

§ 37 Internremiss Trafikförsörjningsprogram 2025-2035

Ärendenummer: 2024-POL000038

Regionala utvecklingsnämndens beslut

1. Regionala utvecklingsnämnden överlämnar föreliggande yttrande till kollektivtrafiknämnden.

Annette Linander (C) deltar inte i beslutet.

Reservationer

Samtliga närvarande ledamöter för socialdemokraterna reserverar sig mot beslutet.

Kami Petersen (MP) reserverar sig mot beslutet.

Vilmer Andersen (V) reserverar sig mot beslutet.

Protokollsanteckning

Annette Linander (C) lämnar bifogad anteckning till protokollet.

Sammanfattning

Regionala utvecklingsnämnden har beretts möjlighet att yttra sig över trafikförsörjningsprogrammets målstruktur och strategiska inriktning i ett tidigt skede inför att programmet ska skickas ut på extern remiss. Nämnden ska enligt Region Skånes reglemente bistå kollektivtrafiknämnden i arbetet med att ta fram trafikförsörjningsprogrammet.

Yrkanden

Anna Ingers (S) yrkar, med instämmande av Vilmer Andersen (V) och Kami Petersen (MP), bifall till eget förslag innebärande följande:

1. Att yttrandet kompletteras med följande text:

”Minskade öppettider fredag-lördag natt till 00 istället för 02 är negativt för fritidsresandet, arbetspendlingen samt besöks- och turismnäringen”

2. Att följande stycke kompletteras med markerad text (fetstil):

En viktig utmaning för Trafikförsörjningsprogrammet att belysa handlar om att utbyggnaden av infrastruktur i Skåne inte sker i den takt som behövs för att säkerställa tillräcklig kapacitet i järnvägsnätet. **Skåne är en flerkärnig region med ett storstadsområde och en mångfald av orter vilket skapar en unik närhet mellan stad och landsbygd. Skåne är även transitregion mellan Sverige och Europa. Det ställer höga krav på transportinfrastrukturen och kollektivtrafiken både i städerna och på landsbygden.** Öppnandet av Fehmarn Bält-förbindelsen kommer medföra

större godsflöden vilket kan bidra till att tränga bort persontåg och bidra till sämre tillgänglighet i Skåne.

Ordföranden yrkar avslag på Anna Ingers (S) första yrkande och yrkar bifall till Anna Ingers (S) andra yrkande.

Ordföranden ställer proposition på Anna Ingers (S) första yrkande och finner att regionala utvecklingsnämnden beslutar att avslå det.

Ordföranden ställer proposition på Anna Ingers (S) andra förslag och finner att regionala utvecklingsnämnden beslutar att bifalla det.

Kami Petersen (MP) yrkar, med instämmande av Anna Ingers (S), att det i yttrandet förtydligas vilka fordonsinvesteringar som behövs år 2025-2030.

Ordföranden yrkar avslag på yrkandet från Kami Petersen (MP).

Ordföranden ställer proposition på Kami Petersens (MP) yrkande och finner att regionala utvecklingsnämnden beslutar att avslå det.

Vilmer Andersen (V) yrkar bifall till eget förslag innebärande följande:

1. "Näst sista meningen i förvaltningens yttrande, där man skriver att Fehmarn förbindelsen **kan** bidra till att tränga undan persontrafik, vill vi ändra på och yrkar att formuleringen ändras till **kommer**. Vi anser att det är fastslaget att det kommer skapa ökade flöden och flera tåg i ett redan högt belastat system. Detta kommer medföra påverkan på annan trafik och därav påverkan på persontrafiken.
2. Vi yrkar att det mycket tydligare fastslås vad som behövs för att säkra den skånska kollektivtrafiken inför framtidens behov, och för att bygga ett system som är synkat mot kommande klimatförändringar. Det kommande trafikförsörjningsprogrammet bör inkludera skrivningar om Öresundsmetron. Metron kommer att utgöra ett viktigt kollektivtrafikstråk i framtiden och Region Skåne
3. Vi yrkar att Öresundsmetron plockas in i planen och att metron ses som den kollektivtrafiklösning som den kan vara i hela sydöstra Skåne: Att Öresundsmetron behandlas som en skånsk fråga och inte som en malmöitisk och att regionen lyfter behoven av ökad spårbunden kollektivtrafik över sundet. Det är genom ökad spårbunden trafik som vi på riktigt möter framtidens behov och klimatförändringar.
4. Vi yrkar att Simrishamnsbanan återupptas som en lösning på igenkorkade vägar och ett regionalt, klimat inriktat, kollektivtrafik lyft för hela Region sydväst. Genom persontrafik på Simrishamnsbanan behöver inte väg 11 byggas ut eller utgöra hinder för nyttotransporter och bussar och att regionen etappvis till exempelvis Sjöbo adderar Simrishamnsbanan som en ovanjord förlängning på Öresundsmetron.

5. Vi yrkar att Region Skåne börja planera för dragning av Öresundsmetron söderut mot Vellinge / Höllviken för att avlasta och minska trafiken på väg 100: dvs att börja planera för att återuppta spårbunden trafik till Vellinge och Höllviken, som en bana kopplad till Öresundsmetron genom dragning under och över mark.
6. Vi yrkar att man undersöker hur delad mobilitet, genom olika typer av hyrsystem för till exempel cyklar, elsparkcyklar och bilar, kan harmoniseras och inkluderas i Skånetrafiken.
7. Även om Flex-bussförsöket fortfarande är i sin linda, och naturligtvis bör utvärderas efter försöksperioden, så är konceptet redan baserad på erfarenhet från andra regioner och ses som en modernisering av den anropsstyrda trafiken. Vi yrkar därför att Trafikförsörjningsprogrammet kompletteras efter försöksperiodens avslut med konkreta skrivningar om vilken modell som rekommenderas implementerad i Skåne och inom vilka geografiska områden
8. Kollektivtrafiken är den enskild viktigaste faktor för att bind ihop Skåne, förbättra ett hållbart resande och minska ojämlikheten mellan regionens olika "hörn". Vi yrkar därför att Kollektivtrafiknämnden tillsammans med Regionala utvecklingsnämnden tar ett större gemensamt ansvar än tidigare för att uppnå en mera jämlik utveckling i hela Skånes geografi. "

Ordföranden yrkar bifall till Vilmer Andersens (V) första yrkande och avslag på resterande yrkanden från Vilmer Andersen (V).

Anna Ingers (S) och Kami Petersen (MP) yrkar bifall till yrkanden 1, 2, 6, 7 och 8 från Vilmer Andersen (V).

Ordföranden ställer proposition på Vilmer Andersens (V) yrkanden och finner att regionala utvecklingsnämnden bifaller Vilmer Andersens (V) första yrkande och avslår yrkande 2-8.

I ärendet finns följande dokument

1. Beslutsförslag 2024-03-15
 2. Yttrande 2024-04-18
 3. Powerpoint presentation av trafikförsörjningsprogrammets och dess målstruktur och strategiska inriktning
-

Vid protokollet
Anna Appelgren

Rätt utdraget intygar

Maria Dahlberg

Sänt till:

Kollektivtrafiknämnden

Tf enhetschef Inger Sellers, avdelningen för regional utveckling

Enhetschef Håkan Samuelsson, avdelningen för regional utveckling

Kollektivtrafikstrateg Emma Morin, Skånetrafiken

Samhällsplanerare Jesper Borgström, avdelningen för regional utveckling

Skånetrafiken

Reservation Socialdemokraterna i Region Skåne

Regionala utvecklingsnämnden 2024-04-26

13. Internremiss Trafikförsörjningsprogram 2025-2035

En välfungerande kollektivtrafik är avgörande för att hålla ihop Skåne och göra det möjligt för alla att bo, arbeta och studera var de vill. En god kollektivtrafik bidrar positivt till den regionala utvecklingen, att vidga arbetsmarknaden, till minskade klimatutsläpp, bättre miljö, förbättrad hälsa och ökad jämlikhet.

Därför föreslog Socialdemokraterna följande tillägg:

Att yttrandet kompletteras med följande stycke:

”Minskade öppettider fredag-lördag natt till 00 istället för 02 är negativt för fritidsresandet, arbetspendlingen samt besöks- och turismnäringen”.

Att följande stycke kompletteras med markerad text:

En viktig utmaning för Trafikförsörjningsprogrammet att belysa handlar om att utbyggnaden av infrastruktur i Skåne inte sker i den takt som behövs för att säkerställa tillräcklig kapacitet i järnvägsnätet. ***Skåne är en flerkärnig region med ett storstadsområde och en mångfald av orter vilket skapar en unik närhet mellan stad och landsbygd. Skåne är även transitregion mellan Sverige och Europa. Det ställer höga krav på transportinfrastrukturen och kollektivtrafiken både i städerna och på landsbygden.*** Öppnandet av Fehmarn Bält-förbindelsen kommer medföra större godsflöden vilket kan bidra till att tränga bort persontåg och bidra till sämre tillgänglighet i Skåne.

Första att-satsen avslögs medan andra att-satsen bifölls.

Vi yrkade också bifall till Miljöpartiets förslag om att yttrandet skulle förtydligas med vilka fordonsinvesteringar som behövs år 2025-2030. Regionala utvecklingsnämnden valde att avslå förslaget.

Därtill yrkade vi bifall till Vänsterpartiets förslag om:

1. att formuleringen ändras till kommer [i näst sista meningen].
2. att det mycket tydligare fastslås vad som behövs för att säkra den skånska kollektivtrafiken inför framtidens behov, och för att bygga ett system som är synkat mot kommande klimatförändringar.
6. att man undersöker hur delad mobilitet, genom olika typer av hyrsystem för till exempel cyklar, elsparkcyklar och bilar, kan harmoniseras och inkluderas i Skånetrafiken.

Reservation

Socialdemokraterna i Region Skåne

7. att Trafikförsörjningsprogrammet kompletteras efterförsöksperiodens avslut med konkreta skrivningar om vilken modell som rekommenderas implementerad i Skåne och inom vilka geografiska områden. [avseende Flexbuss, pilotprojekten för landsbygstrafik].

8. att Kollektivtrafiknämnden tillsammans med Regionala utvecklingsnämnden tar ett större gemensamt ansvar än tidigare för att uppnå en mera jämlik utveckling i hela Skånes geografi.

Vänsterpartiets första att-sats bifölls. Resten avslogs.

Då våra yrkande inte vann gehör reserverar vi oss.

För Socialdemokraterna i Regionala utvecklingsnämnden

Anna Ingers, gruppledare (S)

Reservation

Regionala utvecklingsnämnden 26 april 2024

Internremiss trafikförsörjningsprogram

Diariernr: 2024-POL000038

Trafikförsörjningsprogrammet som är det viktigaste styrande dokumentet för Skånes kollektivtrafik behöver beskrivas utifrån kollektivtrafikens viktiga roll i att minska Sveriges klimatpåverkan inom transportsektorn. Denna roll har blivit betydligt större sedan den brunblå regeringen avvecklat effektiva styrmedel som minskat klimatpåverkan och inte ersatt dem med några nya. Konsekvensen är att utsläppen börjat öka igen trots pågående klimatnödläge.

De "marknadsandelar" som kollektivtrafiken enligt förslaget förväntas tas från biltrafiken är så små att de inte kan kallas för mål. I stället för en ökad ambition sätts målen till 2030 och 2035 utifrån den svagt ökande trend som länge pågått i relativa tal. Trenden har inte sin bakgrund i ändrade politiska prioriteringar av kollektivtrafiken utan i allmänhetens ökande medvetenhet.

Den stora och ökande genomfartstrafiken genom Skåne, inte minst vid öppnandet av Fehmarn Bältförbindelsen, ställer stora krav på transportinfrastrukturen och kollektivtrafiken i Skåne. Det krävs bland annat ett förtydligande av vilka fordonsinvesteringar som behövs i perspektivet 2025-2030, inte minst i ljuset av minskad statlig medfinansiering av kollektivtrafik.

En viktig åtgärd för att öka kollektivtrafikens tillgänglighet och attraktivitet är att integrera tåtorternas hyrcykelsystem i digitala reseplanerare och biljettsystem. Så kallad flexibel kollektivtrafik kan vara en viktig lösning på landsbygden. Här krävs större ambitioner under de närmaste åren. Att stänga nattrafiken vid midnatt istället för klockan 02 får negativa konsekvenser för fritidsresor, arbetspendling och Skånes turistnäring.

Denna passiva inställning från högerpartierna kompenserar inte för samma partiers katastrofala regeringspolitik, och kommer inte att bidra till minskad klimatpåverkan från transportsektorn.

Dessa aspekter borde regionala utvecklingsnämnden lyft i sitt remissvar men det ville inte M, KD, L och SD gå med på.

Kami Petersen

med instämmande av

Dolores Pigretti Öhman



Reservation ärende 13

Internremiss Trafikförsörjningsprogram 2026 - 2035

Vi i Vänsterpartiet finner att planen för trafikförsörjningen är mycket undermålig och att programmet på ett helt annat vis behöver beskriva och konkritisera hur regionen tänker arbeta för att uppnå beslutade mål, bygga och leverera en kollektiv trafikförsörjning som möjliggör en omställning till ett hållbart och klimat anpassat samhälle som håller sig inom planetens gränser. Då vi finner att programmet fallerar på flera av dessa punkter yrkade vi på nedan.

Vi tycker remissutkastet saknar skrivningar om framtida satsningar efter 2030.

- **Yrkande 2:** Vi yrkar att det mycket tydligare fastslås vad som behövs för att säkra den skånska kollektivtrafiken inför framtidens behov, och för att bygga ett system som är synkat mot kommande klimatförändringar.

Det kommande trafikförsörjningsprogrammet bör inkludera skrivningar om Öresundsmetron. Metron kommer att utgöra ett viktigt kollektivtrafikstråk i framtiden och Region Skåne (Kollektivtrafiknämnden) bör redan nu påbörja planeringsarbetet.

- **Yrkande 3:** Vi yrkar att Öresundsmetron plockas in i planen och att metron ses som den kollektivtrafiklösning som den kan vara i hela sydvästra Skåne. Att Öresundsmetron behandlas som en skånsk fråga och inte som en malmötisk och att regionen lyfter behoven av ökad spårbunden kollektivtrafik över sundet. Det är genom ökad spårbunden trafik som vi på riktigt möter framtidens behov och klimatförändringar.
- **Yrkande 4:** Vi yrkar att Simrishamnsbanan återupptas som en lösning på igenkorkade vägar och ett regionalt, klimat inriktat, kollektivtrafik lyft för hela regionen. Genom persontrafik på Simrishamnsbanan behöver inte väg 11 byggas ut eller utgöra hinder för nyttotransporter och bussar och att regionen etappvis till exempelvis Sjöbo adderar Simrishamnsbanan som en ovanjord förlängning på Öresundsmetron.
- **Yrkande 5.** Vi yrkar att Region Skåne börja planera för dragning av Öresundsmetron söderut mor Vellinge / Höllviken för att avlasta och minska trafiken på väg 100: dvs att börja planera för att återuppta spårbunden trafik till Vellinge och Höllviken, som en bana kopplad till Öresundsmetron genom dragning under och över mark.



Vi finner att cykel bör inkluderas på en helt annan nivå i beskrivningen om hur vi skapar ett fungerande och expanderande kollektivtrafiksystem. Dokumentet bör kompletteras med ett stycke om hur cykel som komplement till kollektivtrafiken kan fungera och på ett bättre vis bör vara det första alternativet för medborgare att kombinera med kollektivtrafiken.

- **Yrkande 6.** att man undersöker hur delad mobilitet, genom olika typer av hyrsystem för till exempel cyklar, elsparkcyklar och bilar, kan harmoniseras och inkluderas i Skånetrafiken.

Även om Flex-bussförsöket fortfarande är i sin linda, och naturligtvis bör utvärderas efter försöksperioden, så är konceptet redan baserad på erfarenhet från andra regioner och ses som en modernisering av den anropsstyrda trafiken.

- **Yrkande 7.** Vi yrkar därför att Trafikförsörjningsprogrammet kompletteras efter försöksperiodens avslut med konkreta skrivningar om vilken modell som rekommenderas implementerad i Skåne och inom vilka geografiska områden

Kollektivtrafiken är den enskild viktigaste faktor för att bind ihop Skåne, förbättra ett hållbart resande och minska ojämlikheten mellan regionens olika "hörn".

- **Yrkande 8:** Vi yrkar därför att Kollektivtrafiknämnden tillsammans med Regionala utvecklingsnämnden tar ett större gemensamt ansvar än tidigare för att uppnå en mera jämlik utveckling i hela Skånes geografi.

Då samtliga av våra yrkanden ovan föll så reserverar vi oss mot beslutet.

Dock så vill vi lyfta yrkande 1, som fick gehör.

Yrkande 1: Näst sista meningen i förvaltningens yttrande kan man läsa följande, "att Fehmarn förbindelsen kan bidra till att tränga undan persontrafik". Vi anser att det är fastslaget och solklart att den nya förbindelsen komme påverka trafikflödena i Skåne. Öppnande av Fehmanbält kommer medföra skapa ökade flöden, och flera tåg i ett redan högt belastat system, detta kommer medföra påverkan på annan trafik, och där av påverkan på persontrafiken i Skåne.

- **Yrkande 1.** Vi yrkar att formuleringen ändras till kommer.

För Vänsterpartiet

Vilmer Andersen

Tobias Petersson

PROTOKOLLSANTECKNING

13. Internremiss Trafikförsörjningsprogram 2025 – 2035

Ärendenummer 2024-POL000038

Det finns mycket att säga kring detta förslag då man sänker ambitionsnivån för kollektivtrafik i mindre orter men då detta program inte behandlats politiskt av den facknämnd som har uppdraget väljer jag i detta läge att inte delta i beslutet utan Centerpartiets synpunkter kommer att klargöras i kommande remissomgång.

För Centerpartiet i Regionala utvecklingsnämnden 26 april 2024,

Annette Linander (C)