

# Yttrande över Regionplan för Skåne 2022-2040

## Dnr 2019-RU000065

### Bilaga 2: Fördjupning

#### **Skåne Nordosts synpunkter i yttrandet gällande fördjupningar angående behov av ändringar i både text och karta samt synpunkter av mer redaktionell karaktär i text och karta.**

Genomgående behöver definitioner och begrepp tydliggöras i såväl löpande text som i kartorna och deras legender. Definitioner som används i texten till legender behöver överensstämja med den löpande texten. Exempel som behöver förtydligas är bl.a. sömlösa Skåne, den flerkärniga ortstrukturen, regionalt, delregionalt, mellanregionalt osv.

Regionplanen har till viss del ett barnperspektiv, men saknar i stora delar ett jämställdhets- och jämlikhetsperspektiv. Statistik som finns könsuppdelat bör också presenteras uppdelat.

Det är svårt att i Regionplanen inse när benämningen Skånes kommuner hänvisar till organisationen Skånes kommuner eller till de 33 kommunerna i Skåne. Det blir tydligare om Regionplanen använder "de skånska kommunerna" eller "kommunerna i Skåne" som begrepp för de skånska kommunerna.

I Regionplanen finns det en tydlig obalans i text och kartor mellan tåg och buss. Regionplanen behöver korrigeras så att buss- och tågperspektivet hanteras lika, både i text och i kartor.

Det ger ett mervärde åt Regionplanen att det finns länkar till de dokument som Regionplanen hänvisar till, med saknas några länkar till dokument.

#### **Strukturkarta**

Strukturkartan ska visa Skånes ortstruktur, den blågröna infrastrukturen och transportinfrastrukturen med sikte på 2040. Regionplanen behöver kompletteras med mer av planerade och framtida satsningar då kartan bör peka på hur vi gemensamt vill att Skåne ska utvecklas. Tillväxtmotorn Kristianstad+Hässleholm ska ha samma storlek på beteckningen som övriga tillväxtmotorer.

Kartan över den flerkärniga ortstrukturen markeras så som den ser ut idag, men enbart med kommunernas huvudorter markerade som lokala kärnor. Kartan representerar inte hela Skånes flerkärnighet. Kartan behöver kompletteras med övriga tätorter som är betydelsefulla för sitt omland även om de inte är kommunhuvudorter. Dessa orter är ofta gamla kommunhuvudorter innan kommunreformen 1971. Dessa orter behöver en bra trafikinfrastruktur då en stor del av det framtida bostadsbyggandet med sikte på 2040 bör ske i dessa orter eftersom det finns en bortre gräns för större städers möjlighet till förtätning och förstoring. Ur ett långsiktigt hållbarhetsperspektiv är sydvästra Skåne mest sårbart utifrån ett tillväxtperspektiv där risken är stor att ytterligare grönstruktur och den bästa jordbruksmarken tas i anspråk i enlighet med Regionplanens karta över jordbruksmark.

I legenden till kartan angående blågrön infrastruktur anges enbart grönstruktur. Även i texten till kartan behandlas enbart grön infrastruktur. Kartan stämmer inte helt överens med mark- och vattenanvändningskartan. Kartan visar inte delregionala värden och kvaliteter. Texten bör utvecklas i samverkan med kommunerna för att få med att den blågröna infrastrukturen ger särskilda livskvaliteter och destinationsutvecklingsmöjligheter i Skåne. Det vore även

värdefullt om Regionplanen lyfter upp kvaliteten med tysta/bullerfria områden i Skåne eftersom det är en bristvara i Europa och ger både livskvalitet och möjlighet till destinationsutveckling. Sträckningen av föreslagna utvecklingsstråk för grönstrukturen behöver justeras i samråd med respektive kommun för att bättre stödja befintliga verksamheter och utvecklingsprojekt med inriktning mot rekreation, naturvård, friluftsliv, besöksnäring och destinationsutveckling.

Det är positivt att transportinfrastrukturkartan tydligt pekar ut centrala lägen för stopp längs Nya stambanan, i Lund och i Hässleholm. På samma sätt borde Nya stambanan märkas ut i Mark- och vattenanvändningskartan så att Regionplanen tydligt pekar på vikten av centrala integrerade stopp. Även i texten bör detta tydligt anges. I texten finns det en tydlig tyngdpunkt på nya förbindelser över Öresund. Alla objekt som är med i Skånebilderna, som ett dubbelspår Hässleholm-Kristianstad och den planerade Sydostlänken, bör redovisas som viktiga satsningar i texten samt markeras ut på kartan. Även Europaväg 22, Riksväg 19, Riksväg 13, Sydostlänken och Tvärleden är viktiga transportinfrastrukturstråk och ska markeras som sådana. Regionplanen behöver vikta alla tillväxtmotorer och regionala kärnor lika angående vikten av transportinfrastrukturstråk i enlighet med legenden. Signalvärden är viktiga för att skapa en bra balans i Skåne. I kartan för transportinfrastruktur kapas vägarna strax utanför Skånes gränser vilket ger signaler på att mellanregionala frågor till södra Sverige åter inte prioriteras i Regionplanen. Åhus hamn och Karlshamns hamn med deras farleder saknas i kartorna. För detaljer hänvisas vidare till kunskapsunderlaget, Bilaga 3.

## Tematiska fördjupningar

### Bebyggelseutveckling

I en av planeringsprinciperna kopplat till Skånes flerkärnighet anges definitionerna "större stad", "mindre orter" och "mellanstora orter". Hur hanteras dessa definitioner i förhållande till det nivåsystem som Regionplanen förslår.

Kartan kopplat till Planering av bebyggelse behöver korrigeras. Idag innehåller den utvalda busstationer, medan alla tågstationer finns med. Kartan behöver korrigeras så att den viktar busstationer och tågstationer lika. Den befintliga bebyggelseutvecklingskartan visar inte på en väl fungerande bostadsmarknad där man kan bo och leva i hela Skåne. Därför kan inte underlaget från denna karta lyftas in i mark- och vattenanvändningskartan. Det ger en skev bild av möjlig bebyggelseutveckling och även fel signalvärden till bostadsmarknadsaktörerna.

Regionplanen uppger att hela Skåne ska ges förutsättningar för utvecklas utifrån sina unika kvaliteter. Detta är förutsättning för utveckling av näringsliv och besöksnäringen. De planeringsprinciper som anges av Regionplanen i form av snabba och direkta förbindelser når inte fram till östra Skåne. Denna obalans behöver hanteras i framtagandet av Regionplanen. Planeringsprincipernas kopplingen till besöksnäringen, kultur och natur, behöver tydliggöras.

### Transporter

I Regionplanen finns en statistikbild "Andel delresor 2013". Regionplanen bör utgå från resvaneundersökningen från 2018 istället för 2013. Andel bilresor på landsbygden ska minskas från 85% till 70%. Regionplanens behöver tydliggöras angående hur detta ska ske.

### Hållbart resande

I en av planeringsprinciperna anger Regionplanen att Skåne ska satsa på stärkt infrastruktur för fotgängare och cyklister samt att förbättra kopplingar för gång och cykel till kollektivtrafiken. Regionplanen bör ta ett steg till och ange att infrastruktur för gång och cykel bör

prioriteras utmed relevanta stråk. Supercykelstråk är viktiga för att öka det hållbara resandet. Dessa stråk bör fastställas i samverkan med kommunerna. Planeringsprincipen angående tekniska lösningar kan tydliggöras. Vilka utmaningar löser de tekniska lösningarna?

### **Kollektivtrafik**

Regionplanen behöver konkretiseras angående hur målbilden i "Det öppna Skåne 2030" nås med hjälp av kollektivtrafikkartan. I Regionplanen anges att stora satsningarna kommer att göras inom kollektivtrafiken avseende infrastruktur, trafikering och nya koncept. Vilka dessa insatser är och vilka utmaningar som de kommer att lösa bör beskrivas i texten.

Tydliga ställningstaganden för en utveckling av kollektivtrafiken under planperioden saknas. Planeringsprinciperna fokuserar framförallt på tätorter och större stråk. För att utöka andelen hållbart resande utanför tätorterna, säkerställa en rättvis klimatomställning och därmed möjliggöra en levande landsbygd måste kollektivtrafiken tillgänglighet förbättras även på landsbygden. Som huvudman för kollektivtrafiken har regionen ett stort ansvar för att bidra till klimatmålen.

Om Regionplanen siktar mot 2040 bör även framtida stationer markeras. T.ex. Emmaljunga i Hässleholms kommun och Möllebacken i Kristianstads kommun. I planeringsprincipen anges att kommunerna ska tillgodose behov av ytor för nya stationer m.m. Om inte tidig dialog förs kan inte kommunerna tillgodo se behovet för detta. Samverkan på regional och kommunal nivå behövs för att göra Regionplanen mer framåtsyftande angående framtida planer för stationer för både tåg och buss.

Det är viktigt att det mellanregionala perspektivet inkluderas angående planeringsprinciper kopplat till kollektivtrafiken då Skåne har många pendlare över regiongränser. Kartor kopplade till kollektivtrafik och trafikinfrastruktur kan inte klippa transportstråk vid gränserna utan hela stråk behöver markeras ut. T.ex. behöver Regionplanen även inkludera gränsöverskridande kollektivtrafik till Älmhult, Markaryd och Olofström, som t.ex. behovet av ett mellanregionalt superbussstråk mellan Kristianstad och Älmhult.

Det är viktigt att prioritera kollektivtrafikens framkomlighet både i och utanför tätorter, men detta får inte ställas mot varandra. Texten behöver förtydligas med att det är viktigt att stopp kopplat till regionala stråk med buss inte enbart ska ha en perifer placering utanför orter utan att centrala placeringar är viktiga för att göra det möjligt för fler att åka kollektivt.

En planeringsprincip bör vara att förstärka kollektivtrafik till besöksområden inklusive rekreationsområden som en del av Skånes destinationsutveckling.

Kollektivtrafiken från Kristianstad och norrut går inte först via väg 19 utan går via väg 118 över Torsebro innan trafiken leds in på väg 19.

### **Godstransporter**

Det saknas kopplingar mellan Skåne och dess omland på kartan. Det är viktigt för helheten att tydligt kunna se hela sträckningar. Även på Blekinge Kustbana som utgår från Kristianstad transporteras mycket gods vidare in i Blekinge, men detta spår finns inte utmärkt på kartan. Även planerade järnvägar för gods bör markeras på kartan, så som Sydostlänken. I planeringsprincipen att säkerhetsställa tillgänglighet för gränsöverskridande godstransporter saknas planering angående transporter österut vidare till Polen och Baltikum. Regionala aktörer i Södra Östersjöområdet behöver samverka i denna fråga på samma sätt som inom Öresundsregionen. Åhus hamn saknas på kartan.

## Blågrön infrastruktur

### Regionala leder för vandring och cykling

Cykel- och vandringsleder behöver fastställas i samverkan med kommunerna.

## Teknisk infrastruktur

### Energiförsörjning

Omställningen i samhället har resulterat i en större förbrukning av el. Eftersom det produceras för lite el i Skåne kommer idag den mesta elen norrifrån via transmissionsnätet. I texten och i planeringsprinciper bör Regionplanen peka ut möjliga lösningar för ett utökat transmissionsnät i Skåne. Kopplat till att främja utbyggnaden av fossilfri energiproduktion måste nya energikällor hanteras så som solenergi.

### Digital infrastruktur

Bredbandsutbyggnaden i Skåne genomförs i snabb takt och det är därför inte relevant att använda sig av för gammal statistik i Regionplanen. Kartorna angående bredbandsutbyggnaden är från 2019 och är inte längre korrekta. Dessa kartor behöver tas bort eller uppdateras. Statistik kopplat till bredband behöver anges som andel hushåll som har möjlighet att ansluta sig till bredband och inte andel som ha tillgång till bredband.

## Mark- och vattenanvändningskarta

Eftersom kartan innehåller många lager syns inte allt på kartan är den inte användarvänlig då vissa markeringar täcker andra markeringar. Beteckningen "Övriga" bör också ha en förklaring i legenden. Beteckningar som finns med på kartan och i legenden stämmer inte överens med varandra.

### Noder i transportsystemet, befintliga och planerade

Hamnsymbolen för Åhus Hamn saknas.

### Järnväg, befintligt och planerat

Järnvägssträckningen syns dåligt och behöver bli tydligare markerad. Det syns inte heller tydlig vad som är befintligt och vad som är planerat. Det behöver hittas markeringar som bättre tydliggör det som finns med i Skånebilderna, bl.a. syns det inte tydligt att sträckan Hässleholm – Kristianstad är utpekad som ett planerat dubbelspår. Mark- och vattenanvändningskartan bör tydligt visa på att det är Skånes gemensamma vilja att det ska bli centrala och integrerade lägen för stopp längs Nya stambanan, i Lund och i Hässleholm. Annan markering bör användas än Trafikverkets utredningsområde som ändå kommer att bli uppdaterad innan beslut fattas angående Regionplanen.

### Vägar, befintliga och planerade

Uppgradering och uppdateringsmarkeringen av riksväg 19 norrut från Kristianstad saknas.

### Färjeled

Mark- och vattenanvändningskartan markerar ut färjeleder. Användningen av mark och vatten är oberoende om det är gods eller människor som transporteras. I kartan bör i stället färjeleder markeras ut. Då blir det mer konsekvent i hela Regionplanen.

### Anläggningar för elproduktion, befintligt och planerat

Regionplanen kan eventuellt istället för att redovisa projekteringsområden visa en karta med vindpotentialen. Riksintressena för vindkraft som antogs 2006 kan inte anses aktuella i alla

lägen utifrån lokala förutsättningar t ex värdefulla områden för ekologisk mångfald, friluftsliv, rekreation och attraktivt boende på landsbygden. Vindkraft behöver prövas från fall till fall och detta är en nivå som är för detaljerad för Regionplanen.

Solcellsparkerna i Kristianstads kommun som håller på att byggas saknas i kartan.

#### Kollektivtrafiknoder för strategisk bebyggelseutveckling

De orter som markeras med orange, " Övriga", verkar till viss del vara godtyckligt utvalda. Det behöver tydliggöras angående varför vissa orter får definitionen, "Övriga", medan andra orter inte får denna definition. De orter som har stopp för Skånetrafikens expressbussar bör likställas med orter som har stopp för tåg.