



**Hässleholms  
kommun**

Kommunstyrelsen

*Handläggare  
Gertrud Richter  
Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen*

*Gertrud.Richter@hassleholm.se*

## **Granskningsyttrande över Regionplan för Skåne 2020–2040**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen att anta granskningsyttrandet och översända det till Region Skåne senast den 10 februari 2022.

### **Sammanfattning**

Hässleholms kommun har beretts tillfälle att yttra sig över granskningsversionen av Regionplan för Skåne 2022–2040. Detta yttrande har tagits fram i dialog mellan medlemskommunerna inom Skåne Nordost utifrån gemensamma ställningstaganden och med hjälp av Hässleholms expertgranskningsgrupp.

Under 2019 inledde Region Skåne arbetet med att ta fram en regionplan för Skåne utifrån ett nytt uppdrag i 7 kap. plan- och bygglag (2010:900). Samrådsperioden för Regionplan för Skåne 2022–2040 pågick under perioden 1 december 2020–30 april 2021. Alla kommuner inom Skåne Nordost har skickat in samrådsyttrande.

Region Skåne har den 23 september 2021 publicerat en granskningsversion av Regionplan för Skåne 2022–2040 (Regionplan). Region Skåne har tagit hänsyn till delar av de synpunkter som kommunerna inom Skåne Nordost skickade in i under samrådsperioden. Det finns dock ett antal kvarvarande synpunkter från samrådet som kommuner inom Skåne Nordost åter vill få beaktade samt synpunkter på nytillkomna delarna i Regionplanen sedan samrådet.

Regionplan ska vara ett stöd för den fysiska planeringen i de skånska kommunerna vad gäller de mellankommunala och regionala planeringsfrågorna samt bidra till att skapa ett sömlöst Skåne för invånarna. Regionplanen är det fysiska uttrycket av den regionala utvecklingsstrategin Det öppna Skåne 2030. Planen ska vara vägledande för beslut i den efterföljande kommunala planeringen och bland annat ange

**Hässleholms kommun / Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen**

grunddragen för användning av mark- och vattenområden, verka för insatser som kan bidra till att det långsiktiga behovet av bostäder kan tillgodoses samt verka för insatser som kan bidra till att minska länets klimatpåverkan och dess effekter.

Hässleholms kommun delar medlemskommunernas inom Skåne Nordosts syn på granskningsförslaget och har varit delaktig i arbetet med de gemensamma synpunkterna.

**Utifrån kommunens perspektiv, geografiska läge och storlek har Hässleholms kommun, här sammanfattade, följande specifika tillägg:**

- Nyttan med centralt belägna väl integrerade stationer
- Innovativa kollektivtrafiklösningar både för pendling, rekreation och besöksnäring
- Levande landsbygd, cykeltrafik, destinationsutveckling, kollektivtrafik, vägnätets betydelse, barriärer och nya finansiella modeller
- Grönstruktur, karaktär, gröna noder och potential som besöksnäringstillsättningsmotor i ett lokalt, regionalt, nationellt och internationellt perspektiv
- Industriområden, gods på lands- och järnväg, godsnod och tågdepåer
- Avslutande allmänna frågor, önskemål om fortsatt och utökad dialog samt information om kommunens pågående ÖP-arbete

**Sammanfattning av Skåne Nordosts gemensamma synpunkter (dessa punkter ingår i det underlag för yttrande som Skåne Nordosts styrelse har ställt sig bakom):**

- Regionplanen behöver bli mer framåsyftande angående hur vi vill att Skåne ska vara 2040 och 2050. Texten och kartan kopplat till Utblick Skåne 2050 ligger på en allt för schematisk nivå och behöver utvecklas för att bli både mer visionär och mer tydlig. Se text under rubrik Utblick Skåne 2050 samt bilaga 2.
- Regionplanen ska vara vägledande och kan därför inte innehålla krav på kommuner samt den behöver stämma överens med de ställningstaganden som finns i kommunernas översiktsplaner och kommunernas riktlinjer för bostadsförsörjning. Det kommunala självstyret och planmonopolet ska tydligt respekteras.

- Regionplanen behöver vikta buss och tåg lika för att minska den regionala obalansen i Skåne. Detta skulle resultera i att alla Skånes olika unika områden med deras specifika behov och karaktärer bättre kan komma till nytta för invånare och besökare i Skåne.
- Regionplanen behöver tydligare adressera de mellanregionala planeringsfrågorna och de mellanregionala samarbetena. Regionplanen behöver mer detaljerat få med perspektivet södra Sverige, med befintliga och planerade kopplingar till Blekinge och Kronoberg, samt kopplingen till Polen och Baltikum.
- Regionplanen borde på ett tydligare sätt redovisa att bostads- och bebyggelseutvecklingen bör ske i kollektivtrafikstråk och inte enbart i strategiska noder samt Regionplanen behöver kompletteras angående planerade och framtida kollektivtrafiknoder.
- Region Skåne behöver revidera kriterierna och klassningen av olika noder så att Regionplanen bättre strävar efter en stärkt flerkärnighet i Skåne i överensstämmelse med kommunernas översiktliga strategiska planering.
- Regionplanen har listat besöksmål och grön tillväxtmotor som utestående frågor. Destinationsutveckling med dess besöksnäring är en viktig del av nordöstra Skånes näringsliv och borde inkluderas i Regionplanen.

**Förslagets konsekvenser för verksamhetens brukare** Regionplanen är vägledande för efterföljande kommunal planering såsom översiktsplaner (ÖP) och detaljplaner (DP).

**Barnperspektivet** Regionplanen innefattar barnperspektivet vilket har tydliggjorts i granskningshandlingen men planen saknar ungdomsperspektiv (unga vuxna 15–25 år) och ett socioekonomiskt perspektiv samt i stora delar fortfarande ett jämställdhets- och jämlikhetsperspektiv och borde väga in även dessa aspekter.

**Miljökonsekvenser** Regionplanens process och innehåll regleras i Plan och bygglagen. En konsekvensbedömning av planen är obligatoriskt enligt lagen. Det är konsekvenser både utifrån ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet som beskrivs. Sist i bilaga 1 finns Skåne Nordosts gemensamma synpunkter på Regionplanens konsekvensbedömning.

**Ekonomiska konsekvenser** Samhällsutveckling är alltid förknippat med kostnader särskilt för kommuner stora till ytan som Hässleholm, samtidigt som ett samhälle utan samhällsutveckling skulle dö ut. I yttrandet med bilagor lyfts hur mer regionala

och statliga ekonomiska satsningar i Hässleholm och hela Skåne Nordost skulle ge positiv utveckling i hela Skåne och södra Sverige.

**Granskningsamverkan** Granskning och framtagande av underlag till yttrandet på Skånenordostnivå har gjort av Skåne Nordosts Regionplanegrupp som består av tjänstepersoner från alla i Skåne Nordosts samarbetsorganisationers medlemskommuner och har letts av en tjänsteperson från Kristianstad och en från Hässleholm dvs av Tillväxtmotorn. Granskningen i Hässleholms kommun har utförts av en förvaltningsövergripande experttjänstepersongrupp under ledning av samhällsstrategen.

### **Yttrande över Regionplan för Skånes granskningshandlingar**

Hässleholms kommun har beretts tillfälle att yttra sig över granskningsförslaget till Regionplan för Skåne 2022–2040. Detta yttrande har framtagits i dialog mellan medlemskommunerna i Skåne Nordost. Utöver gemensamma synpunkter har det varit upp till respektive kommun inom Skåne Nordost att lägga till egna synpunkter i specifika frågor.

Yttrandet, med tre bilagor, tar sin utgångspunkt utifrån Skåne Nordosts medlemskommuners ställningstagande i det bifogande planeringsunderlaget. Yttrandet innehåller även kompletterande synpunkter.

#### **Region Skånes frågeställningar i granskningskedet:**

Region Skåne önskar särskilt synpunkter på huruvida förslaget till Regionplanen och regionplaneprocess uppfyller det behov och syfte som planen avser:

- Regionplan för Skåne 2022–2040 ska vara ett stöd för den fysiska planeringen i de skånska kommunerna vad gäller de mellankommunala och regionala planeringsfrågorna samt bidra till att skapa ett sömlöst Skåne för invånarna.
- Regionplanen ska bidra till genomförandet av den regionala utvecklingsstrategin ”Det öppna Skåne 2030”.

Svar på dessa två frågor finns inkluderat i nedanstående text.

#### **Bakgrund**

Efter en ändring i Plan- och bygglagen (PBL) 7 kap om regional planering 2019 har Region Skåne ansvaret för att ta fram en regionplan för Skåne. Regionplanen ska vara vägledande för beslut i den efterföljande kommunala planeringen och bland

annat ange grunddragen för användning av mark- och vattenområden, verka för insatser som kan bidra till att det långsiktiga behovet av bostäder kan tillgodoses samt verka för insatser som kan bidra till att minska länets klimatpåverkan och dess effekter.

Under 2019 inledde Region Skåne arbetet med att ta fram en samrådshandling som ett förslag på en regionplan för Skåne och hur samarbetet kring fysisk planering kan vidareutvecklas i Skåne. Region Skåne önskade att alla berörda aktörer inkom med synpunkter gällande både innehåll och arbetssätt, för att gemensamt skapa bästa möjliga utveckling för ett sömlöst Skåne för skåningarna utifrån ett nytt uppdrag i 7 kap. plan- och bygglagen (2010:900). Samrådsperioden för Regionplan för Skåne 2022 - 2040 pågick under perioden 1 december 2020 - 30 april 2021. Alla kommuner inom Skåne Nordost har skickat in samrådsyttrande.

Region Skåne har den 23 september 2021 publicerat en granskningsversion av Regionplan för Skåne 2022 - 2040 (Regionplan). Region Skåne har tagit hänsyn till delar av de synpunkter som kommunerna inom Skåne Nordost skickade in i under samrådsperioden. Det finns dock ett antal kvarvarande synpunkter från samrådet som kommuner inom Skåne Nordost åter vill få beaktade samt synpunkter på nytillkomna delarna i Regionplanen sedan samrådet.

## **Hässleholms kommuns specifika tillägg utöver nedan gemensamma synpunkter från medlemskommunerna i Skåne Nordost**

### **Nyttan med centralt belägna väl integrerade stationer**

Det är bra att Region Skåne nu tydligare i Regionplanen lyfter behovet med centralt belägna, väl integrerade stationslägen på de nya stambanorna både i Lund och i Hässleholm som en förutsättning. Nyttan med de centralt belägna väl integrerade stationslägena behöver lyftas gång på gång eftersom Trafikverket fortfarande har externa stationslägen kvar bland sina lokaliseringalternativ. Hässleholm är en järnvägsknutpunkt och har ambitionen att axla en ännu viktigare roll som knutpunkt inom järnväg när det gäller nya banor, utbildningar, depåer, rangerbangårdar och dylikt.

Nya spår byggs nu mellan Malmö och Lund och redan 2029 kommer Fehmarnbältförbindelsen mellan Danmark och Tyskland att vara klar. Godstrafiken förväntas då, enligt Öresundsbron, att öka med 40% och även persontrafiken förväntas öka. Detta kommer mycket påtagligt att öka belastningen på Södra stambanan. Hela det nya stambanenätet behöver därmed byggas ut för att kunna

möta utvecklingen och åstadkomma full effekt och samhällsnytta, här har Region Skåne en viktig roll i dialogen med staten. Kvalitativ arkitektur på både utbyggda stationer och nya banor kan ge hela Skåne en attraktiv framtidsprofil.

Viktiga anknytningar i Hässleholm finns från Helsingborg, Kristianstad och Blekinge samt Markaryd och i framtiden även från Halmstad. Stråken trafikerar grannlänerna vilket kräver samverkan, alla stora infrastrukturprojekt behöver hantera hela nytto- och resandeperspektivet samt det totala sammanvägda samhällsekonomiska perspektivet, i Regionplanen bör framgå att Region Skåne behöver spela en huvudroll i detta arbete.

### **Innovativa kollektivtrafiklösningar både för pendling, rekreation och besöksnäring**

I och med att Hässleholm är en stor kommun sett till ytan, och att det i regionplanen presenteras mål gällande färdmedelsfördelning, är det av stor vikt med satsningar på kollektivtrafiken. I Regionplanen beskrivs att det kommer att göras stora satsningar inom kollektivtrafiken, bl a på "nya koncept" vilket är bra samtidigt som nya innovativa satsningar på kollektivtrafik och nya koncept behöver skraddarsys och tas fram i samverkan med varje enskild kommuns behov och efterfrågan. Kollektivtrafik på landsbygden behöver lyftas särskilt. I och med att planen har utblick mot 2050 borde olika visioner kring "nya koncept" få betydligt större plats i planen.

Mobilitetslösningar får inte innebära lägre turtäthet på och neddragningar av befintliga linjer. Kollektivtrafiken behöver kontinuerligt främja en ökad tillgänglighet för att näringslivet och företag i en kommun som Hässleholm, med omfattande landsbygd, inte ska behöva flytta till andra kommuner och närliggande regioner för att hitta den arbetskraft den efterfrågar.

Betydande delar av järnvägarna i Sydsverige har ett väldigt högt kapacitetsutnyttjande, med enkelspåret på Skånebanan mellan Hässleholm-Kristianstad som en av de högst utnyttjade. Hässleholms kommun ser positivt på att Region Skåne enträget fortsätter arbetet med att lyfta behovet av stärkt kapacitet på Skånebanan mellan Hässleholm och Kristianstad. För Hässleholms kommuns del behöver även restiderna på Skånebanan västerut, Hässleholm-Åstorp, förbättras. Hela Skånebanan behöver två spår; från Tillväxtmotor till Tillväxtmotor, från den planerade stationen i Hässleholm på nya stambanor till den planerade H-H-förbindelsen. Dessa ambitioner borde tydliggöras i Regionplanen.

En stor utmaning med tågtrafiken är att trafiken är dyr och kräver ett stort resandeunderlag för att en utveckling med utökat turutbud ska kunna motiveras. Den planerade förlängningen av pågatågtrafiken på Markarydsbanan på sträckan Hässleholm-Bjärnum-Vittsjö-Markaryd till Halmstad har stor potential att möjliggöra för fler reserelationer och därmed öka kollektivtrafikens marknadsandel,

vilket borde synliggöras i Regionplanen. En effektiv uppkoppling mot Halmstad och Hallands expansiva arbetsmarknadsregion kommer att möjliggöra för en ökad tillgänglighet för invånare i Hässleholm att nå fler utbildnings- och arbetstillfällen samtidigt som Hässleholms näringsliv också kommer att kunna attrahera ett större antal kompetenser från grannlänerna till sina verksamheter. Halland utgör en del av Greater Copenhagen och ambitioner om hur Regionen vill arbeta för att utveckla kopplingarna med dessa län behöver tydliggöras i Regionplanen.

I första hand behövs bättre turtäthet till Hässleholms befintliga 8 stationer samtidigt som Region Skåne i planens utblick 2050 borde framhålla att det i samband med kapacitetshöjningarna på järnvägsnätet också bör utredas möjligheter till nya stationer i orter längs med järnvägsstråken.

Regionplanen missar behovet av hållbar transport för rekreativitet utomhus och aktiviteter kopplat till kultur och natur. Det är viktigt att bredda perspektivet och planera för effektivt nyttjande för såväl pendling mellan hem, arbete och studier men också för fritid och motion. Samhällsnyttor som folkhälsa och hållbara lösningar för miljö och infrastruktur bör synkas för att till exempel också bidra till minskad trängsel genom att se till att besökarna kan transportera sig till flertalet destinationer och platser. Hållbara lösningar saknas för transporter hela vägen fram till besöksmålet. I Hässleholms kommun har inte ens de största anläggningarna och strövområden tillgänglig kollektivtrafik hela året och till många platser där det finns stor potential till utveckling är kollektivtrafiken obefintlig/undermålig. I Finjasjöområdet till exempel finns en myllrande landsbygd med flera året-runt-företag som skulle utvecklas betydligt mer med en utökad kollektivtrafik, så alla målgrupper kan transportera sig. I Hässleholms ÖP är Vieåns dalgång (Vittsjö/Verum/Osby), Hovdala-området samt Ignaberga/Vinslöv utpekade som tre utvecklingsområden för besöksnäringen. Med nya satsningarna inom både vandring och cykel behövs kopplingar till ett flertal nya noder som är viktiga för tillväxten inom besöksnäringen och som möjliggör att besökarna kan välja bland flera alternativ, trycket på miljön blir mera jämnt över landskapet och vi får en rörlighet i området som är till nytta för många samhällsfunktioner. Region Skåne och Skånetrafiken behöver vara medvetna om samspelet, stödja och hitta innovativa lösningar tillsammans med kommunen och företagen.

### **Levande landsbygd, cykeltrafik, destinationsutveckling, kollektivtrafik, vägnätets betydelse, barriärer och nya finansiella modeller**

Det är positivt att Regionen har lagt till ”Potentiella supercykelvägar” och vill satsa på att utveckla dessa för pendling till jobb och utbildning vilket kan ge goda synergieffekter på hållbart resande. Hässleholm ser potentialen i supercykelvägar och ser gärna en fortsatt utveckling av konceptet inom kommunen och till- och från angränsande kommuner.

Övriga cykelpendlingsstråk är en utestående fråga i Regionplanen istället hänvisas till RTIn samtidigt som ju Regionplanen ska vara ett paraplydokument och visa den intresseövergripande helhetsbilden. Finansieringsmodellen för cykelobjekt kommer att ändras till att finansieras med 100% statliga medel i stället för 50/50, som det har varit tidigare vilket innebär att antalet cykelobjekt kommer minska drastiskt från 80 objekt till ca 25. Regionen beskriver att det är viktigt att bygga ut och förbättra cykelinfrastrukturen, men det blir svårt om antalet cykelobjekt kommer minska. Det behövs därmed exempelvis ett helhetstänk i arbetet mellan synkningen av cykelstråk för pendling och attraktiva vägar för rekreationscykling som främjar folkhälsan, naturupplevelser och besöksnäringen, på ett kostnadseffektivt och hållbart sätt. Det behöver inte alltid anläggas nya cykelvägar, utan i stället nyttja det befintliga vägnätet och göra utvecklingsinsatser för att koppla ihop lämpliga cykelstråk på ett trafiksäkert sätt, ta bort barriärer i landskapet och ta fram ett förslag om utvecklad skyltning för att göra det enklare för cyklister att orientera sig.

Som Hässleholm även har fört fram i sitt RTI-remissvar krävs lösningar för att ta sig över större trafikerade vägar och järnvägar för att motivera att ta cykeln i stället för bilen till jobbet, utbildningen, närmaste badsjö, besöksmål eller strövområde. Följande planeringsprincip behöver ändras till "Verka för att *inventera och* minska barriäreffekter från befintliga vägar och järnvägar." Barriärer som skapar hinder i Hässleholm är bland annat väg 23. Det bör finnas en samordning av projekt såsom planerade faunapassager/ekodukter så att det även omfattar människors behov av övergångar exempelvis i höjd med Hästveda planeras för faunapassager men det är tveksamt om man tagit höjd för anslutande stigar och mindre vägar på båda sidor där vandrare och cyklister kan ta sig fram.

Regionen beskriver att målbilden har uppdaterats utifrån inkomna synpunkter och när planen är antagen ska den ligga till grund för hur bl a kollektivtrafiken ska utvecklas. Målbilden är fortfarande ganska vek "Målen innebär att fler behöver åka kollektivt, cykla eller gå" och behöver förtydligas med hur samverkan mellan Region, trafikverk och kommuner kan utvecklas för att skapa så goda möjligheter som möjligt för att uppnå målen. Kollektivtrafiken är inte utbyggd för att ge besöksnäringens företag samma möjligheter på landsbygden till exempel närhet till Skånska Landskaps strövområden; i Hässleholm Vedema strövområde och Möllerödssjön. Stöd- och satsningar gällande kollektivtrafik på landsbygden, både till besöksmål, kultur, företag och natur- och strövområden, är extra viktigt i geografiskt stora kommuner som Hässleholm. Detta bidrar förutom hållbart resande till tillväxt på landsbygden. Bättre tillgänglighet bidrar även till minskad trängsel, slitage på naturen och bibehållande av bullerfria områden. Regionplanen bör kompletteras med en planeringsprincip: "Förbättra kollektivtrafiken till de natur- och friluftsområden som är viktiga för hela regionen."

Vidare behöver texterna i Regionplanen kring biltrafik på landsbygden nyanseras, med el-bilar blir bilen ett betydligt hållbarare alternativ i framtiden men för



stadsbor, boende i större orter med kollektivtrafik och i den kollektivtrafiktäta västra sidan av Skåne ska bilanvändningen ytterligare minska till förmån för kollektivtrafik (cykel och gång) eftersom bilen tar mkt yta i anspråk. Hur ska dessa invånare i Skåne som lider mest brist på allemansrättslig rekreativ mark, utan bil, kunna nå exempelvis Hässleholm där den åtråvärda allemansrättsliga rekreativa vackra naturen finns om inte kollektivtrafiken utökas. Gällande infrastruktur för tankning av fossolfria drivmedel behövs det en kraftfull vision och utvecklingsplan, inte bara ett nuläge, för att färmedelsfördelningsmålet på landsbygden år 2050 och målet om en levande landsbygd ska uppnås.

### **Grönstruktur, karaktär, gröna noder och potential som besöksnäringstillväxtnmotor i ett lokalt, regionalt, nationellt och internationellt perspektiv**

Regionplanen har kompletterats med ett nytt avsnitt för Friluftsliv vilket är positivt men strukturkartas grönstruktur visar fortfarande inte karaktärsskillnaderna i Skåne och Skåne Nordosts, jämför med Skåne sydvästs, större potential gällande rekreations- och destinationsutveckling. Region Skåne utgår inte från Skånes karaktär där nästan all allemansrättslig mark finns i nordöstra Skåne och att det därför är här som det finns bäst förutsättningar för rekreations- och destinationsutveckling vilket är en förutsättning för vandring och cykling. För att dessa rekreationsmöjligheter ska bli tillgängliga för alla skåningar behöver de kollektivtrafikförsörjas.

Region Skåne har bara tagit med koppling till befintlig skåneled och cykelleder och inte till sina egna planerade regionala cykelvägar som kriterium för ”vandring- och cykelnoder” vilket gör att Tyringe och Vinslöv inte är med som sådana noder, vilket de borde, och Regionplanen förblir ett nulägesdokument. Region Skåne behöver se vilka regionalt intressanta värden och styrkor Hässleholm har (finns beskrivet i ÖP, FÖP, Naturvårdsplan med flera översiktliga dokument) och lyfta fram dem som noder och kollektivtrafikförsörja dessa och på så sätt ge möjlighet till utveckling av destinationsstråk. I Hässleholm finns ett flertal noder som skulle kunna lyftas fram som regionalt intressanta ur natur, destinations- och rekreationsutvecklingssynpunkt såsom Hovdala, Vieåns dalgång, Vedemaområdet och Lursjöområdet.

I Regionplanen borde det finnas en ytterligare kategori noder "besöksnoder" och en planeringsprincip "Stötta besöksnoder genom att utveckla kollektivtrafik samt binda cykel- och vandringleder till dessa." Det finns ett flertal viktiga noder för kommande dragningar av Skåneleden i Hässleholm. Annat än städer borde kunna lyftas fram som "tillväxtnmotorer" i Regionplanen för att bättre visa hela Skånes potential, kvaliteter och möjligheter, till exempel Hovdala med sina bevarandevärda natur- och kulturvärden för vandring och destinationsutveckling. Redan nu, och än mer med station på nya stambanor, bör Hovdala lyftas som en nationell eller

europaisk tillväxtmotor/nod, men grön tillväxtmotor och besöksmål tas enligt Region Skåne inte med i denna Regionplan. Detta är särskilt anmärkningsvärt eftersom Regionens trendspaning om pandemins inverkan och egna besöksnäringensarbete Tourism Matters pekar på att besöksnäringen är på stark framväxt. Destinationsutveckling med dess besöksnäring är en viktig del av Hässleholms, och därmed Skånes, näringsliv och bör inkluderas i Regionplanen redan nu.

Hässleholm kan bidra med rekreativsmöjligheter och goda livsmiljöer för alla skåningar med våra fina natur- och kulturmiljöer. Eftersom Hässleholm med flera kommuner är så stora till ytan i förhållande till sin folkmängd behöver Region Skåne i Regionplanen lyfta frågor kring nya finansieringsmodeller och samordning för att kunna genomföra viktiga långa regionala och mellankommunala stråk såsom rekreativa cykelleder och vandringsstråk. Dessa stråk är till för hela Skåne men blir särskilt kostsamma för invånarna i geografiskt stora kommuner och särskilt kostnadskrävande är att överbrygga barriärer.

### **Industriområden, gods på lands- och järnväg, godsod och tågdepåer**

Enligt flera rapporter står nuvarande godstransportsystem i Sverige inför stora utmaningar och prognoser visar övergripande på en ökning av godstrafiken över bland annat Öresundsbron efter det att Fehmarn Bält-förbindelsen öppnat.

Genom Skåne går det även en hel del godstransporter från Ystad hamn och de lastbilar som ska köra från hamnen vidare norrut, exempelvis till Stockholm, väljer väg 13,23 och 117 till E4 i Markaryd för att det är den snabbaste och kortaste sträckan. I avsnittet godstransporter i Regionplanen saknas en beskrivning om transporter på länsvägar, exempelvis väg 117, trots att vägen är utpekad som "viktigt transportinfrastrukturstråk" i kartan "den regionala transportinfrastrukturen". Som Hässleholm även har fört fram i sitt RTI-remissvar kör en stor andel lastbilar varje dag på länsvägar som går rakt igenom orter som till exempel Bjärnum och Vittsjö. Lastbils-chaufförer väljer dessa vägalternativ på grund av att det är snabbaste vägen till motorvägarna samt att navigationssystemen hänvisar till dessa vägar. Regionen skriver att "det behövs ett regionalt helhetsperspektiv på gods- och logistikfrågor" - och därav borde även aspekter gällande trafiksäkerhet och vägvisning få större utrymme i Regionplanen.

Hässleholm har två stora industriområden varav ett redan är kopplat (dock ej elektrifierat) och det andra, Hässleholm Nord, är förberett i detaljplan för koppling till Södra stambanan. En fråga för att kunna genomföra Regionplanens mål att flytta över gods till järnväg är hur kopplingar mellan industriområdena och stambanorna ska finansieras. En ny rangerbangård etablerad i Sydsverige har föreslagits av Region Skåne för att avlasta Malmö godsbangård. Enligt Swecos analys (2019) finns

förutsättningar för Hässleholm som en potentiell kandidat till en placering av en ny rangerbangård i Sydsverige. Hässleholm Nord är planerat som en dryport med 20 ha avsatt till kombiterminal för omlastning av gods mellan väg och järnväg. Området borde lyftas i Regionplanen som en viktig potentiell godsnod. I Hässleholm har färdigställts en depå för bl a Öresundstågen, här skulle med fördel även en depå för de nya tågen på den nya stambanan kunna placeras. Infrastruktur-satsningar av dessa slag är av nationellt intresse, innebär stora kostnader och tar lång tid. Därmed har dessa frågor en given plats i Regionplanen. Region Skåne behöver framgent driva och framhäva vikten av att initiera mellankommunala samarbeten avseende godstrafik, transport och infrastruktur och dess utmaningar.

### **Avslutande allmänna frågor, önskemål om fortsatt och utökad dialog samt information om kommunens pågående ÖP-arbete**

I konsekvensbeskrivningen anger Region Skåne ett behov av regionala lokaliseringsstudier. Varför har den här typ av analyser inte gjorts och varför omnämns de inte i huvuddokumentet.

Arbetet med hållbar energi- och vattenförsörjning är kommun- och regionövergripande och här kan Region Skåne gärna ta ännu större ansvar. Regionplanen bör exempelvis kompletteras med en ny planeringsprincip: 3.6iiii Planera för utökad användning av alternativa vattenresurser. Ett exempel på detta är användning av vanligt regnvatten för olika ändamål där man uppnår ett lika gott resultat som vid användning av dricksvatten; bevattning, biltvätt och toalettspolning. Här finns en stor potential för besparingar som kopplar till delmål 6.4 och 12.2 i Agenda 2030 om hushållning av vattenresurser.

Regionplanen får inte inkräkta på kommunens planmonopol och därmed påverka länsstyrelsen att upplösa kommunens detaljplaner. Det är mycket viktigt med, och Hässleholms kommun ser fram emot, en fortsatt och utökad dialog mellan Region Skåne kring Skånes rullande framtidsplanering, både bevarande och utveckling.

Hässleholms kommuns nya Översiktsplan planeras tas upp för antagande våren 2022 i denna finns det ställningstaganden som Region Skåne behöver beakta i det fortsatta arbetet med Regionplanen.

**Gemensamma synpunkter från medlemskommunerna i Skåne Nordost** (Skåne Nordosts styrelse ställde sig den 7 december bakom nedanstående texter som underlag för kommunernas yttranden)

**Generell återkoppling angående Regionplan för Skåne 2022 – 2040**

Region Skåne har reviderat Regionplanen utifrån inkomna samrådsyttrande från kommunerna inom Skåne Nordost. Några av synpunkterna har beaktats, några till viss del och andra har inte beaktats alls.

Det är positivt att Region Skåne har listat utestående frågor kopplat till Regionplanen, men kommunerna i Skåne Nordost anser att några av de utestående frågorna redan borde behandlats i denna regionplan som t.ex. bostadsförsörjningsmål, besöksmål/grön tillväxtmotor och cykelpendlingsstråk.

Det stärker Regionplanen att det nu finns med ett avsnitt om friluftsliv, men Regionplanen missar kopplingen mellan friluftsliv och kollektivtrafik, besöksnäring samt destinationsutveckling.

Kommunerna inom Skåne Nordost tycker det är positivt att Region Skåne har tagit till sig Skåne Nordosts synpunkter angående att:

- Regionplanens logik nu har en tydligare röd tråd.
- Agenda 2030 och klimatutmaningen har tydliggjorts i Regionplanen.
- Tillväxtmotorn Kristianstad+Hässleholms roll i Skånes utveckling har tydliggjorts i Regionplanen.
- Regionplanen har en tydlig ställning för integrerade och centralt placerade stationer i Hässleholm och i Lund.
- Regionplanen har fått ett avsnitt som heter Utblick Skåne 2050, men denna ansats behöver förstärkas. Se bilaga 2.
- Lokala kärnor har bytts ut mot funktionella noder, men kriterierna behöver ses över.
- Solenergi har inkluderats in i fossilfri energiproduktion.
- Barnperspektivet är inkluderat i Regionplanen på ett tydligare sätt.

**Kvarvarande synpunkter angående Regionplan för Skåne 2022 – 2040 kopplat till tidigare inskickat yttrande inom samrådsprocessen.**

Det kvarstår några viktiga synpunkter från kommunerna i Skåne Nordosts samrådssvar som ej fullt ut har blivit besvarade eller inte alls har blivit beaktade. För

att Regionplanen ska kunna vara ett stöd för den fysiska planeringen i de skånska kommunerna behövs ytterligare förtydliganden och kompletteringar i Regionplanen; här nedan listade i punktform:

- **Regionplanen behöver bli mer framåtsyftande då den främst består av en sammanställning av nuläge och befintlig struktur.**

Enligt Region Skåne ska Regionplanen vara på en övergripande nivå och fördjupningar avseende kollektivtrafik och infrastruktur görs i Trafikförsörjningsprogram, Region Skånes Persontågstrategi samt Regionala Transportinfrastrukturplan. Enligt Region Skåne ska Regionplanen vara vägledande för den efterföljande kommunala planeringen. Det står också att om Regionplanen ska kunna vara vägledande måste den valda tidshorizonten för Regionplanen ta höjd för den fysiska planeringens förutsättningar. Detta uppfylls inte ännu av Regionplanen.

Trafikförsörjningsprogrammet som har målar 2030 styr väldigt starkt innehållet i Regionplanen. Trots att Regionplanen har målar 2040 med utblick 2050 kommer därför inte dokumentet att kunna ge underlag till framtida revideringar av Trafikförsörjnings-programmet. Detta skapar ett systemfel i planeringsarbetet vilket sedimenterar Skånes utvecklingspotential. Regionplanen behöver stärkas så att den kan vara en vägledning till regionala planeringsunderlag när dessa ska aktualiseras. För att göra fördjupningar i kommande regionala program och planer behöver Regionplanen innehålla framtidsviljeinriktningar samt tydliggöra och markera ut på kartor det som redan är planerat och beslutat. Något som nu saknas i Regionplanen.

Det är positivt med ”Utblick Skåne 2050”, men det saknas tydliga viljeinriktningar i detta nya avsnitt. Om Regionplanen ska bidra till genomförandet av den regionala utvecklingsstrategin behöver Regionplanen utöver att vara en nulägesbeskrivning även innehålla de viljeinriktningar som behövs för att nå Utblick Skåne 2050. Kommunerna inom Skåne Nordosts förslag på hur Utblick Skåne 2050 kan utvecklas finns i bilaga 2.

- **Regionplanens underlag behöver stämma överens med de ställningstaganden som finns i kommunernas befintliga översiktsplaner och riktlinjer för bostadsförsörjning. Om Regionplanen bortser från ställningstaganden antagna i kommunala översiktsplaner behöver detta särskilt anges i planen.**

Det kommunala självstyret och planmonopolet ska tydligt respekteras. Det kvarstår fortfarande viljeinriktningar i kommuners översiktsplaner som inte är inkluderade i Regionplanen, bl.a. inom ortsutveckling, kollektivtrafik, nya naturvårdsreservat, nya cykel- och vandringsleder och destinationsutveckling. Om Regionplanen ska ”visa Skånes samlade vilja” måste Regionplanen bättre

utgå från kommunernas översiktsplaner. Om Regionplanen inte stämmer överens med kommunernas översiktsplaner och riktlinjer för bostadsförsörjningen behöver detta särskilt anges i planen.

- **Regionplanens planeringsprinciper kan inte innehålla krav på att kommuner ska verkställa och finansiera framtida insatser och åtgärder som fastställts utan att kommunerna har ingått i beslutet.**  
Det är bra att kraven på kommunerna kopplat till själva planeringsprinciperna är borta, men det kvarstår ett antal krav i Regionplanens löpande text. Krav finns både i inledningen, planeringsförutsättningarna samt i genomförande avsnitten där Regionplanen menar att bl.a. kommunerna ska utföra. Ordet ”ska” kan inte användas i Regionplanen kopplat till kommunernas del i ett genomförande. Dessa skallkrav behöver bytas ut till innebörden ”ska vara vägledande”. Det är viktigt att Regionplanen är vägledande för kommunerna och inte juridiskt bindande.
- **Regionplanen behöver tydligare verka för att minska den regionala obalansen i Skåne. Utveckling och tillväxt ska genomsyra Skånes samtliga kommuner, stora som små, oberoende var i Skåne kommunen finns. Kommunerna är unika och har behov av olika planeringsprinciper och detta behöver förtydligas i Regionplanen.**

I Region Skånes svar på inskickad synpunkt uppges att de funktionella sambanden mellan västra och östra Skåne behöver stärkas och att det finns trender som pekar på en utveckling mot en större fåkärnighet i Skåne. Regionplanen anger ”att människor ska kunna bo och leva i hela Skåne” samt att ”det finns stora skillnader mellan Skånes olika delar och kommunerna står inför olika utmaningar och möjligheter”. Denna ansats och behovet av olika insatser och planeringsprinciper kopplat till olika geografiska områdens unika värden behöver bättre genomsyra Regionplanen. Regionplanen innehåller inte tydliga viljeinriktningar för att nå en bättre balans i Skåne. Ett sömlöst Skåne kräver en bättre balans i Skåne.

Kommunerna inom Skåne Nordost håller dock med Region Skåne om att det är viktigt att stärka de funktionella sambanden mellan västra och östra Skåne för att nå en gemensam lokal arbetsmarknadsregion. Ett dubbelspår mellan tillväxtmotorerna Kristianstad + Hässleholm och Helsingborg, med byggstart Kristianstad – Hässleholm skulle stärka dessa samband. Sträckan mellan Hässleholm och Kristianstad kommer bli en än större flaskhals i den skånska infrastrukturen i samband med att en färdigställd ny stambana mellan Malmö och Hässleholm avlastar Södra stambanan och möjliggör för fler regionala tågavgångar. Därför behöver ett dubbelspår mellan Hässleholm och Kristianstad prioriteras. För att ytterligare stärka nordöstra Skåne samt Skåne och Blekinge är

nästa steg ett dubbelspår från Kristianstad in i Blekinge via Bromölla.

- **Regionplanen behöver tydligare visa på hur flerkärnigheten ska bevaras och utvecklas. De strategier och principer som föreslås i Regionplanen kommer att resultera i att Skåne fortsätter att gå mot en fåkärnighet. Det är viktigt att Regionplanen hanterar flerkärnigheten ur ett funktionellt synsätt och inte enbart definierar kommunhuvudorter som lokala kärnor.** Regionplanen behöver vara tydligare i sin ansats angående hur flerkärnigheten i Skåne kan stärkas. Region Skånes omarbetning av ortstruktur till begreppen strategiska noder är ett bättre sätt att identifiera den funktion som orten har, men att standardisera med kriterier baserat på västra Skånes förutsättningar - korta avstånd och tät befolkning - skapar en ond cirkel. Standardisering minskar inte obalansen i Skåne och beaktar inte heller det unika i Skånes olika geografiska områden utan leder till att flest insatser och resurser fortsätter att allokteras till tätbefolkade områden i västra Skåne. Vilket resulterar i att ytterligare personer flyttar dit eftersom resurserna och insatserna skapar störst utveckling där.

Region Skåne behöver revidera kriterierna och klassningen av olika noder så att Regionplanen bättre strävar efter en stärkt flerkärnighet i Skåne som då också bättre stämmer överens med kommunernas översiktsplaner och bostadsförsörjningsplaner. Kriterierna för de strategiska noderna bör ses över så att ortens funktion tydligare ligger till underlag för en klassning. Många orter är strategiskt viktiga trots att inte alla kriterier uppfylls för strategisk nod. Mindre orter i nordöstra Skåne har samma betydelse för sitt omland som större orter i sydvästra Skåne. Utveckling av orterna framgår tydligt i kommunernas strategiska dokument. Kommunerna inom Skåne Nordost vill att Region Skåne beaktar dessa styrdokument. Mindre orter i nordöstra Skåne har t.ex. serviceanläggningar och ett näringsliv som motsvarande orter i västra Skåne inte har. Standardiseringen leder till att dessa, för kommunerna, viktiga orter saknas i Regionplanen trots att de är utpekade i sin kommuns översiktsplan som en strategisk ort för kommande bebyggelseutveckling.

Regionplanen borde på ett tydligare sätt visa att bostads- och bebyggelseutveckling både kan ske i kollektivtrafikstråk och i strategiska noder. Detta betyder att Region Skåne tydligare behöver få in det lokala vägnätet betydelse in i Regionplanen.

- **Regionplanen behöver tydligare ge stöd i mellanregionala planeringsfrågor. Fler kartor i Regionplanen behöver hantera planeringsfrågor som sträcker sig utanför Skånes gränser annars begränsas utvecklingen för kommuner i nordöstra Skåne som har potential att bli ett nav i en större utbildnings- och arbetsmarknadsregion inom södra Sverige.**

Regionplanen anger att ”den fysiska planeringen måste se utanför Skånes geografiska gränser och att samarbetet med våra grannregioner, i och utanför Sverige, blir allt viktigare”. Flera kommuner i Skåne gränsar till ett annat län eller till ett annat land. Kommunal översiktsplanering inkluderar mellankommunala frågor över länsgränser och då borde Regionplanen tydligare inkludera mellanregionala frågor. Samverkan angående mellanregional infrastruktur-utveckling mellan Region Skåne och angränsande regionala motsvarigheter är av allra största betydelse så att gemensamma prioriteringar inkluderas gällande infrastruktur-utvecklingen i hela Skåne och södra Sverige.

Kartorna i Regionplanen visar nu tydligare kopplingar österut och norrut. Dock bör de mellanregionala planeringsfrågorna ytterligare tydliggöras och prioriteras i text och kartor. I Utblick Skåne 2050 pekas fortfarande samverkan inom Öresundsregionen och med Greater Copenhagen specifikt ut medan Region-samverkan Sydsverige inte nämns alls. När det gäller pendlingen över region-gränser visas dessa i kartan, men nämns inte i texten.

Regionplanen bör peka ut strategiska frågor som Region Skåne behöver adressera kopplat till samverkan med Blekinge län och Kronobergs län. Att stärka de funktionella sambanden mellan Skåne och Blekinge är både av vikt för nordöstra Skånes utveckling samt hela Skånes utveckling. Kopplat till ny stambana planeras även för storregionala persontrafiktåg från Malmö till Karlskrona. Här behövs först dubbelspår Hässleholm till Kristianstad, men det behövs redan nu en diskussion inom Region Skåne angående ett fortsatt dubbelspår mellan Kristianstad och Karlskrona.

Regionplanen behöver tydligare ta ställning till Sydostlänken och dess kommande betydelse för näringslivet i regionen, både angående kompetens-försörjning av näringslivet via persontågstrafik och för transport av gods. Att Sydostlänken möjliggör persontågstrafik mellan Blekinge, Småland och Skåne via nya tågstationer nämns inte i Regionplanen trots att det i gällande RTI står att det planeras för en station i Lönsboda. Sydostlänken nämns inte heller under kapitlet ”2.3 Gränsöverskridande transporter”. En analys angående Sydost-länkens påverkan på flödet av godstrafik på Södra stambanan borde ingå i Regionplanen.

- **Regionplanen behandlar för lite perspektivet södra Sverige. Det saknas utvecklingsfrågor mot bl.a. Blekinge och Kronoberg. Exempelvis saknas en tydlig koppling till Älmhults kommun som har ett gemensamt arbetsmarknadsområde med Osby kommun. Ett arbetsmarknadsområde som via en förbättrad infrastruktur och en förstärkt kollektivtrafik kan komma att ingå i arbetsmarknadsområdet Kristianstad – Hässleholm. Mer i detalj ansåg Skåne Nordosts kommuner i samrådet att planerade järnvägar bör markeras i**



*kartan, exempelvis Sydostlänken. Samtliga kommuner i Skåne Nordost påpekar att Åhus hamn och Karlshamns hamn samt deras färleder saknas i kartan. Objekt som finns med i Skånebilderna bör redovisas som viktiga satsningar i text och markeras i kartan. Exempelvis dubbelspår Hässleholm-Kristianstad, Sydostlänken, Europaväg 22, Riksväg 19, Riksväg 13 och Trärleden.*

Det är positivt att Regionplanen nu tydligare innehåller perspektivet södra Sverige genom att även Regionsamverkan Sydsverige, där regionerna i södra Sverige samverkar inom infrastruktur, kultur, kollektivtrafik samt arbetsmarknad och kompetensförsörjning, finns med i delar av Regionplanen. Det saknas dock en beskrivning av Region Skånes roll i denna samverkan i genomförandedelen i Regionplanen.

Kartan, Lokala arbetsmarknadsregioner, visar tydligt på behovet av mer infrastruktur där buss och tåg viktas lika samt en stärkt kollektivtrafik till, från och inom nordöstra Skåne för att skapa ett sömlöst Skåne. Kollektivtrafiken behöver fortsätta att stärkas mellan Skånes större orter.

Det saknas fortfarande utvecklingsfrågor mot bl.a. Blekinge och Kronoberg. Exempelvis saknas en tydlig koppling till Älmhults kommun som har ett gemensamt arbetsmarknadsområde med Osby kommun, men även till Karlshamn och dess hamn samt Olofström. En ny stambana kommer att resultera i storregionala tåg från Malmö till Karlskrona vilket inte nämns i Regionplanen. Sydostlänken saknas på flertalet av kartorna och nya tågstationer på sträckningen nämns inte trots att det i gällande RTI står att det planeras för en station i Lönsboda. Åhus hamn och Karlshamns hamn respektive deras färleder är fortfarande inte fullt ut markerade på kartorna. Behovet av en fullt utbyggd E22 är inte heller angivet i Regionplanen.

- **Regionplanen behöver tydligt ta ställning hur Skåne ska möta och ta del av den utvecklingen som kommer att ske i Baltikum och Polen.** *Mer i detalj ansåg Skåne Nordosts kommuner i samrådet att i planeringsprincipen "Stärk tillgängligheten för gränsöverskridande persontransporter" (sida 66) saknades planering angående transporter österut vidare till Polen och Baltikum.*

Det är positivt att kartor nu mer inkluderar angränsade regioner till Skåne även norrut och österut. Sydostlänken kommer att förbättra villkoren för godstrafik till och från Blekinges hamnar i Karlshamn och i Karlskrona; från hela Sverige mot östra Europa och Asien. Denna satsning som skapar en förbindelse mellan Södra stambanan och Blekinge kustbana kommer att påverka flödet av gods inom Skåne då Karlshamns hamn kommer att bli mer tillgänglig för godsflöden via järnväg. Regionplanen behöver tydligare adressera samhällsplanering kopplat till ökad samverkan med Polen och Baltikum när Sydostlänken är färdigbyggd.

- **Regionplanen behöver tydligt ta ställning till att stopp kopplat till regionala stråk med buss får en central placering för att göra det möjligt för fler att åka kollektivt.**

Region Skåne har svarat att central placering av stopp kopplat till regionala stråk med buss inte ligger på en strukturell och principiell nivå. Kommunerna i Skåne Nordost anser fortfarande att centralt placerade stationer och hållplatser i centralorter ligger på en strukturell och principiell nivå.

- **Regionplanen behöver vikta tåg- och busstrafik lika eftersom båda trafikslagen är viktiga för pendlingen i Skåne och de kompletterar varandra i resandet i 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 är viktigt att tåg och buss viktas lika i Regionplanen. Denna viktning har inte förbättrats i granskningsversionen av Regionplanen. Ort med färre än 400 invånare räknas som kollektivtrafiknod eftersom orten har ett tågstopp, men inte orter med över 1 000 invånare som har ett busstopp via Skåneexpressen eller Superbusslinjer. Skåneexpressen och Superbusslinjer måste likställas med Pågatåg i Regionplanen. Det tredje kriteriet bör inkludera både Pågatåg, Skåneexpressen och Superbusslinjer.

- **Regionplanen behöver förstärkas angående planeringsprinciper som direkt stödjer en stark landsbygdsutveckling i Skåne.**

Regionplanen anger att utveckling av arbetsplatser, bostäder och handel främst ska ske i kollektivtrafiknära lägen. Detta kan inte begränsa utvecklingen i andra lägen utpekade av kommunerna som idag inte har en koppling till kollektivtrafik. Kollektivtrafiken behöver kunna anpassas efter kommunernas bebyggelseutveckling i hela Skåne, stad som land.

När det gäller kollektivtrafiknära lägen borde tågstationer och busshållplatser viktas lika. Detta sker inte av Region Skåne eftersom begreppet kollektivtrafiknära område är större runt en tågstation än runt en busstation.

När det gäller redovisning av kollektivtrafik kan inte enbart hållplatser kopplat till reguljära busslinjer räknas. Även anropsstyrd busstrafik är en del av kollektivtrafiken och borde synas på kartor. Begreppet kollektivtrafiknära lägen behöver utvecklas, både baserat på den anropsstyrda trafiken, nya innovativa kollektivtrafiklösningar och den ökade användningen av el-cykel. Om hänsyn tas angående detta blir fler alternativt större områden kollektivtrafiknära.

- **Regionplanen behöver förstärkas angående destinationsutveckling, bl.a. behöver kollektivtrafiken utvecklas och tillgängliggöras för Skånes**

### **besökare.**

Region Skåne anser att besöksmål är en utestående frågan eftersom information inte är tillgänglig på regional nivå. Skåne Nordost kommuner anser att Region Skåne i samarbete med kommunerna i Skåne kunde ha sammanställt de viktigaste besöksmålen via kriterier på samma sätt som Region Skåne har gjort angående strategiska noder.

Det bör finnas destinationskartor i en regionplan eftersom det i Skåne finns många besöksmål och destinationsstråk som idag inte fullt ut är kopplad till en väl utbyggd kollektivtrafik. Att bara rikta in Regionplanen på noder för vandring och cykling räcker inte. Regionplanen behöver lista strategiska noder både för destinationsutveckling och för natur/friluftsliv. Regionplanen behöver sedan sträva efter att koppla samman kollektivtrafiken med dessa besöksmål och destinationsstråk.

- **Regionplanen har till viss del ett barnperspektiv, men saknar i stora delar ett jämställdhets- och jämlikhetsperspektiv.**

Barnperspektivet fanns med i samrådsversionen och har ytterligare tydliggjorts i granskningsversionen, men Regionplanen saknar i stora delar fortfarande ett jämställdhets- och jämlikhetsperspektiv. Enligt Region Skåne har Agenda 2050 målet om jämställdhet enbart en sekundär koppling till Regionplanen. Jämställdhet innebär att kvinnor och män har samma makt att forma samhället och sina egna liv. Statistik bör vara uppdelat på man och kvinna eftersom det bl.a. finns skillnader i resmönster mellan könen. När kollektivtrafiken förändras kan detta påverka kvinnor mer än män, medan en regionförstoring mer gynnar män. Det enda som anges i Regionplanen är ”Genom fysisk planering finns möjlighet att tillföra funktioner och kvaliteter till platser som bidrar till integration, jämställdhet och som främjar barns utveckling”. De jämställdhetspolitiska målen som antogs 2006 kan förtydligas i Regionplanen samt Regionplanen saknar ansats till analyser angående jämställdhet. Regionplanen saknar också ett socioekonomiskt perspektiv. Även ungdomsperspektivet (unga vuxna 15-25 år) bör finnas med i regional planering, men även detta perspektiv saknas i Regionplanen.

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

Det är positivt att det nu finns en begreppslista som tydliggör definitioner och begrepp i en bilaga till Regionplanen. Dock finns inte de av kommunerna inom Skåne Nordost efterfrågande begreppen sömlöst, flerkärnighet, regionalt, delregionalt och mellanregionalt samt ord som allmänrättsligt, tillväxtmotor och

agglomeration med i begreppslistan. Det saknas legender till ett antal av kartorna i PDF-versionen och i Storymaps.

**Synpunkter angående Regionplan för Skåne 2022 – 2040 kopplat till nytt material i granskningshandlingen.**

- **Utblick Skåne 2050**

Bilden som schematiskt presenterar Utblick Skåne 2050 ger ingen information och har inget syfte. Bilden bör tagas bort. Det behövs istället en bild som informerar om ett framtida läge t.ex. inom infrastruktur, kollektivtrafik och ortsutveckling. Där det på ett tydligt sätt framgår hur Skåne kan utvecklas när man beakta alla unika delar som återfinns inom hela Skåne. Se bilaga 2.

- **Region Skånes roll**

Det är positivt att Region Skånes roll i planeringsarbetet och i genomförandet av planen har förtydligats. Det saknas dock avsnitt angående Region Skånes roll som sjukvårdsaktör angående utvecklingen av sjukvården (sjukhus, vårdcentraler och tandvården) samt i en förlängning av sjukvårdsfastigheters placering då detta kan resultera i kommande behov av kommunal mark och utbyggnad av regional och lokal kollektivtrafik. Även Region Skånes roll och ansvar som kollektivtrafikmyndighet kan förtydligas i Regionplanen. Det är däremot positivt att Region Skåne vill bli en drivande part angående kunskapsgenerering, dialog och samverkan.

- **Kriterier**

Kriterierna i utvecklingsinriktningen är otydliga och behöver tydliggöras gällande hur urvalet har skett av kriteriet. Det behöver förklaras varför de strategiska noderna definieras olika. Det behöver också framgå att kriteriet har tagit hänsyn till kommunernas unika förutsättningar. Kriterierna borde ha diskuterats med kommunerna i förväg.

- **Utestående frågor**

En del av de utestående frågor som finns i Regionplanen anser kommunerna inom Skåne Nordost skulle ha behandlats i Regionplanen.

Besöksmål: Destinationsutveckling och dess besöksnäring är en viktig del av Skånes näringsliv och borde inkluderas i Regionplanen.

Bostadsförsörjningsmål: Enligt Region Skåne ska Regionplanen verka för insatser som kan bidra till att det långsiktiga behovet av bostäder kan tillgodoses. Bostadsförsörjningsmål bör därför inte vara en utestående fråga.

Cykelpendlingsstråk: Region Skåne har regionala underlag för cykelpendlingsstråk kopplat till cykelvägar i RTI och denna information borde kunna adderas in i Strukturkartan eller i en av Strukturkartans underkartor.

**Bilagor**

- Granskningshandling Regionplan för Skåne 2022-2040 inklusive konsekvensbeskrivning och samrådsredogörelse  
<https://skane.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=b5ef3febe1d14fa2a62857dd20f3ef73>
- Bilaga 1: Skåne Nordosts utvecklade synpunkter
- Bilaga 2: Skåne Nordosts förslag angående Utblick Skåne 2050
- Bilaga 3: Skåne Nordosts planeringsunderlag och förutsättningar till Regionplan för Skåne 2022-2040 med tillhörande bilagor

**Sändlista:**

Region Skåne

Kommunledningsförvaltningen

Gertrud Richter, samhällsstrateg

Bengt-Arne Persson, kommundirektör