

Skåne Nordost – Yttrande avseende Kollektivtrafik i det öppna Skåne- trafikförsörjningsprogram 2025–2035

Ärende

Region Skåne är regional kollektivtrafikmyndighet med ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Skåne. Som regional kollektivtrafikmyndighet ska Region Skåne enligt Lag (2010:1065) om kollektivtrafik regelbundet fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken i ett trafikförsörjningsprogram.

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

Region Skåne önskar synpunkter särskilt kring följande frågeställningar:

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

Yttrande Skåne Nordost

Skåne Nordost har i samverkan tagit fram ett yttrande i dialog mellan medlemskommunerna Bromölla, Hässleholm, Hörby, Kristianstad, Osby och Östra Göinge i Skåne Nordost (SKNO).

Kommunerna i Skåne Nordost utgör ca. 38 procent av Skånes landyta och består av tillväxtmotorn Kristianstad-Hässleholm, SKNO arbetar tillsammans för att tydliggöra behov och lyfta prioriteringar. Tillgängligheten till kollektivtrafik är en prioritering och förutsättning för att gynna tillväxt, erbjuda ett attraktivt läge och säkerställa kompetensförsörjningen.

För att fortsätta kunna bo, leva och verka i hela nordöstra Skåne behövs en kollektivtrafik med resenären, samt de geografiska skillnaderna för Skåne och dess utmaningar i fokus. Viktiga delar att beakta som begränsande faktorer för Skåne Nordost och kollektivtrafiken är basutbud, marknadsandel, kostnadstäckningsgrad, trafikekonomi och energieffektivitet.

Trafikförsörjningsprogrammet för Skåne 2025–2035

Generella synpunkter

Skåne Nordost anser att Trafikförsörjningsprogrammet övergripande har en god strategisk nivå och instämmer i att kollektivtrafikens roll för Skånes utveckling är viktig.

Målen i Trafikförsörjningsprogrammet utgår från nuläge och identifierade utmaningar, ambitionsnivån i målen är hög och kommer att kräva ytterligare fördjupad samverkan mellan Region Skåne och de skånska kommunerna.

En hög ambitionsnivå är bra, men om resurser som är nödvändiga för att kunna uppfylla dem inte tilldelas, då är det bättre att målen revideras till en nivå som är genomförbar.

En av de viktigaste delarna i syftet med kollektivtrafiken är att *"Kollektivtrafiken behöver fortsätta att vara en möjliggörare för människor att förflytta sig på ett ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbart sätt för att få tillgång till arbete, bostad, rekreation och utbildning."*

Tillväxt, konkurrenskraft, social hållbarhet och resenärsperspektivet måste prioriteras. Något som behöver beaktas för hela Skåne och tydliggöras ytterligare i målsättningen, vilket det föreslagna Trafikförsörjningsprogrammet idag inte fullt ut verkar för.

Skåne Nordost representerar ca. 14% av befolkningen i Skåne, men utgör nästan 38% av landytan, de geografiska skillnaderna bör därför beaktas tydligare och målsättas i enlighet med de utmaningar som finns kopplat till hela Skånes utveckling och tillgänglighet. Detta för att säkerställa satsningar för att uppnå mål och knyta ihop hela Skåne.

Med Skånes utpräglade flerkärnighet och närhet till Sydsverige är det viktigt att dra nytta av de fördelaktiga förutsättningar det medför. De sex kommunerna i Skåne Nordost erbjuder goda möjligheter till boende, utbildning, arbete och ett friluftsliv som, med goda kollektivtrafikmöjligheter, kan komma hela Skåne till godo.

Programmet saknar en fördjupad beskrivning och viljeriktning gällande kollektivtrafikens roll för att binda ihop den funktionella arbetsmarknads- och näringslivssambanden med hela södra Sverige.

Skåne Nordost efterlyser en redovisning av nuläget för gällande statistik i förhållande till målet, statistiken behöver även redovisades per delområde. Risken finns annars att tätbefolkade områden (västra sidan) får god tillgänglighet till kollektivtrafik och ”övriga” delar inte uppnår samma tillgänglighet. Genom målformulering och redovisning av statistik fördelat geografiskt kan satsningar fördelas jämnt efter behov och specifika utmaningar. Det ger även en bättre möjlighet till uppföljning för dels hela Skåne, dels för olika geografiska områden.

De mål och ställningstaganden som presenteras är i viss mån inte möjliga att uppnå för en delregion med ystora kommuner och låg andel befolkning. Målen bör omstruktureras och redovisas på olika nivåer, ett mål för hela Skåne och delmål för de olika hörnen. Detta för att tydliggöra hur delregionerna bidrar till Skånemålet.

Innovation och nya lösningar för att säkerställa tillgängligheten och en kollektivtrafik som fler kan dra nytta av behöver belysas och förstärkas ytterligare. Kommunerna i Skåne Nordost ställer sig positiva till pilotprojekt och vill vara en del i att hitta framtidens hållbara on-demand lösningar för kollektivtrafiken.

Besöksnäring och tillgänglighet till besöksmål samt grönområden är viktigt för Skåne Nordost. Besöksnäringen har stor potential att växa och förstärkas ytterligare och med en kollektivtrafik som möter behov och efterfrågan på hållbart resande kan det säkerställas. Kollektivtrafiken behöver utvecklas för att säkerställa att det finns möjlighet att ta med cykel för den ”sista milen”. Detta är extra viktigt för landsbygdstrafiken som ger tillgång till besöksmål och grönområden, det kan även säkerställa arbetspendlingen för ungdomar och personer utan körkort till arbetsgivare på landsbygden.

Trafikförsörjningsprogrammet saknar resenärens (både nuvarande och potentiella) perspektiv och tydliggör inte hur förankring och beaktande av resenärernas behov och prioriteringar har kommunicerats. Större fokus på leverans behövs för att säkerställa kollektivtrafikens attraktivitet. Punktlighet och säkerställda avgångar är viktigt för resenären, något som behöver prioriteras högt i mål och ställningstagande. Även införande av byte i sammanhängande stråk behöver beaktas ur ett resenärsperspektiv, restidskvoten bör inte öka för resenären.

Former för dialog, samråd och insyn i processer behöver förstärkas och det behövs en insyn när och hur Trafikförsörjningsprogrammet översätts till trafikutvecklingsplan och trafikplan. Det finns annars en risk att glapp uppstår mellan den översiktliga strategiska nivån och trafikplanernas operativa nivå. En tydligare beskrivning och förtydligande av relationen mellan Trafikförsörjningsprogrammet, Regionplan för Skåne samt den regionala utvecklingsstrategin är önskvärt. Speciellt i förhållande till prioritering mellan de olika styrdokumenterna.

Målstruktur och föreslagna mål i Trafikförsörjningsprogrammet

Trafikförsörjningsprogrammet har en målsättning och ställningstagande som inte fullt ut beaktar och tar hänsyn till de geografiska skillnaderna i Skåne, vilket riskerar att satsningar koncentreras till den västra sidan där flertalet av mål och ställningstagande är ”mer nåbara.”

Ställningstagande och genomförande som beskrivs i programmet är generellt bra, men det saknas i vissa avseende en röd tråd mellan målen och ställningstagande. SKNO saknar en tydlighet och koppling mellan de föreslagna målen, ställningstagande och indikatorer som finns beskrivna i programmet. Dessa behöver konkretiseras för att tydligare visa hur kollektivtrafiken ska utvecklas och prioriteringen behöver klargöras. Kopplat till detta behöver det även bli tydligt vilken aktör som är ansvarig och delaktig i utförande och förverkligande.

Målkonflikterna behöver beskrivas och belysas mer utförligt så kommunerna har möjlighet att förstå hur målkonflikter ska hanteras och för att säkerställa att inte enbart exempelvis kostnadstäckningsgraden är vägledande i beslut om satsningar.

Företagen som arbetstagare och arbetsplatser är avgörande och viktigt att beakta i utveckling och satsning på kollektivtrafiken. En utvidgad arbetsmarknad både inom Skåne och mellanregionalt, som kan skapas genom punktlighet, utbud och koppling till företag är avgörande faktorer för att möjliggöra för invånare att åka kollektivt, bevara arbetskraften och skapa en hållbar arbetspendling som bidrar till att Skåne 2030 uppnår hållbarhetsmålen. Finns det ingen hållplats i närheten av arbetsplatsen, så är det inte heller rimligt att förvänta sig en arbetspendling med kollektivtrafik. Något som saknas i målsättning och ställningstagande.

Definierade och tydliga mål för social hållbarhet och socioekonomiska skillnader saknas. I ställningstagande 4.4 ”En kollektivtrafik för alla” står det att; *Region Skåne ska verka för att erbjuda en trygg, enkel och inkluderande kollektivtrafik som är tillgänglig och användbar för alla.* Men koppling till mål saknas för att säkerställa genomförande.

I målsättningen för omställningen av fordonsflottan för att uppnå en *genomsnittlig energieffektivitet på högst 0,15 kWh/pkm* bör utmaningen kopplat till effekt- och kapacitetsbrist i elsystemet beaktas. Redan idag är det en begränsande faktor i samhällsutvecklingen för delregionen. I klimatomställningen bör därför bussar på biogasdrift fortsatt vara en del av fordonsflottan för att säkerställa driften.

Trafikförsörjningsprogrammets ställningstaganden i linje med kommunernas och övriga aktörers strategier och inriktning om ett hållbart resande

Kommunernas betydelse för kollektivtrafikens utveckling och prioritering behöver förankras tidigare och tydligare med kommunerna, för att säkerställa att stråk och noder kan utvecklas i synergi med kommunens planer och inriktning.

Det mellanregionala perspektivet saknas i underlaget, detta behöver förstärkas och prioriteras tydligare. SKNO kommunerna är beroende av att planeringen kring kollektivtrafiken sker i samverkan med aktörer i angränsande regioner såsom Blekinge, Kronoberg och Halland samt kommuner som Sölvesborg, Älmhult, Markaryd m.fl. Programmet behöver tydligare redovisa hur samverkan med aktörer utanför Region Skåne ska prioriteras.

Fortsatta satsningar på det regionala BRT systemet behöver prioriteras i trafikförsörjningsprogrammets genomförande och satsningar, för att säkerställa tillgängligheten och tillväxten för hela regionen.

I de stråk där tåg saknas har den fortsatta utvecklingen av regionalt BRT en stor betydelse för att skapa en attraktiv busstrafik, en fortsatt satsning på konceptet är viktigt för att minska restidskvoten och öka resandekapaciteten. Det regionala BRT konceptet är viktigt för hela Skåne Nordost för att binda ihop delregionen och säkerställa tillgången till de regionala kärnorna Kristianstad och Hässleholm. Men även för att binda ihop SKNO med b.l.a. Älmhult.

Basutbudet av kollektivtrafik behöver utökas med avseende på öppettider och antal turer, för att tillgodose och ge förutsättningar för ett ökat resande i mindre orter och på landsbygd. Utbudet behöver ta större hänsyn till möjligheten för resor kopplat till arbetspendling, skolpendling och fritidsresor. Dessutom behöver dessa resor ses i sin helhet där arbetspendling för vissa verksamheter kan ske dygnet runt och resor för nöjesliv har en större tonvikt mot kväll/helg/natt.

Föreslagna noder och prioriterade hållplatser redovisade i trafikförsörjningsprogrammet.

I remissvar till Regionplan för Skåne tydliggjorde SKNO att det på ett tydligt sätt behöver redovisas att bostads- och bebyggelseutvecklingen bör ske i kollektivtrafikstråken och inte enbart i de strategiska noder som utses av region Skåne. Utpekade noder måste sträva efter en starkt flerkärnighet i hela Skåne och stämma överens med kommunernas strategiska planering. En regional definition bör baseras på ortens betydelse för sitt omland och inte enbart på det antal invånare som orten har.

En nod där det går att byta mellan olika färdssätt ex. cykel och buss/tåg eller bil och buss/tåg kan ha stor betydelse för att få ett ökat resandeunderlag med kollektivtrafik. Antalet noder i SKNO är för få och fler noder som kopplar till samtliga basorter behövs i kommunerna. Begreppet mobilitetshubbar bör i samband med noder förtydligas gällande syfte för sin specifika plats och utvecklas ytterligare.

Detaljerade kommentarer Föreslagen målstruktur

Mål 1 och 2 – Tillgänglighet till tillväxtmotorer och regionala kärnor

Målen är ambitiösa, men relaterar inte till orter utan till andelen skåningar, vilket gör det otydligt om det avser hela Skåne och var ökningen ska ske.

Som tidigare konstaterat finns risken att satsningar uteblir i delregionen med hänvisning till att målet är uppnått i andra delar av region Skåne.

Det finns inte heller en tydlig koppling till någon av indikatorerna eller ställningstagandena.

Mål 1 och 2 skulle med fördel kunna samköras, då det är i princip samma orter.

Mål 3 och 4 – Tillgänglighet i mindre orter och på hållplatser

Skåne Nordost instämmer i målsättningen att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig och tryggt att resa med för alla resenärgrupper.

Det är inte tydligt i underlaget hur motiveringen till avgränsningen till orter med 300 invånare har definierats, en indelning kopplat till SCB:s definition av tätorter, ”ett sammanhängande område med minst 200 invånare där avståndet mellan husen är mindre än 200 meter” kunde med fördel implementeras här.

I SKNO finns det 43 orter med över 300 invånare 2020, enligt SCB:s statistik för tätorter med 200 invånare är det ca. 60 orter, se bilaga 1.

Avseende tillgången till tillgänglighetsanpassade hållplatser hade det kunnat vara en del av mål 4.

Mål 5 och 6 – God upplevd tillgänglighet och trygghet

Till skillnad från de andra målen är detta en subjektiv bedömning, målet har ingen konkret åtgärd kopplad till sig och saknar mätbarhet. Målet är, utifrån resenärens perspektiv ett av de viktigaste målen i programmet och borde tillsammans med tillgänglighets- och trygghetsmålen vara en av de mest prioriterade.

Att sätta målnivån på föreslagen nivå är för lågt, om fler ska betrakta kollektivtrafiken som ett relevant alternativ till bilen och välja det kollektiva alternativet, behöver fler än ungefär varannan skåning uppleva att de kan använda kollektivtrafiken för de flesta resor de gör.

Skånetrafiken bör sträva mot att 100% av invånarna och kollektivtrafikresenärer känner sig trygga att åka kollektivt. SKNO är väl medvetna om att det i praktiken är en orealistisk målsättning, men en nollvision bär ett högt signalvärde. Arbetet med trygghetshöjande åtgärder bör ha en hög prioritet och inte riskera att avstanna då ett visst kvantitativt mått uppnås.

Målet bör förutom trygghetsupplevelsen även innefatta en trygghet gällande att buss och tåg avgår och kommer fram på avsatt tid.

Mål 7 – Förnybar energi och energieffektivitet

Målet ger inget förtydligande gällande vad det innebär i beläggingsgrad eller hur många resenärer per buss/tåg som behövs för att uppnå målet, det är inte redovisat om 0,15kWh/personkm är ett genomsnitt för hela Skåne. Om det tänkt att delas upp per turer/stråk blir det svårt för turer med låg beläggning att uppnå målet. Något som kan göra att kollektivtrafiken på landsbygden inte prioriteras.

Målet bör omarbetas, förtydligas och anpassas efter de förutsättningar som finns i olika delar av Skåne.

Mål 8 – Kollektivtrafikens marknadsandel

"Det uppsatta målet är ett genomsnitt för hela Skåne, och eftersom förutsättningarna att nå målet varierar i olika delar av Skåne, förväntas de större städerna bidra i betydligt högre grad till målet än landsbygden och mindre orter."

Förtydligandet innebär att målet inte tar hänsyn till de olika förutsättningarna i Skåne, för att uppnå målet finns därför risken att en stor del av satsningar i kollektivtrafiken genomförs där marknadsandelsmålet redan idag är starkt. Målet bör delas upp utifrån de olika förutsättningarna som råder i olika delar av Skåne, något som kan förtydliga de satsningar som behövs för att uppnå målet.

Mål 9 – Kostnadstäckningsgrad

Kostnadstäckningsgraden är viktig att belysa och beakta för kollektivtrafik i stråk som inte uppfyller indikatorn eller kvoten. Målet bör inte begränsa satsningar och utveckling på landsbygden, med hänvisning till att kostnadstäckningsgraden inte uppnås. Det hade varit önskvärt att redovisa ett förtydligande avseende inriktningen för landsbygden där en "betydligt lägre kostnadstäckningsgrad kan förekomma." Det bör i målet vara tydligt att nedskärningar i befintligt linjeutbud inte kommer att ske, detta för att invånare och kommuner ska känna trygghet i att utbudet finns kvar i framtiden. Det är inte hållbart att kommunerna själva måste köpa till resor för att utjämna socioekonomiska skillnader för de invånarna som inte har råd att inneha bil.

Det finns en tydlig målkonflikt gentemot mål 7 och 8, vilket av dessa är styrande i prioriteringen av satsningar för stråk och turer?

Ställningstagande och genomförande

Ställningstaganden

4.1 Sammanhängande stråk

SKNO ser positivt på att potentialen för hållbart resande ska kartläggas och att det kan anpassas efter säsong på året eller tid under veckan och dygnet.

I kartläggningen är det viktigt att inte enbart utgå från befintliga hållplatser, utan att tillsammans med kommunerna identifiera och inkludera viktiga målpunkter kopplat till arbetsplatser och besöksmål med flera.

4.2 Strukturbildande kollektivtrafik / 4.3 Noder för kombinerad mobilitet / 4.7 Hög framkomlighet

SKNO håller med om att kollektivtrafiken är en del av samhällsbyggandet och ska ses i ett större sammanhang.

Ställningstagandena beskriver genomförande och åtgärder som inte Skånetrafiken ansvarar för eller har rådighet över. Att hänvisa till åtgärder och beslut kopplat till parkeringsnormer och kostnader är frågor som kommuner och markägare har ansvar för. Det är viktigt att noder och andra hållplatslägen ger tillgänglighet till kombinationsresor.

Begreppet mobilitetshubbar är bra, men bör förstärkas med vad det innebär och vad resenären kan förvänta sig av en sådan. Mobilitetshubbar behöver anpassat för den specifika orten och behovet som den och dess omland har.

Cykel en del av resan, om cykel ska vara ett attraktivt alternativ för del av resa behöver det också i större utsträckning vara möjligt att ta med sig cykel på tåg och bussar, något som inte lyfts i ställningstagandet.

4.4 Kollektivtrafik för alla

"Kollektivtrafik för alla betyder inte att alla skåningar ska erbjudas kollektivtrafik, utan att den kollektivtrafik som erbjuds i enlighet med detta trafikförsörjningsprogram ska vara till för alla resenärer."

Ställningstagandet är missvisande då det inte är kollektivtrafik för alla, det skapar en förväntan på kollektivtrafiken som inte är realistiskt.

Det hade varit önskvärt att trafikförsörjningsprogrammet förtydligar hur och utifrån vad hänsyn ska tas vid "fördelning av kollektivtrafikresurser" för att kollektivtrafiken ska kunna "motverka diskriminering, utanförskap, och isolering".

Programmet hänvisar i stora delar främst till tillgänglighet genom anpassning, men saknar ställningstagande om landsbygdstrafikens tillgänglighet och erbjudande.

4.9 Långsiktigt hållbar kollektivtrafik

Ställningstagandet är av resonerande karaktär och saknar förtydligande.

I resonemanget tydliggörs att elektrifieringen är avgörande för att nå klimatmålen, här bör dagens utmaning kopplat till effekt- och kapacitetsbrist i systemet lyftas. Hur säkerställs tillgången på el för utveckling och omställning av fordonsflottan, när tillgången på effekt redan idag är begränsande för tillväxt i SKNO.

Genomförande

5.2 Sammanhängande stråk

För regionala stråk som är viktiga för arbetspendling mellan kommuner och delregioner är det viktigt att ta hänsyn till turtäthet och antal byten. Byten bör i största möjliga mån undvikas för att inte förlänga restidskvoten för resenären eller minska det regionala stråkets attraktivitet. Förlängd restid kan minska resenärernas vilja att resa kollektivt, vilket gör att bilen blir förstahands valet.

Kartan saknar många stationsorter och redovisar inte de lokala stråken. En stor del viktiga stationsorter, b.l.a. är inte Kristianstad centralort redovisat i kartan. Även tågstationsorterna, Bjärnum, Fjälkinge, Hästveda, Sösdala, Tyringe, Vinslöv Vittsjö, och Önnestad saknas i kartan.

Hässleholm C är en viktig nod i stråket norrut mot Alvesta/Stockholm och behovet av en utbyggd infrastruktur med två spår Lund – Hässleholm samt dubbelspår Hässleholm – Kristianstad är viktigt för att säkerställa tillgänglighet och robusthet i stråken.

5.3 Basutbud

Basutbudet är begränsat och säkerställer inte en god tillgänglighet i de stråk som enbart erbjuder basutbudet. Lokala stråk har ett basutbud på 7 dubbelturer mån-fre kl. 6-18, något som försvårar för resenärerna som arbetspendlar i de stråken. Öppettiderna på fredagar och lördagar stänger tidigare jämfört med dagens utbudet, något som minskar möjligheten för fritidspendling.

Öppettiderna i de regionala stråken bör utökas för lördagskvällar och fredagar bör brytas ut för att tydliggöra att det råder ett annat behov jämfört med mån-tors. Det finns ett behov av att undersöka möjligheten att utöka orter med basutbud. Gränsen för lokalt stråk bör utgå från 200 invånare i stället för 300 invånare, då följer det SCB statistik för tätorter.

Besöksnäringen är en bransch i stark tillväxt som bidrar till att skapa värden och sysselsättning i hela Sverige. Besöksnäringen betyder ofta mycket för orter och regioner som påverkas av den strukturomvandling som har sin orsak i bland annat ökad globalisering. I Skåne Nordost finns ett stort antal viktiga besöksmål, b.l.a. Bäckaskog slott med ca. 200–250 000 besökare per år, Wanås slott med ca. 70 000 besök per år. Skånetrafikens lågsäsong är besöksnäringens högsäsong, vilket ger

möjlighet till att hitta flexibla lösningar i tidtabell och avgångar. Basutbudet för besöksmål med många besökare borde beakta en egen kvot för basutbudet för att säkerställa tillgänglighet under högsäsong.

För att säkerställa att basutbudet når fler ser gärna SKNO att fler innovativa och flexibla lösningar provas för att möta resenärens behov.

5.4 Resurseffektiv planering

5.4.1 God trafikekonomi/5.4.2 Prioritering och resursfördelning/5.4.3 Tillköp av trafik

Både resenärsunderlaget och befolkningsunderlaget borde vara den viktigaste faktor för en god trafikekonomi. Om inte kollektivtrafiken är tillgänglig och attraktiv spelar det ingen roll hur många invånare som bor inom trafikens influensområde. God trafikekonomi skapas genom att invånare och besökare vill och kan åka kollektivt.

Prioritering bör vara att fokusera på att säkerställa att resenärer vill åka kollektivt, detta genom att erbjuda ett alternativ som är tryggt, tillgängligt och ekonomiskt fördelaktigt. Detta borde gälla för hela Skåne, även landsbygden.

Kommunerna bör inte belastas med tillköp för att säkerställa tillgång och utveckling av kollektivtrafik.

5.7 Kollektivtrafikåtgärder år 2025–2030/5.8 Kollektivtrafikåtgärder efter 2030

Utbyggnaden av två nya spår Lund – Hässleholm behöver prioriteras och tidigare läggas och satsningar på hela Skånebanan, mellan Hässleholm – Kristianstad – Bromölla behöver prioriteras med tanke på öppnandet av Fehmarn Bält-tunneln.

Ett helhetsgrepp för kollektivtrafiken i städer och kommuner bör även lyftas för att säkerställa att satsningar och stråk är attraktiva och tillgängliga över tid kopplat till efterfrågan.

Övrigt

Hierarkin mellan de olika styrdokumenterna behöver förtydligas, som det är idag är det svårt att förstå följa strukturen. Det är svårt att förstå konsekvenserna av ändringarna i de olika dokumenterna när aktualisering och uppdatering sker i nära anslutning till varandra.

I figur 2.4 redovisas kartan som baseras på Region Skånes pågående arbete med framtagande av kunskapsunderlag om tillgänglighet till rekreationsområden. Här redovisas ett utpekat friluftsområde som Sjöriket, något som ser ut att vara sjön Immeln. Sjöriket används på ett annat geografiskt område, något som beaktas i det fortsatta arbetet med framtagandet av kunskapsunderlaget.

Skåne Nordost välkomnar och ser framemot ett fortsatt samarbete och dialog för kollektivtrafiken i hela Skåne och Skåne Nordost i synnerhet.

Bilaga 1 Skåne Nordost, enligt SCB:s definition ”områden med sammanhängande bebyggelse och en befolkning på minst 200 invånare”.

Kommun	Tätort	Befolkning 20-12-31
Bromölla	Bromölla	8 092
	Näsum	1 314
	Valje	999
	Gualöv	512
	Nymölla	273
Hässleholm	Hässleholm	19 435
	Tyringe	4 838
	Vinslöv	4 124
	Bjärnum	2 805
	Sösdala	1 873
	Vittsjö	1 796
	Hästveda	1 747
	Sjöröd	1 470
	Tormestorp	1 051
	Stoby	747
	Finja	530
	Vankiva	387
	Ballingslöv	361
	Emmaljunga	313
	Mala	223
	Hörja	211
	Västra Torup	211
Hörby	Hörby	7 692
	Höör	1 298
	Osbyholm	307
	Önnköping	209
Kristianstad	Kristianstad + Hammar + Viby	46 059
	Åhus	10 487
	Tollarp	3 449
	Fjälkinge	1 860
	Färlöv	1 550
	Önnestad	1 442
	Degeberga	1 328
	Everöd	925
	Gårds Köpinge	920
	Arkelstorp	791
	Rinkaby	749
	Yngsjö	717
	Balsby	514
	Österslöv	475
	Linderöd	471
	Bäckaskog	317
	Nyehusen och Furuboda	310
	Huaröd	267

	Östra Sönnarslöv	265
	Vånga	259
	Bjärlöv	242
	Vittskövle	239
	Vanneberga	218
	Skepparslöv	201
Osby	Osby	7 758
	Lönsboda	1 946
	Killeberg	631
Östra Göinge	Broby	3 561
	Knislinge	3 382
	Glimåkra	1 550
	Hanaskog	1 483
	Sibbhult	1 408
	Immeln	308
	Hjärsås	208