

Kollektivtrafik för ett enat Sydsverige

Underlag till positionspapper för en storregional sydsvensk kollektivtrafik

2018-08-24

Kollektivtrafik för ett enat Sydsverige.

Underlag till positionspapper för en storregional sydsvensk kollektivtrafik

Datum 2018-08-24
Utgåva Slutversion

Sammanställd av

Per Ålind

Fredmansvägen 1
392 36 Kalmar

Telefon 0706-19 83 48
E-post per_alind@hotmail.com

Organisationsnummer 520410-7030

Innehåll

1. BAKGRUND	3
2. KOLLEKTIVTRAFIKENS FUNKTION FRÅN NATIONELL HORISONT	5
3. KOLLEKTIVTRAFIKENS ROLL FÖR UTVECKLINGEN AV SYDSVERIGES REGIONER	7
3.1 <i>Blekinge</i>	7
3.2 <i>Halland</i>	9
3.3 <i>Jönköpings län</i>	11
3.4 <i>Kalmar län</i>	13
3.5 <i>Kronoberg</i>	15
3.6 <i>Skåne</i>	18
3.7 <i>Sammanfattning och analys</i>	22
4. TRE PERSPEKTIV PÅ EN GRÄNSÖVERSKRIDANDE SYDSVENSK KOLLEKTIVTRAFIK	23
4.1 <i>Resenärsperspektivet</i>	23
4.2 <i>Trafikeringsperspektivet</i>	24
4.3 <i>Samhällsperspektivet</i>	25
5. UTGÅNGSPUNKTER FÖR EN STORREGIONAL KOLLEKTIVTRAFIK I SYDSVERIGE	27
5.1 <i>Förslag på gemensam målbild</i>	28
5.2 <i>Sammanvägning av effekten av den föreslagna gemensamma målbilden</i>	31
6. FORTSATTA VÄGAR TILL EN STORREGIONAL KOLLEKTIVTRAFIK	33
7. BILAGOR	34

1. Bakgrund

Regionsamverkan Sydsverige (RSS) gav i sin handlingsplan för 2017 utskotten för Infrastruktur och Kollektivtrafik i uppdrag att påbörja arbete kring en långsiktig utveckling av Sydsveriges kollektivtrafik med fokus på det gränsöverskridande resandet och dess krav på tillhörande insatser i infrastrukturen.

Regionsamverkan Sydsverige

är en överenskommelse för att nå syftet att, med medborgarnas bästa för ögonen, utveckla samarbetet mellan verksamheterna i Landstinget i Kalmar län, Regionförbundet i Kalmar län, Landstinget Blekinge, Region Blekinge, Region Skåne, Kommunförbundet Skåne, Region Kronoberg, Region Halland och Region Jönköpings län.

Målsättningen är att skapa en grund för ökad tillväxt i Sydsverige i ekonomiskt, ekologiskt, kulturellt och socialt hänseende. Grunden för denna ambition ska vara en strävan efter en helhetsorienterad och långsiktigt hållbar utveckling.

Fokus för samarbetet i Regionsamverkan Sydsverige handlar framförallt om framtagande av gemensamma policyer och planer inom områdena regional utveckling, infrastruktur, kollektivtrafik, kultur samt hälso- och sjukvård.

Källa: <http://regionsamverkan.se/omregionsamverkansydsverige/>; 2018-08-10

Styrelsen för RSS gav 2016-11-24 kollektivtrafikutskottet i uppdrag att leverera ett så kallat positionspapper för kollektivtrafiken motsvarande det som tidigare gjorts för transportinfrastrukturen¹. Vid utskottets möte 2017-01-27 fick trafikdirektörerna Karl-Johan Bodell, Kalmar Länstrafik, och Carl-Johan Sjöberg, Jönköpings Länstrafik, i uppdrag att ta fram en struktur för ett positionspapper för långsiktig utveckling av kollektivtrafiken i de sex sydsvenska regionerna utifrån frågeställningen "Vilken trafik vill vi se 2050?". Dokumentet skulle förutom framtida trafik även innehålla en beräknad tidplan men behövde i övrigt inte vara direkt knutet till de begränsningar som finns i dagens infrastruktur.

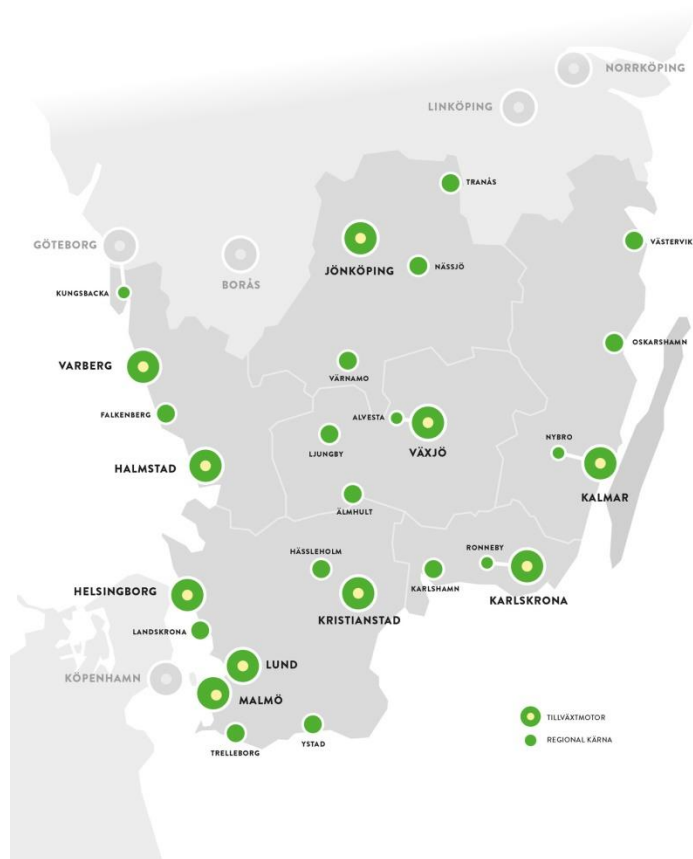
Utskotten för infrastruktur och kollektivtrafik beslutade 2017-02-16 att ge kollektivtrafikutskottets arbetsgrupp i uppgift att bistå i detta arbete och betonade vikten av att även andra delar av tjänstemannaorganisationerna, särskilt de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) medverkar så att hela kollektivtrafikområdet blir belyst på ett bra sätt.

Uppdraget har därefter av utförarna utvecklats på följande sätt:

- **Inriktningen** ska vara att ta tillvara den flerkärniga strukturen i Sydsverige genom bra tillgänglighet mellan tillväxtmotorer och regionala kärnor och genom att stärka deras samspel med sitt omland.
- **Syftet** med uppdraget är att förbättra den regionöverskridande kollektivtrafiken i Sydsverige till gagn för större arbetsmarknadsregioner, närbarhet till högre studier och en ökad tillväxt.
- **Målet** med uppdraget är att ta fram en gemensam målbild för hur tillväxtmotorerna i Sydsverige bättre ska kunna knytas samman med hjälp av kollektivtrafiken fram till år 2040².

¹ Regionsamverkan Sydsverige. 2016. Ett enat Sydsverige skapar ett starkt Sverige. Positionspapper infrastruktur och transport.

² Måläret 2040 har valts för att inte komplicera bilden med en eventuell höghastighetsbana.



Begreppen tillväxtmotorer och regionala kärnor har utifrån den modell som lanserades i Skåne³ successivt under senare år vunnit insteg i nationell och regional planering. De har använts bland annat i RSS arbete med transportinfrastruktur⁴ samt även av Trafikverket i samband med arbetet för den nationella och de regionala transportplanerna.

Den definition av begreppen som används i denna rapport överensstämmer med den som användes i en gemensam analys av transportinfrastrukturen i Sydsverige⁵, se vidare bilaga 1. För Skånes del innebär det att Kristianstad i det här sammanhanget räknas som en regional tillväxtmotor medan Hässleholm klassificeras som en regional kärna med koppling till tillväxtmotorn Kristianstad.

Denna rapport utgör underlag för ett positionspaper avseende regionöverskridande kollektivtrafik som presenteras separat. Slutsatser som presenteras i den här rapporten bygger på analyser av adekvata nationella och regionala studier samt officiella dokument för de berörda sydsvenska regionerna (Blekinge, Halland, Jönköpings län, Kalmar län, Kronoberg och Skåne).

Materialet till rapporten är framtaget och sammanställt i en samrådsprocess med deltagare från berörda RKM:

- Yvonne Aldentun, Landstinget Kalmar län
- Erik Andersson, Region Jönköpings län
- Magnus Forsberg, Region Blekinge
- Per Hansson, Region Kronoberg
- Arne Ingemansson, Region Halland
- Patrik Lindblom, Region Skåne
- Daniel Malmqvist, Region Kronoberg

Per Ålind har på uppdrag av uppdragstagarna varit behjälplig med att sammanställa rapporten och står även för de slutliga avvägningar som redovisas.

Under arbetets gång har ett flertal avstämningar gjorts med berörda organ inom RSS. En sammanställning av genomförda samråd återfinns i bilaga 2.

³ Strategier för det flerkärniga Skåne. Strukturbild för Skåne. Beslutad av Regionstyrelsen 2013-10-10 och Kommunförbundet Skåne 2013-12-16.

⁴ Region Jönköpings län, Region Kronoberg, Landstinget i Kalmar län, Regionförbundet i Kalmar län, Region Blekinge, Landstinget Blekinge, Region Halland, Kommunförbundet Skåne och Region Skåne (2016). Ett enat Sydsverige skapar ett starkt Sverige. Positionspapper infrastruktur & transport.

⁵ Systemanalys för Sydsveriges infrastruktur. Utredning gjord av Ramböll på uppdrag av Region Skåne, Region Blekinge, Region Kronoberg och Regionförbundet i Kalmar län. 2015-06-29.

2. Kollektivtrafikens funktion från nationell horisont

Det övergripande transportpolitiska målet på nationell nivå är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet⁶. Därutöver har riksdagen beslutat om ett **funktionsmål** om tillgänglighet och ett **hänsynsmål** om säkerhet, miljö och hälsa.

Funktionsmålet säger att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingen i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. En av preciseringarna för funktionsmålet berör uttryckligen kollektivtrafik och anger att förutsättningarna för att välja **kollektivtrafik**, gång och cykel ska förbättras.

Hänsynsmålet säger att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Transportsystemet, där kollektivtrafiken är en väsentlig del, förväntas således fylla många funktioner eller roller i samhället. I propositionen för de transportpolitiska målen⁷ beskrivs ett effektivt transportsystem som "en förutsättning för att nå generella samhällsmål som regional tillväxt och hållbar utveckling" I regeringens proposition om infrastruktur för framtiden⁸ beskrivs transportsystemet som en del av samhällsstrukturen som lägger grunden för tillgängligheten till bland annat jobb och bostäder. Kopplingar görs vidare till såväl klimatmål som krisberedskap och totalförsvär.

Klimatutmaningen specifikt och mer generellt arbetet med att åstadkomma en hållbar samhällsutveckling i linje med de 17 globala hållbarhetsmålen i Agenda 2030⁹ kommer att öka efterfrågan på effektiva kollektivtrafiklösningar. Nationellt har en politisk inriktning lagts fast att Sverige ska vara ledande i genomförandet av agendan och i en successiv omställning till ett mer hållbart samhälle. Genomförandet innebär bland annat transformeringen till världens första fossilfria välfärdsland.



De tre ömsesidigt beroende dimensionerna i hållbar utveckling - den ekologiska, den ekonomiska och den sociala och kulturella - ska vara ledstjärnor för det planeringsarbete som sker på nationell, regional och lokal nivå.

Den **ekologiska eller miljömässiga dimensionen** handlar om hushållning med jordens resurser och skydd av ekosystem. Det är i sin tur en förutsättning för de ekosystemtjänster som krävs för människors välmående och en god livsmiljö. De mest kritiska miljöaspekterna är klimatförändringar, kraftig utarmning av biologisk mångfald, brutna kretslopp av näringsämnen och

Källa: RUS >>2025. Region Jönköping.

⁶ <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/>; 2018-07-04.

⁷ Regeringens proposition 2008/09:93. Mål för framtidens resor och transporter.

⁸ Regeringens proposition 2016/17:21. Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling.

⁹ Regeringen. Att förändra vår värld: Agenda 2030 för hållbar utveckling

spridning av miljögifter. Att minska de klimatpåverkande utsläppen kan ha en avgörande betydelse för den framtida samhällsutvecklingen.

Den ekonomiska dimensionen syftar till att skapa stabila och sunda ekonomiska förhållanden och en hållbar ekonomisk tillväxt som inte äventyrar miljön eller människors hälsa. Ett effektivt resursnyttjande är där ett viktigt medel som även kan bidra till livskvalitet för människor och en fortsatt god utveckling av samhället. För att bli ekonomiskt starkare är produktivitetens utveckling inom näringslivet och offentlig sektor samt förmågan att sälja nya varor och tjänster avgörande.

Den sociala och kulturella dimensionen bygger på alla människors lika värde där delaktighet, trygghet, jämlikhet och jämställdhet är styrande begrepp. En rättvis fördelning av resurser oavsett kön, ålder, etnicitet eller andra förutsättningar är central. Det ger förutsättningar för ett samhälle med välmående, kreativa och företagsamma individer byggt på mångfald och grundläggande demokratiska värderingar.

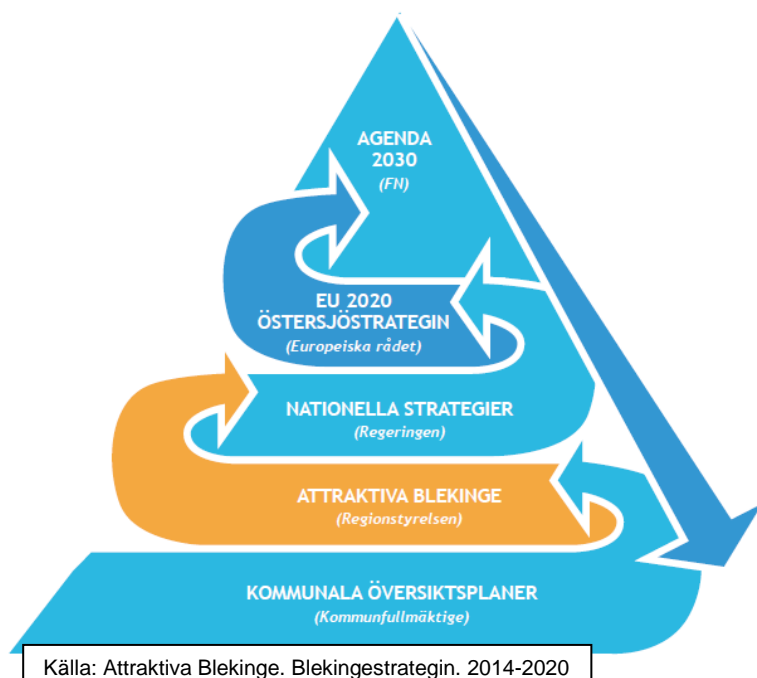
3. Kollektivtrafikens roll för utvecklingen av Sydsveriges regioner

Den följande presentationen har fokus på att beskriva hur frågor med anknytning till gränsöverskridande kollektivtrafik behandlats i olika centrala regionala dokument för tillväxt, utveckling och kollektivtrafik. Sammanställningen ska ses som ett försök till sammanfattning av vad de sex sydsvenska regionernas olika styrdokument redovisar om kollektivtrafiken och dess roll för samhällsutvecklingen.

3.1 Blekinge

Det övergripande styrdokumentet för **Blekinge**¹⁰ slår fast att utveckling handlar om och drivs av människor. Blekinges utveckling är därför beroende av förmågan att attrahera människor. God livskvalitet och ett rikt arbetsliv gör att människor vill och kan etablera sig i regionen. Den nämnda helhetsynen benämns Attraktiva Blekinge.

Särskilt intressant med strategin är att den sätter in den regionala nivån i såväl en internationell som en nationell och lokal kontext (se bild nedan).



Källa: Attraktiva Blekinge. Blekingestrategin. 2014-2020

Blekingestrategin ska fungera som styrmedel för regionala satsningar och utgår från de förhållanden som existerar i dag. I strategin poängteras vikten av ökad tillgänglighet mellan tillväxtmotorer och regionala kärnor i angränsande län.

Tillgänglighet är ett av fyra insatsområden i den regionala strategin för vilket devisen "Kom långt på en timme" anges som en övergripande ansats. Inriktningen är att god tillgänglighet kortar avstånden och där kollektivtrafiken blir det naturliga valet. Effektiva,

hållbara transportsystem med god kollektivtrafik kan knyta samman kommuner till större, gränslösa och mer dynamiska arbetsmarknadsområden.

Blekingestrategin har ett tydligt läns- eller regiongränsöverskridande perspektiv, något som bland annat uttrycks som att det ska gå att bo i Blekinge och pendla till arbete och utbildning i grannlänerna. Målet är att Blekinge till år 2020 har ett attraktivt och hållbart transportsystem som utvecklas utifrån invånarnas, arbetsmarknadens och besökarnas behov. Restiderna mellan Blekinge och Malmö/Köpenhamn respektive Stockholm anges som indikatorer för måluppfyllelse.

¹⁰ Attraktiva Blekinge. Blekingestrategin 2014-2020. Aktualiserad version A, beslutad av Regionstyrelsen 2018-06-13. Dnr: 18/00268.

Bland insatser för att nå målet anges halvtimmestrafik och kortare restider på Blekinge kustbana, prioriteringar och utbyggnad av infrastruktur för kollektivtrafik i stadstrafik och förbättrade möjligheter att ta sig till arbetet eller resa i tjänsten genom att gå till fots, cykla eller kollektivtrafik.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet¹¹ tar vid där Blekingestrategin slutar. Programmet är det politiska dokument som visar hur kollektivtrafiken kan bli ett redskap för att uppnå det som lagts fast i strategin. Kollektivtrafiken ska inte leva ett eget liv utan snarast ses ett viktigt instrument för att bygga Blekinge starkare och bättre.

Pendling till utbildning och arbete poängteras som en viktig funktion för den regionala kollektivtrafiken. Turutbudet ska ge möjlighet att pendla till skola och arbete i närmaste centralort. Inledningsvis i programmet slås också fast att goda möjligheter att pendla in och ut från länet är en avgörande parameter för Blekinges utveckling. Ett talande exempel är att det är fler Blekingebor som idag reser till Skåne och Danmark med tåg än som reser med tåg mellan orterna i länet.

Programmet har tre grundläggande mål: skapa valfrihet för människor, bidra till utveckling och tillväxt i regionen samt utveckla en kollektivtrafik som tar ansvar för miljö och klimat. Den första pelaren Valfrihet har bland annat fokus på starka stråk och stadstrafik med stort resandeunderlag samt förbättrade möjligheter att kunna pendla längre sträckor och på det sättet utvidga arbetsmarknadsregionerna.

Under den andra pelaren Utveckling och tillväxt poängteras kortare restid som den viktigaste parametern för att öka samhällsnyttan. På Kuststråket från Karlskrona och västerut bedöms kortare restid mot Öresundsregionen, inom Blekinge, och vidare mot Stockholm och Göteborg som viktigt för Blekinges möjligheter att attrahera företag och locka nya invånare. Även på Kust till kustbanan behöver restiden till Växjö kortas för att pendling ska upplevas som tillräckligt attraktivt.

Följande mål för restider 2035 till sydsvenska tillväxtmotorer och regionala kärnor utanför det egna länet finns i trafikförsörjningsprogrammet:

- Karlskrona – Malmö 115 minuter
- Karlskrona – Växjö 70 minuter
- Karlskrona – Kalmar 75 minuter

Visionen till 2050 är att den snabba anslutningstrafiken från Kalmar och Karlskrona till Växjö och den kapacitetshöjda Kustbanan till Kristianstad/Hässleholm har gett snabba tågförbindelser mellan de fyra större städerna i sydost. Arbetsmarknaden är därmed mer gemensam.

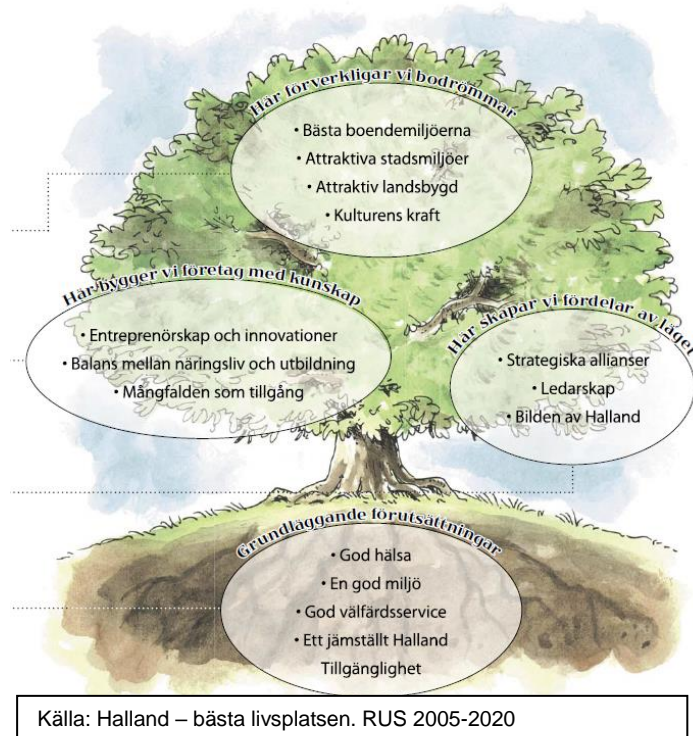
Öresundsregionens utveckling förväntas ha spridit sig till Blekinge genom snabba förbindelser som ger en stor frihet i valet av bostadsort och arbetsplats på sträckan Köpenhamn - Karlskrona. Restiden från Karlskrona till Malmö är i ett framtidsperspektiv under två timmar medan restiden mellan västra Blekinge och Malmö understiger en timme.

Notabelt är att ett mål i programmet är att prispåslag vid länsgränspassage inte ska förekomma samt ambitionen att år 2050 åker såväl män som kvinnor kollektivt i lika stor omfattning.

¹¹ Trafikförsörjningsprogram för Blekinge 2016-2019. Version B, beslutad av Regionstyrelsen 2016-03-16. Dnr 503-66-2014.

3.2 Halland

Den regionala utvecklingsstrategin (RUS) för **Halland** utgår från visionen om Halland som den bästa livsplatsen¹². En av tre delar i visionen är att genom hög tillgänglighet med bra kommunikationer dra fördel av det gynnsamma geografiskt läget mitt i ett utvecklingsstråk på Västkusten. Halland har som del av det tätbefolkade sydvästra Sverige stor möjlighet att skapa en kollektivtrafik av hög kvalitet som bidrar till att öka utbytet mellan de halländska kommunerna och omvärlden. Länsgränsen får inte i något sammanhang utgöra hinder för funktionella lösningar, vilket förutsätter täta samarbeten med angränsande regioner.



RUSEN konkretiseras i en regional strategi för tillväxt¹³ som kompletteras och uppdateras årligen. Den fortsatta utvecklingen av Kuststråket, med framför allt Västkustbanan och E6, poängteras som en prioriterad fråga med koppling till kollektivtrafik. Möjligheterna att pendla till och från utbildning och arbete bedöms som avgörande Hallands utveckling.

Av tre mål berör ett – Hög attraktivitet – i betydande grad den gränsöverskridande kollektivtrafiken. Regionförstoring genom utveckling av kollektivtrafik och infrastruktur såväl söderut som norrut samt utvecklade former för samverkan och samplanering mellan kollektivtrafik, infrastruktur, samhälls- och bebyggelseplanering är två prioriteringar för det strategiska valet att åstadkomma en region med god tillgänglighet.

För Hallands del finns en utmaning i att knyta länet närmre Göteborgs och västra Skånes arbetsmarknader. Den norra delen, företrädesvis Kungsbacka och Varberg, har en hög tillgänglighet till Göteborgsregionens arbetsmarknad, medan södra Halland har svaga kopplingar till både västra Skånes och Göteborgsregionens arbetsmarknader. För att bli en region med god tillgänglighet behövs en kollektivtrafik som bidrar till vidgade arbetsmarknader genom goda möjligheter till arbetspendling med konkurrenskraftiga restider och hög turtäthet. Därtill fordras att planeringen av kollektivtrafik, infrastruktur, samhälls- och bebyggelseplanering behöver gå hand i hand.

Hur kollektivtrafiken ska ge sitt bidrag till att bygga större arbets- och studiemarknader, en mer hållbar region och sist men inte minst skapa goda förutsättningar för ett fortsatt attraktivt Halland utvecklas i det regionala trafikförsörjningsprogrammet¹⁴. En väl utbyggd och robust kollektivtrafik behövs för att Halland ska vara en del i en större funktionell region. För att kollektivtrafiken ska bli mer attraktiv är det nödvändigt att restiderna blir kortare.

¹² Halland –bästa livsplatsen. Regionala utvecklingsstrategi 2005 – 2020. Regionstyrelsens ordförande februari 2005.

¹³ Tillväxtstrategi för Halland 2014-2020. Beslutad av Regionfullmäktige i oktober 2017.

¹⁴ Kollektivtrafik för en hållbar utveckling Halland 2035. Regionalt trafikförsörjningsprogram för Halland 2016-2019. Beslutad av Regionfullmäktige 2016-04-27.

Om restiden kortas till en timme kan hela sydvästra Sverige integreras i en funktionell region. Det operativa och mer kortsiktiga målet för kollektivtrafiken i Halland är följaktligen att resandet ska öka och vara attraktivt. Viktigt i det sammanhanget är också det som påpekas i programmet att framtidens kollektivtrafikresenärer inte ska märka av länsgränserna varken på priset eller när man betalar sin resa.

I norra Halland är det redan idag ett stort resande över länsgränsen, både med bil och kollektivtrafik, beroende på att en allt större del av Halland ingår i Göteborgs arbetsmarknad. Runt 75 procent av alla hallänningar som reser över en länsgräns gör det norrut mot Göteborg. I södra Halland är resandet över kommun- och länsgränser mindre. Mellan tio och femton procent av de hallänningar som arbetspendlar reser över länsgränsen söderut varje dag.

Det finns en potential att skapa en gemensam arbetsmarknad och därmed öka utbytet mellan i första hand Halmstad och Helsingborg. Resandet över länsgränserna mot Smålandslänen och de sydöstra delarna av Västra Götaland (Boråsregionen) är betydligt mindre i omfattning än resandet både söderut och framför allt norrut.

Den övergripande strategin för utveckling av kollektivtrafiken i Halland är koncentration till stråk där förutsättningar för ökat resande är goda. De geografiska områden som klassas som kollektivtrafikstråk kommer att trafikeras av en kollektivtrafik med tillräckligt utbud för att tillgodose behovet av arbets- och studiependling.

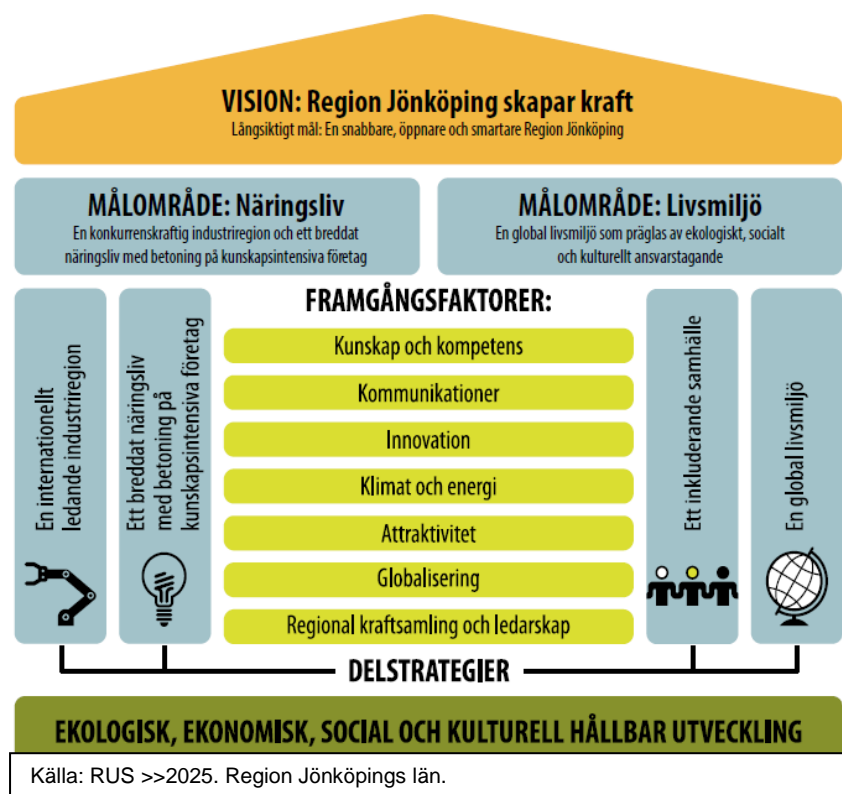
Västkustbanan har högst prioritet i det halländska kollektivtrafiksystemet och är följaktligen även klassat som ett mycket starkt kollektivtrafikstråk. Stråket bedöms även som det viktigaste för Hallands fortsatta utveckling. Tågtrafiken på banan kommer även i framtiden att utgöra stommen och all annan trafik ska i möjligaste mån anpassas till tågens ankomst och avgångar på Västkustbanan. Banan måste ha tillräcklig kapacitet så att olika tågssystem kan trafikera på ett robust och pålitligt sätt samtidigt som restiderna mellan orterna utmed banan bör minska och turutbudet öka. Resandet bedöms fortsätta att öka såväl över länsgränsen mot norr som över den mot söder.

Viskadalsstråket räknas som ett medelstarkt kollektivtrafikstråk. Tågtrafiken i stråket ska fokusera på att möta resbehov för arbets- och studiependling mellan Borås och Varberg. I dagsläget är det cirka fem procent (cirka 1 900 personer) av hallänningarna som reser över en länsgräns som gör det mot Borås.

Utvecklingen av tågtrafiken i det medelstarka Markarydsstråket sker med utgångspunkt att tillgodose resebehov för såväl arbets- och studiependling som för fjärrresor som sker mer sällan till nordöstra Skåne och västra Blekinge samt till städer utmed Södra stambanan.

Av övriga länsgränsöverskridande kollektivtrafik är tågtrafiken i det så kallade HNJ-stråket (Halmstad – Nässjö järnväg) i huvudsak av inomregional karaktär med liten potential till regionförstoring. Även för busstrafiken i stråket mot Ljungby/Växjö bedöms utvecklingspotentialen som begränsad, mycket på grund av lång restid i kombination med branschstrukturen i Halmstad och Ljungby. Dessutom finns det ingen mellanmarknad i form av orter som skulle kunna ge ett tillskott till resandeunderlaget.

3.3 Jönköpings län



Den regionala utvecklingsstrategin för **Region Jönköping** pekar ut vad som krävs för att regionen ska bli framgångsrik och växande till år 2025¹⁵. För Sveriges sjätte största region sett till folkmängd är RUS ett viktigt underlag för gränsöverskridande samarbeten inom och utom den egna administrativa geografin. Kunskap och kommunikationer anges som de viktigaste omvärldsutmaningarna. Det geografiska läget mellan de tre storstadsregionerna och med närhet till Linköping/Norrköping, Växjö, Halmstad och Borås ställer ökade krav på att utveckla både interna och externa

kommunikationer.

Det långsiktiga målet är en snabbare, öppnare och smartare region. Gränsöverskridande samarbete ses som en förutsättning för utveckling, både när det gäller geografi och verksamhet. Med snabba, enkla och effektiva transporter kan människor och varor ofta och lätt ta sig från en plats till en annan, inom regionen och över länsgränserna på ett miljömässigt hållbart sätt.

Två målområden och fyra huvudinriktningar har identifierats som de mest avgörande för regionens fortsatta utveckling. Av de fyra huvudinriktningarna eller delstrategierna har en – En global livsmiljö – koppling till gränsöverskridande kollektivtrafik. Regionaltåg och fjärrbusstrafik spelar i nuläget en central roll för kommunikationerna med grannlänerna och viktiga orter i regionens omland. Regionaltåg pekas ut som särskilt viktiga för att koppla samman regionen med grannlänerna.

En effektiv kollektivtrafik som anpassas till resenärernas behov anges som en attraktivitetsfaktor och viktig drivkraft för förändring. Vårt notera är att en stödande kollektivtrafik anges som en nyckelfaktor för att utveckla satsningar på kultur och fritid som når hela regionen. Väl fungerande och ekologiskt hållbara kommunikationer inom regionen och med angränsande län lyfts fram som en av sju framgångsfaktorerna genom att vidga de lokala arbetsmarknaderna och därmed öka tillgången till attraktiva arbetsplatser för människor och kompetens för företag.

Utgångspunkten i det regionala trafikförsörjningsprogrammet¹⁶ är att kollektivtrafiken ska ses som "Det naturliga resvalet" och bedrivs med omtanke om kunderna samt erbjuda prisvärda,

¹⁵ RUS. Regional utvecklingsstrategi för Region Jönköping >>2025. Fastställd av regionförbundets styrelse 2013-06-20.

¹⁶ Regionalt trafikförsörjningsprogram Jönköpings län. 2018-01-22. Dnr LJ 2012/1077.

enkla och säkra resor. Den regionala kollektivtrafiken ska kunna erbjuda länets invånare goda kommunikationer till och från orter inom regionen men också till angränsande regioner.

Programmet omfattar därför Jönköpings län liksom kommuncentra och högskoleorter i angränsande län eller regioner. Kollektivtrafiken ska på samma sätt som den binder samman kommuncentra och regioncentra inom regionen även erbjuda motsvarande trafikutbud till grannkommuner i angränsande regioner och dess region- och högskolecentra. Gemensam syn på trafikutbud och samordning av biljett- och betalssystem lyfts fram som viktiga parametrar för att nå dithän.

Fem mål avseende resande, kundnöjdhet, tillgänglighet/användbarhet, miljö/hållbart samhälle och skattesubventionsgrad ska vara uppnådda till år 2025. De förväntas bland annat bidra till större arbetsmarknadsregioner och ökad regional tillväxt. Två av de fyra strategier som krävs för att nå målen har direkt beröring med länsgränsöverskridande trafik.

Ett hållbart transportsystem fordrar en förändrad syn på kollektivtrafiken som utgår från ett tydligare systemperspektiv där kollektivtrafiksystemet blir strukturbildande för samhällsutvecklingen. En samlad och medveten bebyggelseplanering med rimliga avstånd till kollektivtrafikstråk är en förutsättning för att få kortare restider och skapa en mer attraktiv kollektivtrafik inte minst för resor över läns- och regiongränser.

Det starka sambandet mellan restid och pendlingsbenägenhet innebär att trafiken ska snabbas upp där så är möjligt. Inriktningen är att utveckla de trafikstarka stråken och göra trafikutbudet "Bäst för flest". Programmet beskriver fyra olika nivåer på trafikutbud där den högsta nivån - Storregionala stråk - har klart samband med gränsöverskridande trafik.

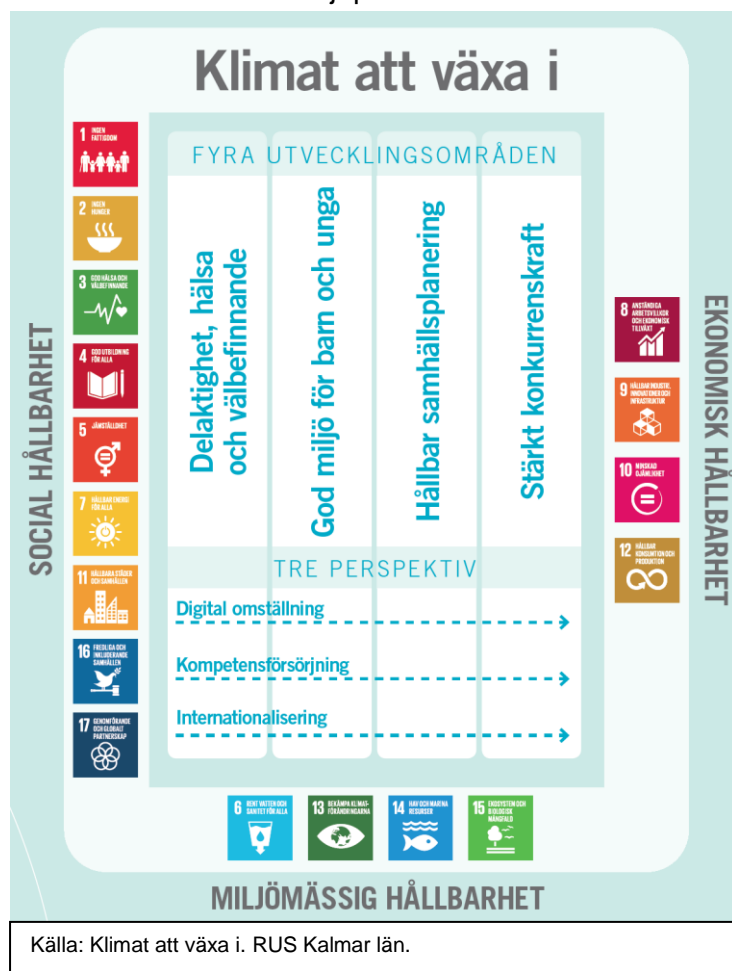
De storregionala stråken är resandestarka och passerar regiongräns. Strävan är att åstadkomma likartat utbud till motsvarande målpunkter/orter i angränsande region som inom Region Jönköpings län. Tågtrafiken förväntas dominera dessa stråk och kan kompletteras eller där järnvägsspår saknas ersättas med busstrafik. För tågtrafiken ska planeringen utgå från en restidskvot (dvs. restid jämfört med bil) om 0,8. Motsvarande restidskvot för direkt-/expressbuss anges till 1,2.

Framgångsfaktorer är utöver det som nämnts tidigare är exempelvis snabbt och bekvämt, det vill säga att trafiken byggs i starka stråk mellan befolkningstäta orter inom regionen respektive till angränsande regioner med linjer som ger korta restider och hög turtäthet och binder samman kommun- och regioncentra med varandra. Restiden bör aldrig överstiga 1,5 gånger bilens. Lägre kvot eftersträvas vid längre resor.

Gränslöshet tas upp som en annan framgångsfaktor, med andra ord att trafiken planeras kommun- och regiongränsöverskridande där kommuncentra liksom region- och/eller högskolecentra i angränsande regioner har samma dignitet som motsvarande trafik inom regionen. Regionen har en positiv inställning till ökad gränsöverskridande trafik under förutsättning att vissa angivna kriterier uppfylls.

3.4 Kalmar län

Kalmar län använder sig av målbilden "Klimat att växa i" för sin senaste regionala utvecklingsstrategi¹⁷. För att skapa ett klimat att växa i har fyra prioriterade utvecklingsområden pekats ut varav ett – Hållbar samhällsplanering – har direkt samband med gränsöverskridande kollektivtrafik. Ledordet är regionförstoring som förutsätter snabba transporter såväl inom länet som över länsgränserna. Resande med kollektivtrafik är att föredra, eftersom det generellt leder till mindre klimat- och miljöpåverkan.



För att kunna konkurrera med bilresor är korta restider och möjlighet att använda restiden till arbete eller studier avgörande. Som exempel hur restiden med kollektivtrafik kan minimeras anges att bostäder, verksamheter och service lokaliseras i anslutning till stationer och knutpunkter. Utvecklingen i länet går därmed mot större arbetsmarknadsregioner, men arbete bedöms återstå för att knyta ihop arbetsmarknadsregioner över länsgränserna.

En strategi för utvecklingsområdet Hållbar samhällsplanering är att åstadkomma korta restider med hög punktlighet både för personer och för gods. För en hållbar regionförstoring, det vill säga större och mer robusta arbetsmarknadsregioner, behövs samverkan inom och utanför länet och miljömässigt hållbara lösningar.

Målet är att minska länets funktionella regioner från fyra till två genom att

stärka sambanden såväl inom länet som med tillväxtmotorer och regionala kärnor i våra grannlän, vilket förutsätter korta och tidssäkra restider längs de stråk människor färdas mellan hemmet, arbetet eller fritidsaktiviteter.

Principerna i RUSEN har därefter konkretiserats i dels en långsiktig kollektivtrafikstrategi¹⁸, dels ett mer kortsiktigt regionalt trafikförsörjningsprogram¹⁹. Den gemensamma visionen för båda programmen är att det år 2050 är nära till Sveriges solsida, uppställda restidsmål har nåtts och kollektiva transporter utgör förstahandsalternativet för vardagsresandet bland länets invånare.

Båda dokumenten bygger vidare på de förslag till restidsmål som redovisades i en tidigare systemanalys av Sydsveriges transportinfrastruktur²⁰. De restidsmål för Kalmar till de tre

¹⁷ Klimat att växa i. Regional utvecklingsstrategi för Kalmar län 2030.

¹⁸ Kollektivtrafikstrategi 2050. Samhällsstödd trafik för funktionella regioner. Antagen av landstingfullmäktige 2017-05-31.

¹⁹ Trafikförsörjningsprogram för Kalmar län 2017-2025. Antaget av landstingfullmäktige 2017-05-31.

²⁰ Systemanalys för Sydsveriges infrastruktur. Utredning gjord av Ramböll på uppdrag av Region Skåne, Region Blekinge, Region Kronoberg och Regionförbundet i Kalmar län. 2015-06-29.

storstadsområdena och till närliggande länscentra som redovisades i den rapporten har utvecklats och kompletterats med motsvarande restidsmål för Oskarshamn och Västervik. Mål har formulerats för två olika slutår - 2025 respektive 2050 – från utgångspunkten att det ska vara möjligt att från var och en av de tre orterna i länet resa ut på morgonen, göra ett dagsverke i någon av målorterna och därefter kunna återvända till hemorten

En viktig riktlinje är att utveckla trafiken i redovisade starka kollektivtrafikstråk, vilka i de flesta fall har en av sina ändpunkter i en ort utanför länet. Följaktligen är pendlare över länsgräns utpekad som en viktig målgrupp för att öka resandet. Förbindelser som är eller kan utvecklas till starka stråk är bland andra nästintill samtliga järnvägslinjer samt länsgränsöverskridande busstrafik med målpunkter i regionala kärnor och tillväxtmotorer.

För den södra delen av länet är inriktningen att förbättra nåbarheten till Kalmar samt från Kalmar till Karlskrona och Växjö. Då det gäller interregionala resor är sträckan Kalmar – Växjö (Alvesta) länets starkaste och viktigaste reserelation. Halvtimmesstrafik och dubbelspår är viktiga förbättringar på denna sträcka. På motsvarande sätt syftar trafikutvecklingen i den norra delen av länet till att knyta samman de aktuella kommunerna inbördes men även ge bra nåbarhet till regionala kärnor och tillväxtmotorer utanför länet.

I trafikförsörjningsprogrammet används ett sammanvägt mått för restid, turtäthet och antal byten för att ange mål för nåbarheten eller den geografiska tillgängligheten dels till tillväxtmotorer och regionala kärnor i och utanför Kalmar län, dels mellan orterna i länet till år 2025. För Kalmars del bedöms uppsatta delmål för turtäthet möjliga att nå till samtliga övriga tillväxtmotorer i Sydsverige medan delmålen för restid klaras i alla relationer utom de mot Östergötland.

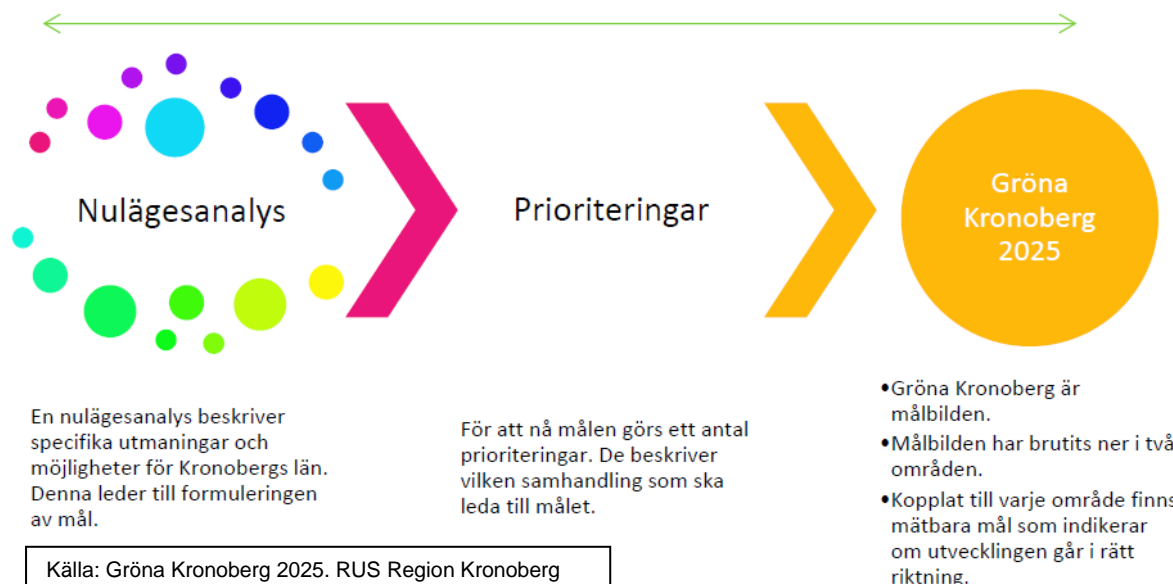
För Västervik och Oskarshamn bedöms möjligheterna att nå målen som avsevärt sämre och då inte minst delmålen för restid. Oskarshamn som är länets tredje största ort och utgör en regional kärna har de längsta restiderna och de flesta bytena i de studerade reserelationerna. Länets näst största stad Västervik, i likhet med Oskarshamn en regional kärna, har tillsammans med Vimmerby och delar av Hultsfreds kommun i hög utsträckning Linköping som nav för sitt resande.

För att i princip samtliga restidsmål till 2050 ska nås fordras betydande upprustning och standardhöjning av främst järnvägsnätet både inom och utanför länets gränser men även av väginfrastrukturen. En fortsatt utveckling av täta och snabba direktförbindelser i riktning mot Malmö-/Köpenhamnsområdet är viktigt för hela den södra delen av Kalmar län. På motsvarande sätt är kopplingen mot Jönköping/Linköping/Norrköping viktig för den norra delen av länet.

3.5 Kronoberg

Den övergripande inriktningen av **Region Kronobergs RUS**²¹ framgår tydligt av titeln – Gröna Kronoberg. Ambitionen är en hållbar utveckling i framkant - som Europas grönaste region. I strategin slås fast vikten av goda kommunikationer ut till omlandet – särskilt i ett län med en gles struktur likt Kronoberg. Länet har över tid haft en hög inpendling och ett positivt

Gröna tråden - arbetsmetod för hållbar utveckling.



pendlingsnetto, inte minst som en följd av att samtliga kommuner i länet gränsar till ett annat län. Rörligheten inom Kronobergs län är relativt sett låg men ökande – inte minst mellan de större arbetsmarknaderna i regionen och till andra regionala centrumstäder utanför länet.

Strategin är uppdelad i två målområden: "Vi växer i hållbara och öppna livsmiljöer" och "Vi växer av en cirkulär ekonomi med förnyelseförmåga". Under det förstnämnda målområdet lyfts det starka sambandet mellan boende, arbete och de stora transportstråken som finns i länet fram som en utvecklingsmöjlighet. Den tydliga stråkstrukturen ger förutsättningar inte bara för bra anknytningar mellan olika orter i länet utan dessutom till orter utanför länets gräns. Den starka kopplingen kommer redan idag till uttryck genom en hög inpendling från andra län. Koncentrationen av befolkningen runt de regionala stråken ger också möjligheter att planera en effektiv kollektivtrafik som sammanbinder viktiga målpunkter såväl i som utanför länet.

I Kronobergs regionala trafikförsörjningsprogram²² omsätts de övergripande regionala inriktningarna i mål och riktlinjer för kollektivtrafiken. Målbilden är en hållbar kollektivtrafik för alla, vilken i sin tur delas upp i fyra målområden, där Tillgänglighet för hållbar regional utveckling har en direkt bäring på gränsöverskridande trafik. Kollektivtrafiken anges som ett viktigt verktyg för att stärka och knyta samman regionen men också som ett lika viktigt medel för att kunna ta sig till angränsande regioner och viktiga noder i andra städer.

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) i Kronoberg har tillsammans med angränsande läns RKM i uppdrag att se till att resenären inte ska behöva påverkas av de administrativa indelningarna. Utmaningen är att skapa en attraktiv kollektivtrafik som kan möjliggöra en regionförstoring i Kronoberg. Det ska ske genom att bland annat restidskvoten mellan

²¹ Gröna Kronoberg 2025. Regional utvecklingsstrategi Kronobergs län. Region Kronobergs fullmäktige beslut 2015-06-11.

²² Trafikförsörjningsprogram Region Kronoberg 2016-2025. Antaget av Regionfullmäktige 2015-11-25, reviderad 2017-01-24.

kollektivtrafik och bil i viktiga relationer inom och till omkringliggande län ska minska, resmöjligheterna till och från grannlänens huvudorter och i andra starka interregionala relationer ska bli fler samt restiderna till och från grannlänens huvudorter ska minska.

Möjlighet till frekventa och snabba buss- och tågförbindelser till grannregionernas huvudorter är en prioriterad fråga för RKM Kronoberg. Därför är målsättningen att resmöjligheterna till framförallt Kalmar, Karlskrona, Jönköping, Halmstad samt Lund/Malmö ska öka. Fördjupade stråkanalyser för varje enskilt stråk i regionen behöver tas fram som underlag för åtgärder samtidigt merparten av resurserna och satsningarna för kollektivtrafik föreslås bli riktade till för Kronoberg viktiga strategiska stråk.

Ett av de strategiska valen gäller den gränsöverskridande trafiken. Det är lika viktigt att kunna ta sig inom regionen som till angränsande regioner och viktiga noder i andra städer. De invånare som bor på gränsen till andra regioner ska ha möjlighet att välja serviceutbudet som är närmast boendeorten, även om det finns på andra sidan länsgränsen. Ambitionen är att inom ramen för Sydtaxan fortsätta att förbättra samarbetet för att ytterligare förfina det gemensamma systemet för länstränsöverskridande resor. Generellt är en nära samverkan med RKM i framförallt Blekinge, Jönköping, Halland, Kalmar och Skåne är en avgörande faktor för att Kronoberg ska nå framgång med att stärka redan starka reserelationer men också för att kunna skapa nya resmöjligheter.

Andra strategiska val som har anknytning till gränsöverskridande trafik är att utvecklingen av kollektivtrafiken ska utgå från ett resenärsperspektiv där det krävs att hela resan är trafikslagsövergripande och sammanhängande så att resenären kan känna trygghet och få en positiv upplevelse. Dessutom krävs en samordnad planering och en stark koppling mellan det strategiska arbetet på den regionala nivån och kommunernas fysiska planering för att skapa en attraktiv och resurseffektiv kollektivtrafik.

RUSEN Gröna Kronoberg påvisar värdet av att stärka stråkstrukturen i regionen. Ett stråk ska ses som en del i ett större sammanhang där övrig samhällsplanering ingår. Stråken har klassificerats utifrån pendlingsunderlag, kollektivtrafikens nuläge samt regional betydelse och tillväxtpotential. Bland de fem klasserna finns:

- Starka interregionala stråk som sammanbinder större arbetsmarknader och tillsammans med transportstråken och järnvägsnätet utgör huvudlinjenät,
- Svagare interregionala stråk som sammanbinder större arbetsmarknader som sammanbinder större arbetsmarknader med varandra men där relationen mellan orterna längs med dessa stråk idag är relativt sett svaga,
- Interregionala stråk mellan mindre orter.

En för regionerna i södra Sverige gemensam strategi kring utvecklad tågtrafik och vilka konsekvenser detta medför efterlyses i programmet. Region Kronobergs inriktning är att fortsatt utveckling av tågtrafiken ska ske i dagens starka stråk och med den uppehållsbild/tågstationer som i dag finns i regionen. Snabbhet ska prioriteras i Öresundstågssystemet till för regionen viktiga interregionala målpunkter, som residensstäderna i södra Sverige. Det poängteras att detta inte får ske på bekostnad av tågtrafiken vid de mindre orternas tågstationer.

Det är likaså önskvärt att fortsätta utveckla Pågatågstrafiken på Markarydsbanan till den viktiga interregionala målpunkten Halmstad. Där järnväg saknas utförs regional busstrafik till kommunhuvudorter och regionala centra inom och utom länet.

Region Kronoberg har även låtit utreda framtidens kollektivtrafik i östra delen av länet²³. Den största resandeökningen och det bästa trafikekonomiska resultatet uppnås i alternativet med samma trafikvolym som idag men där buss- och tågtrafik löper omlott i en taktfast tidtabell. Störst beräkningsbara ekonomiska värdet ger alternativet med förkortad restid Växjö – Kalmar. Det är samtidigt det rent företagsekonomiskt dyraste alternativet men effekten av den åstadkomna regionförstoringen beräknas ge ett mycket större ekonomiskt värde än det ökade företagsekonomiska underskottet.

²³ Trivector Traffic. Framtidens kollektivtrafik i östra Kronoberg. Rapport 2017:80, version 1.1

3.6 Skåne

Skånes regionala utvecklingsstrategi²⁴ pekar ut fem prioriterade ställningstaganden nämligen att Skåne ska

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

En del av målbilden för det öppna Skåne är samarbete över kommun-, läns-, och nationsgränser. Det finns idag i princip två arbetsmarknadsregioner; Malmö/Lund/Helsingborg och Hässleholm/Kristianstad; med en bristfällig rörlighet inom och mellan dessa. Kännetecknande för Skåne är också en mycket större tätortstäthet än någon annan del av Sverige, med korta avstånd och hög tillgänglighet.

Skåne är med sina 1,3 miljoner invånare en av Sveriges tre storstadsregioner. Den flerkärniga och täta ortstrukturen ger ett annat resemönster än andra storstadsregioner och traditionella förorter saknas. Skånes åtta regionala kärnor – Malmö, Lund, Helsingborg, Landskrona, Kristianstad, Hässleholm, Ystad och Trelleborg – spelar alla en viktig roll för Skånes utveckling.

Under ställningstagandet "Skåne ska dra nytta av sin flerkärniga ortstruktur" nämns att god tillgänglighet med bra kommunikationer är grundläggande för att flerkärnighetens mångfald ska kunna användas optimalt. En satsning på att utveckla kommunikationer, framförallt kollektivtrafiken, ska bidra till att alla invånare kan ta sig till och från jobb, studier eller kultur- och fritidsaktiviteter på ett klimatneutralt och energisnålt sätt – oavsett var de bor.

Delstrategier för området är bland annat att stärka tillgängligheten och binda samman Skåne, satsa på Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor, utveckla möjligheten att bo och verka i hela Skåne, utveckla Skåne hållbart och resurseffektivt samt stärka det regionala samarbetet. För den senare delstrategin anges explicit att Skåne i större utsträckning måste se möjligheterna för utveckling genom samverkan utanför Skånes gränser och stärka samarbetet med angränsande regioner.

I strategin för det flerkärniga Skåne²⁵ kopplas riktlinjerna i det regionala utvecklingsarbetet samman med kommunernas översiktsplanering. Inriktningen är att i samverkan mellan region och kommuner planera för och utveckla ett regionalt perspektiv på fysisk planering. Den långsiktiga målbilden är att Skåne utvecklats utifrån och dragit nytta av de styrkor som den flerkärniga ortstrukturen innebär där olika orter kompletterar varandra och där hela Skåne lever.

Fem strategiområden har pekats ut för det flerkärniga Skåne:

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

²⁴ Det öppna Skåne 2030. Skånes utvecklingsstrategi. Beslutad av Regionfullmäktige 2014-06-17

²⁵ Strategier för det flerkärniga Skåne. Strukturbild för Skåne. Beslutad av Regionstyrelsen 2013-10-10 och Kommunförbundet Skåne 2013-12-16.

För att nå målet om ett flerkärnigt Skåne är det av vikt att bland annat de regionala kärnorna och särskilt tre tillväxtmotorerna – Malmö, Lund och Helsingborg – driver utvecklingen och agerar regionalt. De som står bakom strategin är dessutom överens om att kollektivtrafiken ska vara strukturbildande för att andelen resor med bil ska kunna minska och andelen resor med kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik öka.

Grundstrukturen i det flerkärniga Skåne består av många självständiga orter, geografiskt utspridda, och där resandet dem emellan sker med hållbara transportslag. Strävan är att Skåne ska fungera som en gemensam funktionell arbetsmarknadsregion utan märkbara administrativa gränser med mycket god tillgänglighet med bäring på kollektivtrafik, inte minst mellan de regionala kärnorna. Där inkluderas också närhet och kontakt till andra regioner och städer som Köpenhamn, Halmstad, Växjö, Kalmar och Karlskrona.

Stärkta relationer med övriga delar av södra Sverige förs fram mot bakgrund av behovet om en större kritisk massa och ökad konkurrens- och attraktionskraft. Det är betydelsefullt för Skåne att ha en god samverkan och utvecklad relation både till orter, kommuner och regioner i norr och nordost. Med gränsöverskridande lokala och regionala tågssystem bedöms det finnas potential att utveckla interregionala samarbeten vidare.

Tankarna från den regionala utvecklingsstrategin och strukturbilden vad gäller behovet av kommunikationer har utvecklats vidare i en strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050²⁶. Strategin utgår från att transportsystemet behöver bli mer yteffektivt och hållbart, något som innebär att fler kommer att behöva åka kollektivtrafik, cykla eller gå medan bilen ska ges förutsättningar där den behövs. I strategin tydliggörs vägval, mål och prioriteringar för hur infrastruktursatsningar ska kunna användas som ett medel för att nå Skånes regionala utvecklingsmål. Innehållet i strategin kommer att konkretiseras och fördjupas ytterligare i ett antal andra dokument med olika fokus inom transportsystemet (se bild på nästa sida).

Strategin relaterar till FN:s globala mål om hållbar utveckling, EU:s klimatmål samt våra svenska miljö- och klimatmål. Grundläggande för ett transportsystem som binder samman ett flerkärnigt Skåne är att det måste vara enkelt att pendla in till tillväxtmotorerna och de regionala kärnorna med kollektivtrafik. Ett antal regionala stråk som ska binda samman Skånes regionala kärnor och tillväxtmotorer med en robust och attraktiv kollektivtrafik, både på väg och järnväg, pekas också ut i strategin. Kollektivtrafiken ska vara förstahandsvalet i de aktuella stråken. Det framhålls som viktigt att pendlingstiden skall kunna användas som arbetstid, vilket ställer krav på en mer tillförlitlig och komfortabel kollektivtrafik.

Där järnväg saknas arbetar Region Skåne med ett införande av ett regionalt superbusskoncept som syftar till att kombinera fördelarna med spårburen trafik med konventionellt bussystem. Det regionala superbusskonceptet har enligt det kartmaterial som redovisas i strategin målpunkter norr om regiongränsen både efter E4 och riksväg 19.

Målet är att kollektivtrafik, gång och cykeltrafik samt biltrafik år 2050 har lika stor andel av antalet (del)resor i regionen. Det innebär bland annat att nya bostäder och verksamheter behöver lokaliseras till starka kollektivtrafik- och cykelstråk men också att kollektivtrafiken även ska kunna användas i större utsträckning för fritids- och turismresor.

²⁶ Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050. Region Skåne 2017.

REGION SKÅNES STRATEGIER OM TRANSPORTSYSTEMET I ETT SAMMANHANG



Källa: Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050. Region Skåne.

För att nå det regionala målet om 40 procent marknadsandel för kollektivtrafiken presenteras kraftfulla satsningar på den framtida tågtrafiken²⁷. Goda och välfungerande tågförbindelser

²⁷ Tågstrategiskt underlag för perioden 2020-2050. Koncernkontoret, Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Skåne.

mellan Skånes regionala kärnor, över nationsgränsen till Danmark och till grannregionerna är viktiga för näringslivet och helt avgörande för en ökad integration av arbetsmarknaderna.

Enviktig utgångspunkt för tågstrategin har varit att uppnå symmetriska eller taktfasta tidtabeller, det vill säga fasta minuttal för avgångstiderna. Det har positiva effekter i form av enkelhet för passagerarna. Trafikeringen bygger dessutom på att turfrekvensen successivt kan öka, så att attraktiviteten blir högre, med andra ord att först utveckla en grundläggande trafik med 60 eller 30 minuters intervall som därefter kompletteras med ytterligare avgångar.

Ett nytt tågssystem – System 3 – föreslås som är ett mer kapacitetsstarkt tågssystem som komplement till dagens trafikeringssystem avsett att i första hand knyta samman Skånes regionala kärnor i rusningstid med Kastrup och Köpenhamn. System 3 föreslås få upp till 50 procent fler sittplatser jämfört med det maximala antalet sittplatser på nuvarande Pågatåg och Öresundståg.

Öresundstågstrafiken förutsätts även fortsättningsvis bli ryggraden i ett gränsöverskridande tågssystem i Sydsverige med två avgångar i rusningstid mot vardera Halmstad, Karlskrona och Växjö. Nuvarande Öresundståg kommer att behöva bytas ut till andra generationens tåg fram till år 2035. Rekommendationen i rapporten är att även de kommande Öresundstågen blir ett motorvagnståg och att de på samma sätt som idag har fri genomgång mellan de olika motorvagnsenheterna.

Utöver Öresundstågen föreslås att tillväxtmotoren i angränsande regioner till år 2040 även trafikeras med Pågatåg (Halmstad både via Ängelholm och Makaryd samt Karlshamn via Kristianstad), Krösatåg (Växjö från Hässleholm) och System 3 (Växjö).

Omställningen till ett hållbart transportsystem rymmer emellertid inte bara investeringar i vägar, järnvägar eller fordon. Minst lika viktigt är att påverka människors attityder och beteenden med i syfte att förändra rese- och transportval. Samhällsvinsterna i Skåne med ett förändrat resande till följd av förbättrad folkhälsa uppskattas till drygt fyra miljarder kronor årligen²⁸. Skånes mobilitetsplan beskriver hur påverkansåtgärder för attityd- och beteendeförändringar kan komplettera utbudet av infrastruktur, kollektivtrafik och övriga mobilitetstjänster. Planens ändamål är att öka andelen som går, cyklar och åker med kollektivtrafik.

Potentialen till förändring bedöms som stor. De tre vanligaste anledningarna till en resa är i fallande ordning service, arbete och fritid, vilka tillsammans står för över 80 procent av alla dagliga resor. Ungefär 30 procent av Skånes befolkning bor inom en 15 minuters cykelresa från sitt arbete och omkring hälften kan ta sig till arbetet med cykeln på 30 minuter. Bland verktyg för att öka ett hållbart resande nämns prova-på-kampanjer, styrmedel som kollektivtrafiktaxa och parkeringsavgifter, paketering och "nudging" för "Hela Resan".

²⁸ Mobilitetsplan för Skåne. Region Skåne 2017.

3.7 Sammanfattning och analys

Det är i första rummet viktigt poängtera att samtliga sex regioner i sina styrdokument både för utvecklingen i stort och specifikt för kollektivtrafiken lyfter fram behovet av ökat resande över administrativa gränser. I flera av de berörda regionernas trafikförsörjningsprogram finns också uppställda restidsmål till viktiga platser som exempelvis tillväxtmotorer i grannlänerna och storstadsregioner. Ambitionerna för den regionöverskridande trafiken har förutsättningar att utvecklas ytterligare i de olika trafikförsörjningsprogrammen genom en gemensam målbild för hur tillväxtmotorerna i Sydsverige bättre ska kunna knytas samman med kollektivtrafik.

Kortare restider pekas ut av samtliga regioner som ett viktigt delmål, ensamt eller i kombination med ökad turtäthet för att nå en önskad förstoring av arbetsmarknader och människors rörlighet. Flera visar också på att resenären inte på något sätt ska märka av att en läns- eller regiongräns passeras under resan. Kollektivtrafikens marknadsandel bör kunna öka, särskilt i Kalmar och Kronobergs län vilka i dagsläget har en relativt låg marknadsandel sett i ett nationellt perspektiv²⁹.

Gemensam är också synen att insatser för att öka det regionala resandet i första hand bör ske i de kollektivtrafikstråk där många reser idag och där förutsättningarna att öka resandet bedöms som goda. Det innebär i praktiken att gemensamma satsningar som stimulerar till ökat resande primärt kommer att riktas mot tågtrafiken. Här bör då följaktligen den regionala tågtrafik som regionerna själva har inflytande över stå i fokus.

Samtliga regioner trycker även på behovet av att utveckla kollektivtrafikens roll som strukturbildare för att åstadkomma en hållbar utveckling och ekonomisk tillväxt i Sydsverige. Här behöver den fysiska planering på kommunal nivå interagera bättre med den planering av transportinfrastruktur och kollektivtrafik som sker på regional nivå.

²⁹ Sveriges Kommuner och Landsting. Öppna jämförelser. Kollektivtrafik 2017.

4. Tre perspektiv på en gränsöverskridande sydsvensk kollektivtrafik

Kollektivtrafiken förväntas fylla en funktion inom ett flertal samhällsområden; den förväntas vara ett medel för tillväxt och utveckling, bidra till ökad rörlighet och tillgänglighet, bättre miljö- och uthållighet och även ha en positiv inverkan på jämställdhet/jämlikhet³⁰. Den ses i andra sammanhang som ett instrument för en attraktiv stad, för att skapa en ökad livskvalité och för att nå ett långsiktigt hållbart transportsystem³¹. Trafikens strukturbildande inverkan på planeringen av bostads- och verksamhetsområden är känd från storstadsområden men av allt att döma på väg att sprida sig över landet³².

Det övergripande transportpolitiska målet på nationell nivå har tillsammans med intentionerna i förarbetet till den gällande kollektivtrafiklagstiftningen³³ legat till grund för följande beskrivning av kollektivtrafiken utifrån tre perspektiv:

- Resenären
- Trafikeringen
- Samhället

4.1 Resenärsperspektivet

Alla län i Sydsverige arbetar på olika sätt för att öka det kollektiva resandet i sin region, både sett till antal resor och som andel av marknaden. År 2017 påbörjades ungefär 15 procent av alla kollektivtrafikresor i landet i någon av de sex sydsvenska regionerna³⁴. Ungefär hälften av alla kollektivtrafikresor utgörs av resor till och från arbete eller skola. De som reser kollektivt cyklar dubbelt så mycket och går tre gånger så mycket som bilister. Åtta av tio resenärer är också nöjda med sin senaste resa och det resultatet har varit stabilt de senaste fem åren³⁵.

För en resenär i en sydsvensk kontext är det vid sidan av traditionella krav om punktlighet och pålitlighet, hög turtäthet, taktfast tidtabell, kort restid utan byten och bekväm resandemiljö även av vikt att passagen av en läns- eller trafikorganisations gräns inte märks på priset av en resa. Idag kan prissättningen skilja betydligt för avståndsmässigt lika långa resor inom ett respektive mellan två län. I det senare fallet är skilda regelverk och syn på prissättningen en allvarlig barriär för närmande och integration av arbetsmarknader på ömse sidor om en länsgräns. Utgångspunkten måste vara att en gränspassage ska märkas lika lite vid köpet av färdbevis som under själva resan.

Det är emellertid inte bara ekonomiska eller fysiska faktorer som kan utgöra barriärer för resor över en länsgräns. Mentala barriärer kan vara minst lika betydelsefulla och uppstår när människor avstår från att resa över vissa administrativa gränser³⁶. Direkta personliga kontakter är erfarenhetsmässigt ett ytterst verksamt medel för att riva den här men även andra typer av barriärer. Ett ökat resande med en gränsöverskridande kollektivtrafik i Sydsverige skulle därför kunna bidra till att den här typen av hinder övervinns.

³⁰ Stjernborg V. & Mattisson. O. (2016). Kollektivtrafikens roll för lokalsamhället – en dokumentstudie av övergripande kommunala och regionala styrdokument. Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik, WP 2016:13.

³¹ Trafikverket & Sveriges kommuner och landsting (2012). Kol-Trast: Planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik. LTAB, Linköping.

³² Bjerkemo, S.-A. (2011). Nya vägar för kollektivtrafiken - En kunskapsöversikt. Kungliga Tekniska Högskolan, Forskningsprogrammet Stadsregioner och utvecklingskraft (STOUT), Institutionen för Samhällsplanering och Miljö, Stockholm.

³³ Regeringens proposition 2009/10:200. Ny kollektivtrafiklag

³⁴ Trafikanalys. Regional linjetrafik 2017.

³⁵ Svensk kollektivtrafik, februari 2017. Årsrapport 2016 Kollektivtrafikbarometern.

³⁶ WSP Analys & Strategi. Kollektivtrafikens samhällsnytta. Rapport åt Svensk Kollektivtrafik. Juni 2017.

En annan viktig del är enkelhet, vilket inbegriper att det ska vara enkelt att hitta tidtabell, enkelt att få daglig trafikinformation och enkelt att betala sin biljett. I ett storregionalt system ska det bara finnas en kanal in för resenären med ansvar för resegaranti och information samt en gemensam uppföljning och återkoppling till trafikföretaget. Biljettsamarbete mellan parterna i ett trafiksystem är helt avgörande för framgång. Sydntaxan och det samarbete som finns för södra Sverige är avgörande för att vinna kundernas förtroende. Detta samarbete måste fortsätta att utvecklas för att möta framtidens krav på biljett- och betalssystem.

Restiderna i en gränsöverskridande sydsvensk kollektivtrafik blir långa jämfört med dem i traditionell lokal och regional trafik. Det ställer krav på extra hög servicenivå såväl före, under som efter själva resan. En stabil och säker digital uppkoppling under hela kedjan är en grundförutsättning för att attrahera nya resenärsgupper. Likaså är det gentemot resenären viktigt att agera utifrån perspektivet "Hela Resan", det vill säga att även resan till avresestation och från ankomststation vägs in i planeringen.

Jämfört med män sker en större andel av kvinnors resande med kollektivtrafik samt gång och cykel medan män i större utsträckning reser med bil. Åtgärder som stärker kollektivtrafiken förbättrar därför generellt sett kvinnors tillgänglighet till olika målpunkter mer än för män³⁷. Kollektivtrafiken ger genom att den erbjuder samma resandemöjlighet till alla oavsett härkomst eller funktionsstatus ett icke föraktligt bidrag till jämlikheten i samhället.

Att kollektivtrafiksystemet görs tillgängligt för alla samhällsgrupper är viktigt för ett inkluderande samhälle. Bytespunkternas service och funktion i det sammanhanget mycket viktiga. Där ska resenären på kort tid inhämta rätt information, förflytta sig enkelt, känna sig trygg och säker och ha tillgång till värdefull kringsservice som parkeringsmöjligheter, toaletter, mat och andra kommunikationer.

4.2 Trafikeringsperspektivet

För att möta behovet av ett ökat resande behövs flera överlagrade trafiksystem³⁸ med delvis olika trafikuppgifter som täcker hela södra Sverige. För närvarande finns fem offentligt finansierade tågtrafiksystem i Sydsverige (bilaga 3). Det ställer stora krav på samsyn kring de grundläggande delarna i trafiksystemet som restider, stoppbilder och turtäthet men ger en stor potential för tillväxt och utveckling.

Detta beskrivs tydligast med trafiksystemet Öresundståg, vars övergripande struktur väger tyngre än respektive regions. Trafikstruktur bygger på flera viktiga parametrar såsom snabbhet, frekvens, regelbundenhet och kvalitet för att kunderna ska attraheras av produkten. Direktresor mellan tillväxtmotorer skapar trygghet för resenären.

Det finns en stor potential i möjligheten att bygga samman befintliga regionala trafiksystemen till storregionala likt Öresundstågtrafiken. Snabba trafiksystem som går mellan tillväxtmotorerna och har få uppehåll kan kompletteras av lokala och regionala trafiksystem som har generös uppehållsbild och då också något längre restid. Det storregionala tågsystemet har prioritet före de övriga. Tågmöten i det storregionala systemet kan företrädesvis ske på stationer med resandeutbyte i avsikt att korta restiderna. Den här typen av fördelning mellan två parallella tågsystem har påbörjats mellan Öresundstågen och Pågatågen där de går i samma trafikstråk.

Järnvägsnätet i Sydsverige bör i det här sammanhanget ha en särställning eftersom resor med tåg kan vara dubbelt så snabba som resor på väg. De utgör därmed en slags grundstruktur för

³⁷ WSP Analys & Strategi. Kollektivtrafikens samhällsnytta. Rapport åt Svensk Kollektivtrafik. Juni 2017.

³⁸ Med överlagrade trafiksystem menas trafik som bedrivs i parallella system men som fullt ut kompletterar varandra.

det kollektiva resandet. Järnvägarnas läge och kvalitet har därför stor betydelse för det upplevda avståndet mellan olika platser liksom orters utveckling och tillväxtpotentialer. Bus Rapid Transit (BRT eller "Regionalt superbusskoncept") kan i delar av systemet utgöra ett komplement till järnvägarna. En studie med förslag på etablering av ett regionalt superbusskoncept mellan orter i Smålandslänen som saknar anslutande tågtrafik har nyligen presenterats³⁹.

Medellängden för tågresor skiljer sig något mellan de sex länen i Sydsverige. Hallänningar och blekingar är de som reser längst (58 km/resa som medelvärde 2015-2017) medan skåningarna överlag har den kortaste reslängden (41 km/resa som medelvärde 2015-2017)⁴⁰. Det kan jämföras med en förväntad reslängd kring 100 km/resa eller mer i en storregional kollektivtrafik.

En gemensam målbild för den regionöverskridande kollektivtrafiken i Sydsverige lägger grunden för en gemensam storregional kollektivtrafik⁴¹. Den storregionala trafiken utgör ett viktigt komplement till den regionala och lokala kollektivtrafiken för vardagsresande som bedrivs inom en eller mellan två regioner/län och som beslutas i en region-/länskontext. För de största pendlingsstråken över länsgränserna är det i nuläget inte infrastruktur som är den största bristen utan i första hand prissättning och i andra hand trafikutbudet.

Den storregionala trafiken ska skiljas från den interregionala kollektivtrafiken som har till syfte att binda samman olika delar av landet. Ett exempel är Sverigeförhandlingen som pågick under perioden 2014–2017 och som bland annat inkluderade att förhandla om en finansiering av höghastighetsjärnväg mellan Stockholm och Göteborg/Malmö och om åtgärder som förbättrar tillgängligheten och kapaciteten i transportsystemet och leder till ett ökat bostadsbyggande i storstadsregionerna⁴².

4.3 Samhällsperspektivet

Kollektivtrafiken i Sydsverige bör utvecklas på ett sätt som står i överensstämmelse med de övergripande samhällsmålen för transportförsörjningen samtidigt som de regionala målsättningarna beaktas. Som framgått av kapitel 3 betonas vikten av större arbetsmarknadsregioner för att öka tillväxten och säkra kompetensbehovet i de regionala utvecklingsstrategierna för samtliga regioner/län som ingår i Regionsamverkan Sydsverige.

Kollektivtrafiken kan rätt utformad vara ett bra medel för att åstadkomma regionförstoring både för arbete och studier samt medverka till en bättre försörjning av kunskap och kompetens inom näringslivet. En utvecklad storregional kollektivtrafik för Sydsverige kan tillsammans med väl fungerande lokal och regional kollektivtrafik bidra till att klara klimat- och miljömålen. Utvecklad storregional kollektivtrafik bidrar också till ökad jämlikhet, där grupper utan tillgång till bil eller utan körkort ges förbättrade möjligheter att resa. Sammantaget kan en sådan trafik främja en samhällsutveckling mot en alltmer hållbar riktning.

OECD pekade i en rapport 2012 ut några utgångspunkter och utmaningar för en positiv utveckling av Småland – Öland - Blekinge⁴³. Goda interna och externa transport- och kommunikationsförbindelser lyfts där fram som en av sex grundförutsättningar. OECD tryckte

³⁹ Per Ålind för Kalmar Länstrafik, Jönköpings länstrafik, Länstrafiken Kronoberg, Regionförbundet i Kalmar län, Region Jönköpings län och Region Kronoberg. Krösabussen. Ta plats i en kollektivtrafikdriven samhällsutveckling! Förstudie av ett regionalt superbusskoncept för Smålandslänen. 2018-04-18.

⁴⁰ Trafikanalys. Trafikanalys. Regional linjetrafik 2015, 2016 och 2017.

⁴¹ Med storregional kollektivtrafik menas i detta sammanhang den sammanlagda bilden av de ingående regionernas regionöverskridande resor.

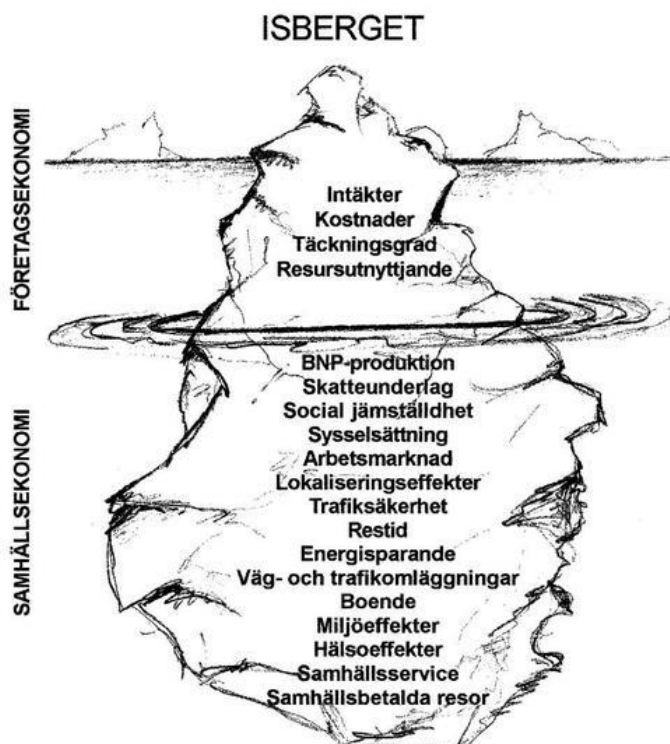
⁴² Slutrapport från Sverigeförhandlingen. Infrastruktur och bostäder – ett gemensamt samhällsbygge. SOU 2017:107

⁴³ OECD Territorial Reviews, Småland – Blekinge, Sverige 2012.

vidare på att restiden både på landsväg och med tåg mellan de större städerna/noderna och de omgivande mindre kommunerna och i synnerhet mellan de största städerna i Småland-Blekinge samt mellan dem och storstadsområden som Malmö/Köpenhamn eller Göteborg var mycket långa. Behovet av att stärka de interna förbindelserna genom förbättringar av infrastrukturen och med strategiska förbindelser var enligt OECD uppenbart.

Vid samma tidpunkt gjorde OECD en motsvarande analys för Skånes del⁴⁴. Skånes styrkor konstaterades ligga bland annat i dess centrala geografiska placering, flera starka utbildningssäten och hög innovationskraft. Men inte heller Skåne saknade utmaningar då det gäller infrastrukturen. Många privata företag har pekat på svårigheten att rekrytera personal utanför arbetsplatsens närområde och skulle vilja se fler förbindelser mellan Skånes olika delar, för att på så vis skapa en större och mer effektiv arbetsmarknad. Bättre tillgänglighet i kombination med en förbättrad entreprenörs- och boendemiljö förväntas kunna ge stor utdelning för regionen.

Västsverige, bestående av Västra Götaland, Halland och Skåne, tillsammans med delar av södra Norge har också uppmärksammats nyligen i en rapport av OECD⁴⁵. I den studien understryks möjligheten att med transporter binda samman arbetsmarknad, kultur och väl fungerande infrastruktur i hela västra Skandinavien för att stärka tillväxt och utveckling.



Källa: <http://www.exempelbanken.se/examples/3187>; 2018-06-30

Kollektivtrafik och infrastruktur är beroende av varandra. Kollektivtrafiken är viktig där människor reser mest för att frigöra kapacitet på vägar och för att minska klimatavtrycket från varje enskild resenär. En god kollektivtrafik bidrar också till att utveckla såväl näringslivet som attraktionskraften för en ort.

Vid en utvärdering av kollektivtrafikbranschens fördubblingsmål framhölls som första punkt vikten av att kollektivtrafiken behöver få en central roll i den kommunala bebyggelseplaneringen och en mer normerande status i övriga samhällsbyggnadsprocesser⁴⁶.

Kollektivtrafiken i Sverige bedöms skapa samhällsnytta motsvarande mer än 14 miljarder

kronor varje år⁴⁷. Restidsnyttan (värdet av bland annat korta restider, hög turtäthet och korta eller avsaknad av väntetider) för resenären utgör den största posten och har i samma studie uppskattats till drygt 6,5 miljarder kronor.

⁴⁴ OECD Territorial Review, Skåne 2012

⁴⁵ OECD Territorial Reviews, The Megaregion of Western Scandinavia 2018

⁴⁶ Färdplan – kollektivtrafikens roll i en hållbar samhällsutveckling. Svensk kollektivtrafik & K2, Kunskap och kompetens för attraktiv kollektivtrafik, 2013.

5. Utgångspunkter för en storregional kollektivtrafik i Sydsverige

Kollektivtrafiken medverkar bland annat till att göra det enkelt för människor att ta sig mellan hemmet och arbetsplatsen. På det sättet kan kollektivtrafiken bidra till en bättre matchning mellan den kompetens som en arbetsgivare efterfrågar och den kompetens och erfarenhet som människor erbjuder. Den här "matchningseffekten" är särskilt märkbar i storstadsområden där behovet av spetskompetens generellt är som störst. Att snabbt kunna resa mellan Sydsveriges tillväxtmotorer och de tre storstadsregionerna är därför av största vikt.

Den svenska marknaden för kollektivtrafik har av hävd delats in i två huvudsakliga segment⁴⁸:

- Korta resor till och från arbete, skola, service, inköp och fritidsändamål där merparten görs regelbundet till vardags. Denna kollektivtrafik kallas i Sverige traditionellt för lokal eller regional.
- Längre resor som domineras av färder som görs i tjänsten eller sällanresor på fritiden. Inom detta marknadssegment finns förutom tåg och buss även flyget som ett alternativ för vissa resor. Detta marknadssegment har av tradition benämnts interregional kollektivtrafik.

En utvecklingstrend i dagens samhälle är att vissa yrkeskategorier och då främst de med en specialiserad arbetsmarknad inte behöver arbetspendla varje dag. Även inom den eftergymnasiala utbildningen är det idag relativt vanligt med kurser som bedrivs på deltid och/eller distans och där den studerande inte behöver besöka själva kursorten regelbundet. Här har den digitala teknikutvecklingen gjort det möjligt att arbeta eller studera vissa dagar på hemorten.

För den här gruppen torde restid i princip vara detsamma som arbetstid så länge som digitaliseringen erbjuder stabil och snabb uppkoppling för mobil och dator. Även gruppen tjänsteresenärer kan räknas till den här kategorin av ökande restyper som samtidigt är mindre restidskänsliga. Det kan vara rimligt att som en första ansats sätta 2 timmar som övre gräns för den här typen av resor.

Den här gruppen, vars yrkesmässiga aktionsradie omfattar södra Sverige, skulle kunna bli den som agerar spjutspets när det gäller att initiera en ökad sammanvävning av de existerande arbetsmarknaderna i Sydsverige. Om hypotesen stämmer borde den här gruppen vara högtintressant för ett nytt kollektivtrafiksegment – en storregional gränsöverskridande trafik för arbets- och studiependling. För den enskilde individen ökar närheten till ett större antal arbetsplatser medan en arbetsgivare i sektorn får tillgång till ett större utbud av kompetens.

En storregional kollektivtrafik måste för att nå uppsatta mål utvecklas i samklang med den interregionala trafiken. För att åstadkomma funktionella lösningar är det nödvändigt med en helhetssyn där ledstjärnan är optimal samverkan mellan olika trafiksystem. Mot den bakgrunden är en fortsatt utbyggnad av höghastighetsjärnvägar av stor betydelse för utvecklingen av kollektivtrafiken i Sydsverige.

Den 1 januari 2012 trädde den nu gällande lagen om kollektivtrafik i kraft⁴⁹. Lagen omfattar regional kollektivtrafik definierad som "sådan kollektivtrafik som äger rum inom ett län eller, om den sträcker sig över flera län, med avseende på trafikutbudet är ägnad att tillgodose

⁴⁷ WSP Analys & Strategi. Kollektivtrafikens samhällsnytta. Rapport åt Svensk Kollektivtrafik. Juni 2017.

⁴⁸ Regeringens proposition 2009/10:200. Ny kollektivtrafiklag

⁴⁹ Lag (2010:1065) om kollektivtrafik

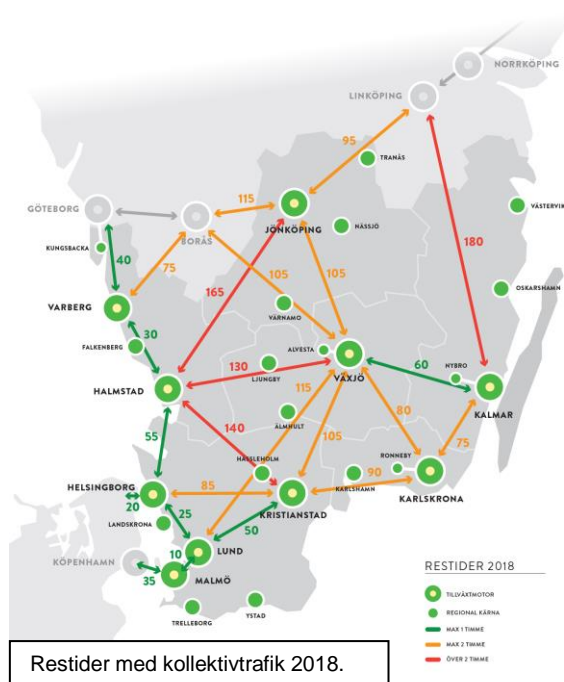
resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande och som med hänsyn till sitt faktiska nyttjande tillgodoser ett sådant behov”.

Enligt kollektivtrafiklagen ska RKM regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. I programmet ska varje region/län redovisa hur man avser att bedriva och utveckla kollektivtrafiken för så kallat vardagsresande inom sitt verksamhetsområde. En sammanfattning av aktuella program för vart och ett av de sex sydsvenska länen har redovisats i kapitel 3.

En storregional kollektivtrafik kan utvecklas genom fortsatt och stegvist utbyggt samarbete på nuvarande premisser. Det finns skäl, inte minst vad gäller att säkra deltagande från alla berörda aktörer och få hög genomlysning av arbetsprocessen, som talar för att i stället bedriva arbetet i riktning mot en gemensam skrivning för samtliga trafikförsörjningsprogram. En sådan gemensam del skulle självfallet enbart behandla den ömsesidiga storregionala kollektivtrafiken.

5.1 Förslag på gemensam målbild

De föregående avsnitten ger en bakgrund till uppdraget och beskriver också en ansats för det fortsatta arbetet med att ta fram en gemensam målbild för de regionöverskridande resorna. Förslaget till målbild för kollektivtrafiken i Sydsverige ska ha fokus på utvecklingen av den kollektivtrafik som är möjlig att påverka på regional och storregional nivå inom ramen för nuvarande transportinfrastruktur. För relationen Malmö – Lund – Kristianstad har dock de restidsvinster som en höghastighetsjärnväg skulle innebära använts vid framtagandet av restidsmålen.

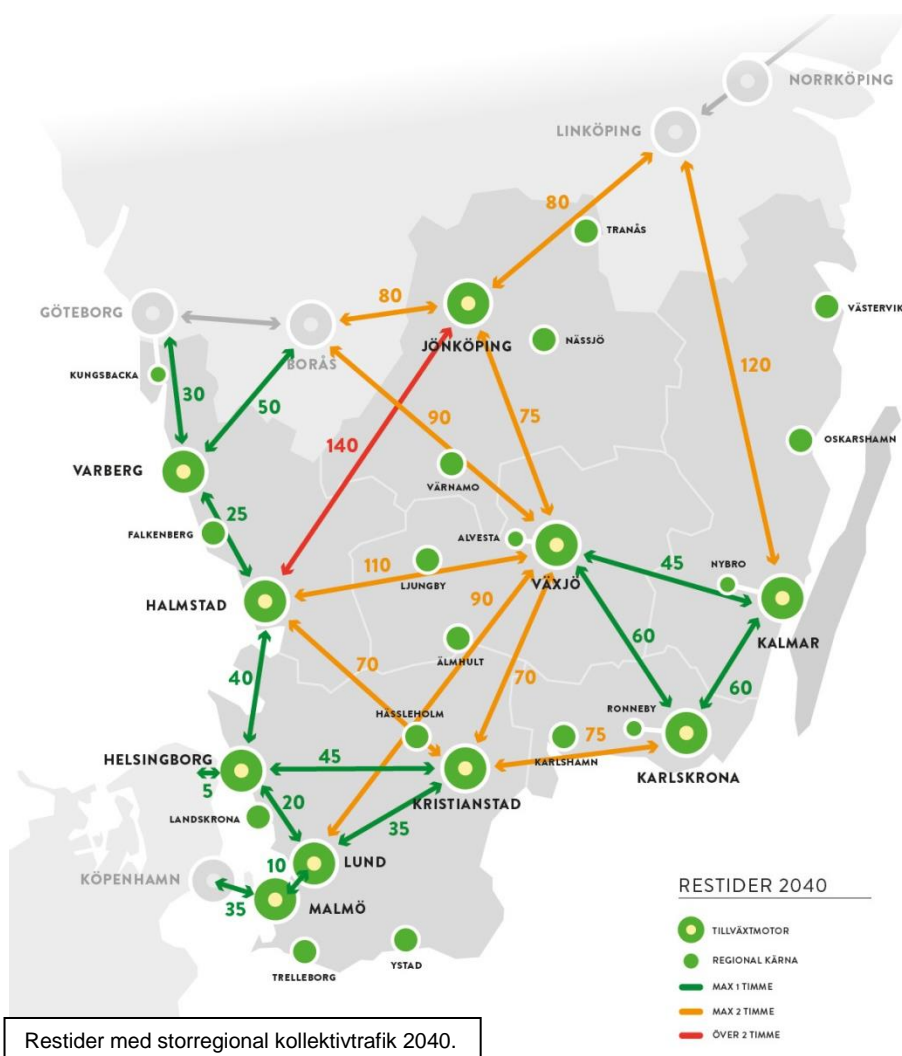


Uppdraget satte 2050 som målår för arbetet. Det har justerats tio år närmare i tiden för att inte komplicera relationen till en eventuell framtida höghastighetsjärnväg genom södra Sverige. En annan anledning till förändringen är att få måläret att stämma bättre överens tidsmässigt med den tidshorisont för genomförande som är satt i gällande utvecklingsstrategier och trafikförsörjningsprogram på regional nivå.

Arbetsgruppen har varit enig i att målbilden bör utgå från tillväxtmotorerna och behovet av att koppla dem samman med en funktionell gränsöverskridande kollektivtrafik. Vidare måste en målbild kopplas till och komplettera de ställningstaganden som RSS gjort i det tidigare positionspapperet för infrastruktur och transport⁵⁰. Restiden har utifrån den analysen och den som redovisas i denna rapport bedömts vara den mest centrala parametern för en gemensam målbild.

⁵⁰ Regionsamverkan Sydsverige. 2016. Ett enat Sydsverige skapar ett starkt Sverige. Positionspapper infrastruktur och transport.

Samtidigt är det viktigt påpeka att restider är en av flera parametrar som kan användas för att formulera adekvata mål. Turtäthet, direktförbindelser utan byten och anslutningsmöjligheter är exempel på andra faktorer som är av stor vikt för kollektivtrafikens möjlighet att bidra till utveckling och ökad tillväxt i Sydsverige. För att kunna väga in även dessa förhållanden krävs fördjupade analyser som inte varit möjliga att genomföra inom ramen för detta uppdrag.



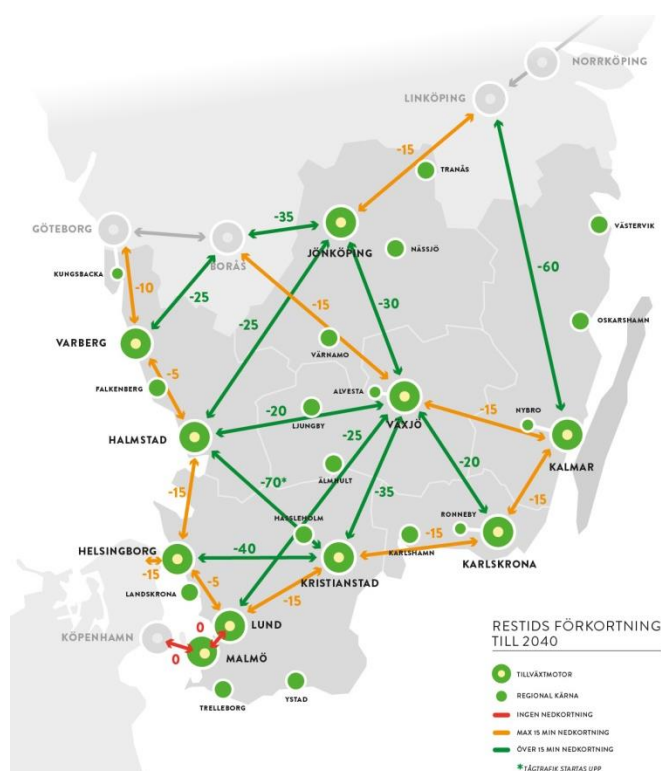
Gemensamma restidsmål har bedömts som en lämplig startpunkt för ett sådant utvecklat sydsvenskt samarbete som tar hänsyn till fler dimensioner avresan och upplevelsen av densamma.

I kartan på denna sida redovisas förslag till restidsmål för den storregionala kollektivtrafiken till år 2040. Restidsmålen uttrycker en ambition avseende restid mellan tillväxtmotorerna som ska möjliggöra den funktionella arbetspendling på veckonivå som beskrivits i inledningen till detta kapitel.

Målen har hämtats från regionala källor (se bilaga 4) och

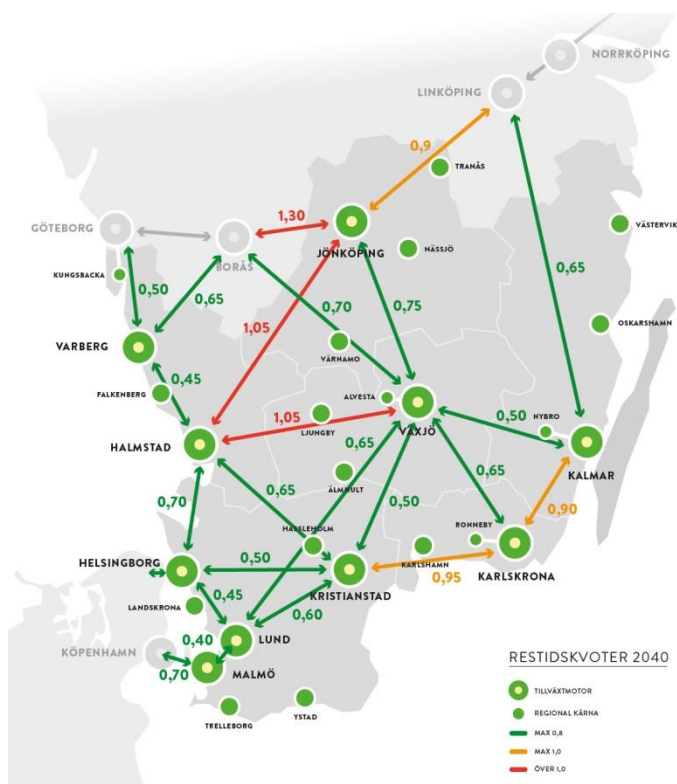
bygger för fyra av länen vidare på en tidigare genomförd studie⁵¹. I den studien bedömdes restidsmålen kunna bidra verksamt till regionförstoring och breddad arbetsmarknad.

⁵¹ WSP. Systemanalys för Sydsveriges Infrastruktur - Geografisk utvidgning av kartmaterial, 2015-12-03



Bilden till vänster visar den beräknade restidsförkortningen mellan 2018 och 2040 när förslagen till restidsmål är uppnådda. En förutsättning för den redovisade restidsvinsten är att de objekt som tidigare redovisats i en gemensam sydsvensk prioritering har realiserats⁵². En annan att objekt som därutöver prioriterats i länens regionala transportplaner och berör de aktuella stråken har genomförts.

I bilden längre ned till vänster redovisas restidskvoten mellan kollektivtrafik och bil för år 2040. När restidskvoten är 1 tar resan med bil respektive kollektivtrafik lika lång tid. I de fall kvoten är under 1 går resan med kollektivtrafik fortare än samma resa med bil. En restidskvot på exempelvis 0,5 innebär att resan med kollektivtrafik går dubbelt så snabbt som samma resa med bil. Omvänt går bilresan snabbare när restidskvoten ligger över ett.



I samtliga stråk med restidskvot under 1, det vill säga där resan med kollektivtrafik går snabbare än samma resa med bil, är förutsättningen att kollektivtrafikresan sker med tåg. Det visar med önskvärd tydlighet den oomkullrunkliga betydelse järnväg och tåg med modern standard har för att åstadkomma regionförstoring.

⁵² Regionsamverkan Sydsverige. 2017. Sydsvenska prioriteringar utifrån positionspapperet "Ett enat Sydsverige skapar ett starkt Sverige".

5.2 Sammanvägning av effekten av den föreslagna gemensamma målbilden

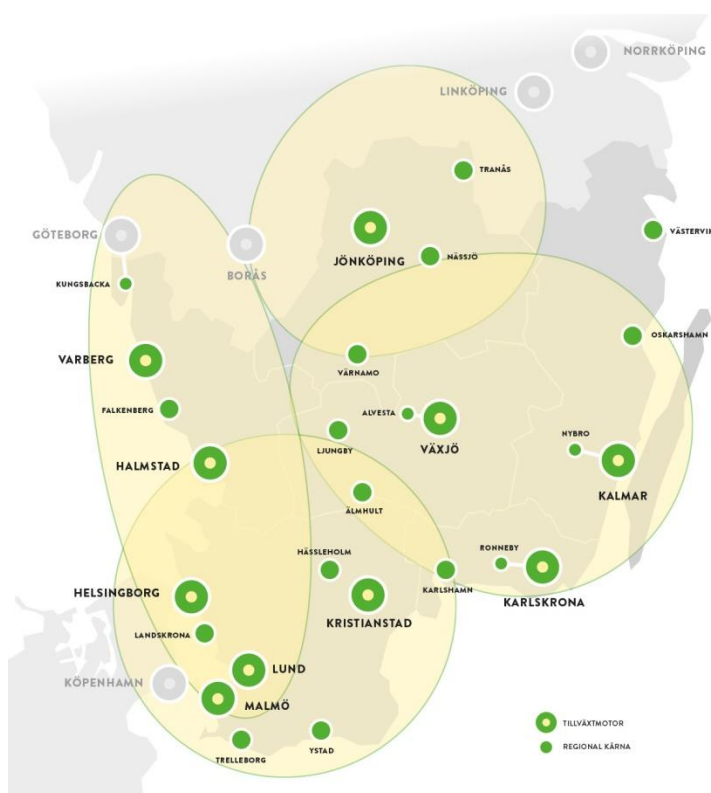


Källa: WSP. 2008. Regional systemanalys för transportinfrastrukturen i östra Götaland

I en nu tio år gammal regional systemanalys av transportinfrastrukturen i östra Götaland⁵³ redovisades en gemensam bild över utvecklingsriktningar för att nå det gemensamma målet om regionförstoring (se kartbild till vänster).

Rapporten betonade vidare vikten av att inte låsa sig tankemässigt till nationella prognoser över avgränsningen av framtida funktionella regioner. Framtida utvecklingsområden ska enligt rapporten i stället betraktas som mer eller mindre tydligt avgränsade områden där funktionella samband utvecklas fortlöpande.

Ett försök har gjorts att göra en liknande sammanvägning av läget i de sex sydsvenska länen/regionerna år 2040 när den föreslagna målbilden har realiserats. Utgångspunkten är de regionala tillväxtmotorerna och hur långt deras omland kommer att sträcka sig med en timmas restid.



Restidslinjerna (isokroner) för Hallands och Skånes tillväxtmotorer uppvisar en betydande successiv överlappning, vilket innebär att flera områdesavgränsningar är möjliga att göra. Valet blev i det fallet att redovisa utifrån ett halländskt respektive ett skånskt geografiskt perspektiv.

Sydöstra Sverige, där restiden mellan de tre tillväxtmotorerna sinsemellan enligt målbilden kommer att vara en timma eller mindre år 2040, har avgränsats inom en och samma restidsisokron.

Resultatet framgår av kartbilden till vänster. De områden som avgränsades 2008 kommer att ha vidgats till år 2040 samtidigt som antalet har minskat. Sammantaget kommer en överväldigande majoritet av Sydsveriges invånare att om drygt

30 år ha högst en timmas restid med kollektivtrafiken till närmaste större stad (tillväxtmotor).

⁵³ WSP. Regional systemanalys för transportinfrastrukturen i östra Götaland. Slutredovisning 30 september 2008.

Det bör återigen påpekas att det bara är tillväxtmotorer belägna inom RSS verksamhetsområde som använts i denna analys. Det innebär bland annat att den norra delen av Kalmar län, där Linköping/Norrköping är närmaste tillväxtmotor, saknar avgränsning i den uppdaterade kartbilden. Om även tillväxtmotorer utanför Sydsverige tas med i analysen kommer i princip alla boende inom området att år 2040 kunna nå en större ort inom en timma med kollektiva färdmedel.

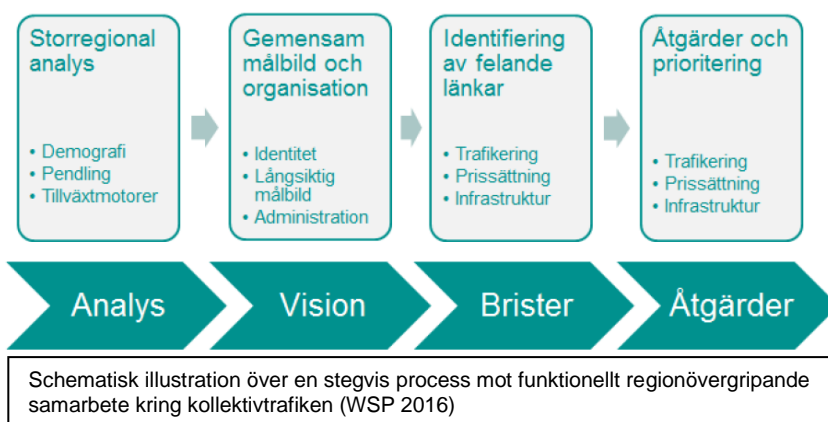
Under förutsättning att de föreslagna restidsmålen uppnås kommer den preliminära ansatsen om högst två timmars restid mellan varje par av tillväxtmotorer också vara möjlig att nå för flertalet av de aktuella förbindelserna. Undantagen är dels några öst-/västliga relationer som exempelvis Halmstad – Kalmar och Varberg – Växjö, dels några av sambanden från Jönköping och söderut.

6. Fortsatta vägar till en storregional kollektivtrafik

En gemensam målbild bör på samma sätt som gjorts för transportinfrastrukturen omsättas i en för RSS gemensam prioritering. Under arbetet med detta dokument har ett antal frågor kommit upp som bör behandlas i ett sådant andra steg.

- Gemensam prioritering mellan olika kollektivtrafikstråk!
Överenskommelse inom RSS vad gäller samsyn i prioritering av nödvändiga standardhöjningar i transportinfrastrukturen. Nästa steg efter restidsmålen bör vara att nå enighet om utbud och turtäthet. Inriktningen vad gäller restider och turtätheter för den storregionala trafiken läggs fast i en gemensam text som infogas i samtliga trafikförsörjningsprogram.
- Kom i mål med översynen av prissättningen!
Gemensamt biljettprissystem som inte missgynnar resande över de befintliga länsgränserna. Priset för en resa av en viss längd ska vara detsamma oavsett om en länsgräns korsas eller inte. Inledningsvis under en övergångsperiod kan intäktsbortfall för en part behöva kompenseras.
- Satsa på att eliminera mentala barriärer!
En gemensam identitet i marknadsföring av den nya storregionala trafiken kan vara ett sätt att bryta ned mentala barriärer. Kan detta lösas inom ramen för befintliga strukturer eller behövs en gemensam trafikorganisatör likt Öresundståg AB för den storregionala trafiken?
- Bredda synen på kollektivtrafikens samhällsnytta!
En av utgångspunkterna för denna studie har varit att beskriva en trafik som skulle kunna bidra till en funktionell regionförstoring i Sydsverige. Nästa led bör vara att analysera samhällsnyttan med den föreslagna trafiken. En del i det arbetet är att försöka hitta gemensamma nyckeltal. Samtidigt fångas inte en förbättrad tillgänglighet för arbetsresor inom en högspecialiserad arbetsmarknad in av gängse samhällsekonomiska analyser⁵⁴.

Det hittillsvarande arbetet har i princip följt de två inledande stegen i nedanstående modell presenterad av Svensk Kollektivtrafik⁵⁵. Det fortsatta arbetet kan förslagsvis fortsätta att följa modellen.



Schematisk illustration över en stegvis process mot funktionellt regionövergripande samarbete kring kollektivtrafiken (WSP 2016)

⁵⁴ Kollektivtrafikens samhällsnytta. En vägledning. Fördubblingsprojektet. Stockholm 2011.

⁵⁵ WSP. Kollektivtrafik för funktionella storregioner. Fallstudie för Smålands-Östergötlandsregionen. 2016-07-01.

7. Bilagor

Bilaga 1

Definitioner av regionala kärnor och tillväxtmotorer

Regional kärna

För att en ort ska räknas som regional kärna i Skåne krävs att orten har minst 14 000 invånare, att orten har ett positivt pendlingsnetto samt att kommunen har en branschbredd med över 200 branscher.

Vid beräkning av regionala kärnor för Blekinge, Kalmar och Kronobergs län har Ramböll utgått från befolkningsmängden i varje läns centralorter. Med centralort avser vi centralorten i respektive kommun. 12 av 33 centralorter i Skåne har en befolkning som överstiger 14 000, vilket motsvarar 36 procent av samtliga centralorter. För övriga län har det bedömts vara rimligt att peka ut en lika stor andel av centralorterna som regionala kärnor, då befolkningsmängder och funktioner är annorlunda.

I den här rapporten har utgångspunkten varit att behandla alla orter utifrån samma premisser, vilket gjort att Rambölls avgränsning använts för klassning av tillväxtmotorer. Det innebär att indelningen för Skånes del avviker från den klassning som normalt används i det regionala planeringsarbetet. Följden blir att Kristianstad i den här rapporten räknas som en regional tillväxtmotor medan Hässleholm räknas som en regional kärna med koppling till tillväxtmotorn Kristianstad.

Tillväxtmotor

Tillväxtmotorer definieras som de regionala kärnor som har en starkare befolknings- och sysselsättningstillväxt än genomsnittet i regionen, vilket ger spridningseffekter och skapar tillväxt för omlandet.

Vid beräkning av tillväxtmotorer utgick Ramböll från kommunernas tillväxt mellan 2003 och 2013. Den genomsnittliga tillväxten av befolkning respektive sysselsättning i sydregionen 2003-2013 uppgick till 3 respektive 6 procent.

Källa: Ramböll. Systemanalys för Sydsveriges infrastruktur. 2015-06-29.

Bilaga 2

Förteckning över genomförda samråd

Uppdraget har varit förenat med en omfattande dialog- och förankringsprocess som inkluderat följande steg:

2017

- Uppdrag från Kollektivtrafikutskottet, 26 jan
- Förtydligande av uppdrag från RSS, 16 feb
- Samråd med Kollektivtrafikmyndigheterna, 18 april
- Delredovisning för Kollektivtrafikutskottet, 26 juni
- Samråd med Kollektivtrafikmyndigheterna, 25 augusti
- Avstämning med arbetsgruppen (Direktörsgruppen), 28-29 augusti
- Avstämning med Kollektivtrafikutskottet, 5 sep
- Delredovisning för RSS, 20 sep
- Redovisning för Kollektivtrafikutskottet, 26 sep
- Förankring med Kollektivtrafikmyndigheterna, 25 okt
- Rapport till Kollektivtrafikutskottet, 6 dec

2018

- Arbetsmöte med Kollektivtrafikutskottet och Infrastrukturutskottet, 5 feb
- Förankring trafikutskott, infrastrukturutskott, trafikdirektörerna och RKM, 19 april
- Remiss tjänstemän trafik-, infrastrukturutskott och myndigheterna, 24 april
- Avstämning med Kollektivtrafikutskottet och Infrastrukturutskottet, 7 maj
- Redovisning RSS, 17-18 maj
- Remiss hos RKM i länen 16 juli – 6 augusti

Bilaga 3

Länkar till offentligt finansierade tågtrafiksystem i Sydsverige

Krösatåg

<http://www.krosatagen.se/>; 2018-07-12

Kustpilen

<https://www.klt.se/Reseinfo/Fardsatt/Kustpilen/>; 2018-07-12

Pågatåg

<https://www.skanetrafiken.se/>; <https://www.skanetrafiken.se/sa-reser-du-med-oss/bra-att-veta/tag/>; 2018-07-12

Västtåg

<https://www.vasttrafik.se/>; 2018-08-09

Öresundståg

<https://www.oresundstag.se/>; 2018-07-12

Bilaga 4

Källförteckning till använda restidsmål

Blekinge

* Trafikförsörjningsprogram för Blekinge 2016-2019. Version B, beslutad av Regionstyrelsen 2016-03-16. Dnr 503-66-2014.

Halland

* Bedömning RKM juni 2018.

Jönköpings län

* Regionalt trafikförsörjningsprogram Jönköpings län. 2018-01-22. Dnr LJ 2012/1077 (restidskvoter).

Kalmar län

* Kollektivtrafikstrategi 2050. Samhällsstödd trafik för funktionella regioner. Antagen av landstingfullmäktige 2017-05-31.

* Trafikförsörjningsprogram för Kalmar län 2017-2025. Antaget av landstingfullmäktige 2017-05-31.

Kronoberg

* Bedömning RKM juni - juli 2018.

Skåne

* Region Skåne och Sverigeförhandlingen. Diarienummer 1500318. (*Malmö – Lund och Lund-Kristianstad*)

* Sweco. Underlagsrapport tågstrategi 2050. Underlag till en tågstrategi 2050 för Region Skåne med fördjupande analyser 2023, 2035 och 2050, förslag till trafikupplägg och fordonsanalys. Uppdragsnummer: 7001800000. 2017-02-01. (*Helsingborg – Halmstad*)

* Trivector Traffic för Pågatåg Nordost 2.0. Markarydsbanan. Trafikeringsupplägg. December 2017. (*Kristianstad – Halmstad*)

* Tyréns Ab för Region Skåne, Trafikverket, Helsingborgs stad, Hässleholms kommun och Kristianstad kommun. Åtgärdsvalsstudie Skånebanan. Slutversion 2015-10-02. (*Helsingborg – Kristianstad*).