

Yttrande Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030

Ärendebeskrivning Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030

Inledande text

Enligt lag (2010:1065) om kollektivtrafik ska Region Skåne i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram fastställa målen för den regionala kollektivtrafiken. Regionfullmäktige har beslutat (2016-11-29, § 252) att varje kommande trafikförsörjningsprogram ska fastställas så snart det bedöms lämpligt efter genomfört allmänt val till regionfullmäktige vart fjärde år.

Trafikförsörjningsprogrammet är ett strategiskt dokument som på en övergripande nivå ska beskriva det samlade behovet av all kollektivtrafik i Skåne. Nu gällande trafikförsörjningsprogram för Skåne 2016 fastställdes av regionfullmäktige 2015-11-24.

Ett förslag till Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030 har arbetats fram av regional utveckling och Skånetrafiken under 2017 och 2018. Förslaget är nu på remiss. Remissperioden pågår mellan 5 november och 15 februari 2019.

Region Skåne vill ha svar på följande frågor på remissen

1. Beskrivs kollektivtrafikens roll för Skånes utveckling på ett relevant sätt?
2. Är de ställningstaganden som gjorts de rätta för att utveckla kollektivtrafiken i Skåne?
3. Är beskrivningarna av ställningstagandena tydliga och relevanta?
4. Är riktlinjerna som gjorts tillräckligt tydliga för att förstå hur kollektivtrafiken ska utvecklas?
5. Saknas något som skulle stötta din organisation i kommande planering?
6. Har ni några övergripande synpunkter på Trafikförsörjningsprogrammets innehåll och uppbyggnad?

Kollektivtrafikens roll för Skånes utveckling

Inriktningen för programmet är en långsiktig planering för hållbar utveckling. Ett hållbart och effektivt resande mellan olika platser är en förutsättning för tillväxt och välfärd för ett attraktivt Skåne, att leva, besöka och verka i. Trafikförsörjningen behöver vara resurseffektiv, skonsam för miljö och natur, inkluderande för alla och bidra till möten, utveckling och möjliggöra kommunikation.

Skåne ska bli en stark tillväxtmotor som drar nytta av sin flerkärniga Ortsstruktur.

“Flerkärnigheten skapar gynnsamma förutsättningar för Skåne att vara en sammanhängande och funktionell region avseende arbete, boende och utbildning, men det ställer också krav på en utvecklad tillgänglighet för att få en ökad interaktion mellan orterna”...

“De största utmaningarna för den geografiska tillgängligheten i Skåne återfinns framförallt i de sydöstra delarna av Skåne där restiderna till närmsta tillväxtmotor är lång. Ystad som regional kärna har därför en viktig funktion för omkringliggande orterna”.

Utmaningar, Mål och ställningstagande

Målen beskriver en övergripande utvecklingsnivå, de utgår från nuläge och de utmaningar som har identifierats;

Fler skåningar ska välja kollektivtrafik före bil.

- Marknadsandelen ska uppgå till 40% år 2030.

Den geografiska tillgängligheten med kollektivtrafik ska utvecklas.

- Andelen skåningar som kan ta sig med gång, cykel eller kollektivtrafik till sitt arbete ska öka.
- Minst 92% av skåningarna ska erbjudas minst 10 dagliga (vardagar) resmöjligheter till någon av regionens tillväxtmotorer (Malmö, Lund, Helsingborg, Hässleholm/Kristianstad) med en restid på maximalt 60 minuter.

Tillgängligheten för funktionsnedsatta personer ska öka.

- 95% av hållplatslägena på det statliga vägnätet med fler än 10 dagliga påstigande ska vara anpassade för personer med funktionsnedsättning senast år 2030. Etappmål 80% år 2025.
- 95% av hållplatslägena på det kommunala vägnätet med fler än 15 dagliga påstigande ska vara anpassade för personer med funktionsnedsättning senast år 2030. Etappmål 90% år 2025.

Klimatpåverkan från kollektivtrafiken ska minska

- Växthusgasutsläpp från bränsleanvändning i kollektivtrafiken mätt i gram CO₂ ekvivalent personkilometer ska minska med X procent innan 1 januari 2025 jämfört med 2016-års nivå.

I programmet presenteras viktiga ställningstagande och riktlinjer för att tydliggöra vilka vägledande och viktiga principer som ligger till grund för utvecklingen. Ställningstaganden handlar om hur kollektivtrafikaktörerna i Skåne tillsammans ska utveckla och planera för att få bästa möjliga lösningar.

Ett antal ställningstagande som kräver samverkan identifieras, dessa beskriver vilka frågor

som Region Skåne kan påverka men inte äger själv, utan är beroende av samspel med kommuner och andra organisationer.

Även ett antal riktlinjer för utveckling av trafiken presenteras, sådant som Region Skåne själv kan styra och påverka genom planering och ekonomiska beslut.

Sydöstra Skånes kommuners yttrande över förslag Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030

Inledning

“Ett hållbart och effektivt resande mellan olika platser är en förutsättning för tillväxt och välfärd för ett attraktivt Skåne, att leva, besöka och verka i”.

Den största utmaningen för kommunerna i sydöstra Skåne är den geografiska tillgängligheten till och från andra delar av Skåne, en utmaning som skapar begränsningar i kompetensförsörjningen och tillgången till högre utbildning. Att erbjuda en robust, säker och god kollektivtrafik är en förutsättning för att kunna bli konkurrenskraftiga och attraktiva för alla.

Kommunerna i sydöstra Skåne vill vara en självklar del av det erbjudande som presenteras för invånare, besökare och näringsliv och vill därför se en utveckling av hela Skåne.

Övergripande synpunkter

Kommunerna i sydöstra Skåne ser positivt på Region Skånes ställningstagande att verka för mobilitetstjänster och öppna system som ökar tillgängligheten till/från landsbygden och byar utan tillgång till kollektivtrafik. Det är även positivt att bilen anses vara ett komplement för att öka landsbygdens hållbara resande, genom att satsa på tillgängliga och attraktiva pendlarparkeringar i anslutning till kollektivtrafiken. En inriktning som bör omfatta hela bytespunktens attraktivitet. En åtgärd som kan hjälpa till att minska trängselproblematiken i de större städerna, genom att erbjuda attraktiva bytespunkter i dess omnejd.

Trafikförsörjningsprogrammet är övergripande och ger inga konkreta förslag på åtgärder för att uppnå målen. Ska detta tydliggöras i de trafikplaner som tas fram av Skånetrafiken, måste kommunerna få möjlighet att ta del av dessa.

Den geografiska tillgängligheten och de långa restiderna mellan sydöstra Skånes kommuner och tillväxtmotorerna lyfts i trafikförsörjningsprogrammet som en utmaning för att uppnå en sammanhängande och funktionell region. Det är positivt att det lyfts som en tydlig utmaning, men tyvärr följs detta inte upp i de fastställda målen, ställningstagandena och riktlinjerna för utveckling av trafiken. Med ett lågt invånarantal, jämfört med de västra

delarna av Skåne, har sydöstra Skåne svårt att uppnå höga marknadsandelar och då följaktligen svårt att uppnå den trafikekonomi som krävs för nysatsningar där kostnaderna för fordon och drift ska täckas av biljettintäkter.

En grundläggande förutsättning för att kunna öka marknadsandelen är tillgängligheten till biljettombud och att det är möjligt för alla målgrupper att köpa biljetter. Biljettombud som erbjuder service är av stor betydelse för landsbygdens utveckling och ökar attraktiviteten och möjligheterna att nyttja kollektivtrafiken. Sydöstra Skånes kommuner saknar en sådan beskrivning kopplat till målen i programmet.

Ett förtydligande gällande sydöstra Skånes utmaning att uppnå målen behöver konkretiseras. Risken är annars stor att utvecklingen för kollektivtrafiken i sydöstra Skåne inte kommer att uppnå *marknadsandel 40% till år 2030* eller att *minst 92% ska erbjudas minst 10 dagliga resmöjligheter till någon av tillväxtmotorerna med en restid på maximalt 60 minuter*.

Minst 92% ska erbjudas minst 10 dagliga resmöjligheter till någon av tillväxtmotorerna med en restid på maximalt 60 minuter. Programmet sträcker sig till 2030 därför anser kommunerna i sydöstra Skåne att målet ska vara högre, detta kopplat till den framtida utvecklingen på Ystad-Österlenbanan och etapperna identifierade i åtgärdsvalsstudien där målet är 60 minuter mellan Simrishamn och Malmö.

Kollektivtrafikstråken ska prioriteras efter syfte, marknadsandelarna ska styra prioriteringarna och trafikekonomi ska styra satsningar på ny trafik. Marknadsandelsmålet är den främsta prioriteringsgrunden för satsningar och inriktningen för nya satsningar ska vara att minst hälften av kostnaden för fordon och drift ska täckas av biljettintäkter. Mycket av den kollektivtrafik som erbjuds i sydöstra Skåne är inte ekonomiskt bärande och den typ av ställningstagande minskar möjligheten för nya kollektivtrafiklösningar och kan öka risken för att olönsamma linjer läggs ner med hänvisning till kostnaderna, vilket gör att den geografiska tillgängligheten minskar. Med otydliga intentioner gällande utvecklingen av kollektivtrafik för de boende i sydöstra Skåne finns risk för att utvecklingen inte går i den takt som behövs för att möta målet om ett geografisk tillgängligt Skåne.

I trafikförsörjningsprogrammet beskrivs att *“Region Skåne ska planera utifrån att alla satsningar på utökad kollektivtrafik görs utifrån ett långsiktigt perspektiv och med en ambition om varaktighet över tiden”*. Det är av stor betydelse att långsiktighet och kontinuitet ligger till grund för förändringar i kollektivtrafiken. Förutsättningarna i sydöstra Skåne gör att förändringar i kollektivtrafiken är mer känsliga för att påverka trafiksystemets helhet. Detta påverkar medborgarnas tillförlitlighet och attraktivitet till kollektivtrafiken. Ett förtydligande behöver göras i att långsiktighet och kontinuitet även ska gälla vid planering av busstrafiken.

Ystad- och Österlenbanan

I satsningar på kollektivtrafik och tabellen för kollektivtrafikåtgärder 2020-2025 redovisas de större planerade satsningarna i infrastrukturplaner som gäller för tåg. Det är positivt att minskade restider på Ystad- och Österlenbanan skulle ge stora effekter på den geografiska tillgängligheten.

Det omfattande arbetet med Åtgärdsvalsstudien (ÅVS) för Ystad-Österlenbanan och det vidare arbetet med överenskommelse och ortsutvecklingsprojekt mellan Region Skåne och kommunerna längs stråket bör lyftas fram som ett fortsatt framtida arbete bland större satsningar. Sydöstra Skånes kommuner önskar att de identifierade åtgärderna i ÅVS:en, enligt etapp 1 och 2 tillkommer i tabellen över kollektivtrafikåtgärder 2020-2025.

Resmöjligheter till tillväxtmotorerna och de regionala kärnorna

Det finns ett definierat mål för tillgängligheten till tillväxtmotorerna där "92% av alla skåningar ska erbjudas minst...", men det saknas ett liknande mål för de regionala kärnorna. Den procentuella fördelningen för de fyra hörnen i Skåne bör redovisas, detta för att visa utgångsläget för att kunna identifiera och motivera åtgärder för att uppnå målet.

För att Skåne, i enlighet med den regionala utvecklingsstrategin, ska dra nytta av sin flerkärniga Ortsstruktur behöver satsningar göras på att förbättra tillgängligheten till samtliga regionala kärnor från sitt omland. En stark utveckling av hela Skåne kan inte bygga på att skåningarna enbart ska pendla till tillväxtmotorerna.

I målet "*andelen skåningar...*" står det att andelen ska öka. Att i ett mål hänvisa till en ökning blir otydligt och svårt att följa upp. Målet definierar inte heller var ökningen ska ske eller om det avser hela Skåne. Med avseende på att riktlinjerna är fokuserade på att marknadsandelar styr prioriteringar och att trafikekonomin ska styra satsningarna är inte målet avsett för de delar av Skåne och de skåningar som bor på landsbygd och i tätorter som inte har tillgång till säkra gång- och cykelvägar eller kollektivtrafik. Detta innefattar en stor del av de som bor i sydöstra Skåne.

Infrastrukturen för att tillgodose robusthet och tillförlitlighet för både buss och tåg behöver ses över. För att uppnå en attraktiv busstrafik, som håller tidtabellen, behöver infrastrukturen där köbildning undviks finnas på plats. Sydöstra Skåne har i tidigare yttrande i RTI-planen påvisat brister i de utpekade stråken för kollektivtrafik av regional betydelse (väg 11 samt väg 19) respektive delregional betydelse (väg 13).

Basutbud

Sydöstra Skåne ser positivt på att det finns en ambition om att utveckla basutbudet från år 2025. En problematik som finns idag är att befintligt basutbud inte uppfylls för alla linjer i

sydöstra Skåne. Det behövs tydliga riktlinjer och plan för hur de linjer som inte uppfyller basutbudet ska uppnå detta.

I beskrivningen av basutbudet 2025 för närtrafik och anropsstyrd trafik anges ett basutbud måndag-torsdag. På lördagar och söndagar framgår det att ingen trafik erbjuds. Spalten som beskriver fredagens utbud vad gäller trafikeringstider har lämnats tom, samtidigt som det står att tre anropsstyrda dubbelturer erbjuds. Tydliggörande behövs gällande utbudet på fredagar.

I tabellen över basutbudet anges ett utbud för orter med mindre än 200 invånare och ett utbud för tätorter med invånarantal mellan 1000 och 2999 invånare. Basutbudet för orter med 200-999 invånare behöver definieras tydligare. Ett stort antal tätorter inom sydöstra Skåne faller inom denna kategori.

Regionalt superbusskoncept - Tänk tåg kör buss

I programmet hänvisas till det regionala superbusskonceptet och superbussar i Skåne. Ett förtydligande krävs gällande benämningen. Skånetrafiken, som numera ansvarar för arbetet, har i sin dialog med sydöstra Skånes kommuner valt att ta bort ordet superbuss. Att konceptet med dess intentioner finns kvar är självklart, men oklart om benämningen *superbuss* fortfarande finns kvar.

Konceptet innebär att förbättrade fordon, bättre service för de utpekade stråken samt att de fysiska och tekniska åtgärderna står i centrum. För kommunerna i sydöstra Skåne är det fyra utpekade busslinjer som är aktuella. För två av dessa linjer minskas tillgängligheten på hållplatslägen utan att kunna erbjuda ersättning, vilket leder till att den geografiska tillgängligheten försämras.

Besöksnäring

Besöksnäringen är en mycket viktig näring för sydöstra Skånes kommuner. Det finns stora klimat fördelar med att en större andel av besökarna använder sig av hållbara trafikslag, men möjligheten för besökarna att utnyttja kollektivtrafik i området är begränsat och många av de största besöksmålen saknar denna tillgång. Ställningstaganden och riktlinjer saknas i trafikförsörjningsprogrammet för utvecklingen av kollektivtrafik som säkerställer tillgängligheten till viktiga besöksmål. Det tydliggörs inte i dokumentet vilka de viktiga besöksmålen är.

För att kunna erbjuda kontinuitet för besöksnäringen och personal som jobbar, är det viktigt att kollektivtrafik som erbjuds till besöksmål är tillgängligt hela året och inte enbart i samband med sommarsäsongen.

Hållbar utveckling

Programmet saknar koppling till Agenda 2030 och de 17 globala hållbarhetsmålen, vilka delar av de målen som uppnås i mål, ställningstagande och riktlinjer.

Region Skåne ska verka för att en mix av olika bränslen finns i den del av kollektivtrafiken där eldrift inte är möjlig. I stycket hänvisas till andra biodrivmedel förutom biogas, vilket är ett bra ställningstagande. För att uppnå högsta klimatnytta bör Region Skåne ha ett krav på att inköpt HVO ska vara fri från palmolja och PFAD.

Synpunkter och frågeställningar gällande delar i dokumentet

Sidan 15 Diagrammen visar fel procentfördelning för år 2050. Antalet delresor för cykel borde vara 22%, inte 16% som det står i diagrammet.


Sidan 23 i dokumentet fattas diagrammet "nedan" som det hänvisas till i texten.

Sidan 24 Det fattas en siffra, ... "CO² ekvivalent av personkilometer ska minska med X procent innan 1 januari 2025"

Sidan 31 Här illustreras resandeflödena med en kartbild. Illustrationen är otydlig och tydliggör inte de flöden som finns till/från sydöstra Skåne. Tydliggörande i text behövs för att påvisa behov och efterfrågan.

Sidan 35 I teckenförklaringen för kartan anges "stråk av *delregional* betydelse" två gånger. Den heldragna linjen borde vara "stråk av *regional* betydelse - buss"? På kartan saknas även en blå punkt (1000 -3000 inv) för Gärsnäs, enligt SCB var år 2017 invånarantalet 1100.

För kommunerna i sydöstra Skåne – kommunalråd och oppositionsråd/oppositionsföreträdare från Ystads kommun, Simrishamns kommun, Tomelilla kommun och Sjöbo kommun



Kristina Bendz
Ystad



Per-Martin Svensson
Tomelilla



Magnus Weberg
Sjöbo



Jeanette Ovesson
Simrishamn



Cecilia Magnusson-
Svärd, Ystad



Sara Anheden
Tomelilla



Cecilia Olsson Carlsson
Sjöbo



Karl-Erik Olsson
Simrishamn