

Redogörelse för remissvar

Redogörelse för inkomna yttranden på remissversion av
Tågstrategi för Skåne.

Remissperiod 11 juni – 11 september 2020.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	INLEDNING.....	5
2	YTTRANDEN FRÅN KOMMUNER.....	6
2.1	BJUVS KOMMUN.....	6
2.2	BROMÖLLA KOMMUN	7
2.3	BURLÖVS KOMMUN.....	9
2.4	BÅSTADS KOMMUN	10
2.5	ESLÖVS KOMMUN	13
2.6	HELSINGBORGS STAD	15
2.7	HÄSSLEHOLMS KOMMUN	19
2.8	HÖGANÄS KOMMUN	21
2.9	HÖRBY KOMMUN.....	22
2.10	HÖÖRS KOMMUN.....	24
2.11	KLIPPANS KOMMUN.....	26
2.12	KRISTIANSTADS KOMMUN	26
2.13	KÄVLINGE KOMMUN	28
2.14	LANDSKRONA STAD	29
2.15	LOMMA KOMMUN.....	30
2.16	LUNDS KOMMUN	30
2.17	MALMÖ STAD.....	31
2.18	OSBY KOMMUN	35
2.19	PERSTORPS KOMMUN.....	37
2.20	SIMRISHAMNS KOMMUN	38
2.21	SJÖBO KOMMUN.....	38
2.22	SKURUPS KOMMUN	38
2.23	STAFFANSTORPS KOMMUN.....	40
2.24	SVALÖVS KOMMUN.....	40
2.25	SVEDALA KOMMUN	41
2.26	TOMELILLA KOMMUN.....	42
2.27	TRELLEBORGS KOMMUN.....	42
2.28	VELLINGE KOMMUN.....	43
2.29	YSTADS KOMMUN.....	44
2.30	ÅSTORPS KOMMUN	44
2.31	ÄNGELHOLMS KOMMUN.....	45
2.32	ÖRKELJUNGA KOMMUN	48
2.33	ÖSTRA GÖINGE KOMMUN	52
3	YTTRANDEN FRÅN SAMARBETSORGANISATIONER	55
3.1	PÅGATÅG NORDOST	55
3.2	SÖSK	56
4	YTTRANDEN FRÅN GRANNREGIONER	60
4.1	REGION BLEKINGE.....	60
4.2	REGION HALLAND	61
4.3	REGION KALMAR LÄN	62
4.4	REGION KRONOBERG	62
5	YTTRANDEN FRÅN STATLIGA MYNDIGHETER	64
5.1	TRAFIKVERKET	64
5.2	TRANSPORT- OG BOLIGMINISTERIET (DANMARK).....	66
5.3	TRAFIK-, BYGGE- OG BOLIGSTYRELSEN (DANMARK)	66

6 YTTTRANDE FRÅN KUNDORGANISATIONER.....	67
6.1 RESENÅRSFORUM	67
7 REMISSYNPUNKTER SOM TAGITS I BEAKTANDE	68
7.1 SYNPUNKTER SOM INFÖRS I TÅGSTRATEGIN	68
7.2 SYNPUNKTER SOM TAS VIDARE PÅ ANNAT SÄTT.....	69

1 Inledning

Denna bilaga redovisar de synpunkter som inkommit från Skånes kommuner, grannregioner, Trafikverket samt andra intressenter på den remissversion av Regions Skånes tågstrategi som skickades ut 11 juni 2020. Remissperioden löpte under tiden 11 juni – 11 september 2020.

Synpunkterna presenteras per respondent. I slutet redovisas vilka synpunkter som arbetats in i tågstrategin och på vilket sätt.

2 Yttranden från kommuner

2.1 Bjuvs kommun

Allmänt:

Bjuvs kommun ansluter sig till de för Familjen Helsingborg övergripande synpunkterna på den remitterande tågstrategin.

Söderåsbanan:

För att Billesholm ska bli en pendlingsort med stor mängd dagliga arbetsresor till Malmö/Lund krävs att mängden avgångar, i synnerhet i högtrafik, understödjer ett attraktivt pendlande. Bjuvs kommun vill lyfta att det är genom gemensamma insatser, mellan kommun och region, som reseunderlaget växer. Kommunen kan inte, utan attraktiv kollektivtrafik, utveckla Billesholm i sådan utsträckning så givna färdmedelsfördelningsmål uppnås till 2030 eller 2050. Därav vill Bjuvs kommun uttrycka en önskan om att halvtimmestrafiken på Söderåsbanan tidigareläggs så långt det är möjligt. Innan halvtimmestrafiken är i spel bedöms möjlig ortsutveckling i Billesholm begränsad.

Region Skånes kommentar: Tågstrategin visar på vilken trafik som är nödvändig för att klara de beslutade målen och de resandemängder som blir följderna av dessa. Ett resonemang om utbudet förs också i dokumentet och det är givet att ett högre utbud skulle uppfattas som attraktivt på flera banor. Samtidigt är den trafikökning och det behov av utbyggd infrastruktur som tågstrategin innebär omfattande och utbyggnaden behöver därför taktas ut över tid för att bli möjlig att genomföra.

Bjuvs kommun önskar ett förtydligande gällande regionens syn på framtida trafikupplägg på Söderåsbanan mellan Åstorp och Malmö C (via Billesholm). Trafikupplägget får betydelse för kommunens planering beroende på om tåget går via Lomma eller Lund.

Region Skånes kommentar: Region Skåne strävar efter en Pågatågsförbindelse från Åstorp mot Malmö via Lund från 2024 när fyrspåret Malmö – Lund är taget i bruk och ger kapacitet för fler tåg via Lund. Därför visar också kartorna för 2030 och 2035 att en sådan linje går via Lund. Även med fyrspar mellan Malmö och Lund i finns dock begränsningar i antalet möjliga tåg via Lund och ledig spårkapacitet på andra banor ska enligt fyrstegsprincipen utnyttjas innan ny kapacitet byggs. Därför föreslås i strategin att det andra tåget per timme på Söderåsbanan som bedöms behövas till 2040 kopplas till Lommabanan.

Skånebanan:

Sträckan via Bjuv ska i högtrafik först trafikeras av två, sedan tre persontåg i timmen fram till 2040 då utbudet ska minska. Bjuvs kommun ställer sig frågande till det minskade utbudet av persontågstrafik i Bjuvs kommun efter 2040. Bjuvs kommun vill att regionen verkar för att reseutbudet för Bjuvs station upprätthålls även efter införandet av System 3.

Region Skånes kommentar: Sträckan via Bjuv trafikeras av två tåg i timmen i såväl 2030, 2035 som 2040. Det är det utbud som bedöms behövas för orterna längs sträckan mellan Åstorp och Ramlösa.

Bjuvs kommun tar också upp frågan om plattformslängder och att tågstrategin har satt upp ett mål om att plattformar ska förlängas till 250 meter. Kommunen framhåller att plattformen på Bjuvs station i dag är ca 170 meter och att de inte ser något som begränsar en utbyggnad. Kommunen menar att det

är strategiskt klokt att förlänga plattformar och tåg, mot bakgrund av det förväntade framtida kapacitetsbristen längs Skånebanan. Kommunen önskar dock att Region Skåne förtydligar hur föreslagna åtgärder i tågstrategin ska finansieras och påpekar att de inte har möjlighet att i dagsläget utlova kommunal medfinansiering för plattformsförlängning.

Region Skånes kommentar: Tågstrategin pekar översiktligt ut behoven av utökningar i infrastrukturen för att den föreslagna trafiken och därmed målen ska kunna realiseras. Tågstrategin kommer att vara ett underlag för att utreda, planera och diskutera finansieringen av dessa investeringar.

Gods:

Det bör förtydligas om tågstrategin berör endast persontrafik. Kommunen framför att de önskar ett förtydligande för hur tågstrategin förhåller sig till de förväntade godsmängderna på spår, och redovisa hur tågstrategin förhåller sig till regionala mål och strategier för gods. Kommunen menar också att det vore bra om strategin tydliggör vilka antaganden kring godstrafik som ligger till grund för kapacitetsbedömning, och vilken förväntan på ökning av godstransporter som Region Skåne har.

Region Skånes kommentar: Omfånget av tågstrategin och vilka prognoser för gods som ligger till grund för kapacitetsanalyserna förtydligas.

Buller:

Bjuvs kommun lyfter frågan om hur buller från ökad tågtrafik ska hanteras regionalt. I takt med att fler tåg för gods- och persontransporter trafikerar de skånska järnvägarna så ökar nivåerna av buller i flera skånska tätorter. Bjuvs kommun skriver att de förutsätter att Region Skåne i sitt arbete med fysisk planering och stationsnära läge lyfter fram och jobbar med effekterna av bullerstörning och risk för urspårning eftersom fler tåg ställer krav på kommunens fysiska planering.

Region Skånes kommentar: Önskemålet noteras.

2.2 Bromölla kommun

Bromölla kommun för fram att Skånebanan är en viktig förbindelse till Södra stambanan och höghastighetsbanan, och att den med den fasta förbindelsen mellan Helsingborg-Helsingör får ytterligare betydelse. Banan är även central för Bromölla som ur regional och kommunalt perspektiv binder samman Blekinge och Skåne. Bromölla kommun anser att det är mycket viktigt att Skånebanan går hela vägen till Bromölla och inte slutar i Kristianstad.

Region Skånes kommentar: Stråken i tågstrategin benämns efter de namn som banorna har, för att de som arbetar i branschen ska kunna orientera sig i vad strategin innebär. Trafikverket äger frågan om namn på banorna.

Bromölla kommun tycker sig se sig en utveckling där skillnader mellan stad och land blir större och där en övervägande del av de nya arbetstillfällena som skapas återfinns i och kring de större städerna och orterna. Kommun menar att tågstrategin och den kollektivtrafik som skapas som ett resultat av strategin mer måste ses som möjliggörare för en robust samhällsutveckling än något som ska leva upp till en kamp om marknadsandelar. Kommunen menar att tågstrategin har ett för högt fokus på marknadsandelar, vilket enligt kommunen leder till att starka stråk prioriteras och den positiva samhällsutvecklingen som eftersträvas med en skånsk flerkärnighet riskeras.

Region Skånes kommentar: Tågstrategin utgår från de mål för kollektivtrafiken som har beslutats av Region Skånes fullmäktige och visar vilka åtgärder som behövs i tågtrafiken för att nå dessa mål. Marknadsandelsmålet är ett av dem, men tågstrategin styrs även av de övriga mål, såsom t.ex. geografisk tillgänglighet.

Kommunen anser att Region Skåne förhåller sig för passiv och uppgiven till regeringens planerade satsningar på järnvägsnätet i södra Sverige. Genom att konstatera att det inte är troligt att staten skulle avdela en mångfalt större budget än tidigare menar kommunen att Region Skåne kommer att tvingas prioritera därefter. En sådan prioritering lyfter de objekt som tillför de största nyttorna i transportsystemet och då menar kommunen att risken är stor att den tågtrafik som inte har störst potential att locka nya resenärer till kollektivtrafiken prioriteras bort. Kommunen menar att en sådan tågtrafik dock kan ha stor potential att främja utveckling och förstoring av den lokala och regionala arbetsmarknaden, behovet av kompetensutveckling och behovet av arbetskraft. Bromölla kommun menar därför att passiviteten ska tonas ned i tågstrategin och att de skånska och sydsvenska behoven ska lyftas fram.

Region Skånes kommentar: Tågstrategin innebär, om den realiseras fullt ut, en kraftig utbyggnad av tågtrafiken i hela Skåne. Tågstrategin visar tydligt att detta kommer innebära behov av stora investeringar i infrastruktur utöver det som nu finns beslutat i nationell plan. Behoven av utbyggd infrastruktur tonas inte ned, tågstrategin är tvärtom avsett att vara ett mycket viktigt underlag i arbetet med att ta fram nationell och regional plan för infrastrukturen.

Bromölla påpekar att kapacitetsutredningar som genomförts de senaste åren, t.ex. den som Region Skåne gjort för Kristianstad C, har använt underlag som haft ett högre utbud i tågtrafiken på sträckorna Hässleholm – Kristianstad och Kristianstad – Bromölla än vad som nu föreslås i tågstrategin. Kommunen undrar hur detta kommer att hanteras framöver.

Region Skånes kommentar: Eventuella justeringar i underlag och planer får hanteras i respektive infrastrukturprojekt.

Kommunen tar upp att störningar och förseningar som beror på kapacitetsbegränsningar kan försämra attraktiviteten hos tågtrafiken vilket leder till att resenärer väljer bilen före tåget. Kommunen menar att andra yttre faktorer och samhällsutvecklingsmönster inte tas tillräckligt mycket i beaktande vid prognostisering av den samlade resandeutvecklingen.

Region Skånes kommentar: Utgångspunkten för beräkningar av kapacitet i spår och driftplatser är att trafiken ska kunna köra på ett robust sätt. Tågstrategin är målstyrd och resandemängderna är därför de som målen innebär, inte prognoser.

Bromölla kommun menar att strategin lägger över ansvaret för restidsförbättringar på Region Blekinge, medan kommunen anser att gränserna måste suddas bort och gränsöverskridande samarbeten måste bli mer aktuella.

Region Skånes kommentar: Tågstrategin innehåller tydliga åtgärder för snabbare resor till och från Kronoberg och Blekinge, framförallt med snabbare Öresundståg på en höghastighetsbanan Lund-Malmö i målår 2035. Utformningen överensstämmer med de förslag som har tagits fram i arbetet med en gemensam handlingsplan för kollektivtrafik inom Regionsamverkan Sydsverige (RSS).

Kommunen undrar hur tankarna går kring att möta behoven hos resenärer som behöver använda cykel som anslutning vid både avresestationen och destinationen. Kommunen efterlyser också en tätare

dialog mellan Trafikverket, Region Skåne och de skånska kommunerna vad gäller regionala cykelstråk till stationer.

Region Skånes kommentar: Goda anslutning med cykel till stationerna är en viktig faktor för att göra kollektivtrafiken attraktiv och praktisk och behovet av detta det behandlas i Cykelstrategi för Skåne.

Bromölla kommun frågar om behovet av fordonsuppställning har setts över parallellt med framtagandet av tågstrategin.

Region Skånes kommentar: Behoven har förtydligats i avsnitt 11.1 i tågstrategin och kommer att utredas djupare.

Kommunen menar att tillkommande stationer inte berörs alls eller för dåligt i tågstrategin. Kommunen efterlyser ett mer visionärt helhetsperspektiv och en undersökning avseende lämpligheten i att stanna på fler stationer.

Region Skånes kommentar: En tydligare beskrivning av förhållningssätt till nya stationer införs i avsnitt 2.3.

2.3 Burlövs kommun

Burlövs kommun för fram att de menar att verksamheten för spårbunden kollektivtrafik/tåg styrs av alltför många mål och policydokument. Detta riskerar enligt kommunen att ge för många och inte samordnade styrsignaler, som riskerar att bidra till minska flexibilitet för verksamheten att hantera effekterna av påverkande händelser likt den under våren 2020 med starkt förändrade resmönster.

Region Skånes kommentar: Avsikten med tågstrategin är att förtydliga vad Region Skåne har för behov av tågtrafik för att nå de beslutade målen. Det är Region Skånes förhoppning att den färdiga tågstrategin bidrar till att avsevärt förtydliga vad vi strävar efter med tågtrafiken.

Kommunen menar också att tågstrategin bör väva in andra kollektiva trafikslag, för att inte riskera att ge en missvisande bild av kapacitet och behov av infrastruktur. Kommunen pekar på att Burlövs station genom de satsningar som görs blir en transportnod i Skåne, där resenärer och pendlare kommer till stationen till fots samt med cykel, buss och bil. Kommunen framför också att vägburen kollektivtrafik även behöver planeras in till områdena Stora Bernstorp och Toftanäs.

Region Skånes kommentar: Tågstrategin är avgränsad till att handla om regional och storregional tågtrafik. Det är inte en strategi för all kollektivtrafik i Skåne.

Burlövs kommun ser positivt på förslaget med trafikering av System 3 till Burlöv station. Kommunen hänvisar till att trafikeringen ska inledas 2023 enligt avtal men att strategin nämner införande först omkring 2024. Kommunen menar att det är oklart hur den rapporterade överprövningen av upphandlingen av det nya systemet påverkar planeringen. Burlövs kommun skriver också att de förväntar sig att Öresundstågtrafiken ska angöra Burlöv Centralstation i enlighet med det Genomförande- och finansieringsavtal för Burlöv pendlarstation som tecknades 2012. Enligt avtalet är inriktningen att huvuddelen av de cirka 10 Öresunds- och Pågatåg som passerar Burlöv varje timme ska stanna vid stationen när pendlarstationen i Burlöv är klar. Kommunen menar att eftersom stationen blir en pendlarstation så bör även det storregionala tågssystemet angöra stationen. Burlövs kommun

hänvisar till sina investeringar i stationen och efterlyser en ökad tydlighet i Skånetrafikens reella planer att leva upp till befintligt avtal från och med 2023.

Region Skånes kommentar: Tågstrategin har sitt första mållår 2030. De kartor som visar tidigare årtal är med som orientering och utgår från vad som är planerat eller antaget sedan tidigare. När avtalet mellan Region Skåne, Burlövs kommun och Trafikverket skrevs fanns inte System 3, men de System 3-linjer som i strategin införs till 2030 ersätter framför allt insatståg i Öresundstågssystemet. System 3 utgör därmed en delmängd av det totala antalet tåg som nämns i avtalet. Det totala antalet tåg som trafikerar stationen 2030 blir då nio per timme i högtrafik varav tre med direktförbindelse till Köpenhamn. För att utveckla Burlöv som pendlarstation är just System 3 mycket lämpligt, med kapacitetsstarka tåg i de starka stråken som också stannar på stationer som Ramlösa, Maria, Eslöv och Höör. För att renodla Öresundstågssystemet som ett storregionalt tågssystem med korta restider stannar dessa endast på få stationer.

Kommunen anmärker på att i förslaget anges att Burlövs station planeras trafikeras av 8 tåg per timme 2030 och 10 tåg per timme 2040, men att tabeller och bilder i dokumentet visar på 9 tåg per timme 2030 och 11 tåg per timme 2040 vilket enligt kommunen gör att det råder otydligheter kring hur många stopp på stationen som Region Skåne planerar för. Kommunen förväntar sig att antalet avgångar och överenskomna tågssystem trafikerar sträckan.

Region Skånes kommentar: Kartorna över trafik per mållår visar en trafikering i högtrafik av Burlövs station med nio tåg per timme år 2030, tio tåg år 2035 och elva tåg 2040. Den löpande texten avvek dock och har korrigerats. Det bör understrykas att kartorna visar behovet av trafik för att nå målen, det är inte ett löfte om framtida utbud.

Burlövs kommun ser positivt på den utökade trafikeringen till Åkarps station. Kommunen menar att tågstrategin de facto innebär att planerna för järnvägstrafik på den så kallade Simrishamnsbanan avvecklas till förmån för andra mer aktuella förslag, kollektivtrafikåtgärder och eventuellt annan användning. Burlövs kommun tar också upp att andra kommuner har pekat ut ett yttre godsspår vilket kommunen anser är oacceptabelt. Burlövs kommun drar också slutsatsen att det snarast behövs en station vid Tågarp/Rinnebäck på Lommabanan och skriver att det är viktigt att planering och åtgärder som görs nu på Lommabanan inte försvårar eller fördröjer en framtida station i Arlov.

Region Skånes kommentar: Synpunkterna noteras.

2.4 Båstads kommun

Övergripande

Båstads kommun anser övergripande att tågstrategin är föredömligt kortfattad, gedigen och tydlig. Kommunen anser att det är bra att strategin är målstyrd och redovisar åtgärder för att nå de övergripande målen. Kommunen menar vidare att ambitionerna är höga men samtidigt är de föreslagna åtgärderna i stor utsträckning rimliga. Dock anser kommunen att en del satsningar måste komma tidigare för att de övergripande målen ska kunna nås.

Båstads kommun menar att det är bra att tågstrategin utgår från redan gjorda överenskommelser. Det finns också god överensstämmelse mellan tågstrategin och det kollektivtrafikstrategiska underlag som Familjen Helsingborg arbetat fram tillsammans med Skånetrafiken.

Båstad kommun tar upp att i kapitel 11.4 står det att spårkapaciteten inte är tillräcklig för den tågtrafik som behövs för att nå Region Skånes övergripande mål, även med de åtgärder som är planerade och antagits att genomföras till 2040. Kommunen anser att detta är oroande då flera sträckor med hög störningskänslighet och låg medelhastighet finns i nordvästra Skåne runt Helsingborg. Båstad kommun framhåller att åtgärder behöver genomföras även för dessa brister för att målen ska kunna nås 2040.

Region Skånes kommentar: Tågstrategin innebär, om den realiserats fullt ut, en kraftig utbyggnad av tågtrafiken i hela Skåne. Avsnitt 11.4 visar tydligt att detta kommer innebära behov av investeringar i infrastruktur utöver det som nu finns beslutat i nationell plan. Tågstrategin är avsedd att vara ett mycket viktigt underlag i arbetet med att ta fram nationell och regional plan för infrastrukturen.

Båstad kommun tycker att det är bra att trafikuppläggen utgår från takt. Dock är det viktigt att öppettider utökas och eventuella hål i tidtabellerna täpps igen, för att skapa ett sammanhållet kollektivtrafiksystem inklusive regionbusstrafik. Även potentialen för ett ökat fritidsresande talar för ett utökat turutbud off-peak.

Region Skånes kommentar: Synpunkten noteras.

Kommunen pekar på att den nu remitterade tågstrategin är den tredje i sitt slag och att det hade varit önskvärt med en beskrivning av hur de tågstrategiska frågorna fortsatt ska hanteras och då helst kontinuerligt. Kommunen vill se en beskrivning av om eller hur justeringar och nya strategier kopplas mot den nationella infrastrukturprocessen eller en handlingsplan.

Region Skånes kommentar: Framtagandet av tågstrategin sker på uppdrag av Kollektivtrafiknämnden och Regionala utvecklingsnämnden. Tågstrategin kommer att användas som underlag i arbetet med att lyfta fram viktiga investeringar i det skånska järnvägsnätet i nationell plan, samt för prioriteringarna i den regionala transportinfrastrukturplanen. Behovet att regelbundet revidera tågstrategin förtydligas i inledningen av strategin, med rekommendation om revideringsintervall.

Öresundståg

Båstad kommun menar att Öresundstågslinjen Köpenhamn – Göteborg bör få halvtimmestrafik längs hela sträckan senast december 2024.

Region Skånes kommentar: Tågstrategin har sitt första mållår 2030. Där har Öresundstågslinjen Köpenhamn – Göteborg det utbud som kommunen efterfrågar. Linjen har också det utbudet i den karta som visar planerad utveckling av trafiken till 2025.

Kapacitet på Väst kustbanan och Helsingborg C

Båstad kommun är positiva till de höjda ambitionerna med bland annat System 3, men är oroade att åtgärder i infrastrukturen för att lösa de mer kortsiktiga behoven till System 3 kan hindra ett genomförande av en bra långsiktig lösning för dubbelspåret på Väst kustbanan genom Helsingborg. Lösningar för kapacitet på kort sikt på Helsingborg C behöver nogsamt utredas inom ramen för lokaliseringsutredningen i järnvägsplanen för projektet Helsingborg – Maria innan beslut om åtgärder fattas.

Region Skånes kommentar: Behovet av ökad kapacitet för vändande tåg på Helsingborg C finns redan i dag, och kommer att bli ännu större med den trafikökning som är planerad under tiden fram till 2025, bland annat med två genomgående Öresundståg per timme till Göteborg. Färdigställandet av sådan ökad kapacitet behöver därför börja snarast, och det medger inte möjlighet att invänta den omfattande lokaliseringsutredningen.

Båstad kommun saknar en tydlig helhetsbild för hur kapaciteten kommer att se ut för den viktiga relationen Helsingborg – Malmö. Tågstrategin redovisar endast fordonsbehov i form av antal och ungefärlig sittplatskapacitet. Kommunen menar att inte bara System 3, utan även Öresundstågen behöver fordon med hög kapacitet. Kommunen menar vidare att backcasting-metodik tillämpas då komplexa och omfattande infrastrukturprojekt kopplat mot trafikutveckling studeras.

Region Skånes kommentar: Helhetsbehovet av kapacitet för resor visas i tabellen för Västkustbanan Helsingborg – Lund, på sidan 29 i remissversionen. Region Skåne vill också understryka att hela tågstrategin bygger på backcasting från de beslutade målen för att få fram behovet av tågtrafik för respektive målår. Tågstrategin är sedan ett underlag för att planera investeringar i infrastruktur.

Kommunen menar att en kommande HH-förbindelse utifrån ett nyttoperspektiv bör trafikeras av tåg som når längre ut i regionen. Kommunen ser ingen motsättning i att även tåg på Västkustbanan norrifrån kopplas mot HH-förbindelsen, och att det kan förtydligas.

Region Skånes kommentar: Synpunkten noteras.

Båstads kommun framför också idén att förlänga linjen Malmö – Åstorp på Söderåsbanan till Ängelholm, vilket staden menar ger attraktiva restider och en intressant knutpunkt i Åstorp för (bytes)resor i princip alla väderstreck. Kommunen poängterar att de är väl medvetna om den ekonomiska och infrastrukturella utmaningen för det, men att studier inom ramen för Kollektivtrafikstrategiskt underlag för nordvästra Skåne visar på att det skulle kunna vara möjligt då vändtiden i Åstorp är tillräcklig för en förlängning norrut till Ängelholm.

Region Skånes kommentar: Tågstrategin innebär inget hinder för mer tågtrafik om det finns resandeunderlag och praktiska möjligheter för den. Skånetrafiken följer utvecklingen av efterfrågan på resor och om förutsättningarna för ett tillräckligt stort tågresande uppnås så är det naturligt att närmare studera en trafikering av sträckan.

Båstad kommun tycker att det är positivt med förslaget att förlänga Pågatågslinjen norr om Helsingborg till Båstad. Genom att anlägga ett stickspår norr om stationen i Båstad blir det möjligt att förlänga alla turer som i dagsläget vänder i Förslöv till Båstad istället. Därmed får Båstad tillgång till pågatågslinjens fullständiga utbud, vare sig turena är förlängda till Halmstad eller inte. Kommunen lyfter fram att trafikförsörjningsprogrammet för Halmstad som är ute på remiss har ett Pågatåg per timme som går vidare till Halmstad och kommunen menar att det skulle vara ett bra komplement till Öresundstågen, som skulle ge möjlighet till sömlösa resor för hallandska resenärer till och från Ängelholm Helsingborg Airport.

Region Skånes kommentar: Tågstrategin utesluter inte att Pågatågslinjen till Båstad förlängs till t.ex. Halmstad, men det är i första hand en fråga för Region Halland som har ansvaret för trafiken i Halland. Möjligheten att förlänga linjen förtydligas med pilar i trafikeringsskartorna.

Båstads kommun menar att det är bra med ambitionen att alla pågatågslinjer på sikt ska ha halvtimmestrafik. De tycker dock att det bör ske tidigare än 2040 som redovisas. De uttrycker förståelse för att det behövs ett resandeunderlag, men menar att det rimligen inte kan skapas genom ett tåg per timme först 2040, utan kräver ett bättre utbud med ett tidigare genomförande kopplat till ortsutveckling och i ett samlat system med regionbusstrafiken.

Region Skånes kommentar: Synpunkten noteras.

Båstad kommun framför synpunkter på att resenärer från tågorterna norr om Helsingborg fram till 2016 hade direkt Pågatågstrafik till bl.a. Landskrona, Lund och Malmö, men i dag måste byta tåg i Helsingborg. Kommunen menar att det bör vara en ambition att återställa detta så att Pågatågen åter blir genomgående i Helsingborg, åtminstone i rusningstid. Detta skulle också avlasta Helsingborg C från den kapacitetsbrist som uppstår där när tåg måste vändas.

Region Skånes kommentar: Vi förstår önskemålet och utesluter inte sådan trafik i framtiden, men vill samtidigt framhålla att den inte kan garanteras då det finns många tekniska aspekter som gör att linjer kommer att behöva brytas någonstans för att bibehålla robusthet och kunna anpassa kapaciteten i tågen. För att kunna genomföra trafiken resurseffektivt är det därför nödvändigt med en brytpunkt där antingen tågbyte sker för genomresande eller tågsätt kopplas på och av, vilket i båda fallen skapar längre restider för genomresande, men där skilda linjer är mer robust för trafiken i helhet.

Båstads kommun menar att för att målen ska kunna nås så behöver förmågan att hantera störningar och ändå erbjuda en attraktiv tågtrafik med god kvalitet behövas säkras genom att järnvägssystemet görs mer robust. Kommunen skriver att en situation där järnvägssystemet har god stabil kapacitet är alltid målet. Ändå kommer förändring och instabilitet att vara "normalläget" för lång tid framåt i och med att det egentligen ständigt kommer att byggas i skånsk järnvägsinfrastruktur. Detta kräver särskilda insatser för att ändå under korta och längre perioder av störningar erbjuda goda förutsättningar för tågtrafik och tågresande, med de nyttor det ger. I tågstrategin redovisas ett antal kritiska sträckor och punkter. Förslagsvis utökas insatserna i både nationell och regional plan till trimningar kompletterat med "robusthetsåtgärder" så att en attraktiv tågtrafik med god kvalitet kan utföras, oavsett påverkan av störningar.

Rent konkret föreslår Båstads kommun att detta sker genom att alla tågstationer bör ha mötesmöjligheter inkl. resandeutbyte samtidigt. Vissa stationer behöver förlängda plattformar för att kunna fungera flexibelt. Likaså behöver knutpunkterna i systemet utformas utifrån långsiktighet och flexibel robusthet. Kommunen menar att med tanke på de stora investeringar som ska göras i Skåne de närmsta årtiondena torde kostnaden för de åtgärderna vara relativt små.

Region Skånes kommentar: Utgångspunkten för tågstrategins beräkningar av kapacitet i spår och driftplatser är att trafiken ska kunna köras på ett robust sätt.

2.5 Eslövs kommun

Övergripande:

Eslövs kommun menar att intrycket av strategin överlag är positivt. Strategin är genomtänkt, realistisk och därmed genomförbar. Kommunen anser att fördelen med att använda marknadsandelsmålet är att det blir enkelt att förstå och beräkna. Nackdelen enligt kommunen är att modellen inte tar hänsyn till att turtäthet och taktfasthet krävs för att skapa attraktivitet (kommunen konstaterar att denna brist påtalas i strategin) och den tar inte heller hänsyn till framtida resmönster utan den bygger på existerande reserelationer och förstärker redan starka sådana.

Region Skånes kommentar: Det är riktigt att strategin utgår från de stråk och kärnor som finns i Skåne i dag. I och med att tågstrategin är målstyrd så utgår den ifrån de mål som är politiskt beslutade i framför allt regionfullmäktige och ska därmed stärka flerkärnigheten.

Eslövs kommun konstaterar att utvecklingen för tågtrafik i Eslöv sker ganska långsamt eftersom Södra Stambanan idag är fullbelagd, och det är först när en ny stambana mellan Hässleholm och Lund är byggd som nya avgångar kan tillkomma. Men Skånetrafiken planerar att införa det nya tågsystemet – System 3 – redan 2025 för att på så sätt förstärka trafikens kapacitet vilket Eslövs kommun ser positivt på. Eslövs kommun saknar "Byggstart Skåne" i strategin uppräknig av avtal som påverkar strategin. Kommunen menar att avtalet är aktuell bör tas med som underlag.

Region Skånes kommentar: Uppräkningen av avtal kompletteras med Byggstart Skåne.

Utbud

Idag går det endast två tåg i timmen norrut från Eslöv och Eslövs kommun anser att detta är för få avgångar för en kommun av Eslövs storlek. Dessutom behöver kopplingen till Kastrup stärkas så att det blir lättare för resenärer från Eslöv att nå en internationell flygplats. Därför föreslår Eslövs kommun att alla Öresundståg gör stopp i Eslöv med början omedelbart. Tidsförlusten för övriga resenärer är liten (ca två och en halv minut) och är inte tillräcklig för att användas som motivering till att tågen idag inte stannar, i förhållande till den mängd potentiella resenärer som finns i Eslöv.

Region Skånes kommentar: Tågstrategins första målår är 2030 och där finns fyra tåg i timmen norrut från Eslöv i trafikeringsskildern. Den långsiktiga inriktningen är att korta restiderna i Öresundståg-systemet för att renodla det som ett storregionalt tågssystem med få stopp. Stopp i Eslöv för alla Öresundståg bidrar inte till detta.

Kommunen anför att tågstrategins inriktning att införa takttrafik i hela kollektivtrafiksystemet är både ambitiöst och lovligt, men svårt att genomföra med dagens överbelastade trafik, framför allt på Södra stambanan. Eslövs kommun anser att det i nuläget är viktigare att arbeta för att avgångar har en jämnare fördelning över timmen. Att få en jämn fördelning av avgångarna är förmodligen viktigare än att absolut få fler avgångar då effekten kan försvinna om avgångarna klumpas vid vissa tider av timmen. Eslövs kommun är väl medveten om att detta till stor del ligger utanför Skånetrafikens kontroll, eftersom det är Trafikverket som tilldelar trafiken, men eftersom detta är en fråga av stor vikt anser Eslövs kommun att större och bredare ansatser bör göras för att möjliggöra en sådan trafik.

Region Skånes kommentar: Att bättre sprida avgångarna över timmen är en viktig åtgärd för att jämna ut beläggningen på tågen och därmed åstadkomma mesta möjliga kapacitet. Detta är också en viktig effekt av att införa takttrafik. De kapacitetsanalyser som har gjorts, och de behov av utbyggd infrastruktur som redovisas i tågstrategin bygger på att tågen ska kunna spridas bättre över timmen.

Marieholmsbanan

Eslövs kommun anser att utbyggnad till dubbelspår på Marieholmsbanan bör tidigareläggas. Banan har varit öppen ett par år och den har under hela tiden brottats med förseningar och inställda tåg. Många av de resenärer som åker tåg mellan Eslöv och Helsingborg väljer därför att åka via Lund, eftersom de då får fler avgångar att välja mellan och dessutom är tillförlitligheten större även om restiden blir längre.

Region Skånes kommentar: Synpunkten noteras.

2.6 Helsingborgs stad

Övergripande:

Helsingborg stad anser övergripande att tågstrategin är föredömligt kortfattad, gedigen och tydlig. Kommunen anser att det är bra att strategin är målstyrd och redovisar åtgärder för att nå de övergripande målen. Kommunen menar vidare att ambitionerna är höga men samtidigt är de föreslagna åtgärderna i stor utsträckning rimliga. Dock anser kommunen att en del satsningar måste komma tidigare för att de övergripande målen ska kunna nås.

Helsingborg menar att det är bra att tågstrategin utgår från redan gjorda överenskommelser. Det finns också god överensstämmelse mellan tågstrategin och det kollektivtrafikstrategiska underlag som Familjen Helsingborg arbetat fram tillsammans med Skånetrafiken.

Staden tar upp att i kapitel 11.4 står det att spårkapaciteten inte är tillräcklig för den tågtrafik som behövs för att nå Region Skånes övergripande mål., även med de åtgärder som är planerade och antagits att genomföras till 2040. Kommunen anser att detta är oroande då flera sträckor med hög störningskänslighet och låg medelhastighet finns i nordvästra Skåne runt Helsingborg. Helsingborgs stad framhåller att åtgärder behöver genomföras även för dessa brister för att målen ska kunna nås 2040.

Region Skånes kommentar: Tågstrategin innebär, om den realiseras fullt ut, en kraftig utbyggnad av tågtrafiken i hela Skåne. Avsnitt 11.4 i remissversionen visar tydligt att detta kommer innebära behov av investeringar i infrastruktur utöver det som nu finns beslutat i nationell plan. Tågstrategin är avsedd att vara ett mycket viktigt underlag i arbetet med att ta fram nationell och regional plan för infrastrukturen.

Helsingborgs stad tycker att det är bra att trafikuppläggen utgår från takt. Dock är det viktigt att öppettider utökas och eventuella hål i tidtabellerna täpps igen, för att skapa ett sammanhållet kollektivtrafiksystem inklusive regionbusstrafik. Även potentialen för ett ökat fritidsresande talar för ett utökat turutbud off-peak.

Region Skånes kommentar: Synpunkten noteras.

Helsingborgs stad anmärker på att strategin avgränsats till att inte behandla regionala spårtrafiksatsningar/lätt spårtrafik. Staden konstaterar att det då inte finns något sammanhang där regionala spårvägssatsningar behandlas eller diskuteras. En regional spårväg i stråket Helsingborg-Höganäs är fortsatt en intressant lösning på längre sikt, menar staden, då den ger en tydlig och enkel kollektivtrafik med hög kapacitet. För att kunna påverka efterfrågan och öka kollektivtrafikens marknadsandel är det viktiga parametrar.

Region Skånes kommentar: Det finns stråk i Skåne där spårväg/lätt spårtrafik kan vara lösningen i framtiden, när stads- eller regionbusstrafiken inte är tillräckligt för att klara kapacitet och restider. Tågstrategin utesluter inte sådana, men de måste behandlas i sammanhang tillsammans med annan trafik och är därför inte lämplig att ta med i tågstrategin. Punkten om lätt spårtrafik förtydligas i avsnitt 2.3.

Staden pekar på att den nu remitterade tågstrategin är den tredje i sitt slag och att det hade varit önskvärt med en beskrivning av hur de tågstrategiska frågorna fortsatt ska hanteras och då helst

kontinuerligt. Kommunen vill se en beskrivning av om eller hur justeringar och nya strategier kopplas mot den nationella infrastrukturprocessen eller en handlingsplan.

Region Skånes kommentar: Synpunkter noteras.

Öresundståg:

Helsingborg menar att Öresundståglinjen Köpenhamn-Göteborg bör få halvtimmestrafik längs hela sträckan, senast december 2024, när dubbelspåret på Väst kustbanan Maria-Ängelholm är klart.

Region Skånes kommentar: Tågstrategin har sitt första målår 2030. Där har Öresundstågslinjen Köpenhamn – Göteborg det utbud som staden efterfrågar. Linjen har också det utbudet i den karta som visar planerad utveckling av trafiken till 2025.

Kapacitet på Väst kustbanan och Helsingborg C:

Helsingborgs stad är positiva till de höjda ambitionerna, genom bland annat "System 3", för att tillskapa mer sittplatskapacitet på Väst kustbanan delen Malmö-Helsingborg och att trafiken förlängs till Maria när sträckan Helsingborg C – Maria är utbyggd med dubbelspår. Men staden uttrycker oro för att åtgärder i infrastrukturen för att lösa de mer kortsiktiga behoven kopplat till "System 3" kan hindra ett genomförande av en bra långsiktig lösning för dubbelspåret på Väst kustbanan genom Helsingborg. Helsingborg menar att lösningar för kapacitet på kort sikt på Helsingborg C nogsamt behöver utredas inom ramen för lokaliseringstuderingen i järnvägsplanen för projektet Helsingborg – Maria innan beslut om åtgärder för Helsingborg C Övre fattas.

Region Skånes kommentar: Behovet av ökad kapacitet för vändande tåg på Helsingborg C finns redan i dag, och kommer att bli ännu större med den trafikökning som är planerad under tiden fram till 2025, bland annat med två genomgående Öresundståg per timme till Göteborg. Färdigställandet av sådan ökad kapacitet behöver därför börja snarast, och det medger inte möjlighet att invänta den omfattande lokaliseringstuderingen.

Helsingborgs stad saknar en tydlig helhetsbild för hur kapaciteten kommer att se ut för den viktiga relationen Helsingborg – Malmö. Tågstrategin redovisar endast fordonsbehov i form av antal och ungefärlig sittplatskapacitet. Staden menar att Öresundstågen som trafikerar hela Väst kustbanan, beroende på att de innehåller både interregionala resor och resor Helsingborg-Malmö och att de går snabbare med färre uppehåll, har ett hårdare resandetryck än de Öresundståg som idag vänder i Helsingborg (blivande "System 3"). Detta förhållande förstärks ytterligare av det, i jämförelse med Helsingborg C, längre avståndet för den genomsnittliga tågresenären till Helsingborg C Övre där "System 3" eventuellt inledningsvis utgår från. Kommunen menar därför att inte bara System 3, utan även Öresundstågen skulle ha nytta av fordon med hög kapacitet. Kommunen menar också att backcasting-metodik bör tillämpas då komplexa och omfattande infrastrukturprojekt kopplat mot trafikutveckling studeras, vilket innebär att slutmålet behöver ställas upp först och sedan bör alla delåtgärder som genomförs på kort och medellång sikt, för både trafik och infrastruktur, vara i riktning mot slutmålet.

Region Skånes kommentar: Helhetsbehovet av kapacitet för resor visas i tabellen för Väst kustbanan Helsingborg – Lund, på sidan 29 i remissversionen. Region Skåne vill också understryka att hela tågstrategin bygger på backcasting från de beslutade målen för att få fram behovet av tågtrafik för respektive målår. Tågstrategin är sedan ett underlag för att planera investeringar i infrastruktur.

Maria och Ramlösa

Helsingborg konstaterar att Ramlösa och Helsingborg C i dag har funktioner som regionala noder i tågsystemet och att Maria kommer att få en liknande funktion. Staden för fram att i ett stadsutvecklingsperspektiv finns det stora potentialer i alla dessa noder för en fortsatt utveckling där trafik och stadsbebyggelse samverkar för att utveckla både trafik och attraktivitet. En attraktiv koppling mellan tågtrafik och anslutande busstrafik är väldigt viktig att värna och utveckla.

Region Skånes kommentar: Vi ser fram mot att utveckla de regionala noderna i Helsingborg tillsammans med Helsingborgs stad.

Direktåg Helsingborg – Hässleholm – Kristianstad

Helsingborgs stad konstaterar att tågstrategin och andra relaterade dokument har ambitionen att binda samman Skåne. Staden menar dock att relationen Nordvästskåne – Nordostskåne via Skånebanan har mycket övrigt att önska. Här menar Helsingborg att det finns åtgärder för att minska restiderna som kan genomföras innan det finns dubbelspår på hela sträckan, något som i närtid är för vanskligt att hoppas på, och att de redan planerade åtgärderna som flera gånger har skjutits på framtiden behöver genomföras snarast.

Region Skånes kommentar: Synpunkten noteras.

Tågtrafik via en fast HH-förbindelse:

Helsingborg stad framför att en HH-förbindelse kan trafikeras med tåg som från Halmstad respektive Kristianstad via nordvästra Skåne når Köpenhamn. I förslaget på Tågstrategi framgår att två "HH-tåg" fortsätter via Skånebanan. Helsingborg ser inte någon motsättning i att även tåg på Väst kustbanan norrifrån kopplas mot HH-förbindelsen och menar att detta kan förtydligas i materialet.

Region Skånes kommentar: Synpunkten noteras. Tågstrategin utesluter inte fler tåg än de som visas i trafikeringsförslagen, om det finns efterfrågan och underlag för trafiken.

Pågatågstrafiken

Helsingborg stad framför synpunkter på att resenärer från tågorterna norr om Helsingborg fram till 2016 hade direkt pågatågstrafik till bl.a. Landskrona, Lund och Malmö, men i dag måste byta tåg i Helsingborg. Staden menar att det bör vara en ambition att återställa detta så att Pågatågen åter blir genomgående i Helsingborg, åtminstone i rusningstid. Detta skulle också avlasta Helsingborg C från den kapacitetsbrist som uppstår där när tåg måste vändas.

Region Skånes kommentar: Vi förstår önskemålet och utesluter inte sådan trafik i framtiden, men vill samtidigt framhålla att den inte kan garanteras då det finns många tekniska aspekter som gör att linjer kommer att behöva brytas någonstans för att bibehålla robusthet och kunna anpassa kapaciteten i tågen. För att kunna genomföra trafiken resurseffektivt är det därför nödvändigt med en brytpunkt tågsätt kan tas i och ur trafik. Detta skapar längre restider för genomresande, men i gengäld är skilda linjer mer robust för trafiken i helhet. Givetvis behöver platserna för dessa brytpunkter övervägas och planeras noggrant för att inte onödigtvis ta spårkapacitet på särskilt belastade platser.

Helsingborgs stad menar att det är bra med ambitionen att alla Pågatågslinjer på sikt ska ha halvtimmestrafik. De tycker dock att det bör ske tidigare än 2040 som redovisas. De uttrycker förståelse för att det behövs ett resandeunderlag, men menar att det rimligen inte kan skapas genom 1 tåg per timme först 2040, utan kräver ett bättre utbud med ett tidigare genomförande kopplat till ortsutveckling och i ett samlat system med regionbusstrafiken.

Region Skånes kommentar: Tågstrategin visar på vilken trafik som är nödvändig för att klara de beslutade målen och de resandemängder som blir följden av dessa. Ett resonemang om utbudet förs också i dokumentet och det är givet att ett högre utbud skulle uppfattas som attraktivt på flera banor. Samtidigt är den trafikökning och det behov av utbyggd infrastruktur som tågstrategin innebär omfattande och utbyggnaden behöver därför taktas ut över tid för att bli möjlig att genomföra.

Staden tar också upp att Pågatågslinjen norr om Helsingborg bör förlängas till Båstad. Genom att anlägga ett stickspår norr om stationen i Båstad blir det möjligt att förlänga alla turer som i dagsläget vänder i Förslöv till Båstad istället. Därmed får Båstad tillgång till pågatågslinjens fullständiga utbud, vare sig turerna är förlängda till Halmstad eller inte.

Region Skånes kommentar: Stadens förslag stämmer väl överens med trafikeringsbilden för 2035.

Helsingborg framför också idén att förlänga linjen Malmö – Åstorp på Söderåsbanan till Ängelholm, vilket staden menar ger attraktiva restider och en intressant knutpunkt i Åstorp för (bytes)resor i princip alla väderstreck. Staden poängterar att de är väl medvetna om den ekonomiska och infrastrukturella utmaningen för det, men att studier inom ramen för Kollektivtrafikstrategiskt underlag för nordvästra Skåne visar på att det skulle kunna vara möjligt då vändtiden i Åstorp är tillräcklig för en förlängning norrut till Ängelholm.

Region Skånes kommentar: Tågstrategin innebär inget hinder för mer tågtrafik om det finns resandeunderlag och praktiska möjligheter för den. Skånetrafiken följer utvecklingen av efterfrågan på resor och om förutsättningarna för ett tillräckligt stort tågresande uppnås så är det naturligt att närmare studera en trafikering av sträckan.

Infrastruktur

Helsingborg stad menar att för att målen ska kunna nås så behöver förmågan att hantera störningar och ändå erbjuda en attraktiv tågtrafik med god kvalitet behövas genom att järnvägssystemet görs mer robust. Staden skriver att en situation där järnvägssystemet har god stabil kapacitet är alltid målet. Ändå kommer förändring och instabilitet att vara "normalläget" för lång tid framåt i och med att det egentligen ständigt kommer att byggas i skånsk järnvägsinfrastruktur. Detta kräver särskilda insatser för att ändå under korta och längre perioder av störningar erbjuda goda förutsättningar för tågtrafik och tågresande, med de nyttor det ger. I tågstrategin redovisas ett antal kritiska sträckor och punkter. Förslagsvis utökas insatserna i både nationell och regional plan till trimningar kompletterat med "robusthetsåtgärder" så att en attraktiv tågtrafik med god kvalitet kan utföras, oavsett påverkan av störningar.

Rent konkret föreslår Helsingborgs stad att detta sker genom att alla tågstationer bör ha mötesmöjligheter inkl. resandeutbyte samtidigt. Vissa stationer behöver förlängda plattformar för att kunna fungera flexibelt. Likaså behöver knutpunkterna i systemet utformas utifrån långsiktighet och flexibel robusthet. Kommunen menar att med tanke på de stora investeringar som ska göras i Skåne de närmsta årtiondena torde kostnaden för de åtgärderna vara relativt små.

Region Skånes kommentar: Utgångspunkten för tågstrategins beräkningar av kapacitet i spår och driftplatser är att trafiken ska kunna köras på ett robust sätt.

Övrigt:

Helsingborg stad påpekar att redovisningen av trafikens utveckling per bana 2030, 2035 och 2040 inte alltid stämmer överens med de efterföljande kartorna och att detta bör justeras. De föreslår också att tänkt utveckling av marknadsandelar per bandel för åren 2030, 2035 respektive 2040 som ligger

bakom föreslagen trafikutveckling skulle kunna redovisas. En tydlig redovisning hade ökat förståelsen och underlättat en bedömning eller en uppfattning om rimlighet och utmaningar.

Region Skånes kommentar: Utvecklingen av trafiken innebär att vissa linjer kan ersättas av andra mellan målåren. Totalt sett ökar utbudet och kapaciteten i alla stråk mellan målåren. En redovisning av tänkt utveckling av marknadsandelar per stråk har eftersträövats, men varit svår att förverkliga på ett sätt som blir rättvisande och jämförbart mellan banorna. Tågstrategin eftersträvar marknadsandelar för hela resandet i Skåne och tågtrafiken dimensioneras för att fånga resandepotential i de olika stråken.

2.7 Hässleholms kommun

Hässleholms kommun framför att Hässleholms centralstation är en viktig knutpunkt i den sydsvenska tågtrafiken, idag och i framtiden.

Region Skånes kommentar: Vi håller med.

Hässleholms kommun menar att den samlade infrastrukturen är ett medel för att uppnå andra mål, såsom en utvecklad och förstord arbetsmarknad, kompetensförsörjning och goda möjligheter att bo och leva. Kommunen tycker sig se en utveckling där skillnader mellan stad och land blir större och menar att tågstrategin och den tågtrafik som skapas mer måste ses som en möjliggörare för en robust samhällsutveckling än något som ska leva upp till en kamp om marknadsandelar. Hässleholm menar också att trots att gällande styrdokument säger att kollektivtrafiken ska vara strukturbildande i Skåne och stärka Skånes flerkärnighet så upplever kommunen att tågstrategin har för hög fokus på marknadsandelar och viktat det högre än andra mål. Därmed riskeras den positiva samhällsutveckling som eftersträvas med en skånsk flerkärnighet.

Region Skånes kommentar: Tågstrategin utgår från de mål för kollektivtrafiken som har beslutats av regionfullmäktige och visar vilka åtgärder som behövs i tågtrafiken för att nå dessa mål.

Kommunen anser att Region Skåne förhåller sig för passiv och uppgiven till regeringens planerade satsningar på järnvägsnätet i södra Sverige. Genom att konstatera att det inte är troligt att staten skulle avdela en mångfalt större budget än tidigare menar kommunen att Region Skåne kommer att tvingas prioritera därefter. En sådan prioritering lyfter de objekt som tillför de största nyttorna i transportsystemet och då menar kommunen att risken är stor att den tågtrafik som inte har störst potential att locka nya resenärer till kollektivtrafiken prioriteras bort. Kommunen menar att en sådan tågtrafik dock kan ha stor potential att främja utveckling och förstoring av den lokala och regionala arbetsmarknaden, behovet av kompetensutveckling och behovet av arbetskraft. Hässleholms kommun menar därför att passiviteten ska tonas ned i tågstrategin och att de skånska och sydsvenska behovet ska lyftas fram.

Region Skånes kommentar: Tågstrategin innebär, om den realiserar fullt ut, en kraftig utbyggnad av tågtrafiken i hela Skåne. Tågstrategin visar tydligt att detta kommer innebära behov av stora investeringar i infrastruktur utöver det som nu finns beslutat i nationell plan. Behoven av utbyggd infrastruktur tonas inte ned, tågstrategin är tvärtom avsett att vara ett mycket viktigt underlag i arbetet med att ta fram nationell och regional plan för infrastrukturen.

Hässleholm påpekar att kapacitetsutredningar som genomförts de senaste åren, t.ex. den som Region Skåne gjort för Kristianstad C, har använt underlag som haft ett högre utbud i tågtrafiken på sträckorna

Hässleholm – Kristianstad och Kristianstad – Bromölla än vad som nu föreslås i tågstrategin. Kommunen undrar hur detta kommer att hanteras framöver.

Region Skånes kommentar: Eventuella justeringar i underlag och planer får hanteras i respektive infrastrukturprojekt.

Kommunen tar upp att störningar och förseningar som beror på kapacitetsbegränsningar kan försämra attraktiviteten hos tågtrafiken vilket leder till att resenärer väljer bilden före tåget. Kommunen menar att andra yttre faktorer och samhällsutvecklingsmönster inte tillräckligt mycket i beaktande vid prognostisering av den samlade resandeutvecklingen.

Region Skånes kommentar: Utgångspunkten för beräkningar av kapacitet i spår och driftplatser är att trafiken ska kunna köra på ett robust sätt.

Kommunen för också fram oro för om plattformskapaciteten i Hässleholm och Kristianstad kommer att vara tillräcklig. Kommunen undrar dessutom hur tankarna går kring att möta behoven hos resenärer som behöver använda cykel som anslutning vid både avresestationen och destinationen. Kommunen efterlyser också en tätare dialog mellan Trafikverket, Region Skåne och de skånska kommunerna vad gäller regionala cykelstråk till stationer.

Region Skånes kommentar: Plattformskapaciteten är en del i kapacitetsanalysen för infrastrukturen. Goda anslutningar med cykel till stationerna är en viktig faktor för att göra kollektivtrafiken attraktiv och praktisk och behovet av detta det behandlas i Cykelstrategi för Skåne.

Kommunen undrar om restidsmålen på sidan 19 är satta med utgångspunkt från att det finns dubbelspår mellan Hässleholm och Kristianstad.

Region Skånes kommentar: Restidsmålen är just mål som ska uppnås. Utifrån detta har trafikering och behov av infrastruktur för att nå målen analyserats och föreslagits.

Kommunen påpekar att antalet resor per dag kommer att öka markant, medan antalet tåg per timme inte ökas nämnvärt. Kommunen undrar om resorna kan öka så mycket utan dubbelspår och en ökning av antalet tåg per timme. Kommunen tycker att behovet av utbyggd spårkapacitet nämns för lite i tågstrategin och lyfter särskilt fram behovet av dubbelspår Hässleholm – Kristianstad.

Region Skånes kommentar: Som framgår av kapacitetsanalysen för infrastrukturen i avsnitt 11 så behövs dubbelspår på sträckan Hässleholm – Kristianstad. Antalet tåg per timme ökar per målår i strategin, men längre tåg är också en viktig förutsättning för att klara resandet.

Hässleholms kommun frågar om behovet av fordonsuppställning har setts över parallellt med framtagandet av tågstrategin.

Region Skånes kommentar: Detta förtydligas i avsnitt 11 och fördjupade analyser kommer att genomföras.

Kommunen påpekar att kapaciteten på centralstationerna i Kristianstad och Hässleholm är avgörande för hur trafikeringen kan se ut i rusningstid. Kommunen tar också upp vikten av utbudet för pendlare som jobbar utanför kontorstid, samt utbudet för fritids- och rekreationsresor.

Region Skånes kommentar: Synpunkten noteras.

Kommunen påpekar också vikten av ett centralt stationsläge i Hässleholm för den nya stambanan.

Region Skånes kommentar: Vi står eniga med kommunen i den frågan.

Tillkommande stationer berörs inte alls eller för dåligt i tågstrategin, menar Hässleholms kommun och efterlyser ett mer visionärt helhetsperspektiv och en undersökning avseende lämpligheten i att stanna på fler stationer.

Region Skånes kommentar: Detta förtydligas i avsnitt 2.3.

2.8 Höganäs kommun

Höganäs kommun anser att det är viktigt att kommunikationerna från Maria station fungerar på ett bra sätt på grund av kommande superbuss. Tåg mellan Maria och Malmö C utan byte är av stor betydelse för resenärer till och från Höganäs kommun. Kommunen menar att det är önskvärt att dubbelspår mellan Maria och Helsingborg kommer tidigare än 2035. Kommunen framför också vikten av goda bytestider mellan buss och tåg såväl i Maria som i Ängelholm. Kommunen framför också sin oro över att kapaciteten i spåren inte kommer att vara tillräcklig för den tågtrafik som behövs för att nå Region Skånes övergripande mål, trots hänsyn till planerad utbyggnad och inklusive de åtgärder som inte är skarpt planerade.

Region Skånes kommentar: Utgångspunkten för tågstrategins beräkningar av nödvändig kapacitet i spår och driftplatser är att trafiken ska kunna köras på ett robust sätt. Det bedömda behovet av mer infrastruktur redovisas i avsnitt 11.4. Vi ser fram mot att utveckla Maria som regional nod och den anslutande busstrafiken från Höganäs i samarbete med Höganäs kommun.

Kommunen konstaterar att strategin avgränsats till att inte behandla lätt spårtrafik. Kommunen påpekar att det inte finns något sammanhang där regionala spårvägssatsningar behandlas eller diskuteras och framför att en regional spårväg i stråket Helsingborg – Höganäs är fortsatt långsiktigt intressant.

Region Skånes kommentar: Det finns stråk i Skåne där spårväg/lätt spårtrafik kan vara lösningen i framtiden, när stads- eller regionbusstrafiken inte är tillräckligt för att klara kapacitet och restider. Tågstrategin utesluter inte sådana, men de måste behandlas i sammanhang tillsammans med annan trafik och är därför inte lämplig att ta med i persontågstrategin. Punkten om lätt spårtrafik förtydligas i avsnitt 2.3.

Vidare anser kommunen att en station med Pågatågstrafik i Vegeholm bör finnas med i strategin.

Region Skånes kommentar: En ny station i det området har inte bedömts bidra till att nå de mål som tågstrategin strävar mot. Nya stationer utesluts dock inte genom denna strategi, men önskemål om nya stationer behöver prövas särskilt, från fall till fall.

2.9 Hörby kommun

Hörby kommun framför att Hässleholms centralstation är en viktig knutpunkt i den sydsvenska tågtrafiken, idag och i framtiden och vill att tågstrategin belyser den betydelse tågtrafiken har för omkringliggande kommuner. Hörby menar också att det är väsentligt att Osby stations betydelse som knutpunkt för olika trafikslag markeras och att kapacitetkraven för detta säkerställs. Hörby kommun menar att även om Hörby saknar tågtrafik inom kommunens gränser så utgör tågtrafiken en viktig kugge av den totala kollektivtrafiken för företag och medborgare i Hörby.

Region Skånes kommentar: Vi håller med om att Hässleholms C har en stor betydelse för tågtrafiken i Skåne. Stationernas roller i hela Skåne som knutpunkter för framför allt regionbusstrafik förtydligas.

Hörby kommun menar att tågstrategin och den kollektivtrafik som skapas som ett resultat av strategin mer måste ses som möjliggörare för en robust samhällsutveckling än något som ska leva upp till en kamp om marknadsandelar. Hörby menar också att trots att gällande styrdokument säger att kollektivtrafiken ska vara strukturbildande i Skåne och stärka Skånes flerkärnighet så upplever kommunen att tågstrategin har för hög fokus på marknadsandelar och viktat det högre än andra mål. Därmed riskeras den positiva samhällsutveckling som eftersträvas med en skånsk flerkärnighet.

Region Skånes kommentar: Tågstrategin utgår från de mål för kollektivtrafiken som har beslutats av Region Skånes fullmäktige och visar vilka åtgärder som behövs i tågtrafiken för att nå dessa mål.

Kommunen anser att Region Skåne förhåller sig för passiv och uppgiven till regeringens planerade satsningar på järnvägsnätet i södra Sverige. Genom att konstatera att det inte är troligt att staten skulle avdela en mångfalt större budget än tidigare menar kommunen att Region Skåne kommer att tvingas prioritera därefter. En sådan prioritering lyfter de objekt som tillför de största nyttorna i transportsystemet och då menar kommunen att risken är stor att den tågtrafik som inte har störst potential att locka nya resenärer till kollektivtrafiken prioriteras bort. Kommunen menar att en sådan tågtrafik dock kan ha stor potential att främja utveckling och förstoring av den lokala och regionala arbetsmarknaden, behovet av kompetensutveckling och behovet av arbetskraft. Hörby kommun menar därför att passiviteten ska tonas ned i tågstrategin och att de skånska och sydsvenska behovet ska lyftas fram.

Region Skånes kommentar: Tågstrategin innebär, om den realiserar fullt ut, en kraftig utbyggnad av tågtrafiken i hela Skåne. Tågstrategin visar tydligt att detta kommer innebära behov av stora investeringar i infrastruktur utöver det som nu finns beslutat i nationell plan. Behoven av utbyggd infrastruktur tonas inte ned, tågstrategin är tvärtom avsedd att vara ett mycket viktigt underlag i arbetet med att ta fram nationell och regional plan för infrastrukturen.

Hörby påpekar att kapacitetsutredningar som genomförts de senaste åren, t.ex. den som Region Skåne gjort för Kristianstad C, har använt underlag som haft ett högre utbud i tågtrafiken på sträckorna Hässleholm – Kristianstad och Kristianstad – Bromölla än vad som nu föreslås i tågstrategin.

Kommunen undrar hur detta kommer att hanteras framöver.

Hörby kommun framför också att det är viktigt att väga in alternativa kapacitetshöjande insatser resande i relationerna Kristianstad – Hässleholm och Hässleholm – Alvesta/Växjö. Kommunen anser att införandet av superbusskonceptet mellan Kristianstad och Älmhult är en viktig åtgärd.

Region Skånes kommentar: Eventuella justeringar i underlag och planer får hanteras i respektive infrastrukturprojekt. Kristianstad – Broby – Osby är ett viktigt busstråk men persontågsstrategin visar vilket behov tågtrafiken har för att bära sina delar av resandemålen.

Kommunen tar upp att störningar och förseningar som beror på kapacitetsbegränsningar kan försämra attraktiviteten hos tågtrafiken vilket leder till att resenärer väljer bilden före tåget. Kommunen menar att andra yttre faktorer och samhällsutvecklingsmönster inte tillräckligt mycket i beaktande vid prognostisering av den samlade resandeutvecklingen.

Region Skånes kommentar: Utgångspunkten för beräkningar av kapacitet i spår och driftplatser är att trafiken ska kunna köras på ett robust sätt.

Kommunen för också fram oro för plattformskapaciteten i Hässleholm och Kristianstad. Kommunen undrar också hur tankarna går kring att möta behoven hos resenärer som behöver använda cykel som anslutning vid både avresestationen och destinationen. Kommunen efterlyser också en tätare dialog mellan Trafikverket, Region Skåne och de skånska kommunerna vad gäller regionala cykelstråk till stationer.

Region Skånes kommentar: Plattformskapaciteten fördjupas i kommande analyser av infrastrukturen. Goda anslutningar med cykel till stationerna är en viktig faktor för att göra kollektivtrafiken attraktiv och praktisk och behovet av detta det behandlas i Cykelstrategi för Skåne.

Kommunen undrar om restidsmålen på sidan 19 är satta med utgångspunkt från att det finns dubbelspår mellan Hässleholm och Kristianstad.

Region Skånes kommentar: Restidsmålen är just mål som ska uppnås. Utifrån detta har trafikering och behov av infrastruktur för att nå målen analyserats och föreslagits.

Kommunen påpekar att antalet resor per dag kommer att öka markant, medan antalet tåg per timme inte ökas nämnvärt. Kommunen undrar om resorna kan öka så mycket utan dubbelspår och en ökning av antalet tåg per timme. Kommunen tycker att behovet av utbyggd spårkapacitet nämns för lite i tågstrategin och lyfter särskilt fram behovet av dubbelspår Hässleholm – Kristianstad.

Region Skånes kommentar: Som framgår av kapacitetsanalysen för infrastrukturen, avsnitt 11.4 i remissversionen, så behövs dubbelspår på sträckan Hässleholm – Kristianstad. Antalet tåg per timme ökar per målar i strategin, men längre tåg är också en viktig förutsättning för att klara resandet.

Hörby kommun frågar om behovet av fordonsuppställning har setts över parallellt med framtagandet av tågstrategin.

Region Skånes kommentar: Behovet av fordonsuppställning tas upp i avsnitt 11 och kommer att utredas vidare i detalj.

Kommunen påpekar att kapaciteten på centralstationerna i Kristianstad och Hässleholm är avgörande för hur trafikeringen kan se ut i rusningstid. Kommunen tar också upp vikten av utbudet för pendlare som jobbar utanför kontorstid, samt utbudet för fritids- och rekreationsresor.

Region Skånes kommentar: Synpunkten noteras.

Kommunen påpekar också vikten av ett centralt stationsläge i Hässleholm för den nya stambanan.

Region Skånes kommentar: Vi står eniga med kommunen i den frågan.

Tillkommande stationer berörs inte alls eller för dåligt i tågstrategin. Kommunen efterlyser ett mer visionärt helhetsperspektiv och en undersökning avseende lämpligheten i att stanna på fler stationer.

Region Skånes kommentar: Detta förtydligas i avsnitt 2.3.

Slutligen framför Hörby kommun att det i målbilderna för trafiken år 2035 och 2040 visas spårinjedragningar öster om Höörs station, och att det inte tydligt framgår vilka spår som åsytas men tolkar det som en schematisk dragning av nya stambanor och vill påpeka att placeringen av dessa är under utredning och att spårens läge inte är beslutat.

Region Skånes kommentar: Kartorna är helt och håller schematiska och tar inte ställning i lokalisering av spåret.

2.10 Höörs kommun

Höörs kommun för fram att kapaciteten i järnvägssystemet är en central fråga för Höörs kommun. De bilder som visas i tågstrategin som illustrerar målbilder för framtida trafikering i Skåne innebär inga betydande förbättringar för Höörs kommun inom de kommande 10 åren. Höörs kommun anser att en utökning av trafiken till och från Tjörnarps behöver verkställas betydligt tidigare än vad strategin anger för att bidra till en positiv utveckling av orten. Utökad antal avgångar skulle även stärka Sösdala som ligger i nära anslutning till Höörs kommungräns vilket även skulle medföra positiva effekter för Höörs kommun. Höörs kommun gör tolkningen att Region Skåne i Tågstrategin bedömer att det finns tillräcklig kapacitet inom befintligt system att utöka trafiken med ytterligare ett pågatåg på sträckan Höör - Hässleholm (med uppehåll i Tjörnarps och Sösdala). Om denna kapacitet redan finns anser Höörs kommun att det skulle behöva förverkligas så snart som möjligt, helst redan till 2022. Höörs kommun förordar också en utbyggnad av stambanan till fyra spår eller utmed vissa delar för att säkerställa kapacitet och möjlighet att trafikera med fler tåg.

Region Skånes kommentar: Tågstrategin har sitt första mållår 2030. Förbättringar i tågtrafiken i stråket längs södra stambanan är mycket beroende av utbyggd infrastruktur och ny bana Lund – Hässleholm bedöms inte kunna vara färdig till 2030.

Vidare påtalar Höörs kommun den tidsmässigt ojämna fördelningen av avgångar från kommun i dagsläget där t.ex. utbudet utanför peak kan vara tre avgångar i timmen, men de ligger inom tjugo minuter. Höörs kommun tycker att avsikten i tågstrategin att samordna parallella system med takttrafik är god men att taktfastheten idag är bristfällig speciellt för avgångar norrut och norrifrån. Både vad gäller bytestider mellan Pågatåg och Öresundståg men framförallt mellan regionala tåg och nationella tåg. En bättre spridning på befintliga avgångar skulle även korta restiden för den som byter till mellanregionala och nationella tågssystem. Höörs kommun anser att tågstrategin saknar en tydlig inriktning för hur avgångarna ska spridas på ett bättre sätt över tid.

Region Skånes kommentar: Att bättre sprida avgångarna över timmen är en viktig åtgärd för att jämna ut beläggningen på tågen och därmed åstadkomma mesta möjliga kapacitet. Detta är också en viktig effekt av att införa takttrafik. De kapacitetsanalyser som har gjorts, och de behov av utbyggd infrastruktur som redovisas i tågstrategin bygger på att tågen ska kunna spridas bättre över timmen.

Kommunen tar också upp behovet av bättre öppettider. Trafikeringen nattetid behöver bli bättre för att främja fritidsresor och arbetspendling för dem som arbetar oregelbundna arbetstider. Höörs kommun saknar helt ett resonemang eller målbild kring detta i tågstrategin. Kommunen för också fram ett eget förslag på turtätheter över dygnet för tågtrafiken med tiominutersintervall i rusning, tjugominutersintervall resten av dagen och timmesintervall nattetid (23-05).

Region Skånes kommentar: Öppettider är viktiga, men tågstrategin går inte in på frågor om nivåer i utbud då detta regleras i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Kommunens förslag om utbud noteras.

Kommunen tolkar tågstrategin och det beskrivna utbyggnadsbehov som presenteras i bilaga 2 som att det förutom den planerade Höghastighetsjärnvägen samt vissa ombyggnationer vid Eslövs station inte finns ytterligare behov av utbyggnad av befintlig södra stambana mellan Hässleholm och Lund. Höörs kommun undrar hur Regionen ser behovet av infrastrukturåtgärder för att uppnå målbild 2030 med trafikering hela vägen till Hässleholm istället för att tågen vänder i Höör, och om dagens anläggning har tillräcklig standard och kapacitet för att möjliggöra en ökad trafikering med ytterligare ett tåg i vardera riktningen mellan Höör och Hässleholm. Om det finns behov av åtgärder på befintlig stambana genom Höörs kommun så vill kommunen ta del av den informationen för att synka dessa planer med kommunens planering.

Region Skånes kommentar: Utgångspunkten för de analyser av kapacitet i spår och driftplatser som redovisas i tågstrategin, är att den trafik som redovisas för respektive målår ska kunna köra på ett robust sätt. Möjligheten att köra med ett högre utbud än så, och behovet av ett sådant utbud, får analyseras separat.

Slutligen påminner Höörs kommun om den avsiktsförklaring som har tagits fram mellan Region Skåne och orterna längs södra stambanan, där Regionen åtar sig att utreda kapacitetsfrågan vidare samt vilka infrastrukturåtgärder som krävs för att säkerställa tillräcklig kapacitet på Södra stambanan mellan Lund och Hässleholm. Höörs kommun undrar också över den framtida funktionen för spår 3 i vid Höörs station och vill ha svar på vilken eventuell funktion som Region Skåne bedömer att spår 3 vid Höörs station kommer att fylla framöver samt behovet av plattformsförlängning.

Region Skånes kommentar: Tågstrategin visar vilken regional tågtrafik som behövs i framtiden och är ett nödvändigt steg i att utreda kapaciteten i stråket mellan Lund och Hässleholm. Därmed är den ett viktigt led i att uppfylla regionens uppgift i avsiktsförklaringen. Spårkapacitet och plattformsspår i Höör är viktiga för den totala kapaciteten på Höörs station. Detaljer kring utformning fördjupas och diskuteras i respektive infrastrukturprojekt.

2.11 Klippans kommun

Klippans kommun meddelar att de ställer sig i allt väsentligt bakom det förslag till yttrande som arbetats fram i Helsingborgs stad (2.6 i denna sammanställning). Klippans kommun vill dock inte att det som lyfts i styckena "Direkttåg Helsingborg-Hässleholm-Kristianstad" och "Förlängd Pågatågslinje till Åstorp" sker på bekostnad av tågstopp och kollektivtrafikutbud i Klippan. Kommunen tar upp att tågtrafiken är mycket viktig för in- och utpendling till arbete och studier samt för att ta del av kultur- och fritidsutbud i främst Helsingborg. Klippans kommun har också i avtal med trafikverket förbundit sig att medfinansiera en omfattande om- och utbyggnad av stationsområdet i Klippan med förbindelse över järnvägen.

Region Skånes kommentar: Synpunkterna noteras. Den trafikering med direkttåg på Skånebanan som arbetats fram i tågstrategin bygger inte på minskat utbud för mellanstationerna.

2.12 Kristianstads kommun

Kristianstads kommun framför att Hässleholms centralstation är en viktig knutpunkt i den sydsvenska tågtrafiken, idag och i framtiden och vill att tågstrategin belyser den betydelse tågtrafiken har för omkringliggande kommuner. Kristianstads kommun menar också att det är väsentligt att Osby stations betydelse som knutpunkt för olika trafikslag markeras och att kapacitetkraven för detta säkerställs.

Region Skånes kommentar: Vi håller med om att Hässleholms C har en stor betydelse för tågtrafiken i Skåne. Stationernas roller i hela Skåne som knutpunkter för framför allt regionbusstrafik förtydligas.

Kristianstads kommun menar att tågstrategin och den kollektivtrafik som skapas som ett resultat av strategin mer måste ses som möjliggörare för en robust samhällsutveckling än något som ska leva upp till en kamp om marknadsandelar. Kristianstad menar också att trots att gällande styrdokument säger att kollektivtrafiken ska vara strukturbildande i Skåne och stärka Skånes flerkärnighet så upplever kommunen att tågstrategin har för hög fokus på marknadsandelar och viktat det högre än andra mål. Därmed riskeras den positiva samhällsutveckling som eftersträvas med en skånsk flerkärnighet.

Region Skånes kommentar: Persontågsstrategin utgår från de mål för kollektivtrafiken som har beslutats av Region Skånes fullmäktige och visar vilka åtgärder som behövs i tågtrafiken för att nå dessa mål.

Kommunen anser att Region Skåne förhåller sig för passiv och uppgiven till regeringens planerade satsningar på järnvägsnätet i södra Sverige. Genom att konstatera att det inte är troligt att staten skulle avdela en mångfalt större budget än tidigare menar kommunen att Region Skåne kommer att tvingas prioritera därefter. En sådan prioritering lyfter de objekt som tillför de största nyttorna i transportsystemet och då menar kommunen att risken är stor att den tågtrafik som inte har störst potential att locka nya resenärer till kollektivtrafiken prioriteras bort. Kommunen menar att en sådan tågtrafik dock kan ha stor potential att främja utveckling och förstoring av den lokala och regionala arbetsmarknaden, behovet av kompetensutveckling och behovet av arbetskraft. Kristianstads kommun menar därför att passiviteten ska tonas ned i tågstrategin och att de skånska och sydsvenska behovet ska lyftas fram.

Region Skånes kommentar: Tågstrategin innebär, om den realiseras fullt ut, en kraftig utbyggnad av tågtrafiken i hela Skåne. Tågstrategin visar tydligt att detta kommer innebära behov av stora

investeringar i infrastruktur utöver det som nu finns beslutat i nationell plan. Behoven av utbyggd infrastruktur tonas inte ned, tågstrategin är tvärtom avsedd att vara ett mycket viktigt underlag i arbetet med att ta fram nationell och regional plan för infrastrukturen.

Kristianstad påpekar att kapacitetsutredningar som genomförts de senaste åren, t.ex. den som Region Skåne gjort för Kristianstad C, har använt underlag som haft ett högre utbud i tågtrafiken på sträckorna Hässleholm – Kristianstad och Kristianstad – Bromölla än vad som nu föreslås i tågstrategin. Kommunen undrar hur detta kommer att hanteras framöver.

Kristianstads kommun framför också att det är viktigt att väga in alternativa kapacitetshöjande insatser resande i relationerna Kristianstad – Hässleholm och Hässleholm – Alvesta/Växjö. Kommunen anser att införandet av superbusskonceptet mellan Kristianstad och Älmhult är en viktig åtgärd.

Region Skånes kommentar: Eventuella justeringar i underlag och planer får hanteras i respektive infrastrukturprojekt. Kristianstad – Broby – Osby är ett viktigt busstråk men tågstrategin visar vilket behov tågtrafiken har för att bära sina delar av resandemålen.

Kommunen tar upp att störningar och förseningar som beror på kapacitetsbegränsningar kan försämra attraktiviteten hos tågtrafiken vilket leder till att resenärer väljer bilen före tåget. Kommunen menar att andra yttre faktorer och samhällsutvecklingsmönster inte tillräckligt mycket i beaktande vid prognostisering av den samlade resandeutvecklingen.

Region Skånes kommentar: Utgångspunkten för beräkningar av kapacitet i spår och driftplatser är att trafiken ska kunna köra på ett robust sätt.

Kommunen för också fram oro för plattformskapaciteten i Hässleholm och Kristianstad. Kommunen undrar också hur tankarna går kring att möta behoven hos resenärer som behöver använda cykel som anslutning vid både avresestationen och destinationen. Kommunen efterlyser också en tätare dialog mellan Trafikverket, Region Skåne och de skånska kommunerna vad gäller regionala cykelstråk till stationer.

Region Skånes kommentar: Plattformskapaciteten är en del i kapacitetsanalysen för infrastrukturen. Goda anslutningar med cykel till stationerna är en viktig faktor för att göra kollektivtrafiken attraktiv och praktisk och behovet av detta det behandlas i Cykelstrategi för Skåne.

Kommunen undrar om restidsmålen på sidan 19 är satta med utgångspunkt från att det finns dubbelspår mellan Hässleholm och Kristianstad.

Region Skånes kommentar: Restidsmålen är mål som ska uppnås. Utifrån detta har trafikering och behov av infrastruktur för att nå målen analyserats och föreslagits.

Kommunen påpekar att antalet resor per dag kommer att öka markant, medan antalet tåg per timme inte ökas nämnvärt. Kommunen undrar om resorna kan öka så mycket utan dubbelspår och en ökning av antalet tåg per timme. Kommunen tycker att behovet av utbyggd spårkapacitet nämns för lite i tågstrategin och lyfter särskilt fram behovet av dubbelspår Hässleholm – Kristianstad.

Region Skånes kommentar: Som framgår av kapacitetsanalysen för infrastrukturen så behövs dubbelspår på sträckan Hässleholm – Kristianstad. Antalet tåg per timme ökar per måltid i strategin, men längre tåg är också en viktig förutsättning för att klara resandet.

Kristianstads kommun frågar om behovet av fordonsuppställning har setts över parallellt med framtagandet av tågstrategin.

Region Skånes kommentar: Behovet av fordonsuppställning tas upp i avsnitt 11 och kommer att utredas vidare i detalj.

Kommunen påpekar att kapaciteten på centralstationerna i Kristianstad och Hässleholm är avgörande för hur trafikeringen kan se ut i rusningstid. Kommunen tar också upp vikten av utbudet för pendlare som jobbar utanför kontorstid, samt utbudet för fritids- och rekreationsresor.

Region Skånes kommentar: Synpunkten noteras.

Kommunen påpekar också vikten av ett centralt stationsläge i Hässleholm för den nya stambanan.

Region Skånes kommentar: Vi står eniga med kommunen i den frågan.

Tillkommande stationer berörs inte alls eller för dåligt i tågstrategin, menar Kristianstad. Kommunen efterlyser ett mer visionärt helhetsperspektiv och en undersökning avseende lämpligheten i att stanna på fler stationer.

Region Skånes kommentar: Detta förtydligas i avsnitt 2.3.

Slutligen framför Kristianstads kommun att de förutsätter att Region Skåne gör barnkonsekvensanalyser i sitt fortsatta arbete.

Region Skånes kommentar: Region Skånes princip är att barnkonsekvensanalyser genomförs i varje projekt där infrastruktur byggs och trafik implementeras.

2.13 Kävlinge kommun

Kävlinge kommun ser positivt på de föreslagna satsningarna på tågtrafikens utveckling fram till år 2040 och att Region Skåne har en långsiktig strategi. Kommunen hänvisar till sina planer för utbyggnad av stationsnära stadsdelar och instämmer med Region Skåne i att det är viktigt att järnvägen är strukturbildande. Kommunen för fram att det är viktigt att det finns ett pålitligt och attraktivt tågutbud samt att Region Skåne verkar för att de föreslagna satsningarna genomförs.

Region Skånes kommentar: Synpunkten noteras.

Kävlinge kommun stödjer de föreslagna utbyggnaderna av infrastruktur och ser det som särskilt angeläget att utbyggnaden Maria – Helsingborg C färdigställs. Kävlinge kommun ser även fyrspårsutbyggnaden mellan Kävlinge och Landskrona som prioriterad. Kommunen framför att de kapacitetshöjande åtgärder som föreslås i avsnitt 11.4 i tågstrategin bör förtydligas så att det framgår om de är inklusive redan beslutade eller planerade åtgärder, samt att det tydliggörs vad "särskild tidtabelloptimering" innebär.

Region Skånes kommentar: Synpunkterna noteras och avsnittet om infrastruktur förtydligas.

Kävlinge kommun ser fram mot införandet av System 3 och framhåller vikten av att andra tågssystem upprätthåller utbudet från Kävlinge fram till dess. Kommunen menar också att halvtimmestrafik på Lommabanan bör kunna införas i peaktid innan 2026. Kommunen ställer sig frågande till varför ett av tågen via Lommabanan enbart går till Malmö C och inte fortsätter på Kontinentalbanan. Kommunen förutsätter att tågen från Söderåsbanan kommer att köras vidare till Malmö och menar att Region Skåne bör verka för halvtimmestrafik på Söderåsbanan tidigare än 2040.

Region Skånes kommentar: Utbyggnaden av tågtrafiken måste ske stegvis och när trafiken ska byggas ut mot målen så kommer olika praktiska anpassningar att behöva ske så att tillräckligt utbud upprätthålls. Planen för halvtimmestrafik på Lommabanan är 2026 men strategins första målår är 2030 och där har Lommabanan den trafikeringen. Halvtimmestrafik i peaktid kan vara möjligt att åstadkomma tidigare men beror på många dagsaktuella faktorer och övrig trafik på banan och måste därför hanteras inför varje tidtabellsperiod. Målsättningen att koppla Pågatågen på Lommabanan med Kontinentalbanan förtydligas. Tågen på Söderåsbanan kommer att gå vidare till Malmö, antingen via Lund eller via Lomma men inriktningen i tågstrategin är att åtminstone ett tåg per timme går via Lund. Tågstrategin visar på vilken trafik som är nödvändig för att klara de beslutade målen och de resandemängder som blir följden av dessa. Ett resonemang om utbudet förs också i dokumentet och det är givet att ett högre utbud skulle uppfattas som attraktivt på flera banor. Samtidigt är den trafikökning och det behov av utbyggd infrastruktur som tågstrategin innebär omfattande och utbyggnaden behöver därför taktas ut över tid för att bli möjlig att genomföra.

2.14 Landskrona stad

Landskrona stad framför att tågstrategin på ett tydligt sätt redogör för vilka insatser och resurser som krävs för att regionens mål för kollektivtrafikresandet ska kunna uppnås. Staden konstaterar att tågstrategin bör kunna bli ett viktigt underlag i den nationella dialogen kring infrastruktursatsningar.

Landskrona ställer sig positiv till den ökade trafikeringen på Västkustbanan och framför att de planerar för nya bostäder och arbetsplatser i stationsnära läge både i Landskrona och övriga stationsorter. Landskrona stad framför önskemål om att trafikering med Pågatåg direkt (utan byte i Kävlinge) vidare till Landskrona införs tidigare än 2035. De önskar också att Pågatågen på denna sträcka gör uppehåll i fler av Landskronas stationsorter.

Region Skånes kommentar: Tågstrategin hindrar inte att trafik introduceras tidigare om förutsättningar såsom resandeunderlag och infrastruktur är tillräckliga. Den Pågatågssträckning Malmö – Lomma – Kävlinge – Landskrona – Helsingborg som presenteras i tågstrategin för målår 2035 och framåt har dock utformats med relativt korta restider som mål, och stopp i fler orter motverkar detta syfte.

Slutligen framför Landskrona stad att alternativet Europaspåret (Landskrona – Köpenhamn) bör omnämnas när det gäller nya fasta Öresundsförbindelser. Staden menar att den förbindelsen skulle kunna trafikeras av såväl gods- som persontåg och skulle frigöra viktig kapacitet på befintliga järnvägssträckor samt minska sårbarheten i järnvägssystemet för godstransporter på järnväg.

Region Skånes kommentar: Tågstrategin utgår från Skånebildens, som Region Skåne står bakom och där Europaspåret inte är en del.

2.15 Lomma kommun

Lomma kommun är positiv till förslaget till tågstrategi men önskar att eventuella förändringar som kan uppstå till följd av prioriteringar i infrastrukturplaneringen kommuniceras gentemot berörda kommuner. Kommunen menar att det är bra att Region Skåne positionerar sig och inför den nya planeringsomgången för nationell transportinfrastrukturplan visar på vilka behov som finns för Skåne framöver.

Region Skånes kommentar: Önskemålen noteras.

Kommunen påpekar också att godstrafiken är en viktig fråga som inte tas upp i tågstrategin men ändå berör resandet i och med att godstågen går på samma spår. Kommunen för fram att det är viktigt att den trafiken berörs även om den inte är Skånetrafikens ansvar. Lomma kommun för fram idén om ett särskilt spår för godstrafiken utanför de större orterna som ett alternativ när spårkapaciteten inte räcker till för de regionala behoven. Kommunen anser att Region Skåne behöver ta ställning kring godstransporter och tydliggöra det exempelvis i den kommande regionplanen.

Region Skånes kommentar: Omfånget av persontågsstrategin och vilka prognoser för gods som ligger till grund för kapacitetsanalyserna förtydligas. Godstransporternas behov behandlas i Region Skånes godsstrategi, men även i den kommande regionplanen.

Vidare har kommunen synpunkter på hur behovet av tåg redovisas i tabellen i avsnittet om Lommabanan och vill att det förtydligas för att tydliggöra ingångna avtal. Slutligen tycker kommunen att förhoppningen om att kunna låta ett tåg gå vidare mot Helsingborg skulle kunna framgå.

Region Skånes kommentar: Avtalet förtydligas. Tågstrategin visar på vilken trafik som är nödvändig för att klara de beslutade målen och de resandemängder som blir följden av dessa. Exakt hur linjer kopplas till varandra och vilka tåg som i det här fallet kan köras vidare mot Helsingborg är starkt beroende av praktiska faktorer. Tågstrategin är inte ett löfte om utbud och därför blir det missvisande att uttrycka förhoppningar om specifika avgångar i dokumentet.

2.16 Lunds kommun

Lunds kommun menar att tågstrategin är ett mycket angeläget dokument för att visa på den långsiktiga inriktningen för den regionala och storregionala tågtrafiken i Skåne. Kommunen menar att det är av stor vikt att skapa största möjliga samsyn om den skånska inriktningen och eftersom infrastrukturfrågan dessutom i första hand avgörs på nationell nivå är det ytterst angeläget att Skåne talar med samlad röst gentemot de parter som beslutar om järnvägens utveckling.

Lunds kommun bedömer att tågstrategin huvudsakligen baseras på rimliga ansatser och analyser, och den inriktning och de förslag som redovisas är angelägna för att gå mot de uppsatta målen. De sedan tidigare uppsatta målen kring färdmedelsfördelning och marknadsandel är mycket ambitiösa, men bedöms vara angelägna för att regionen ska kunna växa på ett hållbart sätt, för att kunna säkerställa en god tillgänglighet såväl som låg miljöpåverkan. Kommunen konstaterar att för att nå målpuppfyllelse kommer stora insatser krävas från Region Skåne men också från kommuner och Trafikverket.

Lund påpekar att de stora resandeökningar som anges kommer utöver investeringar och drift av järnväg och tåg även kräva påtagliga insatser i stationsmiljöerna. Utöver förslag om ökade plattformslängder

menar kommunen att det saknas resonemang om övriga utvecklingsbehov av stationsmiljöer, vilket kommunen anser är en tydlig brist. Kommunen framför att särskilt de större stationerna, inte minst Lund, måste byggas om och byggas ut för att hantera och attrahera ett flerdubblat resande. Lunds kommun påpekar att stationsområden har många aktörer inblandade och att det finns tydliga oklarheter och brister i ansvarsfördelningen för att skapa en för resenären attraktiv och överskådlig stationsmiljö, och menar att det vore angeläget att Region Skåne uppmärksammar detta.

Region Skånes kommentar: Synpunkterna noteras.

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

Region Skånes kommentar: Avsnittet om infrastruktur förtydligas i det avseendet.

Lunds kommun framhåller även vikten av att tågfordon för regional trafik måste vara väl anpassade för att inrymma exempelvis barnvagnar, cyklar och hjälpmedel.

Region Skånes kommentar: Synpunkten noteras.

Lunds kommun instämmer i Region Skånes utgångspunkt att de två nya spåren Hässleholm – Lund ska ansluta till Lund C. Lund anser också att det är nödvändigt att en framtida Öresundsmetro och dess effekter lyfts in i strategin.

Region Skånes kommentar: Vi står eniga med Lunds kommun i att de två nya spåren Lund – Hässleholm ska ansluta till Lund C. Förutsättningar och roll för Öresundsmetron förtydligas i tågstrategin.

Slutligen framför Lunds kommun att de anser att 2040 är ett rimligt målår men att det, med tanke på vikten av långsiktighet i järnvägssystemet inte vore orimligt att tillfoga strategin ett mer övergripande resonemang om utvecklingen på ytterligare något eller några decenniers sikt.

Region Skånes kommentar: Synpunkten noteras.

2.17 Malmö stad

Malmö stad välkomnar arbetet med att ta fram en tågstrategi för Skåne men menar att strategin saknar betydelsefulla aspekter för att kunna ta det helhetsgrepp som behövs i ett strategiskt och långsiktigt perspektiv. Malmö stad anser att remissunderlaget saknar hänsyn tagen till expansion av spårburen godstrafik och långdistant persontrafik som påverkar den regionala trafiken i Region Skånes regi.

Region Skånes kommentar: Tågstrategin är en strategi för den tågtrafik som Region Skåne har ansvaret för. Övrig tågtrafik hanteras i kapacitetsanalyserna genom att Trafikverkets basprognos för de transportslagen används som underlag. Godstågens behov hanteras främst i Region Skånes godsstrategi.

Staden framför att remissunderlaget saknar hänsyn till hela Skånebildens och Greater Copenhagens trafikcharakterer som båda anges i avsnitt om strategiska underlag som ligger till grund för tågstrategin. Att inte inkludera Öresundsmetron med dess funktion och nytta för järnvägstrafiken menar Malmö stad är en stor brist och menar att Öresundsmetron innebär fler verktyg för att klara trafikuppgiften tvärs Öresund. Staden för fram att en Öresundsmetro minskar störningskänslighet för persontrafik över Öresund, vilket är en viktig resiliensfråga.

Region Skånes kommentar: Förutsättningar och roll för Öresundsmetron förtydligas i tågstrategin.

Malmö stad anser att remissunderlaget bör visa på en flexibilitet och planberedskap för alternativa utvecklingar på längre sikt. Kapaciteten för Öresundsbronens spår med landanslutningar är en nyckelfråga för Öresundsregionens utveckling där en hållbar och pålitlig kollektivtrafik är en viktig del. Det är enligt Malmö stad tydligt att infrastrukturen tvärs över Öresund kommer att sättas under press och det bör vara en självklarhet att hantera olika trafikscenarier för 2035 och 2040 utifrån ett helhetsperspektiv i tågtrafikstrategin. En samlad strategi behöver därför innehålla flera långsiktiga scenarier, menar Malmö stad och föreslår tre alternativa scenarier för åren 2035 och 2040 som beskriver hur kapacitetsbehoven hanteras med HH-förbindelsen på plats, respektive Öresundsmetron på plats.

Region Skånes kommentar: Tågstrategin visar vilken trafik som behövs för att nå de mål som beslutats inom Region Skåne. Genom att visa detta kan analyser göras av vilken infrastruktur som behövs och diskussioner föras mellan intressenterna om vilka åtgärder som kan och ska vidtas. Alternativa scenarier bedöms inte underlätta möjligheten att tydligt kommunicera Region Skånes behov av investeringar i nationell plan.

Staden efterlyser också planeringsberedskap för situationer med kapacitet för färre än 8 avgångar per timme och riktning över Öresundsbron.

Region Skånes kommentar: Planeringsberedskap för olika alternativa lägen där infrastrukturen inte tillåter den trafikmängd som eftersträvas är en naturlig del av det löpande planeringsarbetet. Tågstrategin visar på behovet av trafik för att nå de övergripande målen.

Att kapaciteten i knutpunkter och anslutningar till exempelvis Öresundsbron inte är analyserade menar Malmö stad är en stor brist i helhetssynen. Staden för också fram att analyser behöver göras för kapaciteten på Malmö bangård och mot Östervärn, och i Öresundsbanans anslutningar till Kontinentalbanan och Trelleborgs-Ystadbanorna (i Lockarp). Detta gäller också andra knutpunkter i regionen, så som Lund C och Helsingborg C.

Region Skånes kommentar: Analyser av knutpunkter och landanslutningar till Öresundsbron var inte färdigställda när remissutgåvan skickades ut, men har pågått under tiden och redovisas i den slutliga versionen av strategin. I dessa analyser ingår övergripande analyser av kapacitetsbehovet i de sträckor som nämns. Detaljerade analyser av infrastrukturen kommer att behöva genomföras när sträckor och områden utreds i detalj.

Malmö stad anser även att påverkansarbete gentemot trafikverket för att ändra regler för tåglägestilldelning i den årliga tågplanen är viktigt för att uppnå målen 2040, likaså att påverka Trafikverket att öka antalet tillgängliga tåglägen i Citytunneln.

Region Skånes kommentar: Vi instämmer.

Staden menar att det är av betydelse att förtydliga kopplingen till trafikförsörjningsprogrammet och om tågstrategin föranleder några förändringar i detta program.

Region Skånes kommentar: Kopplingen till trafikförsörjningsprogrammet förtydligas i avsnitt 4 och 5.

Malmö stad menar att strategins avgränsning som innebär att metro inte omfattas är ett alltför snävt perspektiv i ett strategiskt underlag och behöver ändras. Staden anser att det är en stor brist att enbart behandla tågtrafik som ett helt separat system och inte hur andra trafikslag kan komplettera eller samverka med tågtrafik. Malmö stad framför att en framtida Öresundsmetro bland annat fyller en betydande regional och storregional funktion samt att tågtrafik också kan fylla en viktig lokal funktion men att detta perspektiv saknas i strategin. Malmö stad tar också upp den avlastande effekten Öresundsmetro kan ha på Citytunneln och Öresundsbron. Staden menar att det är märkligt att Öresundsmetron exkluderas när tågstrategin hänvisar till Trafikchartern och Skånebildens.

Region Skånes kommentar: Tågstrategin är en strategi för hur den regionala och storregionala tågtrafiken kan utvecklas och det har varit nödvändigt att göra en avgränsning för att få fram ett hanterbart dokument inom rimlig tid. Förutsättningar och roll för Öresundsmetron ska dock förtydligas i tågstrategin.

Malmö stad framför att de saknar en analys över Citytunneln vad gäller både framtida resande och behov av kapacitetsåtgärder. Staden påpekar också att det inte går att utläsa om sträckan Malmö C – Malmö Hyllie (Citytunneln) ingår i någon av sträckorna i kapitel 6, då det oftast saknas information om det är Malmö C eller Malmö Hyllie som avses.

Region Skånes kommentar: Citytunneln ingår i de kapacitetsanalyser som redovisas i avsnitt 11.4. Trafikeringen av citytunneln förtydligas i avsnitt 6 i tågstrategin.

Malmö stad anser att avsnittet om infrastruktur på sidan 39 bör kompletteras med station Rosengård. Staden vill också att det förtydligas hur Rosengårds station är tänkt att trafikeras av de tåg som planeras trafikera Ystads- och Trelleborgsbanan via Kontinentalbanan. Dessutom menar Malmö stad att bör det framgå att banan ska kompletteras med en station i Fosie samt att Rosengårds station behöver förlängas till 250 meter på sikt. Staden framför att Rosengård station i syfte att stärka resiliensen också kan fungera som reservstation om Citytunnelns stationer Triangeln och Hyllie behöver stängas av.

Region Skånes kommentar: Meningen kompletteras med station Rosengård. Tanken med direkttågen från Ystad och Trelleborg är att de är snabba tåg i framförallt högtrafik direkt in till Malmö C och som sådana ska stanna på mycket få stationer på vägen. Dessa tåg stannar inte vid stationer på kontinentalbanan. Eventuella nya stationer behandlas i avsnitt 2.3. Behoven av plattformsförlängning behandlas i avsnitt 11.4 som förtydligas.

Malmö stad anser att avsnittet om kontinentalbanan också behöver kompletteras med information gällande tågantal och resandemängder för sträckan, så som för övriga sträckor. Malmö stad vill också se ett motsvarande resonemang om Öresundsbanan

Region Skånes kommentar: Kontinentalbanan och Öresundsbanan är inte stråk i sig för att möta Region Skånes mål. Banorna är förbindelser som används för trafik från flera stråk som tar olika vägar in till Malmö.

Malmö stad menar också att relationer mellan olika tågtrafikbehov bör analyseras djupare, inte minst ur perspektivet av att Fehmarn Bält – tunneln öppnar 2029 samt även behovet av att integrera Östra Malmö i regionen inklusive Öresund. Staden menar också att ur ett längre planeringsperspektiv bör det yttre godsspåret runt Malmö och dess betydelse för att frigöra kapacitet på kontinentalbanan, reducera hälsorisker och främja stadsutveckling längs Kontinentalbanan också nämnas här.

Region Skånes kommentar: Tågstrategin är en strategi för hur den regionala och storregionala tågtrafiken kan utvecklas och det har varit nödvändigt att göra en avgränsning för att få fram ett hanterbart dokument inom rimlig tid. Det yttre godsspåret har inte varit en förutsättning här då ett sådant är en del i en större lösning som bland annat kräver flyttade rangerbangårdar.

Malmö stad lyfter fram storstadsavtalet för Malmö och menar att det på sidan 36 bör stå två tåg per timme i kolumnen för år 2030. Malmö stad anser också att halvtimmestrafiken bör komma igång så fort som möjligt, samt att båda avgångar per timme bör gå via Citytunneln och Kontinentalbanan till Malmö C övre, vilket har varit utgångspunkten för storstadsavtalet. Malmö stad framför också vikten av att trafiken är tydlig för resenärerna och vill att Lommabanetrafiken alltid går enligt modell Malmöpendeln.

Region Skånes kommentar: Avtalet förtydligas. Kopplingen av trafiken på Lommabanan till trafiken på Kontinentalbanan justeras. Exakt hur linjer kopplas till varandra och vilka tåg som i det här fallet kan köras vidare på Kontinentalbanan är dock starkt beroende av praktiska faktorer, men det är Region Skånes strävan att koppla trafiken enligt avtal.

Malmö stad tar upp att effekt- och kapacitetsbristen i det skånska elnätet kan vara en begränsande faktor för utvecklingen av den regionala tågtrafiken i Skåne och menar att det bör framgå i de underlag som Trafikverket får.

Region Skånes kommentar: Region Skåne instämmer. Behovet av överföringskapacitet i elnätet för att möta tågtrafikens effektbehov förtydligas i avsnitt 11 i strategin.

Malmö stad är positiv till att tågtrafiken i regionen utvecklas och föreslår att Tågstrategin kompletteras med ett resonemang kring hur nya sträckningar med tågstationer på fler orter i Skåne skulle kunna leda till ett mer hållbart resande och minskade koldioxidutsläpp.

Region Skånes kommentar: Avsnitt 2.3 förtydligas vad avser nya stationer och sträckningar.

Malmö stad framför också specifika synpunkter på ett antal stycken i tågstrategin och dessa räknas upp nedan.

Staden anser att:

- Direkttåg från Ystad och Trelleborg via Kontinentalbanan bör göra uppehåll på station Rosengård. (sidan 9)
- Malmö stads ansvar för plattformar och plattformsförbindelser på stationerna Triangeln och Hyllie för nämns i avsnittet om infrastruktur på sidan 13.
- En skrivelse om Öresundsmetron bör läggas till i stycket om Skånebildens på sidan 15. Malmö stad menar att det är hög tid att gå in i ett mer aktivt planeringsarbete och ta höjd för att Öresundsmetron ska vara på plats innan 2040.
- De mål för restider som anges i tabellen på sidan 19 i många fall är orealistiska
- Öresundsmetron bör nämnas under rubriken Internationell tillgänglighet på sidan 20.

- Den teoretiska kapaciteten i Citytunneln är högre än vad Trafikverkets regler stipulerar och att fler tåg bör kunna köras där, särskilt tåg med korta omlopp som är mindre störningsbenägna, samt att det finns anledning att arbeta för en mer flexibel syn på utnyttjandet av Citytunnelns kapacitet.
- Öresundsmetron bör nämnas i avsnittet om HH-förbindelse på sidan 23.
- Det skulle vara fördelaktigt om det under avsnitt 6 gavs en helhetsbild av hur utvecklingen med samspelande trafikslag som Regionbuss, Skåneexpressen och framtida metro kan se ut.
- Under rubriken infrastruktur på sidan 37 bör det förtydligas att sträckan avser till Malmö C, eller annars stycka upp sträckan så att Lund-Malmö C hanteras separat.
- Gällande beslutad trafik från 2022 bör uppehåll på station Rosengård ingå för tåg från Ystad och Trelleborg samt uppehåll på station Svågertorp för tåg från Ystad. Även tillkommande System 3 från Ystad bör göra uppehåll på station Rosengård.
- Det bör tydliggöras att för kapacitetsstudierna har Trafikverkets basprognos för godståg och långväga tågtrafik tagits med i bedömningen.
- Det bör förtydligas att den sträcka som benämns som Malmö C – Hyllie avser Citytunneln
- Påverkansarbete för att förändra Trafikverkets regelverk för tåglägestilldelning bör ingå under rubriken "Förutsägbar kapacitet" på sidan 53 och 54.

Region Skånes kommentarer: Önskemålet om stopp vid station Rosengård noteras. Stycket om infrastruktur i avsnitt 3.2. handlar om vem som har ansvaret för att bygga ut spårkapacitet och ansvaret för plattformar, plattformsförbindelser eller vänthallar berörs därför inte i det avsnittet. Öresundsmetron förtydligas i texten om Skånebildens samt ett avsnitt införs i kapitel 12 i strategin där metrons potential och behovet av fortsatt utredning tydliggörs. Restidsmålen som används är beslutade inom RSS och finns därför att förhålla sig till, så ingen förändring av målen görs i strategin. Stycket om internationell tillgänglighet renodlas så att det handlar om beslutade mål och uttalade brister. HH-förbindelsen är en jämvägsförbindelse och som sådan aktuell för den regionala tågtrafiken. Förtydliganden görs om grunden för kapacitetsanalyser och vad bansträckorna omfattar. Trafikering av Citytunneln och Kontinentalbanan förtydligas i egna tabeller i avsnitt 6. En bilaga tillförs som behandlar Öresundsmetrons potentiella roll i framtida avlastning av bron. Sista stycket i texten om förutsägbar kapacitet är en grund för att utöva påverkansarbete gällande tåglägestilldelning. Övriga synpunkter noteras.

2.18 Osby kommun

Osby kommun anser att den planerade Sydostlänken mellan Älmhult-Olofström ska lyftas fram i strategin. Sydostlänken är viktig för godstrafiken då järnvägen kopplar ihop Blekinge kustbana med Södra stambanan men elektrifieringen innebär också att persontrafik möjliggörs med t ex tågstopp i Lönsboda. Tågstrategin kunde med fördel utveckla vad persontrafik på järnvägssträckan Älmhult-Olofström skulle betyda för resandet i denna del av Skåne.

Region Skånes kommentar: Tågtrafik på sträckan Älmhult – Lönsboda - Olofström har inte bedömts som nödvändig för att nå de beslutade målen, varken vad gäller marknadsandelar, restider eller regional tillgänglighet. Tågsträckan bidrar inte med ökad tillgänglighet till tillväxtmotorer eller regionala kärnor i Skåne och den är inte heller en åtgärd som bidrar till restidsmålen mellan tillväxtmotorer. Tågstrategin innebär inget generellt hinder för mer tågtrafik än de framräknade behoven, t.ex. på nya sträckor, så länge som det finns tillräckligt resandeunderlag för att motivera trafiken och praktiska möjligheter för den. Vad gäller sträckan Älmhult – Lönsboda – Olofström så

bedömer Region Skåne i nuläget resandeunderlaget som alltför litet för att motivera tågtrafik och investeringar i infrastruktur.

Osby kommun anser att det är positivt att det i strategin från och med 2030 planeras för så kallade "System 3-tåg" på Södra stambanan Alvesta-Hässleholm och Hässleholm-Lund. Det är önskvärt att "System-3 tågen" stannar till vid Osby station.

Region Skånes kommentar: Trafikeringen i målbilderna innebär ambitionen att System 3 trafikerar Osby station.

Osby kommun menar att tågstrategin och den kollektivtrafik som skapas som ett resultat av strategin mer måste ses som möjliggörare för en robust samhällsutveckling än något som ska leva upp till en kamp om marknadsandelar. Osby menar också att trots att gällande styrdokument säger att kollektivtrafiken ska vara strukturbildande i Skåne och stärka Skånes flerkärnighet så upplever kommunen att tågstrategin har för hög fokus på marknadsandelar och viktat det högre än andra mål. Därmed riskeras den positiva samhällsutveckling som eftersträvas med en skånsk flerkärnighet.

Region Skånes kommentar: Tågstrategin utgår från de mål för kollektivtrafiken som har beslutats av Region Skånes fullmäktige och visar vilka åtgärder som behövs i tågtrafiken för att nå dessa mål.

Kommunen anser att Region Skåne förhåller sig för passiv och uppgiven till regeringens planerade satsningar på järnvägsnätet i södra Sverige. Genom att konstatera att det inte är troligt att staten skulle avdela en mångfalt större budget än tidigare menar kommunen att Region Skåne kommer att tvingas prioritera därefter. En sådan prioritering lyfter de objekt som tillför de största nyttorna i transportsystemet och då menar kommunen att risken är stor att den tågtrafik som inte har störst potential att locka nya resenärer till kollektivtrafiken prioriteras bort. Kommunen menar att en sådan tågtrafik dock kan ha stor potential att främja utveckling och förstoring av den lokala och regionala arbetsmarknaden, behovet av kompetensutveckling och behovet av arbetskraft. Osby kommun menar därför att passiviteten ska tonas ned i tågstrategin och att de skånska och sydsvenska behovet ska lyftas fram.

Region Skånes kommentar: Tågstrategin innebär, om den realiserar fullt ut, en kraftig utbyggnad av tågtrafiken i hela Skåne. Tågstrategin visar tydligt att detta kommer innebära behov av stora investeringar i infrastruktur utöver det som nu finns beslutat i nationell plan. Region Skåne förhåller sig inte passiv till behoven av utbyggd infrastruktur, tågstrategin är tvärtom avsett att vara ett mycket viktigt underlag i arbetet med att ta fram nationell och regional plan för infrastrukturen.

Kommunen tar upp att störningar och förseningar som beror på kapacitetsbegränsningar kan försämra attraktiviteten hos tågtrafiken vilket leder till att resenärer väljer bilden före tåget. Kommunen menar att andra yttre faktorer och samhällsutvecklingsmönster inte tillräckligt mycket i beaktande vid prognostisering av den samlade resandeutvecklingen.

Region Skånes kommentar: Utgångspunkten för beräkningar av kapacitet i spår och driftplatser är att trafiken ska kunna köra på ett robust sätt.

Kommunen undrar också hur tankarna går kring att möta behoven hos resenärer som behöver använda cykel som anslutning vid både avrestationen och destinationen. Kommunen efterlyser också en tätare dialog mellan Trafikverket, Region Skåne och de skånska kommunerna vad gäller regionala cykelstråk till stationer.

Region Skånes kommentar: Goda anslutning med cykel till stationerna är en viktig faktor för att göra kollektivtrafiken attraktiv och praktisk och behovet av detta det behandlas i Cykelstrategi för Skåne.

Kommunen menar att restidsmål saknas för Alvesta – Malmö/Lund. Osby menar att det vore värdefullt att ange restidsmål även för stationer mellan olika regioner. Kommunen tycker att behovet av utbyggd spårkapacitet nämns för lite i tågstrategin och lyfter särskilt fram behovet av dubbelspår Hässleholm – Kristianstad.

Region Skånes kommentar: Tågstrategin utgår från mål som är beslutade och tar inte fram nya mål. De restidsmål som används i tågstrategin är de som antagits av Regionsamverkan Sydsverige. Där finns inte något restidsmål för Alvesta. Som framgår av kapacitetsanalysen för infrastrukturen så behövs dubbelspår på sträckan Hässleholm – Kristianstad. Antalet tåg per timme ökar per målår i strategin, men längre tåg är också en viktig förutsättning för att klara resandet.

Osby kommun menar också att det sparsamma utbudet för pendlare som jobbar utanför kontorstid belyses för lite i tågstrategin.

Region Skånes kommentar: Öppettider är viktiga, men tågstrategin går inte in på frågor om nivåer i utbud då detta regleras i det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Kommunen påpekar också vikten av ett centralt stationsläge i Hässleholm för den nya stambanan. Osby anmärker också att tillkommande stationer inte berörs alls eller för dåligt i tågstrategin. Kommunen efterlyser ett mer visionärt helhetsperspektiv och en undersökning avseende lämpligheten i att stanna på fler stationer.

Region Skånes kommentar: På sidan 23 framgår att centrala stationslägen har förutsatts för höghastighetsspåren Lund – Hässleholm, men detta kan förtydligas. Avsnitt 2.3 förtydligas vad avser nya stationer och sträckningar.

2.19 Perstorps kommun

Perstorps kommun menar att det finns god överensstämmelse mellan tågstrategin och det kollektivtrafikstrategiska underlag som Familjen Helsingborg arbetat fram tillsammans med Skånetrafiken. Det är bra att trafikuppläggen utgår från takt, men det är enligt kommunen viktigt att öppettiderna utökas och eventuella hål i tidtabellerna täpps igen. Potentialen för ett ökat fritidsresande talar enligt kommunen för ett utökat turutbud utanför tiderna med flest resande.

Region Skånes kommentar: Synpunkten noteras.

Perstorps kommun menar att det är bra med en ambition att alla Pågatågslinjer på sikt ska ha 30-minuterstrafik men anser att det bör ske tidigare. Kommunen uttrycker förståelse för att det behövs ett resandeunderlag, men menar att det rimligen inte kan skapas genom ett tåg per timme år 2040, utan kräver ett bättre utbud tidigare, kopplat till ortsutveckling.

Region Skånes kommentar: Synpunkten noteras.

Kommunen konstaterar att materialet har ambitionen att binda samman Skåne, men att relationen NV-NO/Skånebanan har mycket övrigt att önska. Här menar kommunen att det finns åtgärder för att

minska restiderna som kan genomföras innan det finns dubbelspår på hela sträckan. Kommunen vill dock betona att minskning av restiden till och från de större tillväxtmotorerna Helsingborg och Kristianstad inte får ske på bekostnad av turavgångar från och till mindre orter som Perstorp då antal turavgångar är mycket viktigt för ortens attraktivitet och företagande.

Region Skånes kommentar: Synpunkten noteras. Den trafikering med direkttåg på Skånebanan som arbetats fram i tågstrategin bygger inte på minskat utbud för mellanstationerna.

Perstorps kommun framför vidare att mötesmöjligheter inklusive resandeutbyte bör vara ett mål för alla stationer vid utbyggnaden av spårinfrastrukturen, för att öka robusthet och återställningsförmåga vid störningar.

Region Skånes kommentar: Synpunkten noteras.

I övrigt anser kommunen det som väsentligt att förbättra korrelationen och undvika förseningar för att skapa bättre kopplingar mellan Perstorp och Malmö/Lund. Kommunen framför också att det är viktigt att det finns ett strategiskt tänk kring hur landsbygden utan kollektivtrafik fångas upp på ett bra sätt genom ett samordnat grepp kring gång- och cykelvägar, anropsstyrd trafik m.m. till stationerna. Perstorps kommun efterlyser ett regionalt grepp kring detta.

Region Skånes kommentar: Synpunkten noteras.

2.20 Simrishamns kommun

Simrishamns kommun svarar i gemensamt yttrande med de andra kommunerna inom samarbetsorganisationen SÖSK, se avsnitt 3.

2.21 Sjöbo kommun

Sjöbo kommun svarar i gemensamt yttrande med de andra kommunerna inom samarbetsorganisationen SÖSK, se avsnitt 3.

2.22 Skurups kommun

Skurups kommun anser att strategin överlag är väl genomtänkt och förverkligad kommer den att innebära en väsentlig höjning av tågtrafikens attraktivitet. Kommunen poängterar att en långsiktig och konkret strategi och ett gott samarbete mellan kommuner och region är nödvändigt för att uppnå densamma, och kommunen förutsätter därför en kontinuerlig, god och välplanerad dialog mellan Region Skåne och kommunerna.

Skurups kommun menar att prioriteringen för framtida tågtrafik bör vara i ordningen:

- Robusthet
- Turtäthet och därmed kapacitet
- Restid
- Tillgänglighet till Köpenhamn/Internationell tillgänglighet

Region Skånes kommentar: Synpunkterna noteras.

Skurups kommun framför att vikten av en god robusthet inte diskuteras i strategin, men menar att detta måste framgå av en tågstrategi. Kommunen lyfter fram att dubbelspår/mötesspår Skurup – Rydsgård identifierats som en viktig åtgärd i den ÅVS som gjorts för banan.

Region Skånes kommentar: Utgångspunkten för tågstrategins beräkningar av kapacitet i spår och driftplatser är att trafiken ska kunna köras på ett robust sätt. Detta framgår bl.a. av avsnitt 11.4 i remissversionen, analysen av infrastrukturbehov.

Skurups kommun bedömer att utökad turtäthet kommer att behövas och är en nödvändighet i rusningstrafik redan i dag. Därför menar kommunen att det är viktigt att behovet och resandeutvecklingen på respektive bana blir styrande och inte fasta årtal och på förhand specificerade åtgärder. Kommunen framhåller dock än en gång vikten av robusthet. Kommunen förutsätter att spjutspetståg i högtrafik införs utan neddragningar av turtätheten på övriga stationer, och betonar vikten av en taktfast tidtabell.

Region Skånes kommentar: Tågstrategin innebär inget generellt hinder för mer tågtrafik än de framräknade behoven, t.ex. i form av tätare avgångar, så länge som det finns tillräckligt resandeunderlag för att motivera trafiken och praktiska möjligheter för den. Samtidigt är den trafikökning och det behov av utbyggd infrastruktur som tågstrategin innebär omfattande och utbyggnaden behöver därför taktas ut över tid för att bli möjlig att genomföra. Trafikeringen för målåren som presenteras i tågstrategin innebär inte att turtätheten dras ned på mellanstationer då snabba direkttåg införs.

Kommunen efterlyser en genomlysning av resandestatistik för stationerna och var resandetillväxten är högst. Kommunen saknar kriterier eller definition för begreppet "Större station" samt vilka stationer som i dag räknas som det.

Region Skånes kommentar: Resandestatistik finns publicerad separat och kan erhållas från Skånetrafiken. Tågstrategin är målstyrd och handlar om hur stort resandet måste vara för att nå marknadsandelar och fånga den potential till kollektivtrafikresande som finns i stråken. Uttrycket större station är otydligt och vad det avser i respektive del av strategin förtydligas.

Skurups kommun framför de nackdelar som plankorsningar innebär med barriäreffekter och vill att Region Skåne tillsammans med kommunerna agerar mot Trafikverket så att trafikfrågorna inne i tätorten hanteras parallellt med planering för större utökningar i trafiken.

Region Skånes kommentar: Synpunkterna noteras.

Kommunen stöder att Ystadbanan ska prioriteras för att byggas ut till 250 meters perronger för att spjutspetståg ska kunna angöra stationen, menar att det inte framgår av strategin vilka stationer det rör sig om men förutsätter att Skurups station är en av dessa.

Region Skånes kommentar: De snabbare tåg mellan Ystad och Malmö C som föreslås i trafikeringen avses stanna i Skurup och Svedala, vilket framgår av trafikeringsbilderna på sidorna 45-47.

Skurups kommun instämmer till fullo i att det är av yttersta vikt att Skånetrafiken får möjlighet att kunna söka och avtala om spårkapacitet under längre perioder än ett år. Kommunen ställer sig också positiv till en tågförbindelse med Köpenhamn utan byte.

Region Skånes kommentar: Synpunkterna noteras.

Skurups kommun påpekar att fritidsresandets betydelse för tågtrafikens utveckling lyfts på ett flertal ställen i strategin men att det saknas konkreta planer på hur det ska utvecklas.

Region Skånes kommentar: De flesta tågstråk i Skåne är aktuella för fritidsresor och på sidan 12 framgår att stort fritidsresande redan nu finns i flera befintliga stråk. Att få fler fritidsresor att göras med tåg är främst en fråga om utbud när fritidsresorna sker, och därmed om öppettider. Tågstrategin går inte in på frågor om öppettider, då detta regleras i det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Kommunen påpekar att figur 13 saknar förklaring till färgerna. Det går att utläsa genom text på annan plats med bör framgå redan i figuren.

Region Skånes kommentar: Bildtexten förtydligas.

Slutligen poängterar Skurups kommun att kommunens centrala geografiska läge kan vara attraktivt ur perspektivet framtida depåer och uppställningsspår. Skurup vill öppna för en dialog om detta när mötesspåret Rydsgård-Skurup förverkligas.

Region Skånes kommentar: Synpunkten noteras.

2.23 Staffanstorps kommun

Staffanstorps kommun har inget att erinra.

2.24 Svalövs kommun

Svalövs kommun anser att Tågstrategin är kortfattad och på ett tydligt sätt beskriver och redovisar åtgärder som ska till för att nå de övergripande målen för kollektivtrafiken. Föreslagna åtgärder i Tågstrategin är till större delen rimliga

För Svalövs kommun är det särskilt viktigt att den regionala tågtrafiken även taktar med busstrafiken och att dessa möjliggör för effektiva byten.

Svalövs kommun är positiva till att behoven av upprustning och mötesspår uppmärksammas. På sträckor där fler mötesspår är en förutsättning för halvtimmestrafik hoppas kommunen att dessa prioriteras för att möjliggöra en utökad kapacitet tidigare än 2040.

Region Skånes kommentar: Synpunkterna noteras.

Kommunen menar att analysen bakom utvecklingen av marknadsandelar för åren 2030, 2035 respektive 2040 som ligger bakom föreslagen trafikutveckling skulle kunna redovisas i Tågstrategin. En tydligare redovisning hade ökat förståelsen och underlättat vår bedömning och/eller uppfattning om rimligheten i dessa resonemang.

Region Skånes kommentar: En sådan redovisning har eftersträvats, men varit svår att förverkliga på ett sätt som blir rättvisande och jämförbart mellan banorna. Tågstrategin eftersträvar marknadsandelar för hela resandet i Skåne och tågtrafiken dimensioneras för att fånga potentialen i de olika stråken.

Svalövs kommun menar att det är bra med en ambition att alla Pågatågslinjer på sikt ska ha 30-minuterstrafik men anser att det bör ske tidigare. Kommunen uttrycker förståelse för att det behövs ett resandeunderlag, men menar att det rimligen inte kan skapas genom ett tåg per timme år 2040, utan kräver ett bättre utbud tidigare, kopplat till ortsutveckling. Svalövs kommun menar att halvtimmestrafik behöver tillkomma på Söderåsbanan och Råådalsbanan redan 2030, och menar att tågstrategins bedömning av möjligt resande kan vara underskattat. Kommunen anser att ett attraktivt reseutbud måste till för att erbjuda ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen.

Region Skånes kommentar: Tågstrategin innebär inget generellt hinder för mer tågtrafik än de framräknade behoven, t.ex. i form av tätare avgångar, så länge som det finns tillräckligt resandeunderlag för att motivera trafiken och praktiska möjligheter för den. Samtidigt är den trafikökning och det behov av utbyggd infrastruktur som tågstrategin innebär omfattande och utbyggnaden behöver därför taktas ut över tid för att bli möjlig att genomföra. Trafikeringen för målåren som presenteras i tågstrategin innebär inte att turtätheten dras ned på mellanstationer då snabba direkttåg införs.

Svalövs kommun vill framhålla Söderåsbanans möjliggörande för fritidsresor från Malmö-Lund till Söderåsens natur via Pågatågstationen i Kågeröd. Svalövs kommuns är positiva till att Tågstrategin pekar ut en sträckning av Söderåsbanan via Lund-Malmö, då denna sträckning kopplar samman Söderåsbanans samtliga tågstationer i det större regionala tågsystemet och möjliggör för byten vid flertalet knutpunkter längs Söderåsbanan. Svalövs kommun framför att de verkar genom Familjen Helsingborg för en förlängning av Söderåsbanan norröver mot Ängelholm. En sådan förlängning skulle enligt kommunen förstärka Åstorps funktion som knutpunkt och möjliggöra för (bytes)resor i princip alla väderstreck.

Region Skånes kommentar: Tågstrategin innebär inget hinder för mer tågtrafik om det finns resandeunderlag och praktiska möjligheter för den. Skånetrafiken följer utvecklingen av efterfrågan på resor och om förutsättningarna för ett tillräckligt stort tågresande uppnås så är det naturligt att närmare studera en trafikering av sträckan.

Svalövs kommun framför i övrigt att det finns god överensstämmelse mellan tågstrategin och det kollektivtrafikstrategiska underlag som Familjen Helsingborg arbetat fram tillsammans med Skånetrafiken.

2.25 Svedala kommun

Svedala kommun framför att de ser positivt på en fortsatt utveckling av tågtrafiken i Skåne och att utvecklingen av Ystadbanan är mycket angelägen och de planerade om- och utbyggnader förväntas medföra ökad kapacitet och robusthet.

Kommunen ser framför sig en ortsutveckling av Börringe och anser att en tågstation där ska läggas in i tågstrategin. Kommunen skriver att en station i Börringe även skulle fånga in omlandet runt Börringe, inklusive Malmö Airport, en nationell knutpunkt och stor arbetsplats. Vidare framför kommunen att

tågtrafiken är strukturbildande och det är viktigt att busstrafiken knyts till tågtrafiken för att ge ett heltäckande attraktivt kollektivtrafiknät.

Region Skånes kommentar: En station i Börringe har inte bedömts som nödvändig för att nå Region Skånes mål men avsnitt 2.3 förtydligas vad avser nya stationer. Nya stationer utesluts inte genom denna strategi, men önskemål om nya stationer behöver prövas särskilt, från fall till fall.

2.26 Tomelilla kommun

Tomelilla kommun svarar i gemensamt yttrande med de andra kommunerna inom samarbetsorganisationen SÖSK, se avsnitt 3.

2.27 Trelleborgs kommun

Trelleborgs kommun är positiv till tågstrategin och ser det som viktigt att regionen kan enas kring en gemensam strategi.

Trelleborgs kommun delar uppfattningen att behovet av tätare Pågatågstrafik är ett faktum för att möta det ökade resandet. Halvtimmestrafik med utökningar i rusningstider är en god början för att öka beläggningen. Målsättningen med ökat antal turer och utökningen med en ny linje till Köpenhamns centralstation (ett System 3-tåg), är en positiv utveckling för kommunen. Det nya System 3-tåget till Köpenhamn ser de gärna tidigareläggas i likhet med Ystadbanan. För att få en bättre bild av nuläget bör en utredning göras över hur många tåg som behövs per timme och riktning i högtrafik.

Region Skånes kommentar: Synpunkterna noteras.

Kommunen menar också att det med tanke på den förväntade ökningen av antal resor på Trelleborgsbanan är ytterst angeläget att strategin kompletteras med ett resetidsmål för sträckan Malmö C – Trelleborg C som enligt kommunen ligger närmare 20 minuter än 30 minuter. Detta möjliggörs enligt kommunen genom en snar upprusning av det befintliga spåret, så att hastigheten inte längre behöver reduceras som i den nuvarande trafiken.

Region Skånes kommentar: Tågstrategin utgår från de mål som redan är antagna och lanserar inga nya restidsmål. Ur aspekten att tågtrafiken ska ta marknadsandelar från bilden är givetvis restiden viktig, liksom ökad robusthet.

Trelleborgs kommun är mycket positiv till dubbelspår på Trelleborgsbanan. Kommunen framför dock att byggnationen av det nya spåret måste ske på västra sidan om befintligt spår för att inte kollidera med den pågående detaljplanen för Östra ringvägen och Östra hamnfarten.

Region Skånes kommentar: Synpunkterna noteras.

2.28 Vellinge kommun

Vellinge kommun menar att det är svårt att förstå hur tågstrategin förhåller sig till trafikförsörjningsprogrammet. Vellinge kommun anser att tågstrategin bör underkastas trafikförsörjningsprogrammet eftersom detta rör både buss- och tågtrafik.

Region Skånes kommentar: Förhållandet mellan tågstrategin och trafikförsörjningsprogrammet förtydligas i avsnitt 4.

Vellinge kommun ser mycket skeptiskt på Region Skånes gränsdragning att tågstrategin inte behandlar spårväg/lättbana/lightrail eller tunnelbana/metro och att nya stråk för spårtrafik inte alls tagits med. Kommunen understryker att Vellinge kommun ser behov av framtida spår i stråket Malmö – Falsterbonäset. Vellinge framför att detta finns upptaget i kommunens översiktsplan och att enligt Region Skånes trafikförsörjningsprogram behöver det prioriterade superbustråket ytterligare förstärkning efter 2025. Vellinge kommun ser en risk för stuprörsplanering i kollektivtrafiken och att starka busstråk hamnar mellan regionbusstrafiken och tågtrafiken. Kommunen menar att för att undvika att utvecklingen av kollektivtrafiken avstannar i stråket så bör Region Skåne inkludera delregionala infrastrukturbehov eller utifrån den nya trafikförsörjningsplanen peka ut delregionala infrastrukturbehov i form av spår.

Region Skånes kommentar: Synpunkten noteras. Förhållandet till lätt spårtrafik respektive metro förtydligas i avsnitt 2.3.

Vellinge kommun anser också att tågstrategin bör vara ett inspel till den kommande regionplanen angående ny spårtrafik och därmed ta ställning till var regionen bör planera nya spår. Kommunen påpekar att den regionala utvecklingsstrategin eller Strategi för det flerkärniga Skåne inte tar hänsyn till potential eller hur resandemålen ska uppnås och att det därför behöver konkretiseras i trafikförsörjningsprogrammet och tågstrategin. Vellinge menar också att om tågstrategin ska vara underlag till Region Skånes prioriteringar behöver behov av nya spår ingå. Kommunen anser att det är viktigt att Region Skåne och kommunerna arbetar gemensamt för att spårförbindelser i delregionala stråk ska komma till.

Region Skånes kommentar: Behovet av nya spår är inte utelämnat, men i tågstrategin konstateras att det i den regionala utvecklingsstrategin för Skåne inte finns några korridorer där transportbehovet är så stort att det motiverar ny järnväg. Järnvägar i helt nya stråk är inte heller nödvändigt för att nå marknadsandelsmålen fram till 2040.

Vidare tar Vellinge kommun upp Trelleborgsbanan och framhåller sina ambitioner att Västra Ingelstad ska växa upp till 3 500 invånare. Kommunen förutsätter att en framtida direktkoppling till Danmark kommer att innehålla stopp i Västra Ingelstad och Östra Grevie.

Region Skånes kommentar: Avsikten med direkttågen är att kombinera behovet av snabba tåg till Malmö i framför allt högtrafik med behovet samma tid av att stärka upp kapaciteten mot Danmark. Det är svårförenligt med stopp i alla orter längs banan.

Slutligen tar kommunen upp behovet av upprustning av Trelleborgsbanan, ser positivt på att behovet av upprustning uppmärksammas i tågstrategin men ser det angeläget att säkerställa att Östra Grevie och Västra Ingelstad inte påverkas negativt av att sträckningen kompletteras med direktlinje Trelleborg – Malmö.

Region Skånes kommentar: Utgångspunkten för tågstrategins beräkningar av kapacitet i spår och driftplatser är att trafiken för varje måltår ska kunna köras på ett robust sätt.

2.29 Ystads kommun

Ystads kommun svarar i gemensamt yttrande med de andra kommunerna inom samarbetsorganisationen SÖSK, se avsnitt 3.

2.30 Åstorps kommun

Åstorps kommun deltar i Familjen Helsingborgs arbete med kollektivtrafikstrategi och framför att remissunderlaget för tågstrategin överensstämmer med de tankar och strategier som tagits fram.

Kommunen menar att det är bra att trafikuppläggen utgår från takt, men det är enligt kommunen viktigt att öppettiderna utökas och eventuella hål i tidtabellerna täpps igen. Potentialen för ett ökat fritidsresande talar enligt kommunen för ett utökat turutbud utanför tiderna med flest resande.

Region Skånes kommentar: Synpunkten noteras.

Åstorps kommun menar att det är bra med en ambition att alla Pågatågslinjer på sikt ska ha 30-minuterstrafik men anser att det bör ske tidigare. Kommunen uttrycker förståelse för att det behövs ett resandeunderlag, men menar att det rimligen inte kan skapas genom ett tåg per timme år 2040, utan kräver ett bättre utbud tidigare, kopplat till ortsutveckling.

Region Skånes kommentar: Tågstrategin innebär inget generellt hinder för mer tågtrafik än de framräknade behoven, t.ex. i form av tätare avgångar, så länge som det finns tillräckligt resandeunderlag för att motivera trafiken och praktiska möjligheter för den. Samtidigt är den trafikökning och det behov av utbyggd infrastruktur som tågstrategin innebär omfattande och utbyggnaden behöver därför taktas ut över tid för att bli möjlig att genomföra.

Kommunen konstaterar att materialet har ambitionen att binda samman Skåne, men att relationen NV-NO/Skånebanan har mycket övrigt att önska. Här menar kommunen att det finns åtgärder för att minska restiderna som kan genomföras i närtid, innan det finns dubbelspår på hela sträckan, för att åtgärda den enligt kommunen "misshandlade" Skånebanan.

Region Skånes kommentar: Synpunkten noteras.

Åstorps kommun anser att det är bra att Maria ("Helsingborg Norra") och Ramlösa ("Helsingborg Södra") utvecklas med bra trafikutbud, bra för stadsutvecklingen, men också för funktion som regionala bytesnoder i tågsystemet. Maria ("Helsingborg Norra") kan enligt kommunen med fördel avlastas genom tåg genom Kattarp-Åstorp, vilket skulle ge fler resealternativ från Åstorp.

Region Skånes kommentar: Synpunkten överensstämmer med trafikeringen i tågstrategin.

Åstorps kommun framför önskemål om Pågatågstrafik på sträckan Åstorp – Ängelholm. Kommunen säger sig vara väl medveten om den ekonomiska och infrastrukturella utmaningen för det, men att det

finns studier som visar att det skulle kunna vara tekniska möjligt samtidigt som det skapar en väldigt intressant knutpunkt i Åstorp för (bytes)resor i princip alla väderstreck. År 2035 eller 2040 borde en sådan sträckning kunna redovisas, anser kommunen.

Region Skånes kommentar: Tågstrategin innebär inget hinder för mer tågtrafik om det finns resandeunderlag och praktiska möjligheter för den. Skånetrafiken följer utvecklingen av efterfrågan på resor och om förutsättningarna för ett tillräckligt stort tågresande uppnås så är det naturligt att närmare studera en trafikering av sträckan.

Slutligen framför Åstorps kommun idén att undersöka möjligheterna till en tågstation i Nyvång och menar att det finns resandeunderlag såväl som kulturhistoriska argument för ett återinförande av station i orten.

Region Skånes kommentar: Synpunkten noteras.

2.31 Ängelholms kommun

Övergripande:

Ängelholms kommun anser att tågstrategin är kortfattad och tydlig. Ambitionerna är höga, men de föreslagna åtgärderna är i stor utsträckning rimliga. En del satsningar behöver dock enligt kommunen tidigareläggas för att nå övergripande mål.

Kommunen framför sin oro över att kapaciteten i spåren inte är tillräcklig för den tågtrafik som behövs för att nå Region Skånes övergripande mål, trots planerad utbyggnad av de åtgärder som tas upp till 2040, samt att flera sträckor med hög störningskänslighet finns i nordvästra Skåne.

Region Skånes kommentar: Tågstrategin innebär, om den realiseras fullt ut, en kraftig utbyggnad av tågtrafiken i hela Skåne. Avsnitt 11.4 visar tydligt att detta kommer innebära behov av investeringar i infrastruktur utöver det som nu finns beslutat i nationell plan. Tågstrategin är avsedd att vara ett mycket viktigt underlag i arbetet med att ta fram nationell och regional plan för infrastrukturen.

Kommunen anser vidare att det är bra att strategins trafikupplägg utgår från takt men att det är viktigt att skapa ett sammanhållet kollektivtrafiksystem inklusive regionbusstrafik. Kommunen påpekar också att potentialen för ett ökat fritids- och besöksresande talar för ett ökat turutbud på tider som är lägre belastade.

Region Skånes kommentar: Synpunkten noteras.

Kommunen pekar på att den nu remitterade tågstrategin är den tredje i sitt slag och att det hade varit önskvärt med en beskrivning av hur de tågstrategiska frågorna fortsatt ska hanteras och då helst kontinuerligt. Kommunen vill se en beskrivning av om eller hur justeringar och nya strategier kopplas mot den nationella infrastrukturprocessen eller en handlingsplan.

Region Skånes kommentar: Synpunkten noteras.

Öresundståg och System 3:

Ängelholms kommun är positiva till de höjda ambitionerna med bland annat System 3, men är oroade att åtgärder i infrastrukturen för att lösa de mer kortsiktiga behoven till System 3 kan hindra ett

genomförande av en bra långsiktig lösning för dubbelspåret på Västkustbanan genom Helsingborg. Lösningar för kapacitet på kort sikt på Helsingborg C behöver noggrant utredas inom ramen för lokaliseringsutredningen i järnvägsplanen för projektet Helsingborg – Maria innan beslut om åtgärder fattas.

Region Skånes kommentar: Behovet av ökad kapacitet för vändande tåg på Helsingborg C finns redan i dag, och kommer att bli ännu större med den trafikökning som är planerad under tiden fram till 2025, bland annat med två genomgående Öresundståg per timme till Göteborg. Färdigställandet av sådan ökad kapacitet behöver därför börja snarast, och det medger inte möjlighet att invänta den omfattande lokaliseringsutredningen.

Direktåg Helsingborg – Hässleholm – Kristianstad

Ängelholms kommun konstaterar att tågstrategin och andra relaterade dokument har ambitionen att binda samman Skåne. Staden menar dock att relationen Nordvästskåne – Nordostskåne kan förbättras genom åtgärder för att minska restiderna som kan genomföras innan det finns dubbelspår på hela sträckan.

Region Skånes kommentar: Synpunkten noteras.

Tågtrafik via en fast HH-förbindelse:

Kommunen framför att en HH-förbindelse kan trafikeras med tåg som från Halmstad respektive Kristianstad via nordvästra Skåne når Köpenhamn. I förslaget på Tågstrategi framgår att två "HH-tåg" fortsätter via Skånebanan. Ängelholm ser inte någon motsättning i att även tåg på Västkustbanan norrifrån kopplas mot HH-förbindelsen och menar att detta kan förtydligas i materialet.

Region Skånes kommentar: Synpunkten noteras.

Pågatågstrafiken

Ängelholms kommun framför synpunkter på att resenärer från tågorterna norr om Helsingborg fram till 2016 hade direkt pågatågstrafik till bl.a. Landskrona, Lund och Malmö, men i dag måste byta tåg i Helsingborg. Staden menar att det detta bör återinföras. Detta skulle också avlasta Helsingborg C från den kapacitetsbrist som uppstår där när tåg måste vändas.

Region Skånes kommentar: Vi förstår önskemålet och utesluter inte sådan trafik i framtiden, men vill samtidigt framhålla att den inte kan garanteras då det finns många tekniska aspekter som gör att linjer kommer att behöva brytas någonstans för att bibehålla robusthet och kunna anpassa kapaciteten i tågen. För att kunna genomföra trafiken resurseffektivt är det därför nödvändigt med en brytpunkt där antingen tågbyte sker för genomresande eller tågsätt kopplas på och av, vilket i båda fallen skapar längre restider för genomresande, men där skilda linjer är mer robust för trafiken i helhet.

Kommunen menar att det är bra med ambitionen att alla pågatågslinjer på sikt ska ha halvtimmestrafik. De tycker dock att det bör ske tidigare än 2040 som redovisas, kopplat till ortsutveckling och i ett samlat system med regionbusstrafiken.

Region Skånes kommentar: Synpunkten noteras.

Staden tar också upp att Pågatågslinjen norr om Helsingborg bör förlängas till Båstad. Genom att anlägga ett stickspår norr om stationen i Båstad blir det möjligt att förlänga alla turer som i dagsläget

vänder i Förslöv till Båstad istället. Därmed får Båstad tillgång till pågatåglinjens fullständiga utbud, vare sig turerna är förlängda till Halmstad eller inte.

Region Skånes kommentar: Kommunens förslag stämmer väl överens med trafikeringsbilden för 2035.

Ängelholms kommun framför också idén att förlänga linjen Malmö – Åstorp på Söderåsbanan till Ängelholm, för att skapa attraktiva restider och för att stärka såväl Ängelholm som Åstorp som knutpunkter. Kommunen framför att studier inom ramen för Kollektivtrafikstrategiskt underlag för nordvästra Skåne visar på att det skulle kunna vara möjligt och menar att ambitionen bör vara att få detta på plats till 2035. Kommunen vill också se en station i Spannarp.

Region Skånes kommentar: Tågstrategin innebär inget hinder för mer tågtrafik om det finns resandeunderlag och praktiska möjligheter för den. Skånetrafiken följer utvecklingen av efterfrågan på resor och om förutsättningarna för ett tillräckligt stort tågresande uppnås så är det naturligt att närmare studera en trafikering av sträckan.

Kommunen framför också att om Ängelholm pekas ut som en regional kärna i regionplanen för Skåne så behöver det tas med i framtida tågstrategi.

Region Skånes kommentar: Synpunkten noteras.

Ängelholms kommun anmärker på att tågstrategin avgränsats till att inte behandla regionala spårtrafiksatsningar/lätt spårtrafik. Staden konstaterar att det då inte finns något sammanhang där regionala spårvägssatsningar behandlas eller diskuteras. En regional spårväg i stråket Helsingborg-Höganäs är fortsatt en intressant lösning på längre sikt, menar kommunen, då den ger en tydlig och enkel kollektivtrafik med hög kapacitet.

Region Skånes kommentar: Det finns stråk i Skåne där spårväg/lätt spårtrafik kan vara lösningen i framtiden, när stads- eller regionbusstrafiken inte är tillräckligt för att klara kapacitet och restider. Tågstrategin utesluter inte sådana, men de måste behandlas i sammanhang tillsammans med annan trafik och är därför inte lämplig att ta med i tågstrategin. Punkten om lätt spårtrafik förtydligas i avsnitt 2.3.

Infrastruktur

Ängelholms kommun menar att för att målen ska kunna nås så behöver förmågan att hantera störningar och ändå erbjuda en attraktiv tågtrafik med god kvalitet behövas genom att järnvägssystemet görs mer robust. Staden skriver att en situation där järnvägssystemet har god stabil kapacitet alltid är målet. Ändå kommer förändring och instabilitet att vara "normalläget" för lång tid framåt i och med att det egentligen ständigt kommer att byggas i skånsk järnvägsinfrastruktur. Detta kräver särskilda insatser för att ändå under korta och längre perioder av störningar erbjuda goda förutsättningar för tågtrafik och tågresande, med de nyttor det ger. I tågstrategin redovisas ett antal kritiska sträckor och punkter. Förslagsvis utökas insatserna i både nationell och regional plan till trimningar kompletterat med "robusthetsåtgärder" så att en attraktiv tågtrafik med god kvalitet kan utföras, oavsett påverkan av störningar.

Rent konkret föreslår kommunen att detta sker genom att alla tågstationer bör ha mötesmöjligheter inkl. resandeutbyte samtidigt. Vissa stationer behöver förlängda plattformar för att kunna fungera flexibelt. Likaså behöver knutpunkterna i systemet utformas utifrån långsiktighet och flexibel robusthet. Kommunen menar att med tanke på de stora investeringar som ska göras i Skåne de närmsta årtiondena torde kostnaden för de åtgärderna vara relativt små.

Region Skånes kommentar: Utgångspunkten för tågstrategins beräkningar av kapacitet i spår och driftplatser är att trafiken ska kunna köras på ett robust sätt.

Övrigt:

Ängelholms kommun påpekar att redovisningen av trafikens utveckling per bana 2030, 2035 och 2040 inte alltid stämmer överens med de efterföljande kartorna och att detta bör justeras. De föreslår också att tänkt utveckling av marknadsandelar per bandel för åren 2030, 2035 respektive 2040 som ligger bakom föreslagen trafikutveckling skulle kunna redovisas. En tydlig redovisning hade ökat förståelsen och underlättat en bedömning eller en uppfattning om rimlighet och utmaningar.

Region Skånes kommentar: Utvecklingen av trafiken innebär att vissa linjer kan ersättas av andra mellan målåren. Totalt sett ökar utbudet och kapaciteten i alla stråk mellan målåren. En redovisning av tänkt utveckling av marknadsandelar per stråk har eftersträövats, men varit svår att förverkliga på ett sätt som blir rättvisande och jämförbart mellan banorna. Tågstrategin eftersträvar marknadsandelar för hela resandet i Skåne och tågtrafiken dimensioneras för att fånga potentialen i de olika stråken.

2.32 Örkelljunga kommun

Övergripande:

Örkelljunga kommun anser övergripande att tågstrategin är föredömligt kortfattad, gedigen och tydlig. Kommunen anser att det är bra att strategin är målstyrd och redovisar åtgärder för att nå de övergripande målen. Kommunen menar vidare att ambitionerna är höga men samtidigt är de föreslagna åtgärderna i stor utsträckning rimliga. Dock anser kommunen att en del satsningar måste komma tidigare för att de övergripande målen ska kunna nås.

Örkelljunga menar att det är bra att tågstrategin utgår från redan gjorda överenskommelser. Det finns också god överensstämmelse mellan tågstrategin och det kollektivtrafikstrategiska underlag som Familjen Helsingborg arbetat fram tillsammans med Skånetrafiken, samt med gjorda överenskommelser i regionen.

Kommunen tar upp att i kapitel 11.4 står det att spårkapaciteten inte är tillräcklig för den tågtrafik som behövs för att nå Region Skånes övergripande mål, även med de åtgärder som är planerade och antagits att genomföras till 2040. Kommunen anser att detta är oroande då flera sträckor med hög störningskänslighet och låg medelhastighet finns i nordvästra Skåne runt Helsingborg. Örkelljunga kommun framhåller att åtgärder behöver genomföras även för dessa brister för att målen ska kunna nås 2040.

Region Skånes kommentar: Tågstrategin innebär, om den realiseras fullt ut, en kraftig utbyggnad av tågtrafiken i hela Skåne. Avsnitt 11.4 visar tydligt att detta kommer innebära behov av investeringar i infrastruktur utöver det som nu finns beslutat i nationell plan. Tågstrategin är avsedd att vara ett mycket viktigt underlag i arbetet med att ta fram nationell och regional plan för infrastrukturen.

Örkelljunga tycker att det är bra att trafikuppläggen utgår från takt. Dock är det viktigt att öppettider utökas och eventuella hål i tidtabellerna täpps igen, för att skapa ett sammanhållet kollektivtrafiksystem inklusive regionbusstrafik. Även potentialen för ett ökat fritidsresande talar för ett utökat turutbud off-peak.

Region Skånes kommentar: Synpunkten noteras.

Örkelljunga kommun anmärker på att strategin avgränsats till att inte behandla regionala spårtrafiksatsningar/lätt spårtrafik. Staden konstaterar att det då inte finns något sammanhang där regionala spårvägssatsningar behandlas eller diskuteras. En regional spårväg i stråket Helsingborg-Höganäs är fortsatt en intressant lösning på längre sikt, menar staden, då den ger en tydlig och enkel kollektivtrafik med hög kapacitet. För att kunna påverka efterfrågan och öka kollektivtrafikens marknadsandel är det viktiga parametrar.

Region Skånes kommentar: Det finns stråk i Skåne där spårväg/lätt spårtrafik kan vara lösningen i framtiden, när stads- eller regionbusstrafiken inte är tillräckligt för att klara kapacitet och restider. Tågstrategin utesluter inte sådana, men de måste behandlas i sammanhang tillsammans med annan trafik och är därför inte lämplig att ta med i tågstrategin. Punkten om lätt spårtrafik förtydligas i avsnitt 2.3.

Kommunen pekar på att den nu remitterade tågstrategin är den tredje i sitt slag och att det hade varit önskvärt med en beskrivning av hur de tågstrategiska frågorna fortsatt ska hanteras och då helst kontinuerligt. Kommunen vill se en beskrivning av om eller hur justeringar och nya strategier kopplas mot den nationella infrastrukturprocessen eller en handlingsplan.

Region Skånes kommentar: Synpunkten noteras.

Öresundståg:

Örkelljunga menar att Öresundståglinjen Köpenhamn-Göteborg bör få halvtimmestrafik längs hela sträckan, senast december 2024, när dubbelspåret på Väst kustbanan Maria-Ängelholm är klart.

Region Skånes kommentar: Tågstrategin har sitt första målår 2030. Där har Öresundstågslinjen Köpenhamn – Göteborg det utbud som staden efterfrågar. Linjen har också det utbudet i den karta som visar planerad utveckling av trafiken till 2025.

Kapacitet på Väst kustbanan och Helsingborg C:

Örkelljunga är positiva till de höjda ambitionerna, genom bland annat "System 3", för att tillskapa mer sittplatskapacitet på Väst kustbanan delen Malmö-Helsingborg och att trafiken förlängs till Maria när sträckan Helsingborg C – Maria är utbyggd med dubbelspår. Men kommunen uttrycker oro för att åtgärder i infrastrukturen för att lösa de mer kortsiktiga behoven kopplat till "System 3" kan hindra ett genomförande av en bra långsiktig lösning för dubbelspåret på Väst kustbanan genom Helsingborg. Helsingborg menar att lösningar för kapacitet på kort sikt på Helsingborg C nogsamt behöver utredas inom ramen för lokaliseringstudien i järnvägsplanen för projektet Helsingborg – Maria innan beslut om åtgärder för Helsingborg C Övre fattas.

Region Skånes kommentar: Behovet av ökad kapacitet för vändande tåg på Helsingborg C finns redan i dag, och kommer att bli ännu större med den trafikökning som är planerad under tiden fram till 2025, bland annat med två genomgående Öresundståg per timme till Göteborg. Färdigställandet av sådan ökad kapacitet behöver därför börja snarast, och det medger inte möjlighet att invänta den omfattande lokaliseringstudien.

Örkelljunga kommun saknar en tydlig helhetsbild för hur kapaciteten kommer att se ut för den viktiga relationen Helsingborg – Malmö. Tågstrategin redovisar endast fordonsbehov i form av antal och ungefärlig sittplatskapacitet. Staden menar att Öresundstågen som trafikerar hela Väst kustbanan, beroende på att de innehåller både interregionala resor och resor Helsingborg-Malmö och att de går

snabbare med färre uppehåll, har ett hårdare resandetryck än de Öresundståg som idag vänder i Helsingborg (blivande "System 3"). Detta förhållande menar kommunen förstärks ytterligare av det, i jämförelse med Helsingborg C, längre avståndet för den genomsnittliga tågresenären till Helsingborg C Övre där "System 3" eventuellt inledningsvis utgår från. Kommunen menar därför att inte bara System 3, utan även Öresundstågen skulle ha nytta av fordon med hög kapacitet. Kommunen menar också att backcasting-metodik bör tillämpas då komplexa och omfattande infrastrukturprojekt kopplat mot trafikutveckling studeras, vilket innebär att slutmålet behöver ställas upp först och sedan bör alla delåtgärder som genomförs på kort och medellång sikt, för både trafik och infrastruktur, vara i riktning mot slutmålet.

Region Skånes kommentar: Helhetsbehovet av kapacitet för resor visas i tabellen för Västkustbanan Helsingborg – Lund, på sidan 29 i remissversionen. Region Skåne vill också understryka att hela tågstrategin bygger på backcasting från de beslutade målen för att få fram behovet av tågtrafik för respektive målår. Tågstrategin är sedan ett underlag för att planera investeringar i infrastruktur.

Direktåg Helsingborg – Hässleholm – Kristianstad

Örkelljunga kommun konstaterar att tågstrategin och andra relaterade dokument har ambitionen att binda samman Skåne. Kommunen menar dock att relationen Nordvästskåne – Nordostskåne via Skånebanan har mycket övrigt att önska. Här menar Örkelljunga att det finns åtgärder för att minska restiderna som kan genomföras innan det finns dubbelspår på hela sträckan, något som i närtid är för vanskligt att hoppas på.

Region Skånes kommentar: Synpunkten noteras.

Tågtrafik via en fast HH-förbindelse:

Örkelljunga framför att en HH-förbindelse kan trafikeras med tåg som från Halmstad respektive Kristianstad via nordvästra Skåne når Köpenhamn. I förslaget på Tågstrategi framgår att två "HH-tåg" fortsätter via Skånebanan. Örkelljunga ser inte någon motsättning i att även tåg på Västkustbanan norrifrån kopplas mot HH-förbindelsen och menar att detta kan förtydligas i materialet.

Region Skånes kommentar: Synpunkten noteras. Tågstrategin utesluter inte fler tåg än de som visas i trafikeringsförslagen, om det finns efterfrågan och underlag för trafiken.

Pågatågstrafiken

Örkelljunga kommun framför synpunkter på att resenärer från tågorterna norr om Helsingborg fram till 2016 hade direkt Pågatågstrafik till bl.a. Landskrona, Lund och Malmö, men i dag måste byta tåg i Helsingborg. Kommunen menar att det bör vara en ambition att återställa detta så att Pågatågen åter blir genomgående i Helsingborg, åtminstone i rusningstid. Detta skulle också avlasta Helsingborg C från den kapacitetsbrist som uppstår där när tåg måste vändas.

Region Skånes kommentar: Vi förstår önskemålet och utesluter inte sådan trafik i framtiden, men vill samtidigt framhålla att den inte kan garanteras då det finns många tekniska aspekter som gör att linjer kommer att behöva brytas någonstans för att bibehålla robusthet och kunna anpassa kapaciteten i tågen. För att kunna genomföra trafiken resurseffektivt är det därför nödvändigt med en brytpunkt tågsätt kan tas i och ur trafik. Detta skapar längre restider för genomresande, men i gengäld är skilda linjer mer robust för trafiken i helhet. Givetvis behöver platserna för dessa brytpunkter övervägas och planeras noggrant för att inte onödigtvis ta spårkapacitet på särskilt belastade platser.

Kommunen menar att det är bra med ambitionen att alla pågatågslinjer på sikt ska ha halvtimmestrafik. De tycker dock att det bör ske tidigare än 2040 som redovisas. De uttrycker

förståelse för att det behövs ett resandeunderlag, men menar att det rimligen inte kan skapas genom 1 tåg per timme först 2040, utan kräver ett bättre utbud med ett tidigare genomförande kopplat till ortsutveckling och i ett samlat system med regionbusstrafiken.

Region Skånes kommentar: Tågstrategin visar på vilken trafik som är nödvändig för att klara de beslutade målen och de resandemängder som blir följden av dessa. Ett resonemang om utbudet förs också i dokumentet och det är givet att ett högre utbud skulle uppfattas som attraktivt på flera banor. Samtidigt är den trafikökning och det behov av utbyggd infrastruktur som tågstrategin innebär omfattande och utbyggnaden behöver därför taktas ut över tid för att bli möjlig att genomföra.

Kommunen tar också upp att Pågatågslinjen norr om Helsingborg bör förlängas till Båstad. Genom att anlägga ett stickspår norr om stationen i Båstad blir det möjligt att förlänga alla turer som i dagsläget vänder i Förslöv till Båstad istället. Därmed får Båstad tillgång till pågatågslinjens fullständiga utbud, vare sig turer är förlängda till Halmstad eller inte.

Region Skånes kommentar: Kommunens förslag stämmer väl överens med trafikeringsskildern för 2035.

Örkelljunga framför också idén att förlänga linjen Malmö – Åstorp på Söderåsbanan till Ängelholm, vilket staden menar ger attraktiva restider och en intressant knutpunkt i Åstorp för (bytes)resor i princip alla väderstreck. Kommunen poängterar att de är väl medvetna om den ekonomiska och infrastrukturella utmaningen för det, men att studier inom ramen för Kollektivtrafikstrategiskt underlag för nordvästra Skåne visar på att det skulle kunna vara möjligt då vändtiden i Åstorp är tillräcklig för en förlängning norrut till Ängelholm.

Region Skånes kommentar: Tågstrategin innebär inget hinder för mer tågtrafik om det finns resandeunderlag och praktiska möjligheter för den. Skånetrafiken följer utvecklingen av efterfrågan på resor och om förutsättningarna för ett tillräckligt stort tågresande uppnås så är det naturligt att närmare studera en trafikering av sträckan.

Maria och Ramlösa

Örkelljunga konstaterar att Ramlösa och Helsingborg C i dag har funktioner som regionala noder i tågsystemet och att Maria kommer att få en liknande funktion. Staden för fram att i ett stadsutvecklingsperspektiv finns det stora potentialer i alla dessa noder för en fortsatt utveckling där trafik och stadsbebyggelse samverkar för att utveckla både trafik och attraktivitet. En attraktiv koppling mellan tågtrafik och anslutande busstrafik är väldigt viktig att värna och utveckla.

Region Skånes kommentar: Synpunkten noteras.

Infrastruktur

Örkelljunga kommun menar att för att målen ska kunna nås så behöver förmågan att hantera störningar och ändå erbjuda en attraktiv tågtrafik med god kvalitet behövs säkras genom att järnvägssystemet görs mer robust. Staden skriver att en situation där järnvägssystemet har god stabil kapacitet är alltid målet. Ändå kommer förändring och instabilitet att vara "normalläget" för lång tid framåt i och med att det egentligen ständigt kommer att byggas i skånsk järnvägsinfrastruktur. Detta kräver särskilda insatser för att ändå under korta och längre perioder av störningar erbjuda goda förutsättningar för tågtrafik och tågresande, med de nyttor det ger. I tågstrategin redovisas ett antal kritiska sträckor och punkter. Förslagsvis utökas insatserna i både nationell och regional plan till trimningar kompletterat med "robusthetsåtgärder" så att en attraktiv tågtrafik med god kvalitet kan utföras, oavsett påverkan av störningar.

Rent konkret föreslår kommunen att detta sker genom att alla tågstationer bör ha mötesmöjligheter inkl. resandeutbyte samtidigt. Vissa stationer behöver förlängda plattformar för att kunna fungera flexibelt. Likaså behöver knutpunkterna i systemet utformas utifrån långsiktighet och flexibel robusthet. Kommunen menar att med tanke på de stora investeringar som ska göras i Skåne de närmsta årtiondena torde kostnaden för de åtgärderna vara relativt små.

Region Skånes kommentar: Utgångspunkten för tågstrategins beräkningar av kapacitet i spår och driftplatser är att trafiken ska kunna köras på ett robust sätt.

Övrigt:

Örkelljunga kommun påpekar att redovisningen av trafikens utveckling per bana 2030, 2035 och 2040 inte alltid stämmer överens med de efterföljande kartorna och att detta bör justeras. De föreslår också att tänkt utveckling av marknadsandelar per bandel för åren 2030, 2035 respektive 2040 som ligger bakom föreslagen trafikutveckling skulle kunna redovisas. En tydlig redovisning hade ökat förståelsen och underlättat en bedömning eller en uppfattning om rimlighet och utmaningar.

Region Skånes kommentar: Utvecklingen av trafiken innebär att vissa linjer kan ersättas av andra mellan målåren. Totalt sett ökar utbudet och kapaciteten i alla stråk mellan målåren. En redovisning av tänkt utveckling av marknadsandelar per stråk har eftersträövats, men varit svår att förverkliga på ett sätt som blir rättvisande och jämförbart mellan banorna. Tågstrategin eftersträvar marknadsandelar för hela resandet i Skåne och tågtrafiken dimensioneras för att fånga resandepotential i de olika stråken.

2.33 Östra Göinge kommun

Östra Göinge kommun framför att Hässleholms centralstation är en viktig knutpunkt i den sydsvenska tågtrafiken, idag och i framtiden och vill att tågstrategin belyser den betydelse tågtrafiken har för omkringliggande kommuner. Östra Göinge menar också att det är väsentligt att Osby stations betydelse som knutpunkt för olika trafikslag markeras och att kapacitetkraven för detta säkerställs. Kommunen menar att även om Östra Göinge saknar tågtrafik inom kommunens gränser så utgör tågtrafiken en viktig kugge av den totala kollektivtrafiken för företag och medborgare i Östra Göinge.

Region Skånes kommentar: Vi håller med om att Hässleholms C har en stor betydelse för tågtrafiken i Skåne. Stationernas roller i hela Skåne som knutpunkter för framför allt regionbusstrafik förtydligas.

Östra Göinge kommun menar att tågstrategin och den kollektivtrafik som skapas som ett resultat av strategin mer måste ses som möjliggörare för en robust samhällsutveckling än något som ska leva upp till en kamp om marknadsandelar. Östra Göinge menar också att trots att gällande styrdokument säger att kollektivtrafiken ska vara strukturbildande i Skåne och stärka Skånes flerkärnighet så upplever kommunen att tågstrategin har för hög fokus på marknadsandelar och viktat det högre än andra mål. Därmed riskeras den positiva samhällsutveckling som eftersträvas med en skånsk flerkärnighet.

Region Skånes kommentar: Tågstrategin utgår från de mål för kollektivtrafiken som har beslutats av Region Skånes Fullmäktige och visar vilka åtgärder som behövs i tågtrafiken för att nå dessa mål.

Kommunen anser att Region Skåne förhåller sig för passiv och uppgiven till regeringens planerade satsningar på järnvägsnätet i södra Sverige. Genom att konstatera att det inte är troligt att staten skulle avdela en mångfalt större budget än tidigare menar kommunen att Region Skåne kommer att tvingas prioritera därefter. En sådan prioritering lyfter de objekt som tillför de största nyttorna i transportsystemet och då menar kommunen att risken är stor att den tågtrafik som inte har störst potential att locka nya resenärer till kollektivtrafiken prioriteras bort. Kommunen menar att en sådan tågtrafik dock kan ha stor potential att främja utveckling och förstoring av den lokala och regionala arbetsmarknaden, behovet av kompetensutveckling och behovet av arbetskraft. Östra Göinge kommun menar därför att passiviteten ska tonas ned i tågstrategin och att de skånska och sydsvenska behovet ska lyftas fram.

Region Skånes kommentar: Tågstrategin innebär, om den realiserar fullt ut, en kraftig utbyggnad av tågtrafiken i hela Skåne. Tågstrategin visar tydligt att detta kommer innebära behov av stora investeringar i infrastruktur utöver det som nu finns beslutat i nationell plan. Behoven av utbyggd infrastruktur tonas inte ned, tågstrategin är tvärtom avsett att vara ett mycket viktigt underlag i arbetet med att ta fram nationell och regional plan för infrastrukturen.

Östra Göinge påpekar att kapacitetsutredningar som genomförts de senaste åren, t.ex. den som Region Skåne gjort för Kristianstad C, har använt underlag som haft ett högre utbud i tågtrafiken på sträckorna Hässleholm – Kristianstad och Kristianstad – Bromölla än vad som nu föreslås i tågstrategin. Kommunen undrar hur detta kommer att hanteras framöver.

Östra Göinge kommun framför också att det är viktigt att väga in alternativa kapacitetshöjande insatser resande i relationerna Kristianstad – Hässleholm och Hässleholm – Alvesta/Växjö. Kommunen anser att införandet av superbusskonceptet mellan Kristianstad och Älmhult är en viktig åtgärd.

Region Skånes kommentar: Eventuella justeringar i underlag och planer får hanteras i respektive infrastrukturprojekt. Kristianstad – Broby – Osby är ett viktigt busstråk men tågstrategin visar vilket behov tågtrafiken har för att bära sina delar av resandemålen.

Kommunen tar upp att störningar och förseningar som beror på kapacitetsbegränsningar kan försämra attraktiviteten hos tågtrafiken vilket leder till att resenärer väljer bilden före tåget. Kommunen menar att andra yttre faktorer och samhällsutvecklingsmönster inte tillräckligt mycket i beaktande vid prognostisering av den samlade resandeutvecklingen.

Region Skånes kommentar: Utgångspunkten för beräkningar av kapacitet i spår och driftplatser är att trafiken ska kunna köra på ett robust sätt.

Kommunen för också fram oro för plattformskapaciteten i Hässleholm och Kristianstad. Kommunen undrar också hur tankarna går kring att möta behoven hos resenärer som behöver använda cykel som anslutning vid både avresestationen och destinationen. Kommunen efterlyser också en tätare dialog mellan Trafikverket, Region Skåne och de skånska kommunerna vad gäller regionala cykelstråk till stationer.

Region Skånes kommentar: Plattformskapaciteten berörs översiktligt i kapacitetsanalysen men behöver analyseras mer detaljerat för respektive driftplats. Goda anslutningar med cykel till stationerna är en viktig faktor för att göra kollektivtrafiken attraktiv och praktisk och behovet av detta det behandlas i Cykelstrategi för Skåne.

Kommunen undrar om restidsmålen på sidan 19 är satta med utgångspunkt från att det finns dubbelspår mellan Hässleholm och Kristianstad.

Region Skånes kommentar: Restidsmålen är just mål som ska uppnås. Utifrån detta har trafikering och behov av infrastruktur för att nå målen analyserats och föreslagits.

Kommunen påpekar att antalet resor per dag kommer att öka markant, medan antalet tåg per timme inte ökas nämnvärt. Kommunen undrar om resorna kan öka så mycket utan dubbelspår och en ökning av antalet tåg per timme. Kommunen tycker att behovet av utbyggd spårkapacitet nämns för lite i tågstrategin och lyfter särskilt fram behovet av dubbelspår Hässleholm – Kristianstad.

Region Skånes kommentar: Som framgår av kapacitetsanalysen för infrastrukturen så behövs dubbelspår på sträckan Hässleholm – Kristianstad. Antalet tåg per timme ökar per målår i strategin, men längre tåg är också en viktig förutsättning för att klara resandet.

Östra Göinge kommun frågar om behovet av fordonsuppställning har setts över parallellt med framtagandet av tågstrategin.

Region Skånes kommentar: Behovet av fordonsuppställning tas upp i avsnitt 11 och kommer att utredas vidare i detalj.

Kommunen påpekar att kapaciteten på centralstationerna i Kristianstad och Hässleholm är avgörande för hur trafikeringen kan se ut i rusningstid. Kommunen tar också upp vikten av utbudet för pendlare som jobbar utanför kontorstid, samt utbudet för fritids- och rekreationsresor.

Region Skånes kommentar: Synpunkten noteras.

Kommunen påpekar också vikten av ett centralt stationsläge i Hässleholm för den nya stambanan och menar att tågstrategin bör betona vikten av centrala stationslägen.

Region Skånes kommentar: Vi står eniga med kommunen i den frågan.

Östra Göinge kommun anser att tillkommande stationer berörs för dåligt eller inte alls i tågstrategin. Kommunen efterlyser ett mer visionärt helhetsperspektiv och en undersökning avseende lämpligheten i att stanna på fler stationer.

Region Skånes kommentar: Detta förtydligas i avsnitt 2.3.

3 Yttranden från samarbetsorganisationer

3.1 Pågatåg Nordost

Pågatåg Nordost är en samverkan mellan 16 kommuner i Skåne, Halland, Kronoberg och Blekinge. Pågatåg Nordost anser att förslaget till tågstrategi ger en bra överblick av planerade satsningar och samtidigt visar behovet av ytterligare kapacitetsförstärkningar av infrastrukturen. Organisationen anser att de redovisade förslagen i tågstrategin ger en god bild av planerade satsningar.

Södra stambanan

Organisationen anser att sträckan Lund-Hässleholm behöver kompletteras med den beslutade utbyggnaden av två nya spår för att kunna bygga ut trafiken med lokala tåg, regionala tåg och snabbtåg. En central stationslösning i Hässleholm och behovet av utbyggd trafik till Älmhult framhålls också. Taktidtabell för Krösatågen Hässleholm – Växjö efterfrågas.

Region Skånes kommentar: Synpunkterna noteras.

Skånebanan Hässleholm – Kristianstad.

Organisationen anser att en utbyggnad av fler partiella dubbelspår på sträckan Åstorp – Hässleholm som ett första steg skulle ge en bättre trafik och samtidigt ge utrymme för att sätta in direkttåg Helsingborg – Hässleholm – Kristianstad.

Region Skånes kommentar: Synpunkterna noteras.

Markarydsbanan

I yttrandet framförs att förutsättningar finns att i närtid starta Pågatågstrafik Hässleholm – Markaryd – Halmstad genom förlängning av nuvarande trafik Hässleholm – Markaryd.

Region Skånes kommentar: Strategin har sitt första målår 2030 och där förutsätts trafiken kunna utföras. Även i den planering som påbörjats för tidtabell T25 finns trafiken med. Hur snabbt trafiken kan implementeras på banan är en fråga om hur snabbt infrastrukturen kan färdigställas. Region Skåne äger inte denna fråga själv, det är Region Halland som ansvarar för trafiken norr om Markaryd.

Blekinge Kustbana

I yttrandet föreslås att Pågatågen från Karlshamn blir genomgående till Hässleholm.

Region Skånes kommentar: Synpunkterna noteras.

3.2 SÖSK

De samarbetande kommunerna i Sydöstra Skånes kommuner (SÖSK) som innefattar Simrishamn, Sjöbo, Tomelilla och Ystad, har svarat i ett gemensamt yttrande.

Övergripande:

Sydöstra Skånes kommuner anser att det är positivt att region Skåne genomgående i strategin lyfter behovet av att investera i Ystad/Österlenbanan och instämmer att det är nödvändigt att dessa genomförs för att säkerställa tillgängligheten. För att kunna möta upp kommunernas och regionens utvecklingsmål samt resenärernas efterfrågan menar SÖSK att åtgärderna behöver färdigställas tidigare än år 2035.

Region Skånes kommentar: Tågstrategin visar på vilken trafik som är nödvändig för att klara de beslutade målen och de resandemängder som blir följderna av dessa. Ett resonemang om utbudet förs också i dokumentet och det är givet att ett högre utbud skulle uppfattas som attraktivt på flera banor. Samtidigt är den trafikökning och det behov av utbyggd infrastruktur som tågstrategin innebär omfattande och utbyggnaden behöver därför taktas ut över tid för att bli möjlig att genomföra.

SÖSK framför att trots planerade åtgärder visar strategin att Ystad-Österlenbanan år 2040 kommer att ha en fortsatt hög störningskänslighet, låg medelhastighet och ingen ledig kapacitet. Region Skånes övergripande mål kommer följaktligen då inte att uppfyllas. Om kollektivtrafiken ska vara ett reellt alternativ till bilen och principen att binda samman Skåne med kollektivtrafik ska uppfyllas behöver störningarna minska. Risken finns annars att resenärerna tar bilen istället och målsättningen för färdmedelsfördelningen blir svår att uppnå.

Region Skånes kommentar: Utgångspunkten för beräkningar av kapacitet i spår och driftplatser är att trafiken ska kunna köra på ett robust sätt. Avsikten med tågstrategin är att skapa ett underlag utifrån vilket Region Skåne kan verka för större investeringar i järnvägsinfrastrukturen i Skåne.

Simrishamnsbanan

SÖSK konstaterar att inga nya järnvägar har studerats i strategin med hänvisning till att transportbehovet inte motiverar att ny järnväg byggs. Sydöstra Skånes kommuner anser att det är fortsatt viktigt att beakta en utbyggnad, eftersom de menar att Simrishamnsbanan skulle stärka den geografiska tillgängligheten till Sjöbo och bidra till att uppfylla 1-timmets målet med kollektivtrafik i stråket Simrishamn - Malmö.

Region Skånes kommentar: Den åtgärdsvalsstudie för Ystadbanan/Österlenbanan som Trafikverket har genomfört i samarbete med Region Skåne och kommunerna längs banan visar att det är möjligt att uppnå 1-timmetsmålet genom upprustning och uppgradering av befintlig bana. En sådan investering är betydligt enklare att få till stånd än att bygga en helt ny järnväg, och argumentet att bygga en Simrishamnsbana för att uppnå 1-timmetsmålet faller därför. Att i övrigt bygga en ny järnväg i ett stråk parallellt med och relativt nära befintlig bana är inte motiverat utifrån det resandebehovet i stråket fram till 2040.

Ystad-/Österlenbanan

Kommunerna framför att det är angeläget att åtgärderna färdigställs tidigare än 2035 för att kunna möta upp kommunernas utvecklingsmål. De menar att för sydöstra Skånes del är det viktigt att säkerställa och tillgängliggöra en robust arbetspendling både till och från delregionen. Även

fritidsresandet har en utvecklingspotential och kräver god tillgänglighet. Det dubbelriktade perspektivet gällande hur resenärer åker behöver även beaktas i andra delar av strategin.

Region Skånes kommentar: Tågstrategin visar på vilken trafik som är nödvändig för att klara de övergripande målen och de resandemängder som blir följderna av dessa. Ett resonemang om utbudet förs också i dokumentet och det är givet att ett högre utbud skulle uppfattas som attraktivt på flera banor. Samtidigt är den trafikökning och det behov av utbyggd infrastruktur som tågstrategin innebär omfattande och utbyggnaden behöver därför taktas ut över tid för att bli möjlig att genomföra. Målen för trafikering förtydligas i delen om Ystadbanan/Österlenbanan i avsnitt 6 så att ambitionen är att försöka nå trafik med två tåg per timme på sträckan Simrishamn – Ystad redan från 2030, men att detta förutsätter att infrastruktur har hunnit byggas ut i rätt ordning och att ett trafikeringsupplägg som kan kopplas till detta har kunnat införas på sträckan Ystad-Malmö.

SÖSK hänvisar i sitt yttrande till tabellerna på sidan 41 som redovisar trafikeringsbehovet fram till år 2040, i vilket två pågatåg per timme föreslås trafikera banan i högtrafik från år 2035. En av avgångarna föreslås där att endast gå till Tomelilla för utbud och restider, inte för kapacitet. Kommunerna framhåller att behovet av utbud och restider föreligger hela vägen till Simrishamn.

Region Skånes kommentar: Önskemålet noteras.

SÖSK refererar också till den beskrivande texten längst ner på sidan 41 som handlar om arbetet som har utförts med att ta fram en ÅVS för Ystad/Österlenbanan, där åtgärder föreslås som förkortar restiden till Simrishamn. Sydöstra Skånes kommuner önskar ett förtydligande i tabell och text gällande den föreslagna satsningen på 30 minuterstrafik från år 2035 till Simrishamn.

Region Skånes kommentar: För att nå både mål om regional tillgänglighet och restidsmål så behöver avvägningar göras i utformningen av utbudet 2035. Resandemålen innebär inte så många resande att det är rimligt med tre per timme från Simrishamn, så utbudet blir två tåg per timme. Av dessa två tåg utformas ett som snabbtåg för att klara restidsmålet på en timme till Malmö och detta tåg blir då ett tåg som bara stannar orter/stationer med större resandeunderlag hela vägen in till Malmö. De mindre orterna längs banan får då fortsatt trafik med ett tåg per timme.

Övriga synpunkter:

Sydöstra Skånes kommuner framför följande kommentarer:

- Sidan 10, Skånetrafikens busslinjer är markerat med gult, men enbart expressbusslinjer redovisas i kartan. Det framgår inte tydligt i underlaget varför övriga linjer inte visas, eller hur urvalet har skett.

Region Skånes kommentar: De gula banden visar resande med buss, inte busslinjer. För att kartan inte ska bli för plottrig illustreras endast de stora flödena. Busslinjer med litet resande filtreras då bort.

- Sidan 12 redovisar resandets fördelning över vardagsdygnet för Pågatåg respektive Öresundståg. I stycket under tabell 1 redovisas att kartläggningar som har gjorts sommartid och helg visar att fler stråk i Skåne har lika mycket eller i vissa fall mer resande sommartid. Det är en viktig slutsats för sydöstra Skåne, då här föreligger en stor potential för ett ökat resande sommartid. Resandet fördelat på årets månader bör även det redovisas i tabell för att tydliggöra skillnaderna över året.

Region Skånes kommentar: Tyvärr finns i nuläget inte så detaljerad räkning i ett format som är jämförbart mellan tågslagen.

- Sidan 19 Restidsmål. I inledande text står det att restidsmålet uppfyller flera behov såsom bättre tillgänglighet från framförallt östra Skåne till Skånes tillväxtmotorer. Kristianstad/Hässleholm ligger i östra Skåne och räknas även de som en av Skånes tillväxtmotorer, hänvisningen till att östra delen då behöver bättre tillgänglighet till Skånes tillväxtmotorer blir missvisande. Är det sydöstra Skåne som avses med östra Skåne behöver tillgängligheten öka till alla Skånes tillväxtmotorer, vilket även avser Kristianstad/Hässleholm. I tabellen redovisas bland annat restidsmål och vilket år det ska vara infriat för de olika sträckorna. För att tydliggöra skillnaden mellan restidsmål och dagens restid behöver även det redovisas i tabellen. Om målet att fler ska välja kollektivtrafik före bilen ska få tyngd är det viktigt att peka på fördelarna med tåget. En kolumn där restidsskillnaderna mellan tåg och bil redovisas förtydligar detta. Kolumnen infrias år är otydlig, avser det året det ska vara uppfyllt eller när ska påbörjas. Förkortningar är otydliga avseende Malmö-Ystad och benämningarna via Hie samt via Övn, skriv ut förkortningarna för förtydligande.
Region Skånes kommentar: Tillgängligheten från Östra Skåne handlar både om Sydöstra Skåne och Nordöstra Skåne. Genom bussmatning till Bromölla, Fjälkinge och Kristianstad bidrar tåg till tillgängligheten för orterna i omlandet att nå Kristianstad respektive Hässleholm. Genom bussmatning till orterna längs Ystadbanan/Österlenbanan bidrar tågtrafiken till tillgängligheten till Malmö och Lund. Dagens restider har skiftat mellan åren och påverkas just nu av flera stora banarbeten samtidigt som de väntas förbättras i och med att stora infrastrukturprojekt färdigställs fram till 2024, så att redovisa dagens restider har bedömts skapa otydlighet i ett dokument som ska sträcka sig över tjugo år. "Infriat" betyder att målet är uppnått. Hie=Hyllie och Övn=Östervärn, förkortningarna har förtydligats i tabellen
- Sidan 22 beskriver stråken för godståg. Här hade det varit önskvärt att Ystadbanan presenterades, då det på sikt finns potential för utökade transporter till och från Ystad hamn.
Region Skånes kommentar: Texten beskriver nuläge och berättar var belastningen är störst.
- Sidan 26 beskriver vilken kapacitet som behövs för att nå uppsatta mål, räknat på antalet sittplatser/tåg. Tillräcklig kapacitet är inte en garanti för att uppnå målen, för att attrahera resande och nå restidsmålen förs ett resonemang gällande utbudets nivå. Att öka potentialen och attraktiviteten är en viktig aspekt för sydöstra Skånes kommuner, samtidigt som resenärsunderlaget varierar utifrån säsong behöver attraktiva pendlingsmöjligheter erbjudas året runt för arbets- och skolpendling. I underlaget bör även möjligheten för ett ökat fritidsresande samt överförflyttningen från bil till tåg beaktas. En förutsättning för detta är att den trafik som finns är attraktiv och robust, ett tåg i timmen anses inte vara tillräckligt för att tåget ska vara attraktivt och konkurrenskraftigt gentemot bilen.
Region Skånes kommentar: Ett resonemang om utbudet förs också i dokumentet och det är givet att ett högre utbud skulle uppfattas som attraktivt på flera banor. Samtidigt är den trafikökning och det behov av utbyggd infrastruktur som tågstrategin innebär omfattande och utbyggnaden behöver därför taktas ut över tid för att bli möjlig att genomföra. Utgångspunkten för tågstrategins beräkningar av kapacitet i spår och driftplatser är att trafiken ska kunna köras på ett robust sätt.
- Sidan 43 Kartbilderna som redovisar beslutad utveckling av trafiken samt framtida målbilder för trafiken år 2030, 2035, 2040 behöver förtydligas då skillnaderna mellan de olika kartorna är svåra att tyda.
Region Skånes kommentar: Kartorna ska få professionell layout i den slutliga versionen av strategin vilket bör öka läsbarheten.
- Sidorna 50 - 51 presenterar en analys över kapaciteten i spårsystemet i Skåne och vad den föreslagna trafiken innebär för kapacitetsutnyttjandet. Kapaciteten är inte tillräcklig trots de åtgärder som föreslås genomföras till år 2040. Enligt figur 20 ligger Österlenbanans kapacitetsutnyttjande på 1.79 det högsta nyttjandet i Skåne och Ystadbanan på 1.34 det femte högsta i Skåne. Kapacitetsutnyttjandet visar att Ystad-Österlenbanan år 2040 har en fortsatt

hög störningskänslighet, låg medelhastighet och ingen ledig kapacitet trots planerade åtgärder, vilket innebär att Region Skånes övergripande mål inte kommer att uppfyllas. Det fortsatta arbetet för att uppnå fastställda övergripande mål och skapa en robust järnväg hela vägen mellan Simrishamn och Malmö behöver konkretiseras och förtydligas.

Region Skånes kommentar: Utgångspunkten för tågstrategins beräkningar av kapacitet i spår och driftplatser är att trafiken ska kunna köras på ett robust sätt. Tågstrategin är ett viktigt underlag för att Region Skåne ska kunna verka för mer investeringar i järnvägsinfrastrukturen i Skåne.

- Sidorna 59-61 i bilaga 2 "behov av utbyggd infrastruktur" föreslås två nya mötesspår vid Skurup-Rydsgård samt Köpingebro-Lunnarp. Det framgår inte i underlaget om det är en fristående analys som inte tar hänsyn till ÅVSen för Ystad-Österlenbanan och de förslag till etapputbyggnader som är framtagna. Förslagen överensstämmer inte och kan därmed ge en felaktig bild över behovet.

Region Skånes kommentar: Förtydligas genom att den färdiga konsultrapporten bifogas i sin helhet som bilaga till tågstrategin.

4 Yttranden från grannregioner

4.1 Region Blekinge

Övergripande:

Region Blekinge framför att tågstrategin är en väl genomarbetad produkt som på ett bra sätt visar på ambitionen av utvecklingen inom Skåne. Blekinge menar att de planer som beskrivs stämmer väl ihop med de överenskommelser som finns mellan länen och att Region Skånes tågstrategi på det stora hela stämmer väl ihop med de planer som Blekinge har för att utveckla tågtrafiken, där det främsta målet är att förkorta restiden inom och till och från länet

Synpunkter på innehållet:

Region Blekinge önskar att syfte och mål (2.1) breddas till att även inrymma ett interregionalt perspektiv för att stödja dialogen mellan länen framöver.

Region Skånes kommentar: Tågstrategin utgår från de styrande dokument som finns och det interregionala perspektivet finns med att strategin ska svara på vilken storregional trafik som behövs. Restidsmålen från det positionspapper som tagits fram inom Regionsamverkan Sydsverige medför också ett tydligt interregionalt perspektiv.

Region Blekinge saknar restidsmål i tågstrategin annat än hänvisning till Positionspapper Regionsamverkan Syd. Blekinge påpekar vikten av att se till restiden i hela stråk för att skapa förutsättningar för en effektiv trafikering som ger möjlighet till regional utveckling.

Region Skånes kommentar: Tågstrategin sätter inte upp nya mål utan utgår från de redan antagna. De restidsmål som finns är utformade som tidsmål mellan orter.

Blekinge menar att Region Skånes tågstrategi tydligare bör beskriva kopplingen till nationell och internationell trafik samt större stråk utanför Skåne. För Blekinges del är det av yttersta vikt att det i Hässleholm finns kopplingar till nationell trafik för vidare resande på södra stambanan mot Stockholm samt även kopplingar mot Västkusten och Göteborg via t.ex. Markaryd. På lång sikt är även kopplingar och restidsambitioner mot Hamburg intressant för Blekinge.

Region Skånes kommentar: Region Skånes tågstrategi är i stora drag avgränsad till Skåne, men givetvis är kopplingar till nationell och internationell trafik viktiga. Detta tillgodoses genom gott trafikutbud som matar till de stora knutpunkterna.

Region Blekinge anmärker på att de inte ser kopplingen mellan syfte och föreslagna trafik för Markarydsbanan. Regionen menar att Pågatågstrafik inte ger ett konkurrenskraftigt erbjudande om syftet är interregional trafik Blekinge – Hässleholm – Göteborg. Region Blekinge konstaterar att pågatågstrafik passar bättre för pendlingsresor som också är en del av syftet, men att Blekinges behov inte täcks av den föreslagna trafiklösningen.

Region Skånes kommentar: Syftet är främst arbets- och skolpendling vilket styr utbudet. Det förväntade resandet utifrån målen blir inte större än att det motiverar ett tåg per timme, vilket också stämmer överens med den ambition som Region Halland har uttryckt för banan.

Vidare önskar Region Blekinge att Region Skånes syn på persontågstrafik på Sydostlänken bör förtydligas i tågstrategin.

Region Skånes kommentar: Generellt förtydligande om nya banor och stationer arbetas in.

Slutligen påpekar Region Blekinge att det i tågstrategin finns en tydligt markerad brytning av Pågatågslinjen i Kristianstad, där linjen som går österut inte har en koppling till linjer väster om Kristianstad. Region Blekinge menar att det i den här typen av dokument inte finns anledning att arbeta in mer begränsningar än nödvändigt och därför inte finns något självändamål med att markera en brytning av linjen i Kristianstad. Blekinge ser fördelar med att Pågatågslinjen i Blekinge fortsätter till Hässleholm för bättre kopplingar till övrig tågtrafik.

Region Skånes kommentar: Vi förstår önskemålet och utesluter inte sådan trafik i framtiden, men vill samtidigt framhålla att den inte kan garanteras då det finns många praktiska aspekter som gör att linjer kommer att behöva brytas någonstans för att bibehålla robusthet och kunna anpassa kapaciteten i tågen. Sträckan öster om Kristianstad bedöms under tiden fram till 2040 ha ett klart lägre resande än väster om Kristianstad. För att kunna genomföra trafiken resurseffektivt är det därför nödvändigt med en brytpunkt där antingen tågbyte sker för genomresande eller tågsätt kopplas på och av, vilket i båda fallen skapar längre restider för genomresande, men där skilda linjer är mer robust för trafiken i helhet.

4.2 Region Halland

Övergripande:

Region Halland framhåller att Väst kustbanan har stor betydelse för utvecklingen både för arbets- och studiependlingen men även för fritidsresandet och att parallella trafiksystem med olika hastighet och uppehållsbild är därför viktigt för att möta de olika behov som finns. Halland tycker att det är positivt att Region Skåne i sin tågstrategi redovisar parallella tågssystem, vilket Halland också gör i remissutgåvan av Trafikförsörjningsprogrammet.

Specifika synpunkter:

Region Halland stödjer förslaget om ett Pågatåg per timme mellan Halmstad och Hässleholm. Det är dock viktigt att den totala restiden understiger en timme på sträckan vilket innebär att inblandade parter ska vara restriktiva med fler eventuella tågstopp på hela sträckan. Dock ställer sig Region Halland frågande till att ett av Pågatågen ska tas bort år 2035 på sträckan Båstad-Halmstad.

Region Skånes kommentar: Region Skåne har inget emot att Pågatåg fortsätter till Halmstad om Region Halland vill ha sådan trafik. En illustration i kartorna för 2035 och 2040 av att trafik med Pågatåg norr om Båstad är möjligt har olyckligtvis fallit bort och Region Skåne ber om ursäkt för det. Kartan kommer att justeras.

Regionen påpekar att i tågstrategins beskrivning av Greater Copenhagen på s.15 saknas Region Halland.

Region Skånes kommentar: Vi ber om ursäkt för missen och rättar detta.

I tågstrategin redovisar Region Skåne vikten av HH-förbindelsen något som Region Halland ställer sig bakom. En fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör skapar goda förutsättningar mot en större och integrerad arbetsmarknad vilket ger positiva effekter på hela Väst kuststråket, därför menar Region Halland att det är fortsatt viktigt med koppling upp mot Halland.

Region Skånes kommentar: Synpunkten noteras.

4.3 Region Kalmar län

Övergripande:

Region Kalmar län framför att Region Skånes förslag till tågstrategi på ett tydligt sätt redovisar Skånes ambitioner för den framtida regionala/storregionala tågtrafiken i och kring Skåne.

Region Kalmar län ställer sig frågande till om en framtida önskad målbild kan likställas med framtida behov och menar att tågstrategin skulle vinna på att tydligare förklara kopplingen mellan målen och de beskrivna behoven.

Region Skånes kommentar: Målen medför behov av en viss trafikering för att klara de resandemängder som målen innebär. Detta ska förtydligas i strategin.

Region Kalmar län anser att principen för parallella tågssystem som beskrivs i kapitel 5.3 är bra och beaktar behovet av olika typer av resor. Samma princip används också inom ramen för Regionsamverkan Sydsveriges arbete med ett Handlingsprogram för tågtrafiken i Sydsverige.

Regionen menar vidare att den strategiska utvecklingen av tågtrafiken, med parallella tågssystem, i Sydsverige berör flera län. De befintliga regionala och storregionala tågssystemen i Sydsverige som Öresundståg, Krösatåg och Pågatåg är länsöverskridande och bekostas i delar av berörda regioner. Region Kalmar län föreslår därför att framtida tågstrategier i Sydsverige tidigt inkluderar alla berörda regioner och arbetas fram gemensamt inom ramen för Regionsamverkan Sydsverige.

Region Skånes kommentar: Förslaget noteras.

Region Kalmar län påpekar att i den planerade utvecklingen av tågtrafiken till 2025 (sid 44) utgörs stommen till Danmark av 4 tåg i timmen. En utökning från 3 till 4 tåg i timmen ändrar strukturen för Öresundstågssystemet. Det ger i sin tur konsekvenser för övriga regioner inom Öresundstågs-samarbetet. Region Kalmar län betonar vikten av oförändrade avgångs-/ankomsttider för tågen i Kalmar för att inte regionens struktur för busstrafik ska slås sönder, och menar att infrastrukturåtgärder i så fall behöver vidtas i andra delar av tågssystemet som säkrar oförändrade avgångs-/ankomsttider.

Region Skånes kommentar: Synpunkten noteras och behandlas i det löpande planeringsarbetet och samarbetet inom Öresundståg AB.

Region Kalmar län önskar en tidig dialog och möjlighet att påverka framtida beslut om tågtrafik som berör Kalmar län.

Region Skånes kommentar: Förslaget noteras.

4.4 Region Kronoberg

Övergripande:

Region Kronoberg framför att Region Skånes förslag till tågstrategi är ett väl genomarbetat och tydligt dokument som på ett bra sätt beskriver järnvägsinfrastrukturens förutsättningar och möjligheter i Skåne och över länsgräns, bland annat in i Kronoberg.

Region Kronoberg ställer sig positiv till Region Skånes planering för utveckling av tågtrafiken fram till 2025. Däremot framför Kronoberg att de gärna hade sett lite fler tankar om utvecklingen på Södra stambanan 2030 och framåt. Region Kronoberg framför att de ser fram mot en gemensam diskussion och analys mellan Region Skåne, berörda regioner och Öresundståg angående utvecklingen av System 3 och Öresundstågen innan avgörande beslut fattas när det gäller tågutvecklingen.

Region Kronoberg framför att de hade förväntat sig att utvecklingen av System 3 hade föregåtts av en gemensam diskussion och en bredare analys där även Öresundstågens utveckling hade diskuterats.

Region Skånes kommentar: Synpunkterna noteras.

Region Kronoberg håller med om analysen av behoven av resandeökning på södra stambanan fram till 2040 och framför att det är viktigt att tillsammans skapa god tillgänglighet med tåg till länet. Region Kronoberg delar uppfattningen om att ett tåg per timme är ett tillräckligt utbud på Markarydsbanan.

Regionen noterar att det i tågstrategin inte finns några planerade utbudsförändringar på Södra stambanan vill föra en gemensam dialog kring det framtida utbudet år 2030, 2035 och 2040. Region Kronoberg konstaterar att det förbigångsspår i norra Skåne som föreslås i tågstrategin hade gynnat tågtrafiken till och från Kronoberg.

Region Skånes kommentar: De resandemängder som målen innebär medför inte behov av fler avgångar per timme fram till 2040 så länge tågen kan köras med full längd. Tågstrategin utesluter dock inte fler tåg per timme om det finns tillräckligt resandeunderlag.

Region Kronoberg förklarar avslutningsvis att de ser fram emot att följa utvecklingen av Region Skånes tågstrategi samt ett gemensamt samarbete i gemensamma beröringspunkter.

5 Yttranden från statliga myndigheter

5.1 Trafikverket

Trafikverket är generellt mycket positivt inställda till tågstrategin. De konstaterar att de till synes har en grundläggande gemensam samsyn med Region Skåne vad gäller framtida utveckling av infrastruktur och trafikering.

Övergripande synpunkter

Trafikverket konstaterar att tågstrategin innebär att tågtrafiken behöver öka kraftigt för att nå målen om färdmedelsfördelning till 2030 respektive 2040, en total ökning av tågresorna i länet med 220 % på 21 år vilket enligt Trafikverket torde vara en rejäl utmaning, även obeaktat infrastrukturens framtida begränsningar. En sådan resandeökning med tåg förutsätter sannolikt stora förändringar vad gäller både bosättningsmönster och bebyggelseutveckling, menar Trafikverket. De framhåller att en gemensam och kraftig satsning i de skånska kommunerna på bostäder och verksamhetsområden i stationsnära läge och likaså en ökad finansiering via regionskatten av kollektiva resor, samt investeringar i fler depåer och uppställningsplatser är några av de politiska prioriteringar som tågstrategins genomförande har att förhålla sig till.

Region Skånes kommentar: Vi delar bilden att resandeökningen kräver mer än enbart ny trafik och infrastruktur. Kollektivtrafikhäna bebyggelseutveckling och andra faktorer är också förutsättningarna i Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050, som resandemålen i tågstrategin bygger på. Behoven av depåer och uppställningsplatser ökar också med ökad trafik.

Trafikverket konstaterar att Trafikverkets och Skånetrafikens prognoser har olika förväntningar på tågresandet 2030 och 2040 och att det är ganska naturligt givet att Skånetrafiken har en tydlig politisk målstyrning för ökande marknadsandelar. Trafikverket menar att för att de ska kunna få bra inspel till sin långsiktiga planering är det viktigt att vi har en liknande syn på framtida trafikering; t.ex. vilka stationer som bör byggas ut med längre plattformar och var det kan vara rimligt med höjd kapacitet för att säkra robustheten eller kunna öka turtätheten. Trafikverket framhåller att detta samarbete mellan Trafikverket och Skånetrafiken historiskt har fungerat väl och att det är en av faktorerna bakom den positiva utvecklingen av tågresandet i Skåne. Vidare är Trafikverkets syn, vilket de uppfattar överensstämmer med Tågstrategin, att nätet av järnvägsstationer i Skåne i stort sett är färdigutbyggt med de kommande investeringar som finns i planerna. Trafikverket tycker att det är viktigt att vi gemensamt värnar den infrastruktur och trafikering vi har och utvecklar den där vi bedömer att det bör göras utifrån regionala och nationella nyttor.

Vidare konstaterar Trafikverket att trafikeringen 2030 enligt tågstrategin stämmer relativt väl överens med verkets Basprognos för 2040. Att basprognosen stämmer mindre väl överens med tågstrategins ambitioner för 2035 och 2040 beror på att tågstrategin i detta tidsperspektiv förutsätter idag ej planerade/beslutade åtgärder i infrastrukturen. Trafikverkets basprognos bygger istället på att endast utbyggnader enligt plan är genomförda, vilket innebär att det inte antas tillkomma några egentliga utbyggnader med byggstart efter 2029. De förslag på utbyggnader av infrastrukturen fram till mållåret 2040 som tågstrategin utgår ifrån (bilaga 2) anser Trafikverket ändå vara relativt balanserade, men de påpekar att de är prioriteringar som Trafikverket i dagsläget inte råder över. De framhåller också att alla brister och behov i den statliga infrastrukturen även ska prövas utifrån fyrstegsprincipen innan val av åtgärd väljs för fortsatt planering.

Region Skånes kommentar: Synpunkterna noteras.

Trafikverket lyfter också en konsekvens av den kraftig resandeökning som tågstrategin spår. De konstaterar att en ökning fram till 2040 av resandet på till exempel sträckan Hässleholm – Lund från 20 500 till 75 000 resor (sidan 27) eller en fyrfaldig ökning på sträckan Halmstad – Helsingborg (från 6 500 till 27 000, sidan 28) medför om de skulle kunna nås, kraftigt ökade resenärslöden på bytespunkterna/stationerna. Stationer och bytespunkterna behöver således också utvecklas i takt med ett ökat resande. Trafikverket menar att detta kunde utvecklas mer i t.ex. kapitel 5.2 "Förutsättningar i infrastrukturen".

Region Skånes kommentar: Kraven på bytespunkter och stationer förtydligas i kapitel 5.2.

Övriga synpunkter

Sida 19: Trafikverket menar att restidsmålen förefaller högst teoretiska och kan vara svåra att uppnå beaktat långsammare trafik (ex. lokaltåg och godståg) med annan uppehållsbild på banorna. Trafikverket påpekar att med blandad trafik i en begränsad infrastruktur finns det ofta en inneboende konflikt mellan ökat kapacitetsutnyttjande och kortare restider. Trafikverket undrar också varför inte restidsmål till fler orter inom Regionsamverkan Syd redovisas så att den skånska strategin kan underlätta för övriga län att utveckla sitt interregionala tågresande.

Region Skånes kommentar: Restidsmålen är utmanande men i tågstrategiarbetet har endast antagna mål använts och inga nya mål tagits fram. Region Skåne delar Trafikverkets uppfattning att restidsmålen från RSS positionspapper i flera fall är mycket svåra att uppnå. Tågstrategin har avgränsats till restidsmål som berör Skåne då interregionala resor behandlas i gemensamma arbeten mellan regionerna. Trafikeringsförslagen är också anpassade för att stämma med de förslag som tas fram inom Regionsamverkan Sydsverige (RSS).

Sida 22: Trafikverket påpekar att de normalt brukar ange kapacitetstaket genom Citytunneln till 16 tåg per timme och riktning. Det är framförallt station Triangeln som utgör trångsektorn med endast två spår.

Region Skånes kommentar: Vi tackar för påpekandet och justerar i texten.

Sid 27, 45. Trafikverket bedömer att en utökning av Pågatågstrafiken på Södra stambanan norr om Höör från ett till två tåg i timmen inte kan genomföras innan Hässleholm – Lund är färdigställd; alltså efter 2030.

Region Skånes kommentar: Noteras. Region Skåne har dock fortsatt behovet för detta utbud för att nå sina mål.

Sida 26- (kap. 6): Trafikverket saknar att antal tåg per timme och högtrafik inte redovisas för 2019 (nuläget), samt menar att hela Citytunneln skulle kunna redovisas i stråket Malmö-Köpenhamn (sida 38).

Region Skånes kommentar: Nuläget har utelämnats för att inte förväxlas med de målstyrda behoven. Citytunneln redovisas separat.

Sida 33: Här föreslår Trafikverket att begreppet "restidskvot" förklaras då det sannolikt inte är självklart för alla läsare.

Region Skånes kommentar: Justeras.

Sid 40: Trelleborgsbanan: Trafikverket föreslår att texten justeras/rättas under rubriken "Behov av trafikslag" i skrivningen om Ystad som de bedömer som svårförståelig.

Region Skånes kommentar: Justeras.

Sid 42: Trafikverket framför att kapaciteten för tåguppställning i Skåne redan idag är begränsad och att det finns gränser för statens ansvar och möjligheter att öka denna som en följd av t.ex. fler fordonsinköp eller nya trafikeringssupplägg. Trafikverket poängterar att en kontinuerlig dialog i denna fråga är synnerligen viktig.

Region Skånes kommentar: Synpunkterna noteras.

5.2 Transport- och Boligministeriet (Danmark)

Transport- och Boligministeriet framför att tågstrategin generellt är ett intressant dokument.

Ministeriet pekar på att vad beträffar sträckningen mellan Malmö och Köpenhamn så har strategin ett trafikomfång i 2030, 2035 och 2040 som är större än den faktiska kapaciteten på den danska delen av sträckan och därmed också större än den avtalade omfattningen på tågtrafiken mellan Köpenhamn H/Österport och Malmö C fram till 2030. Ministeriet konstaterar således att det inte utan vidare är möjligt att köra mer än sex tåg i timmen i rusningstid till och från Danmark.

Region Skånes kommentar: Synpunkterna noteras. Region Skåne är medvetna om nu gällande avtal men tågstrategin visar på behovet av tågtrafik i framtiden för att kunna uppnå Region Skånes högt ställda mål om resandeutveckling inom hållbara transporter.

5.3 Trafik-, Bygge- och Boligstyrelsen (Danmark)

Trafik-, Bygge- och Boligstyrelsen tackar för möjligheten att orientera sig i tågstrategin för Skåne och har inga synpunkter.

6 Yttranden från kundorganisationer

6.1 Resenärsforum

Resenärsforum välkomnar att Region Skåne har tagit fram en tågstrategi och menar att det är viktigt med en genomtänkt och väl förankrad plan för att tågtrafiken ska kunna utvecklas. Resenärsforum kritiserar dock att föreningen inte varit angiven som remissinstans.

Resenärsforum uppmärksammar att remissversionen av tågstrategin konstaterar att de utbyggnader av infrastrukturen som hittills är beslutade inte räcker till för att ge tillräcklig kapacitet för den tågtrafik som behövs. Föreningen anser att detta är mycket allvarligt och efterfrågar att Region Skåne utvecklar på vilket sätt man avser lyfta behovet av högre anslag för järnvägsinfrastrukturen i dialogen med nationella myndigheter. Resenärsforum framhåller riskerna för försämrad punktlighet om ytterligare anslag uteblir.

Resenärsforum efterfrågar ett tydligare tillvägagångssätt för att regionen ska kunna öka tågresorna inom Skåne och överföra resor från bil till kollektivtrafik för de länkar som idag främst försörjs av biltrafik. Resenärsforum anser att ett kortsiktigt fokus i tågstrategin generellt sett är bra eftersom det främjar att lyfta fram akuta problem som måste lösas i närtid. Föreningen menar dock att även en målbild som blickar 30 år fram i tiden behövs för att bättre kunna illustrera framtidens nät med t.ex. nya spår över Öresund. Resenärsforum menar att Region Skåne behöver höja ambitionen och tydliggöra de målkonflikter som finns med bristfälliga infrastruktursatsningar som inte går i linje med att kunna uppfylla beslutade mål. Föreningen menar att detta kan tydliggöras genom att tillämpa backcasting-metodik.

Region Skånes kommentar: Synpunkterna noteras. Region Skåne vill understryka att hela tågstrategin bygger på backcasting från de beslutade målen för att få fram behovet av tågtrafik för respektive mållår. Tågstrategin är sedan ett underlag för att planera investeringar i infrastruktur.

Resenärsforum menar också att all tågtrafik i Skåne, inklusive fjärr- och godstrafik, bör inkluderas. Föreningen framhåller att planer på nya banor och stationer saknas och att det är en brist att lätt spårtrafik inte behandlas. Föreningen saknar att tågstrategin inte behandlar kombinationsresor med cykel och tåg och menar att systemet behöver utvecklas så att det blir möjligt att resa med cykel i hela tågnätet. Resenärsforum framför slutligen att de senaste årens avmattade resandeutveckling visar på behovet av att höja ambitionen rejält om målen för ett hållbart resande ska kunna uppnås.

Region Skånes kommentar: Godståg omfattas av Region Skånes godsstrategi och denna tågstrategi fokuserar på vilken tågtrafik som behövs för att nå de mål för den regionala kollektivtrafiken som beslutats i Skåne. Därmed blir den ett tydligt underlag, tillsammans med annan trafik, när bland andra Trafikverket ska analysera behovet av spårinfrastruktur i Skåne. Det är redan i dag tillåtet att mot avgift ta med cykel på alla Öresundståg, Pågatåg och Krösatåg.

7 Remissynpunkter som tagits i beaktande

7.1 Synpunkter som införs i tågstrategin

Generellt:

- Strategin döps om till persontågsstrategi för att förtydliga att den inte omfattar godståg.
- Uttrycket större station har förtydligats eller skrivits om på de ställen där det förekom så att det är klart vad det avser.

Kapitel 1:

- Målen medför behov av en viss trafikering för att klara de resandemängder som målen innebär. Detta förhållande har förtydligats.
- Behovet av regelbunden revidering har lagts till.

Kapitel 2:

- Avsnitt 2.1: Målen medför behov av en viss trafikering för att klara de resandemängder som målen innebär. Detta förhållande har förtydligats.
- Avsnitt 2.3: Ställningstagande till nya stationer och sträckningar i förtydligas
- Avsnitt 2.3: Öresundsmetrons roll förtydligas.
- Avsnitt 2.3: Punkten om lätt spårtrafik förtydligas

Kapitel 4:

- Relationen till trafikförsörjningsprogrammet förtydligas.
- Beskrivning av Greater Copenhagen på sid 15 justerad så att Halland kommer med.
- Öresundsmetron har förtydligats i texten om Skånebildern på sid 15/16
-

Kapitel 5:

- Avsnitt 5.1: Tabellen på sid 19 har förtydligats med förklaring av stationsförkortningar.
- Avsnitt 5.1: Stycket om internationell tillgänglighet renodlas för att tydliggöra målen.
- Avsnitt 5.2: Förtydligas att centrala stationslägen har förutsatts för höghastighetsspåren Lund - Hässleholm. Bildtexten till figur 13 har förtydligats så att färgerna förklaras. Kraven på bytespunkter och stationer förtydligats med hänvisning till kapitel 11.4.
- Avsnitt 5.2: Justerat kapacitet i citytunneln till 16 tåg per timme.

Kapitel 6:

- Behov av trafik i citytunneln redovisas separat.
- Lommabanan: Avtalet om 2 tåg/h förtydligas.
- Trelleborgsbanan: Texten justerad under rubriken "Behov av trafikslag"

Kapitel 10:

- Förtydligat möjligheten att köra vidare Pågatåg norr om Båstad i kartorna 2035 och 2040.
- Koppling av tåg Lommabanan – Kontinentalbanan justerad.

Kapitel 11:

- - Behovet av effekt i elnätet har förtydligats i eget avsnitt.
- - Avsnitt om spårinfrastruktur (11.4 i remissversionen): Förtydligat hur förslagen till utbyggd infra förhåller sig till de som finns i nationell plan samt de förslag som finns framtagna i andra sammanhang ÅVS Ystadbanan. Stationernas roll som knutpunkter för regionbusstrafik och de behov det medför i kapacitet för anslutningsresor förtydligas. Avsnittet förtydligas också så att det framgår om förslagen på ny infrastruktur är inklusive redan beslutade eller planerade

åtgärder, samt att vad "särskild tidtabellsoptimering" innebär tydliggörs. Avsnittet kompletteras avseende plattformsförlängning för övriga banor som inte nämndes i listan.

Kapitel 12:

- Förtydligande om behov av utredning av Öresundsmetrons avlastande potential för framtida strategiarbete

Bilaga 1:

Uppräkningen av avtal kompletteras med Byggstart Skåne.

Bilaga 2:

Ersätts av den färdiga konsultrapporten.

Bilaga 3:

Ny bilaga som utgörs av denna redogörelse för remissvar.

7.2 Synpunkter som tas vidare på annat sätt

Förtydligande i RTI-plan av vilka åtgärder på stationer som förväntas finansieras eller delfinansieras av kommunerna och under vilka omständigheter detta ska ske, respektive vilka åtgärder som kommunerna kan förvänta sig finansieras genom RTI-plan, nationell plan eller av Region Skåne.