



Mats Åstrand
Utredare
mats.astrand@trelleborg.se

Region Skåne
Avdelningen för regional utveckling
291 89 Kristianstad

Remissvar Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030

Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030 är ett av programmen för att uppfylla den övergripande Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050. Medan övriga framtagna program kan stödja den övergripande strategin måste Trelleborgs kommun konstatera att förslaget till Trafikförsörjningsprogram inte har dessa förutsättningar.

I Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 anges mål för färdmedelsfördelning 2030 och 2050. Dessa mål är därefter anpassade till de skånska kommunerna utifrån en kategorisering av förutsättningarna. I förslaget till Trafikförsörjningsprogram utgår man endast från de övergripande målen och lägger förslag utifrån dessa. Självklart ska satsningar ske i de starka stråken och i de stora städernas stadsbusstrafik då här finns högst potential att nå fler resenärer men ska även medelstora och mindre kommuner kunna nå sina mål i den övergripande Strategin behöver kollektivtrafiken även kunna utvecklas i övriga städers stadsbusstrafik, i delregionalt viktiga stråk och på landsbygden.

Trelleborgs kommun har ställt sig bakom mål för färdmedelsfördelning i Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050. Dessa mål är en viktig grund för den nyligen framtagna Trafikstrategin för Trelleborg (ännu inte antagen). Kommunstyrelsen tog i maj 2018 beslut hur utvecklingen av kollektivtrafiken bör ske i Trelleborg för att öka andelen resor med detta trafikslag och för att kunna möjliggöra vår kommuns andel av arbetet med att nå de övergripande målen för färdmedelsfördelning i Skåne. Det föreslagna Trafikförsörjningsprogrammet ger tyvärr svagt stöd för dessa utvecklingsplaner. Varken stadsbusstrafiken i Trelleborg eller de regionbusslinjer som trafikerar Trelleborgs kommun nämns i förslaget till Trafikförsörjningsprogram. Det närmaste man kommer är på sidan 37, under rubriken Basutbud säkerställer regional balans, där det står: "På sikt är ambitionen att efterhand som ekonomin tillåter och efterfrågan ökar kunna utveckla basutbudet med tidigare lagda öppettider och helgtrafik efter år 2025". En sådan låg ambition ger i stort sett inget utrymme för utveckling av kollektivtrafiken eller för förändring av färdmedelsfördelning.

Trelleborgs kommun saknar en beskrivning av kommunernas roll i utvecklingen av kollektivtrafiken i Skåne i Trafikförsörjningsprogrammet. Vi saknar också

spelregler för detta utvecklingsarbete, exempelvis; vad är kommunens uppgift, vad är Region Skånes uppgift, vad ska kommunen uppfylla för att kollektivtrafiken ska förbättras i form av öppettider, turtäthet och liknande, hur många invånare måste bo inom ett visst avstånd från en stadsbusslinje respektive en regionbusslinje. En viktig fråga gäller nybyggnadsområden; vad gäller här i form av invånarantal och liknande för kollektivtrafik?

Trepartssamverkan mellan kommun, Skånetrafiken och trafikoperatör är en samarbetsform för utveckling av kollektivtrafiken. Detta borde framhållas i Trafikförsörjningsprogrammet.

Trelleborgs kommun har en relativt stor landsbygd där kommunen vill arbeta för en ökad andel resor med kollektivtrafik men landsbygdsperspektivet väger mycket lätt i förslaget till Trafikförsörjningsprogram.

Närtrafiken fungerar dåligt i praktiken. Det är så dåligt ställt med tillförlitligheten för närtrafiken att Trelleborgs kommun tvekar att framhålla detta som ett alternativ för kommuninvånarna. Närtrafikens betydelse behöver stärkas och Region Skåne måste säkerställa att trafiken fungerar. Närtrafikens strategiska betydelse för utveckling av kollektivtrafik på landsbygden behöver framhållas, bland annat genom att närtrafik kan utvecklas till ny linjetrafik.

Trelleborgs kommun inser att utveckling av kollektivtrafik på landsbygden kan kräva tillköp i olika grad från kommunerna, den långsiktiga ambitionen bör vara att detta tillköp successivt ska kunna fasas ut och användas i nya satsningar för kollektivtrafik på landsbygden.

I förslaget till Trafikförsörjningsprogram framgår att regionbuss Trelleborg-Vellinge-Malmö klassas som förbindelse av delregional betydelse. Det var säkert så det var tänkt när Pågatågtrafiken äntligen nådde Trelleborg i december 2015. Utvecklingen har dock visat att denna regionbusslinje, 146, fått en större betydelse än planerat. Pågatågtrafiken till och från Trelleborg har en mycket bra utveckling som uppfyller satta prognoser. Samtidigt är resandet med regionbuss betydligt högre än förväntat. Trelleborgs kommun vill därför framhålla att regionbusstrafiken Trelleborg-Vellinge-Malmö bör anses vara av regional betydelse.

För att nå den färdmedelsfördelning som gäller i Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 behövs även investeringar och ökning av ekonomiska medel. I förslaget till Trafikförsörjningsprogram anges detta behov en aning försiktigt. Detta är inte tillräckligt, Region Skåne behöver tydligt ange att man är beredd att ta dessa ekonomiska satsningar.

Det måste finnas en stabil ekonomisk grund för arbetet med kollektivtrafik i Skåne. De senaste åren har de ekonomiska förutsättningarna varit skiftande. För ett effektivt samarbete mellan Region Skåne och kommunerna måste kommunerna veta vad som gäller.

Sammanfattningsvis anser Trelleborgs kommun:

- Trafikförsörjningsprogrammet ska möjliggöra de mål för färdmedelsfördelning som fastställts i Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050.
- Trafikförsörjningsprogrammet ska ta hänsyn till den anpassning som görs i Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 för de skånska

kommunernas olika förutsättningar för att nå målen för färdmedelsfördelning.

- Trafikförsörjningsprogrammet ska även omfatta utveckling av kollektivtrafik på landsbygden.
- Trafikförsörjningsprogrammet ska klargöra kommunens roll och förutsättningar för samarbete i utveckling av kollektivtrafiken mellan kommun och Region Skåne genom Skånetrafiken.
- Regionbusstrafiken Trelleborg-Vellinge-Malmö ska anses vara av regional betydelse.
- De ekonomiska förutsättningarna för kollektivtrafiken behöver vara stabila och klarlagda, både i ett kortsiktigt och i ett långsiktigt perspektiv.

Remissvar beslutat av kommunstyrelsen 2019-02-06

Mikael Rubin
Kommunstyrelsens ordförande

Fredrik Geijer
Kommundirektör