

Region Skåne
Avdelningen för regional utveckling
291 89 Kristianstad

Remiss. Mobilitetsplan för Skåne - Plan för att nå hållbart resande i Skåne 2030.

Region Skåne har översänt förslag till Mobilitetsplan för Skåne. Plan för att nå hållbart resande i Skåne 2030. Yttrande skall senast vara inlämnade den 9 september 2016.

Remissinstanserna ombeds särskilt om synpunkter i följande frågor:

1. Är samverkansområden det som krävs för att nå målen med mobilitetsplanen, finns det förslag på andra sätt att nå hållbart resande i Skåne?
2. Är de prioriterade samverkansområdena relevanta? Lyfts rätt områden fram? Är de för många eller för få?
3. För att genomföra de prioriterade samverkansområdena föreslås att mellankommunala projektgrupper bildas utifrån specifika utmaningar. Är det rätt metod? Vilka andra sätt finns för att genomföra samverkansområdena?
4. Ligger mobilitetsplanen i linje med vad som kan genomföras i er organisation?

Sydöstra Skånes kommuner - Simrishamn, Sjöbo, Tomelilla och Ystad avger här ett gemensamt yttrande i ärendet.

Allmänt

Människors sätt att leva har ändrats, vårt behov och utbud är mer geografiskt utspritt. Människor behöver förflytta sig för att tillgodose sina behov, sociala åtaganden och personliga önskemål. Detta kräver bl.a. god och högvärdig kollektivtrafik/kommunikationer och transportsystemet kommer att vara ett medel för att möta dessa utmaningar och möjliggöra utveckling och tillväxt. För att vidmakthålla nyttan av infrastrukturen är det viktigt att resurser sätts av för underhållsåtgärder för att kunna bibehålla värdet av redan gjorda investeringar.

Sydöstra Skånes kommuner kan inte nog understryka betydelsen av att järnväg och vägar blir **underhållna** till den goda standard som behövs för att bibehålla en väl fungerande infrastruktur för att uppnå ett hållbart resande. Även **information** till medborgare angående olika färdmedelsval, biljettköp, förseningar osv blir av stor relevans för **tilliten** till kollektivtrafiken och därmed också valet av att åka eller att inte åka kollektivt. Detta för att undvika och minimera besvikelser hos kunderna som kan uppstå genom exempelvis inställda turer, förseningar, okunskap kring biljettköp/service och ersättningar, bristfälligt arbetsklimat p.g.a. t.ex. avsaknaden av wifi etc. Om tilliten, servicen och attraktiviteten försvinner väljer resenärerna det färdmedel som de är bekväma med, ett färdmedel de kan lita på, som dessutom är nära till hands, dvs. bilen.

I och med satsningar på fler Pågatågsstationer, cykelinfrastruktur, biogasstationer och på ladd-infrastruktur får till exempel fler skåningar möjlighet att resa hållbart. Mer gynnsamma förutsättningar för att resa hållbart innebär dock inte per automatik att fler reser hållbart. Genom att också påverka den sociala miljön och uppmuntra människor till att ompröva invanda resmönster, beteenden och attityder kan nyttan av gjorda infrastruktursatsningar öka, samtidigt som behovet av att bygga ny infrastruktur kan reduceras. Vi instämmer helt med Mobilitetsplanen när det gäller vikten av att **investera i attityd- och beteendepåverkan** för att påverka individers och organisationers res- och transportval. Som planen betonar så kan en mer resurseffektiv användning av ny och befintlig infrastruktur leda till förbättrad folkhälsa, minskad miljö- och klimatbelastning och är kostnadseffektivt.

För kortare resor upp till fem kilometer går det för de flesta skåningar som bor i en tätort lika bra att cykla, gå eller åka kollektivt som att köra bil. Målet innebär därför att andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik ska öka inom dessa reslängder. Om till exempel cykelns andel av transporter ökar i enlighet med färdmedelsmålet så motsvarar det en samhällsvinst på cirka 1,8 miljarder kronor i minskade sjukkostnader till följd av att fler är fysiskt aktiva.

Vidare att orter kommer att behöva planeras kollektivtrafiknära och byggas tätare för att bli ett mer transportsnålt samhälle för att möta de nämnda utmaningarna för de kommande decennierna, inte minst inom miljö- och klimatområdet. Det är därför viktigt att fortsätta driva på arbetet för en omställning inom transportområdet genom att göra det enklare att välja mer hållbara alternativ.

FEM PRIORITERADE SAMVERKANSOMRÅDEN:

Sydöstra Skånes kommuner anser att de fem prioriterade samverkansområdena är relevanta, med ett antal kommentarer inom respektive område:

Resmöjligheter för barn och unga

Sammanfattning: Att öka möjligheten för barn och unga att ta sig till skolan med gång och cykel är en viktig insats som kan ge hälsoeffekter. I Sverige har barns cyklande till skolan nästan halverats sedan 1990-talet.

Genom att skapa en säkrare byggd miljö för gång och cykling och genom att stärka kulturen bland barn och föräldrar att gå och cykla till och från skolan, kan detta sannolikt bidra till att bilskjutsning till skolan minskar. Att arbeta med hållbart resande till skolan kan även påverka föräldrars resmönster. I ett större perspektiv handlar det om de ungas tillträde till det offentliga rummet utan att i väsentlig grad hindras av farliga trafikmiljöer. Barn och ungdomar är framtidens resenärer.

Sydöstra Skånes kommuner anser att planen även behöver lyfta kollektivtrafikens betydelse fram till skolan, då cykeln kan vara ett mindre hållbart alternativ p.g.a. avstånden på t.ex. landsbygden. Kollektivtrafikens öppettider bör vara grundläggande för skolungdomar och tidtabeller synkroniserade med skolans öppettider. Vidare bör olika kampanjer för uppmuntran till olika samåkningslösningar betonas.

Hållbart resande på arbetsplatser

Sammanfattning: Satsningar på hållbara transporter på arbetsplatser kan leda till färre bilresor, fler gång-, cykel-, och kollektivtrafikresor, minskad miljöpåverkan och en förbättrad hälsa genom bland annat minskad sjukfrånvaro hos de anställda. Detta kan ha stor effekt på omfattningen av pendlingstrafiken, som är den trafik som oftast ligger till grund för trafiksystemets kapacitet. Genom aktivt arbete ska det vara självklart att företags och offentliga verksamheters resande styrs av mötes- och resepolicyer där hållbart resande har en viktig roll och resfria möten och distansarbete gör det möjligt att minska antalet resor. Företag lokaliserar sig där det är enkelt att välja gång, cykel och kollektivtrafik i första hand. Företags fordonsflottor sköts kostnadseffektivt och är fossilfria. Utbyggnad av bredband och nya IT-lösningar kommer att spela en viktig roll för att skapa alternativ och ge nya möjligheter, inte minst på landsbygden. Tillgången till snabb och tillförlitlig uppkoppling är ofta en förutsättning för att kunna delta i webbaserade möten och för att kunna arbeta hemifrån.

Sydöstra Skånes kommuner anser att planen lyfter de väsentliga behoven men tappar fokus på hur detta bäst genomförs, vem som finansierar och hur medfinansiering kan ske. Detta är något som blir av stor betydelse inför den praktiska biten för att kommuner ska ha möjligheten att bygga ut alternativa kommunikationskanaler till bilen och därmed efterleva mer hållbara arbetsplatser.

Fritids- och serviceresor

Sammanfattning: Det är idag i stor utsträckning arbetspendlingen som utmanar trafiksystemets kapacitet och leder till trängsel på morgon och eftermiddag, men fritids- och serviceresor utgör en stor del av det dagliga antalet personresor i Skåne. Antalet fritidsresor, det vill säga resor kopplade till motion, föreningsliv, nöje, släkt och vänner, är nästan lika stort som antalet resor till arbetet. I Skåne ska det vara enkelt att komma till servicefunktioner, ut till natur och att ta sig till kulturevenemang till fots, med cykel eller med kollektivtrafik.

Sydöstra Skånes kommuner anser att detta är ett viktigt ställningstagande där det finns mycket att arbeta vidare med. Vi ser ett stort behov av kollektivtrafik till besöksmål både för fritidsresor som turism, liksom utökad kollektivtrafik för arbetspendling med turtäthet och öppettider.

För att uppmuntra att fritidsresor genomförs med cykel bör kartor tas fram på lämpliga cykelstråk i Skåne, där även lämpliga vägar för cykling i blandtrafik framgår, liksom olika besöksmål.

Effektiv inpendling till större orter

Sammanfattning: För att Skånes största städer ska kunna fungera som regionens tillväxtmotorer och kärnor, utan att dessa för hårt belastas av trafiken, är det nödvändigt att inpendlingsresorna styrs om till andra färdslag än bilen. Satsningar på en förbättrad kollektivtrafik kan bidra till att skapa en sammanhängande arbetsmarknad i Skåne, men också att minska skillnaderna mellan mäns och kvinnors tillgång till arbetsmarknaden då kvinnor i lägre utsträckning än män har tillgång till bil. Det är också av betydelse att tänka på hela resan, från starten i den mindre orten till målpunkten i den stora staden.

Sydöstra Skånes kommuner anser att det är av största vikt att titta närmare på stråken med dominerande kapacitetsbrist och bristande underhåll, d.v.s. Ystad-Österlenbanan. En bana som medför stor inpendling till de regionala tillväxtmotorerna och kärnorna. Fungerar inte denna bana tar resenärerna bilen istället, vilket skapar trängsel, slitage, klyftor och ohälsa i Skåne. Om de färdmedelsfördelningar som nämns i Mobilitetsplanen ska kunna uppnås krävs ytterligare satsningar på denna sträcka än de som finns i befintliga planer. Då krävs dubbelspår på Ystadbanan till 2030 och trettiominuterstrafik på Österlenbanan. För att göra busstrafiken snabbare än bilen krävs framkomlighetsåtgärder för busstrafiken in emot större städer, för att inte dessa ska fastna i samma köer som bilarna, som t.ex. mellan Veberöd/Dalby och Lund/Malmö.

I Trafikförsörjningsprogram 2016 har Region Skåne fastställt öppettider i kollektivtrafiken. Öppettiderna är anpassade till om det är starka stråk, medelstarka stråk eller stadstrafik. För att göra busstrafiken attraktiv och konkurrenskraftig med bilen är det viktigt att Region Skåne lever upp till det man själv beslutat om i öppettiderna. T.ex. har stråket Sjöbo-Malmö, som är ett starkt stråk, en öppettid till strax efter kl. 18.00, när öppettiden skall vara till kl 22.00, enligt Trafikförsörjningsprogram 2016.

Idag har kommunerna i sydöstra Skåne som mest 1,5 timmes arbetspendling enkel tur till "tillväxtmotorerna", vilket inte anses vara optimalt eller hälsofrämjande för den enskilde resenären. En utbyggnad av Simrishamnsbanan skapar den restid under timmen som krävs för att östra Skåne ska få en attraktiv kollektivtrafik till västra Skåne och vice versa samt efterleva de restidskrav som Region Skåne ställde i Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2015.

Resandet inom orter

Sammanfattning: För att nå färdmedelsmålen behöver en majoritet av alla resor under fem kilometer ske med gång, cykel eller kollektivtrafik. Förutsättningarna för att resa hållbart är som bäst i städerna. Det är även i städerna som problemen med hälsovådliga luftföroreningar och trängsel är som störst. Följaktligen kan det även ge vinster i form av friskare befolkning, minskade restidsförluster, attraktivare städer och minskade investeringskostnader i infrastrukturen.

Varje bilresa startar och slutar på en parkering. Parkeringsstyrning är på så sätt ett verktyg för att styra bilresorna. Flera av Skånes kommuner saknar idag parkeringsstrategier och med stöd av ett regionalt samarbete kan tydliga och konkreta strategier tas fram i samtliga kommuner.

Sydöstra Skånes kommuner anser att mer fokus bör ligga på ett utvecklande av gång, cykel och kollektivtrafik samt att regionens positiva samarbete även finns vid framtagandet utav dessa hållbara alternativ till bilen. Även alternativ såsom fossilfria transportmedel, t.ex. elbilen eller elcykeln, bör tilldelas mer fokus i diskussionen om hållbart resande inom orter och under fem kilometer.

Strukturbild Skånes tema-PM "Planera för cykeln i småstaden" visar att gc-nätet inom orter ibland saknar vissa mindre länkar, t.ex. till centrum, kollektivtrafik, skolor m.fl. platser. Genom fysisk planering kan cykeln bli ett attraktivt transportmedel.

Sammanfattande synpunkter på frågeställningarna

I Mobilitetsplanen framgår problembeskrivning och en önskad vision för framtiden, samt att vissa lösningar diskuteras.

Sydöstra Skånes kommuner anser att den absolut viktigaste åtgärden för ett hållbart transportsystem i Skåne är att se till att befintlig infrastruktur fungerar och att underhållet är tillräckligt för att klara trafikeringen. Det flerkärniga Skåne binds idag ihop av en infrastruktur och kollektivtrafik som är hårt belastad, störningsdrabbad och där underhållet är eftersatt. Det är helt oacceptabelt att bryta trafikeringen p.g.a. dåligt underhåll, vilket övervägdes för Österlenbanan i februari/mars 2016. Sydöstra Skånes kommuner anser att befintlig infrastruktur ska användas så effektivt som möjligt och de satsningar som görs på infrastrukturen ska bidra till att stärka tillgängligheten och binda samman regionen med en robust och attraktiv kollektivtrafik. Region Skåne behöver i samband med arbetet om beteenden och attityder arbeta för att öka tilliten till och informationen om kollektivtrafiken där det idag finns många resenärer att vinna för ett ökat kollektivtrafikresande. Detta skapar ett attraktivare val framför bilen.

Sydöstra Skåne har dålig tillgänglighet, speciellt med kollektivtrafik, till stora arbets- och utbildningsmarknader i västra Skåne och vise versa. Förutom ett fungerande och kapacitetsstarkt

järnvägsnät som håller ihop regionen behövs en högklassig busstrafik, speciellt för de delar av Skåne som idag saknar järnvägstrafik.

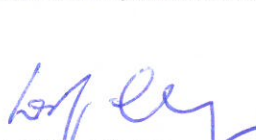
Skåne har den lägsta sysselsättningsgraden i Sverige, det är hög bostadsbrist och obalans på bostadsmarknaden, och miljön ställer krav på förändring. Samtidigt ökar befolkningen stadigt och länet ligger i en av Europas snabbast växande regioner. Sverige har i Skåne unika möjligheter att öka sysselsättningen genom investeringar i infrastruktur som möjliggör en bättre kollektivtrafik. Det handlar om att skapa förutsättningar för en integrerad arbetsmarknad med Copenhagen region, och att göra Skåne till en fungerande arbetsmarknadsregion.

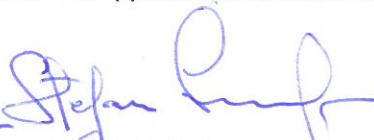
I sydöstra Skåne finns god tillgång på byggklar mark för bostäder och verksamheter i strategiska lägen nära kollektivtrafik, men samtidigt är interaktionen med den västra delen låg. Näringslivet i sydöstra Skåne har problem att få tag i arbetskraft med rätt kompetens och upplever att det bl.a. beror på dåliga kommunikationer. Nuvarande trängsel på spåren och bristande punktlighet, på såväl Ystad- som Österlenbanan, hämmar både företags konkurrenskraft och utvecklingsmöjligheter för den skånska arbetsmarknaden. God tillgänglighet med bra kommunikationer är därför grundläggande för att flerkärnighetens mångfald ska kunna användas optimalt. Tillgängligheten är en nyckelfaktor där kapacitet är viktigt för att dagens system ska fungera. Investeringar i Skånes infrastruktur och utformningen av transportsystemet kan jämna ut skillnaderna i villkor, och genom att binda samman olika geografiska områden kan alla samhällsgrupper få nytta av systemet. En robust och attraktiv kollektivtrafik ska vara ryggraden i det skånska transportsystemet för att alla skåningar ska få tillgång till arbetstillfällen och utbildning.

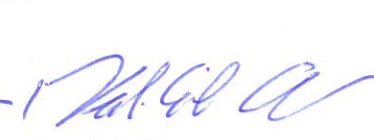
Kommunerna i sydöstra Skåne anser att det är positivt att fokusera på olika samverkansområden för att bearbeta Mobilitetsplan för Skåne 2030, och samverkar gärna inom projektgrupper för att arbeta vidare med olika specifika utmaningar. Ibland krävs geografiska helhetsperspektiv, likt ÅVS för sydöstra Skåne, där kunskap från såväl kommunala- som regionala och nationella aktörer gemensamt ser över hur man på bästa sätt kan lösa olika utmaningar i en delregion. Många av dessa utmaningar är gemensamma med de andra "hörnens" ÅVS, varför det kan vara en vinst att diskutera utmaningarna tematiskt i olika samverkansområden, där varje aktör ansvarar för de åtgärder som ligger inom ens eget ansvarsområde, dock med kunskap och synpunkter från, och i samverkan med, andra aktörer. Det är viktigt att dessa projektgrupper har en tydlig projektbeskrivning för att såväl kommunerna som regionala och nationella aktörer ska kunna bemanna dessa grupper med rätt kompetens. Trafikverket och Region Skåne har ansvaret för järnvägarna och de allmänna vägarna respektive kollektivtrafiken, så dessa aktörer bör ingå i samverkansgrupperna.

För kommunerna i sydöstra Skåne; kommunalråd och oppositionsråd 2016-08-24

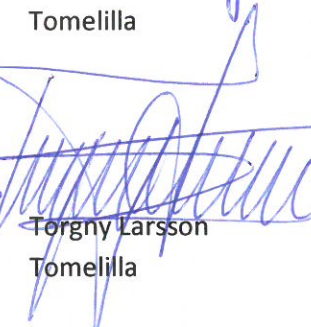

Kent Mårtensson
Ystad


Leif Sandberg
Tomelilla

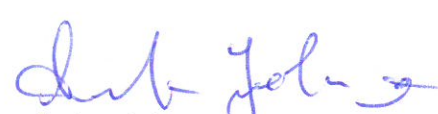

Stefan Lundgren
Sjöbo


Karl-Erik Olsson
Simrishamn


Kristina Bendz
Ystad


Torgny Larsson
Tomelilla


Cecilia Olsson Carlsson
Sjöbo


Anders Johnsson
Simrishamn