

# Kollektivtrafik i det öppna Skåne

Trafikförsörjningsprogram  
för Skåne 2025–2035  
Remissversion

# Kollektivtrafik i det öppna Skåne

## Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2025-2035 – remissversion

**Projektansvarig:** Emma Morin

**Text:** Arbetsgruppen för TFP. Detta dokument är remissversionen.

Länk till AGOL: [Kollektivtrafik i det Öppna Skåne – REMISSVERSION \(arcgis.com\)](#)

# Förord

Detta dokument är remissversionen av *Kollektivtrafik i det öppna Skåne – Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2025–2035*. Trafikförsörjningsprogrammet finns även tillgängligt online via en GIS-portal.

Dokumentet har tagits fram av Arbetsgruppen för TFP, bestående av Carl Björklund (ST), Jesper Borgström (RU), Åsa Hedman (ST), Tobias Moberg (RU), Emma Morin (ST, projektledare), Jenny Wedlund Rasmus (RU), Ludvig Widestam (RU), Anders Wretstrand (ST) och Tove Zellman (RU).

Arbetsgruppen har arbetat under ledning av Styrgruppen för TFP, bestående av Martin Berlin, Richard Gullstrand, Maria Nyman, Anders Yngve Söderstjerna (ordf.), Saman Tondnevis och Ulf Welin.

Till projektet har knutits en Referensgrupp för TFP, med representanter utsedda av avdelnings- och enhetsansvariga på Skånetrafiken och Regional utveckling.

Hässleholm, 2024-06-20  
Emma Morin

# Innehåll

<b>Sammanfattning</b>	<b>5</b>
<b>1. Inledning</b>	<b>7</b>
1.1 Kollektivtrafik som utvecklar Skåne	8
1.2 Kollektivtrafiklagen	9
1.3 Från Trafikförsörjningsprogram till trafik	12
1.4 Kommersiell trafik	13
1.5 Dialogprocess och uppföljning	14
<b>2. Planeringsförutsättningar</b>	<b>15</b>
2.1 Skånes geografiska förutsättningar	16
2.2 Kollektivtrafikens roll	17
2.3 Transportinfrastruktur	21
2.4 Dagens trafik	22
2.5 Framtid och utmaningar	25
<b>3. Mål</b>	<b>28</b>
3.1 Hållbar tillgänglighet	29
3.2 Tematiska huvudmål	30
3.3 Måtsatta mål	31
3.4 Indikatorer	34
3.5 Målkonflikter	36
<b>4. Ställningstaganden</b>	<b>37</b>
4.1 Sammanhängande stråk	38
4.2 Strukturbildande kollektivtrafik	39
4.3 Noder för kombinerad mobilitet	39
4.4 Kollektivtrafik för alla	40
4.5 Hela resan-perspektivet	41
4.6 Trygghetsskapande åtgärder	41
4.7 Hög framkomlighet	42
4.8 Innovationer för resurseffektiv utveckling	42
4.9 Långsiktigt hållbar kollektivtrafik	43
<b>5. Genomförande</b>	<b>44</b>
5.1 Ett genomförande mot målen	45
5.2 Sammanhängande stråk	45
5.3 Basutbud	47
5.4 Resurseffektiv planering	49
5.5 Attraktiva och kapacitetsstarka koncept	51
5.6 Noder och knutpunktssystem	52
5.7 Kollektivtrafikåtgärder år 2025–2030	56
5.8 Kollektivtrafikåtgärder efter år 2030	60
<b>6. Ekonomi</b>	<b>62</b>
6.1 Trafikekonomi	63
6.2 Samhällsekonomi	65

# Sammanfattning

## Varför ett trafikförsörjningsprogram?

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

## Varför kollektivtrafik?

Kollektivtrafikens största nytta är tillgänglighet. Tillgänglighet skapar förutsättningar för att kunna bo och leva i hela Skåne och för att arbetsmarknad, näringsliv och offentlig sektor ska kunna utvecklas. "För lite" tillgänglighet riskerar att skapa ett exkluderande och ojämlikt samhälle. "För mycket" tillgänglighet kan dock leda till en ineffektiv resursanvändning. Det övergripande målet i Trafikförsörjningsprogrammet är därför en hållbar tillgänglighet, såväl ekologiskt, socialt som ekonomiskt. Den hållbara tillgängligheten ska genomsyras av en god geografisk tillgänglighet (närhet, nåbarhet), trygga och användarvänliga resmöjligheter (inkludering) och en hållbar samhällsutveckling (resurseffektivitet).

## Närhet och nåbarhet: tillgänglighetsperspektiv!

Genom att binda samman Skåne i sammanhängande och strukturbildande stråk skapas förutsättningar för en god tillgänglighet. Tillgängligheten till Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor med sitt stora utbud och stor dragningskraft har en särskild vikt. För att öka förutsättningarna för ett hållbart resande behöver ett tydligare systemtänk prägla planeringen. Noder, där olika trafikslag möts, får därigenom en central roll. Ett aktivt arbete med att identifiera, prioritera och i samverkan med berörda aktörer utveckla dessa noder är en förutsättning för att främja kombinerad mobilitet. Öppenhet för innovation och teknologisk förändring, till exempel nya och mer flexibla lösningar som komplement till utpekade stråk av linjetrafik, kan bidra till bättre tillgänglighet i både glesbebyggda och tätbebyggda områden.

## Inkludering: individperspektiv!

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

## Resurseffektivitet: hållbarhetsperspektiv!

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

## Nytänkande kring kollektiv trafikförsörjning!

Gällande Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020–2030 utgör i huvudsak grunden till det nya programmet. Sju perspektiv kan dock lyftas fram, som betonas extra:

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



## 1. Inledning

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

## 1.1 Kollektivtrafik som utvecklar Skåne

### 1.1.1 Syfte

Trafikförsörjningsprogrammets syftar till att ge Region Skåne, tillsammans med kommuner, berörda myndigheter och aktörer en strategisk

inriktning för utvecklingen av Skånes regionala kollektivtrafik.

### 1.1.2 Ansvar och samordning

Region Skåne har regionalt utvecklingsansvar för Skåne och tar fram en strategi för regionens utveckling. Det öppna Skåne 2030<sup>1</sup> beskriver en gemensam vision för Skånes utveckling som handlar om att Skåne ska bli en stark hållbar tillväxtmotor med en mångfald av goda livsmiljöer.

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

Region Skåne samordnar även den långsiktiga infrastrukturplaneringen i Skåne genom en Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022–2033<sup>3</sup> (RTI), som tillsammans med den nationella planen för transportinfrastruktur visar vilka investeringar som ska göras i infrastruktur i Skåne under de närmsta tolv åren. Samspelet mellan övergripande regionala strategier och planer och hur dessa sedan kopplar till kommunernas översiktsplaner är avgörande för att uppnå en god utveckling av kollektivtrafiken (se kopplingar i Figur 1.1). Bebyggelseutvecklingen är avgörande för hur persontransportarbetet utvecklas.

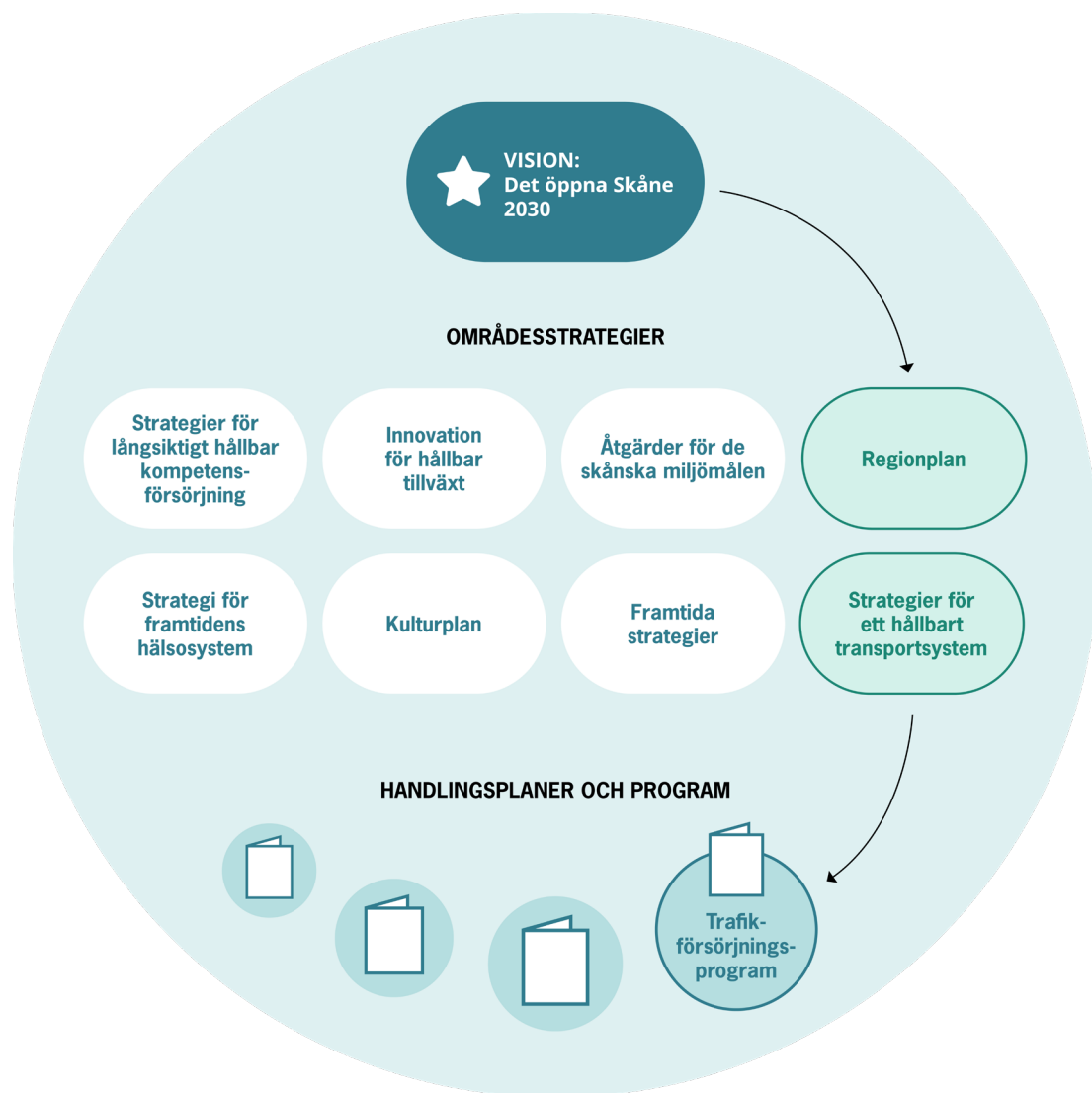
---

1 [Länk till den regionala utvecklingsstrategin Det öppna Skåne 2030](#)

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

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





Figur 1.1: Kopplingen mellan visionen i den Regionala utvecklingsstrategin, Regionplanen och den aktuella Strategin för ett hållbart transportsystem, ned till det föreliggande förslaget till Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2025–2035.

## 1.2 Kollektivtrafiklagen

### 1.2.1 Region Skånes ansvar

Region Skåne är regional kollektivtrafikmyndighet med ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Skåne. Region Skåne ansvarar även för sjukresor samt för färdtjänst och riksfärdtjänst enligt uppdrag av 26 skånska kommuner. Som regional kollektivtrafikmyndighet ska Region Skåne enligt

Lag (2010:1065) om kollektivtrafik regelbundet fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken i ett trafikförsörjningsprogram (Tabell 1.1). Genom Skånetrafiken ansvarar och genomför Region Skåne den del av kollektivtrafiken som sker i offentlig regi.

## 1.2.2 Lagens intentioner

---

Lag (2010:1065) om kollektivtrafik bygger på (EG) nr 1370/2007<sup>4</sup>. En viktig princip i denna förordning är att

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

Förordningen öppnar för ett reglerat marknadstillträde. En så kallad behörig myndighet, vad vi i Sverige kallar Regional

Kollektivtrafikmyndighet (RKM), har därför rättighet att ingripa på området för kollektivtrafik för att se till att det tillhandahålls kollektiva mobilitetstjänster av allmänt intresse som bland annat är tätare, säkrare, av bättre kvalitet eller billigare än vad den fria marknaden skulle kunna erbjuda.

I denna förordning fastställs därför på vilka villkor en RKM kan ge privata eller offentligt ägda kollektivtrafikföretag ersättning för ådragna kostnader och/eller bevilja ensamrätt som motprestation för fullgörande vad man har bedömt som det offentliga åtagandet. Det är upp till en RKM att välja ambitionsnivå när det gäller det offentliga åtagandet. I princip utgör föreliggande trafikförsörjningsprogram ramarna för Region Skånes offentliga åtagande avseende allmän kollektivtrafik under programmets löptid.

---

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

Tabell 1.1: Lag (2010:1065) om kollektivtrafik: kapitel 2 i sammandrag

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

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

...

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

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

§10 Innehållkrav på trafikförsörjningsprogrammet:

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

...

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

...

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

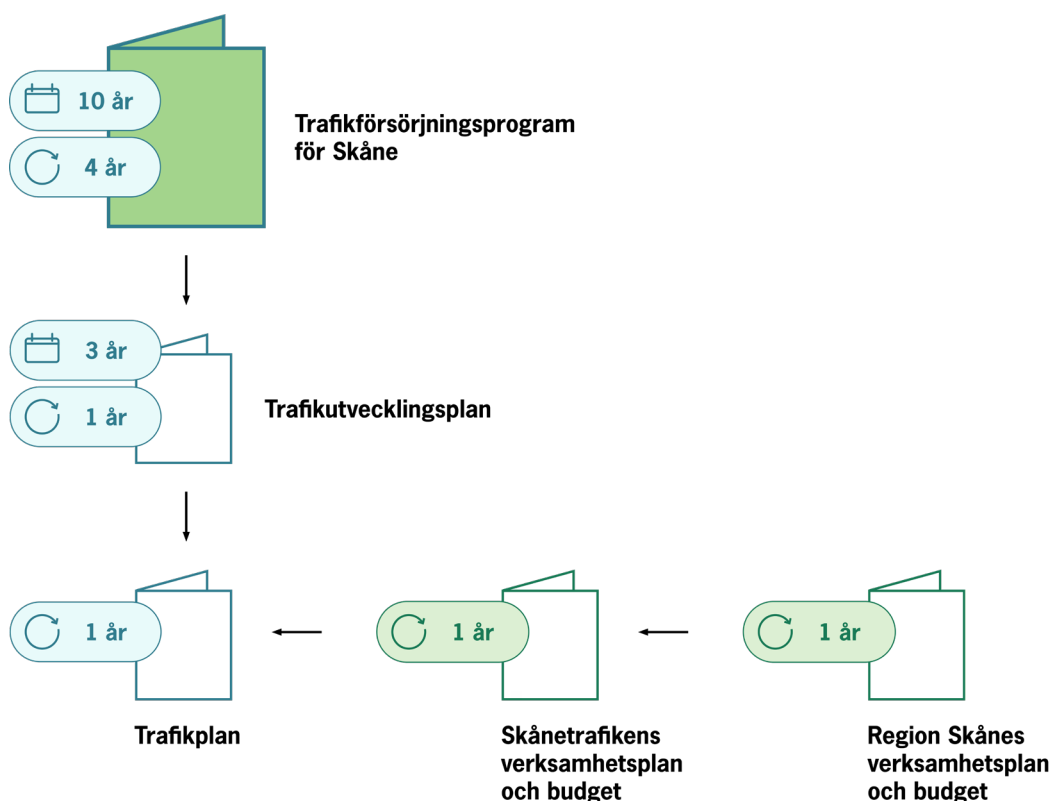
...

### 1.3 Från Trafikförsörjningsprogram till trafik

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

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

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



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

## 1.4 Kommersiell trafik

### 1.4.1 Marknadstillträde

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

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

### 1.4.2 Allmän trafikplikt

I egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet kan Region Skåne besluta om allmäntrafikplikt. Ett trafikpliktsbeslut säkerställer att den trafik som anses nödvändig kommer till stånd då övrig trafik inte bedöms finnas i önskvärd omfattning. Region Skåne kan efter ett sådant beslut upphandla och avtala om trafiken, alternativt bedriva trafiken i egen regi. Region Skåne har avtal om utförande av trafikuppdrag med ett flertal trafikföretag, och bedriver för närvarande ingen trafik i egen regi. I god tid innan ett trafikavtal löper ut utvärderas trafikens fortsatta existens och utformning.

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

Vad gäller långsiktigheten skapar nuvarande regelverk med korta in- och utträdestider för kommersiell trafik otydlighet genom att resenärerna kan försättas i en svår situation om trafiken upphör med kort varsel. Detta ska ses mot bakgrund av vikten av just långsiktighet i kollektivtrafikplaneringen, inte minst genom att kollektivtrafiken påverkar människors val av arbete, boende, utbildning och fritid.

Region Skåne prioriterar därför en kontinuerlig samverkan med trafikoperatörerna för att gemensamt säkra långsiktigheten i kollektivtrafiken. Beslut om allmän trafikplikt fattas efter noggranna överväganden. Om det finns ett kommersiellt baserat alternativ till offentligt upphandlad trafik görs en bedömning av det kommersiella alternativet inför beslut om allmän trafikplikt. Viktiga faktorer är då utbud, robusthet/långsiktighet, tillgänglighet för funktionsnedsatta, miljöpåverkan och trafikens koppling till helheten. Region Skåne kommer att besluta om allmän trafikplikt om det i samråd med kommersiella aktörer inte finns någon vilja att bedriva kommersiell trafik utan offentlig finansiering.

### 1.4.3 Förutsättningar för kommersiell trafik

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

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

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

## 1.5 Dialogprocess och uppföljning

### 1.5.1 Dialog

Trafikförsörjningsprogrammet riktar sig till Region Skånes olika förvaltningar, nämnder och bolag. Andra viktiga aktörer och intressenter är Skånes alla kommuner, angränsande regioner och kommuner, Trafikverket, trafikföretag på den upphandlade och kommersiella marknaden, samt övriga aktörer som tillsammans med Region Skåne är med och

bidrar till målen i trafikförsörjningsprogrammet. Trafikförsörjningsprogrammet är framtaget efter dialog och samråd med ovan nämnda aktörer och intressenter. Samrådsprocessen har pågått under 2023 och 2024 genom samrådsmöten samt remiss av programförslag.

### 1.5.2 Uppföljning

Trafikförsörjningsprogrammets mål och indikatorer ska följas upp årligen. Uppföljningen ska visa på hur väl kollektivtrafikens utveckling går i linje med övergripande mål.

Uppföljningen ger vägledning till hur Skånetrafikens förvaltning systematiskt, taktiskt och operativt ska arbeta för att nå trafikförsörjningsprogrammets mål, samt vilka prioriteringar som bör göras vid varje givet tillfälle.



## 2. Planeringsförutsättningar

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

## 2.1 Skånes geografiska förutsättningar

### 2.1.1 En flerkärnig struktur

Skåne är med sina 1,4 miljoner invånare en av Sveriges tre storstadsregioner och är samtidigt en del av Öresundsregionen med Köpenhamn som tillväxtmotor. Dessutom har Skåne en flerkärnig struktur med flera regionala kärnor utspridda i regionen. En stor del av Skånes befolkning och sysselsättningstillfällen är dock koncentrerade till västra Skåne och Malmö-Lund. För att underlätta möjligheterna för alla skåningars utveckling och försörjning och för företag att knyta till sig rätt kompetens, betonar regionplanen betydelsen av att binda samman regionens olika delar.

Skåne har även en flerkärnig grönstruktur med grönområden och stråk. Det skånska landskapet med skog, åkermark, sjöar, vattendrag och kust har stor betydelse för regionens identitet och

attraktionskraft. Stora delar av Skåne har dock en begränsad tillgång till grönstruktur och allemansrättsligt tillgänglig mark, eftersom stora arealer består av jordbruksmark. I andra delar finns dock god tillgång till skog och natur.

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

### 2.1.2 Utveckling av noder för sammanhållen flerkärnighet

Skåne har sett en stark befolkningsutveckling under den senaste tioårsperioden och befolkningen väntas öka även inom trafikförsörjningsprogrammets tidshorisont, om än i något lägre takt. Den största befolkningsökningen väntas ske i tillväxtmotorerna Malmö, Lund och Helsingborg. Befolkningsstrukturen kommer också att ändras. Andelen personer i åldrarna 80 år och äldre förväntas öka och kommer fortsatt vara störst i östra Skåne. De stora städerna kommer däremot se en ökad koncentration av unga. Sammantaget innebär detta mer gynnsamma utvecklingsförutsättningar för områdena i och runt de större städerna. Därför blir det fortsatt viktigt att binda samman Skånes olika delar.

För att Skånes flerkärniga Ortsstruktur ska utvecklas och nyttjas optimalt är en central utgångspunkt att de regionala kärnorna och tillväxtmotorerna är väl sammankopplade med alla delar av Skånes bebyggelse. De strategiska noderna, som utgörs av mindre men funktionellt betydelsefulla orter behöver också kopplas till någon eller några av de regionala kärnorna eller tillväxtmotorerna för att kunna utveckla sin potential. Då kan spridningseffekterna av utvecklingen ske i både städerna och på landsbygden, i ömsesidig växelverkan.

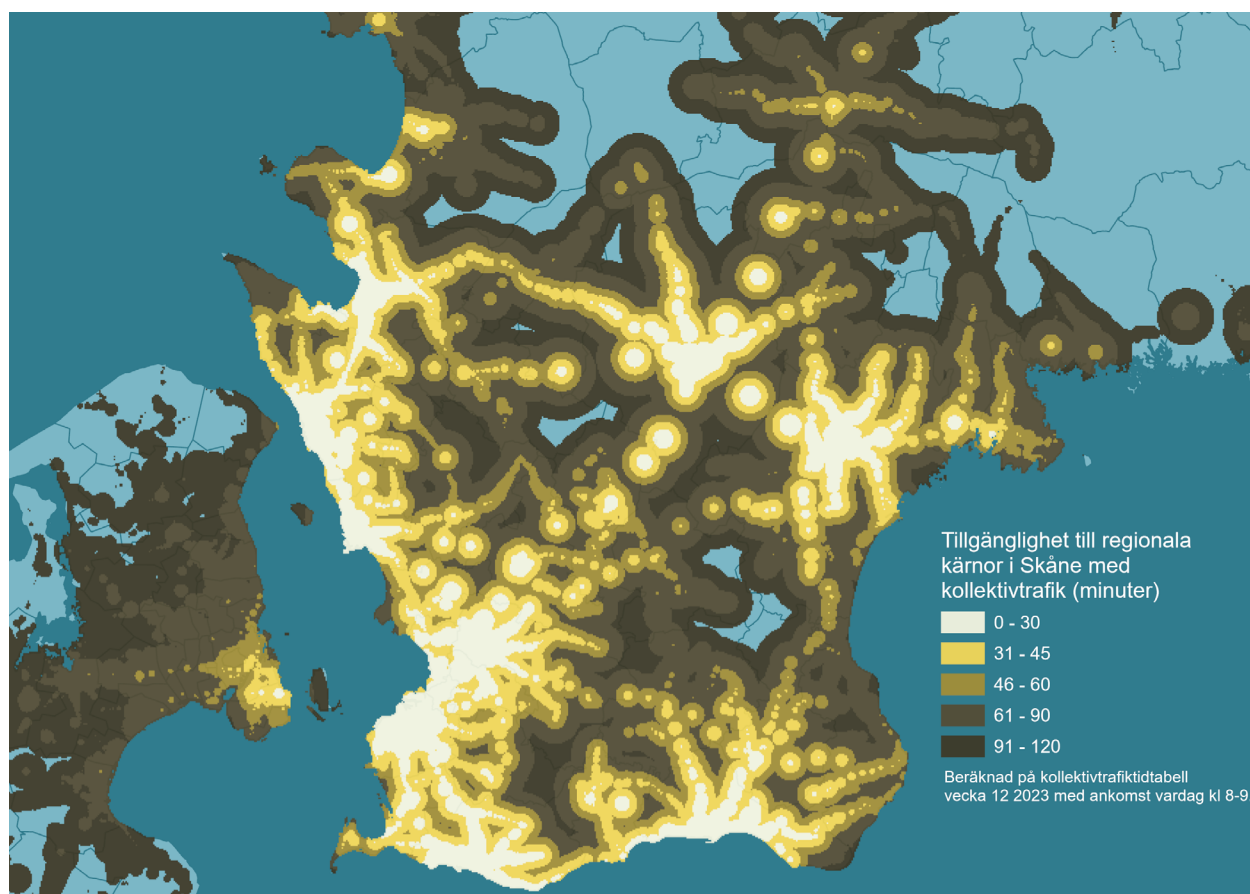


## 2.2 Kollektivtrafikens roll

### 2.2.1 Ökad tillgänglighet

Med bättre förutsättningar att gå, cykla och åka kollektivt ges även de som inte har bil bättre tillträde till fler samhällsfunktioner och arbetsmarknader, bland annat till Skånes regionala kärnor (se Figur 2.1). Ökad tillgänglighet ger samhällsvinster genom minskat utanförskap, vilket är avgörande för demokrati och jämlikhet. Kollektivtrafiken genererar dessutom både flöden av fotgängare och människor som uppehåller sig i väntan på buss eller tåg. Det är en förutsättning för att skapa liv och rörelse på såväl större som mindre orter, där bytespunkter därmed ges en platsskapande funktion.

En god geografisk tillgänglighet säkerställs bland annat genom att det finns ett grundläggande utbud av kollektivtrafik i Skåne. Goda gång- och cykelmöjligheter som kopplar till kollektivtrafiken spelar en viktig roll för att utveckla den geografiska tillgängligheten. För detta krävs en samordnad markanvändnings- och trafikplanering, där infrastruktursatsningar går hand i hand med trafikeringssatsningar.



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

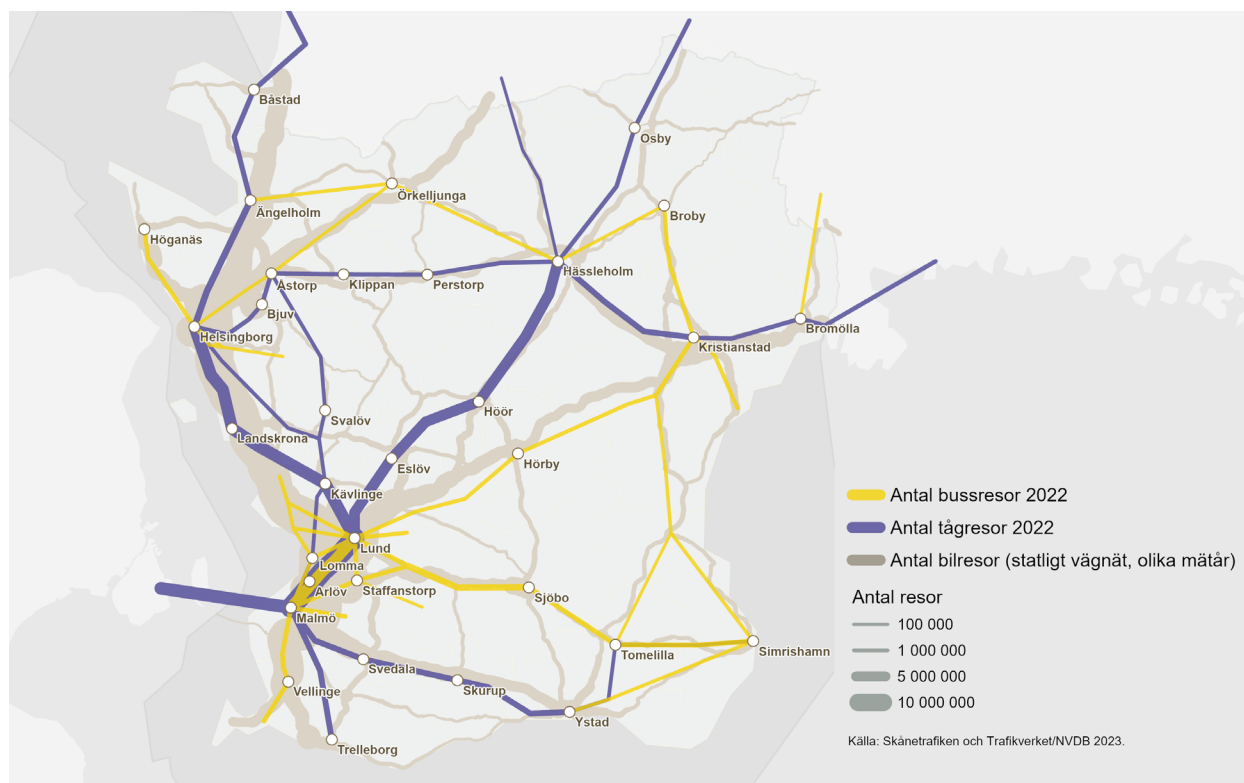
## 2.2.2 Bidrag till ett hållbart Skåne

Kollektivtrafiken har en positiv påverkan på såväl den miljömässiga som den sociala hållbarheten. När fler väljer att resa hållbart ökar den fysiska aktiviteten samtidigt som klimatpåverkan, buller och luftföroreningar minskar jämfört med om resenären hade tagit bilen. Därför behöver biltrafiken minska samtidigt som andelen resor med kollektiva färdmedel samt med cykel och till fots behöver öka.

Utsläpp av växthusgaser från inrikestransporter svarar för knappt en tredjedel av Sveriges totala

utsläpp. Huvuddelen av växthusgasutsläppen inom transportsektorn kommer från vägtrafiken, där utsläpp från personbilar och tunga fordon dominerar. Personbilar stod år 2022 för ca 60 % av de totala utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter<sup>5</sup>. Idag sker ungefär en fjärdedel av alla resor i Skåne med kollektiva färdmedel samtidigt som mer än hälften sker med bil. Detta betyder att det finns miljömässiga vinster med att öka andelen resor med kollektivtrafik, förutsatt att antal personer som nyttjar kollektivtrafikfordonet är tillräckligt många.

## 2.2.3 Potential



Figur 2.2 Resandeflöden i vägtrafik och kollektivtrafik 2022.

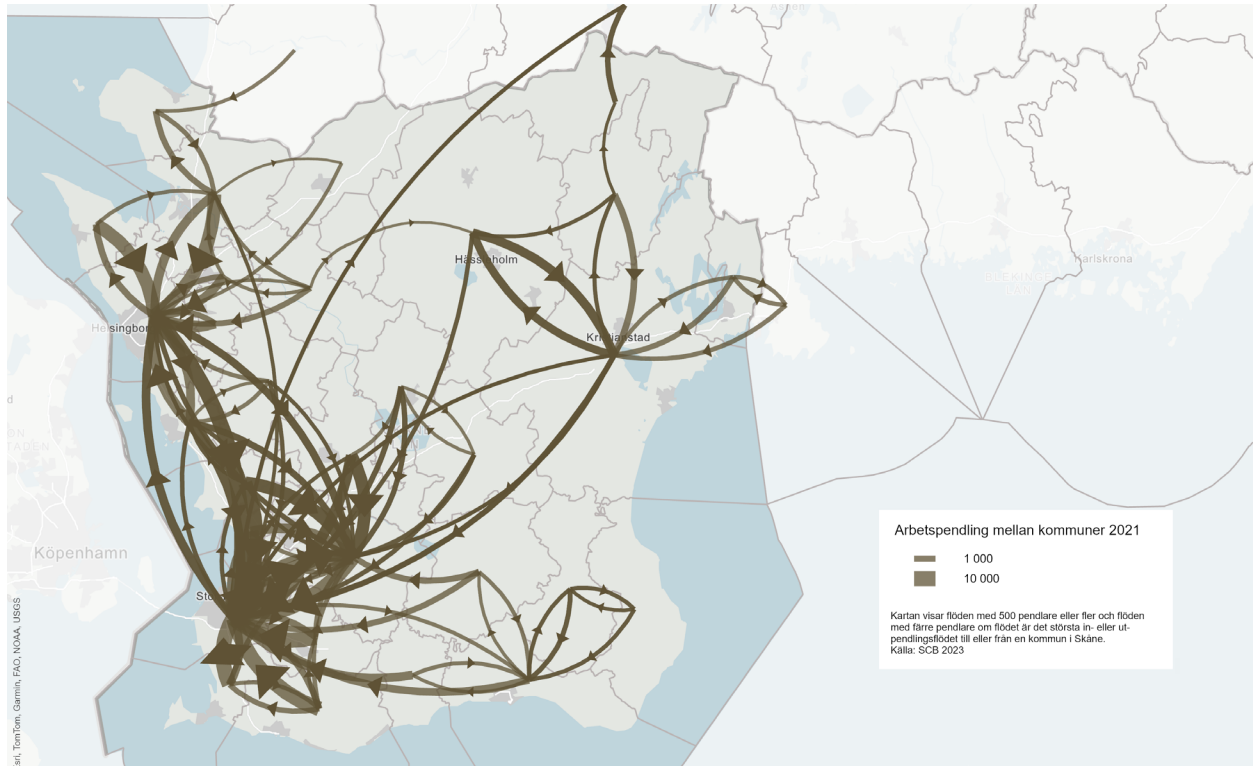
Region Skåne har tagit fram färdmedelsfördelningsmål för persontransporter i Skåne som innebär att bilresor i hög grad förväntas flytta över till

både kollektivtrafik, gång och cykel. Längs många trafikstråk i Skåne dominerar biltrafiken fortfarande (se Figur 2.2). Där krävs omfattande

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

satsningar för att kollektivtrafiken ska vinna ytterligare marknadsandelar av motoriserade transporter. Stor potential finns att öka kollektivtrafikens marknadsandel framför allt i stråken runt de större städerna i Skåne. I stråk

med endast busstrafik är marknadsandelen generellt sett lägre. Här finns således potential att öka marknadsandelen genom att ytterligare öka busstrafikens attraktivitet.

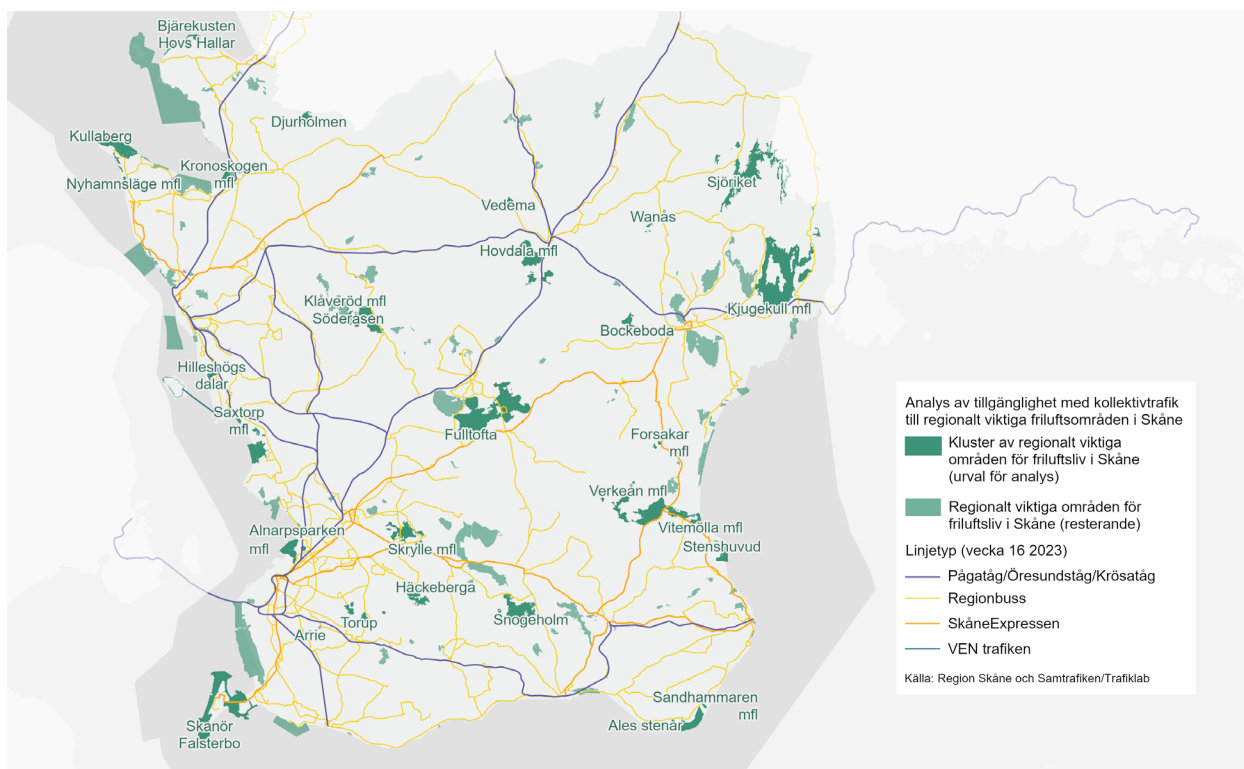


Figur 2.3: Arbetspendling mellan kommuner och inom tätorter 2021. Källa SCB 2023.

En betydande del av resandet med kollektivtrafik i Skåne består idag av arbetspendling (se Figur 2.3). Det är dessa resor som ofta, tillsammans med skolresor, ställer krav på kapaciteten eftersom resorna till stor del är koncentrerade till några få timmar på morgonen och eftermiddagen. Resor till grundskolan är ett kommunalt ansvar och sker huvudsakligen i kommunernas egen skolskjuts. Vissa kommuner väljer dock att samordna denna med den allmänna kollektivtrafiken för att på så sätt skapa ett större resandeunderlag. Skol- och utbildningsresor har också en viktig roll i att ge ungdomar möjlighet till utbildning samt till att bidra till ökad sysselsättning i Skåne. Dessa kommer därmed fortsatt vara grunden till flertalet av kollektivtrafikstråken i Skåne.

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

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



Figur 2.4: Kartan baseras på Region Skånes pågående arbete med framtagande av kunskapsunderlag om tillgänglighet till rekreationsområden.

Idag är naturområden nära de större städerna och tätorterna i Skånes västra delar förhållandevis välförsörjda med kollektivtrafik. Därför är det viktigt att på olika sätt arbeta med att stärka tillgängligheten med hållbara färdssätt till övriga Skåne (se Figur 2.4). Detta kan ske både

via prioriterade stråk, nya mobilitetslösningar och utvecklad ledstruktur som bättre angör till hållplatser. Det pågår ett arbete inom Region Skåne med att ta fram fördjupad kunskap om hur tillgängligheten till rekreationsområden i länet ser ut idag och hur den kan förbättras.

## 2.3 Transportinfrastruktur

### 2.3.1 Infrastruktur för hållbart resande

Infrastrukturåtgärder och trafikering samspelar i ett ömsesidigt beroende och går ofta hand i hand. Ett transportslags övergripande synsätt där färdmedel och infrastruktur kompletterar varandra snarare än konkurrerar, bidrar till att planeringen kan ”optimeras” efter de delvis skilda geografiska förutsättningar som råder i Skåne. Målet är att minska restider för hållbara färdvägar.

En samordnad planering av Regionplanens utpekade kollektivtrafiknoder och trafikförsörjningsprogrammets utpekade stråk ger möjlighet till att både kunna öka bostadsbyggandet i attraktiva lägen, och skapa bättre tillgänglighet till kollektivtrafiken. Under de senaste åren har ett stort antal nya tågstationer i Skåne öppnats, och ett flertal regionbusshållplatser uppgraderats

till hög standard. Transportinfrastrukturen kan därmed skapa goda kopplingar till och från dessa bytespunkter för att på så vis få hela resan att fungera smidigt. Detta förutsätter att väghållaren kan erbjuda trygga och säkra parkeringar för såväl bil som cykel, samt att bytespunkterna kan angöras på ett säkert sätt för oskyddade trafikanter.

I den regionala transportinfrastrukturplaneringen läggs idag stort fokus på åtgärder för kollektivtrafik och cykel. Bilen är dock ett färdmedel som fortsatt kommer att ha stor betydelse. Det finns dock delvis outnyttjad potential för att koppla samman resor som sker med bil till kollektivtrafiknoder genom attraktiva pendlarparkeringar, vilket möjliggör en enkel, smidig och kostnadseffektiv resa.

### 2.3.2 Depåer för en expanderad kollektivtrafiktrafik

I takt med att kollektivtrafiken byggs ut, ökar behovet av service- och underhållskapacitet, samt kapacitet för uppställning, både för buss- och tågtrafiken. Tillräcklig och ändamålsenlig depåkapacitet för både service, tungt underhåll och uppställning är en förutsättning för ett robust och effektivt tågtrafiksystem.

Avseende busstrafiken finns ett behov av utökad depåkapacitet från mitten av 2020-talet. I Malmö planeras för två nybyggda bussdepåer i Region Skånes regi, som ska stå klara 2027. I Lund har Region Skåne tagit över ägandet av en bussdepå och bygger ut den för att kunna härbärgera fler fordon. I Lund äger Region Skåne också depån för spårvagnarna. I syfte att möta den planerade utvecklingen av busstrafik kommer även bussdepålösningarna i Helsingborg och Kristianstad behöva ses över. En lösning där Region Skåne äger

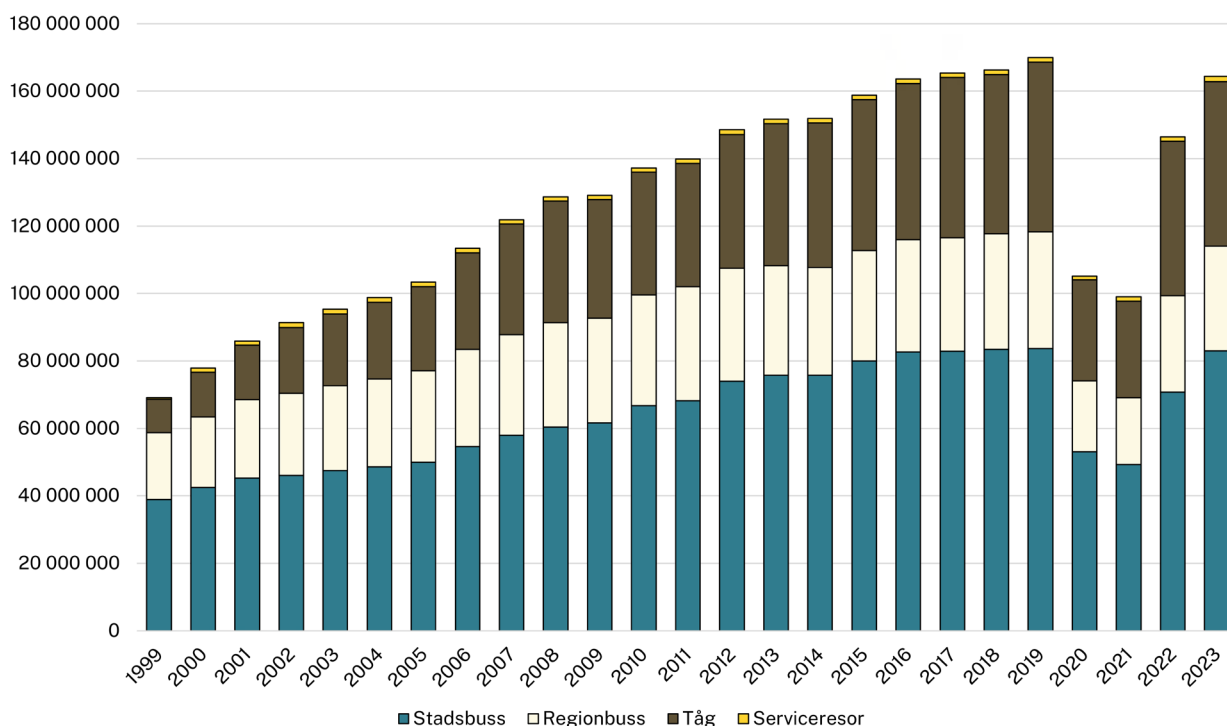
och investerar i depåer, för att sedan hyra ut dem till de trafikföretag som får uppdragen att köra busstrafiken, kan vara en viktig framgångsfaktor för en fungerande marknad för trafikupphandlingar. I större städer där det är svårt att hitta passande mark för depåetableringar kan det annars bli svårt för nya trafikföretag att konkurrera, när de redan etablerade företagen kontrollerar depåerna.

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

## 2.4 Dagens trafik

### 2.4.1 Resandeutveckling

#### Resandeutveckling, 1999-2023



Figur 2.5: Resandeutveckling 1999–2023, alla Skånetrafikens trafikslag (antal påstigande).

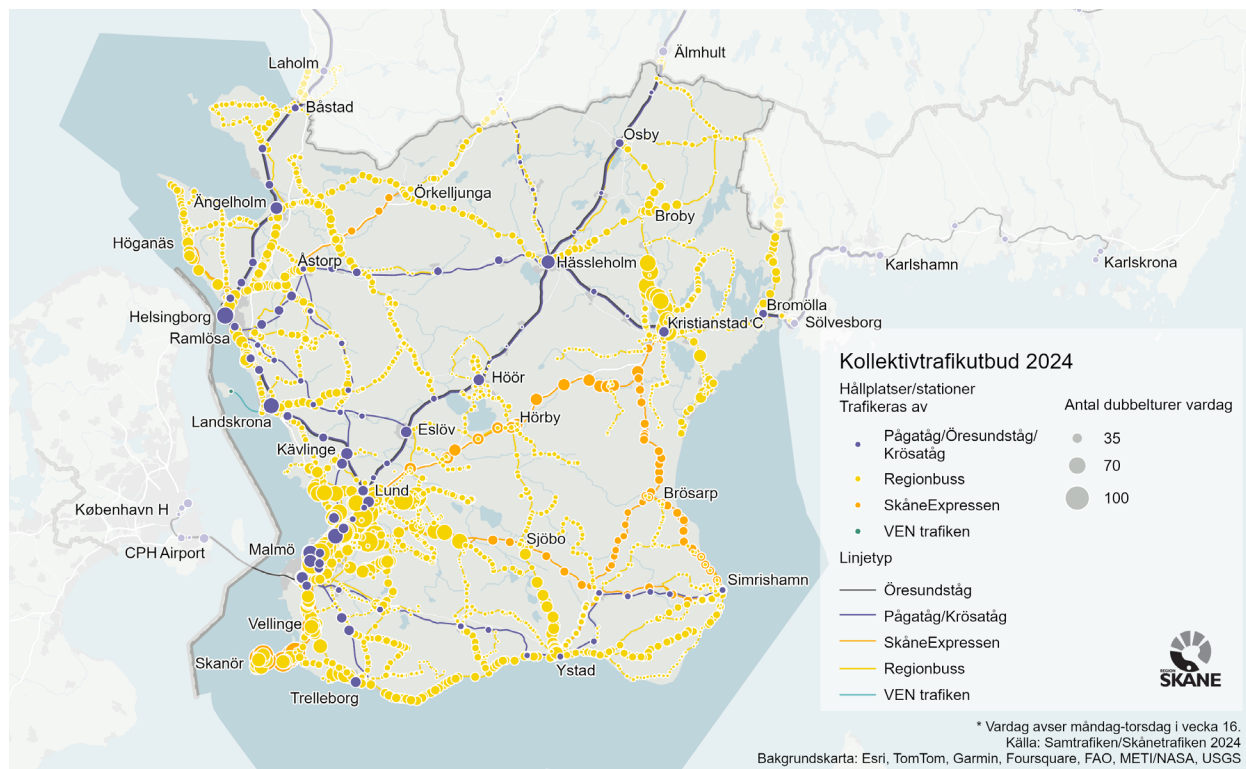
Resandeutvecklingen ökade stadigt i Skåne fram till 2019. Stora satsningar i tågtrafik har gett en överflyttning från regionbuss till tågtrafik. Städer som växer och satsningar i stadstrafiken har lett till en ökning i framför allt de större städerna i Skåne. När pandemin slog till minskade resandet i kollektivtrafiken drastiskt under framför allt 2020–2021, för att sedan återhämta sig under 2022–2023 (se Figur 2.5).

Den positiva resandeutvecklingen de senaste 15–20 åren beror på stora satsningar i såväl tåg- som busstrafik och ett systematiskt arbete med att utveckla ett system för lokal och regional kollektivtrafik där både spårtrafik och vägtrafik samverkar (se Figur 2.6). Nedan beskrivs de olika kollektivtrafikslagen kortfattat.

## 2.4.2 Tågtrafik

Tågtrafiken är det snabbaste färdssättet på längre sträckor. Den har dessutom en hög passagerarkapacitet och tar hand om en stor mängd resenärer mellan viktiga målpunkter i regionen. Effekten av satsningen på tågtrafik syns framför allt i analyser av utvecklingen av

persontransportarbetet. Tågtrafiken har en viktig strukturbildande roll och utgör den naturliga grunden för kollektivtrafiksystemet i Skåne. Den består av två kompletterande tågssystem: Öresundstågen och Pågatågen. Dessutom sker koppling till angränsande län via Krösatågen.



Figur 2.6 Kollektivtrafikutbudet i Skåne 2024.

Öresundstågen är ett interregionalt tågssystem som knyter samman de sydsvenska grannregionerna samt de större städerna i Skåne med Kastrup flygplats och Köpenhamnsområdet. Systemet används för längre resor inom Skåne och till grannregionerna, men även till kortare resor, till exempel mellan Köpenhamns flygplats och Malmö. Öresundstågen erbjuder kortare restider i de längre reserelationerna och stannar främst på stationer

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

Pågatågen är lokaltågssystemet i Skåne med en tätare uppehållsbild än Öresundstågssystemet. Tågen stannar på nästan alla stationer och knyter ihop både orter och städer i Skåne. I viss omfattning trafikerar Pågatågen även regionöverskridande tågsträckor. En del tåg kör expressturer med få

stopp, som ett snabbare alternativ i högtrafik eller ett komplement till Öresundståg. Från Hässleholm och norrut körs trafik med Krösatågen i samarbete med Region Kronoberg. Krösatågen har där samma roll som Pågatågen har i övriga Skåne.

### 2.4.3 Busstrafik

---

Busstrafiken utgörs av två huvudkategorier: Regionbuss och Stadsbuss. Regionbusstrafiken binder ihop Skånes orter och städer, med ett utbud anpassat efter det varierande resandeunderlaget. I områden med stort resande finns ett effektivt nät av regionbusslinjer med hög turtäthet. Lägre turtäthet återfinns i de områden som har begränsat resandeunderlag. Regionbusstrafiken har ett utvecklat koncept för längre resor, SkåneExpressen, med huvuduppgift att erbjuda attraktiva resmöjligheter mellan större orter i stråk som saknar järnväg.

Stadsbusstrafiken i de största städerna bygger på stomlinjer. Utöver dessa finns kompletterande linjer som genomgående har färre resenärer. I de mindre städerna finns stadsbusslinjer med

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

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

### 2.4.4 Spårvägstrafik

---

I Skåne finns spårvägstrafik mellan Lund C och forskningsanläggningen ESS i Lund. Trafiken, som är en del av stadstrafiken, bedrivs enligt samma principer som gäller för den regionala tågtrafiken,

med den skillnaden att Lunds kommun i stället för staten ansvarar för infrastrukturen. Region Skåne ansvarar för fordon, depå och trafikering. Själva trafikeringen startade under år 2020.



### 2.4.5 Serviceresor

Färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor kallas gemensamt Serviceresor. Det är en samhällsbetald trafik som inte är öppen för alla utan kräver någon form av tillstånd. Serviceresor är ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken för personer som på grund av funktionsnedsättning behöver en

särskilt anpassad resa. I dagsläget bedrivs färdtjänst av Skånetrafiken i 26 av Skånes kommuner som har avtal med Region Skåne. För dessa kommuner reser färdtjänstberättigade också fritt i den allmänna kollektivtrafiken.

### 2.4.6 Båttrafik

Enda allmänna båttrafiken inom Skåne finns mellan Landskrona och Ven. I mars 2014 beslutade regionfullmäktige att överlämna ansvaret för Ventrifiken till Landskrona stad. Härutöver finns färjetrafik från Malmö till Travemünde (Tyskland) och Świnoujście (Polen), från Helsingborg till Helsingör (Danmark), från Trelleborg till Travemünde, Rostock och Sassnitz (Tyskland), Świnoujście (Polen) och Klaipėda (Litauen), samt

från Ystad till Świnoujście och Rønne (Danmark). Det finns inte beslut om allmän trafikplikt på någon av dessa färje-förbindelser. Färjetrafiken mellan Ystad och Rønne upphandlas av danska staten och säkerställer i första hand förbindelse mellan Bornholm och fastlandet i Danmark. Övrig båttrafik drivs kommersiellt och fungerar som trafikförsörjning för såväl daglig pendling som för fritidsresor och näringslivets godstransporter.

## 2.5 Framtid och utmaningar

### 2.5.1 Påverkan på kollektivtrafikens efterfrågan

Skånes och kollektivtrafikens utveckling påverkas både positivt och negativt av förändringar i vår omvärld och trender i samhället. Vissa förändringar kan Region Skåne enbart förhålla sig till, medan andra går att påverka. De faktorer som påverkar kollektivtrafikens resandepotential, och i vilken mån den kommer att förverkligas, kan delas in i:

- **Resandebehov/efterfrågan:** Detta är faktorer såsom andel av befolkningen i arbetsför ålder, sysselsättningsnivå, utbildningsnivå, konjunkturläget, andel distansarbete och andel e-handel.
- **Befolkningsandel som kan åka kollektivt:** Här finns faktorer som hur olika typer av målpunkter (arbetsplatser, bostäder etcetera) är lokaliserade, prissättning i förhållande till disponibel inkomst samt individuell fysisk och kognitiv förmåga att kunna utnyttja kollektivtrafiken.
- **Befolkningsandel som väljer att resa hållbart:** Här handlar det om val, värderingar och preferenser: till exempel hur konkurrenskraftig kollektivtrafiken upplevs jämfört med bilen i olika relationer; restids- och komfortvärdering, betalningsvilja för flexibilitet, samt attityder, beteenden och normer mer allmänt.

## 2.5.2 Exempel på utmaningar

### **Kapacitetsbehov i transportsystemet och prioritering av offentliga resurser**

Befolkningsökning och urbanisering, tillsammans med ökad välfärd, ökad tillväxt och global handel bidrar till ett allt större tryck på transportsystemet. Urbaniseringen ökar kapacitetsbehovet i de större städerna samtidigt som den ökade trafiken försämrar framkomligheten. Om framkomligheten och tillförlitligheten för kollektivtrafiken inte kan hållas på en tillfredställande nivå, kommer dagens kollektivtrafik-resenärer välja andra transportslag. Vilka av dessa transportslag kommer i framtiden att prioriteras ur ett nationellt perspektiv? Hur hanterar vi frågor om sårbarhet och resiliens samt det eftersläpade underhållet av infrastrukturen, och i vilken takt kan åtgärder för ökad kapacitet realiseras? Att i framtiden kunna finansiera ett hållbart transportsystem tillsammans med andra samhällsåtaganden och välfärdstjänster, är avgörande för möjligheterna att långsiktigt kunna utveckla lokal och regional kollektivtrafik.

### **Storstadsregioners framträdande roll och tillgång till bostäder**

Urbaniseringen i Skåne har lett till en befolkningsökning, framför allt i storstäder och deras omgivande orter. Därmed har storstadsregionerna fått en än mer framträdande roll. Storstäder växer, men i något lägre takt än tidigare då det finns en växande grupp som har svårt att ta sig in på bostadsmarknaden. Glappet mellan behovet av bostäder och matchande utbud på bostadsmarknaden har ökat och förväntas öka än mer framöver. För att upprätthålla och möjliggöra en bättre matchning på arbetsmarknaden är det viktigt att beakta att det finns en effektiv, tillgänglig och väl fungerande kollektivtrafik och en fungerande bostadsmarknad i hela Skåne. För att skapa hållbara synergier mellan transport- och bostadsmarknaden, dvs. att möjliggöra resurseffektiv markanvändning är det därför viktigt med en samplanering så att huvuddelen av det framtida bostadsbyggandet placeras i kollektivtrafiknära lägen.

### **Ojämlighet i demografi och hälsa skapar nya krav**

Den demografiska förändringen ser olika ut om man jämför stad och land. Andelen äldre förväntas öka mer på landsbygden, vilket kan ge en geografisk obalans och därmed skapa specifika behov utifrån denna utveckling. Det sker en fortlöpande välståndsökning, men under de senaste decennierna har inkomstklyftorna i Sverige vuxit. Segregationen ökar sett till välstånd, utbildningsnivå, bostadsstandard och social tillit inom samhället. Detta påverkar människors livskvalitet och hälsa. Städer befolkas av en högre andel barn och unga, vilket kommer öka behovet av fokus på barnperspektivet när det gäller autonomi och trygghet. Kollektivtrafiken kan bidra till minskade skillnader mellan samhällsgrupper genom att ge fler personer en större tillgänglighet i samhället. Förväntningarna från medborgarna att detta ska realiseras kan komma att öka.

### **Individualisering ställer krav**

Individualiseringen ökar globalt när allt fler når ett individuellt ekonomiskt oberoende. Valmöjligheterna ökar när fler vill tillgodose sina egna behov. Förväntningarna att kollektivtrafiken ska kunna möta enskilda behov kan därmed komma att öka. Samtidigt blir media- och informationsflöden mer anpassade efter individens intressen vilket kan göra att individen hamnar i halvslutna eller slutna grupper, där fakta och åsikter sammanblandas. Inom dessa grupper kan man sedan fördjupa sig i det som redan varit av intresse, och i vissa fall låta sig påverkas av vad som förefaller vara norm eller normbrytande. Detta kan (både positivt och negativt) påverka intresset för och viljan till att pröva på nya färdssätt, till exempel nya kollektiva resmöjligheter.

### **Otrygghet får ökad aktualitet**

Medborgarnas upplevelse av otrygghet är starkt kopplat till faktorer som ligger utanför själva kollektivtrafiksystemet. Hur trygga platser i anslutning till kollektivtrafiken upplevs, under dagtid och kvällstid, kan begränsa mobiliteten. Åtgärder i samverkan mellan flera aktörer kommer att krävas för att människor ska känna sig trygga med att åka buss, tåg eller andra kollektiva transportlösningar.

### **Klimatförändringarna blir alltmer påtagliga**

Värmeböljor, skogsbränder, stormar och översvämningar tenderar att få större effekt på vårt samhälle generellt och på fysisk infrastruktur mer specifikt. Transportsystemet måste utvecklas så att det blir resiliert i förhållande till klimatförändringar, extremväder och stigande vattennivåer. Samtidigt behöver transportsystemets negativa effekter elimineras, eller åtminstone begränsas, för att dämpa klimatförändringarna.

### **Digitalisering, automatisering och teknologisk utveckling**

Nya mobilitetslösningar ökar konkurrensen om resenärer, men kan också göra kollektivtrafiken mer attraktiv. Vi behöver på ett bättre sätt förstå vilken nytta som nya teknologiska landvinningar kan bidra med. Hur kan vi kombinera behovet av stabilitet och förutsägbarhet i kollektivtrafiken, samtidigt som nya lösningar måste kunna testas? Självkörande fordon kan ge drastiskt minskade kostnader om det inte längre behövs förare för att köra bussar, tåg och spårvagnar. Idag finns tekniken redan för viss spårtrafik runtom i världen, men autonoma fordon i blandtrafik såsom på vägar måste kunna kommunicera med varandra och med omgivningen för att skapa ett säkert transportsystem. I framtiden kommer fler förarlösa system kunna erbjudas till en mera rimlig kostnad än idag och i takt med den ökande automationsgraden så ökar potentialen för att kunna erbjuda kollektiva resmöjligheter i områden där efterfrågan är låg och utspridd.



### 3. Mål

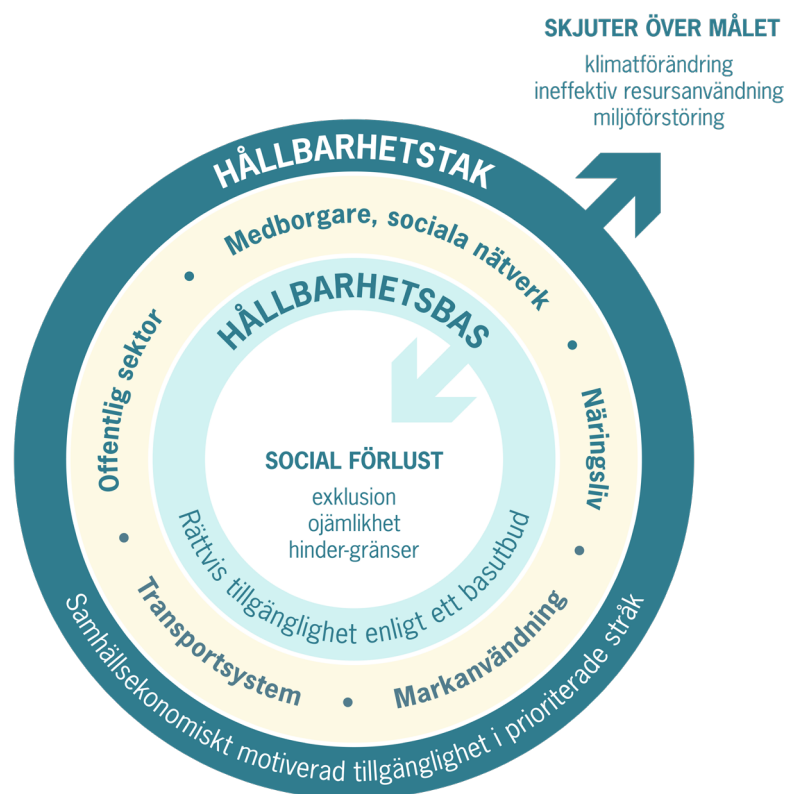
Målen i trafikförsörjningsprogrammet beskriver en övergripande inriktningsnivå för kollektivtrafiken 2035. Målen är formulerade för att bidra till den regionala utvecklingsstrategins målbild för Skåne och stötta de framtagna planeringsstrategierna i regionplan för Skåne 2040, som i sin tur kan kopplas till de globala hållbarhetsmålen. Målen tar sin utgångspunkt i de förutsättningar och framtida trender som har identifierats. Nio övergripande mål pekar ut riktningen för kollektivtrafikens utveckling. För att möjliggöra ett bredare perspektiv, kompletteras dessa nio övergripande mål med ett antal indikatorer som inte är målsatta men som på olika sätt speglar en utveckling i önskvärd riktning mot de övergripande tematiska målen.

### 3.1 Hållbar tillgänglighet

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

Av alla nyttor som kollektivtrafiken skapar är tillgänglighet den största. Mer och bättre tillgänglighet kräver givetvis ökade resurser.

Grundtanken i målstrukturen är därmed att, genom att på ett fritt sätt tillämpa den så kallade ”munkmodellen”<sup>6</sup>, sträva efter en tillgänglighet som är hållbar såväl socialt, ekologiskt som ekonomiskt. Avsikten är att erbjuda en tillgänglighet som skapar en social bas för medborgare och besökare i Skåne, samtidigt som det finns ett övre tak kring vilken tillgänglighet som är rimlig att erbjuda ur ett resurseffektivitetsperspektiv. Det övergripande målet för kollektivtrafiken i Skåne sammanfattas därmed i en hållbar tillgänglighet enligt Figur 3.1.



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

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

## 3.2 Tematiska huvudmål

För att erbjuda en hållbar tillgänglighet som fångar den utvecklingsinriktning som beskrivs i regionplanens planeringsstrategier, bryts det övergripande målet ned i tre olika tematiska huvudmål som ska visa riktningen för kollektivtrafikens utveckling i Skåne. De tre tematiska huvudmålen är:

- **Närhet/nåbarhet:** kollektivtrafiken ska bidra till en god geografisk tillgänglighet

- **Inkludering:** kollektivtrafiken ska erbjuda trygga och användarvänliga resmöjligheter
- **Resurseffektivitet:** kollektivtrafiken ska bidra till en hållbar samhällsutveckling - miljömässigt och ekonomiskt

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



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

## 3.3 Måtsatta mål

### 3.3.1 Hållbar tillgänglighet i det Öppna Skåne



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

Varje tematiskt mål innehåller tre mätbara och uppföljningsbara övergripande mål som tillsammans ska peka ut riktningen för respektive tematiskt huvudmål.

#### Mål 1 – Tillgänglighet till tillväxtmotorer

Minst 92 % av skåningarna ska erbjudas minst 10 dagliga resmöjligheter till någon av regionens tillväxtmotorer<sup>7</sup> med en restid på maximalt 60 minuter.

Målet syftar till att säkerställa en god tillgänglighet till tillväxtmotorer i Skåne. Tillväxtmotorerna har en viktig funktion för att förse regionens invånare med allt från arbets- och studietillfällen till handels-, rekreations- och kulturutbud. En god tillgänglighet till tillväxtmotorerna blir därför viktigt för hela Skåne. Den uppmätta, objektiva tillgängligheten ger en god bild av hur väl Skåne binds samman med tillväxtmotorerna

med grundläggande kollektivtrafikutbud och attraktiva restider.

#### Mål 2 – Tillgänglighet till regionala kärnor

Minst 93 % av skåningarna ska erbjudas minst 10 dagliga resmöjligheter till någon av regionens regionala kärnor<sup>8</sup> med en restid på maximalt 45 minuter.

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

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

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

### **Mål 3 – Tillgänglighet i mindre orter**

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

Målet syftar till att säkerställa en utveckling mot en god tillgänglighet till kollektivtrafiken även i mindre orter. Genom att i samverkan med kommunerna identifiera och prioritera minst en hållplats per ort, skapas förutsättningarna fören gemensam kraftsamling kring de utpekade hållplatserna. Detta möjliggör att hållplatser även i mindre orter och med färre påstigande får en högre prioritet vilket ökar tillgängligheten även i mindre tätbefolkade delar av Skåne. Det möjliggör även att hållplatser kan prioriteras utifrån aspekter såsom viktiga målpunkter och resenärgrupper med särskilda behov.

### **Mål 4 – Tillgängliga hållplatser**

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

God tillgänglighet för resenärer med funktionsnedsättning samt äldre och barn bidrar till ökad rörelsefrihet och möjlighet att kunna leva själv-ständigt. Hållplatserna ska utformas enligt riktlinjer framtagna med särskilt fokus på dessa grupper. Målet är att det ska vara enkelt, säkert och tryggt att resa med kollektivtrafiken för alla resenärgrupper.

### **Mål 5 – God upplevd tillgänglighet**

Minst 60 % av invånarna i Skåne upplever att de kan använda kollektivtrafiken för de flesta resor de gör.

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

### **Mål 6 – God upplevd trygghet**

Minst 70 % av invånarna i Skåne känner sig trygga att åka med Skånetrafiken.

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

### **Mål 7 – Förnybar energi och energieffektivitet**

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

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

Energieffektivitet mäts som energianvändning per personkilometer (kWh/pkm). En effektiv användning av bränsle/energi är en av de viktigaste parametrarna för att minimera trafikens klimatpåverkan. Energi-effektivitetsmål tar inte bara fasta på fordonens energianvändning utan



också på antalet resenärer som transporteras i kollektivtrafiken. Ju bättre beläggning i fordonen desto högre energieffektivitet. Resurseffektiva lösningar och arbetsmetoder avseende energi prioriteras vid anskaffning, planering, drift och förvaltning.

#### **Mål 8 – Kollektivtrafikens marknadsandel**

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

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

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

#### **Mål 9 – Kostnadstäckningsgrad**

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

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

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

## 3.4 Indikatorer

För varje tema har ett antal indikatorer identifierats. De syftar till att ge en kompletterande bild till målen kring kollektivtrafikens bidrag. Den årliga uppföljningen av Trafikförsörjningsprogrammet

ska således innehålla en uppföljning av nedanstående indikatorer som syfte till att ge en bredare bild av måluppfyllelsen för varje tematiskt huvudmål.

Tabell 3.1: Indikatorer, måltema närhet/nåbarhet

<b>Tema: Närhet, nåbarhet</b>	<b>Mått</b>	<b>Nedbrytning på kategori/grupp</b>
<b>Tillgänglighet till hållplats</b>	Andel boende vid olika avstånd från hållplats (SCB)	Geografi, t ex kommun
<b>Kollektivtrafik till fritidsaktiviteter</b>	Möjligheten att använda kollektivtrafiken till fritidsaktiviteter (SCB)	Geografi, t ex kommun
<b>Turtäthet i strategiska noder</b>	Antal avgångar per tidsenhet i strategiska noder (Egen statistik)	Nod
<b>Kollektivtrafiknära bostäder</b>	Andel nya bostäder i Skåne med närhet till kollektivtrafik (SCB)	500/ 1 000/ 2 000 m från hållplats

Tabell 3.2: Indikatorer, måltema inkludering

<b>Tema: Inkludering</b>	<b>Mått</b>	<b>Nedbrytning på kategori/ grupp</b>
<b>Enkelhet</b>	Andel invånare som uppger att det är enkelt att resa med Skånetrafiken (KollBar)	Kön, ålder, ev geografi
<b>Trygghet ombord</b>	Resenärers upplevelse av trygghet ombord på kollektivtrafiken (Egen statistik)	Kön, ålder, ev geografi
<b>Trygghet</b>	Andel invånare som uppger att det är tryggt att resa med Skånetrafiken (KollBar)	Kön, ålder, ev geografi
<b>Segregation</b>	Under utredning	Tillgängliga bakgrundsvariabler

Tabell 3.3: Indikatorer, måltema resurseffektivitet

<b>Tema: Resurseffektivitet</b>	<b>Mått</b>	<b>Nedbrytning på kategori/ grupp</b>
<b>Antal resor</b>	Antal årliga kollektivtrafikresor med Skånetrafiken. (Påstigningar. egen statistik)	Trafikslag
<b>Andel hållbara resor</b>	Andel resor med gång, cykel och kollektivtrafik (KollBar)	Kön, ålder, geografi
<b>Kostnad</b>	Bruttokostnad per personkilometer (Egen statistik)	Trafikslag
<b>Utsläpp</b>	CO2, gram per personkilometer (Egen statistik)	Trafikslag

## 3.5 Målkonflikter

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

De utpekade indikatorerna är dessutom ett sätt att bredda förståelsen för målens effekter.

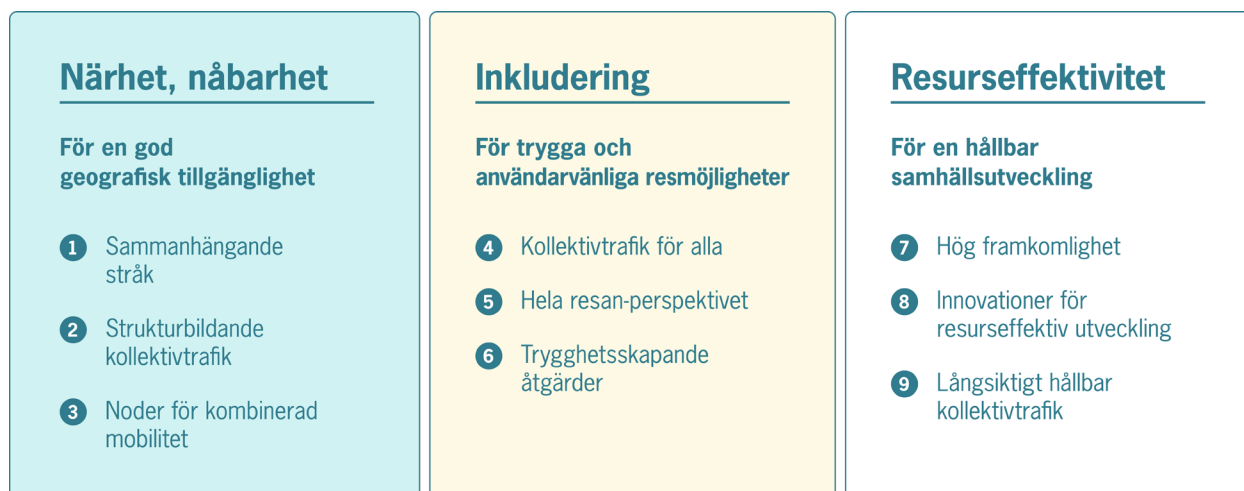
Det krävs dock även fortsatta fördjupningsarbeten kring de effekter olika mål ger, nedbrutet på såväl geografi, demografi som grupp i samhället. Den årliga uppföljningen av Trafikförsörjningsprogrammet får därför särskild betydelse när olika mål och indikatorer vägs ihop och ses som en helhet.

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



## 4. Ställningstaganden

Med utgångspunkt från målstrukturen pekar Region Skåne ut vägen genom ställningstaganden för kollektivtrafikens utveckling. Inriktningen anger nio övergripande ställningstaganden som visar hur Region Skåne i samverkan med andra aktörer behöver utveckla och planera för att tillsammans hitta en gemensam väg mot målen. Utpökade ställningstaganden beskriver ett behov av utveckling inom områden som Region Skåne inte har full rådighet över utan är beroende av ett samspel med kommuner och andra organisationer.



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

## 4.1 Sammanhängande stråk

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

För att effektivt utnyttja samhällets resurser är det viktigt att få till ett sammanhängande trafiksystem som tydligt knyter ihop allt från fjärrtrafik till regional och lokal trafik. Sammanhängande kollektivtrafikstråk med tydliga syften skapar stommen i trafiksystemet. Det innebär förutsättningar för att skapa goda kopplingar inte bara inom den regionala kollektivtrafiken utan också gentemot interregional trafik och i samverkan med kommersiella aktörer. Ett sammanhängande system innebär också att knyta ihop kollektivtrafiken med andra trafikslag. Kollektivtrafikstråken i Skåne syftar till att på

olika nivåer binda samman orter i Skåne och att möjliggöra en grundläggande tillgänglighet till såväl arbetsplatser, utbildning, kultur- och fritidsaktiviteter. Tillgängligheten till Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor med sitt stora utbud och stor dragningskraft har en särskild vikt.

Arbets- och studiependling står för en betydande andel av allt kollektivtrafikresande och utgör därmed ett bra resandeunderlag för ett stråk. Dess betydelse och potential för hållbart resande även på fritiden behöver dock kartläggas tydligare. Utbud kan i högre grad behöva anpassas efter säsong på året, tid under veckan eller på dygnet. Hållplatser med särskild betydelse för fritidsresande behöver kartläggas för att se hur de kan utvecklas eller på bästa sätt kopplas samman med målpunkterna.

## 4.2 Strukturbildande kollektivtrafik

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

Kollektivtrafiken är en del i samhällsbyggandet och behöver ses i ett större sammanhang, där samplanering av kollektivtrafik och bebyggelseutveckling verkar för största nytta. Kollektivtrafikens yteffektivitet ger också möjligheter att utveckla städer med attraktiv stadsmiljö samtidigt som tillgängligheten bibehålls. Det finns ett klart och tydligt samband mellan bebyggelsestäthet och vilken typ av färdmedel som väljs. Att kollektivtrafikförsörja en utspridd bebyggelse är inte lika resurseffektivt. Med utspridd bebyggelse är det svårt att på ett effektivt sätt skapa gynnsamma körvägar för kollektivtrafiken som samtidigt ger korta gångavstånd för resenärerna. Vad som är ett attraktivt gångavstånd måste dock alltid sättas i ett sammanhang med typ av trafikslag och hur lång den totala resan är.

En god tillgänglighet ställer krav på markanvändningen. Därför behöver huvuddelen av all bebyggelseutveckling ske i områden där förutsättningar för människor att gå och cykla är god, och där en attraktiv och kapacitetsstark

kollektivtrafik utgör stommen genom strukturbildande stråk. Bäst förutsättningar att skapa en attraktiv och resurseffektiv trafik är i stråk mellan två större målpunkter och där ett pärlband av orter/-stadsdelar utgör ett bra resandeunderlag i båda riktningar. Förtätning utmed befintliga stråk är således ett resurseffektivt sätt att stärka den kollektivtrafik som redan finns. Genom att lyfta in kollektivtrafiken tidigt i samhällsplaneringen ökar förutsättningar och möjligheter att skapa en attraktiv kollektivtrafik.

Det är viktigt att betona att valet att resa med kollektivtrafik styrs av kollektivtrafikens relativa attraktivitet. Om kostnaden för att använda privatbil upplevs som väsentligt lägre, ökar sannolikheten för att välja bilen. För att förbättra kollektivtrafikens relativa attraktivitet, kan ökade bilkostnader vara avgörande. Det kan i första hand handla om maximinorm för parkering i samband med nybyggnad, gröna parkeringsköp, samt reglering av parkering på allmän platsmark. Bilparkering behövs, men en väl avvägd lokal parkeringspolicy kan påverka i riktning mot ett mera hållbart resande. Blir resultatet en ökad efterfrågan i kollektivtrafiken, möjliggörs ökade utbudssatsningar.

## 4.3 Noder för kombinerad mobilitet

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

För att öka såväl tillgänglighet som kollektivtrafikens marknadsandel måste det finnas attraktiva färd sätt att välja vid såväl kortare som längre resor. Då är kombinationsmöjligheten med andra trafikslag avgörande.

Cykeln är samhällets mest transporteffektiva färdmedel. Region Skåne ska tillsammans med regionens utvecklingsaktörer agera för att fler ska välja cykeln, oavsett om det är i anslutning till en

kollektivtrafikresa eller inte. För längre resor kan kombinationsresor cykel/kollektivtrafik vara ett attraktivt alternativ som utvidgar kollektivtrafikens upptagningsområde vilket ökar tillgängligheten i Skåne. När kombinationsresor underlättas förbättras också möjligheterna till aktiv mobilitet. Fler cyklister skapar också förutsättningar för att avlasta kollektivtrafiken och att kollektivtrafikens resurser används smartare. Möjligheterna till längre resor med cykel ökar ytterligare i takt med utvecklingen av elcykelanvändning.

Trender i samhället pekar på att bilen i större städer inte kommer att kunna ta samma plats som idag. Från att ha varit huvudfärdmedel behöver bilen

därför i så stor utsträckning som möjligt fungera som ett komplement till övriga färdmedel, inte minst till kollektivtrafiken. En ny roll för bilen förutsätter dock stora insatser som förbättrar möjligheterna för kombinationsresor, till exempel via investeringar i attraktiva pendlarparkeringar i anslutning till kollektivtrafiken. Detta gäller inte minst landsbygden, där underlaget inte är tillräckligt stort för att bedriva attraktiv kollektivtrafik och där avstånden är för långa för att cykla.

Mötet mellan trafikslagen sker i noderna. Deras utformning och lokalisering skapar därför förutsättningar för en kombinerad mobilitet. Ett aktivt arbete med att identifiera, prioritera och i samverkan med berörda aktörer utveckla noderna är därför grundläggande för den kombinerade mobiliteten. Här behöver Region Skåne ta en aktiv roll. Ett vanligen använt begrepp för vissa av de ovan beskrivna noderna är mobilitetshubbar.

## 4.4 Kollektivtrafik för alla

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

För att skapa en inkluderande kollektivtrafik som är tillgänglig och användbar för alla krävs en utveckling av kollektivtrafiken som tar hänsyn till olika behov och olika förutsättningar. Kollektivtrafiken har ett viktigt bidrag till att skapa jämlika förutsättningar för tillgänglighet, där vissa grupper och områden är mer beroende av kollektivtrafiken för sitt vardagsresande än andra. I många fall handlar det om att individer inte har körkort eller tillgång till bil. Region Skåne har därmed stor påverkan på förutsättningar för jämlik och rättvis rörlighet i samhället. Vilken rörlighet en individ har påverkar i sin tur möjligheten till utveckling och välfärd. Vid fördelning av kollektivtrafikresurser behöver därför hänsyn tas till kollektivtrafikens roll för att motverka diskriminering, utanförskap och isolering. Kollektivtrafik för alla betyder inte att alla skåningar ska erbjudas kollektivtrafik, utan att den kollektivtrafik som erbjuds i enlighet med detta trafikförsörjningsprogram ska vara till för alla resenärer.

Arbetet med att tillgänglighetsanpassa kollektivtrafiken behöver fortsätta. Skånetrafiken

har aktivt arbetat med att tillgänglighetsanpassa hela sin fordonsflotta. Arbetet med att göra den allmänna kollektivtrafiken tillgänglig för personer med särskilda behov inriktas i första hand på resenärer med nedsatt rörelseförmåga, nedsatt syn och nedsatt hörsel. För de resenärer som inte klarar av att resa med buss, tåg eller spårvagnar finns det möjlighet att ansöka om särskild kollektivtrafik för att tillgodose behov av att genomföra en resa.

För att öka andelen tillgänglighetsanpassade hållplatser krävs det insatser av såväl Region Skåne som länets kommuner och Trafikverket. Region Skåne har i detta arbete en samordnande roll. Det krävs fortsatta insatser inom infrastruktur för att personer med funktionsnedsättning ska kunna nyttja kollektivtrafiken i högre utsträckning. Vid prioritering av hållplatser som ska anpassas, är antal resenärer som gynnas en viktig prioriteringsgrund. Här behöver resandet under olika delar av året vägas in för att också kunna prioritera hållplatser som är viktiga för resor helger och sommardag. Andra faktorer att väga in är närhet till viktiga målpunkter såsom skolor, äldreboenden och vård. En helhetsbedömning av platsens trafiksäkerhet och dess anslutande gång- och cykelvägar behöver också göras.



## 4.5 Hela resan-perspektivet

*”Region Skåne ska verka för att hela resan-perspektivet genomsyrar en användarcentrerad planering för ett hållbart och sömlöst resande.”*

För att säkerställa att utvecklingen av kollektivtrafiken genomsyras av ett inkluderingsperspektiv, är kunskapen om olika resenärers förutsättningar och behov grundläggande. Ett sätt att öka kunskapen är att utgå från hela resan och alla länkar i reskedjan, det vill säga allt som resenären gör och upplever före,

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

## 4.6 Trygghetsskapande åtgärder

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

En trygg kollektivtrafik innebär bland annat att kunna erbjuda kollektivtrafik anpassad till resenärernas behov, att den upplevs som enkel att förstå samt att resenären kan lita på att komma fram i tid. Tryggheten handlar exempelvis även om bemötande, fordonsutformning, hela och rena fordon och hållplatser, belysning samt kameraövervakning. Region Skåne har en möjlighet att påverka upplevelsen av trygghet genom samtliga områden, men för att nå verklig effekt krävs ofta samarbete med andra parter. Det handlar till exempel om platssamverkan, där man ser till alla aspekter för att skapa trygghet i form av tillgänglighet och helhet. Det finns även möjlighet att påverka genom exempelvis bra information, personliga möten och åtgärdad skadegörelse.

Barn är en grupp som behöver särskilt skydd, stöd och omtanke. Barn är beroende av oss vuxna och på många sätt även beroende av kollektivtrafiken för att kunna delta i samhället. Kollektivtrafiken ger möjligheten för denna resenärsgroup att upptäcka sin omgivning, att utvecklas och att ta ansvar. En resa ska vara trygg och enkel så att barn oavsett ålder kan genomföra en resa själv eller tillsammans med en vuxen.

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

## 4.7 Hög framkomlighet

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

För att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen krävs det riktade insatser som prioriterar framkomligheten. Syftet är att öka kollektivtrafikens attraktivitet genom att restiderna med kollektivtrafiken ska vara gynnsamma i förhållande till motsvarande restid med bil. Insatser som signalprioritering och prioriterade busskörfält på platser där trängselpåverkan är som störst, är avgörande faktorer för att skapa minskad restid och ökad komfort för resenärerna.

En hög grad av framkomlighet och effektiv kollektivtrafik med gena färdvägar ger även förutsättningar för en god trafikekonomi, vilket är viktigt för att kunna tillhandahålla en pålitlig kollektivtrafik. En ökad marknadsandel för kollektivtrafiken leder både till en ökad miljönytta samt mindre trängsel

i städer och tätorter då det blir färre fordon som belastar vägnätet. För att detta ska uppnås krävs det att både staten och kommunerna prioriterar infrastrukturåtgärder som gynnar kollektivtrafikens framkomlighet, och på så vis förbättrar restidskvoten och därmed ökad attraktivitet.

Trängseln i delar av det skånska vägnätet och belastningen på järnvägsnätet i fortsätter att öka. För att kunna bygga ut transportsystemet på ett sätt som möter efterfrågan på lokala och regionala persontransporter, behövs en medveten prioritering. Det krävs ett kraftfullt agerande och en samsyn i Skåne för att förmå staten att genomföra nödvändigt förebyggande underhåll av väg och järnväg. Utöver själva utbyggnaden av transportsystemet krävs det även översyn av regler och policys för hur kringanläggningar, såsom exempelvis parkeringsmöjligheter, kan påverka möjligheten att utveckla en attraktiv och ändamålsenlig kollektivtrafik. Här spelar kommunerna en viktig roll.

## 4.8 Innovationer för resurseffektiv utveckling

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

För att säkerställa att övergripande mål nås, behöver Region Skåne ta en aktiv roll i forsknings- och innovationsprojekt i syfte att öka den hållbara tillgängligheten på ett resurseffektivt sätt. Region Skåne kan behöva ta olika roller beroende på projekt och initiativ. Det kan vara genom att initiera egna projekt, medverka aktivt eller bara följa projekt som leds annan part, både inom forskning och innovation (FoI). FoI-projekt kan syfta till förbättring av dagens kollektivtrafiksystem, fördjupning kring relevanta frågeställningar, samt förnyelse av systemet

”kollektiv mobilitet”. Exempel på aktuella FoI-plattformar och -aktörer är Innovation Skåne, K2 Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik samt ShiftSweden som bedrivs inom ramen för det strategiska innovationsprogrammet Impact Innovation (Vinnova).

Fokus bör läggas på hur aktuell forskning och nya omvärldslösningar kan tillämpas på Region Skånes och Skånetrafikens behov och förutsättningar. På så sätt skapas förutsättningar för nya, effektiva lösningar. Genom ett strukturerat innovationsarbete i en lärande och nyfiken kultur, på ett tvärfunktionellt sätt i verksamhetens olika delar och tillsammans med kommuner, näringsliv och akademi och andra regioner, skapas förutsättningar för en resurseffektiv utveckling.

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

- Innovationer i kollektivtrafiken: mobilitetshubbar, IT-stöd etcetera
- Demand Responsive Transfer (DRT): efterfrågestyrda lösningar

- Aktiv och kombinerad mobilitet
- Utvecklingen av batterifordon (EV)
- Autonoma fordon (AV): tillämpningen av förarlösa system
- Styrmedel: pris- och taxefrågor samt avtalsmodeller

## 4.9 Långsiktigt hållbar kollektivtrafik

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

Kollektivtrafiken bidrar till livskraftiga samhällen, mer hälsosamma och attraktiva stadsmiljöer och minskade utsläpp. Ju fler resenärer som väljer kollektivtrafiken för sin resa i stället för bil, desto större blir den positiva samhällseffekten. Därför är målet för kollektivtrafikens marknadsandel, i förhållande till andra motoriserade transporter, ett av de viktigaste hållbarhetsmålen. Hållbar tillgänglighet är den nytta som skapas genom de resor som erbjuds för medborgare och besökare i Skåne.

Hållbarhet har tre dimensioner; en miljömässig, en social och en ekonomisk. Där dessa tre dimensioner möts uppstår hållbarhet i bred bemärkelse. I Skånetrafikens hållbarhetsprogram konkretiseras arbetet av tre övergripande målområden:

- Klimatperspektiv: klimatneutralitet och energieffektivitet
- Hälsoperspektiv: ren luft, minimerat buller och inga farliga kemikalier
- Socialt perspektiv: socialt ansvarstagande i leverantörskedjan och i lokalsamhället

Elektrifieringen är avgörande för att kunna nå klimatmålen. I dagsläget har eldriften bäst klimatprestanda och är mest energieffektiv. Den är dessutom fri från utsläpp av kväveoxider och partiklar, vilket bidrar till renare luft och hälsosammare stadsmiljöer. Utsläpps- och bullerfri kollektivtrafik öppnar också för nya möjligheter att skapa hållbara stadsmiljöer att arbeta och leva i, och integrering i det offentliga rummet.

Elektrifieringen innebär nya utmaningar på hållbarhetsområdet. Exempelvis ersätts etablerade leveranskedjor med nya, som hanterar högriskmineraler där det finns större risker för exploatering av mänskliga rättigheter och skapandet av lokala miljöproblem. Det finns därför ett behov av ökad kunskap inom området. Region Skåne behöver som beställare fortsatt agera för riskminimering, inom det handlingsutrymme som finns.

Biogasen kommer troligen att spela en viktig roll som drivmedel i den skånska kollektivtrafiken och Region Skåne bedriver ett målinriktat miljöarbete för att öka tillgången på biogas, men även dess konkurrenskraft och långsiktighet. Sedan 2018 är den allmänna kollektivtrafiken i Skåne fossilfri. Den pågående elektrifieringen av kollektivtrafikens fordonsflotta har en ytterligare positiv utsläppseffekt. På grund av obalansen i nätet finns det dock en sårbarhet i energiförsörjningen som en följd av eventuella effektavstängningar. Vid kriser kan det därför bli svårt att förlita verksamheten på enbart eldrivna fordon.

För serviceresor med specialfordon, som idag behöver köras med diesel, finns en utmaning att finna fordon med alternativa drivmedel. Fossil-dieseln behöver ersättas med förnybara energibärare som biogas. Eldrift förutspås vara dominerande även inom serviceresor i framtiden.



## 5. Genomförande

Region Skåne har höga ambitioner för kollektivtrafiken, och det kommer krävas många olika satsningar under lång tid för att målen ska uppnås. Dialog och samverkan med berörda aktörer är en grundläggande förutsättning för att nå målen. Det är av stor vikt att planera tillsammans med andra aktörer och formulera gemensamma mål och strategier för att uppnå synergieffekter som stärker Skåne. För att styra kollektivtrafikens utveckling i önskad riktning innehåller detta kapitel en övergripande bild av de planeringsprinciper och satsningar som är avgörande för att målen ska uppnås.

## 5.1 Ett genomförande mot målen

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

### Sammanhängande stråk

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

### Basutbud

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

### Attraktiva och kapacitetsstarka koncept

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

### Prioriterade kollektivtrafiknoder

En utveckling av den hållbara tillgängligheten kommer kräva en högre grad av systemtänk, med ett samspel mellan olika trafikslag. Detta förutsätter en satsning på god kollektivtrafik till prioriterade kollektivtrafiknoder och att noderna utvecklas för attraktiva byten. Utvecklingen av prioriterade noder för kombinerad mobilitet med extra fokus på en kollektivtrafik för alla, med ett hela resan-perspektiv samt med åtgärder anpassade för olika resenärsgruppers behov via trygghetskapande åtgärder, leder fram mot hållbar tillgänglighet i Skåne.

### Resurseffektiv planering

Ambitiösa mål kommer kräva en fortsatt utveckling av trafiken genom en balanserad och resurseffektiv planering. Detta bidrar till en god spiral där fortsatt resandeutveckling möjliggör vidare utveckling av kollektivtrafiken. Hög framkomlighet spelar en viktig roll för resurseffektiv kollektivtrafik. Här spelar innovationer för resurseffektiv utveckling en viktig roll för att hitta nya individanpassade lösningar som ökar tillgängligheten på ett resurseffektivt sätt. En resurseffektiv planering kräver också en helhetssyn vad gäller kollektivtrafikens bränsle och beläggning i fordonen, i syfte att få en långsiktigt hållbar kollektivtrafik.

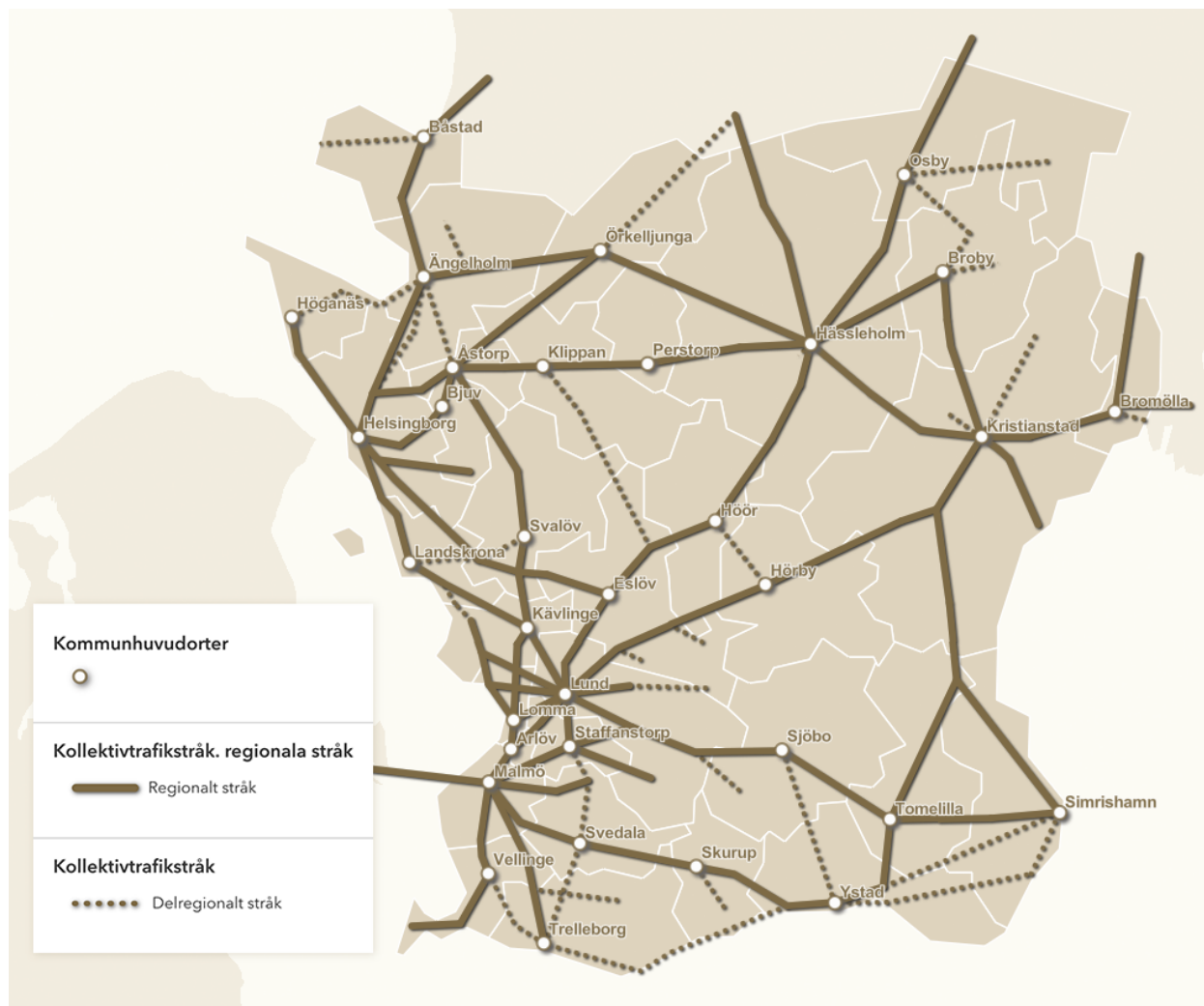
## 5.2 Sammanhängande stråk

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

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

De regionala stråken bildar tillsammans med stadstrafiken i de större städerna en kapacitetsstark stomme i systemet. För ökad tillgänglighet behöver denna stomme kompletteras med matande trafik. En öppenhet behöver finnas för att hitta nya

och mer flexibla lösningar som kan komplettera stommen. Detta är aktuellt inte minst med tanke på bibehållande och utveckling av landsbygdens tillgänglighet, men kan i vissa fall också bli aktuellt för stadstrafiken i mindre städer.



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

**Regionala stråk** syftar till att binda samman alla Skånes kommuner med tillväxtmotorerna genom attraktiva och strukturbildande stråk. Dessa stråk ska med attraktiva öppettider och högt utbud möjliggöra många olika typer av resor. De regionala stråken har olika karaktär, där medellånga linjer som binder samman de största städerna med större

förorter generellt har ett högre resande och en högre potential till ökad marknadsandel. Andra regionala stråk har ett lägre resande och mer ett utpekad syfte att binda samman Skåne. Deras utbud och kapacitetsbehov är därmed lägre. Dessa stråk medför många gånger långa resor och ställer därför i stället högre krav på god komfort.

**Delregionala stråk** ska i första hand möjliggöra skol- och arbetspendling för boende utanför de större orterna. Ett grundläggande utbud i lågtrafik och helger möjliggör även visst fritidsresande. Stråken syftar även till att ge ett grundläggande utbud till och från regionala kärnor samt mellan kommuncentra.

**Lokala stråk** syftar till att erbjuda en grundläggande nivå av tillgänglighet även för mindre tätorter i Skåne. De lokala stråken binder ihop små orter med regionala och delregionala

stråk, och syftar till att möjliggöra i första hand skol- och arbetspendling.

I större tätorter möjliggörs även lokalt resande samt anslutning till de regionala stråken genom **stadstrafik**. På motsvarande sätt som den regionala trafiken har även stadstrafikens linjer olika syfte och potential. Tillväxtmotorerna har med sin höga täthet av arbetsplatser och målpunkter en högre grad av inpendlare än de mindre städerna. Detta ställer extra stora krav på en kapacitetsstark och attraktiv stadstrafik som fungerar för många olika syften.

## 5.3 Basutbud

Till varje stråk kopplas ett basutbud, som är den *lägsta nivån* av utbud för att möjliggöra stråkets utpekade funktion (se Tabell 5.1). På samma sätt kopplas ett basutbud till stadstrafiken i de större tätorterna, som beroende på deras storlek underlättar resor inom de större städerna samt regionala anslutningsresor, till exempel anslutningar till och från tåg.

Basutbudet är till för att skapa en regional balans samt en tydlighet gentemot medborgare och kommuner kring vilket utbud som kan förväntas i olika delar av Skåne. Det syftar till att bidra

till ett inkluderande samhälle genom att skapa möjligheter för att kunna bo och leva även utanför Skånes större orter.

Basutbudet ska ses som det totala utbudet av tillgängliga resmöjligheter, som konkret kan bestå av allt från tågtrafik till anropsstyrd trafik baserat på aktuell efterfrågan. I stråk som går över länsgräns krävs överenskommelse och samfinansiering vid ändringar av utbud.

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

Stråk	Tätort – invånarantal	Mån-fre	Lör	Sön
<b>Närtrafik</b>	<300 invånare	1 kl 09–14	-	-
<b>Lokalt stråk</b>	300–1 000 invånare	7 kl 06–18	-	-
<b>Delregionalt stråk</b>	1 000–3 000 invånare	10 kl 06–22	6 kl 08–18	5 kl 08–18
<b>Regionalt stråk</b>	Tätort >3 000 invånare Timmestrafik under hela öppettiden	kl 05–00	kl 07–00	kl 07–22
<b>Stadstrafik mindre städer</b>	Landskrona, Trelleborg, Ängelholm, Hässleholm Eslöv och Ystad	kl 06–20	kl 09–15	-
<b>Stadstrafik större städer</b>	Malmö <sup>9</sup> , Helsingborg <sup>10</sup> , Lund <sup>11</sup> , Kristianstad <sup>12</sup>	kl 05–00	kl 07–02	kl 07–22

Baserat på efterfrågan utvecklas och anpassas utbudet utöver basutbudet till de förutsättningar som finns i respektive stråk och stad. Detta leder till att stråken i många fall får ett betydligt högre utbud än vad basutbudet kräver. I både större och mindre städer med stadsbusstrafik kan därför linjer

också ha längre öppettider än vad basutbudet anger. Mindre orter som ligger längs ett stråk mellan två större orter kan i vissa fall också ha betydligt högre utbud än vad basutbudet anger, eftersom de genom sin geografiska placering kan ta del av de större orternas utbud.

9 Malmö: Linje 1-12, 14-16

10 Helsingborg: Linje 1-8

11 Lund: Linje 1-7

12 Kristianstad: Linje 1-4



## 5.4 Resurseffektiv planering

Den höga ambitionsnivån som målen och ställningstaganden definierar, kräver kontinuerlig

utveckling av kollektivtrafiken, vilket ställer krav på en resurseffektiv planering.

### 5.4.1 God trafikekonomi

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

För att nå de övergripande målen krävs satsningar både i starkare och svagare stråk, och det är

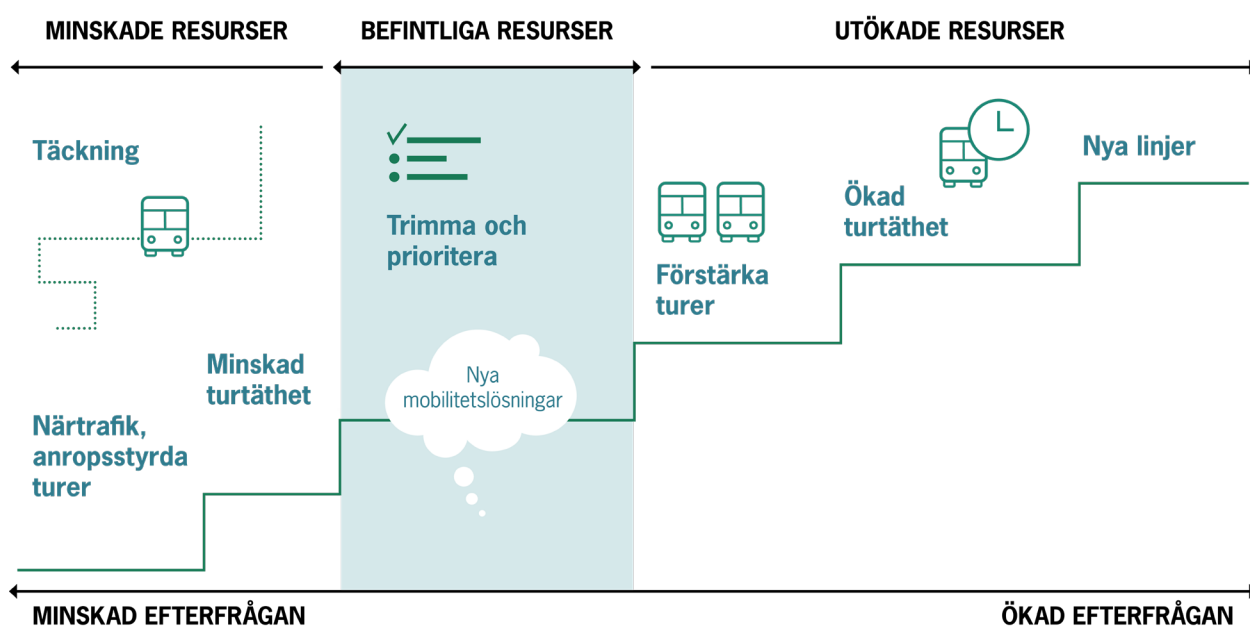
naturligt att de senare kräver ett större procentuellt tillskott. Långsiktigt får de sammanlagda satsningarna dock inte leda till att den totala kostnadstäckningsgraden för verksamheten sjunker. Avvägningar behöver därför alltid göras med hänsyn till rådande ekonomiska förutsättningar. Ytterst styrs alltid möjligheten till satsningar på trafik av Region Skånes budget för varje år.

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

### 5.4.2 Prioritering och resursfördelning

För att säkerställa rätt prioriteringar och skapa utrymme för nya satsningar behöver regelbundet en omfördelning av befintliga resurser genomföras för att flytta resurser dit nyttan är som störst. Detta kan illustreras i en planeringstrappa (se Figur 5.2)

där fyrstegsprincipens förhållningssätt används för att stegvis göra förbättringar i trafiken. Här blir det även viktigt att beakta nya mobilitetslösningar som komplement eller alternativ.



Figur 5.2 Planeringsprinciper beroende på efterfrågeutveckling och resurstillgång.

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

Vid minskade resurser och/eller minskad efterfrågan kan en reduktion av trafik bli

nödvändig. Utgångspunkten bör då vara att säkerställa basutbudet och därefter anpassa utbudet till efterfrågan.

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

### 5.4.3 Tillköp av trafik

Region Skåne erbjuder kommunerna möjlighet att köpa till trafik, utöver den trafik som Region Skåne svarar för. Trafik som köps till bör eftersträva att inte konkurrera med befintlig kollektivtrafik och att

ha en långsiktig uthållighet. Tillköpt trafik betalas till självkostnadspris enligt grunderna i avtal mellan Region Skåne och kommunerna i regionen.

### 5.4.4 Skolskjuts

Samordning med skolskjuts är en god möjlighet för att stärka utbudet i befintliga linjer. Skolskjuts är ett kommunalt ansvar och erbjuds grundskoleelever som bor långt från skolan eller av annat skäl har behov av skolskjuts. Kommuner kan göra tillköp av busstrafik hos Region Skåne för att lösa skolskjutsuppgifter, och busstrafiken blir då

linjelagd och öppen för alla som vill resa. Det kan vara ett sätt för kommunen att bidra till att öka tillgängligheten för allmänheten i områden med lågt resandeunderlag i övrigt, och ett sätt att lägga grunden för en trafik som kan utvecklas i takt med ökande underlag.

## 5.5 Attraktiva och kapacitetsstarka koncept

### 5.5.1 Regional BRT

För att nå trafikförsörjningsprogrammets mål behöver både attraktiviteten och kapaciteten förbättras i prioriterade stråk. För att uppnå detta har särskilda trafikkoncept tagits fram som har högre framkomlighet och är mer kapacitetsstarka än de vanliga linjerna. Tillsammans med ett antal kommuner i Skåne har Region Skåne sedan 2010-talet utvecklat ett koncept för högklassig regionaltrafik med buss. Konceptet, som kallas Regional BRT, innehåller riktlinjer för både infrastruktur, fordon och trafikering, och bygger mycket på de branschriktlinjer som parallellt har arbetats fram på nationell nivå. Branschens riktlinjer återfinns i skriften *Guidelines för attraktiv regional busstrafik – Regional BRT*<sup>13</sup>.

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

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

## 5.5.2 Stadsexpresser

I de större städerna, i de stråk som har högst resande, behövs trafikformer som har hög kapacitet. När resandet på en linje är stort räcker det inte med att enbart köra bussar i tät trafik. Fordonen måste också ha hög kapacitet. Framkomligheten på linjen måste vara god, så att kolonnkörning kan undvikas och ett jämnt intervall mellan bussarna kan upprätthållas. I Malmö och Helsingborg

har Skånetrafiken utvecklat stadsexpresslinjer tillsammans med kommunerna. Dessa har särskild infrastruktur för hög framkomlighet, såsom en hög andel egna körfält, och fordon som är utformade för extra hög passagerarkapacitet. I Lund finns spårvägen i det stråk som utvecklas till det starkaste i staden, med vagnar som har betydligt högre kapacitet än stadsbussar.

## 5.5.3 Kapacitetsstarka tåg

Tågtrafiken i Skåne behöver mer spårkapacitet för att kunna utvecklas fullt ut. Dessutom måste den spårinfrastruktur som redan finns utnyttjas maximalt. I de stråk där tågresandet är som störst och har potential att utvecklas mycket behöver tågen kunna rymma många resenärer. Särskilt stort kommer behovet att vara på de stråk inom Skåne

som trafikeras av Öresundstågen. Tillsammans med de andra regionerna i Öresundstågssamarbetet arbetar Region Skåne med att anskaffa en ny fordonstyp, kallad Nästa Generation Öresundståg. Inriktningen är att de nya fordonen ska ha betydligt högre passagerarkapacitet än dagens Öresundståg.

## 5.6 Noder och knutpunktssystem

För att öka den hållbara tillgängligheten krävs ett ökat helhetsperspektiv där olika färd sätt tydligare kompletterar varandra. Därför är det särskilt viktigt

att noderna där trafikslagen möts möjliggör smidiga och attraktiva byten.

### 5.6.1 Nodernas roll för kollektivtrafikplaneringen

I takt med att Skånes större städer växer och i högre grad utvecklas mot att bli mer hållbara och attraktiva, ökar behovet av mer yta till gång och cykel och grönska. Detta kommer ställa allt högre krav på kollektivtrafiken att kunna kombinera god framkomlighet för kollektivtrafiken med skapandet av attraktiv stadsmiljö. I stråk med parallell trafik krävs det en översyn och prioritering mellan linjer. Inte minst gäller detta de större noderna där många busslinjer trafikeras. Dessa noder måste inte bara erbjuda framkomlighet för dagens trafik utan också ha möjlighet att kunna ta emot växande trafikvolymer.

Denna översyn pågår redan i Malmö i anslutning till de satsningar som görs i samband med det så kallade Storstadsavtalet. I Helsingborg pågår arbete med tre stadsexpresslinjer, också kopplat till storstadsavtal, med anslutning till stationen i Ramlösa och den ombyggda stationen i Mariastaden. En översyn och anpassning av linjenätet och dess noder har påbörjats i Lund. Fler förändringar kommer att krävas, till exempel för att ansluta till den nya stationen i Klostergården. I Kristianstad behöver löpande anpassningar göras av linjenät och utbud, i takt med att staden utvecklas och i samspel med den utvecklade regionbusstrafiken.

I större städer behöver viktiga stråk och noder i centralkärnorna ses över för att bedöma vilka linjer som ska ges prioritet och ökad framkomlighet.

Stråkens syfte ska vägleda i prioriteringen, där de regionala stråken och stadsexpresserna i huvudsak har företräde. De delregionala och lokala

stråken har däremot en mer matande funktion, och kan i vissa fall behöva mata/ansluta till andra noder än ortens mest centrala punkt. Även här ställs det därför högre krav på utformningen av noderna för att möjliggöra attraktiva och användarvänliga byten.

Även i mindre orter och på landsbygden kan en översyn av parallell trafik behöva genomföras i syfte att skapa ett tydligare och mer effektivt system. Utpekade noder behöver utvecklas i samverkan mellan berörda aktörer, dels för att möjliggöra attraktiva byten, dels för att skapa goda förutsättningar för ortens eller platsens hållbara utveckling. Det innefattar bl.a. att andra funktioner lättare kan placeras i anslutning till kollektivtrafiken.

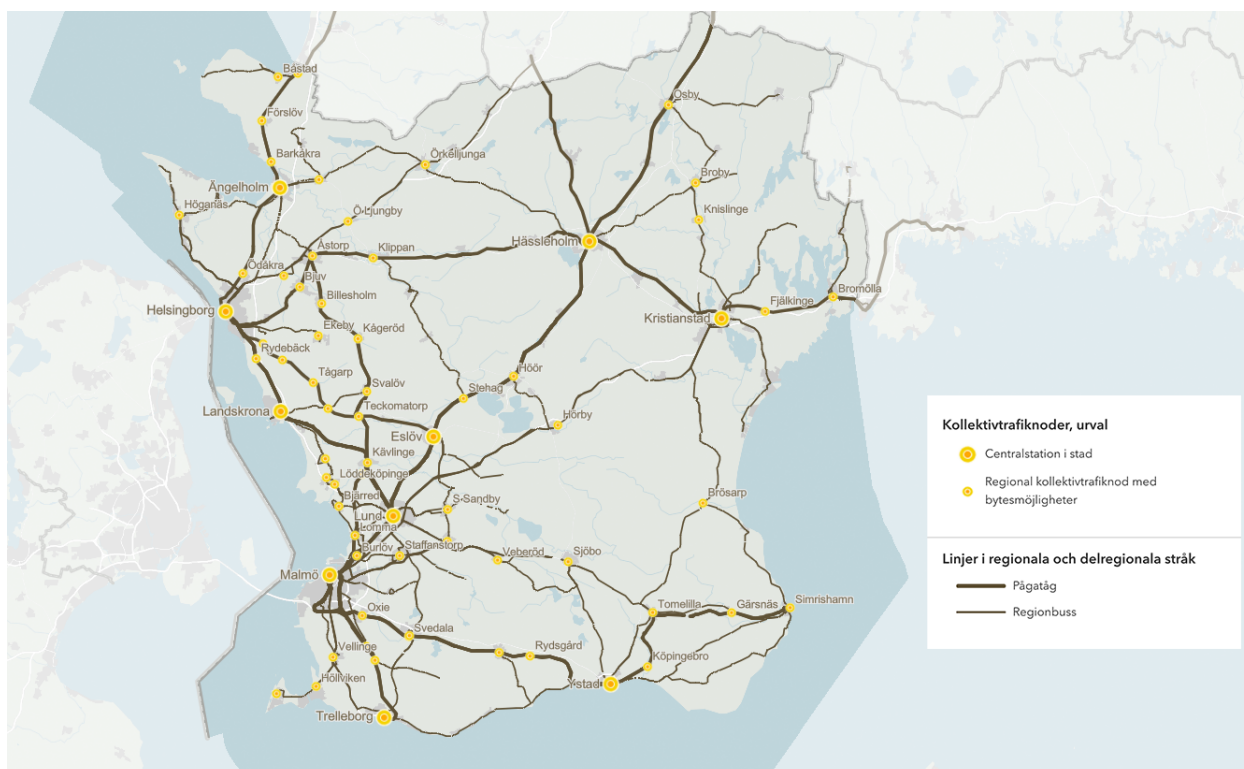
### 5.6.2 Prioriterade regionala kollektivtrafiknoder

---

Genom att peka ut prioriterade noder och tydliggöra deras roll ur ett systemperspektiv kan Region Skåne i samverkan med berörda aktörer påbörja en gemensam kraftsamling för att utveckla tillgängligheten och attraktiviteten för det hållbara resandet. I Figur 5.3 redovisas Region Skånes förslag på prioriterade regionala kollektivtrafiknoder, som klassificerats i fyra klasser utifrån nodens

Genom ett kollektivtrafiksystem med linjer och knutpunkter som hänger ihop, skapas enkelhet och tydlighet för medborgarna. I ett symmetriskt trafiksystem möts tåg och bussar i knutpunkterna kring vissa klockslag. Därmed kan resenärerna smidigt genomföra byten och utföra sammanhängande resor. I noder med tågtrafik utgör tågtrafiken stommen, som övriga matande linje anpassas till. I knutpunktssystem för busstrafik finns en utpekad linje som utgör stommen, vilken övriga linjer anpassas till. Knutpunktssystemet är framför allt viktigt i noder där turtätheten är lägre. De viktigaste noderna med knutpunktssystem för busstrafik i Skåne är Hörby, Sjöbo, Löddeköpinge, Broby och Brösarp.

funktion. Utgångspunkten är Regionplanens noder för kollektivtrafik. Syftet är att i ett nästa steg komplettera klasserna med ett visuellt nodkoncept kring hur noderna kan utformas. Utpekade noder och hållplatser i Figur 5.3 ska ses som ett första utkast. Slutligt val behöver ske i dialog med kommuner och Trafikverket.



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

Regionplanens noder har kompletterats med ytterligare noder. Dessa har den allt viktigare funktionen att avlasta stadskärnorna och frigöra resurser för utökad kollektivtrafik genom att vända vissa linjer vid andra noder än stadskärnan.

Noderna har delats in i fyra olika klasser<sup>14</sup>. Utöver de fyra klasserna av regionala kollektivtrafiknoder illustreras de prioriterade hållplatser som är utpekade enligt Mål 3, Tillgänglighet i mindre orter:

- Centralstation i stadsbusstad
- Regional kollektivtrafiknod med anslutande trafik
- Regional kollektivtrafiknod i stad
- Regional kollektivtrafiknod
- Prioriterad hållplats

### Centralstation i stadsbusstad

Centralstationen är den mest centrala och viktiga knutpunkten i staden med stadstrafik. Här knyts tågtrafiken ihop med såväl stads- som regionbusstrafik vilket ställer höga krav på attraktiva och enkla bytes-möjligheter mellan såväl olika kollektivtrafiklinjer, men även övriga trafikslag. Komplexiteten vid dessa noder är stor, vilket ställer höga krav på enkelhet och tydlighet. Vikten av tillgänglighet till noden för fotgängare och cyklister är stor på grund av nodens centrala läge och höga potential att locka resenärer hit med dessa färdssätt.

14 Klasserna ska visuellt kompletteras med hur nodkoncepten kan utvecklas

### **Regional kollektivtrafiknod med anslutande kollektivtrafik**

Dessa noder har en viktig funktion för sin ort, men kan även ha en viktig funktion för dess omland. Komplexiteten kan vara hög då det i vissa fall är många linjer som trafikerar noden, vilket kräver tydlighet och enkelhet för resenärer som ska byta mellan olika kollektivtrafiklinjer. Noden är oftast den centrala punkten i den aktuella tätorten. Möjlighet till yta för exempelvis pendlarparkering kan i vissa fall vara begränsad. Vikten av goda möjligheter för gång- och cykel att ansluta till noden är därför viktig.

### **Regional kollektivtrafiknod i stad**

Dessa noder ligger inne i de större städerna och kan ha lite olika funktion beroende på vilka trafikslag som trafikerar noden. Noder med många regionala förbindelser är redan idag, och kommer ännu mer i framtiden att vara viktiga särskilt för de delregionala och kompletterande linjer som inte går hela vägen in till centralstationen. Prioriterade noder med detta syfte är framför allt

Hyllie, Södervärn och Värnhem i Malmö; Ramlösa och Maria station i Helsingborg; samt Bankgatan i Lund och Skeppsbron i Landskrona. I samband med utvecklingen av spårvägen i Lund kan det även finnas potential att utveckla några av dess hållplatser till noder för denna funktion.

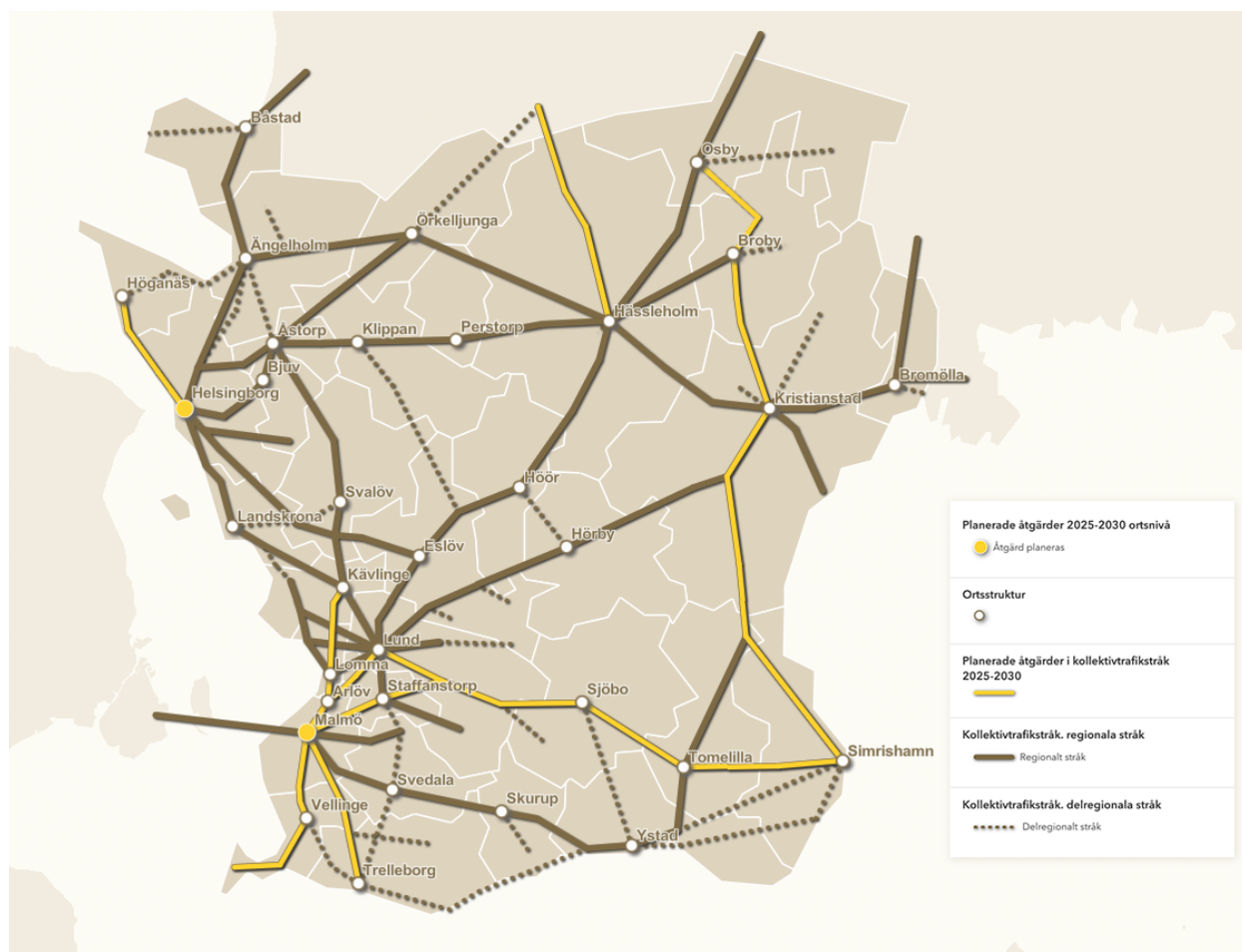
### **Regional kollektivtrafiknod**

Dessa noder saknar anslutande kollektivtrafik, och behöver därför vara väl tillgängliga för fotgängare och cyklister inom tätorten. Noder vars omland har begränsad eller ingen kollektivtrafik har en särskilt viktig funktion i att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig och attraktiv för fler. Vid dessa noder finns därför ett stort behov för exempelvis pendlarparkering.

### **Prioriterad hållplats**

De prioriterade hållplatserna kompletterar de regionala noderna på en lokal eller delregional nivå. De syftar till att skapa en tillgänglighet även i mindre orter och är de hållplatser som pekats ut enligt Mål 3 Tillgänglighet i mindre orter.

## 5.7 Kollektivtrafikåtgärder år 2025–2030



Figur 5.4 Karta över stråk med större planerade kollektivtrafiksatsningar under åren 2025–2030. [Länk till interaktiv karta.](#)

### 5.7.1 Allmänt

Med utgångspunkt i övergripande mål har ett antal större satsningar för tåg- och busstrafik pekats ut fram till 2030 (se sammanställningar i Tabell 5.2 och Tabell 5.3). Bland dessa stråk finns såväl tunga stråk med stort resande samt stråk som snarare syftar till att binda ihop Skåne och öka den geografiska tillgängligheten utanför de större städerna. Satsningarna utgår på kort sikt från en förväntad utbyggnad av infrastrukturen enligt Nationell transportinfrastrukturplan 2022–2033 (NTP)<sup>15</sup> och Regional plan för transport-

infrastruktur (RTI-plan)<sup>16</sup>, men tar däremot inte hänsyn till begränsningar i den årliga budgeten för kollektivtrafiknämnden.

Flera satsningar i såväl tåg- som busstrafiken finns i planerna fram till år 2030. Nya stationer öppnar på Lommabanan och det sker utökningar av tågtrafiken på ytterligare ett antal linjer. I busstrafiken planeras satsningar på fler stadsexpresser i Malmö och Helsingborg och utveckling av SkåneExpressen i regionala stråk. Alla satsningar i såväl tåg- som

<sup>15</sup> [Länk till Nationell transportinfrastrukturplan 2022–2033](#)

<sup>16</sup> [Länk till Regional transportinfrastrukturplan 2022–2033](#)



busstrafik är på olika sätt beroende av andra aktörers satsningar i infrastruktur. Åtgärder på längre sikt pekar således mer på en ambitionsnivå med utgångspunkt från målen.

För att uppnå en balans och tillgänglighet i hela Skåne behövs en kontinuerlig utveckling av de regionala stråken även utanför de större städerna. Basutbudet behöver säkerställas och turutbudet i stråken kontinuerligt utvecklas. Noder med stor

betydelse för landsbygden behöver prioriteras och utvecklas, samtidigt som nya koncept som matar till den kapacitetsstarka stommen testas och utvärderas.

Åtgärder som korsar en regiongräns eller nationsgränsen mot Danmark kräver godkännande och delfinansiering i angränsande region respektive av myndigheter i Danmark för att kunna genomföras.

## 5.7.2 Tågtrafik

---

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

Flera stora infrastrukturprojekt för järnvägen har genomförts och färdigställts de senaste åren. Under perioden 2025–2035 förväntas dessa ge effekt i form

av ökat resande när högre kapacitet ger plats för fler tåg på banorna och kortare restider i viktiga relationer. Projekten har skapat förutsättningar för satsningar på utbyggd trafik men behovet av ökad trafik över perioden fram till 2035 är större än vad infrastrukturen kan härbärgera. Behoven av fortsatt utbyggd infrastruktur finns därför kvar på flera sträckor.

Under perioden 2025–2035 väntas inte några nya större projekt genomföras för att bygga ut järnvägen i Skåne. Bland de åtgärder som planeras under perioden ingår en förlängning av Pågatågen på Markarydsbanan vidare mot Halland, samt öppnandet av nya stationer på Lommabanan.

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

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

### 5.7.3 Regionbusstrafik och stadsbusstrafik

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

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

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

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

## 5.8 Kollektivtrafikåtgärder efter år 2030

Efter år 2030 planeras för ytterligare förstärkningar i fler stråk i Skåne, i riktning mot de antagna färdmedelsmålen 2050. Kapacitetsökningar i såväl tåg- som busstrafiken krävs i flera stråk. Utbyggnad av tågtrafiken i flera stråk är nödvändig för att

öka utbud och resandekapacitet. Utvecklingen av stadstrafiken i Malmö inom ramen för storstadsavtalet fortsätter. I regionbusstrafiken krävs ett helhetsgrepp på ett antal regionala stråk i regionbusstrafiken runt Malmö och Lund.

### 5.8.1 Tågtrafik

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

På ännu längre sikt behöver utbudet av tågtrafik öka på i princip alla linjesträckningar fram till år 2050. Tågen i rusningstid kommer att behöva ha största möjliga sittplatskapacitet för att utnyttja den tillgängliga infrastrukturen maximalt. Det finns även ett stort behov av utbyggnad av infrastrukturen på flera järnvägar i Skåne. För att

nå målet för färdmedelsfördelning år 2050 behöver den regionala tågtrafiken förstärkas med både fler avgångar och mer kapacitetsstarka tåg.

En förutsättning för den ökade tågtrafiken är att kapaciteten byggs ut på flera sträckor i Skåne. Region Skåne har i flera analyser pekat på att utbyggnad av spårkapacitet är mycket angeläget på ett antal sträckor och platser. I Region Skånes Persontågsstrategi<sup>17</sup> visas vilken tågtrafik som behöver köras för att nå de övergripande målen och vilka behov av utbyggd infrastruktur som det medför. På sikt kan nya fasta förbindelser över Öresund samt nya spår skapa förutsättningar för nya trafikupplägg med tågtrafik inom Skåne och till angränsande regioner och Danmark.

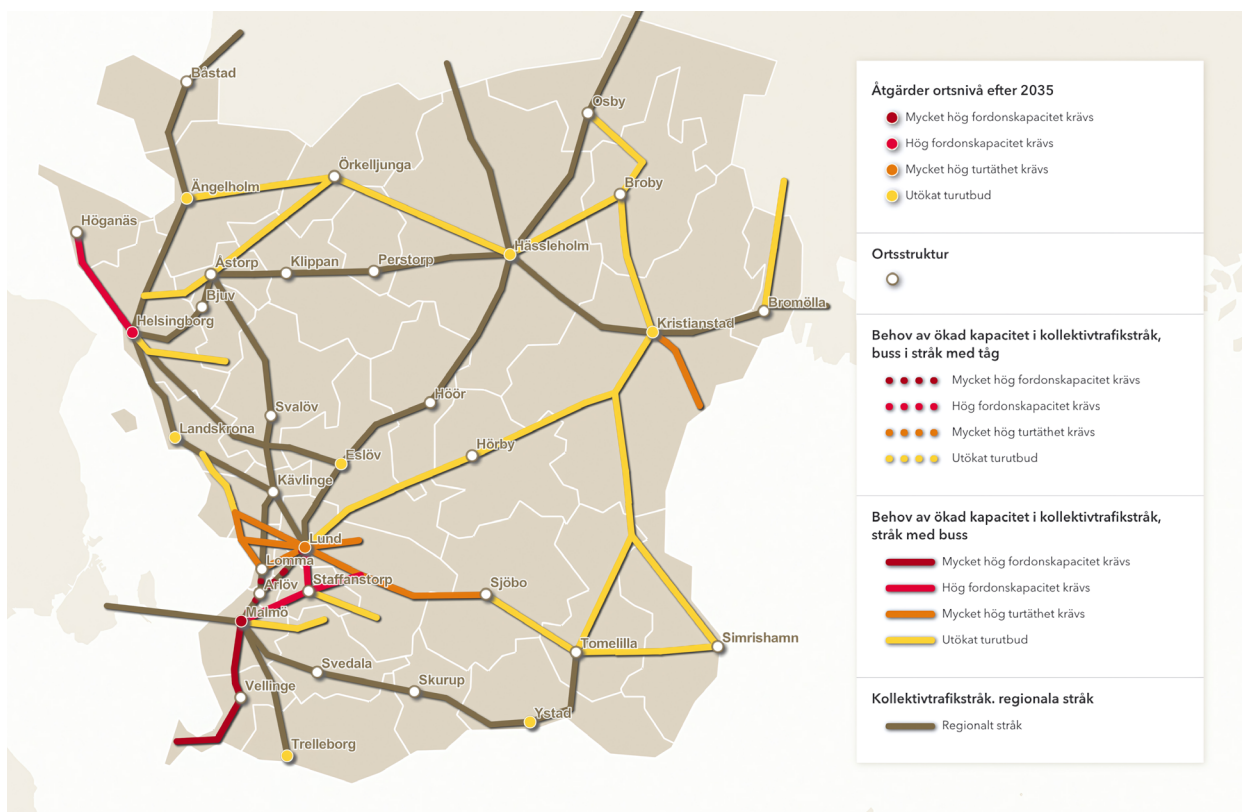
### 5.8.2 Regionbusstrafik och stadstrafik

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

För regiontrafiken är kapacitetsbehovet fram till 2035 som störst mellan Malmö-Vellinge-Skanör-Falsterbo. I detta stråk finns risken att inplanerade satsningar inte är tillräckliga för det kommande kapacitetsbehovet. Det kan innebära behov av ytterligare satsningar för ökad framkomlighet och utökad kapacitet.

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

17 [Länk till Region Skånes Persontågsstrategi](#)



Figur 5.5: Karta över kapacitetsbehovet i busstrafiken efter 2035 för att marknadsandelsmålet ska uppnås. [Länk till interaktiv karta.](#)

Då stadsbusstrafiken är komplex, är det svårt att göra skattningar av behoven på ännu längre sikt. Ett antal fler linjer kommer sannolikt nå kapacitetstaket för busstrafik. Städer som Lund, Landskrona och Kristianstad kommer med all sannolikhet

att behöva uppgradera till mer kapacitetsstarka fordon. Även vad gäller regionbusstrafiken behöver mer kapacitetsstarka lösningar utredas i stråk som till exempel Helsingborg – Höganäs, Malmö – Staffanstorp och Staffanstorp-Lund.



## 6. Ekonomi

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

## 6.1 Trafikekonomi

### 6.1.1 Trafikavtal

Region Skåne har, precis som i övriga svenska regioner, valt att dela upp ansvaret för den allmänna kollektivtrafikens olika delar. Strategisk och taktisk planering, försäljning och upprätthållande av IT-system sköts av Skånetrafiken, medan den dagliga driften i linjenäten sköts av kommersiella trafikföretag. Dessa utför driften enligt ett konkurrensutsatt upphandlingsförfarande. Syftet

är att upphandlingsförfarandet ska leda till att man i varje upphandlingssituation ska hitta ett marknadsmässigt pris. Avtalen för busstrafik löper ca 10 år, medan tågtrafikavtalens utformning och varaktighet kan variera. Busstrafikavtalen är av bruttokostnadskaraktär, dvs. att trafikföretagen får sina bruttokostnader täckta, medan Skånetrafiken tar hand om biljettintäkterna.

### 6.1.2 Kostnader

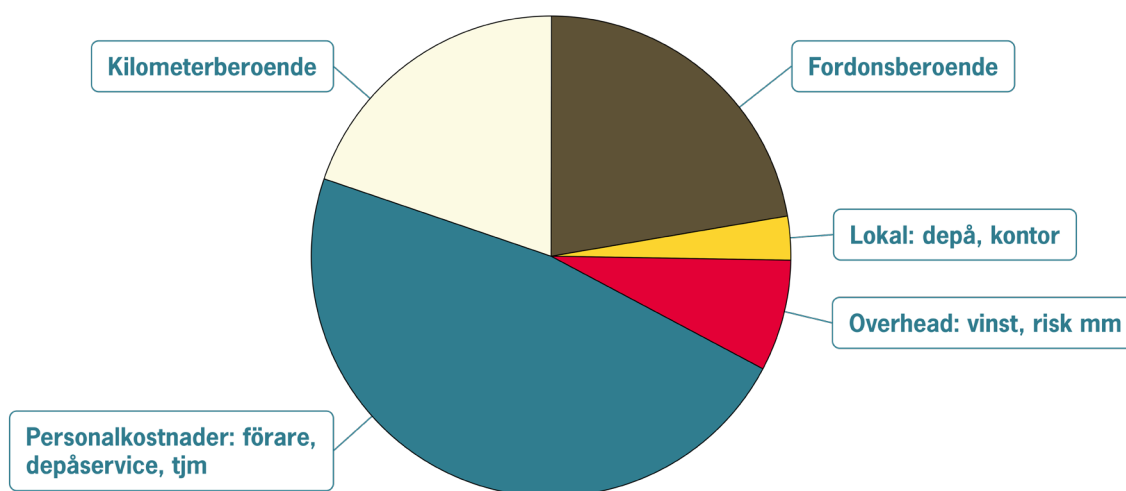
#### Fasta trafik kostnader

För att bedriva kollektivtrafik, oavsett trafikslag, krävs ekonomiska resurser. Det handlar om fasta kostnader, till exempel kopplat till investeringar i:

- Infrastruktur
- Depåer
- Fordon
- IT-system

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

### Kostnadsfördelning – Busstrafik i stad



Figur 6.1: Fasta och rörliga kostnaders andelar visas i figuren (endast ett exempel, inte hur det i genomsnitt ser ut). Här ses att personalkostnaderna är dominerande. Figur ska uppdateras.

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

### Rörliga trafik kostnader

En viktig ekonomisk faktor är kopplad till kollektivtrafikens rörliga kostnader. I huvudsak handlar dessa om personalkostnader: förare, kundvårdare, depå- och servicepersonal. Ofta görs en överslagsmässig koppling mellan de timmar som

tidtabellerna totalt sett ger upphov till, och ett pris per timme i storleksordningen motsvarande total timkostnad per anställd. På samma sätt kan man skatta kilometerberoende kostnader, som kan sägas vara kopplade till fordonens driftskostnader per kilometer och det totala antalet kilometer som en tidtabell ger upphov till. Figur 6.1 ger en indikation på hur kostnadsfördelningen kan se ut för ett större busstrafikavtal.

### Övriga kostnader

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

## 6.1.3 Intäkter

### Trafikintäkter:

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

### Övriga intäkter och bidrag:

Region Skåne betalar ett tillskott till verksamheten för att täcka mellanskillnaden mellan

trafikintäkter och trafik kostnader. I vissa fall förekommer även statliga bidrag till verksamheten, men statens finansiering är i huvudsak kopplat till infrastrukturen. På samma sätt bidrar kommuner till infrastrukturen, till exempel i form av hållplatser och terminaler.

## 6.1.4 Kostnadstäckningsgrad

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

siffra varierar kraftigt, beroende på geografi och tid på dygnet. Det är dock inte så att viss trafik med högt resande genererar ett överskott som kan subventionera annan trafik med lågt resande. I stort sett kräver alla linjer ett regionalt bidragstillskott.



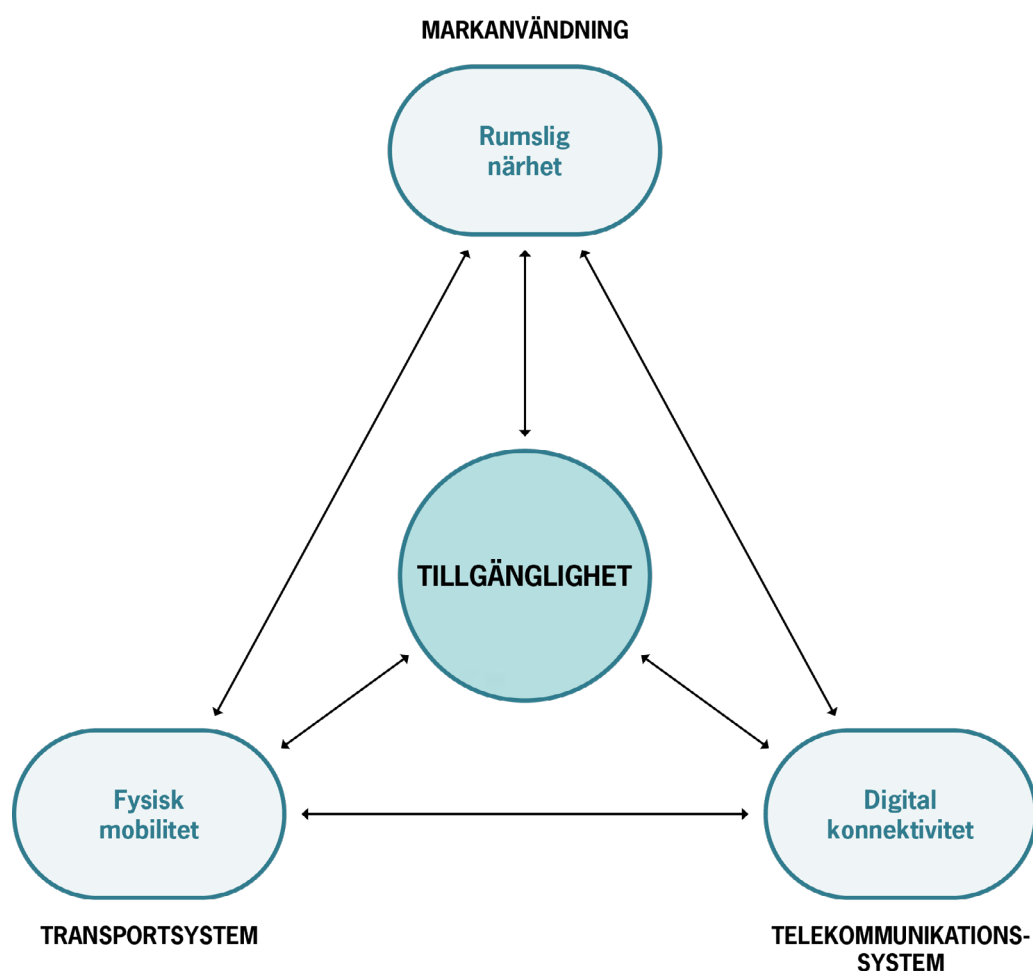
## 6.2 Samhällsekonomi

### 6.2.1 Makronivå

Som framgår av detta trafikförsörjningsprogram, uppstår kollektivtrafikens huvudsakliga nytta genom att den bidrar till ökad tillgänglighet: till arbetsplatser, skola och utbildning, service, handel och fritidsaktiviteter. Då medges fysisk mobilitet på ett hållbart sätt. Att resa med kollektivtrafiken är att resa hållbart. Genom samordning av trafikplanering och fysisk planering ökar den rumsliga närheten. Denna samordning leder till utvecklingen av ett

transporteffektivt samhälle. Då skapas värden för såväl individ som samhälle. Dessa värden utgör ett samlat tillskott till vår välfärd.

Värden skapas inte bara för individer eller grupper av individer, utan för näringsliv och offentlig sektor. Mera vittomfattande effekter handlar om bättre matchning på arbetsmarknaden och så kallade agglomerationseffekter.



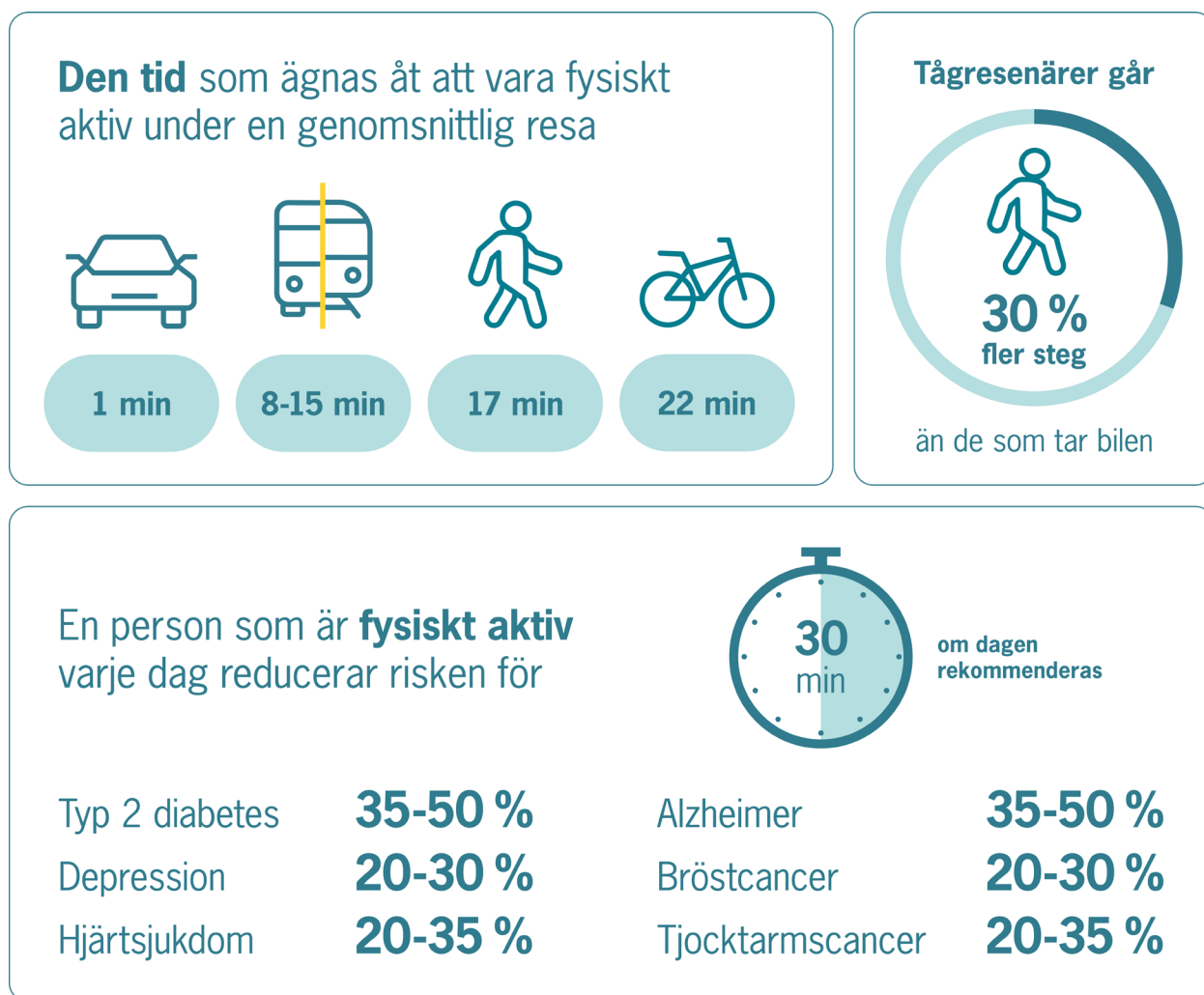
Figur 6.2: Tillgänglighetens dimensioner och kollektivtrafikens bidrag till samhället. "Trippeltillgänglighetsplanering" enligt Lyons m.fl., 2024.

Frågan blir då vad en privat kollektivtrafikmarknad skulle kunna erbjuda utan att behöva subventioneras. Givet Region Skånes mål om det offentliga åtagandet, och det förfarande kring allmän trafikplikt som beskrivs i Kapitel 1, kan man konstatera att det hittills inte förekommit att privata aktörer på egen hand kan skapa den tillgänglighet som Region Skåne avser att

åstadkomma. En kommersiell kollektivtrafik kan helt enkelt inte skapa samma tillgänglighet som vi har idag, och som vi strävar efter under den kommande programperioden. Därför är det samhällsekonomiskt motiverat utifrån ett brett välfärdsperspektiv att subventionera vår allmänna kollektivtrafik.

## 6.2.2 Mesonivå

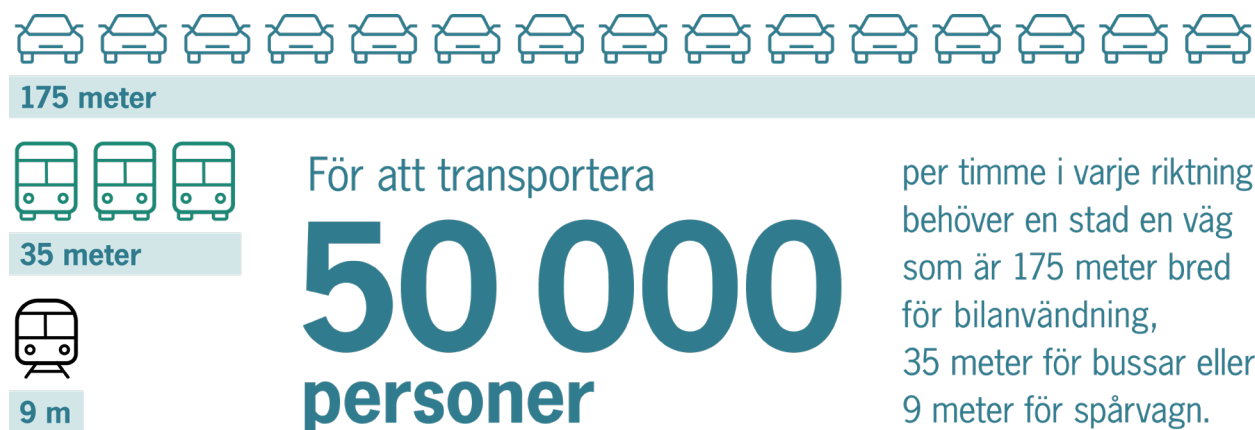
### Regionalt



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

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

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



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

### Lokalt

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

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

Frågan om infrastrukturkostnader på vägsidan berör givetvis regional väginfrastruktur, som finansieras av Trafikverket.

### 6.2.3 Mikronivå

Slutligen ska här visas ytterligare ett argument för en samhällsekonomisk bedömning när man betraktar värdet av att subventionera kollektivtrafik. I transportsammanhang brukar man prata om externaliteter. Det kan handla om negativa externaliteter, till exempel det faktum att andra trafikanter drabbas av trängsel, förseningar och förhöjda hälso- och olycksrisker. Det kan dock även handla om positiva externaliteter. Den s.k. Mohring-effekten<sup>18</sup> är en sådan positiv externalitet.

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

Tabell 6.1: Mohring-effekten som motiv till subvention av kollektivtrafik

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

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

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

Ett relativt enkelt sätt att bedöma om satsningarna på trafikutbudet är ändamålsenligt och samhällsekonomiskt ansvarsfullt är att det möter en reell efterfrågan; det stiger på resenärer på de turer som körs. I detta trafikförsörjningsprogram har man dessutom fört in något man skulle kunna

beskriva som optionsvärde eller existensvärde. I en mindre ort kan det vara välmotiverat att tillhandahålla en minsta bastillgänglighet; ”det är bra att bussen finns för mig ibland”, eller att ”det kan vara bra för andra att bussen som samhällsservice finns”.



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

**Region Skåne**

291 89 Kristianstad

Telefon: 044-309 30 00

[utveckling.skane.se](http://utveckling.skane.se)

