

## Samrådsremiss Regionplan för Skåne 2022-2040 KTN

Kollektivtrafiknämnden ser positivt på förslaget till Regionplan och tycker att det på ett överskådligt och tydligt sätt binder ihop Region Skånes befintliga styrdokument och strategier. Utifrån dessa formar planen en långsiktig inriktning för utnyttjandet av mark och vatten i Skåne och väver tydligt in vilken roll transportsystemet spelar i detta. Regionplanen beskriver på ett tydligt och rättvisande sätt hur beroende Skåne är av sin transportinfrastruktur och hur resandeströmmarna går, både inom och utanför Skåne, och knyter ihop oss med grannregionerna. Avsnittet om kollektivtrafik har god överensstämmelse med inriktningen i trafikförsörjningsprogrammet och kollektivtrafiknämnden instämmer i de planeringsprinciper som redovisas. Kollektivtrafiknämnden instämmer också i vikten av att i den fysiska planeringen tillvaratar lägen med goda kommunikationer för att dra nytta av gjorda investeringar i infrastruktur och kollektivtrafik. För att uppnå den eftersträvade strukturbildande effekten av kollektivtrafiken behöver markanvändningen sträva efter att i så stor utsträckning som möjligt förlägga exploateringar nära de befintliga banorna och linjerna.

### Specifika synpunkter

#### Ortstruktur och planering av bebyggelsen

Kollektivtrafiknämnden håller med om den inriktning som presenteras i avsnittet Planeringsstrategier under rubriken Utveckla flerkärnigheten och stärka samspelet mellan stad och land; Att Skåne ska bygga vidare på befintlig ortstruktur med en tydligt sammanhållen bebyggelse inom orterna. Det är en förutsättning för att kunna skapa och upprätthålla en attraktiv och effektiv kollektivtrafik. Att arbetsplatser, bostäder och handel främst ska utvecklas i kollektivtrafikhöga lägen är mycket viktigt för att kunna stärka Skånes utveckling som flerkärnig arbets- och bostadsregion. Under rubriken Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne är det bra beskrivet på vilket sätt kollektivtrafiken behöver stärkas för att uppnå dessa effekter. Under den rubriken nämns också att satsningar på kollektivtrafik och cykel tillsammans med beteendepåverkan ska stärka det hållbara resandet. Här vill kollektivtrafiknämnden påpeka att ändrade beteenden kräver att förutsättningar finns för ett nytt beteende som är hållbart, och att satsningar på ny infrastruktur

och kollektivtrafikutbud i ett visst område eller stråk därför behöver vara genomförda innan beteendepåverkande åtgärder kan få någon effekt. Kollektivtrafiknämnden instämmer också helt i det som står under rubriken Växa effektivt med en balanserad och hållbar mark- och vattenanvändning, att det är genom att tillvarata lägen med goda kommunikationer som Skåne kan fortsätta att utvecklas mot en alltmer sammanhållen och integrerad region och att det därigenom finns potential att bidra till minskad klimatpåverkan och en effektiv resursanvändning samt att tillvarata investeringar i infrastruktur och kollektivtrafik.

Kollektivtrafiknämnden instämmer i de planeringsprinciper i avsnittet Planering av bebyggelsen som räknas upp på sidan 52; att planera bebyggelsen utifrån befintliga strukturer och genom förtätning i strategiska lägen, genom att prioritera bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen och att utveckla kollektivtrafiknoder till attraktiva mötesplatser med god service. Kollektivtrafiknämnden framhåller att sådana prioriteringar är viktiga för att skapa förutsättningar för en effektiv kollektivtrafik med attraktiv turtäthet, goda bytesmöjligheter och konkurrenskraftiga restider.

#### Befintlig infrastruktur

Kollektivtrafiknämnden uppskattar att regionplanen pekar ut Hässleholm som viktig järnvägsknut och kollektivtrafiknod, samt behovet av stärkt kapacitet på Skånebanan och i stråket Lund-Hässleholm. Nämnden håller också med i att dagens kapacitetsbrist på Ystad- och Österlenbanan är en viktig utmaning på de sätt som beskrivs.

#### Ny infrastruktur

Kollektivtrafiknämnden menar att det är bra och viktigt att regionplanen beskriver att kapaciteten i Skånes transportinfrastruktur är hårt utnyttjad och att det behövs satsningar på infrastruktur och kollektivtrafik på både järnväg och väg. Kollektivtrafiknämnden vill betona vikten av att, som det står i avsnittet Planeringsstrategier under rubriken Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne, agera för ökade satsningar på fler spår, nya stationer, godsnoder och utvecklade kollektivtrafikkoncept. Kollektivtrafiknämnden finner det dock oklart vilka som avses med ”de skånska aktörerna” som ska fortsätta att verka för att åtgärda flaskhalsarna i den skånska transportinfrastrukturen. Detta behöver förtydligas för att synliggöra vilka parter som behöver involveras i det fortsatta arbetet. Kollektivtrafiknämnden framhåller också vikten av det som står i avsnittet Växa effektivt med en balanserad och hållbar mark- och vattenanvändning, att det är viktigt att agera för att den nya stambanan och stationerna i Malmö, Lund och Hässleholm realiserar på ett sätt som bidrar till lokal, regional och nationell utveckling. Det är dock även här otydligt vilka som avses med formuleringen ”De skånska aktörerna”. Det är också bra att regionplanen tar upp behovet av en ny stambana, som beskrivs under rubriken Stärka Skånes relationer med omvärlden.

Kollektivtrafiknämnden menar att det är bra att regionplanen tar upp det viktiga behovet att säkra ytor för spårreservat, depåer och stationer i planeringen.

### Hållbara transporter

Kollektivtrafiknämnden instämmer i den stora potentialen att öka det hållbara resandet genom att stärka kopplingar för gång, cykel och bil till kollektivtrafikens bytespunkter. Att som det står i avsnittet Planeringsstrategier under rubriken Stärka mångfalden av attraktiva och hälsfrämjande livsmiljöer med tillgång till rekreation, ”det ska vara enkelt att nå naturen genom hållbart och kollektiv resande” är en god målbild. Kollektivtrafiknämnden poängterar att det i allmänhet är svårt att skapa särskilda kollektivtrafiklinjer till natur och rekreation, då resandebelastningen är mycket ojämn till sådana resmål. Det är därför viktigt att den fysiska planeringen strävar efter att förlägga rekreation och skapa anslutningar så att befintlig kollektivtrafik i stråk med gott befintligt utbud kan användas för dessa resor.

Avsnittet Transporter beskriver väl förutsättningar för och behov av persontransporter i Skåne. Det är bra att färdmedelsmålen beskrivs även i regionplanen och vad det kräver av infrastrukturen. Kollektivtrafiknämnden vill lyfta fram att färdmedelsmålet inte enbart spelar roll för klimatpåverkan. I vissa fall är det inte möjligt att råda bot på kapacitetsbristen om inte färdmedelsfördelningen förändras. På sidan 60 står att ”Bilen som transportmedel kommer att ha en fortsatt framträdande roll även i framtidens transportsystem i Skåne. Bilens förutsättningar kommer dock att förändras i och med att den tekniska utvecklingen hela tiden går framåt, med exempelvis alternativa bränslen och autonoma fordon.” Kollektivtrafiknämnden framhåller att alternativa bränslen eller autonoma fordon inte kan råda bot på den trängselproblematik som blir resultatet, framför allt i de större städerna, om många personer gör sina resor i egna bilar. Trängselproblematiken i städerna går i många fall inte att lösa genom att bredda gator eller vägar. Trängselproblematiken är till nackdel för strävandena att nå målen om god livsmiljö i städerna och att stora mängder resande ska förlita sig på personbilar är därför inte hållbart, oavsett drivmedel eller grad av autonomi. För att lösa trängselfrågan är kollektivtrafiken en mycket viktig faktor med sitt höga kapacitetsutnyttjande av befintlig infrastruktur.

Bilen är dock fortsatt ett viktigt färdmedel utanför städerna och för att skapa hållbara förutsättningar för bilen som komplement till kollektivtrafiken är det viktigt att möjliggöra anslutningsresor med bil till kollektivtrafik från de platser och områden där det inte är möjligt att skapa ett attraktivt utbud med kollektivtrafik. Kollektivtrafiknämnden ställer sig därför bakom planeringsprinciperna på sidorna 62-63.

Avsnittet Kollektivtrafik beskriver tydligt kollektivtrafikens roll som verktyg för att nå de regionala målen och kollektivtrafiknämnden ställer sig bakom planeringsprinciperna på sidan 65.

## Uppföljning

Kollektivtrafiknämnden är särskilt intresserade av hur, och om, regionplaner kommer att påverka hur kommunerna planerar för en god kollektivtrafikförsörjning. I planen står att: ”Visionsmålen i Det öppna Skåne 2030 pekar ut riktningen för Skånes utveckling. Fysisk planering är en del av utvecklingen och regionplanen är det fysiska uttrycket av den regionala utvecklingsstrategin. Uppföljningen av utvecklingsstrategins mål kan därför i flera fall även hänföras till regionplanen.”

Kollektivtrafiknämnden invänder inte mot detta men vill se en uppföljning som mer konkret studerar och redogör för hur kommunernas fysiska planering har anpassats till regionplanens planeringsprinciper, och om de följer de planeringsprinciper som regionplanen har som berör kollektivtrafik.

De planeringsprinciper som är särskilt viktiga att följa upp är:

- Att arbetsplatser, bostäder och handel främst ska utvecklas i kollektivtrafiknära lägen
- Att markanvändningen strävar efter att i så stor utsträckning som möjligt förlägga exploateringar nära de befintliga banorna och linjerna för att uppnå den eftersträvade strukturbildande effekten av kollektivtrafiken
- Att tillvarata lägen med goda kommunikationer
- Att säkra ytor för spårreservat, depåer och stationer i planeringen

Kollektivtrafiknämnden ser fram mot att regionplanen beslutas och blir vägledande för kommunernas planering, så att vikten av principerna ovan tydliggörs. Nämnden är mycket positivt inställd till vad regionplanen kan komma att betyda för en fysisk planering som lägger en bra grund för hållbart resande och en god utveckling av det flerkärniga Skåne. Det är därför mycket intressant att se vilken effekt som regionplanen har på kommunernas planering och i hur stor utsträckning de för kollektivtrafiken viktiga principerna följs, samt hur det rent praktiskt yttrar sig i kommunernas planer.

## **Övrigt**

För att stärka regionens infrastrukturkopplingar bör det också finnas underlag och strategier för en robust och hållbar kollektivtrafikförsörjning till regionens större flygplatser och hamnar.

Carina Zachau  
ordförande

Maria Nyman  
trafikdirektör