

Nytt tågtrafiksystem 2020

2017-10-24

Mattias Schiöth

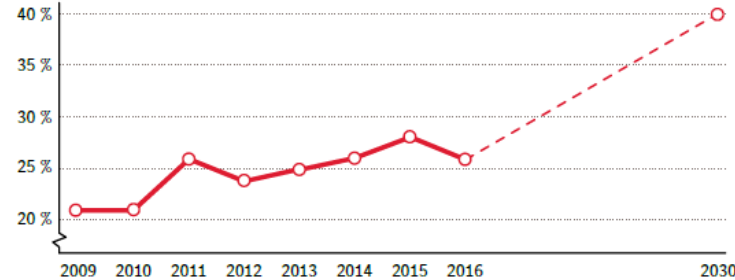


Skånetrafiken

Region Skånes mål

Två övergripande mål för kollektivtrafiken:

- Att fördubbla marknadsandelen, gentemot biltrafiken, från år 2006 (20 %) till 2030 (40 %)
- Att senast år 2025 ska åtta av tio kunder vara nöjda med Skånetrafiken



Skånetrafiken

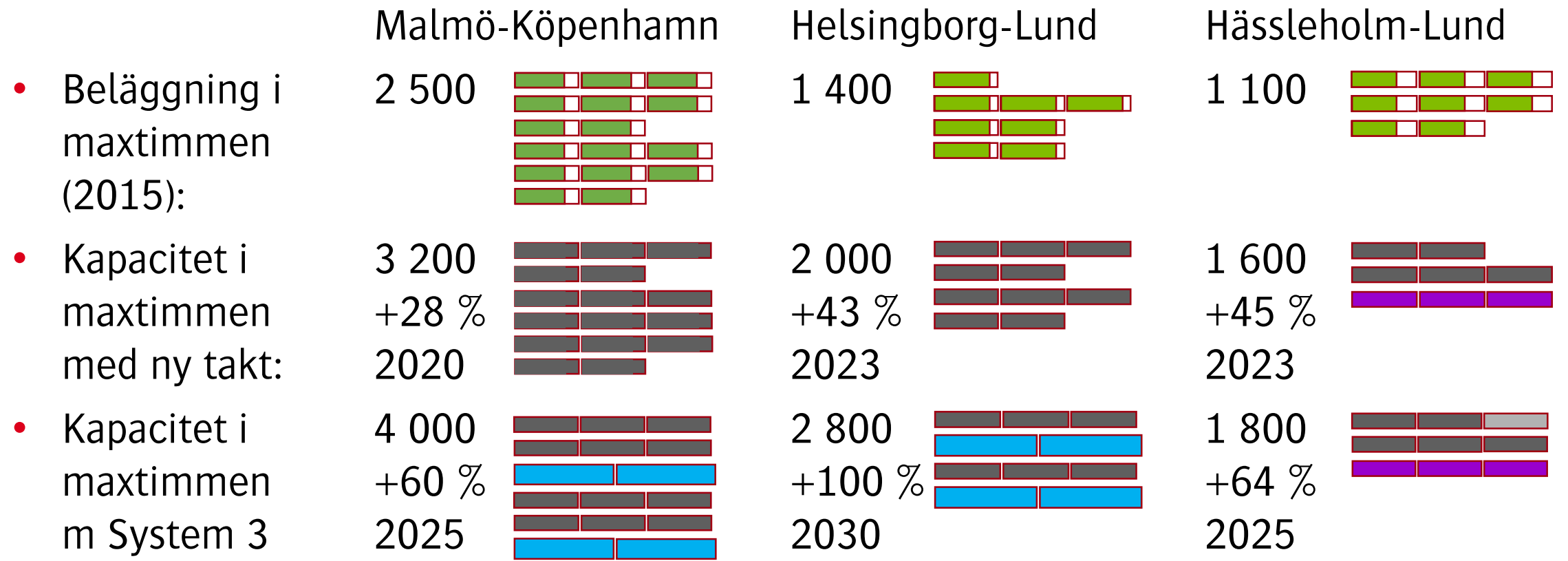
Beläggning och kapacitet. Nuläge

	Malmö-Köpenhamn	Helsingborg-Lund	Hässleholm-Lund
• Beläggning i maxtimmen:	2 500 	1 400 	1 100
• Befintlig kapacitet i maxtimmen:	3 200 +28 % 2020 	1 600 +14 % <u>2018</u> 	1 600 +45 % 2023

Kapacitetsutveckling

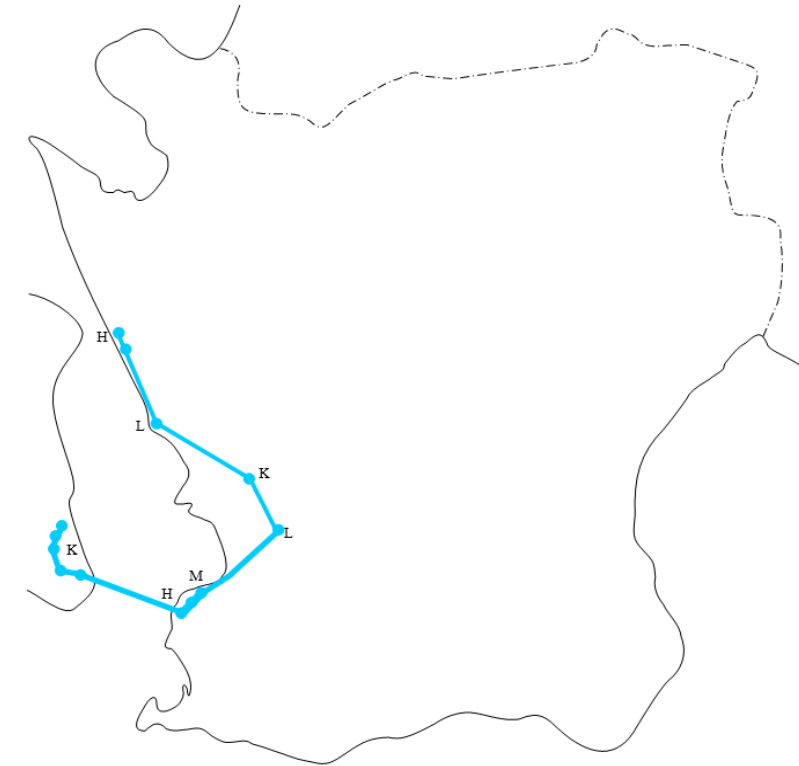
- Av 109 Öresundståg (X31/ET) finns i praktiken tillgång till cirka 95 för trafik M-F. Visserligen bör verkstadsreserven kunna minskas, men i princip är kapaciteten maximalt utnyttjad.
- X31 tillverkas inte längre – ”utgått ur sortimentet”.
- Trafiksystemet utvecklas enklast genom att separera ut insatsturerna och införskaffa nya kapacitetsstarka tåg som trafikerar insatsturerna. Därmed frigörs också ett antal Öresundståg/X31 som kan bilda fler trippelkopplade turer.

Kapacitet 2020 med åtgärder



System 3

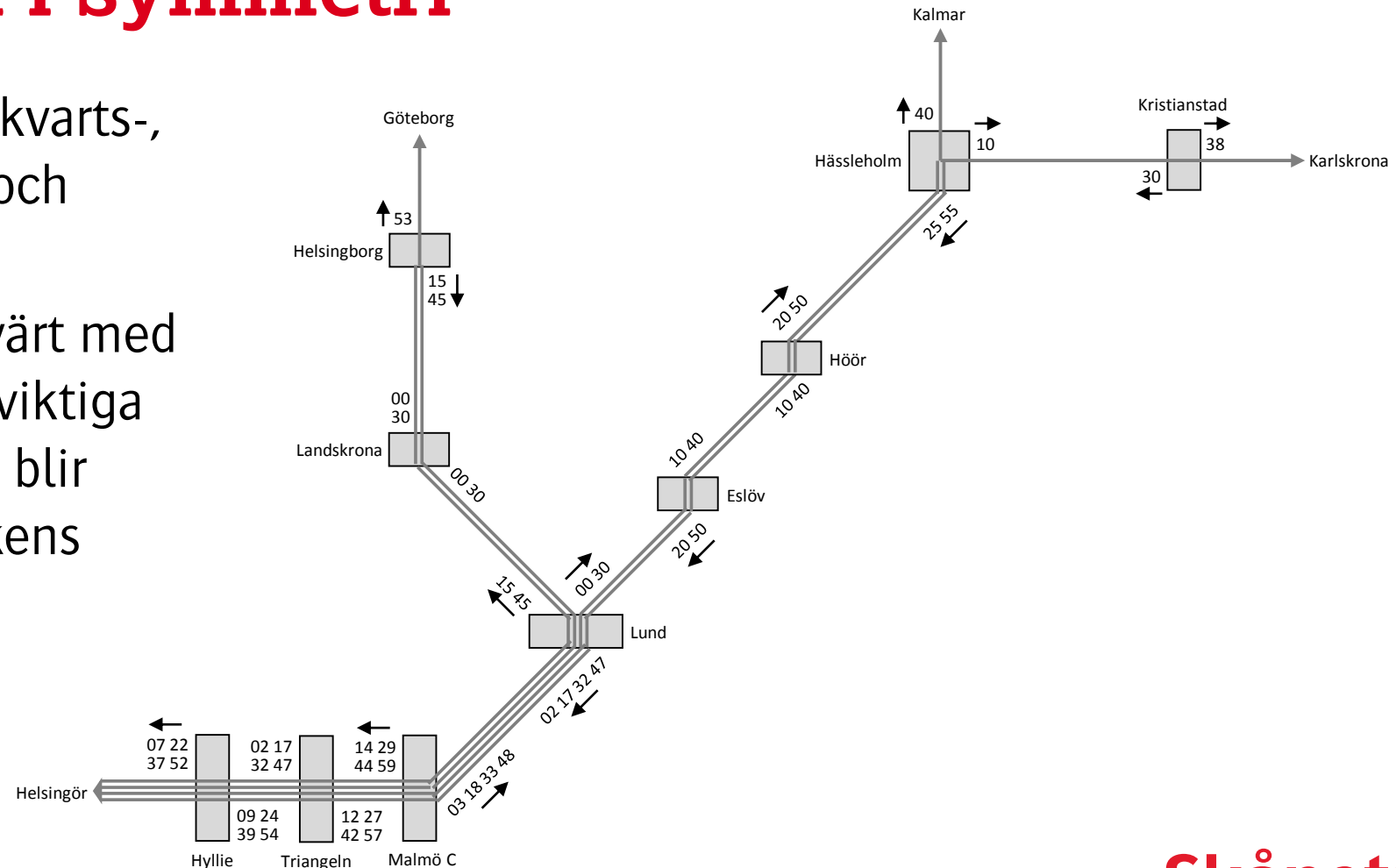
- Halvtimmestrafik i högtrafik Helsingborg-Köpenhamn



Skånetrafiken

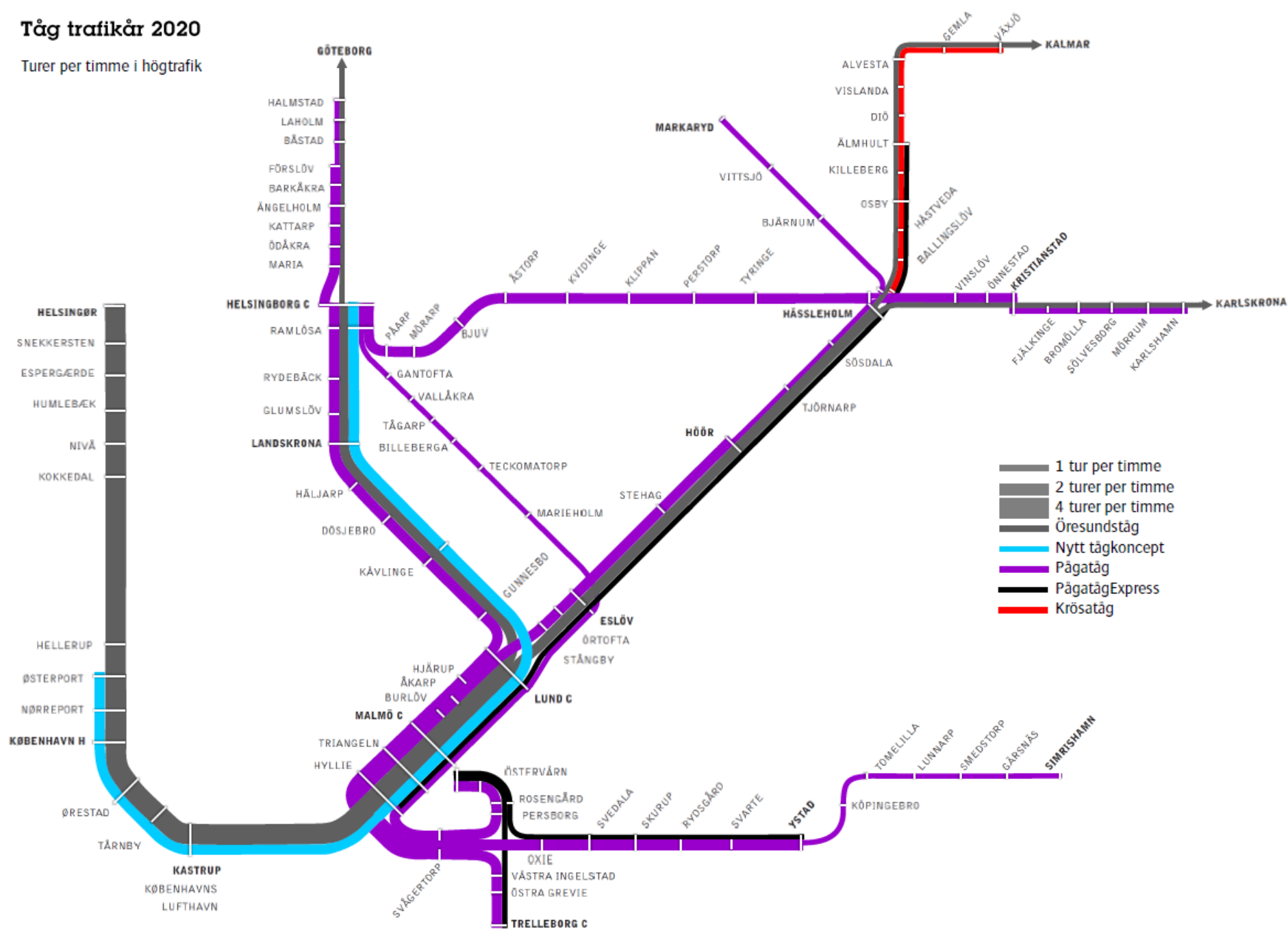
Tågtrafik i symmetri

- Övergång till kvarts-, halvtimmes- och timmestrafik
- Eftersträvansvärt med tågmöten på viktiga stationer som blir kollektivtrafikens knutpunkter



Tåg trafikår 2020

Turer per timme i högtrafik



Skånetrafiken

Sammanställning

Fördelar med utvecklingsalternativet:

- Ett symmetriskt trafikupplägg uppnås, framförallt på Västkustbanan, med noder i Landskrona och Helsingborg, vilket förenklar resandet med anslutande trafik.
- Ett tydligt och enkelt utbud erbjuds i taktfast halvtimmestrafik på sträckorna Lund-Landskrona-Helsingborg respektive Lund-Hässleholm.
- Utbudet i stråket Köpenhamn-Malmö-Lund blir i lågtrafik bättre med kvartstrafik.
- Nytt tågkoncept kan introduceras i halvtimmestrafik Helsingborg-Ramlösa-Landskrona-Kävlinge-Lund och vidare, vilket ökar kapaciteten längs Västkusten.
- Ny taktfast halvtimmestrafik för Ramlösa och Kävlinge, med nytt tågkoncept.
- Utökat utbud i högtrafik för Landskrona från dagens tre Öresundståg i timmen till fyra tåg i timmen.

Nackdelar med utvecklingsalternativet:

- Påverkan på antingen Karlskrona- eller Kalmartågen, med förlängda restider respektive brutna förbindelser.

En övergripande analys av utvecklingsalternativet visar på ett ökat resande med några procent. Viktigast är dock att förändringen i sig bereder kapacitet för ordentliga resandeökningar i dagens mest belastade, så kallade starka, stråk, med fokus på stråket Köpenhamn-Malmö-Lund-Helsingborg. Det nya tågkonceptet frigör dessutom befintliga Öresundståg som även kan ge en ökad kapacitet i övriga starka stråk, framförallt Lund-Hässleholm-Kristianstad. För Pågatågen ligger förbättringarna i första hand i mer symmetriska trafikupplägg, där bättre taktfasthet även uppnås på sträckorna Lund-Helsingborg, Helsingborg-Hässleholm, Malmö-Höör och Hässleholm-Kristianstad.



Skånetrafiken