

§ 30 Trafikförsörjningsprogram 2025-2035

Ärendenummer: 2024-POL000038

Kollektivtrafiknämndens beslut

Kollektivtrafiknämnden föreslår regionfullmäktige följande:

1. Regionfullmäktige fastställer Skånes Trafikförsörjningsprogram 2025-2035, "Kollektivtrafik i det öppna Skåne" enligt föreliggande förslag.

Ärendet justeras omedelbart

Reservationer

Samtliga närvarande ledamöter för Socialdemokraterna anmäler reservation enligt bilaga.

Louise Arndt (MP) anmäler reservation enligt bilaga.

Rasmus Waak Brunkestam (C) anmäler reservation enligt bilaga.

Protokollsanteckningar

Samtliga närvarande ledamöter för Sverigedemokraterna anmäler protokollsanteckning enligt bilaga.

Patrik Milton (V) anmäler protokollsanteckning enligt bilaga.

Sammanfattning

Ett nytt trafikförsörjningsprogram för perioden 2025-2035 har tagits fram. Programmet sätter ramverket för kollektivtrafikens utveckling i Skåne och har som syfte att bidra till att Skåne är en attraktiv region att bo, leva och verka i.

Yrkanden

Ordförande Carina Zachau (M) yrkar, med instämmande av Patrik Ohlsson (SD), bifall till ordförandens förslag.

Andreas Schönström (S) yrkar följande.

1. Att *Mål 9 – Kostnadstäckningsgrad* stryks.
2. Att beskrivningen av *Mål 6 – God upplevd trygghet* kompletteras med ett stycke som understryker vikten av att samtliga

- kollektivtrafikresenärer i Skåne ska kunna känna sig trygga när de reser med kollektivtrafiken.
3. Att *fossilfri energi* ersätts med *förnybar energi*, i enlighet med det ursprungliga förslaget.
 4. Att Trafikförsörjningsprogrammet tydligt betonar vikten av att investeringar i kollektivtrafiken ska bidra till en jämlik utveckling i hela Skåne samt göras efter behov.
 5. Att sträckan mellan Älmhult och Olofström markeras som ett delregionalt stråk i kartan på sida 51.
 6. Att meningen ”Långsiktigt får de sammanlagda satsningarna dock inte leda till att den totala kostnadstäckningsgraden för verksamheten sjunker” på sida 54 stryks och att efterföljande mening ändras till: ”Avvägningar behöver ~~därför~~ alltid göras med hänsyn till rådande ekonomiska förutsättningar”.
 7. Att gränsdragningen för basutbud hanteras flexibelt för att möjliggöra utökad utbud efter behov och rådande geografiska förutsättningar.
 8. Att bibehålla basutbud till kl. 02 fredag och lördag i *Regionalt stråk* och *Stadstrafik större städer*.

Louise Arndt (MP) yrkar följande.

1. Att Marknadsandelsmålet, mål 8, höjs så att målet för kollektivtrafikens andel av motoriserade resor ska vara minst 45 % (istället för 43%) år 2035 och minst 42 % (istället för 40 %) år 2030. (sid 36)
2. Att i målet om kostnadstäckningsgrad, mål 9, stryka ordet “minst” och ändra till 50-55% samt att den blå kursiva texten ändras till “kvoten mellan Skånetrafikens totala biljettintäkter och totala kostnader ska inte öka över tid”. (sid 36)
3. Att öppettiderna för basutbudet för trafik i “Regionala stråk” och “Stadstrafik större städer” inte minskar fredags- och lördagskvällar jämfört med tidigare Trafikförsörjningsprogram. Det vill säga att basutbudet sträcker sig till 02:00 istället för 00:00 på fredags- och lördagskvällar i både “Regionala stråk” och “Stadstrafik större städer”. (sid 53)
4. Att öka öppettiderna för lokala stråk från 06-18 till 06-20 samt utöka antal turer från 7 till 8. (sid 53)
5. Att i mål 3 lägga till “*inom gångavstånd*”, så det blir: Varje ort med minst 300 invånare ska ha minst en prioriterad hållplats som är tillgänglighetsanpassad *inom gångavstånd*. (sid 35)
6. Att målet om tillgänglighet till hållplatser, mål 4, ska vara 95 procent, som i nuvarande trafikförsörjningsprogram, istället för att det minskas till 90 procent. (sid 35)
7. Att i kapitlet Framtid och utmaningar, mellan styckena om Otrygghet får ökad aktualitet och Hållbarhet i fokus, lägga till följande stycke: “Kollektivtrafik i en tid av global oro (rubrik) - Kollektivtrafiken kommer ha en viktig roll i beredskap under kris

och krig, som bland annat berör tillgång på fordon och lokalt producerade drivmedel som förnybar el, biogas och vätgas. Kollektivtrafikens fordon och depåer, med batterier, generatorer, biogas och bränslelager, kan ha en roll att stärka ett hållbart och resilient energisystem genom att bidra med decentraliserade stödtjänster mot externa parter i samverkan med lokala aktörer. Detta bidrar även till en cirkulär ekonomi.” (sid 29)

8. Att i mål 7 ändra “Fossilfri energi” till “förnybar energi” samt justera övriga ställen i Trafikförsörjningsprogrammet där fossilfri används i samma andemening. (sid 36 m.fl.)
9. Att som i nuvarande program beskriva att el ska vara märkt med Bra miljöval. Tillägg i texten under mål 7: “Skånetrafikens resor med buss och tåg har varit märkta med Bra Miljöval sedan år 2011 och märkningen ska bibehållas.” (sid 36)
10. Att i mål 5, efter “Målet syftar till att uppnå att medborgarna i Skåne upplever en god geografisk tillgänglighet i Skåne för de resor som behöver göras”, lägga till: “Det inbegriper också en bred syn på begreppet kollektivtrafik utifrån hela resan-perspektiv och kombinerad mobilitet.” (sid 35)
11. Att under rubriken Kapacitetsstarka tåg, lägga till “För att uppnå marknadsandelmålet är utökningen av kapacitetsstarka fordon centralt.” (sid 56)

Rasmus Waak Brunkestam (C) yrkar följande.

1. Att den nuvarande formuleringen ”*För den allmänna kollektivtrafiken väntas biogasanvändningen minska drastiskt till förmån för elektrifieringen.*” på sida 47, sista stycket, ersätts med:
”*Elektrifieringen av den allmänna kollektivtrafiken ska öka som en viktig del i omställningen till fossilfria transporter. Samtidigt ska Region Skåne verka för teknikneutralitet och främja en fortsatt variation av drivmedel, i syfte att stärka resiliensen och minska sårbarheten vid störningar eller kriser.*”
2. Att Region Skåne i Trafikförsörjningsprogrammet 2025–2035 ska säkerställa att basutbudet för kollektivtrafik uppfylls i samtliga av Skånes tätorter.

Beslutsgång

Ordförande Carina Zachau (M) ställer proposition på samtliga yrkanden och finner att kollektivtrafiknämnden har beslutat enligt ordförandens förslag.

I ärendet finns följande dokument

1. Beslutsförslag 2025-04-14
2. Trafikförsörjningsprogram 2025-2035
3. Bilaga 1-10 till trafikförsörjningsprogram 2025-2035

Vid protokollet
Henrik Bergman

Rätt utdraget intygar

Eva Rosvall

Sänt till: Regionstyrelsen
Skånetrafiken, Ulf Welin

Reservation

Socialdemokraterna i Region Skåne

Kollektivtrafiknämnden 2025-05-08

6. Trafikförsörjningsprogram 2025-2035

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

Utifrån detta vill Socialdemokraterna betona att kollektivtrafik är ett samhällsuppdrag som ska underlätta för skåningarna, bidra till tillväxt och utveckling samt möjliggöra ett mer miljö- och klimatvänligt resande. Därför anser vi att det är rimligt att den största delen av trafik kostnaderna finansieras av skattemedel. Målet om kostnadstäckningsgrad riskerar att ta ett allt för stort fokus i utvecklingen av Skånes kollektivtrafik. Ett starkare fokus på kostnadseffektivitet och på investeringar i stråk med redan många resande skulle kunna leda till försämrade service i landsbygdsområden med färre resande.

Under flera år har det i mångt och mycket varit trafikekonomi och kostnadseffektivitet som styr investeringarna. Kollektivtrafiken utvecklas därför främst i stråk där många redan reser kollektivt. Utveckling av trafiken behöver ge förutsättningar för att öka jämlikheten och tillgängligheten i hela Skåne. Tillgången till kollektivtrafik även utanför de starka stråken är i många fall avgörande för att medborgare ska kunna studera, pendla till och från arbetet, söka nytt jobb, kunna ta sig till kultur- och fritidsaktiviteter eller för att tillgängliggöra Skånes natur- och rekreationsområden.

Det är bra att förslaget tydliggör att basutbudet ska ses som ”den absolut lägsta nivån av tillgängliga resmöjligheter”. Gränsdragningen bör dock hanteras flexibelt. Det kan till exempel finnas en stor arbetsplats eller andra särskilda skäl till varför en ort behöver kollektivtrafik. Resandeunderlaget kan således variera på grund av de yttre förutsättningarna. Därtill kan invånarantalet, av olika skäl, variera från ett år till ett annat men det kan ändå finnas skäl att ha kvar trafiken.

Socialdemokraterna yrkade därför:

- Att *Mål 9 – Kostnadstäckningsgrad* stryks.
- Att beskrivningen av *Mål 6 – God upplevd trygghet* kompletteras med ett stycke som understryker vikten av att samtliga kollektivtrafikresenärer i Skåne ska kunna känna sig trygga när de reser med kollektivtrafiken.
- Att *fossilfri energi* ersätts med *förnybar energi*, i enlighet med det ursprungliga förslaget.
- Att Trafikförsörjningsprogrammet tydligt betonar vikten av att investeringar i kollektivtrafiken ska bidra till en jämlik utveckling i hela Skåne samt göras efter behov.
- Att sträckan mellan Älmhult och Olofström markeras som ett delregionalt stråk i kartan på sida 51.
- Att meningen ”Långsiktigt får de sammanlagda satsningarna dock inte leda till att den totala kostnadstäckningsgraden för verksamheten sjunker” på sida 54 stryks och att efterföljande mening ändras till: ”Avvägningar behöver ~~därför~~ alltid göras med hänsyn till rådande ekonomiska förutsättningar”.

Reservation Socialdemokraterna i Region Skåne

- Att gränsdragningen för basutbud hanteras flexibelt för att möjliggöra utökat utbud efter behov och rådande geografiska förutsättningar.
- Att bibehålla basutbud till kl. 02 fredag och lördag i *Regionalt stråk* och *Stadstrafik större städer*.

Då vårt yrkande inte fick gehör reserverar vi oss till förmån till eget yrkande.

Därutöver gick Socialdemokraterna med på ordförandens förslag att behandla respektive partis yrkanden i klump, vilket betyder att vi kommer ta ställning till Miljöpartiets och Centerpartiets yrkanden i Regionstyrelsen och i Regionfullmäktige.

För Socialdemokraterna i Kollektivtrafiknämnden

Andreas Schönström (S)

Reservation

Ärende 6. Trafikförsörjningsprogram 2025-2035

Kollektivtrafikens roll för en miljömässig, social och ekonomisk hållbar framtid får inte underskattas. I det nya Trafikförsörjningsprogrammet behövs en framåtlutad politik. Det måste satsas mycket mer på kollektivtrafiken från politikens samtliga nivåer - inte minst från regional nivå. Med politisk vilja är vi säkra på att målen om ökad andel kollektivtrafikresande kan uppnås snabbare. Det är en viktig del i transportsektorns klimatmål, och en central pusselbit för att nå målen i Parisavtalet, vilka Region Skåne ställt sig bakom.

Därför yrkade Miljöpartiet på nedanstående förändringar och tillägg i trafikförsörjningsprogrammet.

Då våra yrkanden inte bifölls, reserverade vi oss mot beslutet.

Miljöpartiet yrkar:

Att Marknadsandelsmålet, mål 8, höjs så att målet för kollektivtrafikens andel av motoriserade resor ska vara minst 45 % (istället för 43%) år 2035 och minst 42 % (istället för 40 %) år 2030. (sid 36)

Att i målet om kostnadstäckningsgrad, mål 9, stryka ordet "minst" och ändra till 50-55% samt att den blå kursiva texten ändras till "kvoten mellan Skånetrafikens totala biljettintäkter och totala kostnader ska inte öka över tid". (sid 36)

Att öppettiderna för basutbudet för trafik i "Regionala stråk" och "Stadstrafik större städer" inte minskar fredag- och lördagkvällar jämfört med tidigare Trafikförsörjningsprogram. Det vill säga att basutbudet sträcker sig till 02:00 istället för 00:00 på fredag- och lördagkvällar i både "Regionala stråk" och "Stadstrafik större städer". (sid 53)

Att öka öppettiderna för lokala stråk från 06-18 till 06-20 samt utöka antal turer från 7 till 8. (sid 53)

Att i mål 3 lägga till "*inom gångavstånd*", så det blir: Varje ort med minst 300 invånare ska ha minst en prioriterad hållplats som är tillgänglighetsanpassad *inom gångavstånd*. (sid 35)

Att målet om tillgänglighet till hållplatser, mål 4, ska vara 95 procent, som i nuvarande trafikförsörjningsprogram, istället för att det minskas till 90 procent. (sid 35)

Att i kapitlet Framtid och utmaningar, mellan styckena om Otrygghet får ökad aktualitet och Hållbarhet i fokus, lägga till följande stycke: "Kollektivtrafik i en tid av global oro (rubrik) - Kollektivtrafiken kommer ha en viktig roll i beredskap under kris och krig, som bland annat berör tillgång på fordon och lokalt producerade drivmedel som förnybar el, biogas och vätgas. Kollektivtrafikens fordon och depåer, med batterier, generatorer, biogas och bränslelager, kan ha en roll att stärka ett hållbart och resilient energisystem genom att bidra med decentraliserade stödtjänster mot externa parter i samverkan med lokala aktörer. Detta bidrar även till en cirkulär ekonomi." (sid 29)

Att i mål 7 ändra "Fossilfri energi" till "förnybar energi" samt justera övriga ställen i Trafikförsörjningsprogrammet där fossilfri används i samma andemening. (sid 36 m.fl.)

Att som i nuvarande program beskriva att el ska vara märkt med Bra miljöval. Tillägg i texten under mål 7: "Skånetrafikens resor med buss och tåg har varit märkta med Bra Miljöval sedan år 2011 och märkningen ska bibehållas." (sid 36)

Att i mål 5, efter "Målet syftar till att uppnå att medborgarna i Skåne upplever en god geografisk tillgänglighet i Skåne för de resor som behöver göras", lägga till: "Det inbegriper också en bred syn på begreppet kollektivtrafik utifrån hela resan-perspektiv och kombinerad mobilitet." (sid 35)

Att under rubriken Kapacitetsstarka tåg, lägga till "För att uppnå marknadsandel målet är utökningen av kapacitetsstarka fordon centralt." (sid 56)

Louise Arndt

Ledamot i kollektivtrafiknämnden

Miljöpartiet de gröna

RESERVATION

6. Trafikförsörjningsprogram 2025-2035

Ärendenummer 2024-POL000038

Centerpartiet väljer att reservera sig till förmån för egna yrkanden, enligt följande:

- *"Att den nuvarande formuleringen 'För den allmänna kollektivtrafiken väntas biogasanvändningen minska drastiskt till förmån för elektrifieringen.' på sida 47, sista stycket, ersätts med: 'Elektrifieringen av den allmänna kollektivtrafiken ska öka som en viktig del i omställningen till fossilfria transporter. Samtidigt ska Region Skåne verka för teknikneutralitet och främja en fortsatt variation av drivmedel, i syfte att stärka resiliensen och minska sårbarheten vid störningar eller kriser.'"*
- *"Att Region Skåne i Trafikförsörjningsprogrammet 2025–2035 ska säkerställa att basutbudet för kollektivtrafik uppfylls i samtliga av Skånes tätorter."*

Centerpartiet är positiva till det trafikförsörjningsprogram som har presenterats. Däremot menar vi att föreslagna skrivningar skulle bidra till ett program som sätter tillgänglighet, beredskap och trygghet i fokus.

Rasmus Waak Brunkestam (C)

Protokollsanteckning

Kollektivtrafiknämnden 2025-05-08

Ärende 6 ”Trafikförsörjningsprogram”

Sverigedemokraterna vill börja med att berömma processen för framtagandet av Trafikförsörjningsprogrammet, som varit transparent och inkluderande gentemot viktiga remissinstanser, icke minst de skånska kommunerna. Vi ser även att detta givit resultat i form av ett antal förändringar gentemot remissversionen. Vi instämmer också med det resulterande dokumentet i stort, men har några synpunkter.

* På sidorna 36 och 47 uttrycks att vi ska använda både fossilfri och förnybar energi. Eftersom all förnybar energi är fossilfri, så finner vi det onödigt att använda begreppet ”förnybar”. Det tillför inget och borde ha strukits.

* På sidan 45 *Trygghetsskapande åtgärder* tycker vi att biljettkontrollanter borde omnämnas, eftersom de kan ha en viktig roll i trygghetsskapande sammanhang, i synnerhet mot bakgrund mot det ökande fuskåkandet. Vi saknar också i detta avsnitt också omnämnande av åtgärder mot klotter och vandalism som trygghetsskapande åtgärd, eftersom klotter och vandalism påverkar tryggheten negativt både i samhället i stort och inom kollektivtrafiken.

* På sidan 53 *Basutbud* menar vi att en rad borde funnits med som beskrivit interregional trafik. Om tabellen skall vara heltäckande, vilket vi



anser att den bör vara, så borde även basutbud för sådan trafik definieras. I praktiken gäller det ju då Öresundstågen.

* Sverigedemokraterna vill att hela landsbygden skall leva. Kollektivtrafik nätter och sena kvällar utanför de största tätorterna avfärdas lätt med att resandeunderlag inte finns, men här kan behövas nya tankar utanför boxen. T.ex försöker Skånetrafiken just nu ta nya grepp vad gäller beställningsstyrd trafik dagtid utanför tätorterna, vilket är välkommet. Vi saknar omnämmande i Trafikförsörjningsprogrammet av hur Nattrafik skulle kunna bidra till en mer attraktiv kollektivtrafik.

För Sverigedemokraterna Region Skåne

Patrik Ohlsson (SD)



Kollektivtrafiknämndens sammanträde 2025-05-08

Protokollsanteckning

Ärende 6. Trafikförsörjningsprogram 2025-2035

Vänsterpartiet anser att kollektivtrafiken har en nyckelroll med avgörande betydelse för omställning till ett mera hållbart samhälle och nödvändiga minskade koldioxidutsläpp. Vi anser också att det är en grundläggande del av regionens infrastruktur som bör stärkas för allas invånares möjlighet att leva, försörja sig och ha en meningsfull fritid i hela Skåne. Vår vision är därför en helt avgiftsbefriad kollektivtrafik, en väg som en del länder och städer i Europa redan slagit in på. I Skåne har istället prisökningarna under de senaste åren varit stora. Det är orimligt att straffa resenärer som väljer att åka kollektivt genom ständigt ökade priser. Vi anser därför att Mål 9 (Kostnadstäckningsgrad) borde strykas helt och ersättas med ett mål om årligen minskande självfinansieringsgrad.

Vänsterpartiet anser vidare att kollektivtrafiken är till för invånarna i hela Skåne, vilket innebär att den inte ska byggas på enbart marknadsmässiga principer. Satsningar och förstärkningar behöver göras i hela regionen för att människor ska få en tillgänglig kollektivtrafik oavsett var man bor. Vi menar att det är viktigt att bibehålla dagens basutbud till klockan 02.00 fredag- och lördagskvällar och inte inskränka trafiken att endast gå till kl 00:00, detta gäller i både *Regionalt stråk* och *Stadstrafik större städer* på sidan 53.

Sträckan mellan Älmhult och Olofström borde markerats med ett delregionalt stråk på kartan på sidan 51, eftersom sträckan finns med i Trafikverkets planer och alltså redan är en påtänkt infrastruktursatsning.

God fysisk tillgänglighet för resenärer med funktionsnedsättning samt äldre och barn bidrar till ökad rörelsefrihet och möjlighet att uppfylla rätten till ett självständigt liv. Vänsterpartiet anser att mål 4 (Tillgängliga hållplatser) ska bibehållas på 95 procent som i nuvarande trafikförsörjningsprogram (TFP) och inte sänkas till 90 procent.

Kollektivtrafiken kommer att ha en viktig roll i händelse av kris eller krig och det behövs en genomtänkt beredskap vad det gäller tillgång på fordon och lokalt producerade drivmedel som förnybar el, biogas och vätgas. Vi anser att mål 7 ska ändras från *fossilfri energi* till *förnybar energi*, i enlighet med det ursprungliga förslaget (samt att detta som konsekvens justeras på övriga ställen i TFP där *fossilfri* används i samma andemening).

Ambitionen från en viktig samhällsaktör som Skånetrafiken borde vara att fullt ut stå upp för de två grundidéer som "Bra Miljöval" står och bygger på: att naturresurser måste sparas samt att den biologiska mångfalden och människans hälsa inte får hotas. I TFP borde det stå att märkningen "Bra Miljöval" ska bibehållas.

Hässleholm 2025-05-08

För Vänsterpartiet i Region Skåne

Patrik Milton, representant i kollektivtrafiknämnden för Vänsterpartiet