

FULL FART FRAMÅT!

Rapport om kollektivtrafiken i Skåne
juli 2018

En bra kollektivtrafik för Skåne framåt

Centerpartiet anser att en bra kollektivtrafik i hela Skåne är avgörande för att klara miljö- och klimatutmaningen och för att ge alla skåningar friheten att bo och verka var man vill i Skåne. Denna rapport kommer därför lyfta frågan om vilket utgångsläge kollektivtrafiken i Skåne har inför valet 2018 och vilka insatser som Centerpartiet anser är nödvändiga att genomföra för att utveckla den skånska kollektivtrafiken framåt. I rapporten kommer satsningar föreslås för att visa hur mycket Centerpartiet är beredda att satsa utöver ordinarie budget för en kollektivtrafik som för Skåne framåt under perioden 2019-2022.

I denna rapport föreslår Centerpartiet satsningar för 208 miljoner kronor fördelat över fyra år.

Nulägesanalys: Fyra förlorade år?

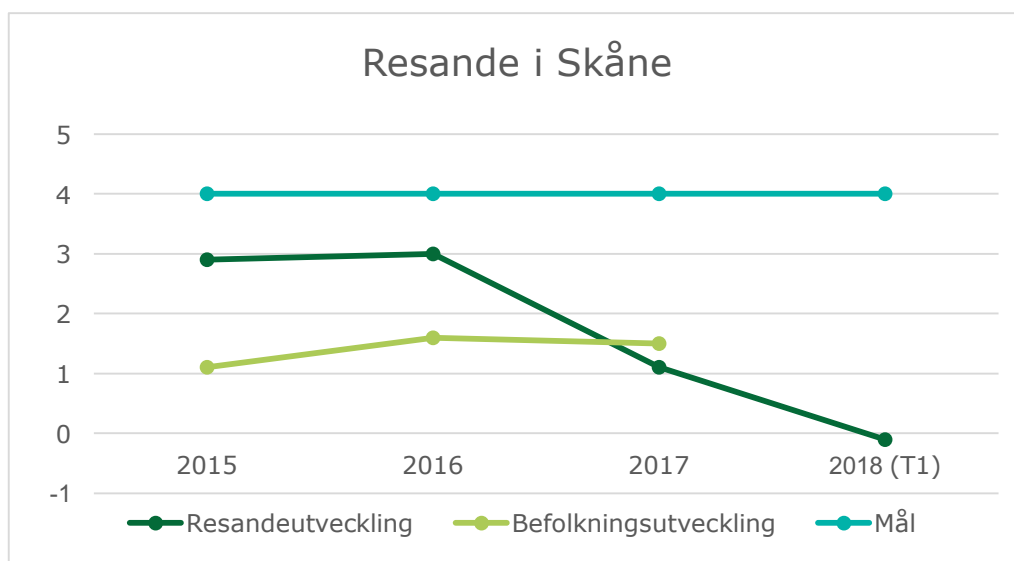
Mycket kan sägas om de gångna fyra åren. Det har varit en lång mandatperiod som inneburit stora utmaningar för skånsk kollektivtrafik. Det har varit en viktig mandatperiod, omställningen från enskild bil till kollektivtrafik måste ske fortare om vi ska nå resandemål och klara den viktiga klimatutmaningen. Den gemensamma kollektivtrafiken har en nyckelroll i detta arbete.

Därför har det varit en oroande utveckling denna mandatperiod. Nedan kommer ett antal utmaningar som varit viktiga under mandatperioden att listas och förklaras. Sammanfattningsvis kan sägas att inte mycket blivit bättre. Resandeutvecklingen har inte varit tillräcklig, nöjdheten har minskat, förseningarna blivit värre och resenärer har protesterat då linjeändringar varit dåligt förankrade. Det innebär fyra förlorade år för skånsk kollektivtrafik.

Resandeutvecklingen 2015-2018

Resandeutvecklingen har inte nått målet om 4 procent resandeökning något av åren, och 2017 nådde resandeutvecklingen inte ens upp till befolkningsutvecklingen i Skåne. Under de första fyra månaderna i år var resandeutvecklingen i Skåne till och med negativ enligt Skånetrafikens egna siffror. Omställningen till kollektivtrafik är därför låg och Skåne riskerar med bakgrund av detta att missa målen, både gällande resandeökning som omställning till kollektivtrafik.

Diagram 1: Resandeutveckling, befolkningsutveckling och uppsatta mål för Kollektivtrafiken i Skåne¹



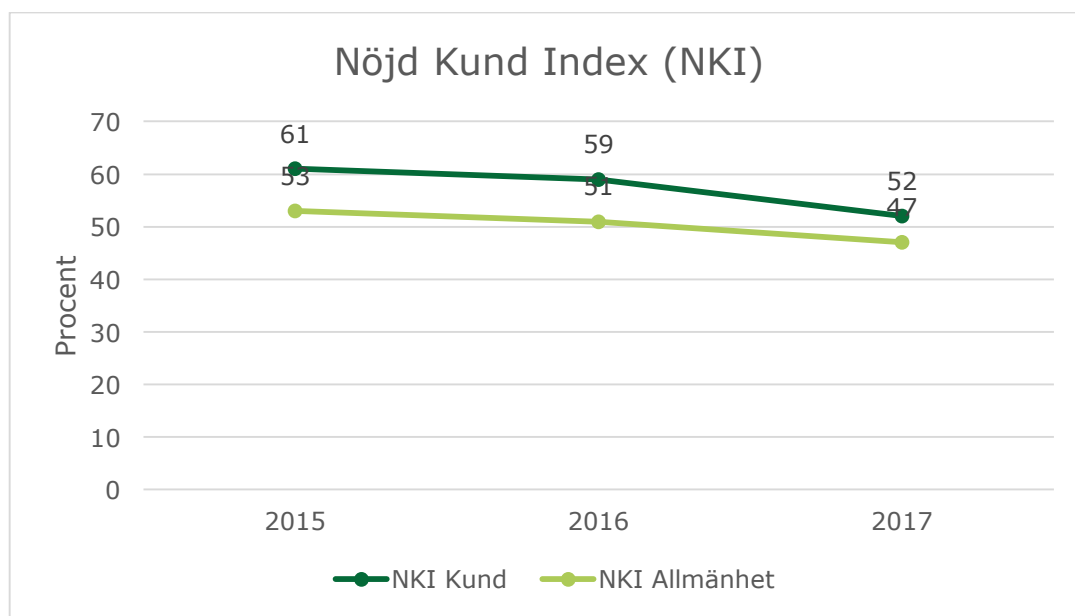
¹ Uppgifter enligt Skånetrafiken, 2018.

Kundnöjdheten 2015-2017

Kundnöjdheten är ett viktigt mått för att undersöka kvaliteten i kollektivtrafiken. En nöjd kund återkommer till våra tåg och bussar vilket är viktigt för att klara mål om resandeökning.

Utvecklingen av Nöjd-kundindex i den skånska kollektivtrafiken har under de senaste åren varit negativ. Enligt Skånetrafikens egna mätningar har utvecklingen gått nedåt. NKI Kund har tappat nästan tio procentenheter på tre år, vilket måste anses vara allvarligt. Särskilt allvarligt är att det största tappet sker mellan 2016-2017 med närmare sju procentenheter. NKI Allmänhet har inte minskat lika mycket men nådde under förra året under 50 procent. När vi går in i valåret 2018 är alltså färre än hälften nöjda med kollektivtrafiken i Skåne².

Diagram 2: Nöjd Kund Index (NKI) i Kollektivtrafiken i Skåne³



Förseningarna 2015-maj 2018

En stor utmaning är att inte kunna lita på att tågen och bussarna kommer fram i tid. Ingen har kunnat missa förseningarna som skåningarna fått utstå de senaste åren. Växelfel, signalfel, solkurvor, folk på spåren, fordonsfel, akuta åtgärder och liknande. Listan går att göra lång på fel som uppstår på grund av decennier av dåligt underhåll av järnvägen samt ombyggnationer och liknande i våra skånska städer.

I busstrafiken är det framförallt stadsbusstrafiken som drabbats hårdast av förseningar, gällande buss har punktligheten gått ner fem procentenheter. I tågtrafiken är det Öresundstågen som drabbats hårdast, där har punktligheten försämrats tio procentenheter. Detta presenteras i diagrammen nedan.

² Uppgifter enligt Skånetrafiken, 2018.

³ Uppgifter enligt Skånetrafiken, 2018.

Diagram 2: Punktlighet Buss i kollektivtrafiken i Skåne⁴

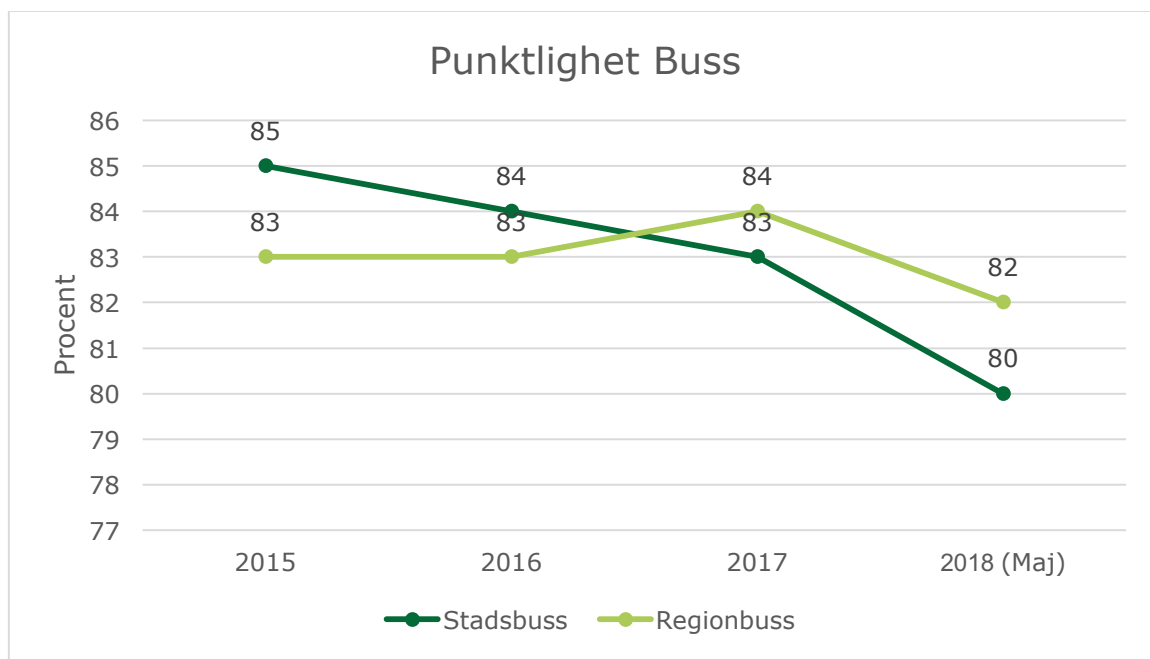
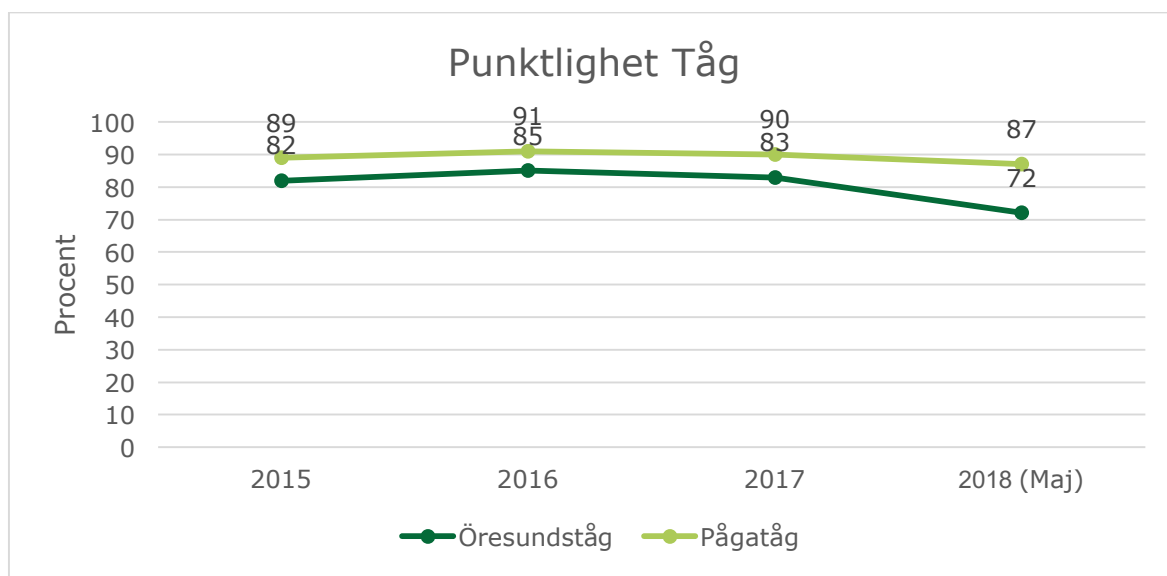


Diagram 3: Punktlighet Tåg i kollektivtrafiken i Skåne⁵



⁴ Uppgifter enligt Skånetrafiken, 2018.

⁵ Uppgifter enligt Skånetrafiken, 2018.

Indragningar och omdragningar av busslinjer

Ett återkommande problem under mandatperioden har varit dåligt förankrade linjeändringar. I stadsbusstrafik, exempelvis de omtalade linjerna i Helsingborg, och regionbusstrafik, i exempelvis Lund och Kristianstad, har resenärer kraftigt protesterat vid nya tidtabeller. Ibland har ändringarna inneburit att linjen försvunnit, ibland har de inneburit att hållplatser flyttats en längre bit. Detta har lett till en kamp från resenärernas sida och det är tydligt att förankringen bland resenärerna varit låg.

Ett annat återkommande hot har varit den så kallade hållplatssaneringen, som skulle inneburit att en stor del busshållplatser försvunnit för resenärer med Skåneexpressen. Denna har inte genomförts i större utsträckning, men har inneburit ett hot mot kollektivtrafiken på skånsk landsbygd under stor del av mandatperioden.

Bakgrunden till det överhängande hotet mot kollektivtrafiken på landsbygden är att målsättningar i trafikförsörjningsprogrammet i Skåne bara innefattar ett mål om resandeökning. Inför nästa trafikförsörjningsprogram bör det därför övervägas att införa målsättningar om ökad tillgång till kollektivtrafik på landsbygden. Då konkurrerar inte redan befintlig landsbygdstrafik med stadstrafik med fler resenärer i antal.

Viktigt att lyfta i frågan om dialog är även den viktiga dialogen med kommunerna. I vissa kommuner finns en början på förbättrad dialog men alla kommuner måste med i diskussioner om utvecklingen av kollektivtrafik och dialogen måste generellt bli bättre. Utöver detta måste också Kollektivtrafiknämnden ta fram tillvägagångssätt på hur man ska hantera fall där Skånetrafiken och kommunerna inte är överens om förändringar.

Kollektivtrafiktaxorna

När det nya taxesystemet infördes var Centerpartiet kritiska. Den nya taxan innebar en kraftig höjning på kollektivtrafikresor för vissa resenärer, särskilt i nordöstra Skåne. För oss är det viktigt att ett taxesystem har legitimitet bland resenärerna och bidrar till att ge Skånetrafiken goda intäkter till att driva kollektivtrafiken framåt, samtidigt som taxorna kan konkurrera med kostnaden för att ta bilen. Därför är det viktigt att framöver ha en långsiktighet i taxesystemet.

Oroande under mandatperioden var också sättet som det rödgröna styret valde att höja kollektivtrafiktaxorna hösten 2017. I ett beslut fattat av regionfullmäktige skulle taxehöjningen motsvara Konsumentprisindex, KPI. Det innebär att taxehöjningen skulle vara lika hög som de generella kostnadsökningarna är i samhället, vilket hösten 2017 var beräknat till 2,1 procent. Problemet i beslutet var att taxehöjningen inte blev generell, utan olika beroende på biljett, vilket skapar en osäkerhet för resenärerna om hur höjningen har skett och varför. Transparensen gällande höjningarna blir således låg gentemot resenärerna.

Tabell 1. Exempel på taxehöjningar inför 2018 (KPI 2,1 procent)⁶

Vuxen, barn och student (Enkelbiljett, stor Zon, nya biljettsystemet)	5 procent
Vuxen, Barn och student (30-dagarskort, Småstad, nya biljettsystemet)	12,5-12,7 procent
Vuxen, Barn och student (30-dagarskort, Liten zon, Storstad, nya biljettsystemet)	10-10,1 procent

⁶ Kollektivtrafiknämnden, 2017-11-07. Beräkningarna i procent är Centerpartiets egna då beslutsunderlagen saknade sådana uträkningar.

Vuxen, Barn och student (Tillägg Stadszon, nya biljettsystemet)	10-10,7 procent
Öresund runt	20 procent
24 h vuxen (gamla biljettsystemet)	12,6 procent
72 h vuxen (gamla biljettsystemet)	13,4 procent
24 h barn (gamla biljettsystemet)	16,5 procent
72 h barn (gamla biljettsystemet)	14 procent
1-2 zoner (30-dagarskort, Gamla biljettsystemet)	10 procent

Omvärldsanalys: Skåne i jämförelse

För att förstå den skånska kollektivtrafikens utgångsläge behöver den sättas i jämförelse med resten av landets kollektivtrafik. Inom ett par parametrar sticker Skåne ut.

Kundnöjdhet (NKI): Att kunder är nöjda är ett mål Skånetrafiken satt. Det är avgörande för att en service som kollektivtrafik ska ha stöd hos resenärerna. Därför är detta ett intressant mått att undersöka. Gällande Nöjdhetsindex är Skånes resultat oroande. Skånetrafiken ligger näst sist, och är enbart bättre än KLT (Kalmar)⁷.

Nöjdhet senaste resan: Ofta lyfts att nöjdheten är högre med den senaste resan, vilket stämmer. Dock ligger Skånetrafiken lågt även i detta nöjdhetsmått, till och med lägre i jämförelse med resten av landet. Skåne ligger på delad sistaplats med Kalmar och Dalarna⁸.

Kundlojalitet (NPS): Kundlojalitetsmålet handlar om hur många som är ambassadörer och kritiker av bolaget. Här ligger Skånetrafiken på plats 18. Bara Gotland, Kalmar, Dalarna och Västernorrland klarar sig sämre⁹.

Omvärldsanalys: Hur får vi fler att resa kollektivt?

För att klara miljö- och klimatutmaningen måste det kollektiva resandet öka. Därför är det viktigt att titta på de fakta som finns om vad som är avgörande både för att få fler att resa, men också hur vi får en högre nöjdhet i kollektivtrafiken.

Enligt Svensk kollektivtrafiks Kollektivtrafikbarometern finns det vissa aspekter som väger tyngre både när det gäller att öka den generella nöjdheten, men även få fler att ställa bilen.

Vanliga anledningar till att välja bilen är att man föredrar bil, avgångar som inte passar och för lång restid. Även avståndet till hållplatsen finns med i topp fem av anledningar¹⁰.

Aspekter som är viktiga för att lyfta kundnöjdheten är att det är enkelt och tryggt att resa med bolaget, kombinerat med att man kan lita på att man kommer fram i tid och att avgångstiderna passar. Även information vid förseningar och stopp lyfts högt på listan¹¹

⁷ Svensk kollektivtrafik, *Kollektivtrafikbarometern 2017*, sid. 17.

⁸ Svensk kollektivtrafik, *Kollektivtrafikbarometern 2017*, sid. 21.

⁹ Svensk kollektivtrafik, *Kollektivtrafikbarometern 2017*, sid. 19.

¹⁰ Svensk kollektivtrafik, *Kollektivtrafikbarometern 2017*, sid. 34.

¹¹ Svensk kollektivtrafik, *Kollektivtrafikbarometern 2017*, sid. 25.

Skånetrafiken lyfter själva frågan om hur man kan lyfta NKI. Enligt Skånetrafiken är den upplevda punktligheten och tidsbesparingen de två aspekter som sänker Skånes NKI mest¹².

Slutsatser: En kollektivtrafik som för Skåne framåt

För att öka resandet i Skåne för att nå uppställda mål för kollektivtrafiken i Skåne krävs satsningar på kollektivtrafiken. Tydligt är att resenärer prioriterar att kunna lita på att komma fram i tid, och att avgångar passar. Är det enkelt att resa kommer fler att välja att ställa bilen. Särskilt särskiljande för Skåne är tidsaspekten, både gällande punktlighet men även tidsbesparingen. Det är rimligt att anta att dessa på många sätt går hand i hand.

För att klara detta behöver avgångar anpassas. Centerpartiet går till val på en anpassning av avgångstider mellan tåg och buss i den utsträckning det är möjligt så att anslutningar passar. I detta ingår även en utbyggd helgs- och kvällstrafik som innebär att man även på fritiden kan resa kollektivt med Skånetrafiken i högre utsträckning.

Infrastrukturen är en stor utmaning som i stora delar är nationell. Men mer kan göras lokalt för att underlätta för resenärerna. Centerpartiet går därför till val på bättre information vid förseningar och inställda tåg och bussar. Detta vill vi kombinera med en högre förseningsersättning som är skäligare med tanke på den försening som resenären får utstå.

För att klara en högre tillgång till kollektivtrafik och möta utmaningen med att resenärer upplever att hållplatser är långt borta och att avgångar inte passar så vill vi möta upp detta med en utbyggd landsbygdstrafik genom en generell landsbygdsatsning, ökad anropsstyrd trafik på orter som idag saknar det samt se över möjligheten till att orter med fler än 300 invånare ska få garanterade turer. Detta vill vi införa stegvis under nästa mandatperiod.

För att ge en stabilitet i kollektivtrafiken måste alla planer på hållplatssanering avbrytas. Resenärer med kollektivtrafiken ska kunna lita på att hållplatsen ska få vara kvar och vid förändringar måste dessa föregås av en tydlig dialog med resenärerna, den viktigaste pusselbiten i en framgångsrik kollektivtrafik i hela Skåne.

De insatser och satsningar vi vill göra i den regionala kollektivtrafiken måste växlas upp av nationella pengar till infrastruktur. Ska kollektivtrafiken kunna knyta samman Skåne måste järnvägen hålla. Därför är det viktigt att regionen för blocköverskridande samtal om infrastrukturen framöver samt att staten tillskjuter mer medel för fler insatser. Centerpartiet har på nationell nivå tidigare aviserat att vi vill lägga mer än regeringen de kommande åren på infrastruktur. Den planerade höghastighetsjärnvägen är viktig för att öka kapaciteten på stambanorna så fler lokaltåg kan köras i Skåne, vilket kommer minska förseningarna och öka tillgängligheten. Viktigt är dock att höghastighetsbanan lånefinansieras så det inte konkurrerar ut investeringarna i redan befintlig infrastruktur.

Ska vi klara klimat – och miljöutmaningen måste fler ställa bilen. Det gör vi dels genom insatserna för trafik som ännu inte finns, men även förbättringar i redan befintligt utbud. Inför trafikplan 2018 lade Skånetrafikens tjänstemän fram en lista på insatser man anser nödvändiga för att nå uppsatta mål för ökning av antalet resenärer i Skånetrafiken. Listan på trafiksatsningar är lång, innehållandes 38 punkter som skulle öka resandet med mer än 1,2 miljoner resor per år¹³. Centerpartiet vill att resurser under nästkommande mandatperiod avsätts för att nå uppsatta mål och således för att kunna genomföra en stor del av de föreslagna satsningarna. Gör vi inte satsningarna snarast skickar vi bara en dyr miljöfaktura vidare till nästa generation.

¹² Kollektivtrafiknämnden, *Trafikdirektören informerar*, 2018-06-11.

¹³ Skånetrafiken, *Trafikplan 2019*.

Föreslagna satsningar i denna rapport för 2019-2022

Centerpartiet går till val på en kollektivtrafik som för Skåne framåt. Det kräver satsningar som ökar tillgången till tåg och buss i hela Skåne för alla, oavsett vem man är och var man bor. Det är både en rättvisefråga och en miljö- och klimatfråga. Centerpartiet anser med bakgrund av det som lyfts i denna rapport att satsningar behövs för att öka kollektivtrafikresorna i Skåne. Det gör vi genom ett större utbud under större del av veckan och dagen, genom bättre villkor för resenärerna och genom generella insatser för att öka antalet resenärer. Satsningarna sker både på landsbygden som i staden, både för pendlaren som för fritidsresenären, både på dag som på kväll och helger. Vi vill satsa för att föra Skånes kollektivtrafik framåt.

Satsningarna Centerpartiet presenterar nedan omfattar nästa mandatperiod, 2019-2022, och omfattar 208 miljoner kronor under en fyraårsperiod. Finansiering av satsningarna kommer Centerpartiet återkomma till i budgetarbetet inför 2019.

Föreslagna satsningar som Centerpartiet lyfter särskilt i denna rapport:

- **Satsning på landsbygdstrafik**

Utan kollektivtrafik, ingen grön omställning. Landsbygden i Skåne behöver mer kollektivtrafik. Därför vill vi göra en stor satsning på landsbygdstrafik så fler får tillgång till kollektivtrafiken i Skåne. Satsningen beräknas till 48 miljoner under en period om fyra år.

Satsning: 48 miljoner kronor.

- **Satsning för resandeökning**

Ska vi nå uppsatta mål och klara klimatutmaningen måste resandet med kollektivtrafik öka med minst fyra procent per år. Därför vill vi satsa extra på insatser som ger mer resandeökning i Skåne. Satsningen beräknas till 50 miljoner under en period om fyra år.

Satsning: 50 miljoner kronor.

- **Satsning på kollektivtrafiken på kvällar och helger**

För att fler ska resa med kollektivtrafiken behöver den finnas när man behöver den. Därför ska kollektivtrafiken bli ett tydligare alternativ för de som reser på kvällar och helger. Satsningen beräknas till 70 miljoner under en period om fyra år¹⁴. Satsningen beräknas ge en resandeökning på minst 360 000 resor per år.

Satsning: 70 miljoner kronor.

- **Satsning på bättre information vid förseningar eller inställda avgångar**

Med utbildningsinsatser och utvecklade informationssystem vill Centerpartiet förbättra informationen till resenärer vid förseningar i kollektivtrafiken. Satsningen beräknas till 10 miljoner under en period om fyra år.

Satsning: 10 miljoner kronor.

¹⁴ Beräkningen är genomförd på de satsningar som föreslogs inför Trafikplan 2018. Finns andra insatser på kvälls- och helgtrafik som ger högre kvalitet och resandeökning så är Centerpartiet beredda att prioritera de istället.

- **Satsning på att orter med fler än 300 invånare ska ha tillgång kollektivtrafik med mellan 5–7 dubbelturer per dag**

Vår målsättning är att en utredning skall kunna tillsättas efter årsskiftet för en finansieringsmodell för detta, för att kunna genomföra satsningen stegvis med start i Trafikplan 2021. Satsningen innebär 13 miljoner fördelat på trafikplan 2021 samt 2022.

Satsning: 13 miljoner kronor.

- **Satsning på skäligare förseningersättning**

När det är stora förseningar är det rimligt att skåningarna får skälig kompensation för den stora påverkan det får i vardagslivet. Därför vill vi fördubbla dagens förseningersättning, vilket nästan skulle innebära en återgång till den tidigare ersättningsnivån¹⁵.

Satsning: 15 miljoner kronor.

- **Satsning för ökad dialog med kollektivtrafikresenärerna vid linjeändringar**

De linjeändringar som görs i skånsk kollektivtrafik ska ha stöd hos de som den ska finnas till för – resenärerna. Resenärerna har ofta goda kunskaper om hur en bra kollektivtrafik kan se ut. Därför vill vi öka dialogen inför förändringar av linjer. Satsningen beräknas till 2 miljoner under en period om fyra år.

Satsning: 2 miljoner kronor.

- **Anpassning av större del av busstrafiken till att matcha anslutande tåg och bussars ankomst- och avgångstider**

Det ska vara lätt att resa med kollektivtrafiken. Därför vill vi att det ska vara lätt att ansluta mellan tåg och buss när man reser i Skåne. Vi vill göra det genom att anpassa större del av tidtabellen efter tågtrafikens avgångs- och ankomsttider. Satsningen beräknas kunna genomföras inom befintlig budget.

Satsning: Befintlig budget.

- **Införande av flexibla nattstopp i den skånska busstrafiken**

Flexibla nattbusstopp innebär att busschauffören kan stanna på andra ställen mellan två hållplatser beroende av var resenären vill stiga av. Detta är en trygghetsåtgärd som gör det tryggare för resenärer att resa med busstrafiken nattetid. Satsningen beräknas kunna genomföras inom befintlig budget.

Satsning: Befintlig budget.

¹⁵ En fördubbling ligger nära den gamla ersättningsnivån som sänktes med i snitt ca. 65 procent 2017.