Skånes befolkning ökade med 10 981 invånare 2013, men sysselsättningen hänger inte med. Skåne har bland de högsta arbetslöshetstalen på 10,4 procent, två procentenheter över riket. För att arbetslösheten ska sjunka måste möjligheterna till arbetspendling stärkas, främst genom utbyggd kollektivtrafik. Region Skånes ambition är att fördubbla resandet till år 2020 (basår 2006: 112 miljoner) samt öka marknadsandelen till 40 % år 2030.

För att det ska vara möjligt krävs bättre infrastruktur. Järnvägsnätet i Skåne är hårt belastat. Det finns allvarliga flaskhalsar, inte minst på de stora stråken Södra Stambanan och Västkustbanan, där regionaltåg trängs med fjärrtrafik och gods. Anpassningen av övrig järnväg för regionaltågtrafik skjuts på framtiden.

**Förlorad tid på grund av brister i infrastrukturen**

Under 2013 skedde 152 miljoner resor med Skånetrafiken (149). Regionaltåg ökade mest; Pågatågen med 9 procent och Öresundstågen med drygt 5 procent. Tillförlitligheten till tågen minskade emellertid 2013.

|  |  |
| --- | --- |
| Punktligheten försämrades 2013: 83% (85) för Pågatåg och 80% (82) för Öresundståg.  | Brister i infrastrukturen är den enskilt största orsaken till försening och svarar för ungefär hälften (46%) av all försening för regionaltågen, mätt som andel av tiden[[1]](#footnote-1). |
| Det totala antalet förseningstimmar för både Pågatåg och Öresundståg var cirka 5900. Det var brister i infrastrukturen som orsakade ungefär hälften av förseningen. Med hänsyn till antalet passagerare i snitt på de olika tågtyperna gick drygt 342 000[[2]](#footnote-2) timmar förlorade i väntan för Skånes invånare. Värdet av den tid som förloras på regionaltåg grund av brister i Skånes infrastruktur är drygt 55 miljoner kronor[[3]](#footnote-3). Då är inte Skånetrafikens extrakostnader inräknade, ej heller kostnad för försening av fjärrtåg och godståg i Skåne. |  |

1. Statistiken avser perioden februari 2013-januari 2014. [↑](#footnote-ref-1)
2. Förseningsvolym fördelad på orsaker; infrastruktur samt dessas andel av följdorsaker, samt med hänsyn till det genomsnittliga antalet passagerare på tågen. Källa Skånetrafiken och Trafikverket. [↑](#footnote-ref-2)
3. Beräkningen bygger på genomsnittligt pendlingstidsvärde enligt Jan-Erik Swärdhs avhandling (2009: 155 kr/h), uppräknat med KPI. http://trafa.se/PageDocuments/Arbetspendling\_i\_storstadsregioner\_-\_en\_nulaegesanalys.pdf [↑](#footnote-ref-3)