

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Kommunstyrelsen

Svar på remiss – Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar föreslå kommunstyrelsen att:

- Godkänna samhällsbyggnadsförvaltningens yttrande över *Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020 – 2030* inklusive Skåne Nordost gemensamma yttrande.

Sammanfattning av ärendet

Region Skåne har översänt ett förslag till *Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020 – 2030* till Hörby kommun. Som regional kollektivtrafikmyndighet ska Region Skåne regelbundet fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken i ett trafikförsörjningsprogram.

Trafikförsörjningsprogrammets roll är att ge en tydlig strategisk inriktning med mål för kollektivtrafiken i Skåne. Programmet är långsiktigt och behandlar perioden från 2020 – 2030. I vissa fall görs utblickar mot en längre tidshorisont också. I

trafikförsörjningsprogrammet föreslås ett antal mål, ställningstaganden och riktlinjer för kollektivtrafikens utveckling.

Hörby kommun anser att trafikförsörjningsprogrammet håller en god strategisk nivå med tydliga mål, ställningstaganden och riktlinjer.

Hörby vill med yttrandet lyfta fram att de kategoriserade stråken bör ses över, och att stråket längs riksväg 13 via Hörby mellan Höör och

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Sjöbo bör pekas ut som ett delregionalt viktigt stråk. Utöver det anser Hörby att det saknas en tydlig inriktning för utvecklingen av kollektivtrafikens trafikering av landsbygden. Hörby menar att trafikförsörjningsprogrammet bör kompletteras med ett fördjupat avsnitt om hur satsningar på trafikeringen av landsbygden planeras i förhållande till angivna mål, ställningstaganden och riktlinjer.

Hörby kommun deltar i Skåne Nordost, ett regionalt samarbete mellan sex skånska kommuner. Skåne Nordost har sammanställt ett gemensamt underlag till yttrande för förslaget till *Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020 – 2030*, som bifogats som en del av Hörby kommuns yttrande.

Beskrivning av ärendet

Bakgrund

Hörby kommun har beretts tillfälle att yttra sig över Region Skånes förslag till *Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020 – 2030*. Region Skåne önskar svar senast 2019-02-15.

Region Skåne är regional kollektivtrafikmyndighet. Som regional kollektivtrafikmyndighet ska Region Skåne enligt kollektivtrafiklagen regelbundet fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken i ett trafikförsörjningsprogram. Programmet ramar in vad som behövs för att utveckla kollektivtrafiken så att den blir attraktiv, att dagens resenärer behålls och att fler nya börjar åka kollektivt. Det omfattar behovet av såväl offentligt finansierad trafik som kommersiell trafik.

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

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Programmet är långsiktigt och behandlar perioden 2020 – 2030. Inför fastställande av detta nya program efterfrågar Region Skåne synpunkter på förslaget. Beslut om antagande fattas av Regionfullmäktige i Skåne efter sommaren 2019. Remissvaret tar i huvudsak sin utgångspunkt från nedan angivna frågeställningar som Regionala utvecklingsnämnden önskar belysa:

1. Beskrivs kollektivtrafikens roll för *Skånes utveckling* på ett relevant sätt?
2. Är de *Ställningstaganden* som gjorts de rätta för att utveckla kollektivtrafiken i Skåne?
3. Är beskrivningarna av *Ställningstagandena* tydliga och relevanta?
4. Är *Riktlinjerna* som gjorts tillräckligt tydliga för att förstå hur kollektivtrafiken ska utvecklas?
5. Saknas något som skulle stötta din organisation i kommande planering?
6. Har ni några övergripande synpunkter på Trafikförsörjningsprogrammets innehåll och uppbyggnad?

Utgångspunkter

Kollektivtrafiken är ett viktigt verktyg för att skapa ett Skåne med fungerande arbets- och bostadsmarknad.

Kollektivtrafiken ska bidra till att utveckla Skåne som en stark tillväxtmotor som kan dra nytta av sin flerkärniga Ortsstruktur. Den strategiska inriktningen i programmet grundar sig på en planering för långsiktigt hållbar utveckling, där ett ökat hållbart resande har stor positiv påverkan. I *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050* anges ett färdmedelsmål om att kollektivtrafikens marknadsandel ska uppgå till minst 40 procent.

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020 – 2030, mål och ställningstaganden.

I trafikförsörjningsprogrammet föreslås ett antal mål, ställningstaganden och riktlinjer för kollektivtrafikens utveckling. Dessa sammanfattas kort i punktform nedan. Utgångspunkt för målen har varit övergripande strategier samt mål från tidigare trafikförsörjningsprogram och från Skånetrafikens verksamhetsområde. Målen som anges är att:

Fler skåningar ska välja kollektivtrafik före bil.

- Marknadsandelen ska uppgå till minst 40 procent år 2030.

Den geografiska tillgängligheten med kollektivtrafik ska utvecklas.

- Andelen skåningar som kan ta sig med gång, cykel eller kollektivtrafik till sitt arbete ska öka.
- Minst 92 % av skåningarna ska erbjudas minst 10 dagliga (vardagar) resmöjligheter till någon av regionens tillväxtmotorer (Malmö, Lund, Helsingborg, Hässleholm/Kristianstad) med en restid på maximalt 60 minuter.

Tillgänglighet för funktionsnedsatta personer ska öka.

- 95 procent av hållplatslägena på det statliga vägnätet med fler än 10 dagliga påstigande ska vara anpassade för personer med funktionsnedsättning senast år 2030. Etappmål 80 procent år 2025.
- 95 procent av hållplatslägena på det kommunala vägnätet med fler än 15 dagliga påstigande ska vara anpassade för personer med funktionsnedsättning senast år 2030. Etappmål 90 procent år 2025.

Klimatpåverkan från kollektivtrafiken ska minska.

Samhällsbyggnadsförvaltningen

- Växthusgasutsläpp från bränsleanvändning i kollektivtrafiken mätt i gram CO2 ekvivalent personkilometer ska minska med X procent innan 1 januari 2025 jämfört med 2016-års nivåer.

Efter målen följer ett antal ställningstaganden och riktlinjer som Region Skåne menar är avgörande för att uppnå målen. Ställningstagandena beskriver frågor som Region Skåne ska verka för men inte själva äger, utan som är beroende av samverkan med kommuner och andra organisationer. Riktlinjerna beskriver det som Region Skåne själva kan styra och påverka genom planering och ekonomiska beslut.

Kommande satsningar

Utgångspunkt för avsnittet om föreslagna satsningar är målet om 40 procents marknadsandel för kollektivtrafiken till år 2030. De satsningar som berör Hörby är främst kopplade till stråket Malmö-Kristianstad. Stråket ingår i det regionala superbusskonceptet och trafikeras av SkåneExpressen 1 och 2. SkåneExpressen 1 och 2 pekas ut i kommunens översiktsplan som två av de viktigaste linjerna med stor betydelse för möjligheten till arbetspendling.

Under perioden 2020-2025 finns en uppgradering av hållplatserna för stråket Malmö-Kristianstad med i åtgärdslistan. Åtgärden är kopplad till *Nationell plan för transportsystemet 2018-2029*. Efter 2025 bedömer Region Skåne att det kommer behövas ett utökat turutbud i stråket för att möta kapacitetsbehovet. En utblick efter år 2030 visar att det även är troligt att det kommer krävas en uppgradering till mer kapacitetsstarka fordon.

Trafikförsörjningsprogrammets avsnitt gällande kommande satsningar behandlar också övergripande åtgärder för anpassning till personer med funktionsnedsättning samt åtgärder för miljö och hållbarhet.

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Yttrande

Hörby kommun har valt att sammanställa yttrandet utifrån ovan ställda frågor.

Fråga 1 – 4

Hörby kommun anser att Trafikförsörjningsprogrammet sätts väl i sitt sammanhang samt håller en god strategisk nivå, och instämmer i att kollektivtrafikens roll för Skånes utveckling beskrivs på ett relevant sätt med tydligt hållbarhetsfokus. Ställningstaganden och riktlinjer knyter an till de uppsatta målen.

Fråga 5

Busstrafik

Hörby kommun ser positivt på satsningar i stråket Malmö-Kristianstad. Trafikeringen av detta stråk har stor betydelse för möjligheten till arbets- och skolpendling.

Hörby kommun ställer sig, liksom i yttrandet för den *Regionala transport-infrastrukturplanen*, frågande till varför riksväg 13 via Hörby mellan Höör och Sjöbo inte har pekats ut som ett stråk av delregional betydelse? Riksväg 13 är en viktig nord-sydlig led som binder samman de södra och mellersta delarna av Skåne. Sträckan är av stor betydelse för ökad tillgänglighet, för bland annat Hörby kommun, med kopplingarna till exempelvis stambanan i Höör. För att öka tillgängligheten mellan orterna och skapa förutsättningar för ett ökat resande och underlätta arbetspendling bör stråket mellan Hörby-Höör ges en bättre turtäthet, och markeras som ett delregionalt stråk. Stråket är även av stor betydelse för kollektivtrafiken mot Sjöbo. Sträckan är viktiga för bland annat kommunens gymnasieelever, och kommunen ser ett ökat resande på dessa linjer av den målgruppen. Hörby kommun menar att hela stråket bör markeras som ett delregionalt stråk.

Samhällsbyggnadsförvaltningen

En skrivning under riktlinjen ”Kollektivtrafiken prioriteras efter syfte” anger att viktiga besöksmål kan prioriteras utifrån efterfrågan. Hörby kommun vill lyfta fram Fulltofta som ett viktigt besöksmål beläget längs sträckan Hörby -Höör, vilken kommenterades i föregående stycke.

Även regionbussen Hörby-Eslöv fyller en viktig funktion för tillgängligheten mellan orterna ur ett Mittskåne-perspektiv. Hörby kommun menar att även denna typ av regionbussar bör synliggöras i trafikförsörjningsprogrammet.

Närtrafik

Linjetrafiken mellan Hörby tätort och omlandet är begränsad. Hörby kommun vill verka för en levande landsbygd med goda möjligheter att bo och verka. Många boende utanför tätorten har inte tillgång till regionbussar. Som alternativ för landsbygden finns närtrafiken. Hörby gör i nuläget flertalet tillköp av extra turer inom närtrafiken, men den fungerar i många fall inte som ett realistiskt alternativ till resor med egen bil. Detta är problematiskt då flertalet invånare exempelvis har begränsad rörlighet, begränsad tillgång till bil eller saknar förutsättningar att förändra sin boendesituation. För att erbjudas närtrafik behöver det vara minst två kilometer till närmaste hållplats. Hörby kommun hade gärna sett en motivering till längden på sträckan, förslagsvis på sidan 37 under riktlinjen ”Närtrafik säkerställer tillgänglighet på landsbygden”.

Hörby anser även att Region Skåne bör redogöra för hur en ökad kvalitet inom närtrafiken kan säkerställas, till exempel genom utvecklade system för uppföljning. Närtrafikens kvalitet upplevs idag på många håll som bristande, och för att öka resandeunderlaget och skapa förutsättningar för ett ökat basutbud behöver kvaliteten förbättras.

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Från 2025 har Region Skåne som ambition att utöka basutbudet av närtrafik från 1 dubbeltur/vardag mellan kl. 9-14 till 3 dubbelturer/vardag fördelat på klockslagen kl. 06-09, kl. 11-13 och kl. 15-18. Hörby kommun tycker att det är positivt att Region Skåne vill utöka basutbudet så att tiderna bättre möter behovet av till exempel arbets- och gymnasiependling. Hörby anser att ambitionen om ett utökat basutbud även måste förankras i trafikförsörjningsprogrammets avsnitt om kommande satsningar. Ett samlat avsnitt som behandlar utvecklingen av kollektivtrafiken för landsbygden är nödvändigt för att tydliggöra de ekonomiska förutsättningarna. En sådan strategisk inriktning är viktig för diskussioner om utvecklingen av närtrafiken mellan kommunen och Region Skåne.

Fråga 6

Hörby kommun har utöver synpunkterna ovan inga ytterligare tillägg gällande trafikförsörjningsprogrammets innehåll och uppbyggnad.

Hörby kommun vill avslutningsvis uppmärksamma två mindre redaktionella brister som bör justeras. På sidan 24 saknas en angiven procentsats för målet: "Växthusgasutsläpp från bränsleanvändning i kollektivtrafiken mätt i gram CO2 ekvivalent personkilometer ska minska med X procent innan 1 januari 2025 jämfört med 2016-års nivåer". I teckenförklaringen till kartan på sidan 35 har den heldragna lila linjen för *stråk av regional betydelse*, liksom för den streckade linjen, benämnts som *stråk av delregional betydelse*.

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Gemensamt yttrande för Skåne Nordost

Hörby kommun deltar i Skåne Nordost, ett regionalt samarbete mellan sex skånska kommuner. Skåne Nordost har sammanställt ett gemensamt underlag till yttrande för förslaget till *Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020 – 2030*.

Skåne Nordost är ingen remissinstans, men för att ge de sex kommunernas synpunkter större vikt har Skåne Nordosts gemensamma yttrande lagts in som en del av Hörby kommuns yttrande. Skåne Nordost yttrande i sin helhet:

Kollektivtrafikens roll för Skånes utveckling

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

Samhällsbyggnadsförvaltningen

helhetsgrepp för att skapa förutsättningar för en positiv resandeutveckling på landsbygden.

Mål

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

Mål: Fler skåningar ska välja kollektivtrafik före bil

- *Marknadsandelen ska uppgå till 40 % år 2030.*

Kommentar; För att kunna öka marknadsandelen måste t.ex. en sådan grundläggande förutsättning finnas att det är möjligt för alla målgrupper att kunna köpa biljetter. Det är viktigt att inte enbart förlita sig på den digitala tekniken. Att det finns biljettombud som kan erbjuda en personlig service är av stor betydelse för landsbygdens utveckling och ökar attraktiviteten och möjligheterna att nyttja kollektivtrafiken. En beskrivning av vikten av god service bör därför finnas med i redogörelsen av målet.

Mål: Den geografiska tillgängligheten med kollektivtrafik ska utvecklas

- *Andelen skåningar som kan ta sig med gång, cykel eller kollektivtrafik till sitt arbete ska öka.*
- *Minst 92 % av skåningarna ska erbjudas minst 10 dagliga (vardagar resmöjligheter till någon av regionens tillväxtmotorer (Malmö, Lund, Helsingborg,*

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Hässleholm/Kristianstad) med en restid på maximalt 60 minuter.

Kommentar; Om man ska nå målet med en marknadsandel på 40 % och att programmet dessutom sträcker sig 10 år framåt i tiden så bör den förstnämnda målsättningen ovan preciseras i ett ambitionstal. Att i ett mål hänvisa till en ökning blir otydligt och svårt att följa upp. Målet definierar inte heller var ökningen ska ske eller om det avser hela Skåne. Om man dessutom som i riktlinjerna är fokuserade på att marknadsandelar styr prioriteringar och att trafikekonomin ska styra satsningarna är målet inte avsett för alla delar av Skåne och inte för de skåningar som bor på landsbygden eller i mindre tätorter.

Mål: Tillgänglighet för funktionsnedsatta ska öka

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

Mål: Klimatpåverkan från kollektivtrafiken ska minska

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

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

Ställningstagande och riktlinjer för utveckling av trafiken

Ställningstagande som görs i Trafikförsörjningsprogrammet är teoretiskt de rätta, men det krävs att förankringen samt samverkan verkligen utvecklas med berörda aktörer. I programmet måste man då också tydligare peka på samverkan med aktörer utanför Region Skåne. Flera kommuner är i sin samhällsplanering beroende av att

Samhällsbyggnadsförvaltningen

planeringen kring kollektivtrafiken sker i samverkan med aktörer i angränsande regioner och kommuner; Region Blekinge, Kronoberg och Halland samt kommuner som Sölvesborg, Älmhult, Markaryd m.fl.

Rörande långsiktighet och kontinuitet är detta ett mycket betydelsefullt ställningstagande, eftersom i all kommunal samhällsplaneringsplanering är det långsiktiga tidsperspektivet av stor betydelse. Även förändringar av busslinjer/stråk måste ske utifrån ett långsiktigt perspektiv så att kortsiktiga ekonomiska övervägningar inte undergräver kommunernas samt medborgarnas tillit till kollektivtrafiken. Det är betydelsefullt att det i programmet framgår att busslinjer inte får användas som kortsiktiga regleringsposter för att få Skånetrafikens ekonomi i balans.

I riktlinjerna för Trafikförsörjningsprogrammet framgår att kollektivtrafikstråken ska prioriteras efter syfte, att marknadsandelarna ska styra prioriteringarna och att trafikekonomi ska styra satsningar på ny trafik. Men syftet med stråken är tydligen underställt marknadsandelsmålet eftersom detta är den främsta prioriteringsgrunden för satsningar på trafik och inriktningen för nya satsningar är dessutom att minst hälften av kostnaden för fordon och drift ska täckas av biljettintäkter. Att låta marknadsandelar prioritera där det enbart är stråk med mycket resenärer innebär indirekt att landsbygden nedvärderas och att det i många delar av nordöstra Skåne kan vara svårt att nå den mängd resenärer som regioner i västra Skåne har. I programmet framgår att basutbud är den lägsta utbudsstandard som bör finnas samt att basutbudet ska vägas mot om det finns ett resandeunderlag och påstigande. Denna typ av skrivningar skapar en otydlighet och kan resultera i spekulationer kring att basutbudet inte ens i delregionala stråk säkerställs. Detta kan försvåra den kommunala planeringen vid framtagande av nya detaljplaner i orter mellan 1000 – 3000 invånare då kommunerna

Samhällsbyggnadsförvaltningen

bygger ut och förutsätter att erforderlig kollektivtrafik finns eller kommer att finnas inom sådana orter. Med otydliga intentioner gällande utvecklingen av kollektivtrafiken i nordöstra Skåne finns en uppenbar risk för att utvecklingen inte går i den takt som behövs för att nå målet om ett geografisk tillgängligt Skåne. Man skulle alltså kunna tolka att Trafikförsörjningsprogrammets fokus ligger på att stärka redan starka stråk och att detta medför att icke prioriterade områden inte kan ha samma förväntningar och krav på sig angående målsättningar.

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

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

Sett till hela programmets omfattning finns det få tankar och idéer explicit kring vad som skulle kunna åstadkommas för att säkra

Samhällsbyggnadsförvaltningen

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

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

Avslutande kommentar

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

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

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Förvaltningens förslag till beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar föreslå kommunstyrelsen att:

- Godkänna samhällsbyggnadsförvaltningens yttrande över *Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020 – 2030* inklusive Skåne Nordost gemensamma yttrande.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse 201812XX SBF Remissvar
- Remiss: Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030
- Trafikförsörjningsprogram Skåne 2020-2030

Beslutet skickas till

Region Skåne, region@skane.se

Åsa Ratcovich
Samhällsbyggnadschef

Caroline Kroeker
Strategisk planarkitekt

Mikael Wallberg
Planering- och utvecklingschef