



Kollektivtrafik i det öppna Skåne

Trafikförsörjningsprogram
för Skåne 2025–2035

Kollektivtrafik i det öppna Skåne

Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2025–2035

Projektansvarig: Emma Morin

Text: Arbetsgruppen för trafikförsörjningsprogrammet

Illustration och layout: Infab

Länk till TFP: [Kollektivtrafik i det Öppna Skåne \(arcgis.com\)](https://arcgis.com)





Innehåll

Sammanfattning

5

1. Inledning

7

Kollektivtrafik som utvecklar Skåne

9

Kollektivtrafiklagen

11

Från Trafikförsörjningsprogram till trafik

13

Kommersiell trafik

14

Dialogprocess och uppföljning

15

2. Planeringsförutsättningar

16

Skånes geografiska förutsättningar

18

Kollektivtrafikens roll

19

Dagens trafik

24

Framtid och utmaningar

28

3. Mål

30

Hållbar tillgänglighet

32

Tematiska huvudmål

33

Måtsatta mål

34

Indikatorer

37

Målkonflikter

39

4. Ställningstaganden

40

Sammanhängande stråk

42

Strukturbildande kollektivtrafik

43

Noder för kombinerad mobilitet

43

Inkluderande utformning

44

Hela resan-perspektivet

45

Trygghetsskapande åtgärder

45

Hög och robust framkomlighet

46

Innovationer för resurseffektiv utveckling

46

Långsiktigt hållbar kollektivtrafik

47

5. Genomförande

48

Ett genomförande mot målen

50

Sammanhängande stråk

50

Basutbud

53

Resurseffektiv planering

54

Attraktiva och kapacitetsstarka koncept

56

Regionala kollektivtrafiknoder

57

Kollektivtrafikåtgärder

59

6. Ekonomi

65

Inledning

67

Trafikekonomi

68

Samhällsekonomi

70

Kollektivtrafikekonomin sammanfattad

75

Sammanfattning

Varför ett trafikförsörjningsprogram?

Trafikförsörjningsprogrammet är tillsammans med budgeten det centrala dokumentet för regionfullmäktiges styrning av allmän kollektivtrafik i Region Skåne. Det definierar det offentliga åtagandet, och beskriver vilka mål, ställningstaganden och förslag på åtgärder som ska styra och prägla den långsiktiga utvecklingen av lokal och regional kollektivtrafik i Skåne.

Varför kollektivtrafik?

Kollektivtrafikens största nytta är tillgänglighet. Tillgänglighet skapar förutsättningar för att kunna bo och leva i hela Skåne, och för att arbetsmarknad, näringsliv och offentlig sektor ska kunna utvecklas. "För lite" tillgänglighet riskerar att skapa ett exkluderande, ojämlikt samhälle. "För mycket" tillgänglighet kan göra att det blir ett överutbud, vilket leder till att resurser används på ett ineffektivt sätt. Trafikförsörjningsprogrammets övergripande mål är därför hållbar tillgänglighet, såväl ekologiskt, socialt som ekonomiskt. Hållbar tillgänglighet innebär en god geografisk tillgänglighet (närhet, nåbarhet), trygga, användarvänliga resmöjligheter (inkludering) samt en hållbar samhällsutveckling (resurseffektivitet).

Närhet och nåbarhet: tillgänglighetsperspektiv!

Sammanhängande, strukturbildande stråk skapar förutsättningar för en god tillgänglighet. Att kunna nå Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor med stort utbud och dragningskraft har en särskild vikt. Ett tydligare systemtänk som underlättar hållbart resande ska prägla planeringen. Strukturbildande noder, där olika trafikslag möts, ges därigenom en central roll. Att identifiera, prioritera och i samverkan med berörda aktörer utveckla dessa noder främjar kombinerad mobilitet. Öppenhet för innovation och teknologisk förändring kan förbättra tillgänglighet både på landsbygd och i tätort. Detta kan till exempel vara nya och mer flexibla lösningar som komplement till strukturbildande stråk.



Inkludering: individperspektiv!

Utformning och utveckling av kollektivtrafiken behöver genomsyras av ett inkluderingsperspektiv där kollektivtrafiken bidrar med trygga och användarvänliga resmöjligheter. Utvecklingen av kollektivtrafiken behöver därför ta hänsyn till olika behov och förutsättningar. Genom ett hela resan-perspektiv behöver olika trafikslag samordnas för att resenären ska kunna genomföra sin resa enkelt, tryggt och säkert. Vid fördelning av kollektivtrafikresurser behöver kollektivtrafikens roll för att motverka diskriminering, utanförskap och isolering vägas in. Ett basutbud säkerställer därför en grundläggande tillgänglighet i hela Skåne.

Resurseffektivitet: hållbarhetsperspektiv!

En långsiktigt hållbar kollektivtrafik innebär ett brett perspektiv med fokus på såväl klimat, hälsa som socialt ansvarstagande. Ju fler som väljer kollektivtrafiken för sin resa i stället för bil, desto större blir den positiva samhällseffekten. Därmed är också målet om kollektivtrafikens marknadsandel, i förhållande till andra motoriserade transporter, ett av de viktigaste hållbarhetsmålen. Det innebär fortsatta satsningar på stråk med stor potential för efterfrågan. Utökningar av trafikutbudet kommer kräva att utvecklingen sker genom en balanserad och resurseffektiv planering. På så sätt skapas förutsättningar för en "god spiral" med en ökad andel hållbart resande och en ökad transporteffektivitet i Skåne.

Nytänkande kring kollektiv trafikförsörjning!

Trafikförsörjningsprogram för 2020–2030 utgör i huvudsak grunden till det aktuella programmet. Åtta perspektiv betonas extra:

1. **Samhällsnytta:** inriktningen är värdeskapande och genererar nyttor för samhället.
2. **Vägval:** en betoning på resurseffektivitet med tydliga ställningstaganden där stråk och basutbud definierar gjorda vägval.
3. **Hållbart resande:** kollektivtrafiken har en central roll och utgör ryggraden för kombinerade resor med gång och cykel.
4. **Inkludering:** kollektivtrafiken ska erbjuda trygga och användarvänliga resmöjligheter med utgångspunkt i medborgarnas behov.
5. **Röd tråd:** från regional utvecklingsstrategi till mål, ställningstaganden, genomförande och planeringsprinciper.
6. **Systemperspektiv:** hållbar tillgänglighet ramar in våra mål och lägger grund för utveckling av strategiska noder.
7. **Samverkan:** förtydligar regionens roll i trafikförsörjningen med regional och lokal intressentsamverkan och dialog på lång sikt.
8. **Innovation och teknologisk förändring:** ställningstagande- och genomförandeavsnitten i programmet bereder väg för nya mobilitetsformer.



KAPITEL 1

Inledning



Inledning

Trafikförsörjningsprogrammet är tillsammans med budgeten det viktigaste dokumentet för regionfullmäktiges styrning av den regionala kollektivtrafiken. I programmet beskrivs vilka mål, ställningstaganden och planeringsprinciper som ska styra den långsiktiga utvecklingen av kollektivtrafiken i Skåne. Trafikförsörjningsprogrammet anger hur kollektivtrafiken ska bidra till de övergripande målsättningarna i den regionala utvecklingsstrategin för Skåne, i enlighet med Regionplanens planeringsstrategier. Målhorisonten för detta program är år 2035.

Kollektivtrafik som utvecklar Skåne

Syfte

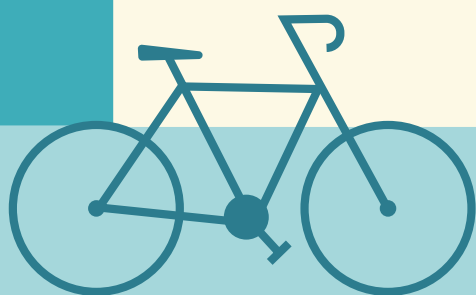
Trafikförsörjningsprogrammet syftar till att ge Region Skåne, kommuner, berörda myndigheter och aktörer en strategisk inriktning för utvecklingen av Skånes lokala och regionala kollektivtrafik.

Ansvar och samordning

Region Skåne har regionalt utvecklingsansvar för Skåne och tar fram en strategi för regionens utveckling. *Det öppna Skåne 2030*¹ beskriver vad Region Skåne vill med utvecklingen i Skåne och hur vi tillsammans kan samarbeta för att möta utmaningar och skapa hållbar utveckling.

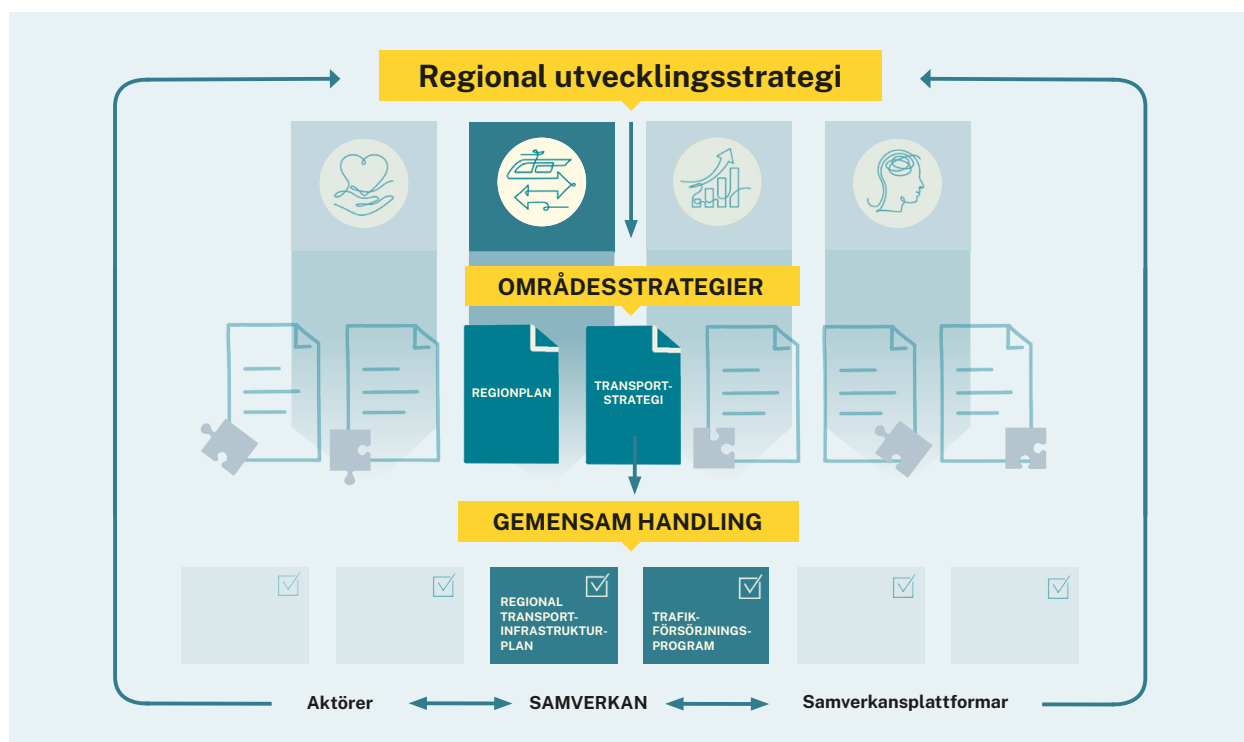
Region Skåne har även ansvar för den regionala fysiska planeringen i Skåne och tar fram en regionplan som är vägledande för kommunernas planering av markanvändning. *Regionplan för Skåne 2022–2040*² ska bidra till att de fysiska strukturerna utvecklas på ett hållbart sätt och skapar förutsättningar för näringslivsutveckling och för att människor ska kunna bo och leva i hela Skåne.

Ett arbete pågår med att ta fram en transportstrategi för Skåne. Den nya transportstrategin är en områdesstrategi inom den regionala utvecklingsstrategin och beskriver den långsiktiga inriktningen för transportutvecklingen i regionen.



¹ [Länk till regional utvecklingsstrategi för Skåne – Det öppna Skåne](#)

² [Länk till Regionplan för Skåne 2022–2040](#)



Figur 1.1: Kopplingen mellan visionen i den regionala utvecklingsstrategin, Regionplanen, Transportstrategin och Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2025–2035.

Region Skåne samordnar även den långsiktiga infrastrukturplaneringen i Skåne genom en Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022–2033³ (RTI), som tillsammans med den nationella planen för transportinfrastruktur visar vilka investeringar som ska göras i infrastruktur i Skåne under de kommande

tolv åren. Samspelet mellan övergripande regionala strategier och planer och hur dessa sedan kopplar till kommunernas översiktsplaner, är avgörande för att uppnå en god utveckling av kollektivtrafiken (se kopplingar i Figur 1.1). Bebyggelseutvecklingen är avgörande för hur persontransportarbetet utvecklas.

3 [Länk till Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022–2033](#)

Kollektivtrafiklagen

Region Skånes ansvar

Region Skåne är den regionala kollektivtrafikmyndigheten med ansvar för allmän kollektivtrafik i Skåne. Region Skåne ansvarar även för sjukresor samt för färdtjänst och riksfärdtjänst på uppdrag av 26 skånska kommuner. Genom Skånetrafiken ansvarar och genomför Region Skåne den del av kollektivtrafiken som sker i offentlig regi. Som regional kollektivtrafikmyndighet ska Region Skåne enligt Lag (2010:1065) om kollektivtrafik regelbundet fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken i ett trafikförsörjningsprogram (se sida 12).

Lagens intentioner

Lag (2010:1065) om kollektivtrafik bygger på (EG) nr 1370/2007⁴. En viktig princip i denna förordning är att

”...sörja för säkra, effektiva och högkvalitativa persontransporter tack vare en reglerad konkurrens, och samtidigt garantera insyn och effektivitet när det gäller kollektivtrafiken, med beaktande av sociala faktorer, miljöfaktorer och faktorer som rör regional utveckling eller att erbjuda specialtaxor för vissa grupper av passagerare, som till exempel pensionärer, och att undanröja sådana skillnader mellan olika medlemsstaters transportföretag som kan medföra betydande snedvridning av konkurrensen.”

Förordningen öppnar för ett reglerat marknadstillsäde. En så kallad behörig myndighet, vad vi i Sverige kallar Regional Kollektivtrafikmyndighet (RKM), har därför rättighet att ingripa på området för kollektivtrafik för att se till att det tillhandahålls kollektiva mobilitetstjänster av allmänt intresse som bland annat är tätare, säkrare, av bättre kvalitet eller billigare än vad den fria marknaden skulle kunna erbjuda.

I denna förordning fastställs därför på vilka villkor en RKM kan ge privata eller offentliga kollektivtrafikföretag ersättning för kostnader och/eller ge ensamrätt som motprestation för att kollektivtrafikföretagen utför det som bedöms som det offentliga åtagandet. Det är upp till en RKM att välja ambitionsnivå när det gäller det offentliga åtagandet. Föreliggande trafikförsörjningsprogram utgör ramarna för Region Skånes offentliga åtagande avseende allmän kollektivtrafik under programmets löptid.



⁴ [Europaparlamentets och rådets förordning \(EG\) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning \(EEG\) nr 1191/69 och \(EEG\) nr 1107/70.](#)

Lag (2010:1065) om kollektivtrafik: kapitel 2 i sammandrag**§1**

§1 Landsting och kommuner inom ett län ansvarar gemensamt för den regionala kollektivtrafiken.

§2

§2 I varje län ska det finnas en regional kollektivtrafikmyndighet (RKM).

§8

§8 Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram (TFP) fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken.

§9

§9 Trafikförsörjningsprogrammet ska tas fram i samråd med regionala kollektivtrafikmyndigheter i angränsande län, berörda myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag, näringsliv och resenärer med flera.

§10

§10 Innehållkrav på trafikförsörjningsprogrammet:

- Behov av regional kollektivtrafik
- Omfatta alla former av regional kollektivtrafik
- Åtgärder för att skydda miljön
- Tidsbestämda mål för anpassning för personer med funktionsnedsättning
- Bytespunkter som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer
- Omfattning av färdtjänst och prissättning av denna.

§13

§13 Regional kollektivtrafikmyndighet ska verka för att kollektivtrafiken är tillgänglig för alla resenärsgupper.

§15

§15 Regional kollektivtrafikmyndighet ska verka för en tillfredsställande taxiförsörjning i länet.

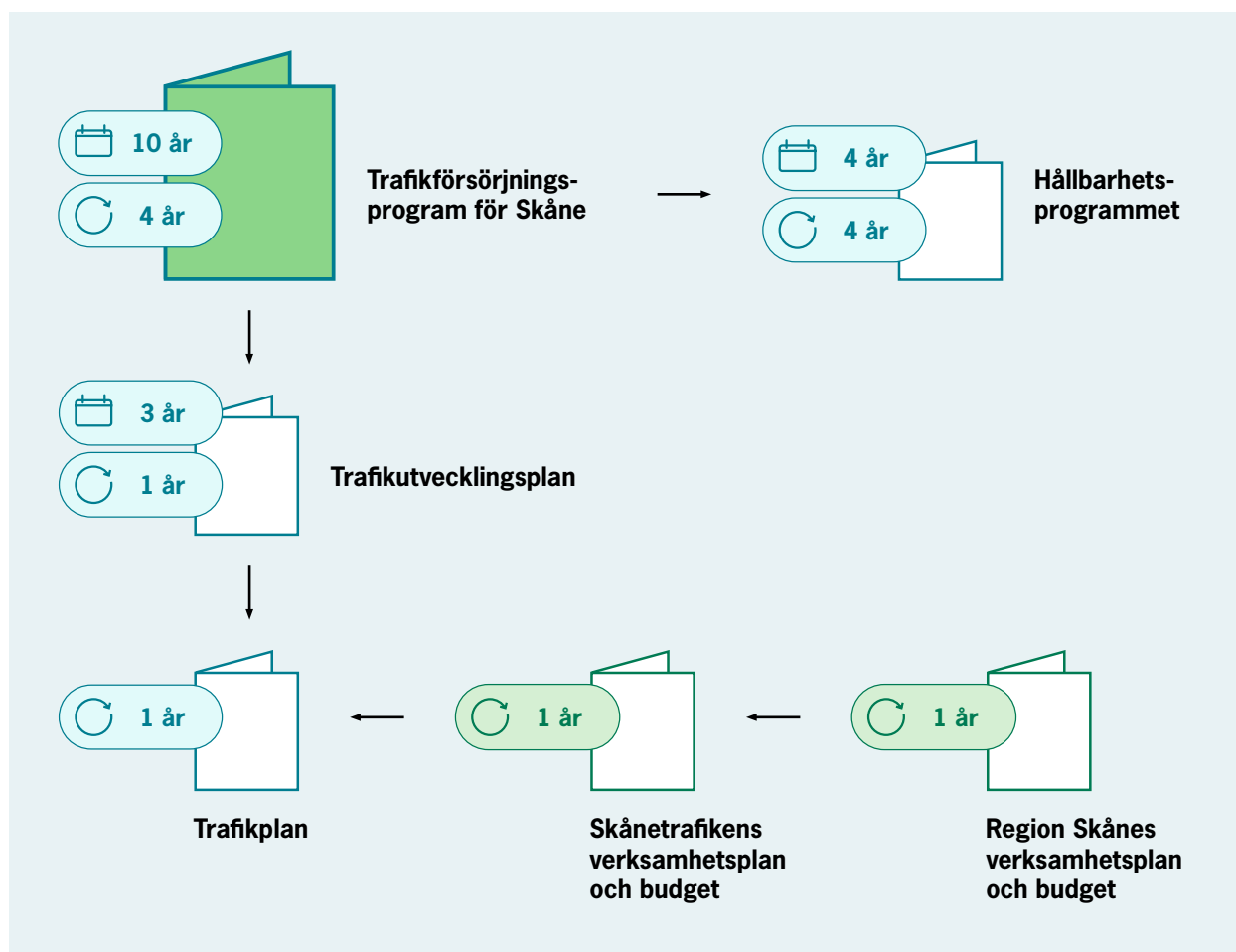
Från Trafikförsörjningsprogram till trafik

Den röda tråden

Trafikförsörjningsprogrammet beskriver mål och inriktning för kollektivtrafikens utveckling. Programmet utgör sedan utgångspunkten för en Trafikutvecklingsplan som bryter ner de långsiktiga målen i konkreta åtgärder i trafiken på tre års sikt. För varje år tas det också fram en verksamhetsplan som tillsammans med budgeten styr det kommande årets prioriteringar, med utblick 1–3 år. Budgeten fastställer medel för konkreta åtgärder och styr därmed utvecklingstakten mot de övergripande målen. Kopplingarna mellan de olika programmen och planerna redovisas i Figur 1.2.

Hållbarhetsarbetet i kollektivtrafiken konkretiseras i ett hållbarhetsprogram som tas fram en gång per mandatperiod och som följs upp årligen.

Trafikförsörjningsprogrammet utgör den övergripande politiska styrningen av Skånetrafikens verksamhet. Baserat på detta dokument, tar sedan Skånetrafiken fram en verksamhetsplan för att uppnå beslutade mål, för att förhålla sig till uttryckta ställningstaganden och för att genomföra de principiella åtgärder som programmet stipulerar.



Figur 1.2: Sammanhang och röd tråd mellan Trafikförsörjningsprogram (TFP), Trafikutvecklingsplan (TUP) och Trafikplan som fastställer trafikens tidtabeller.

Samverkan

En kontinuerlig dialog mellan Region Skåne och övriga aktörer är nödvändig för att säkerställa en insyn i processen och att utvecklingen går i riktning mot de långsiktiga målen. En etablerad samverkansprocess finns med alla Skånes kommuner. Samverkansstrukturen är behovsanpassad utifrån trafikens omfattning och komplexitet.

Det finns även etablerad samverkan mellan sex regioner i Sydsverige (Blekinge, Halland, Jönköping, Kalmar, Kronoberg och Skåne) genom den så kallade

Regionsamverkan Sydsverige, förkortat RSS. Syftet med samverkan för kollektivtrafiken i Sydsverige är att förbättra den regionöverskridande kollektivtrafiken till gagn för större arbetsmarknadsregioner, närbarhet till högre studier och en ökad tillväxt. Inom samarbetet har ett positionspapper beslutats, och utifrån detta har en gemensam handlingsplan tagits fram.

Samverkansprocesserna behöver kontinuerligt ses över för att den röda tråden kring kollektivtrafikens långsiktiga utveckling ska vara tydlig för alla aktörer.

Kommersiell trafik

Marknadstillträde

Som regional kollektivtrafikmyndighet ska Region Skåne enligt lag skapa goda förutsättningar för kommersiell kollektivtrafik. Kommersiell kollektivtrafik bedrivs av trafikföretag utan ekonomiskt stöd från samhället. Region Skåne välkomnar kommersiell kollektivtrafik och erbjuder flera samarbetsmöjligheter.

Lagstiftningen ger därför privata företag möjlighet att fritt etablera kommersiell kollektivtrafik på regional och lokal nivå. Vid brist på långsiktiga kommersiella åtaganden säkras medborgarna en kontinuerlig kollektivtrafik genom beslut om allmän trafikplikt. Detta följer av Lag (2010:1065) om kollektivtrafik som bygger på (EG) 1370/2007.

Allmän trafikplikt

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

En eventuell upphandling förannonseras och trafikföretag bjuds antingen in till samråd inför upphandling (SIU), eller tillfrågas öppet via etablerade upphandlingskanaler. Tillvägagångssättet syftar till att bereda en konstruktiv dialog med trafikföretagen angående deras eventuella ambitioner, en dialog som kan ta fasta på hela trafikområden men också brytas ned i delar på linjer och turer. I det fall det finns intresse från kommersiell aktör kan Region Skåne välja att avstå från trafikpliktsbeslut.

Region Skåne prioriterar en kontinuerlig samverkan med trafikoperatörerna för att gemensamt säkra långsiktigheten i kollektivtrafiken. Beslut om allmän trafikplikt fattas efter noggranna överväganden. Om det finns ett kommersiellt baserat alternativ till offentligt upphandlad trafik görs en bedömning av det kommersiella alternativet.

Förutsättningar för kommersiell trafik

Region Skåne ansvarar för att göra marknadsundersökningar för att initialt bedöma potentialen för kommersiell trafik. Det åligger dock trafikföretaget att göra den slutliga marknadsanalysen med utgångspunkt från trafikföretagets egna förutsättningar, analyser och slutsatser att bedriva den aktuella trafiken kommersiellt. Idag sker viss samverkan med kommersiell trafik, främst långväga busstrafik eller på särskilda marknader. Ambitionen är att underlätta för resenärerna genom att göra det enkelt att hämta information om det samlade utbudet, använda

resmöjligheterna från ändamålsenliga hållplatser och terminaler samt, på längre sikt, möjligen öppna för att kunna betala för hela resan vid ett tillfälle.

Region Skåne har avtal om utförande av färdtjänst och sjukreseuppdrag med taxiföretag. Trafikförsörjningsprogrammets tydlighet i Region Skånes åtaganden ger såväl trafikföretag som taxiföretag bättre förutsättningar att kunna planera och anpassa den kommersiella trafiken.

Dialogprocess och uppföljning

Dialog

Trafikförsörjningsprogrammet riktar sig till Region Skånes olika förvaltningar, nämnder och bolag. Andra viktiga aktörer och intressenter är Skånes kommuner, angränsande regioner och kommuner, Trafikverket, trafikföretag på den upphandlade och på den kommersiella marknaden, samt övriga aktörer. Tillsammans med Region Skåne är de med och bidrar till att målen i trafikförsörjningsprogrammet nås. Det är framtaget efter dialog och samråd med ovan nämnda aktörer och intressenter. Samrådsprocessen har pågått under 2023 och 2024 genom samrådsmöten samt remiss av programförslag.

Uppföljning

Trafikförsörjningsprogrammets mål och indikatorer följs upp årligen. Uppföljningen visar på hur väl kollektivtrafikens utveckling går i linje med övergripande mål. Uppföljningen ger vägledning till hur Skånetrafikens förvaltning strategiskt, taktiskt och operativt ska arbeta för att nå trafikförsörjningsprogrammets mål, samt vilka prioriteringar som bör göras vid varje givet tillfälle.



A yellow Skånetrafiken bus is driving away on a winding asphalt road. The bus has "Skånetrafiken" on its rear window and "100% grön el" (100% green electricity) on its back. The license plate is MFE 73K. The road is flanked by dry grass and trees. Several birds are flying in the clear blue sky above the road.

KAPITEL 2

Planerings- förutsättningar



Planeringsförutsättningar

Kollektivtrafiken tar inte bara människor från en punkt till en annan. Den är även ett verktyg för att skapa ett Skåne med fungerande arbets- och bostadsmarknad och därmed nå regionala utvecklingsmål. De satsningar som presenteras i trafikförsörjningsprogrammet tar sin utgångspunkt både i dagsläget och de utmaningar Skåne står inför kopplat till kollektivtrafiken och persontransportsystemet i sin helhet.

Skånes geografiska förutsättningar

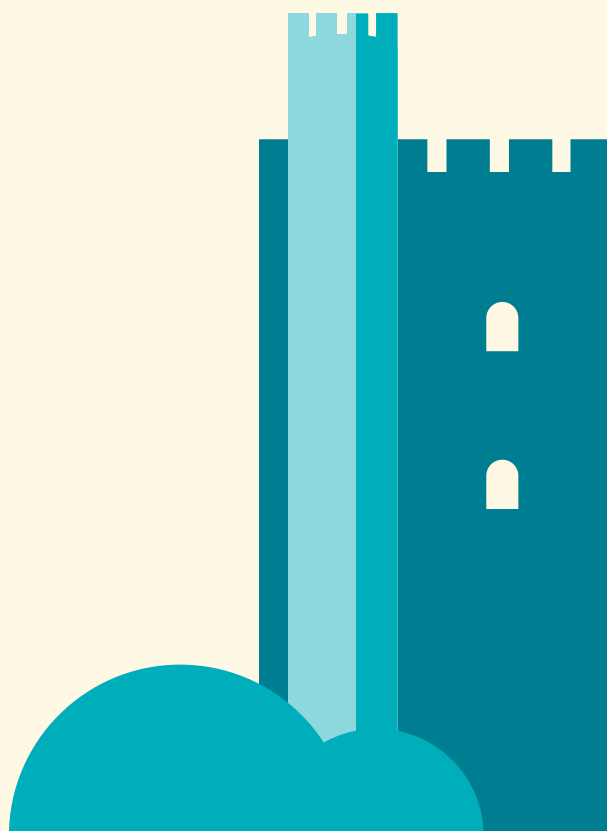
En flerkärnig struktur

Skåne är med sina 1,4 miljoner invånare en av Sveriges tre storstadsregioner och är samtidigt en del av Öresundsregionen med Köpenhamn som tillväxtmotor. Dessutom har Skåne en flerkärnig struktur med flera regionala kärnor utspridda i regionen. En stor del av Skånes befolkning och sysselsättningstillfällen är koncentrerade till västra Skåne.

Skåne har även en flerkärnig grönstruktur med grönområden och stråk. Det skånska landskapet med skog, åkermark, sjöar, vattendrag och kust har stor betydelse för regionens identitet och attraktionskraft. Vissa delar av Skåne har dock en begränsad tillgång till grönstruktur och allemansrättsligt tillgänglig mark, eftersom stora arealer består av jordbruksmark. I andra delar finns god tillgång till skog och natur.

Skåne har präglats av en stark befolkningsutveckling under den senaste tioårsperioden. Befolkningen väntas öka även inom trafikförsörjningsprogrammets tidshorisont, men i betydligt lägre takt. Den största befolkningsökningen väntas ske i tillväxtmotorerna Malmö, Lund och Helsingborg.

Befolkningsstrukturen kommer också att ändras. Andelen personer i åldrarna 80 år och äldre förväntas öka och kommer fortsatt vara störst i östra Skåne. De stora städerna kommer däremot kännetecknas av en ökad koncentration av unga. Sammantaget innebär detta mer gynnsamma utvecklingsförutsättningar för områdena i och runt de större städerna.



Kollektivtrafikens roll

En ökad tillgänglighet

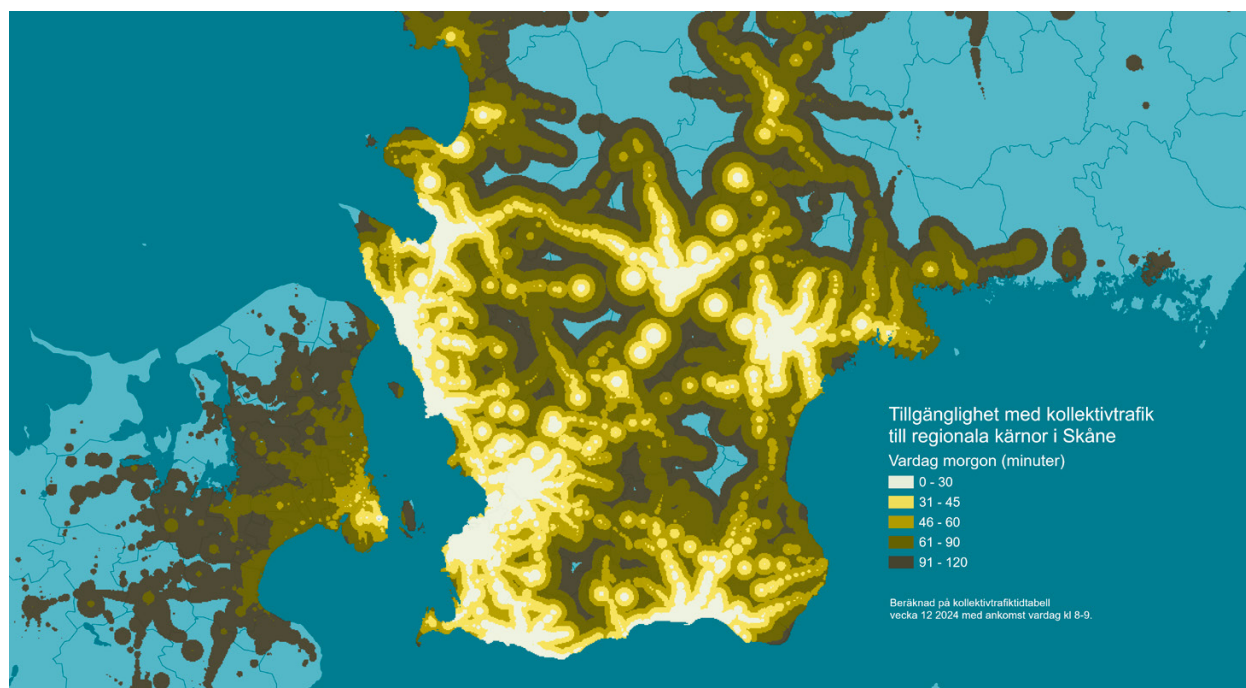
Flerkärnigheten skapar gynnsamma förutsättningar för att Skåne kan vara en sammanhängande funktionell region avseende arbete, boende, utbildning och rekreation. Det ställer dock krav på en utvecklad tillgänglighet för att möjliggöra en ökad interaktion mellan Skånes olika delar. Kollektivtrafiken behöver fortsätta vara en möjliggörare för människor att förflytta sig på ett hållbart sätt för att få tillgång till försörjning, boende, rekreation och utbildning.

För att Skånes flerkärniga Ortsstruktur ska utvecklas och nyttjas optimalt är en central utgångspunkt att de regionala kärnorna och tillväxtmotorerna är väl sammankopplade med alla delar av Skåne. Utvecklingen av kollektivtrafiken ska också utgå från att verka för en integrerad arbetsmarknadsregion i Öresundsregionen samt en ökad tillgänglighet mellan Skåne och grannregionerna.

En ökad tillgänglighet kräver att infrastruktur i Skåne byggs ut i den takt som krävs för att säkerställa tillräcklig kapacitet. Öppnandet av Fehmarn Bältförbindelsen kommer medföra större godsflöden vilket riskerar att tränga bort persontåg och bidra till sämre tillgänglighet i Skåne.

Ett medvetet arbete för att öka tillgängligheten i Skåne har varit satsningar på ny tågtrafik och uppgraderad busstrafik. Under de senaste åren har ett stort antal nya tågstationer i Skåne öppnats, och ett flertal regionbusshållplatser uppgraderats till hög standard.

För att säkra nationell och internationell tillgänglighet är närheten till flygplatser viktig. Regionens viktigaste flygplats är CPH Airport. Den utgör en gemensam trafikknutpunkt för både Danmark och södra Sverige. Som ett komplement till CPH Airport, och den enda flygplatsen i Skåne med betydande godshantering finns Malmö Airport. Som en plats av riksintresse bör således grundläggande tillgänglighet med kollektivtrafik till Malmö Airport säkerställas.



Figur 2.1: Tillgänglighet med kollektivtrafik till regionala kärnor i Skåne med olika minutintervall för restid. De regionala kärnorna i Skåne är enligt Regionplan för Skåne: Malmö, Helsingborg, Lund, Kristianstad, Hässleholm, Landskrona, Ängelholm, Trelleborg och Ystad.

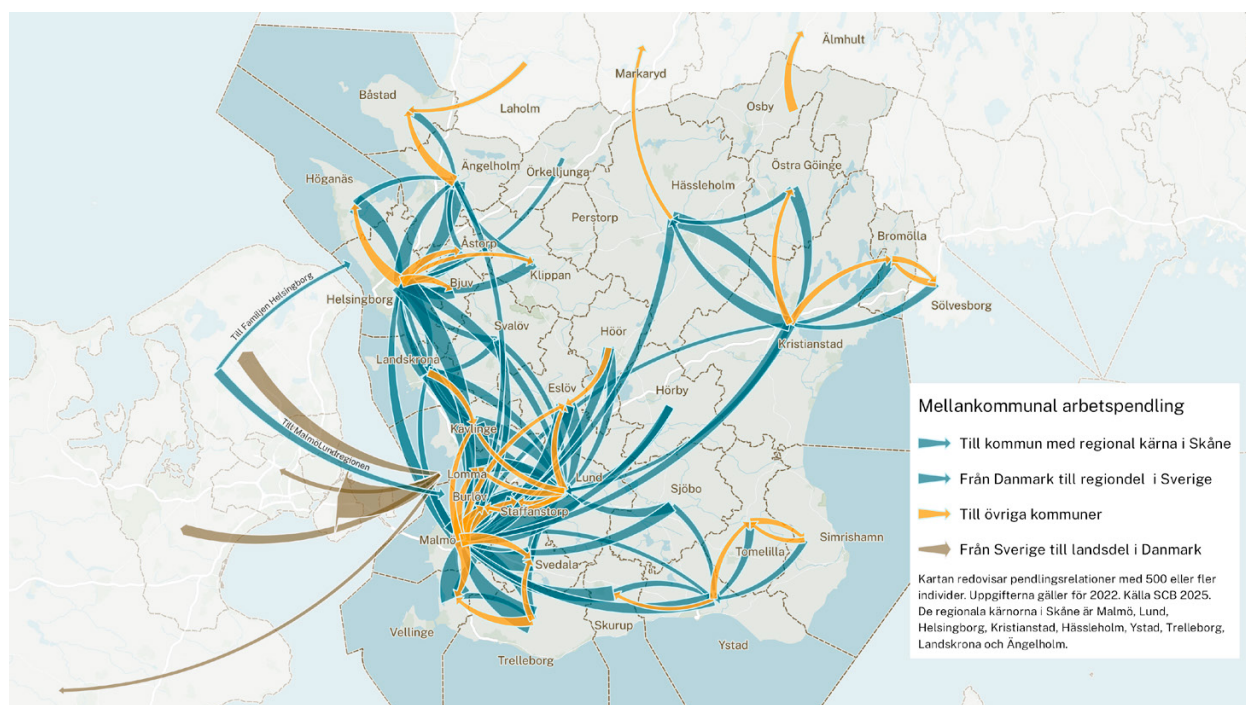
Ett inkluderande transportsystem

Ett inkluderande transportsystem handlar om att skapa lika möjligheter till mobilitet och delaktighet i samhället för alla grupper. Med bättre förutsättningar att gå, cykla och resa kollektivt ges även de som inte har bil bättre tillträde till fler samhällsfunktioner och arbetsmarknader.

Ökad tillgänglighet ger samhällsvinster genom minskat utanförskap, vilket är avgörande för demokrati och jämlikhet. Kollektivtrafiken genererar dessutom både flöden av fotgängare och människor som uppehåller sig i väntan på buss

eller tåg. Då uppstår liv och rörelse på såväl större som mindre orter, där bytespunkter därmed ges en platsskapande funktion.

Ett inkluderande transportsystem ger jämlika förutsättningar för sysselsättning, utbildning och tillgänglighet till fritidsaktiviteter. En betydande del av resandet med kollektivtrafik i Skåne består idag av arbetspendling (se Figur 2.2). Det är dessa resor som ofta, tillsammans med skolresor, ställer krav på kapaciteten eftersom resorna till stor del är koncentrerade till några få timmar på morgonen och eftermiddagen.



Figur 2.2: Arbetspendling mellan kommuner 2021. Källa SCB 2023.

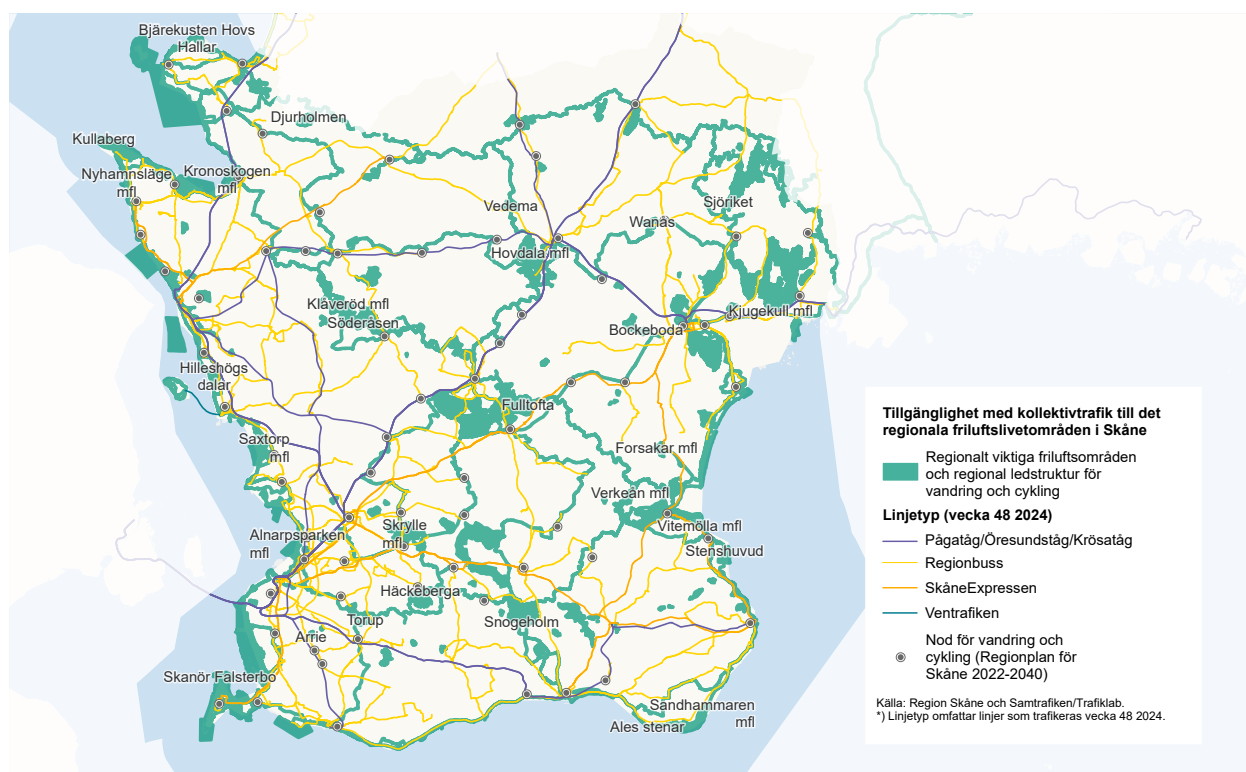
Skol- och utbildningsresor har en viktig roll för att ge ungdomar möjlighet att välja utbildning samt till att bidra till ökad sysselsättning i Skåne. Resor till grundskolan är ett kommunalt ansvar och sker huvudsakligen i kommunernas egen skolskjuts. Vissa kommuner väljer dock att samordna denna med den allmänna kollektivtrafiken för att på så sätt skapa ett större resandeunderlag.

Förutom arbetspendling finns ett stort värde och potential att öka fritids- och serviceresandet med kollektivtrafik. Till skillnad från arbetsresor är dessa generellt mer utspridda under dagen och har därför större potential att rymmas inom

befintlig kollektivtrafik utan att det leder till ökat kapacitetsbehov.

Detta resmönster gäller dock i lägre utsträckning för resor till regionala rekreatiomsområden, vilka i många fall sker under helg- och semestertider. Dessa resor har en viktig roll för att skapa ökad likvärdighet i tillgång till natur- och rekreatiomsområden i Skåne.

Idag är naturområden nära de större städerna och tätorterna i Skånes västra delar förhållandevis väl-försörjda med kollektivtrafik. Därför är det viktigt att på olika sätt arbeta med att stärka tillgängligheten med hållbara färdssätt till övriga Skåne (se Figur 2.3).

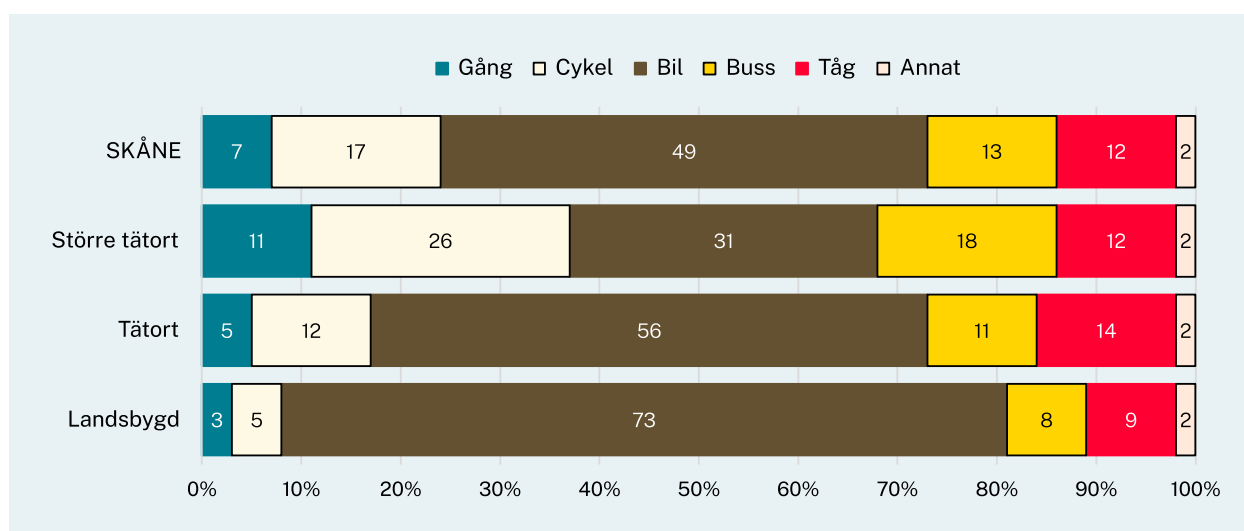


Figur 2.3: Kartan baseras på Region Skånes arbete med framtagande av kunskapsunderlag om tillgänglighet till rekreationsområden.

Ett hållbart och transporteffektivt Skåne

Kollektivtrafiken har en positiv påverkan på såväl den miljömässiga som den sociala hållbarheten. När fler väljer att resa hållbart ökar den fysiska aktiviteten. Samtidigt minskas klimatpåverkan, buller och luftföroreningar jämfört med om resenären hade tagit bilen. Utsläpp av växthusgaser från inrikestransporter svarar för knappt en tredjedel av Sveriges totala utsläpp. Huvuddelen av växthusgasutsläppen inom transportsektorn kommer från vägtrafiken, där utsläpp från personbilar och tunga fordon dominerar. Personbilar stod år 2023 för cirka 64 procent av de totala utsläppen av växthusgaser från vägtrafiken⁵.

Elektrifieringen av transportsektorn är en viktig del av sektorns omställning men är inte tillräcklig för att nå övergripande klimatmål. I ett transporteffektivt samhälle minskar trafikarbetet med energiintensiva trafikslag medan andelen resor med kollektiva färdmedel samt med cykel och till fots ökar. Eftersom biltrafik tar upp mycket yta i städerna ser många städer en minskad andel biltrafik som ett sätt att frigöra yta i städerna som istället kan användas till att skapa mer hälsosamma och upplevelserika stadsmiljöer.

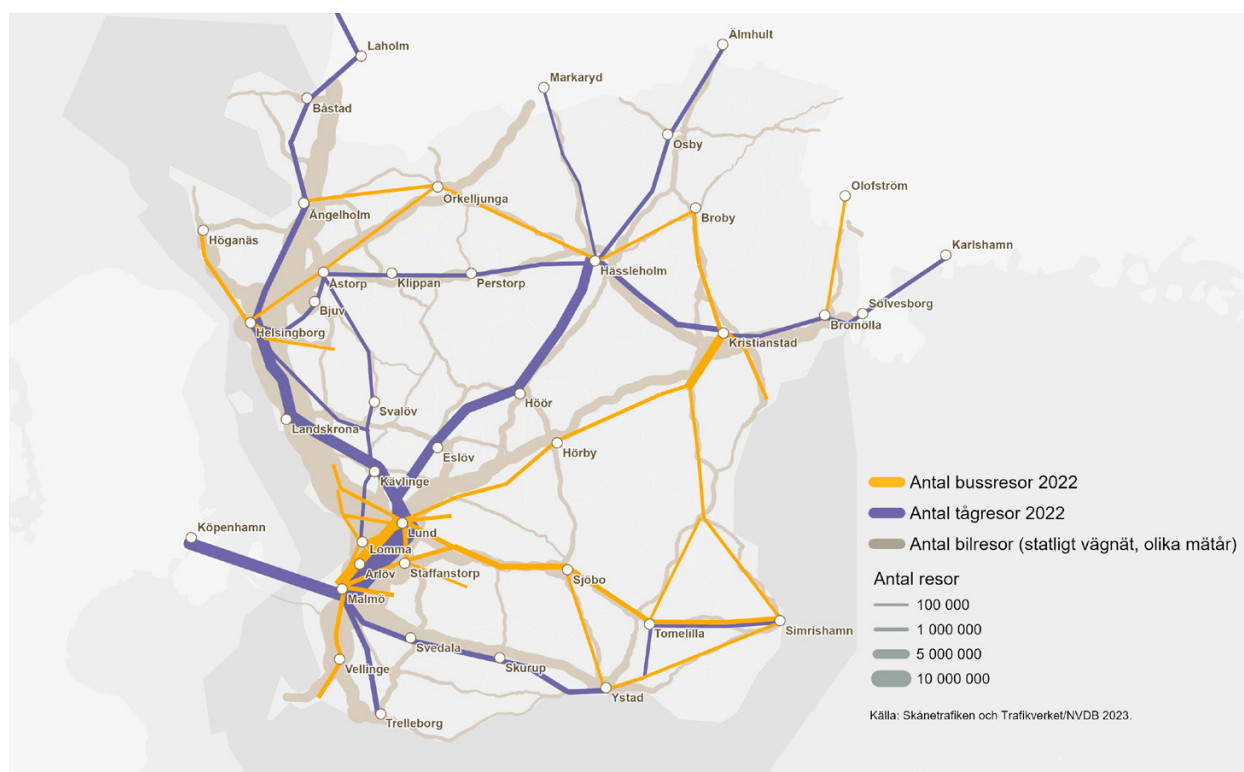


Figur 2.4: Färdmedelsfördelning i olika geografier i Skåne. Från regional resvaneundersökning i Skåne 2023.

⁵ [Länk till Naturvårdverkets data och statistik om utsläpp från växthusgaser.](#)

Idag sker ungefär en fjärdedel av alla resor i Skåne med kollektiva färdmedel samtidigt som knappt hälften sker med bil. Detta betyder att det finns miljömässiga vinster med att öka andelen resor med kollektivtrafik, förutsatt att antal personer som nyttjar kollektivtrafikfordonet är tillräckligt många. Eftersom förutsättningarna att ersätta bilen med andra trafikslag varierar kraftigt i Skåne finns det också stora skillnader i färdmedelsval utifrån geografi (se Figur 2.4).

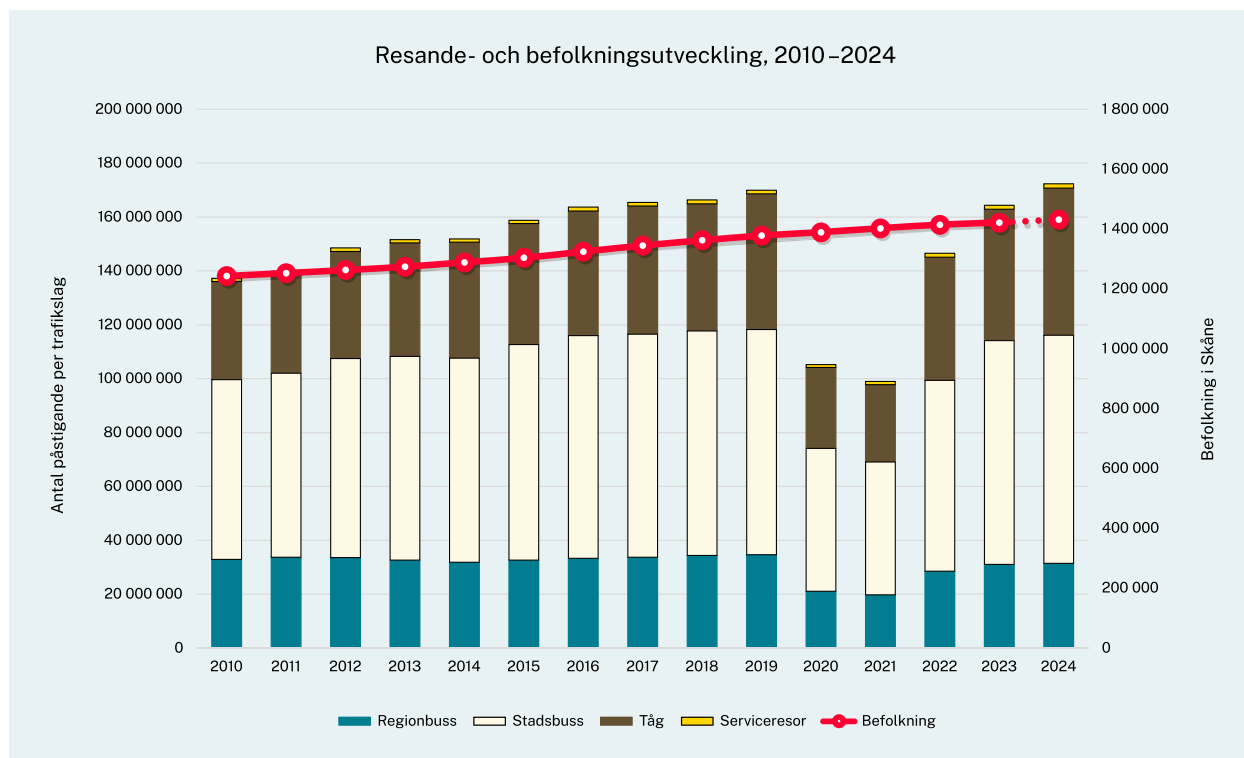
Längs många trafikstråk i Skåne dominerar biltrafiken fortfarande (se Figur 2.5). Där krävs omfattande satsningar för att kollektivtrafiken ska vinna ytterligare marknadsandelar av de motoriserade transporterna. Stor potential finns att öka kollektivtrafikens marknadsandel framför allt i stråken runt de större städerna i Skåne. I stråk med endast busstrafik är marknadsandelen generellt sett lägre. Här finns således potential att öka marknadsandelen genom att ytterligare öka busstrafikens attraktivitet.



Figur 2.5: Resandeflöden i vägtrafik och kollektivtrafik 2022.

Dagens trafik

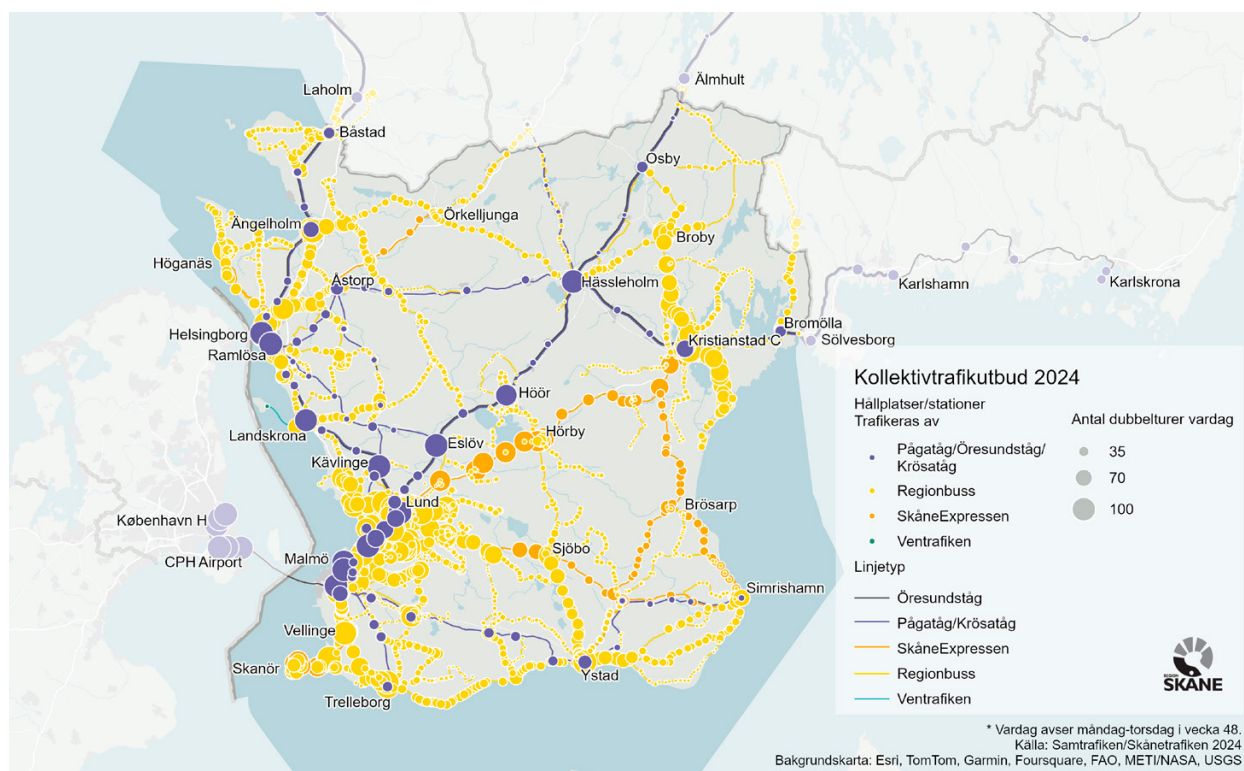
Resandeutveckling



Figur 2.6: Resandeutveckling 2010–2024, alla Skånetrafikens trafikslag (antal påstigande), samt befolkningsutveckling.

Resandeutvecklingen ökade stadigt i Skåne fram till 2019. Stora satsningar i tågtrafik har gett en överflyttning från regionbuss till tågtrafik. Städer som växer och satsningar i stadstrafiken har lett till en ökning i framför allt de större städerna i Skåne. När pandemin slog till minskade resandet i kollektivtrafiken drastiskt under framför allt 2020–2021, för att sedan återhämta sig efter 2022 (se Figur 2.6).

Den positiva resandeutvecklingen de senaste 15–20 åren beror på stora satsningar i såväl tåg- som busstrafik och ett systematiskt arbete med att utveckla ett system för lokal och regional kollektivtrafik där både spårtrafik och vägtrafik samverkar (se Figur 2.7). I nästa avsnitt beskrivs de olika kollektivtrafikslagen kortfattat.



Figur 2.7: Kollektivtrafikutbudet i Skåne 2024.

Tågtrafik

Tågtrafiken är det snabbaste färdssättet på längre sträckor. Den har dessutom en hög passagerarkapacitet och tar hand om en stor mängd resenärer mellan viktiga målpunkter i regionen. Effekten av satsningen på tågtrafik syns framför allt i analyser av utvecklingen av persontransportarbetet. Tågtrafiken har en viktig strukturbildande roll och utgör den naturliga grunden för kollektivtrafiksystemet i Skåne. Den består av två kompletterande tågssystem: Öresundståg och Pågatågen. Dessutom sker koppling till angränsande län via Krösatågen.

Öresundståg är ett interregionalt tågssystem som knyter samman de sydsvenska grannregionerna, de större städerna i Skåne, CPH Airport och Köpenhamnsområdet. Systemet används för längre resor inom Skåne och till grannregionerna, men även till kortare resor, till exempel mellan CPH Airport och Malmö-Lund-regionen. Öresundståg erbjuder kortare restider i de längre reserelationerna och stannar främst på stationer i städerna,

såsom tillväxtmotorer och regionala kärnor.

Öresundstågstrafiken bedrivs som ett samarbete mellan sex regioner i Sydsverige; Skåne, Halland, Västra Götaland, Blekinge, Kronoberg och Kalmar. För trafiken på den danska sidan från Öresundsbron till Østerport har Region Skåne för närvarande ansvaret att upphandla och driva trafiken enligt avtal med Transportministeriet i Danmark.

Pågatågen är lokaltågssystemet i Skåne med en tätare uppehållsbild än Öresundstågssystemet. Tågen stannar på nästan alla stationer och knyter ihop både orter och städer i Skåne. I viss omfattning trafikerar Pågatågen även regionöverskridande tågsträckor. En del tåg kör expressturer med få stopp, som ett snabbare alternativ i högtrafik eller ett komplement till Öresundståg. Från Hässleholm och norrut körs trafik med Krösatågen i samarbete med Region Kronoberg. Krösatågen har där samma roll som Pågatågen har i övriga Skåne.

Busstrafik

Busstrafiken utgörs av två huvudkategorier: Regionbuss och Stadsbuss. Regionbusstrafiken binder ihop Skånes orter och städer, med ett utbud anpassat efter det varierande resandeunderlaget. Regionbusstrafiken har ett utvecklat koncept för längre resor, SkåneExpressen, med huvuduppgift att erbjuda attraktiva resmöjligheter mellan större orter i stråk som saknar järnväg.

Stadsbusstrafiken i de största städerna bygger på stomlinjer. Utöver dessa finns kompletterande linjer som genomgående har färre resenärer. I de mindre städerna finns stadsbusslinjer med varierande resandeunderlag. StadsExpressen är ett utvecklat linjekoncept som erbjuder snabba och prioriterade resor med stor kapacitet i stråk med stort resande. Konceptet finns idag i Malmö, Lund och Helsingborg. I Lund utgörs StadsExpressen av spårvägstrafik (se separat rubrik nedan). Stadsbusstrafiken erbjuder i sin helhet tillgänglighet i städerna med fokus på att bidra till en hållbar stadsmiljö genom att vara ett komplement till gång- och cykeltrafiken samt ge anslutningsresor till den regionala kollektivtrafiken.

Utöver allmän busstrafik erbjuds även kommersiell långväga trafik, samt busstrafik till Malmö Airport. Målpunkter för långväga expressbusstrafik är bland annat Göteborg, Stockholm, Karlstad, Oslo och Hamburg.

Spårvägstrafik

I Skåne finns spårvägstrafik mellan Lund C och forskningsanläggningen ESS i Lund. Trafiken, som är en del av stadstrafiken, bedrivs enligt samma principer som gäller för den regionala tågtrafiken, med den skillnaden att Lunds kommun i stället för staten ansvarar för infrastrukturen. Region Skåne ansvarar för fordon och depå.

Närtrafik

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



Serviceresor

Färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor kallas gemensamt Serviceresor. Det är en samhällsbetald trafik som inte är öppen för alla utan kräver någon form av tillstånd. Serviceresor är ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken för personer som på grund av funktionsnedsättning behöver en särskilt anpassad resa. I dagsläget bedrivs färdtjänst av Skånetrafiken i 26 av Skånes kommuner som har avtal med Region Skåne. I dessa kommuner reser färdtjänstberättigade också fritt i den allmänna kollektivtrafiken.

Båttrafik

Allmän båttrafik inom Skåne finns mellan Landskrona och Ven. I mars 2014 beslutade regionfullmäktige att överlämna ansvaret för Ventrafiken till Landskrona stad. Vidare finns Ivöleden, en avgiftsfri färjeled som bedrivs av Trafikverket och som går mellan Barum och Ivön.

Härutöver finns färjetrafik till Helsingör, Travemünde, Klaipėda och Rönne. Färjetrafiken mellan Ystad och Rönne upphandlas av danska staten. Den säkerställer i första hand förbindelse mellan Bornholm och övriga Danmark. Övrig båttrafik drivs kommersiellt och fungerar som trafikförsörjning för såväl daglig pendling som för fritidsresor och näringslivets godstransporter.

Ersättningstrafik

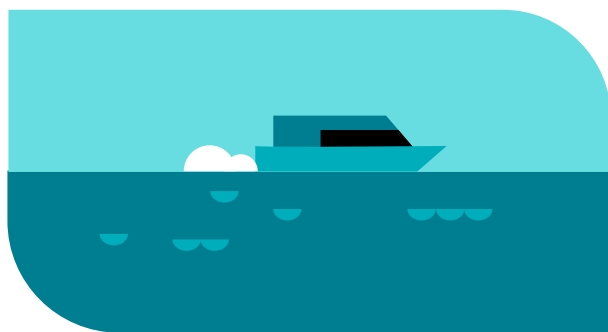
Om infrastrukturhinder föreligger för busstrafikens linjetrafik, är det i regel möjligt att planera för annan körväg, oavsett tidshorisont. Om hinder uppstår för tågtrafiken, är det dock väsentligt svårare. Det finns sällan enkla lösningar. Därför har en princip för särskild upphandling av ersättningstrafik med buss tagits fram. Dessa upphandlingar täcker såväl planerad som akut ersättningstrafik för både Öresundståg och Pågatågen.

Depåer för en expanderad kollektivtrafik

I takt med att kollektivtrafiken byggs ut, ökar behovet av service- och underhållskapacitet, samt för uppställningskapacitet för både buss- och tågtrafiken. Detta är en förutsättning för ett robust och effektivt trafiksystem.

Avseende busstrafiken finns ett behov av utökad depåkapacitet från mitten av 2020-talet. I Malmö planeras för två nybyggda bussdepåer i Region Skånes regi, som ska stå klara 2027. I Lund har Region Skåne tagit över ägandet av en bussdepå och bygger ut den för att kunna inrymma fler fordon. I Lund äger Region Skåne också depån för spårvagnarna.

För tågtrafiken har Region Skåne investerat i en depå för Öresundståg i Hässleholm, med kapacitet för både fordonsunderhåll och uppställning. Där underhålls alla Öresundståg. Region Skåne hyr ut depån till Öresundståg AB som i sin tur hyr ut den till de upphandlade trafik- och underhållsföretagen. I Helsingborg hyr Region Skåne en underhållsdepå som sedan hyrs ut till det trafikföretag som har uppdraget att köra och underhålla Pågatågen.



Framtid och utmaningar

Skånes och kollektivtrafikens utveckling påverkas både positivt och negativt av förändringar i vår omvärld och trender i samhället. Några exempel på utmaningar och möjligheter som väntas få särskilt stor betydelse för kollektivtrafiken beskrivs kortfattat nedan.

Bristande tillförlitlighet och robusthet

Om framkomligheten och tillförlitligheten för kollektivtrafiken inte kan hållas på en tillfredställande nivå, kommer dagens kollektivtrafikresenärer att välja andra transportslag. Hur frågor om sårbarhet, resiliens och eftersläpande underhåll av infrastrukturen hanteras, blir avgörande för kollektivtrafikens möjligheter att utvecklas.

Ökat kapacitetsbehov

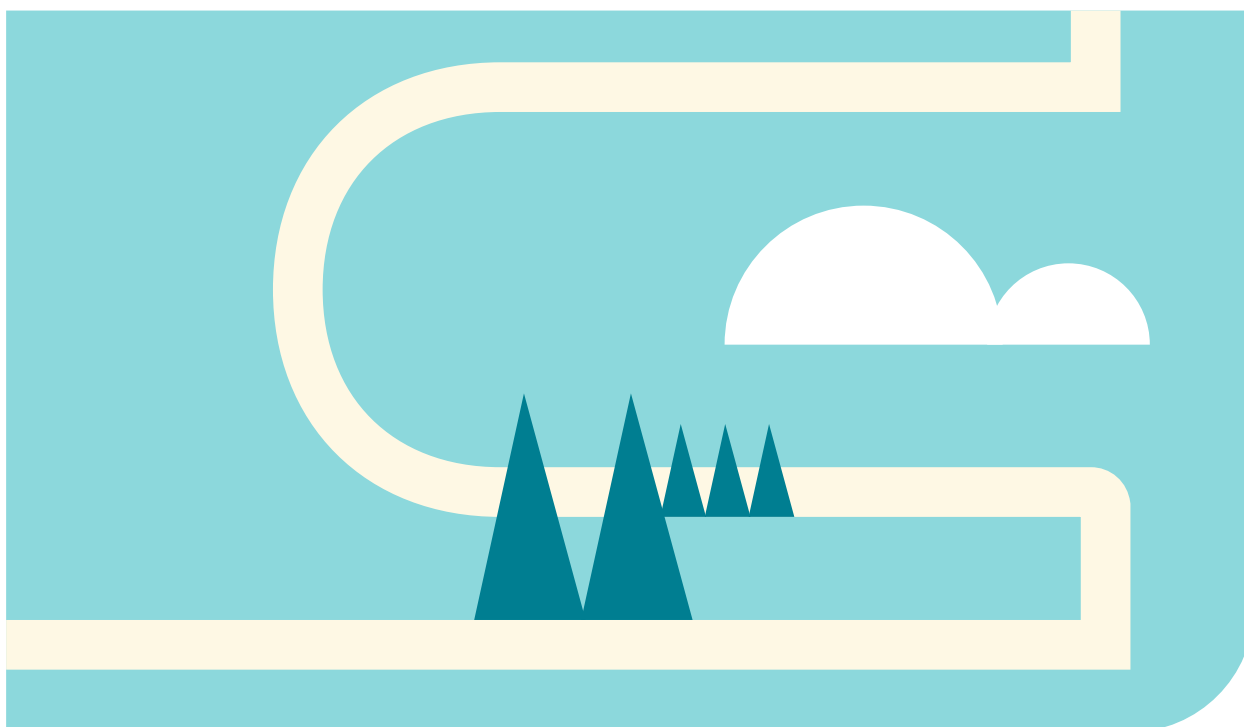
Befolkningsökning och urbanisering, i kombination med ökad välfärd, tillväxt och global handel, bidrar till högre tryck på transportsystemet. Urbaniseringen ökar kapacitetsbehovet i större städer, då den annars förvärrar trafikens framkomlighet. Större städer prioriterar därför i högre grad yteffektiva färdmedel som gång, cykel och kollektivtrafik framför privat bil i gaturummet.

Prioritering av offentliga resurser

Att kunna finansiera ett hållbart transportsystem, samtidigt som andra samhällsuppdrag och välfärdstjänster uppfylls, är avgörande för långsiktig utveckling av kollektivtrafik. Vilka transportslag som prioriteras nationellt och takten för kapacitetsåtgärder är avgörande frågor. Händelser i omvärlden, till exempel införandet av handelstullar och ökad satsning på totalförsvaret kommer att påverka nationella prioriteringar.

Demografiska förändringar

Den demografiska förändringen pekar på en långsammare befolkningsökning i Skåne. Det får direkt påverkan på resandeunderlaget. Skillnaderna mellan Skånes olika delar tycks öka med fortsatt högst befolkningsutveckling i sydväst. Åldersstrukturen väntas också förändras med fler äldre där den högsta andelen äldre finns på landsbygden. Segregationen ökar, sett till välstånd, utbildningsnivå och bostadsstandard, vilket påverkar livskvalitet och hälsa hos befolkningen. De demografiska förändringarna kan förstärka skillnaderna mellan Skånes olika delar. Kollektivtrafikens roll för en bibehållen balans i Skåne får därför ökad betydelse.



Otrygghet får ökad aktualitet

Under de senaste åren har trygghet blivit en stor fråga i samhällsdebatten. Medborgarnas upplevelse av otrygghet är starkt kopplad till faktorer utanför kollektivtrafiksystemet, som hur trygga platser i anslutning till kollektivtrafiken upplevs. Samverkan mellan flera aktörer krävs för att förbättra tryggheten och därmed mobiliteten.

Hållbarhet i fokus

Hållbarhetsfrågor får allt större betydelse i samhälle och kollektivtrafiken har en strategiskt viktig roll för ett mer hållbart samhälle. Klimatförändringar blir dessutom mer påtagliga. Transportsystemet måste utvecklas så att det blir resiliant mot klimatförändringar, samtidigt som dess negativa effekter på klimatet minimeras.

Digitalisering skapar nya möjligheter

Nya mobilitetslösningar kan göra kollektivtrafiken mer attraktiv och öka konkurrensen om resenärer. Automation och digitalisering, som självkörande fordon och digitala tjänster, har potential att minska kostnader och erbjuda kollektiva resmöjligheter även på landsbygden. Ny teknik ökar även förväntningar hos medborgarna avseende valmöjlighet för enkelhet och mer anpassade tjänster.



KAPITEL 3

Mål



Foto: Johannes Erlandsson, Mostphotos

Mål

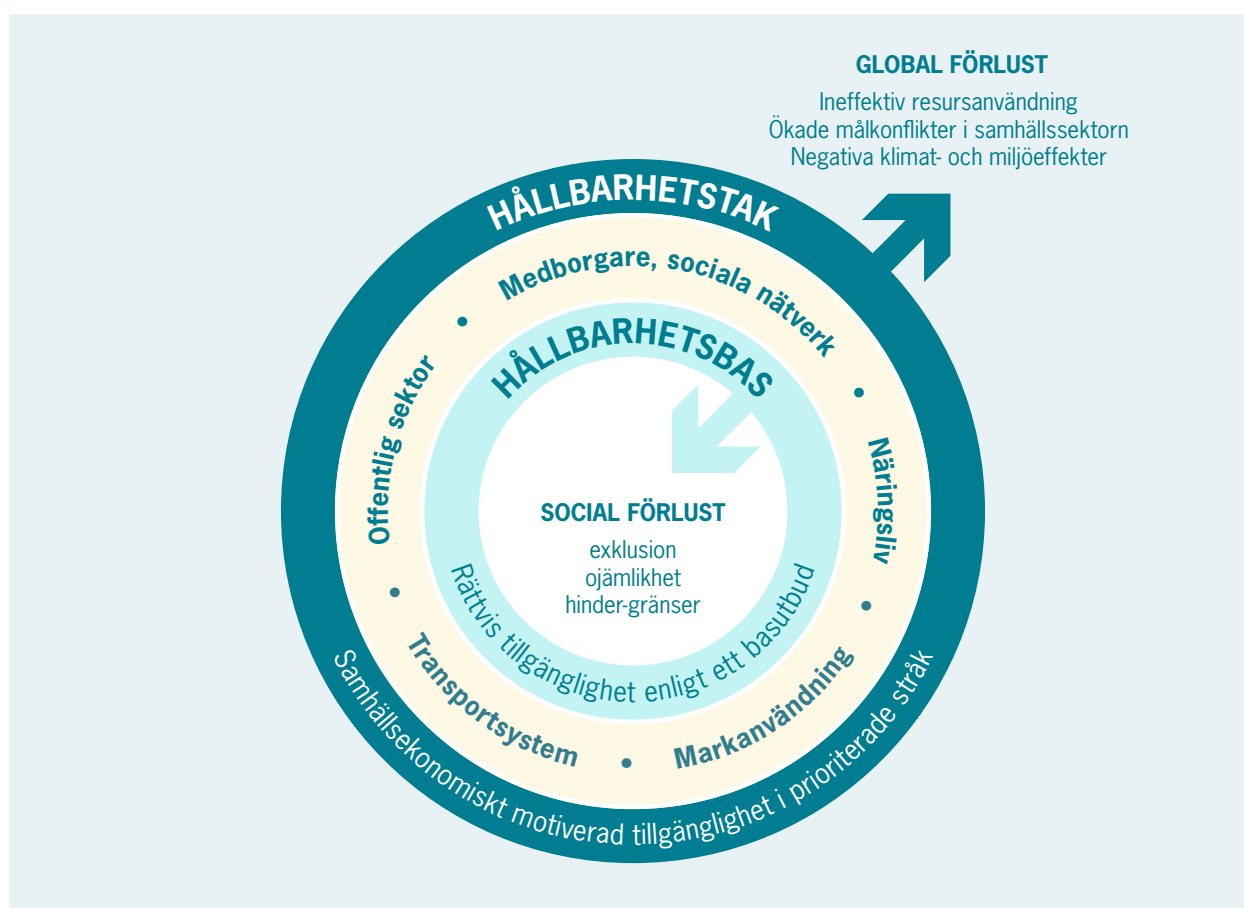
Målen i trafikförsörjningsprogrammet beskriver en övergripande inriktningsnivå för kollektivtrafiken 2035. Målen är formulerade för att bidra till den regionala utvecklingsstrategins målbild för Skåne och stötta de framtagna planeringsstrategierna i Regionplan för Skåne 2040. Dessa kan i sin tur kopplas till de globala hållbarhetsmålen. Målen tar sin utgångspunkt i de förutsättningar och framtida trender som har identifierats.

Hållbar tillgänglighet

Tillgänglighet handlar om den lätthet med vilken invånare kan nå platser, aktiviteter och möjligheter. Tillgängligheten är också en förutsättning för en samhällsutveckling där arbetsmarknad och näringsliv utvecklas, och där människor kan bo och leva i hela Skåne. Förbättrad tillgänglighet ökar både livskvalitet och ekonomisk tillväxt. Tillgänglighet genomsyrar såväl den regionala utvecklingsstrategin för Skåne som Regionplanens planeringsstrategier.

Av alla nyttor som kollektivtrafiken skapar är tillgänglighet den största. Mer och bättre

tillgänglighet kräver givetvis ökade resurser. Grundtanken i målstrukturen är därmed att, genom en fri tolkning av den så kallade "munkmodellen"⁶, sträva efter en tillgänglighet som är hållbar såväl socialt, ekologiskt som ekonomiskt. Avsikten är att erbjuda en tillgänglighet som skapar en social bas för medborgare och besökare i Skåne. Samtidigt som det finns ett övre tak kring vilken tillgänglighet som är rimlig att erbjuda ur ett resurseffektivitetsperspektiv. Det övergripande målet för kollektivtrafiken i Skåne sammanfattas därmed i en hållbar tillgänglighet enligt Figur 3.1.



Figur 3.1: Modell för hållbar tillgänglighet – inom resursmässiga gränser. Den illustrerar tillgänglighet ur de tre hållbarhetsperspektiven: ekologiska, ekonomiska och sociala.

6 Fritt efter Raworth (2012) och Willberg m.fl. (2023). Munkmodellen tar sin utgångspunkt i de globala målen i Agenda 2030, och att utveckling måste ske inom "planetära gränser".

Tematiska huvudmål

I arbetet med Regionplan för Skåne 2022–2040 har de globala målen för hållbar utveckling satts i relation till regionplanens planeringsstrategier och planeringsprinciper.

För att erbjuda en hållbar tillgänglighet som fångar den utvecklingsinriktning som beskrivs i regionplanens sex planeringsstrategier (RPS 1–6), bryts trafikförsörjningsprogrammets övergripande mål ned i tre olika tematiska huvudmål. Dessa ska visa riktningen för kollektivtrafikens utveckling i Skåne.

De tre tematiska huvudmålen är:

- **Närhet/nåbarhet:** kollektivtrafiken ska bidra till en god geografisk tillgänglighet.
- **Inkludering:** kollektivtrafiken ska erbjuda trygga och användarvänliga resmöjligheter.
- **Resurseffektivitet:** kollektivtrafiken ska bidra till en hållbar samhällsutveckling – miljömässigt och ekonomiskt.

Sammanfattningsvis illustrerar målstrukturen ambitionen att utveckla en god närhet/nåbarhet som bidrar till ett inkluderande samhälle på ett resurseffektivt sätt.



Figur 3.2: Övergripande målstruktur med koppling till regionala planeringsstrategier (RPS 1–6).

Måttatta mål



Figur 3.3: Övergripande målstruktur, tematiska mål samt måttatta mål.

Vart och ett av de tematiska målen innehåller tre mätbara och uppföljningsbara mål som tillsammans ska peka ut riktningen för respektive tematiskt huvudmål. I Bilaga 3 finns en fördjupad beskrivning som fångar den historiska utvecklingen och visar en rimlig prognos för utvecklingen av varje mål under programmets planperiod.

Mål 1 – Tillgänglighet till tillväxtmotorer

Minst 92 % av skåningarna ska erbjudas minst tio dagliga resmöjligheter till någon av regionens tillväxtmotorer⁷ med en restid på maximalt 60 minuter.

Målet syftar till att säkerställa en god geografisk tillgänglighet till tillväxtmotorer i Skåne. Tillväxtmotorerna har en viktig funktion för att förse regionens invånare med allt från arbets- och studietillfällen till handels-, rekreations- och kulturutbud. En god tillgänglighet till tillväxtmotorerna blir därför viktigt för hela

Skåne. Den *uppmätta, objektiva* tillgängligheten ger en god bild av hur väl Skåne binds samman med tillväxtmotorerna med grundläggande kollektivtrafikutbud och attraktiva restider.

Mål 2 – Tillgänglighet till regionala kärnor

Minst 92 % av skåningarna ska erbjudas minst tio dagliga resmöjligheter till någon av regionens regionala kärnor⁸ med en restid på maximalt 45 minuter.

Målet syftar till att säkerställa en god geografisk tillgänglighet till regionala kärnor i Skåne. De regionala kärnorna har en viktig funktion i Skånes flerkärniga Ortsstruktur och har inte minst stor betydelse för att stärka utvecklingen i respektive omland. Den *uppmätta, objektiva* tillgängligheten ger en god bild av hur väl Skånes regionala kärnor bidrar till regional balans och regionens flerkärnighet med ett grundläggande kollektivtrafikutbud och attraktiva restider.

⁷ Tillväxtmotorer i Skåne är: Malmö, Lund och Helsingborg. Hässleholm och Kristianstad utgör tillsammans en gemensam tillväxtmotor.

⁸ Regionala kärnor i Skåne är: Malmö, Lund, Helsingborg, Landskrona, Kristianstad, Hässleholm, Ystad, Trelleborg och Ängelholm.

Mål 3 – Tillgänglighet i mindre orter

Varje ort med minst 300 invånare ska ha minst en prioriterad hållplats som är tillgänglighetsanpassad.

Målet syftar till att säkerställa en utveckling mot en god geografisk och fysisk tillgänglighet till kollektivtrafiken även i mindre orter. Genom att i samverkan med kommunerna identifiera och prioritera minst en hållplats per ort, skapas förutsättningar för en gemensam kraftsamling kring de utpekade hållplatserna. Detta möjliggör att hållplatser även i mindre orter och med färre påstigande får en högre prioritet vilket ökar tillgängligheten. Dessa hållplatser prioriteras utifrån aspekter såsom viktiga målpunkter och resenärsgupper med särskilda behov.

Mål 4 – Tillgängliga hållplatser

Minst 90 % av hållplatser med fler än 15 påstigande per dag och hållplatsläge ska vara tillgänglighetsanpassade senast år 2035. Etappmål 80 % år 2030.

God fysisk tillgänglighet för resenärer med funktionsnedsättning samt äldre och barn bidrar till ökad rörelsefrihet och möjlighet att kunna leva självständigt. Hållplatserna ska ges en inkluderande utformning enligt riktlinjer, framtagna med särskilt fokus på dessa grupper. Målet är att det ska vara enkelt, säkert och tryggt att resa med kollektivtrafiken för alla resenärsgupper.

Mål 5 – God upplevd tillgänglighet

Minst 75 % av kollektivtrafikresenärerna i Skåne upplever att de kan använda kollektivtrafiken för de flesta resor de gör.

Målet syftar till att uppnå att medborgarna i Skåne upplever en god geografisk tillgänglighet i Skåne för de resor som behöver göras. När den upplevda tillgängligheten mäts och följs upp, speglas inte bara den objektiva tillgängligheten, utan även hur den faktiskt upplevs av de som reser. Upplevd tillgänglighet varierar med individuella faktorer, och det mått som erhålls speglar sammanvägt medborgarnas subjektiva tillgänglighetsbedömning.

Mål 6 – God upplevd trygghet

Minst 75 % av kollektivtrafikresenärerna i Skåne känner sig trygga när de reser med kollektivtrafiken i Skåne.

För att fler ska välja kollektivtrafiken är det viktigt att resenären upplever att det är tryggt och säkert. Tryggheten påverkar människors möjligheter att resa när de behöver och önskar. Målet syftar därmed att säkerställa att kollektivtrafiken upplevs som trygg att resa med och utgör därmed ett bidrag till att kunna erbjuda en mer inkluderande kollektivtrafik. Måttet speglar upplevelsen av trygghet ombord och vid hållplats hos de som reser. Eftersom upplevelsen av trygghet i samband med kollektivtrafikresan särskilt innefattar vägen till och från hållplatsen, krävs god samverkan med berörda aktörer, i första hand kommuner och Trafikverket. Värdering av upplevd trygghet varierar mellan individer, men påverkas i allmänhet av platsernas miljö, belysning, människor i rörelse och tid på dygnet.



Mål 7 – Fossilfri energi och energieffektivitet

Resor med Skånetrafiken innebär användning av 100 % fossilfri energi med en genomsnittlig energieffektivitet på högst 0,15 kWh/personkm.

På nationell nivå har Sverige fastställt klimatmål för att minska utsläppen och bli ett fossilfritt land till år 2045. Region Skåne spelar en viktig roll i att uppnå dessa mål genom att elektrifiera bussflottan, använda såväl fossilfri som förnybar energi och främja kollektivtrafik som ett alternativ till bilresor. Sett utifrån ett livscykelperspektiv genereras klimatutsläpp både vid tillverkning av fordon och vid tillverkning av bränsle/energi. Ett viktigt delmål för en klimatneutral kollektivtrafik är att alla fordon ska använda fossilfri energi. Ytterligare krav kan ställas på drivmedlen i syfte att uppnå för trafiken relevanta miljömärkningar.

Energieffektivitet mäts som energianvändning per personkilometer (kWh/pkm). En effektiv användning av bränsle/energi är en mycket viktig parameter för att minimera trafikens klimatpåverkan. Energieffektivitetsmål tar inte bara fasta på fordonens energianvändning utan också på antalet som reser i kollektivtrafiken. Ju bättre beläggning i fordonen, desto högre energieffektivitet. Resurseffektiva lösningar och arbetsmetoder avseende energi prioriteras vid anskaffning, planering, drift och förvaltning.

Mål 8 – Kollektivtrafikens marknadsandel

Kollektivtrafikens andel av motoriserade resor ska vara minst 43 % år 2035. Etappmål 40 % år 2030.

Målet syftar till att öka andelen resande med kollektivtrafik i förhållande till allt motoriserat resande. En ökad andel kollektivtrafikresor bidrar till en hållbar samhällsutveckling. Bidraget är inte bara ett resultat av minskade utsläpp utan också genom minskat ytanspråk, minskad trängsel och förbättrad folkhälsa. Måluppfyllelsen förutsätter att kollektivtrafikens ökade andel inte sker på bekostnad av en minskad andel gång- och cykelresor. Målet anger riktningen för att nå Region Skånes mål om 50 procent år 2050, med bibehållande av dagens mål om 40 procent år 2030.

Det uppsatta målet är ett genomsnitt för hela Skåne, och eftersom förutsättningarna att nå målet varierar i olika delar av Skåne, förväntas de större städerna bidra i betydligt högre grad än landsbygden och mindre orter. Målsättningen gäller därmed inte för varje linje eller trafikslag.

Mål 9 – Kostnadstäckningsgrad

Kvoten mellan Skånetrafikens totala biljettintäkter och totala kostnader ska inte minska över tid.

Målet syftar till att ge ett mått på hur väl de offentliga resurserna, som samlat läggs på kollektivtrafiken, skapar nytta för samhället. Det är en indikator på tillfredsställande samhällsekonomisk effektivitet om nivån i genomsnitt minst ligger i spannet 50–60 procent.

Målet, på samma sätt som marknadsandelsmålet, är inte att betrakta som en målsättning för varje linje eller trafikslag, utan ska vara ett genomsnitt för det samlade utbud som erbjuds i Skåne. På landsbygden, där linjernas särskilda syften eller krav på uppfyllande av ett basutbud styr, kan en betydligt lägre kostnadstäckningsgrad förekomma. För en förklaring av begreppet basutbud, se Kapitel 5 Genomförande.

Indikatorer

För varje måltema har ett antal indikatorer identifierats. De syftar till att ge en kompletterande bild. Den årliga uppföljningen av trafikförsörjningsprogrammet ska således innehålla en uppföljning av

nedanstående förslag på indikatorer, som syftar till att ge en bredare bild av måluppfyllelsen för varje tematiskt huvudmål.

Tabell 3.1: Indikatorer, måltema närhet/nåbarhet

Tema: Närhet, nåbarhet	Mått	Nedbrytning på kategori/grupp
Tillgänglighet till kommuncentrum	Andel av befolkning som kan ta sig till närmsta kommuncentrum inom 30 min (Egen statistik)	Per år
Regionalanalys – tillgänglighet	Genomsnittlig tillgänglighet med kollektivtrafik (Pipos, Tillväxtverket)	Kommun, per år
Kollektivtrafik till fritidsaktiviteter	Möjligheten att använda kollektivtrafiken till fritidsaktiviteter (SCB)	Geografi, t ex kommun
Turtäthet i regionala kollektivtrafiknoder⁹	Antal avgångar per tidsenhet i regionala kollektivtrafiknoder (Egen statistik)	Nod
Kollektivtrafikhållplatsnära bostäder	Andel nya bostäder i Skåne med närhet till kollektivtrafik (SCB)	Exempelvis 500 / 1 000 / 2 000 m från hållplats

⁹ Prioriterade kollektivtrafiknoder redovisas i avsnittet Regionala kollektivtrafiknoder.

Tabell 3.2: Indikationer, måltema inkludering

Tema: Inkludering	Mått	Nedbrytning på kategori/grupp
Enkelhet	Andel resenärer som uppger att det är enkelt att resa med Skånetrafiken (KollBar)	Kön, ålder, ev geografi
Trygghet	Andel resenärer som uppger att det är tryggt att resa med Skånetrafiken (KollBar)	Kön, ålder
Socioekonomiskt index	Tillgång till kollektivtrafik i förhållande till socioekonomiskt index (Egen mätning)	

Tabell 3.3: Indikationer, måltema resurseffektivitet

Tema: Resurseffektivitet	Mått	Nedbrytning på kategori/grupp
Antal resor	Årliga kollektivtrafikresor med Skånetrafiken (Egen statistik)	Trafikslag
Andel hållbara resor	Andel resor med gång, cykel och kollektivtrafik (KollBar)	Kön, ålder, geografi
Kostnad	Bruttokostnad per personkilometer (Egen statistik)	Trafikslag
Utsläpp, miljö	Gram CO ₂ per personkilometer (Egen statistik)	Trafikslag



Målkonflikter

Med flera breda och övergripande mål finns det alltid risk för målkonflikter. Precis på samma sätt som att målen är komplexa och kräver insatser av många olika aktörer, är dess effekter komplexa och kan vara svåra att överblicka. Prioriteringar kommer att krävas och enskilda mål kommer periodvis, beroende av prioriteringar i budget och verksamhetsplan, få utökat fokus. Till exempel när pilotprojekt genomförs eller extra stora satsningar krävs av kapacitetsskäl.

De utpekade indikatorerna är därför ett sätt att bredda förståelsen för måltalens utveckling. Det krävs dock

även fortsatta fördjupningsarbeten, nedbrutet på såväl geografi, demografi som grupp i samhället. Den årliga uppföljningen av trafikförsörjningsprogrammet får därför särskild betydelse när olika mål och indikatorer vägs ihop och ses som en helhet.

Region Skånes ställningstaganden och planer för genomförande, som presenteras i följande kapitel, syftar till att vägleda hur vissa av målkonflikterna balanseras.



KAPITEL 4

Ställningstaganden



Ställningstaganden

Med utgångspunkt från målstrukturen pekar Region Skåne ut vägen genom ställningstaganden för kollektivtrafikens utveckling. Inriktningen anger nio övergripande ställningstaganden som visar hur Region Skåne i samverkan med andra aktörer behöver agera för att tillsammans hitta en gemensam väg mot målen.



Figur 4.1: Ställningstaganden för kollektivtrafikens utveckling, i förhållande till de tematiska målområdena.

Sammanhängande stråk

”Region Skåne ska verka för ett sammanhängande trafiksystem som tydligt knyter ihop olika trafikslag och där kapacitetsstarka kollektivtrafikstråk bildar stommen i systemet.”

Ett sammanhängande system innebär att knyta ihop kollektivtrafiken med allt från fjärrtrafik till regional och lokal trafik. Kollektivtrafikstråken i Skåne syftar till att på olika nivåer binda samman orter i Skåne och att möjliggöra en grundläggande tillgänglighet till såväl arbetsplatser, utbildning, kultur- och fritidsaktiviteter. Tillgängligheten till Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor med stort utbud och stor dragningskraft har en särskild vikt.

Sammanhängande kollektivtrafikstråk med tydliga syften skapar stommen i trafiksystemet. Arbets- och studiependling står för en betydande andel av allt kollektivtrafikresande och utgör därmed ett viktigt resandeunderlag för ett stråk. Dess betydelse och potential för hållbart resande även på fritiden behöver kartläggas tydligare. Stråk med särskild betydelse för fritids- och rekreationsresor behöver identifieras så att utbud i högre grad anpassas efter säsong och tid under veckan eller på dygnet. Stråken kan också kompletteras med nya mobilitetslösningar och utvecklad struktur för vandringsleder som bättre angör hållplatserna.

Strukturbildande kollektivtrafik

”Region Skåne ska verka för att kollektivtrafiken får en strukturbildande roll vid tätortsutveckling så att utbyggnad i första hand sker i lägen där tillgängligheten till kollektivtrafiken är god.”

Kollektivtrafiken är en del i det hållbara samhällsbyggandet. Den behöver ses i ett större sammanhang, där samplanering av kollektivtrafik och bebyggelseutveckling verkar för största samhällsnytta. Kollektivtrafikens yteffektivitet ger också möjligheter att utveckla städer med attraktiv stadsmiljö samtidigt som tillgängligheten bibehålls.

Det finns ett klart och tydligt samband mellan bebyggelsetäthet och vilken typ av färdmedel som väljs. Att kollektivtrafikförsörja en utspridd bebyggelse är inte lika resurseffektivt. En utspridd bebyggelse gör det svårt att skapa effektiva och gynnsamma körvägar för kollektivtrafiken, samtidigt som det ska vara rimliga gångavstånd för resenärerna. Vad som är ett rimligt gångavstånd

måste alltid sättas i ett sammanhang; det beror på typ av trafikslag och hur lång tid den totala resan tar.

En god tillgänglighet ställer krav på markanvändningen. Därför behöver huvuddelen av all bebyggelseutveckling ske i områden där förutsättningarna för människor att gå och cykla är goda, och där en attraktiv och kapacitetsstark kollektivtrafik utgör ryggraden genom strukturbildande stråk. Bäst förutsättningar för att skapa en attraktiv och resurseffektiv trafik är i stråk mellan två större målpunkter och där ett pärlband av orter eller stadsdelar kan skapa ett bra resandeunderlag i båda riktningarna.

Förtätning utmed befintliga stråk är således ett resurseffektivt sätt att stärka den kollektivtrafik som redan finns. Genom att lyfta in kollektivtrafiken tidigt i samhällsplaneringen ökar förutsättningar och möjligheter för att skapa en attraktiv kollektivtrafik.

Noder för kombinerad mobilitet

”Region Skåne ska verka för att stärka möjligheterna till kombinerad mobilitet genom att identifiera och, i samverkan med berörda aktörer, utveckla strategiska och attraktiva noder.”

Genom att underlätta kombinationsresor mellan kollektivtrafik och andra färd sätt kan kollektivtrafikens upptagningsområde utvidgas betydligt. Därigenom kan kombinationen bidra till en ökad tillgänglighet och marknadsandel i Skåne. Det förutsätter platser som möjliggör smidiga byten mellan olika trafikslag.

Cykeln är samhällets mest transporteffektiva färdmedel. Region Skåne ska tillsammans med regionens utvecklingsaktörer agera för att fler ska välja cykeln. För längre resor kan kombinationsresor cykel/kollektivtrafik vara ett attraktivt alternativ. Tillgängligheten förbättras ytterligare i takt med

utvecklingen av elcykelanvändning. När fler väljer cykel kan kollektivtrafiken avlastas. Resurserna kan därmed användas mer effektivt. Fler resor med cykel eller andra aktiva mobilitetsformer är också positivt för folkhälsan.

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

En ny roll för bilen förutsätter att insatser som förbättrar möjligheterna för kombinationsresor, till exempel via investeringar i attraktiva pendlar-parkeringar i anslutning till kollektivtrafiken. Detta gäller inte minst på landsbygden, där underlaget inte är tillräckligt stort för att bedriva attraktiv kollektivtrafik och där avstånden är för långa för att cykla.

Regionala kollektivtrafiknoder är platser som ur ett regionalt perspektiv är särskilt viktiga för ett sammanhängande trafiksystem. Ett aktivt arbete med att utveckla noderna i samverkan med berörda

aktörer är en viktig pusselbit för att stärka den kombinerade mobiliteten i Skåne. Här behöver Region Skåne ta en aktiv roll.

Inkluderande utformning

”Region Skåne ska verka för att erbjuda en trygg, enkel och inkluderande kollektivtrafik som är tillgänglig och användbar för alla resenärer.”

För att skapa en inkluderande kollektivtrafik som är tillgänglig och användbar för alla, krävs en utveckling av kollektivtrafiken som tar hänsyn till olika behov och förutsättningar. Här är det avgörande att utgå från ett resenärsperspektiv. Kollektivtrafiken kan vara ett viktigt bidrag till att skapa jämlika förutsättningar för tillgänglighet. Vissa grupper och områden är mer beroende av kollektivtrafiken för sitt vardagsresande än andra. I många fall handlar det om att individer inte har körkort eller tillgång till egen bil.

Vilken rörlighet en individ har, påverkar i sin tur möjligheten till utveckling och välfärd. Vid fördelning av kollektivtrafikresurser behöver därför hänsyn tas till kollektivtrafikens roll för att motverka diskriminering, utanförskap och isolering. Inkluderande utformning betyder att den kollektivtrafik som erbjuds i enlighet med detta trafikförsörjningsprogram ska vara till för alla resenärer. Läs mer om detta i Bilaga 6 Likarätt och barnperspektivet.

Arbetet med inkluderande utformning av kollektivtrafiken behöver fortsätta. Skånetrafiken har arbetat aktivt med att utveckla en tillgänglig fordonsflotta.

Arbetet med att göra den allmänna kollektivtrafiken tillgänglig för personer med särskilda behov inriktas i första hand på resenärer med nedsatt rörelseförmåga, nedsatt syn och nedsatt hörsel. För dem som inte klarar av att resa med buss, tåg eller spårvagn finns det möjlighet att ansöka om legitimering för särskild kollektivtrafik för att tillgodose ett varaktigt resbehov.

För att öka andelen fysiskt tillgängliga hållplatser, krävs insatser av såväl Region Skåne som kommunerna och Trafikverket. Region Skåne har i detta arbete en samordnande roll. Det krävs fortsatta insatser inom infrastruktur för att personer med funktionsnedsättning ska kunna nyttja kollektivtrafiken i högre utsträckning. Vid prioritering av inkluderande utformning av hållplatser, är antal resenärer som gynnas en viktig beslutsgrund. Här behöver resandet under olika delar av året vägas in för att också kunna prioritera hållplatser som är viktiga för resor under helger och sommartid. Det bör dock finnas åtminstone en tillgänglighetsanpassad hållplats i alla orter som omfattas av basutbudet. Andra faktorer att väga in är närhet till viktiga målpunkter såsom skolor, äldreboenden och vård. En helhetsbedömning av platsens trafiksäkerhet och dess anslutande gång- och cykelvägar behöver också göras.



Hela resan-perspektivet

”Region Skåne ska verka för att hela resan-perspektivet genomsyras av ett användarcentrerat planering för ett hållbart och sömlöst resande.”

För att säkerställa att utvecklingen av kollektivtrafiken genomsyras av ett inkluderingsperspektiv, är kunskapen om olika resenärers förutsättningar och behov grundläggande. Ett sätt att öka kunskapen är att utgå från hela resan och alla länkar i reskedjan, det vill säga allt som resenären gör och upplever före, under och efter en resa. De fyra viktigaste strategierna för att applicera ett hela resan-perspektiv handlar om att skapa förutsägbarhet i systemet, underlätta för orienterbarhet, erbjuda

möjlighet till väl användbar tid och ta ansvar för helheten i reskedjan.

Genom att metodiskt ta hänsyn till alla delar av en resa i såväl utveckling som förvaltning av kollektivtrafiken, ökar sannolikheten för en effektiv samordning och god resekvalitet. Det handlar om samordning mellan olika färdmedel och mellan de parter som samverkar för att skapa en användarvänlig och trygg upplevelse av kollektivtrafiken. Att utgå från perspektivet hela resan är att gemensamt sträva mot att öka den hållbara tillgängligheten för medborgare och besökare i Skåne.

Trygghetsskapande åtgärder

”Region Skåne ska verka för att resor med kollektivtrafiken ska upplevas som trygga och säkra, särskilt för barn, unga och äldre.”

En trygg kollektivtrafik innebär bland annat att kunna erbjuda kollektivtrafik anpassad till resenärernas behov, att den upplevs som enkel att förstå samt att resenären kan lita på att komma fram i tid. Trygghet handlar även om bemötande, fordonsutformning, hela och rena fordon och hållplatser, belysning samt kameraövervakning. Region Skåne kan påverka upplevelsen av trygghet inom alla dessa områden, men för att få större effekt krävs samarbete med andra. Det finns även möjlighet att påverka genom exempelvis ge bra information, ha personliga möten och åtgärda skadegörelse.

Barn är en grupp som behöver särskilt skydd, stöd och omtanke. Barn är beroende av vårdnadshavare

och andra vuxna, och på många sätt även beroende av kollektivtrafiken för att kunna delta i samhället. Kollektivtrafiken ger möjligheten för denna resenärsgrupp att upptäcka sin omgivning, att utvecklas och att ta ansvar. En resa ska vara trygg och enkel så att barn oavsett ålder kan genomföra en resa själv eller tillsammans med en vuxen (se vidare i Bilaga 6).

För att kunna planera vardag och verksamhet är medborgare/resenärer, kommuner och näringsliv beroende av att det finns stråk med ett tydligt åtagande om långsiktigt utbud. Förutsägbarhet skapar tillit och trygghet. Samtidigt måste kollektivtrafiken utformas i takt med att förutsättningar förändras. Denna balansgång kräver framförhållning och dialog mellan aktörer, vilket i sin tur ställer krav på stor kunskap om dagens och framtidens resandemönster. Här finns en tydlig koppling till hela resan-perspektivet.

Hög och robust framkomlighet

”Region Skåne ska samverka med Trafikverket och kommunerna för att förbättra framkomligheten och robustheten för kollektivtrafiken i och mellan städerna för kortare restider.”

Belastningen på järnvägsnätet och trängseln i delar av det skånska vägnätet fortsätter att öka. För att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen krävs riktade insatser som prioriterar både robusthet och framkomlighet för kollektivtrafiken. Det krävs ett kraftfullt agerande och en samsyn i Skåne för att förmå staten att genomföra nödvändigt förebyggande underhåll av järnväg och väg i syfte att skapa en robust och tillförlitlig kollektivtrafik.

I vägnätet krävs insatser för att öka busstrafikens framkomlighet. Detta är framförallt aktuellt i de större städerna samt längs de regionalt prioriterade stråken (se avsnittet Sammanhängande stråk). Insatser som signalprioritering och prioriterade busskörfält på platser där trängselpåverkan är som störst, är avgörande faktorer för minskad restid och ökad komfort för resenärerna.

En hög grad av framkomlighet och effektiv kollektivtrafik med gena färdvägar ger även förutsättningar för en god trafikekonomi, vilket är viktigt för att kunna tillhandahålla en pålitlig kollektivtrafik. Ett gemensamt arbete mellan Region Skåne, Trafikverket och kommunerna krävs, där infrastrukturåtgärder som gynnar kollektivtrafikens framkomlighet prioriteras.

Innovationer för resurseffektiv utveckling

”Region Skåne ska ta en aktiv roll i forsknings- och innovationsprojekt för att säkerställa att dessa skapar samhällsnyttor som på ett resurseffektivt sätt kommer medborgare, offentlig sektor och näringsliv till godo.”

För att säkerställa att övergripande mål nås, behöver Region Skåne ta en aktiv roll i forsknings- och innovationsprojekt. Region Skånes olika roller i detta sammanhang beror på typ av projekt och initiativ. Det kan vara genom att initiera egna projekt, medverka aktivt eller bara följa projekt som leds av annan part, både inom forskning och innovation (FoI). FoI-projekt kan syfta till förbättring av dagens kollektivtrafiksystém, fördjupning kring relevanta frågeställningar, samt förnyelse av systemet ”kollektiv mobilitet”. Exempel på aktuella FoI-plattformar och -aktörer är Innovation Skåne, K2 Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik samt ShiftSweden som bedrivs inom ramen för det strategiska innovationsprogrammet Impact Innovation (Energimyndigheten, Formas och Vinnova).

Fokus bör läggas på hur aktuell forskning och innovation kan tillämpas, avseende Region Skånes och Skånetrafikens behov och förutsättningar. På så sätt skapas förutsättningar för nya, effektiva lösningar. Genom ett strukturerat innovationsarbete där olika delar av verksamheten samarbetar med kommuner, näringsliv, akademi och andra regioner, skapas förutsättningar för en resurseffektiv utveckling.

Ett antal nya mobilitetstrender och centrala frågor utgör fokus för både forskning och innovation:

- **System**
 - Kombinerad mobilitet, noder, mobilitetshubbar
 - Dynamisk kollektivtrafik: efterfrågestyrda lösningar¹⁰
- **Teknik**
 - Utvecklingen av batterifordon (EV)
 - Autonoma fordon (AV): förarlösa system
- **Styrmedel**
 - Pris- och taxefrågor
 - Avtalsmodeller

¹⁰ Dynamisk kollektivtrafik väljs här som ett begrepp för det som ibland kallas On-Demand, DRT eller efterfrågestyrd trafik. Avsikten är att skilja på trafik som är tidtabellsstyrd och trafik som aktivt beställs i förväg. Den får då en dynamisk, flexibel karaktär, jämfört med den mera statiska linjelagda trafiken.

Långsiktigt hållbar kollektivtrafik

”Region Skåne ska verka för fortsatt hållbarhetsarbete med fokus på åtgärder utifrån de övergripande perspektiven klimat, hälsa, socialt ansvarstagande och ekonomi.”

En långsiktigt hållbar kollektivtrafik innebär ett brett perspektiv med fokus på såväl klimat, hälsa, socialt ansvarstagande som ekonomi. I Skånetrafikens aktuella hållbarhetsprogram konkretiseras arbetet i tre övergripande fokusområden.

- Klimatperspektiv: resurseffektivitet, låg klimatpåverkan och en cirkulär ekonomi
- Hälsoperspektiv: frisk och hälsosam miljö
- Socialt perspektiv: socialt ansvarstagande i leverantörskedjan och i lokalsamhället

Därutöver måste den långsiktiga hållbarheten inrymma det ekonomiska perspektivet, vilket är beskrivet i inledningen av Kapitel 3 Mål.

Sedan 2018 är den allmänna kollektivtrafiken i Skåne fossilbränslefri. En fortsatt elektrifiering är viktig för att bidra till minskande utsläpp av koldioxid. En utsläpps- och bullerfri kollektivtrafik öppnar för nya möjligheter att skapa hållbara stadsmiljöer att arbeta och leva i, och en integrering av trafiken i det offentliga rummet.

Kollektivtrafiken ska fortsatt vara fossilfri och utsläppen av koldioxid per personkilometer ska minska med en målsättning om att uppnå klimatneutralitet. Kollektivtrafiken behöver vara resurseffektiv och resiliert för att fungera över tid i ett förändrat klimat och säkerhetsläge. Transportsystemet måste till exempel utvecklas så att det blir resiliert mot klimatförändringar. Valen av energialternativ ska även säkerställa en fungerande kollektivtrafik i ett läge där samhället utsätts för påfrestningar.

Elektrifieringen innebär nya utmaningar på hållbarhetsområdet. Etablerade leveranskedjor ersätts av nya, där det finns stora risker för exploatering av mänskliga rättigheter och skapandet av lokala miljöproblem. Region Skåne behöver som beställare fortsatt verka för hållbara leverantörsled.

För den allmänna kollektivtrafiken väntas biogasanvändningen minska drastiskt till förmån för elektrifieringen. För serviceresor med specialfordon, som idag behöver köras med diesel, finns en utmaning i att finna fordon med tillräcklig räckvidd för eldrift. Fossildiesel behöver ersättas med förnybara och fossilfria energibärare. Eldrift förutspås vara dominerande även inom serviceresor i framtiden.

A man with long dark hair, smiling, is the central figure. He is wearing a dark blue blazer over a light blue and white striped button-down shirt, and blue jeans. He is holding a black smartphone in his right hand. To his left, a man in a bright blue jacket and a green baseball cap is partially visible. To his right, a woman with red hair is wearing a beige trench coat and carrying a bright pink crossbody bag. The background shows trees with autumn foliage and a modern building with large glass windows.

KAPITEL 5

Genomförande



Genomförande

Region Skåne har höga ambitioner för kollektivtrafiken, och det kommer krävas många olika satsningar under lång tid för att målen ska uppnås. Dialog och samverkan med berörda aktörer är en grundläggande förutsättning för att nå målen. För att styra kollektivtrafikens utveckling i önskad riktning innehåller detta kapitel en övergripande bild av de planeringsprinciper och satsningar som är avgörande för att målen ska uppnås.

Ett genomförande mot målen

För att omsätta Region Skånes nio *ställningstaganden* i praktiken, det vill säga förslag till genomföranden, pekas följande områden ut.

Sammanhängande stråk

En god geografisk tillgänglighet förutsätter *sammanhängande stråk* som binder samman Skånes tätorter med tillväxtmotorer och regionala kärnor. Regionala stråk prioriteras för att ge förutsättningar för långsiktig *strukturebildande kollektivtrafik*.

Basutbud

Basutbudet pekar ut ett grundläggande utbud av tillgänglighet i Skåne i syfte att skapa en inkluderande kollektivtrafik som inte ger en social förlust för samhället, det vill säga en *inkluderande systemutformning*.

Resurseffektiv planering

Ambitiösa mål kommer kräva en fortsatt utveckling av trafiken genom en balanserad och resurseffektiv planering. Detta bidrar till en god spiral där fortsatt resandeutveckling möjliggör vidare utveckling av kollektivtrafiken. *Hög och robust framkomlighet* spelar en viktig roll för resurseffektiv kollektivtrafik.

Här spelar även *innovationer för resurseffektiv utveckling* en viktig roll för att hitta nya individanpassade lösningar som ökar tillgängligheten

på ett resurseffektivt sätt. En resurseffektiv planering kräver också en helhetssyn vad gäller kollektivtrafikens bränsle och beläggning i fordonen, i syfte att få en *långsiktigt hållbar kollektivtrafik*.

Attraktiva och kapacitetsstarka koncept

Prioriterade stråk pekas ut där satsningar på attraktiva och kapacitetsstarka koncept genomförs för en *hög framkomlighet* och en *långsiktigt hållbar kollektivtrafik*, med syfte att öka andelen hållbara resor.

Regionala kollektivtrafiknoder

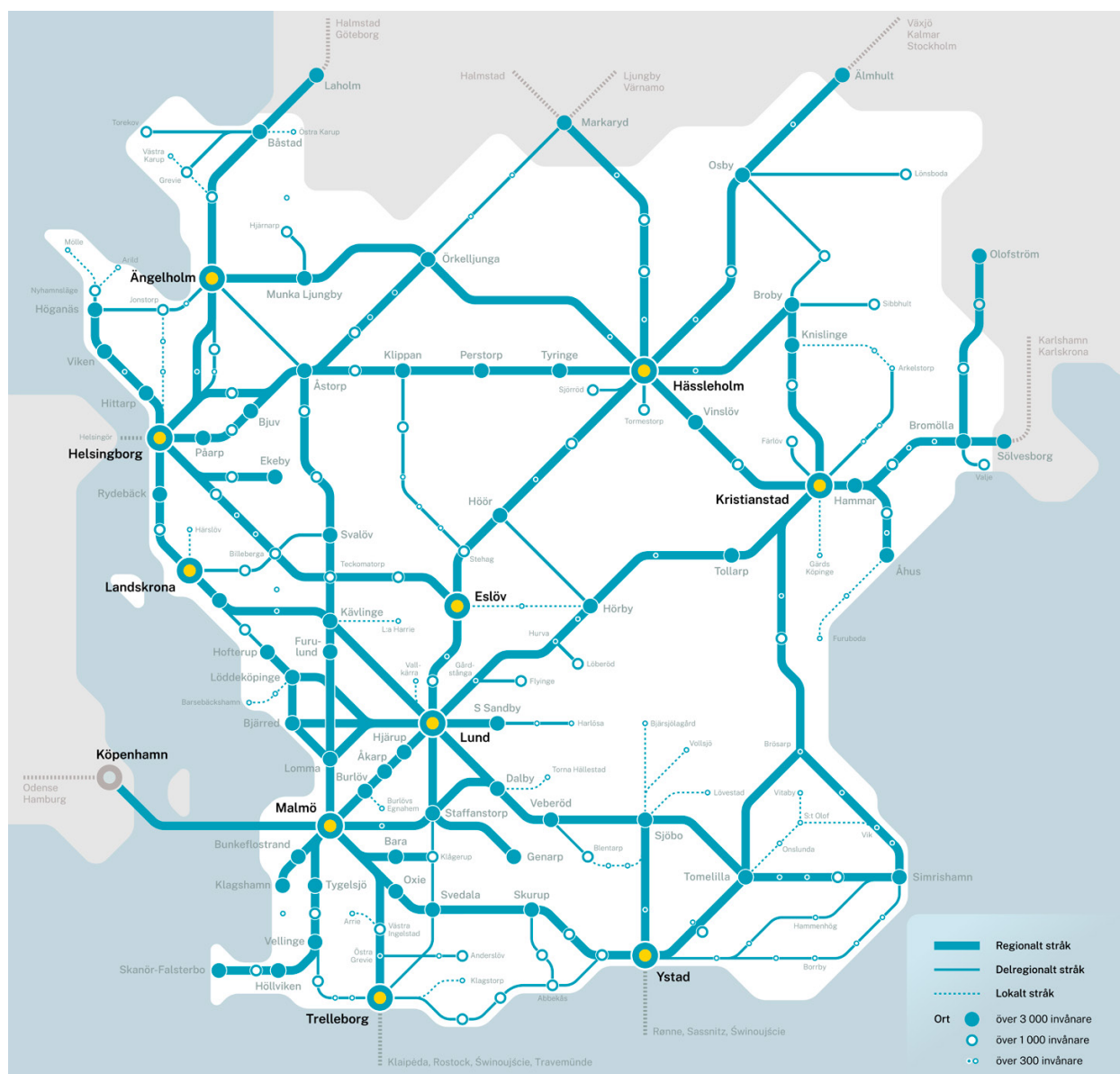
En utveckling av den hållbara tillgängligheten kommer kräva en högre grad av systemtänk, med ett samspel mellan olika trafikslag. Det förutsätter en satsning på god kollektivtrafik till de utpekade kollektivtrafiknoderna, samt att noderna utvecklas för attraktiva byten. Detta innebär dels åtgärder i den fysiska miljön, dels att bytesmönster identifieras och i så hög grad som möjligt beaktas i planeringen av trafiken.

Utvecklingen av *noder för kombinerad mobilitet* med extra fokus på en *inkluderande utformning*, med ett *hela resan-perspektiv* samt med åtgärder anpassade för olika resenärsgруппers behov via *trygghetsskapande åtgärder*, leder fram till hållbar tillgänglighet i Skåne.

Sammanhängande stråk

För att uppnå ett sammanhängande kollektivtrafiksystem i Skåne, pekas prioriterade stråk ut. De syftar alla till att på olika nivåer binda samman Skåne (se Figur 5.1). Kollektivtrafikstråkens olika syften ligger till grund för prioriteringar och satsningar. Kriterier för klassificering av stråken är förutom Ortsstorlek även de resandeströmmar som finns idag i stråken i form av till exempel arbets- och skolpendling. Andra viktiga värden såsom målpunkter för service, kultur och natur- och rekreation vägs också in när stråken ges sin sammanvägda klassificering.

Vanligtvis säkras det grundläggande kollektivtrafikutbudet i ett stråk av en viss tåg- eller busslinje som utgör en stomme. Ibland finns även kompletterande linjer längs längre eller kortare delar av stråket. Dessa utformas för att inte konkurrera med stommen i stråket. I stråk med tågtrafik utgör tågtrafiken alltid stommen och klassificeras som regional. I stråk med mycket högt resandeunderlag kan tågparallella busslinjer ändå fylla en funktion genom att förbinda särskilt viktiga målpunkter mer direkt än vad som görs av tåget. I stråk med lågt resandeunderlag bör dock tågparallell busstrafik undvikas.



Figur 5.1: Karta över prioriterade stråk i Skåne och deras klassificering. Kartan redovisar stråk och inte exakt linjesträckning. Flera tåg- och busslinjer kan ingå i ett och samma stråk.

De regionala stråken bildar tillsammans med stadstrafiken i de större städerna en kapacitetsstark stomme i systemet. För ökad tillgänglighet behöver denna stomme kompletteras med matande trafik. En öppenhet behöver finnas för att hitta nya och mer flexibla lösningar som kan komplettera stommen. Detta är aktuellt inte minst med tanke på bibehållande och utveckling av landsbygdens tillgänglighet. I vissa fall kan det också bli aktuellt för stadstrafiken i mindre städer.

Regionala stråk syftar till att binda samman alla Skånes kommuner med tillväxtmotorerna genom

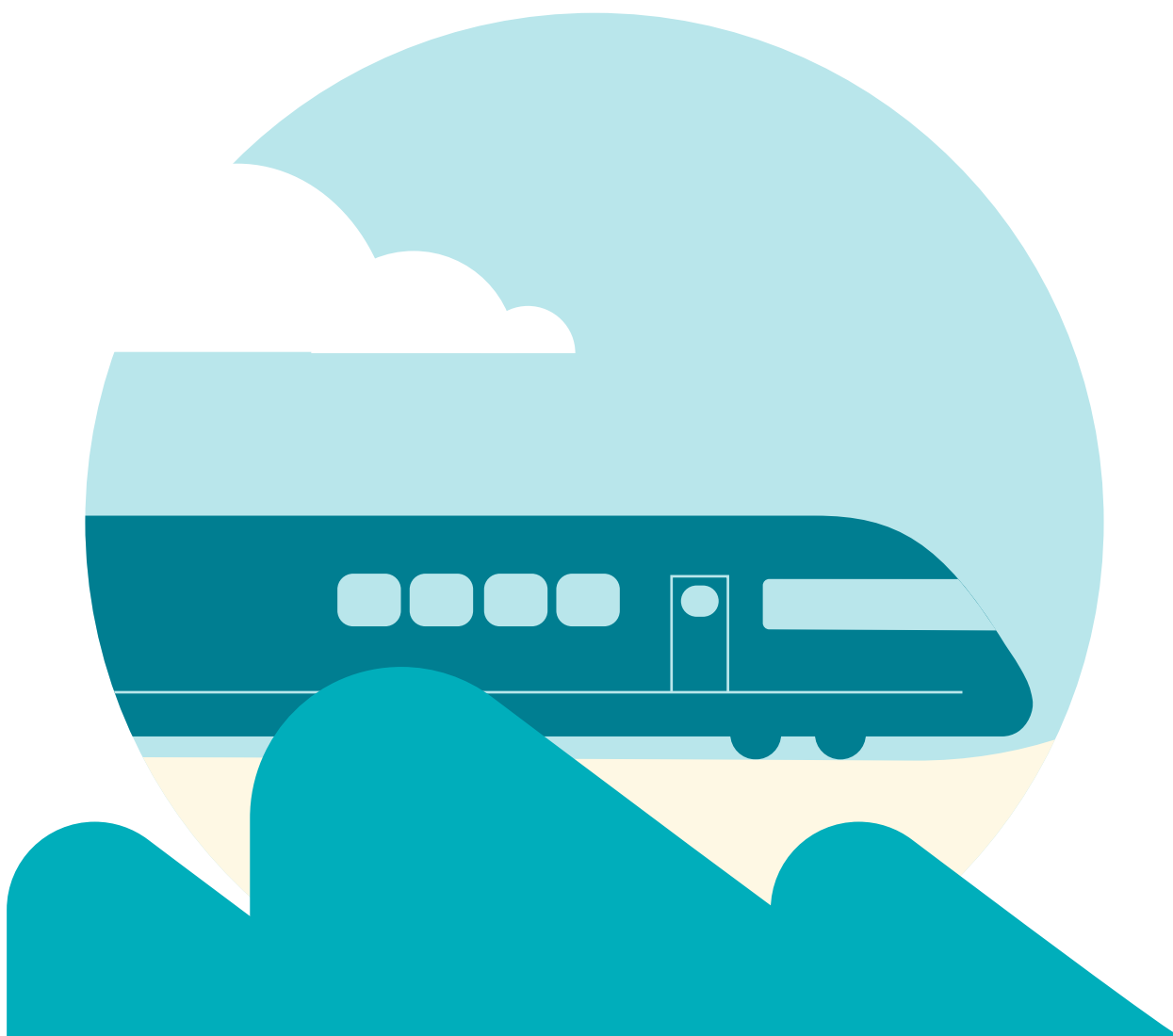
strukturbildande stråk. Dessa stråk ska med attraktiva öppettider och jämnt utbud möjliggöra många olika typer av resor. De regionala stråken har olika karaktär. Runt de största städerna knyter flera korta eller medellånga stråk ihop staden med större kringliggande tätorter. Resandet i dessa stråk är omfattande, och här finns generellt en högre potential till ökad marknadsandel. Andra regionala stråk har ett lägre resande och mer ett utpekat syfte att binda samman olika delar av Skåne. Deras kapacitetsbehov och utbud är därmed lägre. Dessa stråk medför många gånger långa resor och ställer därför i stället högre krav på god komfort.

Delregionala stråk ska i första hand erbjuda möjligheter till arbets- och skolpendling för boende utanför de större orterna. Stråken gör det möjligt att nå de regionala kärnorna, ibland genom att mata till ett tyngre, regionalt stråk. Ett grundläggande utbud under lågtrafik och helger möjliggör även visst fritidsresande.

Lokala stråk syftar till att erbjuda en grundläggande nivå av tillgänglighet även för mindre tätorter i Skåne. De lokala stråken binder ihop små orter med regionala och delregionala stråk, och syftar till att erbjuda möjligheter till i första hand arbets- och skolpendling.

Stadstrafiken i större tätorter möjliggör dels lokalt resande, dels anslutning till de regionala stråken för resor till andra delar av Skåne och vidare. På motsvarande sätt som den regionala trafiken har även stadstrafikens linjer olika syfte och potential. Tillväxtmotorerna har med sin höga täthet av arbetsplatser och målpunkter en högre grad av inpendlare än de mindre städerna. Detta ställer extra stora krav på en kapacitetsstark och attraktiv stadstrafik som fungerar för många olika syften.

Närtrafik är en beställningstrafik som möjliggör ett begränsat lokalt resande för de som har mer än två kilometer till närmaste hållplats.



Basutbud

Till varje typ av stråk kopplas ett basutbud, som är den lägsta nivån av utbud för att möjliggöra stråkets utpekade funktion (se Tabell 5.1). På samma sätt kopplas ett basutbud till stadstrafiken. Därmed underlättas resor både lokalt och regionalt i form av anslutningsresor, till exempel anslutningar till och från tåg. Ortsstorlekarna är valda utifrån möjligheterna att alstra ett rimligt resandeunderlag för linjelagd trafik.

Basutbudet är till för att skapa en regional balans samt en tydlighet gentemot medborgare och kommuner kring vilket utbud som minst kan förväntas i olika delar av Skåne. Det syftar till att bidra till ett inkluderande samhälle genom att skapa möjligheter för att kunna bo och leva även utanför Skånes större orter.

Basutbudet ska ses som den *absolut lägsta nivån* av tillgängliga resmöjligheter, som konkret kan bestå av allt från tågtrafik till anropsstyrd trafik baserat på aktuell efterfrågan.

En klar majoritet av alla utpekade orter och stråk har, och kommer fortsatt att ha ett betydligt högre utbud än basutbudet. Mindre orter som ligger längs ett stråk mellan två större orter kan i vissa fall ha markant högre utbud än vad basutbudet anger. I syfte att stärka tillgängligheten för mindre orter och landsbygden är dynamisk kollektivtrafik ett av Region Skånes utpekade innovationsområden. I stråk som går över länsgräns krävs överenskommelse och samfinansiering vid ändringar av utbud.

Tabell 5.1: Basutbud för olika stråk och orsstorlek, antal turer/resmöjligheter per dagtyp i båda riktningarna samt ungefärlig öppetid. Antal turer i stadstrafik bestäms helt enligt efterfrågan.

Stråk	Tätort – invånarantal	Mån-fre	Lör	Sön
Närtrafik	<300 invånare	1 kl 9–14	–	–
Lokalt stråk	300–1 000 invånare	7 kl 6–18	–	–
Delregionalt stråk	1 000–3 000 invånare	10 kl 6–22	6 kl 8–18	5 kl 8–18
Regionalt stråk	Tätort >3 000 invånare Timmestrafik under hela öppetiden	19 kl 5–00	17 kl 7–00	15 kl 7–22
Stadstrafik mindre städer	Landskrona, Trelleborg, Ängelholm, Hässleholm Eslöv och Ystad	kl 6–20	kl 9–15	–
Stadstrafik större städer	Malmö ¹¹ , Helsingborg ¹² , Lund ¹³ , Kristianstad ¹⁴	kl 5–00	kl 7–02	kl 7–22

¹¹ Malmö: Linje 1-12, 14-16

¹² Helsingborg: Linje 1-8

¹³ Lund: Linje 1-7

¹⁴ Kristianstad: Linje 1-4

Resurseffektiv planering

Den höga ambitionsnivån som målen och ställningstaganden definierar, kräver kontinuerlig utveckling av kollektivtrafiken, vilket ställer krav på en resurseffektiv planering.

God trafikekonomi

De olika förutsättningarna för resandeunderlag i olika delar av Skåne gör att kostnadstäckningsgraden¹⁵ är olika hög för olika typer av trafik. Det finns i praktiken ingen linje i den allmänna kollektivtrafiken i Skåne som bär sina egna kostnader helt och hållet med biljettintäkter. All kollektivtrafik är således i större eller mindre grad subventionerad med skattemedel. Region Skånes resurser är samtidigt begränsade. Kollektivtrafiken konkurrerar om resurserna med andra mycket viktiga verksamheter. Utvecklingen av kollektivtrafiken måste därför ske med en utgångspunkt i ansvarsfullt hushållande av ekonomiska resurser. Mer om detta beskrivs i Kapitel 6 Ekonomi.

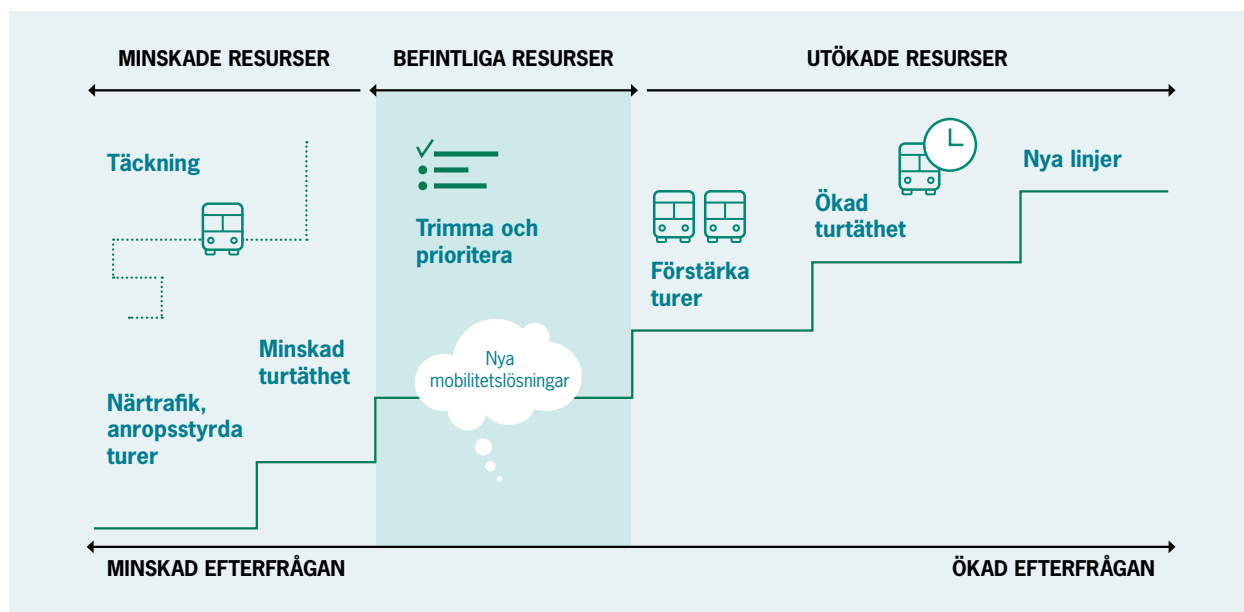
För att nå trafikförsörjningsprogrammets övergripande mål, krävs satsningar både i stråk med högre och lägre efterfrågan. Det är därför naturligt att de senare kräver ett större procentuellt tillskott, även om själva nettokostnaden kan vara låg. Långsiktigt

får de sammanlagda satsningarna dock inte leda till att den totala kostnadstäckningsgraden för verksamheten sjunker. Avvägningar behöver därför alltid göras med hänsyn till rådande ekonomiska förutsättningar. Ytterst styrs alltid möjligheten till satsningar på trafik av Region Skånes budget.

God trafikekonomi skapas genom rimliga kostnader och säkerställda intäkter. Det ställer krav på en effektiv trafik med körvägar som gynnar ökat utnyttjande på en robust infrastruktur med hög framkomlighet. God trafikekonomi förutsätter ett stabilt eller ökande befolkningsunderlag i trafikens influensområde. Detta lägger sammantaget grunden för bra beläggning i tåg och bussar, samt att utbud och fordonens sittplatskapacitet bättre anpassas till efterfrågan.

Prioritering och resursfördelning

För att säkerställa rätt prioriteringar och ge plats för nya satsningar, behöver resurser omfördelas regelbundet för att ge största möjliga samhällsnytta. Detta kan illustreras i en planeringstrappa (se Figur 5.2), där fyrstegsprincipens förhållningssätt används för att stegvis göra förbättringar i trafiken. Här blir det även viktigt att beakta nya mobilitetslösningar som komplement eller alternativ.



Figur 5.2: Planeringsprinciper beroende på efterfrågeutveckling och resurstillgång.

¹⁵ Kostnadstäckningsgraden eller självfinansieringsgraden: i detta fall ett mått på hur stor del av trafikens direkta kostnader som täcks av biljettintäkter.

När efterfrågan ökar görs i första hand en förstärkning av enskilda turer för att i nästa steg öka turtätheten. Behovet av kollektivtrafik till ett nytt område beror på områdets storlek och avstånd till befintlig kollektivtrafik. Vid denna typ av behov dras i första hand befintliga linjer om. Som ett sista steg kan nya linjer införas vid mycket stor efterfrågan för att möta kapacitetsbehov eller täcka nya områden. För att optimalt utnyttja befintliga resurser bör det dock säkerställas att nya linjer inte riskerar att i för hög grad konkurrera med befintliga linjer.

Vid minskade resurser och/eller minskad efterfrågan kan en reducering av trafik bli nödvändig. Utgångspunkten bör då vara att först säkerställa basutbudet och därefter anpassa utbudet till efterfrågan.

Vid utökade resurser och/eller ökad efterfrågan prioriteras i första hand satsningar i regionala stråk och de större linjerna i stadstrafiken. Det kan handla om att utöka turtätheten eller förlänga öppettider. Kollektivtrafiken behöver fortsätta att utvecklas där efterfrågan är stor och potentialen finns att öka kollektivtrafikens marknadsandel. Samtidigt måste nya mobilitetslösningar testas i syfte att utveckla tillgängligheten även utanför tätbebyggda områden och starka stråk.

Tillköp av trafik

Region Skåne erbjuder kommunerna möjlighet att köpa till trafik, utöver den trafik som Region Skåne svarar för. Trafik som köps till bör eftersträva att inte konkurrera med befintlig kollektivtrafik och ha en långsiktig uthållighet. Tillköpt trafik betalas till självkostnadspris enligt grunderna i avtal mellan Region Skåne och kommunerna i regionen.

Skolskjuts

Samordning med skolskjuts är en god möjlighet för att stärka utbudet i befintliga linjer. Skolskjuts är ett kommunalt ansvar och erbjuds grundskoleelever som bor långt från skolan eller av annat skäl har behov av skolskjuts. Kommuner kan göra tillköp av busstrafik hos Region Skåne för att lösa skolskjutsuppgifter, och busstrafiken blir då linjelagd och öppen för alla som vill resa. Det kan vara ett sätt för kommunen att bidra till att öka tillgängligheten i områden med lågt resandeunderlag i övrigt, och ett sätt att lägga grunden för en trafik som kan utvecklas i takt med ökande underlag.



Attraktiva och kapacitetsstarka koncept

Regional BRT

För att nå trafikförsörjningsprogrammets mål behöver både attraktiviteten och kapaciteten förbättras i prioriterade stråk. För att åstadkomma detta har särskilda trafikkoncept tagits fram, med högre framkomlighet kapacitet än de vanliga linjerna. Tillsammans med ett antal kommuner i Skåne har Region Skåne sedan 2010-talet utvecklat ett koncept för högklassig regionaltrafik med buss. Konceptet, som kallas Regional BRT, innehåller riktlinjer för både infrastruktur, fordon och trafikering, och bygger mycket på de branschriktlinjer som parallellt har arbetats fram på nationell nivå. Branschens riktlinjer återfinns i skriften *Guidelines för attraktiv regional busstrafik – Regional BRT*¹⁶.

Konceptet används i Skåne både för de långa linjer som knyter ihop Skåne och i de medellånga stråk där behoven av resandekapacitet och korta restider är stora. SkåneExpressen är den produkt som Skånetrafiken vanligtvis trafikerar i de stråk som byggs om enligt konceptet, men även andra busslinjer kan trafikera sådana stråk. Syftet med trafiken är att erbjuda en attraktiv och kapacitetsstark kollektivtrafik även i stråk av orter som saknar järnväg. Konceptet bidrar därför särskilt till ökad regional tillgänglighet. Då resorna på de flesta linjer är långa ställs det specifika krav på komfort ombord. Vid behov av hög kapacitet används fordon med många sittplatser, till exempel dubbeldäckarbussar eller normalgolvsbussar med rullstolslift.

StadsExpressen

I de större städerna, i de stråk som har högst resande, behövs trafikformer som har hög kapacitet. När resandet på en linje är stort räcker det inte med att enbart köra bussar i tät trafik. Fordonen måste också ha hög kapacitet. Framkomligheten på linjen måste vara god, så att kolonnkörning kan undvikas och ett jämnt intervall mellan bussarna kan upprätthållas. I Malmö och Helsingborg har Skånetrafiken utvecklat linjekonceptet StadsExpressen tillsammans med kommunerna. Dessa har särskild infrastruktur för hög framkomlighet, såsom en hög andel egna körfält, och fordon som är utformade för extra hög passagerarkapacitet. I Lund finns spårvägen i det stråk som utvecklas till det starkaste i staden, med vagnar som har betydligt högre kapacitet än stadsbussar.

Kapacitetsstarka tåg

Tågtrafiken i Skåne behöver mer spårkapacitet för att kunna utvecklas fullt ut. Dessutom måste den spårinfrastruktur som redan finns utnyttjas maximalt. I de stråk där tågresandet är som störst och har stor potential att utvecklas, behöver tågen kunna rymma många resenärer. Särskilt stort kommer behovet att vara på de stråk inom Skåne som trafikeras av Öresundstågen. Tillsammans med de andra regionerna i Öresundstågsarbetet arbetar Region Skåne med att anskaffa en ny fordons-typ, kallad *Nästa Generation Öresundståg (NGØ)*. Inriktningen är att de nya fordonen ska ha betydligt högre passagerarkapacitet än dagens Öresundståg.

¹⁶ [Guidelines för attraktiv regional busstrafik - Regional BRT](#)

Regionala kollektivtrafiknoder

Nodernas syfte

För att öka de hållbara färdvägarnas tillgänglighet och attraktivitet krävs ett ökat helhetsperspektiv där olika färdvägssätt tydligare kompletterar varandra i ett sammanhängande trafiksystem. Det förutsätter att det blir enklare att byta mellan olika kollektiva förbindelser och att kombinera kollektivtrafiken med andra färdvägssätt. I detta syfte pekas regionala kollektivtrafiknoder ut. Noderna är platser som ur ett regionalt perspektiv är strategiskt viktiga för trafiksystemet. Förslaget bygger vidare på de noder för kollektivtrafik som finns utpekade i Regionplanen. Grundläggande för en regional kollektivtrafiknod är ett attraktivt kollektivtrafikutbud genom täta avgångar eller snabba förbindelser till relevanta målpunkter. I praktiken återfinns noderna därför längs de regionala stråken eller där flera delregionala eller lokala stråk möts.

I de större städerna är det nödvändigt att avlasta centralstationerna och vägarna i stadskärnan, vilket kräver prioritering mellan linjerna. För att fortsatt smidigt kunna erbjuda goda kopplingar mellan stads- och regiontrafiken är det viktigt att utveckla och framtidssäkra alternativa noder. I städerna pågår därutöver en översyn av linjenäten, i hög grad kopplat till stadsutvecklingen i allmänhet eller i pågående arbete med storstadsavtal.

Utanför städerna får noderna en viktigare funktion för sitt omland då avstånden till en attraktiv kollektivtrafik ofta är längre. Då kan åtgärder som pendlarparkeringar och anslutande gång- och cykelvägar öka kollektivtrafikens upptagningsområde.

När trafiksystemet har tydliga noder blir det enklare att samordna tidtabellerna mellan olika linjer och därmed minska onödig väntetid vid byten. Detta är särskilt värdefullt när turtätheten är låg. I alla städer och orter är det viktigt att utvecklingen av linjenät och noder går hand i hand med bebyggelseutvecklingen i allmänhet.

Nodernas klassificering

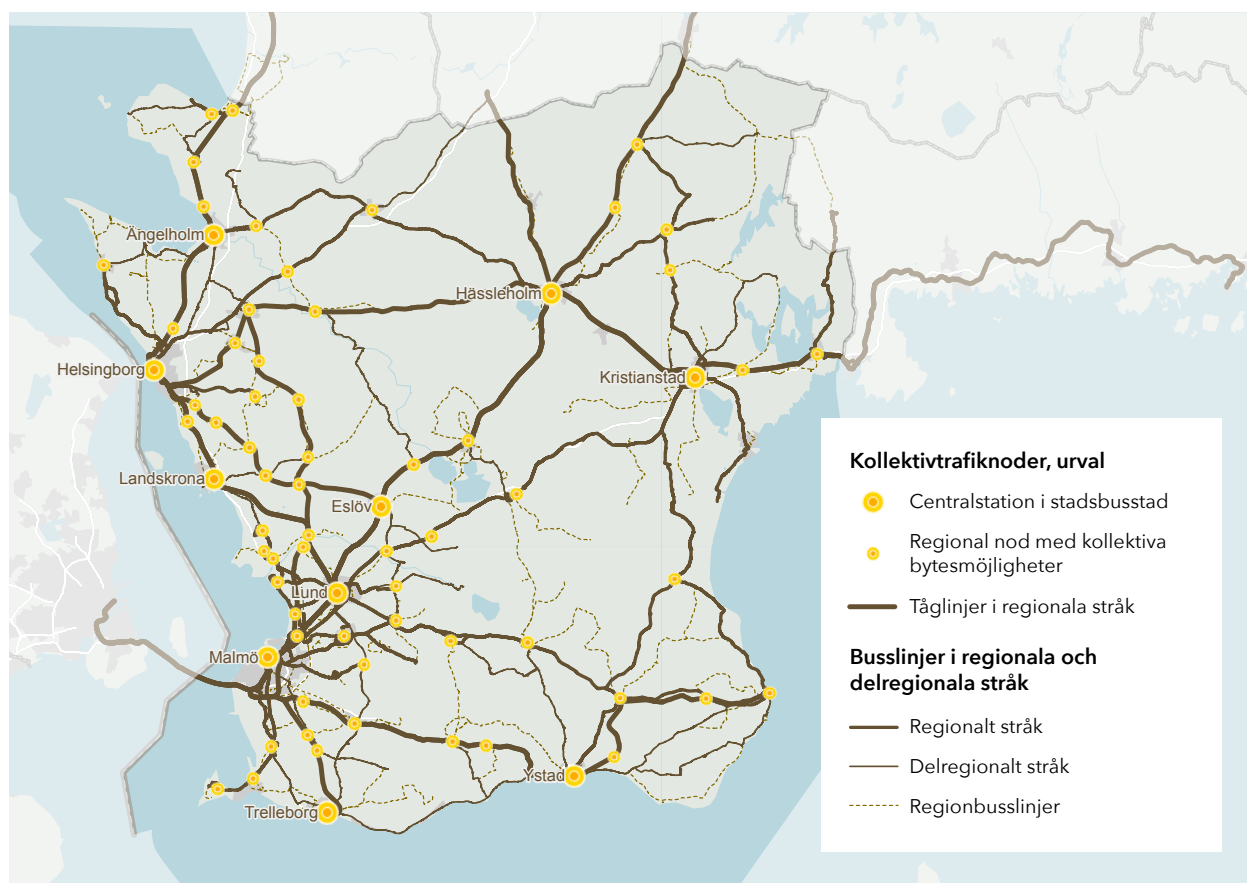
För varje nod ges en klassificering utifrån nodens övergripande syfte och det preciseras ett förslag till vilken hållplats eller station som avses. Slutligt val behöver ske i dialog med kommuner och Trafikverket. Mer om noder går att läsa i Bilaga 4 Noder och hållplatser.

I Figur 5.3 redovisas Region Skånes förslag på regionala kollektivtrafiknoder. Utifrån klassificeringen kan ett visuellt nodkoncept kring nodernas utformning tas fram. I förslaget har de regionala kollektivtrafiknoderna delats in i fyra olika klasser. Utöver de fyra klasserna av regionala kollektivtrafiknoder illustreras så kallade prioriterade hållplatser som är utpekade enligt Mål 3, *Tillgänglighet i mindre orter*.

Centralstation i stadsbusstad

Centralstationen är den mest centrala och viktiga knutpunkten i staden med stadstrafik. Här knyts tågtrafiken ihop med såväl stads- som regionbusstrafik.





Figur 5.3: Regionala kollektivtrafiknoder och prioriterade hållplatser i Skåne samt deras klassificering. [Länk till interaktiv karta.](#)

Regional nod med kollektiva bytesmöjligheter

Dessa noder finns utanför de större städerna, där de fyller en viktig funktion för sin ort och i många fall även för ortens omland.

Regional nod i stad

I städerna skapar dessa noder bytesmöjligheter mellan regionala kollektivtrafikförbindelser och stadstrafiken, vilket avlastar centralstationerna och underlättar för regionala resor till och från fler delar av staden.

Regional nod utan kollektiva bytesmöjligheter

Dessa noder fungerar likt noder med kollektiva bytesmöjligheter, men då anslutande kollektivtrafik saknas ökar behovet av tillgänglighet med andra trafikslag.

Prioriterad hållplats

De prioriterade hållplatserna kompletterar nodsystemet i orter utanför de regionala stråken. De syftar till att skapa en tillgänglighet även i mindre orter och är utpekade enligt Mål 3, *Tillgänglighet i mindre orter*.

Kollektivtrafikåtgärder

Satsningar mot målen

Ambitiösa mål om ökad tillgänglighet och marknadsandel förutsätter fortsatt stora satsningar i kollektivtrafiken i hela Skåne. En kombination av åtgärder behöver genomföras, anpassade till den geografiska kontexten.

Satsningar i och runt tillväxtmotorerna ger stora fördelar, inte bara för de boende i den mer tätbefolkade delen av Skåne. De skapar också ökad tillgänglighet för den stora mängd resenärer dagligen pendlar till och från tillväxtmotorerna. Tillgängligheten är generellt redan god i dessa områden, medan utmaningarna istället är större med utsläpp, trängsel och bristande framkomlighet. Mål 8, kollektivtrafikens marknadsandel, får därför en extra stor betydelse i tillväxtmotorerna också vad det gäller att nyttja befintlig infrastruktur mer effektivt. Det krävs stora satsningar på mer kapacitet, bättre framkomlighet och attraktiva lösningar, tillsammans med utvecklade noder och mobilitetshubbar som kopplar kollektivtrafiken med andra hållbara färdssätt. Detta underlättar resenärens hela resa och kan avlasta kollektivtrafiken.

I de mindre tätbefolkade delarna av Skåne är istället fokus att i högre grad skapa en ökad tillgänglighet. Det innebär att de regionala stråken till alla Skånes kommuner kontinuerligt behöver utvecklas med ökad turtäthet i takt med att resandet ökar. I utpekade stråk där järnväg saknas fungerar Regional BRT som ett attraktivt koncept som binder samman Skåne. Samtidigt behöver de prioriterade noderna i stråken utvecklas för att omgivande mindre orter och landsbygd ska matas till stråken.

Förutom regionala stråk kan en del delregionala stråk ha potential att utvecklas ytterligare i utbud och öppettider genom att tillkommande bebyggelseutveckling ökar stråkets resandeunderlag. Nya koncept med dynamisk kollektivtrafik kan på sikt bli ett komplement till vissa av dessa stråk som möjliggör utvecklat utbud och en ökad tillgänglighet för landsbygden.

Endast större satsningar i ny eller ändrad trafikering pekas ut specifikt i kommande avsnitt. Infrastruktursatsningar för att öka kollektivtrafikens robusthet och pålitlighet redovisas således inte. Satsningarna utgår på kort sikt från en förväntad utbyggnad av infrastrukturen enligt Nationell transportinfrastrukturplan 2022–2033 (NTP)¹⁷ och Regional plan för transportinfrastruktur (RTI-plan)¹⁸, men tar däremot inte hänsyn till begränsningar i den årliga budgeten för kollektivtrafiknämnden. Åtgärder som korsar en regiongräns eller nationsgränsen mot Danmark kräver godkännande och delfinansiering i angränsande region respektive av myndigheter i Danmark för att kunna genomföras.

Endast större satsningar i ny eller ändrad trafikering som också är kopplade till större investeringar i infrastrukturen pekas ut specifikt i kommande kapitel. Utöver dessa kommer en kontinuerlig utveckling av kollektivtrafiken krävas genom ökad turtäthet och öppettider i många stråk i tåg- och busstrafiken.

¹⁷ [Länk till Nationell transportinfrastrukturplan 2022–2033](#)

¹⁸ [Länk till Regional transportinfrastrukturplan 2022–2033](#)

Åtgärder 2025–2030



Figur 5.4: Karta över stråk med större planerade kollektivtrafiksatsningar under åren 2025–2030.

Flera satsningar i tåg- och busstrafiken finns i planerna fram till år 2030. Nya stationer öppnar på Lommabanan och det sker utökningar av tågtrafiken på ytterligare ett antal linjer. I busstrafiken planeras satsningar på konceptet StadsExpressen i Malmö och Helsingborg, samt utveckling av

SkåneExpressen i regionala stråk. Alla satsningar i såväl tåg- som busstrafik är på olika sätt beroende av satsningar i infrastruktur. Åtgärder på längre sikt pekar således mer på en ambitionsnivå med utgångspunkt från målen.

Tågtrafik

Tabell 5.2: Planerade större satsningar i tågtrafiken år 2025–2030.

Stråk	Åtgärd	Åtgärd i infrastrukturplan
Malmö-Lomma-Kävlinge	Utbyggd tågtrafik Malmö-Lomma-Kävlinge med Pågatågen och nya stationer i Lomma-banan etapp II. Halvtimmestrafik hela dagen. Anpassning av busstrafiken i stråket, för bättre anslutningar och samspel med tåget.	Ingår i NTP, RTI och kommunal finansiering.
Malmö-Trelleborg	Malmö-Trelleborg via Kontinentalbanan: Utökad tågtrafik med Pågatågen i rusningstid. Dessa tåg kommer inte att stanna på de nya stationerna på Kontinentalbanan.	Kontinentalbanan i Malmö, persontrafiksanpassning. Ingår i NTP.
Malmö-Ystad	Malmö-Ystad via Kontinentalbanan: Utökad tågtrafik med Pågatågen i rusningstid. Dessa tåg kommer inte att stanna på de nya stationerna på Kontinentalbanan.	Kontinentalbanan i Malmö, persontrafiksanpassning. Ingår i NTP.
Hässleholm-Markaryd-Halmstad	Hässleholm-Markaryd-Halmstad: förlängning av nuvarande tågtrafik från Markaryd till Halmstad.	Trafikeringen kräver åtgärder som inte är beslutade. Förlängning av nuvarande tågtrafik från Markaryd till Halmstad. Nytt mötesspår i Knäred ingår i NTP. Åtgärder på Halmstad bangård behövs för att köra denna trafik. Ingår i NTP. Kräver finansiering och åtgärder utanför Skåne.

Uppfyllelsen av marknadsandelsmålet förutsätter att tågtrafiken utvecklas under de kommande åren, dels genom införande av mer kapacitetsstarka tåg, dels genom utbyggd infrastruktur. I dagsläget finns ett mindre antal planerade satsningar i perioden. Åtgärderna bidrar både till ökade förutsättningar att nå marknadsandelsmålet och att förbättra den geografiska tillgängligheten. Utöver nedanstående satsningar genomförs löpande förstärkningar av tågtrafiken med utökade öppettider och förbättrad turtäthet på befintliga linjer.

Flera stora infrastrukturprojekt för järnvägen har genomförts och färdigställts de senaste åren. Under perioden 2025–2030 förväntas dessa ge effekt i form

av ökat resande när högre kapacitet ger plats för fler tåg på banorna och kortare restider i viktiga relationer. Projekten har skapat förutsättningar för satsningar på utbyggd trafik men för att kunna öka trafiken i riktning mot målen krävs fortsatt utbyggd infrastruktur på flera sträckor.

Under perioden 2025–2035 väntas inte några nya större infrastruktursatsningar på järnvägen i Skåne. Bland de åtgärder som planeras under perioden ingår en förlängning av Pågatågen på Markarydsbanan vidare mot Halland, samt öppnandet av nya stationer på Lommabanan. Utöver dessa planeras ett antal kapacitetshöjande åtgärder som möjliggör utökad trafik på flera sträckor i järnvägsnätet.

Regionbusstrafik och stadsbusstrafik

Tabell 5.3: Planerade större satsningar i busstrafiken år 2025–2030.

Stråk	Åtgärd	Åtgärd i infrastrukturplan
Malmö-Lund	Justering av busstrafiken för anpassning till resandeströmmar efter öppningen av tågtrafik på fyrspåret.	Anpassning av terminaler i Malmö och Lund.
Kristianstad-Osby	Regionalt BRT-koncept på linje 545.	RTI-plan: Väg 19 Bjärlöv-Broby mötesfri landsväg.
Sjöbo-Malmö	Regionalt BRT-koncept arbetas in successivt på SkåneExpressen linje 8.	Framkomlighetsåtgärder Dalby.
Simrishamn-Kristianstad	Regionalt BRT-koncept arbetas in successivt på SkåneExpressen linje 3.	Hållplatsåtgärder samt påkörningsfält i Brösarp. Väg 9 planskildhet Rösum.
Lund-Sjöbo-Simrishamn	Regionalt BRT-koncept arbetas in successivt på SkåneExpressen linje 5.	Åtgärder i RTI-planen: Väg 11 Anklam-Tomelilla mötesseparering samt ny bussterminal i Tomelilla.
Falsterbo-Malmö	Regionalt BRT-koncept arbetas in successivt på SkåneExpressen linje 15.	Åtgärder i RTI-plan samt kommunal finansiering.
Höganäs-Helsingborg	Regionalt BRT-koncept arbetas in successivt på SkåneExpressen linje 11.	
Stadstrafik Helsingborg	Införande av HelsingborgsExpressen 2 och HelsingborgsExpressen 3. Förändringar i stadsbusslinjenätet: Förändringar i övrigt linjenät för att anpassa systemet till utveckling av konceptet StadsExpressen.	Ingår i storstadsavtal Sverige-förhandlingen, ramavtal 11.
Stadstrafik Malmö	• Införande av MalmöExpressen på linje 4 • Ny körväg för MalmöExpressen linje 5 samt helelektrifiering av denna. • Införande av MalmöExpressen på linje 2 Malmö C - Kastanjegården samt på linje 10 Jägersro - Malmö C - Svågertorp Förändringar i stadsbusslinjenätet: Förlängningar av ett antal linjer samt utökningar av utbudet för att skapa mer kapacitet för resenärer.	Ingår i Storstadsavtal, Ramavtal 8.

Utöver stråket Malmö-Lund, sker större satsningar i den regionala busstrafiken främst i de stråk som utpekats för konceptet Regional BRT. I dessa stråk motiveras en del satsningar av behovet för ökad kapacitet, medan andra syftar till att öka kollektivtrafikens attraktivitet även där tågtrafik saknas. Inom stadstrafiken sker ett antal satsningar i Malmö och Helsingborg. Satsningarna förutsätter investeringar i infrastruktur på både statlig och kommunal väg (se sammanställning i Tabell 5.3).

Förutom redovisade åtgärder krävs satsningar på ökat utbud i många stråk för att nå målen. I städer med stadsbusstrafik behövs löpande satsningar för utbyggda linjenät och särskilt på linjer i starka stråk. Särskilt i de större städerna är det viktigt att arbetet för framkomlighet sker löpande, för att satsningar på trafiken ska få effekt.

Kollektivtrafikåtgärder efter år 2030

Efter år 2030 planeras för ytterligare förstärkningar i fler stråk i Skåne, i riktning mot de antagna färdmedelsmålen 2050. Kapacitetsökningar i tåg- och busstrafiken krävs i flera stråk. Utbyggnad av tågtrafiken i flera stråk är nödvändig för att öka utbud och resandekapacitet. Utvecklingen av stadstrafiken i Malmö inom ramen för storstadsavtalet fortsätter. I regionbusstrafiken krävs ett helhetsgrepp på ett antal regionala stråk runt Malmö och Lund.

Tågtrafik

Efter 2030 planeras leverans av nya Öresundståg som ersätter de gamla fordonen. Så småningom ger leveranserna av nya tåg möjlighet till ökad passagerarkapacitet och fler avgångar. Härutöver sker löpande förstärkningar av tågtrafiken med utökade öppettider och turtäthet på befintliga linjer. I perioden kan det bli aktuellt med fler avgångar med Öresundståg på Väst kustbanan mellan Helsingborg och Halmstad.

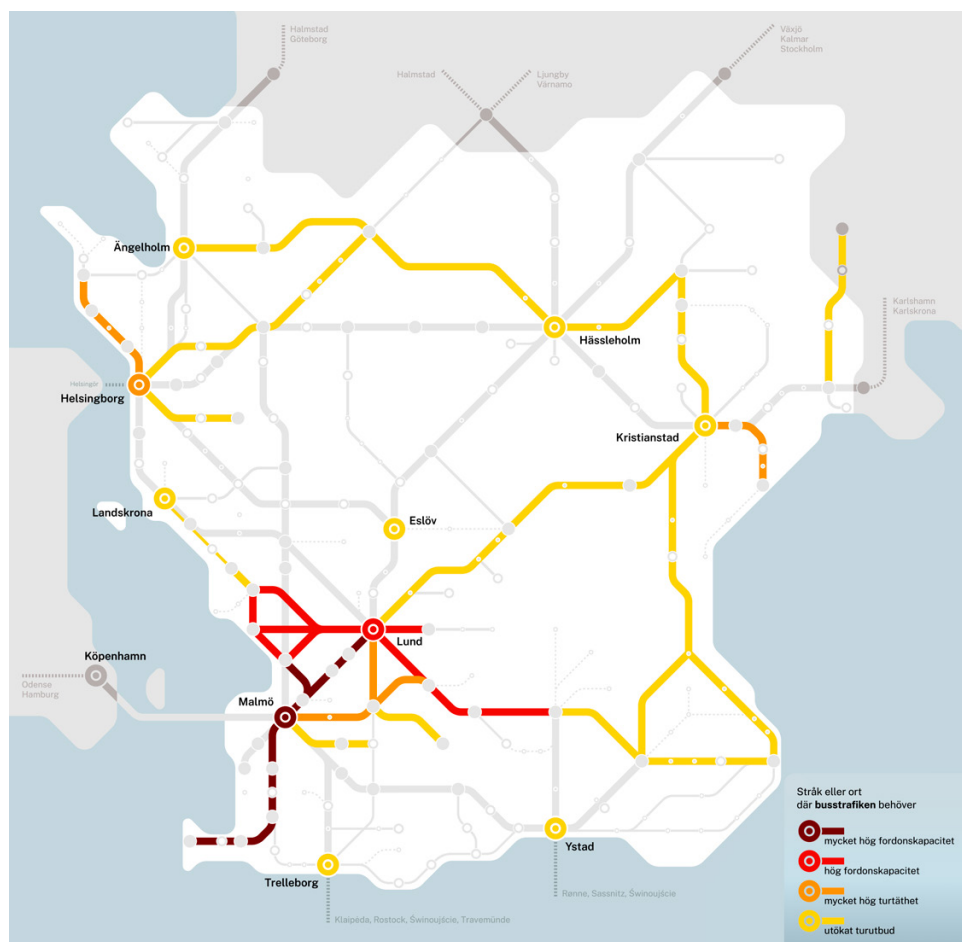
På ännu längre sikt behöver utbudet av tågtrafik öka på i princip alla linjestreckningar fram till år 2050. Tågen i rusningstid kommer att behöva ha största möjliga sittplatskapacitet för att utnyttja den tillgängliga infrastrukturen maximalt. Det finns även ett stort behov av utbyggnad av infrastrukturen på flera järnvägar i Skåne. För att nå målet för färdmedelsfördelning år 2050 behöver den regionala tågtrafiken förstärkas med både fler avgångar och mer kapacitetsstarka tåg.

Region Skåne har i flera analyser pekat på att utbyggnad av spårkapacitet är mycket angeläget på ett antal sträckor och platser. I Region Skånes Persontågsstrategi¹⁹ visas vilken tågtrafik som behöver köras för att nå de övergripande målen och vilka behov av utbyggd infrastruktur som det medför. På sikt kan nya fasta förbindelser över Öresund samt nya spår skapa förutsättningar för nya trafikupplägg med tågtrafik inom Skåne och till angränsande regioner och Danmark.



¹⁹ [Länk till Region Skånes Persontågsstrategi](#)

Regionbusstrafik och stadstrafik



Figur 5.5: Karta över kapacitetsbehovet i busstrafiken för att marknadsandelsmålet ska uppnås.

I stadsbusstrafiken kommer behovet av ökad kapacitet att öka fram till år 2035, för att resandeutvecklingen ska gå i linje med det ambitiösa marknadsandelsmålet. Framför allt är behovet som störst i Malmö, där utvecklingen av ännu mer kapacitetsstarka linjer måste fortsätta, även efter att nya de nya MalmöExpressen-linjerna är införda. Även längs resterande linjer i storstäderna samt i övriga städer med stadsbuss väntas en kraftig resandeutveckling och därmed även behov av ökad kapacitet. Trots inplanerade satsningar finns risken att kapaciteten i städerna och de regionala stråken inte kommer vara tillräcklig i längden. Tydligast är den risken i Malmö.

För regionbusstrafiken är kapacitetsbehovet fram till 2035 som störst mellan Malmö-Vellinge-Skanör-Falsterbo. I detta stråk finns risken att inplanerade satsningar inte är tillräckliga för det kommande

kapacitetsbehovet. Det kan innebära behov av ytterligare satsningar för ökad framkomlighet och utökad kapacitet.

I de mindre städerna med stadsbuss kommer sannolikt utökad turtäthet vara tillräckligt för att inrymma tillkommande resenärer 2035.

Då stadsbusstrafiken är komplex, är det svårt att göra skattningar av behoven på ännu längre sikt. Ett antal fler linjer kommer sannolikt nå kapacitetstaket för busstrafik. Städer som Lund, Landskrona och Kristianstad kommer med all sannolikhet att behöva uppgradera till mer kapacitetsstarka fordon. Även vad gäller regionbusstrafiken behöver mer kapacitetsstarka lösningar utredas i stråk som till exempel Helsingborg – Höganäs, Malmö – Staffanstorps och Staffanstorps – Lund.

KAPITEL 6

Ekonomi





Ekonomi

Kollektivtrafiken bidrar till samhällsvinster: bättre folkhälsa, ökad tillgänglighet, minskat utanförskap och ökad jämlikhet. Kollektivtrafik genererar kostnader för både de som reser och för de som producerar och möjliggör resan. I ett brett perspektiv handlar det om att samhällsvinsterna ska överskrida samhällskostnaderna, för att satsningar på allmän kollektivtrafik ska vara ändamålsenliga och ansvarsfulla.

Inledning

Genomgående för Region Skånes trafikförsörjningsprogram är de tre dimensionerna av hållbarhet: den ekologiska, den sociala och den ekonomiska. Det övergripande kollektivtrafikpolitiska målet om hållbar tillgänglighet rymmer alla tre, vilket illustreras i programmets målstruktur och de tre tematiska målområdena. Detta kapitel fokuserar på olika ekonomiska aspekter av att erbjuda hållbar tillgänglighet.

Först redogörs mycket översiktligt för vissa av de kostnads- och intäktsslag som berör Skånetrafikens budget och resultaträkning, det vill säga trafik-ekonomin. Sedan presenteras olika aspekter på samhällsekonomi och samhällsekonomisk effektivitet. Vissa delar av samhällsekonomin går att koppla till reella kostnadsbesparingar på både regional och kommunal nivå. Andra delar av samhällsekonomin handlar om värderingar och välfärd. Kapitlet avslutas med en sammanfattning av de olika ekonomiska aspekterna.



Trafikekonomi

Trafikavtal

Region Skåne har, precis som i övriga svenska regioner, valt att dela upp ansvaret för den allmänna kollektivtrafikens olika delar. Strategisk och taktisk planering, försäljning och upprätthållande av IT-system sköts av Skånetrafiken, medan den dagliga driften i linjenäten sköts av kommersiella trafikföretag. Dessa utför driften enligt ett konkurrensutsatt upphandlingsförfarande. Syftet är att upphandlingsförfarandet ska leda till att i varje upphandlingssituation hitta ett marknadsmässigt pris. Avtalen för busstrafik löper cirka 8–10 år, medan tågtrafikavtalens utformning och varaktighet kan variera. Busstrafikavtalen är av bruttokostnadskaraktär, det vill säga att trafikföretagen får sina bruttokostnader täckta, medan Skånetrafiken tar hand om biljettintäkterna.

Kostnader

Fasta trafikknostnader

För att bedriva kollektivtrafik, oavsett trafikslag, krävs ekonomiska resurser. Det handlar om fasta kostnader, till exempel kopplat till investeringar i infrastruktur, depåer, fordon och IT-system.

Infrastrukturkostnader bärs av väghållaren eller banhållaren. Depåkostnader bärs av fastighetsägaren, som antingen kan vara en offentlig eller privat organisation, vilken tar ut en lokalhyra. Fordonskostnader bärs av fordonsägaren, som antingen kan vara en offentlig eller en kommersiell organisation. Det samma gäller för IT-systemen; de kan ägas både av offentlig och privat sektor.

I Skåne ägs infrastrukturen av antingen Trafikverket eller en kommun. Depåer kan ägas av Region Skåne eller av en privat fastighetsägare. Tåg ägs antingen av Region Skåne (i helhet eller i delar) eller av extern finansieringspart. Bussar ägs nästan uteslutande av privata företag. Region Skåne äger eller ansvarar för vissa av IT-systemen (till exempel biljett- och informationssystemen), medan vissa fordonssystem ingår som fordonskomponenter och ägs/förvaltas av privata fordonsägare.

Rörliga trafikknostnader

En viktig ekonomisk faktor är kopplad till kollektivtrafikens rörliga kostnader. I huvudsak handlar dessa om personalkostnader: förare, kundvärdar, depå- och servicepersonal. Ofta görs en överslagsmässig koppling mellan de timmar som tidtabellerna totalt sett ger upphov till, och ett pris per timme i storleksordningen motsvarande total timkostnad per anställd. På samma sätt kan kilometerberoende kostnader skattas, som kan sägas vara kopplade till fordonens driftskostnader per kilometer och det totala antalet kilometer som en tidtabell ger upphov till.

Övriga kostnader

Dessa kostnader utgörs i huvudsak av administrationskostnader för att ansvara för allmän kollektivtrafik i sin helhet, risk och vinst för trafikföretaget samt kapitalkostnader för fordon som offentlig sektor äger.

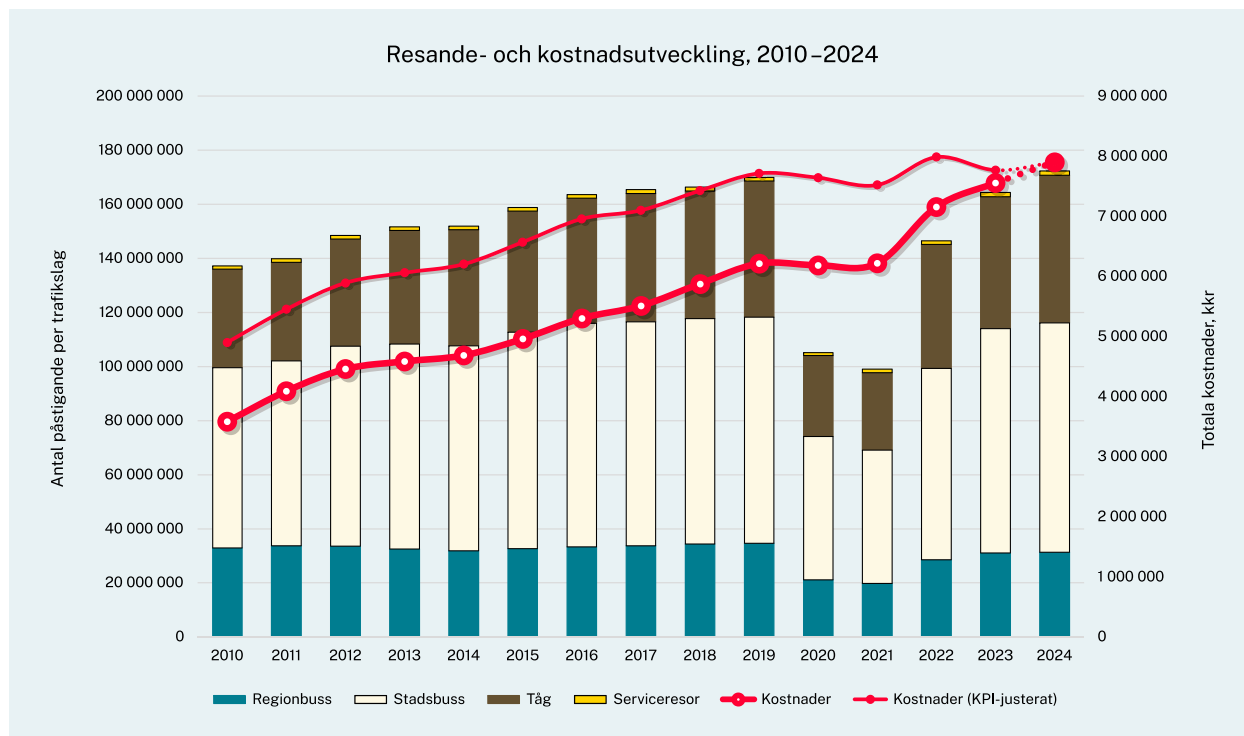
Exempel på kostnadsfördelning

Kostnadsfördelningen i ett busstrafikavtal kan till exempel se ut som följer:

- **Rörliga kostnader**
 - Personal, ofta tidsberoende: 47 %
 - Drift, ofta kilometerberoende: 20 %
- **Fasta kostnader, kapitalkostnader**
 - Ofta kopplat till fordonsflotta: 22 %
 - Lokaler: 3 %
- **Övrigt, OH, vinst, risk:** 8 %



Kostnadsutveckling



Figur 6.1: Diagram med resandeutveckling och bruttokostnadsutveckling.

Kostnadstäckningsgrad

Kostnadstäckningsgrad är som tidigare nämnts ett mått på hur stor del av kollektivtrafikens kostnader som täcks av biljettintäkter. Vid en kostnadstäckningsgrad på 50 procent innebär det att de som reser med den allmänna kollektivtrafiken i genomsnitt endast betalar 50 procent av vad de totala kostnaderna uppgår till.

Exempelsiffran 50 procent är ett genomsnitt som varierar kraftigt, beroende på geografi, befolkningstäthet och tid på dygnet. Det är dock inte så att viss trafik med högt resande genererar ett överskott som kan subventionera annan trafik med lågt resande. I stort sett kräver alla tåg- och busslinjer ett regionalt bidragstillskott.

Intäkter

Trafikintäkter

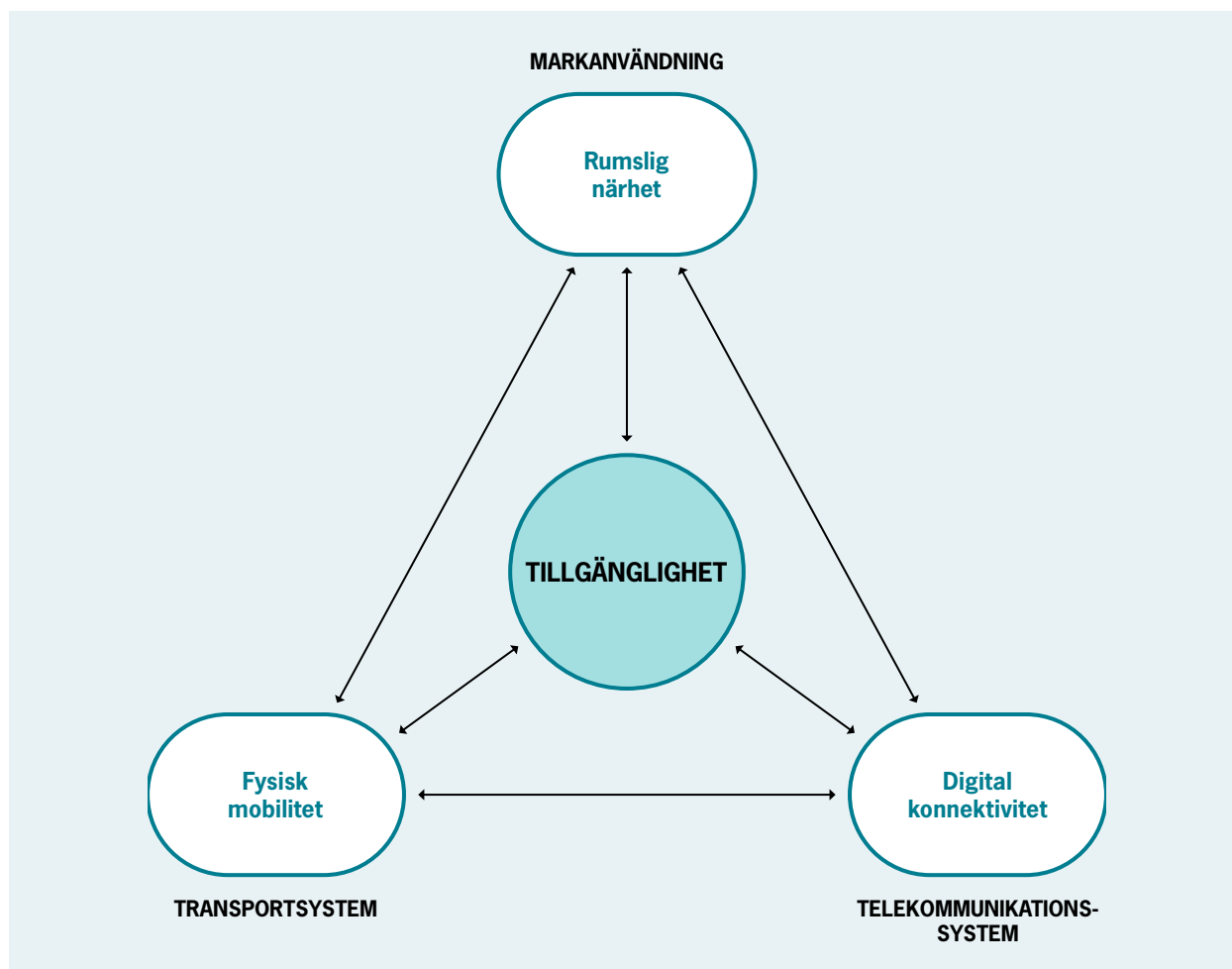
Resenärerna betalar biljett för att resa, antingen per resa eller per tidsperiod. Kommuner kan köpa till viss trafik och vissa särskilda biljettförmåner för utvalda grupper.

Övriga intäkter och bidrag

Region Skåne betalar ett tillskott till verksamheten för att täcka mellanskillnaden mellan trafikintäkter och trafik kostnader. I vissa fall förekommer även statliga bidrag till verksamheten, men statens finansiering är i huvudsak kopplat till infrastrukturen. På samma sätt bidrar kommuner till infrastrukturen, till exempel i form av hållplatser och terminaler.

Samhällsekonomi

Makronivå – Skåne som helhet



Figur 6.2: Tillgänglighetens dimensioner och kollektivtrafiken bidrag till samhället. "Trippeltillgänglighetsplanering" enligt Lyons m.fl., 2024.

Som framgår av detta trafikförsörjningsprogram, uppstår kollektivtrafikens huvudsakliga nytta genom att den bidrar till ökad tillgänglighet: till arbetsplatser, skola och utbildning, service, handel och fritidsaktiviteter. Då medges fysisk mobilitet på ett hållbart sätt. Att den huvudsakliga nyttan handlar om tillgänglighet, beror på de tidsförluster

som skulle uppstå om kollektivtrafikutbudet skulle reduceras kraftigt. Det så kallade tidsvärdet är därför centralt, inte bara i kollektivtrafiksystemet utan i transportsystemet i sin helhet. Tidsvärden utgör viktiga poster i en samhällsekonomisk kalkyl. Ibland används termen generaliserad kostnad, som översätter tidsanvändningen till belopp i kronor.

Om tidsvärden och generaliserad kostnad.

Följande logik finner man ofta. Att resa tar tid. Tid är pengar. Trängsel slösar med tid och därför pengar. För ökad effektivitet krävs därför högre hastigheter och reducerad trängsel. Detta gör ekonomin i sin helhet mera effektiv. Därför kan den växa. Då blir livet bättre för alla. Extremt förenklat, men i princip speglar denna logik varför minskad restid hittills getts så stor vikt i samband med infrastruktur- och kollektivtrafikplanering, samt att olika typer av tid kan vara olika mycket värd (gångtid, väntetid, åktid, bytestid etcetera).

Tid värderas således i pengar. Resenären betalar med sin tid för att förflytta sig. Skånetrafiken betalar trafikföretaget för att resmöjligheter ska finnas dygnsvis och med en viss frekvens. Den tid resenären och Skånetrafiken betalar för, ska i maximal utsträckning vara kopplad till förflyttningen. Ju större väntetid och stillaståendetid, desto ineffektivare användning av våra gemensamma resurser. Så kan man sammanfatta det samhällsekonomiska perspektivet.

På senare tid har perspektivet vidgats. Frågan om marginalnytta för ytterligare pengar krånglar till det. En ekonomi kan inte fortsatt vara effektiv, om resurser är extremt ojämlikt fördelade. Sambandet mellan tidsanvändning och -kostnad blir därför komplex ur ett rättviseperspektiv. Genom att flytta fram startblocken för vissa grupper, balanseras ekonomi och rättvisa.

För vissa med låga inkomster är tiden mycket viktigare för de själva och för samhället som helhet, än för vissa andra med höga inkomster och teoretiskt högre tidsvärden. Det är troligtvis inte oekonomiskt att beakta detta. Vidare, i samband med utvecklingen av ett transporteffektivt samhälle med ökat fokus på hållbara färdssätt, är restidsvärderingen inte enbart kopplad till hastighet utan även till upplevelse och hälsa.

Mycket fritt efter Arrow, 1951; DeSerpa, 1971; Goodwin, 2025; Marshall, 1890.

Att resa med kollektivtrafiken är att resa hållbart. Genom samordning av trafikplanering och fysisk planering ökar den rumsliga närheten. Denna samordning leder till utvecklingen av ett transporteffektivt samhälle. Då skapas värden för såväl individ som samhälle. Dessa värden utgör ett samlat tillskott till vår välfärd.

Värden skapas inte bara för individer eller grupper av individer, utan för näringsliv och offentlig sektor. Mera vittomfattande effekter, bortsett från att spara tid och sänka de generaliserade kostnaderna som är förknippade med tidsanvändning, handlar till exempel om bättre matchning på arbetsmarknaden. Personer kan välja från ett större utbud av lediga jobb, och företag ges möjlighet till en större rekryteringsbas.

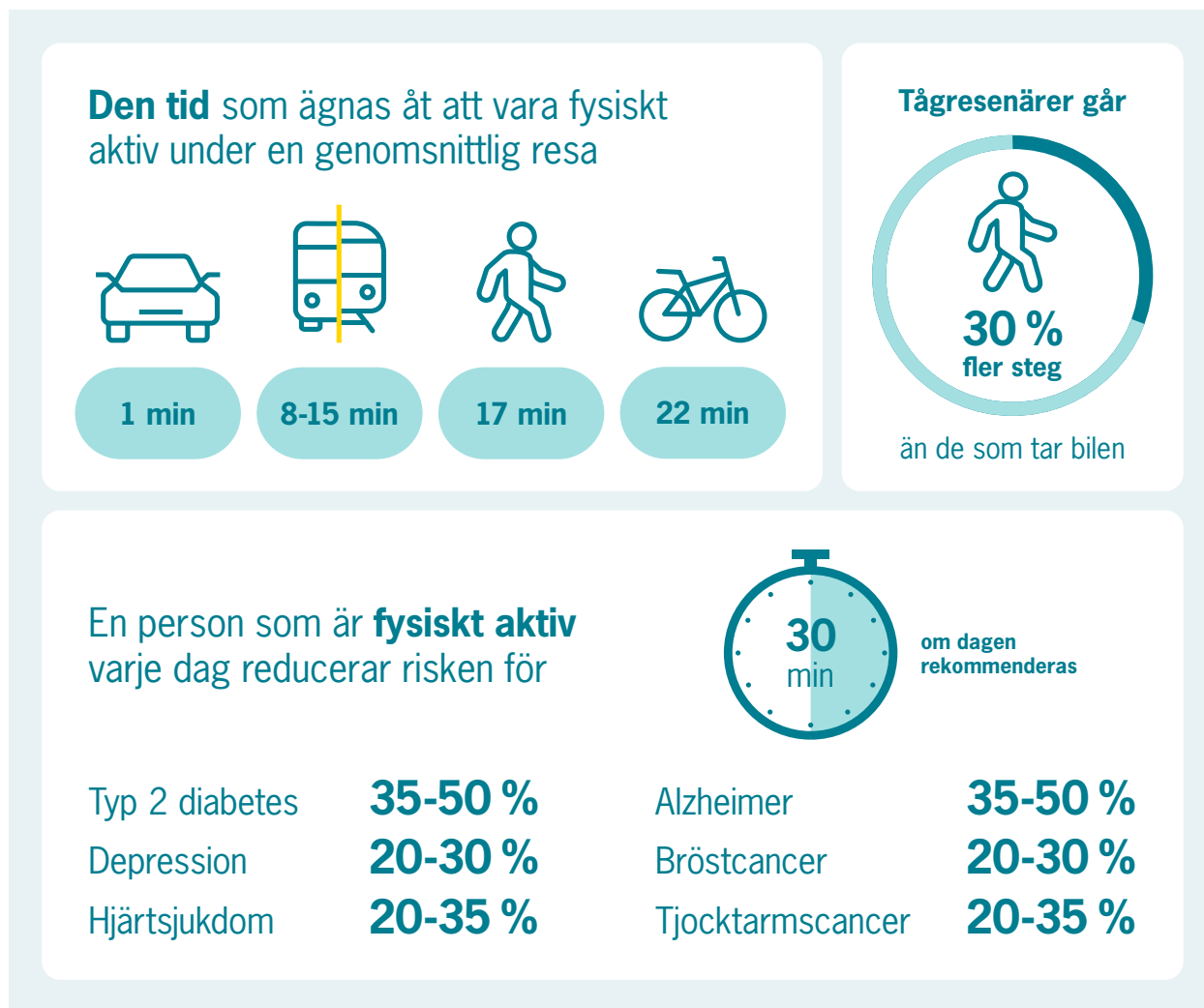
En annan näraliggande vittomfattande effekt handlar om så kallad agglomeration. Detta fenomen kan observeras städer, där ekonomiska aktiviteter koncentreras trots höga markpriser och hyreskostnader. Agglomeration kan också uppstå

industriellt, samlat inom vissa sektorer. Ett exempel kan ses i Lund längs det så kallade Kunsapsstråket. Där samlas IT- och innovationsbolag i närheten av akademiska institutioner. Byggandet av spårvägen i detta stråk har lett till ytterligare stigande markpriser, vilket kan illustrera kollektivtrafikens förmåga till värdeskapande.

Behövs ett offentligt åtagande i form av regionbidrag? Frågan blir vad en privat kollektivtrafikmarknad skulle kunna erbjuda utan att behöva subventioneras. Givet Region Skånes mål om det offentliga åtagandet, och det förfarande kring allmän trafikplikt som beskrivs i Kapitel 1, kan det konstateras att det hittills inte förekommit att privata aktörer på egen hand kan skapa den tillgänglighet som Region Skåne avser att åstadkomma. En kommersiell kollektivtrafik kan helt enkelt inte skapa samma tillgänglighet som i sin helhet erbjuds idag, och som eftersträvas under den kommande programperioden. Därför är det samhällsekonomiskt motiverat utifrån ett brett välfärdsperspektiv att subventionera den allmänna kollektivtrafiken.

Mesonivå – effekter på offentliga budgetar

Regionalt



Figur 6.3: Förbättrad hälsa, en positiv budgeteffekt på regional nivå. Fritt efter Better Urban Mobility Playbook (UITP, 2021).

Det handlar inte bara om värden kopplat till tillgänglighet. Det uppstår även positiva budgeteffekter på regional nivå. Region Skånes kostnader minskar genom att kollektivtrafiken bidrar till att:

- Minska antalet dödade och skadade i trafikolyckor
- Minska bullerstörningarna
- Minska utsläppen av hälsofarliga luftföroreningar
- Öka människors vardagsmotion
- Öka sysselsättningen
- Öka bruttolönerna och skatteintäkterna

Lokalt

Figur 6.4: Minskat ytanspråk, en positiv budgeteffekt på lokal nivå. Fritt efter Better Urban Mobility Playbook (UITP, 2021).

Det uppstår även positiva budgeteffekter på lokal nivå. Kommunernas kostnader minskar genom att kollektivtrafiken bidrar till att:

- Minska behovet av att bygga/underhålla vägar/gator för privatbilar
- Minska behovet av parkeringsplatser
- Öka bruttolönerna och skatteintäkterna
- Öka värdet på kommunal mark – kollektivtrafik som strukturbildare

Frågan om infrastrukturkostnader på väg- och järnvägssidan berör regional transportinfrastruktur, som finansieras av Trafikverket.

Mikronivå

Ytterligare ett argument för en samhällsekonomisk bedömning av värdet av att subventionera kollektivtrafik handlar om så kallade externaliteter. Dessa är indirekta kostnader eller nyttor som tillförs en "oskyldig" tredje part som en effekt av andra parter aktiviteter.

Det kan handla om negativa externaliteter, till exempel det faktum att andra trafikanter drabbas av trängsel, förseningar och förhöjda hälso- och olycksrisker. Det kan dock även handla om positiva externaliteter. Den så kallade Mohring-effekten²⁰ är en sådan positiv externalitet.

Mohring-effekten som motiv till subvention av kollektivtrafik

I korthet handlar Mohring-effekten om en jämförelse mellan en "kommersiell situation" och en förändring av denna. Anta att en busslinje trafikerar en gång i halvtimmen. De som väljer att resa med denna linje har en väntetid och en åktid. Anta vidare att efterfrågan ökar. Om utbudet fördubblas, så att busslinjen i stället får fyra turer per timme. Då kommer de som redan valt att resa i genomsnitt få halverad väntetid. Eftersom väntetid uppfattas som en svaghet i kollektivtrafiken – till en hög kostnad för individen – ökas de befintliga resenärernas välfärd signifikant; detta sker om det offentliga väljer att subventionera det fördubblade utbudet.

Därmed kan man med stöd av Mohring argumentera för att det på mikronivå är samhällsekonomiskt effektivt att subventionera denna utbudsökning. Resultaten från denna analys, som är extremt förenklad här, har haft mycket stor betydelse i transportekonomiska resonemang kopplat till kollektivtrafik. Det är dock så att denna effekt avtar med ökande turtäthet. Vid mycket hög turtäthet handlar det främst om en kapacitetsfråga.

20 Mohring, H. (1972). Optimization and Scale Economies in Urban Bus Transportation. American Economic Review, 591-604.

Kollektivtrafikekonomin sammanfattad

Sammanfattningsvis handlar ekonomiska frågor inom kollektivtrafik om såväl produktionskostnader, biljettintäkter som offentliga bidrag för att upprätthålla kvalitet och standard enligt verksamhetens målsättningar. Satsningar på ett väl avstämt trafikutbud kan skapa positiva samhällsekonomiska nettoeffekter. Dessa är å ena sidan kopplade till värderingar, och å andra sidan till positiva budgeteffekter för den regionala och lokala ekonomin.

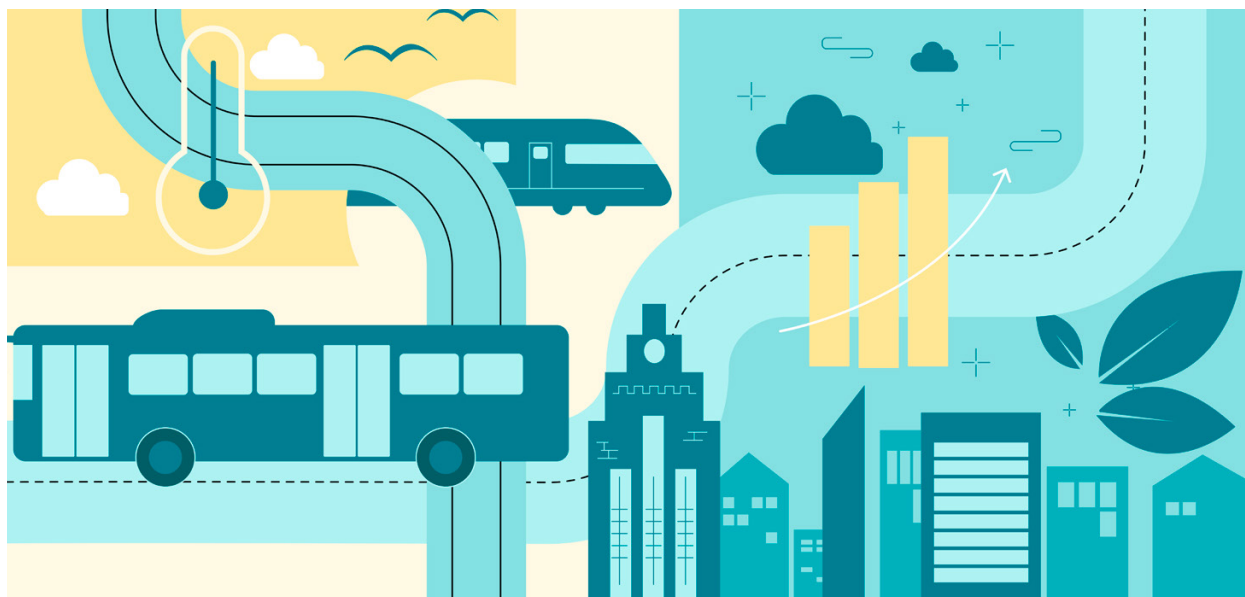
Ett relativt enkelt sätt att bedöma om satsningarna på trafikutbudet är ändamålsenliga och samhällsekonomiskt ansvarsfulla är att de möter en reell efterfrågan; det stiger faktiskt på resenärer på de turer som körs. Därmed nyttjas den tillgänglighet som erbjuds, vilket är i linje med intentionerna för måltemat resurseffektivitet.

Trafikförsörjningsprogrammets ställningstaganden och principer för genomförande styrs av såväl trafikekonomiska som samhällsekonomiska överväganden. I programmet tillämpas dessutom ekonomiska principer som skulle kunna beskrivas som optionsvärden eller existensvärden.

Optionsvärde handlar om en betalningsvilja för en tjänst, även om sannolikheten skulle vara låg för att individen faktiskt skulle använda den. Existensvärde handlar om en betalningsvilja för att en tjänst eller ett objekt bara existerar.

I en mindre ort kan det därför vara välmotiverat att tillhandahålla ett minsta basutbud; ”det är bra att bussen finns för mig ibland, om jag någon gång skulle behöva resa kollektivt (som option)”, eller att ”det kan vara bra för andra att bussen finns som samhällsservice (att den existerar)”.

Därmed belyses trafikförsörjningsprogrammets fokus på planerings- och genomförandepprinciper gällande såväl stråk, noder som basutbud. Strukturbildande stråk och noder samt kapacitetsstarka koncept bidrar till resmöjligheter för många människor, och skapar mätbar samhällsnytta. Basutbudet och nya mobilitetsformer bidrar till att skapa ekonomiska värden av lite olika slag. För att upprätthålla och utveckla dessa huvudprinciper krävs en ansvarsfull styrning mot trafikförsörjningsprogrammets olika mål.



Figur 6.5: Det hållbara transportsystemet som skapar värden för medborgare och samhälle.

Region Skåne
Skånetrafiken
281 83 Hässleholm
Telefon: 0451-28 84 00
skanetrafiken.se

