

Kollektivtrafik i det öppna Skåne

Trafikförsörjningsprogram för
Region Skåne 2025 - 2035

Bilaga 1 Remissammanställning
(preliminär)

Innehåll

OM SAMRÅDET	4
Inledning	4
Remissvar	4
JUSTERINGAR EFTER GRANSKNING	8
Justeringar kapitelvis	8
Tillägg i form av bilagor	9
SAMMANSTÄLLNING AV INKOMNA SYNPUNKTER	10
Sammanfattning	10
Avgränsningar	10
Kapitel 1 - Inledning	10
Kapitel 2 - Planeringsförutsättningar	12
Kapitel 3 - Mål	13
Kapitel 4 - Ställningstaganden	16
Kapitel 5 - Genomförande	21
Kapitel 6 - Ekonomi	24

Om samrådet

Region Skåne är regional kollektivtrafikmyndighet med ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Skåne. Som regional kollektivtrafikmyndighet ska Region Skåne enligt Lag (2010:1065) om kollektivtrafik regelbundet fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken i ett trafikförsörjningsprogram. Trafikförsörjningsprogrammet är tillsammans med budgeten det viktigaste dokumentet för regionfullmäktiges styrning av den regionala kollektivtrafiken. I programmet beskrivs vilka mål, ställningstaganden och planeringsprinciper som ska styra den långsiktiga utvecklingen av kollektivtrafiken i Skåne. Regionfullmäktige har beslutat (2016-11-29, § 252) att varje kommande trafikförsörjningsprogram ska fastställas så snart det bedöms lämpligt efter genomfört allmänt val till regionfullmäktige vart fjärde år.

Inledning

Region Skåne har utarbetat ett förslag till Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2025–2035. Förslaget sändes på remiss den 22 juni 2024, och remissinstanserna gavs möjlighet att lämna synpunkter senast 31 oktober 2024. Totalt 87 remissinstanser gavs möjlighet att komma med yttranden. Remissversionen av Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2025–2035 presenterades både som en digital version i StoryMaps och som en pdf-rapport.

Denna bilaga utgör en sammanställning av de inkomna synpunkterna. Hela samrådsprocessen har dock utgjorts av omfattande dialogmöten med aktörer i länet, samt med andra angränsande län. Aktörerna har i till största del varit enskilda kommuner, eller kommuner i samverkan. Samtliga samråd som har hållits inom processen finns sammanställda i trafikförsörjningsprogrammets bilaga 2. Samrådsredogörelsen följer i huvudsak trafikförsörjningsprogrammets struktur och kapitelindelning med ett extra fokus på de specifika frågor som Region Skåne önskade få synpunkter på.

Specifika frågor

Region Skåne önskade synpunkter särskilt kring följande frågeställningar:

- Hur ser kommunerna och övriga aktörer på den målstruktur och de föreslagna mål som redovisas i Trafikförsörjningsprogrammet?
- Hur väl går Trafikförsörjningsprogrammets ställningstaganden i linje med kommunernas och övriga aktörers strategier och inriktning om ett hållbart resande?
- Är de förslag till ställningstaganden och genomförande som beskrivs i kapitel 4–5 tillräckligt tydliga för att förstå hur kollektivtrafiken ska utvecklas? Om inte, vad saknas?
- Hur ser kommuner och övriga aktörer på de föreslagna noder och prioriterade hållplatser som redovisas i trafikförsörjningsprogrammet?

Remissvar

Inkomna yttranden

Samtliga Skånes kommuner har yttrat sig antingen via hörnsamarbeten och/eller enskilda yttranden. Dessutom har ett antal regioner utanför Skåne lämnat yttranden. Från statliga myndigheter har Länsstyrelsen och Trafikverket lämnat yttranden. Utöver dessa har ytterligare sex yttranden kommit in från följande remissinstanser: HKR (Högskolan i Kristianstad), Keolis, Lunds universitet, Malmö Airport, Sveriges lantbruksuniversitet (SLU) och Sveriges pensionärsförbund (SPF).

Följande instanser har meddelat att de avstår från att yttra sig: Malmö universitet, SKR, Trafikstyrelsen Danmark och Transportministeriet Danmark. I kolumnen tillägg i tabellen nedan redovisas de kommuner som valt att ge kommunspecifika yttranden.

Remissinstans	Avstår	Inlämnat	Tillägg
Familjen Helsingborg - Gemensamt		x	
Bjuv		x	x
Båstad		x	x
Helsingborg		x	x
Höganäs		x	x
Klippan		x	x
Landskrona		x	x
Perstorp		x	
Svalöv		x	x
Åstorp		x	
Ängelholm		x	x
Örkelljunga		x	
Malmö-Lund-regionen - Gemensamt		x	
Burlöv		x	x
Eslöv		x	x
Höör		x	x
Kävlinge		x	x
Lomma		x	x
Lund		x	x
Malmö		x	x
Skurup		x	x
Staffanstorps		x	x
Svedala		x	x
Trelleborg		x	x
Vellinge		x	x
Skåne Nordost - Gemensamt		x	
Bromölla		x	
Hässleholm		x	
Hörby		x	
Kristianstad		x	
Osby		x	
Östra Göinge		x	
Sydöstra Skånes samarbetskommitté - gemensamt		x	
Simrishamn		x	
Sjöbo		x	
Tomelilla		x	x
Ystad		x	x

Remissinstans	Avstår	Inlämnat	Tillägg
Regioner, grannkommuner			
Region Blekinge		x	
Region Halland		x	
Region Jönköpings län		x	
Region Kalmar		x	
Region Kronoberg		x	
Region Huvudstaden			
Region Själland			
Sölvesborg		x	
Övriga			
Bergkvarabuss			
Branschföreningen Tågföretagen			
Copenhagen Airport			
Cykelfrämjandet			
DHR Skåne			
Funktionsrätt Skåne			
Företagarna Syd			
Gröna Mobilister			
HKR Högskolan Kristianstad		x	
Keolis		x	
Kristianstad Österlen Airport			
Lunds universitet		x	
Länsstyrelsen i Skåne		x	
Malmö Airport		x	
Malmö universitet	x		
Nationella trafiksäkerhetsförbundet NTF			
Naturskyddsföreningen			
Naturvårdsverket			
Nobina			
PRO Skåne			
Resenärerna	x		
Samtrafiken AB			
SKR	x		
SLU Sveriges lantbruksuniversitet		x	
SPF Skåne		x	
SRF Skåne			
Stiftelsen Skånska landskap			
Svensk Cykling			
Svensk Kollektivtrafik			
Svenska Taxiförbundet			
Svenskt Näringsliv i Skåne			
Sveriges Bussföretag			
Sydsvenska Handelskammaren			
Trafikstyrelsen Danmark	x		
Trafikverket		x	
Transportministeriet Danmark	x		

Övriga, forts.			
Transportstyrelsen			
VR			
VTI			
Vy			
Ängelholm Helsingborg Airport			

Justeringar efter granskning

Sammanfattning av de ändringar som görs – kapitlet slutförs efter dialog med KTN

Justeringar kapitelvis

Generella justeringar

Språk- och faktafel. Region Skåne har gjort vissa språkliga justeringar såsom stavfel och syftningsfel. Mindre faktafel som visats vara felaktiga har korrigerats.

Mindre justeringar på kartor och figurer innefattar bland annat att tydligare visa Skåne i ett sammanhang med grannregioner och Danmark. **Tillkommer fler justeringar...**

Omstrukturering för tydlighet och tillgänglighet. Trafikförsörjningsprogrammet har till en viss del omstrukturerats, förkortats och förtydligats för att göras mer tillgänglig och överskådlig.

Inledning

Kapitlet har i stora drag bibehållits men figur 1.1 har omarbetats för att bättre gå i linje med nyligen antagen regional utvecklingsstrategi samt pågående processer kring ny transportstrategi och revidering av regionplanen. Även figur 1.2 har justerats för att tydligare åskådliggöra processen från trafikförsörjningsprogram till trafik. Kapitel 1.3 är kompletterat med förtydliganden kring samverkansprocessen. För övrigt har generella justeringar gjorts.

Planeringsförutsättningar

Kapitlet beskriver i huvudsak nuläget. Delkapitel 2.2 och 2.3 är justerat för att tydligare leda in läsarna i kommande kapitel. Delen om infrastruktur har utgått som eget kapitel och relevanta texter istället lyfts in under andra kapitel. Ny figur med statistik från den regionala resvaneundersökningen 2023 nedbrutet på olika delar av Skåne har lyfts in. Kapitlet förtydligar även den roll som Malmö Airport har. För övrigt har generella justeringar gjorts.

Mål

Kapitlet bibehålls i huvudsak. Den avsaknad av nulägesbeskrivning som lyfts av remissinstanserna förtydligas i Bilaga 3, som fångar den historiska utvecklingen och visar en rimlig prognos för hur måltalen kan utvecklas under programmets planperiod. Då flera remissinstanser saknar det mer lokala/inomkommunala perspektivet på tillgänglighet, föreslås en ny indikator som mäter andel invånares möjlighet att nå sitt närmsta kommuncentrum med kollektivtrafik.

För att målen tydligare ska peka på den roll som Region Skåne har vad gäller upplevd trygghet och tillgänglighet, har målen justerats för att baseras på de som i mätningen klassificeras som kunder (de som reser med Skånetrafiken) och inte alla skåningar. Målet justeras därmed, och för både upplevd tillgänglighet och upplevd trygghet är måltalet 75% för 2035.

Målet om förnybar energi och energieffektivitet har väckt vissa reaktioner, främst då det gäller förnybar eller fossilfri kollektivtrafik. Inriktning kring denna fråga beslutas vid programmets antagande. För övrigt har generella justeringar gjorts.

Ställningstaganden

När det gäller ställningstagandet "Noder för kombinerad mobilitet", hänvisas till Bilaga 4. Den beskriver noder och prioriterade hållplatser, och ger tillsammans med kapitel 5 en mer fördjupad bild av vad som anses vara en nod.

Ställningstagandet om hög framkomlighet har utvidgats till att även tydliggöra vikten av systemets robusthet: Uttrycket blir "Hög och robust framkomlighet". Därigenom är bedömningen att frågan om tillförlitlighet och samhällsnytta är adresserad.

Vidare har ställningstagandet Innovationer för resurseffektiv utveckling förtydligats när det gäller prioriteringar av forsknings- och innovationssatsningar. För övrigt har generella justeringar gjorts.

Genomförande

Mindre justeringar har gjorts i stråken. Bland annat har stråken Sjöbo-Ystad och Skurup-Skivarp-Abbekås getts nya klassificeringar. Justeringar har gjorts i avsnittet om noder och knutpunktssystem. De synpunkter som inkommit avseende en möjlig otydlighet i vad en nod innebär beskrivs i Bilaga 4 Noder och hållplatser. Där framgår bland annat att Region Skåne har valt att uppdatera listan med att även innefatta noder utmed SkåneExpressen som ligger vid orter från 300 invånare. Noderna är utpekade med huvudsakligt syfte att öka tillgängligheten för orten och den omkringliggande landsbygden. Kapitlet kring åtgärder har förtydligats. För övrigt har generella justeringar gjorts.

Ekonomi

Kapitlet har i stora drag bibehållits, då det innehåller en sammanfattande beskrivning av företagsekonomiska och samhällsekonomiska effekter av kollektivtrafiksatsningar. De justeringar som görs handlar om att redovisa Skånetrafikens kostnadsutveckling sedan 2010. För övrigt har generella justeringar gjorts.

Tillägg i form av bilagor

Följande bilagor har tillkommit (ansvar för färdigställande inom parentes):

- Bilaga 1 – Remissammanställning (Aktuellt dokument)
- Bilaga 2 – Samråd (lista över dessa)
- Bilaga 3 – Beskrivning av mål (AW)
- Bilaga 4 – Noder och hållplatser (EM)
- Bilaga 5 – Medborgardialog (AW)
- Bilaga 6 – Barnperspektivet i trafikförsörjningsprogrammet (EM)
- Bilaga 7 – Trafik i Region Skånes regi (EM)
- Bilaga 8 – Trafikavtal (AW)
- Bilaga 9 – Kommersiell trafik (AW)
- Bilaga 10 – Kommersiellt erbjudande (AW)

Sammanställning av inkomna synpunkter

Sammanfattning

Remissinstanserna är positiva till den strategiska inriktningen och målsättningarna i Trafikförsörjningsprogrammet, framför allt betoningen på hållbarhet, energieffektivitet och kollektivtrafikens viktiga roll för Skånes utveckling. De tydliga och mätbara målen lovordas, vilka gör det enklare att följa upp och utvärdera framsteg. Det uttrycks uppskattning för programmets fokus på kombinerad mobilitet och mobilitetshubbar, vilket skapar sömlösa resor genom samverkan mellan olika transportmedel.

Positivt mottaget är också betoningen på regional och interregional samverkan, vilket främjar bättre arbets- och bostadsmarknader. Många lyfter fram programmets fokus på fritidsresor och tillgång till rekreationsområden som ökar kollektivtrafikens attraktivitet. Detta lyfts som en styrka i programmet och något flera gärna hade sett ett ännu tydligare fokus kring. Trafikförsörjningsprogrammets efterfrågan på dialog och inkludering av kommuner i beslutsprocesser ses som en stor fördel som kan leda till bättre helhetslösningar.

Däremot riktas kritik kring att trafikförsörjningsprogrammet inte fullt ut beaktar de geografiska skillnaderna i Skåne och att landsbygden riskerar att få sämre tillgänglighet till kollektivtrafik jämfört med tätbefolkade områden. Kritiken gäller främst basutbudet på landsbygden och i mindre orter som upplevs som otillräckligt, vilket kan begränsa invånarnas möjligheter att leva och verka där. Flera upplever även en otydlighet kring målformuleringarna eftersom en nulägesbeskrivning kring målen saknas. Det finns en viss oro att de ekonomiska resurserna inte räcker för att uppfylla programmets höga mål, och flera remissinstanser rekommenderar att målen revideras utifrån tillgängliga resurser.

Kritiken omfattar även att man upplever bristande dialog och samarbete mellan Skånetrafiken och kommunerna. Kollektivtrafikens tillförlitlighet och punktlighet upplevs som bristfällig, särskilt tågtrafiken. Slutligen menar kritikerna att programmet saknar tydliga åtgärder för kapacitetshöjningar i de mest trafikerade stråken och att tidtabellerna inte är anpassade för arbetspendlare med obekväma arbetstider.

Avgränsningar

Trafikförsörjningsprogrammet är ett strategiskt dokument med syfte att på en övergripande nivå peka ut riktningen för kollektivtrafikens utveckling. Detaljerade synpunkter om utbud, enskilda linjer och hållplatser som har kommit in, ingår således inte i sammanställningen av synpunkterna. Dessa synpunkter har sammanställts i ett separat dokument och blir ett underlag till verksamheten.

Kapitel 1 - Inledning

1.1 Kollektivtrafik som utvecklar Skåne

Remissinstanserna ser positivt på kopplingen mellan trafikförsörjningsprogrammet och övriga regionala planer, men efterfrågar tydligare beskrivningar av hur dokumenten förhåller sig till varandra. Detta gäller särskilt prioriteringar mellan olika styrdokument och hur kommunernas översiktsplaner ska beaktas. Det efterfrågas bättre samordning mellan trafikförsörjningsprogrammet och den regionala infrastrukturplanen, särskilt gällande finansiering av åtgärder och hur investeringar ska prioriteras.

Flera remissinstanser påpekar att den regionala utvecklingsstrategins mål om flerkärnighet och hållbar tillväxt i hela Skåne behöver återspeglas tydligare i trafikförsörjningsprogrammets konkreta åtgärder och prioriteringar, där kommunernas översiktsplaner bör få större genomslag i kollektivtrafikplaneringen.

Region Skånes kommentar

Synpunkterna beaktas genom att tydligare beskriva trafikförsörjningsprogrammets roll i förhållande till andra regionala styrdokument. Region Skåne menar att mål, ställningstaganden och genomförandebeskrivningar svarar just på frågan om flerkärnighet genom exempelvis mål om geografisk tillgänglighet samt sammanhängande stråk som binder samman Skånes olika delar. När det gäller prioriteringar och åtgärder kopplade till kommunernas

översiktsplaner handlar det till stor del om att utveckla dialogen i tidiga skeden, samt genom den löpande implementeringen av trafikförsörjningsprogrammet när Skånes kommuner aktualiserar sina planer.

1.2 Kollektivtrafiklagen

Inga synpunkter.

1.3 Från Trafikförsörjningsprogram till trafik

Remissinstanserna efterfrågar en tydligare "röd tråd" mellan trafikförsörjningsprogram, trafikutvecklingsplan och trafikplan. Flera upplever en risk för glapp mellan den strategiska och operativa nivån och behov av bättre insyn i processerna. Det uttrycks kritik mot att kommunerna kommer in för sent i processen och att det ges för lite tid att påverka förändringar. Flera efterfrågar tidigare dialog och bättre framförhållning vid linjeomläggningar. Många kommuner önskar därför fasta och återkommande möten mellan parterna samt gemensamma möten för kommuner längs samma linjer, istället för dagens system där Skånetrafiken oftast har dialog med en kommun i taget. Det finns också en genomgående önskan om bättre transparens i beslutsprocessen och tydligare motivering till förändringar, där kommunerna vill ha bättre möjligheter att påverka hur trafikförsörjningsprogrammet omsätts i praktisk trafikering. Sammanfattningsvis framhålls att en god samverkan och en tydlig röd tråd i kollektivtrafikutvecklingen är central för att säkerställa en hållbar och effektiv kollektivtrafik i hela Skåne.

Region Skånes kommentar

Idag finns det en etablerad samverkansprocess med alla Skånes kommuner. Samverkansstrukturen är behovsanpassad utifrån trafikens omfattning och komplexitet. Utöver det finns även en etablerad samverkansprocess med två av Skånes fyra hörn (SÖSK och Familjen Helsingborg). Nuvarande samverkansstruktur är således ambitiös och omfattande, men har förbättringspotential. Samverkansprocessen behöver kontinuerligt ses över, både vad gäller innehåll och bemanning så att den röda tråden kring kollektivtrafikens långsiktiga utveckling blir tydligare för alla parter. Region Skåne instämmer med flera av remissvaren gällande avsaknaden av systematiska processer för att uppnå bättre långsiktig planering av mellankommunal regional trafik. Region Skåne ser en potential i interkommunala samverkansfora och ser positivt på att även samverka på liknande sätt med Nordöstra Skånes Kommuner samt kommunerna i Malmö-Lund Regionen. Kapitel 1.3 är kompletterat med förtydliganden kring samverkansprocessen.

1.4 Kommersiell trafik

Den kommersiella trafiken nämns framför allt i samband med Malmö Airport, där Swedavia efterfrågar att flygplatsen bättre integreras i den allmänna kollektivtrafiken som komplement till den kommersiella busstrafiken och påpekar att flygplatsen som stor arbetsplats är beroende av bättre kollektivtrafik året runt.

Andra remissinstanser lyfter behovet av bättre samordning mellan kommersiell och upphandlad trafik, särskilt gällande biljettsamarbeten och reseplanerare, samt efterfrågar tydligare beskrivningar av hur Region Skåne ska främja den kommersiella kollektivtrafiken. Det påpekas dock att den kommersiella trafiken inte får störa den långsiktiga servicen till resenärerna, samtidigt som den kan vara ett viktigt komplement i vissa relationer

Region Skånes kommentar:

Avsnittet om kommersiell trafik handlar främst om avgränsningar av det offentliga åtagandet, som lägger grund för beslut om trafikplikt. De inkomna synpunkterna har beaktats genom att i Kapitel 2 förtydliga den roll som Malmö Airport har.

1.5 Dialogprocess och uppföljning

Överlag ges en positiv bild från remissinstanserna kring den dialogprocess som varit inom ramen för framtagandet av trafikförsörjningsprogrammet. Flera beskriver det som positivt att få möjlighet att delta i processen och komma med synpunkter. Många beskriver också vikten av uppföljning av trafikförsörjningsprogrammet och en löpande dialog för att få en tydligare bild av hur trafikförsörjningsprogrammet bryts ner i den dagliga verksamheten.

Region Skånes kommentar:

Dessa synpunkter överensstämmer till stor del med synpunkter nämnda i Kapitel 1.3.

Kapitel 2 - Planeringsförutsättningar

2.1 Skånes geografiska förutsättningar

Remissinstanserna betonar vikten av att trafikförsörjningsprogrammet bättre tar hänsyn till Skånes flerkärniga struktur och de stora geografiska skillnaderna mellan olika delar av regionen. Medan remissinstanserna i de mer tätbefolkade delarna av Skåne önskar en ökad tydlighet kring de nyttor som skapas för *hela* Skåne av satsningar som görs tillväxtnotorerna, finns det en oro i andra delar av Skåne för att tätbefolkade områden prioriteras på bekostnad av glesare delar. Flera remissinstanser efterfrågar geografiskt nedbruten statistik och differentierade mål för att säkerställa en balanserad utveckling av kollektivtrafiken.

Berörda kommuner lyfter också vikten av bättre mellanregionala kopplingar, särskilt till Blekinge, Kronoberg och Halland, samt starkare förbindelser över Öresund, där de olika geografiska förutsättningarna kräver olika lösningar i olika delar av regionen.

Region Skånes kommentar:

Kapitlet är en beskrivning av förutsättningarna, och anger inte vilka ställningstagande som sedan görs i fortsättningen. För att öka tydligheten kring detta har en del mindre justeringar gjorts i både text och kartor. Vikten av en god tillgänglighet över sundet och mellan Skåne och grannregionerna har förtydligats.

2.2 Kollektivtrafikens roll

Remissinstanserna betonar kollektivtrafikens centrala roll för att möjliggöra en hållbar samhällsutveckling, där den ska fungera som strukturbildande kraft för bebyggelseutveckling samtidigt som den behöver vara tillgänglig för alla och bidra till minskade sociala och ekonomiska klyftor. Många påpekar att kollektivtrafiken är ett av de viktigaste verktygen för att nå klimatmålen och skapa ett mer robust samhälle, men att detta perspektiv behöver stärkas i programmet och att de samhällsekonomiska vinsterna behöver väga tyngre än företagsekonomiska mål.

Det finns också en stark betoning på kollektivtrafikens betydelse för arbetsmarknad och näringsliv, där särskilt tillgänglighet till arbetsplatser, utbildning och service lyfts som avgörande för att hela Skåne ska kunna utvecklas, samtidigt som flera påpekar att kollektivtrafiken även behöver utvecklas för att bättre möta behoven för fritidsresor och rekreation.

Region Skånes kommentar:

Region Skåne håller helt med om kollektivtrafikens centrala roll i den hållbara samhällsutvecklingen. Kapitel två är något förtydligat och omarbetat i strukturen för att det tydligare ska framgå kollektivtrafikens roll och hur den är vägledande för resterande vägval som görs i trafikförsörjningsprogrammet.

2.3 Transportinfrastruktur

Flera remissinstanser, särskilt från västra Skåne, lyfter behovet av ökad kapacitet i järnvägssystemet och Fehmarn bält-förbindelsens betydelse.

Det efterfrågas även bättre samordning mellan kollektivtrafikplanering och infrastrukturplanering, där särskilt processen kring hållplatser längs statlig väg kritiserar för att vara krånglig och kostsam för kommunerna som måste medfinansiera utrustning trots att de inte är väghållare. Kommunerna efterfrågar också tydligare processer för hur framkomlighetsåtgärder som busskörfält och signalprioritering ska kunna genomföras, där Trafikverket påpekar att det finns utmaningar i formella skeden med att få gehör för innovativa lösningar på grund av regelverk och föreskrifter.

Region Skånes kommentar:

Kapitel 2.2 och 2.3 är justerat för att tydligare leda in läsarna i kommande kapitel. Delen om infrastruktur har därför utgått som eget kapitel och relevanta texter istället lyfts in under andra kapitel. Infrastrukturen har mycket stor betydelse för kollektivtrafikens möjlighet att utvecklas och påverkan av Fehmarn bält-förbindelsen har lyfts in i kapitlet kring tillgänglighet. Vikten av infrastruktur tydliggörs även i eget ställningstagande 4.7 kring framkomlighet, som även breddats för att tydliggöra vikten av robusthet och tillförlitlighet.

2.4 Dagens trafik

Inga specifika synpunkter uttrycks avseende dagens trafikering.

Region Skånes kommentar:

Avsnitt 2.4 har i huvudsak bibehållits men uppdaterats med nyare statistik kring resande och kollektivtrafikutbud.

2.5 Framtid och utmaningar

Generellt sett betonas behovet av en robust och tillförlitlig kollektivtrafik i Skåne för att säkerställa punktlighet, säkerställda avgångar och att kollektivtrafiken alltid ska kunna leverera tillförlitlig service - även vid driftstopp och högt kapacitetsutnyttjande. Remissinstanserna lyfter särskilt det förändrade säkerhetsläget och klimatomställningen som viktiga framtidsutmaningar. Länsstyrelsen påpekar att beredskapsperspektivet blivit allt viktigare och Trafikverket pekar på demografiska förändringar med låga födelsetal som kan påverka framtida kapacitetsbehov.

Flera aktörer efterlyser tydligare koppling till klimatmålen och hur kollektivtrafiken ska bidra till klimatomställningen, samtidigt som det finns oro för kapacitetsbrister i elnätet vid elektrifiering av fordonsflottan. Det efterfrågas också bättre beredskap för nya tekniska lösningar och mobilitetstjänster där Region Skåne behöver bygga kompetens och ta ställning till sin framtida roll.

Region Skånes kommentar:

Synpunkterna är mycket viktiga ur ett framtids- och utmaningsperspektiv. Kapitlet syftar till att kort sammanfatta vilka utmaningar och möjligheter som väntas ge störst påverkan på kollektivtrafikens utveckling. Hur dessa strategiskt bör hanteras tydliggörs sedan i kapitel 4 där Region Skånes ställningstaganden framgår. Kapitlet är till viss del omarbetat så att de mest strategiskt viktiga utmaningarna för kollektivtrafiken tydligare framgår. För framtida utveckling sammanfattas i kapitel 4 vilka frågor som avses bevakas när det gäller innovation och teknologisk förändring. Frågor om beredskap och resiliens fångas i ställningstagande 4.9, Långsiktigt hållbar kollektivtrafik.

Kapitel 3 - Mål

Generella synpunkter

Remissvaren visar överlag en positiv syn på trafikförsörjningsprogrammets tydligare målstruktur med mätbara mål och god koppling till regionplanens strategier. Dock påpekas att det saknas nuläges-beskrivningar, vilket gör det svårt att bedöma ambitionsnivån. Det finns en oro för att målen kring tillgänglighet till tillväxtmotorer och regionala kärnor riskerar att gynna tätbefolkade områden på bekostnad av landsbygden. Flera remissinstanser efterlyser mer differentierade mål som tar hänsyn till geografiska skillnader.

Målen om marknadsandel och kostnadstäckningsgrad anses stå i konflikt med varandra, och det efterfrågas en tydligare koppling mellan mål och konkret genomförande. Medan kopplingen till regionplanens flerkärnighetsprincip uppskattas, önskas en bättre beskrivning av hur strategierna ska implementeras i praktiken.

Region Skånes kommentar:

Målen som formuleras syftar till att på ett välvägt sätt fånga de flesta policyfrågor som hör hemma i ett trafikförsörjningsprogram. Genom mål om både marknadsandel och grundläggande tillgänglighet lyfts behovet av satsningar i såväl starka stråk som i mer glest befolkade geografier.

Oron för att satsningar kommer ske på landsbygdens bekostnad, bedöms kunna adresseras via trafikförsörjningsprogrammets basutbud. Basutbudet ska också ses som ett stöd om målkonflikter uppstår exempelvis mellan marknadsandel och kostnadstäckningsgrad. Den avsaknad av nulägesbeskrivning som lyfts av remissinstanserna förtydligas i Bilaga 3, som fångar den historiska utvecklingen och visar en rimlig prognos för hur måltalen kan utvecklas under programmets planperiod.

Avsikten är fortsatt att målen i trafikförsörjningsprogrammet kommer vara genomsnitt för hela Skåne. Flera av dem kan vara högst relevanta att bryta ner på såväl geografi som resenärskategori, i samband med det fortsatta arbetet med att hitta åtgärder som leder till målen. Nedbrytning av mål formuleras dels i utpekade indikatorer i kapitel 3.4 men föreslås även kunna brytas ner tillsammans med kommuner i relevanta samverkansdokument.

3.2 Tematiska huvudmål

Inga specifika synpunkter uttrycks, och generellt ges en positiv återkoppling kring hur de tematiska huvudmålen speglar kollektivtrafikens samhällsnytta.

3.3 Mål

Mål 1-2 Geografisk tillgänglighet

Remissinstanserna betonar vikten av att mål om geografisk tillgänglighet inkluderar både landsbygd och mindre orter för att säkerställa en jämn kollektivtrafikförsörjning i hela Skåne. Det finns en oro, särskilt från kommuner i nordöstra och sydöstra Skåne, för att målen riskerar att styra investeringar till redan välförsörjda områden. Detta skulle kunna leda till ökade geografiska skillnaderna i tillgänglighet.

Flera förslag framhåller behovet av integration över länsgränser för att skapa ett sammanhängande transportnätverk. Det finns också ett fokus på att tillgänglighetsmålen bör inkludera fritidsresor och rekreativa mål, inte bara arbetspendling, samt att rättvis zonindelning och ekonomisk tillgänglighet beaktas. Generellt efterfrågas konkreta beskrivningar och satsningar för att uppnå en inkluderande kollektivtrafik som möter behoven hos alla invånare.

Region Skånes kommentar:

Målen om geografisk tillgänglighet har en tydlig koppling till regionplanens strategier kring kollektivtrafikens bidrag till att utveckla flerkärnigheten och binda samman Skåne. Då målen utgår från hela Skånes befolkning inkluderas redan idag såväl landsbygd som storstäder i mätningen. En god tillgänglighet till tillväxtmotorer och regionala kärnor är inte, vilket några remissinstanser påpekar, enbart en fråga för arbetspendling då detta är orter som är viktiga ur ett bredare perspektiv.

Att mer än 90 % av Skånes befolkning ska nå dessa orter med ett minsta utbud av tio dagliga dubbelturer är ambitiösa mål som Region Skåne avser att bibehålla. En mindre justering i måltal för regionala kärnor är genomförd jämfört med remissversionen. Anledningen är att utpekade regionala kärnor har förändrats sedan den nya regionplanen antogs för Skåne. Historiska mätdata för detta mål har därmed saknats. Då flera remissinstanser saknar det mer lokala/inomkommunala perspektivet på tillgänglighet, föreslås en ny indikator som mäter andel invånares möjlighet att nå sitt närmsta kommuncentrum med kollektivtrafik. För en bredare bild av hur tillgängligheten förändras i Skåne behöver den årliga måluppföljningen kompletteras med de utpekade indikatorerna i kapitel 3.4.

Sammanfattningsvis avses måltalen i stora drag bibehållas, men med tillägg av inomkommunal indikator.

Mål 3- Tillgänglighet i mindre orter

Remissvaren uttrycker kritik mot att Mål 3 om tillgänglighet i mindre orter endast handlar om tillgänglighetsanpassning av hållplatser och inte inkluderar mål för trafikutbud, restider eller faktisk tillgång till kollektivtrafik. Vissa remissinstanser ifrågasätter också gränsdragningen vid 300 invånare när SCB:s tätortsdefinition är 200 invånare. De menar att befolkningsmängd som enda kriterium är otillräckligt då hänsyn också behöver tas till arbetsplatsområden, besöksmål och närliggande orters samlade behov. Det efterfrågas mer heltäckande mål som inkluderar trafikutbud, turtäthet och tillgång till centralorter för att säkerställa en levande landsbygd.

Region Skånes kommentar:

Synpunkterna på detta nya mål (fanns inte med i förra programmet) är högst relevanta, och speglar att målets syfte behöver förtydligas. Målet handlar inte primärt om att tillgänglighetsanpassa hållplatser utan syftet är att tillsammans med berörd kommun identifiera en prioriterad hållplats i en mindre ort, för att tillgänglighets- och säkerhetsåtgärder till och från denna hållplats fokuseras. Val av ortsstorlek baseras på de mindre orterna som är föremål för basutbudet, vilket gäller för orter med minst 300 invånare.

Sammantaget bedömer Region Skåne att inga skäl finns för förändringar av målet, bortsett från ett redaktionellt förtydligande. Såväl utbud, turtäthet och tillgång till centralorter är givetvis högst relevanta. De följs dock upp på andra sätt i målen kring geografisk tillgänglighet samt utpekade indikatorer för närhet och nåbarhet i kapitel 3.4.

Mål 4 Tillgängliga hållplatser

Remissinstanserna är generellt positiva till att mål 4 prioriterar tillgänglighetsanpassning av hållplatser, men efterlyser tydligare definitioner av vad en "tillgänglig hållplats" innebär och hur hela resan-perspektivet ska beaktas. Vissa remissinstanser betonar också vikten av att inkludera aspekter som trygghet, väderskydd, cykelparkeringar och digital tillgänglighet i målet, samt att utveckla tydligare kriterier för prioritering av åtgärder. Det framgår att tillgänglighetsanpassning inte bara rör själva hållplatsen utan även relaterade infrastrukturer som gång- och

cykelvägar. Sammanfattningsvis krävs koordinerade och konkreta insatser för att uppnå tillgängliga hållplatser i hela Skåne.

Region Skånes kommentar:

Region Skåne delar remissinstansernas synpunkter om att detta mål är viktigt. Det är dessutom ett lagkrav att detta arbete ska prioriteras och redovisas. Region Skåne instämmer i vikten av ett hela resan-perspektiv vilket också är syftet genom att målet kompletteras med dels Mål 3 (se kommentaren ovan), dels med de utpekade noder som framgår i kapitel 5. Stöd för definitionen av vad en tillgänglig hållplats är, återfinns i Skånetrafikens hållplatshandbok där olika resenärsgруппers behov av stödjande miljöer fångas. Målet avses att bibehållas enligt remissversionens förslag.

Mål 5 och Mål 6 - Upplevd tillgänglighet och upplevd trygghet

Remissinstanserna instämmer generellt i att god upplevd tillgänglighet och trygghet är avgörande för att kollektivtrafiken ska vara attraktiv och användbar. Remissvaren visar dock på kritik mot att målnivåerna för både upplevd tillgänglighet (60%) och trygghet (70%) är satta för lågt, där särskilt trygghetsmålet som accepterar att tre av tio resenärer kan känna otrygghet möter omfattande invändningar.

För upplevd tillgänglighet är det viktigt med tydlig information, tillförlitlighet och ekonomiska aspekter, medan upplevd trygghet kräver konkreta åtgärder som ökad belysning, övervakning och samarbete med lokala aktörer.

Båda målen kräver enligt remissinstanserna tydliga definitioner och mätbara indikatorer för att kunna följas upp och förbättras. Samverkan och ansvarsfördelning mellan olika aktörer och användarinvolvering framhävs som viktiga komponenter för att uppnå dessa mål.

Region Skånes kommentar:

Region Skåne instämmer i att det kan förefalla defensivt att inte alla ska uppleva full tillgänglighet eller trygghet. Region Skåne menar att målen i sig är viktiga för att fånga resenärernas perspektiv. Att kollektivtrafiken skulle kunna erbjuda full tillgänglighet för alla överallt – för de flesta resor man gör – är mer eller mindre orealistiskt. Likaså att alla kan känna sig trygga. Trygghet präglas av den omgivande miljön. Region Skåne kan bara ta ansvar för själva resan (på- och av samt ombord), men målet indikerar också att frågan är större än så; samverkan med kommun och väghållare blir därmed synlig och viktig.

För att målet tydligare ska peka på den roll som Region Skåne har vad gäller upplevd trygghet och tillgänglighet, har målen justerats för att baseras på de som i mätningen klassificeras som kunder (de som reser med Skånetrafiken) och inte alla skåningar. Många studier visar att resenärer faktiskt känner sig mer trygga än icke-resenärer. Likaså gäller för de som reser: då har man mera kunskap och kännedom om systemets möjligheter. Målet justeras därmed, och för både upplevd tillgänglighet och upplevd trygghet är måltalet 75% för 2035.

Mål 7- Förnybar energi och energieffektivitet

Medan målet om 100 % förnybar energi och energieffektivitet på 0,15 kWh/pkm generellt välkomnas, vill flera remissinstanser att "förnybar" ändras till "fossilfri" för att inkludera kärnkraft som energikälla. Det uttrycks oro för effekt- och kapacitetsbrist i elsystemet vid ökad elektrifiering. Flera påpekar att biogas fortsatt bör vara en del av drivmedelspaletten för att säkra försörjningstrygghet och stödja regional produktion.

Målet anses behöva förtydligas vad gäller praktisk genomförbarhet, särskilt gällande beläggningsgrad och möjligheter att uppnå energieffektivitet på landsbygden där förutsättningarna skiljer sig från tätbebyggda områden. Det efterfrågas vidare en mer diversifierad och flexibel strategi som tar hänsyn till olika trafikslag och geografiska förutsättningar, samt tydligare beskrivningar av hur målet ska uppnås i praktiken.

Region Skånes kommentar (preliminär):

De inkomna synpunkterna lyfter ett antal relevanta frågeställningar... vi avvaktar för närvarande med förslag till kommentarer.

Mål 8- Kollektivtrafikens marknadsandel

Remissinstanserna stödjer målet om att öka kollektivtrafikens marknadsandel, men flera påpekar behovet av tydligare åtgärder och strategier för att nå detta mål. Formuleringen om att ökningen inte ska ske på bekostnad av gång- och cykelresor upplevs som oklar, samtidigt som kopplingen till klimatmålen behöver förtydligas. Det

efterfrågas mer konkreta insatser för att göra kollektivtrafiken attraktivare, såsom förbättrade tidtabeller, ökad turtäthet och bättre service.

Vissa remissinstanser anser att det behövs en tydligare koppling till hur andra trafikslag, exempelvis gång- och cykeltrafik, kan integreras för att uppnå en högre marknadsandel. Samtidigt betonas vikten av att trygghet, punktlighet och tillgänglighet hålls i fokus för att fler ska välja kollektivtrafiken framför bilen. Det finns en oro för att målet kommer styra investeringar till redan starka stråk och missgynna landsbygden. Det efterlyses därför, som tidigare nämnts, en geografisk differentiering av målet med olika delmål för olika delar av Skåne.

Region Skånes kommentar:

Region Skåne instämmer i att målet är i högsta grad relevant, då en överflyttning från bil till kollektivtrafik skapar stora nyttor för samhället – i riktning mot ett mera transporteffektivt samhälle. Målet är dock mycket ambitiöst, då marknadsandelen idag ligger på 33 % av de motoriserade resorna. Tillägget att ökningen inte ska ske på bekostnad av gång- och cykelresor är ett tydligt ställningstagande som också avses att följas upp i den indikator kring andel hållbara resor som finns i kap 3.4. Målet syftar till ökad andel hållbar mobilitet, där klimatfrågan är central.

De geografiska förutsättningarna att nå målet skiljer sig åt i hög grad och den nedbrytning av målet som remissinstanserna efterlyser är därmed högst relevant. Av den anledningen finns också denna nedbrytning som en indikator i kapitel 3.4. I kapitel 5 har texten förtydligats, kopplat till målets syfte för olika geografier. Som tidigare nämnts, kommer Bilaga 3 kunna visa på historisk utveckling och den prognos för 2030, 2035 och 2050 som ligger till grund för måltalet 43 % för 2035. Denna bilaga sammanfattar även åtgärdsförslag för att målet ska uppnås. Sammanfattningsvis har därför målet bibehållits.

Mål 9- Kostnadstäckningsgrad

Remissinstanserna erkänner vikten av att förbättra kollektivtrafikens kostnadstäckningsgrad. Flera uttrycker dock oro för att detta mål kommer prioriteras på bekostnad av grundläggande tillgänglighet och social hållbarhet. Det finns en delad åsikt om att ett alltför stark fokus på kostnadseffektivitet skulle kunna leda till försämrad service i landsbygdsområden och för mindre bemedlade grupper. Flera instanser efterlyser en balans mellan ekonomisk effektivitet och bred tillgänglighet för att säkerställa att kollektivtrafiken förblir inkluderande och användarvänlig för alla.

Flera remissinstanser menar att målet fokuserar för ensidigt på relationen mellan biljettintäkter och kostnader utan att beakta den bredare samhällsnyttan, och efterlyser därför att samhällsekonomisk lönsamhet inkluderas som indikator samt att sociala aspekter vägs in tydligare.

Region Skånes kommentar:

Region Skåne menar att synpunkterna är högst relevanta. Det bör dock poängteras att Mål 9 de facto ska ses som en indikator på samhällsekonomisk effektivitet. Precis som för flera andra mål, kommer det att finnas vissa mållkonflikter, men det offentliga åtagandet med prioriterade stråk och ett rättvist basutbud ligger i fokus i trafikförsörjningsprogrammet vilket innebär att kostnadstäckningsgraden mellan olika linjer naturligt kommer att variera. Kostnadstäckningsgraden kan därför lokalt tillåtas att minska, om kollektivtrafiken byggs ut i ett område som är under utveckling. När kollektivtrafiken redan är på plats, ökar sannolikheten för att fler ska välja den, varvid kostnadstäckningen åter ökar signifikant när området är utbyggt.

Målet avses att bibehållas. Den bredare samhällsnyttan (närhet, närbarhet) och sociala aspekter (inkludering) är högst relevanta teman som dock vägs in via andra mål.

Kapitel 4 - Ställningstaganden

Generella synpunkter

Remissinstanserna är överlag positiva till ställningstagandena i trafikförsörjningsprogrammet. Dock efterfrågas tydligare konkretisering av hur de ska genomföras och starkare kopplas till basutbudet. Det finns ett brett stöd för fokus på starka stråk, men samtidigt efterfrågas bättre balans mot landsbygdstraiken och tydligare beskrivningar av hur matartrafik och anslutande trafik ska fungera.

Hela resan-perspektivet får stort stöd men behöver förtydligas vad gäller ansvarsfördelning kring mobilitetshubbar och bytespunkter. Många lyfter behovet av förbättrad dialog och samverkan kring genomförandet, särskilt med

kommunerna som behöver involveras tidigare i planeringen. De sociala aspekterna behöver stärkas i programmet med tydligare hänsyn till olika gruppers behov och tillgänglighet även på landsbygden.

Region Skånes kommentar:

Region Skånes svar adresseras nedan under respektive ställningstagande.

4.1 Sammanhängande stråk

Remissinstanserna stödjer generellt principen om prioriterade stråk men efterfrågar en bättre balans mellan dessa och tillgängligheten på landsbygden, där särskilt mindre kommuner uttrycker oro för försämrad kollektivtrafik utanför huvudstråken. Det finns också ett generellt önskemål om att ta större hänsyn till specifika arbetsplatser och målpunkter. Några kommuner efterfrågar nya stråk eller annan klassificering av nuvarande stråk.

Det finns ett behov av tydligare beskrivningar av hur matartrafik och anslutande trafik ska fungera, liksom bättre beskrivningar av tvärförbindelser mellan stråken. Det efterfrågas också bättre dialog med kommunerna kring utveckling av stråken och tydligare processer för hur stråk kan utvecklas och förändras över tid.

Region Skånes kommentar:

Region Skånes ståndpunkt generellt är kopplat till målen om tillgänglighet ur ett skånskt perspektiv. Stråken är utpekade genom en sammanfattande bedömning av olika typer av resbehov för både arbetspendling, studiependling och fritidsresande. Eftersom allt vägts samman till en helhet för stråken, pekas varken specifika arbetsplatser eller målpunkter ut.

Regional tågtrafik och satsningen på regional busstrafik utgör stommen i det regionala kollektivtrafiknätet. Genom att det regionala prioriterade nätet går till alla Skånes kommuner, utgör detta nät en grundläggande tillgänglighet som binder samman hela Skåne. Frågan om tillgänglighet för landsbygden beskrivs i basutbudet. Frågan om dialog har adresserats i föregående kommentarer på remissyttranden.

4.2 Strukturbildande kollektivtrafik

Medan det finns brett stöd för principen att kollektivtrafiken ska vara strukturbildande för samhällsplaneringen, efterfrågar kommuner en mer nyanserad syn där även ny bebyggelse kan skapa underlag för kollektivtrafik, snarare än att all bebyggelseutveckling måste ske i befintliga kollektivtrafikstråk. Det finns en tydlig önskan om tidigare dialog och bättre förankring med kommunerna i planeringsprocessen, samt tydligare beskrivningar av hur konflikter mellan regional och kommunal planering ska hanteras.

Mindre kommuner uttrycker särskild oro för att principen kan hämma utveckling utanför de större orterna, medan större kommuner betonar vikten av att kollektivtrafiken finns på plats tidigt i planeringsprocessen. Genomförandefrågorna behöver förtydligas, särskilt gällande kostnadsfördelning för infrastruktur och hur nya områden successivt kan få kollektivtrafik.

Region Skånes kommentar:

Region Skåne uppskattar att det finns accept för frågan om kollektivtrafikens strukturbildande betydelse. Ställningstagandet handlar i grunden om att skapa en tydlighet kring vilken kollektivtrafik som kan förväntas kopplat till bebyggelseutveckling i olika geografier. Det krävs omfattande bebyggelseutveckling för att ge en märkbar påverkan på resandeunderlaget till kollektivtrafiken. Region Skånes rekommendation är därför fortsatt att samhällsplaneringen bör stärka nuvarande stråk snarare än att genom ny bebyggelseutveckling försöka skapa resandeunderlag till helt nya stråk.

Då kommuner behöver väga in många aspekter och intressen i sin planering är det ofrånkomligt att vissa målkonflikter kommer att uppstå mellan en utveckling av effektiv och attraktiv kollektivtrafik, och kommunernas vilja att utveckla kommunen. Här blir vikten av dialog i tidigt skede mellan Region Skåne och berörda aktörer extra viktig. Ställningstagandet är bibehållet med mindre justering.

4.3 Noder för kombinerad mobilitet

Det finns ett brett stöd för att Region Skåne tar en aktiv roll i utvecklingen av mobilitetsnoder, men många efterfrågar tydligare ansvarsfördelning mellan regionen och kommunerna samt klarare kriterier för vad som krävs för att bli en nod. Flera kommuner vill ha fler utpekade noder i sina områden och efterfrågar bättre beskrivningar av

olika typer av noder och deras funktioner, samtidigt som det finns en oro för att fokus på noder kan leda till nedprioritering av övriga hållplatser.

De större kommunerna betonar särskilt behovet av kapacitet och många bytesmöjligheter i noderna, medan mindre kommuner fokuserar mer på grundläggande tillgänglighet och parkeringsmöjligheter. Det finns ett genomgående önskemål om enhetliga koncept och lösningar i hela Skåne, med särskilt fokus på utvecklade möjligheter för pendlarparkering, cykelparkering och digitala lösningar för olika mobilitetstjänster.

Region Skånes kommentar:

Region Skåne är positiv till det breda stöd som ges för det fortsatta arbetet med mobilitetsnoder. Bilaga 4, som beskriver noder och prioriterade hållplatser, ger en mer fördjupad bild av vad som anses vara en nod. Det fortsatta arbetet med att utveckla noderna förutsätter dock tät samverkan och dialog mellan Region Skåne och övriga aktörer. Ställningstagandet är bibehållet. Förtydliganden kring noder har tillkommit i kapitel 5 och Bilaga 4.

4.4 Kollektivtrafik för alla

Några remissinstanser påpekar att ställningstagandet kan vara missvisande då det skapar en förväntan på kollektivtrafiken som inte är realistisk. Det efterfrågas tydligare mål för social hållbarhet och jämlikhet, där många menar att fokus på ekonomisk effektivitet inte får ske på bekostnad av tillgänglighet för alla grupper. Några remissinstanser önskar att barnrättsperspektivet i trafikförsörjningsprogrammet tydliggörs.

Stora skillnader i tillgänglighet mellan stad och landsbygd lyfts som ett problem, där basutbudet upplevs som otillräckligt i mindre orter. Det finns särskilda utmaningar för grupper som arbetspendlare med obehagliga arbetstider. Flera remissinstanser påpekar även att målet om att 70 % ska känna sig trygga är för lågt satt och bör höjas, samtidigt som det behövs bättre hänsyn till olika gruppers specifika behov - från äldres behov av närhet till hållplatser till barns och ungas möjligheter att resa självständigt.

Region Skånes kommentar:

Region Skåne inser att detta ställningstagande kan upplevas som missvisande. Ställningstagande är därför förtydligat genom mindre redaktionella ändringar. Frågor om resursfördelning och basutbud adresseras framför allt i kapitel 5. Trygghetsfrågan är adresserad under Mål 6. I ny bilaga 6 är barnrättsperspektivet i trafikförsörjningsprogrammet förtydligat.

4.5 Hela resan-perspektivet

Det finns ett brett stöd för hela resan-perspektivet som princip, men många remissinstanser efterfrågar tydligare ansvarsfördelning mellan olika aktörer och bättre samordning mellan trafikslag. Praktiska aspekter som lyfts är behovet av bättre gång- och cykelkopplingar till hållplatser, utvecklade pendlarparkeringar och möjligheter att ta med cykel på tåg och buss, samt förbättrade digitala lösningar för biljetter och realtidsinformation.

Större kommuner betonar särskilt kapacitet i bytespunkter och integration mellan olika kollektivtrafiksystem, medan mindre kommuner fokuserar mer på grundläggande tillgänglighet och parkeringsmöjligheter vid stationer. Det finns också ett tydligt behov av att adressera särskilda utmaningar på landsbygden där avstånden är längre, med efterfrågan på mer flexibla lösningar och bättre kopplingar mellan lokala och regionala system.

Region Skånes kommentar:

Region Skåne är positiv till det breda stöd som ges till att hela resan-perspektivet lyfts som ett viktigt område. Region Skåne instämmer också i de synpunkter som ges kring att olika lösningar behöver tas fram utifrån geografisk kontext och att en god samverkan, där ansvarsförhållanden är tydliga, bör prägla det fortsatta gemensamma arbetet. Detta ställningstagande, precis som övriga ställningstaganden, ska ses som en viljeinriktning för verksamheten. Skrivningen avses därmed i stort att bibehållas.

4.6 Trygghetsskapande åtgärder

Flera remissinstanser anser, som tidigare nämnts, att målet om 70 % som känner sig trygga är för lågt satt och efterfrågar mer ambitiösa mål tillsammans med tydligare uppföljning och mer detaljerad statistik för olika geografiska områden och tider på dygnet. De konkreta åtgärder som efterfrågas inkluderar fler ordningsvakter och biljettkontrollanter, bättre belysning, ökad personalnärvaro och tryggare gångvägar till och från hållplatser.

Det finns ett tydligt behov av bättre samordning och tydligare ansvarsfördelning mellan Region Skåne, kommuner och polis, där storstadskommunerna särskilt lyfter behov av åtgärder i större bytespunkter medan mindre kommuner betonar vikten av personalnärvaro även vid mindre stationer. Särskild hänsyn behöver tas till olika gruppers trygghetsbehov, där kvinnors, äldres samt barn och ungas perspektiv särskilt lyfts fram, liksom behovet av trygghet i samband med störningar och förseningar.

Region Skånes kommentar:

I likhet med kommentarerna kring målsättningarna kring målet om upplevd trygghet, har Region Skånes roll förtydligats. Detta ställningstagande, precis som övriga ställningstaganden, ska ses som en viljeinriktning för verksamheten. Skrivningen avses därmed i stort att bibehållas.

4.7 Hög framkomlighet

Medan det finns ett brett stöd för prioritering av kollektivtrafik i trafiksystemet, betonar många remissinstanser behovet av balans mellan framkomlighet och andra intressen i stadsmiljön, särskilt hänsyn till gående och cyklister. Konkreta åtgärder som efterfrågas inkluderar busskörfält och signalprioritering, men flera påpekar problem med regelverket för innovativa lösningar och behovet av bättre samverkan mellan Region Skåne, kommuner och Trafikverket.

Storstadskommunerna betonar särskilt kapacitet och systemeffekter medan mindre kommuner fokuserar mer på grundläggande tillförlitlighet. Trafikverket lyfter vikten av att framkomlighetsåtgärder ska ge verifierad nytta. Det efterfrågas också bättre uppföljning och dataunderlag för att kunna göra faktabaserade prioriteringar och förbättra störningsinformationen.

Region Skånes kommentar:

Region Skåne ser kollektivtrafikens framkomlighet som prioriterad men delar samtidigt synen att det vid avvägningar mellan kollektivtrafikens framkomlighet och andra intressen i stadsmiljön krävs en helhetssyn där varje situation bedöms utifrån sina specifika förutsättningar. En god dialog mellan Region Skåne och kommunerna är avgörande för att hitta lämpliga lösningar som balanserar de olika trafikslagens behov och bidrar till en väl fungerande stadsmiljö.

Ställningstagandet om framkomlighet har utvidgats till att även tydliggöra vikten av systemets robusthet. Därför benämns ställningstagandet istället "Hög och robust framkomlighet". Därigenom är bedömningen att frågan om både tillförlitlighet och samhällsnytta är adresserad. Region Skåne instämmer i vikten av vikten av gemensamt arbete där nyttan av framkomlighetsåtgärder tydligare verifieras.

4.8 Innovationer för resurseffektiv utveckling

Remissinstanserna är positiva till att Region Skåne vill ta en aktiv roll i utvecklingen av nya lösningar, men efterfrågar tydligare beskrivningar av vilka projekt som prioriteras och hur de ska implementeras och finansieras. Mindre kommuner efterfrågar särskilt innovativa lösningar för landsbygdstrafik och områden med svagt resandeunderlag, medan större kommuner fokuserar mer på kapacitetshöjande innovationer. Flera kommuner uttrycker intresse för att delta i pilotprojekt, men betonar vikten av långsiktighet i utvecklingsarbetet och att innovationer måste anpassas till lokala förutsättningar och vara kostnadseffektiva.

Region Skånes kommentar:

Frågan om innovation och resurseffektiv utveckling bedöms som en central fråga för Region Skåne. Ställningstagandet har förtydligats när det gäller prioritering av forsknings- och innovationssatsningar.

4.9 Långsiktigt hållbar kollektivtrafik

Medan det finns brett stöd för miljömålen och övergången till förnybar energi, lyfter flera remissinstanser vikten av att behålla biogas som drivmedel och uttrycker oro för elnätets kapacitet vid elektrifiering.

Det anses vidare finnas en konflikt mellan ekonomisk effektivitet och social tillgänglighet, där många påpekar att kostnadstäckningsgrad inte får gå före samhällsnytta och att kommunala tillköp inte är en hållbar långsiktig lösning. Remissinstanserna efterfrågar tydligare mål för social hållbarhet och bättre balans mellan olika hållbarhetsaspekter, med särskilt fokus på geografisk rättvisa och tillgänglighet för olika grupper. Det betonas också att olika delar av regionen har olika förutsättningar och behov, vilket kräver särskilda lösningar för landsbygden och hänsyn till regionens flerkärniga struktur.

Region Skånes kommentar:

Region Skåne instämmer i vikten av att hänsyn bör tas till effekt- och kapacitetsbrist i elsystemet vid omställningen av fordonsflottan, något som är förtydligat i ställningstagandet. Region Skåne inser vidare att frågan om långsiktigt hållbar kollektivtrafik är komplex och utmanande. Formuleringarna är därför breda i detta avseende. Ibland kan det handla om social hållbarhet (tillräckligt basutbud), ibland kan det handla om buller och emissioner i staden (val av fordons- och drivmedelsteknik). Frågan om rättvis fördelning är adresserad i kapitel 5, som handlar om stråk och basutbud. De sociala frågorna kopplat till olika gruppers möjligheter att resa med kollektivtrafiken hanteras genom utpekade indikatorer i kapitel 3.4.

Kapitel 5 - Genomförande

5.1 Ett genomförande mot målen

Några remissinstanser önskar tydlighet i kapitlet, exempelvis kopplat till rubriksättning.

Region Skånes kommentar:

Mindre justeringar har gjorts i kapitlet för att bland annat rubriksättningen ska stämma bättre överens med resterande kapitel.

5.2 Sammanhängande stråk

Synpunkterna på regionala, delregionala och lokala stråk betonar behovet av att säkerställa effektiva och pålitliga kollektivtrafiklösningar som knyter samman större städer och tillväxtmotorer. Delregionala stråk anses viktiga för att binda ihop mindre orter med centralorter, och det efterfrågas ökade avgångsfrekvenser, särskilt under helger och kvällar, för att möta både arbets- och fritidsresor. Lokala stråk framhävs för sin betydelse i att säkerställa tillgänglighet även på landsbygden, med förslag på flexibla lösningar som On-demand-bussar.

Sammanfattningsvis finns det en önskan om förbättrad kollektivtrafik på alla nivåer genom ökad frekvens, tillgänglighet och innovativa lösningar, samt förstärkt samverkan mellan Region Skåne och kommunerna. Flera kommuner ifrågasätter principen att ta bort tågparallell busstrafik och efterfrågar fler utpekade stråk och noder, samt tydligare koppling mellan stråk och basutbud.

Region Skånes kommentar:

Region Skåne ser att synpunkterna visar på engagemang och förståelse för kollektivtrafikens betydelse i olika geografier. Ambitionen är att åstadkomma ett så bra kollektivtrafiksystem som möjligt. En prioritering mellan stråk med ett utbud anpassat till syftet är nödvändigt för att balansera kollektivtrafikens nytta för hela Skåne med utgångspunkt från målen.

För att skapa ett effektivt system där olika trafikslag kompletterar snarare än konkurrerar med varandra behöver en tågparallell kollektivtrafik ha ett tydligt eget syfte. Syftet kan ibland handla om att komplettera stommen av tågtrafik med fler avgångar eller längre öppettider där resandet är så lågt att fler tågvavgångar inte är ekonomiskt motiverade. I andra fall har tågparallell trafik även eget syfte om den behövs för att uppfylla basutbudet eller av rena kapacitetsskäl vid större resandeflöden. Dessa syften är avgörande för om den tågparallella trafiken ska bibehållas.

Mindre justeringar har gjorts i stråken. Bland annat har stråken Sjöbo-Ystad och Skurup-Skivarp-Abbekås getts nya klassificeringar.

5.3 Basutbud

Flera remissinstanser, särskilt mindre kommuner, anser att basutbudet är för lågt och att öppettiderna är otillräckliga, där särskilt helgtrafik och kvällsturer ses som bristfälliga och närtrafiken med öppettider endast 09–14 upplevs som orimligt begränsad. Det påpekas att det föreslagna basutbudet i vissa fall kommer innebära en försämring jämfört med befintlig trafik. Flera lyfter även frågan kring varför just tätortsstorleken 300 invånare används som en lägsta gräns för basutbud.

Berörda kommuner uttrycker även oro för att basutbudet blir ett tak snarare än ett golv för trafikutbudet. Det ses som problematiskt att behöva göra tillköp för att uppnå en acceptabel nivå på kollektivtrafiken, särskilt gällande kvälls- och helgtrafik. Flera kommuner påpekar att detta inte är en långsiktigt hållbar lösning. Basutbudet behöver enligt remissvaren ta större hänsyn till olika gruppers behov, såsom arbetspendlare med obekväma arbetstider, ungdomars fritidsaktiviteter och äldres möjligheter att resa även utanför rusningstid.

Region Skånes kommentar:

Region Skåne har förståelse för den oro som uttrycks kring basutbudet. Här är det viktigt att åter förtydliga att basutbudet endast är den absolut lägsta nivå av utbud som ska finnas, och att stora möjligheter finns att utveckla utbudet ytterligare i takt med ökat resande i stråken. En klar majoritet av alla utpekade stråk har och kommer fortsatt ha ett betydligt högre utbud än basutbudet. Region Skåne har ytterligare förtydligat detta.

När det gäller landsbygden, närtrafiken och de lokala stråken finns det hos remissinstanserna en tydlig önskan om utökat basutbud. Bland dagens prioriterade innovationsområden finns redan idag pågående pilotprojekt i syfte att

just möta önskemålet kring högre utbud för landsbygden – s.k. SkåneFlex. Fortsatt lärande och utvärdering krävs dock innan det säkert går att uttala sig hur och var denna lösning kan vara ändamålsenlig.

Vid framtagandet av Trafikförsörjningsprogram 2020–2030 lyftes en ny nivå in för minsta utbud av kollektivtrafik. Syftet var då att stärka mindre orter som betjänas av de lokala stråken. Tätortsgårnsen på 300 invånare valdes, då denna ortsstorlek har möjlighet att alstra ett rimligt resandeunderlag för linjelagd kollektivtrafik. Grånsen är således inte satt utifrån SCB:s definition av en tätort. Det är vårt att poångtera att åven mindre tätorter och småorter med hållplatser längs lokala, delregionala och regionala stråk ändå erbjuds kollektivtrafik.

Föreslagna justeringar i basutbud syftar till att stärka såväl arbetspendling som fritidsresande. Genom att tidigarelägga öppettider under vardagar i regionala stråk, ges en möjlighet för pendlare som reser långt och börjar sitt arbete tidigt att ta sig till arbete och utbildning. Det innebär en utökning jämfört med dagens basutbud. Idag finns det brister i vissa regionala stråk utanför rusningstid (framförallt kvållar och helger) när resandeunderlaget är lägre. Föreslaget basutbud, att införa minst timmestrafik under hela öppettiden, syftar därför till att eliminera dessa luckor i utbudet. Därmed erbjuds en stabil timmestrafik, vilket framförallt förväntas gynna fritidsresande samt att leda till en bättre förutsågbarhet.

Vissa remissinstanser har reagerat över att nattrafik under helger inte längre är en del av basutbudet. Det är och kommer fortsatt vara viktigt att åven kunna erbjuda nattrafik under fredag och lördag natt. Det huvudsakliga syftet blir då att erbjuda möjligheter för nöjesresor, där dessa är frekventa. Då detta resandebehov varierar kraftigt mellan olika regionala stråk, plockas det dock bort som ett generellt basutbud för alla stråk. Region Skånes avsikt och rekommendation är i stället att anpassa utbudet efter de lokala förutsättningar som råder i olika stråk, på samma sätt som redan görs idag. Detta är förtydligat i kapitel 5.

5.4 Resurseffektiv planering

Synpunkterna kring resurseffektiv planering betonar vikten av att optimera kollektivtrafikens resurser för att maximera samhållsnytta och minska kostnader. Exempelvis lyfter Skåne Nordost fram behovet av att innovativa lösningar, som On-demand-trafik, bör utvecklas för att förbättra tillgångligheten utan att öka kostnaderna orimligt mycket. Malmö-Lund-regionen framhäver att resursfördelningen bör vara rättvis och transparent för att säkerställa att åven mindre orter på landsbygden får tillfredsstållande och användbar kollektivtrafik. Remissinstanserna betonar åven att en hållbar finansieringsmodell är nödvändig för att uppråthålla en hög kvalitet på kollektivtrafiken över tid.

Det finns en kritik hos flera remissinstanser vad gäller att tillkåp av trafik ska behåvas för att tillgodose invånarnas behov av tillgånglighet. Ett behov av tydligare riktlinjer kring tillkåp lyfts också av flera.

Region Skånes kommentar:

Region Skåne inståmmer i vikten av en hållbar finansiering av kollektivtrafiken. Dårfor betonas i detta avsnitt att trimningsåtgårder alltid är prioriterade, samt att resurseffektiv planering kan medfåra att nya efterfrågestyrda trafiklösningar kan erbjuda bättre tillgånglighet för samma kostnad. Region Skåne har dårfor valt att bibehålla aktuell formulering.

Får närvarande ska kommunalt tillkåp av trafik ses som en möjlighet att, utåver basutbudsnivåerna, erbjuda extra tillgånglighet. Det kan handla om hela linjer eller vissa enstaka turer. Utgångspunkten är att basutbudet ska ses som en likabehandlingsprincip, se vidare svar under 5.3 ovan. Mer detaljerade riktlinjer för tillkåpen får hanteras inom verksamheten.

5.5 Attraktiva och kapacitetsstarka koncept

Det finns ett brett stöd för satsningar på kapacitetsstarka koncept som regional BRT och stadsexpresser. Särskilt SÖSK och Skåne Nordost betonar vikten av fortsatt utveckling av det regionala BRT-systemet för att säkerställa tillgängligheten där tåg saknas. Flera kommuner efterfrågar dock tydligare beskrivningar av vad koncepten innebär och vilket ansvar kommunerna har i utvecklingen, samtidigt som några kommuner uttrycker oro för att dessa satsningar kan ske på bekostnad av annat trafikutbud.

Större städer som Malmö och Helsingborg lyfter behovet av ännu mer kapacitetsstarka koncept i framtiden och ser behov av ytterligare satsningar utöver de som är planerade, medan mindre kommuner betonar vikten av att även utveckla matartrafiken till de kapacitetsstarka stråken. I storstadsområdena påpekas också att befintliga och planerade satsningar riskerar att inte vara tillräckliga för det framtida kapacitetsbehovet, vilket kräver fortsatt utveckling av både infrastruktur och trafikeringskoncept.

Region Skånes kommentar:

Region Skåne instämmer i vikten av att möta framtida efterfrågan med nya kapacitetsstarka och attraktiva system. Den oro som uttrycks av att dagens utpekade satsningar inte är tillräckliga noteras. Stråk där kapacitetsutmaningarna väntas bli extra stora är därför också utpekade i trafikförsörjningsprogrammet. I dessa stråk kan det bli aktuellt att utreda nya kommande regionala BRT-stråk och stadsexpresser (se kapitel 5.7–5.8), utöver de som redan är utpekade fram till 2025. Satsningar i dessa stråk måste dock balanseras även med åtgärder för att stärka tillgängligheten i de mindre tätbefolkade delarna av Skåne. Region Skåne har därför valt att bibehålla aktuell formulering. Specifika detaljer i vissa stråk är en fråga för fortsatt arbete.

5.6 Noder och knutpunktssystem

Det finns ett brett stöd för utvecklingen av noder och prioriterade hållplatser. Flera kommuner efterlyser också fler utpekade noder i sina områden och efterfrågar tydligare kriterier för vad som krävs för att bli en nod. En del kommuner uttrycker oro för att fokus på noder kan leda till nedprioritering av övriga hållplatser och påpekar att hållplatser med litet resande behöver behållas och vid behov kompletteras med nya för att öka den geografiska tillgängligheten till kollektivtrafiken.

Större kommuner betonar som tidigare nämnts särskilt behovet av kapacitet och många bytesmöjligheter i noderna samt vikten av att utveckla befintliga stationer som bytespunkter, medan mindre kommuner fokuserar mer på grundläggande tillgänglighet och parkeringsmöjligheter vid stationer. Det finns också önskemål om att noderna ska utvecklas mer utifrån ett "hela resan-perspektiv" med bättre kopplingar för gång, cykel och bil, samt att viktiga målpunkter som stora arbetsplatser och besöksmål bör vägas in tydligare i utpekandet av noder.

Region Skånes kommentar:

Region Skåne är positiv till att remissinstanserna i hög grad instämmer i vikten av att utveckla attraktiva och användarvänliga noder och hållplatser. Region Skåne instämmer också i remissinstansernas synpunkter kring att noderna behöver utvecklas och anpassas efter olika geografiska förutsättningar. Den klassificering som föreslås av noderna är ett steg i den riktningen, men kräver fortsatt arbete i samverkan mellan Region Skåne och berörda aktörer, i första hand väghållare. De synpunkter som inkommit avseende en möjlig otydlighet i vad en nod innebär kommer att beskrivas i Bilaga 4 Noder och hållplatser.

Vissa remissinstanser lyfter behovet av fler noder i respektive kommun. Här vill Region Skåne betona att de noder som pekats ut, anses ha särskilt strategisk betydelse för det regionala resandet. Det innebär därmed att, utöver utpekade noder, det finns ett stort antal andra stora och viktiga hållplatser och bytespunkter som har en betydelsefull roll. Det gäller inte minst för det lokala resandet. Att utveckla dessa hållplatser ingår i Mål 3 och 4. Region Skåne har valt att uppdatera listan med att även innefatta noder utmed SkåneExpressen som ligger vid orter från 300 invånare. Noderna är utpekade med huvudsakligt syfte att öka tillgängligheten för orten och den omkringliggande landsbygden.

5.7-5.8 Kollektivtrafikåtgärder (2025–2030 samt efter 2030)

Generellt uttrycks starka önskemål från remissinstanserna om fler åtgärder, både i/runt större städer och på landsbygden. Synpunkterna kring kollektivtrafikåtgärder berör behovet av att utveckla fler kapacitetsstarka koncept som BRT och stadsexpresser för att förbättra resandekapaciteten på prioriterade stråk. Remissinstanserna framhåller vikten av en rättvis resursfördelning som även omfattar mindre orter och landsbygden. Det kan handla om fler turer och bättre öppettider. Innovativa och flexibla lösningar, såsom On-demand-trafik, nämns som åtgärd för att förbättra tillgängligheten och effektiviteten.

Malmö-Lund-regionen lyfter önskan om tydlighet kring förbindelser över Öresund, särskilt planerna på en framtida Öresundsmetro. Trafikverket och Region Blekinge efterfrågar en tydlighet kring Sydostlänken. SKNO efterfrågar en regional BRT till Älmhult. Utöver dessa mer övergripande åtgärder har många kommuner uttryckt specifika och många gånger mycket detaljerade synpunkter kopplat till lokala åtgärdsbehov.

Region Skånes kommentar:

Region Skåne menar att åtgärdslistan, som lyfts fram till 2025 i kapitel 5.7, inte ska ses som en total bild av all utveckling som sker de närmsta fem till tio åren. Det som beskrivs är de allra största trafikeringssatsningarna som dessutom kan kopplas till någon typ av infrastrukturåtgärd. Det innebär följaktligen att infrastrukturens satsningar i syfte att öka systemets robusthet och pålitlighet har utelämnats. De är visserligen helt centrala för kollektivtrafiksystemet, men pekas inte ut i trafikförsörjningsprogrammet om de inte tydligt kan kopplas till ny eller ändrad trafikering. Ett förtydligande kring denna fråga har därför lagts till. Det innebär även att kontinuerlig utveckling av tillgängligheten genom ökad turtäthet och öppettider kommer krävas i många stråk i både tåg- och busstrafiken fram till 2030, även om det inte specifikt framgår i tabellen. Detta har nu tydliggjorts i kapitel 5.

Vissa mindre justeringar och förtydliganden är gjorda i tabell 5.2 efter inkomna synpunkter. I kapitlet kring åtgärder nämns möjligheten att i framtiden utveckla nya förbindelser över Öresund. Då inga beslut om en Öresundsmetro ännu är fattade och att den i så fall tidigast kan förverkligas bortom 2040, nämns den inte specifikt i detta trafikförsörjningsprogram.

Region Skåne ser en nytta i Sydostlänken, men primärt för godstransporter. Persontrafik på Sydostlänken skulle bli mycket kostsam i förhållande till potentiellt resandeunderlag. Satsningen bidrar därför inte till de mål som TFP har om marknadsandelar och tillgänglighet. Region Skåne ser därför att det är viktigare att lägga resurser på annan trafik i nordöstra Skåne, både med buss och tåg, för att förbättra tillgängligheten. I det aktuella stråket är busstrafiken det bästa trafikslaget i förhållande till resandeunderlaget.

I arbetet med att utveckla det utpekade regionala BRT-stråket Kristianstad-Brody-Osby, lyfts även vikten av en koppling till Älmhult. I dagsläget bedöms resandeunderlaget mot Älmhult som alltför svagt för att motivera en direktförbindelse och därför säkerställs kopplingen genom bytesmöjlighet till tåg i Osby.

Som nämnts under avgränsningar har många detaljerade önskemål skickats in om utökad turtäthet och fler linjer. Då dessa inte faller inom ramen för trafikförsörjningsprogrammet hanteras dessa synpunkter istället i den dagliga verksamheten.

Kapitel 6 - Ekonomi

Remissinstanserna påpekar att det finns en tydlig konflikt mellan å ena sidan målet om kostnadstäckningsgrad, och å andra sidan grundläggande service och social hållbarhet. Mindre kommuner kritiserar att de tvingas göra tillköp för att upprätthålla grundläggande kollektivtrafikservice. De efterfrågar därför ökad regional finansiering. Flera remissinstanser efterlyser en bättre beskrivning av kollektivtrafikens bredare samhällsnytta och menar att det läggs för stort fokus på företagsekonomiska mål på bekostnad av sociala värden och långsiktig utveckling.

Vissa remissinstanser anser att nuvarande zonindelning och prissättning riskerar att exkludera vissa grupper, särskilt studenter och äldre, och flera kommuner påpekar att korta resor inom kommunen blir orimligt dyra. Det efterfrågas också större transparens kring ekonomiska beslutsunderlag och prioriteringar, samt tydligare principer för kostnadsfördelning mellan olika aktörer. Det påpekas också att kopplingen mellan de högt ställda målen och de ekonomiska förutsättningarna är otydlig, där storstadskommuner särskilt betonar behov av kapacitetsinvesteringar medan mindre kommuner oroar sig för den grundläggande finansieringen.

Region Skånes kommentar:

Frågor om taxor, prissättning, betalsätt och zonindelning ingår inte i trafikförsörjningsprogrammet. Ekonomikapitlet innehåller en beskrivning av samhällsekonomiska effekter på såväl regional som kommunal nivå. Samtidigt är målet om kraftigt ökad marknadsandel av de motoriserade resorna ett tydligt tecken på Region Skånes långsiktiga ambition vad beträffar hållbar utveckling.

Hela programmet genomsyras av ett offentligt åtagande som beaktar det som brukar beskrivas som vittomfattande samhällseffekter (av remissinstanserna kallat bredare samhällsnytta). Region Skåne menar dock att nyttorna (och motsvarande värden) alltid måste ställas mot kostnaden för att realisera dessa. Detta beskrivs redan i detta kapitel och inledningsvis i kapitel 3, samt i ställningstagandet rörande resurseffektiv planering. De justeringar som är gjort i detta kapitel handlar om att redovisa Skånetrafikens kostnadsutveckling sedan 2010.

Region Skåne - Skånetrafiken
Norra Stationsgatan 4
281 83 Hässleholm
Tel: 0451-28 84 00

