

REGIONSAMVERKAN SYDSVERIGE



Enkla åtgärder för utveckling av resande och kapacitet i den regionala tågtrafiken

PM Nya arbetssätt: Gemensam utveckling av stråk och åtgärder för tågsystemet

Slutversion 2024-02-28

Innehåll

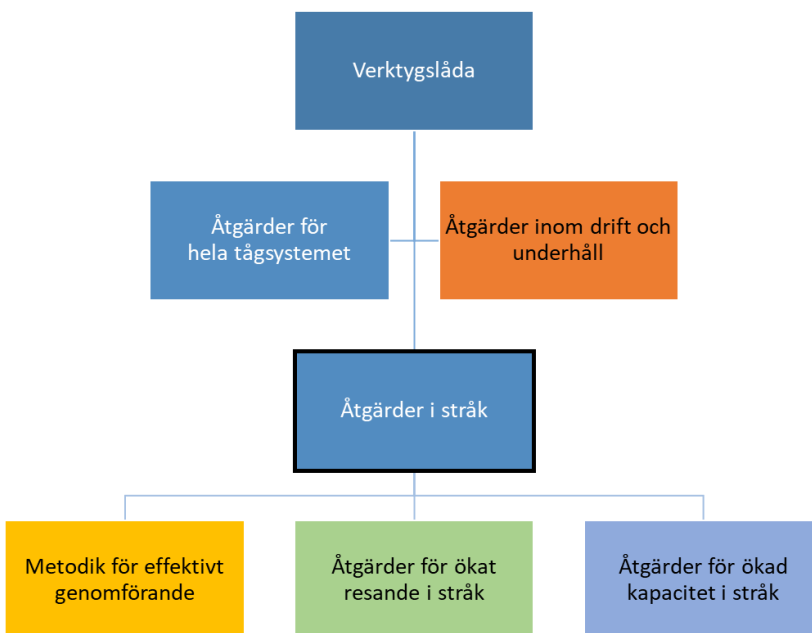
1	Inledning	3
1.1	Bakgrund	3
1.2	Syfte med detta PM.....	4
1.3	Utveckla stråk kontinuerligt och långsiktigt	4
1.4	Systematiskt arbete för hela tågsystemet	4
2	Förslag på stråk för pilotprojekt långsiktig samverkan	5
2.1	Lämpliga stråk för pilotprojekt	5
2.2	Samverkansforum	7
3	Systemåtgärder där RSS kan vara ledande.....	9
3.1	Lämpliga systemåtgärder för RSS att driva	9
3.2	Arbete med systemåtgärder	11

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Samhällets mål för regional utveckling och kollektivtrafik innebär att det är otillräckligt att invänta infrastrukturella åtgärder som har långa planeringsprocesser eller stora kostnader. För att utveckla resandet och trafiken behövs åtgärder som kan implementeras inom kortare tidshorisonter och med regional rådgivning. Åtgärderna ska ofta fungera som komplement i avvaktan på större, nödvändiga investeringar.

Regionsamverkan Sydsverige (RSS) drev därför under 2023-2024 projektet *Enkla åtgärder för utveckling av resande och kapacitet i den regionala tågtrafiken*. Projektet resulterade i en struktur för förbättringsåtgärder, en "verktygslåda", se Figur 1.



Figur 1. Strukturen för verktygslådan.

Syftet med verktygslådan är att öka kunskapen om enkla åtgärder i tågtrafiken samt hur de kan implementeras på ett effektivt sätt för sträckor/stråk, tåglinjer eller tågsystemet. Verktygslådan ska utgöra ett gemensamt underlag för aktörer som arbetar för att utveckla tågtrafiken i Sydsverige. Åtgärderna ska bidra till att öka kapaciteten för fler tåg/resenärer och/eller leda till ökat resande.

Förutom att presentera olika typer av åtgärder resulterade projektet *Enkla åtgärder för utveckling av resande och kapacitet i den regionala tågtrafiken* i två centrala slutsatser, dels att nuvarande arbetsformer för att

utveckla ett järnvägsstråk har tydliga brister, dels att många enkla åtgärder måste hanteras för hela tågssystemet samlat, snarare än för ett enskilt stråk.

1.2 Syfte med detta PM

Syftet med detta PM är att föreslå lösningar på de två slutsatserna ovan. Det innebär konkret att föreslå:

- Ett pilotprojekt där ett samverkansforum etableras för att gemensamt och mer långsiktigt utveckla ett (eller två) stråk i den sydsvenska tågtrafiken.
- Systemåtgärder där Regionsamverkan Sydsverige kan välja att ta en ledande roll för att stärka tågtrafiken.

1.3 Utveckla stråk kontinuerligt och långsiktigt

Det finns flera utmaningar att få med steg 1- och steg 2-åtgärder i studier och i synnerhet att genomföra de åtgärder som identifieras. Svårigheterna att genomföra åtgärderna gäller bland annat oklara ansvarsfördelningar som gör att steg 1- och 2-åtgärder faller mellan stolarna, avsaknaden av bindande avtal samt uppföljning som brister eller saknas. Även om tydliga överenskommelser finns kan dessa bli inaktuella på grund av händelser i de medverkande organisationerna som budgetförändringar eller nya prioriteringar.

I stället för att vara beroende av enskilda studier behöver stråken i den regionala tågtrafiken i Sydsverige utvecklas kontinuerligt och med ett långsiktigt fokus. Studier bör utföras i ett sammanhang för att förvalta kunskapen om stråket. Genomförandet av åtgärder måste anpassas löpande till förändringar i omvärlden och hos deltagande organisationer. Det måste etableras en tydlig målbild för stråket som successivt utvecklas, vilket i sin tur föranleder identifiering av nya åtgärder.

Genom att inrätta permanenta samverkansforum för att löpande och långsiktigt utveckla stråken i den sydsvenska tågtrafiken torde förutsättningarna förbättras för att enkla åtgärder verkligen genomförs. Forumen får en naturlig roll att följa upp beslutade åtgärder och för att anpassa handlingsplaner så att insatser kompletterar och stärker varandra. I samverkansforum bör kollektivtrafikmyndigheter/trafikhuvudmän, Trafikverket och berörda kommuner delta. Andra aktörer kan involveras i samverkan efter behov.

1.4 Systematiskt arbete för hela tågssystemet

Många åtgärder som kan stärka den regionala tågtrafiken bör implementeras för hela systemet snarare än för enskilda stråk. Det beror på att exempelvis tekniska lösningar, biljettsystem och resenärernas mobilitet inte är avgränsade till stråk utan täcker större delar av tågssystemet. Systemåtgärder inkluderar ofta många olika aktörer och det är därför vanligt att det saknas ett tydligt ledarskap för att driva förbättringsarbeten.

RSS har fokus på storregionala sammanhang och därmed på gränsöverskridande tågtrafik. RSS positionspapper för kollektivtrafiken har som syfte att "förbättra den regionöverskridande kollektivtrafiken till gagn för större arbetsmarknadsregioner, närbarhet till högre studier och en ökad tillväxt". I målsättningarna anger de samverkande regionerna bland annat att de kollektiva gränsöverskridande resorna behöver bli fler för att utveckla Sydsverige. Ofta innebär länsöverskridande trafik ytterligare utmaningar utöver de som tågtrafiken redan har. Å andra sidan har tåget en potentiell konkurrensfördel på längre sträckor med sin högre hastighet. RSS skriver: "Tågresor är oöverträffade för att snabbt transportera stora grupper resenärer i starka stråk."

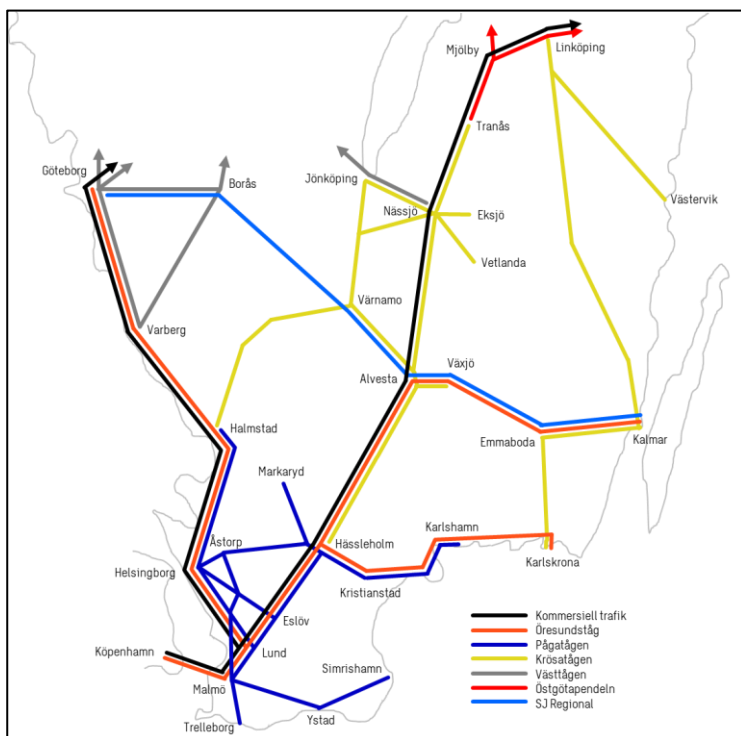
Regionsamverkan Sydsverige och dess regioner utgör på många sätt naturliga aktörer för att driva ett arbete som syftar till att genomföra enkla åtgärder som förbättrar hela det storregionala tågssystemet.

2 Förslag på stråk för pilotprojekt långsiktig samverkan

Detta avsnitt syftar till att identifiera ett eller två stråk som är lämpliga att ingå i ett pilotprojekt där ett samverkansforum inrättas för att arbeta med stråkets utveckling mer långsiktigt och löpande, med fokus på enkla åtgärder för tågtrafiken.

2.1 Lämpliga stråk för pilotprojekt

Det sydsvenska tågssystemet är sammansatt av många olika banor, stråk och trafiksystem, se Figur 2.



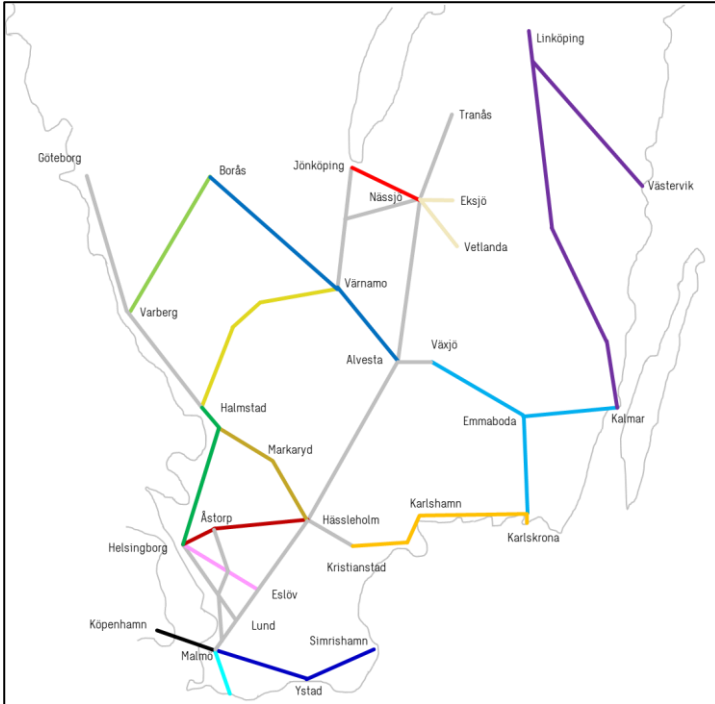
Figur 2. Det sydsvenska tågssystemet.

Följande stråk och banor bedöms vara mindre aktuella för pilotstudien:

- Södra stambanan och Väst kustbanan får redan stor uppmärksamhet.
- Lommabanen och Söderåsbanan är under genomförande.
- Skånebanan Hässleholm-Kristianstad trimmas och är prioriterad för dubbelspår.

- Kust till kustbanan Alvesta-Växjö har åtgärder i nationell plan och är prioriterad för dubbelspår.
- HNJ-banan Värnamo-Jönköping/Nässjö åtgärdas.

Därmed återstår ett antal kandidater (markerade med annan färg än grå i Figur 3):



Figur 3. Sydsvenska stråk som kan vara i behov av utveckling.

Följande stråk/banor faller bort för att de antingen helt domineras av trafik inom ett län eller inkluderar regioner som inte deltar i RSS:

- Trelleborgsbanan
- Ystad- och Österlenbanan
- Rååbanan
- Viskadalsbanan
- Kust till kust-banan Borås-Alvesta
- Jönköpingsbanan Nässjö-Jönköping
- Blekinge kustbana
- Stångådalsbanan och Tjustbanan
- Bockabanan Nässjö-Eksjö och Nässjö-Vetlanda

Återstående kandidater har bedömts i nedanstående tabell, dels kvalitativt, dels utifrån följande kriterier:

- Länsöverskridande trafik
- Resandepotential (relativ ökning som bedöms kunna realiseras genom tätare samverkan)
- Råder kapacitetsbrist?
- Finns det en pågående eller utlovad process för att förbättra banan/stråket?

Tabell 1. Utvärdering av potentiella stråk för pilotprojekt.

Bana	Motivering (resandepotential och kapacitetsbehov)	Länsöver- skridande	Resande- potential	Kapacitets- brist	Pågående/ utlovad process
Öresundsbanen- Öresundsbron- Citytunneln Köpenhamn- Malmö	Behov av trimning utöver stora åtgärder som på Kastrup. Potential i samverkan och utbyte mellan alla infrastrukturförvaltare för utveckling av Öresundståg och kommersiell trafik (även Öresundsbrokonsortiet, Banedanmark)	Ja	Liten/ medel	Ja	Nej
Skånebanan Helsingborg- Hässleholm	Åtgärder på gång, men mer behövs. Potential att skapa stabilt underlag till Pågatåg i halvtimmestrafik	Nej	Medel	Ja	TRV har forum för delprojekt som kan utgöra grund för stråksamverkan.
VKB Halmstad- Helsingborg	Åtgärder genomförs efterhand och potentialen till resandeutveckling behöver frigöras av två regioner i samverkan.	Ja	Stor	Nej	Nej
HNJ-banan Halmstad- Värnamo	Samverkan mellan två regioner och Trafikverket (två regioner) kring hur banan och Krösatågen ska utvecklas	Ja	Liten	Viss	Ja
Markarydsbanan Halmstad- Hässleholm	Samverkan mellan två regioner och Trafikverket (också två regioner). ÄVS avslutad 2021, d v s aktuellt underlag finns.	Ja	Liten	Viss	TRV borde ha ett forum för genomförandet i Knäred och Veinge som kan utgöra grund för stråksamverkan.
Ktk-banan Växjö- Kalmar/- Karlskrona	Aktiv uppföljning till ÄVS:en, forum för att genomföra enkla åtgärder och för tre regioner att samverka (två TRV-regioner). Grundar för utveckling av Öresundståg och Krösatågen.	Ja	Medel	Ja	Nej

Slutsats och förslag:

- + Det finns flera kandidater till ett pilotprojekt med samverkansforum för att arbeta med stråkutveckling.
- + Valet av stråk beror på intresse och engagemang från respektive region.
- + En tydlig möjlighet är att arbeta med Västkustbanan Halmstad-Helsingborg samt Kust till kust-banan Växjö-Kalmar-Karlskrona. Då engageras samtliga regioner inom RSS förutom Region Jönköping.
- + Genom att etablera två samverkansforum möjliggörs också ett gemensamt utbyte och lärande.

2.2 Samverkansforum

Samverkansforum inrättas på initiativ av Regionsamverkan Sydsverige. De berörda regionerna ansvarar gemensamt för att driva arbetet med utpekade ansvariga. Trafikverket engageras, i förekommande fall med representation från båda Trafikverksregionerna. Även stationskommuner i det berörda stråket bör bjudas in.

Projektperioden bör vara minst två år med en utvärdering efter det första och andra året. Utvärderingarna bör syfta till att bedöma om och i så fall hur arbetet i samverkansforum behöver utvecklas. Det är viktigt att komma ihåg att den grundläggande ambitionen är att forumet ska vara permanent. Efter två års arbete kan det dock vara möjligt att medverkande organisationer föreslår att forumet ska läggas ned om nyttan inte motsvarar insatsen.

Initialt bör deltagande organisationer avsätta resurser för följande moment:

- Deltagande på möten en gång i kvartalet, initialt kanske tätare.
- Sammanställning av kunskapsläge rörande resande, trafik, infrastruktur, brister och möjligheter.
- Framtagande av målbild för stråket med utgångspunkt i måldokument som kollektivtrafikprogram, översiktsplaner och strategier. Nödvändig förankring av målbilden i respektive organisation.
- Framtagande av aktivitetsplan för enkla åtgärder som utvecklar den regionala tågtrafiken i stråket, inklusive bedömning av resursbehov.
- Finansiering av åtgärder samt inkluderande av åtgärderna i respektive ansvarig organisations planer och styrdokument. Det är önskvärt att deltagare tidigt förankrar i den egna organisationen att arbetet kan komma att kräva resurser.
- Genomförande av åtgärder inklusive utvärdering av dessa.
- Utvärdering av arbetet inom samverkansforum efter ett år.
- Återrapportering till Regionsamverkan Sydsverige.
- Löpande revidering och anpassning av handlingsplan.

I projektet *Enkla åtgärder för utveckling av resande och kapacitet i den regionala tågtrafiken* lyfte deltagarna att det finns risker förknippade med att nyttja konsulter i allt för hög grad. Framför allt kan det handla om att ägarskapet för resultatet blir för svagt. I samverkansforum kan konsulter nyttjas för enskilda arbetsmoment, men det är centralt att medverkande organisationer har ett tydligt ägarskap för såväl analys som målbild och handlingsplan.

3 Systemåtgärder där RSS kan vara ledande

Systemåtgärder är åtgärder som bör genomföras för hela tågsystemet eller större delar av det, snarare än för enskilda stråk. Beroende på att systemåtgärderna ofta inkluderar många aktörer kan ansvaret vara otydligt. Om Regionsamverkan Sydsverige bör ta en ledande roll för att utveckla någon systemåtgärd bör det ske utifrån någon av dessa förutsättningar:

1. RSS har fokus på storregionala sammanhang och därmed på gränsöverskridande tågtrafik.
2. RSS är ett samverkansforum, vilket möjliggör olika synergier mellan regionerna i form av exempelvis skalfördelar och gemensamt lärande. En informationskampanj kan exempelvis med fördel utformas gemensamt för att reducera kostnaden för regionerna.
3. Det saknas ett (tillräckligt starkt) ledarskap i dag, vilket gör att åtgärden inte utvecklas som den bör.

Om RSS ska arbeta med en åtgärd kan det ske på olika sätt. RSS bör fokusera på insatser där organisationen eller dess medlemmar har en hög grad av rådighet och där nuvarande framdrift är svag. RSS har samtidigt en möjlighet att bland annat genom påverkansarbete lyfta betydelsen av en åtgärd till andra aktörer med rådighet, sprida kunskap och goda lösningar inom Sydsverige samt möjliggöra en högre kostnadseffektivitet genom samordning av olika insatser.

3.1 Lämpliga systemåtgärder för RSS att driva

I projektet har följande systemåtgärder identifierats:

- Sänkta eller förändrade priser som lockar till ökat resande.
- Sydntaxan – för gränslösa och prisvärda resor.
- Kort för tjänsteresor – samlad tjänst mot arbetsgivare.
- Periodbiljett som löneförmån – samlad tjänst mot arbetsgivare.
- Biljettförsäljning – en samlad försäljning av hela resan.
- Trafikinformation – bättre digital information om verklig trafik.
- Wifi och mobiltäckning – för användbar restid.
- Ombordservice på tåg – det personliga blir viktigare i det digitala
- Cykel på tåg – för resa från dörr till dörr
- Avgifter för järnvägstransporter (exempelvis kvalitetsavgifter, incitamentsavtal med tågoperatörer)

Nytan och effekterna av åtgärderna beskrivs i projektets huvudrapport.

I Tabell 2 utvärderas systemåtgärderna utifrån tre kriterier som bygger på förutsättningarna i början av detta kapitel: gränsöverskridande, storregionala synergier eller hinder samt dagens ledarskap/framdrift.

Tabell 2. Åtgärder för hela tågsystemet.

Systemåtgärd	Gränsöverskridande	Storregionala synergier eller hinder	Dagens ledarskap/framdrift
Sänkta eller förändrade priser	Ja (men hanteras inom samarbetet Sydtaxan nedan)	Utmaning att anpassa regionala system till storregionen.	God. Prisfrågan är på ett naturligt sätt i fokus i regionerna.
Sydtaxan	Ja	Ja, per definition.	RSS äger frågan.
	Hantering av priser är utmanande, då varje region är suverän och bygger prisstrukturer utifrån sina funktionella geografier. Det är svårt att sänka priserna utom möjligen med hjälp av statsbidrag (vilket också har nackdelar). Det finns en historisk förklaring till hur priserna vuxit fram, initialt adderades en kostnad vid passage av länsgräns. Men RSS har ambitionen att det ska vara lika lätt och billigt att resa över länsgräns. Finns det grupper med låga inkomster som är särskilt viktiga att beakta? Om prisprodukter ska harmoniseras ytterligare måste även Danmark beaktas. (Från 1 jan 2024 gäller inte Skånetrafikens biljetter på färjorna.)		
Kort för tjänsteresor	Ja, ofta	Utmaningar att anpassa regionala system till storregionen. Möjliga synergier i gemensamma kampanjer.	Oklart. System för tjänsteresor finns i (flera) länstrafikbolags appar.
Periodbiljett som löneförmån	Växande andel pendlare över länsgräns.	Ej av större betydelse.	För effekt krävs anpassning av skatteregler. RSS kan välja att driva frågan. Politiskt stöd beror sannolikt av hur frågan ska lösas.
Biljettförsäljning – en samlad försäljning av hela resan	Ja, men primärt inomregionala resor. Tjänsteresor och t.ex. evenemang driver långväga resor.	Utmaningar att anpassa regionala strukturer till storregionala.	Oklart.
Trafikinformation	Ja	Trafikinformation vid störningar är utmanande och länsgränser kan addera till detta. Synergier vid gemensamma system, exempelvis delade utvecklingskostnader.	Arbete pågår kontinuerligt, men status är oklar.
Wifi och mobiltäckning – för användbar restid	Ja. Betydelsen ökar med längre resor.	Det är sannolikt inte länsgränser som är mest utmanande, utan att master byggs utifrån befolkningstäthet, medan järnvägen ofta går i glest befolkade områden.	Oklart. RSS kan ta en ledande roll, kartlägga situationen och initiera ett förbättringsarbete.
	Transitio har ett pågående arbete på fordonssidan och tar därmed ett slags nationellt ansvar. Möjligen även i dialog med mobiloperatörerna. Det är dock oklart hur framdriften är och det är tydligt att stråken i Sydsverige brottas med problem. Det är viktigt och i grunden borde det kunna angripas strukturerat: 1) kartlägg täckningen, 2) identifiera brister 3) för dialog om lösningar.		

Systemåtgärd	Gränsöverskridande	Storregionala synergier eller hinder	Dagens ledarskap/framdrift
Ombordservice på tåg	Ja, betydelsen av service ökar med längre resor. Oklart hur betydelsefull faktorn är.	Hanteras inom Öresundstågssystemet. Oklart om det finns olika servicenivå mellan de lokala tågsystemen som går över länsgräns.	Hanteras inom ramen för respektive region.
Cykel på tåg	Ja	Olika regler och system försvårar för resenären, men det är oklart i vilken omfattning.	Hanteras inom ramen för respektive tågssystem. Oklart om RSS bör/kan ta en roll.
Avgifter för järnvägstransporter	Ja	Hanteras av respektive region samt inom Öresundstågtrafiken. Oklart om det finns ytterligare samordningsvinster.	Oklart. Utvecklingen går i vågor och trender (t.ex. användande av incitament i operatörsavtal). Finns det en roll för RSS?

Slutsats och förslag:

- + Analysen pekar på potentiella möjligheter och behov av att RSS tar en mer aktiv roll i utvecklingen.
- + Kunskapen om aktuell status är dock i flera fall låg och behöver uppdateras. **Detta är ett tidigt steg för Regionsamverkan Sydsverige om/när organisationen önskar driva en systemåtgärd.**
- + Ett viktigt behov gäller uppkopplingen på tågen. Detta framstår som den tydligaste åtgärden för Regionsamverkan Sydsverige att driva. En annan viktig åtgärd är trafikinformation, där RSS kan välja att ta en roll utifrån dess funktion som samverkansorgan för ett stort antal regionala trafikhuvudmän.
- + I hög grad berör de flesta systemåtgärder RSS kollektivtrafikutskott.

3.2 Arbete med systemåtgärder

Arbetet med att förbättra en systemåtgärd kan följa samma huvudstruktur:

1. Tillsättande av projektansvarig.
2. Kartläggning av situationen, inledningsvis med hjälp av regionerna inom RSS. Kompletterande kontakter för att klargöra pågående utvecklingsarbete inklusive eventuella målbilder.
3. Vid behov tillsätta gemensam arbetsgrupp med primära aktörer och intressenter.
4. Framtagande av förslag till målbild.
5. Tydliggörande av gap mellan nuläge och målbild.
6. Framtagande av åtgärdsförslag för att överbrygga gapet.
7. Utvärdering av strategier och åtgärder för att nå målbilden.
8. Överenskommelse om handlingsplan inklusive finansiering, ansvar och rollfördelning.