

## Bilaga 3 Sammanställning av inkomna synpunkter

Bilagan redovisar en sammanställning av de synpunkter som inkommit till Region Skåne avseende Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2015.

Följande organisationer har beretts möjlighet att inkomma med synpunkter (\* = har svarat):

Skåne Nordväst*	Trafikverket*
Skåne Nordost*	Länsstyrelsen Skåne*
Sydöstra Skånes samarbetskommitté*	Sydsvenska industri och handelskammaren
	Företagarna
Bjuvs kommun	Svenskt näringsliv
Bromölla kommun	Kommunförbundet Skåne*
Burlövs kommun*	Svensk kollektivtrafik
Båstads kommun*	Svenska Taxiförbundet
Eslövs kommun	Tågoperatörerna
Helsingborgs stad*	Sveriges Bussföretag
Hässleholms kommun	Skånes Bussföretag
Höganäs kommun*	X2AB
Hörby kommun	Stadsbussarna
Hörs kommun*	Jernhusen
Klippans kommun*	SKL Skåne
Kristianstads kommun	Lantbrukarnas Riksförbund LRF Skåne
Kävlinge kommun	Järnvägsfrämjandet Lokalavdelning Syd
Landskrona stad*	
Lomma kommun*	Naturskyddsföreningen
Lunds kommun*	Resenärsforum
Malmö stad*	HSO Skåne
Osby kommun*	RPG distriktet Skåne-Blekinge
Perstorps kommun	DHR
Simrishamns kommun	PRO Skåne*
Sjöbo kommun	SPF Skåne
Skurups kommun	SRF Skåne
Staffanstorps kommun*	SPRF Distrikt Skåne*
Svalövs kommun	
Svedala kommun*	Veolia transport
Tomelilla kommun	Tjörnarsbuss
Trelleborgs kommun*	Taxikurir
Vellinge kommun*	Arriva
Ystads kommun	Bergkvarabuss
Åstorps kommun*	Buss i väst
Ängelholms kommun*	Karlsson buss
Örkelljunga kommun*	Keolis
Östra Göinge kommun	Keolis Nordic
	Nettbus
Region Blekinge	Nobina
Regionförbundet Södra Småland	
Region Halland	
Malmö Högskola	
Kristianstads studentkår	
Lunds universitets studentkårer*	

## Sammanställning inkomna synpunkter från remissinstanserna

Inledningsvis kan nämnas att Region Skåne ser positivt på att flera kommuner har valt att lämna gemensamma yttranden.

### Återkommande synpunkter från remissinstanserna med kommentarer:

- Remissinstanserna anser inte att busstrafiken generellt ska tas bort i samband med start av tågtrafik och att det ska vara möjligt att tillåta flera olika system i samma stråk.
  - Region Skåne svarar att det redan i det befintliga trafikförsörjningsprogrammet beskrivs att parallella kollektivtrafiklösningar ska bedömas utifrån funktion och kapacitet.
- Remissinstanserna anser att det är viktigt att det finns en mer öppen och positiv inställning till nya exploateringsområden som inte ligger i kollektivtrafknära läge då samhällsplanering är en dynamisk process som måste tillåtas påverka kollektivtrafikutbyggnaden.
  - Region Skåne vidhåller att det är viktigt att kollektivtrafiken tillåts vara den strukturbildande faktorn i kommande samhällsplanering.
- Remissinstanserna anser att tillgänglighetsmålet i trafikförsörjningsprogrammet bör vara det samma som i den Regionala utvecklingsstrategin.
  - Region Skåne har som inriktning att till nästkommande trafikförsörjningsprogram göra målet om tillgänglighet i den regionala utvecklingsstrategin uppföljningsbart och implementera det i programmet.
- Remissinstanserna anser att det är bra att det sker kraftiga satsningar på tågtrafiken men att det också är viktigt att stora resurser tillförs busstrafiken eftersom stora delar av Skåne inte har någon järnväg.
  - Trafikförsörjningsprogrammet pekar ut behovet av både tåg- och busstrafik. Programmet redovisar dock inte i detalj utvecklingen av busstrafiken men trycker på flera ställen på bussens viktiga funktion för regional utveckling. Dessutom görs en särskild satsning på regionalt superbusskoncept syfte att stärka busstrafikens konkurrenskraft.
- Remissinstanserna anser att det gränsöverskridandet perspektivet bör förtydligas vad avser kopplingen till angränsande län och Själland.
  - Region Skåne är i en process att utveckla det gränsöverskridande samarbetet med övriga län och Själland.
- Remissinstanserna har lämnat förslag till ändrade trafikupplägg.
  - Inkomna förslag har delgetts berörda trafikplanerare och blir därmed en del av beslutsunderlaget vid kommande trafik- och linjeöversyner.
- Kommunerna önskar en utvecklad samverkan med andra samhällsfinansierade trafikslag (ex skolskjutsar, färdtjänst, sjukresor).
  - Region Skåne ser detta som en möjlighet framförallt vad gäller att kunna erbjuda kollektivtrafik på landsbygden. Eventuella lösningar måste emellertid baseras på lokala förutsättningar. För närvarande pågår en översyn av möjligheterna i sydöstra Skåne.
- Kommunerna önskar en ökad dialog mellan Region Skåne och kommunerna, både på tjänstemannanivå och på politiktivå.
  - Region Skåne ser dialogen med kommunerna som ytterst viktig och strävar därför mot en god dialog. Behovet av samverkan med kommunerna lyfts fram i avsnittet Strategiska ställningstaganden. Dialogen kan ske på ett antal sätt och det är nödvändigt att anpassa dialogformen utifrån aktuell frågeställning.

Ambitionen är att kommunerna ska känna sig delaktiga och förslag på förbättrad dialog mottas tacksamt.

- Flertalet remissinstanser har tryckt på att tillgängligheten till biljettköp/kortladdning via automater eller ombud måste utvecklas så att det blir enkelt att göra en kollektivresa.
  - Region Skåne delar uppfattningen att det måste vara enkelt att resa kollektivt. Vikten av att det är enkelt att köpa biljett lyfts fram i avsnittet Strategiska ställningstaganden. Ett prioriterat område är det pågående arbetet med att utveckla effektiva och tillgängliga betallosningar.
- Kommunerna efterlyser bättre samordning mellan regionens kollektivtrafikutveckling och den kommunala samhällsutvecklingen.
  - Region Skåne uppfattar denna samordning som central och lyfter även fram den i avsnittet Strategiska ställningstaganden.
- Synpunkter har inkommit på att kollektivtrafiken inte enbart bör planeras för arbetsresor. Utvecklingen av fritidsresande med kollektivtrafik är också viktigt.
  - Kollektivtrafiken har en viktig roll som verktyg för att binda samman Skåne och dess arbetsmarknader men det innebär inte att den planerade utvecklingen enbart utgår från behovet av arbetsresor. Det är Region Skånes ambition att kollektivtrafiken ska fungera för både arbetsresor (inklusive resor till/från studier) och fritidsresor.
- Önskemål finns om att trafikförsörjningsprogrammet ska omfatta mål om restidskvot mellan bil och kollektivtrafik.
  - Region Skåne har valt att endast ha ett fåtal övergripande mål i trafikförsörjningsprogrammet. En förbättrad restidskvot ökar kollektivtrafikens konkurrenskraft och är därför ett viktigt verktyg för att nå en större marknadsandel. Bedömningen är dock att målet om 40 % marknadsandel är tillräckligt som övergripande mål i trafikförsörjningsprogrammet, inte minst mot bakgrund av att det finns flera sätt att öka marknadsandelen än att förbättra restidskvoten.
- Önskemål finns om ökat turutbud på den grundläggande nivån.
  - Ett förbättrat grundläggande basutbud har övervägts men det har inte bedömts möjligt att införa i detta trafikförsörjningsprogram.

## Remissinstansernas synpunkter

### Skåne Nordväst

Skåne Nordvästs elva kommuner har lämnat ett gemensamt yttrande.

Skåne Nordväst anser att det är nödvändigt att komplettera de tunga stråken med ett finmaskigt nät för att säkerställa tillgängligheten i hela Skåne.

Skåne Nordväst anser "bäst för flest" är så tongivande i att behoven av geografisk tillgänglighet och tillgänglighet för resenärerna hamnar in skuggan.

Skåne Nordväst anser att det är angeläget att ändamålen med den samhällsfinansierade kollektivtrafiken förtydligas utifrån hur de är definierade i trafikavtalet.

Skåne Nordväst anser att programmet måste säkerställa att behovet av busstrafikens eventuella parallellfunktioner och anslutningstrafik analyseras i samband med att ny tågtrafik utvecklas.

Skåne Nordväst anser att programmet ger uttryck för att fortsätta och utveckla projekt för en bättre svag trafik på landsbygd.

Skåne Nordväst anser att en analys bör göras för ianspråktagande av befintliga banområden mellan Åstorp och Ängelholm samt Åstorp och Helsingborg via Hasslarp.

Skåne Nordväst anser att programmet måste ge bättre stöd åt fortsatta aktiviteter för ett förverkligande av HH-leden och Europabanan.

Skåne Nordväst anser att programmet måste innehålla tydliga strategiska ställningstaganden för samverkan med andra kollektivtrafikslag (ex skolskjutsar, färdtjänst, sjukresor)

Skåne Nordväst anser att programmet måste ta initiativ till reell samverkan med kommersiell och samhällsfinansierad trafik, t ex samarbete kring trafikantinformation, hållplatser, terminaler, noder.

Skåne Nordväst anser det mycket angeläget att programmet låter utreda ett system av noder för att binda samman bytespunkter mellan olika trafikslag.

### Skåne Nordost

Skåne Nordosts sex kommuner har lämnat ett gemensamt yttrande.

Skåne Nordost vill betona att programmets nulägesbeskrivningar och analyser måste belysa förutsättningarna för Kristianstad/Hässleholm som EN tillväxtmotor.

Skåne Nordost anser det borde skapas ett särskilt avsnitt för landsbygdstrafik som klarlägger vilket trafikutbud som kan förväntas på kort och långsikt på landsbygden. Det är viktigt att klarlägga för vem och för vad kollektivtrafiken på landsbygden ska fylla en uppgift.

Skåne Nordost anser att dagens trafikformer på landsbygd (närtrafik, serviceresor, skolskjutsar) exkluderar medborgargrupperna arbetspendlare och gymnasieelever. Det är viktigt att dessa grupper också får någon form av kollektivtrafik i högtrafiktider (morgon och sen eftermiddag) för ha utsikt att bo kvar på landsbygden.

Skåne Nordost vill att programmet redovisar riktlinjer för kollektivtrafiken på landsbygd och tydligare visar på konkreta lösningar på samordning av skolskjutstrafik, färdtjänst och allmän kollektivtrafik, gärna genom en fördjupad utredning.

Skåne Nordost anser att Region Skånes inställning till parallelltrafik bör bli mindre rigid och att man verkligen analyserar konsekvenserna kring parallelltrafik. Att utesluta parallelltrafik får inte bli en överordnad princip.

Skåne Nordost anser att man ska ompröva besluten om att ta bort parallell busstrafik som genomfördes i samband med införandet av Pågatågstrafiken i nordöstra Skåne. En kartläggning hur invånarna kan få tillgång till en fungerande kollektivtrafik inklusive alternativa lösningar efterlyses.

Skåne Nordost anser fördelarna med en styv tidtabell måste vägas mot nackdelarna där det inte är uppenbart att styvtidtabell är det bästa alternativet.

Skåne Nordost anser att det bör införas ett system som gör det möjligt att åka närtrafik över kommungränser, inklusive länsgränser.

Skåne Nordost anser Region Skåne bör vara öppen för möjligheten att olika system tillåts verka i samma stråk, t ex regionbuss och superbuss.

Skåne Nordost anser att avståndsbedömningen för kollektivtrafiknära läge bör vara olika beroende på hur tätbefolkat området är, det vill säga längre avstånd på landsbygd än i större tätort.

Skåne Nordost anser att det är viktigt att det finns en mer öppen och positiv inställning till nya exploateringsområden som inte ligger kollektivtrafiknära läge.

Samhällsplanering är en dynamisk process som måste tillåtas påverka kollektivtrafikutbyggnaden.

Skåne Nordost anser det angeläget att våga pröva något nytt men samtidigt inte låta testperioden vara allt för kort.

### **Sydöstra Skånes Samarbetskommitté, SÖSK**

SÖSK lämnar dessa synpunkter som ett komplement till yttrandet från augusti 2013.

SÖSK anser att Trafikförsörjningsprogramet bör ha samma mål som den regionala utvecklingsstrategin, 80 % av arbetsplatserna ska nås inom 45 min med kollektivtrafik.

SÖSK konstaterar att det är få satsningar för kollektivtrafikens utveckling i sydöstra Skåne jämfört med övriga Skåne.

SÖSK anser att det finns god tillgång till byggklar mark i kollektivtrafiknära läge men investeringsviljan saknas. En förutsättning för etablering är högklassig kollektivtrafik till stora arbets- och utbildningsmarknader.

SÖSK instämmer i att huvuddelen av all fysisk utbyggnad bör ske i de starka stråken men att även landsbygden måste kunna utvecklas med nya bostäder och verksamheter. Kollektivtrafikförsörjning behövs även för de glesare befolkningsområdena.

SÖSK anser särskilda körvägar och separerade körfält även behövs utanför de större städerna, t ex väg 11 utanför Malmö.

SÖSK anser att det internationella samarbetet med Danmark/Bornholm bör utvecklas för ett bättre samutnyttjande av IC-tågen och Pågatågen som kan frigöra kapacitet på Ystad- och Österlenbanan.

SÖSK anser att det är viktigt att få tillstånd högkvalitativa bussystem enligt regionalt superbusskoncept men det får inte ske på bekostnad av landsbygdstrafiken.

SÖSK anser att det i Trafikförsörjningsprogrammet bör finnas med att det minst på en plats per kommun ska finnas personlig betjäning vid köp/laddning av Jo-Jo kort.

SÖSK anser att laddningsautomaterna måste vara tillgängliga för funktionshindrade.

### Burlövs kommun

Burlövs kommun anser att det geografiska tillgänglighetsmålet bör förtydligas så att det inte är en motvikt utan en samverkan med målet om ökad markandsandel.

Burlövs kommun undrar hur miljömålet ska följas upp.

Burlövs kommun håller med om att kollektivtrafiken ska vara strukturbildande och utbyggand främst ske i kollektivtrafikhärläge.

Burlövs kommun anser att det vid regionala stationer, likt Burlöv C, sker en samordning med alla trafikslag inklusive busstrafiken.

Burlövs kommun anser att Malmö stadsbussnät med fördel skulle kunna utökas i Burlövs kommun.

Burlövs kommun anser att det vid utbyggnad av tågtrafiken bör göras noggranna analyser innan busslinjer dras in.

Burlövs kommun är positiv till persontrafik på Lommabanan och att det i etapp II blir en tågstation i Arlov.

Burlövs kommun är positiv till direktbussar mellan Malmö och Lund under förutsättningar att utbudet och turtätheten på bussarna som stannar i Burlövs kommun inte påverkas.

Burlövs kommun vill att det positiva samarbete som sker med Region Skåne (Skånetrafiken) fortsätter.

### Båstads kommun

Båstads kommun ställer sig bakom det gemensamma yttrandet för Skåne nordväst.

Båstads kommun använder sig av Region Skånes styrdokument vid planering.

### Helsingborgs stad

Helsingborgs stad ställer sig bakom det gemensamma yttrande för Skåne nordväst

Helsingborgs stad understryker behovet av att definiera och utveckla noder i trafiksystemet med avsikt att förbättra tillgängligheten. Ramlösa och Maria station är viktiga noder.

Helsingborgs stad anser att det bör utredas om förutsättningarna för att ta sträckorna Åstorp-Hasslarp-Ödåkra-Helsingborg och Åstorp-Ängelholm i anspråk, samt hur det påverkar möjligheterna att förbättra tillgängligheten.

### Höganäs kommun

Höganäs kommun ställer sig bakom yttrandet från Skåne Nordväst.

Höganäs kommun anser att programmet är överskådlig och pedagogiskt upplagt

Höganäs kommun anser att det är bra att det sker stora satsningar på tågtrafiken men tycker det är viktigt att stora resurser tillförs busstrafiken också, eftersom stora delar av Skåne inte har någon järnväg.

Höganäs kommun anser att det är positivt med regional superbuss men att det även behövs satsningar på Pendeln, SkåneExpressen och stråk med medelstark och svag trafik. Satsningar på busstrafik kan med små summor ge högkvalitativ trafik.

Höganäs kommun lämnar ett antal synpunkter på trafiken i Höganäs kommun, bl a linje 225, 224.

Höganäs kommun pekar på att det i vissa delregionala reserelationer idag är svårt att matcha bilen. Åstorp är t ex för många kommuninvånare en viktig järnvägsstation för koppling norrut och söderut.

### Höörs kommun

Höörs kommun ställer sig bakom resonemanget om att kollektivtrafiken är strukturbildande och att programmet är viktigt för att stimulera jobbtillväxt och bostadsbyggande.

Höörs kommun tycker det är positivt att programmet revideras varje år. Det ställer dock krav på en tydlig dialog med kommunerna.

Höörs kommun ser en risk med att allt för kategoriskt klassificera vissa tågmodeller och sträckor och anser därför att det är nödvändigt med stor flexibilitet.

Höörs kommun anser fortfarande att Blekingetågans stopp i Höör ska återinföras.

Höörs kommun anser att det bör vara ett principiellt ställningstagande att alla Pågatåg och Öresundståg ska stanna i kommunhuvudorterna.

Höörs kommun anser att nattrafiken mellan Malmö och Hässleholm utökas till timmetrafik under helgerna.

### Klippans kommun

Klippans kommun ställer sig bakom Skåne nordväst gemensamma yttrande.

Klippans kommun uppmanar Kollektivtrafiknämnden att upphäva sitt principiella beslut att upphöra med tågparallell busstrafik. Utredningar i vart enskilt fall efterfrågas.

Klippans kommun efterfrågar tydlighet kring behov av kommunikation genom Klippans kommun i riktning norrifrån via Ljungbyhed söderut mot Lund/Malmö.

Klippans kommun anser att busslinje 520 skall återinsättas.

### Landskrona stad

Landskrona stad anser att programmets främsta verktyg för utveckling av kollektivtrafiken är att öka utbudet, förlänga rusningstiden och öka antalet avgångar sena kvällar och helger genom att satsa på järnvägssidan.

Landskrona stad anser att satsning på busstrafiken också är viktig och trycker på att utvecklingen av busstrafiken är viktig för matningen till järnvägen från mindre orter och städer.

Landskrona stad saknar en analys i programmet som tydligar visar på dels ortstrukturens påverkan på kollektivtrafiken och vice versa

Landskrona stad saknar en analys på vilket sätt programmet gynnar hela Skåne.

Landskrona stad anser att förslaget (programmet) bör kompletteras med vision om ytterligare Öresundsförbindelse.

Landskrona stads stadsbyggnads- och teknik- och serviceförvaltning önskar att Region Skåne inleder ett utredningsarbete kring de olika förbindelserna över Öresund för att se respektives möjligheter.

Landskrona stad saknar ett resonemang om hur befintlig järnvägsinfrastruktur ska driftas och underhållas.

Landskrona stad vill göra Region Skåne uppmärksam på behovet av busstrafik i kommunens stationsorter och större tätorter.

Landskrona stad anser att antalet tåg avgångar är för få från kommunens stationer.

Landskrona stad anser att Region Skåne inte kan överlämna ansvaret för persontrafiken till Ven till Landskrona stad utan uppdra åt det kommunägda bolaget att bedriva verksamheten, vilket bör förtydligas i kommande program

Landskrona stad bilägger förslaget till fast förbindelse mellan Landskrona och Köpenhamn för kännedom.

### Lomma kommun

Lomma kommun ser mycket fram emot persontågstrafiken på Lommabanan. För samfinansieringen finns inga hinder från kommunen och kommunen förutsatt att även Skånetrafiken och Trafikverket genomför de åtgärder som behövs i rätt tid.

Lomma kommun anser att det är av yttersta vikt att linje 133 inte får för få turer när den reduceras i samband med Pågatågsstarten. Linje utgör en viktig koppling mellan Sveriges Lantbruksuniversitet i Alnarp och Malmö/Lund.

Lomma kommun anser det är av största vikt att linje 132 blir en linje med så pass hög turtäthet att resenärerna inte behöver hålla reda på en tidtabell.

### Lunds kommun

Lunds kommun anser att det krävs avsevärda förändringar för att nå från dagen 25 % till målet om 40 % marknadsandel.

Lunds kommun anser att det är en utmaning att öka kundnöjdheten från 63 till 80 %.

Lunds kommun ställer sig bakom vikten av att ny bebyggelse i kollektivtrafiknära läge prioriteras, handikappanpassningen fortsätter, samt framkomlighetsåtgärder genomförs.

Lunds kommun framhåller vikten av en tidig dialog om de regionala superbussarnas sträckning i och angöring till staden.

Lunds kommun anser att Trafikförsörjningsprogrammet utgör ett bra underlag inför 2016 och ser fram emot en fortsatt dialog.

### Malmö stad

Malmö stad anser att programmet i stort tar upp de frågeställningar och utmaningar som är avgörande för att fortsättningsvis utveckla och förbättra kollektivtrafiken i Skåne och därmed stärka Skåne. Dispositionen och kompletterande detaljerad information i bilagor är föredömlig.

Malmö stad har stora förväntningar på kollektivtrafikens standaren, både inom staden och matningen till staden med buss och tåg trafik. Arbetet med att minska inpendlingen med bil kräver att det finns både det utbud och den kvalitet som behövs för att skapa den kapacitet och attraktivitet för att locka bilpendlare till kollektivtrafikens utbud.

Malmö stad anser att det gränsöverskridandet perspektivet bör förtydligas vad avser kopplingen till angränsande län och Själland.

Malmö stad vill betona att det behöver skapas gemensamma forum för diskussioner och samverkan mellan Region Skåne, Skånetrafiken och Skånes kommuner då kollektivtrafiken mång och mycket inte är en lokal utan regional fråga.



Malmö Stad efterlyser tydligare former för samråd med olika intressenter, däribland Skånes kommuner. Även en ökad dialog och samråd med kommunledningen i befintliga forum mellan Malmö stad och Region Skåne är önskvärt.

Malmö stad anser att kollektivtrafikfrågorna över Öresund bör förtydligas ännu mer. Även kartmaterial och innehållet i bilagorna bör kompletteras med trafiken över Öresund.

Malmö stad anser att programmet bör förtydliga att kollektivtrafiken har en viktig roll för att bidra till en bättre ekonomisk, social och ekologisk miljö i de större städerna.

Malmö stad anser programmet behöver ha ett tydligare sätt beskriva kvalitetsfrågorna för fordon, fordonsunderhåll, personal, uppföljning av upphandlingskrav, etc.

Malmö stad vill understryka vikten av att upphandlingen av operatörer sker i nära dialog med berörd kommun. I synnerhet vad gäller formuleringen av kravspecifikationen.

Malmö stad anser att kundernas möjlighet att hitta information och köpa biljetter behöver förbättras avsevärt.

Malmö stad anser att det behövs en större samplanering mellan kommunerna och Skånetrafiken/Region Skåne för att samhällsplaneringen i stort och kollektivtrafikstråk, hållplatser, cykelparkeringar, pendlarparkeringar, gång- och cykelvägar etc, bättre ska svar mot och helaresan perspektivet.

Malmö stad vill i samband med utvecklingen av expressbusslinjer och spårväg se en fördjupad dialog kring val av system och sträckningar samt tidplan för dem.

Malmö stad efterlyser riktlinjer och strategier dels för hur ökade underhållsåtgärder på järnväg hanteras och dels även hur den kommande fyrspårsutbyggnaden ska hanteras i praktiken. Detta borde redovisas i programmet eller i annat forum.

Malmö stad anser att näringslivet och arbetsgivares önskemål om kollektivtrafik behöver tas på större allvar samt strategier för hur dessa önskemål ska hanteras.

Malmö stad anser att bilagorna bör kompletteras med antal resenärer per linje.

Malmö stad är positiv till att det ges möjlighet till att yttra sig över programmet och ser fram emot en fortsatt dialog.

## Osby kommun

Osby kommun är mycket positiv till det miljötänk som genomsyrar programmet och ambitionsnivån för resenärer med funktionshinder

Osby kommun anser att kopplingen mellan Lönsboda och Kristianstad, med två byten, är under allkritik. En mer tidseffektiv koppling till Kristianstad måste snarast åstadkommas.

Osby kommun anser att det finns behov av en busslinje till Markaryd via Visseltofta för att svar mot det ökade resandet som skett sen väg 15 öppnade.

Osby kommun menar att det är mycket viktigt att det finns ett angivet år för då 91,5 % målet om tillgänglighet till tillväxtmotorerna ska vara uppnått.

Osby kommun trycker på att det i det fortsatta arbetet är viktigt att beakta hur målet om fördubblat antal resor kan missgynna mindre orter och landsbygd.

Osby kommun anser att målet om kategoriskt sträva efter styv tidtabell bör omprövas. Trafiken borde i stället vara behovsanpassad på de linjer som har en tydlig

pendlingsfunktion. Omfördelningen av resurser kan då ske till linjer som är i behov av bättre utbud eller skulle nya linjer på landsbygden kunna inrättas.

Osby kommun ser att det finns ett brådskande behov att starta ett samarbete om skolskjutsarna.

Osby kommun som gränskommun vill att det snarast initieras konkreta åtgärder för prissättningen vid korta resor över länsgränsen.

Osby kommun ser det som positivt att omarbete linjer med lågt resande till så kallade gymnasieturer och ser att en liknande lösning skulle kunna initieras för arbetspendlingsresor.

Osby kommun anser att beslutet om att dra in all busstrafik i samband med införandet av Pågatågstrafiken måste omprövas och behovsanpassad busstrafik återinsättas.

Osby kommun poängterar att andra parametrar än ökat resande måste ligga till grund för utökad och bättre kollektivtrafik vid avtalstecknandet med entreprenörer.

### Staffanstorps kommun

Staffanstorps kommun avstår från att yttra sig ärendet.

### Svedala kommun

Svedala kommun har inga invändningar mot de strategier och mål som kommer till uttryck. Programmet har en tydlig struktur och presenterar framtida utbyggnad av trafiken på ett lättöverskådligt sätt.

Svedala kommun vill framföra att en utbyggnad av busslinje 142 till pendellinje är angelägen med anledning av planerade bostadsområden i Bara och Klågerup.

Svedala kommun vill att kommande pendel kör samma sträcka i sling genom Bara tätort som busslinje 142 gör idag.

### Trelleborgs kommun

Trelleborgs kommun kan i nu läget inte se något behov av större förändring i Trafikförsörjningsprogram 2016 jämfört med befintligt program.

Trelleborgs kommun delar gärna i kommande samråd/dialogmöten om programmet.

### Vellinge kommun

Vellinge kommun anser att utvecklingen av kollektivtrafiken inte får ske på bekostnad av bilismen.

Vellinge kommun anser att det är viktigt att kollektivtrafiken erbjuds där kunderna finns, inte bara för arbetspendling utan även för fritidsresor.

Vellinge kommun anser att det är viktigt att fortsätta arbeta med hela resan, tillgänglighetsanpassning och att förbättra och skapa attraktivare och tryggare bytespunkter/hållplatser.

Vellinge kommun anser att det finns behov av kompletterande busstrafik från stationerna längs Trelleborgsbanan till närliggande arbetsplatser, skolor, bostäder och andra målpunkter.

Vellinge kommun är öppen för en dialog om samarbete i svaga kollektivtrafikstråk för att utveckla till exempel närtrafiken.

Vellinge kommun lämnar många synpunkter på dragningar och hållplatslägen i flera stråk.

### Åstorps kommun

Åstorps kommun vill att programmet utvecklar resonemangen om den geografiskatillgängligheten att även omfatta restidskvot mellan bil och kollektivtrafik.

Åstorps kommun vill gärna se ett utvecklat resonemang för hur kollektivtrafiken kan bli mer konkurrenskraftig för arbetspendling och ser gärna en dialog om detta med Region Skåne.

Åstorps kommun vill framföra att det längs de starka stråken finns relativt mycket bebyggelse utanför stationers/hållplatsers primära upptagningsområde som det borde finnas intresse av att fånga upp med kollektivtrafik. T ex längs Pågatågslinjerna.

Åstorps kommun ser positivt på ett fördjupat samarbete för att på olika sätt samordna olika former av samhällsbetalda resor på landsbyggen.

Åstorps kommun vill tillägga att man önskar att pågatågstrafikeringen till/från Kvidinge utökas från timmestrafik till halvtimmetrafik så snart det är möjligt ur tidtabellssynpunkt.

### Ängelholms kommun

Ängelholms kommun ställer sig bakom det gemensamma yttrandet från Skåne Nordväst.

Ängelholms kommun anser att trafikförsörjningsprogrammet har stor betydelse för att skapa en hållbar utveckling, för att förbättra tillgängligheten och binda samman regionen.

Ängelholms kommun anser det angeläget att den sista dubbelspårsetappen mellan Maria och Helsingborg C genomförs.

Ängelholms kommun anser att det är viktigt att förbindelsen mellan Ängelholms sjukhus och Hälsostaden och Båstad finns kvar även när Pågatåget från Barkåkra till Förslöv tas i drift. Dagens linje 506

För att stationen i Barkåkra ska ge full effekt anser Ängelholms kommun att det är viktigt med god tillgänglighet till stationen, framförallt med kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik. Det gäller så väl närområdet, från Ängelholms centralort och från Ängelholm-Helsingborgs flygplats.

Ängelholms kommun anser att kravet på tillgänglighet även ska omfatta biljettautomaterna, som bl a har lång ner till biljettluckan. Automateran bör även ha lätt förståelig och informativ information på olika språk.

Ängelholms kommun anser det angeläget att busschaufförerna är utbildade för att hantera funktionsnedsättningar, för att undvika olyckor vid av och påstigning.

Ängelholms kommun anser att informationen behöver förbättras, framför allt för resenärer som inte åker kollektivt regelbundet.

Ängelholms kommun anser att Trafikförsörjningsprogrammet bör nämna betydelsen av mobility management åtgärder (beteendepåverkan, kunskap och information) för ett locka nya resenärer.

Ängelholms kommun anser att cykeln måste ses som en del av hela resan och möjligheterna att ta med cykeln på kollektivtrafiken bör utökas.

Ängelholms kommun anser att Ängelholm är en potentiellt viktig regional nod. Det stämmer inte att Munka Ljunby och Vejbystrand markeras med en röd punkt (mer än 45 min till regional nod) i kartan på s15.

### Örkelljunga kommun

Örkelljunga kommun ställer sig bakom det gemensamma yttrandet från Skåne Nordväst.

Örkelljunga kommun har som mål att resan Örkelljunga-Helsingborg, SkåneExpressen 10, ska ta 40 min och ser mycket positivt på de nya regionala superbussarna som börjar trafikera linjen dec 2014.

Örkelljunga kommun önskar bussfiler inom Helsingborg och att det inte är tillåtet med påstigande inom staden för färd mot Knutpunkten.

Örkelljunga kommun saknar biljettautomater för att göra det möjligt att köpa biljetter och ladda kort.

Örkelljunga kommun motsätter sig på det bestämdaste Skånetrafikens planer på att nedgradera SkåneExpressen 9, Ängelholm-Hässleholm, till vanlig Regionlinje då den har en stor betydelse för kopplingen till och från Stockholm.

Örkelljunga kommun anser att det är viktigt ur arbetsmarknadssynpunkt att busslinje 529, Örkelljunga-Perstorp bibehålls i sin nuvarande omfattning.

### Kommunförbundet Skåne

Kommunförbundet Skåne anser att det behövs en dialog både med kommunernas tjänstemän och politiker. Samverkansformerna kan med fördel ske i olika dialogmodeller, t ex i hörnsamråd men också i stråkdialoger.

Kommunförbundet Skåne anser att tillgängligheten till kollektivtrafik skiljer sig högst väsentligt mellan stora tätorter och landsbygd när det gäller turtäthet och linjesträckningar. Kollektivtrafiken är oerhört viktig för landsbygden och inte huvudsaklig en tätortsfråga.

Kommunförbundet Skåne anser att biljettsystemet behöver anpassas så att exempelvis förköp enkelt kan göras för att undvika köer på bussarna.

Kommunförbundet Skåne anser att information både på perronger och ombord på tåg är mycket viktig för resenärerna.

### Länsstyrelsen Skåne

Länsstyrelsen Skåne ser att dokumentet uppfyller lagstadgade krav för vad ett regionalt trafikförsörjningsprogram ska innehålla.

Länsstyrelsen Skåne ställer sig fortsatt positiv till de principiella ställningstaganden som görs i dokumentet.

Länsstyrelsen Skåne ser programmet som ett viktigt underlag till den kommunala översiktsplaneringen utifrån att det är tydliggjort var det finns förutsättningar för högkvalitativ kollektivtrafik som är en betydelsefull och strukturbildande faktor.

### Trafikverket

Trafikverket anser det viktigt att utveckla landsbygdstrafiken genom t ex att Närtrafiken även inrymmer restider för arbetspendling men även att andra lösningar utreds med samma målsättning.

Trafikverket delar synpunkten att fler åtgärder kan och bör göras för att bussarna ska bli ett ännu mer intressant alternativ till bilen.

Trafikverket poängterar att förutom funktionshindrade med nedsatt rörelseförmåga och nedsatt syn även personer med kognitiva funktionshinder kan ha speciella behov vid biljettköp, information och hitta rätt etc.

Trafikverket anser att det är viktigt att tillgänglighetsanpassningen av hållplatser i första hand inriktas på de större hållplatserna med många resande (>20 av- och påstigande/dag) inklusive deras anslutande gång- och cykelvägar. Hållplatser med trafiksäkerhetsbrister bör även räknas hit.

### **Lunds universitets studentkårer**

Lunds universitets studentkårer tackar för möjligheten att svara och har inte någon kommentar på dokumentet.

### **PRO Skåne**

PRO Skåne anser att programmet bitvis är svårtolkat och omständigt skrivet med ovidkommande och utfyllande text. Önskas text som är mer rakt på sak.

PRO Skåne kräver att grundläggande nivå på trafikutbudet är minst 10 dubbelturer per vecka till större ort/kommuncentrum. Även där det inte finns några bussförbindelser.

PRO Skåne anser att för att färdtjänsten ska fungera så måste Skånetrafiken ställa krav på sina underleverantörer så att deras åtaganden sköts på ett klanderfritt sätt.

PRO Skåne saknar toaletter på "långtursbussarna" och på busshållplatserna.

### **SPRF Distrikt Skåne**

SPRF Distrikt Skåne anser det viktigt att öka det vardagliga kollektiva åkandet, vilket bör ske genom kvalitet och punktlighet.

SPRF Distrikt Skåne oroas över att det skrivs om det omöjliga att kollektivtrafikförsörja en utspridd bebyggelse.

SPRF Distrikt Skåne anser att Skånetrafiken överför ansvaret till kommunerna att genomföra den svaga trafiken när Pågatågslinjer startar.

SPRF Distrikt Skåne anser att det för färdtjänsten behövs radikala förändringar för att lyfta dagens skamfilade rykte.

SPRF Distrikt Skåne anser att målet att minska behovet av färdtjänst genom tillgänglighet och anpassning till funktionshindrade är bra. Dock måste hänsyn tas till de handikappades behov genom individuell anpassning.