

Samhällsbyggnadsnämnden

Tid: Onsdagen den 23 januari 2019, klockan 13:00

Plats: Sammanträdesrum Osby

Ärende

- 1 Upprop och protokollets justering
- 2 Godkännande av dagordning
- 3 Anmälningar
- 4 Information
- 5 Delegationsordning
- 6 Detaljplan för företagsetableringar öster om Lars Dufwa rastplats
- 7 Budget 2019
- 8 Remiss - Trafikförsörjningsprogram
- 9 Förslag till nämndplan 2019

Lotte Melin (C)

Ordförande

André Chiesa

Sekreterare

4

Priolista detaljplaner, 2019-01-07.

Prio och datum	Detaljplan		Detta har hänt
1	Del av Hasslaröd 2:120 och del av Osby 193:1 (Bostäder)	Kettil	Fortsätta med bostäder i södra delen av Osby tätort, där bebyggelsekransen slutar. <i>Planprogram påbörjat.</i>
2	Nettoområdet (handel, kontor, verksamheter)	Kettil	Planuppdrag från SHBU 171130. Utvidgning av området, intresse finns från företagare. I SHBU 180207 beslut om samråd. Samråd till 180308. Geoteknisk undersökning (Tyréns). Deras fältarbete 180507-180508. Därefter färdigställande av rapport (ca 2-3 veckor) sedan granskning. Rapport inkommen 180611. Till SHBU 180927 för beslut om granskning. Granskningsperiod 181030 – 181120. <i>Vidare arbete efter granskningen.</i>
3	Utvidgning av industriområde NÖ (Industri)	Kettil	Uppstartat. Tilldelat planuppdrag SHBU:s sammanträde 181023. <i>Planprogram påbörjat.</i>
4 (tidigare 6, 7)	Stortorget Lönsboda (Bostäder, vård, kontor, centrum, handel)	Kettil	Beställning KS. 2014-06-24 § 174 DP + handlingar kan påbörjas. (Förnya gestaltning +bostäder) Medborgardialog avslutad 160410. 15 yttranden inkomna. Presentation pensionärsförbundet 16:e maj i Lönsboda. Grundkarta beställd 1703. Skickas på samråd efter SHBU:s sammanträde 170509. Samråd avslutat. Granskningsbeslut SHBU 170824. Granskning slut 170921. Förslag till beslut om antagande SHBU 171017, KS 171025, KF 171127. Till SHBU för beslut om granskning 2 sammanträdet 181115. Beslut om granskning 2 i SHBU 181115. <i>Inkommen från granskning 2 181214. Möte fastighetsägare 181217.</i>
5 (tidigare 5-6-8-9)	Prästängen (Bostäder)	Kettil	Beställning KS. programsamråd 2014-10. Grundkarta levererad 150326. Samråd 6-27 oktober 2014. Planhandlingar & samrådsredogörelse påbörjad. SBVT: större pumpstation att flytta/bygga in. Inget arbete utförs för närvarande. SHBU+LU vill 160526 att kostnadsberäkning tas fram för flytt av pumpstation mm och redovisas för SHBU:s presidium! Kostnad framtagna 160615! Eventuellt möte med SBVT. Planen stäms av mellan SHBU och LU 161222. Möte genomfört med SBVT 170206, undersöker förutsättningarna. Kostnadsberäkning är framtagna för ledningar och pumpstation. Lämnas in för info i KS 171213. Förslag om förnyat planuppdrag SHBU sammanträde 170123. Fått förnyat uppdrag! Möte Lst 180314. Grönplanen reviderad. <i>Arbete pågår.</i>

Ev. kommande planarbete			
Utredningsområde i ÖP	Industriområde Källedal (bostäder)	Kettil	Jörgen Rickardsson fastighetsägare. Richardsson intresserad av detaljplan och bostäder 160318. Inte säkert att han bygger utan kan bli någon annan i framtiden. <i>Bevaka kommunförrådet.</i>
Förarbete	Lönsboda 53:20 (Lönnegården)		Gällande stadsplan från 1945 säger bostäder, friliggande i max 2 våningar. <i>Diskuterades på plangruppen 181214.</i>

Förarbete	Frisören 15 (bostäder)	Kettil	Bevaka. Planuppdrag har inkommit. <i>Samtal med fastighetsägaren om att lösa parkeringssituationen.</i>
Förarbete	Kyrkoherden 11	Kettil	Bevaka 181012. <i>Kyrkan ska skicka in skisser för att visa på omfattning och tankar tidig vår.</i>
Förarbete	(Naturbruk) Del av Castor 17 och del av Osby 194:1 (Verksamheter mm.)	Kettil	Samlokalisering av verksamheter. Kontinuerliga möten i "naturbruksgruppen" 2017-11. <i>Presentation i KLG 171113. Presentation program i KS 171213. Fältnöte i gruppen + norra skåne 180411. Ny drönarflygning 180509. Medborgardialog genomförd. Redovisning medborgardialog. Fullmäktigeberedning januari.</i>
5 (tidigare 7-8) Påbörjad 2013	Biograftomten Lönsboda (Bostäder)	Kettil	Osbybostäder inte intresserade 160322 p.g.a. närhet till väg. Finns beslut om att ändra detaljplan för västra delen av området enligt tjs 131126 när byggnation enligt gällande plan påbörjas. Bostäder och centrumverksamhet kan byggas på två av fastigheterna. Inväntar aktualitet. Bostäder kan också byggas enligt planen nedanför Biograftomten. <i>Knud informera om SABO-upphandling som är klar. Vårsåsvillan gjorde förslag som klarade bullerkraven. Bara SABO anslutna kan utnyttja upphandlingen, alltså Osbybostäder.</i>
Förarbete	Trumman 1 (bostäder)	Kettil	<i>Svagt intresse av att bygga bostäder.</i>
Förarbete	Loshult 3:13 (bostäder)	Kettil	Privat fastighetsägare vill sälja tomter för att skapa nya villor. Dock fornlämningsområde. Kommunen har genomfört samråd med Lst. Utredning behövs som ägaren är tveksam till ur kostnadssynpunkt. Intern diskussion om vidare gång. Kontakt tagen med ny fastighetsägare, möte genomfört, intresse finns. <i>Värdering görs under julen/januari av marken.</i>
	Hemgården (Bostäder)	Kettil	Intresse att bygga bostäder från privat aktör. Barn- och skolnämnden vill eventuellt bygga ca 4-6 avdelningar, förskola. Inga plan behövs då. <i>BSN väntar med Hemgården enligt beslut 180925.</i>
Förarbete, utredningsarbete påbörjat	Ishallen	Kettil	Lokaliseringsmöjligheter utreds och diskuteras i referensgrupp och styrgrupp. <i>Bevaka. Ny plan krävs oavsett aktuella lokaliseringalternativ.</i>

Antagna planer			
Påbörjad 2013-04 Antagen 180913	Osby 181:5 (Kontor, verksamheter, besöksanläggningar)	Kettil	Planbeslut 140423 § 116. Möte med exploatör 1509+151019. Möte lst 161105 och Trv 151117. SBVT: VA kosta en del. Trafikutredning Atkins klar 160513. Handelsutredning reteam klar 160530 - presentationen för Näringsliv, ks och allmänhet 30 maj på Borgen genomförd, biosalongen. Beslut om samråd i SHBU 160601. Samråd 160603-160731. Beslut om granskning 160831. Granskning 160902-160923. Beslut om granskning 2 SHBU sammanträde 161102. På granskning nr 2 161104-161124. Skickas för beslut om antagande (i SHBU 170314). I KS 170403, KF 170424. Dialogmöten 14 och 15 feb avslutade. Presentationer genomförda och klara. Förslag till beslut om antagande SHBU:s sammanträde 170314. Behandlad i KS 170403. Vidare till KF 170424. Avslagen. Info i KS 171025. Förslag till beslut om granskning 3 SHBU sammanträde 180123. Ta bort H, lägga till R. Ute på granskning till 180308. Till SHBU 180625 för vidare beslut om antagande. KS 180829. Antagen av KF 180903. Överklagad av Per Berndtsson 180928. <i>Berndtsson har gjort tilläggsyttrande 181125. Kommunen får yttra sig över detta till domstolen.</i>
Antagen & upphävd	Kv. Ventilen (Handel)	AG Plan	Påbörjad 100407. Länsstyrelsen upphävt KFs beslut att anta ändring av detaljplan för kv Ventilen. Bedöms inte som aktuell att fortsätta med pga. stora ytor planlagd och obrukad industrimark.

Lagakraftvunna planer 2015-16-17-18			
Laga kraft 151217	GC-väg runt norra Osbysjön	Helena Holm Sweco, Kettil	Påbörjad 2011-03. Planen antagen av KF 140909. <i>Laga kraft 151217.</i>
Laga kraft 151112	Hasslaröd Syd, 1:42 (Bostäder)	AG Plan	Påbörjad 2006-05. Antagen 141020 av KF. Vunnit laga kraft 151112. <i>Arbete markanvisningstävling.</i>
Laga kraft 151119	Kyrkoherden (Förskola)	Kettil	Påbörjad 2014-04 (prio 3). Samråd 15-04. Granskning 15-07. Antagen av KF 151026. <i>Laga kraft 151119</i>
Laga kraft 160302	Barnvagnen 1 (Bostäder)	Kettil	Påbörjad 2014-11. (prio 2). Samråd februari-mars 2015. Granskning 4-25 juni 2015. Bullerutredning klar 151116. Godkänd för antagande SHBU 151217. Antagen KF 160208. <i>Laga kraft 160302</i>
Laga kraft 160411	Gjutaren (BS i ca 4 vån). (Bostäder, vård, centrum och skola)	Kettil	Påbörjad 2015-05. Beslut om uppdrag SHBU 150610. Samråd klart 151028. Planeringsmöte med Osbybostäder +VoO+SB 151005. Granskning klar 160106. SHBU i januari, KS 160224. Antagen i KF 160314. <i>Laga kraft 2016-04-11.</i>
Laga kraft 160427	Kv. Modisten (Bostäder, centrum, handel)	AG Plan	Påbörjad 080227. Överklagad 150716. Lst avslagit överklagan. MMD avslog överklagan 160225. 16 mars till MÖD. <i>Laga kraft 160427.</i>
Laga kraft 170107	Del av kvarteret Sotaren (Entré kommuhus)	Kettil	Gällande detaljplan antogs 141020. Ändring behövs för att bygga till entrén på kommunhuset. Till SHBU för beslut 160601 om att påbörja planarbete och beslut om samråd. Samråd 160603-160623. Beslut om granskning 160831. Granskning 160902-160923. Förslag till beslut om antagande, SHBU 161102. I KS 161123. Antagen av KF 161212. Inväntar besked från Länsstyrelsen angående överprövning. Ingen överprövning, ingen överklagan. <i>Laga kraft 2017-01-07.</i>
Laga kraft 161015	Tandläkaren 1 (Kontor, handel, centrum, skola och vård)	Kettil	Möte om planprioritet SHBU+ LU pres. 150505. Grundkarta beställd 150604. Uppdrag SHBU 2015-06-10. Till SHBU för beslut om samråd till inlämningen 150921. Möte SHBU pres.+TT pres+BoS pres16 okt: [frågor om buller, minskade krav för skola, samråd med lst 12 nov]. beredningen 151204. Beslut om utskick 151208 med tillägg ”S endast gymnasie- och vuxen-undervisning”. Samråd tom160124 (Förlängt till 3 feb för TT-nämnden.). Riskanalys levererad av ÅF 160405. Granskning 160502 genomförd. Länsstyrelsen har ingen erinran. Beslut om antagande i SHBU 160601. Presentation i KS 160622. Antagen 160919 av KF. Överklaganstiden går ut 161014. <i>Laga kraft 161015.</i>
Laga kraft 161015	Nya kyrkogården (Förskola)	Kettil	Förskola på del av fastigheten Osby 192:67. markägare Osby församling. Samråd nov-dec 2015. Granskning klar160326. VO-chef BoS+SB deltog på kyrkoråd 160315. Lst har ingen erinran. Kyrkorådets arbetsutskott positiva. Kyrkofullmäktige beslutade 24:e maj om försäljning av mark. Beslut om antagande i SHBU 160601. Presentation i KS 160622. Antagen 160919 av KF. Överklaganstiden går ut 161014. <i>Laga kraft 161015.</i>

Laga kraft 170318	Bokhandlaren (Bostäder)	Kettil	(prio 1) Påbörjad juni 2014, samråd oktober 2014, granskning 15-04. Lst överprövar inte. Överklagad 151021. Lst avslog överklagan 160125. 160412 inkom handlingarna till MMD. <i>Inväntar besked MMD.</i> Ringt under december månad. Enligt rådmannen kan beslut komma "snart" eller "relativt snart". <i>Dombeslut inkom 170224, fastighetsägarna överklagar ej vidare. Laga kraft 170318.</i>
Laga kraft 170524 Planuppdrag 160831	Del av Sotaren 9 och 10 (bostäder, centrum och handel).	Kettil	"Tekniska baracken". Tjänsteskrivelse till SHBU 160831 för beslut om att påbörja planarbete. Planarbete påbörjat. Beslut om samråd SHBU:s sammanträde 160928. Ute på samråd 161012-161102. Skickad för beslut om granskning SHBU sammanträde 161130. Granskning 161208-170119. Till SHBU sammanträde 170209 för beslut om granskning 2. Ute på granskning nr 2 170210-170302. Förslag till beslut om antagande SHBU:s sammanträde 20170314. Behandlad i KS 170403. Vidare till KF 170424. Antagen, inväntar överklagantidens utgång 170524. <i>Laga kraft 170524.</i>
Laga kraft 170708	Rönnebacken (GC-väg)	Kettil	Beslut att fortsätta ärendet sammanträde 170119. Dock ändra planens omfattning och dragningen av GC-vägen. Skickas för beslut om samråd SHBU sammanträde 170209. Ute på samråd 170210-170302. Förslag till beslut om granskning SHBU:s sammanträde 20170314. Ute på granskning 170317-170406. <i>Skickad vidare för antagande SHBU 170509, KS 170524, KF 170612. Laga kraft 170708.</i>
Laga kraft 170819	Del av Lönsboda 44:1. Norr om Örkened	Kettil	Utvidgning skolområdet. Planuppdrag SHBU 171130. Förslag till beslut om samråd SHBU 180123. Samråd 180126-180215. Till SHBU för beslut om granskning 180320. Ute på granskning 180405-180425. Skickas till SHBU för vidare gång om antagande sammanträde 180517. KF 180618 Överklaganstidens utgång 180718. Laga kraft 180719.
Antagen 18-09-03 <i>Laga kraft 181001.</i>	Kv. Röret (Bostäder)	Kettil	Glenn Persson undersöker ev. köp av fastigheten. En markundersökning har färdigställts 20161227 och är inkommen. Fortsatt process. Glenn och Hans-Gösta kommer till ärendeberedningen 170516. Möte Glenn och Hans-Gösta 170907. Planavtal skrivet. Beslut om samråd SHBU 171017. Inkommer från samråd 171109. Inkommen från granskning 171221. Avstämning med miljö på kommunen. Möte 180508. Yttrande skickat 180611. Skickas för vidare beslut om antagande SHBU 180625. KS 180829. <i>KF 180903. Laga kraft 181001.</i>
Laga kraft 160915	Jägaren (Bostäder)	Kettil	(prio 3). Påbörjad 14-04. Samråd 15-07. Granskning 15-10. Godkänd SHBU 151217. Antagen KF 160208. Överklagad 160303. Lst behandlar överklagandet. Lst avslår överklagandet 160608. MMD avslår överklagandet 160824. Senast överklagad 14:e sep till MÖD. <i>Inga vidare överklagan till MÖD. Laga kraft 160915.</i>

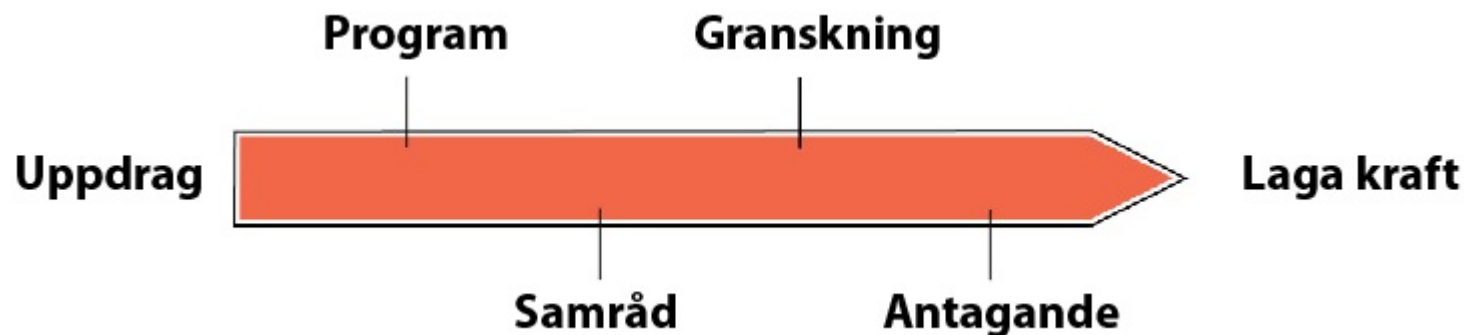
Avskrivna planer			
2 (tidigare 3, påbörjad 2016-12-01)	Del av Osby 193:1 (Vid Smittsgatan)	Kettil	Planbeslut i SHBU sammanträde 161130. Skickas för beslut om samråd SHBU sammanträde 170119. Ute på samråd 170125-170214. Särskilt samråd är genomfört med Länsstyrelsens kulturmiljöenhet. <i>Beslut om att planarbetet avslutas SHBU sammanträde 170509.</i>

Översiktlig planering m.m.			
Påbörjad 2013-10 Godkänd av KF 180618	Centrumplan – vision 2030 <i>(Framtidsutveckling av Osby centrum till 2030)</i>	Kettil	Beslut 131028. Enkät allmänheten 2014-07. Presentation KLG 150209. Möte med skolår 4. Presenterat i LU 150826. Samrådsbeslut ks oktober 2015. Brett samråd till föreningar, företag m.m. Öppet möte 151117. ”Bra kan bli bättre” 151119. Förlängd samrådstid 160129 för att tillmötesgå näringslivet. Diskussionsmöte med Osby handel 160112. Samråd avslutat 160129. Beslut om granskning kan vänta. Processen viktigare än snabbt resultat. Redovisning av inkomna synpunkter för ONs styrelse 160314. Workshop om delområde Colorama med företagarepresentanter och kommun 160411. Positiv återkoppling. SHBU+LU vill 160526 att synpunkterna från samrådet redovisas på ks före sommaren! Pågående arbete med samrådsredogörelse över inkomna synpunkter. Gör justeringar i visionsdokumentet. Till LU 170208 för beslut om granskning. Ute på granskning till 170210-170409. Möte genomfört med näringsliv 170328 samt fältbesök med handlarna från östra sidan 170330. Möte Brio Lekoseum om Briogatan mm 170411. Möte inbokat med KPR, funktionsnedsatta, undersöker elevrådet på Ekebackeskolan. Möte Polisen, elever Ekbacken, SBVT. Ute på en andra granskning 170908-171008. Uppe i LU 171108 för vidare gång till KS. Inväntar ärendet till KS 180117. Möte 180517. Godkänd av KF 180618 med revideringar. Ändringarna genomförda.

MKB=Miljökonsekvensbeskrivning
Lst=Länsstyrelsen i Skåne län
Trv=Trafikverket
MMD= Mark och miljödomstolen
MÖD=Mark och miljööverdomstolen
SHBU=kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott
KS= kommunstyrelsen
KF= kommunfullmäktige
TTN=Tillsyns- och tillståndsnämnden
SB= Verksamhetsområde Samhällsbyggnad
VoO= Verksamhetsområde Vård och Omsorg
BoS= Verksamhetsområde Barn och Skola
UoA= Verksamhetsområde Utbildning och Arbete
ON=Osby Näringsliv

Pilen illustrerar i sammanfattande drag planprocessen.

Ett planprogram kan i vissa fall tas fram om ett projekt behöver redovisas extra tydligt i starten. Härefter tas plan- och genomförandebeskrivning fram tillsammans med detaljplan. Dessa skickas ut på samråd (3 veckor). Härefter sammanställs synpunkterna i en samrådsredogörelse som kan leda till ändringar i handlingarna. Följande steg är granskning (tidigare utställning) där ytterligare synpunkter kan inkomma vilka sammanställs i en granskningsredogörelse. Handlingarna skickas till KF för beslut om antagande. Om länsstyrelsen inte överprövar och om ingen överklagat 3 veckor efter antagande vinner handlingarna LAGA KRAFT.



6

Samhällsbyggnadsförvaltningen
Ketil Svensson
0709 318 376
kettil.svensson@osby.se

**Yttrande angående överklagande av Osby kommuns beslut,
2018-09-03, dnr KS/2018:18 214, avseende antagande av detaljplan på
del av fastigheten Osby 181:5, Osby kommun**

Målnummer: P 4803-18

Dnr SBN/2019:8 214

Samhällsbyggnadsförvaltningens förslag till samhällsbyggnadsnämnden

Kommunen lämnar yttrande enligt följande:

”Förslag till detaljplan bedöms vara av stort vikt för kommunen och för att möjliggöra en fortsatt utveckling av samhället utifrån översiktsplanens riktlinjer. Ingen jordbruksmark eller privatägd mark omfattas av planförslaget, enbart obrukad kommunägd mark planläggs. Förslag till detaljplan bedöms hålla ett rimligt avstånd till den privata marken, knappt 100 meter. Bedömningen är att åkermarken med gödsling inte påverkar planområdet i någon stor negativ omfattning. Det förekommer redan viss handelsverksamhet intill planområdet i form av Circle K.

Under planprocessens gång är det inte heller någon myndighet som inkommit med synpunkter när det gäller gödslingen och den problematik som Per Berndtsson framför. Länsstyrelsen har exempelvis inga synpunkter.

Kommunen motsätter sig det som Per Berndtsson yrkar på i målet.”

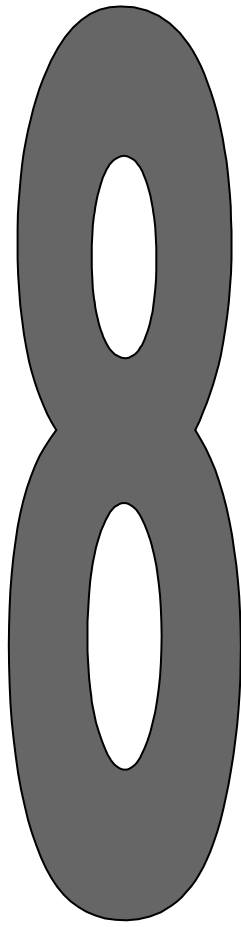
Sammanfattning av ärendet

2018-12-18 inkom Mark- och miljödomstolen med ett föreläggande om att kommunen ska yttra sig över den komplettering till överklagan som per Berndtsson gjorde 2018-11-25.

Mathias Karlsson
Samhällsbyggnadschef

Ketil Svensson
Planarkitekt FPR/MSA

Beslutet skickas till:
Samhällsbyggnad
Ketil Svensson



Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030

Dnr SBN/2019:18 510

Samhällsbyggnadsförvaltningens förslag till Samhällsbyggnadsutskottet

Samhällsbyggnadsförvaltningen föreslår kommunstyrelsen att besluta.

- Att anta Skåne Nordosts yttrande som sitt egna och sända det till Region Skåne.

Sammanfattning av ärendet

Trafikförsörjningsprogrammet har tagits fram av Regionala utvecklingsnämnden tillsammans med Kollektivtrafiknämnden och efter brett samråd med ett stort antal intressenter. Programmet ramar in vad som behövs för att utveckla kollektivtrafiken så att den blir attraktiv, att dagens resenärer behålls och att fler nya börjar åka kollektivt. Det omfattar behovet av såväl offentligt finansierad trafik som kommersiell trafik.

Ärendet har remitterats till berörda instanser, däribland kommunerna i Skåne Nordost. Skåne Nordost avser att avge gemensamma yttranden.

Beslutsunderlag

Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030 - Remissversion

Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030 - SKNO Remissyttrande

Mathias Karlsson
Förvaltningschef, Samhällsbyggnad

Tomislav Kljucevic
Trafik- och gatuingenjör

Beslutet skickas till

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020 – 2030 – Remiss

Region Skåne är regional kollektivtrafikmyndighet i Skåne med politiskt och ekonomiskt ansvar för den samhällsfinansierade kollektivtrafiken i länet. Trafikförsörjningsprogrammet tillsammans med budgeten är det viktigaste dokumentet för Regionfullmäktiges styrning inom detta område.

Trafikförsörjningsprogrammet har tagits fram av Regionala utvecklingsnämnden tillsammans med Kollektivtrafiknämnden och efter brett samråd med ett stort antal intressenter.

Programmet ramar in vad som behövs för att utveckla kollektivtrafiken så att den blir attraktiv, att dagens resenärer behålls och att fler nya börjar åka kollektivt. Det omfattar behovet av såväl offentligt finansierad trafik som kommersiell trafik.

Trafikförsörjningsprogrammet är till sin karaktär övergripande och ger få konkreta förslag på åtgärder för att uppnå målen. En konkretisering av programmet måste därför årligen göras i Skånetrafikens planer och program. För att förverkliga insatserna i programmet är i många fall infrastrukturen avgörande och därför utgör programmet ett viktigt underlag vid framtagande av nationella och regionala infrastrukturplaner.

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. Ställningstagande som kräver samverkan har identifierats och dessa beskriver vilka frågor som Region Skåne kan påverka men inte äger själva. Här är man beroende av samspel med kommuner och andra organisationer. Riktlinjerna för utveckling av trafiken presenteras också och de är av den karaktären att Region Skåne själv kan styra och påverka genom planering och ekonomiska beslut.

Programmet är långsiktigt och behandlar perioden 2020 – 2030. Inför fastställande av detta nya program efterfrågar Region Skåne synpunkter på förslaget och efter remissperioden kommer planen att justeras för att efter sommaren 2019 beslutas av Regionfullmäktige i Skåne. Remissvaret tar i huvudsak sin utgångspunkt från de frågeställningar som Regionala utvecklingsnämnden önskar belysta.

1. Beskrivs kollektivtrafikens roll för Skånes utveckling på ett relevant sätt?
2. Är de ställningstagande som gjorts de rätta för att utveckla kollektivtrafiken i Skåne?
3. Är beskrivningarna av Ställningstagande 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?

Nedan följer våra synpunkter som vi bedömer bör beaktas i det kommande Trafikförsörjningsprogrammet. Övergripande anser vi dock att programmet har en god strategisk nivå och instämmer i att kollektivtrafikens roll för Skånes utveckling beskrivs på ett relevant sätt med tydligt hållbarhetsfokus.

Kollektivtrafikens roll för Skånes utveckling

Kollektivtrafiken har en nyckelroll i den skånska utvecklingen genom att den stärker den fysiska tillgängligheten och rätt utvecklad binder den samman olika delar i Skåne. Genom att det finns en utpräglad flerkärnighet är det viktigt att ta tillvara de gynnsamma förutsättningarna som detta innebär för arbete, boende och utbildning. En utvidgad arbetsmarknad, som kan skapas genom förbättrade kommunikationer, kan ha en avgörande roll för att klara många av de utmaningar som finns kring sysselsättningen. En stor utmaning för kommunerna i nordöstra Skåne blir i det här sammanhanget att kommunikationsmässigt knyta ihop den relativt stor ytan av landsbygd med de större tätorterna. I dag har kollektivtrafiken på landsbygden en relativt svag ställning, vilket resulterar att de boende i stor utsträckning är hänvisade till privatbilism. Det är därför intressant att Region Skånes tycks vilja verka för mobilitetstjänster samt öppna upp för system som ökar tillgängligheten till och från landsbygden och att man då ser bilen som ett komplement för att öka landsbygdens hållbara resande. Detta genom att bl.a. satsa på tillgängliga och attraktiva pendlarparkeringar i anslutning till kollektivtrafiken. Men eftersom utmaningarna är stora på landsbygden är det viktigt att ta ett helhetsgrepp för att skapa förutsättningar för en positiv resandeutveckling på landsbygden.

Mål

Målen i Trafikförsörjningsprogrammet beskriver en övergripande utvecklingsnivå och har en hög ambitionsnivå. De utgår från nuläge och de utmaningar som har identifierats. Generellt sett innebär den höga ambitionsnivån att det är viktigt att en ytterligare fördjupad samverkan verkligen kommer till stånd mellan Region Skåne och de skånska kommunerna. Att ha en hög ambitionsnivå är vällovt, men om Skånetrafiken inte får de resurser som nödvändiga för att kunna uppfylla det nya Trafikförsörjningsprogrammet, då är det dock bättre att nivån för målen revideras till en nivå som är genomförbar.

Mål: Fler skåningar ska välja kollektivtrafik före bil

Marknadsandelen ska uppgå till 40 % år 2030.

Kommentar: För att kunna öka marknadsandelen måste t.ex. en sådan grundläggande förutsättning finnas att det är möjligt för alla målgrupper att kunna köpa biljetter. Det är

viktigt att inte enbart förlita sig på den digitala tekniken. Att det finns biljettombud som kan erbjuda en personlig service är av stor betydelse för landsbygdens utveckling och ökar attraktiviteten och möjligheterna att nyttja kollektivtrafiken. En beskrivning av vikten av god service bör därför finnas med i redogörelsen av målet.

Mål: 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.

Kommentar: Om man ska nå målet med en marknadsandel på 40 % och att programmet dessutom sträcker sig 10 år framåt i tiden så bör den förstnämnda målsättningen ovan preciseras i ett ambitionstal. 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. Om man dessutom som i riktlinjerna är fokuserade på att marknadsandelar styr prioriteringar och att trafikekonomin ska styra satsningarna är målet inte avsett för alla delar av Skåne och inte för de skåningar som bor på landsbygden eller i mindre tätorter.

Mål: Tillgänglighet för funktionsnedsatta ska öka

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

Mål: Klimatpåverkan från kollektivtrafiken ska minska

Växthusgasutsläpp från bränsleanvändning i kollektivtrafiken mätt i gram CO₂ekvivalent personkilometer ska minska med X % innan 1 januari 2025 jämfört med 2016 års nivåer.

Kommentar: Att minska den negativa klimatpåverkan från kollektivtrafiken genom att inrikta arbetet på att reducera koloxidutsläppen inom hela bränslets livscykel är naturligtvis lovvärt. Men frågan är om det inte är logiskt att även mål som definieras inom klimatområdet ska kunna relateras till år 2030

Ställningstagande och riktlinjer för utveckling av trafiken

Ställningstagande som görs i Trafikförsörjningsprogrammet är teoretiskt de rätta, men det krävs att förankringen samt samverkan verkligen utvecklas med berörda aktörer. I programmet måste man då också tydligare peka på samverkan med aktörer utanför Region Skåne. Flera kommuner är i sin samhällsplanering beroende av att planeringen kring kollektivtrafiken sker i samverkan med aktörer i angränsande regioner och kommuner; Region Blekinge, Kronoberg och Halland samt kommuner som Sölvesborg, Älmhult, Markaryd m.fl.

Rörande långsiktighet och kontinuitet är detta ett mycket betydelsefullt ställningstagande, eftersom i all kommunal samhällsplaneringsplanering är det långsiktiga tidsperspektivet av stor betydelse. Även förändringar av busslinjer/stråk måste ske utifrån ett långsiktigt

perspektiv så att kortsiktiga ekonomiska övervägningar inte undergräver kommunernas samt medborgarnas tillit till kollektivtrafiken. Det är betydelsefullt att det i programmet framgår att busslinjer inte får användas som kortsiktiga regleringsposter för att få Skånetrafikens ekonomi i balans.

I riktlinjerna för Trafikförsörjningsprogrammet framgår att kollektivtrafikstråken ska prioriteras efter syfte, att marknadsandelarna ska styra prioriteringarna och att trafikekonomi ska styra satsningar på ny trafik. Men syftet med stråken är tydligen underställt marknadsandelsmålet eftersom detta är den främsta prioriteringsgrunden för satsningar på trafik och inriktningen för nya satsningar är dessutom att minst hälften av kostnaden för fordon och drift ska täckas av biljettintäkter. Att låta marknadsandelar prioritera där det enbart är stråk med mycket resenärer innebär indirekt att landsbygden nedvärderas och att det i många delar av nordöstra Skåne kan vara svårt att nå den mängd resenärer som regioner i västra Skåne har. I programmet framgår att basutbud är den lägsta utbudsstandard som *bör* finnas samt att basutbudet ska vägas mot om det finns ett resandeunderlag och påstigande. Denna typ av skrivningar skapar en otydlighet och kan resultera i spekulationer kring att basutbudet inte ens i delregionala stråk säkerställs. Detta kan försvåra den kommunala planeringen vid framtagande av nya detaljplaner i orter mellan 1000 – 3000 invånare då kommunerna bygger ut och förutsätter att erforderlig kollektivtrafik finns eller kommer att finnas inom sådana orter. Med otydliga intentioner gällande utvecklingen av kollektivtrafiken i nordöstra Skåne finns en uppenbar risk för att utvecklingen inte går i den takt som behövs för att nå målet om ett geografisk tillgängligt Skåne. Man skulle alltså kunna tolka att Trafikförsörjningsprogrammets fokus ligger på att stärka redan starka stråk och att detta medför att icke prioriterade områden inte kan ha samma förväntningar och krav på sig angående målsättningar.

Naturligtvis är det positivt att det finns en vilja om att utveckla basutbudet från år 2025. Att utöka antalet turer och att utsträcka öppettiderna innebär att det kan finnas möjligheter att bättre möta behovet av arbets- och gymnasiependling. Detta behöver emellertid förankras tydligare i Trafikförsörjningsprogrammets avsnitt om kommande satsningar. Det finns också oklarheter i beskrivningen av det kommande basutbudet för närtrafik och anropsstyrd trafik. I tabellen anges ett basutbud med öppettider för måndag – torsdag medan detta saknas för fredagar. Tydliggörande behöver göras vad som ska gälla för fredagar.

Avsnittet om samordnad trafik för bättre tillgänglighet är vagt formulerat och det är svårt att konkret att förstå innebörden av riktlinjen och nyttan av det som beskrivs. Region Skåne skulle behöva utveckla hur samordningen av de angivna trafikslagen (närtrafik, regionbusstrafik och skolskjuts) kan bidra till kostnadseffektivitet och ökad möjlighet att åka med kollektivtrafik. Denna riktlinje hade med fördel kunnat utveckla ett resonemang med mera konkreta tankemodeller utifrån hela-resan-perspektivet och/eller förslag till samverkansformer där sådana lösningar skulle kunna arbetas fram.

Sett till hela programmet omfattning finns det få tankar och idéer explicit kring vad som skulle kunna åstadkommas för att säkra möjligheter för boende eller arbetande på vår landsbygd. För att kunna ta sig till arbetsplatser, gymnasie- och högskolor och samhällsinrättningar krävs att det skapas realistiska resekedjor, där just olika resandesystem på ett tydligt sätt samverkar. Av denna anledning borde det finnas en sammanhängande riktlinje för landsbygdstrafik. Naturligtvis är det svårt att skapa kollektivtrafiklösningar på landsbygden som passar alla resandeärenden och det är därför viktigt att klargöra för vem och för vad kollektivtrafiken på landsbygden ska fylla för uppgifter.

Besöksnäringen är en viktig del av det skånska näringslivet. I detta sammanhang finns det betydande klimatvinster om allt fler använder sig av kollektivtrafik för att ta sig till olika besöksmål. Programmet borde kompletteras med ställningstagande och riktlinjer för en utveckling av kollektivtrafiken som tryggar möjligheten att ta sig till viktiga besöksmål.

Avslutande kommentar

Avslutningsvis måste tydligt påpekas att vid kommunal strategisk planering av bl.a. nya detaljplaner och även vid genomförande av dessa anpassar sig kommunerna efter vad som utlovas av Region Skåne i Trafikförsörjningsprogrammet. Därav måste Skånetrafiken ges resurser för att upprätthålla och utveckla kollektivtrafiken enligt de mål som finns antagna av Regionfullmäktige i Skåne. Det går inte att få fullständig samhällsnytta eller helhet i planeringen om Region Skåne inte genomför sin del av samhällsplaneringen.

Det är också viktigt att Skånetrafikens uppdrag tydliggörs med utgångspunkt ifrån regional utveckling i hela Skåne. Skånetrafiken kan inte självt, som om det vore ett affärsdrivande verk, diktera förutsättningarna för kollektivtrafiken.

TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM FÖR SKÅNE 2020–2030

RENMIS



Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020–2030

Beslutat i regionfullmäktige 20xx–xx–xx

Projektansvarig:

Therese Andersson, Region Skåne

Projektledare:

Patrik Lindblom

Projektgrupp:

Emma Morin, Anders Jönsson, Moa Åhnberg, Malin Aparicio, Ola Solér, Mattias Schiöth, Henrik Jörgensen, Daniel Lind, Mats Olsson, Fredrik Schell, Iris Rehnström, Johan Gomér

Layout:

Foto:

Utgivet av:

Region Skåne 20xx

Inledning

Dagligen reser över 250 000 personer med kollektivtrafiken i Skåne, men kollektivtrafiken tar inte bara människor från en punkt till en annan, den är ett verktyg för att skapa ett Skåne med både fungerande arbets- och bostadsmarknad. Den bidrar också till ett mer hållbart resande både utifrån såväl sociala som ekologiska perspektiv. Att arbeta strategiskt med kollektivtrafiken är därför en viktig del för den regionala utvecklingen i Skåne och bidrar till att nå den regionala utvecklingsstrategins målbild om det öppna Skåne 2030.

Region Skåne ansvarar för att samordna de regionala utvecklingsfrågorna och leda arbetet med att ta fram den regionala utvecklingsstrategin, samordna insatserna för dess genomförande samt upprätta och fastställa planen för regional infrastruktur. Som regional kollektivtrafikmyndighet ska Region Skåne enligt kollektivtrafiklagen regelbundet fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken i ett trafikförsörjningsprogram.

Genom att sätta strategiska ramar och mål för kollektivtrafikens utveckling som tydligt hänger samman med andra delar av transportplaneringen, möjliggörs resurseffektivitet och största möjliga utväxling av de insatser och investeringar som genomförs.

Med denna remissversion av Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020–2030 är förhoppningen att Region Skåne ska få ytterligare inspel till arbetet med kollektivtrafikens strategiska utveckling och era synpunkter är därför värdefulla. Vi ser fram emot att ta del av era inspel!



INNEHÅLL

Inledning.....	6
Innehåll.....	7
Varför tar vi fram ett trafikförsörjningsprogram?	10
Kollektivtrafikens roll för Skånes utveckling	16
Mål	25
Kollektivtrafiken i Skåne – Nuläge och potential.....	27
Ställningstaganden och riktlinjer för utveckling av trafiken.....	33
Satsningar på kollektivtrafik	40
Kommersiell trafik	47
Ekonomi och finansiering	49

Bilagor

1. Samråd
2. Sammanställning remissynpunkter
3. Ökad marknadsandel för kollektivtrafiken i Skåne
4. Stråkanalys buss
5. Bytespunkter och tillgänglighetsanpassning
6. Kommersiell region trafik i Skåne
7. Kommersiellt erbjudande Skåne
8. Trafikavtal
9. Trafik i Region Skånes regi
10. Tågstrategisk underlag

Läs mer:

www.utveckling.skane.se

www.skanse2030.se

www.byggstartskane.se

www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planer-och-beslutsunderlag/Nationell-planering/nationell-transportplan-2018-2029/

Skånetrafiken

Malmö Express

MICHELIN
SWEDEEN

Varför tar vi fram ett trafikförsörjningsprogram?

Att arbeta strategiskt med kollektivtrafiken är en viktig del för den regionala utvecklingen i Skåne. 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. Region Skåne har ambitiösa utvecklingsplaner för transportsystemet som helhet och Trafikförsörjningsprogrammets roll är att ge en tydlig inriktning med mål för kollektivtrafiken i Skåne.

Genom att sätta strategiska ramar och mål för kollektivtrafikens utveckling, som tydligt hänger samman med andra delar av transportplaneringen, möjliggörs resurseffektivitet och största möjliga utväxling av insatser och investeringar. Region Skåne ansvarar för att samordna de regionala utvecklingsfrågorna genom att ta fram den regionala utvecklingsstrategin samt samordna insatserna för dess genomförande. Dessutom upprättar och fastställer Region Skåne planen för den regionala transportinfrastrukturen.

Region Skåne är även regional kollektivtrafikmyndighet med ansvar dels för den regionala kollektivtrafiken i Skåne, dels för färdtjänst och riksfärdtjänst i 24 kommuner¹. Som regional kollektivtrafikmyndighet ska Region Skåne enligt kollektivtrafiklagen (2010:1065)

regelbundet fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken i ett trafikförsörjningsprogram. Genom Skånetrafiken genomför Region Skåne den del av kollektivtrafiken som sker i offentlig regi.

Trafikförsörjningsprogrammet är tillsammans med budgeten det viktigaste dokumentet för regionfullmäktiges styrning av den regionala kollektivtrafiken. I programmet beskrivs såväl mål med indikatorer som ställningstaganden för kollektivtrafikens utveckling samt riktlinjer för utvecklingen den kommande tioårsperioden. Många utvecklingsfrågor behöver dock en betydligt längre horisont och därför görs i vissa fall utblickar längre fram. Programmets genomförandetakt bestäms av det ekonomiska utrymmet och gjorda prioriteringar i samband med det årliga budgetbeslutet i Region Skåne.

Kollektivtrafiklagen (2010:1065) 2 kapitel i sammandrag

- §1 Landsting och kommuner inom ett län ansvara 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 Innehållskrav 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 kollektivtrafikmyndigheten ska verka för att kollektivtrafiken är tillgänglig för alla resenärsgupper.
- §15 Regional kollektivtrafikmyndigheten ska verka för en tillfredställande taxiförsörjning i länet.

¹ Bjuv, Bromölla, Båstad, Eslöv, Helsingborg, Hässleholm, Hörby, Höör, Kristianstad, Landskrona, Lomma, Osby, Perstorp, Sjöbo, Simrishamn, Skurup, Svalöv, Svedala, Tomelilla, Ystad, Åstorp, Ängelholm, Örkelljunga och Östra Göinge.

Från Trafikförsörjningsprogram till trafik

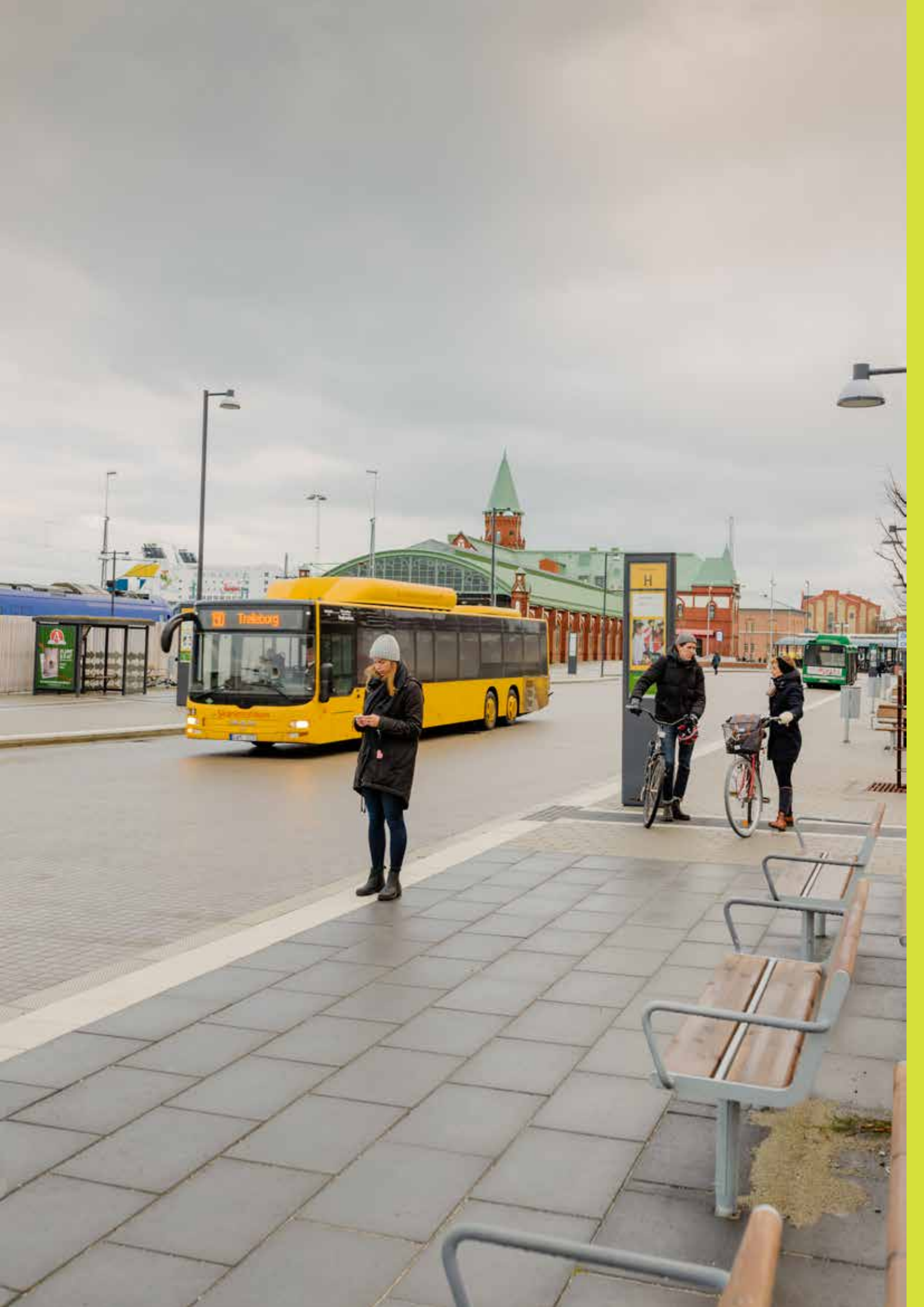
Trafikförsörjningsprogrammet har tagits fram av regionala utvecklingsnämnden tillsammans med kollektivtrafiknämnden och efter brett samråd med ett stort antal intressenter. I bilaga 1 finns en sammanställning över samrådsprocessen och i bilaga 2 ges en sammanfattning av inkomna remissyttranden.

Trafikförsörjningsprogrammet ramar in vad som behövs för att utveckla kollektivtrafiken så att kollektivtrafiken blir attraktiv, dagens resenärer behålls och fler nya börjar åka kollektivt. Programmets inriktning utgår från den *Regionala utvecklingsstrategin, Strategier för det flerkärniga Skåne och Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050*. Det omfattar behovet av såväl offentligt finansierad trafik som kommersiell trafik. En konkretisering av trafikförsörjningsprogrammet görs årligen i Skånetrafikens planer och program.

För att förverkliga insatserna i Trafikförsörjningsprogrammet är i många fall infrastrukturen avgörande. Vid framtagande och genomförande av nationell och regional transportinfrastrukturplan ligger därför trafikförsörjningsprogrammet till grund för de åtgärder som föreslås.

I en kontinuerlig process mellan Region Skåne, Trafikverket, berörda kommuner och trafikföretag säkerställs att rätt infrastruktur- och kollektivtrafikåtgärder på regionalt, statligt och kommunalt vägnät prioriteras och genomförs.







De fem prioriterade ställningstagandena:

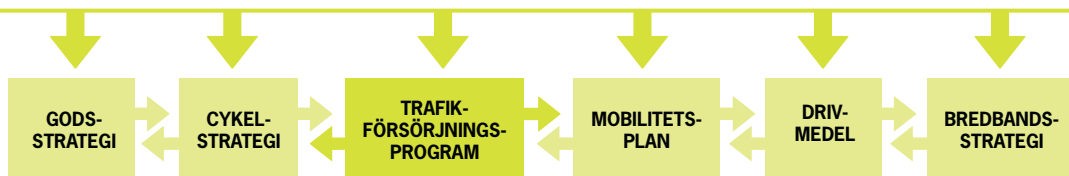
- Skåne ska erbjuda framtidstro och livskvalitet
- Skåne ska bli en stark hållbar tillväxtmotor
- Skåne ska dra nytta av sin flerkärniga ortstruktur
- Skåne ska utveckla morgondagens välfärdstjänster
- Skåne ska vara globalt attraktivt

STRATEGIER FÖR DET FLERKÄRNIGA SKÅNE

Där fysisk planering är verktyg för att nå social hållbarhet, folkhälsa, ökad sysselsättning, näringslivsutveckling samt innovation m.m. Fem utpekade strategiområden för det flerkärniga Skåne:

- Satsa på skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor och utveckla den flerkärniga ortstrukturen
- Skapa socialt hållbara, attraktiva orter och miljöer som erbjuder hög livskvalitet
- Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne
- Stärka skånes relation inom öresundsregionen, södra sverige och södra östersjön
- Växa effektivt med en balanserad och hållbar markanvändning

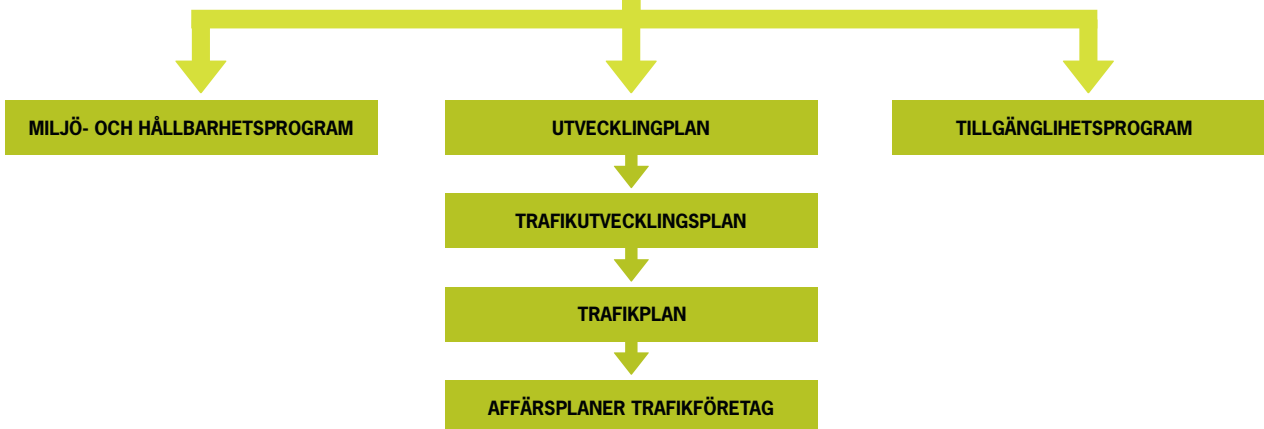
STRATEGI FÖR ETT HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM I SKÅNE 2050



NATIONELL PLAN FÖR TRANSPORTSYSTEMET

REGIONAL TRANSPORT-INFRASTRUKTURPLAN

CYKELVÄGSPLAN



Skånes regionala utvecklingsstrategi, Det öppna Skåne 2030: Region Skåne har ett regionalt utvecklingsansvar för Skåne, enligt Lag (2010:630) och utarbetar och fastställer en strategi för regionens utveckling och samordna insatser för genomförandet av denna. Skånes regionala utvecklingsstrategi, Det öppna Skåne 2030 antogs år 2014 och har pekats ut fem prioriterade ställningstaganden, bland annat om att Skåne ska bli en stark hållbar tillväxtmotor och att Skåne ska dra nytta av sin flerkärniga ordsstruktur

Strategier för det flerkärniga Skåne: Kopplar samman det regionala utvecklingsarbetet med kommunernas översiktsplanering. Region Skåne arbetar tillsammans med de skånska kommunerna med Strukturbild för Skåne. År 2013 togs Strategier för det flerkärniga Skåne fram, syftet är att genom fysisk planering konkretisera målbilden om Det flerkärniga Skåne.

Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050: Tydliggör vägval, mål och prioriteringar för en långsiktig planering av transportsystemet i Skåne. Revideras vart fjärde år, inför ny planomgång av nationell och regional transportplan, strategin konkretiseras och fördjupas i nedan dokument.

Trafikförsörjningsprogrammet för Skåne: Ger en samlad bild över hur kollektivtrafiken avses utvecklas långsiktigt i enlighet med de regionala utvecklingsmålen. Som ett underlag finns bland annat Tågstrategiskt underlag avseende framtida regional tågtrafik. Programmet revideras vart fjärde år.

Cykelstrategi för Skåne: Synliggör hur cykeln kan stärkas som ett eget trafikslag. Strategin tar ett helhetsgrepp och beskriver utbyggnad av infrastruktur, cykelturism, planering och innovation.

Mobilhetsplan för Skåne: Tar ett samlat grepp om arbetet med ett mer hållbart resande i Skåne med fler som går, cyklar och reser med kollektivtrafiken. Fokus ligger på attityd, beteendepåverkande åtgärder och hur de samverkar med fysiska investeringar

Bredbandsstrategin för Skåne: Tydliggör målbilden för tillgång till bredband i Skåne, belyser behovet och nyttorna av tillgång av bredband ur ett samhällsperspektiv samt belyser olika aktörers ansvar, för att nå de uppsatta målen. Uppdatering pågår.

Handlingsplan för drivmedel: Handlingsplanen för fossilfria drivmedel ska redogöra för delmål och insatsområden som behövs för att styra utvecklingen mot ett klimatneutralt och fossilbränslefritt Skåne år 2030.

Nationell transportplan: En långsiktig ekonomisk planering av det samlade transportsystemet för väg, järnväg, sjöfart och luftfart, planen är 12 årig. Tas fram av Trafikverket, med uppdrag från regeringen. Revideras vart fjärde år.

Regional transportinfrastrukturplan (RTI-plan): Den regionala infrastrukturplanen styr hur statens pengar för infrastruktur används på den regionala infrastrukturen, planen är 12 årig. Region Skåne upprättar planen på uppdrag från regeringen och med en ekonomisk ram som angetts av regeringen. Revideras vart fjärde år.

Cykelvägsplan för Skåne: I RTI-planen finns en ansats om vilka insatsområden för cykel som är prioriterade. Cykelvägsplanen beskriver vilka objekt på det regionala vägnätet som ingår i potten Riktade åtgärder, regionala cykelvägar. Är en fördjupning till RTI-planen.

Miljö- och hållbarhetsprogram: Fokuserar på Skånetrafikens miljö- och hållbarhetsarbete som utgår från fokusområdena fossilbränslefrihet och energieffektivitet, ren luft och minimerat buller samt ansvarstagande i leverantörskedjan. Arbetet drivs i enlighet med Region Skånes ISO 14001-certifikat.

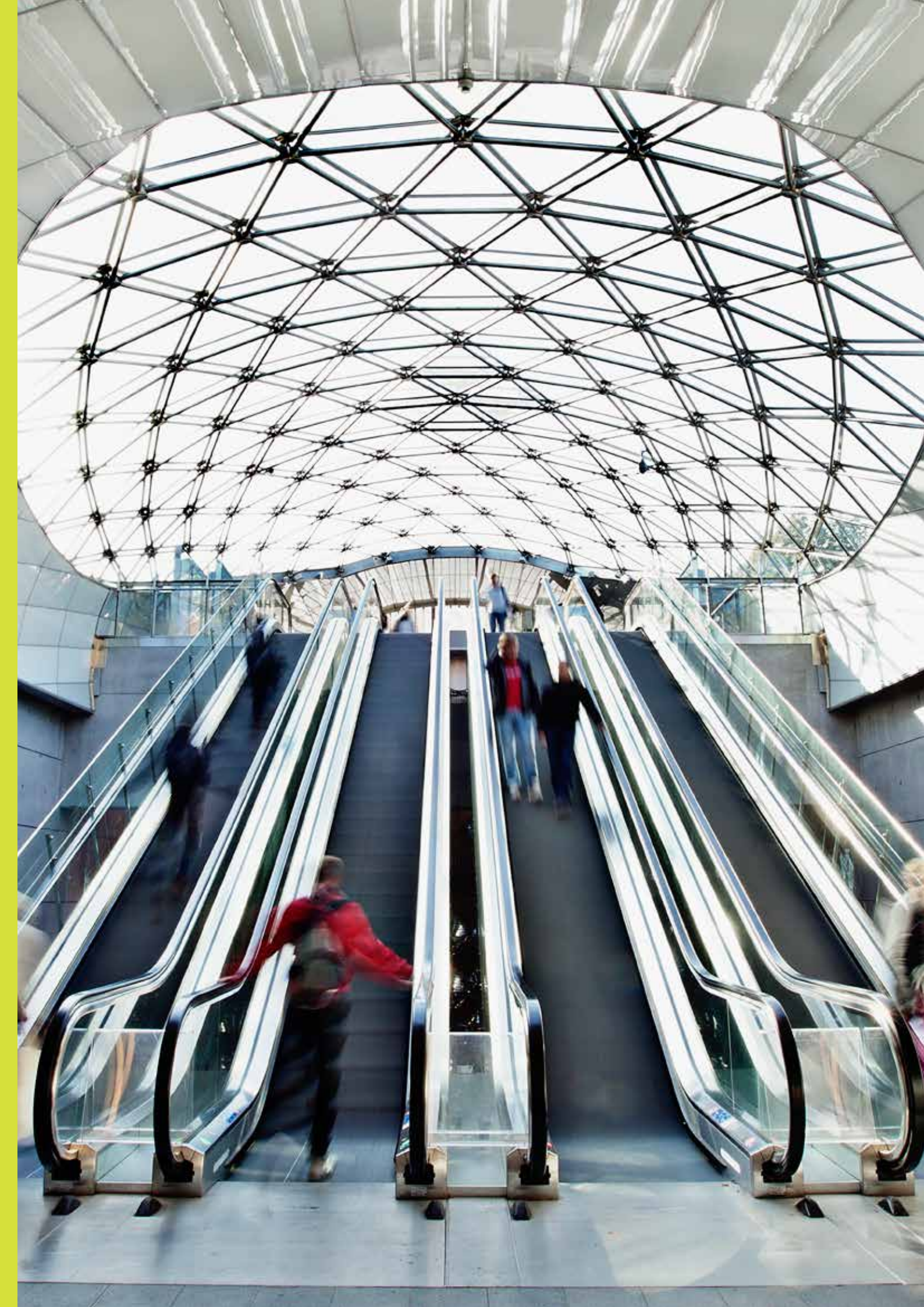
Utvecklingsplan: Beskriver de kommande fem årens produkt- och tjänsteutveckling. Planen innefattar aspekter som möjliggörare, infrastruktur, produkter och tjänster. Åtgärderna i planen styr i vilken ordning och takt produkt- och tjänsteutvecklingen sker och ger även inspel till kommande trafikförsörjningsprogram.

Trafikutvecklingsplan: Omsätter trafikförsörjningsprogrammet genom att beskriva hur buss- och tågtrafiken ska utvecklas på tre till fyra års sikt kopplat till Skånetrafikens mål om marknadsandel, resande och punktlighet. Planen klassificerar stråk och beskriver brister, åtgärder och effektiviseringar för dessa. Planen revideras årligen och bryts ned i en trafikplan.

Trafikplan: Är ettårig och beskriver hur trafikförsörjningsprogrammet och trafikutvecklingsplanen omsätts i kombination med budget och flerårsplan till konkreta åtgärder i trafiken. Planen utgör ramen för den detaljplanering som sker tillsammans med trafikföretag, kommuner, grannlän och Trafikverket inför tidtabellsskiftet.

Affärsplaner trafikföretag: Skrivs mellan Skånetrafiken och de företag som utför trafiken. För varje trafikavtal finns en gemensam affärsplan med fastställda mål, inriktning och ambitioner kring den avtalade trafiken samt vilka aktiviteter som genomförs för att uppnå dessa.

Tillgänglighetsprogram: Programmet ger en inriktning och visar strategiska val för utvecklingen av kollektivtrafiken ur ett tillgänglighetsperspektiv. Utgångspunkten är att barn, äldre och kunder med funktionsnedsättning ska kunna använda kollektivtrafiken på samma sätt som övriga resenärer.



Kollektivtrafikens roll för Skånes utveckling

Region Skånes strategiska inriktning för Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020–2030 grundar sig på en planering för långsiktigt 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. Trafikförsörjning behöver vara resurseffektiv, skonsam för miljö och natur, inkluderande för alla och bidra till möten, utveckling och möjliggöra kommunikation efter de behov och målpunkter som existerar. De satsningar som presenteras i trafikförsörjningsprogrammet tar sin utgångspunkt både i hur det ser ut idag och vilka utmaningar Skåne står inför kopplat till kollektivtrafiken.

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

Skåne är med sina 1,3 miljoner invånare en av Sveriges tre storstadsregioner och är samtidigt en del av Öresundsregionen med Köpenhamn som tillväxtmotor. Dessutom har Skåne en tydlig flerkärnig ortstruktur med flera regionala kärnor och tillväxtmotorer. Dessa geografiska förutsättningar är viktigt utgångspunkter för hur transportinfrastrukturen och kollektivtrafiken ska utvecklas.

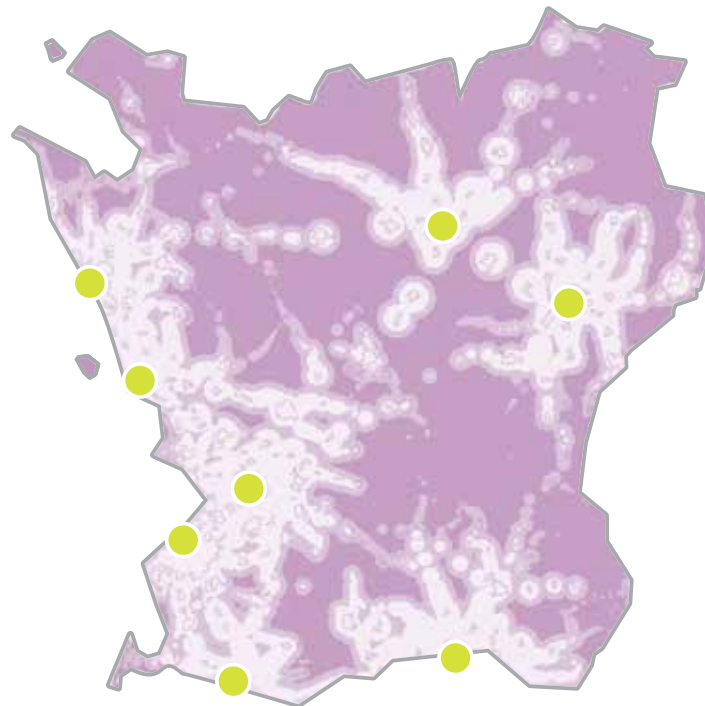
Flerkärnigheten skapar gynnsamma förutsättningar för Skåne att vara en sammanhängande och funktionell region avseende arbete, boende och utbildning, men det ställer också krav på en utvecklad tillgänglighet för att få en ökad interaktion mellan orterna. Kollektivtrafiken är och behöver fortsätta att vara en möjliggörare för människor att förflytta sig på ett ekonomisk och hållbart sätt i Skåne.

En central utgångspunkt för att Skånes flerkärniga ortstruktur ska nyttjas optimalt är att de regionala kärnorna och tillväxtmotorerna är väl sammankopplade. Övriga orter behöver också kopplas till någon eller några av de regionala kärnorna eller tillväxtmotorerna. Då kan spridningseffekterna av utvecklingen ske i både de större städerna och omlandet.

En stark befolkningsutveckling förväntas i Skåne de närmaste åren. Fram till år 2025 beräknas antalet

invånare öka med 12 procent. Befolkningsstrukturen kommer också att ändras och både andelen barn och personer i ålderna 80 år och äldre som förväntas växa mest. Den största befolkningsökningen kommer att ske i de tre tillväxtmotorerna, Malmö, Lund och Helsingborg. Prognosen visar också på en ökad koncentration av unga till de stora städerna samt större demografiska skillnader mellan stad och land.

Idag har Skåne en delad arbetsmarknad (Malmö/Lund och Kristianstad) och det finns behov av att bättre binda ihop de två. Detta för att underlätta möjligheterna både för individen att få ett arbete och för företag att knyta till sig rätt kompetens. På en alltmer specialiserad arbetsmarknad ökar svårigheten att matcha utbud och efterfrågan av arbetskraft på en liten geografisk yta, vilket ytterligare ökar behovet av att tidsförtäta Skåne och att göra det möjligt att pendla med kollektivtrafik till sitt arbete. En hög geografisk tillgänglighet mellan olika delar och orter i Skåne innebär en bättre tillgång till det utbud som finns gällande arbete, boende, utbildning, service och kultur. De största utmaningarna för den geografiska tillgängligheten i Skåne återfinns framförallt i de sydöstra delarna av Skåne där restiderna till närmsta tillväxtmotor är lång. Ystads roll som regional kärna har därför en viktig funktion för de omkringliggande orterna.



Tillgänglighet till regional kärna med kollektivtrafik

● Regional kärna ■ 0-45 min ■ 46-60 min ■ >60 min

Tillgänglighet till regionala kärnor inom 45 minuter

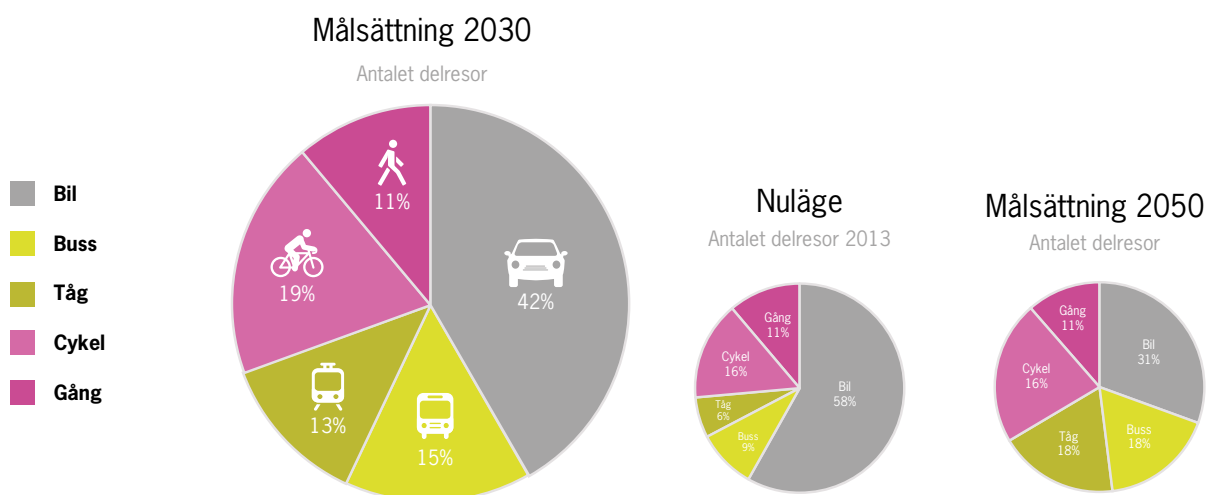
Att resa med kollektivtrafiken är att resa hållbart

Kollektivtrafiken har en positiv påverkan för såväl den miljömässiga som den sociala hållbarheten. När fler väljer att resa hållbart ökar den fysiska aktiviteten samtidigt som klimatpåverkan, buller och luftföroreningar minskar. 70 procent av koldioxidutsläppen från vägtrafiken kommer från persontransporter (mätt i andel av inrikes transporter). Att resa med buss ger i genomsnitt mindre än hälften av klimatpåverkan än resor med bil, vilket betyder att det finns miljömässiga vinster med att öka andelen resor med kollektivtrafik. Transporter med tåg ger i sin tur bara en bråkdel av de utsläpp som genereras av bussar och är ett ännu bättre alternativ ur miljöhänseende.

Samhällsvinsterna med ett förändrat resande uppskattas till drygt 4 miljarder kronor årligen, till följd av

förbättrad folkhälsa genom att fler går, cyklar och åker kollektivt, men också genom att fossilfria drivmedel och elfordon används.

Med bättre förutsättningar att gå, cykla och åka kollektivt ges även de som inte har råd eller möjlighet att ha bil bättre tillträde till fler samhällsfunktioner och arbetsmarknader. Ökad tillgänglighet ger stora samhällsvinster genom minskat utanförskap, vilket är viktigt 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 viktig källa för att skapa liv på såväl större som mindre orter, där bytestpunkter också kan vara viktiga mötesplatser.



Färdmedelsfördelning i Skåne, nuläge och önskat mål för år 2030 respektive år 2050. En central del i färdmedelsfördelningen för personresor är Skånes mål om att kollektivtrafikens marknadsandel ska uppgå till minst 40 procent av den motoriserade trafiken år 2030.

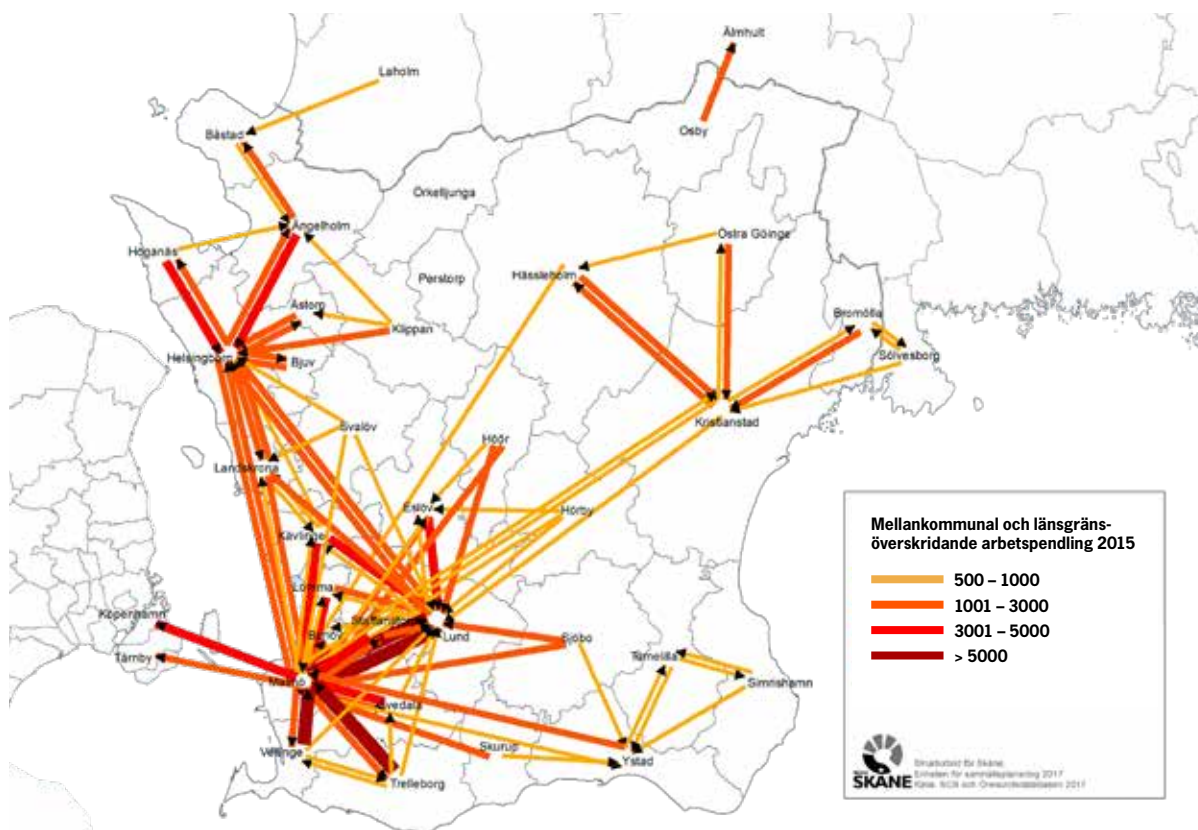
Kollektivtrafiken behöver nyttjas mer i förhållande till bilen

Idag sker ungefär en fjärdedel av alla resor i Skåne med kollektiva färdmedel samtidigt som mer än hälften sker med bil. För att skapa förutsättningar för en kollektivtrafik som kan möta upp de behov och förväntningar som ställs på den behöver färdmedelsfördelningen för alla de resor som görs förändras. Biltrafiken behöver minska samtidigt som andelen resor med kollektiva färdmedel samt med cykel och till fots behöver öka.

I *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050* har en färdmedelsfördelning som anger en målbild för persontransporter i Skåne tagits fram. Den uppsatta färdmedelsfördelningen kan inte nås av en enskild part utan ett gemensamt arbete behöver göras för att få en förflyttning mot en ökad andel hållbara färdmedel. För att kunna nå och hantera det resande som motsvarar målet avseende kollektivtrafik, krävs omfattande

infrastruktursatsningar i Skåne.

En betydande del av resandet med kollektivtrafik i Skåne består idag av arbetspendling. 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. Samtidigt visar studier (som exempelvis Trivectors utredning 40 procents marknadsandel, bilaga 3) att potentialen för att öka fritidsresandet med kollektivtrafik är stor. Till skillnad från arbetsresor är dessa mer utspridda under dagen och har därför större potential att rymmas inom befintlig kollektivtrafik utan att det leder till ökat kapacitetsbehov. Fortfarande saknas dock tillräckligt med kunskap om hur denna potential tas tillvara på bästa sätt och fortsatta studier inom området behöver genomföras.



Mellankommunal och länsgränsöverskridande arbetspendling år 2012 och år 2015

Infrastruktursatsningar i Skåne skapar förutsättningar för kollektivtrafiken

Infrastrukturåtgärder och trafikering samspelar i ett ömsesidigt beroende och går ofta hand i hand. Ett transportslagsövergripande synsätt där färdmedlen och infrastrukturen kompletterar varandra snarare än konkurrerar bidrar till att planering behöver anpassas efter de geografiska förutsättningar som råder i Skåne.

Det finns en stor potential att bygga mer i Skånes stationsnära lägen. Detta ger möjligheten att både till att kunna öka bostadsbyggandet och att skapa bättre tillgänglighet till kollektivtrafiken. Under de senaste åren har det öppnats ett stort antal nya tågstationer i Skåne och i dagsläget finns 71 stationer. En viktig del för att åstadkomma denna typ av utveckling handlar om

att med hjälp av transportinfrastrukturen skapa goda kopplingar till och från dessa bytestpunkter.

I den regionala transportinfrastrukturplaneringen läggs stort fokus på åtgärder för kollektivtrafik och cykel. Men det handlar också om att öka kapaciteten i den befintliga infrastrukturen, bland annat genom att köra nya typer av tåg och bussar.

Bilen är ett färdmedel som kommer att ha en fortsatt viktig roll på landsbygden och det finns potential att koppla samman resor som sker med bil till kollektivtrafiknoder genom attraktiva pendlarparkeringar vilket möjliggör en attraktiv och enkel resa.



POHNSK FORBLØDER

REGIONAL TRANSPORTINFRASTRUKTURPLAN 2018–2029

Förslag till *Regional transportinfrastrukturplan i Skåne 2018–2029* innebär satsningar på infrastruktur som medger ökad robusthet, ökad eller ändrad trafikering och kopplar starkt till trafikförsörjningsprogrammet för Skåne samt tågstrategiskt underlag. Följande åtgärder i RTI-planen hänger ihop med utökad trafikering enligt trafikförsörjningsprogram för Skåne;

- **Persontrafik på Godsstråket genom Skåne**
 - Åstorp-Teckomatorp etapp 3
 - Lommabanan etapp 1
 - Lommabanan etapp 2 (Malmöpendeln)

- **Trimningspaket järnväg på bl a Ystad- och Österlenbanan**
- **Kollektivtrafik**
 - Regionalt superbusskoncept
 - Tillgänglighetsanpassning av busshållplatser

Stora satsningar görs på cykelvägar som utgör en viktig del i hela-resan-perspektivet som är en viktig del i kollektivtrafiken, inte minst satsningarna som kopplar till kollektivtrafikens bytestpunkter.

Läs mer i RTI-planen.

NATIONELL TRANSPORTPLAN 2018–2029

Trafikverket har, på uppdrag av och efter direktiv från regeringen, tagit fram *Nationell transportplan för transportsystemet 2018–2029*. Följande namngivna åtgärder i den nationella transportplanen hänger ihop med en utökad trafikering enligt trafikförsörjningsprogram för Skåne (exklusive åtgärderna som samfinansieras av den regionala transportinfrastrukturplanen);

SUPERBUSSAR I SKÅNE, ÅTGÄRDER I STATLIG INFRASTRUKTUR

För att skapa ett attraktivt och tillgängligt kollektivtrafiksystem och bidra till positiv utveckling i områden utanför järnvägsnätet. Objektet innebär anpassning av vägar och stationer som tillhör den statliga infrastrukturen för att öka framkomlighet, komfort och tillförlitlighet i busstrafiken på stamvägarna E6 och E22.

SÖDRA STAMBANAN

Flackarp–Arlöv, utbyggnad till flerspår

Den nya utformningen innebär att banan får ytterligare två spår och att stationerna i Hjärup, Åkarp och Arlöv byggs om och förbättras.

Lund (Högevall)–Flackarp, fyrspår

För att förbättra kapacitet och robustheten behövs utbyggnad från två till fyra nya spår mellan Högevall (söder om Lund C) och Flackarp samt en ny regionaltågsstation i Klostergården.

LUND – HÄSSLEHOLM, HÖGHASTIGHETS BANAN

Trafikverket planerar en dubbelspårig järnväg för höghastighetståg och snabba regionaltåg mellan Hässleholm och Lund. Den nya järnvägen skapar möjlighet för snabbare resor mellan storstadsregionerna, smidigare arbetspendling och avlastar Södra stambanan.

SKÅNEBANAN

Åstorp–Hässleholm, 160 kilometer i timmen

För att förbättra restiden och öka kapaciteten på banan genomförs signalåtgärder som möjliggör högre tillåten hastighet, 160 kilometer per timme, mellan Åstorp och Hässleholm.

Hässleholm–Helsingborg, förlängt mötesspår och höjd hastighet

Kapaciteten och restiderna förbättras genom att befintligt mötesspår mellan Klippan och Hyllstofta förlängs till ett 2800 meter långt partiellt dubbelspår, del av signalsystemet i Klippan förbättras och hastighetshöjning sker på sträckorna Hässleholm–Åstorp och Åstorp–Bjuv. Även byte av spår

och växlar mellan Åstorp och Bjuv för att möjliggöra hastighetshöjningen ingår.

VÄSTKUSTBANAN,

Ängelholm–Maria

För att öka kapaciteten på banan kommer delsträckan Ängelholm–Maria byggas ut till dubbelspår. Maria station ska utformas så att det i framtiden ska vara möjligt att utöka de mellanliggande plattformarna med fyra spår.

Helsingborg–Maria

För att öka kapaciteten och robustheten på banan kommer sträckan Maria–Helsingborg byggas ut till dubbelspår i tunnel.

GODSSTRÅKET GENOM SKÅNE,

Åstorp–Teckomatorp, etapp 3

För att öka kapaciteten på banan och göra det möjligt att bedriva persontrafik planeras nya plattformar i Billesholm, Kågeröd och Svalöv samt att nya mötesstationer i Kågeröd och Svalöv. Projektet innehåller även en vägport samt ny infart till Kågeröd och avser även att förbättra kapaciteten mellan Kålinge och Arlöv.

Lommabanan, etapp 1

För att möjliggöra persontrafik för att underlätta pendling i västra Skåne kommer nya stationer att öppna i Lomma och Furulund. Det kommer också att byggas ett nytt mötesspår i Stävie.

Malmöpendeln (Lommabanan etapp 2)

Åtgärderna innefattar nya stationer i Alnarp och Flädie, nytt mötesspår vid Alnarp samt förlängning av mötesspår vid Flädie. Malmö–pendeln knyter samman Lommabanan, City-tunneln, Öresundsbanan och Kontinentalbanan. Malmöpendeln möjliggör snabb och effektiv pendling med Pågatåg. Åtgärden är en del i Sverigeförhandlingen och kopplat till avtalet med Malmö

SYDOSTLÄNKEN

Upprustning och elektrifiering av befintlig bana mellan Älmhult och Olofström och ny bana mellan Olofström–Blekinge kustbanan, etapp 1 och 2. I första hand är projektet till för att förbättra för godstrafiken. Det planeras dock för en station i Lönsboda i Skåne.

Läs mer i nationell plan.

Nya stambanor skapar nya möjligheter för kollektivtrafiken

På samma sätt som det i Skåne är relevant att regionala kärnor och tillväxtmotorer både kopplas samman med varandra och med omgivande orter, är det också viktigt att de förbinds med kärnor och motorer på nationell nivå. Ett sätt att arbeta för detta har varit den så kallade Sverigeförhandlingen, med syfte att binda samman Stockholm med Malmö och Göteborg med en höghastighetsjärnväg. Med hjälp av en ny järnväg är avsikten också att öka bostadsbyggandet, kollektivtrafikandelen, genomföra cykelåtgärder samt att förbättra tillgängligheten i de tre storstadsregionerna.

Även om Sverigeförhandlingen handlar om tillgänglighet i ett nationellt perspektiv påverkar den förutsättningarna för kollektivtrafiken regionalt. Satsningen ligger långt fram i tiden och exakt hur den kommer att utformas är inte klart, men det är ändå viktigt att redan nu ta i beaktning hur en ny stambana påverkar resorna i Skåne. Det handlar dels om att en järnväg skapar ökad kapacitet vilket ger möjlighet att köra snabba regional tåg som på ett bättre sätt skapar tillgänglighet mellan Skånes olika delar. Dels behöver det utvecklas bra och effektiva förbindelser med höghastighetsbanans stationer, något som både påverkar utvecklingen mellan orter och inom de större städerna.

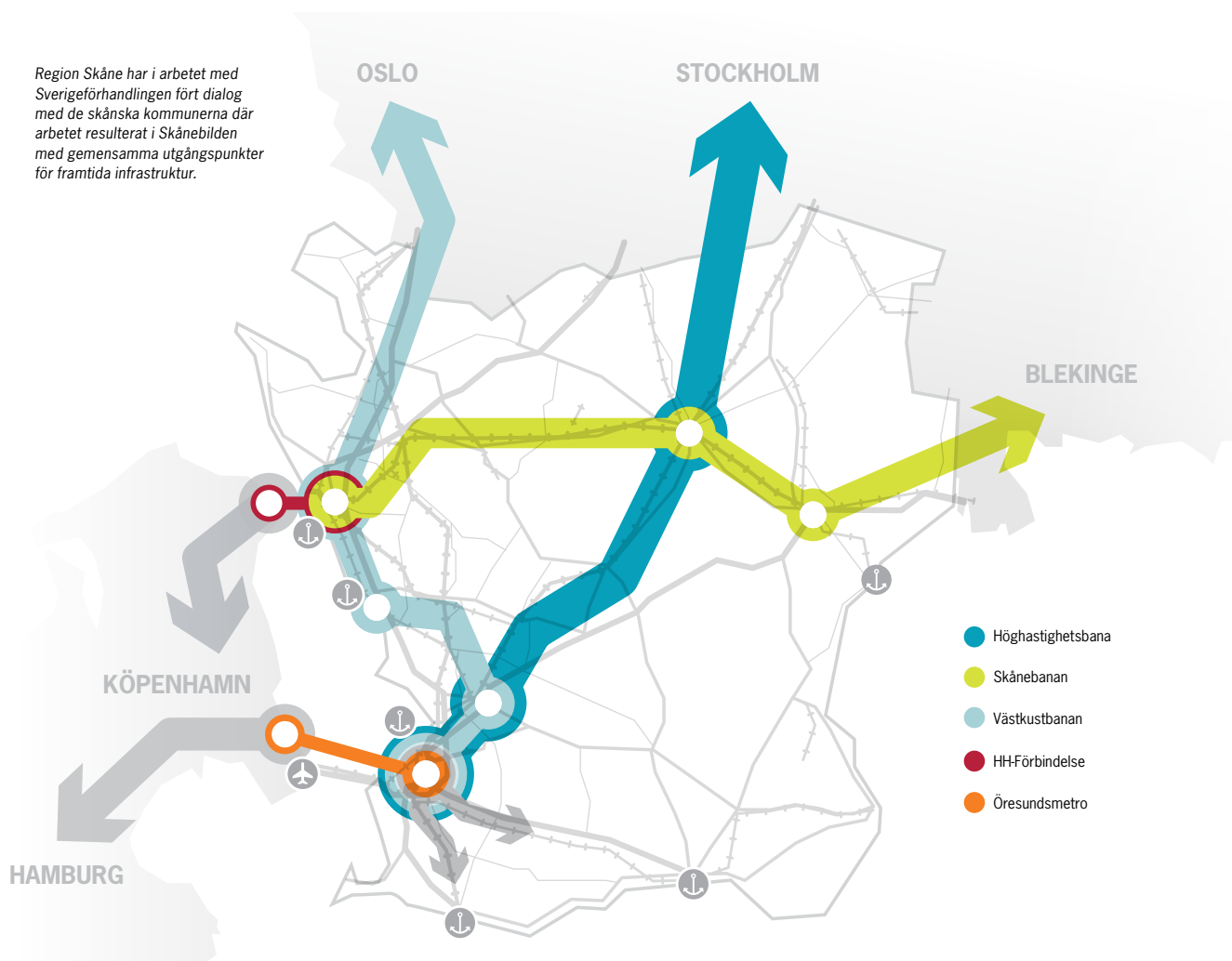
Sverigeförhandlingen

Sverigeförhandlingen genomfördes under åren 2014 till 2017. Sverigeförhandlingen var en parallell process som går in i planeringen av nationell transportplan och Skånes regionala transportinfrastrukturplan. Detta i sin tur påverkar och får effekter för Trafikförsörjningsprogrammet.

Huvudsyftet har varit att binda samman Stockholm med Malmö och Göteborg med en höghastighetsjärnväg. Ytterligare var avsikten att öka bostadsbyggandet, kollektivtrafikandelen och genomföra cykelåtgärder samt förbättra tillgängligheten i de tre storstadsregionerna

Som resultat från förhandlingen planeras i Skåne tre stationer för höghastighetstågen, Malmö, Lund och Hässleholm. Utöver detta har också fokus lagts på att utveckla kollektiv- och cykeltrafiken i Malmö, Lund och Helsingborg. I Lund byggs spårväg, i Malmö utvecklas eldriven kollektivtrafik och nya expresslinjer samt Malmöpendeln längs Lommabanan med Pågatåg i halvtimmestrafik, i Helsingborg utvecklas två nya expresslinjer. I alla tre städerna görs satsningar på cykelinfrastruktur.

Läs mer byggstartskane.se.



Nya depåer är en förutsättning för en expanderad trafik

I takt med att kollektivtrafiken byggs ut ökar behovet av depåkapacitet, både för verkstadsunderhåll och för uppställning. Tillräcklig och ändamålsenlig depåkapacitet för underhåll och uppställning är en förutsättning för ett robust och effektivt trafiksystem. En genomförd depåutredning (Sweco 2018) visar på att dagens depåkapacitet för tåg inte kommer att räcka till år 2035. För att den trafikering som krävs för att uppnå målbilden behövs nya uppställningsplatser på flera platser, ökad

depåkapacitet för Pågatåg och ny depåkapacitet för System 3. Utökad behov av depåkapacitet kan skapas både genom utbyggnad och optimering av befintliga depåer, eller genom byggnation av helt nya depåer. Avseende busstrafiken finns ett utökad depåbehov redan 2021–2023 gällande Malmö och Lund. I syfte att möta den planerade utvecklingen av busstrafik kommer även depålösningarna i Helsingborg och Kristianstad behöva ses över.

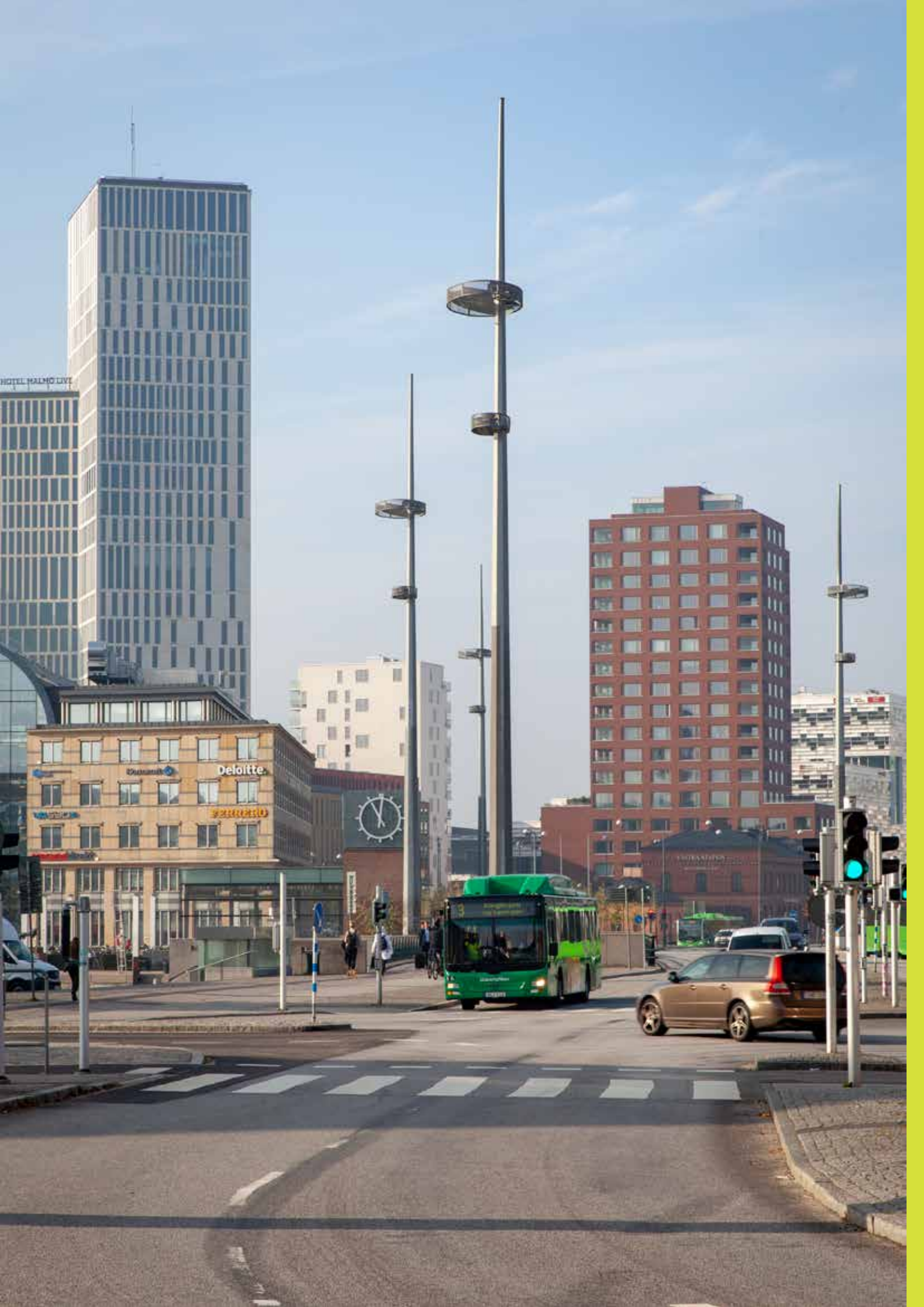
Samhällsutmaningar där kollektivtrafiken både påverkas och kan göra skillnad

Kollektivtrafiken i Skåne står inför flera utmaningar som till exempel en ökande befolkning, behov av bättre matchning på arbetsmarknaden och behov av ett mer miljömässigt hållbart resande. Därutöver finns andra samhällsutmaningar där transportsystemet spelar en stor roll. I *Strategi för ett hållbart transportsystem 2050* beskrivs dessa samhällsutmaningar och nedan sammanfattas de där kollektivtrafiken tydligt både berörs men också kan påverka och göra skillnad.

- Transporternas **utsläpp av växthusgaser** och kväveoxider är ett växande problem som på kort tid behöver bromsas och på lång sikt stoppas helt. En välfungerande kollektivtrafik kan bidra till ett minskat bilberoende, vilket tillsammans med energieffektivisering, teknik och beteendepåverkan, är en viktig del.
- En **växande befolkning** ger ett ökat kapacitetsbehov i transportsystem och kollektivtrafiken framförallt i och till storstadsområdena.
- **Bostadsbristen ökar** i Skåne. Nya bostäder behövs och för att möjliggöra en effektiv resursanvändning är det av vikt att huvuddelen av det framtida bostadsbyggandet hamnar i kollektivtrafiknära lägen.
- **Sysselsättningsgraden i Skåne behöver öka.** För att möjliggöra en bättre matchning på arbetsmarknaden är tillgängligheten viktig. En effektiv och välfungerande kollektivtrafik kan bidra till detta.
- Bättre **utnyttjande av restiden** värderas allt högre och kravet ökar på en bekväm och tillförlitlig kollektivtrafik som möjliggör exempelvis arbete under resan.
- Hur transportsystemet utformas kan ha betydelse för dess möjlighet att bidra till att **öka den fysiska aktiviteten**, och i förlängningen människor hälsa,

genom aktiv transport med gång och cykel. En stor potential finns i att utveckla hela resan-perspektiv där gång och cykel fungerar som anslutningsresor till kollektivtrafiken.

- Satsningar på transportsystemet har länge utgått från ekonomiska och ekologiska aspekter, men det börjar bli allt vanligare att också diskutera dem som en **social investering** som kan motverka fysiska och sociala barriärer. Kollektivtrafiken kan bidra till minskade skillnader mellan samhällsgrupper genom att även den utan bil och/eller körkort får en större tillgänglighet i samhället.
- **Större godsflöden** på redan belastade system skapar ett ökat behov av gods på järnvägen, vilket i sin tur konkurrerar med ökat kapacitetsbehov för passagerartrafiken.
- **Teknikutvecklingen** inom transportsektorn går snabbt och det mesta talar för att det inte kommer att stanna av. Nya IT-lösningar för till exempel reseplanering, trafikinformation, vägledning och biljettsystem kommer att påverka hur kollektivtrafiken utformas.
- Ett transportsystem med **självkörande fordon** kan på sikt innebära nya förutsättningar för kollektivtrafiken. Det kan vara en möjlighet för exempelvis landsbygdstrafik där förarna utgör en stor del av kostnaderna. Men det kan även innebära en utmaning då kollektiva färdmedel riskerar att tappa i attraktionskraft.
- En utveckling mot fler **avgifter och subventioner** för att styra utvecklingen inom transporter skulle sannolikt skapa en större efterfrågan och ett större tryck på de tjänster som kollektivtrafiken erbjuder.



HOTEL MALMO CIVIL

Deloitte



ANDERSSON



Skånetrafiken

043

043

Påståden

Mål

Målen i trafikförsörjningsprogrammet beskriver en övergripande utvecklingsnivå och har en hög ambitionsnivå. De utgår från nuläge och de utmaningar som har identifierats. Utgångspunkten har varit övergripande strategier samt mål från tidigare trafikförsörjningsprogram och från Skånetrafikens verksamhetsområde.

Fler skåningar ska välja kollektivtrafik före bil

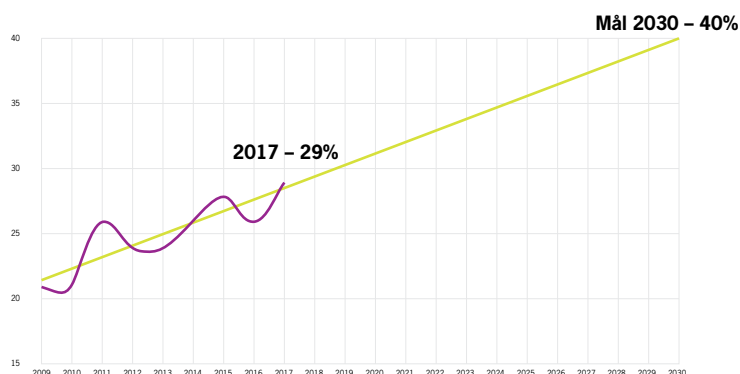
Mål: Marknadsandelen ska uppgå till minst 40 procent år 2030

En ökning av kollektivtrafikens marknadsandel bidrar till en attraktivare region med mindre miljöpåverkan, mindre trängsel, förbättrad trafiksäkerhet och folkhälsa.

Marknadsandelen var enligt kollektivtrafikbarometern 29 procent år 2017. Marknadsandelen mäts som kollektivtrafikens andel av samtliga motorburna resor, det vill säga exklusive gång- och cykelresor. Siffran avser trafik i Region Skånes regi (Skånetrafiken). Årlig statistik över marknadsandelen och ett antal andra nyckeltal hämtas ur Kollektivtrafikbarometern, en branschgemensam kvalitets- och attitydundersökning som drivs och utvecklas av serviceorganisationen Svensk Kollektivtrafik. Som alla mätmetoder finns det osäkerheter i sättet att mäta marknadsandelar, vilket återspeglar sig i relativt stora variationer mellan åren. Fokus ska därför vara att se den långsiktiga trenden och inte värden under enstaka år.

Målet nås inte utan ytterligare satsningar på infrastruktur. En ökning till 40 procent innebär en utmaning som kräver stora insatser av flera olika aktörer. För att målet ska nås behöver antalet resor i kollektivtra-

fiken i stort sett fördubblas från år 2015 till år 2030. En viktig insikt är att befintlig infrastruktur och beslutade utbyggnadsplaner för de kommande 12 åren inte kommer räcka för inte klara den mängd trafik som krävs för att kunna nå marknadsandels målet. Därför behövs fortsatta omfattande infrastrukturinvesteringar på främst järnväg men även väg om trendkurvan i bilden nedan ska bli verklighet till 2030.



Kollektivtrafikens marknadsandel åren 2009–2017. Källa: Kollektivtrafikbarometern

Den geografiska tillgängligheten med kollektivtrafik ska utvecklas

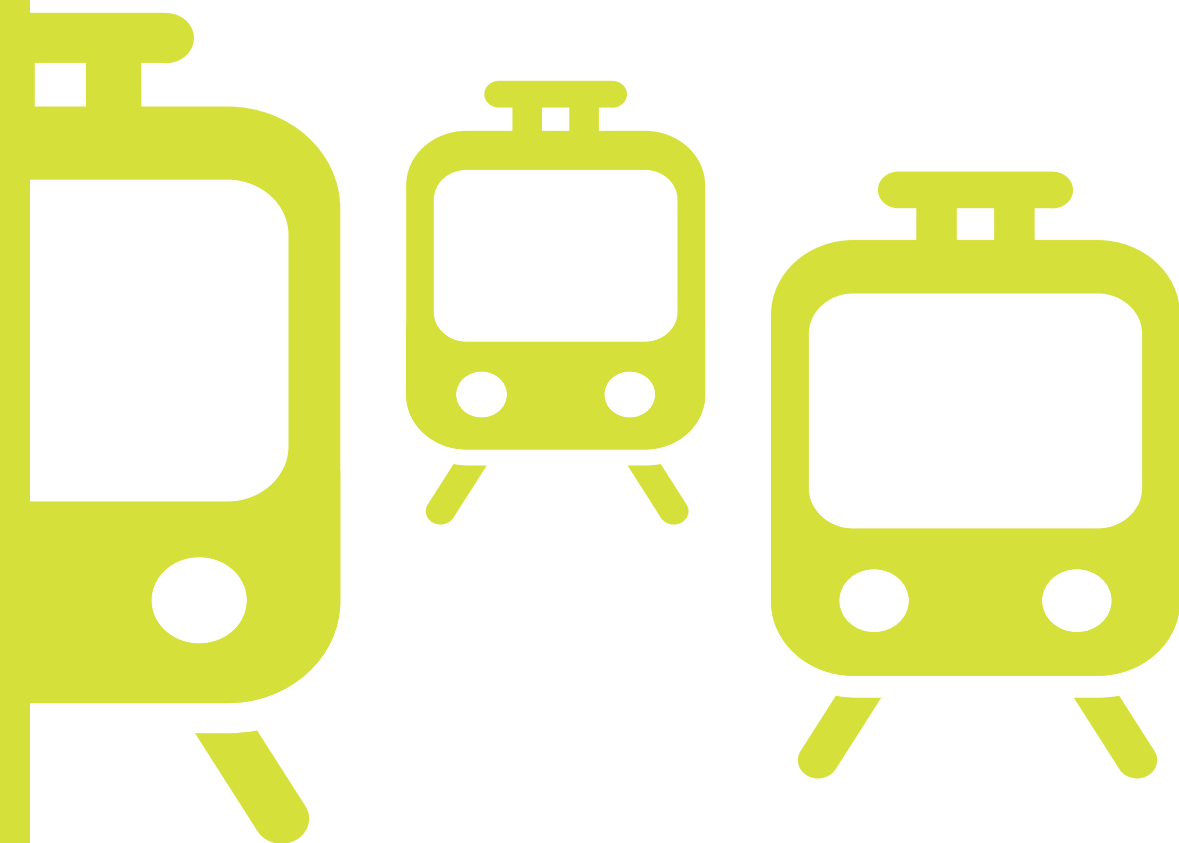
Mål: Andelen skåningar som kan ta sig med gång, cykel eller kollektivtrafik till sitt arbete ska öka.

Mål: 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.

Genom att utveckla den geografiska tillgängligheten med kollektivtrafik i Skåne ges alla delar av Skåne en möjlighet att växa och utvecklas utifrån sina förutsättningar. Målet syftar till att skapa en grundläggande nivå av tillgänglighet i hela Skåne som ett komplement till

målet om 40 procents marknadsandel där satsningar prioriteras i stråk med mycket resenärer.

Sedan den geografiska tillgängligheten årligen började mätas har ständiga förbättringar kunnat påvisas, mycket tack vare att befolkningstillväxten i Skåne i högre grad sker i orter med redan god tillgänglighet. Diagrammet nedan visar trafikförsörjningen uttryckt som den andel av alla boende i Skåne som måndag–fredag har minst tio dagliga resmöjligheter till sin närmsta tillväxtmotor respektive närmsta kommuncentrum. De uppsatta målen bygger på att framtida befolkningstillväxt huvudsakligen sker i orter med redan god tillgänglighet med kollektivtrafik.



Tillgänglighet för funktionsnedsatta personer ska öka

Mål: 95 procent av hållplatslägena² på det statliga vägnätet med fler än 10 dagliga påstigande ska vara anpassade för personer med funktionsnedsättning senast år 2030. Etappmål 80 procent år 2025.

Mål: 95 procent av hållplatslägena³ på det kommunala vägnätet med fler än 15 dagliga påstigande ska vara anpassade för personer med funktionsnedsättning senast år 2030. Etappmål 90 procent år 2025.

Som ett led i Region Skånes arbete med att ge alla möjligheten att använda kollektivtrafiken sker en successiv anpassning av hållplatser för personer med funktionsnedsättning. En långsiktig ambition är att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla resenärer. Anpassningen innebär åtgärder i infrastruktur och kräver en helhetsyn i samverkan med aktörer för att få hela resekedjan att fungera.

Klimatpåverkan från kollektivtrafiken ska minska

Mål: Växthusgasutsläpp från bränsleanvändning i kollektivtrafiken mätt i gram CO₂ekvivalent personkilometer ska minska med X procent innan 1 januari 2025 jämfört med 2016-års nivåer

Skånetrafikens resor med buss och tåg har varit märkta med Bra Miljöval sedan år 2011 och ska bibehållas.

Den allmänna kollektivtrafiken är i december 2018

helt fri från fossila bränsle. Även serviceresor ska vara fossilbränsle fria år 2020 men där återstår dock en viss omställning. För att ytterligare minska den negativa klimatpåverkan från kollektivtrafiken inriktas arbetet på att reducera koldioxidutsläppet inom hela bränslets livscykel samt att öka energieffektiviteten i den allmänna kollektivtrafiken.

² En hållplats på landsbygden består normalt sett av två hållplatslägen, ett på varje sida om vägen. Vid bytespunkter och större hållplatser förekommer ofta fler än två hållplatslägen, vanligen utmärkta med läge A, läge B, läge C etc.

³ En hållplats på landsbygden består normalt sett av två hållplatslägen, ett på varje sida om vägen. Vid bytespunkter och större hållplatser förekommer ofta fler än två hållplatslägen, vanligen utmärkta med läge A, läge B, läge C etc.





Kollektivtrafiken i Skåne – Nuläge och potential

Skåne har idag ett väl utbyggt och finmaskigt nät för kollektivtrafiken där de olika trafikslagen har skilda roller och tillsammans kompletterar varandra för att skapa en god tillgänglighet. Kollektivtrafiken stötts upp och kompletteras i förlängningen av ett hela-resan-perspektiv med gång, cykel och bil. Men det finns ytterligare potential och behov av att utveckla kollektivtrafiken i Skåne. Dagens och framtidens kollektivtrafik har en viktig och central funktion för både de enskilda skånska kommunerna och Skåne som helhet. Kopplingen till Öresundsregionen, Bornholm och de sydsvenska grannregionerna förbinder Skåne med omvärlden.

Dagens trafik

Resandeutvecklingen i Skåne ökar stadigt om än med en något vikande trend. Överflyttningen av resande från regionbuss till nya tåglinjer medför en viss förskjutning av resandet men totalt ökar resandet år för år. Skånes utveckling är beroende av hur mycket kollektivtrafik som finns och hur väl den fungerar. De olika trafikslagen fyller var och en sin roll och är alla viktiga för att skapa en god tillgänglighet. Generellt sett så har dagens och framtidens kollektivtrafik en viktig och central funktion för både de enskilda skånska kommunerna och Skåne som helhet.

Tågtrafik

Tågtrafik är det snabbaste färd sättet på längre sträckor och tar hand om en stor mängd resenärer mellan viktiga målpunkter i regionen. Tågtrafiken har en stor strukturbildande roll och utgör den naturliga grunden för kollektivtrafiksystemet i Skåne. Det består av två överlagrande system.

Öresundståg är ett både kort- och långväga tåg-system som knyter samman de större städerna i Skåne med Kastrup flygplats och Köpenhamnsområdet, samt såväl Skåne och Köpenhamnsområdet med de sydsvenska grannregionerna.

Pågatåg är lokaltågssystemet i Skåne med en tätare uppehållsbild än Öresundstågen, vilka stannar på nästan alla stationer och knyter ihop både orter och städer i Skåne. I visst omfång trafikerar Pågatågen även regionöverskridande tågsträckor. En del Pågatåg kör också så kallade expressturer med få stopp som ett komplement till Öresundstågen och ett snabbare alternativ än ordinarie Pågatåg.

Busstrafik

Busstrafiken utgörs av två huvudkategorier; Regionbuss och Stadsbuss

Regionbusstrafiken binder ihop Skånes orter och städer med ett varierande resandeunderlag. I områden med stor pendling 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 som saknar järnväg.

Stadsbusstrafiken i de största städerna bygger på stomlinjer. Som komplement finns stadsbusslinjer som genomgående har färre resenärer. I de mindre städerna finns stadsbusslinjer med varierande resandeunderlag.

Stadsexpress är ett utvecklat linjekoncept som erbjuder snabba och prioriterade resor med stor kapacitet och är ett förstadium till spårvägstrafik. Konceptet finns idag i Malmö och införs i Helsingborg under år 2019.

Stadsbusstrafiken erbjuder i sin helhet tillgänglighet i städerna med fokus på att vara ett komplement till gång och cykeltrafiken och ge anslutningsresor till den regionala kollektivtrafiken.

Spårvägstrafik

I Skåne finns i dagsläget ingen spårvägstrafik, men en ny spårväg mellan Lund C och forskningsanläggningen ESS i Lund håller på att byggas. Trafiken kommer att bedrivas enligt samma principer som gäller för den regionala tågtrafiken, med den skillnaden att Lunds kommun istället för staten ansvarar för infrastrukturen. Region Skåne ansvarar för fordon och trafikering. Själva trafikeringen förväntas att starta under år 2020, då spårvagnarnas depåbyggnad är färdigställd.

Båttrafik

Enda allmänna båttrafiken inom Skåne finns mellan Landskrona och Ven. I mars 2014 beslutade regionfullmäktige att överlämna ansvaret för Ventrafiken till Landskrona stad, som därmed är ansvarig för den trafiken.

Härutöver finns båttrafik mellan Ystad och Rönne i Danmark, och mellan Helsingborg och Helsingör i Danmark. Det finns inte beslut om allmän trafikplikt på någon av dessa färjeförbindelser. Båttrafiken mellan Ystad och Rönne upphandlas av danska staten och säkerställer i första hand förbindelse mellan Bornholm och fastlandet i Danmark. Båttrafiken mellan Helsingborg och Helsingör drivs kommersiellt och fungerar som trafikförsörjning för daglig pendling över Öresund, men även för fritidsresor och näringslivets transporter. När den fasta förbindelsen mellan Helsingborg och

Helsingör står färdig förväntas att den största delen av resandet kommer att ske via väg och järnväg istället för med båt.

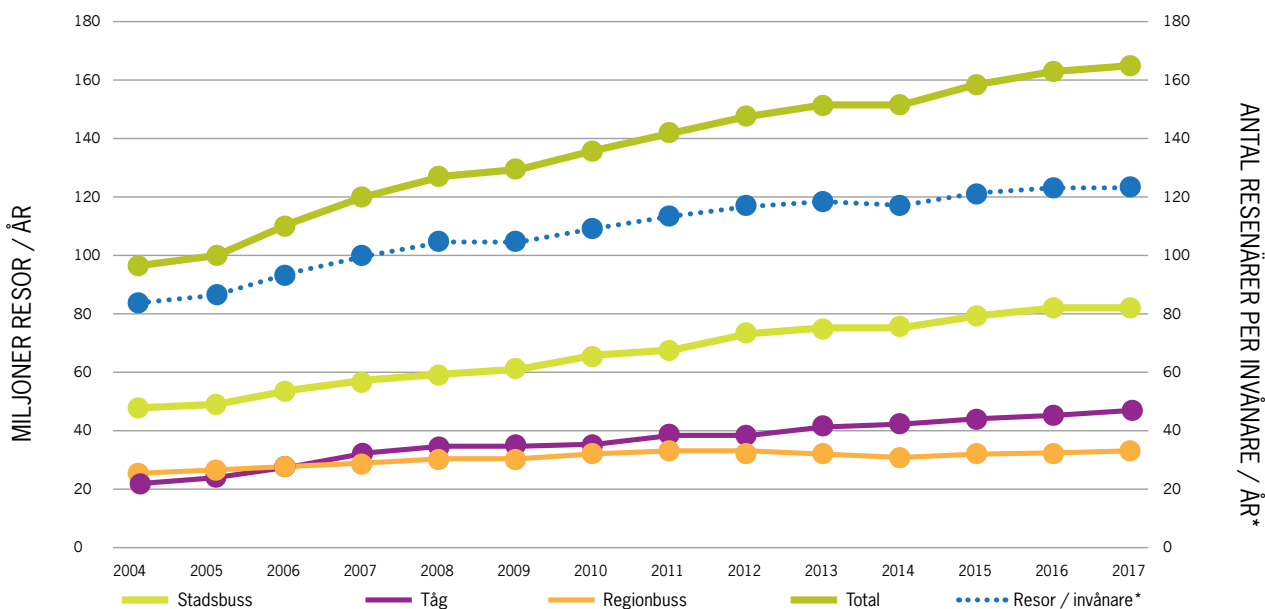
Närtrafik

I områden som saknar tillräckligt underlag för vanlig kollektivtrafik erbjuds resor med närtrafik. Närtrafiken är en beställningstrafik till för de som har mer än två kilometer till närmaste hållplats och ger resmöjlighet till närmaste större ort med kommersiell och offentlig service. Den är områdesindelad eller linjelagd och ska i de flesta fall förbeställas senast två timmar innan turen går.

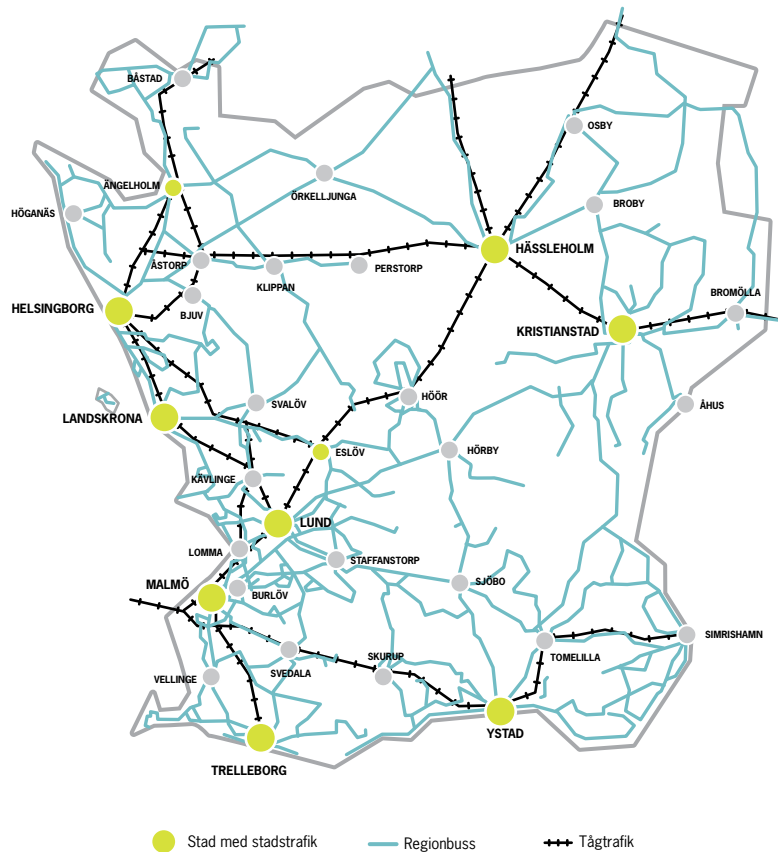
Serviceresor

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.

Färdtjänst bedrivs genom Skånetrafiken idagsläget i 24 av Skånes kommuner som har avtal med Region Skåne. För dessa kommuner reser färdtjänstberättigande också fritt i den allmänna kollektivtrafiken. De kommuner som idag inte har avtal med Region Skåne om färdtjänst erbjuds möjlighet att köpa till fria resor i den allmänna kollektivtrafiken.



Resandeutveckling och antal resor per invånare i Skåne 2004–2017



All regionbusstrafik i Skåne

Potential till utveckling

Förändringar i samhället samt stora insatser från flera aktörer kommer krävas för att nå de uppsatta målen i Skåne. Statliga åtgärder kan genom styrmedel förändra resandet och även kommunernas bebyggelsplanering har stor påverkan. Även goda gång- och cykelmöjligheter som kopplar till kollektivtrafiken är av stor vikt. För detta krävs ett helhetstänk där infrastruktursatsningar går hand i hand med trafikeringssatsningar.

Längs många stråk i Skåne dominerar biltrafiken fortfarande stort och kräver stora satsningar för att kollektivtrafiken ska vinna marknadsandelar. Stor potential

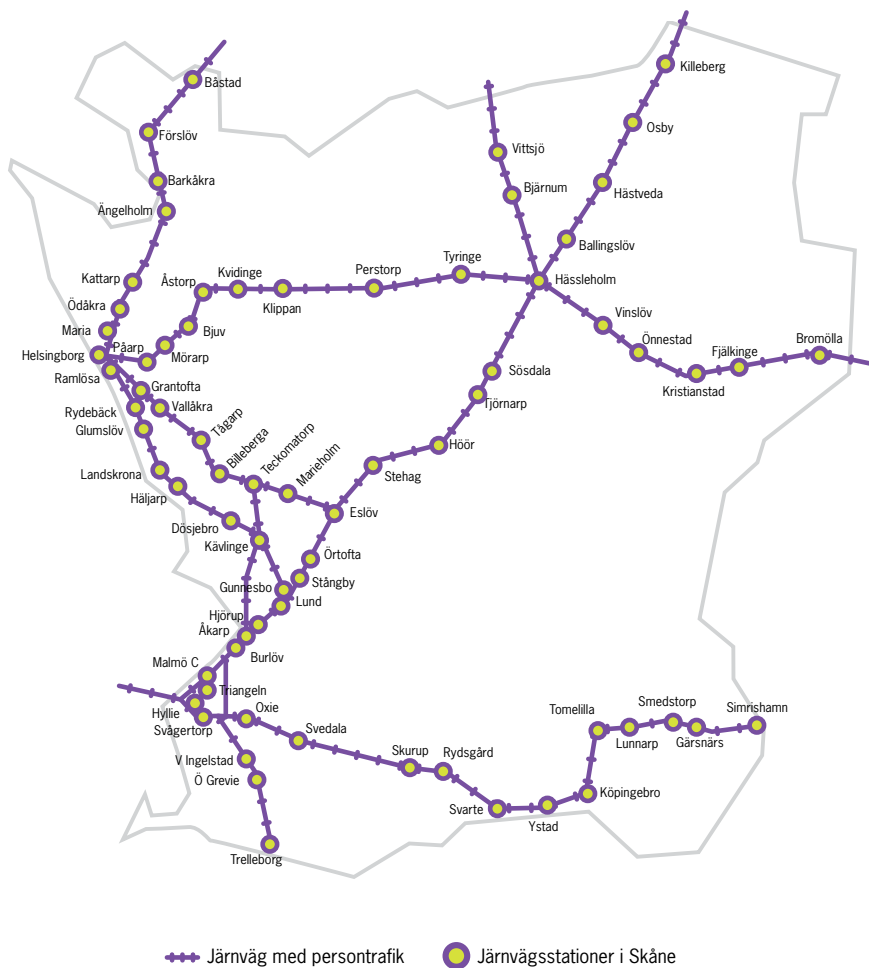
finns att öka kollektivtrafikens marknadsandel framförallt i stråken runt de större städerna i Skåne. I stråk med endast busstrafik är marknadsandelen generellt sett lägre och här finns potential att öka marknadsandelen genom att öka busstrafikens attraktivitet. Nya koncept behövs för att dels kunna hantera ett ökat kapacitetsbehov, men även för att attrahera nya resenärer och få dem att välja kollektivtrafiken.

Utveckla den geografiska tillgängligheten

En god geografisk tillgänglighet säkerställs främst genom att det finns ett grundläggande utbud av kollektivtrafik i Skåne. Detta är syftet med att erbjuda ett busutbud med trafik. Denna tillgänglighet kan ytterligare utvecklas genom utökat turutbud och minskade restider i de stråk som binder samman Skåne. Goda kopplingar mellan cykel och kollektivtrafik spelar också en viktig roll för att utveckla den geografiska tillgängligheten. Här kommer i framtiden kombinerade mobilitetstjänster spela en allt större roll som genom att samla och erbjuda ett paket av flera färdmedel förenklar resan dör

till dörr och därmed ger en förbättrad tillgänglighet.

En av de stora utmaningarna för den geografiska tillgängligheten i Skåne återfinns framförallt i de sydöstra delarna av Skåne där restiderna till närmsta större stad är lång. Satsningar som ger effekt på den geografiska tillgängligheten är framförallt minskade restider i de regionalt viktiga stråken där främst åtgärder i tågtrafiken ger de stora effekterna. Åtgärder som tydligt pekas ut för att ge effekter på den geografiska tillgängligheten kopplat till de största städerna är minskade restider på Ystadsbanan och Österlenbanan. Samtliga regionalt



Järnväg med persontrafik

viktiga stråk behöver dock ständigt utvecklas för att den geografiska tillgängligheten till de stora städer i Skåne ska förbättras.

På mer lokal nivå kan satsningar som förbättrar stråken som kopplar till regionala kärnor och kommuncentrum ge positiva effekter. Dessa stråk är i många fall

inte tillräckligt starka för att vara underlag till större satsningar. En kontinuerlig översyn av stråken krävs dock för att få så stor samhällsnytta som möjligt av den trafik som finns.

Attraktiva och kapacitetsstarka koncept

För att uppnå maximal samhällsnytta är det inte minst viktigt att få bilister att välja kollektivtrafiken, vilket ytterligare ställer krav på attraktivitet och framkomlighet. Vikten är därför stor av helhetstänk i utvecklingen av trafiken och ställer krav på samverkan mellan flera aktörer för att få trafikutveckling och infrastruktur att gå hand i hand. Detta helhetstänk uppnås genom att systematiskt arbeta i stråk med såväl framkomlighet, fordon som trafikering.

System 3

Regionfullmäkte har under 2017 beslutat om att införa ett tredje mer kapacitetsstarkt tågssystem jämfört med nuvarande Pågatåg och Öresundståg. Enligt beslutet avses stråket Helsingborg – Landskrona – Lund – Malmö – Köpenhamn. Arbetsnamnet är System 3 och det knyter därmed samman flera av Skånes regionala kärnor

med kapacitetsstarka tåg i rusningstid till Köpenhamns flygplats och Köpenhamn. Konceptet kan utvecklas vidare efter utredning och beslut om finansiering på sträckor med stora kapacitetsbehov, exempelvis längs Södra stambanan och Ystadbanan. System 3 ska därför ses som ett avstamp för en satsning på en mer attraktiv och konkurrenskraftig regional tågtrafik.

Regionalt superbusskoncept

Inom regionbusstrafiken har ett antal viktiga stråk identifierats, varav flera är långa och binder ihop stora orter på sträckor utan järnväg. Dessa har pekats ut som aktuella för ett koncept som går under arbetsnamnet regionalt superbusskoncept. Genom prioriteringar av kollektivtrafiken i form av fysiska och tekniska åtgärder, förbättrade fordon, bättre service, skapas ett busskoncept av hög kvalitet som är snabbt och attraktivt. Kon-

ceptet ska ses som strukturbildande med hög status och som en motor för starkare tillväxt i stråk som har stora resandeflöden. Konceptet kommer att byggas ut stråk för stråk i en ordning och takt som avgörs av specifika förutsättningar för respektive stråk.

En förutsättning för genomförande är en samfinansiering mellan RTI-medel och kommunala medel. Ett antal stråk har pekats ut som aktuella för regionalt superbusskoncept. Följande stråk är beslutade eller under diskussion att utvecklas inom konceptet:

- Malmö–Vellinge–Näset
- Helsingborg–Höganäs
- Helsingborg–Örkelljunga
- Malmö–Kristianstad
- Malmö/Lund–Sjöbo–Simrishamn
- Kristianstad–Broby
- Kristianstad–Ystad
- Kristianstad–Simrishamn

Stadsexpresser

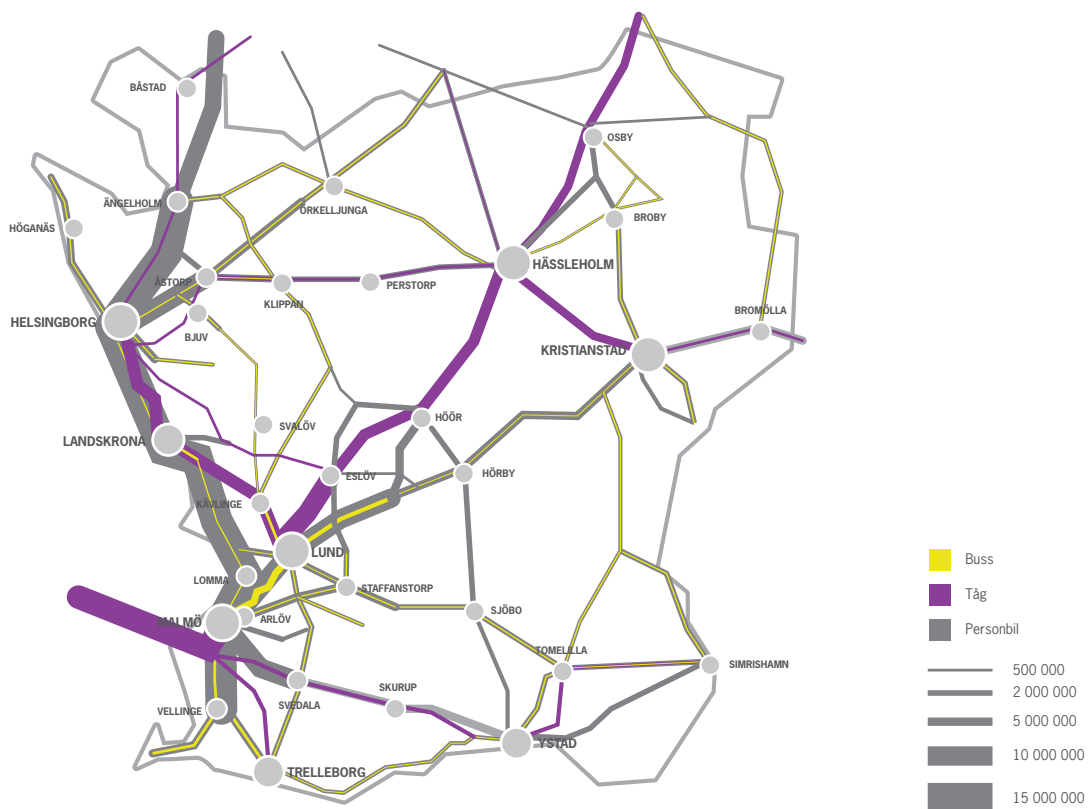
På motsvarande sätt som regionalt superbusskoncept ska kunna öka kollektivtrafikens attraktivitet i långa

förbindelser så finns även ett koncept utarbetat för stadstrafiken som benämns stadsexpresser. Syftet är att erbjuda ett spårvägslikt stadsbusskoncept som möter resenärerna med hög kapacitet, snabbhet, bekvämlighet och enkelhet.

Spårväg

I de största stråken i stadsbusstrafiken kommer inte kapaciteten ens med stadsexpresser vara tillräckligt på sikt. I dessa stråk behövs spårvägar. Att ersätta busstrafik med spårvägstrafik har många fördelar vad gäller främst ökad kapacitet. Spårvägstrafik skapar också förutsättningar för en långsiktig och kontinuerlig satsning på trafikförsörjning av enskilda stråk, då spårinfrastrukturen medför att linjedragningar sällan ändras. Även i regionbusstrafiken finns ett antal stråk där kapacitetsbehovet redan år 2030 tyder på att busstrafik får svårt att inrymma alla resenärer och där spårvägskapacitet kan krävas.

Reslutaten i stråkanalysen för busstrafik pekar på att vissa stråk kommer behöva spårvägstrafik i framtiden. För att kunna presentera en tydligare strategi för detta behövs fördjupade studier.



Resandeflöden i vägtrafik och kollektivtrafik år 2017



Ställningstaganden och riktlinjer för utveckling av trafiken

Trafikförsörjningsprogrammet har tagit fram ställningstaganden och riktlinjer för att tydliggöra vilka vägledande, viktiga principer som ligger till grund för utvecklingen av kollektivtrafiken. Ställningstaganden handlar om hur kollektivtrafikaktörer i Skåne tillsammans ska utveckla och planera för att få bästa möjliga lösningar och synergieffekter. Riktlinjerna för utveckling av kollektivtrafiken handlar om hur Region Skåne ska planera och prioritera utifrån det som organisationen kan styra och påverka.

Ställningstaganden som kräver samverkan

Ställningstagandena nedan beskriver frågor som Region Skåne kan påverka men inte äger själva, utan är beroende av ett samspel med kommuner och andra organisationer.

Ställningstagandena är avgörande för att nå de uppsatta målen och är, likt de områden där Region Skåne har rådighet, lika viktiga att arbeta med ur kollektivtrafiksynpunkt. Därför behöver arbetet med utvecklingen av kollektivtrafiken ta utgångspunkt i dem.

Alla ska ha möjlighet att använda kollektivtrafiken i Skåne

Region Skåne ska verka för att alla fordon och all infrastruktur i kollektivtrafiken är tillgänglig för alla oavsett funktionsnedsättning.

Hela fordonsflottan, både tåg och buss, är idag tillgänglighetsanpassad. För att kollektivtrafiken ska bli helt tillgänglig för personer med funktionsnedsättning krävs fortsatt stora insatser. För att målet om tillgänglighetsanpassade hållplatser ska nås krävs insatser av såväl Region Skåne som länets kommuner och Trafikverket. Region Skåne har i detta arbete en samordnande roll.

Arbetet med att göra kollektivtrafiken tillgänglig för personer med funktionsnedsättning inriktas i första hand på resenärer med nedsatt rörelseförmåga, nedsatt syn och nedsatt hörsel. Anpassning ska även eftersträvas så att specifika behov också för personer med andra typer av funktionsnedsättning tillgodoses. Utvecklingen ska ske med utgångspunkt i att kollektivtrafiken ska vara ett väl fungerande alternativ för alla Skånes invånare och besökare.

Samverkan är nödvändig

Region Skåne ska tillsammans med andra aktörer utveckla befintliga samarbetsforum och skapa nya samarbetsområden för att främja den framtida utvecklingen och utförandet av kollektivtrafiken.

Det kan handla om flera olika fokusområden och olika typer av samarbeten för att till exempel öka samverkan med andra regioner inom Sverige eller nå bättre förutsättningar för den landsöverskridande kollektivtrafiken. Det kan också handla om utvecklingsarbeten tillsammans med näringslivet för att skapa förutsättningar för att Skåne kan ligga i framkant vad gäller framtidens kollektivtrafik. Exempel på sådana forum är de skånska kommunerna, Regionsamverkan Sydsvetige, Greater Copenhagen och det nationella forskningscentrumet K2.

Kollektivtrafiken är strukturbildande

Region Skåne ska tillsammans med kommunerna 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 måste ses i ett större sammanhang med samplanering av kollektivtrafik och bebyggelseutveckling för största nytta. Det finns ett klart och tydligt samband mellan bebyggelsestäthet och vilken typ av färdmedel som väljs och att kollektivtrafikförsörja en utspridd bebyggelse är inte lika resurseffektivt. En god tillgänglighet ställer därför krav på markanvändningen och därför behöver huvuddelen av all fysisk utbyggnad bör ske i områden med god kollektivtrafikförsörjning.

Långsiktighet och kontinuitet

Region Skåne ska planera utifrån att alla satsningar på utökad kollektivtrafik görs utifrån ett långsiktigt perspektiv och med en ambition om varaktighet över tiden.

För att kunna planera sin vardag och verksamhet är medborgare/resenärer, kommuner och näringsliv beroende av att det finns ett tydligt åtagande om långsiktig utbud. Långsiktigheten är också viktig för att de investeringar som görs i kollektivtrafikens infrastruktur ska bli lönsamma. 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.

Kontinuiteten är också viktig, då flera olika delar i kollektivtrafiken ofta matar passagerare till varandra och kopplas samman för omstigning vid knutpunkter. Om en del av denna helhet tas bort försvinner den matning som den delen ger till den övriga trafiken och vice versa. Resultatet kan bli försämrade förutsättningar för trafiksystemet i stort och därför är det alltid viktigt att analysera hur ändringar på en enskild linje påverkar andra delar av trafiksystemet.

Kollektivtrafikens framkomlighet måste förbättras

Region Skåne ska föra en löpande dialog med Trafikverket och kommunerna för att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken i och mellan städerna.

Trängseln i vägnätet i Skåne och belastningen på järnvägsnätet i storstadsområdena har fortsatt att öka. Utbyggnaden av infrastrukturen har svårt att hålla takt med den ökade efterfrågan varför en medveten prioritering krävs. Det krävs ett kraftfullt agerande för att förmå staten att genomföra nödvändigt förebyggande underhåll av väg och järnväg. Även insatser som rör regler och policys för parkering kan påverka möjligheten att utveckla en attraktiv och ändamålsenlig kollektivtrafik.

Bra framkomlighet för kollektivtrafiken, exempelvis genom signalprioritering och prioriterade körfält, där trafikens påverkan är som störst, är en avgörande faktor för att skapa minskad restid och stärka konkurrenskraften gentemot bilen. Något som starkt bidrar till ökade marknadsandelar för kollektivtrafiken och därmed även ökad miljönytta. En hög framkomlighet och effektiv trafik med gena färdvägar ger också förutsättningar för en god trafikekonomi. Här krävs att såväl stat som kommuner prioriterar infrastrukturåtgärder som gynnar kollektivtrafikens framkomlighet.

Cykeln har en nyckelroll

Region Skåne ska verka för utbyggda cykelvägar och en starkt koppling mellan cykel och kollektivtrafik vid kollektivtrafikens bytespunkter.

För att minska bilismens andel måste det finnas alternativa och attraktiva färdssätt att välja vid såväl kortare som längre resor.

För längre resor kan kombinationsresor cykel/kollektivtrafik vara ett attraktivt alternativ. För många människor handlar det om att cykla till sin närmaste

tågstation eller busshållplats. Satsningar på cykelinfrastruktur och attraktiva cykelparkeringar vid kollektivtrafikens bytespunkter är därför den viktigaste och mest effektiva åtgärden för att öka andelen kombinationsresor cykel/kollektivtrafik. Det utvidgar kollektivtrafikens upptagningsområde vilket ökar tillgängligheten i Skåne, förbättrar möjligheterna till aktiv transport och bidrar till att kollektivtrafikens marknadsandel kan öka.

Bilen som komplement

Region Skåne ska verka för att öka landsbygdens hållbara resande genom satsningar på tillgängliga och attraktiva pendelparkeringar i anslutning till kollektivtrafiken.

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.

På landsbygden där underlaget inte är tillräckligt stort för att bedriva attraktiv kollektivtrafik och där avståndet är för långt för att cykla är bilen viktig för att människor ska kunna ta sig till kollektivtrafiken via en pendelparkering vid en station eller hållplats. En ny roll för bilen förutsätter dock stora insatser som förbättrar möjligheterna för kombinationsresor.

Kombinerade mobilitetstjänster

Region Skåne ska ta en aktiv roll i utveckling och implementering av kombinerade mobilitetstjänster.

I arbetet med att öka andelen kollektivtrafikresor är kombinationsresor betydelsefulla. För att göra bytena så enkla och smidiga som möjligt behöver det skapas möjligheter för resenärerna att få tillgång till dessa resetjänster på ett så enkelt sätt som möjligt.

Utvecklingen av kombinerade mobilitetstjänster sker i dag med stort fokus på att erbjuda resmöjligheter med flera olika färdssätt som cykelpooler, bilpooler, taxi, buss och tåg vid ett och samma köp. Den tekniska utvecklingen kommer hjälpa till att få tillgång till dessa tjänster men utvecklingen är i sin linda och behöver skraddarsys för att passa lokala förhållanden.

Samband mellan regional kollektivtrafik och fjärrtrafik behövs

Region Skåne ska verka för att ömsesidig hänsyn tas vid planering av regional respektive interregional kollektivtrafik/fjärrtrafik.

Den regionala kollektivtrafiken har stor betydelse för den interregionala och internationella tillgängligheten. Det gäller kopplingen till järnvägsstationer med interregional tågtrafik och fjärrbussar samt till flygplatserna med inrikes och utrikes flygtrafik. Ett ökat resande med de kommersiella långväga fjärrtågen och fjärrbussarna leder som regel till ett ökat resande med den regionala kollektivtrafiken genom anslutningsresor, vilket understryker vikten av ett tätt och konstruktivt samarbete. När ny infrastruktur planeras och byggs ut är det viktigt att se både potentialen för såväl resor inom Skåne som till och från Skåne samt att samverka med kommersiella aktörer.

Riktlinjer för utveckling av trafiken

Riktlinjer beskriver det som Region Skåne själv kan styra och påverka genom planering och ekonomiska beslut. De ska bidra till de uppsatta målen och gå i linje med de framtagna ställningstaganden.

Region Skånes ambition är att med utgångspunkt i det befintliga kollektivtrafikutbudet utveckla trafiken, såväl utbud som trafiklösningar. Det ska anpassas i den takt som bedöms nödvändig för att tillgodose befintliga resenärers kommande behov samt attrahera nya resenärer och därigenom bidra till att kollektivtrafikens marknadsandel ökar. Ekonomin kommer att spela en avgörande roll för vilken ambitionen som kommer vara möjlig.

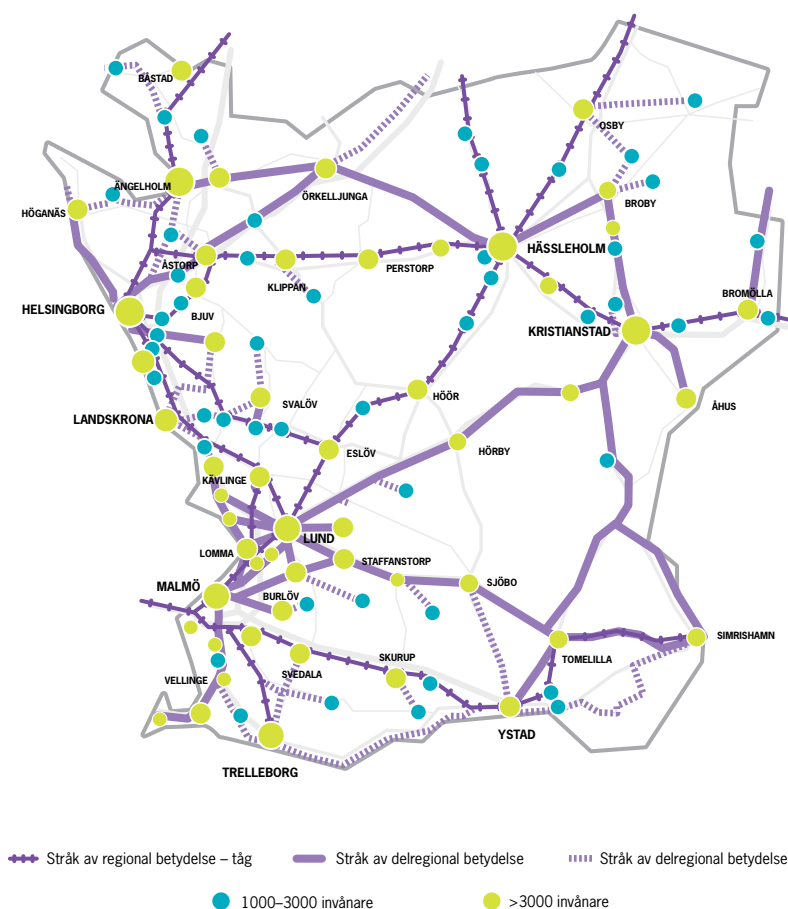
Planeringen baseras på en fortsatt satsning på större utbud och nya trafiklösningar. Satsningarna på kollektivtrafiken anpassas till planerade insatser i infrastrukturen vilka tagits fram i symbios. Det finns dessutom behov och önskemål om betydande infrastruktur-investeringar utöver de som innefattas i gällande nationell och regional plan för transportinfrastrukturen. Region Skåne bedriver ett omfattande arbete i syfte att påverka nationella beslutsfattare för att få till stånd nödvändiga infrastruktursatsningar i regionen.

Kollektivtrafikstråken prioriteras efter syfte

Kollektivtrafikstråkens syfte ligger till grund för prioriteringar och satsningar.

Kollektivtrafikstråken i Skåne har olika funktion men syftar alla till att binda samman orterna i Skåne på olika nivåer. Vissa stråk är utpekade som Regionalt viktiga stråk. Dessa regionala viktiga stråk binder ihop städer och orter med mer än 3 000 invånare och består av järnvägslinjerna samt ett antal utpekade stråk med buss. De ska ses som strukturbildande för nya bostads- och verksamhetsområden. Större satsningar i såväl ny trafik som infrastrukturåtgärder ska prioriteras i dessa stråk.

Delregionalt viktiga stråk förbinder orter med 1 000–3 000 invånare till större orter eller till nätet av *Regionalt viktiga stråk*. De *Delregionalt viktiga stråken* skapar förbindelser mellan regionala kärnor och mellan orter med mer än 3000 invånare. Därutöver kan viktiga besöksmål behöva prioriteras utifrån efterfrågan.



Regionalt viktiga stråk utgörs av järnvägslinjerna tillsammans med de regionalt viktiga stråken för buss (heldragna linjer). Observera att kartan redovisar stråk och inte exakt linjesträckning. Flera tåg- eller busslinjer kan ingå i ett och samma stråk.

Marknadsandelar styr prioriteringar

Marknadsandelsmålet är utgångspunkten för framtida större satsningar och prioriteringar i kollektivtrafiken.

En viktig utgångspunkt för större satsningar i kollektivtrafiken är att åtgärden ska ge så stor samhälls- och miljönytta som möjligt. Utredningar av kollektivtrafikens samhällsnyttor har tydligt visat att satsningar som ökar kollektivtrafikens marknadsandel och framförallt i stråk med mycket resenär, också är satsningar som skapar de största nyttorna för samhället. Därmed är marknadsandelsmålet den främsta prioriteringsgrunden vid framtida satsningar och prioriteringar i kollektivtrafiken.

Trafikekonomi styr satsningar på ny trafik

Minst hälften av kostnaden för fordon och drift för nya satsningar bör på sikt täckas av biljettintäkter.

En god trafikekonomi är grunden som möjliggör fortsatt utveckling av kollektivtrafiken. God trafikekonomi skapas genom låga kostnader och stora intäkter, det vill säga en effektiv trafik med gena färdvägar, robust infrastruktur och hög framkomlighet. God trafikekonomi handlar om bra beläggning i tåg och bussar, där fordonens sittplatskapacitet anpassas till efterfrågan. Inriktningen för nya satsningar ska vara att minst hälften av kostnaden för fordon och drift ska täckas av biljettintäkter.

Kommunalt tillköp av trafik

Kommunerna erbjuds möjligheten att köpa till trafik utöver den trafik som Region Skåne svarar för.

Region Skåne erbjuder kommunerna möjlighet att köpa till trafik, utöver den trafik som Region Skåne svarar för. Sådan tillköpt trafik betalas till självkostnadspris enligt grunderna i avtal mellan Region Skåne och kommunerna i regionen.

Skolskjuts – är ett kommunalt ansvar och erbjuds grundskoleelever som bor långt från skolan eller av annat skäl har behov av skolskjuts. Tjänsten kan köpa till hos Region Skåne.

Symmetri och takt i tidtabellerna

Region Skåne utgår i sin planering från att tåg- och busstrafiken ska ha taktfasta tidtabeller där detta är ändamålsenligt, där det finns efterfrågan och infrastrukturen medger det.

Ett kollektivtrafiksystem med linjer och knutpunkter som hänger ihop skapar enkelhet 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.

BASUTBUD							BASUTBUD FRÅN 2025				
Stråk	Tätort invånarantal	Enhet	Mån–Tors	Fre	Lör	Sön	Enhet	Mån–Tors	Fre	Lör	Sön
Närtrafik – anropsstyrd	Ej tätort <200	Öppettider kl	9–14	9–14	–	–	Öppettider kl	06–09, 11–13, 15–18		–	–
		Anropsstyrda dubbelturer	1	1	–	–	Anropsstyrda dubbelturer	3	3	–	–
Delregionalt viktiga stråk	Omfattar alla tätorter med 1000–2999 invånare	Öppettider kl	06–22	06–22	–	–	Öppettider kl	06–22	06–22	06–22	06–22
		Antal dubbelturer	10	10	–	–	Öppettider kl	12	12	7	6
Regionalt viktiga stråk	Omfattar huvudlinjenätet och täcker därmed in alla kommunhuvudorter och tätorter större än 3000 invånare.	Öppettider kl	06–00	06–02	07–02	07–22	Öppettider kl	05–00	05–02	06–02	06–22
Stadstrafik	Omfattar de skånska städerna med stadstrafik: Landskrona, Trelleborg, Ängelholm, Hässleholm, Eslöv och Ystad	Öppettider kl	06–20	06–20	09–15	–	Öppettider kl	05–20	05–20	08–15	–
Stadstrafik i större städer/ tillväxtmotorer	Omfattar stadstrafik i de skånska tillväxtmotorerna. Avser städernas huvudlinjer i Malmö linjerna 1–8, 31–35, Helsingborg linjerna 1–8, Lund 1–6 samt Kristianstad linjerna 1–4	Öppettider kl	06–00	06–02	07–02	07–22	Öppettider kl	05–00	05–02	06–02	06–22

Nuvarande basutbud inom Skåne, Tabell 2025 anger ambition givet möjlig finansiering och efterfrågan. Med öppettid avses den målsättning för när trafiken bör vara igång, lokala variationer kan förekomma

Basutbud säkerställer regional balans

Ett basutbud av kollektivtrafik säkerställer regional balans, skapar en tydlighet gentemot medborgare och kommuner samt lägger grunden för en god geografisk tillgänglighet i Skåne.

Med basutbud avses den lägsta utbudsstandard som bör finnas i orter och städer med hänsyn till storlek eller trafikslag. De stråk som faller ut när orterna binds ihop klassificeras utifrån dess funktion.

Basutbudet syftar till att skapa en regional balans i Skåne genom att de utpekade stråken i Skåne ska sträva mot en nedre gräns i turutbud. Basutbudet är till för att skapa tydlighet gentemot medborgare och kommuner kring vilket utbud som kan förväntas i de olika orterna. Basutbudet ska vägas mot om det finns ett resandeunderlag och påstigande.

En viktig del för att utveckla den geografiska tillgängligheten i Skåne är att säkerställa ett basutbud av kollektivtrafik. Det handlar om att skapa möjligheter för att bo och leva även utanför Skånes större orter. Utbudet av kollektivtrafik utvecklas och marknadsanpassas till de förutsättningar som finns i respektive stråk och stad. På sikt är ambitionen att efterhand som ekonomin tillåter och efterfrågan ökar kunna utveckla basutbudet med tidigare lagda öppettider och helgtrafik efter år 2025. Påstigande och resandeunderlag är en avgörande faktor för beslut.

Kollektivtrafik till Ven

Region Skåne ska verka för att kollektivtrafik till och från Ven kan upprätthållas

Region Skåne ser persontrafiken som viktig både för att säkerställa möjligheterna för att bo på Ven och arbeta på fastlandet, och för att stärka turistnäringen. Ansvaret för färjetrafiken mellan Landskrona och Ven har genom avtal mellan Region Skåne och Landskrona stad överlåtits till Landskrona stad.

Närtrafik säkerställer tillgänglighet på landsbygden

En grundläggande nivå av närtrafik skapar trygghet och en minsta nivå av tillgänglighet för landsbygden i Skåne.

Närtrafik ska erbjudas dem som har mer än två kilometer till närmaste hållplats. Trafikutbudet är anropsstyrd taxitrafik till närmaste större ort/kommuncentrum. Den är öppen för alla. Närtrafiken är områdesindelad eller linjelagd och ska i de flesta fall förbeställas senast två timmar innan turen går.

Den utveckling som sker inom kombinerad mobilitet har potential att öppna upp för nya möjligheter på landsbygden. Genom att i mobilitetstjänster kombinera närtrafiken eller den kollektivtrafik som går på landsbygden med andra lösningar som t ex samåkning, taxi, cykeluthyrning och/eller bilpoolssystem kan en totalt sett bättre tillgänglighet för landsbygden skapas. Här ska Region Skåne verka för öppna system som möjliggör utvecklingen av mobilitetstjänsterna.

Samordnad trafik för bättre tillgänglighet

En samordning av olika trafikformer med svagare resandeunderlag kan skapa möjlighet till utveckling även på landsbygden.

Ambitionen i områden med svagt resandeunderlag är att i första hand erbjuda en allmän kollektivtrafik med linjebunden buss som är tillgänglig för alla. Samordningslösningar med anropsstyrd trafik med taxi som bas bör undvikas, eftersom de kräver förbokning av resenärerna och aldrig kan nå en låg subvention per resa. Ett ökat resande i den typen av trafik ger direkt ökade kostnader. För att uppnå en kostnadseffektiv allmän kollektivtrafik med buss är samordning av skolskjuts, närtrafik och regionbusstrafik mest relevant.

Grön el-drift prioriteras i stadstrafik

Eldrift för tåg och stadsbussar prioriteras för att minska kollektivtrafikens bullerpåverkan, klimat- och avgasutsläpp och för att öka kollektivtrafikens energieffektivitet.

I dagsläget bedöms eldriften, under förutsättningen att grön el används, ha bäst klimatprestanda, lägst bullernivåer samt vara energieffektivast. Dessutom är den helt 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, med inomhushållplatser och integration i det offentliga rummet. Elbussdriften är därför betydande för kollektivtrafikens fortsatta konkurrenskraft. Elbilsbeståndet i Sverige ökar kraftigt, vilket är mycket positivt. Med tanke på elbilens frammarsch på svenska vägar är det dock särskilt viktigt att busstrafiken kan leverera liknande prestanda och kvalitet som elbilen.

Fossilbränslefria regionbussar och serviceresor

Region Skåne ska verka för att en mix av olika bränslen såsom biogas, biodiesel och i framtiden eventuellt vätgas finns i den del av kollektivtrafiken där eldrift inte är möjligt eller lämpligt. Från december 2018 är den allmänna kollektivtrafiken fossilfri.

Region Skåne är sammanhållande i arbetet med Skånes färdplan för biogas och har i den rollen ett ansvar för att verka för ökad produktion av biogas i länet. Trots ett successivt införande av grön eldrift kommer biogasen fortsatt att spela en viktig roll som drivmedel i den skånska kollektivtrafiken. Region Skåne bedriver därför ett målinriktat miljöarbete för att öka tillgången på biogas, men även biogasens konkurrenskraft och långsiktighet. I de fall biogas inte är tekniskt möjligt är flytande biodrivmedel ett alternativ. Längre fram kan även helelektrifiering och vätgas bli aktuell.

För serviceresor med specialfordon, som idag behöver köras med diesel, finns en utmaning att finna fordon med alternativa drivmedel. Fossildieseln behöver ersättas med förnybara alternativa energibärare som biogas och biodiesel. El – och hybriddrift förutspås också vara dominerande även inom serviceresor i framtiden.

Serviceesor som komplement

Serviceesor finns som komplement för den resenär som inte kan resa med den reguljära kollektivtrafiken.

Färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor kallas gemensamt Serviceesor. Det är en samhällsbetald trafik som inte är öppen för alla utan kräver någon form av tillstånd.

Resenär med färdtjänstillstånd ska vid beställning av resa ges den information som behövs, för att själva ställning till om resan kan göras med allmänna färdmedel som anpassats till resenärer med funktionsnedsättningar.

Färdtjänsten är ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken för personer som på grund av funktionsnedsättning behöver en särskilt anpassad resa. Det handlar om att skapa möjligheter för alla medborgare att på lika villkor kunna arbeta, studera och delta i olika aktiviteter i samhället.

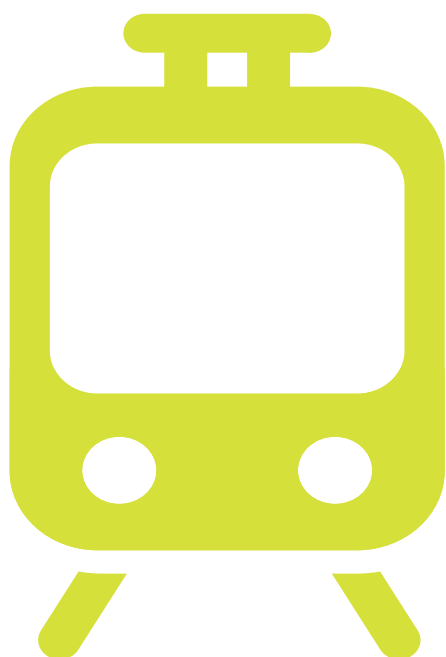
Genom ökad satsning på tillgänglighet och anpassning för funktionsnedsatta resenärer ska den allmänna kollektivtrafiken erbjudas resenärer som tidigare var hänvisade till färdtjänst. Denna utveckling ska fortgå med målet att långsiktigt minska behovet av färdtjänst.

Region Skåne erbjuder de kommuner som så önskar att överlåta samordning av färdtjänst- och riksfärdtjänstresor, myndighetsutövning samt utfärdande av färdtjänstillstånd. Målsättningen är att erbjuda en så attraktiv, kvalitativ och kostnadseffektiv färdtjänstverksamhet som möjligt.

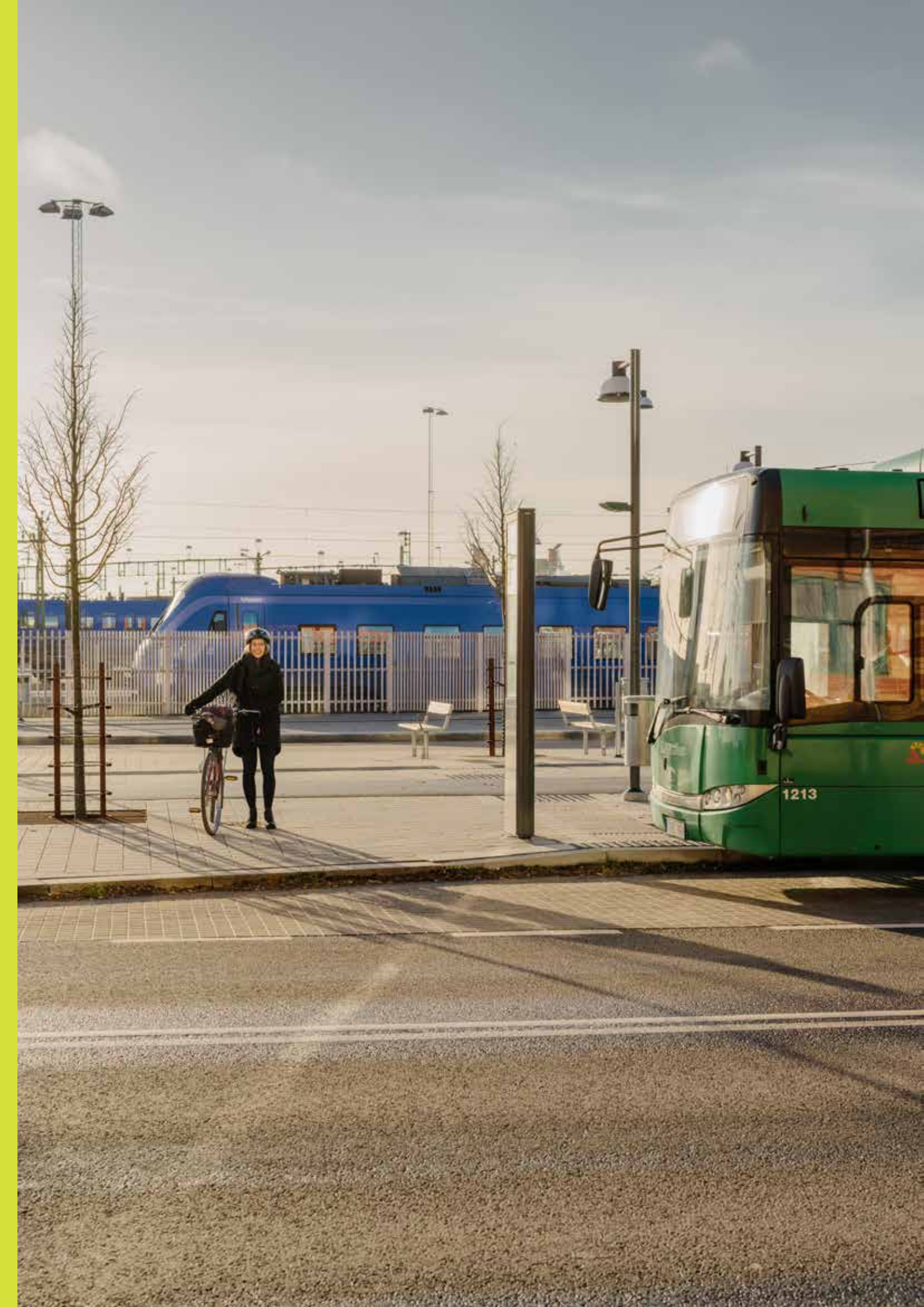
Färdtjänstberättigade personer kan kostnadsfritt resa i den allmänna kollektivtrafiken samt har också möjlighet att resa med färdtjänst i hela Skåne och närliggande kommuner med ett obegränsat antal resor dygnet runt och alla dagar i veckan. För resor utanför Skåne och de angränsande kommunerna gäller riksfärdtjänst.

Färdtjänsten i Region Skånes regi bygger på effektivt resursutnyttjande där trafikplanering och fordonsdirigering hanteras av en samlad trafikledning. En resa skall i möjligaste mån samordnas med andra färdtjänst- eller sjukresor, dock med iakttagande av de begränsningar som regelverket för färdtjänst anger avseende restider och utifrån resenärens villkor. Samordning av resor och överflyttning av resenärer från färdtjänst till en tillgänglighetsanpassad allmän kollektivtrafik skapar också miljöfördelar genom minskad trafik.

Priset för resa ska vara beroende av reslängd. Ett högre pris än vid motsvarande resa i buss- och tågtrafik kan motiveras av att färdtjänst erbjuder en högre servicegrad än övrig kollektivtrafik. Dock ska regelbundna resor till och från arbete och studier ha samma pris som i buss- och tågtrafiken. Prissättningen för riksfärdtjänst baseras enligt lag på en egenavgift som är densamma i hela Sverige.







Satsningar på kollektivtrafik

Region Skåne har höga ambitioner för kollektivtrafiken och det kommer att krävas flera trafikförsörjningsprogram, regionala transportinfrastrukturplaner och nationella transportplaner för att förverkliga framtida satsningar. Det är av stor vikt att planera tillsammans med gemensamma strategier och mål för att uppnå synergieffekter som stärker Skåne. Förutom program och planer innebär utveckling av kollektivtrafiken oftast behov av ett nära samspel mellan olika aktörer som kommuner, regioner, näringsliv och akademi för att driva och realisera framtida kollektivtrafikinvesteringar.

Utgångspunkten för föreslagna satsningar i tåg- och busstrafiken är målet att Skåne som helhet ska nå 40 procents marknadsandel år 2030. Satsningarna utgår på kort sikt från en förväntad utbyggnad av infrastrukturen enligt Nationell transportplan 2018–2029 (NTP) och Regional plan för transportinfrastruktur (RTI-plan), men tar däremot inte hänsyn till begränsningar i den årliga budgeten. Den årliga budgeten i Region Skåne beslutats av Regionfullmäktige, som därmed avgör vilka av de föreslagna åtgärderna som ska genomföras och när detta ska ske. Trafikförsörjningsprogrammets ambitioner för utveckling är höga med en tydlig viljeinriktning, det

kommer dock krävas prioriteringar och ställningstaganden avseende ekonomiskt utrymme. På längre sikt tas hänsyn varken till planerad utbyggnad av infrastrukturen eller begränsningar i den årliga budgeten. Istället redovisas vilka kommande satsningar som är nödvändiga för att uppnå de politiskt antagna målen avseende främst 40 procents marknadsandel för kollektivtrafiken, men även förbättrad geografisk tillgänglighet.

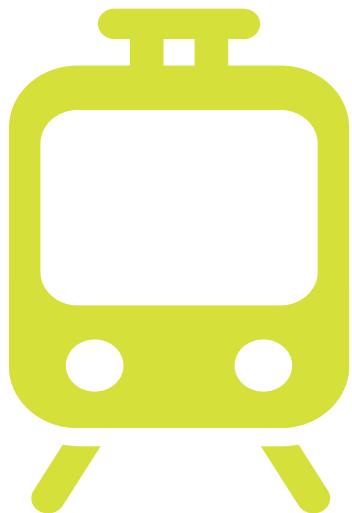
Åtgärder som korsar en länsgräns eller nationsgränsen mot Danmark kräver godkännande i angränsande län eller i Danmark för att kunna genomföras.

Kollektivtrafikåtgärder år 2020–2025

Flera stora satsningar i såväl tåg- som busstrafiken finns i planerna fram till år 2025. Ny tågtrafik öppnar på såväl Lommabanan som Söderåsbanan och utökningar av tågtrafiken på ytterligare ett antal linjer. I busstrafiken planeras satsningar på superbusskoncept i sju regionala stråk. Dessutom startar Skånes första spårvägstrafik i Lund och ett antal stadsexpresser startar i Malmö och Helsingborg

Tågtrafik

För att marknadsandelsmålet ska kunna nås förutsätter kommande års utveckling av tågtrafik dels införande av mer kapacitetsstarka tåg och dels utbyggd infrastruktur. I dagsläget finns ett stort antal planerade satsningar i perioden. Åtgärderna bidrar både till ökade förutsättningar att nå 40 procents marknadsandel, men även till att förbättra den geografiska tillgängligheten. Utöver nedanstående satsningar genomförs löpande förstärkningar av tågtrafiken med utökade öppettider och turtäthet på befintliga linjer.

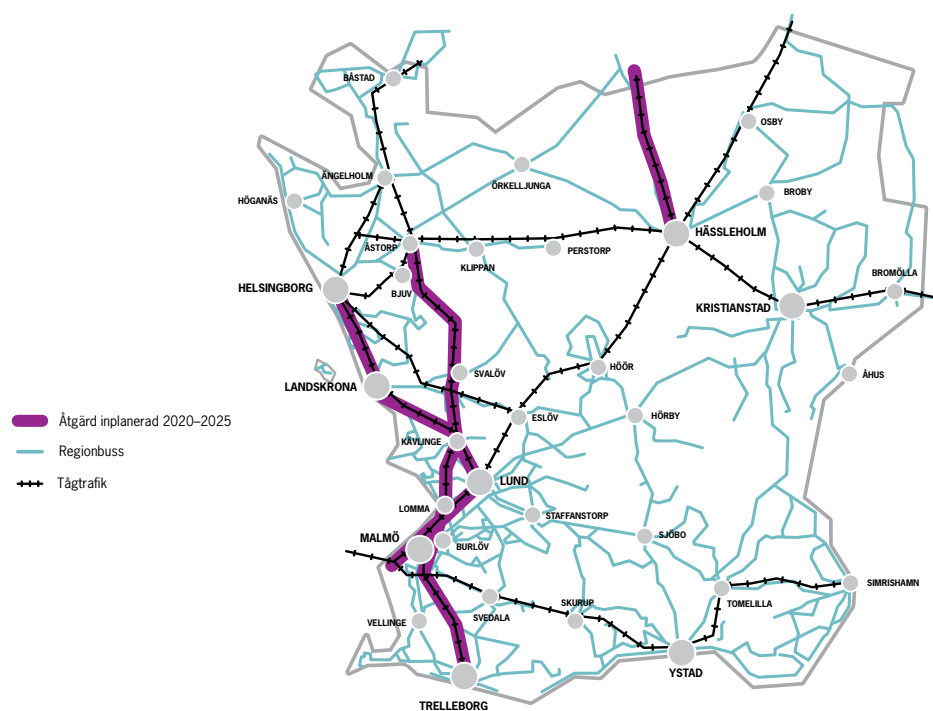


Under den aktuella perioden genomför Trafikverket flera stora infrastrukturåtgärder. Detta skapar förutsättningar för framtida satsningar på utbyggd trafikering med regionaltåg, men det kan på kort sikt även innebära att vissa planerade satsningar kan tvingas skjutas framåt i tiden då det under byggperioden inte finns plats för trafikutökningarna.

Det finns tydliga kopplingar mellan de planerade åtgärderna och de behov för ny infrastruktur som

Region Skåne har kommunicerat både i diskussioner med Sverigeförhandlingen och med Trafikverket i samband med framtagandet av nationell plan för åtgärder i infrastrukturen.

Bland planerade åtgärderna ingår nya stationer för Pågatågen. En förutsättning för att en ny station kan öppna är kommunal finansiering av till exempel plattformar.

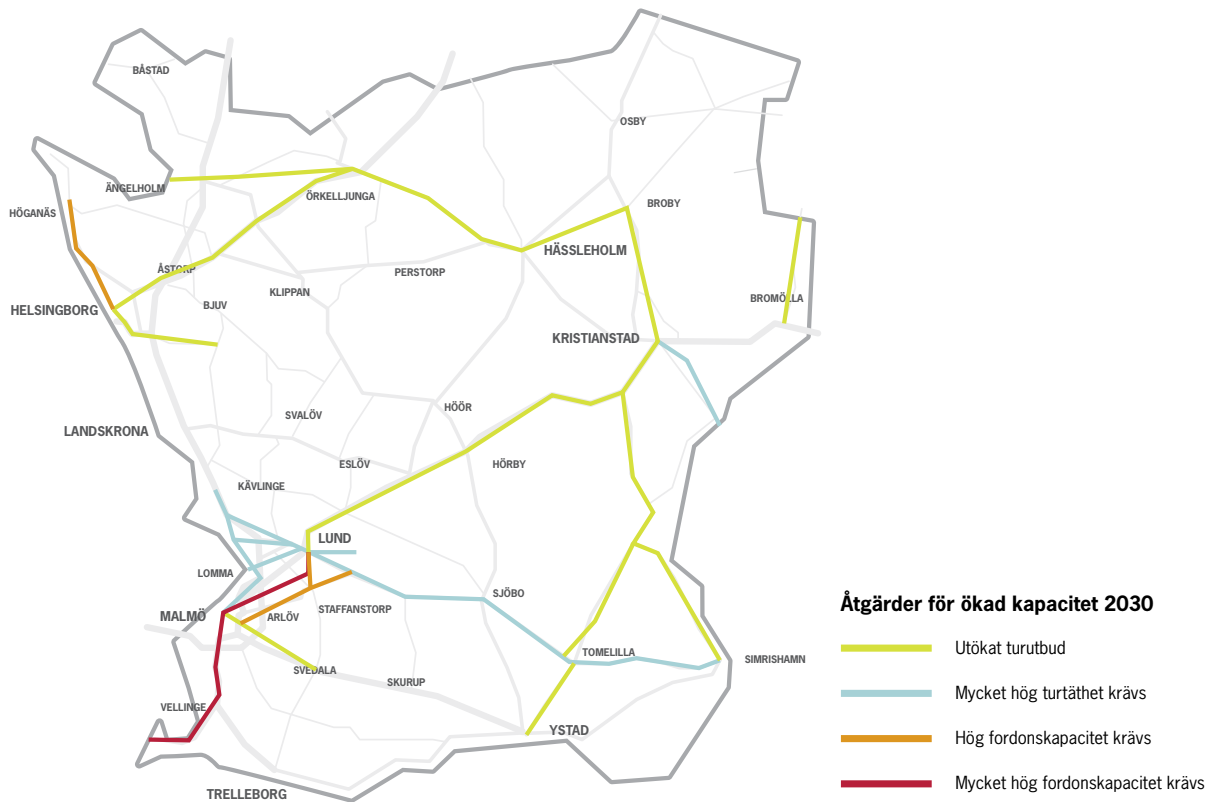


Planerade större satsningar i tågtrafiken år 2020-2025

KOLLEKTIVTRAFIKÅTGÄRD ÅR 2020-2025		TRAFIKSLAG	ÅTGÄRD I INFRASTRUKTURPLAN
Lommabanan	Malmö – Lomma – Kävlinge: Ny tågtrafik med Pågatåg och nya stationer i Furulund, Flädie, Lomma och Alnarp*	Pågatåg	Lommabanan etapp I: timmestrafik RTI och kommunal medfinansiering Lommabanan etapp II: halvtimmestrafik NTP, RTI och kommunal medfinansiering
Söderåsbanan och Södra Stambanan	Ästorp – Teckomatorp – Kävlinge – Lund – Malmö: Ny tågtrafik med Pågatåg och nya stationer i Billesholm, Kågeröd och Svalöv.	Pågatåg	NTP, RTI och kommunal medfinansiering
Södra Stambanan (fyrspårsutbyggnad Högevall-Flackarp)	Malmö – Lund: Ny station vid Lund Klostergården	Pågatåg	NTP och kommunal medfinansiering
Kontinentalbanan och Trelleborgsbanan	Malmö – Trelleborg via Kontinentalbanan: Ny tågtrafik med Pågatåg i rusningstid.	Pågatåg	Kontinentalbanan i Malmö, persontrafiksanpassning. (Tågen till Trelleborg kommer inte att stanna på de nya stationerna på Kontinentalbanan.) Kommunal finansiering.
Markarydsbanan	Håssleholm – Markaryd – Halmstad: Förlängning av nuvarande tågtrafik från Markaryd till Halmstad.	Pågatåg	Nytt mötesspår i Knäred utretts. Ingår inte i NTP Åtgärder i Halmstad bangård behövs för att köra denna trafik, ingår i NTP. Kräver finansiering och åtgärder utanför Skåne.
Västkustbanan	Köpenhamn – Malmö – Lund – Helsingborg: Ny tågtrafik med System 3 i rusningstid	System 3	Fler plattformslägen i Helsingborg. Finansiering NTP.

*Åtgärd kopplad till Sverigeförhandlingen

Tabell: Stråkvisa trafikeringåtgärder för tåg kopplade till aktuell infrastrukturplan/finansiering. NTP = Nationell transportplan, RTI = Regional transportinfrastrukturplan, Samfinansiering = Nat+RTI, Medfinansiering = RTI+kommunal finansiering.



Kapacitetsbehov i regionbusstrafiken år 2030

Kollektivtrafikåtgärder år 2026–2030

Efter år 2025 krävs förstärkningar i ytterligare stråk i Skåne. Tågstråken mellan Köpenhamn–Malmö–Kristianstad och Köpenhamn–Malmö–Trelleborg behöver förstärkas och i regionbusstrafiken krävs en utbyggnad av trafik Malmö–Vellinge–Näset samt ett helhetsgrepp på ett antal större stråk i regionbuss runt Malmö och Lund. I stadsbusstrafiken behövs omfattande åtgärder framförallt i Malmö.

Tågtrafik

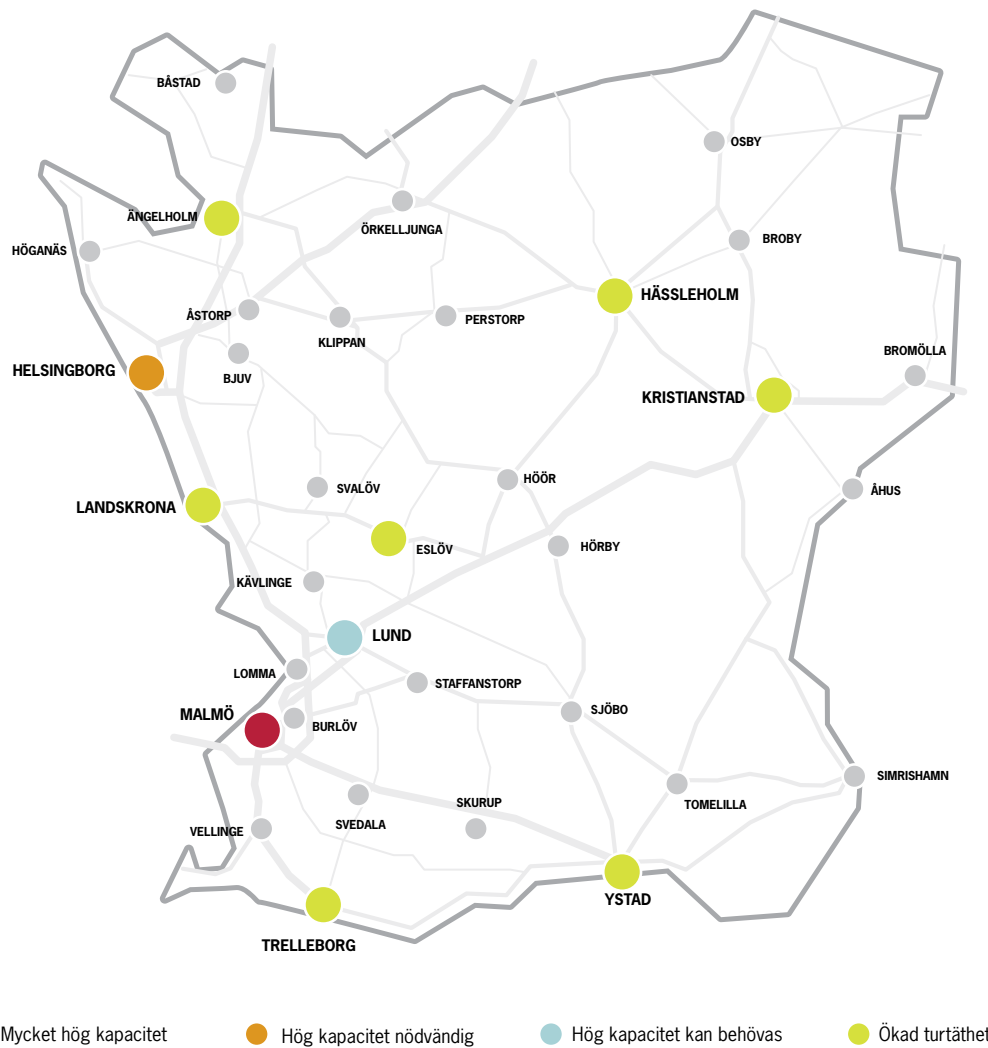
I perioden finns ytterligare ett antal planerade satsningar på utökad tågtrafik. System 3 kan vara en möjlighet att öka kapaciteten under denna period där efterfrågan är som störst, men införande på ytterligare stråk än beslutad kräver mer utredning och finansiering. Möjliga nya stråk för System 3 är på Ystadbanan mellan Malmö–Ystad och på Södra Stambanan Malmö–Hässleholm/Älmhult. Härutöver sker löpande förstärkningar av tågtrafiken med utökade öppettider och turtäthet på befintliga linjer. I perioden planeras bland annat för

utökad antal avgångar med Öresundstågen på Västkustbanan mellan Helsingborg–Halmstad.

Trafikförsörjningsprogrammet tydliggör Region Skånes ambition att göra uppehåll med tåg på nya stationer. En förutsättning för att regionala tåg ska stanna på en viss ort är dock att kommunen är med och bekostar en ny station. Detta hanteras som regel genom att Trafikverket tecknar ett medfinansieringsavtal med kommunen avseende kostnaden för den nya stationen och eventuella tillköp av planskilda förbindelser under eller över spåren och liknande.

Regionbusstrafik och stadstrafik

En nedbrytning av det övergripande målet om 40 procents marknadsandel har genomförts för samtliga regionalt viktiga stråk i busstrafiken och i städernas stadsbusstrafik. En bild av hur kapacitetsbehovet ser ut år 2030 under förutsättning att resandeutvecklingen går i riktning mot målet visar på att satsningar kommer vara nödvändiga i hela Skåne. I många stråk (gröna i kartan)

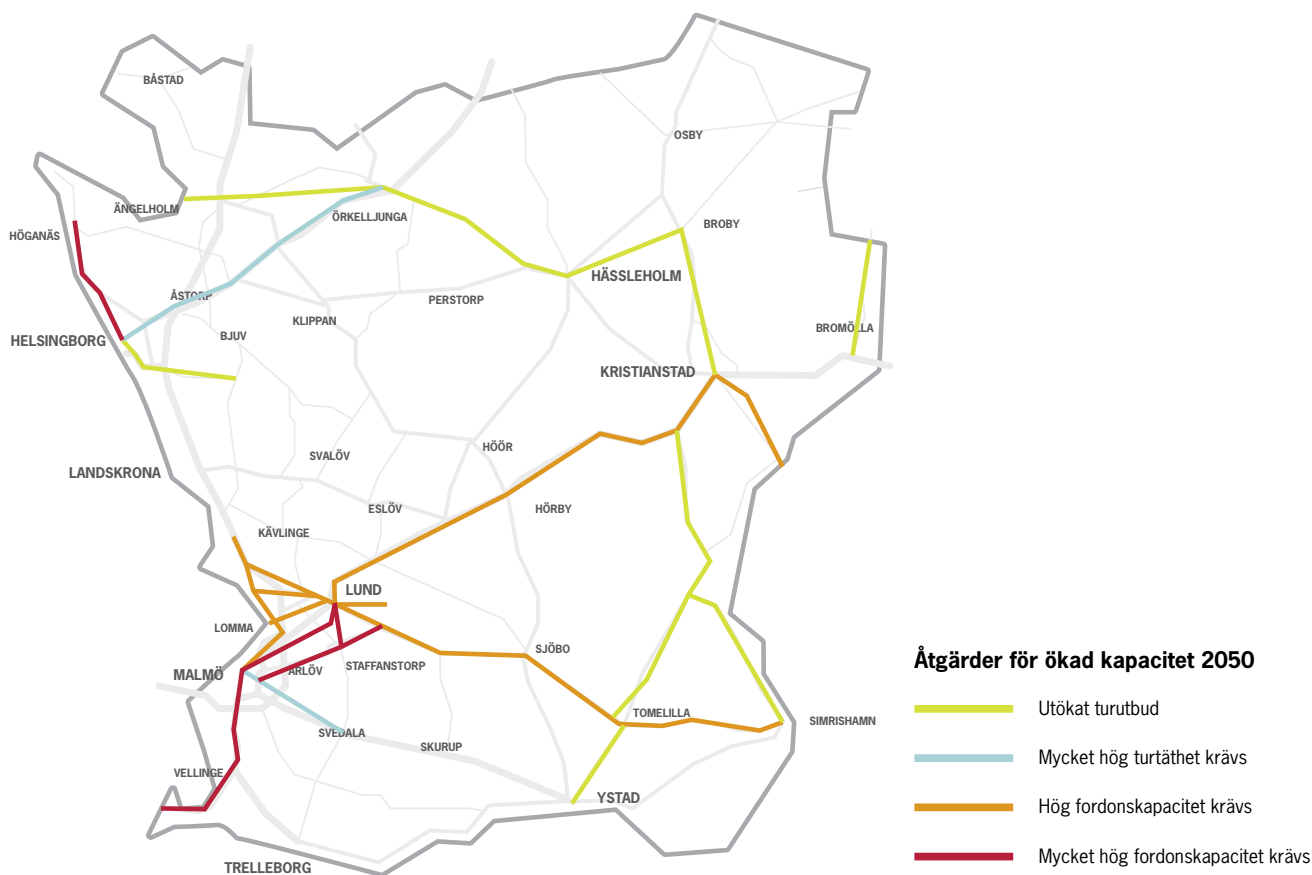


Kapacitetsbehov i stadsbusstrafiken år 2030

räcker ökad turtäthet i nuvarande trafik för att tillgodose kapacitetsbehovet. De stråk som framförallt utmärker sig med högt kapacitetsbehov är stråken Malmö–Lund och Malmö–Vellinge–Näset. I stråket Malmö–Vellinge–Näset riskerar satsningen på mer kapacitetsstarka bussar att inte vara tillräcklig och här krävs spårvägskapacitet till år 2030 om 40 procents målet ska nås. I flera stråk (orange i kartan) behövs bussar med högre kapacitet än idag medan vissa stråk (blå i kartan) kommer kräva mycket hög turtäthet (bussar ca var femte minut i högtrafik) för att inrymma resenärerna. I ytterligare ett antal stråk runt framförallt Malmö och Lund saknas fördjupade utredningar kring behov av satsningar på ökad trafikering och framkomlighetsåtgärder. Detta gäller framförallt Staffanstorp–Lund, Lund–S Sandby, Lund–Lomma, Åhus–Kristianstad och Lund–Löddeköpinge.

Även i stadstrafiken visar analyser på ett enormt ökat

kapacitetsbehov fram till år 2030 för att resandeutvecklingen ska gå i linje med 40 procents målet. Framförallt är behovet som störst i Malmö där två linjer (linje 8 och 5) visar på mycket stort ökat kapacitetsbehov och där införande av spårväg kan krävas för att stråken ska utvecklas i riktning mot målet. Även längs resterande linjer i storstäderna samt i övriga städer med stadsbuss väntas en kraftig resandeutveckling och därmed även behov av ökad kapacitet. Risken är att trots inplanerade satsningar kommer kapacitetskravet i de större stråken inte kunna klaras. Tydligast är den risken i Malmö där spårväg, som ännu inte finns i några planer, kan komma att behöva redan till år 2030 i de största stråken om utvecklingen ska kunna gå i riktning mot målet. I de mindre städerna med stadsbuss kommer sannolikt utökad turtäthet kunna vara en tillräcklig åtgärd för att inrymma tillkommande resenärer.



Behov av åtgärder i regionbusstrafiken år 2050

Kollektivtrafikåtgärder efter år 2030

Efter år 2030 behövs fortsatta stora satsningar i riktning mot de antagna färdmedelsmålen år 2050. Kapacitetsökningar krävs i fler stråk i såväl tåg- som busstrafiken. I ett ännu längre perspektiv kommer kapacitetsbehoven öka ytterligare.

Utbudet av tågtrafik behöver öka på i princip alla linjestreckningar fram till år 2050 och tågen i rusnings-tid 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.

De nya spåren för höghastighetståg Lund–Hässleholm skapar förutsättningar för att starta tågtrafik med nästa generation regionalståg och därmed korta restiderna markant vid resor i stråket Kristianstad–Hässleholm–Lund–Malmö. När en del av den nuvarande tågtrafiken på Södra stambanan flyttar över till den nya höghastighetsbanan ges samtidigt möjlighet att utöka den regionala tågtrafiken längs Södra stambanan.

Det finns även behov för trafiksatsningar som kan stärka den geografiska tillgängligheten och skapa förutsättningar för ytterligare ökad marknadsandel för kollektivtrafiken. Det handlar bland annat om persontrafik på Sydostlänken.

Bland åtgärderna ingår nya stationer för Pågatågen.

I samband med öppnandet av nya stationer är det önskvärt att Trafikverket samtidigt genomför hastighetshöjande åtgärder på den aktuella sträckan, för att kompensera tiden det tar att stanna. På så vis påverkas inte restiden mellan ändpunkterna negativt av de extra stationsuppehållen.

Region Skåne har i arbetet med Sverigeförhandlingen fört dialog med de skånska kommunerna där arbetet resulterat i Skånebildens gemensamma utgångspunkter för framtida infrastruktur. På sikt kan nya fasta förbindelser över Öresund via Helsingborg – Helsingör och Malmö – Köpenhamn, samt nya spår för höghastighetståg skapa förutsättningar för nya trafikupplägg med tågtrafik inom Skåne och till angränsande regioner och Danmark.

Den fasta förbindelsen över Öresund via Helsingborg – Helsingör kan skapa förutsättningar att köra ny tågtrafik med Öresundståg Kristianstad–Hässleholm–

Helsingborg–Helsingör–Köpenhamn. Härutöver kan vissa Öresundståg och Pågatåg som ankommer Helsingborg norrifrån förlängas vidare till Helsingör och Köpenhamn via den nya fasta förbindelsen.

För regionbusstrafiken har kapacitetsbehovet skattats utifrån Region Skånes färdmedelsmål år 2050 vilket visar på ännu kraftigare behov i ett flertal linjer.

För stadsbusstrafiken som är mer komplex, är det svårare att göra skattningar av behoven på så lång sikt. Men med tanke på det enorma behov som analyserna visar redan år 2030 kommer sannolikt ett antal fler spårvägslinjer bli aktuella i stadstrafiken i Skåne. Även städer som Landskrona och Kristianstad kommer med all sannolikhet att behöva uppgradera till mer kapacitetsstarka fordon. Även vad gäller regionbusstrafiken pekar analysen ut framförallt stråket Helsingborg–Höganäs och stråken mot Staffanstorp som i behov av spårvägskapacitet.

Åtgärder för anpassning till personer med funktionsnedsättning

Den skånska tågtrafiken klassificeras idag som fullt tillgänglig genom att tågfordon uppfyller kraven och att det finns ramper för de tillfällen då plattformshöjden inte är anpassad till standardmått. Den som är rörelsenedsatt kan emellertid inte hantera rampen själv, utan är beroende av assistans av personal på plats.

Samtliga bussar är idag tillgänglighetsanpassade enligt standarden Buss 2014. En stor del av hållplatserna är tillgänglighetsanpassade men det finns ett behov av anpassning för att nå det uppsatta målet om en tillgänglig kollektivtrafik.

Fullt tillgänglig kollektivtrafik

För att kollektivtrafiken i Skåne, både fordon och hållplatser, ska anses vara fullt tillgängliga ska de vara anpassade för resenärer med nedsatt rörelseförmåga samt hörsel- och synnedsättning. Vid särskilda platser eftersträvas även att trafiken ska vara tillgänglig för personer med andra funktionsnedsättningar.

Anpassning av hållplatser och stråk

Arbetet med att anpassa hållplatser koncentreras till regionalt och delregionalt viktiga stråk för kollektivtrafiken samt stombusslinjer i städerna. De mest använda hållplatserna anpassas före de som har få dagliga påstigande resenärer och där den bedömda nyttan av genomförda insatser är som störst.

I regionala stråk är inriktningen i första hand att anpassa de hållplatser som har hållplatslägen med fler än 10 påstigande på minst ett hållplatsläge. På det kommunala vägnätet anpassas i första hand de hållplatser som har fler än 15 påstigande på minst ett hållplatsläge. Undantag kan förekomma med hänsyn till den resenärgrupp som i huvudsak använder hållplatsen, till exempel barn.

En särskild uppföljning genomförs av hållplatser och stationer som definieras som bytespunkter. Definitionen av en bytespunkt är i detta fall samtliga tågstationer samt större busshållplatser viktiga för byten mellan olika linjer. I bilaga 6 redovisas aktuella bytespunkter och tillgänglighetsstatusen för respektive bytespunkt.

Ansvarsfördelning mellan region, stat och kommun

Den största utmaningen för en fullt ut tillgänglig kollektivtrafik ligger i anpassningen av infrastrukturen för hållplatserna. Detta är en fråga som Region Skåne inte själv har full rådighet över och som kräver samverkan med respektive väghållare, det vill säga kommunerna och staten. Åtskilliga hållplatser inom främst det kommunala vägnätet är i behov av anpassning men även längs det statliga vägnätet behöver ett flertal byggas om eller flyttas av trafiksäkerhetsskäl.

Det stora antalet hållplatser innebär väsentliga kostnader kopplade till anpassningsarbetet. Ambitionsnivån för att åtgärda hållplatserna på det statliga vägnätet är därför framtaget utifrån den Regionala transportinfrastrukturplanens utrymme. På det kommunala vägnätet ansvarar respektive kommun för finansiering och genomförande i samråd med Region Skåne. Kommuner har därmed ett stort ansvar att budgetera medel för tillgänglighetsåtgärder.

Region Skåne kommer så långt det medger att verka för tillgänglighetsanpassning även av den kommersiella trafiken.

Åtgärder för miljö- och hållbarhet

Kravställning i upphandlingar är ett viktigt verktyg för att styra mot miljö- och hållbarhetsmålen. Krav på fossilfria bränslen såsom grön el, biogas eller biodiesel och en utsläpps- och bullerfattig fordonsflotta ska säkerställa att miljö- och hållbarhetsmålen nås och att trafiken bedrivs med minimal miljöpåverkan. För att strukturera arbetet mot måluppfyllelsen utvecklas handlingsplaner med nyckeltal för uppföljning och förbättring.

Vid sidan om klimatprestanda är energieffektivitet en viktig fråga i miljöarbetet. Ju mindre energi som används desto bättre är trafikens klimatprestanda och desto mindre avgasutsläpp genereras. Även ur ett kostnadsperspektiv är en effektiv energianvändning av stor vikt.

Introduktion av grön elbussdrift i städerna har påbörjats. Effekterna i form av minskade avgas- och klimatutsläpp, lägre bullernivåer och minskad energiförbrukning kommer att förbättra kollektivtrafikens miljö- och hållbarhetsprestanda märkbart.

Region Skåne kommer att verka för att elfordonsbatteriernas hela värdekedja ska vara hållbar. Ett första steg är att utreda dagens situation utifrån miljöpåverkan och hur de mänskliga rättigheterna efterlevs.

Bra Miljöval

Miljömärkningen Bra Miljöval, som omfattar alla Skånetrafikens buss- och tågresor inom Sverige, ställer strikta krav på minskande klimatutsläpp och utsläpp av kväveoxider samt ökad energieffektivitet. I och med att märkningens krav skärps och utökas över tid skapas incitament att ständigt minska kollektivtrafikens miljöpåverkan.

För att säkerställa att miljö- och hållbarhetskraven följs av trafikföretagen används ett uppföljningssystem i form av dialogmöten, kontroller och revisioner.

Inriktning om att arbeta för en klimatneutral kollektivtrafik

Skånetrafiken startar under år 2018 upp ett arbete för att utreda förutsättningar och kostnader för en klimatneutral kollektivtrafik där hela värdekedjan avses. Skånetrafiken och avdelningen för regional utvecklingen har avsatt medel från Klimatsamverkan för att under år 2018 tillsammans med LTH analysera hur den föreslagna inriktningen om klimatneutral kollektivtrafik kan omsättas.

Klimatneutralitet betyder att utsläppen från kollektivtrafiken under livscykeln från produktions-, drifts- och avvecklingsfasen ska bli noll. Kollektivtrafikens växthusgasutsläpp under hela livscykeln behöver genom rätt drivmedels- och teknikval, klimatneutral produktion och avveckling av fordon och klimatanpassad drift reduceras till lägsta möjliga nivå. De utsläpp som då fortfarande återstår efter alla åtgärder behöver klimatkompenseras för att uppnå klimatneutralitet.

Klimatneutral kollektivtrafik sett över hela värdekedjan är ett långtgående åtagande. Det finns idag ingen exakt kunskap om växthusgasutsläppen i hela kollektivtrafikens värdekedja. Dessutom finns idag ingen kunskap om vilka kostnader som kommer att uppstå i arbetet med att skapa en helt klimatneutral kollektivtrafik. Därför behöver handlingsplaner innehållande bland annat utsläppsanalyser, riktlinjer för bränsle-/energival, utveckling av affärsmodeller och upphandlingskrav samt kostnadsbedömningar att upprättas.

Bortsett från satsningen på fossilfria bränslen görs ständigt ansträngningar för att öka resandet och förbättra beläggningen i fordonen. Bra körvägar för bussar genom centrum, där trafikens påverkan är som störst, eftersträvas. Parallellt med detta pågår ett omfattande arbete tillsammans med trafikföretagen för att introducera smart körning i busstrafiken både för att minska bränsleförbrukningen och för att öka passagerarnas komfort på bussen. Även i tågtrafiken och inom färdtjänst och sjukresor bedöms potentialen för smart körning vara stor.

Riktade specifika infrastrukturåtgärder såsom prioriterade körfält för kollektivtrafik, gena körvägar och signalprioritet gör att bussen blir ett alternativ som kan konkurrera med bilen. Tidsaspekten är en viktig faktor för att kollektivtrafiken ska vara ett bra alternativ till bilen. I takt med att kollektivtrafiken tar marknadsandelar från bilismen ökar miljönyttan.

Användningen av miljöanpassade fordon och bränslen gör att kollektivtrafiken skapar miljönytta och tar marknadsandelar från andra motorburna resor. Ytterligare en viktig aspekt är att i högre grad köra med många passagerare på Skånetrafikens bussar och tåg. Det gäller att satsa såväl på att utveckla kollektivtrafiken med ett större resandeunderlag per resa för svagare linjer, samt utveckla turtätheten där det finns stort resandeunderlag.







Kommersiell trafik

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, men vid brist på långsiktiga kommersiella åtaganden säkras medborgarna kontinuerlig kollektivtrafik genom beslut om allmän trafikplikt.

Kollektivtrafiklagen från år 2012 ger privata företag möjlighet att fritt etablera kommersiell kollektivtrafik på regional nivå. Som regional kollektivtrafikmyndighet ska Region Skåne enligt lagen skapa goda förutsättningar för kommersiell kollektivtrafik.

Den nya kollektivtrafiklagen har i nuläget endast inneburit en marginell ökning av den kommersiellt

baserade kollektivtrafiken i Skåne. Redan innan år 2012 trafikerades de två största flygplatserna av busstrafik på kommersiella grunder. Bilaga 7 redovisar befintlig kommersiell regional kollektivtrafik i Skåne.

I de fall kommersiell trafik är aktuell ska Region Skåne samverka för att göra det så enkelt som möjligt för resenärerna.

Allmän trafikplikt

I egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet kan Region Skåne besluta om allmän trafikplikt. Ett trafikpliktsbeslut säkerställer att den trafik som anses nödvändig kommer till stånd då övrig trafik inte bedöms finnas in önskvärd omfattning. Region Skåne kan efter ett sådant beslut upphandla, avtala och driva trafiken i egen regi.

Region Skåne har avtal om utförande av trafikuppdrag med ett flertal trafikföretag. I god tid innan ett trafikavtal löper ut utvärderas trafikens fortsatta existens och utformning. En eventuell upphandling förannonseras och trafikföretag bjuds in till samråd inför upphandling (SIU). Vid SIU:n ges en utförlig beskrivning av trafiken och dess förutsättningar och marknadens aktörer ges tillfälle att ta ställning till om trafiken är av intresse och kan bli aktuell för att drivas på kommersiella grunder. Tillvägagångssättet har som syfte att öppna upp 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 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.

Förutsättningar för kommersiell trafik

Skänetrafiken ansvarar för att göra marknadsundersökningar för att initialt bedöma potentialen för kommersiell trafik. Det ligger 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.

Ambitionen är att underlätta för resenärerna genom att göra det enkelt att hämta information om det samlade utbudet, använda resmöjligheterna från gemensamma hållplatser och terminaler samt, på lite längre sikt, kunna betala för hela resan vid ett tillfälle. Region Skåne söker också lösningar för tillträde till terminaler och hållplatser för den kommersiella trafiken på konkur-

rensneutrala villkor. Dessa lösningar finns samlade i ett erbjudande till kommersiella aktörer, se bilaga 8.

Region Skåne har avtal om utförande av färdtjänst- och sjukreseuppdrag med ett flertal taxiföretag. Det är Region Skånes uppfattning att dessa uppdrag ger en god bas för taxiföretagens verksamhet och underlättar möjligheten att också bedriva kommersiell taxitrafik, även på mindre orter.

Kollektivtrafiken kräver i Skåne, liksom i övriga landet, årliga tillskott av offentliga medel. Generellt sett är därmed inte kollektivtrafiken en företagsekonomiskt god affär. Lönsamheten varierar emellertid mellan linjerna. Här används begreppet lönsamhet även om

det i merparten av trafiken snarare handlar om nivån på självfinansieringsgraden.

Generellt har linjer i områden med stora resandeunderlag och god konkurrenskraft mot bilen bättre lönsamhet än trafik på landsbygden. I huvudsak återfinns trafiken med den bästa lönsamheten i de regionalt viktiga stråken. Det kan finnas utrymme för mer nischade aktörer som skjuter in sig på målpunkter där den offentligt finansierade kollektivtrafiken har sämre konkurrenskraft. Ett exempel kan vara reserelationer där en resa med Skånetrafiken kräver många byten eller där färdvägen inte blir den mest optimala och dagens utbud därmed har svårt att hävda sig mot bilen.







Tomelilla

5/9 Brösarp

SCANIA

B

Skånetrafiken

G 680061

A

Tomelilla

Ekonomi och finansiering

Kollektivtrafiken bidrar till samhällsvinster i form av en bättre folkhälsa och en ökad tillgänglighet, samt har möjlighet att gynna fler socioekonomiska grupper och bidra till minskat utanförskap och ökad jämlikhet. Men de senaste årens utbyggnad av kollektivtrafiken har medfört stora och ökade ekonomiska åtaganden för Region Skåne. En tydlig trend visar att ökade intäkter inte följer den ökade kostnadsutvecklingen av trafiken, vilket om denna utveckling fortsätter, kommer bli en stor utmaning i finansieringen av kollektivtrafiken.

Kollektivtrafikens samhällsnytta

Kollektivtrafiken har ett tydligt bidrag till samhället och genererar stora nyttor vilka inte syns i en vanlig beräkning över kollektivtrafikens kostnader och intäkter. Satsningar på kollektivtrafik minskar klimatutsläppen, vidgar människors arbetsmarknad, ökar sysselsättning, ger förbättrad hälsa och trafiksäkerhet samt skapar ett rättvisare samhälle. Analyser av vad de planerade åtgärderna leder till för samhällsnytta visar tydligt på framförallt stora nyttor för resenärerna som får minskade restider genom satsningarna. En del av är kvan-

tifierbara nyttor som direkt går att omsätta i kronor. Detta gäller de nyttor som kollektivtrafiken bidrar till som hälsa, trafiksäkerhet och miljö. Utöver dessa nyttor väntas satsningarna också få effekt inte minst på möjligheten att arbeta och pendla i Skåne genom bättre förbindelser. Möjligheterna att exploatera och förtäta i städerna väntas också öka. Både kvantifierbara och icke kvantifierbara nyttor behöver tas i åtanke när satsningarnas framtida kostnader beskrivs nedan.

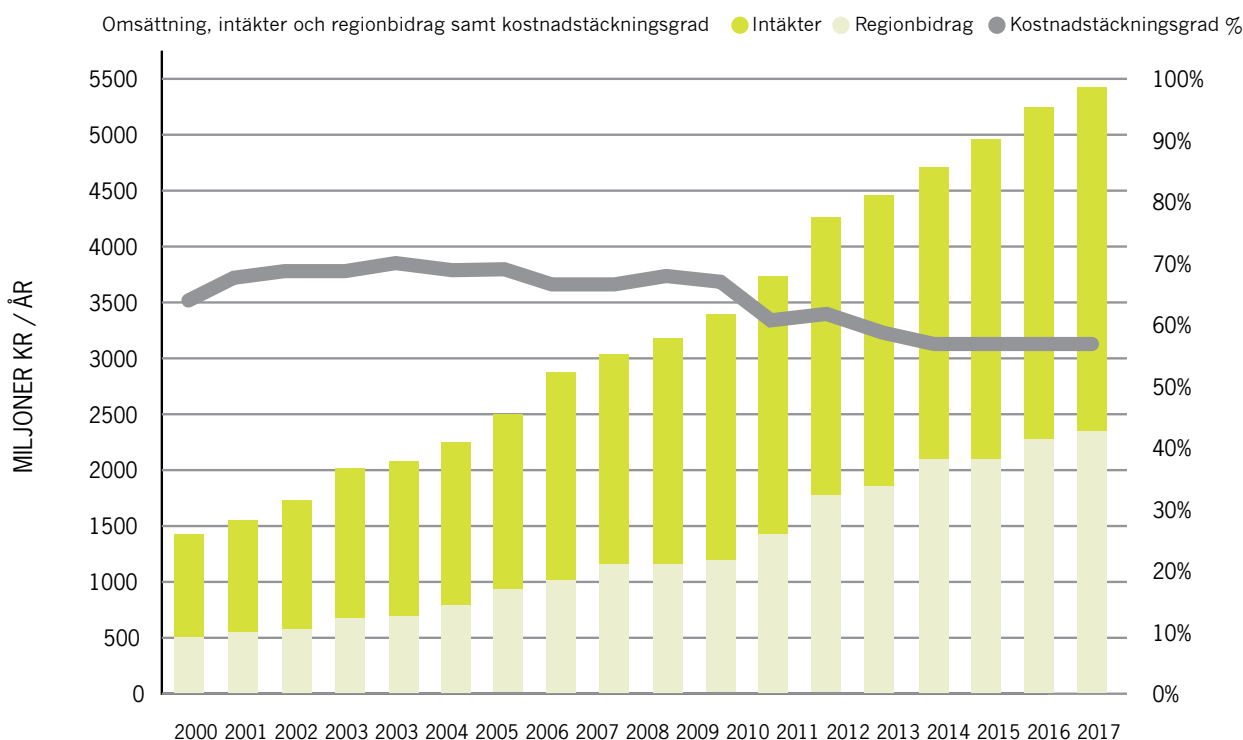


Kostnadsutvecklingen i Skåne

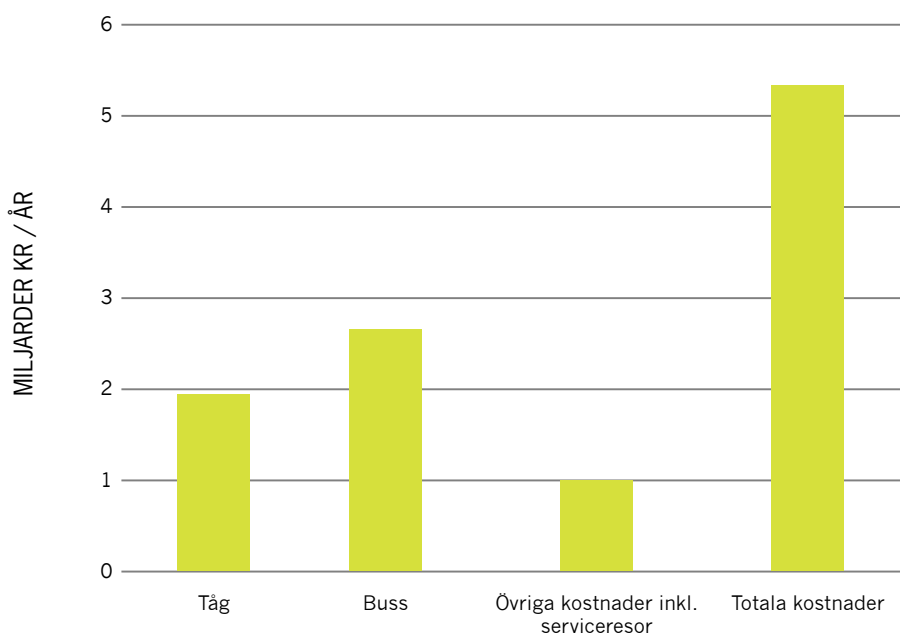
De senaste årens utbyggnad av kollektivtrafiken har medfört ökade ekonomiska åtaganden för Region Skåne, men också ett ökat resande. Den ökade kostnadsutvecklingen av trafiken, vilket om denna utveckling fortsätter, kommer bli en utmaning för finansieringen av kollektivtrafiken. Trenden i kollektivtrafikens kostnadsutveckling syns i hela Sverige och är inte unik för Skåne. De senaste åren har relationen kostnader och intäkter bibehållits i Skåne, kostnadstäckningen har från 2014 legat på ca 57–58 procent. Det visar att intäkterna pga ökat resande och prishöjningar, följer den takt som Region Skåne bygger ut kollektivtrafiken. Andelen skattesubvention ökar inte. Det finns en ökad efterfrågan på kollektivtrafik, en förväntan från skåningarna på bättre och utvecklad kollektivtrafik. Region Skåne vill möta detta i så hög utsträckning som möjligt. Utmaningen är att viljan att utveckla kollektivtrafiken de kommande åren är hög, vilket ställer krav på priorite-

ringar kring hur och vad som ska genomföras i förhållande till möjlig ekonomi.

I Skåne finns ett antal bidragande faktorer som påverkat kostnadsutvecklingen. Bland annat driver kollektivtrafik med få resande kostnadsutvecklingen. I övrigt har stora satsningar genomförts i tågtrafiken och tågtrafik är förhållandevis dyr per utbudskilometer. Stora satsningar har även genomförts på nya miljöanpassade och tillgänglighetsanpassade fordon. Denna typ av satsningar genererar ofta inte intäkter i motsvarande grad som kostnader men ger å andra sidan stora positiva effekter i samhället. Tågtrafik och spårvägstrafik är de satsningar som har störst effekter på ekonomiskt tillväxt, ökad tillgänglighet och ökad marknadsandel. Satsningar på tillgänglighetsanpassning och mer miljöanpassade fordon bidrar till en bättre miljö och en ökad tillgänglighet till kollektivtrafiken för alla.



Intäkt- och kostnadsutveckling för kollektivtrafiken i Region Skånes regi.

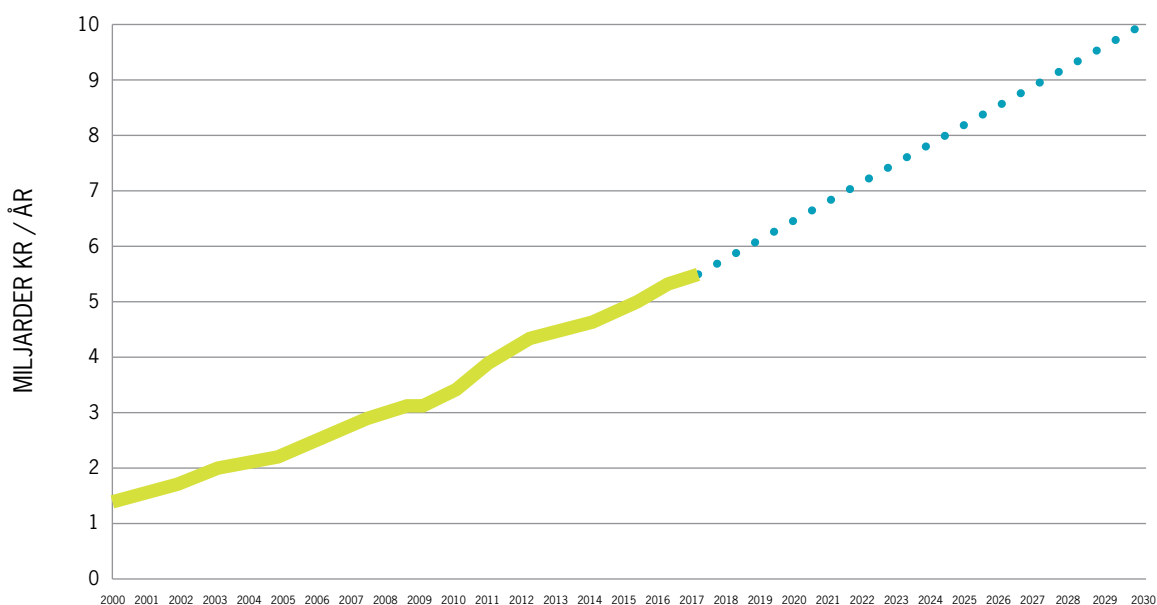


Fördelning av kostnader 2017.

Framskrivna kostnader för att nå målen

Med utgångspunkt för de nödvändiga investeringar som krävs av såväl fordon som trafikering för att nå uppsatta mål, har en framskrivning av kostnader fram till år 2030 beräknats. År 2030 hamnar kostnaderna på totalt 10 miljarder kronor, att jämföra med kostnaden år 2017 som låg på knappt 6 miljarder kronor. Beräkningarna baseras på nödvändiga satsningar i kollektivtrafiken med utgångspunkt från målet om 40 procents marknadsandel. Från år 2018 görs en framskrivning av kostnaderna. Förutom nödvändiga investeringar ingår även ett antagande om indexering och kostnadsutveckling på cirka 80 procent mellan år 2017–2030. Detta

motsvarar en årlig kostnadsökning på cirka 6–8 procent. År 2030 hamnar kostnaderna totalt på cirka 10 miljarder kronor vilket innebär en årlig kostnadsökning på ca 350 miljoner kronor. Kostnaderna för måluppfyllelsen förutsätter också att den övergripande målsättningen kring färdmedelsfördelningen i Skåne uppnås och att bilresorna i Skåne därmed minskar med 5–10 procent. För att målet om marknadsandel ska nås krävs dock inte bara ökad satsning på kollektivtrafiken i sig. Infrastrukturen, på såväl statligt väg- och järnvägsnät som kommunalt vägnät, måste möjliggöra en växande kollektivtrafik för att Skåne ska kunna fortsätta växa hållbart.



Framskrivna kostnader till 2030 utifrån målet om 40 procents marknadsandel.



mathias.karlsson@osby.se

Budget 2019 med flerårsplan 2020-2021

Dnr SBN/2019:1

Samhällsbyggnadsförvaltningen förslag till samhällsbyggnadsnämnden

- Skrivelse ”Förslag till nämndplan 2019, samhällsbyggnad exklusive VA-verksamheten” daterad 2019-01-18 godkänns
- Skrivelse ”Förslag till nämndplan 2019, samhällsbyggnad VA-verksamheten” daterad 2019-01-18 godkänns

Sammanfattning av ärendet

Samhällsbyggnad har tagit fram budgetförslag utifrån tilldelad budgetram beslutad i kommunfullmäktige 2018-11-26, § 121.

VA-verksamhetens driftbudget baseras på taxa som gäller från 1 mars 2018.

Beslutsunderlag

Skrivelse ”Förslag till nämndplan 2019, samhällsbyggnad exklusive VA-verksamheten” (2019-01-18)

Skrivelse ”Förslag till nämndplan 2019, samhällsbyggnad VA-verksamheten” (2019-01-18)

Mathias Karlsson
Förvaltningschef samhällsbyggnad

Rolf Persson
Controller

Beslutet skickas till

Mathias Karlsson

Rolf Persson

Anders Edwall

Kim Olsen

Ekonomiavdelningen

9

mathias.karlsson@osby.se

Budget 2019 med flerårsplan 2020-2021

Dnr SBN/2019:1

Samhällsbyggnadsförvaltningen förslag till samhällsbyggnadsnämnden

- Skrivelse ”Förslag till nämndplan 2019, samhällsbyggnad exklusive VA-verksamheten” daterad 2019-01-18 godkänns
- Skrivelse ”Förslag till nämndplan 2019, samhällsbyggnad VA-verksamheten” daterad 2019-01-18 godkänns

Sammanfattning av ärendet

Samhällsbyggnad har tagit fram budgetförslag utifrån tilldelad budgetram beslutad i kommunfullmäktige 2018-11-26, § 121.

VA-verksamhetens driftbudget baseras på taxa som gäller från 1 mars 2018.

Beslutsunderlag

Skrivelse ”Förslag till nämndplan 2019, samhällsbyggnad exklusive VA-verksamheten” (2019-01-18)

Skrivelse ”Förslag till nämndplan 2019, samhällsbyggnad VA-verksamheten” (2019-01-18)

Mathias Karlsson
Förvaltningschef samhällsbyggnad

Rolf Persson
Controller

Beslutet skickas till

Mathias Karlsson

Rolf Persson

Anders Edwall

Kim Olsen

Ekonomiavdelningen

Nämndsplan 2019

Samhällsbyggnad exkl VA



Innehållsförteckning

Ledning	3
Antal årsarbetare	3
Verksamhetsbeskrivning	3
Årets verksamhet	4
Nyckeltal och statistik	4
Ekonomi	4
varav Planering och Administration.....	5
varav Tekniska enheten exkl fastighet	5
varav Fastighet	6
varav Kostenhet.....	6
varav Lokalvård.....	6
Internbudget per verksamhet 5 positioner	7
Internbudget per verksamhet, Fastighet	10
Investeringsbudget	10
Investeringsbudget, Fastighet.....	11
Framtid	12

Ledning

Ann-Charlotte Melin, Ordförande
Mathias Karlsson, Förvaltningschef

Antal årsarbetare

116,5

Verksamhetsbeskrivning

Samhällsbyggnadsnämnden arbetar för en attraktiv och hållbar kommun genom god samhällsplanering, skötsel av kommunens byggnader och mark samt service i form av kost- och lokalvård.

PLANERING OCH ADMINISTRATION

Förvaltningens ledningsgrupp består av förvaltningschefen och enhetscheferna för tekniska enheten och kost- och lokalvårdsenheten.

En planeringsgrupp under förvaltningschefen arbetar med samhällsplaneringsfrågor som översiktlig planering, detaljplanering, miljöstrategi och kommunekologi.

Enheten ansvarar för den övergripande administrationen och är huvudman samt beställare för de kommunala bolagen SBV och ÖGRAB.

TEKNISKA ENHETEN

Tekniska enheten ansvarar för kommunens fastigheter, mark- och exploatering, gata, park samt fastighetsskötsel.

Tekniska enheten ska tillhandahålla ändamålsenliga och kostnadseffektiva lokaler till kommunens verksamheter. Sedan 1 januari 2019 bedriver kommunen fastighetsskötsel i egen regi och underhåller och serva kommunens alla byggnader. Enheten är en servicefunktion som med hjälp av sin kunskap, kompetens och serviceanda effektivt förvaltar kommunens befintliga fastighetsbestånd. Fastighetsbeståndet består av över 115 000 kvadratmeter och inhyser allt från skolor, förskolor, offentliga toaletter, ishall, simhallar, kontorslokaler, bibliotek, medborgarhus, räddningsstation samt övriga offentliga byggnader. Fastighetsenheten ansvarar även för projektering, nyproduktion och ombyggnation av behov som uppstår ute i verksamheterna. I uppdraget ingår också köp och försäljning av mark samt exploateringsärenden. Mark- och exploatering ansvarar även för att upprätta och uppdatera kommunens grundkarta samt utföra inmätningar och utsättningar.

Tekniska enheten ser vidare till att den kommunala utemiljön är tillgänglig, tilltalande och säker att vistas i. I uppdraget ingår att anlägga, sköta och utveckla kommunens utemiljö; torg, parker, skogar, fritidsområden, vandringsleder, badplatser, lekplatser, gator, gång- och cykelvägar.

KOST- OCH LOKALVÅRDSENHETEN

Kost- och lokalvårdsenheten utgör kommunens samlade resurser för kost inom skola och omsorg. Enheten ansvarar också för lokalvården inom huvuddelen av kommunens fastighetsbestånd.

Enheten leds av Kost- och Lokalvårdschefen samt funktionsansvariga för kost, äldreomsorg, skola och lokalvård.

Kosten arbetar med att laga och servera mat till förskolor, grundskolor, gymnasieskolor och äldreomsorg inom kommunen. På kostenheten arbetar det cirka 45 personer som tillsammans planerar, tillagar, transporterar och serverar cirka 2.500 portioner mat varje dag. Menyn är

omväxlande och planeras utifrån olika målgruppers behov och förutsättningar. Livsmedlen som används är till stor del ekologiska, säsonganpassade och lokal- och närproducerade.

Kostverksamheten ansvarar för 16 olika kök varav 12 är tillagningskök. Dessa producerar ca 2850 port/dag, 624 700 port/år.

Lokalvården arbetar med att vårda och hålla kommunens lokaler rena. Målsättningen är att miljöanpassa lokalvården och endast använda metoder och produkter som är skonsamma för både personal och miljö. Inom lokalvården arbetar det ca 40 personer som ansvarar för ca 67 000 kvm lokaler inom främst skola och omsorg men ansvarar även för andra lokaler där kommunal verksamhet bedrivs.

Årets verksamhet

Samhällsbyggnadsnämnden är nyinrättad och ansvarar för fysisk planering, kommunens fastigheter, gata- och park, mät- och kart samt kost- och lokalvård.

Under 2019 kommer nya verksamhetsmål för förvaltningen att tas fram i dialog med nämnden. Ekonomin kommer att stå i fokus under året. Arbetsmiljö- och miljöfrågor kommer också att prioriteras på förvaltningen. Som ett led i arbetsmiljöarbetet kommer förvaltningen att arbeta med värdegrundsfrågor.

Detaljplaner för småhus prioriteras under året då det i dagsläget finns relativt gott om planerad mark för flerbostadshus i centrumlägen. Det är också viktigt att iordningställa planerad mark till tomtmark, så att den är klar för byggnation av bostäder respektive verksamheter.

Tekniska enheten är ny och under året kommer fokus ligga på att utveckla samarbete mellan fastighetsförvaltning, skötsel, gata- och park samt mät- och kart. En prioriterad fråga under året är att minska antalet fastigheter som står tomma då dessa har en negativ påverkan på kommunens ekonomi.

Kost- och lokalvårdsenheten kommer utöver sedvanlig kost- och lokalvårdsverksamhet att vara delaktig i planering av nybyggnationer samt fortsätta utveckla kvaliteten inom verksamheten. Måltidspolicyn behöver t ex ses över gällande specialkost samt närproducerat/lokalproducerat

Nyckeltal och statistik

Ekonomi

Driftredovisning

Tkr	Budget 2019
Intäkter	61 657
Personalkostnader	52 343
Lokalkostnader	34 054
Övriga kostnader	26 920
Summa kostnader	113 317

Tkr	Budget 2019
Nettobudgetram	-51 660
Kapitalkostnader	0
Driftnetto	-51 660
Kostnad/invånare (kr)	
Investeringar	

Samhällsbyggnadsnämnden har inte lagt någon budget för kostnader kring ledamöternas arvodesersättning. Det tidigare samhällsbyggnadsutskottets budget för detta låg under kommunstyrelsen. Kostnaden för arvordena är 677 tkr och bör tilläggsbudgeteras.

varav Planering och Administration

Tkr	Budget 2019
Intäkter	697
Personalkostnader	2 597
Lokalkostnader	77
Övriga kostnader	142
Summa kostnader	2 816
Nettobudgetram	-2 119
Kapitalkostnader	
Driftnetto	-2 119
Kostnad/invånare (kr)	
Investeringar	

varav Tekniska enheten exkl fastighet

Tkr	Budget 2019
Intäkter	10 918
Personalkostnader	15 028
Lokalkostnader	4 395
Övriga kostnader	9 670
Summa kostnader	29 093
Nettobudgetram	-18 175
Kapitalkostnader	
Driftnetto	-18 175

Kostnad/invånare (kr)	
Investeringar	

varav Fastighet

Tkr	Budget 2019
Intäkter	46 612
Personalkostnader	0
Lokalkostnader	29 612
Övriga kostnader	7 895
Summa kostnader	37 507
Nettobudgetram	9 105
Kapitalkostnader	
Driftnetto	9 105
Kostnad/invånare (kr)	
Investeringar	

varav Kostenhet

Tkr	Budget 2019
Intäkter	3 245
Personalkostnader	17 935
Lokalkostnader	49
Övriga kostnader	9 328
Summa kostnader	27 312
Nettobudgetram	-24 067
Kapitalkostnader	
Driftnetto	-24 067
Kostnad/invånare (kr)	
Investeringar	

varav Lokalvård

Tkr	Budget 2019
Intäkter	185

Projekt nr	Projektname	2019 (tkr)	2020 (tkr)	2021 (tkr)	Åter KS
xxxx	Köp av mark	0	0	0	
0831	Lekplatser	300	300	300	
0832	Julbelysning	250	250	250	
0833	Arbets-fordon	2 000	2 000	2 000	
0835	Asfalt	6 000	6 000	6 000	
xxxx	Maskiner lokalvård	400	100	100	
	Totalt	23 050	29 500	24 950	

Kommentarer investeringsbudget

Investeringsbudget, Fastighet

Projekt nr	Projektname	2019 (tkr)	2020 (tkr)	2021 (tkr)	Åter KS
1626	Säkerhet riskinventering	150	150	150	
1627	Säkerhet elsäkerhet	150	150	150	
1701	Genomförande av energiprojekt	500	500	500	
1305	Säkerhetsprojekt larm	300	300	300	
1303	Projektering energisparåtgärder	250	250	250	
	Nytt kommunövergripande passagesystem	1 000	2 000	3 000	
	Samhällsbyggnad				
1307	Utbyte storköksutrustning	250	250	250	
	Planerat underhåll / komponentredovisning	5 000	5 000	5 000	
	Barn och utbildning				
0209	Örkenedskolan, matsal	20 000			
1612	Örkened förskola	72 000	4 750		
1667	Ny förskola Osby tätort	40 000	45 000		
0212	Förskola 3 och 4 Osby tätort	0	25 000	60 000	
0213	Lokal uteförskola		1 000		
xxx	Killeberg grundskola förskola	2 400	50 000	50 000	
xxx	7 -9 skola Osby tätort	0	2 400	25 000	
1309	Utemiljö barn och skola	500	500	500	
1310	Div verksamhetsförändringar	100	100	100	
	Brunn Lindvallen			50	
	Flexilokal Örkened sporthall		1 800		
	Ny ventilationsanläggning nya Ekbackeskolan	4 500			
0206	Ishall		20 000	45 000	
	Utbyggnad av laddstolpar till verksamhetslokaler	1 000	0	0	
	Hälsa och välfärd				
xxxx	Gruppboende Parkgatan kök	100			

xxxx	Gruppboende Parkgatan uteplats	150			
xxxx	Byggnation äldreboende Lönsboda		2 400		
xxxx	Utemiljön Rönnebacken	400			
	Totalt	148 750	161 550	190 250	

Kommentarer till investeringsbudget, Fastighet

Framtid

Det finns sedan något år tillbaka ett ökat intresse för att bygga bostäder i kommunen och förvaltningen kommer under kommande år fokusera på att ta fram detaljplaner som möjliggör detta samt därefter iordningställa marken för byggnation.

Kommunen har stora behov av mer ändamålsenliga lokaler och står inför flera stora byggnationer kommande år. Byggnation av ny förskola pågår i Lönsboda och byggnation av förskola i Osby tätort beräknas starta under våren. Dessutom finns beslut om nytt särskilt boende samt grundskola i Lönsboda. I Killeberg ska också byggas ny grundskola, förskola och sporthall.

Samtidigt som det finns stort behov av nya lokaler så behöver kommunen kommande år fokusera på att avveckla fastigheter som står tomma, på grund av att de inte längre ändamålsenliga. Detta för att minska kommunens fastighetskostnader.

Nämndsplan 2019

Samhällsbyggnad, VA-verksamheten



Innehållsförteckning

Ledning.....	3
Antal årsarbetare	3
Verksamhetsbeskrivning	3
Årets verksamhet.....	3
Nyckeltal och statistik	3
Ekonomi	3
Internbudget per verksamhet 5 positioner	4
Investeringsbudget	4
Framtid.....	5

Ledning

Ann-Charlotte Melin, Ordförande
Mathias Karlsson, Förvaltningschef

Antal årsarbetare

Verksamhetsbeskrivning

Produktion och leverans av dricksvatten till abonnenter, avledning och rening av abonnenternas avloppsvatten samt tillhandahållande av ett fungerande dagvattenledningsnät.

Årets verksamhet

Under året genomför vi regelbundna uppföljningsmöten med SBVT för att säkra verksamhetens kvalitet. Samordningsmöten genomförs även med de olika ledningsägare som har verksamhet i kommunen för att samordna planerade insatser. Vid dessa deltar även SBVT.

Nyckeltal och statistik

Ekonomi

Driftredovisning

Tkr	Budget 2019
Intäkter	31 331
Personalkostnader	0
Lokalkostnader	1 391
Övriga kostnader	20 290
Summa kostnader	21 681
Nettobudgetram	9 650
Kapitalkostnader	9 650
Driftnetto	0
Kostnad/invånare (kr)	
Investeringar	23 500

Resultaträkning

Belopp i mnkr	Bokslut 2016	Budget 2017	Prognos 2017	Budget 2018
Verksamhetens intäkter				

Belopp i mnkr	Bokslut 2016	Budget 2017	Prognos 2017	Budget 2018
Verksamhetens kostnader				
Avskrivningar				
Verksamhetens nettokostnader				
Finansiella kostnader				
ÅRETS RESULTAT				

Balansräkning

Belopp i mnkr	Bokslut 2016	Budget 2017	Prognos 2017	Budget 2018
Tillgångar				
Mark och byggnader				
Maskiner och inventarier				
Pågående arbeten				
Summa tillgångar				
Eget kapital och skulder				
Eget kapital				
varav periodens resultat				
Långfristiga skulder				
Summa eget kapital och skulder				

Internbudget per verksamhet 5 positioner

Internbudget per verksamhet

Verksamhet (4-5 pos vht, belopp tkr)	Budget 2019
54110 VA-verksamhet	0
	0

Investeringsbudget

Projekt nr	Projektnamn	2019 (tkr)	2020 (tkr)	2021 (tkr)	Åter KS
0905	Åtgärder ledningsnät	10 000	10 000	10 000	
	Hasslaröd	3 500			

Projekt nr	Projektname	2019 (tkr)	2020 (tkr)	2021 (tkr)	Åter KS
	Särskilda dagvatten satsningar, dammar etc	850	1 500	2 150	
	Arv, VV, pumpstationer (inkl. reinvesteringar)	5 000	5 000	5 000	
	Övervakningssystem/PLC, alla anläggningar	2 450	1 500	700	
	Vattenmätare	700	700	700	
	Mindre nyanläggningar	500	500	500	
	Östra Genastorp, §6	500	1 300	3 200	
	Östra Genastorp-Östanå			2 500	
	Osby-Östra Genastorp			500	
	Maglaröd VV, Ombyggnad för kapacitets ökning			10 000	
	Killeberg VV, Ny reservoar			2 500	
	Lönsboda VV, Optimering			1 000	
	Skydd av grundvatten			500	
	Brunkelstorp, Skeingesjön, ny matarledning Osby			12 500	
	Lönsboda Arv, tillståndsansökan			500	
	Totalt	23 500	20 500	52 250	

Kommentarer investeringsbudget

Framtid