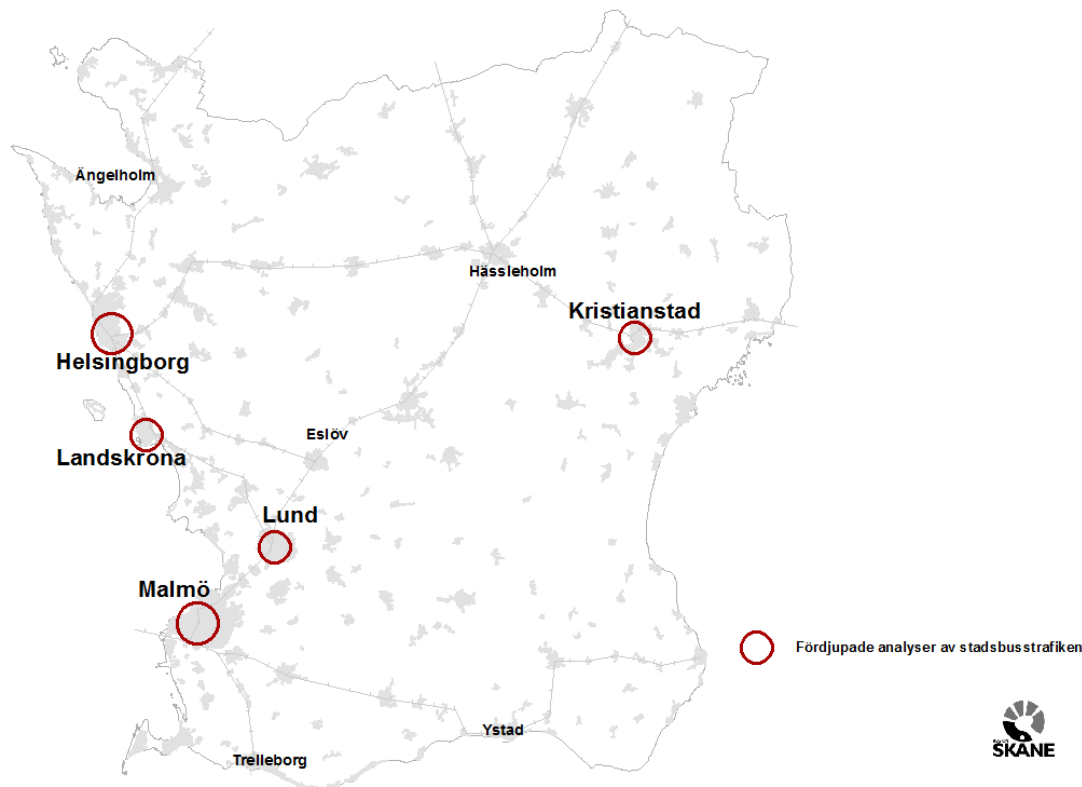
## 20 Kristianstad-Simrishamn/Ystad

<p><b>Syfte:</b> Stråket syftar till att skapa en tvärförbindelse i Skåne genom att koppla ihop Österlen med tillväxtmotorn Kristianstad. Genom Skåneexpressen 4 kopplas den regionala kärnan Ystad ihop med Kristianstad medan Skåneexpressen 3 möjliggör en koppling till Kristianstad även för Simrishamn. Till funktion är dock stråket i högre grad resandet i kortare relationer, framförallt närmre Kristianstad men även mellan och inom kommunerna på Österlen.</p>				
<b>Idag</b>	<b>Linjer som trafikerar:</b>	SKE3, SKE4	<b>Potential för nya arbetspendlare:</b>	Hög
	<b>Dagens resande:</b>	2 300 påstigande	<b>Potentiella arbetsresor per dag:</b>	7 800
	<b>Stråkets samlade turtäthet i högtrafik:</b>		<b>Restidskvot arbetsresor:</b>	Dålig
	<b>Helgresande:</b>	Hög andel	<b>Restidskvot fritidsresor:</b>	Medelgod
	<b>Sommarresande:</b>	Hög andel	<b>Marknadsandel idag:</b>	<=15 %
<b>Mål och behov</b>	<b>Målbild marknadsandel:</b>	31-40 %		
	<b>Kapacitetsbehov 2030:</b>	<10 %		
	<b>Kapacitetsåtgärd 2030:</b>	Ökad turtäthet		
	<b>Brister i basutbud:</b>	SKE3 och SKE4- öppettider vardag och helg		
<b>Åtgärder och utveckling</b>	<b>Planerade/diskuterade infrastrukturåtgärder som kan påverka marknadsandelen:</b>	+	Hållplats väg 9 utanför Kivik, bättre framkomlighet i korsningen väg 9/19, Bättre framkomlighet i Simrishamn, ny körväg i Tomelilla	
		-		
	<b>Planerade/diskuterade trafiksatsningar i stråket:</b>	Superbusskoncept Kristianstad-Simrishamn/Ystad		
	<b>Stråkets utveckling:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stort glapp mellan dagens marknadsandel och stråkets målbild kräver stora insatser för att öka stråkets attraktivitet</li> <li>• Stråket har en viktig funktion för fritidsresande som bör bevaras och utvecklas</li> <li>• Minskade restider behövs för främst arbetsresor</li> <li>• Stråket har en relativt god kapacitet och resandeökningen går därmed att möta med ökad turtäthet i stråket.</li> </ul>		

## 17 Stadsbusstrafiken

### Metod och avgränsningar

Potential och inriktning för den framtida utvecklingen av stadsbusstrafiken i Skåne har översiktligt studerats för samtliga skånska städerna med stadsbuss. I större städer (markerade i kartan) har mer detaljerade analyser för olika stråk genomförts.



Figur 15: Städer med stadsbusstrafik i Skåne som ingått i fördjupade analyser.

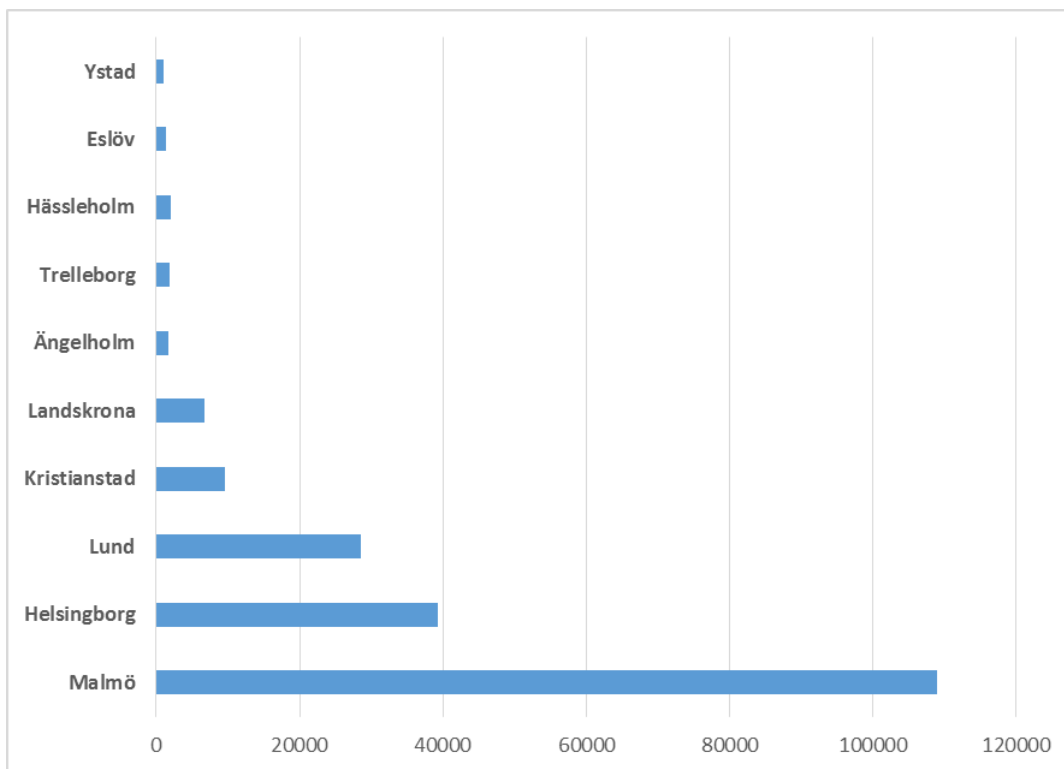
Eftersom kapacitetsanalysen har utgått från respektive stråks totala resande oavsett riktning är det förenklade resultat som redovisas. Kapacitetsberäkningarna har därmed förenklats till att studera linjernas totala påstigande och sittplatser under högtrafik. Eftersom resandet i stadsbuss är mer komplext och många resenärer endast åker delsträckor ges därmed ingen absolut sanning. Samtliga studerade linjer har dock hanterats på precis samma sätt vilket bör kunna ge en indikation på nuläge och behov städer och linjer emellan. Varje resultat måste dock sättas i ett sammanhang och en helhet innan rätt åtgärder kan bedömas. Viktigt att ha med sig att analyser och även presentationen av resultaten har gjorts för varje linje som helhet. Detta innebär att hela linjen pekats ut som linje med t ex kapacitetsbrist även om den verkliga bristen kan beröra delsträckor.

Samtlig resandestatistik kommer från Skånetrafiken men källor för respektive stad kan variera beroende på vilken statistik som funnits tillgänglig. För Malmö utgår t ex statistiken från PASTA-räkningar från 2015 medan Helsingborg har APC-beräkningar<sup>4</sup> som grund.

<sup>4</sup> Automatic passenger Counting – automatiskt system ombord på fordonen som räknar resandet

## Resandet i stadsbusstrafiken

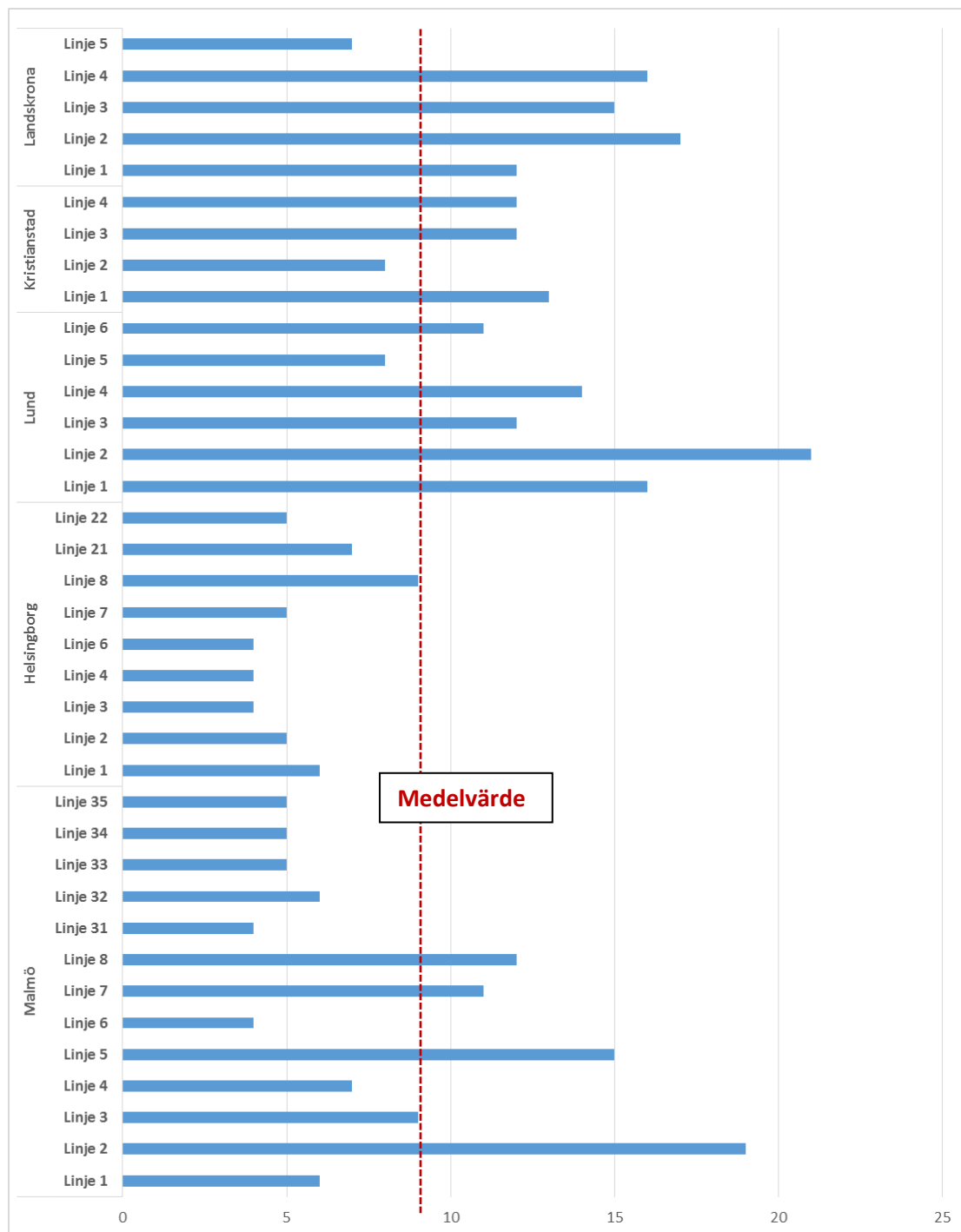
Stadsbusstrafiken består av en omfattande andel av det totala bussresandet i Skåne, där Malmö dominerar stort med över 150 000 resor varje vardagsdygn.



Figur 16: Resandet med stadsbuss i Skåne. Källa: Statistik från Skånetrafiken- bland annat PASTA-räkningar från 2015 och APC-beräkningar från 2017. Statistiken är sammanställd i rapporten: "Fördjupad stråkanalys av busstrafiken i Skåne" (2017).

## Restidskvoter i större städer

Genom att i en modell analysera vilken färdväg och restid samtliga förvärvsarbetande skulle få (dörr till dörr) har restidskvoterna vid arbetsresor för varje stadsbusslinje kunnat beräknas. Generellt är variationen i restidskvot mellan linjer och städer stor. Landskrona och Lund sticker ut med restidskvoter klart över medel för nästan samtliga stadsbusslinjer. Sämst restidskvoter återfinns i Helsingborg. Eftersom restidskvoten beräknas utifrån resenärens totala restid inklusive bytesresor så uppnår linjer med tågkoppling lättare en bra restidskvot.



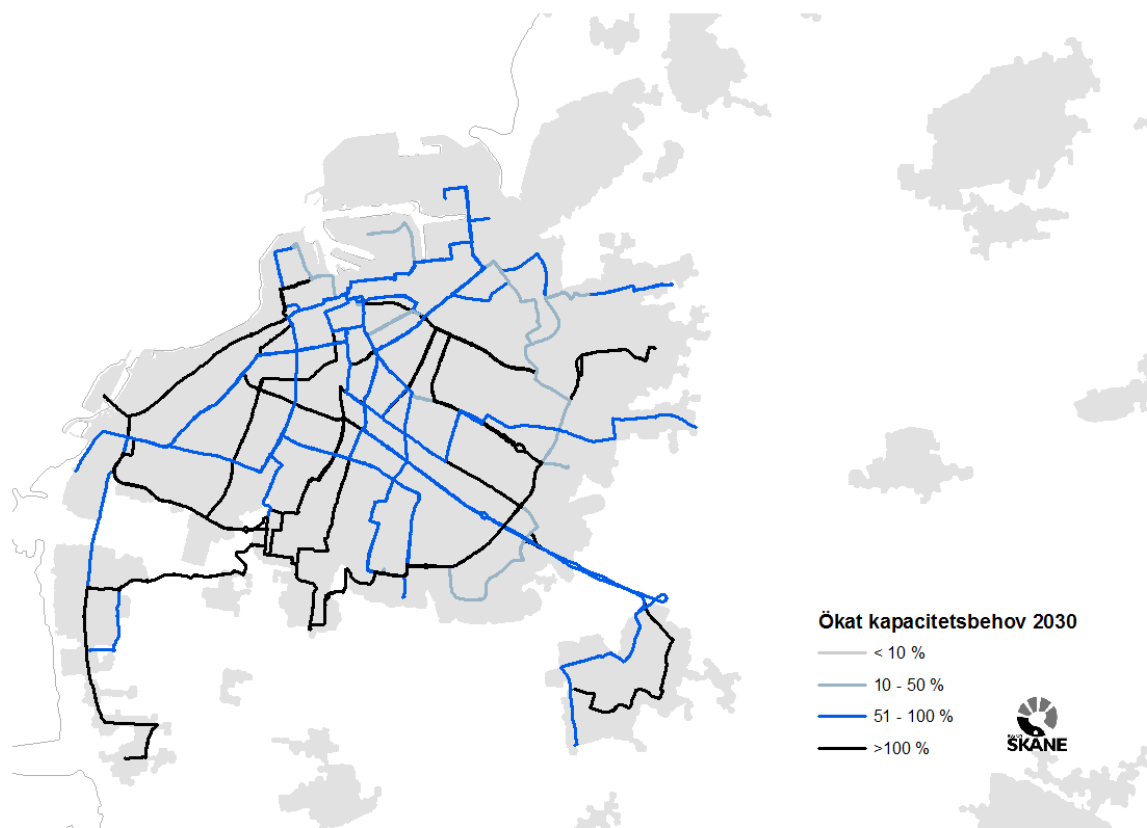
Figur 17: Andel potentiella arbetspendlare per stadsbusslinje som har en restidskvot till arbetet på maximalt 1,5.<sup>5</sup>

<sup>5</sup> Källa: Fördjupad stråkanalys av busstrafiken i Skåne (MOE-Tetraplan, 2017)

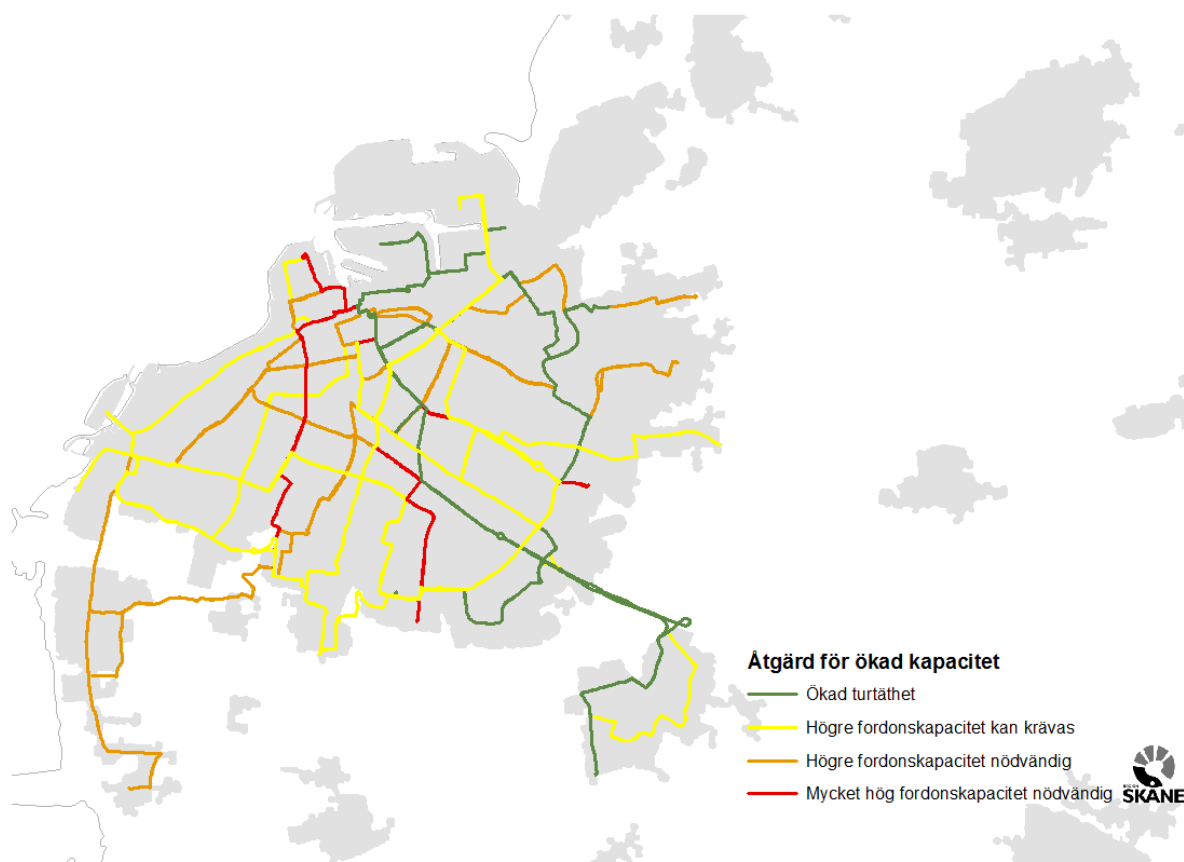
## Malmö

<b>Studerade stadsbusslinjer</b>	Linje 1-8, 31-15
<b>Dagens resande:</b>	151 000 <sup>6</sup> påstigande per vardag
<b>Dagens marknadsandel (buss)</b>	23 %
<b>Målbild marknadsandel:</b>	28 % marknadsandel
<b>Linjer med mycket stort kapacitetsbehov 2030 utifrån målbild</b>	Linje 8 och linje 5: Fordon med mycket hög kapacitetsbehov behövs- t ex spårvagn eller liknande fordon med hög kapacitet
<b>Linjer med stort kapacitetsbehov 2030 utifrån målbild</b>	Linje 4, 3 och 6: Ökat kapacitetsbehov krävs
<b>Linjer som kan få kapacitetsbehov 2030 utifrån målbild</b>	Linje 1,2,7, 33, 34 och 35: Ökat kapacitetsbehov kan krävas
<b>Linjer med måttligt kapacitetsbehov 2030 utifrån målbild:</b>	Linje 31, 32: Ökad turtäthet krävs
<b>Linjer med bäst restidskvot (arbetsresor):</b>	Linje 2, 5, 7 och 8
<b>Linjer med sämst restidskvot (arbetsresor):</b>	Linje 6 och 31-35
<b>Planerade/diskuterade satsningar 2019-2023:</b>	MalmöExpressen linje 8
<b>Planerade/diskuterade satsningar 2024-:</b>	Åtgärder kopplade till Sverigeförhandlingen: Eldriven MalmöExpressen på linje 4,5,8 och 2. Elbussar linje 3,6,9 och 10
<b>Gap mellan behov och planerade satsningar:</b>	Resultaten indikerar på gap som kräver vidare analyser: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Räcker MalmöExpresser på linje 8 och 5 för att uppfylla kapacitetsbehovet? Spårväg kan krävas</li> <li>• Även kraftigt kapacitetsbehov på främst linje 4,3 och 6 där det krävs att planerade åtgärder möter de kapacitetsbehov som uppstår</li> <li>• Utöver större satsningar krävs stora resurser för utökad turtäthet</li> </ul>
<b>Generella slutsatser</b>	Kapacitetsbehovet i Malmö är enormt kraftigt om marknadsandelsmålet ska uppnås. Analyserna pekar på att främst för linjerna 8, och 5 är kapacitetsbehovet så stort 2030 att inte ens stadsexpresser i tät trafik kommer vara tillräckligt i peaktid. Flera linjer i Malmö har också stora utmaningar med restidskvoter som inte är attraktiva nog för att på allvar kunna locka resenärer till kollektivtrafiken. Gapet är mycket stort mellan planerade satsningar som finns och de enorma kapacitetsbehov som uppkommer om målet ska uppnås.

<sup>6</sup> Uppräkning för vardagsdygn baserat på PASTA-räkningar för fem vardagar 2015



Figur 18: Kapacitetsbehov i stadsbusstrafiken i Malmö. "Fördjupad stråkanalys av busstrafiken i Skåne" (2017).

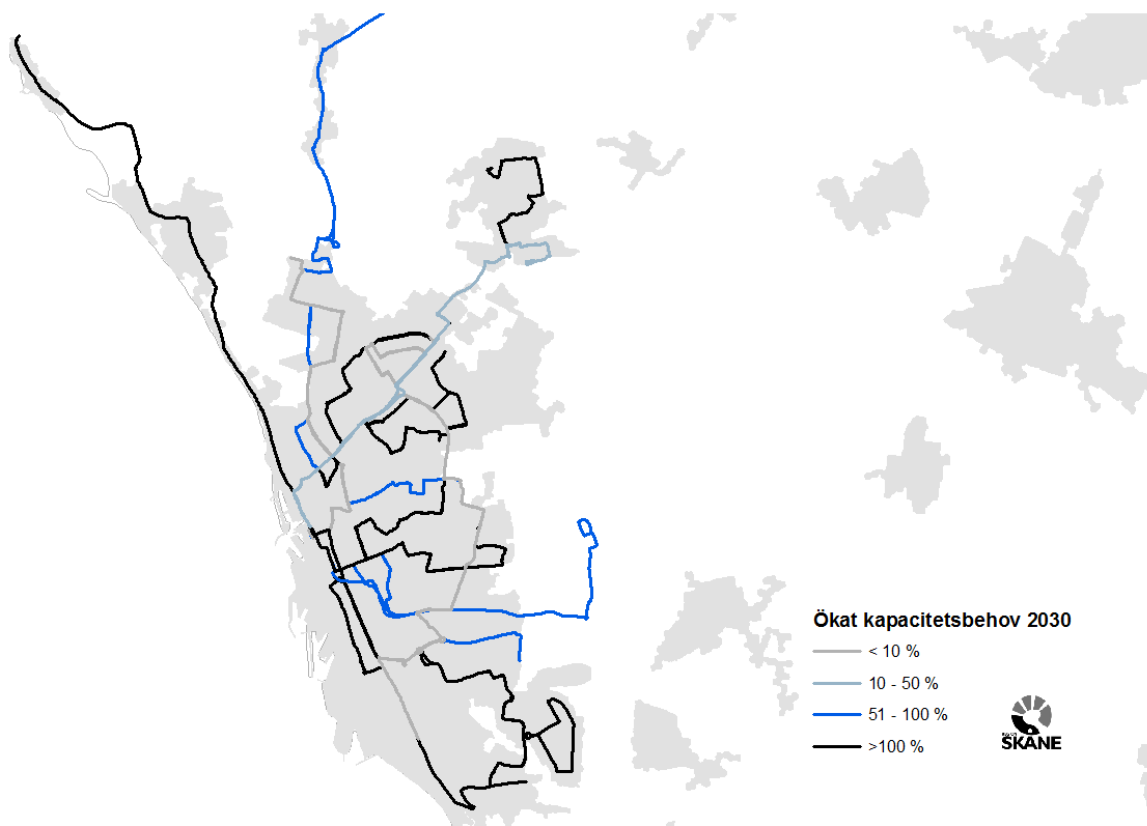


Figur 19: Översiktlig bedömning av åtgärdsbehov i stadsbusstrafiken i Malmö 2030. Källa: "Fördjupad stråkanalys av busstrafiken i Skåne" (2017).

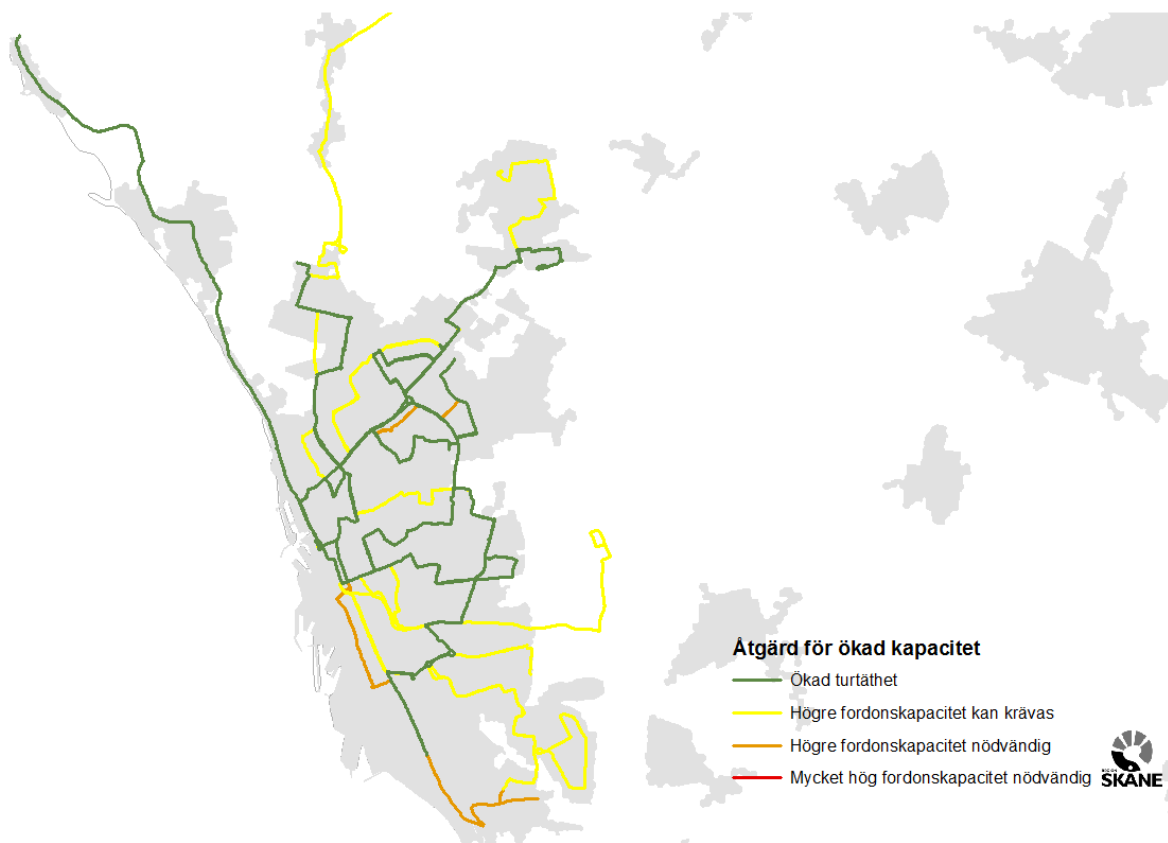


## Helsingborg

<b>Studerade stadsbusslinjer:</b>	Linje 1-4, linje 6, linje 21-22
<b>Dagens resande:</b>	41 000 påstigande per vardag
<b>Dagens marknadsandel (buss)</b>	16 %
<b>Målbild marknadsandel:</b>	28 %
<b>Linjer med bäst restidskvot (arbetsresor):</b>	Linje 8
<b>Linjer med sämst restidskvot (arbetsresor):</b>	Linje 3, 4 och 6
<b>Linjer med mycket stort kapacitetsbehov 2030 utifrån målbild</b>	Saknas
<b>Linjer med stort kapacitetsbehov 2030 utifrån målbild</b>	Linje 1: Ökat kapacitetsbehov krävs 2030
<b>Linjer som kan få kapacitetsbehov 2030 utifrån målbild</b>	Linje 2,3 och 4: Ökat kapacitetsbehov kan uppstå
<b>Linjer med måttligt kapacitetsbehov 2030 utifrån målbild:</b>	Linje 7, 8, 21 och 22
<b>Kapacitet 2030 utifrån målbild:</b>	På flertalet linjer räcker kapaciteten inte till. Störst kapacitetsbehov på linje 1, men även linje 2 och 3 kommer kräva stora kapacitetshöjande åtgärder.
<b>Planerade/diskuterade satsningar 2019-2023:</b>	Helsingborgsexpressen linje 1
<b>Planerade/diskuterade satsningar 2024-:</b>	Åtgärder kopplade till Sverigeförhandlingen: HelsingborgsExpressen linje 2 och 3.
<b>Gap mellan behov och planerade satsningar:</b>	Resultaten indikerar på gap som kräver vidare analyser: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Räcker kapaciteten på linje 1 med Helsingborgsexpressen?</li> <li>• Utöver större satsningar krävs stora resurser för utökad turtäthet</li> </ul>
<b>Generella slutsatser:</b>	Överlag är restidskvoterna i Helsingborg en utmaning för att locka nya resenärer till kollektivtrafiken. Även i Helsingborg är kapacitetsbehovet stort på flera linjer om marknadsandelsmålet ska uppnås. Framförallt finns ett stort behov av utökad kapacitet på linje 1. Även övriga linjer kommer dock behöva utökad turtäthet. Inplanerade satsningar finns som tycks följa den förväntade resandeutvecklingen i riktning mot målet. Linje 1 bör dock följas upp så att kapaciteten på Helsingborgsexpressen är tillräcklig.



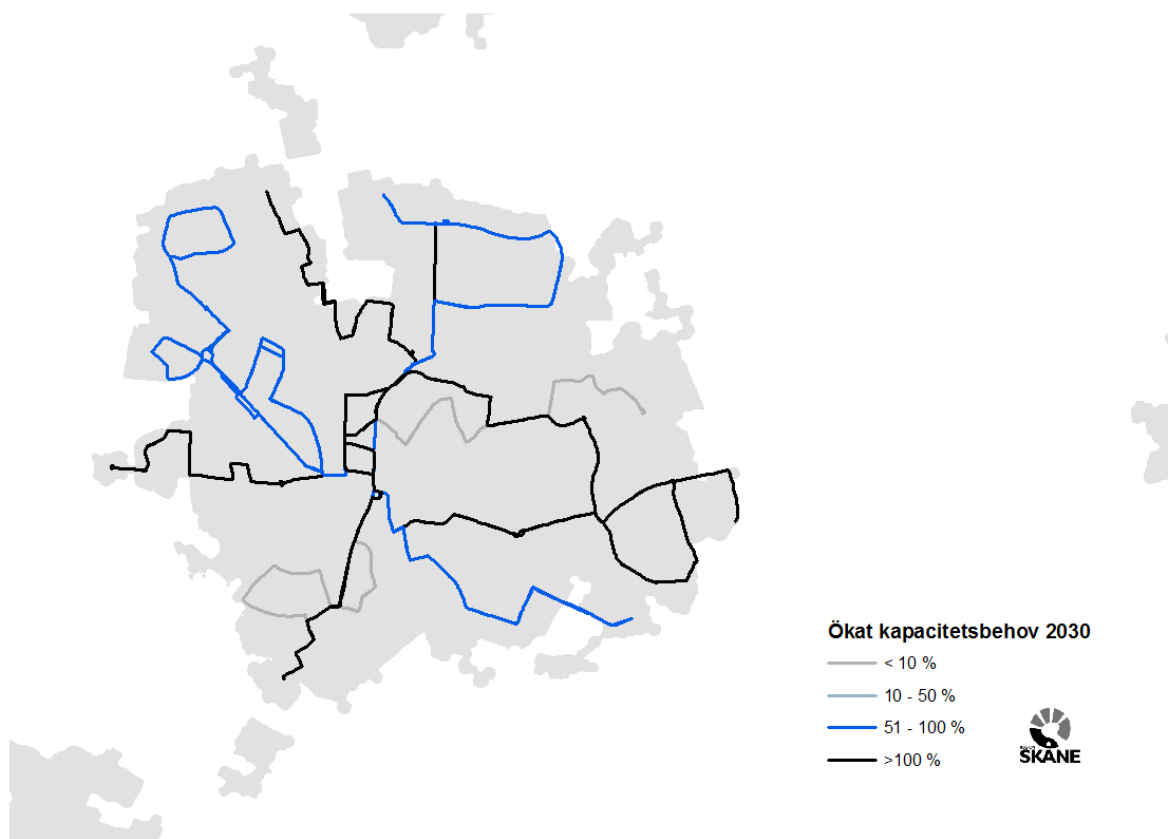
Figur 20: Kapacitetsbehov i stadsbusstrafiken i Helsingborg. Resultaten visas linjevis och variationer inom respektive linje kan förekomma. "Fördjupad stråkanalys av busstrafiken i Skåne" (2017).



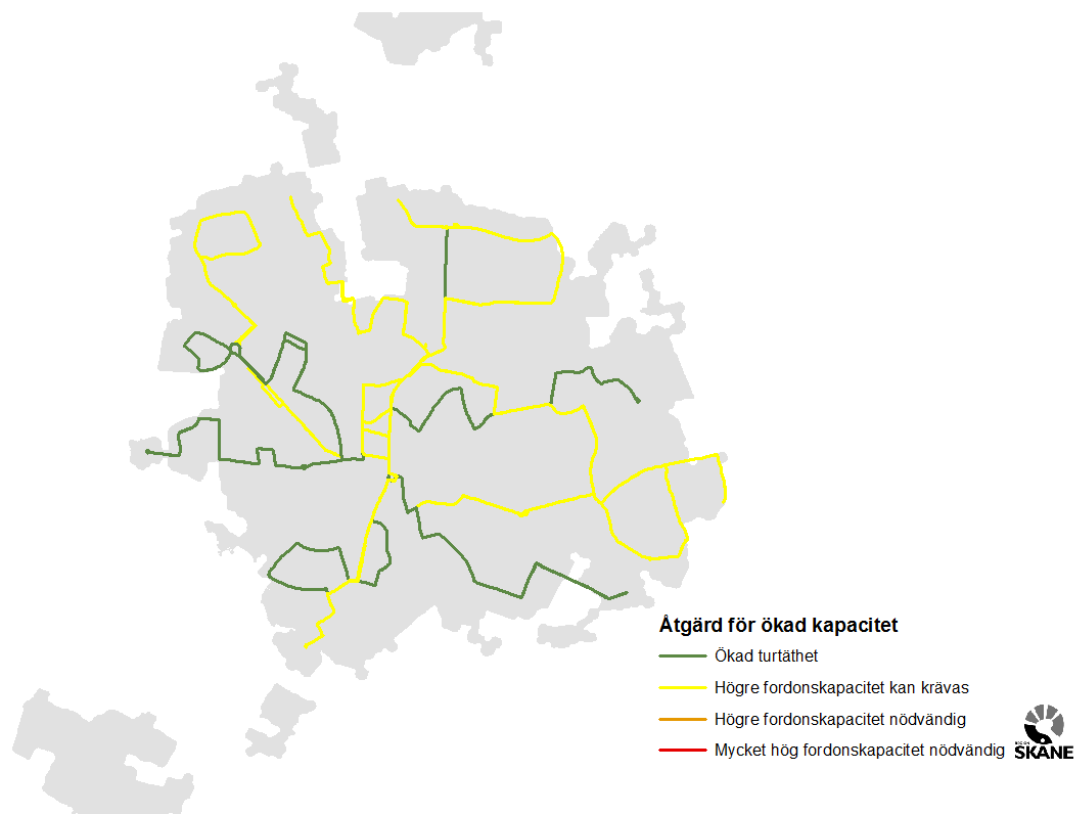
Figur 21: Översiktlig bedömning av åtgärdsbehov i stadsbusstrafiken i Helsingborg 2030. Källa: "Fördjupad stråkanalys av busstrafiken i Skåne" (2017). Resultaten visas linjevis och variationer inom respektive linje kan förekomma.

## Lund

<b>Studerade linjer:</b>	Linje 1-6
<b>Dagens resande:</b>	36 000 påstigande per vardag
<b>Dagens marknadsandel (buss)</b>	16 %
<b>Målbild marknadsandel:</b>	28 %
<b>Linjer med bäst restidskvot (arbetsresor):</b>	Linje 1, 2 och 4
<b>Linjer med sämst restidskvot (arbetsresor):</b>	Linje 5
<b>Linjer med mycket stort kapacitetsbehov 2030 utifrån målbild</b>	Ingen
<b>Linjer med stort kapacitetsbehov 2030 utifrån målbild</b>	Saknas
<b>Linjer som kan få kapacitetsbehov 2030 utifrån målbild</b>	Linje 3, 4, 6: Ökat kapacitetsbehov kan uppstå
<b>Linjer med måttligt kapacitetsbehov 2030 utifrån målbild</b>	Linje 1, 2 och 5. Ökad turtäthet krävs
<b>Planerade/diskuterade satsningar 2019-2023:</b>	Spårväg Lund införs 2020
<b>Planerade/diskuterade satsningar 2024-:</b>	Saknas
<b>Gap mellan behov och planerade satsningar:</b>	Resultaten indikerar på gap som kräver vidare analyser: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Utöver spårvägen saknas kapacitetshöjande åtgärder i Lund vilket kan komma att behövas på linje 3, 4 och 6.</li> <li>• Utöver större satsningar krävs stora resurser för utökad turtäthet</li> </ul>
<b>Generella slutsatser:</b>	Med tanke på den planerade spårvägen i Lund kommer stora förändringar i såväl linjestruktur som kapacitet vara på plats till 2030. Kapacitetshöjande åtgärder är också en förutsättning och krävs i hela stadsbusstrafiken om marknadsandelsmålet ska nås. Störst kapacitetsbehov kommer krävas på det som idag är linje 3 och 4 och 6 där någon form av mer kapacitetsstarka fordon än dagens kan komma att krävas om målet ska uppnås. Fler satsningar inom stadsbusstrafiken i Lund än den inplanerade spårvägen krävs om tillkommande resenärer ska rymmas.



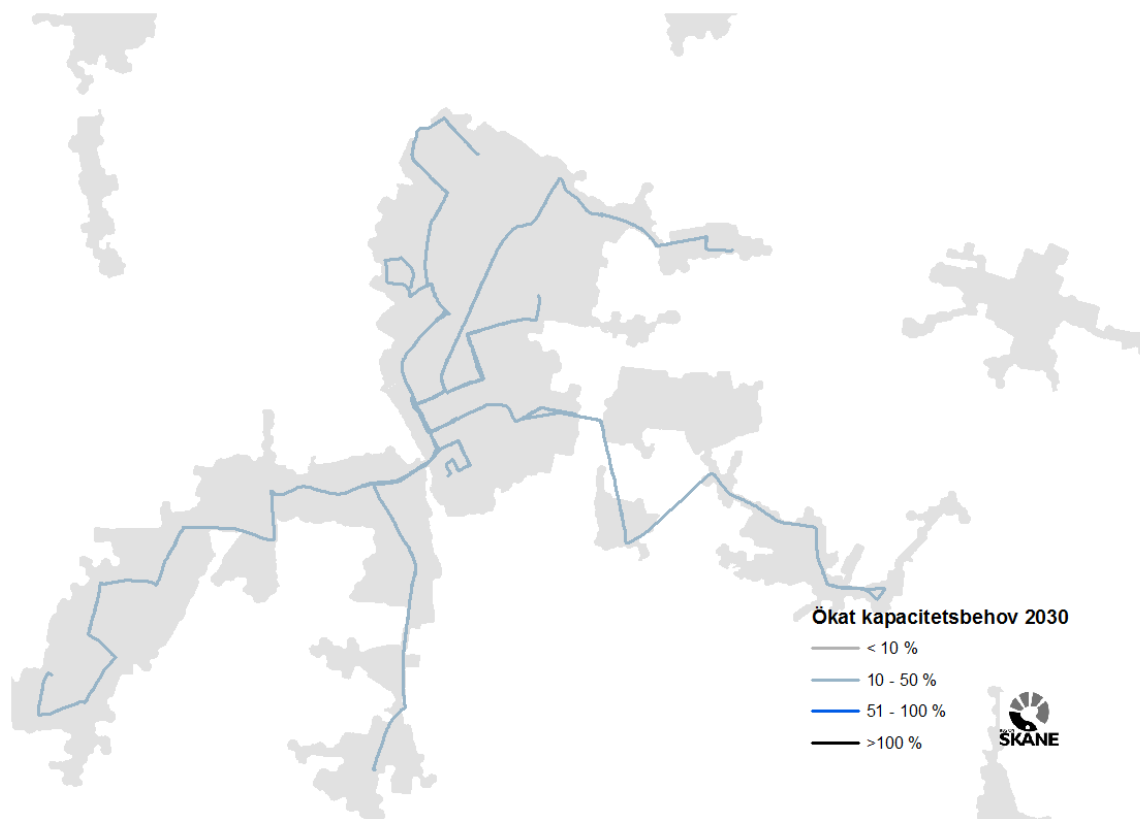
Figur 22: Kapacitetsbehov i stadsbusstrafiken i Lund. "Fördjupad stråkanalys av busstrafiken i Skåne" (2017). Resultaten visas linjevis och variationer inom respektive linje kan förekomma.



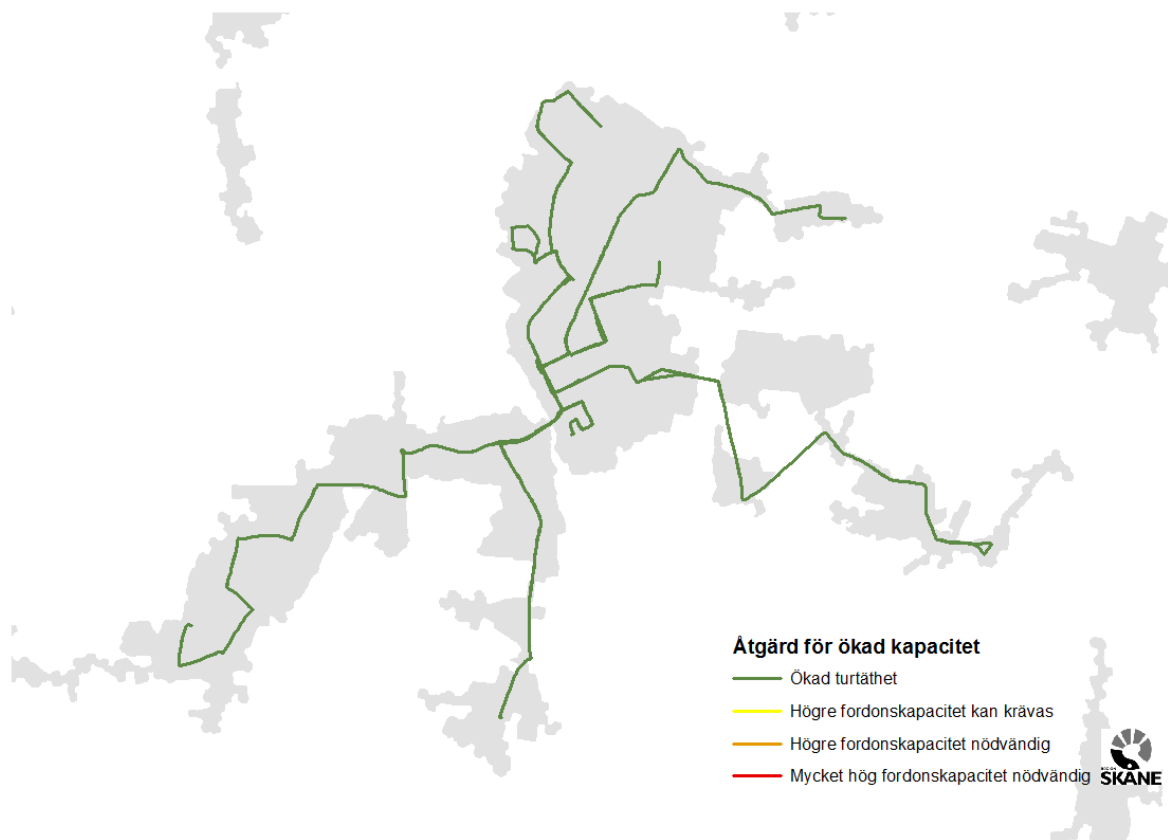
Figur 23: Översiktlig bedömning av åtgärdsbehov i stadsbusstrafiken i Lund 2030. Källa: "Fördjupad stråkanalys av busstrafiken i Skåne" (2017). Resultaten visas linjevis och variationer inom respektive linje kan förekomma.

## Kristianstad

<b>Studerade linjer:</b>	1, 2, 3 och 4
<b>Dagens resande:</b>	13 500 påstigande per vardag
<b>Dagens marknadsandel (buss)</b>	12 %
<b>Målbild marknadsandel:</b>	16 %
<b>Linjer med bäst restidskvot (arbetsresor):</b>	Linje 1
<b>Linjer med sämst restidskvot (arbetsresor):</b>	Linje 2
<b>Linjer med mycket stort kapacitetsbehov 2030 utifrån målbild</b>	Saknas
<b>Linjer med stort kapacitetsbehov 2030 utifrån målbild</b>	Saknas
<b>Linjer som kan få kapacitetsbehov 2030 utifrån målbild</b>	Saknas
<b>Linjer med måttligt kapacitetsbehov 2030 utifrån målbild</b>	Linje 1,2 3 och 4. Ökad turtäthet krävs i samtliga linjer. Störst behov på linje 2.
<b>Planerade/diskuterade satsningar 2019-2023:</b>	Saknas
<b>Planerade/diskuterade satsningar 2019-2023:</b>	Saknas
<b>Gap mellan behov och planerade satsningar:</b>	Analysen indikerar inte på något gap avseende kapacitetsbehov och planerade större satsningar. Däremot krävs stora resurser för utökad turtäthet.
<b>Generella slutsatser:</b>	Även i Kristianstad kommer utökad kapacitet krävas för att marknadsandelsmålet ska uppnås. Linje 1 körs redan idag med större bussar och även om kapacitetsbehovet inte är så stort som i övriga större städer kommer ökad turtäthet krävas. I ett perspektiv bortom 2030 kommer behov finnas även av åtgärder som större fordon framförallt på linje 2 och 4. Överlag är restidskvoterna i stadsbusstrafiken relativt goda, framförallt på linje 1. Linje 2 är dock i behov av åtgärder för att förbättra kollektivtrafikens restid jämfört med bil.



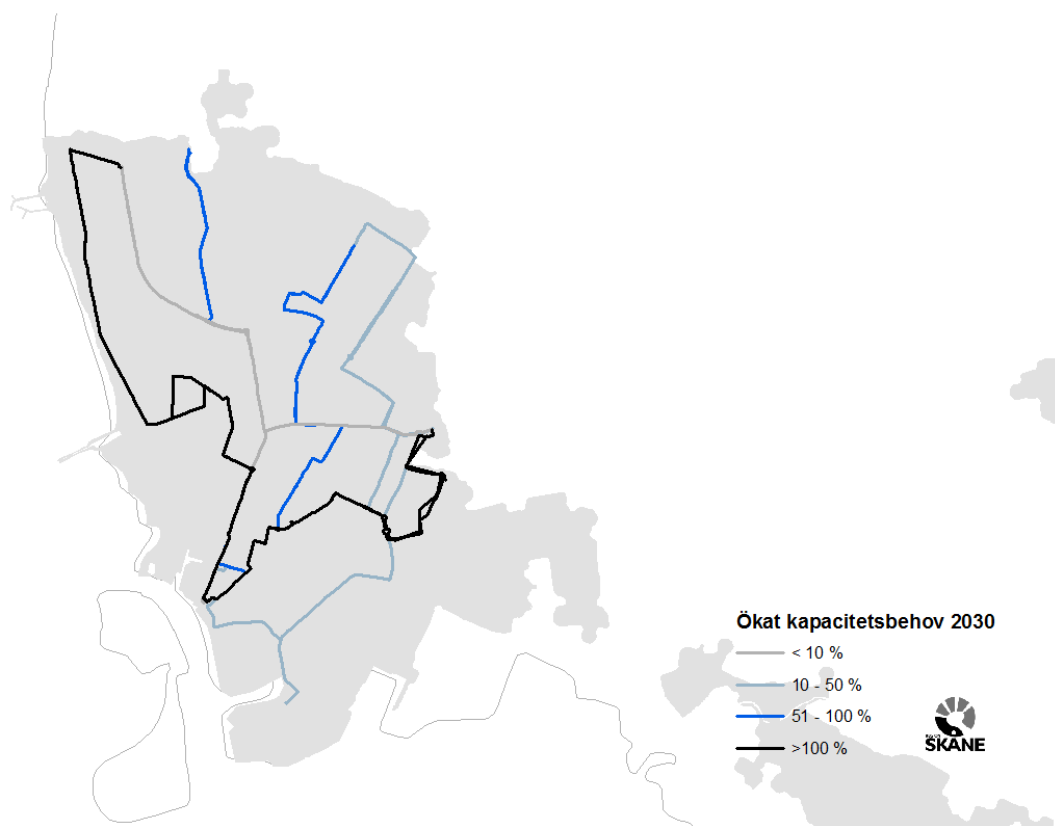
Figur 24: Kapacitetsbehov i stadsbusstrafiken i Kristianstad. "Fördjupad stråkanalys av busstrafiken i Skåne" (2017). Resultaten visas linjevis och variationer inom respektive linje kan förekomma.



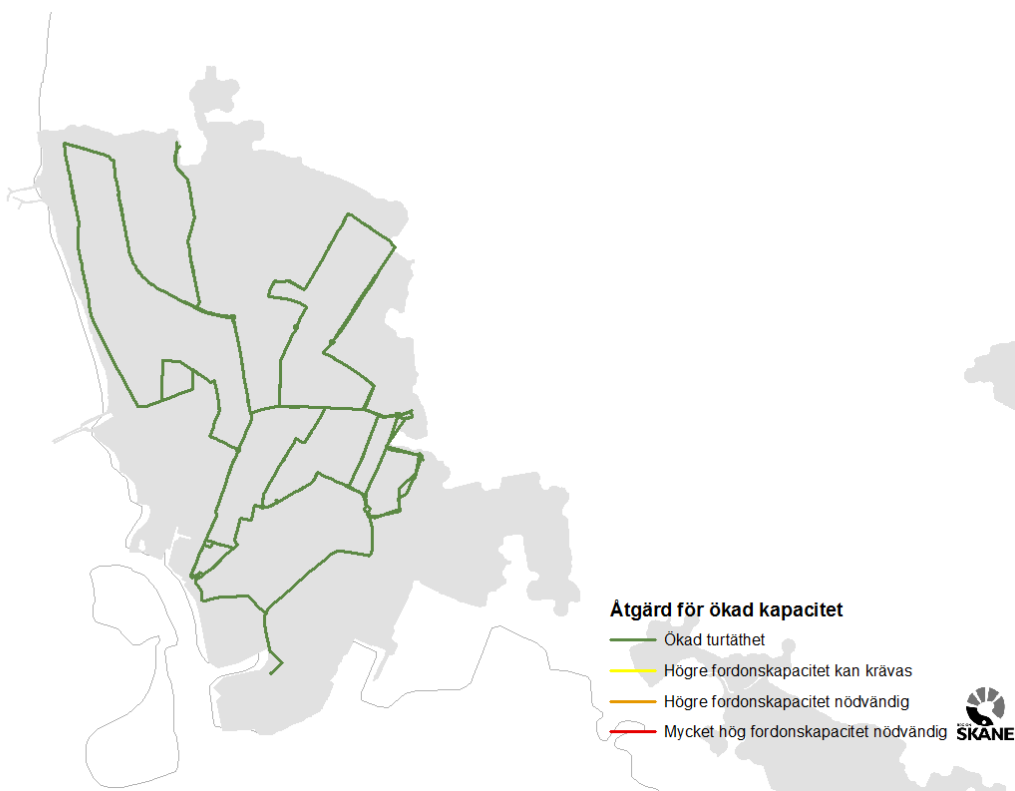
Figur 25: Översiktlig bedömning av åtgärdsbehov i stadsbusstrafiken i Kristianstad 2030. Källa: "Fördjupad stråkanalys av busstrafiken i Skåne" (2017). Resultaten visas linjevis och variationer inom respektive linje kan förekomma.

## Landskrona

<b>Studerade linjer:</b>	1, 2, 3,4 och 5
<b>Dagens resande:</b>	9 100 påstigande per vardag
<b>Dagens marknadsandel (buss)</b>	8 %
<b>Målbild marknadsandel:</b>	16 %
<b>Linjer med bäst restidskvot (arbetsresor):</b>	Linje 4
<b>Linjer med sämst restidskvot (arbetsresor):</b>	Linje 5
<b>Linjer med mycket stort kapacitetsbehov 2030 utifrån målbild</b>	Saknas
<b>Linjer med stort kapacitetsbehov 2030 utifrån målbild</b>	Saknas
<b>Linjer som kan få kapacitetsbehov 2030 utifrån målbild</b>	Saknas
<b>Linjer med måttligt kapacitetsbehov 2030 utifrån målbild</b>	Ökad turtäthet kommer att krävas på främst linje 1 och 2. Kapacitetsbehov i maxtimmen kan dock uppstå även i övriga linjer.
<b>Planerade/diskuterade satsningar 2019-2023:</b>	Saknas
<b>Planerade/diskuterade satsningar 2024-:</b>	Saknas
<b>Gap mellan behov och planerade satsningar:</b>	Analysen indikerar inte på något gap avseende kapacitetsbehov och planerade större satsningar. Däremot krävs stora resurser för utökad turtäthet.
<b>Generella slutsatser:</b>	Marknadsandelsmålet kräver stora resandeökningar i Landskrona vilket kommer ställa krav på ökad kapacitet, på framförallt linje 1 och 2 som kan behöva fördubbla dagens turtäthet om kapaciteten ska vara tillräcklig. Restidskvoterna i Landskrona är klart över medelvärdet för i princip samtliga linjer. Stadsbussarnas tydliga koppling till tåget kan innebära ännu större kapacitetsbehov än analysen visar.



Figur 26 Kapacitetsbehov i stadsbusstrafiken i Landskrona. "Fördjupad stråkanalys av busstrafiken i Skåne" (2017). Resultaten visas linjevis och variationer inom respektive linje kan förekomma.



Figur 27: Översiktlig bedömning av åtgärdsbehov i stadsbusstrafiken i Landskrona 2030. Källa: "Fördjupad stråkanalys av busstrafiken i Skåne" (2017). Resultaten visas linjevis och variationer inom respektive linje kan förekomma.



## Mindre och medelstora orter

Även för stadsbusstrafiken i mindre och medelstora orter kommer resandet öka kraftigt om marknadsandelsmålet ska uppnås. Eftersom volymerna av resande är betydligt mindre i dessa städer och dagens turtäthet i många fall också relativt låg är dock ökningarna hanterbara genom utökad turutbud i befintliga linjer. I mindre städer är många gånger inte kapacitetsbehovet den stora utmaningen utan snarare att kunna konkurrera med de fördelar som finns för biltrafiken med gynnsamma restider och ofta goda parkeringsmöjligheter.

	Ängelholm	Trelleborg	Hässleholm	Eslöv	Ystad
<b>Påstigande årsmedeldygn</b>	1 700	1 800	2 000	1 400	1 000
<b>Dagens marknadsandel buss</b>	7 %	10 %	6 %	5 %	10 %
<b>Marknadsandel målbild</b>	16 %	16 %	16 %	16 %	16 %
<b>Procentuell resandeökning 2030</b>	+ 130 %	+ 65 %	168 %	224 %	182 %

## Slutsatser

Sammantaget är slutsatsen att behovet av satsningar är mycket stora i såväl de regionalt viktiga stråken för regionbuss samt i stadstrafiken om målet om 40 % marknadsandel ska uppnås 2030.

I regionbusstrafiken finns framförallt två stråk där kapacitetsbehovet är extra påtagligt och detta är mellan Malmö-Lund samt Malmö-Vellinge-Näset. I dessa stråk visar kapacitetsanalyser att ett utökad turutbud inte är tillräckligt för att få plats med alla resenärer utan andra åtgärder såsom nya linjer eller mer kapacitetsstarka fordon krävs. Analyserna visar även stora behov av att öka framkomligheten i många stråk för att kollektivtrafiken ska bli ett tillräckligt attraktivt alternativ för de som idag väljer bilen. Det gäller framförallt många av de tyngre pendlingsstråken in mot Lund och Malmö. Flera av de långväga regionbusslinjerna studeras redan nu i olika utredningar kopplade till regionalt superbusskoncept och av dessa bör, av analyserna att döma, framförallt stråket Malmö-Vellinge-Näset prioriteras på grund av både höga resandeflöden, stort framtida kapacitetsbehov och sämre restidskvoter. Även stråket Helsingborg-Höganäs, Malmö-Staffanstorp och Staffanstorp-Lund kan kräva högre fordonskapacitet 2030.

Analysen lyfter dock upp flera stråk med potential som inte ingår i regionalt superbusskoncept och där ett helhetsgrepp saknas och behöver tas både kopplat till trafikering, kapacitet, framkomlighet och attraktivitet. Dessa stråk är framförallt:

- S Sandby-Lund
- Staffanstorp-Lund
- Lund-Lomma
- Lund-Bjärred
- Kristianstad-Åhus

I stadsbusstrafiken kräver det uppsatta målet omfattande åtgärder i samtliga städer med stadsbuss. I de mindre städerna är det stora resandeökningar som väntar i riktning mot målet vilket kräver stora utbudsökningar för att inrymma tillkommande resenärer. I Malmö, Helsingborg och Lund kommer

dock inte utbudsökningar vara tillräckliga eftersom en alltför tät trafik riskerar att minska framkomligheten då bussarna till slut står i vägen för varandra. Framförallt i Malmö visar kapacitetsbehovet 2030 på två linjer där inte ens mer kapacitetsstarka bussar (exempelvis Malmöexpressen) är tillräckligt. I dessa stråk kan spårväg bli nödvändigt. Längs flera linjer i såväl Malmö, Helsingborg som Lund visar analyserna på ett kapacitetsbehov som kan kräva mer kapacitetsstarka fordon (i nivå med Malmöexpressen). En jämförelse mellan behoven utifrån målet och de åtgärder som finns inplanerat idag, visar på att det finns risk för ett glapp och detta trots att ett antal nya linjer i Malmö och Helsingborg nu studeras kopplat till Sverigeförhandlingen. Störst är gapet i Malmö där satsningar behövs i fler stråk och där de satsningar som planeras riskerar att inte kunna möta kapacitetsbehovet.

## Bilaga 6 Bytespunkter och tillgänglighetsanpassning

Tillgänglighetsanpassning bytespunkter- buss		
Som bytespunkter för buss inräknas dels större och viktiga hållplatser med mycket resenärer men även hållplatser där flera linjer trafikerar och där byten mellan linjer är möjliga.		
Tillgänglig	Hållplatsens samtliga lägen är tillgänglighetsanpassade	
Delvis tillgänglig	Ett eller flera hållplatslägen saknar tillgänglighetsanpassning	
Ej tillgänglig	Hållplatsen saknar tillgänglighetsanpassade lägen	
Hållplats	Tillgänglighetsanpassning	Kommun
Bjuvs Station	Tillgänglig	Bjuv
Bromölla station	Tillgänglig	Bromölla
Arlöv Sockerbitstorget	Tillgänglig	Burlöv
Båstad busstation	Delvis tillgänglig	Båstad
Båstad station	Tillgänglig	Båstad
Förlövs station	Tillgänglig	Båstad
Hurva E 22	Tillgänglig	Eslöv
Eslöv Stora Torg	Tillgänglig	Eslöv
Eslövs station	Tillgänglig	Eslöv
Gårdstånga Trafikplats	Tillgänglig	Eslöv
Stehags station	Delvis tillgänglig	Eslöv
Helsingborg Gustav Adolfs torg	Tillgänglig	Eslöv
Helsingborg Konserthuset	Tillgänglig	Eslöv
Helsingborg Kopparmölleplatsen	Delvis tillgänglig	Eslöv
Helsingborg Stattena	Tillgänglig	Eslöv
Vallåkra station	Tillgänglig	Helsingborg
Maria station	Tillgänglig	Helsingborg
Ödåkra station	Tillgänglig	Helsingborg
Ramlösa station	Tillgänglig	Helsingborg
Rydebäcks station	Ej tillgänglig	Helsingborg
Helsingborg C	Tillgänglig	Helsingborg
Hässleholm C	Tillgänglig	Hässleholm
Hästveda station	Ej tillgänglig	Hässleholm
Höganäs Stadshuset	Tillgänglig	Höganäs
Viken centrum	Tillgänglig	Höganäs
Jonstorp Centrum	Tillgänglig	Höganäs
Hörby busstn	Tillgänglig	Hörby
Hörby Gamla Torg	Tillgänglig	Hörby
Höör station	Tillgänglig	Höör
Klippans station	Tillgänglig	Klippan
Ö Ljungby E 4	Tillgänglig	Klippan
Fjälkinge station	Ej tillgänglig	Kristianstad
Kristianstad C	Tillgänglig	Kristianstad
Kristianstad Centralsjukhus	Tillgänglig	Kristianstad
Kristianstad Hästtorget	Tillgänglig	Kristianstad
Tings Nöbbelöv	Tillgänglig	Kristianstad
Åhus Glashyttan	Tillgänglig	Kristianstad

Kävlinge station	Tillgänglig	Kävlinge
Löddeköpinge Center Syd	Tillgänglig	Kävlinge
Landskrona station	Tillgänglig	Landskrona
Landskrona Skeppsbron	Tillgänglig	Landskrona
Lomma busstn	Tillgänglig	Lomma
Bjärred centrum	Tillgänglig	Lomma
Lund Universi-tetssjukhuset	Delvis tillgänglig	Lund
Lund Södra Tpl	Tillgänglig	Lund
Veberöd centrum	Delvis tillgänglig	Lund
S Sandby busstn	Tillgänglig	Lund
Lund Bankgatan	Delvis tillgänglig	Lund
Lund Botulfsplatsen	Tillgänglig	Lund
Lund Gunnesbo station	Tillgänglig	Lund
Lund C	Delvis tillgänglig	Lund
Lund Idrottsplatsen	Tillgänglig	Lund
Lund Jupitergatan	Tillgänglig	Lund
Lund LTH	Tillgänglig	Lund
Lund Professorsgatan	Tillgänglig	Lund
Lund Ruben Rausings gata	Delvis tillgänglig	Lund
Lund S:t Lars Trädgård	Tillgänglig	Lund
Stångby station	Tillgänglig	Lund
Dalby busstn	Tillgänglig	Lund
Malmö C	Tillgänglig	Malmö
Malmö Hyllie	Delvis tillgänglig	Malmö
Malmö Erikslust	Delvis tillgänglig	Malmö
Malmö Gustav Adolfs torg	Delvis tillgänglig	Malmö
Malmö Värnhem	Delvis tillgänglig	Malmö
Malmö Nobeltorget	Tillgänglig	Malmö
Malmö Stadshuset	Tillgänglig	Malmö
Malmö Södervärn	Delvis tillgänglig	Malmö
Malmö Östervärn	Tillgänglig	Malmö
Malmö Limhamn Centrum	Delvis tillgänglig	Malmö
Malmö Dalaplan	Delvis tillgänglig	Malmö
Malmö Mobilia	Tillgänglig	Malmö
Malmö Svågertorp	Tillgänglig	Malmö
Malmö Triangeln	Tillgänglig	Malmö
Malmö Lindängen	Delvis tillgänglig	Malmö
Kristineberg Syd	Tillgänglig	Malmö
Malmö Rosengård	Tillgänglig	Malmö
Malmö Elisedals Industriområde	Tillgänglig	Malmö
Malmö Jägersro	Tillgänglig	Malmö
Malmö Kronprinsen	Delvis tillgänglig	Malmö
Malmö Länsstyrelsen	Tillgänglig	Malmö
Malmö Spånggatan	Tillgänglig	Malmö
Malmö Studentgatan	Delvis tillgänglig	Malmö
Tygelsjö Gullkragegatan	Tillgänglig	Malmö

Osby station	Tillgänglig	Osby
Lönsboda busstn	Delvis tillgänglig	Osby
Rörum Knäbäckshusen	Tillgänglig	Simrishamn
Borrby busstn	Tillgänglig	Simrishamn
Simrishamns station	Delvis tillgänglig	Simrishamn
Sövdeborgskorset	Delvis tillgänglig	Sjöbo
Sjöbo busstn	Tillgänglig	Sjöbo
Abbekås	Delvis tillgänglig	Skurup
Skurups station	Ej tillgänglig	Skurup
Staffanstorps Storgatan	Tillgänglig	Staffanstorp
Teckomatorps station	Tillgänglig	Svalöv
Röstånga busstn	Ej tillgänglig	Svalöv
Billeberga station	Ej tillgänglig	Svalöv
Tågarps station	Tillgänglig	Svalöv
Svalöv centrum	Tillgänglig	Svalöv
Klågerup busstn	Tillgänglig	Svedala
Svedala station	Tillgänglig	Svedala
Brösarp bussterminal	Tillgänglig	Tomelilla
Tomelilla station	Tillgänglig	Tomelilla
Trelleborg C	Tillgänglig	Trelleborg
Höllviken centrum	Tillgänglig	Vellinge
Höllviken Ö Halörsvägen	Tillgänglig	Vellinge
Vellinge Ängar	Tillgänglig	Vellinge
Västra Ingelstads station	Tillgänglig	Vellinge
Östra Grevie station	Tillgänglig	Vellinge
Ystads station	Tillgänglig	Ystad
Åstorps station	Tillgänglig	Åstorp
Barkåkra station	Ej tillgänglig	Ängelholm
Ängelholms station	Tillgänglig	Ängelholm
Ängelholm Stortorg	Tillgänglig	Ängelholm
Örkelljunga busstn	Tillgänglig	Örkelljunga
Broby busstn	Tillgänglig	Östra Göinge
Glimåkra busstation	Tillgänglig	Östra Göinge
Hanaskog busstation	Tillgänglig	Östra Göinge
Knislinge busstn	Tillgänglig	Östra Göinge
Sibbhult busstation	Tillgänglig	Östra Göinge

<b>Tillgänglighetsanpassning bytespunkter- tåg</b>		
Samtliga tågstationer i Skåne räknas som bytespunkter		
Tillgänglig	Stationens samtliga plattformar är tillgänglighetsanpassade	
Delvis tillgänglig	Ett eller flera plattformar saknar tillgänglighetsanpassning	
Ej tillgänglig	Stationen saknar tillgänglighetsanpassade plattformar	
Hållplats	Tillgänglighetsanpassning	Kommun
Bromölla station	Tillgänglig	Bromölla
Båstad station	Tillgänglig	Båstad
Förlövs station	Tillgänglig	Båstad
Eslövs station	Delvis tillgänglig	Eslöv
Stehags station	Tillgänglig	Eslöv
Vallåkra station	Tillgänglig	Helsingborg
Maria station	Tillgänglig	Helsingborg
Ödåkra station	Tillgänglig	Helsingborg
Ramlösa station	Tillgänglig	Helsingborg
Rydebäcks station	Tillgänglig	Helsingborg
Helsingborg C	Tillgänglig	Helsingborg
Hässleholm C	Delvis tillgänglig	Hässleholm
Hästveda station	Tillgänglig	Hässleholm
Höör station	Tillgänglig	Höör
Klippans station	Tillgänglig	Klippan
Fjälkinge station	Tillgänglig	Kristianstad
Kristianstad C	Tillgänglig	Kristianstad
Kävlinge station	Tillgänglig	Kävlinge
Landskrona station	Tillgänglig	Landskrona
Lund Gunnesbo station	Tillgänglig	Lund
Lund C	Tillgänglig	Lund
Stångby station	Tillgänglig	Lund
Malmö C	Tillgänglig	Malmö
Malmö Hyllie	Tillgänglig	Malmö
Malmö Svågertorp	Tillgänglig	Malmö
Malmö Triangeln	Tillgänglig	Malmö
Osby station	Tillgänglig	Osby
Simrishamns station	Tillgänglig	Simrishamn
Skurups station	Tillgänglig	Skurup
Teckomatorps station	Tillgänglig	Svalöv
Billeberga station	Tillgänglig	Svalöv
Tågarp station	Tillgänglig	Svalöv
Svedala station	Tillgänglig	Svedala
Tomelilla station	Tillgänglig	Tomelilla
Trelleborg C	Tillgänglig	Trelleborg
Västra Ingelstads station	Tillgänglig	Vellinge
Östra Grevie station	Tillgänglig	Vellinge
Ystads station	Tillgänglig	Ystad
Åstorps station	Tillgänglig	Åstorp
Barkåkra station	Tillgänglig	Ängelholm
Ängelholms station	Delvis tillgänglig	Ängelholm

## Bilaga 7 Kommersiell trafik

Kommersiell regional linjetrafik är sedan 2012 tillåten utan tillstånd men med anmälningsskyldighet.

Aktuella operatörer och trafik under 2017 var enligt följande:

- Flygbussarna Lund-/Malmö-Malmö Airport.
- Flygbussen, Bergkvarabuss Helsingborg-Ängelholm-Ängelholms flygplats
- Bus4you/Nettbuss Express Köpenhamn-Malmö-Lund-Helsingborg-Göteborg
- Swebus Köpenhamn-Malmö-Lund-Helsingborg-Göteborg/-Stockholm

# Kommersiell kollektivtrafik i Skåne

Ett samlat erbjudande

**Skånetrafiken**





# Kommersiellt erbjudande

Region Skåne riktar detta erbjudande till trafikföretag som vill bedriva kommersiell regional kollektivtrafik i Skåne enligt definitionen i kollektivtrafiklagen. Ej att förväxla med inter-regional trafik eller annan fjärrtrafik.

Vårt arbete i Skåne tar sin utgångspunkt i att förenkla och göra det lätt för resenärer att kunna utnyttja ett samlat utbud av regional kollektivtrafik. Vi samverkar redan med några företag men vill genom ett samlat erbjudande skapa tydlighet för alla trafikföretag som överväger att starta upp regional kollektivtrafik i Skåne. Vårt erbjudande bygger på likabehandlingsprincipen och trafikföretagen ska uppleva att vårt angreppssätt leder till rättvis tillgång till infrastrukturen.

Vi vill att kunderna ska uppleva att den samlade trafiken är av hög kvalitet. Vi tror det är viktigt att alla aktörer bidrar och har därför till detta erbjudande kopplat en prissättning för de olika tjänsterna baserad på våra självkostnader.

Erbjudandet baseras på

- Tillträde till befintliga hållplatser, terminaler och annan offentligt ägd infrastruktur.
- Konkurrensneutralitet – alla behandlas lika på rättvisa grunder.
- Tydliga regler för nyttjande av anläggningar, efterlevnad och sanktioner vid regelbrott.
- Alla överenskommelser reglerade i skriftliga avtal.
- Tidsatta överenskommelser.
- Regler för avbokning när trafiken eventuellt upphör.
- Självkostnadsprincipen för alla tjänster vi tillhandahåller.





## Erbjudande med flera valmöjligheter

Vi vill skapa flexibilitet och har därför valt att lägga erbjudandet med flera valmöjligheter för trafikföretaget. Basutbudet ska ge grundtrygghet för såväl kund som trafikföretag. Tilläggs-tjänsterna ger kunderna ett större mervärde men kräver å andra sidan investeringar som kanske inte alla är beredda att göra inledningsvis.





## Basutbud

### Hållplatser och terminaler

#### Omfattar

- Tillträde till de anläggningar för busstrafik (hållplatser/terminaler/resecentra) som Skånetrafiken använder.
- Information på befintlig ellips/stolpe vid hållplats med linje och destination.
- På anläggningar med informationstavlor, tilldelad yta för trafikinformation.

#### Ansvar

- Trafikföretag tillhandahåller färdigt material enligt anvisningar, alternativt Skånetrafiken tillverkar motsvarande åt trafikföretaget.
- Skånetrafiken sätter upp och tillser att material ersätts vid behov.
- Skånetrafiken ansvarar för drift och underhåll av anläggning.
- Kommun/Trafikverket sköter körvägar och mark vid anläggning, och Skånetrafiken bevakar samtligas intresse.
- Anläggning som inte längre nyttjas av Skånetrafiken kan trafikföretag få rätt att sköta själv.

#### Fördelning av platser på större anläggningar

- Uppställningsplatser för ombordstigning fördelas med hänsyn till trafikens karaktär för att skapa bästa kundnytta och effektiva fordonsrörelser.
- Fördelning av hållplatslägen sker utifrån utbud och störst kundnytta = flest resande.
- Hållplatser på särskilda framkomlighetsstråk/busskörfält förbehålls likartad trafik.
- Skånetrafiken företräder samtliga nyttjare och för dialog med markägare, kommuner, Trafikverket med flera.

#### Om det uppstår kapacitetsbrist

- Skånetrafiken kallar berörda parter till dialog.
- Trafik med störst utbud har företräde.
- Skånetrafiken initierar arbetet för att öka kapaciteten.



## Tilläggsjänst 1

### Reseplaneraren

#### Omfattar

- Tillträde till Skånetrafikens Reseplanerare.
- Visning och sökning i ett samlat erbjudande genom befintliga digitala kanaler.
- Utmärkning av trafikföretaget (logotyp/namn) och annan hänvisning för tydlighet mot kund (egen information om priser och resevillkor).
- Visning av tidtabelltid i befintliga digitala informationsskyltar på hållplatser/terminaler och andra informationspunkter. Samlad visning av tider och hållplatser samt hållplatslägen.
- Visning av tidtabell alternativt realtid om sådan utrustning finns installerad.

#### Ansvar

- Skånetrafiken ansvarar för systemet och fastställer arbetsordning.
- Skånetrafiken administrerar trafikföretagets underlag, matar in i planeringssystem (Rebus) och säkerställer leverans för visning till kund.
- Trafikföretag med av Skånetrafiken godkänd behörighet sköter själv inmatning och rättning i Rebus.
- Trafikföretaget kvalitetssäkrar alltid uppgifterna i underlaget och har det samlade ansvaret gentemot kund vid eventuella fel.



## Tilläggsjänst 2

### Biljettsamverkan

#### Ny teknik som klarar integration

Att göra det enklare för kund att lösa sin biljett är ett viktigt förbättringsområde som har fokus i flera sammanhang. Samtrafiken har i samarbete med flera aktörer, såväl offentliga som kommersiella, tagit fram en nationell standard för försäljning och validering av biljetter. Den nya standarden används redan nu i Skånetrafikens nya biljettsystem. Den nya standarden ger goda förutsättningar för biljettsamarbeten. När den är implementerad fullt ut blir det möjligt att inte bara sälja sina egna, utan även andras biljetter oavsett om biljetten ska säljas i en mobilapp eller på någon annan typ av biljettbärare.

Den nya tekniken kommer också att göra det möjligt att koppla ihop kollektivtrafiken med andra typer av resetjänster på en och samma biljett. Eftersom standarden är nationell och förvaltas av branschen har vi nu de tekniska förutsättningar vi behöver för att skapa attraktiva och hållbara erbjudanden för framtiden.



## Tilläggsjänst 3

### Nästa steg

Vi tror framtiden kan innehålla flera lösningar för kommersiell trafik. Några vill säkert gå sin egen väg och möta kunderna i ett eget affärsupplägg. Andra, som kanske redan har en affärsrelation med oss och därför är väl förtrogna med vårt varumärke, vill kanske se detta som en möjlighet för egen kommersiell trafik.

Det är till alla er som vi vänder oss med detta erbjudande.

Här avser vi att utveckla idén om ett fördjupat samarbete. En integration som skulle ske under ett gemensamt varumärke. I vårt fall blir varumärket "Skånetrafiken" inte bara den av Region Skåne upphandlade trafiken i form av Pågatåg, SkåneExpressen och så vidare. "Skånetrafiken" blir även det erbjudande som de kommersiella trafikföretagen tillför. Vi skapar ett sammanhållande varumärke för kollektivtrafik i Skåne.

Skånetrafiken finns till för alla som bor, verkar och reser i Skåne. Varje dag reser över 250 000 människor med någon av våra 14 000 dagliga turer med buss och tåg samt 5 000 serviceresor – till jobbet, familjen och vännerna. Genom att resa kollektivt bidrar vi tillsammans till en bättre miljö, ett levande landskap och ger hela Skåne kraft. Eller skjuts om man så vill.

## Bilaga 9 Trafikavtal Skånetrafiken

Trafikavtal Buss	Antal fordon	Budget/år (mkr)	Resor år 2017	Incitaments- avtal	Trafikföretag	Avtalsslut	Utveckling/på gång
Eslöv Stad o Region	13	34	857 239		Transdev	2020	Option utlöst till 2020
Helsingborg Stad	84	237	14 793 797	incitament	Nobina	2019	HelsingborgsExpressen
Hässleholm stad och region	12	32	887 066	incitament	Nettbuss	2022	
Höganäs/Ekeby	51	139	3 700 000	incitament	Nobina	2022	
Kristianstad Stad	28	76	3 527 545	incitament	Transdev	2020	Option utlöst till 2020
Kristianstad Södra	21	47	1 103 634	incitament	Transdev	2020	Option utlöst till 2020
Landskrona stad	17	49	2 437 050	incitament	Nobina	2024	
Lund stad	59	158	10 848 859	incitament	Nettbuss	2023	Spårvagn
Lund Väster	42	107	2 903 971	incitament	Nobina	2021	
Lund Öster	57	135	3 955 885		Nobina	2022	
Malmö Central	83	260	21 078 124	incitament	Nobina	2021	Elbuss
Malmö Södervärn	111	267	20 676 124	incitament	Nobina	2024	MalmöExpress
Malmö-Lund	55	116	4 443 090	incitament	Transdev	2026	
Nordöst	34	111	1 883 158	incitament	Nobina	2021	
Nya Nordväst	36	111	2 492 682	incitament	Nobina	2022	
Ringbuss	5	8	105 231		Flexbuss	2022	
Simrishamn-Snurringen	19	51	695 787		Transdev	2019	Option utlöst till 2021
SkåneExpressen Hörby	23	78	1 063 797	incitament	Transdev	2026	
Svalöv	16	42	337 417		Nobina	2022	
Söderslätt	63	204	3 735 276	incitament	Bergkvarabuss	2021	
Trelleborg Stad o region	35	74	2 008 947		Transdev	2019	Option utlöst till 2019
Ven	2	4	66 279		Nettbuss	2018	Flyttas till Landskrona stad 2018
Ystad stad och region	23	73	961 928	incitament	Bergkvarabuss	2021	
Ängelholm-Klippan	13	38	909 670		Nobina	2019	Option utlöst till 2021
Österlen	21	68	1 026 426	incitament	Transdev	2022	
<b>Totalt</b>	<b>923</b>	<b>2519</b>	<b>106 498 982</b>				
Trafikavtal Tåg	Antal fordon	Budget/år (mkr)	Resor år 2017	Incitaments- avtal	Trafikföretag	Avtalsslut	Utveckling/på gång
Pågtåg						2026	start dec 2018
Krösätåg						ev 2026	start dec 2018 , överklagat och inte avgjort i rätten
Öresundståg						ev 2028	Detta är försenat och senaste budet är att det blir ny trafikstart december 2020.



Nedan redovisas den trafik som trafikeras i Region Skånes regi 2018-05-24.

<b>Tågtrafik Linje</b>	<b>Sträcka</b>	<b>Trafikslag</b>
Linje 1	Lund-Malmö-Köpenhamn	Tåg
Linje 2	Göteborg-Helsingborg-Malmö-Köpenhamn	Tåg
Linje 3	Helsingborg-Teckomatorp-Malmö	Tåg
Linje 4a	Kalmar-Växjö-Hässleholm-Malmö-Köpenhamn	Tåg
Linje 4b	Karlskrona-Kristianstad-Malmö-Köpenhamn	Tåg
Linje 5	(Kristianstad)-Hässleholm-Helsingborg	Tåg
Linje 6	Lund-Malmö-Ystad-Simrishamn	Tåg
Linje 7	Markaryd-Hässleholm	Tåg
Linje 8	Malmö-Köpenhamn-Helsingör	Tåg
Linje 9	Helsingborg-Malmö-Trelleborg	Tåg
Linje 10	Växjö-Alvesta-Hässleholm	Tåg

Regionbusstrafik Linje	Sträcka	Trafikslag
SkåneExpressen 1	Kristianstad-Malmö	Regionbuss
SkåneExpressen 2	Hörby-Lund	Regionbuss
SkåneExpressen 3	Kristianstad-Simrishamn	Regionbuss
SkåneExpressen 4	Kristianstad-Ystad	Regionbuss
SkåneExpressen 5	Lund-Simrishamn	Regionbuss
SkåneExpressen 8	Malmö-Veberöd-Sjöbo	Regionbuss
SkåneExpressen 10	Örkelljunga-Helsingborg	Regionbuss
Linje 100	Malmö - Vellinge - Höllviken - Falsterbo	Regionbuss
Linje 101	Trulstorp - Mosssheddinge - Staffanstorp	Regionbuss
Linje 102	Hjärup-Staffanstorp	Regionbuss
Linje 108	Gårdstånga - Odarslöv - Lund	Regionbuss
Linje 119	Kävlinge - St Harrie - L Harrie	Regionbuss
Linje 122	Kävlinge - Löddeköpinge - Barsebäckshamn	Regionbuss
Linje 123	Kävlinge - Furulund - Lund	Regionbuss
Linje 126	Hänkelstorp - Löddeköpinge - Lund	Regionbuss
Linje 127	Staffanstorp - Nordanå - Särslöv-Tottarp	Regionbuss
Linje 132	Löddeköpinge - Bjärred - Lomma - Malmö	Regionbuss
Linje 133	Lomma - Alnarp - Malmö	Regionbuss
Linje 134	Löddeköpinge - Bjärred - Malmö	Regionbuss
Linje 135	Lomma kyrka - Lomma busstation	Regionbuss
Linje 137	Bjärred - Lund	Regionbuss
Linje 138	Landskrona - Löddeköpinge - Malmö	Regionbuss
Linje 139	Lund - Lomma	Regionbuss
Linje 140	Oxie - Svedala	Regionbuss
Linje 141	Malmö - Svedala	Regionbuss
Linje 142	Malmö - Bara - Klågerup	Regionbuss
Linje 143	Svedala - V Kärrstorp - V Ingelstad	Regionbuss
Linje 144	Östra Grevie - Anderslöv	Regionbuss
Linje 145	Svedala - Trelleborg	Regionbuss
Linje 146	Malmö - Vellinge - Trelleborg	Regionbuss
Linje 148	Malmö - Torup	Regionbuss
Linje 150	Malmö - Hyllie - Tygelsjö - Vellinge	Regionbuss
Linje 151	Malmö - Vellinge	Regionbuss
Linje 152	Höllviken - Kämpinge - Höllviken	Regionbuss
Linje 153	Svedala - Börringe- Nötesjö	Regionbuss
Linje 155	Lund C- S Sandby - Harlösa	Regionbuss
Linje 157	Eslöv - Flyinge	Regionbuss
Linje 160	Lund - Dalby - Veberöd - Sjöbo	Regionbuss
Linje 161	Torna Hällestad - Dalby - Lund	Regionbuss
Linje 162	Lund - Dalby - Genarp	Regionbuss
Linje 165	Lund - Klågerup - Svedala	Regionbuss
Linje 166	S Sandby - Lund - Staffanstorp	Regionbuss
Linje 172	Malmö C - Arlöv - Staffanstorp - Genarp	Regionbuss
Linje 174	Malmö - Staffanstorp - Dalby	Regionbuss
Linje 175	Malmö C - Dalby - S Sandby- Flyinge	Regionbuss
Linje 181	Vellinge - Höllviken - Skegrie - Trelleborg	Regionbuss
Linje 182	Skåre - Trelleborg	Regionbuss
Linje 183	Anderslöv - Trelleborg	Regionbuss
Linje 184	Trelleborg - Ö Klagstorp - St Beddinge	Regionbuss
Linje 201	Flexlinje: Långaröd-Höganäs Centrum-Lerberget	Regionbuss
Linje 209	Helsingborg - Vallåkra	Regionbuss
Linje 218	Helsingborg - Landskrona	Regionbuss
Linje 219	Helsingborg - Rydebäck	Regionbuss
Linje 222	Mölle - Höganäs - (Helsingborg)	Regionbuss
Linje 223	Arild - Höganäs	Regionbuss

Linje 224	Arild - Jonstorp - (Ingelstråde) - Mjöhult - Hjälmsult	Regionbuss
Linje 225	Ängelholm - Jonstorp - Höganäs	Regionbuss
Linje 226	Laholm - Skottorp - Båstad	Regionbuss
Linje 227	Höganäs - Ingelstråde - Mjöhult	Regionbuss
Linje 230	Billesholm - Svalöv - Teckomatorp	Regionbuss
Linje 240	Landskrona - Svalöv	Regionbuss
Linje 243	Röstånga - Svalöv	Regionbuss
Linje 250	Helsingborg - Bjuv - Billesholm - Ekeby	Regionbuss
Linje 260	Ekeby - Tågarp - Landskrona	Regionbuss
Linje 297	Helsingborg - Bårslöv - Ekeby	Regionbuss
Linje 300	Hyllie - Vellinge - Falsterbo	Regionbuss
Linje 301	Sjöbo - Ystad	Regionbuss
Linje 302	Rydsgård - Skivarp	Regionbuss
Linje 304	Köpingebro - Svenstorp	Regionbuss
Linje 305	Skurup - Abbekås	Regionbuss
Linje 307	Skurup - Skårby - Ystad	Regionbuss
Linje 308	Skurup - Skivarp - Snårestad - Ystad	Regionbuss
Linje 309	Veberöd - Stenberget - Skurup	Regionbuss
Linje 330	Hörby - Bjärsjölagård - Sjöbo	Regionbuss
Linje 337	Tomelilla - Ystad	Regionbuss
Linje 338	Sjöbo - Lövestad - Tomelilla	Regionbuss
Linje 340	Fränninge - Vollsjö - Sjöbo	Regionbuss
Linje 341	Veberöd - Blentarp - Sjöbo	Regionbuss
Linje 379	Vellinge - Västra Ingelstad - Östra Grevie	Regionbuss
Linje 392	Ystad - Nybrostrand - Löderup - Hagestad	Regionbuss
Linje 436	Eslöv - Löberöd	Regionbuss
Linje Ringbuss 440	Ringbuss Höör - Snogeröd - Rolsberga	Regionbuss
Linje Ringbuss 441	Ringbuss Höör - Skånes Djurpark - Höör	Regionbuss
Linje Ringbuss 444	Ringbuss Höör - Ängsbyn	Regionbuss
Linje Ringbuss 445	Ringbuss Höör - Orupssjukhuset - Sätöfta - Jägersbo - Höör	Regionbuss
Linje Ringbuss 448	Ringbuss Höör - Munkarp - Norra Rörum - Höör	Regionbuss
Linje 469	Natur- och kulturbuss Fulltofta naturcentrum	Regionbuss
Linje 470	Höör - Hörby	Regionbuss
Linje 471	Hörby - Långaröd - Önnköping	Regionbuss
Linje 474	Hörby - Eslöv	Regionbuss
Linje 503	Förslöv - Ängelholm	Regionbuss
Linje 504	Båstad - Förslöv	Regionbuss
Linje 505	Torekov - Förslöv	Regionbuss
Linje 506	Ängelholm - Helsingborg	Regionbuss
Linje 507	Svenstorp - Munka Ljungby - Ängelholm	Regionbuss
Linje 510	Ängelholm - Munka Ljungby - Klippan	Regionbuss
Linje 511	Ängelholm - Örkelljunga - Hässleholm	Regionbuss
Linje 514	Ängelholm - Åstorp	Regionbuss
Linje 518	Klippan - Ljungbyhed - Röstånga - Stehag	Regionbuss
Linje 520	(Klippan) Åstorp - Helsingborg	Regionbuss
Linje 521	Markaryd - Örkelljunga	Regionbuss
Linje 525	Båstad - Östra Karup	Regionbuss
Linje 528	Klippan - Perstorp	Regionbuss
Linje 532	Markaryd - Hässleholm	Regionbuss
Linje 535	Hässleholm - Hovdala slott	Regionbuss
Linje 536	Osby - Hästveda - Hässleholm	Regionbuss
Linje 539	Osby - Lönsboda	Regionbuss
Linje 541	Lönsboda - Sibbhult	Regionbuss
Linje 542	Sibbhult - Broby - Hässleholm	Regionbuss
Linje 543	Knislinge - Immeln - Arkelstorp	Regionbuss
Linje 544	Fjälkestad - Kristianstad	Regionbuss
Linje 549	Kristianstad - Färlöv	Regionbuss

Linje 550	Vånga - Arkelstorp - Kristianstad	Regionbuss
Linje 553	Kristianstad - Vittskövle	Regionbuss
Linje 554	Äsphult - Kristianstad	Regionbuss
Linje 556	Tollarp - Huaröd	Regionbuss
Linje 557	Vånga - Barum - Fjälkinge	Regionbuss
Linje 558	Kristianstad - Fjälkinge - Bromölla - Nymölla	Regionbuss
Linje 561	Sölvesborg - Bromölla - Olofström	Regionbuss
Linje 562	Älmhult - Lönsboda - Olofström	Regionbuss
Linje 570	Ystad - Borrby - Hammenhög - Simrishamn	Regionbuss
Linje 573	Simrishamn - Kivik	Regionbuss
Linje 574	Vitaby - S:t Olof - Simrishamn	Regionbuss
Linje 576	Simrishamn - Vallby - Hannas	Regionbuss
Linje 577	Borrby - Skillinge - Brantevik - Simrishamn	Regionbuss
Linje 578	Borrby - Skillinge - Gislöv - Simrishamn	Regionbuss
Linje 579	Brösarp - Tomelilla	Regionbuss
Linje 591	Snurringen	Regionbuss

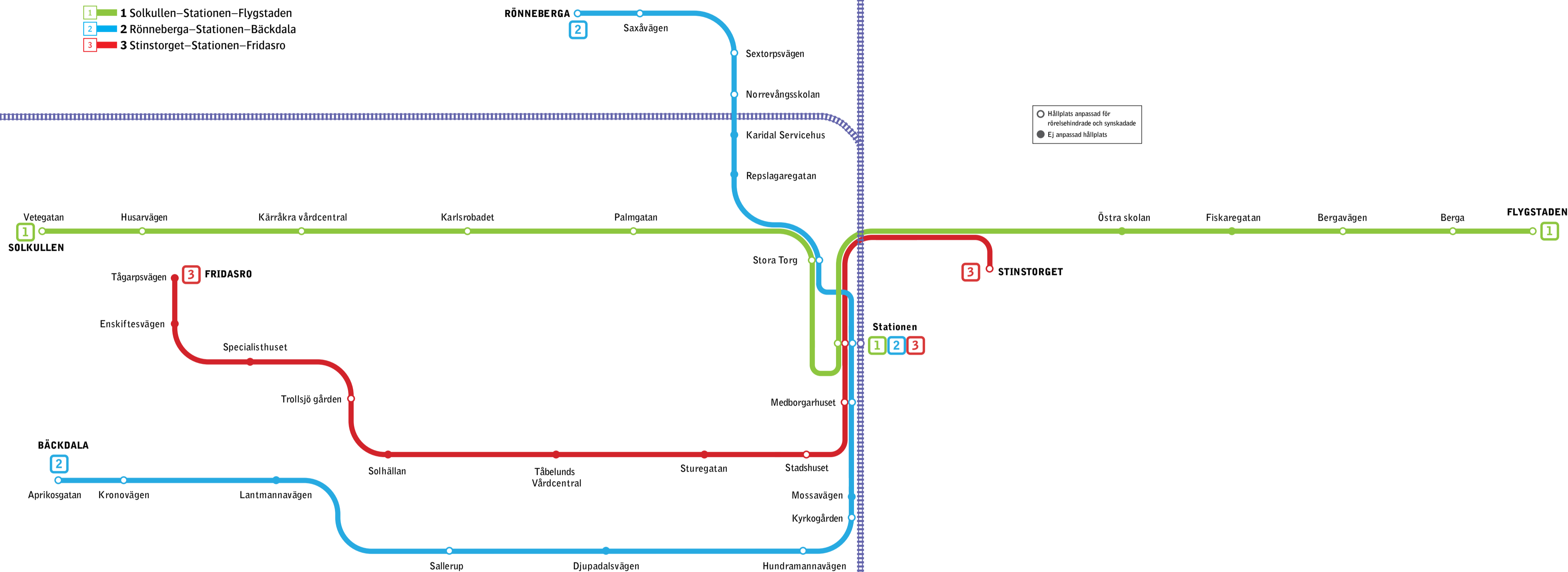
Stadsbusstrafik		
Linje	Sträcka	Trafikslag
Eslöv- Linje 2	Rönneberga - Stationen - Bäckdala	Stadsbuss
Eslöv- Linje 3	Stinstorget - Stationen - Fridasro	Stadsbuss
Helsingborg- Linje 1	Dalhem - Helsingborg C - Högasten/Råå	Stadsbuss
Helsingborg- Linje 2	Ödåkra/Berga industriområde - Helsingborg C - Ättekulla/Råå	Stadsbuss
Helsingborg- Linje 3	Hjälmskult/Mariastaden - Helsingborg C - Elineberg/Humlegården	Stadsbuss
Helsingborg- Linje 4	Västergård - Helsingborg C-Ramlösagården	Stadsbuss
Helsingborg- Linje 6	Helsingborg C - Olympia - Helsingborg C	Stadsbuss
Helsingborg- Linje 7	Brohult/Lundsbäck - Helsingborg C- Gustavslund/Långeberga	Stadsbuss
Helsingborg- Linje 8	Lundsbäck - Husensjö - Helsingborg C - Sofiero - Hittarp/Domsten	Stadsbuss
Helsingborg- Linje 10	Ringlinjen	Stadsbuss
Helsingborg- Linje 21	Berga ind.omr. - Filbornaskolan Ö - Ramlösa station - Högasten	Stadsbuss
Helsingborg- Linje 22	Väla Centrum - Berga - Helsingborg C	Stadsbuss
Helsingborg- Linje 24	Humlegården- Gustavslund- Adolfsberg- Dalhem- Väla	Stadsbuss
Helsingborg- Linje 25	Maria station - Ramlösa station	Stadsbuss
Helsingborg- Linje 26	Tostarp - Ridhuset - Statten - Lasarettet - Helsingborg C	Stadsbuss
Helsingborg- Linje 27	Väla by - Statten - Lasarettet - Helsingborg C	Stadsbuss
Helsingborg- Linje 89	Nattbuss	Stadsbuss
Helsingborg- Linje 91	Brohult - Lasarettet - Kemira - Högasten	Stadsbuss
Hässleholm- Linje 1	Ljungdala - Centralen - Garnisonen/Sjöröd	Stadsbuss
Hässleholm- Linje 2	Gäddastorp - Centralen - Röinge	Stadsbuss
Hässleholm- Linje 3	Tormestorp - Centralen - Stoby	Stadsbuss
Kristianstad- Linje 1	Gamlegården - Kristianstad C - CSK - Viby	Stadsbuss
Kristianstad- Linje 2	Österäng - Kristianstad C - Vä/Öllsjö	Stadsbuss
Kristianstad- Linje 3	Möllebacken - Kristianstad C - Söder	Stadsbuss
Kristianstad- Linje 4	Högskolan - Kristianstad C - Norra Åsum/Snårarp	Stadsbuss
Kristianstad- Linje 22	Österäng	Stadsbuss
Landskrona- Linje 1	Centrum - Stationen - Koppargården	Stadsbuss
Landskrona- Linje 2	V. Fäladen - Centrum - Guldängen	Stadsbuss
Landskrona- Linje 3	Stationen - Centrum	Stadsbuss
Landskrona- Linje 4	Borstahusen - Stationen	Stadsbuss
Landskrona- Linje 5	Borstahusen - Centrum - Handelsområdet - Stationen	Stadsbuss
Lund- Linje 1	Klostergården - Botulfsplatsen - Östra Torn	Stadsbuss
Lund- Linje 2	Värpinge by - Botulfsplatsen - Annehem	Stadsbuss
Lund- Linje 3	Stångby - Nöbbelöv - Botulfsplatsen - Linero	Stadsbuss
Lund- Linje 4	Gunnesbo - Botulfsplatsen - Norra Fäladen	Stadsbuss
Lund- Linje 5	Nova - Kobjer - Botulfsplatsen - Gastelyckan - Råbylund	Stadsbuss
Lund- Linje 6	S:t Lars - Botulfsplatsen - Östra Linero	Stadsbuss
Lund- Linje 9	Galjevången - Nilstorp - Botulfsplatsen - Centralen - Universitetssjukhuset	Stadsbuss
Lund- Linje 20	Lund C - ESS	Stadsbuss
Lund- Linje 752	Nattbuss Öster	Stadsbuss
Lund- Linje 753	Nattbuss Väster	Stadsbuss
Malmö- Linje 1	Linje 1 - Elinelund - Jägersro - Kristineberg	Stadsbuss
Malmö- Linje 2	Linje 2 - Kastanjegården - Västra Hamnen	Stadsbuss
Malmö- Linje 3	Linje 3 - Ringlinjen	Stadsbuss
Malmö- Linje 4	Linje 4 - Bunkeflostrand - Limhamn - Segevång - Bernstorp	Stadsbuss
Malmö- Linje 5	Linje 5 - MalmöExpressen Västra Hamnen - Stenkällan	Stadsbuss
Malmö- Linje 6	Linje 6 - Klagshamn - Bunkeflostrand - Videdal - Toftanäs	Stadsbuss
Malmö- Linje 7	Linje 7 - Svågertorp - Ön	Stadsbuss
Malmö- Linje 8	Linje 8 - Lindängen - Centralen - Hyllie	Stadsbuss
Malmö- Linje 31	Linje 31 - Lindängen - Jägersro - Bulltofta - Centralen - Mellersta Hamnen	Stadsbuss
Malmö- Linje 32	Linje 32 - Östra Hamnen - Centralen - Käglinge	Stadsbuss
Malmö- Linje 33	Linje 33 - Ön - Värnhem	Stadsbuss
Malmö- Linje 34	Linje 34 - Sibbarp - Värnhem - Norra Hamnen	Stadsbuss
Malmö- Linje 35	Linje 35 - Kvarnby - Toftängen - Gustav Adolfs Torg	Stadsbuss
Malmö- Linje 50	Linje 50 - Klagshamnsverket - Klagshamn - Pile	Stadsbuss

Malmö- Linje 51	Linje 51 - Skumparp - Hyllie	Stadsbuss
Malmö- Linje 52	Linje 52 - Stenkällan - Kvarnby By	Stadsbuss
Malmö- Linje 54	Linje 54 - Gustav Adolfs torg - Katrinetorp	Stadsbuss
Malmö- Linje 55	Linje 55 - Jägersro - Elisedal - Almåsa	Stadsbuss
Malmö- Linje 56	Linje 56 - Lindängen - Käglinge	Stadsbuss
Malmö- Linje 99	Linje 99 - Sjukhusbussen	Stadsbuss
Trelleborg- Linje 1	Fagerängen - Centralen - Albäckshallen	Stadsbuss
Trelleborg- Linje 2	Gislövs läge - Centralen - Högalid	Stadsbuss
Trelleborg- Linje 10	Kyrkoköpinge - Lasarettet - Centralen	Stadsbuss
Ystad- Linje 1	Stationen - Västra Sjöstaden	Stadsbuss
Ystad- Linje 2	Regementet - Stationen	Stadsbuss
Ystad- Linje 3	Stationen - Backaskolan - Stationen	Stadsbuss
Ystad- Linje 4	Källesjö - Stationen	Stadsbuss
Ystad- Linje 5	Stationen - Saltsjöbaden	Stadsbuss
Ängelholm- Linje 1	Midgården - Stationen - Kulltorp	Stadsbuss
Ängelholm- Linje 2	Vejbystrand - Skälderviken - Stationen	Stadsbuss
Ängelholm- Linje 3	Stationen - Villan - Ängavången - Stationen	Stadsbuss
Ängelholm- Linje 4	Stationen - Havsbaden - Sjukhuset - Stationen	Stadsbuss

# Välkommen ombord på Eslöv stadsbuss

## STADSBUSSLINJER

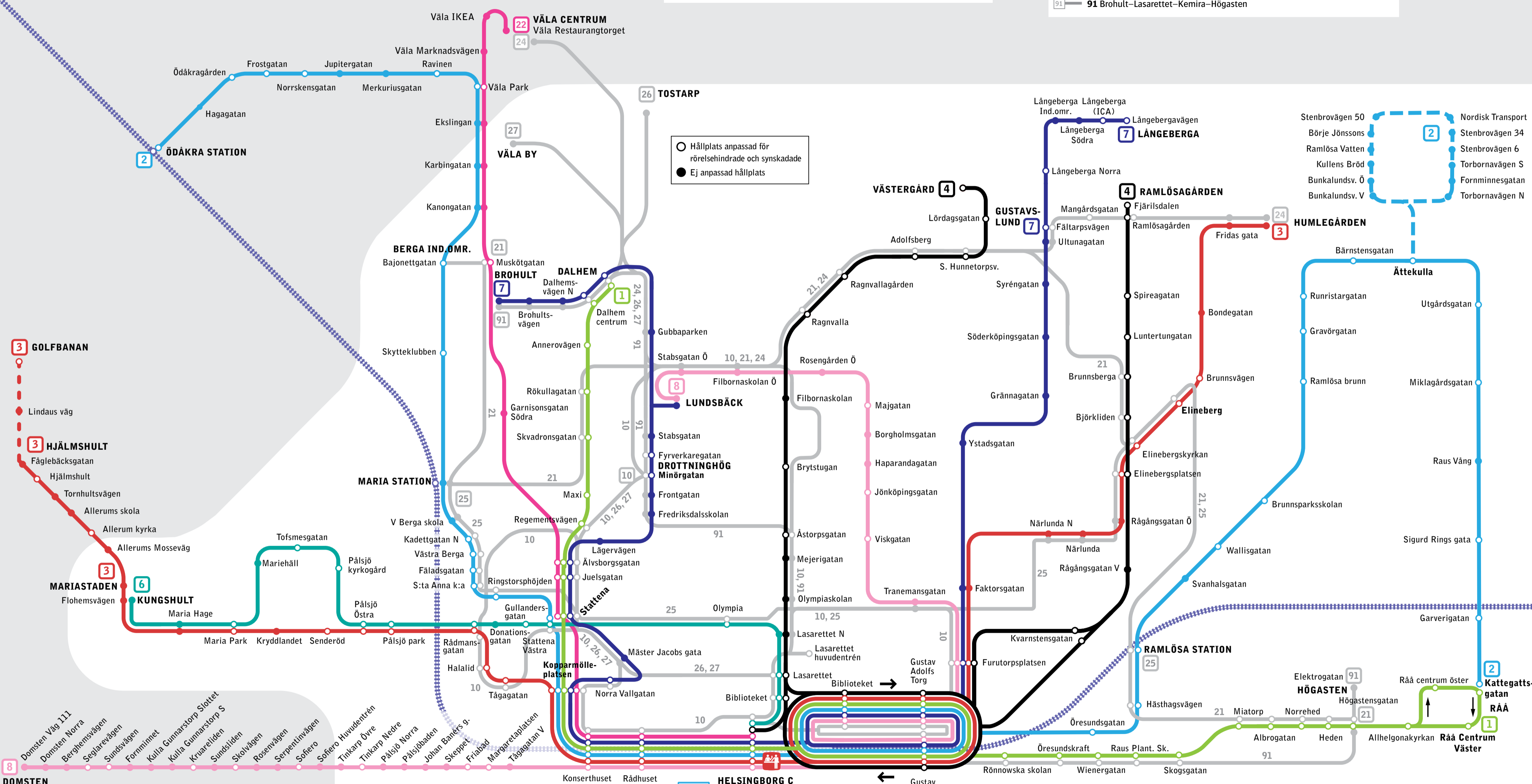
- 1 1 Solkullen–Stationen–Flygstaden
- 2 2 Rönneberga–Stationen–Bäckdala
- 3 3 Stinstorget–Stationen–Fridasro



# Välkommen ombord på Helsingborg stadsbuss

- HUVUDDLINJER**
- 1 Dalhem–Helsingborg C–Råå
  - 2 Ödåkra/Maria station–Helsingborg C–Ättekulla/Råå
  - 3 Hjälmshult/Mariastaden–Helsingborg C–Elineberg/Humlegården
  - 4 Västergård–Helsingborg C–Ramlösagården
  - 6 Kungshult–Olympia–Helsingborg C
  - 7 Brohult/Lundsback–Helsingborg C–Gustavslund/Långeberga
  - 8 Lundsback–Husensjö–Helsingborg C–Hittarp/Domsten
  - 22 Väla Centrum–Berga–Helsingborg C

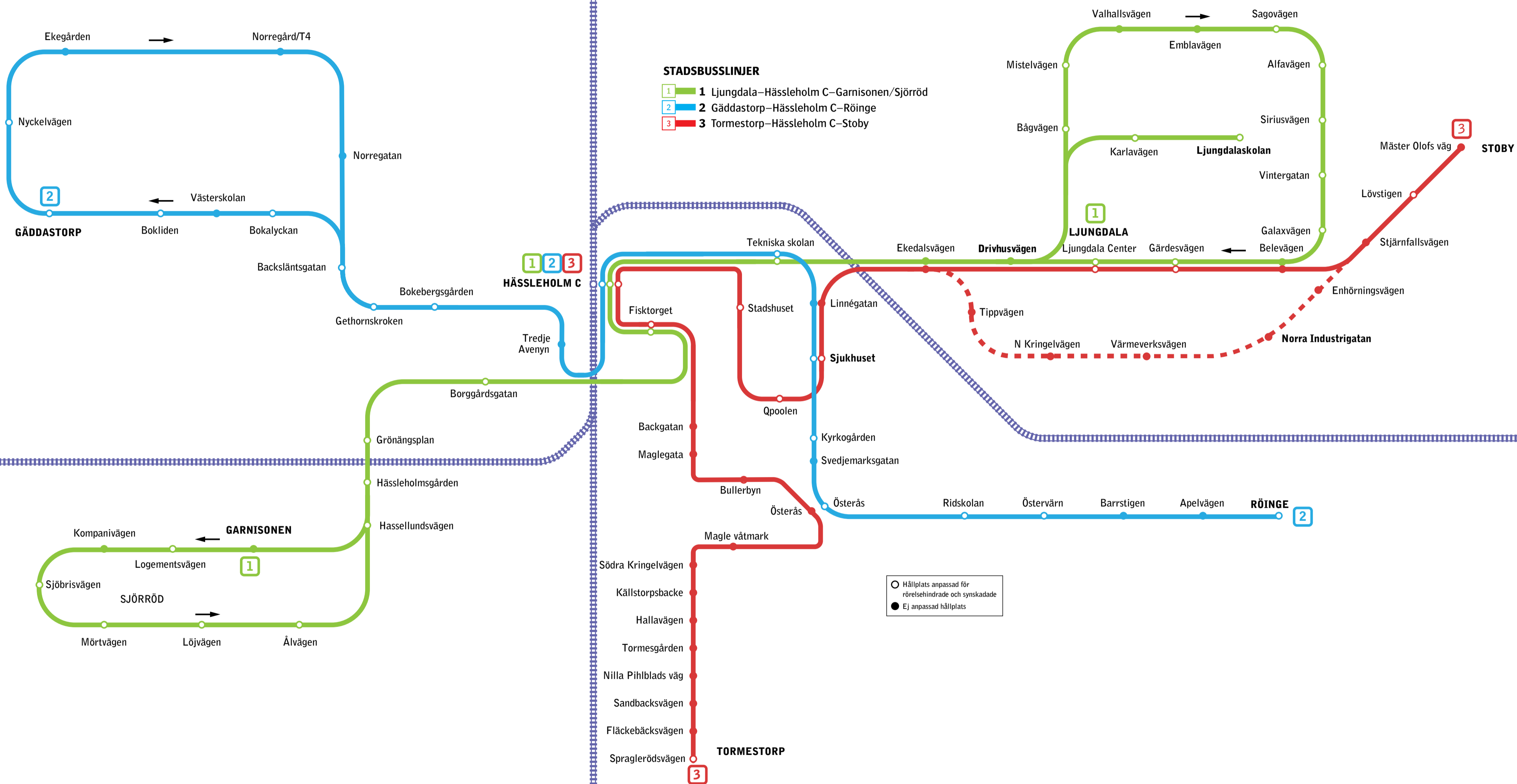
- ÖVRIGA LINJER**
- 10 Ringlinjen: Lasarettet–Rosengården–Drottninghög–Tågaborg–Helsingborg C–Lasarettet
  - 21 Berga ind. omr.–Filbornaskolan Ö–Ramlösa station–Högasten
  - 24 Väla centrum–Humlegården
  - 25 Maria station–Ramlösa station
  - 26 Tostarp–Ridhuset–Stattena–Lasarettet–Helsingborg C
  - 27 Väla by–Stattena–Lasarettet–Helsingborg C
  - 84 Olympia/Idrottens Hus
  - 91 Brohult–Lasarettet–Kemira–Högasten



○ Hållplats anpassad för rörelsehindrade och synskadade  
● Ej anpassad hållplats



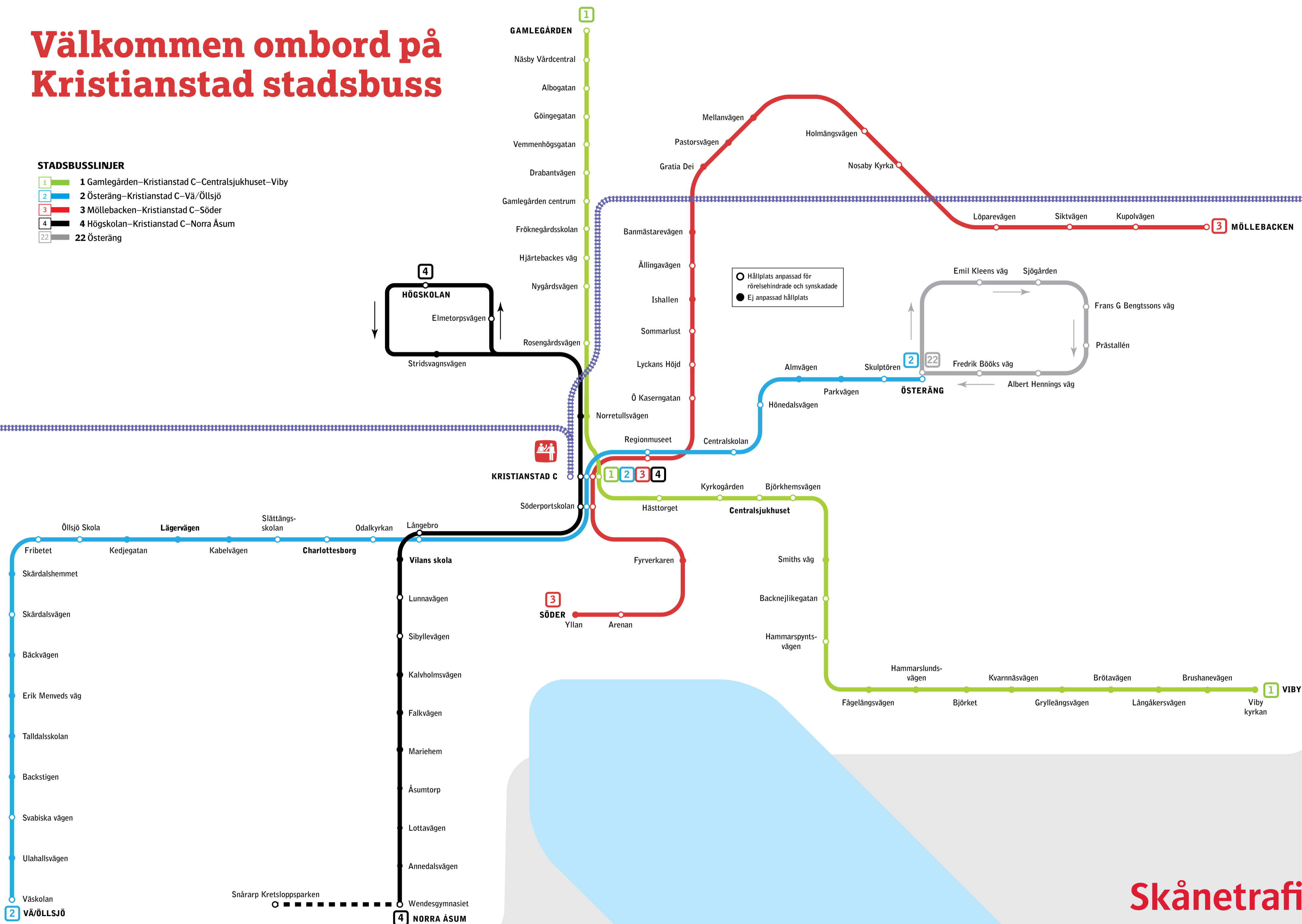
# Välkommen ombord på Hässleholm stadsbuss



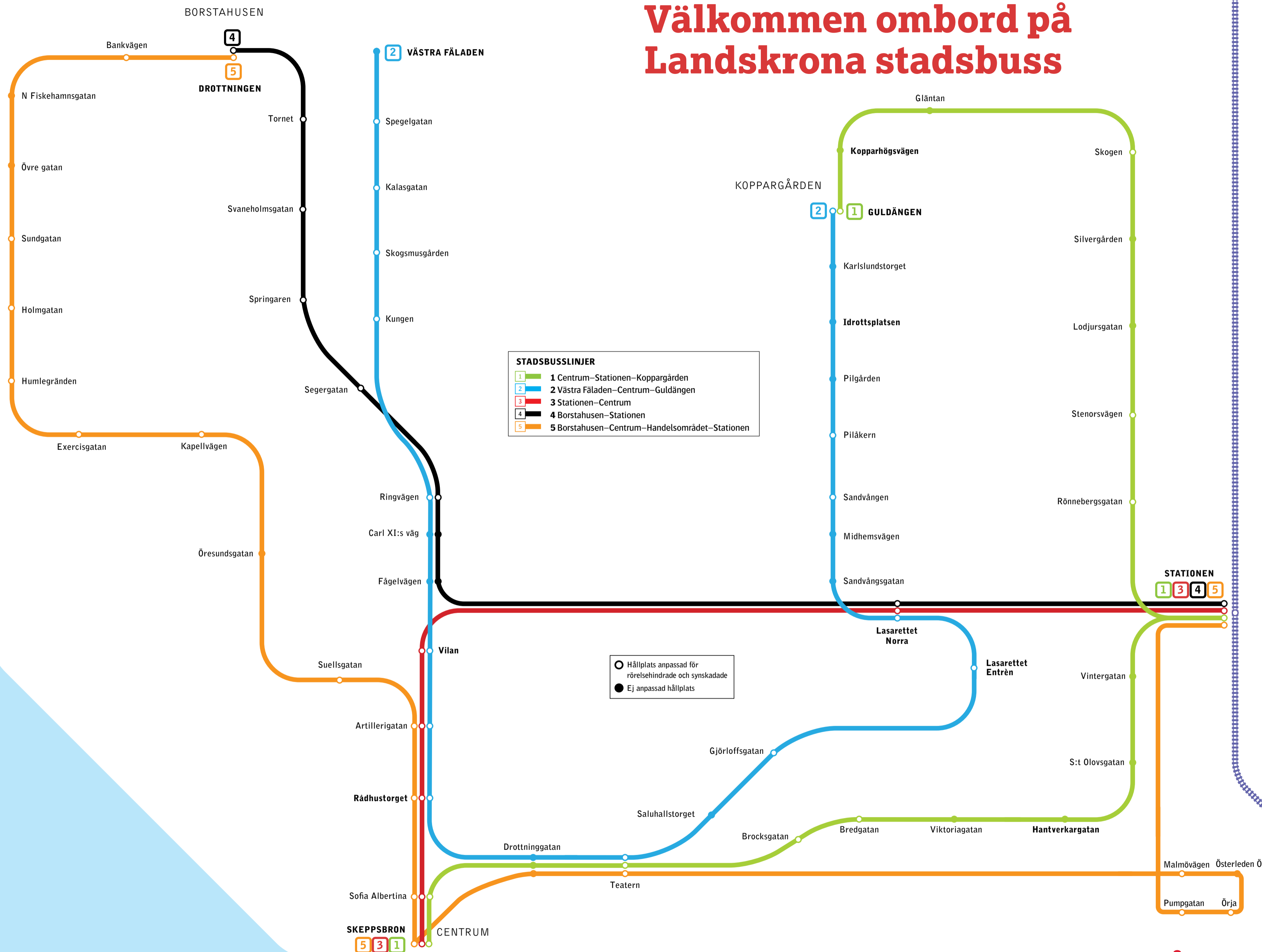
# Välkommen ombord på Kristianstad stadsbuss

## STADSBUSSLINJER

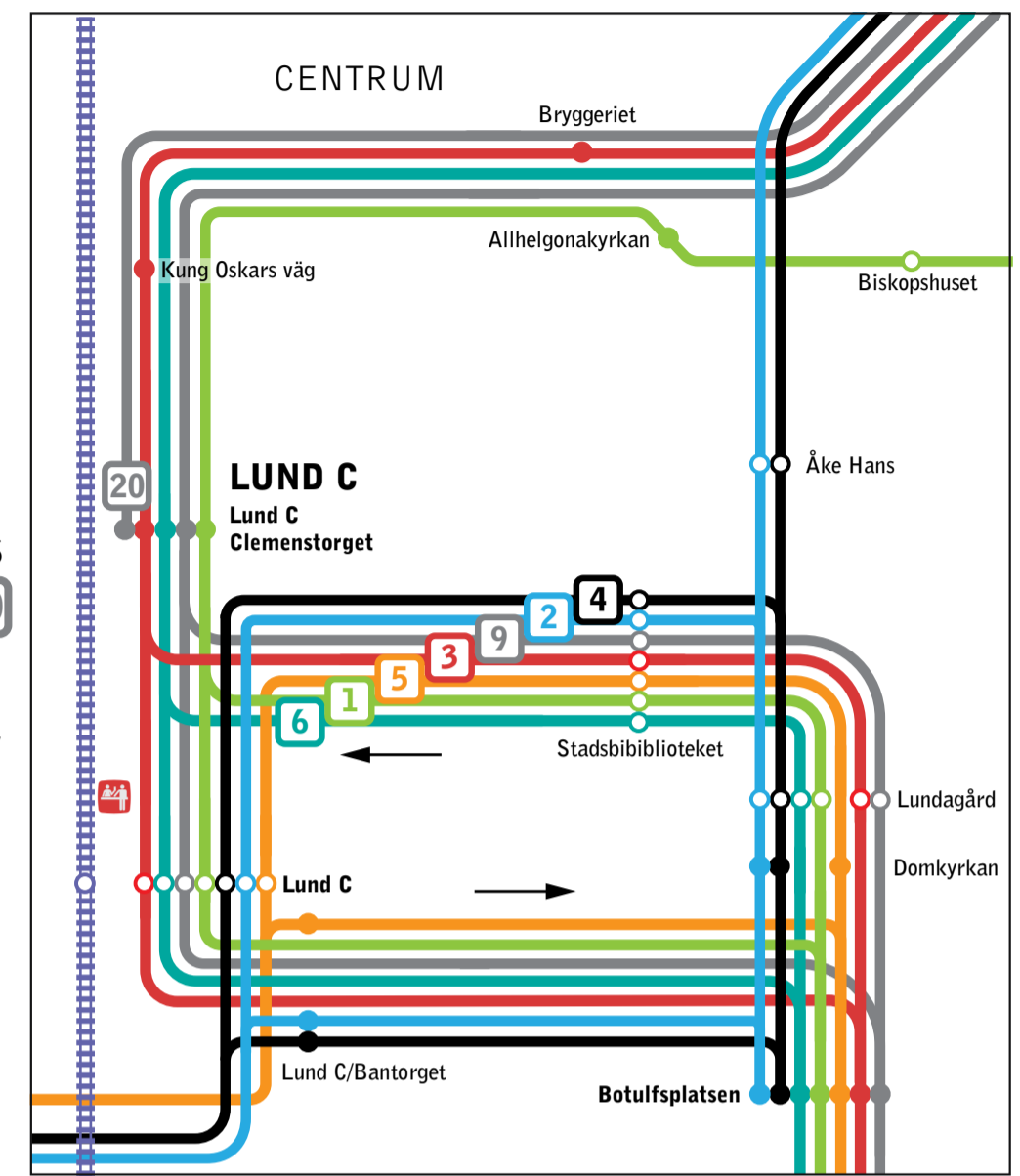
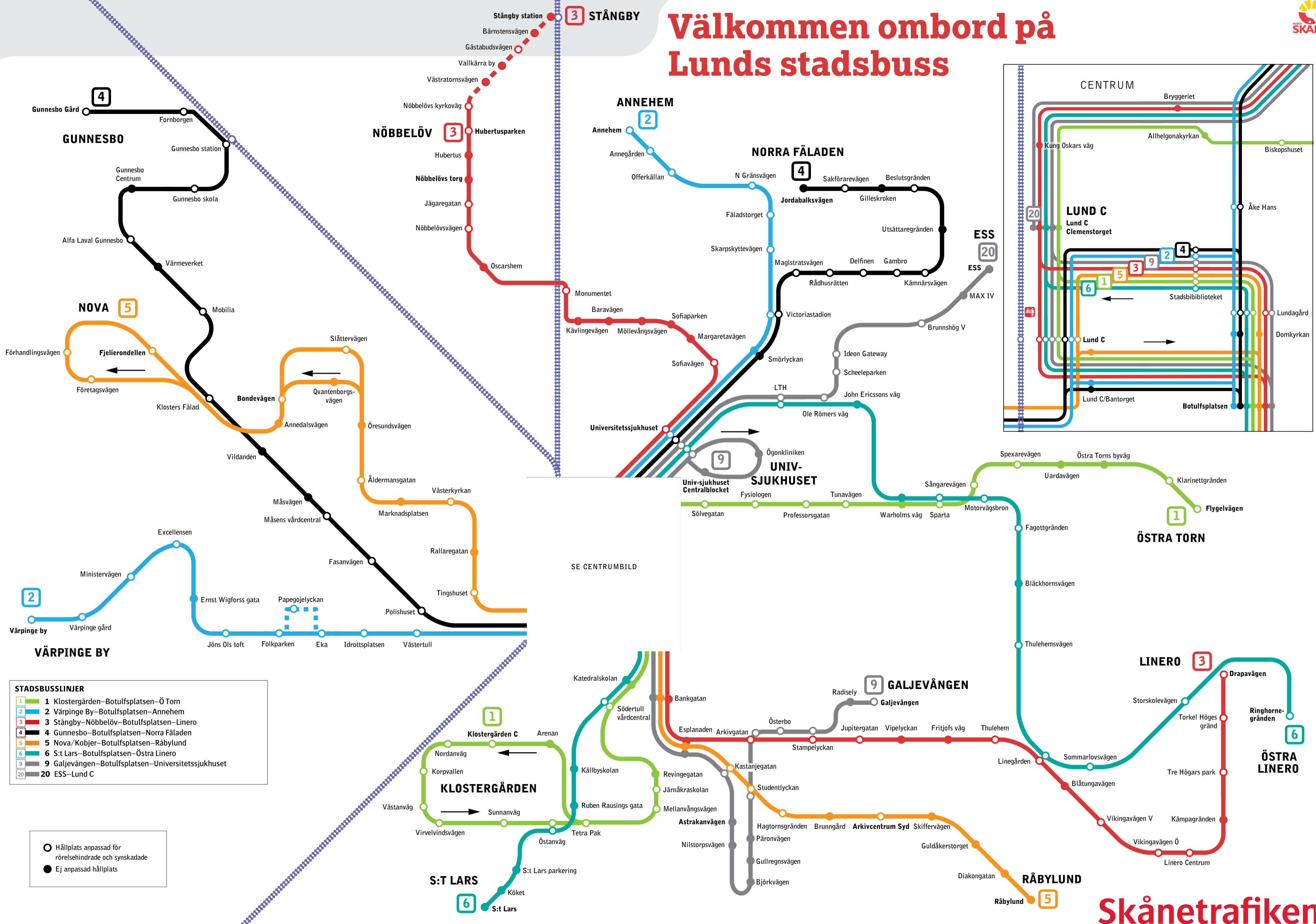
- 1 1 Gamlegården–Kristianstad C–Centralsjukhuset–Viby
- 2 2 Österäng–Kristianstad C–Vä/Öllsjö
- 3 3 Möllebacken–Kristianstad C–Söder
- 4 4 Högsolan–Kristianstad C–Norra Åsum
- 22 22 Österäng



# Välkommen ombord på Landskrona stadsbuss



# Välkommen ombord på Lunds stadsbuss



**STADSBUSSLINJER**

1	Klostergården–Botulfsplatsen–Ö Torn
2	Värpinge By–Botulfsplatsen–Annehem
3	Stångby–Nöbbelöv–Botulfsplatsen–Linero
4	Gunnesbo–Botulfsplatsen–Norra Fälåden
5	Nova/Kobjer–Botulfsplatsen–Råbylund
6	S:t Lars–Botulfsplatsen–Östra Linero
9	Galjevången–Botulfsplatsen–Universitetssjukhuset
20	ESS–Lund C

○ Hållplats anpassad för rörelsehindrade och synskadade  
 ● Ej anpassad hållplats

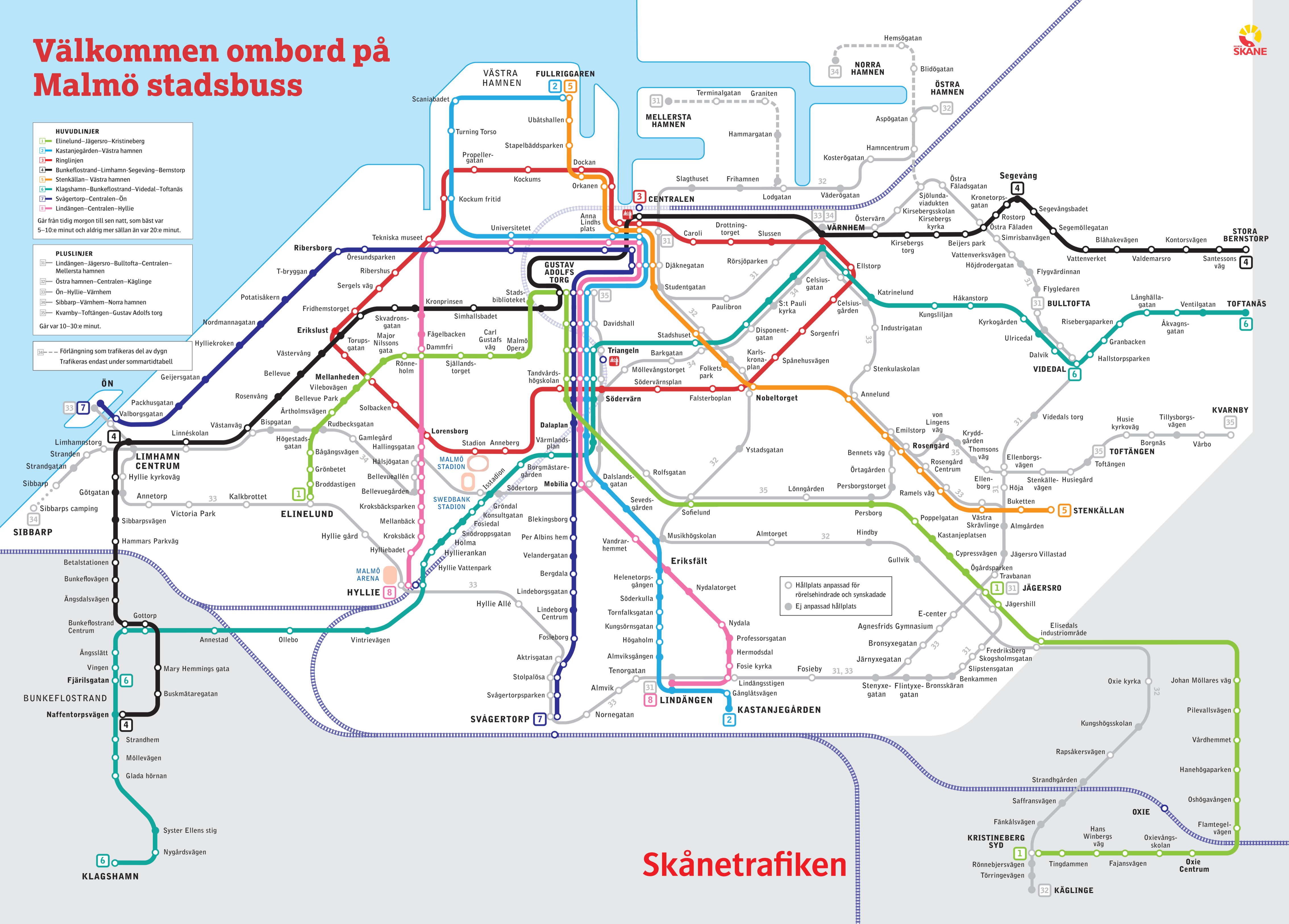
# Välkommen ombord på Malmö stadsbuss



- HUVUDLINJER**
- 1 Elinelund–Jägersro–Kristineberg
  - 2 Kastanjegården–Västra hamnen
  - 3 Ringlinjen
  - 4 Bunkeflostrand–Limhamn–Segevång–Bernstorps
  - 5 Stenkällan–Västra hamnen
  - 6 Klagshamn–Bunkeflostrand–Videdal–Toftanäs
  - 7 Svågertorp–Centralen–Ön
  - 8 Lindängen–Centralen–Hyllie
- Går från tidig morgon till sen natt, som bäst var 5–10:e minut och aldrig mer sällan än var 20:e minut.

- PLUSLINJER**
- 31 Lindängen–Jägersro–Bulltofta–Centralen–Mellersta hamnen
  - 32 Östra hamnen–Centralen–Käglinge
  - 33 Ön–Hyllie–Värnhem
  - 34 Sibbarp–Värnhem–Norra hamnen
  - 35 Kvarnby–Toftängen–Gustav Adolfs torg
- Går var 10–30:e minut.

34 – Förlängning som trafikeras del av dygn  
Trafikeras endast under sommartidtabell

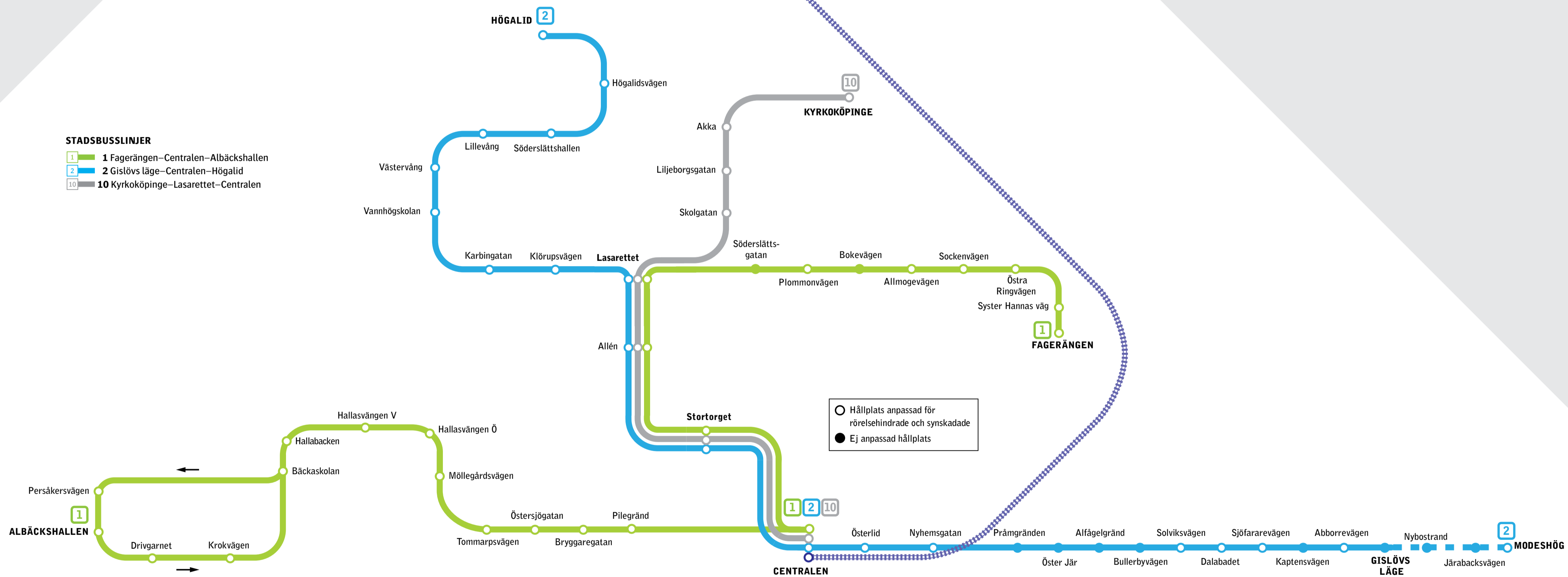


Skånetrafiken

# Välkommen ombord på Trelleborg stadsbuss

## STADSBUSSLINJER

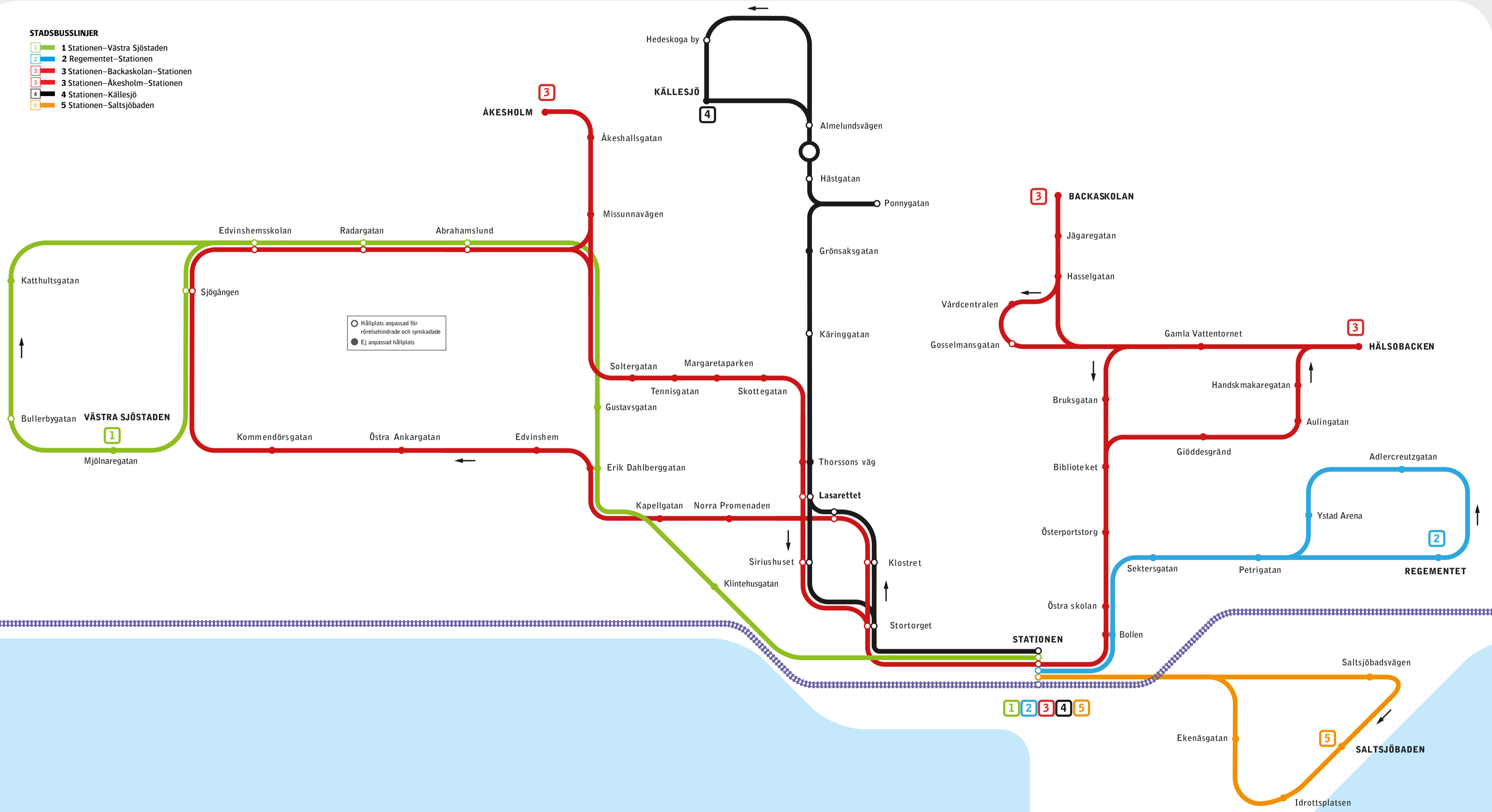
- 1 1 Fagerången–Centralen–Albäckshallen
- 2 2 Gislövs läge–Centralen–Högalid
- 10 10 Kyrkoköpinge–Lasarettet–Centralen



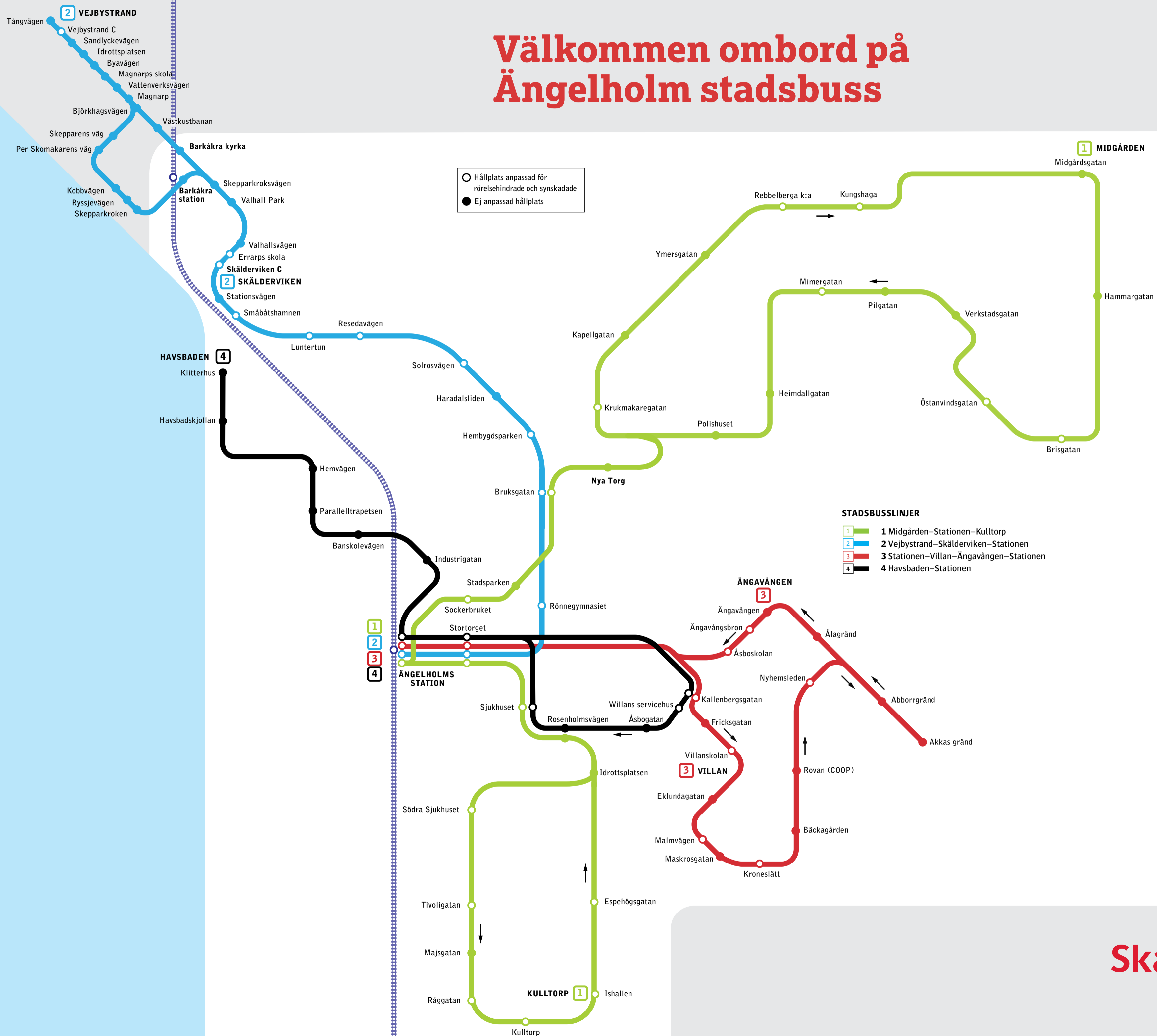
# Välkommen ombord på Ystad stadsbuss

## STADSBUSSLINJER

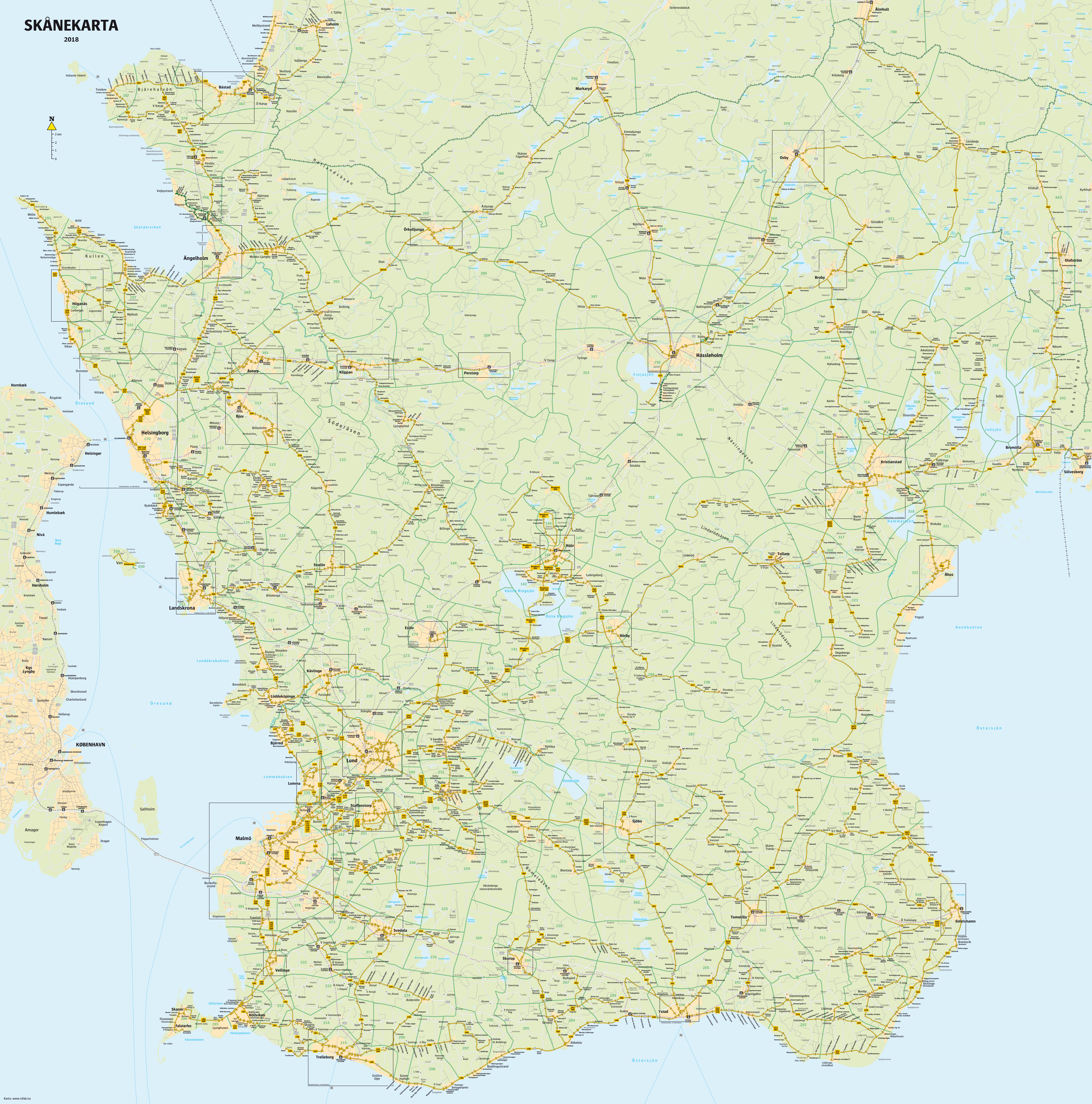
- 1 1 Stationen–Västra Sjöstaden
- 2 2 Regementet–Stationen
- 3 3 Stationen–Backaskolan–Stationen
- 3 3 Stationen–Åkesholm–Stationen
- 4 4 Stationen–Källesjö
- 5 5 Stationen–Saltsjöbaden



# Välkommen ombord på Ängelholm stadsbuss







## **Tågstrategiskt underlag för perioden 2020-2050**

### **Sammanfattning**

Effektiva och hållbara persontransporter är en förutsättning för att skapa en attraktiv region som attraherar nya invånare och lockar företag att etablera sig. I denna rapport pekar vi ut förslag på inriktning för den framtida regionala tågtrafiken i form av framför allt trafikupplägg och fordon. Satsningarna som pekas ut är kraftfulla, men bedöms som nödvändiga för att nå målet om 40 % marknadsandel för kollektivtrafiken.

Underlaget har ett tydligt utvecklingsperspektiv och ska utgöra stöd för prioriteringar och beslut om satsningar på den regionala tågtrafiken i kommande trafikförsörjningsprogram.

I rapporten finns redovisat förslag på tågtrafikens utveckling under perioden 2020 – 2050 för respektive stråk vad gäller antal avgångar och eventuellt nya stationer. Vidare finns förslag på trafikupplägg på ett antal nya stråk som inte har regional persontågtrafik i nuläget. I rapporten finns även redovisat hur Region Skånes fordonsflotta för den regionala tågtrafiken bör utvecklas under perioden 2020 – 2050 i form av typ av tåg och antal tåg.

Det nya tågsystemet Öresundspendeln är ett mer kapacitetsstarkt tågsystem med upp till 50 % fler sittplatser jämfört med det maximala antalet sittplatser på nuvarande Pågatåg och Öresundståg. Öresundspendeln knyter successivt samman Skånes regionala kärnor med kapacitetsstarka tåg i rusningstid till Kastrup och Köpenhamn och kan ses som ett avstamp för en satsning på en mer attraktiv och konkurrenskraftig regional tågtrafik.

### **Inledning**

Region Skåne är, i enlighet med kollektivtrafiklagen, regional kollektivtrafikmyndighet, och har därmed ett helhetsansvar för försörjningen av regional kollektivtrafik. Den regionala tågtrafiken har en stor och viktig roll i samhällsutvecklingen och framförhållningen behöver därför vara väl tilltagen när tågtrafiken ska utvecklas. Det är även viktigt att de satsningar som görs på kort sikt, ligger i linje med den långsiktiga strategin. Detta beroende på att investeringar i såväl infrastruktur som anskaffning av tåg kräver stora ekonomiska resurser och har lång avskrivningstid.

Tågtrafikens främsta styrkor är bl.a. hög passagerarkapacitet, hög hastighet och god miljöanpassning. Även om t.ex. bilindustrin ger uttryck för att inom överskådlig tid kunna erbjuda en bättre miljöanpassning av nya bilar kommer tågtrafiken alltid att vara överlägsen gällande både hastighet och hantering av trängsel i storstadsområden.

Samtidigt leder samhällets allt snabbare förändringstryck till ett ökat behov av en mera kontinuerlig omprövning av gjorda prioriteringar. Den fasta förbindelsen under Fehmarn Bält mellan Danmark och Tyskland kommer att förändra järnvägens förutsättningar i grunden och öka ett ansträngt kapacitetsbehov ytterligare. Vi ser även miljöutmaningar på både nationell och regional nivå, vilket kräver en förändring av vårt beteende och hur vi använder knappa resurser. Bättre tågkommunikationer bidrar till det öppna Skåne och att öka våra tillväxtmöjligheter ytterligare.

Behovet av att ta fram ett tågstrategiskt underlag som bygger på ett helhetsperspektiv och som beskriver både trafikering och fordonsbehov på medellång och lång sikt har således varit stort.

### **Vilka intressenter har medverkat vid framtagandet av underlaget?**

Vid framtagande av trafikförsörjningsprogram och planering av kollektivtrafiken ska ett flertal faktorer vägas in. För detta ändamål ska samråd ske med övriga berörda myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag samt företrädare för näringsliv och resenärer.

Då det tågstrategiska underlaget utgör ett viktigt underlag till kommande trafikförsörjningsprogram har en bred förankring av materialet eftersträvt. En arbetsgrupp bestående av representanter från de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Regionsamverkan Sydsverige, Trafikverket och från Transportministeriet i Danmark och en referensgrupp bestående av kommunala representanter från de fyra hörnen i Skåne har varit kopplade till utredningsarbetet. Därutöver har en större workshop med olika aktörer genomförts och fördjupade dialogmöten har avhållits med ett antal viktiga aktörer.

### **Vem är underlaget till för?**

Dokumentet utgör ett underlag till kommande trafikförsörjningsprogram, som kommer att peka ut en önskad ambitionsnivå och inriktning för den regionala tågtrafiken på medellång sikt och med en utblick mot mera lång sikt.

## **Bakgrund**

Skåne utgör tillsammans med Stockholm och Västra Götaland Sveriges tre storstadsregioner. Skåne är också en gränsregion och en del i den större Öresundsregionen. Skåne har en stark befolkningstillväxt och allt fler jobb skapas i regionen. Samtidigt brottas regionen med Sveriges lägsta sysselsättningsgrad och en relativt hög arbetslöshet. Regionen har därmed en dubbel utmaning. En utbyggd och pålitligare regional tågtrafik kan i hög grad medverka till att stärka Skånes konkurrenskraft.

Goda och välfungerande tågförbindelser mellan Skånes regionala kärnor, över nationsgränsen till Danmark och till grannregionerna är viktiga för näringslivet och helt avgörande för en ökad integration av arbetsmarknaderna.

Med Sverigeförhandlingen förväntas nya höghastighetsbanor kunna skapa plats för nya och snabbare regionaltåg, vilket gör att restiderna kan förkortas. Nya fasta förbindelser över Öresund via Helsingborg – Helsingör och mellan Malmö och Köpenhamn skapar utvecklingsmöjligheter för den regionala tågtrafiken. Allt detta naturligtvis med hänsyn tagen till Skånes roll som gods- och logistikregion, och den målkonflikt som kan uppstå mellan person- och godståg.

En utvecklad infrastruktur bidrar till att lösa de nuvarande kapacitetsproblemen och skapar nya möjligheter för en förbättrad och utökad tågtrafik. Helt avgörande för detta är dock att det finns en strategi för hur tågtrafiken ska utvecklas, som tar utgångspunkt i långsiktighet och proaktivitet, samt är brett förankrad över nationsgränsen mot Danmark och i grannregionerna. En samsyn på hur den regionala tågtrafiken ska utformas har ett stort värde.

Genom tågstrategiskt underlag säkerställer vi möjligheterna för att Region Skåne framöver kan bygga upp ett tågsystem som karaktäriseras av hög kapacitet, attraktivitet, punktlighet, pålitlighet, tydlighet, enkelhet, kostnadseffektivitet och långsiktighet.

## Syfte

Syftet med att ta fram ett tågstrategiskt underlag till kommande trafikförsörjningsprogram har varit att formulera och skapa en målbild för hur Region Skåne på medellång och lång sikt kan skapa förutsättningar för en fortsatt expansion av tågtrafiken i Skåne och till/från grannregionerna och Danmark.

## Mål och prioriterade områden

Region Skåne har ambitiösa mål avseende utveckling av kollektivtrafikens marknadsandel. Tågstrategiskt underlag skapar ett beslutsunderlag kring hur vi kan utveckla en attraktiv tågtrafik i Skåne, över nationsgränsen till Danmark och till grannregionerna, som skapar förutsättningar för ökad tillväxt och livskvalitet.

Arbetet har genomförts utifrån en målstyrd arbetsmetod, där utgångspunkten har varit att aktuella politiska mål ska uppnås. För att nå målet om 40 % marknadsandel, samt de mål som satts upp i Strategi för ett hållbart transportsystem 2050 i Skåne<sup>1</sup> behöver antalet tågresor jämfört med år 2015 öka med 245 % fram till år 2035 och med 420 % fram till år 2050. Detta motsvarar ungefär 4,6 % per år under de första 20 åren och därefter 3,7 % per år under de

---

<sup>1</sup> För en mer detaljerad beskrivning av vad som ligger till grund för beräkning av tågtrafikens färdmedelsandel hänvisas till Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050, sidan 26.

kommande 15 åren. För enskilda sträckor har dagens resande använts som utgångspunkt och fördelning mellan olika delsträckor på sträckan har antagits vara densamma. Därefter har resandet multiplicerats med en faktor för hur mycket det totala tågresandet bedöms öka i Skåne till år 2035 och år 2050. Utifrån detta har de nödvändiga åtgärder för att uppnå detta tillstånd identifierats, t.ex. antal avgångar med olika typer av tåg och vilket behov av ny infrastruktur som krävs för detta.

Med anledning av resultaten från utredningen om vilka förutsättningar Region Skåne har för att uppnå målsättningen om 40 procents marknadsandel, och en förväntning om att konkurrensen om den tillgängliga spårkapaciteten kommer att öka framöver, har ett stort fokus lagts på frågan om ökad sittplatskapacitet i tågen. Detta även av hänsyn till att den regionala tågtrafiken behöver bli mer yteffektiv för att inte stå i vägen för målsättningen om att flytta över godstransporter från väg till järnväg.

I de flesta europeiska storstadsområden, med undantag för Sverige och Norge, används lokdragna tvåvåningsvagnar för att hantera stora volymer av passagerare. Då denna typ av tåg inte finns i den regionala tågtrafiken idag har ett särskilt utredningsarbete genomförts för att undersöka konsekvenserna för sittplatskapacitet, ekonomi, restid m.m. vid en strategi som inkluderar denna typ av tåg.

## Utgångspunkter för underlaget

Nedanstående figur visar tågstrategiskt underlag i relation till strategiska dokument och planer i Region Skåne. Tågstrategiskt underlag tar sin utgångspunkt i den regionala utvecklingsstrategin Det öppna Skåne 2030 som är vägledande för alla strategier och planer som tas fram av Region Skåne.



Underlaget omfattar regional tågtrafik inom Skåne, samt till och från angränsande regioner inklusive Själland i Danmark. Det framtida utbudet av kommersiell tågtrafik och godstrafik har inte behandlats särskilt, men i alla scenarier har antagits att det är minst lika omfattande som idag. Hänsyn har därmed tagits genom att ett visst antal tåglägen reserverats för detta ändamål i förslagen till de regionala tågens trafikering de kommande åren.

En viktig utgångspunkt har varit att uppnå symmetriska tidtabeller, dvs. fasta minuttal för avgångstiderna. Det har positiva effekter i form av enkelhet för passagerarna. Trafikeringen bygger dessutom på att turfrekvensen successivt kan öka, så att attraktiviteten blir högre, dvs. att först utveckla en grundläggande trafik med 60 eller 30 minuters intervall som därefter kompletteras med ytterligare avgångar. Effekten av ökat antal passagerare vid fler avgångar är dock avtagande, dvs. vid 4 – 5 avgångar i timmen avtar nyttan vid en utökning med ytterligare avgångar i timmen<sup>2</sup>. Antalet avgångar har därför analyserats noga i relation till möjlig sittplatskapacitet på fordonen på respektive linje. Beroende på fordonens utformning gällande antal sittplatser och infrastrukturens utformning gällande plattformslängd kan det i en del fall ändå vara nödvändigt att utöka antalet avgångar för att kunna erbjuda det efterfrågade antalet sittplatser.

Tågtrafikens utveckling kommer att kräva olika typer av åtgärder beroende på om syftet är att öka resandet mest där potentialen är som störst eller om syftet är att knyta samman hela Skåne och angränsande län samt Danmark. I detta utredningsarbete har vi tagit hänsyn till att både uppnå målet om 40 % marknadsandel och att knyta samman Skåne med angränsande län och Danmark. Goda anslutningar till fjärrtåg mot Stockholm, Göteborg och Hamburg är önskvärt, men har inte varit en utgångspunkt i utredningsarbetet.

En viktig utgångspunkt har varit att skapa goda förbindelser mellan alla regionala kärnor och tillväxtmotorerna i Skåne. Som en del av Greater Copenhagen har det också varit naturligt att så långt som möjligt eftersträva att alla Skånes regionala kärnor successivt får avgångar med direkttåg, dvs. tåg utan byte, till Kastrup och Köpenhamn. På samma sätt som det idag är möjligt att åka tåg från Sydsverige till både Köpenhamn och Helsingör har utgångspunkten varit att det i framtiden även blir möjligt att åka vidare med samma tåg från Köpenhamn och västerut mot till exempel Roskilde i Danmark och Hamburg i Tyskland. Detta samtidigt som vissa tåg från Sverige framöver får slutstation i Köpenhamn, för att kunna använda mer kapacitetsstarka och ändamålsenliga tåg i rusningstid. Det bör dock understrykas att hur trafikeringen ska se ut väster om nationsgränsen mot Danmark beslutas av danska staten.

Ett högt kapacitetsutnyttjande har många fördelar samhällsekonomiskt, men leder samtidigt till att tågtrafiken blir känslig för störningar. Det har därför varit en viktig utgångspunkt att föreslå ett realistiskt antal avgångar på respektive linje och föreslå

---

<sup>2</sup> Transport- og bygningsministeriet presentation 11 januari 2016.

infrastrukturinvesteringar, i de fall det inte bedöms realistiskt att köra flera avgångar utan att det ger stora negativa konsekvenser på trafikens robusthet.

Trafikverket genomför årligen en process för att tilldela kapacitet för tåg och banarbete inom järnvägen. Lagstiftningen säger att Trafikverket ska tillgodose järnvägsföretagens önskemål i möjligaste mån. I situationer där önskemål om spårkapacitet inte går att förena används samhällsekonomiska prioriteringskriterier för att fördela kapaciteten. Detta betyder rent konkret att det inte finns några garantier för att Trafikverket i tåglägestilldelningen kommer att kunna tilldela det utbud som Region Skåne har fastställt i aktuellt trafikförsörjningsprogram.

## **Tågtrafikens utveckling under perioden 2020 – 2050**

I Det öppna Skåne 2030 används befintlig infrastruktur så effektivt som möjligt och nyinvestering i infrastruktur bidrar till att stärka tillgängligheten och binda samman Skåne med robust och attraktiv kollektivtrafik.

För att marknadsandel målet ska kunna nås förutsätter kommande års utveckling av tågtrafiken dels införande av mer kapacitetsstarka tåg och dels utbyggd infrastruktur. Mer kapacitetsstarka tåg förbättrar förutsättningarna för att öka resandet på kort sikt, men ändrar inte på behovet av ny infrastruktur. På medellång sikt kan tågtrafikens utveckling beskrivas relativt detaljerat, medan den på längre sikt beskrivs i intervaller på mellan fem och tio år.

Nedan redovisas tågtrafikens utveckling för de nuvarande tågsystemen Pågatågen och Öresundstågen, samt för ett nytt tågsystem Öresundspendeln. Öresundspendeln är ett mer kapacitetsstarkt tågsystem med upp till 50 % fler sittplatser jämfört med det maximala antalet sittplatser på nuvarande Pågatåg och Öresundståg. Öresundspendeln knyter successivt samman Skånes regionala kärnor med kapacitetsstarka tåg i rusningstid till Kastrup och Köpenhamn.

Trafikutbudet utgör den trafik som bedöms som nödvändig för att hantera arbetspendling och annat dagligt resande inom regionen, över regiongränser och nationsgränsen mot Danmark. Långväga resande med start- eller ändpunkt i Skåne såsom intercitytåg, snabbtåg, höghastighetståg och nattåg ingår inte i redovisningen.

Antal avgångar är som regel redovisat som hur många minuters mellanrum det är mellan avgångarna. Tåg var 6 minut i rusningstid motsvarar 10 avgångar per timme. Vid tätare trafik än 30 minuters mellanrum kan det inte garanteras att tågen kommer att gå med exakt det angivna antalet minuters mellanrum. I nuvarande normaltidschema kommuniceras det till exempel att det är 10 minuters trafik över Öresundsbron, vilket i praktiken är en tågtrafik med 8 respektive 12 minuters mellanrum mellan tågen.

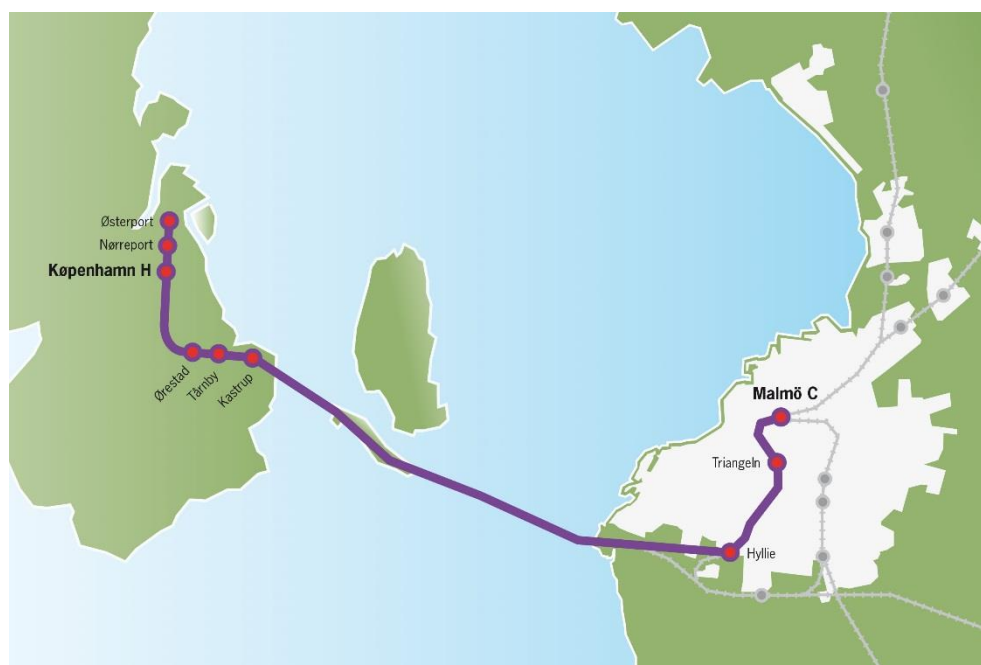
I utredningsarbetet har stor vikt lagts vid att i enlighet med Trafikverkets fyrstegsprincip försöka att optimera och bygga om innan steget till att bygga nytt tas. Trots satsningar på nya kapacitetsstarkare tåg kommer dock infrastrukturen att behöva uppgraderas både vad gäller kapacitet och hastighet i form av t.ex. fyrspar, dubbelspar, mötesspar och planskilda korsningar. Nya typer av tåg kan hantera situationen här och nu, men förändrar i stort sett inte på behovet av ny infrastruktur. Efter varje stråk finns beskrivet vilken ny infrastruktur som, utöver



redan beslutad ny infrastruktur, krävs för att realisera trafikutbudet. I redovisningen ingår inte mindre åtgärder såsom anläggande av nya plattformar i samband med öppnandet av nya lokaltågstationer eller signalåtgärder som kan möjliggöra maximalt utnyttjande av plattformslängden vid trafikering med nya kapacitetsstarka och mer yteffektiva tåg.

Förkortningarna i redovisningen betyder följande: R = Kräver beslut i en eller flera angränsande regioner, D = Kräver beslut i Danmark, I = Kräver investering i ny infrastruktur, U = Kräver ytterligare utredning.

## Malmö – Köpenhamn



	År 2015 <sup>3</sup>	År 2035	År 2050
Antal resande per helgfri vardag	31500	78000	133000

Nuvarande trafikutbud: Öresundståg i 10 minuters trafik i rusningstid och 20 minuters trafik övrig dagtid.

### Tågtrafikens utveckling år 2020 – 2024

Avgångar med Öresundståg utökas till 15 minuters trafik på dagtid (D)<sup>4</sup>.

<sup>3</sup> Då resandet över Öresund under år 2016 påverkades negativt av externa faktorer i form av gräns- och ID-kontroller redovisas resandet under år 2015.

Avgångar med Öresundspendel i 30 minuters trafik i rusningstid (D).

### **Tågtrafikens utveckling år 2025 – 2029**

Avgångar med Öresundspendel utökas till 15 minuters trafik i rusningstid (D, I).

### **Tågtrafikens utveckling år 2030 – 2034**

Avgångar med Öresundspendel utökas med ytterligare två avgångar i timmen (D, I).

### ***Behov av ny infrastruktur till senast år 2035<sup>56</sup>***

Planskilda järnvägs korsningar i Malmö Lockarp, Malmö Svågertorp och Malmö C.

### ***Behov av ny infrastruktur till senast år 2050***

Nytt dubbelspår Malmö – Köpenhamn.

---

<sup>4</sup> Under perioden mellan rusningstid där det idag är 20 minuters trafik.

<sup>5</sup> Med nytt dubbelspår avses utbyggnad från nuvarande 2 spår till 4 spår. Med dubbelspår avses utbyggnad från nuvarande 1 spår till 2 spår.

<sup>6</sup> Behov av ny infrastruktur på danskt territorium ingår inte i redovisningen, eftersom detta beslutas av danska staten.

## Malmö – Lund



	År 2016	År 2035	År 2050
Antal resande per helgfri vardag	56100	137000	235000

Nuvarande trafikutbud: Öresundståg i 10 minuters trafik i rusningstid och 20 minuters trafik övrig dagtid och Pågatåg i 12 minuters trafik i rusningstid och övrig dagtid.

### Tågtrafikens utveckling år 2020 – 2024

Avgångar med Öresundståg utökas till 15 minuters trafik på dagtid (D).

Avgångar med Öresundspendel i 30 minuters trafik i rusningstid (D).

### Tågtrafikens utveckling år 2025 – 2029

Avgångar med Öresundspendel utökas till 15 minuters trafik i rusningstid (D, I).

Ny Pågatågsstation vid Lund Klostergården.

### Tågtrafikens utveckling år 2030 – 2034

Avgångar med Pågatåg utökas till 10 minuters trafik i rusningstid

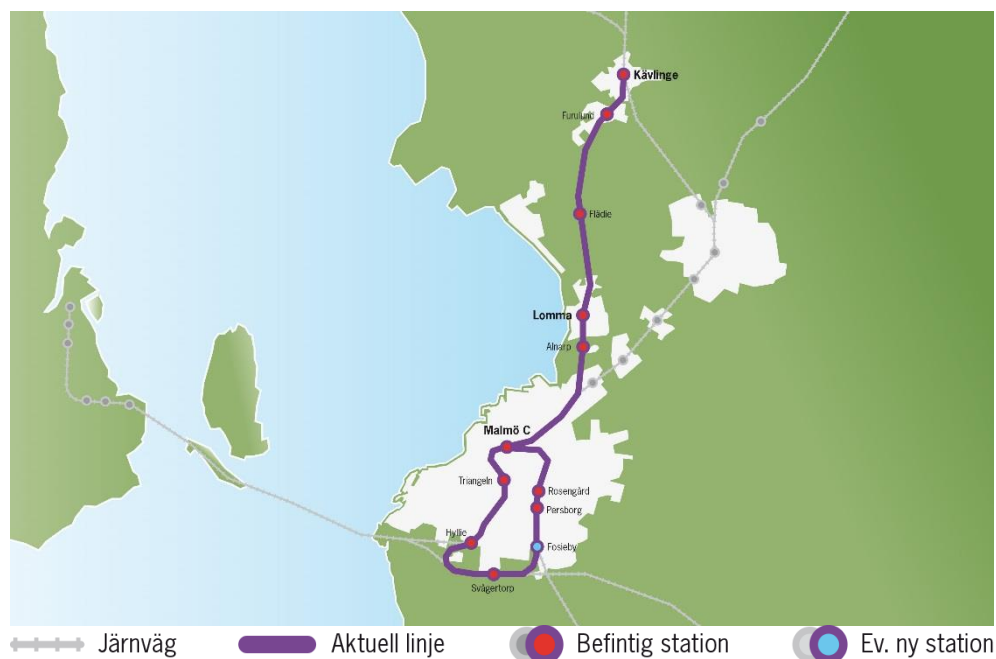
## Tågtrafikens utveckling år 2035 – 2039

Avgångar med Pågatåg utökas till 6 minuters trafik i rusningstid

### **Behov av ny infrastruktur till senast år 2035**

Planskild järnvägs korsning vid Malmö C.

## Malmö – Lomma – Kävlinge



	År 2016	År 2035	År 2050
Antal resande per helgfri vardag	-	10600	18200

Nuvarande trafikutbud: Ingen persontågtrafik idag.

## Tågtrafikens utveckling år 2020 – 2024

Nya Pågatågsstationer i Furulund, Flädie, Lomma och Alnarp.

Avgångar med Pågatåg i 30 minuters trafik (I)

### **Behov av ny infrastruktur till senast år 2050**

Dubbelspår Malmö Arlov – Lomma – Kävlinge.

Förlängda plattformar (250 meter) vid alla stationer på sträckan.

## Malmö – Trelleborg



	År 2016	År 2035	År 2050
Antal resande per helgfri vardag	5000	26300	45300

Nuvarande trafikutbud: Pågatåg i 30 minuters trafik i rusningstid och övrig dagtid.

### Tågtrafikens utveckling år 2020 – 2024

Avgångar med Pågatåg Express via Kontinentalbanan i rusningstid.

### Tågtrafikens utveckling år 2030 – 2034

Avgångar med Öresundspendel i 60 minuters trafik i rusningstid (D, I).

Ny Pågatågsstation vid Trelleborg Ö

### Behov av ny infrastruktur till senast år 2035

Dubbelspår Malmö Lockarp – Trelleborg.

Planskilda järnvägs korsningar i Malmö Lockarp, Malmö Svågertorp och Malmö C.

### Malmö – Ystad



	År 2016	År 2035	År 2050
Antal resande per helgfri vardag	11900	26300	45300

Nuvarande trafikutbud: Pågatåg i 30 minuters trafik i rusningstid och övrig dagtid med enstaka extra avgångar i dimensionerande riktning i rusningstid.

### Tågtrafikens utveckling år 2020 – 2024

Avgångar med Öresundspendel i 60 minuters trafik i rusningstid (D).

Avgångar med Pågatåg Express via Kontinentalbanan i rusningstid (I)

## Tågtrafikens utveckling år 2035 – 2039

Ny Pågatågsstation i Börringe<sup>7</sup> (U)

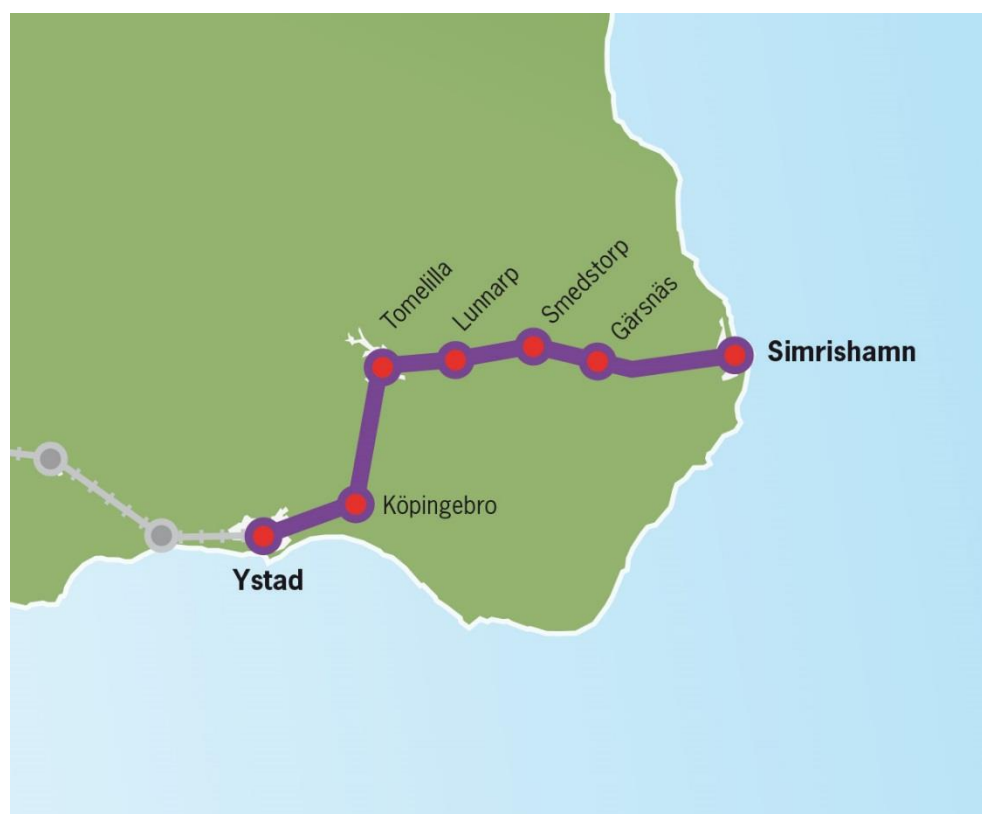
### **Behov av ny infrastruktur till senast år 2035**

Dubbelspår Malmö Lockarp – Ystad.

Planskilda järnvägs korsningar i Malmö Lockarp, Malmö Svågertorp och Malmö C.

Förlängda plattformar (250 meter) vid alla stationer på sträckan.

## Simrishamn – Ystad




---

<sup>7</sup> Antal invånare i Börringe motiverar i sig själv inte en ny Pågatågsstation. Med en matarbuss mellan Sturups flygplats och Börringe skulle det däremot kunna skapas förutsättningar för att fler flygpassagerare kan välja att resa kollektivt till och från flygplatsen.

	År 2016	År 2035	År 2050
Antal resande (helgfria vardagar)	3000	6900	11900

Nuvarande trafikutbud: Pågatåg i 60 minuters trafik i rusningstid och övrig dagtid.

### Tågtrafikens utveckling år 2035 – 2039

Avgångar med Pågatåg utökas till 30 minuters trafik (I)

### *Behov av ny infrastruktur till senast år 2050*

Förlängda plattformar (250 meter) vid alla stationer på sträckan.

## Lund – Landskrona – Helsingborg





	År 2016	År 2035	År 2050
Antal resande per helgfri vardag	28500	73000	126000

Nuvarande trafikutbud: Öresundståg i 20 minuters trafik i rusningstid och 60 minuters trafik övrig dagtid och Pågatåg i 30 minuters trafik i rusningstid och övrig dagtid.

#### **Tågtrafikens utveckling år 2020 – 2024**

Avgångar med Öresundståg utökas till 30 minuters trafik på dagtid (D).

Avgångar med Öresundspendel i 30 minuters trafik i rusningstid (D).

#### **Tågtrafikens utveckling år 2030 – 2034**

Avgångar med Pågatåg utökas till 15 minuters trafik i rusningstid (I).

#### ***Behov av ny infrastruktur till senast år 2035***

Nytt dubbelspår Lund – Kävlinge – Landskrona.

Planskild järnvägs korsning i Kävlinge och Helsingborg Ramlösa.

#### ***Behov av ny infrastruktur till senast år 2050***

Nytt dubbelspår Landskrona – Helsingborg.

## Lund – Kävlinge – Teckomatorp – Åstorp



	År 2016	År 2035	År 2050
Antal resande per helgfri vardag	-	10600	18200

Nuvarande trafikutbud: Ingen genomgående persontågtrafik idag.

### Tågtrafikens utveckling år 2020 – 2024

Nya Pågatågsstationer i Billesholm, Kågeröd och Svalöv.

Avgångar med Pågatåg i 60 – minuters trafik (I)

### Tågtrafikens utveckling år 2035 – 2039

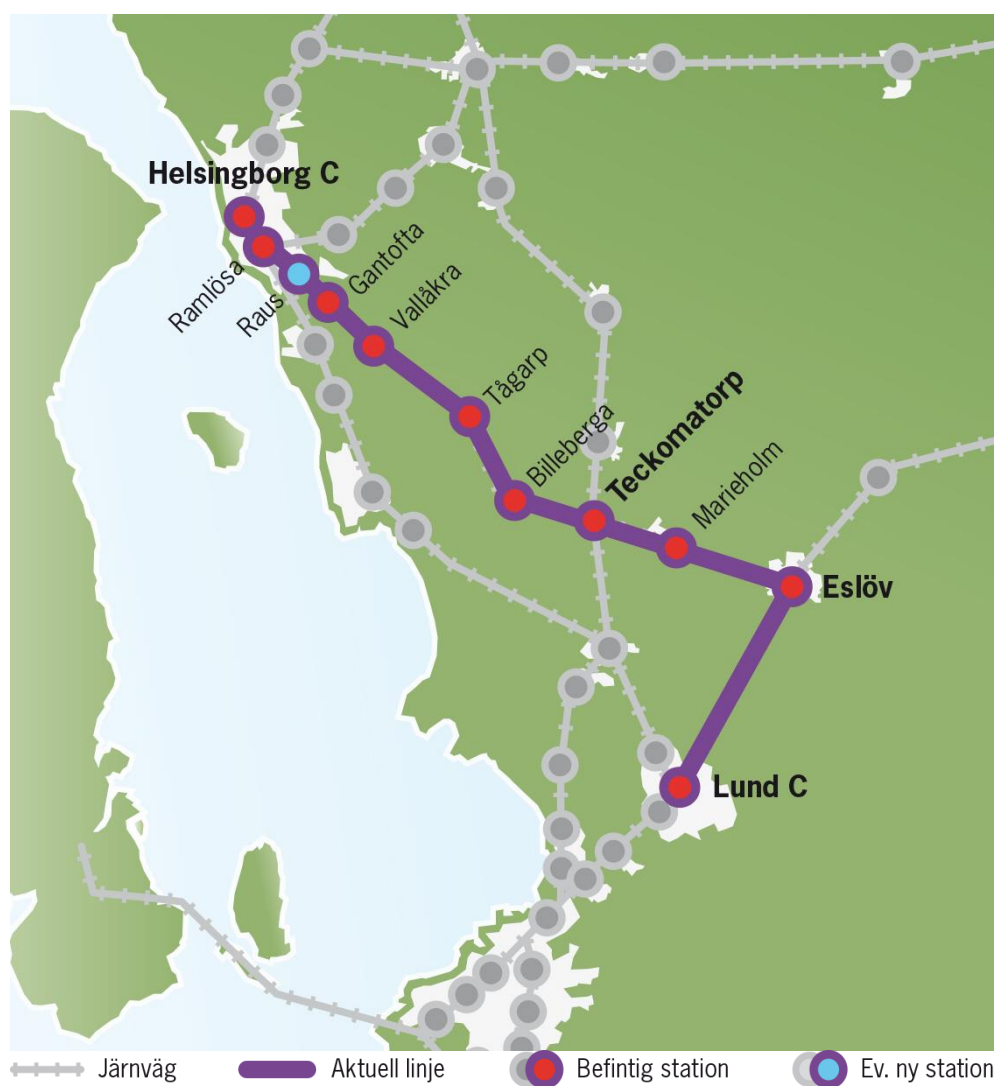
Avgångar med Pågatåg utökas till 30 minuters trafik (I)

### Behov av ny infrastruktur till senast år 2050

Förlängda plattformar (250 meter) på sträckan Teckomatorp – Åstorp.

Nya mötesstationer mellan Teckomatorp och Åstorp.

### Lund – Eslöv – Teckomatorp – Helsingborg



	År 2015	År 2035	År 2050
Antal resande per helgfri vardag	5100	10600	18200

Nuvarande trafikutbud: Pågatåg i 60 minuters trafik i rusningstid och övrig dagtid.

### **Tågtrafikens utveckling år 2030 – 2034**

Avgångar med Pågatåg utökas till 30 minuters trafik på dagtid (I).

Ny Pågatågsstation i Helsingborg Raus (U)

### **Behov av ny infrastruktur till senast år 2035**

Planskild järnvägs korsning vid Helsingborg Ramlösa.

Nytt dubbelspår Lund – Hässleholm.

### **Lund – Eslöv – Höör – Hässleholm**



	År 2016	År 2035	År 2050
Antal resande per helgfri vardag	24400	60000	103000

Nuvarande trafikutbud: Öresundståg i 20 minuters trafik i rusningstid och 30 minuters trafik övrig dagtid och Pågatåg i 30 minuters trafik i rusningstid och övrig dagtid söder om Höör.

#### **Tågtrafikens utveckling år 2020 – 2024**

Avgångar med Öresundspendel i 60 minuters trafik i rusningstid (D, I).

#### **Tågtrafikens utveckling år 2030 – 2034**

Avgångar med Pågatåg utökas till 15 minuters trafik i rusningstid söder om Höör (I).

Avgångar med Öresundspendel i 30 minuters trafik i rusningstid (D, I)

#### **Tågtrafikens utveckling år 2035 – 2039**

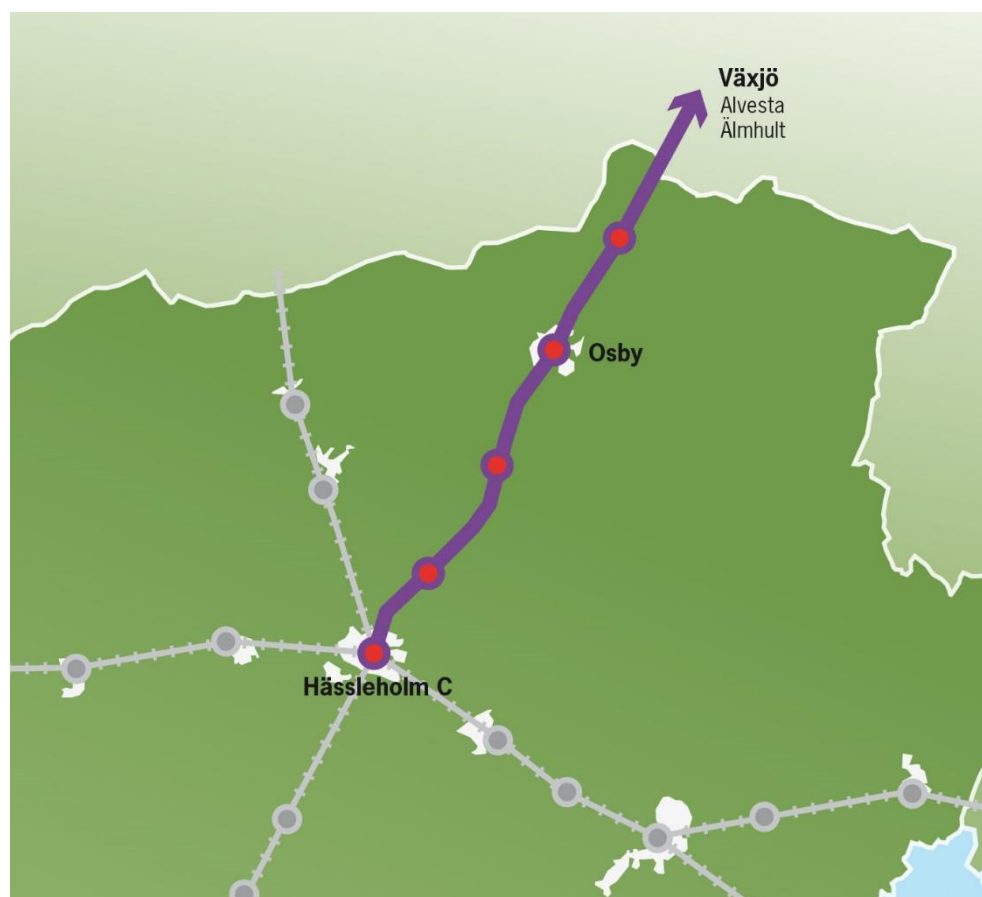
Avgångar med Pågatåg utökas till 30 minuters trafik norr om Höör (I)

#### ***Behov av ny infrastruktur till senast år 2035***

Förlängda plattformar (250 meter) på sträckan Lund - Hässleholm.

Nytt dubbelspår Lund – Hässleholm.

## Hässleholm – Växjö / Kalmar



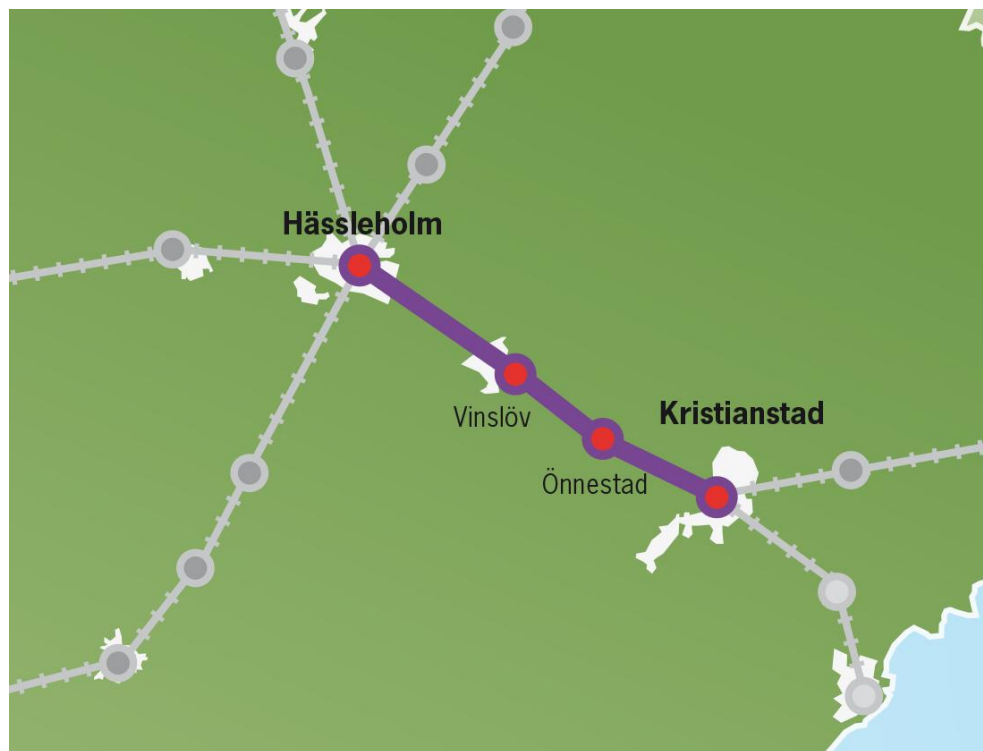
	År 2016	År 2035	År 2050
Antal resande per helgfri vardag	8000	19700	33900

Nuvarande trafikutbud: Öresundståg i 60 minuters trafik i rusningstid och övrig dagtid och Krösståg i 60 minuters trafik i rusningstid och 120 minuters trafik övrig dagtid.

### Tågtrafikens utveckling år 2025 – 2029

Avgångar med Öresundspendel i 60 minuters trafik i rusningstid (R)

## Hässleholm – Kristianstad



	År 2016	År 2035	År 2050
Antal resande per helgfri vardag	9700	26300	45300

Nuvarande trafikutbud: Öresundståg i 60 minuters trafik i rusningstid och övrig dagtid och Pågatåg i 30 minuters trafik i rusningstid och 60 minuters trafik övrig dagtid.

### Tågtrafikens utveckling år 2030 – 2034

Avgångar med Öresundspendel i 60 minuters trafik i rusningstid (D, I).

### Tågtrafikens utveckling år 2035 – 2039

Avgångar med Öresundståg i 30 minuters trafik i rusningstid (D, I).

### **Behov av ny infrastruktur till senast år 2035**

Förlängda plattformar (250 meter) på sträckan Hässleholm – Kristianstad.

Dubbelspår Hässleholm – Kristianstad.

Planskild järnvägs korsning i Hässleholm.

## Kristianstad – Karlskrona



	År 2016	År 2035	År 2050
Antal resande per helgfri vardag	6600	16200	27900

Nuvarande trafikutbud: Öresundståg i 60 minuters trafik i rusningstid och övrig dagtid och Pågatåg i 60 minuters trafik Kristianstad – Karlshamn i rusningstid.

### Tågtrafikens utveckling år 2035 – 2039

Avgångar med Öresundståg i 30 minuters trafik i rusningstid (R, I).

### **Behov av ny infrastruktur till senast år 2050**

Nya mötesstationer.



## Hässleholm – Markaryd – Halmstad



	År 2016	År 2035	År 2050
Antal resande per helgfri vardag	1000	2500	4200

Nuvarande trafikutbud: Pågatåg i oregelbunden 60 minuters trafik i rusningstid och i 120 minuters trafik övrig dagtid på sträckan Hässleholm – Markaryd.

### Tågtrafikens utveckling år 2020 – 2024

Avgångar med Pågatåg i 60 minuters trafik (R, I).

Avgångar med Öresundståg i 120 minuters trafik (R).

## Tågtrafikens utveckling år 2035 – 2039

Avgångar med Öresundståg i 60 minuters trafik (R, I).

### ***Behov av ny infrastruktur till senast år 2035***

Nya mötesstationer.

## Helsingborg – Helsingör – Köpenhamn



	År 2016	År 2035	År 2050
Antal resande per helgfri vardag	-	-	-

Nuvarande trafikutbud: Ingen genomgående tågtrafik idag.

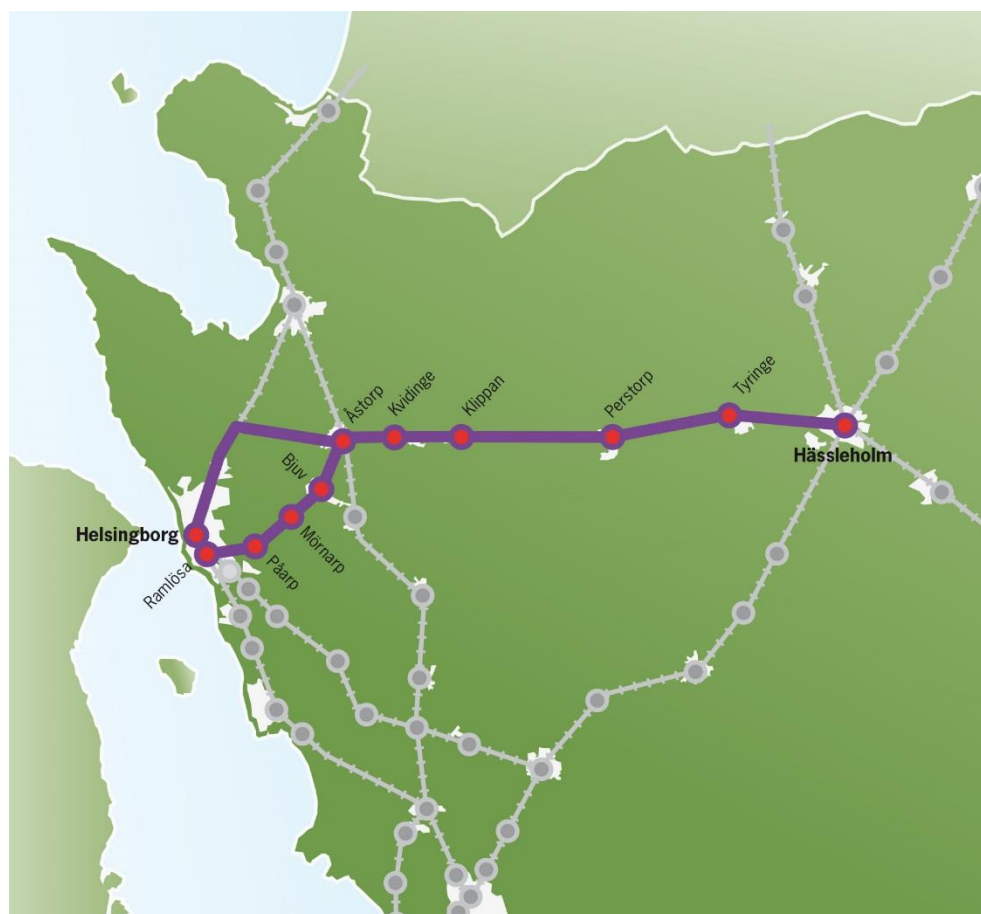
### Tågtrafikens utveckling år 2035 – 2039

Avgångar med Öresundståg i 15 minuters trafik (D, I)

### Behov av ny infrastruktur till senast år 2035

Fast förbindelse med järnväg Helsingborg - Helsingör.

## Helsingborg – Åstorp – Hässleholm



	År 2016	År 2035	År 2050
Antal resande per helgfri vardag	5800	14300	24600

Nuvarande trafikutbud: Pågatåg i 30 minuters trafik i rusningstid och övrig dagtid väster om Åstorp.<sup>8</sup>

### **Tågtrafikens utveckling år 2025 – 2029**

Avgångar med Pågatåg utökas med ytterligare en avgång i rusningstid mellan Helsingborg och Åstorp (I).

### **Tågtrafikens utveckling år 2035 – 2039**

Avgångar med Öresundståg Helsingborg – Åstorp – Hässleholm i 60 minuters trafik i rusningstid (I)

### ***Behov av ny infrastruktur till senast år 2035***

Dubbelspår på sträckan Klippan – Hyllstofta.

Planskilda järnvägs korsningar i Helsingborg Ramlösa och Hässleholm.

### ***Behov av ny infrastruktur till senast år 2050***

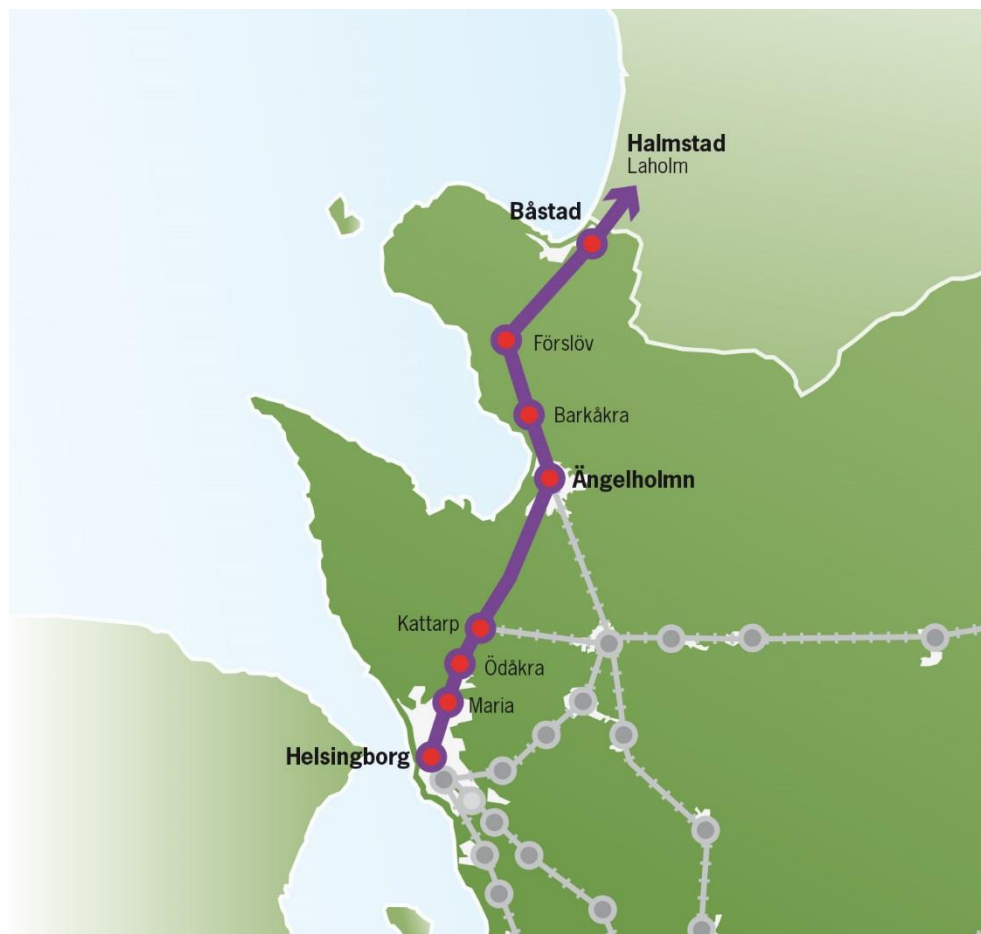
Förlängda plattformar (250 meter) på sträckan Helsingborg - Hässleholm.

Dubbelspår Helsingborg Ramlösa – Bjuv – Åstorp.

---

<sup>8</sup> Gäller ej Kvidinge, som har 60 minuters trafik hela dagen.

## Helsingborg – Ängelholm – Båstad – Halmstad



	År 2016	År 2035	År 2050
Antal resande per helgfri vardag	10200	24100	53300

Nuvarande trafikutbud: Öresundståg i 60 minuters trafik i rusningstid och övrig dagtid och Pågatåg i 30 minuters trafik i rusningstid och 60 minuters trafik övrig dagtid söder om Förslöv.

### Tågtrafikens utveckling år 2025 – 2029

Avgångar med Öresundståg utökas till 30 minuters trafik (R, I)

### Tågtrafikens utveckling år 2035 – 2039

Avgångar med Öresundståg utökas med ytterligare en avgång i rusningstid mellan Helsingborg och Ängelholm (I)

### Behov av ny infrastruktur till senast år 2035

Dubbelspår Helsingborg C – Helsingborg Maria station.

Förlängda plattformar (250 meter) på sträckan Helsingborg - Båstad.

### Hässleholm - Kristianstad – Åhus



	År 2016	År 2035	År 2050
Antal resande per helgfri vardag		-	

Nuvarande trafikutbud: Ingen persontågtrafik idag.

### **Tågtrafikens utveckling år 2030 – 2034**

Avgångar med lokaltåg<sup>9</sup> i 30 minuters trafik (I, U)

### **Behov av ny infrastruktur till senast år 2035**

Uppgradering av befintlig järnväg med bland annat nytt signalsystem och vägskyddsanläggningar på sträckan Kristianstad - Åhus.

Dubbelspår Hässleholm – Kristianstad.

## **Sammanfattning av tågtrafikens utveckling i antal avgångar**

Då osäkerheten kring tågtrafikens exakta trafikupplägg på lång sikt är stor anges i nedanstående tabell en indikation på vilket antal avgångar i rusningstid som krävs på olika sträckor för att den regionala tågtrafiken ska kunna uppnå sin andel av passagerarökningen för att nå målen i Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050. År 2035 finns med för att underlätta en jämförelse av utbyggnadsbehovet av tågtrafikens omfattning.

<b>Antal avgångar i rusningstid</b>	<b>År 2017</b>	<b>År 2035</b>	<b>År 2050</b>
Malmö – Köpenhamn, Öresundståg och Öresundspendel	6	10	16
Malmö – Lund, Öresundståg och Öresundspendel	6	8	10
Malmö – Lund, Pågatåg	5	10	12
Malmö – Lomma – Kävlinge, Öresundståg och Öresundspendel	-	-	2
Malmö – Lomma – Kävlinge, Pågatåg	-	2	2
Lund – Landskrona - Helsingborg, Öresundståg och Öresundspendel	3	4	6
Lund – Landskrona – Helsingborg, Pågatåg	2	2	4
Helsingborg – Hässleholm, Öresundståg	-	1	1

<sup>9</sup> Tågtrafiken förväntas att köra med en typ av duofordon, där batteridrift sker på den oelektrifierade järnvägen Åhus – Kristianstad och traditionell eldrift på järnvägen Kristianstad – Hässleholm.

Helsingborg – Åstorp, Pågatåg	2	3	4
Åstorp – Hässleholm, Pågatåg	2	2	2
Helsingborg – Halmstad, Öresundståg	1	2	2
Helsingborg – Ängelholm – Båstad, Pågatåg	2 <sup>10</sup>	2	3
Lund – Hässleholm, Öresundståg och Öresundspendel	3	4	4
Lund – Eslöv – Höör – Hässleholm, Pågatåg	2	4 <sup>11</sup>	4
Hässleholm – Växjö, Öresundståg	1	2	2
Hässleholm – Kristianstad, Öresundståg och Öresundspendel	1	3	3
Hässleholm – Kristianstad, Pågatåg	2	2	3
Kristianstad – Karlskrona, Öresundståg	1	2	2
Helsingborg – Helsingör – Köpenhamn, Öresundståg	-	4	4
Malmö - Ystad, Öresundspendel	- <sup>12</sup>	1	2
Malmö – Ystad, Pågatåg	2	3	4
Malmö - Trelleborg, Öresundspendel	-	1	2
Malmö – Trelleborg, Pågatåg	2	3	4
Simrishamn – Malmö, Pågatåg	1	2	2
Lund – Kävlinge – Teckomatorp – Åstorp, Pågatåg	-	2	2
Lund – Eslöv – Teckomatorp – Helsingborg, Pågatåg	1	2	2
Kristianstad – Åhus, Pågatåg	-	2	2

Vad gäller förbindelsen mellan Älmhult och Blekinge Kustbana (Sydostlänken) med en ny järnväg från Olofström till Blekinge Kustbana är de främsta argumenten förbättringarna för godstrafiken. För Skånes del är både restidvinster och nya

<sup>10</sup> Avser sträckan Helsingborg – Ängelholm - Förslöv

<sup>11</sup> Avser 4 tåg i timmen på sträckan Lund – Eslöv – Höör och 2 tåg i timmen på sträckan Höör - Hässleholm

<sup>12</sup> DSBs IC Bornholm tåg ingår ej i denna sammanställning.



reserelationer med persontåg på sträckan relativt begränsade. Såvida denna infrastruktursatsning genomförs och Region Blekinge tillsammans med Region Kronoberg initierar persontågtrafik på sträckan förespråkas att en ny Pågatågsstation öppnas i Lönsboda.

## **Relationen till kommersiell tågtrafik**

Sverige har idag en helt öppen marknad för både person- och godstrafik på järnväg. I Skåne måste därmed regionaltåg, kommersiella fjärrtåg och godståg samsas på de befintliga järnvägsspåren. Trängsel på spåren ger inte bara fördelar genom ett stort utbud för passagerarna, utan kan även på grund av den begränsade kapaciteten betyda att en liten försening får stora konsekvenser för resten av tågtrafiken, såväl den samhällsfinansierade som den kommersiella.

Allt fler vill resa med tåg och allt fler vill köra tåg. Mellan Stockholm och Göteborg finns det numera flera tågbolag som kör konkurrerande kommersiell tågtrafik. I Skåne har denna utveckling ännu inte tagit fart, men detta kan ske inom en snar framtid. I det tågstrategiska underlaget har vi antagit att antalet kommersiella tåg framöver är minst lika många som idag.

Vid prioritering av kapaciteten tillämpar Trafikverket så kallade prioriteringskriterier, vilket i praktiken betyder att det inte finns några garantier för att en särskild typ av tåg, t.ex. ett regionalt tåg får köra på den önskade avgångstiden i kommande tidtabeller. I både Västra Götaland och Östergötland har det kunnat ses exempel på att den kommersiella tågtrafiken i denna bedömning har prioriterats, vilket har medfört att fasta minuttal för avgångar i den regionala tågtrafiken inte har kunnat fasthållas. Detta utgör även i Skåne en stor osäkerhetsfaktor för genomförbarheten av förslagen i detta tågstrategiska underlag.

En annan osäkerhetsfaktor är att även om beslut har fattats om allmän trafikplikt, är det fritt för marknaden att etablera kommersiell tågtrafik på hela eller delar av en tågsträcka. Detta ligger i linje med avsikten med den nya kollektivtrafiklagstiftningen som trädde i kraft den 1 januari 2012 och skulle skapa en ökad dynamik på kollektivtrafikmarknaden för att bidra till ett större utbud av kollektivtrafik och ökat resande.

Under detta utredningsarbete har vi haft en konstruktiv dialog med de kommersiella tågbolagen och utgångspunkten för arbetet har varit att eftersträva att hitta den för medborgarna mest attraktiva lösningen, som samtidigt ligger i linje med målsättningarna i den regionala utvecklingsstrategin. Detta oavsett om detta medför att tågtrafiken framöver omfattas av allmän trafikplikt eller körs kommersiellt. Ett ökat resande med de kommersiella fjärrtågen leder som regel till ett ökat resande med den regionala tågtrafiken genom anslutningsresor, vilket betyder att det finns fördelar med ett tätt och konstruktivt samarbete.

## **Relationen till den fasta förbindelsen över Fehmarn Bält**

Region Skåne har under många år engagerat sig i STRING samarbetet för att främja utvecklingen av innovativa transport- och logistiklösningar i utvecklingen mot en grön korridor mellan Öresundsregionen och Hamburg när den fasta förbindelsen över Fehmarn Bält öppnar. För att restiden mellan Malmö och Hamburg med snabbtåg ska vara konkurrenskraftig bör den inte överstiga 2,5

timme. På sikt bör det vara möjligt att kombinera en snabbtågstrafik med en regionalstågstrafik som kopplar samman alla städer i STRING korridoren. Detta skulle kunna skapa ett större integrerat tågssystem, som kan bidra till den regionala utvecklingen och att reducera miljöpåverkan i korridoren.

Då det i nuläget inte finns någon beslutad plan för hur regionalstågstrafiken i STRING korridoren ska se ut har vi i detta underlag inte pekat ut en viss mängd vare sig snabbtåg- eller regionalstågstrafik på sträckan mellan Malmö och Hamburg. Det finns stora fördelar med att en kommersiell tågoperatör på samma sätt som mellan Malmö och Stockholm framöver kan upprätthålla tågavgångar en gång i timmen mellan Malmö och Hamburg.

## Relationen till godstrafik

Godstrafik på järnväg har många fördelar och det finns både nationellt och regionalt ambitioner om att öka godstransporterna på järnväg. Samtidigt kan ökade godstransporter medföra målkonflikter med persontågtrafiken. Relationen mellan persontågtrafik och godstransporter på järnväg har därför beaktats med särskilt fokus på att infrastrukturen ska räckas till för att både realisera den önskvärda persontågtrafiken och en ökad andel gods på järnväg. Förslagen till infrastrukturåtgärder är således baserade på att det går minst lika mycket godstrafik på järnvägen i Skåne och över Öresund som det gör idag.

## Fordonsflottans utveckling under perioden 2020 - 2050

I det tågstrategiska underlaget har vi utgått från att nästa inköp av tåg till Skåne ska vara ett tåg som åtminstone kan trafikera Sverige, Danmark och Tyskland<sup>13</sup> för att på så vis främja medborgarnas möjlighet att röra sig fritt över nationsgränserna. Den vagnprofil (tågets bredd och höjd) som tåg i Tyskland har kan användas även i Sverige och Danmark. Det strömsystem som används i Tyskland är enhetligt med det svenska strömsystemet, medan Danmark har ett annat strömsystem. Genom att utgå från tysk standard med dubbla strömsystem istället för svenska specialkonstruktioner kan inköpskostnaderna tack vare större tillverkningsvolymerna begränsas och rörelsefriheten med tåg över gränser främjas.

Då konkurrensen om den tillgängliga spårkapaciteten är stor är det förväntningen att frågan om kapacitet blir allt viktigare framöver.

Under de senaste åren har fokus legat på att möta efterfrågan genom att köra flera avgångar och i takt med att perrongerna har förlängts även längre tåg. Detta kan ha haft fördelar på kort sikt, men nackdelen med flera avgångar på befintlig infrastruktur är att tågtrafiken blir mera känslig för störningar. Vad gäller längre tåg genom sammankoppling av flera tågsätt är en viktig förutsättning att fordonen

---

<sup>13</sup> Mot bakgrund av kommande fasta förbindelse över Fehmarn Bält, där det inte finns några garantier för att den kommersiella tågtrafiken tillhandahåller det önskvärda antalet förbindelser på sträckan mellan Malmö och Hamburg.

är anpassade för att hantera stora mängder passagerare. Risken för förlängda uppehåll på stationerna är annars stor, då dörrarnas egenskaper och placering har stor betydelse för effektiviteten vid på- och avstigning. Här uppstår därmed en målkonflikt i förhållande till ambitionerna om att korta restiderna och göra den regionala tågtrafiken mera attraktiv.

Förutom tätare trafik och längre tåg finns en tredje möjlighet som hittills inte utnyttjats i Skåne, nämligen högre tåg (tvåvåningståg). Tvåvåningståg används i många europeiska storstäder, såsom Köpenhamn, Hamburg, Berlin och Zürich. Då rätt typ av tvåvåningståg inte bara kan bidra till att hantera storstädernas trängselproblematik, men även kan skapa bättre ekonomiska förutsättningar har frågan fått särskild uppmärksamhet i detta utredningsarbete.

Det finns två typer av tvåvåningståg, motorvagnståg (dubbeldäckare) och lokdraget tvåvåningståg. Efter ett utredningsarbete föreslås att Region Skåne investerar i nya lokdragna tvåvåningståg, vilket också förespråkas av Sweco som har varit behjälpliga i utredningsarbetet. Detta mot bakgrund av att det lokdragna tvåvåningståget:

- skapar förutsättningar för att den regionala tågtrafiken i högre grad kan bidra till att minska trängseln på vägarna till och från Skånes tillväxtmotorer.
- har en väsentligt lägre investeringskostnad per sittplats.
- skapar en mer flexibel möjlighet att successivt utöka sittplatskapaciteten i rusningstid, då tågen kan förlängas med en tvåvåningsvagn i taget.
- med nuvarande plattformslängd på Triangeln station jämfört med nuvarande Öresundståg skulle kunna öka antalet sittplatser i tågen med upp till 50 %.
- innebär lägre ekonomisk risk vid anskaffning, då det finns en europeisk leasing och andrahandsmarknad.
- skapar bättre förutsättningar för att öka antalet platser för cyklar i tågen, då kostnaden för att köra med överkapacitet är avsevärt lägre än för motorvagnståg.

Vad gäller en utökning av fordonsflottan för nuvarande Pågatåg och Öresundståg rekommenderas att antalet Pågatåg utökas successivt i takt med att efterfrågan ökar. I jämförelse med nuvarande antal tåg inklusive beställda tåg förväntas ett ökat behov med ytterligare 17 Pågatåg i perioden fram till år 2035.

Nuvarande Öresundståg kommer att behöva bytas ut till andra generationens Öresundståg i perioden fram till år 2035. Behovet av antal Öresundståg inom Skåne är tack vare de nya kapacitetsstarka tågen i Öresundspendeln ungefär på samma nivå som idag. Det rekommenderas att även andra generationens Öresundståg är ett motorvagnståg och att de på samma sätt som idag har fri genomgång mellan motorvagnsenheterna. Vad gäller frågan om andra generationens Öresundståg bör vara envåningståg eller tvåvåningståg tar vi inte ställning till detta, utan föreslår en fördjupad utredning av frågan inom ramen för samarbetet inom Regionsamverkan Sydsverige.

I tabellen nedanför anges behovet för de tre typerna av tåg för åren 2020, 2035 och 2050 om resandemålen ska kunna nås.

Antal tåg <sup>14</sup>	År 2015	År 2020	År 2035	År 2050
<b>Pågatåg (lokaltåg), cirka 210 sittplatser</b>	69	99	117	182
<b>Öresundståg (regionaltåg), cirka 229 sittplatser</b>	44	38	-	-
<b>Öresundståg (regionaltåg), cirka 375 sittplatser</b>	-	-	42	74
<b>Öresundspendel (insatståg under högtrafik), cirka 900 sittplatser</b>	-	8	15	22

Vad gäller hastighet har vi utgått från att regionaltågens högsta hastighet på kort sikt kommer att kunna öka upp till 200 km/h och på längre sikt till omkring 250 km/h i samband med att trafik med regionala höghastighetståg kan inledas. För regionaltåg som ska göra många stationsuppehåll kan dock en lägre hastighet vara att föredra beroende på den bättre acceleration och retardation som uppnås vid lägre max. hastighet. Detta även med anledning av att indikativa priser på nya tåg tyder på relativt stora prisskillnader beroende på tågets max. hastighet.

## Ekonomiska förväntningar

Ekonomin har som utgångspunkt inte utgjort en begränsning. De senaste årens utbyggnad av kollektivtrafiken har medfört stora och ökade ekonomiska åtaganden för Region Skåne. Samhället tenderar även generellt att få allt svårare att finansiera offentlig service och det blir då allt viktigare att kunna visa på vilket sätt den regionala tågtrafiken kan bidra till ekonomisk utveckling, regional tillväxt och andra prioriterade samhällsmål. Fordon såsom lokdragna tvåvåningsvagnar som har en lägre investeringskostnad per sittplats är ett sätt att skapa större utrymme för en utökad tågtrafik. Att därutöver köpa dessa tåg enligt tysk standard istället för att utveckla en egen svensk variant av tågen skapar stora möjligheter att köpa tåg som tillverkas i större serieproduktion och därmed till lägre pris per sittplats.

Ekonomin kommer framöver att utredas närmare och redovisas för den kommande tioårsperioden i nästa trafikförsörjningsprogram.

## Standard och kvalitet

Den standard och kvalitet som medborgarna får i den regionala tågtrafiken påverkas av både faktorer som Region Skåne har direkt inflytande på och som Region Skåne enbart kan påverka indirekt. Sistnämnda kan till exempel vara den

---

<sup>14</sup> Reservfordon är inte medräknade.

statliga infrastrukturen, dels vad gäller dess utbyggnad och dels vad gäller dess tillgänglighet gällande underhåll. Även stationernas utformning är ofta något som Region Skåne enbart kan påverka indirekt, då ägandet av stationerna i många fall är statligt genom Jernhusen eller kommunalt. Utrustningen på plattformar kan vara ägd både av staten genom Trafikverket (t.ex. högtalare) och av Region Skåne (t.ex. biljettmaskiner).

De faktorer som Region Skåne har direkt påverkan på är vilka fordon som används i tågtrafiken. Denna fråga har behandlats särskilt under avsnittet om fordonsflottans utveckling. Därutöver bestämmer Region Skåne vilken typ av avtalsmodell som ska användas i den upphandlade tågtrafiken, vilken har betydelse för kvaliteten i trafikens utförande. Avtalsmodellen har inte hanterats i detta underlag.

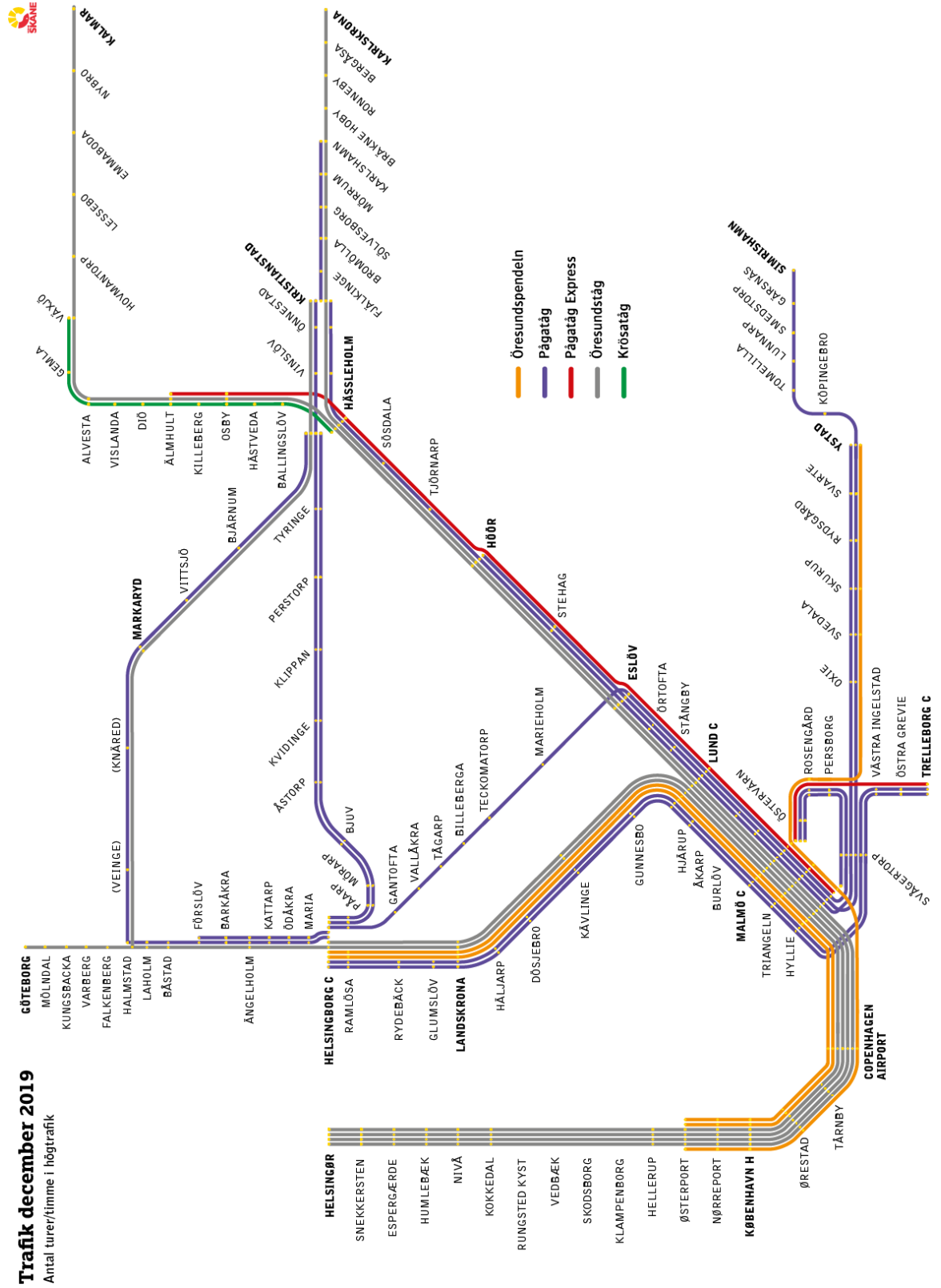
## **Hur går vi vidare?**

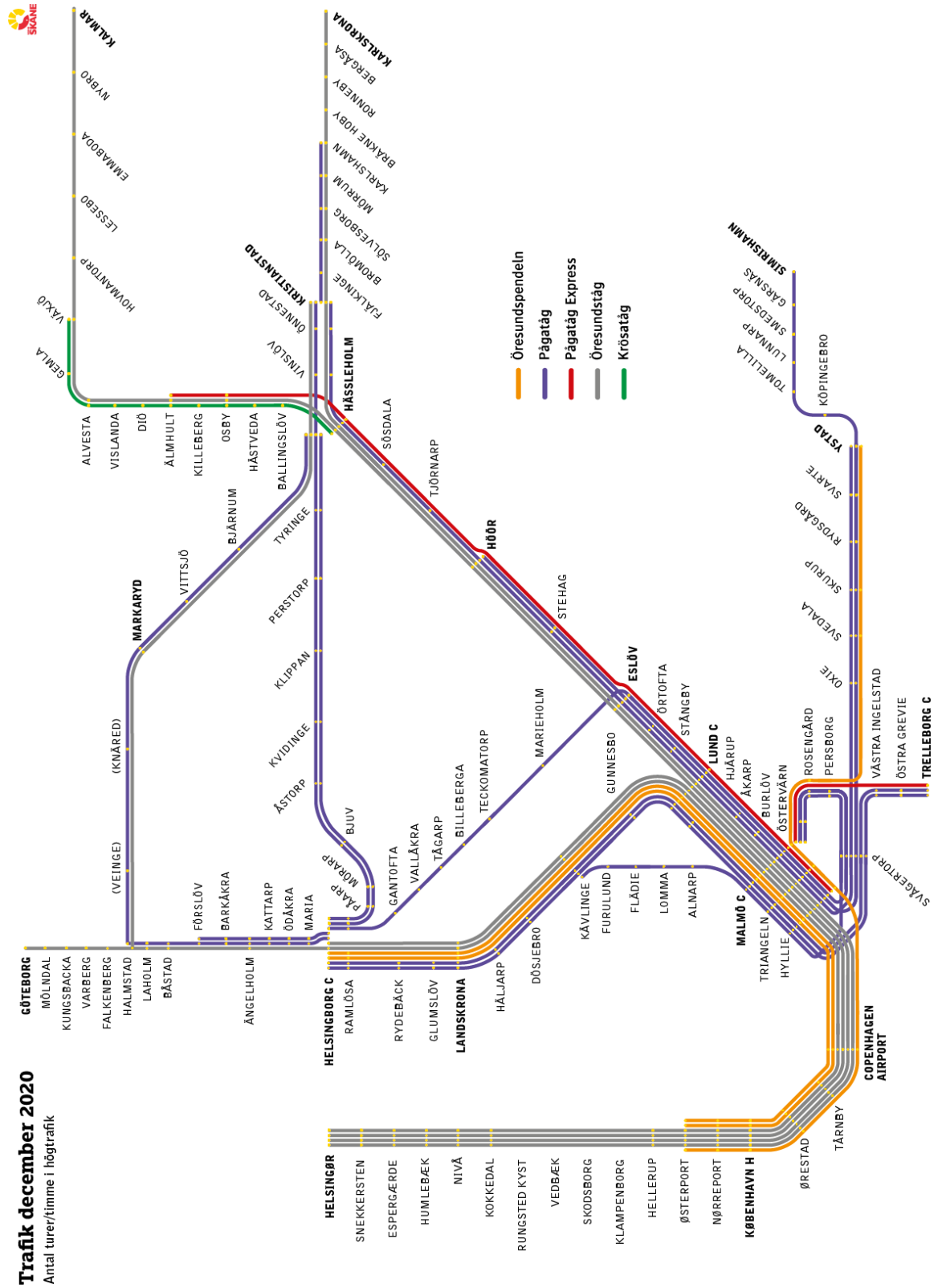
Det tågstrategiska underlaget är ett viktigt underlag i arbetet med att ta fram nästa trafikförsörjningsprogram. I trafikförsörjningsprogrammet slår Region Skåne fast mål och inriktning för den regionala kollektivtrafikens utveckling. I samband med framtagandet av trafikförsörjningsprogrammet kommer ett stort antal intressenter att ges möjlighet att lämna synpunkter.

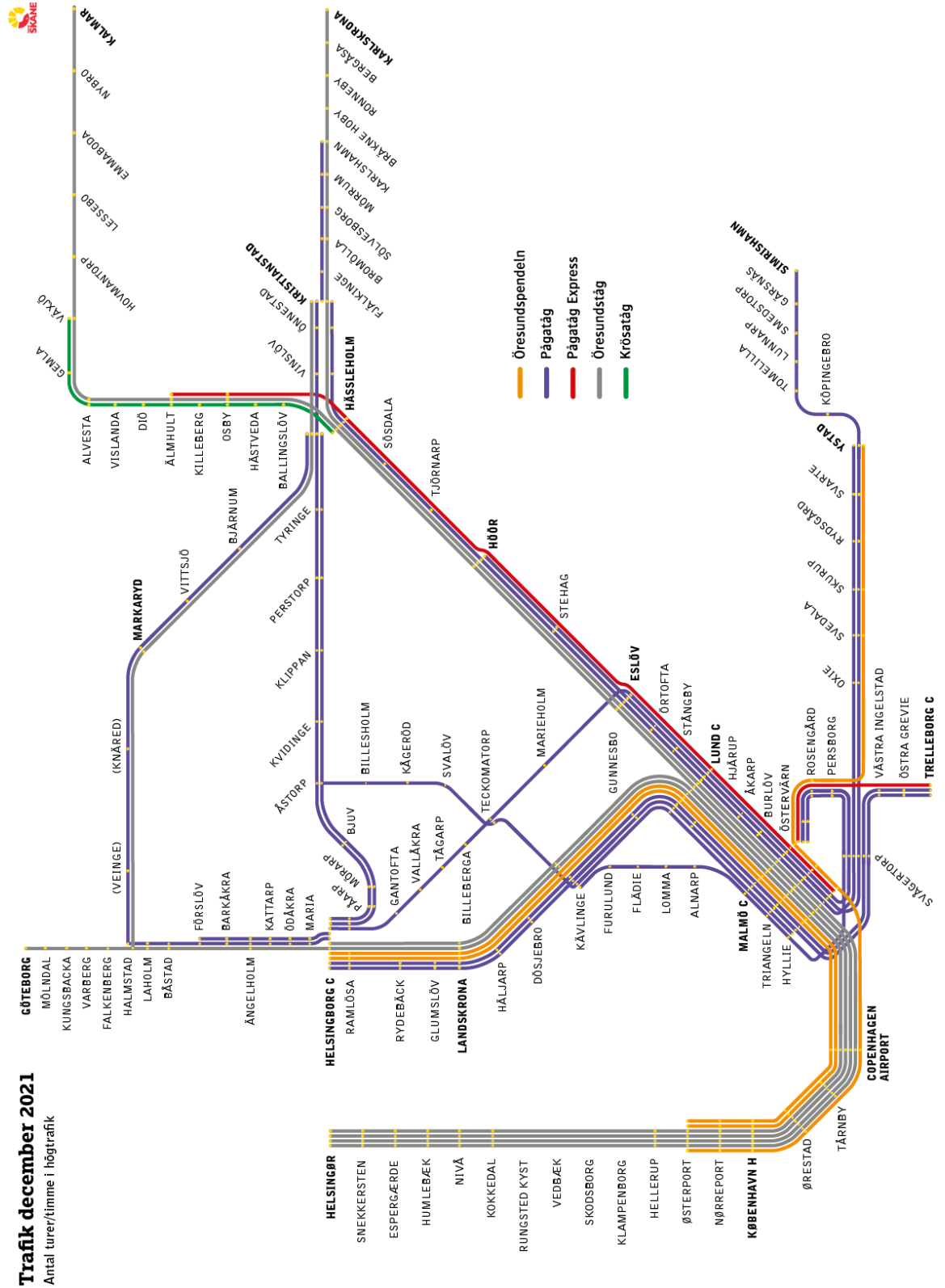
De ekonomiska konsekvenserna av inriktningen i detta tågstrategiska underlag kommer att utredas vidare. Att beräkna intäkter och kostnader för helt nya tågtrafiksystem med helt nya typer av fordon kommer alltid att bygga på antaganden och därmed vara förenat med viss osäkerhet. I trafikförsörjningsprogrammet kommer de ekonomiska konsekvenserna för den regionala tågtrafikens utveckling att redovisas för perioden år 2019 – 2030.

Ett antal av förslagen till nya stationer behöver utredas närmare i samarbete med aktuell kommun och Trafikverket. Därutöver behöver förslagen till ny infrastruktur ses över i anslutning till nästa upprättande av nationell och regional transportinfrastrukturplan.

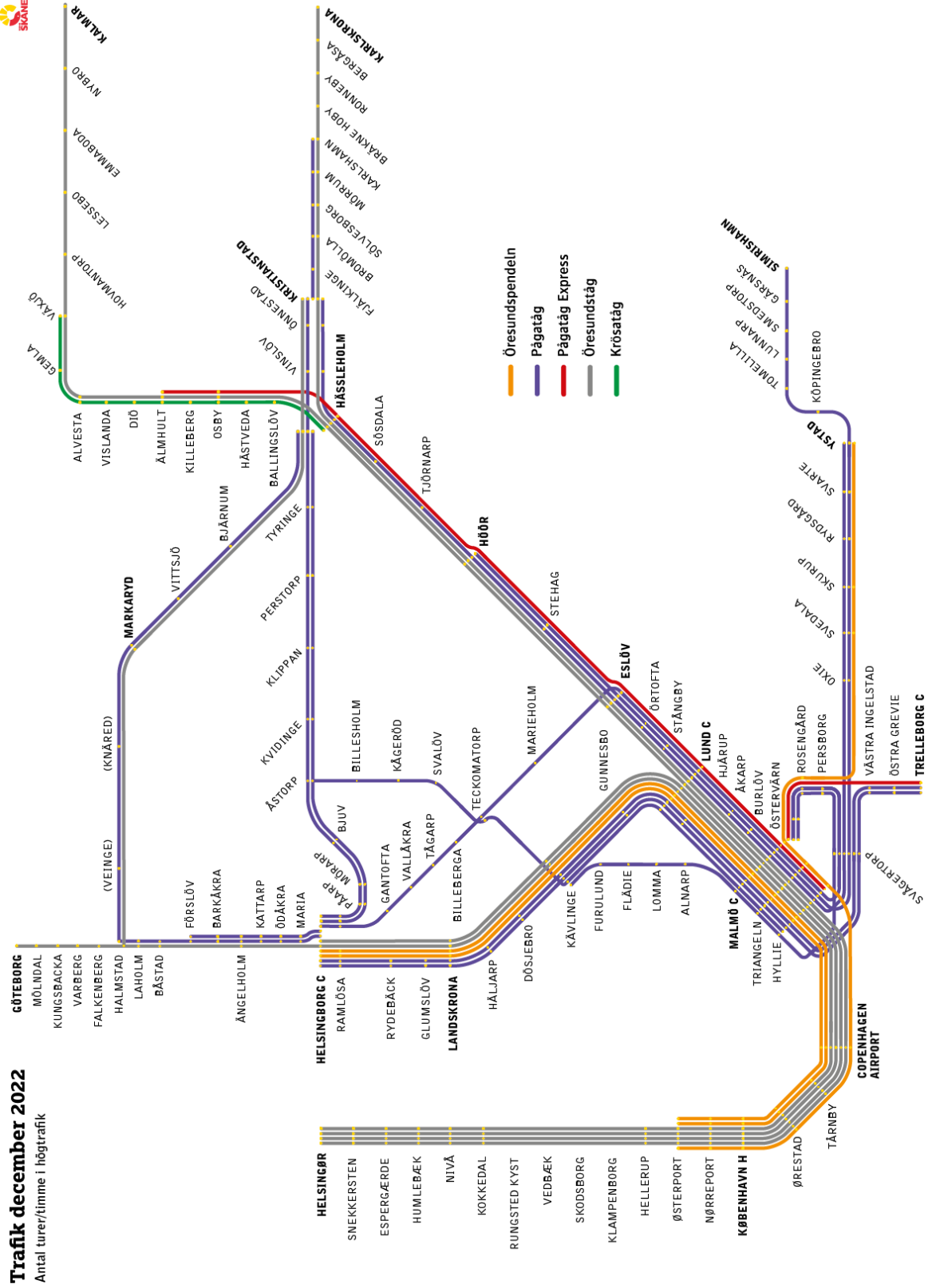
# Bilaga 1 Linjekartor för tågtrafiken år 2020-2024

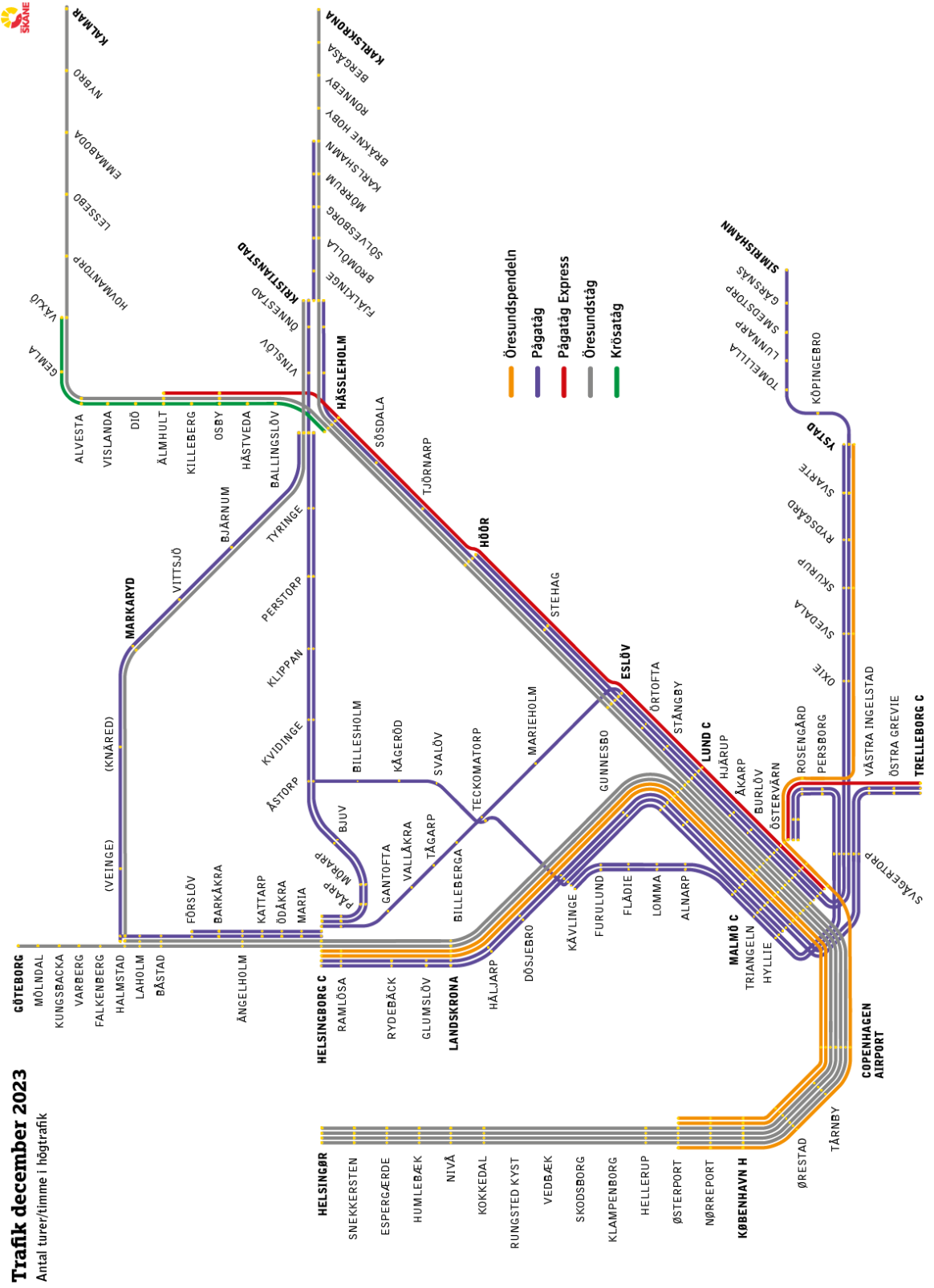






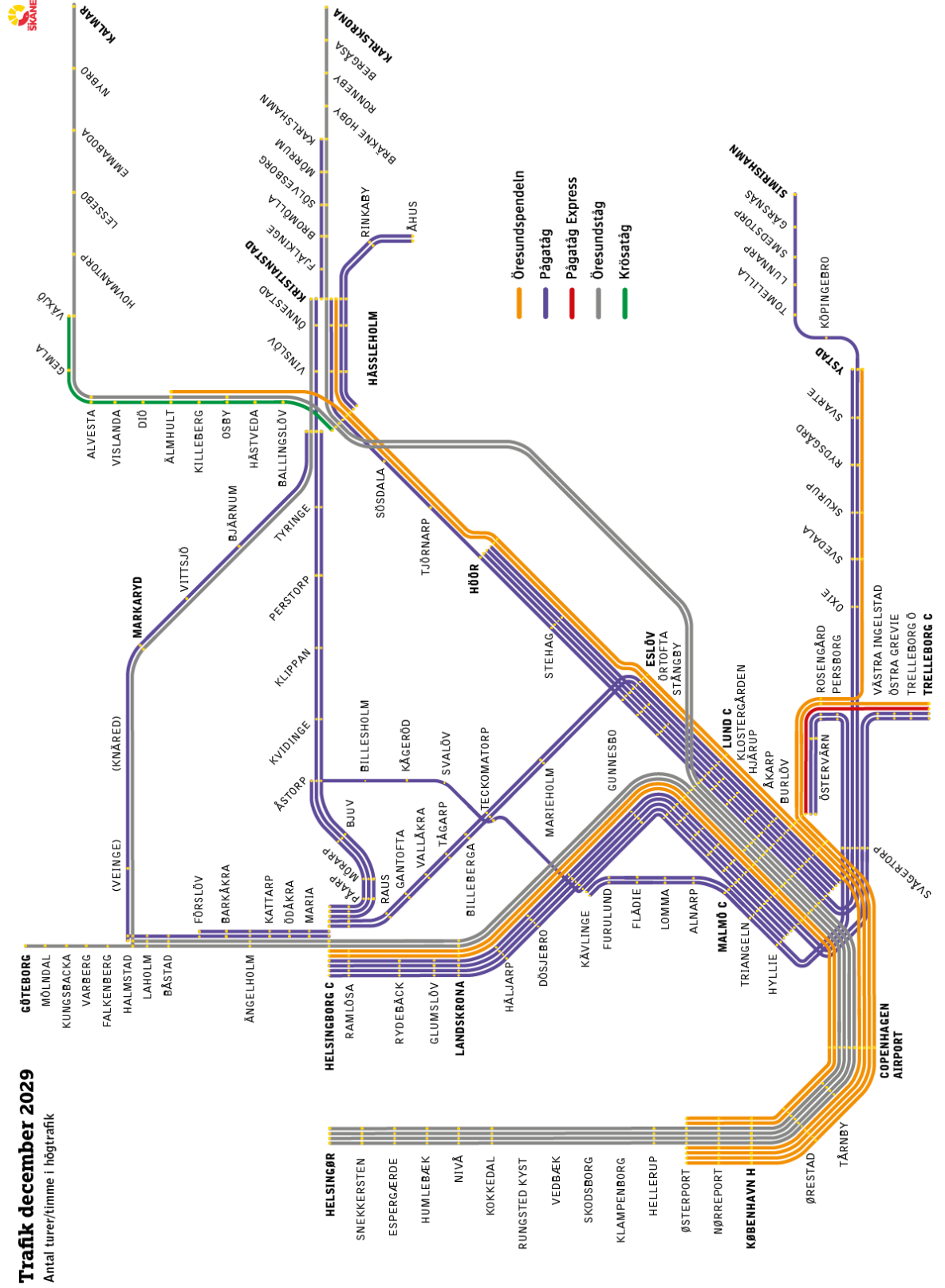








# Linjekarta för tågtrafiken år 2030-2034





## § 35 Remissyttrande – Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020- 2030, dnr 1801945 (18RGK1792)

### Beslut

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår regionstyrelsen anta redovisat yttrande som sitt svar över remissen Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030.

### Sammanfattning

Region Kronoberg har av Region Skåne beretts tillfälle att avge yttrande över ovanstående remiss. Svar ska lämnas till Region Skåne senast den 15 februari 2019. Anstånd har begärts och beviljats för att lämna remissvar efter regionstyrelsens beslut.

Enligt lag (2010:1065) om kollektivtrafik ska Region Skåne, liksom landets övriga regioner, i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet, regelbundet fastställa målen för den regionala kollektivtrafiken i ett trafikförsörjningsprogram (TFP). TFP är ett strategiskt dokument som på ett övergripande sätt ska beskriva det samlade behovet av all kollektivtrafik.

Delarna som ska belysas, beaktas och behandlas i en TFP är komplexa och innehåller många delkomponenter. Region Skåne har i sin TFP på ett föredömligt sätt lyckats med att sammanfatta och beskriva hur kollektivtrafiken ska utvecklas fram till 2030, med en utblick för 2050. Region Kronobergs bedömning är att Region Skånes TFP inte i tillräcklig utsträckning återspeglar gränspendlandet mellan Skåne och Kronoberg.

### Förslag till beslut

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår regionstyrelsen anta redovisat yttrande som sitt svar över remissen Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030.

### Beslutsunderlag

- Förslag till beslut - remissvar TFP Skåne
- Förslag remissvar - TFP Skåne
- Missiv - Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030
- Remiss - Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030
- bilaga-3-okad-marknadsandel-for-kollektivtrafiken-i-skane\_2016-03-04\_slutversion
- bilaga-4-strakanalys-busstrafiken\_180712
- bilaga-5-bytespunkter-och-tillanglighetsanpassning
- bilaga-6-kommersiell-trafik
- bilaga-7-kommersiellt-erbjudande-skane-2019\_web
- bilaga-8-trafikavtal-skanetrafiken
- bilaga-9-trafik-i-region-skanes-regi

- bilaga-10-tagstrategiskt-underlag-rapport

# Investeringsplan

# 8

19RGK201



Regionstyrelsen

## Investeringsplan

### Ordförandes förslag till beslut

Regionstyrelsen godkänner investeringsplan för 2019 som omfattar investeringar om totalt 658 miljoner kronor

### Sammanfattning

Bedömningen är att investeringsplanen håller sig inom avsatt investeringsram för 2019. Planen omfattar investeringar om totalt 658 miljoner kronor. Flera större ny- och ombyggnads investeringar kommer färdigställas under året; habilitering, specialisttandvård och vuxenpsykiatri. Ombyggnation och renovering av samtliga vårdavdelningar Ljungby pågår. I planen ingår fler ombyggnationer för att förbättra patient- och personalmiljöer, samtliga inryms i den ekonomiska ramen. Inom utrustningsbudgeten inryms flera utrustningsbehov i hyrda lokaler, då främst inom Dockanhuset Växjö och i hyrda lokaler inom Ljungby centrum. Som tidigare år är behovet av medicintekniska investeringar stort och under 2019 kommer återanskaffningar prioriteras före nyinvesteringar. Ett antal omfattande IT-investeringar planeras under 2019. De intäktsfinansierade verksamheterna bedömer själva sitt investeringsbehov avseende inventarier och utrustning och finansierar själva sin avskrivningskostnad.

Den 15 januari 2019 gav regionstyrelsens arbetsutskott regiondirektören i uppdrag att utreda två alternativ för Centrallasarettet i Växjö, att vara kvar på området eller att bygga ett helt nytt sjukhus strax utanför stadskärnan. Beslut om inriktning förväntas av regionfullmäktige i april 2019 och beroende av beslutet kan denna investeringsplan 2019 vara i behov av justering.

Mikael Johansson (M)  
Regionstyrelsens ordförande

Martin Myrskog  
Regiondirektör

**Bilaga:** Beslutsunderlag för investeringsplan 2019

## Beslutsunderlag för investeringsplan 2019

### Investeringsram 2019-2021

Vid regionfullmäktiges beslut om budget 2019 med flerårsplan 2020-2021 (Dnr 18 RGK 1002) fastställdes investeringsramarna för 2019-2021 enligt nedan.

Investeringsram (mnkr)	Budget	Plan	Plan
	2019	2020	2021
Beslutade projekt i styrelse/fullmäktige	177	61	24
Planerade projekt för styrelsebeslut	225	393	425
Projekt för delegationsbeslut	64	5	3
Löpande årligen (fastighetsanslag)	60	60	60
Investering MT- och övrig utrustning, ny- och återanskaffning	80	80	80
Investering MT- och övrig utrustning, större objekt	20	20	20
Investering informationsteknik	39	44	45
Investering intäktsfinansierad verksamhet	30	30	30
Bredband	20	40	0
<b>Totalt</b>	<b>715</b>	<b>733</b>	<b>687</b>

### Investeringsplan 2019

Bedömningen är att investeringsplanen håller sig inom avsatt investeringsram för 2019. Planen omfattar investeringar om totalt 658 mnkr. Flera större ny- och ombyggnads investeringar kommer färdigställas under året- habilitering, specialisttandvård och vuxenpsykiatri. Ombyggnation och renovering av samtliga vårdavdelningar Ljungby pågår. I planen ingår fler ombyggnationer för att förbättra patient och personalmiljöer, samtliga inryms i den ekonomiska ramen. Inom utrustningsbudgeten inryms flera utrustningsbehov i hyrda lokaler, då främst inom Dockanhuset Växjö och i hyrda lokaler inom Ljungby centrum. Som tidigare år är behovet av MT-investeringar stort och under 2019 kommer återanskaffningar prioriteras före nyinvesteringar. Ett antal omfattande IT-investeringar planeras under 2019. De intäktsfinansierade verksamheterna bedömer själva sitt investeringsbehov avseende inventarier och utrustning och finansierar själva sin avskrivningskostnad. För 2019 gäller det rättspsykiatriska regionkliniken, Vårdval Kronoberg, del av tandvårdscentrum, mikrobiologin, hudmottagningen samt hjälpmedelscentralen inom primärvårds- och rehabcentrum. I planen ingår också bredbandssatsningen.

Den 15 januari 2019 gav RSAU regiondirektören i uppdrag att utreda två alternativ för CLV, att vara kvar på området med omfattande ny- och ombyggnationer under överskådlig tid eller att lämna området för att bygga ett helt nytt sjukhus strax utanför stadskärnan. Beslut om inriktning förväntas av Regionfullmäktige i april 2019 och beroende av beslutet kan denna investeringsplan 2019 vara i behov av justering.

**Tabell: Planerade investeringar 2019, mnkr**

Typ av investering	Plan för investering	Justeringsbudget	Investeringsplan 2019
Fastighetsinvesteringar	428	-	428
Inventarier och utrustning i samband med fastighetsinvesteringar	23	-	23
Inventarier, MT- och övrig utrustning	100	12	112
Informationsteknik	40	8	48
Inventarier, utrustning och mindre fastighetsinvesteringar i intäktsfinansierad verksamhet	33	-	33
Konst	4	-	4
Bredband	20	-	20
Oförutsedda händelser	10	-	10
<b>Totalt</b>	<b>658</b>	<b>20</b>	<b>678</b>

## Fastighetsinvesteringar

Arbetet med att ta fram fastighetsutvecklingsplaner för våra ägda fastigheter påbörjades 2018 och är till stor del färdigställda för CLV och Sigfrid. Ljungby påbörjas och slutförs under året 2019.

En fastighetsutvecklingsplan ska förse beslutsfattare och verksamhet med en statusöverblick för fastigheterna samt en möjlig utvecklingsplan för de olika byggnaderna. Fastighetsutvecklingsplanen beskriver områdets möjligheter men även begränsningar och har ett strategiskt långsiktigt utvecklingsperspektiv på cirka 20 år. Planen beskriver bebyggelse, trafik- och teknikstruktur, logistik, omgivningarna, planförutsättningarna samt områdets del i staden. Fastighetsutvecklingsplanerna tillsammans med verksamheternas framtida behov utmynnar i fastighetsinvesteringar för respektive område.

Under året behöver olika utredningsinsatser påbörjas. Enligt tidigare planering finns exempel på utredningsbehov angivna för vårdcentralen Teleborg, vårdcentralen Kungshögen, tandvården Solrosen Ljungby, hjälpmedelscentralen, rättspsykiatri m.fl. Utredningen för hus L på CLV- området är klar för investeringsbeslut. Nedan följer en kortfattad redovisning av fastighetsinvesteringar som planeras att genomföras under 2019 per område.

## Sigfridsområdet

Vuxenpsykiatriens nya lokaler beslutades i regionfullmäktige juni 2016 (Dnr 15RK1450). Byggnationen följer helt enligt plan och lokalerna är färdigställda i december 2019, med en inflytt av verksamheten i början av året 2020.

Habiliteringens nya lokaler beslutades i regionfullmäktige juni 2016 (Dnr16RK493). Byggnaden följer helt enligt plan och är färdigställd april 2019.

En utredning av Region Kronobergs hjälpmedelscentral behöver återupptas för placering i hus E 56 där även en möjlighet för en logistikcentral för området vore lämpligt.

### **Lasarettet Ljungby**

Investeringsbeslut (Dnr 16RK2234) för ombyggnad av samtliga fyra vårdavdelningar pågår enligt plan. En provisorisk vårdavdelning har upprättats för att lösa vårdplatsbehovet under byggtiden. Ombyggnationen sker etappvis under flera år. Beräknat färdigställande år 2021.

I november 2018 togs investeringsbeslut (17RK929) om en omfattande om- och tillbyggnation av Ljungby lasarett skall uppföras för akutmottagning, jourläkarcentral och ambulans, operationsavdelning, röntgenverksamheten samt sterilteknisk verksamhet. Även markarbeten kommer ske in anslutning till byggnaden.

### **Centrallasarettet Växjö**

Nya lokaler för specialisttandvården byggs om enligt beslut i regionstyrelsen (Dnr 17RK699). Klart för inflyttning våren 2019.

Förstudie och utredning för nybyggnad av hus L är klart för investeringsbeslut. Verksamheter som bland annat kommer att inrymma i hus L är neonatalavdelning, förlossning, onkologisk verksamhet, patologi, samlad barnverksamhet och röntgen/fys-lab. Eftersom en parallell förstudie pågår för CLV har arbetet tillfälligt avstannat i väntan på beslut.

### **Övriga beslutade fastighetsinvesteringar för genomförande 2019**

- Ambulansgarage LL
- Påbyggnad av hus G CLV
- Öronmottagningen LL
- Förbättrade lokaler för hjärtmottagningen, CLV
- Norra Entrén CLV

### **Tekniska reinvesteringar i fastigheter**

Avser utbyte av fastighetstekniska installationer/komponenter.

- Byte kökskyla hus K, CLV
- Utbyte ventilationsaggregat vid flera byggnader
- Passersystem
- Styrsystem

**Tabell: Fastighetsinvesteringar 2019, mnkr**

Fastighetsinvesteringar	Investeringsplan 2019
<b>Beslutade av regionstyrelsen</b>	
Nybyggnad av vuxenpsykiatri, Sigfridsområdet	95
Tillbyggnad för habilitering, Sigfridsområdet	30
Ombyggnad av vårdavdelning, LL	24
Ombyggnad aspecialisttandvård, CLV	8
Till- och ombyggnad hur M och D, LL	26
<b>Summa</b>	<b>183</b>
<b>Övriga beslutade fastighetsinvesteringar</b>	
Nytt ambulansgarage	12
Passersystem	10
Påbyggnad hus G, CLV	12
ÖNH, LL	14
Fläktrum hus 1A, LL	5
Kökskyla, CLV	3
Styrsystem	7
Norra entrén, CLV	6
<b>Summa</b>	<b>69</b>
<b>Löpande årligen</b>	
Tekniska reinvesteringar i fastigheter	35
Mindre ombyggnationer samt verksamhetsinvesteringar	25
<b>Summa</b>	<b>60</b>
<b>Utredningar inför nya investeringsbeslut</b>	
Förstudie nytt sjukhus Växjö	1
L-huset, CLV	100
Utredning enligt senare beslut (exv VC Teleborg, VC Kungshögen, tandvård Solrosen, hjälpmedelcentral med logistikcentral, FoUU..)	15
<b>Summa</b>	<b>116</b>
<b>Totalt</b>	<b>428</b>

## Utrustning i samband med fastighetsinvesteringar

Avser kostnader bl.a. för nedanstående objekt.

- Vuxenpsykiatribyggnaden står klar december 2019 och till viss del kommer budget 2019 att belastas men störst utfall beräknas till första kvartalet 2020.
- Habiliteringen utfall andra kvartalet 2019.
- Specialisttandvården utfall andra kvartalet 2019.
- Vårdavdelning Ljungby, ett pågående projekt över flera års tid.

**Tabell: Inventarier och utrustning i samband med fastighetsinvesteringar 2019, mnkr**

Inventarier och utrustning i samband med fastighetsinvesteringar	Investeringsplan 2019
Inventarier och utrustning	23
<b>Totalt</b>	<b>23</b>

## Inventarier, MT- och övrig utrustning

Behovet av MT-investeringar är stort och utrustningsparken är gammal, vilket innebär att återanskaffningar behöver prioriteras före nyinvesteringar. En återinvesteringsplan är påbörjad och ska under året förankras ytterligare i verksamheterna och utvecklas vidare. Återinvesteringsplanen sträcker sig över flera år och omfattar utrustning av ett värde omkring 600 mnkr.

Inför 2019 planeras ett antal investeringar vilka alla har gemensamt att stödja verksamhetsutvecklingen för region Kronoberg. Bland dessa kan nämnas;

- Ambulanser enligt flerårig återanskaffningsplan
- Kombinationslab och akutlab till röntgen
- Infusionspumpar till sjukhusvården
- Hjärtstartare
- Autoklaver till steriltekniska enheten
- Endoskopiskt ultraljud (EUS)
- Kuvöser till neonatal
- Magnetrontgenkamera till röntgen
- Utrustning och inventarier i hyrda lokaler, ex. barn- och ungdomspsykiatri i Dockanhuset, mödravårdsmottagning Ljungby
- Införande av reserv-el planeras på Vårdcentralerna i Alvesta, Markaryd, Tingsryd och Växjö (Skärvet och Centrum) i enlighet med beslut i RS (Dnr 17RK865). Kostnaderna kommer till största del belasta utrustningsbudgeten under 2019.

Under 2018 tillstyrktes flera objekt som inte hunnits upphandlas och levereras under året. Levarans sker under 2019. Det här justeras i planen med 12 mnkr.

**Tabell: Inventarier, MT- och övrig utrustning 2019, mnkr**

Inventarier, MT- och övrig utrustning	Investeringsplan 2019
Inventarier, medicinteknik och övrig utrustning	100
Inventarier, medicinteknik och övrig utrustning beslutad 2018 men med leverans 2019	12
<b>Totalt</b>	<b>112</b>

## IT-investeringar

Under 2018 har planerade IT-investeringar i stort sett genomförts. Ett fåtal investeringar pågår fortfarande och slutförs under 2019. Dessa investeringar omfattar totalt 8 miljoner kronor och avser införande av nytt resesystem.

Planen för 2019 års IT-investeringar uppgår till 39 miljoner kronor. Tillsammans med kvarvarande investeringar avseende resesystem på 8 miljoner och tillägg för införande av beslutsstöds- och planeringssystem på 1

miljoner kronor uppgår IT-investeringarna totalt till 48 miljoner kronor 2019, se tabellen nedan.

Utöver ovanstående, planeras investeringar på upp till 1 miljoner kronor för IT-program och IT-utrustning kopplade till IT-arbetsplatser inom regionen och tillhörande budget för detta, se tabellen nedan.

### **IT-infrastruktur**

Avser uppgraderingar och återinvesteringar inom regionens IT-infrastruktur. Följande större insatser planeras under 2019:

- Backup – Uppgradering av regionens backupplattform
- Kommunikation – Införande av nytt patientkommunikationssystem
- Kollaboration – Uppgradering av regionens epostsystem (Exchange) och konferenssystem (Skype)
- Server – Uppgradering av plattform för virtuella servrar
- Telefoni – Införande av nytt leveransavtal

### **IT-system**

Avser införanden och uppgraderingar av IT-system. Följande större insatser planeras under 2019:

- Medicinsk service – Stöd för nytt HPV-flöde
- Medicinsk teknik – Uppgradering regionens PACS-system för diagnostik och lagring av röntgenbilder
- Trafik – Fortsatt införande av ett nytt resesystem
- Uppföljning – införande av besluts- och uppföljningssystem
- Vårdinformation – Cosmic Nova breddinförande. Skapar möjlighet till mobila arbetssätt via surfplattor och digitala översiktsskärmar.
- Vårdinformation – Cosmic Link i ny version med stöd för processer och rutiner vad det gäller samordning mellan aktörer som tillhandahåller hälso- och sjukvård samt socialtjänst för att säkerställa en oavbruten vårdkedja.
- Vårdinformation – Cosmic Läkemedel med Dos-integration ger möjlighet att visa och jämföra dosföreskrivningar
- Vårdinformation – Publicering av erhållna vaccinationer till Nationella tjänster såsom NPÖ och Journalen
- Vårdinformation – Publicering av ordinerade läkemedel till Nationella tjänster såsom NPÖ och Journalen

### **IT-arbetsplats**

Avser införanden och uppgraderingar av IT-arbetsplats. Följande större insatser planeras under 2019:

- Breddinförande av Windows 10 för bärbara och stationära datorer
- Införande av IT-arbetsplats med mobila enheter i form av mobiltelefon och surfplatta

**Tabell: Informationsteknik 2019, mnkr**

Informationsteknik	Investeringsplan 2019
IT-infrastruktur	17
IT-system	20
Övrigt	2
IT-arbetsplats	1
Informationsteknik beslutad 2018 men med leverans 2019	8
<b>Totalt</b>	<b>48</b>

## Inventarier, utrustning och mindre fastighetsinvesteringar i intäktsfinansierad verksamhet

Planerade investeringar i inventarier, utrustning och mindre verksamhetsanpassningar är för de intäktsfinansierade verksamheterna 2019 är 33 mnkr.

**Tabell: Inventarier, utrustning och mindre fastighetsinvesteringar i intäktsfinansierad verksamhet 2019, mnkr**

Inventarier, utrustning och mindre fastighetsinvesteringar i intäktsfinansierad verksamhet	Investeringsplan 2019
Folk tandvård	9
Primärvård och rehab	13
Rättspsykiatriska regionkliniken	6
Klinisk mikrobiologi	5
<b>Totalt</b>	<b>33</b>

## Övriga investeringar

Investeringar av konst i samband med fastighetsinvesteringar uppskattas till 4 mnkr under 2019. Bredbandssatsningen är budgeterad till 20 mnkr. En post för oförutsett beskrivs i planen och ryms inom ram. Stor del av verksamhet är dygnet runt verksamhet och haveri av ex. utrustning kan få stora konsekvenser vilket gör att en post för oförutsedda händelser är angeläget.

**Tabell: Övriga investeringar 2019, mnkr**

Övriga investeringar	Investeringsplan 2019
Konst	4
Bredband	20
Oförutsedda händelser	10
<b>Totalt</b>	<b>34</b>



## § 37 Investeringsplan (19RGK201)

### Beslut

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår regionstyrelsen godkänna investeringsplan för 2019 som omfattar investeringar om totalt 658 miljoner kronor.

### Sammanfattning

Bedömningen är att investeringsplanen håller sig inom avsatt investeringsram för 2019. Planen omfattar investeringar om totalt 658 miljoner kronor. Flera större ny- och ombyggnads investeringar kommer färdigställas under året; habilitering, specialisttandvård och vuxenpsykiatri. Ombyggnation och renovering av samtliga vårdavdelningar Ljungby pågår. I planen ingår fler ombyggnationer för att förbättra patient- och personalmiljöer, samtliga inryms i den ekonomiska ramen. Inom utrustningsbudgeten inryms flera utrustningsbehov i hyrda lokaler, då främst inom Dockanhuset Växjö och i hyrda lokaler inom Ljungby centrum. Som tidigare år är behovet av medicintekniska investeringar stort och under 2019 kommer återanskaffningar prioriteras före nyinvesteringar. Ett antal omfattande IT-investeringar planeras under 2019. De intäktsfinansierade verksamheterna bedömer själva sitt investeringsbehov avseende inventarier och utrustning och finansierar själva sin avskrivningskostnad.

Den 15 januari 2019 gav regionstyrelsens arbetsutskott regiondirektören i uppdrag att utreda två alternativ för Centrallasarettet i Växjö, att vara kvar på området eller att bygga ett helt nytt sjukhus strax utanför stadskärnan. Beslut om inriktning förväntas av regionfullmäktige i april 2019 och beroende av beslutet kan denna investeringsplan 2019 vara i behov av justering.

### Yrkanden

- Melena Jönsson (SD) föreslår att regionstyrelsens arbetsutskott ska bifalla följande ändringsyrkande:

"Att anslaget för konst halveras från fyra till två miljoner."

- Henrietta Serrate (S) föreslår att regionstyrelsens arbetsutskott ska bifalla ordförandens förslag till beslut.

### Beslutsgång

Ordföranden frågar om regionstyrelsens arbetsutskott bifaller eller avslår Melena Jönssons (SD) ändringsyrkande. Han finner att arbetsutskottet avslår ändringsyrkandet. Det innebär att regionstyrelsens arbetsutskott beslutar enligt ordförandens förslag till beslut.

### Förslag till beslut

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår regionstyrelsen godkänna investeringsplan för 2019 som omfattar investeringar om totalt 658 miljoner kronor.

### **Beslutsunderlag**

- Förslag till beslut - Investeringsplan 2019
- Förslag till Investeringsplan 2019

Interkontrollplan för  
regionstyrelsen 2019 -  
fastställande

9

18RGK1225

## Regionstyrelsen

# Internkontrollplan för regionstyrelsen 2019

## Ordförandes förslag till beslut

Regionstyrelsen fastställer internkontrollplan för regionstyrelsen 2019.

## Sammanfattning

Regionstyrelsen ska enligt reglemente för intern kontroll och styrning inom Region Kronoberg årligen upprätta en internkontrollplan inom ramen för regionstyrelsens ansvarsområden.

Utifrån uppföljning av regionstyrelsens internkontrollplan 2018 har regiondirektörens ledningsgrupp genomfört en riskanalys (se bilaga) samt berett förslag till regionstyrelsens internkontrollplan 2019.

Övriga nämnder och styrelser ska enligt reglemente och regionstyrelsens anvisningar upprätta och fastställa internkontrollplaner för respektive ansvarsområden senast i december månad inför det år som internkontrollplanerna ska börja gälla.

Regionstyrelsen beslöt § 15/19 att fastställa internkontrollplan för regionstyrelsen 2019. Kompletteringar gjordes under styrelsesammanträdet avseende kontrollmoment i internkontrollplanen, varför ärendet lyfts för slutligt fastställande vid regionstyrelsens sammanträde den 19 februari 2019.

Mikael Johansson  
Regionstyrelsens ordförande

Martin Myrskog  
Regiondirektör

**Bilaga:** Internkontrollplan för regionstyrelsen 2019 daterad 2019-01-22

# Intern styrning och kontroll

---

## Anvisningar

Bilaga till "Intern styrning och kontroll – Reglemente och tillämpningsanvisningar"

## Innehåll

1	Inledning.....	3
1.1	Ansvar och uppgifter.....	3
1.2	Framtagande av internkontrollplan.....	3
1.3	Information – kommunikation.....	3
2	Redovisning och uppföljning av intern kontrollplan.....	4
3	Beskrivning av arbetsätt.....	4
3.1	Riskanalys.....	4
3.2	Plan för internkontroll.....	6
	Bilaga 1 Metod för genomförande av riskanalys.....	12
	Bilaga 2 Mall för internkontrollplan.....	15

# 1 Inledning

Internkontrollen handlar ytterst om att säkerställa att verksamheterna uppfyller de mål och de krav som ställs.

Följande utgångspunkter gäller för arbetet med intern kontroll inom Region Kronoberg:

- Intern kontroll är en naturlig del av hela styrningen och ledningen
- **Intern kontroll omfattar hela verksamheten/alla perspektiv**
- Intern kontroll är ett redskap för att ständigt förbättra verksamheten
- En god säkerhets- och kontrollkultur skapas genom en tydlig och aktiv ledning samt medvetna och delaktiga medarbetare

Intern och styrning och kontroll omfattar mål, strategier, styrning, uppföljning samt skydd av tillgångar. Inom dessa områden ska det finnas inbyggda kontroll- och uppföljningssystem. Genom att samordna detta utifrån de fyra perspektiven i balanserat styrkort – invånare, medarbetare, verksamhetsutveckling, ekonomi - kan effektivisering och säkerställande av hela styrprocessen uppnås.

I dessa anvisningar redogörs för hur arbetet med intern styrning och kontroll ska genomföras och följas upp. I *Intern styrning och kontroll - Reglemente och tillämpningsanvisningar*, beskrivs fördelning av ansvar och hur reglementet ska tillämpas.

## 1.1 Ansvar och uppgifter

*Regionstyrelsen, nämnderna, regionservice samt Grimslövs folkhögskola* ska årligen upprätta en intern kontrollplan (IK-plan).

*Direktör/motsvarande* utarbetar en IK-plan utifrån genomfört riskanalysarbete inom förvaltningen/motsvarande vilken tas upp i respektive nämnd/styrelse för beslut.

*Kansliavdelningen* är processägare för IK-planerna. Säkerhetsenheten inom kansliavdelningen ansvarar för framtagning av reglemente, anvisningar samt vara metodstöd åt verksamheterna vid framtagning av IK-planer.

## 1.2 Framtagande av internkontrollplan

I planen för intern kontroll redovisas de särskilda kontrollmoment som ska göras under året (inte att förväxla med alla de kontroller som utförs löpande i olika verksamhetsprocesser). Planen grundar sig på de mål, lagar och andra styrdokument som styr verksamheten och på genomförd riskanalys.

IK-planen ska innehålla:

- Kontrollmoment (det som ska kontrolleras)
- Riskbedömning utifrån genomförd riskanalys
- Metod för kontrollen (omfattningen på uppföljning – hur/när görs kontroll?)
- Ansvarig för att utföra kontrollen (den som ska utföra kontrollen)
- Till vem rapportering av genomförd kontroll ska ske och när

*Planen ska fokusera på områden där man bedömer att utökade kontroller behövs.*

## 1.3 Information – kommunikation

En väl fungerade kommunikation är grundläggande för att intern styrning och kontroll ska fungera.

- Mål och styrande dokument ska vara kända i organisationen och vara lätt tillgängliga.
- Information om avvikelser, brister, uppföljningar och förslag till förbättringar ska nå rätt instanser. Det ska vara lätt att anmäla fel, brister och förslag. Regiongemensamma systemet för avvikelserapportering ska användas.
- Informationskanaler ska vara kända och uppdaterade. Det ska vara lätt att söka kunskap.
- Arbetet med intern styrning och kontroll ska vara känt

## 2 Redovisning och uppföljning av intern kontrollplan

*Direktörerna/motsvarande* ansvarar för att följa upp interna kontrollplanen enligt dessa anvisningar samt att minst en gång om året skriftligt rapportera till aktuell nämnd/styrelse och ge en samlad bedömning.

Genom *revisorers* granskningar och revisionsrapporter får organisationen en extern uppföljning av hur verksamheten i stort fungerar. Den ska tas tillvara i det övergripande förbättringsarbetet kring intern styrning och kontroll.

Resultat av uppföljningen av kontrollmoment ska årligen i samband med årsredovisningen rapporteras av nämnd som redovisar till regionstyrelsen samt i regiondirektörens ledningsgrupp.

### Tidsplan:

- Kontrollmomenten i IK-planen följs upp i **oktober** och redovisas i respektive nämnd/styrelse,
- därefter redovisar förvaltningsdirektörerna/motsvarande resultatet i regiondirektörens ledningsgrupp för förankring och förslag på förbättringsarbete till kommande plan (som beslutas i december),
- nämnderna/styrelsen ska fastställa IK-planer för kommande verksamhetsår senast **15 december** (IK-planerna är en del av verksamhetsplanen)

### Tillsyn

*Varje nämnd/styrelse/Regionservice/Grimslövs folkhögskola* ska säkerställa att arbetet med den interna kontrollen inom den egna nämnden/styrelsen är tillräcklig och att verksamheten bedrivs på ett tillfredsställande sätt.

*Regionstyrelsen* ska följa upp att nämndernas/styrelsernas arbete med intern kontroll är tillräcklig och att verksamheten bedrivs på ett tillfredsställande sätt.

## 3 Beskrivning av arbetssätt

I planen för intern kontroll redovisas de särskilda kontrollmoment som ska göras under året (inte att förväxla med alla de kontroller som utförs löpande i olika verksamhetsprocesser). Planen grundar sig på de mål, lagar och andra styrdokument som styr verksamheten och på genomförd riskanalys.

I arbetet att ta fram IK-plan ska följande steg genomföras:

1. Genomför riskanalys enligt fastställd rutin i bilaga 1
2. Identifiera kontrollmoment
3. Identifiera kontrollmetod
4. Utse kontrollansvarig för respektive kontroll (uppföljning inkl. rapportering).

### 3.1 Riskanalys

Övergripande riskanalys ska göras varje år i anslutning till arbetet med att ta fram IK-planen.

Det är viktigt att riskanalysen inom internkontrollen görs ur ett helhetsperspektiv (hela verksamheten/alla perspektiv). Tänk på att integrera med andra etablerade riskområden ex. arbetsmiljölagen, säkerhet för personal och fastigheter, försäkringsrisker och katastrofberedskap för att få en helhetsbild av olika risker. Syftet med detta är se internkontrollen som ett redskap för att kunna göra avvägningar och vidta åtgärder för att ständigt förbättra verksamheten.

Många kontroller sker i det löpande arbetet, till exempel inom lönehantering, fakturering och utbetalning. Här gäller det att säkerställa att det är relevanta kontroller som utförs.

#### Identifiera risker

Gå igenom resultatet av befintliga kontroller och avvikelssystem med mera som underlag för att bedöma hot/risker och för att bedöma om befintliga kontroller är relevanta och effektiva.



Saknas kontroller eller förekommer onödiga kontroller?

För att identifiera risker/hot kan det vara en fördel att strukturera verksamheten för att fånga helheten. För att tänka igenom vilka olika risker som kan förekomma kan dessa delas in i strategiska risker, verksamhetsrisker, finansiella risker och legala risker. Om det finns dokumenterade underlag för riskanalysen (till exempel genomförda händelseanalyser inom liknande processer) kan dessa göras tillgängliga och användas i riskanalysarbetet. Pröva gärna att vända på resonemanget genom att fråga ”Vilka är våra kritiska framgångsfaktorer?”.

### **Värdera och prioritera risker – Riskbedömning**

När riskbedömning ska göras kan följande frågor hjälpa till:

- Vad kan hända? Beskriv det som skulle kunna inträffa.
- Vad blir konsekvenserna? Beskriv troliga konsekvenser om det skulle inträffa. Bedöm hur allvarlig konsekvensen blir.
- Hur sannolikt är det? Bedöm hur sannolikt det är att det inträffar

### **Identifiera bakomliggande orsaker**

För att kunna vidta åtgärder är det viktigt att kartlägga och förstå vad som orsakar risken. En fördjupad analys kan behöva göras. Besvara frågan om varför/vad som kan orsaka den oönskade händelsen.

### **Riskhantering – åtgärder**

Uppmärksammas risker som behöver åtgärdas ska dessa föras in i en åtgärdsplan. Ange vad som ska göras, vem som är ansvarig och tidsplan för arbetet. En genomförd åtgärd släcker en risk och förflyttar den från en icke acceptabel nivå till en acceptabel nivå. En risk kan hanteras antingen genom att minska sannolikheten för att den inträffar eller minska konsekvensen om den inträffar. Kan inget av detta göras kan risken ändå hanteras genom att öka beredskapen för att hantera dess konsekvenser.

Mall för riskanalys inom Region Kronoberg ska användas, se bilaga 1

### **Kontrollmiljö**

Att dokumentera sin kontrollmiljö är det första viktiga steget för att arbeta med intern kontroll. Med kontrollmiljö avses den verksamhet som kontrolleras och förutsättningarna för att kontrollera.

Här är exempel på frågor som kan ställas för att förstå verksamheten utifrån ett kontrollperspektiv:

- Vilka mål och uppdrag har verksamheten?
- I vilken miljö finns verksamheten (fysiskt, kulturellt, organisation, ansvarsfördelning/befogenheter, kompetens med mera)?
- Vilka lagar, författningar och regionövergripande styrdokument är de viktigaste för att styra verksamheten?
- Vilka beroenden finns till andra verksamheter?
- Vilka är de viktigaste verksamhetsegna rutiner, riktlinjer som finns?
- Vilka övriga, specifika, unika faktorer påverkar?
- Hur kan måluppfyllelsen mätas?

### 3.2 Plan för internkontroll

I planen för intern kontroll redovisas de särskilda kontrollmoment som ska göras under året (inte att förväxla med alla de kontroller som utförs löpande i olika verksamhetsprocesser). Planen grundar sig på de mål, lagar och andra styrdokument som styr verksamheten och på genomförd riskanalys.

Planen för interkontroll ska minst innehålla följande områden:

- Kontrollmoment (det som ska kontrolleras)
- Riskbedömning utifrån genomförd riskanalys (se bilaga 1 mall för metod för riskanalys)
- Metod för kontrollen.(omfattningen på uppföljning – hur/när görs kontroll?)
- Ansvarig för att utföra kontrollen (den som ska utföra kontrollen)
- Till vem rapportering av genomförd kontroll ska ske och när

Planen ska fokusera på områden där man bedömer att utökade kontroller behövs.

*Nytt från och med 2018 är att uppföljning av avvikelshantering ska vara ett kontrollmoment i samtliga IK-planer (åtgärd som framkommit efter genomförd revision av avvikelssystemet)*

Mall för interkontrollplan, se bilaga 2.

Område Huvudområde/ delområde/aktivitet		Risk Negativ händelse. Vad kan inträffa?		Konsekvens (1-4)	Sannolikhet (1-4)	Riskvärde	Bakomliggande orsaker	Konsekvens Möjlig effekt om risk aktualiseras?	Åtgärdsförslag Åtgärder för att reducera/eliminera risken.	Kommentar Tidsplan, ansvar etc.
Id	Beskrivning	Risk - id	Riskbeskrivning							
1	Vårdval Kronoberg		Att aktörer inom vårdvalet inte efterlever gällande lagar och föreskrifter.	3	3	9		Att aktören inte efterlever det medicinska kvalitetsperspek tivet.  Att aktören får ersättning för vård som inte utförs.		
2	Uppföljning och insyn av verksamhet som utförs av privata utförare		Att privata utförare inte efterlever gällande lagar och föreskrifter.	3	3	9				
3	Efterlevnad av GDPR		Personuppgifter har inte rätt skydd, dvs att personuppgifter läcker ut.	4	3	12		Invånarnas integritet äventyras.  Dataskyddsinsp ektionen kan utförda vite.	Introduktion av ny informations- säkerhetsstrateg påbörjas 1 jan	
4	Genomförande av		Våra mest	4	3	12		Invånarnas	Säkerställa att	

	GDPR-projektet		verksamhetskritiska system har inte rätt skydd					integritet äventyras Vi följer inte lagen	projektet genomförs enligt tidsplan	
5	Bisyssla		Säkerställa att riktlinjen för bisyssla följs	3	3	9	Medarbetare är skyldiga att på eget initiativ anmäla bisyssla till närmaste chef. Chef ska ta beslut om bisysslan är känd eller förbjuden.	Att medarbetares bisysslor bedöms olika om chefer inte gör samma bedömning av bisysslor		Revidering av riktlinjen för bisysslor
6	Löneskuld		Säkerställa att rutin för hantering av löneskuld följs	3	3	9	Den oönskade händelsen kan uppstå på grund av flera orsaker. Dels kan medarbetare eller chef missa att rapportera avvikelser i rätt tid och chef kan missa att godkänna/avslå ansökningar om avvikelser. Dels kan det uppstå handhavande-fel på löneavdelningen.	Har för mycket lön utbetalats ska arbetsgivaren återkräva den, vilket kan vara svårt om arbetstagaren slutat eller att det inte finns någon kommande inestående lön. Från 190101 inför skatteverket arbetsgivardeklaration på individnivå vilket medför att vi som	Att det ytterligare tydliggörs vem som gör vad i PA-systemet. Detta tydliggörs genom att dokumentet ”ansvar och roller” vad gäller rapportering och hantering i PA-portalen fastställs och att den görs tydlig för medarbetare och chefer.	Reviderad rutin för hantering av löneskuld utarbetas innan 181231

								arbetsgivare ska rapportera rätt skatteavdrag varje månad på anställda. Detta medför att felaktigt utbetalda löner blir svårare att hantera efter årsskiftet. Det ställer också större krav på att medarbetare och chefer gör rätt i lönehanteringen.		
7	Jämställda löner		Säkerställa rutiner för att Region Kronobergs arbetar med jämställda löner	3	3	9				
8	Lönekritierier för Region Kronoberg		Säkerställa att fastställda lönekriterier används vid lönesamtal med medarbetare	3	3	9				
9	Lön och arvoden		Bristande kontroller över arvoden och löner	3	3	9		Att felaktiga arvoden och löner betalas ut		
10	Efterlevnad av		Beslut fattas inte	3	3	9		Besluten gäller		

	reglementen och delegationsordningar		i laga ordning, vilket innebär att de inte träder i laga kraft					inte		
11	Verkställande av politiskt fattade beslut		Politiska beslut verkställs inte	3	3	9		Att politiska beslut inte expedieras, kommuniceras och följs upp	Säkerställa rutiner för att politiska beslut verkställs	
12	Efterlevnad LOU, LUF, LOL och LOF, samt att upphandlingsprocessen efterlevs.		Olagliga direktupphandlingar genomförs, avtal efterlevs inte	2	2	4		Upphandlingen får göras om		
13	Dokumenthantering inom Region Kronoberg		Styrande dokument går ej att finna i Platina	3	3	9				
14	Reservrutiner vid planerat eller akut driftavbrott		Verksamheter kan ej agera utifrån befintliga reservrutiner	4	3	12		Produktionsbortfall	Identifiera kritiska systemen samt framtagande av reservrutin för dessa system	El, telefoni, kritiska system
15	Avvikelsehantering		Rapporterande ärende analyseras inte och vidtagna åtgärder följs inte upp	3	4	12		Bristande säkerhetskultur och egenansvar	Återupprepning av ärende som innebär att det systematiska verksamhetsarbetet avstannar	Ökad kunskapsnivå från ledning till enskild medarbetare

16	Avsaknad av informations-säkerhetsklassning		Förlust och röjande av information	4	3	12		Ekonomisk skada Förtroendekris för Region Kronoberg	Framtagande av riktlinje för informations-säkerhetsklassning	
17	Ekonomistyrningsprinciper		Ramflyttar mellan nämnder före RF-beslut	2	3	6	Otydliga rutiner	Kommunallagen följs ej	Förtydliga riktlinjer och process	2019
18	Delegationsordning		Delegationsordningen och kommunallagen följs ej.	2	2	4	Okunskap om delegationsordning och rutiner	Ingå avtal som man ej har rätt att göra. Förtroendeskada		
19	Attester		Attestreglementet följs ej	2	3	6				
20	Finansförvaltning		EJ efterlevnad av finansreglementet	3	1	3				Kontroller sker av extern part
21	Statsbidrag		Felaktig periodisering eller ej rekvireras	2	3	6				
22	Ekonomisystem		Risk för ej rättvisande redovisning	3	3	9				
23	Rättvisande bild av Ekonomiska transaktioner		Särskild plan Redovisningsstöd för delmoment	2	2	4				

## **Bilaga 1 Metod för genomförande av riskanalys**



## Riskbedömning

Riskbedömning innebär uppskattning av sannolikhet och konsekvenser och sannolikhet/risk i processer, rutiner och system. I riskbedömning ska även beaktas hur riskerna ska elimineras/minskas.

**Konsekvens (allvarlighetsgrad):** De verksamhetsmässiga, ekonomiska, mänskliga, politiska, förtroendemässiga m.fl. konsekvenser som skulle uppstå om risken inträffar. Värderas i en 4-gradig skala.

Konsekvens	
4. Katastrofal	Så stor att fel inte får inträffa. Omfattande personskada eller dödsfall. Ekonomisk skada för > 20 Mkr
3. Betydande	Uppfattas som besvärande för intressenter och Region Kronoberg. Personska. Ekonomisk skada för 5-20 Mkr.
2. Måttlig	Uppfattas som liten av intressenter och Region Kronoberg. Obehag eller obetydlig skada. Ekonomisk skada för 0,5-5 Mkr.
1. Mindre	Är obetydlig för intressenter och Region Kronoberg. Ekonomisk skada för >0,5 Mkr

**Sannolikhet:** Sannolikheten för att risken ska inträffa. Värderas i en 4-gradig skala.

Sannolikhet	
4. Sannolik	Det är mycket troligt att fel kan uppstå. Kan inträffa dagligen.
3. Möjlig	Det finns en möjlig risk för att fel ska uppstå. Kan inträffa varje vecka.
2. Mindre sannolik	Risken är mycket liten för att fel ska uppstå. Kan inträffa varje månad.
1. Osannolik	Risken är praktiskt tagen obefintlig för att fel ska uppstå. Kan inträffa 1gång/år eller mer sällan.

**Riskvärde:** Sannolikhetsvärde och konsekvensvärde multiplicerat med varandra

Konsekvens				
4. Katastrofal	4	8	12	16
3. Betydande	3	6	9	12
2. Måttlig	2	4	6	8
1. Mindre	1	2	3	4
Sannolikhet	1 Osannolik	2 Mindre sannolik	3 Möjlig	4 Sannolikt

## Matris för riskbedömning

Riskvärde	Riskbedömning	Åtgärd/hantering
13-16	Direkt åtgärd krävs	Riskerna ska elimineras/minimeras och ska tas med i IK-planen
9-12	Reducera riskerna	Risken ska tas med i IK-plan. Eventuellt behövs också andra åtgärder för att eliminera/minska riskerna.
4-8	Håll under uppsikt	Rutinen/processen bör hållas under uppsikt
1-3	Inget agerande krävs	Riskerna är kända och accepteras

## Bilaga 2 Mall för internkontrollplan

Riskanalys och riskbedömning ligger till grund för identifieringen av de kontrollmoment som ska ingå i den interna kontrollplanen. Efter genomförd riskbedömning är det de risker med **riskvärde 9-16** som hanteras i IK-plan.

Mål, lagar och andra styrdokument som styr verksamheten och på genomförd riskanalys	Kontrollmoment (Utifrån risk/svarar på risk)	Riskbedömning (riskvärde 9-16 från riskanalysen)	Mätbar kontrollmetod (metod, omfattning och frekvens)	Kontrollansvarig samt till vem rapportering ska ske	Resultat uppföljning (Är kontrollmomentet uppfyllt, Ja/Nej)	Avvikelse (Fylls i vid Nej i Resultat uppföljning) Beskriv orsaken till att uppföljningen inte genomförts
1 Medborgare/patient						
Vårdval Kronoberg	Att aktörer inom vårdvalet inte efterlever gällande lagar och föreskrifter.	9	Stickprov fördjupade medicinska granskningar 1 ggr/år som redovisas till regionstyrelsen.	Hälso- och sjukvårdsdirektör rapporterar till regiondirektörens ledningsgrupp		
Uppföljning och insyn av verksamhet som utförs av privata utförare	Att privata utförare efterlever gällande lagar och föreskrifter.	9	Uppföljning av Region Kronobergs hel- och delägda bolag 1 ggr/år som redovisas till regionstyrelsen.	Kanslidirektör rapporterar till regiondirektörens ledningsgrupp		
Efterlevnad av GDPR	Säkerställa att personuppgifter har rätt skydd.	12	Uppföljning av antal registrerade personuppgiftsbehandlingar i DRAFT-IT 2 ggr/år.	Kanslidirektör rapporterar till regiondirektörens ledningsgrupp		
Genomförande av GDPR-projektet	Säkerställa att de 10 mest verksamhetskritiska har rätt skydd för	12	Uppföljning av fastställd projektplan. Kontroll vid varje styrgruppsmöte (1	Kanslidirektör rapporterar till regiondirektörens		

	personuppgifter.		ggr/månad)	ledningsgrupp		
<b>2 Medarbetare</b>						
Bisyssla	Säkerställa att riktlinjen för bisyssla följs	9	Stick-prov uppföljning av 10 chefers medarbetarsamtal 1 ggr/år.	HR-direktör rapporterar till regiondirektörens ledningsgrupp		
Löneskuld	Säkerställa att rutin för hantering av löneskuld följs	9	5 stickprov på uppkomna löneskulder	HR-direktör rapporterar till regiondirektörens ledningsgrupp		
Jämställda löner	Säkerställa att Region Kronoberg arbetar med jämställda löner utifrån diskrimineringslagen.	9	Uppföljning av föregående års handlingsplan för jämställda löner.	HR-direktör rapporterar till regiondirektörens ledningsgrupp		
Lönekriterier	Säkerställa att fastställda lönekriterier används vid lönesamtal med medarbetare.	9	Stickprov 10 chefer vid lönesamtal efter lönerevision i april.	HR-direktör rapporterar till regiondirektörens ledningsgrupp		
Lön och arvoden	Säkerställa rutinen för kontroller över arvoden och löner.	9	Stickprov kontroll löneutbetalning och arvoden.	HR-direktör rapporterar till regiondirektörens ledningsgrupp		
<b>3 Verksamhetsutveckling</b>						
Efterlevnad av delegationsordningar	Säkerställa att beslut fattas i enlighet med reglemente och delegationsordningar.	9	Stickprov på ärenden 2 ggr/år och per politiskt organ.	Kanslidirektör rapporterar till regiondirektörens ledningsgrupp		

Verkställande av politiskt fattade beslut	Säkerställa rutiner för verkställande av politiska beslut.	9	Uppföljning av regionfullmäktiges beslut kvartalsvis. Uppföljning av regionstyrelsens beslut kvartalsvis.	Kanslidirektör rapporterar till regiondirektörens ledningsgrupp		
Dokumenthantering inom Region Kronoberg	Säkerställa att ärenden och dokument klassificeras rätt i dokument och ärendehanteringssystemet.	9	Mätning i Platina 1 ggr/år.	Kanslidirektör rapporterar till regiondirektörens ledningsgrupp		
Reservrutiner vid planerat eller akut driftavbrott	Säkerställa att reservrutiner finns vid driftavbrott.	12	Stickprov 10 verksamheter.	IT-chef rapporterar till regiondirektörens ledningsgrupp		
Avvikelsehantering	Säkerställa att rapporterade ärenden analyseras och följs upp i Synergi.	12	Stickprov 10 ärenden/år i Synergi.	Säkerhetschef rapporterar till regiondirektörens ledningsgrupp		
Avsaknad av informations-säkerhetsklassning	Säkerställa att informationsklassning sker.	12	Stickprov informationsklassning av 5 IT-system.	Säkerhetschef rapporterar till regiondirektörens ledningsgrupp		
4 Ekonomi						
Ekonomisystem	Säkerställa rutiner för rättvisande redovisning.	9	Stickprov 2 ggr/år.	Ekonomidirektör rapporterar till regiondirektörens		

				<b>ledningsgrupp</b>		
--	--	--	--	----------------------	--	--

## § 38 Internkontrollplan för regionstyrelsen 2019 - fastställande (18RGK1225)

### Beslut

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår regionstyrelsen fastställa Internkontrollplan för regionstyrelsen 2019.

### Sammanfattning

Regionstyrelsen ska enligt reglemente för intern kontroll och styrning inom Region Kronoberg årligen upprätta en internkontrollplan inom ramen för regionstyrelsens ansvarsområden.

Utifrån uppföljning av regionstyrelsens internkontrollplan 2018 har regiondirektörens ledningsgrupp genomfört en riskanalys (se bilaga) samt berett förslag till regionstyrelsens internkontrollplan 2019.

Övriga nämnder och styrelser ska enligt reglemente och regionstyrelsens anvisningar upprätta och fastställa internkontrollplaner för respektive ansvarsområden senast i december månad inför det år som internkontrollplanerna ska börja gälla.

Regionstyrelsen beslöt § 15/19 att fastställa internkontrollplan för regionstyrelsen 2019. Kompletteringar gjordes under styrelsesammanträdet avseende kontrollmoment i internkontrollplanen, varför ärendet lyfts för slutligt fastställande vid regionstyrelsens sammanträde den 19 februari 2019.

---

Regionstyrelsens arbetsutskott för en diskussion angående risk- och sårbarhetsanalys gällande kontrollområdena Jämställda löner och Lönekriterier och beslutar att riskvärdet ska vara 9 för båda punkterna vilket innebär att dessa båda områden ingår i internkontrollplanen.

### Förslag till beslut

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår regionstyrelsen fastställa Interkontrollplan för regionstyrelsen 2019.

### Beslutsunderlag

- Förslag till beslut Internkontrollplan för regionstyrelsen 2019
- Internkontrollplan RS 2019 - fastställd

Glass Art Society 2020 –  
fortsatt arbetsprocess

10

18RGK466



## Regionstyrelsen

# Glass Art Society 2020 – fortsatt arbetsprocess

## Ordförandes förslag till beslut

Regionstyrelsen fattar följande inriktningsbeslut angående GAS 2020:

1. Uppdra åt regiondirektören att undersöka förutsättningar för att teckna ett samarbetsavtal med Region Kalmar län för ett delat huvudmannskap för GAS 2020.
2. Uppdra åt regiondirektören att bereda förslag till avsiktsförklaring med Region Kalmar län och Glass Art Society för senare beslut i regionstyrelsen.
3. Medel för ändamålet anslås av regionala utvecklingsnämnden i samband med fastställande av verksamhetsplan med driftsbudget 2019.

## Sammanfattning

Regionstyrelsen beslutade i mars 2018 att ta ansvar för att inleda ett förarbete inför en eventuell konferens i Glasriket 2020 och avsatte 830 000 kronor för ändamålet. Kulturparken Småland gavs i uppdrag att genomföra förarbetet. Arbetet pågår fortfarande med bland annat dialog med nyckelaktörer, budgetarbete och kontinuerliga kontakter med GAS-organisationen. Parallellt förs diskussioner mellan Region Kronoberg och Region Kalmar län om ett delat huvudmannskap i den kommande genomförandefasen. Inför ett kommande genomförande ska bland annat vissa överenskommelser göras angående ansvar, roller och åtaganden för konferensens huvudaktörer, vilket förutsätter inriktningsbeslut inför det fortsatta arbetet.

Mikael Johansson  
Regionstyrelsens ordförande

Martin Myrskog  
Regiondirektör

**Bilaga:** Beslutsunderlag

## Glass Art Society 2020 – fortsatt arbetsprocess

### Bakgrund

Organisationen Glass Art Society (GAS) har visat intresse för att, tillsammans med regionala medarrangörer, arrangera en internationell konferens på tema glas och konst i Glasriket i Kronobergs och Kalmar län. Efter ett första initiativ 2015, som inte resulterade i att konferensen genomfördes i Glasriket år 2018, har förnyade kontakter via det tidigare genomförda Glasrikeuppdraget visat på ett intresse för att förlägga konferensen till vår region 2020. Under 2017 ledde Linnéuniversitetet arbetsprocessen med förberedelser men valde under hösten samma år att lämna ledarskapet för detta förberedande arbete. Därefter beslutade Regionstyrelsen, i mars 2018, att ta ansvar för att inleda ett förarbete inför en eventuell konferens i Glasriket 2020 och avsatte 830 000 kronor för ändamålet.

Kulturparken Småland gavs uppdraget att genomföra förarbetet enligt följande:

- Driva processen. Dialog med GAS, nyckelaktörer lokalt, regionalt, nationellt.
- Utveckla koncept för konferensen. Förslag på program, organisation, logistik, lobbyarbete m.m.
- Plan för finansiering av genomförandefasen.
- Rapportera till regionstyrelsen.

### Förarbetet hittills

Förarbetet har bedrivits av en processledare på Kulturparken Småland som ansvarar för dess genomförande. En mindre arbetsgrupp fungerar som huvudsaklig genomförare av arbetsprocessen och därutöver finns en brett sammansatt intressentgrupp med representation från bland annat Region Kronoberg, Region Kalmar län, kommuner, Linnéuniversitetet, The Glass Factory, Designarkivet och glasnäringen.

Det arbete som har genomförts hittills har inneburit kontakt- och informationsarbete, såväl nationellt som regionalt, men även internationellt. Kulturparken och Region Kronoberg har haft regelbundna lägesavstämningar under arbetets gång och regionstyrelsen har vid två tillfällen, i september 2018 och januari 2019, informerats om genomfört arbete och planeringen framåt. Man har haft kontinuerliga kontakter med GAS-organisationen i USA och genomfört ett besök på 2018 års GAS-konferens som hölls i Venedig. Även workshops med nationella aktörer inom konst och design har genomförts, som en del i arbetet med konferensens tematiska inriktning. Kontinuerligt har man arbetat med finansieringsfrågan och genomfört möten med bland annat nationella myndigheter, stiftelser och med berörda kommuner för att diskutera finansieringsförutsättningar.

Vecka 3, 14-18 januari, 2019 genomförde representanter för GAS-organisationen ett besök i regionen. Programmet för dessa dagar inkluderade bland annat information om förutsättningarna för ett genomförande av konferensen i Glasriket, besök på flera av de platser som kommer att inkluderas i konferensprogrammet samt möten med företrädare för organisationer som kommer att vara involverade i konferensens genomförande.

En preliminär budget har tagits fram, som bygger på erfarenheter från tidigare konferenser. Budgeten uppgår till cirka 4,8 miljoner exklusive förberedande arbete under 2018. Förfrågan om medfinansiering har gått ut till kommunerna och beslut har i nuläget tagits av Emmaboda och Lessebo. Projektledningen arbetar parallellt med förfrågningar och diskussioner med skilda myndigheter, bland annat Tillväxtverket och Kulturrådet, och där förväntas beslut senare i vår. En viss del av finansieringen (cirka hälften) beräknas ske via deltagaravgifter.

### **Fortsatt arbete**

Planeringen av konferensen bygger på ett antal noder i Glasriket och de två större anslutande orterna Kalmar och Växjö. Det fortsatta arbetet och genomförandet av konferensen bygger således på en bred samverkan över läns-, kommun- och organisationsgränser. Inför den kommande genomförandefasen har Region Kronoberg och Region Kalmar län diskuterat ett delat ägarskap av konferensen och ett operativt planerings- och genomförandearbete av organisationer med specifik evenemangskompetens. Med ägarskapet följer också ansvar för en del av medfinansieringen av evenemanget som kan komma att uppgå till mellan 500 000 och 600 000 kronor per part. För ett samlat genomförande med likvärdigt ansvar för båda parter bör ett samarbetsavtal skrivas mellan Region Kronoberg och Region Kalmar län.

Kulturparken Småland avslutar uppdraget i maj 2019, vilket innebär att bland annat koncept för konferensen, programupplägg, organisation och logistiklösningar bör finnas. Dessutom bör en kostnads- och finansieringsbudget med finansieringslösningar kunna presenteras. Under våren sker dock en del aktiviteter parallellt med detta som förutsätter beslut, ställningstaganden och överenskommelser från Region Kronobergs (och Region Kalmar läns) sida.

GAS har efter besöket i Glasriket vecka 3 överlämnat en skiss på en konferensstruktur som bygger på Kosta som centrum för konferensen och med Boda och Pukeberg som platser med fokus under konferensen. Aktiviteter förväntas även genomföras i Växjö och Kalmar, där också merparten av hotellövernattningarna kommer att ske.

Styrelsen för GAS har vid sitt senaste styrelsemöte under vecka 5 diskuterat 2020 års konferens och har för avsikt att göra en avsiktsförklaring (Memorandum of Understanding) gemensamt med de båda tänkta huvudmännen. Senare under våren bör undertecknande av ett kontrakt om de slutliga villkoren och förutsättningarna utformas och undertecknas.

Ansvar för genomförandet av evenemanget – konferensprogram, eventuellt medföljandeprogram, logistikplanering, och praktiskt genomförande under själva konferensen – bör läggas på organisationer med kompetens kring större evenemang av denna karaktär. Utgångspunkten kan även här vara ett delat ansvar med lämplig arbets- och ansvarsfördelning mellan aktörer i båda länen.

GAS 2020 är ett mycket stort event som förväntas få starkt genomslag i Glasriket och i regionerna och kan därmed utgöra en start på ett gemensamt arbete med syfte att långsiktigt bidra till utvecklingen i regionen. Konferensen kan generera nya idéer, nya kontaktytor och nya samarbetskonstellationer som är värdefulla att ta tillvara och utveckla i ett fortsatt utvecklingsarbete. Redan under planeringen av evenemanget bör insatser göras för att involvera relevanta intressenter och skapa metoder för samverkan kring kontinuerligt utvecklingsarbete som fungerar långsiktigt.

### **Diskussion och samlad bedömning**

Det förberedande arbetet har hittills genomförts i stort enligt plan och har etablerat kontakter och genererat aktiviteter med GAS-organisationen som gör att, trots att inget formellt beslut ännu tagits av GAS:s styrelse, det mesta tyder på att 2020 års GAS-konferens ska genomföras i Glasriket. Arbetet fortsätter således med denna utgångspunkt.

Flera relevanta aktörer har hittills involverats i arbetet och har på olika sätt anmält sitt intresse för att medverka, både i planering och genomförande. I samband med det besök i Kronoberg/Kalmar län som GAS:s styrelse genomförde i januari 2019 aktualiserades frågan om huvudmannskapet för konferensen och dess genomförande. Utifrån de diskussioner som förts mellan regionerna, och det intresse för medverkan som finns från Region Kalmar län, har en lösning diskuterats som innebär ett delat huvudmannskap mellan Region Kronoberg och Region Kalmar län. En sådan lösning förutsätter dels ett samverkansavtal mellan de båda parterna, dels gemensam avsiktsförklaring och slutligt kontrakt med GAS-organisationen.

Redan i samband med att förarbetet initierades genom regionstyrelsens beslut i mars 2018 diskuterades ansvaret för evenemangets operativa genomförande, vid ett eventuellt positivt beslut av GAS. Utgångspunkten har varit att planeringen av ett evenemang av denna storlek innebär många parallella insatser under en begränsad tid och att arbetet kräver kompetens som ligger utanför såväl regionernas som Kulturparken Smålands kompetensområden. Ansvaret för genomförandet av evenemanget – konferensprogram, eventuellt medföljandeprogram, logistikplanering, och praktiskt genomförande under själva konferensen – bör därför läggas på organisationer med kompetens kring större evenemang av denna karaktär. Utgångspunkten bör även här vara ett delat ansvar med lämplig arbets- och ansvarsfördelning mellan aktörer i båda regionerna.

GAS 2020-konferensen ger möjligheter för berörda intressenter i de båda länen att kraftsamla kring en prioriterad fråga och att, med konferensen som utgångspunkt, skapa nya samverkansformer för ett långsiktigt utvecklingsarbete till gagn för både Glasriket och besöksnäringen i stort. Liknande insatser som genomförts tidigare har visat att ett evenemang av denna storlek och dignitet kan ge tillkommande effekter långt utanför räckvidden för själva aktiviteten. Ett sådant arbete bör genomföras parallellt med förberedelserna inför själva evenemanget för att effekterna av konferensen ska kunna utnyttjas fullt ut. Finansieringen av detta arbete ligger utanför den budget som avser evenemanget i sig, och bör diskuteras med relevanta parter under 2019.

## § 39      **Glass Art Society 2020 – fortsatt arbetsprocess (18RGK466)**

### **Beslut**

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår regionstyrelsen fatta följande inriktningsbeslut angående GAS 2020:

1. Uppdra åt regiondirektören att undersöka förutsättningar för att teckna ett samarbetsavtal med Region Kalmar län för ett delat huvudmannaskap för GAS 2020.
2. Uppdra åt regiondirektören att bereda förslag till avsiktsförklaring med Region Kalmar län och Glass Art Society för senare beslut i regionstyrelsen.
3. Medel för ändamålet anslås av regionala utvecklingsnämnden i samband med fastställande av verksamhetsplan med driftsbudget 2019.

### **Sammanfattning**

Regionstyrelsen beslutade i mars 2018 att ta ansvar för att inleda ett förarbete inför en eventuell konferens i Glasriket 2020 och avsatte 830 000 kronor för ändamålet. Kulturparken Småland gavs i uppdrag att genomföra förarbetet. Arbetet pågår fortfarande med bland annat dialog med nyckelaktörer, budgetarbete och kontinuerliga kontakter med GAS-organisationen. Parallellt förs diskussioner mellan Region Kronoberg och Region Kalmar län om ett delat huvudmannaskap i den kommande genomförandefasen. Inför ett kommande genomförande ska bland annat vissa överenskommelser göras angående ansvar, roller och åtaganden för konferensens huvudaktörer, vilket förutsätter inriktningsbeslut inför det fortsatta arbetet.

### **Förslag till beslut**

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår regionstyrelsen fatta följande inriktningsbeslut angående GAS 2020:

1. Uppdra åt regiondirektören att undersöka förutsättningar för att teckna ett samarbetsavtal med Region Kalmar län för ett delat huvudmannaskap för GAS 2020.
2. Uppdra åt regiondirektören att bereda förslag till avsiktsförklaring med Region Kalmar län och Glass Art Society för senare beslut i regionstyrelsen.
3. Medel för ändamålet anslås av regionala utvecklingsnämnden i samband med fastställande av verksamhetsplan med driftsbudget 2019.

### **Beslutsunderlag**

- Förslag till beslut - GAS 2020 fortsatt arbetsprocess
- Beslutsunderlag GAS 2020



Val av observatör i styrelsen  
för Sven och Ann Margret  
Ljungbergs stiftelse 2019-  
2022

11

18RGK840

## § 40 Val av observatör i styrelsen för Sven och Ann Margret Ljungbergs Stiftelse 2019-2022 (18RGK840)

### **Beslut**

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår regionstyrelsen utse Gunnar Nordmark (L) till observatör i styrelsen för Sven och Ann Margret Ljungbergs Stiftelse.

### **Förslag till beslut**

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår regionstyrelsen utse Gunnar Nordmark (L) till observatör i styrelsen för Sven och Ann Margret Ljungbergs Stiftelse.



Val av revisor samt  
ersättare för granskning av  
Filmregion Sydosts  
räkenskaper och förvaltning  
avseende 2019-2022

12

18RGK840

**§ 41 Val av revisor för granskning av  
Filmregion Sydosts räkenskaper och  
förvaltning avseende 2019-2022  
(18RGK840)**

**Beslut**

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår regionstyrelsen utse Jan Sahlin (M) till revisor och Romeo Pettersson (SD) till ersättare för granskning av Filmregion Sydosts räkenskaper och förvaltning.

**Förslag till beslut**

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår regionstyrelsen utse Jan Sahlin (M) till revisor och Romeo Pettersson (SD) till ersättare för granskning av Filmregion Sydosts räkenskaper och förvaltning.

Nominering av revisor för  
granskning av  
Regionsamverkan  
Sydsveriges räkenskaper  
och förvaltning avseende  
2019-2022

13

18RGK840

## § 42 **Nominering av revisor för granskning av Regionsamverkan Sydsveriges räkenskaper och förvaltning avseende 2019-2022 (18RGK840)**

### **Beslut**

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår regionstyrelsen nominera Peter Löfström (M) till revisor för granskning av Regionsamverkan Sydsveriges räkenskaper och förvaltning.

### **Förslag till beslut**

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår regionstyrelsen nominera Peter Löfström (M) till revisor för granskning av Regionsamverkan Sydsveriges räkenskaper och förvaltning.

Val av ledamot samt  
ersättare till Nordsjöns  
subkommitté 2019-2022

14

18RGK840

## § 43 Val av ledamot samt ersättare i subkommittén för Nordsjöprogrammet 2019-2022 (18RGK840)

### Sammanfattning

Förslag till namn lämnas vid regionstyrelsens sammanträde den 19 februari.

### Förslag till beslut

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår regionstyrelsen utse NN (X) till ledamot samt NN (X) till ersättare i subkommittén för Nordsjöprogrammet.

Val av ersättare i Södra  
Östersjöprogrammet 2019-  
2022

15

18RGK840

## § 44 Val av ersättare i Södra Östersjöprogrammet 2019-2022 (18RGK840)

### **Beslut**

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår regionstyrelsen utse Robert Olesen (S) till ersättare i Södra Östersjöprogrammet.

### **Förslag till beslut**

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår regionstyrelsen utse Robert Olesen (S) till ersättare i Södra Östersjöprogrammet.



**Borgensförbindelse AB**  
**Transitio för**  
**fordonsfinansiering av EMU**  
**fordon**

**17**

**19RGK137**

## Regionfullmäktige

# Borgensförbindelse AB Transitio för fordonsfinansiering av EMU fordon

## Ordförandes förslag till beslut

Regionfullmäktige beslutar att:

1. Ingå borgen så som för egen skuld (proprieborgen) för upphandlad finansiering upp till 770 miljoner kronor avseende spårfordon, högvärdeskomponenter och strategisk utrustning, samt uppdra åt regionstyrelsens ordförande och regiondirektören att teckna borgensförbindelse.
2. Godkänna att AB Transitio avropar 7 stycken regionalstågsfordon med tillhörande högvärdeskomponenter, strategisk utrustning samt upphandlar finansiering för detta.
3. Ingå uppdragsavtal med AB Transitio för avrop av anskaffning av regionalstågsfordon, högvärdeskomponenter och strategisk utrustning samt uppdra åt regionstyrelsens ordförande och regiondirektören att teckna uppdragsavtal.
4. Ingå hyresavtal med AB Transitio för anskaffade regionalstågsfordon samt ge regionstyrelsens ordförande och regiondirektören i uppdrag att teckna hyresavtal.
5. Finansiering fastställs i samband med budget 2020-2022, samt i kommande budgetprocesser.

## Sammanfattning

Region Jönköpings län, Region Blekinge, Region Halland, Region Kronoberg samt Region Kalmar har tidigare träffat en principöverenskommelse kring anskaffning av nya tågfordon för Krösatågen och Kustpilen. Inför genomförandet via AB Transitio ska beslut fattas om uppdrag att genomföra anskaffningen samt om borgensåtagande rörande AB Transitios finansiering av tågen.

De nya regionalstågsfordonen kommer att medföra en ökad kostnad hyreskostnad. Idag har Region Kronoberg tre Krösatåg via Transitio. På norra sträckan tillhandahåller Jönköpings Länstrafik tåg åt oss idag och på södra sträckan tillhandahåller Skånetrafiken med fordon.

Region Kronoberg räknar med att finansiera 7 nya fordon. Merkostnaden per fordon bedöms till 2,1 MSEK. Det ger en total merkostnad på 14,7 MSEK. Utbytet av tåg kommer ske stegvis från 2022-2023. Bedömningen är att 1 tåg byts under 2022 och 6 under 2023.

Projektorganisationen för TAKK beräknas totalt för Region Kronobergs del kosta 4,2 MKR, varav 1,2 MKR är kostnadsförda under 2018. 2,5 MSEK beräknas belasta 2019 samt 0,5 MSEK 2020.

För de 3 tåg Region Kronoberg har finns ett restvärde som kommer medföra en kostnad på 6,3 MSEK varav 4,2 MSEK belastar 2024 och 2,1 MSEK belastar 2025. Försäljning av tågen kommer ske så snart det är möjligt.

Mikael Johansson (M)  
Regionstyrelsens ordförande

Martin Myrskog  
Regiondirektör

**Bilaga:** Borgensförbindelse AB Transitio för fordonsfinansiering av EMU fordon

## Borgensförbindelse AB Transitio för fordonsfinansiering av EMU fordon

### Ärende

Region Jönköpings län, Region Blekinge, Region Halland, Region Kronoberg samt Region Kalmar har tidigare träffat en principöverenskommelse kring anskaffning av nya tågfordon för Krösatågen och Kustpilen. Regionstyrelsen fattade beslut att ingå denna överenskommelse under 2018.

Under 2018 har förberedelser för anskaffning av nya tågfordon genomförts genom att en projektorganisation bildats under ledning av AB Transitio med representation från ingående parter enligt ovan samt ett antal experter. I projektet, som benämns TAKK (Tåganskaffning Krösatågen och Kustpilen), ingår flera delar - finansiering, avropsupphandling samt leveransprojekt fordon. Tidplanen för avropsupphandlingen är att tilldelningsbeslut ska kunna tas februari 2020 och första leverans av fordon ska kunna ske vid årsskiftet 2022/2023.

För att AB Transitio ska kunna skicka ut förfrågningsunderlaget för konkurrensutsättning behöver bolaget ha bindande uppdragsavtal samt borgensåtagande för finansieringen. De i projektet ingående regionerna behöver utifrån tidplanen ta beslut om dessa i respektive regionfullmäktige senast under februari 2019.

För Region Kronoberg innebär det att avtalet med AB Transitio rörande avropsuppdraget kommer att omfatta 7 regionalstågsfordon samt uppdrag att upphandla extern finansiering avseende dessa fordon samt högvärdeskomponenter och strategisk utrustning upp till en ram om totalt 770 miljoner kronor. Avropsuppdraget och bekräftelse om borgensåtagande finns bilagt denna tjänsteskrivelse. Borgensförbindelsen kommer att tecknas på särskild blankett som tillhandahålls av AB Transitio. Nivån på borgensramen är framtagen utifrån AB Transitios bedömning av priser i befintliga ramavtal. Slutlig prisnivå och borgensåtagande är avhängigt utfallet i upphandlingen.

Region Kronoberg har idag 3 fordon som ska ersättas med nya fordon utöver dessa tar Regionen tillbaka trafik som idag trafikeras av Region Skåne och Region Jönköping åt Region Kronoberg. Totalt motsvarar detta 4 fordon inklusive ett tåg i reserv. Regionens behov är 7 fordon. De nya fordonen har mer platser än dagens tåg vilket gör att kostnaden per sittplats inte ökar så mycket.

### Genomförande

För att AB Transitio ska kunna skicka ut förfrågningsunderlaget för konkurrensutsättning behöver bolaget ha bindande uppdragsavtal samt borgensåtagande för finansieringen. De i projektet ingående regionerna behöver utifrån tidplanen ta beslut om dessa i respektive regionfullmäktige senast under februari 2019. För Region Kronoberg handlar det om 7 tåg a 105 MKR samt högvärdeskomponenter för 5 MKR per tåg. Totalt borgensram 770 MKR.

I uppdragsavtal med AB Transitio väljer Region Kronoberg att anskaffa och finansiera sig via Transitio. Efter genomförd upphandling ingår Region Kronoberg ett hyresavtal med Transitio gällande de inköpta regionalstågsfordon.

### **Ekonomiska effekter/konsekvenser av förslaget**

Region Kronoberg räknar med att finansiera 7 nya fordon. Merkostnaden per fordon bedöms till 2,1 MSEK. Det ger en total merkostnad på 14,7 MSEK. Utbytet av tåg kommer ske stegvis från 2022-2023. Bedömningen är att 1 tåg byts under 2022 och 6 under 2023.

Projektorganisationen för TAKK beräknas totalt för Region Kronobergs del kosta 4,2 MKR, varav 1,2 MKR är kostnadsförda under 2018. 2,5 MSEK beräknas belasta 2019 samt 0,5 MSEK 2020.

För de 3 tåg Region Kronoberg har finns ett restvärde som kommer medföra en kostnad på 6,3 MSEK varav 4,2 MSEK belastar 2024 och 2,1 MSEK belastar 2025. De 3 tågen kommer försöka att säljas så snart det är möjligt.

### **Förslag till beslut**

Regionfullmäktige beslutar att:

1. Ingå borgen så som för egen skuld (proprieborgen) för upphandlad finansiering upp till 770 miljoner kronor avseende spårfordon, högvärdeskomponenter och strategisk utrustning, samt uppdra åt regionstyrelsens ordförande och regiondirektören att teckna borgensförbindelse.
2. Godkänna att AB Transitio avropar 7 stycken regionalstågsfordon med tillhörande högvärdeskomponenter, strategisk utrustning samt upphandlar finansiering för detta.
3. Ingå uppdragsavtal med AB Transitio för avrop av anskaffning av regionalstågsfordon, högvärdeskomponenter och strategisk utrustning samt uppdra åt regionstyrelsens ordförande och regiondirektören att teckna uppdragsavtal.
4. Ingå hyresavtal med AB Transitio för anskaffade regionalstågsfordon samt ge regionstyrelsens ordförande och regiondirektören i uppdrag att teckna hyresavtal.
5. Finansiering fastställs i samband med budget 2020-2022, samt i kommande budgetprocesser.

## **Avtal om avrop/anskaffning och finansiering av spårfordon, högvärdeskomponenter samt strategisk utrustning för TAKK projektet.**

### **Parter:**

- (1) ----- ("**Avropande Aktieägare**");
- (2) ----- ("**Borgensman/män**")
- (3) AB Transitio, org.nr. 556033-1984 ("**Vagnbolaget**")

### **Förutsättning**

Avropande Aktieägare önskar hyra spårfordon, högvärdeskomponenter och strategisk utrustning (nedan gemensamt benämnda "**Avropade Spårfordon**"). Genom detta avtal uppdrar Avropande Aktieägare åt Vagnbolaget att genomföra en förnyad konkurrensutsättning i syfte att köpa Avropade Spårfordon för att hyra ut dem till Avropande Aktieägare, samt att upphandla extern finansiering av Avropade Spårfordon.

Avropande Aktieägare har, liksom ett antal av Vagnbolagets övriga aktieägare, uttryckt önskemål om att Vagnbolaget skall bistå Avropande Aktieägare med att anskaffa och finansiera Avropade Spårfordon.

Samtliga aktieägare som i detta projekt uppdrar åt Vagnbolaget att anskaffa och finansiera Avropade Spårfordon benämns nedan gemensamt "**De Avropande Aktieägarna**".

I syfte att uppdra åt Vagnbolaget att genomföra avrop/anskaffning av Avropade Spårfordon ingår De Avropande Aktieägarna och Vagnbolaget detta avtal. Avrop/anskaffning ska ske genom förnyad konkurrensutsättning enligt de ramavtal som upphandlats av Vagnbolaget samt enligt kravspecifikation framtagen av Vagnbolaget i samverkan med Avropande Aktieägare i det så kallade TAKK-projektet.

Vagnbolaget utgör avtalspart med vald fordonsleverantör och är ansvarig för anskaffningsprojektet.

För anskaffning av Avropade Spårfordon har en styrgrupp bildats av Vagnbolaget och representanter för de Avropande Aktieägarna där projektets framdrift löpande redovisas. De Avropande Aktieägarna delegerar härigenom till styrgruppen att fatta beslut i för projektet relevanta frågeställningar. För upphandling av extern finansiering av Avropade Spårfordon ska en projektgrupp bildas av Vagnbolaget och De Avropande Aktieägarnas och/eller Borgensmännens ekonomi-/finanschefer där projektets framdrift löpande redovisas.

## Villkor

Ett avtal mellan aktieägarna i Vagnbolaget ingicks den 11 oktober 2012 ("**Aktieägaravtalet**"). Syftet med Aktieägaravtalet är, bland annat, att reglera frågor rörande aktieägarnas ägande av aktier i Vagnbolaget och utnyttjandet av Vagnbolagets resurser. Avropande Aktieägare bekräftar nedanstående punkter:

- A.** Avropande Aktieägare är aktieägare i Vagnbolaget och kan därmed avropa/anskaffa Avropade Spårfordon, det vill säga spårfordon, högvärdeskomponenter och strategisk utrustning, på det sätt som anges i Aktieägaravtalet punkt 8.1 med innebörden att Avropande Aktieägaren tar det fulla ekonomiska ansvaret för Avropade Spårfordon, däribland ansvaret för hyresgaranti och restvärdesrisken.
- B.** Avropade Spårfordon ställs till respektive Avropande Aktieägares förfogande genom ett hyresavtal med Vagnbolaget och i enlighet med villkoren i Aktieägaravtalet, däribland punkt 5.2 i Aktieägaravtalet. Genom hyresavtalet överförs alla förmåner och risker som är förknippade med ägandet av Avropade Spårfordon till Avropande Aktieägaren. Avropande Aktieägare kan därefter vidare uthyra Avropade Spårfordon i enlighet med villkoren i Aktieägaravtalet, däribland punkt 9 i Aktieägaravtalet.
- C.** Avropande Aktieägare är skyldig att ställa fullgod säkerhet, i första hand i form av proprieborgen, eller lämna villkorat aktieägartillskott som motsvarar Vagnbolagets totala kostnads- och förlustexponering avseende Avropade Spårfordon. För det fall Avropande Aktieägare är ett aktiebolag skall sådan säkerhet ställas av kommun, kommunalförbund eller landsting som äger aktiebolaget. För det fall Avropande Aktieägare är ett kommunalförbund eller ett regionförbund skall kommun och landsting som är medlemmar i förbundet ställa säkerhet enligt ovan om Vagnbolaget eller vald finansiär så kräver.
- D.** Om flera Avropande Aktieägare gemensamt avropar Avropade Spårfordon genom Vagnbolaget skall dessa Avropande Aktieägare, enligt punkt 8.2 i Aktieägaravtalet, ställa gemensam solidarisk säkerhet för Vagnbolagets totala kostnads- och förlustexponering avseende de Avropade Spårfordonen eller lämna villkorat aktieägartillskott som motsvarar Vagnbolagets totala kostnads- och förlustexponering avseende de Avropade Spårfordonen.
- E.** Den Avropande Aktieägare för vars räkning Vagnbolaget har avropat Avropade Spårfordon skall ersätta Vagnbolaget för samtliga kostnader vid införskaffandet av Avropade Spårfordon i enlighet med punkt 8.3 i Aktieägaravtalet. Vad avser Vagnbolagets upparbetade projektkostnader ska dessa regleras årsvis efter modell som särskilt överenskommes eller, vid avsaknad av sådan överenskommelse, vid anfordran.

För det fall händelse inträffar som medför att Vagnbolaget inte kan eller lämpligen inte bör avropa/anskaffa Avropade Spårfordon åtar sig Avropande Aktieägare att hålla Vagnbolaget skadeslöst. Vagnbolaget skall i en sådan situation inte ha något ansvar gentemot Avropande Aktieägare för eventuell skada.

## Avropsuppdrag och bekräftelse om borgensåtagande

Avropande Aktieägare ger härmed Vagnbolaget ett bindande uppdrag att enligt ovan genomföra en förnyad konkurrensutsättning i syfte att avropa/anskaffa \_\_\_\_ st. spårfordon (inklusive reservfordon) av typen biomodalmotorvagn och/ eller \_\_\_\_\_st. spårfordon (inklusive reservfordon) av typen elmotorvagn enligt kravspecifikation utarbetad i TAKK-projektet, samt erforderliga högvärdeskomponenter och strategisk utrustning.

Därutöver ger Avropande Aktieägare Vagnbolaget ett uppdrag att upphandla extern finansiering avseende spårfordon upp till en ram om totalt \_\_\_\_\_ MSEK för \_\_\_ stycken spårfordon, samt högvärdeskomponenter och strategisk utrustning upp till en ram om totalt \_\_\_ MSEK för \_\_\_ stycken spårfordon.

Borgensman förbinder sig att teckna borgensförbindelser eller motsvarande säkerhet för ovanstående finansiering.

Villkor för Vagnbolagets skyldighet att genomföra och slutföra den förnyade konkurrensutsättningen och upphandla finansiering av Avropade Spårfordon enligt detta avtal är att den Avropande Aktieägaren, till Vagnbolaget, överlämnar följande dokumentation:

- Borgensförbindels(er) vederbörligen undertecknade av Borgensmannen eller Borgensmännen. **Blankett härför tillhandahålls av Vagnbolaget.**
- Kopia av handlingar som visar att erforderliga beslut att uppdra åt Vagnbolaget att anskaffa spårfordon, högvärdeskomponenter, strategisk utrustning samt finansiering, samt att ingå detta avtal, fattats i vederbörlig ordning.
- Kopia av handlingar som visar att erforderliga beslut att teckna borgen fattats i vederbörlig ordning.
- Kopia av handlingar utvisande att borgensförbindelser undertecknats av behörig(a) person(er).
- Kopior eller i förkommande fall original av övriga handlingar som Vagnbolaget kräver eller anser vara behövliga.
- Kompletterande handlingar om vald finansiär så kräver.

Vagnbolaget är enbart skyldigt att genomföra och slutföra den förnyade konkurrensutsättningen enligt detta avtal om samtliga De Avropande Aktieägarna undertecknat avtal som motsvarar detta avtal och dessa avtal trätt i kraft genom att samtliga De Avropande Aktieägarna överlämnat erforderlig dokumentation till Vagnbolaget.



.....[Ort] 201 - -

**Avropande Aktieägare**

.....

.....

Namnförtydligande

**Borgensman/män**

.....

.....

Namnförtydligande

Transitio bekräftar härmed bundenhet enligt ovan.

Stockholm 201 - -

**AB Transitio**

.....

.....

Namnförtydligande

---

## § 45 **Borgensförbindelse AB Transitio för fordonsfinansiering av EMU fordon (19RGK137)**

### **Beslut**

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår att regionstyrelsen lämnar följande förslag till beslut till regionfullmäktige:

Regionfullmäktige beslutar att:

1. Ingå borgen så som för egen skuld (proprieborgen) för upphandlad finansiering upp till 770 miljoner kronor avseende spårfordon, högvärdeskomponenter och strategisk utrustning, samt uppdra åt regionstyrelsens ordförande och regiondirektören att teckna borgensförbindelse.
2. Godkänna att AB Transitio avropar 7 stycken regionalstågsfordon med tillhörande högvärdeskomponenter, strategisk utrustning samt upphandlar finansiering för detta.
3. Ingå uppdragsavtal med AB Transitio för avrop av anskaffning av regionalstågsfordon, högvärdeskomponenter och strategisk utrustning samt uppdra åt regionstyrelsens ordförande och regiondirektören att teckna uppdragsavtal.
4. Ingå hyresavtal med AB Transitio för anskaffade regionalstågsfordon samt ge regionstyrelsens ordförande och regiondirektören i uppdrag att teckna hyresavtal.
5. Finansiering fastställs i samband med budget 2020-2022, samt i kommande budgetprocesser.

### **Sammanfattning**

Region Jönköpings län, Region Blekinge, Region Halland, Region Kronoberg samt Region Kalmar har tidigare träffat en principöverenskommelse kring anskaffning av nya tågfordon för Krösatågen och Kustpilen. Inför genomförandet via AB Transitio ska beslut fattas om uppdrag att genomföra anskaffningen samt om borgensåtagande rörande AB Transitios finansiering av tågen.

De nya regionalstågsfordonen kommer att medföra en ökad kostnad hyreskostnad. Idag har Region Kronoberg tre Krösatåg via Transitio. På norra sträckan tillhandahåller Jönköpings Länstrafik tåg åt oss idag och på södra sträckan tillhandahåller Skånetrafiken med fordon.

Region Kronoberg räknar med att finansiera 7 nya fordon. Merkostnaden per fordon bedöms till 2,1 MSEK. Det ger en total merkostnad på 14,7 MSEK. Utbytet av tåg kommer ske stegvis från 2022-2023. Bedömningen är att 1 tåg byts under 2022 och 6 under 2023.

Projektorganisationen för TAKK beräknas totalt för Region Kronobergs del kosta 4,2 MKR, varav 1,2 MKR är kostnadsförda under 2018. 2,5 MSEK beräknas belasta 2019 samt 0,5 MSEK 2020.

För de 3 tåg Region Kronoberg har finns ett restvärde som kommer medföra en kostnad på 6,3 MSEK varav 4,2 MSEK belastar 2024 och 2,1 MSEK belastar 2025. Försäljning av tågen kommer ske så snart det är möjligt.

### **Förslag till beslut**

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår att regionstyrelsen lämnar följande förslag till beslut till regionfullmäktige:

Regionfullmäktige beslutar att:

1. Ingå borgen så som för egen skuld (proprieborgen) för upphandlad finansiering upp till 770 miljoner kronor avseende spårfordon, högvärdeskomponenter och strategisk utrustning, samt uppdra åt regionstyrelsens ordförande och regiondirektören att teckna borgensförbindelse.
2. Godkänna att AB Transitio avropar 7 stycken regionaltågsfordon med tillhörande högvärdeskomponenter, strategisk utrustning samt upphandlar finansiering för detta.
3. Ingå uppdragsavtal med AB Transitio för avrop av anskaffning av regionaltågsfordon, högvärdeskomponenter och strategisk utrustning samt uppdra åt regionstyrelsens ordförande och regiondirektören att teckna uppdragsavtal.
4. Ingå hyresavtal med AB Transitio för anskaffade regionaltågsfordon samt ge regionstyrelsens ordförande och regiondirektören i uppdrag att teckna hyresavtal.
5. Finansiering fastställs i samband med budget 2020-2022, samt i kommande budgetprocesser.

### **Beslutsunderlag**

- Förslag till beslut - Borgensförbindelse AB Transitio för fordonsfinansiering av EMU fordon
- Borgensförbindelse AB Transitio för fordonsfinansiering av EMU fordon(139770) (0)\_TMP
- Uppdragsavtal TAKK

Svar på motion –  
Gemenskap på recept

18

18RGK1418

## Regionfullmäktige

# Svar på motion – Gemenskap på recept

## Förslag till beslut

Regionfullmäktige noterar att kommunerna enligt lag har ansvar för uppsökande verksamhet och vi förutsätter att kommunerna fullgör uppdraget. Ytterligare insatser för att motverka ofrivillig ensamhet tas upp i den parlamentariska arbetsgruppen för Nära vård.

Regionfullmäktige anser motionen besvarad.

## Sammanfattning

Eva Johnsson (KD) och Anna Zelvin (KD) har i en motion föreslagit att:

- Region Kronoberg ska införa uppsökande samtal med alla personer som har fyllt 75 år i syfte att motverka ensamhet hos äldre.
- Social aktivitet bör kunna skrivas ut på recept inom vården, liksom det idag skrivs ut fysiskt aktivitet på recept och därmed också utveckla ett nära samarbete med civilsamhällets organisationer och föreningar i syfte att fler får möjlighet att bygga meningsfullt socialt nätverk.
- Genomföra strukturella förändringar för att bygga ett gemenskapens samhälle och att alla politiska förslag bör gemenskapets säkras – på motsvarande sätt som idag gäller miljökonsekvenser.

## Svar på motion

Enligt socialtjänsten har kommunerna skyldighet att genom uppsökande verksamhet och på annat sätt främja förutsättningarna för goda levnadsförhållanden i kommunen. I den uppsökande verksamheten handlar det till exempel om att erbjuda information till grupper som riskerar att vara särskilt sårbara samt ge stöd till enskilda individer och samverka med andra samhällsorgan och med organisationer och andra föreningar. Kommunerna har därmed enligt lagstiftning det yttersta ansvaret för den uppsökande verksamheten.

Region Kronoberg stödjer det civila samhället och därigenom indirekt invånare och brukare i alla ålderskategorier genom olika föreningsbidrag.

För att främja det ideella arbetet inom patient- och handikapporganisationerna ger Region Kronoberg bidrag till de organisationer som uppfyller kriterierna. De pensionärsorganisationer som samverkar med Region Kronoberg och bidrar till att regionen når uppställda mål inom hälso- och sjukvård, folkhälsa,

regional utveckling, forskning och utveckling, kultur och trafik kan årligen

ansöka om bidrag för sin verksamhet. Region Kronoberg ger också stöd till politiska ungdomsorganisationer för att göra det möjligt för ungdomar att skapa en egen plattform att kunna påverka utifrån. Utöver dessa årliga bidrag har Region Kronoberg också fördelat bidrag till ideella föreningar som verkar inom ramen för folkhälsa. Dessa årliga bidrag bereds för närvarande till långsiktiga överenskommelser med några av organisationerna. På detta sätt verkar Region Kronoberg genom sina samarbetsorganisationer i den riktning som motionärerna förordar. Region Kronoberg ger den ideella sektorn och frivilligorganisationer goda förutsättningar att inkludera och engagera invånare.

Ofrivillig ensamhet och social isolering är ett samhälls- och ett folkhälsoproblem. Folkhälsoberedningen föreslår därför att en diskussion om Region Kronobergs roll och ansvar för att motverka ofrivillig ensamhet lyfts i samband med att en ny uppdragsspecifikation för vårdvalet utarbetas, eftersom det i första hand är där Region Kronoberg möter invånare och patienter.

Folkhälsoberedningen anser att motionärernas förslag avseende gemenskapshetssäkrande av politiska beslut kräver en mer omfattande analys. Regionstyrelsen ska under 2019 införa barnrättsbaserade beslutsunderlag, med anledning av att Barnkonventionen blir lag 2020.

Frågan om Region Kronobergs roll i ett förebyggande arbete mot ofrivillig ensamhet kan lyftas i de etablerade nätverk Region Kronoberg redan har med länets socialförvaltningar.

### **Ekonomiska konsekvenser av motionens förslag**

De ekonomiska konsekvenserna av motionens förslag är svåra att förutse i motionssvaret. Att införa uppsökande samtal med alla personer som har fyllt 75 år medför kostnader för ny personal och deras arbetstid inom området eftersom befintlig personal redan är hårt belastad och inte har utrymme i sina tjänster. Det torde även medföra transportkostnader utifrån de äldres spridning i länet, varav även en miljöpåverkanskostnad måste beräknas. Ett nytt arbetssätt kommer även att innebära utvecklings- och utbildningskostnader för alla de personalgrupper som berörs samt kostnader för marknadsföring och informationsmaterial.

Mikael Johansson (M)  
Regionstyrelsens ordförande

Martin Myrskog  
Regiondirektör

**Bilaga:** Motion - Gemenskap på recept  
Regionstyrelsens arbetsutskott § 46/19  
Folkhälsoberedningen § 9/19

## § 9 Svar på motion – Gemenskap på recept (18RGK1418)

### Beslut

Folkhälsoberedningen rekommenderar regionfullmäktige besluta att motionen därmed anses besvarad.

### Sammanfattning

Eva Johnsson (KD) och Anna Zelvin (KD) har i en motion föreslagit att:

- Region Kronoberg ska införa uppsökande samtal med alla personer som har fyllt 75 år i syfte att motverka ensamhet hos äldre.
- Social aktivitet bör kunna skriva ut på recept inom vården, liksom det idag skrivs ut fysiskt aktivitet på recept och därmed också utveckla ett nära samarbete med civilsamhällets organisationer och föreningar i syfte att fler får möjlighet att bygga meningsfullt socialt nätverk.
- Genomföra strukturella förändringar för att bygga ett gemenskapens samhälle och att alla politiska förslag bör gemenskapets säkras – på motsvarande sätt som idag gäller miljökonsekvenser.

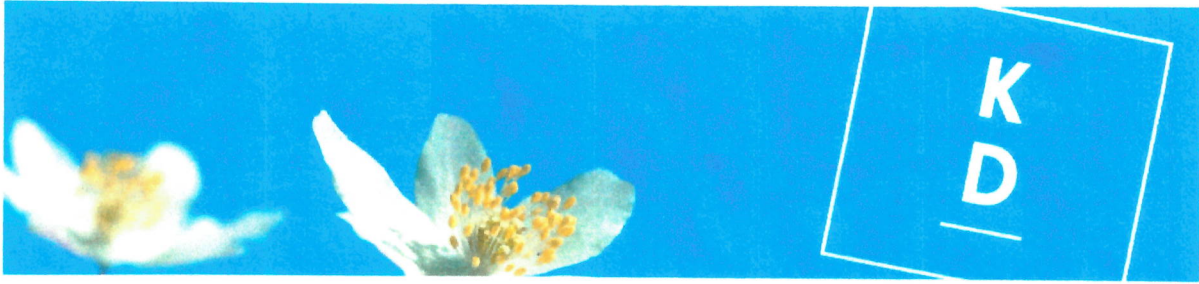
Anna Zelvin yrkar, med instämmande av Marcus Walldén, Bengt-Göran Birgersson, Magnus Carlberg, Eva Ballovarre, Tobias Karlsson och Jerker Nilsson, bifall till förslag till beslut om besvarande av motionen.

### Förslag till beslut

Folkhälsoberedningen rekommenderar regionfullmäktige besluta att motionen därmed anses besvarad.

### Beslutsunderlag

- Borttagen på grund av personuppgifter.
- Borttagen på grund av personuppgifter.



## Motion till Regionfullmäktige

### Gemenskap på recept

13 procent av svenskarna har ingen nära vän som de kan prata med om vad som helst, enligt SCB. Det innebär att i vår region bor ungefär 25 000 personer som saknar en nära vän.

Antalet deltagare på en begravningsgudstjänst har halverats sen 1990, och allt fler begravs utan en enda vän eller anhörig närvarande. 300 000 svenskar bedöms vara socialt isolerade, senast SCB mätte detta. Den ofrivilliga ensamheten är ett samhällsproblem som slår brett, drabbar i alla åldrar, alla samhällsklasser, stad som landsbygd.

Men kanske drabbar ensamheten äldre och barn allra värst. Var tredje person över 85 år uppgav ensamhet och var sjätte var socialt isolerad senast SCB mätte, och det medför också hälsoproblem för många äldre. Bris rapporterar om att många barn känner ensamhet, ofta även när det finns vuxna i barnets närhet, men också i relation till sina jämnåriga. Det hänger ihop med barns psykiska ohälsa och barn som känner sig ensamma löper tre gånger högre risk att få icke godkänt i skolan.

Men var har vi diskussionen om ensamhetens konsekvenser i Sverige? Det är uppenbart att vi här under lång tid haft en alltför snäv syn på människan när vi utformat reformer. Människans fysiska behov har dominerat i förhållande till de sociala, själsliga och andliga. Vi har alltför sällan vägt in hur politiska beslut påverkat relationer och mellanmänsklig gemenskap.

Inte ens när rönen om sambanden mellan ensamhet och ohälsa blivit överväldigande – ofrivillig ensamhet är en lika stor riskfaktor för att dö i förtid som rökning – har detta förhållningssätt ändrats.

Men nu måste vi sluta blunda för ensamheten och dess konsekvenser. Kristdemokraterna har förslag på åtgärder för att bekämpa den ofrivilliga ensamheten och främja gemenskap. Vi menar också att Region Kronoberg bör ta sin del av ansvaret för att bryta ensamheten hos våra medborgare.

Ett exempel skulle kunna vara att social aktivitet skulle kunna skrivas ut på recept inom vården, liksom det idag skrivs ut fysisk aktivitet på recept. Ett nära samarbete med civilsamhällets organisationer kan då innebära att fler får möjlighet att bygga meningsfulla sociala nätverk.

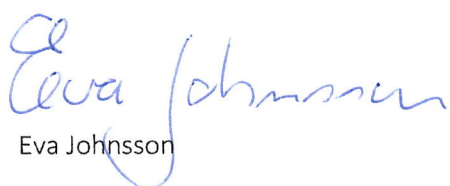
Beslut som tas i regionen bör också gemenskapssäkras på motsvarande sätt som idag gäller miljökonsekvenser.

Med anledning av ovanstående föreslår Kristdemokraterna regionfullmäktige besluta att:



- Att införa uppsökande samtal med alla personer som har fyllt 75 år i syfte att motverka ensamhet hos våra äldre.
- Att social aktivitet bör kunna skrivas ut på recept inom vården, liksom det idag skrivs ut fysisk aktivitet på recept och därmed också utveckla ett nära samarbete med civilsamhällets organisationer och föreningar i syfte att fler får möjlighet att bygga meningsfullt socialt nätverk.
- Genomföra strukturella förändringar för att bygga ett gemenskapens samhälle och att alla politiska förslag bör gemenskapssäkras – på motsvarande sätt som idag gäller miljökonsekvenser.

Växjö den 30 augusti 2018



Eva Johansson

Gruppledare regiongruppen



Anna Zelvin

Ledamot regionfullmäktige

## § 46 Svar på motion – Gemenskap på recept (18RGK1418)

### Beslut

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår att regionstyrelsen lämnar följande förslag till beslut till regionfullmäktige:

Regionfullmäktige noterar att kommunerna enligt lag har ansvar för uppsökande verksamhet och vi förutsätter att kommunerna fullgör uppdraget. Ytterligare insatser för att motverka ofrivillig ensamhet tas upp i den parlamentariska arbetsgruppen för Nära vård.

Regionfullmäktige anser motionen besvarad.

### Sammanfattning

Eva Johnsson (KD) och Anna Zelvin (KD) har i en motion föreslagit att:

Region Kronoberg ska införa uppsökande samtal med alla personer som har fyllt 75 år i syfte att motverka ensamhet hos äldre.

Social aktivitet bör kunna skriva ut på recept inom vården, liksom det idag skrivs ut fysiskt aktivitet på recept och därmed också utveckla ett nära samarbete med civilsamhällets organisationer och föreningar i syfte att fler får möjlighet att bygga meningsfullt socialt nätverk.

Genomföra strukturella förändringar för att bygga ett gemenskapens samhälle och att alla politiska förslag bör gemenskapshetsäkras – på motsvarande sätt som idag gäller miljökonsekvenser.

### Yrkanden

Yngve Filipsson (L) föreslår att regionstyrelsens arbetsutskott ska bifalla följande tilläggsyrkande:

"- att notera att kommunerna enligt lag har ansvar för uppsökande verksamhet och vi förutsätter att kommunerna fullgör uppdraget,

- att ytterligare insatser för att motverka ofrivillig ensamhet tas upp i den parlamentariska arbetsgruppen för Nära vård och

- att motionen därmed anses besvarad."

### Beslutsgång

Ordföranden frågar om regionstyrelsens arbetsutskott bifaller eller avslår Yngve Filipssons (L) tilläggsyrkande. Han finner att arbetsutskottet bifaller tilläggsyrkandet.

### **Förslag till beslut**

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår att regionstyrelsen lämnar följande förslag till beslut till regionfullmäktige:

Regionfullmäktige anser motionen besvarad.

### **Beslutsunderlag**

- Förslag till svar på motion - Gemenskap på recept
- §9 FHB Svar på motion – Gemenskap på recept
- Motion till Regionfullmäktige - Gemenskap på recept

Svar på motion –  
Besöksnäringen behöver  
kollektivtrafik

19

18RGK1342

## Regionfullmäktige

# Svar på motion – Besöksnäringen behöver kollektivtrafik

## Förslag till beslut

Regionfullmäktige bifaller motionen.

## Sammanfattning

Carina Bengtsson (C) och Sven Sunesson (C) har i en motion föreslagit att trafiknämnden tar fram en plan för hur de 20 största besöksmålen i Kronoberg kan fördes med kollektivtrafik och redovisar denna tillsammans med de ekonomiska förutsättningarna för regionstyrelsen, så att planerna kan genomföras under sommaren 2019.

## Svar på motion

### Bakgrund

Motionärerna önskar en plan för hur regionens 20 största besöksmål kan fördes med kollektivtrafik. Destination Småland har hjälpt till med att ta fram en lista över vilka dessa 20 besöksmål är. Från bolagets sida poängterar man dock att det inte finns någon exakt definition på vad ett besöksmål är, och likaså räknas besökare på lite olika sätt eller är i vissa fall en affärshemlighet som inte lämnas ut. Utifrån dessa reservationer är ändå en lista på 20 besöksmål framtagen, beskriven nedan.

### Aktuell trafikförsörjning

Nedan beskrivs trafikutbudet till de 20 besöksmålen som Destination Småland tagit fram. I vissa fall är det av intresse hur många avgångar som trafikerar besöksmålet. Detta är då beskrivet i formatet 10(7)-5-3 som står för antalet avgångar i vardera riktning vardagar-lördagar-söndagar. Siffror inom parentes avser antal avgångar sommartid om den skiljer sig från antal avgångar vintertid.

### Samarkand, Växjö

Stadsbusslinje 3, 4 och 8, samt viss regionbusstrafik

### Ikea-varuhuset, Älmhult

Stadsbusslinje 1 trafikerar området med huvudsakligen 2 avgångar per timma under varuhusets öppettider

Växjö simhall

Stadsbusslinje 1,3 och 5, samt viss regionbusstrafik

### Herrgårdstoppen, Strömsnäsbruk

Regionbusslinje 150, Markaryd-Ljungby 15(11)-3-2

### Kosta Glasbruk

Regionbusslinje 218 Kosta-Lessebo-Växjö 12(11)-6-6(5)  
Regionbusslinje 318 Kosta-Lenhovda 4-0-0

**Leos Lekland, Växjö**

Stadsbusslinje 12 5-0-0, samt viss regionbusstrafik

**IKEA Museum, Älmhult**

Öresundståg Krösatåg Stadsbusslinje 2 och 3

**Växjö Domkyrka Öresundståg Krösatåg**

Många regionbussar Stadsbusslinje 1-7, 9

**Vida Arena, Växjö**

Stadsbusslinje 3, 4 och 8, samt viss regionbusstrafik

**Kosta Boda Art Hotel**

Regionbusslinje 218 Kosta-Lessebo-Växjö 12(11)-6-6(5)  
Regionbusslinje 318 Kosta-Lenhovda 4-0-0

**Huseby, Grimslöv**

Regionbusslinje 123, Växjö-Grimslöv-Älmhult 10(8)-2-3

**Laganland**

Närmsta busshållplats ligger drygt 1km bort på andra sidan E4:an.

Ljungby simhall

Regionbusslinjer 144/145 Växjö-Ljungby-Halmstad Regionbusslinje 147 Ljungby-Bolmsö

Regionbusslinje 273 Ljungby-Lagan-Värnamo Närtrafik Ljungby

**Smålandet Älgsafari, Markaryd**

Närmsta busshållplats ligger drygt 2km bort på andra sidan E4:an.

**Linnés Råshult, Diö**

Regionbusslinje 123 Älmhult-Grimslöv-Växjö 10-0-2 passerar på Växjövägen några hundra meter från besöksmålet

Smålands museum, Växjö

Öresundståg Krösatåg

Många regionbussar Stadsbusslinje 1-7, 9

**Utvandrarnas hus, Växjö**

Öresundståg Krösatåg

Många regionbussar Stadsbusslinje 1-7, 9

**Åsnen nationalpark, Lönashult**

Ingen kollektivtrafik i närheten av respektive ingång

**Korrö, Tingsryd**

Regionbusslinje 215 Växjö-Rävenmåla-Tingsryd 8(7)-2-1

**Börjes, Tingsryd**  
7 regionbusslinjer

Motionärerna föreslår att det tas fram en plan för hur de 20 största besöksmålen kan förse med kollektivtrafik. För att ta fram en sådan plan, behövs mer konkret beskrivning av vad som anses motsvara ”att förse med kollektivtrafik”.

Ovanstående redovisning visar att de flesta av de 20 besöksmålen har god kollektivtrafikförsörjning idag. Variationen är dock stor och till exempel Åsnen nationalpark har ingen kollektivtrafikförsörjning alls.

De ekonomiska förutsättningarna för att förse alla de 20 besöksmålen med kollektivtrafik är helt beroende av vad som läggs in i begreppet ”förse med kollektivtrafik”.

Trafiknämnden samverkar med regionala utvecklingsnämnden i arbetet med utveckling av besöksnäringen.

Mikael Johansson (M)  
Regionstyrelsens ordförande

Martin Myrskog  
Regiondirektör

**Bilaga:** Motion - Besöksnäringen behöver kollektivtrafik  
Regionstyrelsens arbetsutskott § 47/19  
Trafiknämnd § 10/19

## § 10 Svar på motion – Besöksnäringen behöver kollektivtrafik (18RGK1342)

### Beslut

Trafiknämnden rekommenderar att regionstyrelsen rekommenderar regionfullmäktige besluta att motionen därmed anses besvarad.

### Sammanfattning

Carina Bengtsson och Sven Sunesson (c) har i en motion föreslagit att trafiknämnden tar fram en plan för hur de 20 största besöksmålen i Kronoberg kan förses med kollektivtrafik och redovisar denna tillsammans med de ekonomiska förutsättningarna för regionstyrelsen, så att planerna kan genomföras under sommaren 2019.

### Förslag till beslut

Trafiknämnden rekommenderar att regionstyrelsen rekommenderar regionfullmäktige besluta att motionen därmed anses besvarad.

### Beslutsunderlag

- Borttagen på grund av personuppgifter.
- Borttagen på grund av personuppgifter.





2018-08-15

## Motion till Regionfullmäktige

### Besöksnäringen behöver kollektivtrafik

Region Kronoberg har länsansvar för den regionala utvecklingen. En av de näringar som har starkast tillväxt i länet är besöksnäringen. Många av besöksmålen ligger på landsbygden eller i mindre orter, där kollektivtrafiken inte är så bra. Önskemålet är naturligtvis att även besöksnäringen ska kunna erbjuda sin verksamhet på ett så hållbart sätt som möjligt.

Det är ju inte realistiskt att vartenda besöksmål kan erbjuda kollektivtrafik, eftersom det krävs en viss mängd resenärer för att kollektivtrafik ska vara försvarbar. Men de största besöksplatserna borde ha en rimlig busstrafik. Många gånger är det sommaren som är besökssäsongen och då finns en hel del fordonskapacitet att använda för att erbjuda trafik. Ibland är det smärre förändringar av tidtabeller och körsträckor som skulle kunna ge en bra trafiklösning.

Vi tycker att det är rimligt att Region Kronoberg ska kunna erbjuda bra kollektivtrafik till åtminstone länets 20 största besöksmål. Vi föreslår därför att Länstrafiken får i uppdrag att ta fram en plan för hur minst de 20 största resmålen kan förses med kollektivtrafik. Samarbete bör naturligtvis ske med Destination Småland.

Vi föreslår Regionfullmäktige besluta

Att ge Trafiknämnden i uppdrag att ta fram en plan för hur de 20 största besöksmålen kan förses med kollektivtrafik

Att ge trafiknämnden i uppdrag att redovisa planen och de ekonomiska förutsättningarna för regionstyrelsen, så att planerna kan genomföras under sommaren 2019

Växjö 2018-08-15

Sven Sunesson, C

Carina Bengtsson, C



**CENTERPARTIET**

## § 47 Svar på motion – Besöksnäringen behöver kollektivtrafik (18RGK1342)

### Beslut

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår att regionstyrelsen lämnar följande förslag till regionfullmäktige:

Regionfullmäktige bifaller motionen.

### Sammanfattning

Carina Bengtsson (C) och Sven Sunesson (C) har i en motion föreslagit att trafiknämnden tar fram en plan för hur de 20 största besöksmålen i Kronoberg kan förses med kollektivtrafik och redovisar denna tillsammans med de ekonomiska förutsättningarna för regionstyrelsen, så att planerna kan genomföras under sommaren 2019.

### Yrkanden

Henrietta Serrate (S) och Sven Sunesson (C) föreslår att regionstyrelsens arbetsutskott ska föreslå regionfullmäktige bifalla motionen.

### Beslutsgång

Ordföranden frågar om regionstyrelsens arbetsutskott bifaller eller avslår Henrietta Serrates (S) och Sven Sunessons (C) bifallsyrkande. Han finner att arbetsutskottet bifaller yrkandet.

### Förslag till beslut

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår att regionstyrelsen lämnar följande förslag till regionfullmäktige:

Regionfullmäktige anser motionen besvarad.

### Beslutsunderlag

- §10 TN Svar på motion – Besöksnäringen behöver kollektivtrafik
- Motion till Regionfullmäktige - Besöksnäringen behöver kollektivtrafik.

Svar på motion – Nya  
styrformer av regionens  
verksamheter

20

18RGK2006

## Regionfullmäktige

# Svar på motion – Nya styrformer av regionens verksamheter

## Ordförandes förslag till beslut

Regionfullmäktige avslår motionen.

## Sammanfattning

Eva-Britt Svensson (V) har i en motion föreslagit att Region Kronoberg ska ta fram en plan för hur den regionala verksamheten ska styras på ett mer demokratiskt sätt.

Regionfullmäktige föreslås avslå motionen.

## Svar på motion

Tillsammans med ett jobb, är kvalitet och tillgänglighet i välfärdstjänsterna det bästa sättet att motverka klyftor i samhället. Välfärden ökar jämlikheten genom utbildning och fördelning av vård och omsorg efter behov, inte efter betalningsförmåga. Med en välfungerande välfärd stöttas den ekonomiska tillväxten genom höjning av arbetskraftens förmåga och storlek.

Sammantaget skulle Eva-Britt Svensson (V) uppnå tre betydande välfärdsförluster om regionfullmäktige biföll motionen:

- Minskad sysselsättning till följd av höjda regionalskatter
- Lägre produktivitet i välfärdsproduktionen
- Sänkt kvalitet och vardagsmakt för kronobergarna

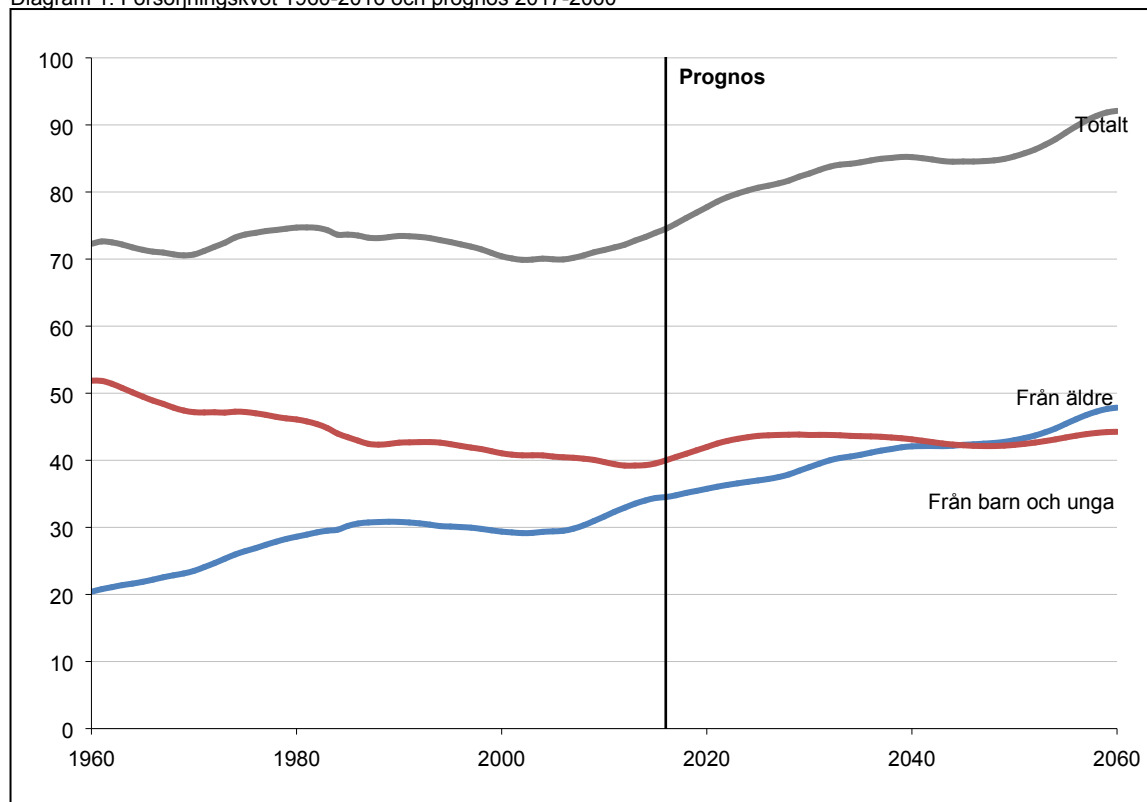
## Välfärden står inför betydande finansieringsproblem

Efterfrågan på välfärdstjänster växer samtidigt som utgiftstrycket i transfereringssystemen förväntas öka. För att klara välfärdens finansiering behövs bättre resursutnyttjande i kommunerna, lägre bidragskostnader, höjd sysselsättning och fler arbetade timmar. Sveriges kommuner och landsting (SKL) bedömer att det saknas 12 miljarder kronor i Sveriges regioner år 2022, förutsatt bibehållen skatt och oförändrad personaltäthet i offentlig sektor. Andra bedömningar pekar i samma riktning.

Fler blir allt äldre och antalet barn ökar. Kostnaden för, och efterfrågan på, välfärdstjänster förväntas stiga. Utvecklingen ser dessutom ut att ytterligare försvåras då försörjningskvoten varaktigt stiger. Idag har Sverige en nivå på försörjningskvoten på knappt 75. Det innebär att på 100 personer i yrkesaktiv ålder, 20–64 år, finns 75 personer som är yngre eller äldre, och därmed står utanför arbetskraften. Denna nivå antas öka till 92 personer per 100 i yrkesaktiv ålder år 2060. Med andra ord rör sig Sverige mot ett läge där varje förvärvsarbetande

person måste tjäna ihop tillräckligt för att ha råd att försörja ytterligare en person.  
Se diagram 1 för den historiska utvecklingen och prognosen fram till år 2060.

Diagram 1. Försörjningskvot 1960-2016 och prognos 2017-2060



Källa: SCB<sup>1</sup>

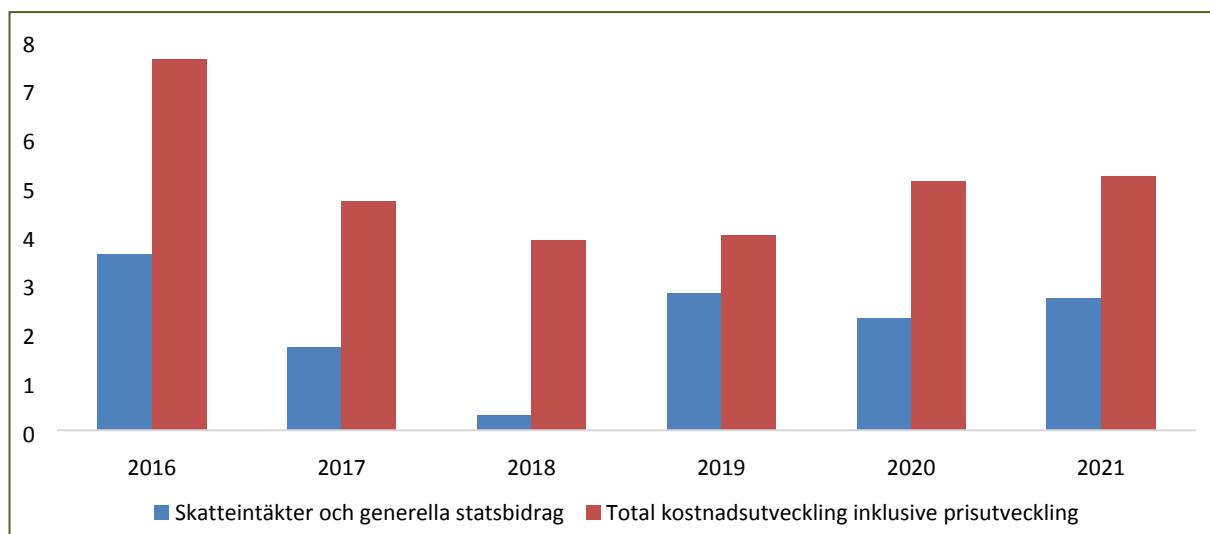
Intäktsökningar möter inte de demografiska förändringarna. SKL bedömer en svag utveckling av det reala skatteunderlaget, efter åtta år med mellan 1,2–2,6 procent ökning.<sup>2</sup> Eftersom förändringen i antalet arbetade timmar bedöms stå stilla när konjunkturen nått sin kulmen, dämpas tillväxttakten i det reala skatteunderlaget till en halv procent redan under nästa år. År 2020 bedömer SKL ingen tillväxt i det reala skatteunderlaget. Konjunkturinstitutets senaste bedömning av konjunkturläget prognosticerar liknande låga tillväxttal för arbetade timmar.

Eftersom regionerna finansieras med skatt på arbets- och transfereringsinkomster, finns också skäl att följa utvecklingen av löneandelen i ekonomin. Minskar löneandelen minskar också skatteintäkterna, relativt sett.

Diagram 2. Kommuner och regioners kostnads- och intäktsutveckling

<sup>1</sup> Den demografiska försörjningskvoten beräknas som summan av antal personer 0–19 år och antal personer 65 år och äldre dividerat med antal personer 20–64 år och därefter multiplicerat med 100.

<sup>2</sup> Se diagram 3



Källa: SKL

Enligt ledande bedömare är höjda kommunalskatter inte en framkomlig väg för att trygga regionernas finansiering. Riksrevisionen varnade för detta redan 2012, i en rapport om hållbarheten i kommunernas ekonomi.<sup>3</sup> Nyligen presenterades en doktorsavhandling vid Uppsala universitet som visar att en fjärdedel av de förväntade skatteintäkterna försvinner till följd av negativa arbetsutbudseffekter.<sup>4</sup> Dessutom är kommunalskatterna redan rekordhöga och skiljer sig mycket mellan kommunerna. Sedan 2000 har den genomsnittliga skatten för kommuner och landsting/regioner höjts med 1,74 procentenheter, från 30,38 till 32,12 procent. Skillnaden mellan högst (35,15) och lägst (29,19) skattesats är nästan 6 procentenheter.

### Låg produktivetsutveckling i offentlig sektor hotar välfärden

Eva-Britt Svensson (V) argumenterar mot moderna metoder för ekonomi- och verksamhetsstyrning i offentlig sektor, som syftar till att öka produktiviteten. Expertgruppen för studier i offentlig ekonomi (ESO) studerade produktiviteten i offentlig sektor och fann att kostnaderna i regel ökat per brukare, men att kvalitetsindikatorerna visar bibehållen eller i vissa fall försämrad kvalitet. De menar att det ser ut att saknas samband mellan kostnad och kvalitet i offentlig sektor.<sup>5</sup>

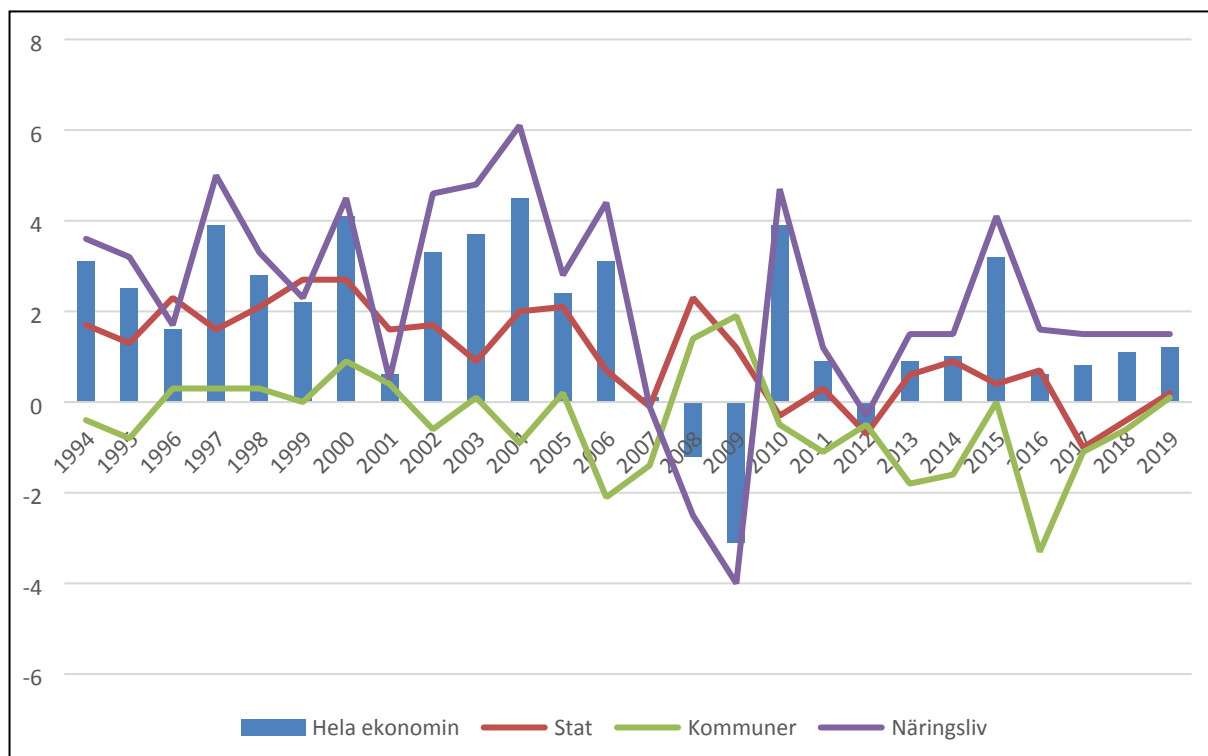
Det är osannolikt att offentlig sektor över tid kommer se sig kunna utföra välfärdsupdraget med mindre resurser än idag; den mer relevanta ambitionen är att kunna göra mer med samma resurser som idag. Det kräver ökad produktivitet. Erfarenheter visar att några relevanta strategier för ökad produktivitet är just ekonomistyrningen, tekniska hjälpmedel och konkurrens.

Diagram 3. Produktion per arbetad timme (fasta priser, kalenderkorrigerade värden, baspris), procentuell förändring

<sup>3</sup> Riksrevisionen (2012:25) <https://data.riksdagen.se/fil/72720D64-D7F6-4736-8D01-8873BA0AF6C0>

<sup>4</sup> Lundberg (2017)

<sup>5</sup> ESO 2014:7



\*: Prognos, "kommuner" = kommuner och regioner  
Källa: Konjunkturinstitutet

Diagrammet visar hur den offentliga delen av ekonomin haft ett konstant produktivitetsutvecklingsunderskott gentemot näringslivet över tid. En internationell jämförelse visar att mellan 2001-2006 och 2007-2012 var produktivitetsutvecklingen i EU-15 0,5 procent, medan motsvarande utveckling i svensk kommunal (kommun och region) offentlig sektor var -0,1 respektive 0.<sup>6</sup> Om produktiviteten i offentlig sektor skulle stiga från noll eller nära noll, till 0,5 procent, vilket fortfarande är långt under privat tjänstesektor, menar bedömare att det skulle täcka kostnaderna för demografiska förändringar.<sup>7</sup> Beräkningarna gjordes innan den stora flyktinginvandringen, och är därmed antagligen lågt räknade men ger viss indikation.

Ett ständigt underskott i produktivitetsutvecklingen i den offentliga sektorn gör att välfärdens kvalitet och kostnadsutveckling löpande försämras gentemot den privata sektorn av ekonomin. Detta innebär omfattande välfärd förluster för samhället då det därför råder stor underutnyttjad potential och därmed finns möjlighet till stora samhällsvinster, av att höja produktiviteten i offentlig sektor. Inspektionen för socialförsäkringen har exempelvis beräknat att

<sup>6</sup>[https://www.svensktnaringsliv.se/migration\\_catalog/Rapporter\\_och\\_opinionsmaterial/Rapporter/produktivitetsutvecklingpdf\\_608715.html/BINARY/Produktivitetsutveckling.pdf](https://www.svensktnaringsliv.se/migration_catalog/Rapporter_och_opinionsmaterial/Rapporter/produktivitetsutvecklingpdf_608715.html/BINARY/Produktivitetsutveckling.pdf)

<sup>7</sup>[https://www.svensktnaringsliv.se/migration\\_catalog/Rapporter\\_och\\_opinionsmaterial/Rapporter/battre\\_resursanvandning\\_webbpdf\\_637412.html/BINARY/Battre\\_resursanvandning\\_webb.pdf](https://www.svensktnaringsliv.se/migration_catalog/Rapporter_och_opinionsmaterial/Rapporter/battre_resursanvandning_webbpdf_637412.html/BINARY/Battre_resursanvandning_webb.pdf)

Försäkringskassans ineffektivitet uppgår till tio procent av förvaltningsanslagen, eller 840 miljoner kronor.<sup>8</sup>

Den låga produktiviteten innebär lägre utrymme för löneökningar, vilket kan vara en förklaring till det lägre löneläget i offentlig sektor. I privat sektor är höjda löner en drivkraft och belöning för ökad produktivitet. Lönespridningen är också högre vilket motiverar bättre prestationer. Delar av ett förbättrat resursutnyttjande används till högre löner. De offentligt anställdas löner kan höjas vid konkurrensutsättning av verksamheten, exempelvis vid införandet av lagen om valfrihet.

Region Kronoberg bör kartlägga vilka processer som kan automatiseras helt eller delvis. Detta för att successivt förbättra resursutnyttjandet. Istället för fullständig automatisering bör istället olika rutiner ses över för att kunna bryta ut de moment som kan överföras till en digital medarbetare. Att som motionären föreslår istället skapa mer självstyrande enheter riskerar att minska möjligheten att arbeta värdeskapande i processer. Stuprör med parallella organisationer är inte bara resursslukande, utan skapar också en risk att ett problem inte löses där kompetensen är som störst.

Resursutnyttjandet kan förbättras, samtidigt som kvaliteten ökar. Aktuella studier<sup>9</sup> visar exempelvis att hemtjänstutförare som har en hög produktivitet i termer av brukartid (andelen av arbetade timmar som spenderas med att leverera service till omsorgstagaren) i högre utsträckning levererar den service brukaren har rätt till. Samtidigt finns inget samband mellan hög produktivitet och nöjdhet, vilket står i kontrast till påståenden om att det inte går att förena. Skillnaderna är däremot stora mellan kommunerna som jämförs, trots att kommunerna är strukturellt lika varandra. Ett annat exempel är att Sverige avsätter fjärde störst andel av BNP till hälso- och sjukvården bland OECD-länderna, men har lägst antal besök per läkare. Sverige halkar samtidigt efter i europeiska kvalitetsmätningar.

### **Konkurrerande utförare stärker välfärdens kvalitet och resursutnyttjande**

Företagsamheten i välfärden ska värnas och utvecklas. En begränsning av företagsamheten i välfärden riskerar att slå ut välfungerande utförare av välfärdstjänster. Modeller och ersättningssystem för privat välfärdsproduktion ska säkra kvalitet och vara resultatbaserade. Vid val av utförare krävs möjlighet att fatta informerade beslut med konsumentskydd. Välfärdstjänster, i både offentlig och privat regi, är idag präglade av asymmetrisk information mellan producent och konsument, samtidigt som konsumentskyddet är begränsat.

Konkurrens mellan utförare gör att resurser i välfärden bättre tillvaratas. Vid införandet av vårdval för höft- och knäprotesoperationer ökade antalet operationer med 16 procent, samtidigt som totalkostnaden minskade med 4 procent. Genomsnittskostnaden per operation minskade med 17 procent och

---

<sup>8</sup> Inspektionen för socialförsäkringen (2017)  
[http://www.inspsf.se/publicerat/Publikation+detaljvy/effektiviteten\\_i\\_forsakringskassans\\_arendehandlagning.cid6377](http://www.inspsf.se/publicerat/Publikation+detaljvy/effektiviteten_i_forsakringskassans_arendehandlagning.cid6377)

<sup>9</sup> Jordahl och Persson (2018)



produktiviteten ökade med 21 procent.<sup>10</sup> Konkurrensverket menar att konkurrens driver såväl innovation som produktivitet i offentlig sektor.<sup>11</sup>

Forskare menar att ökade privata inslag i välfärden leder till bättre resursutnyttjande, kvalitet och flexibilitet. Praktiska erfarenheter visar att ökade marknadsinslag och konkurrens förskjuter makt från producenter till brukare och konsumenter. Tjänster producerade i offentlig regi och upphandlade tjänster har ofta svårt att möta individuella behov, jämfört med ett kundorienterat näringsliv.

Mikael Johansson (M)  
Regionstyrelsens ordförande

**Bilaga:** Motion om nya styrformer av regionens verksamhet

---

<sup>10</sup> Svenskt Näringsliv (2014). Konkurrensutsättningens inverkan på produktivitet och effektivitet i svensk välfärd

<sup>11</sup> <http://www.konkurrensverket.se/globalassets/aktuellt/nyheter/las-rapporten-21mb.pdf>

## MOTION TILL REGION KRONOBERG

### NYA STYRFORMER AV REGIONENS VERKSAMHETER

Det blir allt svårare, både att behålla personal och rekrytera nya medarbetare, inom välfärdsyrkena. Men det är inte välfärdspersonalen det är fel på, utan ett system som är sjukt!

Det bygger på den styrningsmodell som sedan i början på 1990-talet infördes inom den offentliga sektorn och som fått samlingsnamnet New Public Management (NPM). Tanken bakom NPM är att den offentliga sektorn, genom att så mycket som möjligt efterlikna den privata produktionen, ska bli både billigare och bättre. Den ska genomsyras av marknadstänkande, där de offentliga tjänsterna ska säljas till kunder under så marknadslänkande förhållanden som möjligt. Målet för välfärden är ekonomin, den ska bli effektivare och billigare genom att allt mer likna industrins löpande bandproduktion.

Men det blev inte så! Christopher Hood, som myntade namnet New Public Management för detta sätt att styra offentlig verksamhet, konstaterade efter en grundlig undersökning av 30 års erfarenhet i Storbritannien, att det varken blev bättre eller billigare, snarare tvärtom. Bland orsakerna finns högre kostnader för administration, den växer kraftigt eftersom allt måste kontrolleras, detaljstyras och mätas i avsikt att hålla de budgetmål som satts. Denna styrning påverkar också kärnpersonalen som får allt mindre inflytande över sitt arbete och mindre tid till kärnverksamheten då allt de gör måste dokumenteras. Det mätbara prioriteras vilket också påverkar kvaliteten. Behoven underställs ekonomin och personalen har inte möjlighet att utföra sitt arbete på det ansvarsfulla sätt som krävs i bemötandet av människor.

Siffror från Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) visar tydligt hur många fler inom välfärdssektorn som anställts med administrativa uppgifter medan antalet medarbetare inom kärnverksamheten minskat betydligt. Detta system måste avvecklas!

Vi måste bygga upp en välfärd där behoven hos våra medborgare styr vilka insatser som görs! Dessutom måste medarbetarna inte bara ha ansvar för sitt arbete, utan även kunna planera och besluta om vad som ska göras. Den kritik, som allt oftare förs fram om förhållandena inom välfärdssektorn, pekar på bristen av tillit till professionerna, p g a att de inte få möjlighet att utöva sitt yrkeskunnande på bästa sätt. Samtidigt råder det brist på personal i förhållande till den rådande arbetsbördan. Detta leder till stress, sjukfrånvaro och uppsägningar. Antalet anställda i den offentligt finansierade välfärden har minskat med cirka 100 000 sedan 1990 samtidigt som befolkningen, speciellt andelen äldre ökat. Ekvationen går helt enkelt inte ihop.

Det finns många konkreta förslag på mer funktionella och demokratiska styrningsmodeller, bl a har Kommunal tagit fram ett flertal rapporter med alternativ styrning. Läkarsällskapet har fört fram sitt förslag om hur vården skulle kunna styras mer ändamålsenligt och effektivare. Det finns inte en styrningsmodell som passar i hela välfärdssektorn, som anhängarna till NPM har hävdad, utan varje sektor behöver utveckla sin egen modell. Men i de exempel som nämns finns en hel del gemensamma nämnare för de förändringar som krävs:


- Tillför mer resurser och anställ fler inom kärnverksamheterna,
- Garantera kontinuitet i mötet med medborgarna
- Försäkra att verksamheten styrs av bindande lagstiftning som kompletteras med få övergripande mål, utformade i samarbete med de anställda.
- Mer bunden basfinansiering i stället för styckekostnader så att ersättningsmodellen leder mot ökad jämlikhet för medborgarna,
- Styr mindre, minska byråkratin och ersätt den med demokratiska processer där

- förtroendevalda, fackliga organisationer, anställda och brukarna är representerade,
- Ändra ledarskap så att den inte utövas på distans utan med närhet och direkt kommunikation: chefer måste ha kunskap om hur verksamheten fungerar och fackliga organisationer bör delta vid anställning av chefer,
  - Ersätt konkurrens med samarbete,
  - Kräv yrkesutbildning för anställning och goda möjlighet till fortbildning,
  - Ersätt upphandling med verksamhet i egen regi,
  - Värna om offentlighets- och meddelarskyddet.

Vänsterpartiet Kronobergs regiongrupp föreslår därför att:

Region Kronoberg tar fram en plan för hur den regionala verksamheten ska styras på ett mer demokratiskt sätt.

För Vänsterpartiet Kronobergs regiongrupp 2018-12-19



Eva-Britt Svensson  
Ledamot i regionfullmäktige

## § 48 Svar på motion – Nya styrformer av regionens verksamheter (18RGK2006)

### Beslut

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår att regionstyrelsen lämnar följande förslag till beslut till regionfullmäktige:

Regionfullmäktige avslår motionen.

---

Henrietta Serrate (S), Magnus Carlberg (S) och Robert Olesen (S) deltar inte i beslutet.

### Sammanfattning

Eva-Britt Svensson (V) har i en motion föreslagit att Region Kronoberg ska ta fram en plan för hur den regionala verksamheten ska styras på ett mer demokratiskt sätt.

Regionfullmäktige föreslås avslå motionen.

### Förslag till beslut

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår att regionstyrelsen lämnar följande förslag till beslut till regionfullmäktige:

Regionfullmäktige avslår motionen.

### Beslutsunderlag

- Förslag till svar på motion om nya styrformer av regionens verksamhet
- Motion - Nya styrformer av regionens verksamheter