

**Från:** jack.barstrom@trafikverket.se  
**Skickat:** Tue, 2 Mar 2021 15:38:09 +0100  
**Till:** "Länsstyrelsen Skåne" <skane@lansstyrelsen.se>  
**Cc:** "Hatti Minna" <minna.hatti@lansstyrelsen.se>  
**Ämne:** Yttrande från Trafikverket ang. regionplan för Skåne 2022-2040, Skåne län

Vår ref: TRV 2020/139829

Er ref: 401-45179-2020

*Nedan följer Trafikverkets svar på de frågor länsstyrelsen vill ska beaktas och besvaras under remissen.*

### **Finns det planeringsunderlag som Region Skåne inte har beaktat?**

Vilka planeringsunderlag som ligger till grund för förslaget till regionplan redovisas tyvärr inte samlat, men följande underlag vill Trafikverket lyfta fram:

- Transportsystemet i samhällsplaneringen – Trafikverkets underlag för tillämpning av 3–5 kap. miljöbalken och av plan- och bygglagen (2020:078)
- Funktionellt prioriterat vägnät för Skåne (<https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/vag/funktionellt-prioriterat-vagnat/>), inkl. beslut 2020-01-16 (TRV 2020/105188)
- Remissmaterial – nytt utpekande av riksintressen 2021 (<https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/Riksintressen/remissnytt-utpekande-av-riksintressen-2021/>)
- Nationell infrastrukturplan 2018-2029
- Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022 – 2033 och 2022 – 2037 (2020:186)
- Beslut om byggnadsfritt avstånd 2015-06-09 (länsstyrelsen i Skåne län, dnr 258-25597-2013)
- Stationsnära läge 2.0 inkl. positionspapper (gemensamt planeringsunderlag av Region Skåne, Trafikverket m.fl.)
- Åtgärdsvalsstudier som har genomförts av Region Skåne, där Trafikverket har deltagit: Skånebanan (2015-16) och Ystad- och Österlenbanan (2019)

### **Finns råd om allmänna intressen, särskilt mellankommunala intressen, och synpunkter på statliga intressen utifrån myndighetens ansvarsområde?**

Vi saknar viktiga ställningstaganden t.ex. vad gäller klimatanpassning av infrastruktur, externhandelsetablering och effekter av det förändrade världsläget (ökade säkerhetshot, nya nationella gränshinder sedan 2015 och Coronapandemins eventuella långsiktiga effekter lämnas helt okommenterade; men spås ha en stor påverkan i synnerhet i en gränsregion som Skåne med stort utbyte mot omvärlden).

Ett antal "viktiga transportinfrastrukturstråk" har lyfts fram på sidan 46 men vad detta utpekade grundar sig på är oklart. Trafikverket och Region Skåne har gemensamt tagit fram ett funktionellt prioriterat vägnät remissat till kommuner och andra viktiga instanser och som lämpligen är det som regionplanen ska lyfta fram.

Vi anser att Trafikverket ska omnämnas som en central aktör på s. 69 när det gäller planeringsprincipen om att "leda utvecklingen av strategiska lägen och noder för godstransporter".

Planeringsprincipen om att säkerställa järnvägens ytanspråk anser vi inte enbart ska gälla för funktionen kollektivtrafik (se s. 65), utan för all järnvägstrafik.

Regionplanen är vag när det gäller inriktningen för markanvändningen, och vi saknar tydliga prioriteringar när det gäller bebyggelseutveckling i kollektivtrafikhärlägen. Trafikverket har därför svårt att se vilket stöd regionplanen kan utgöra för kommunal planering/översiktsplanering. Vi anser att det är otydligt vad ringarna runt varje stationsort representerar när det gäller framtida bebyggelseutveckling, då de är lika stora oberoende av ort (tillväxtmotorer/regionala kärnor och övriga kollektivtrafiknoder). Vi anser inte att regionplanen innebär tydliga prioriteringar mellan orter, avseende bebyggelseutvecklingen, genom de allmänt hållna planeringsprinciperna på s. 50: "Stärk den befintliga ortsstrukturen i hela Skåne" och på s. 52: "Prioritera bebyggelse i kollektivtrafikhärlägen". Trafikverket saknar även en planeringsprincip om att bebyggelseutvecklingen på landsbygden bör koncentreras för en effektiv infrastruktur användning.

Mark- och vattenanvändningskartan bör göra skillnad på beslutade infrastruktursatsningar och på önskemål om satsningar, t ex när det gäller dubbelspårsutbyggnad på Skånebanan och Ystadbanan.

Vi anser att kartan över kollektivtrafiknoder för strategisk bebyggelseutveckling även bör omfatta en redovisning av planerade superbustråk.

### **Tillgodoses eller riskeras påtaglig skada på områden av riksintresse i förhållande till gällande värdebeskrivningar?**

Planförslaget förhåller sig inte till nytt förslag till utpekanden av riksintressen som Trafikverket tagit fram, vilket är förståeligt då vårt underlag i skrivande stund är ute på remiss. Tills fastställandet av regionplanen är det dock viktigt att eventuellt nytt beslut om riksintressen beaktas.

Stationer på den nya stambanan har i markanvändningskartan pekats ut i, vad vi kan utläsa, centrala lägen i Hässleholm och Lund. Trafikverket anser inte att det är lämpligt, då stationslägena fortfarande utreds och ännu inte är beslutade. Det är först när järnvägsplanen fastställts efter att regeringen har tillåtlighetsprövat sträckning inklusive läge för stationerna som vi i formell mening kan beskriva stationerna som planerade. Den nya stambanan kommer inte att läggas bredvid befintliga södra stambanan, utan kommer gå i en egen sträckning. Detta skapar både utmaningar och möjligheter för den regionala utvecklingen, vilket är något som borde belysas.

Utredningsområdet för den nya stambanan Hässleholm-Lund, som lagts in i markanvändningskartan, utgör inte ett aktuellt planeringsunderlag. Trafikverket har inom ramen för lokaliseringstudien för den nya stambanan tagit fram förslag till sex lokaliseringalternativ.

Eftersom förslag till strategisk bebyggelseutveckling redovisas schematiskt för tätorterna (med ringar), är det svårt för Trafikverket att ta ställning till om föreslagen markanvändning riskerar att medföra påtaglig skada på kommunikationer av riksintresse. Vi kan dock konstatera att en förtätning i centrala och stationsnära lägen medför utmaningar för planeringen ur buller- och risksynpunkt. Vi anser därför att regionplanen bör kompletteras med planeringsprinciper för hur trafikbuller och risker med farligt gods bör hanteras, utmed järnvägar och vägar i kommunernas bebyggelseplanering.

Det vore önskvärt att Trafikverkets generella riktlinjer vad gäller byggnadsfria avstånd till vägar- och järnvägar uttrycks som förutsättningar för bebyggelseutveckling i regionplanen.

**Uppmärksamma särskilt om föreslagen markanvändning för vissa områden kan komma att bli olämplig utifrån ert sakområde.**

Vi kan inte utifrån den redovisade mark- och vattenanvändningskartan bedöma om det finns någon sådan risk.

Hälsningar

*Jack Bårström*

Samhällsplanerare | Trafikverket region syd

Telefon: 010-123 22 29

Beringsgatan 4 | Malmö