



Kommunledningskontoret  
Mark- och exploateringsenheten  
Jenny Persson/Marieth Johansson  
044135204  
Jenny.Moberg@kristianstad.se

2021-12-09

Kommunstyrelsen

## Yttrande över Regionplan för Skåne 2022 – 2040 - granskningshandling

Änr KS 2020/1365

### Kommunledningskontorets förslag till Kommunstyrelsen

- Avge yttrande i enlighet med Kommunledningskontorets tjänsteutlåtande daterat 2021-12-09.
- Paragrafen justeras omedelbart.

### Sammanfattning

Kristianstad kommun har beretts tillfälle att yttra sig över granskningsförslaget till Regionplan för Skåne 2022- 2040 (Regionplan). Detta yttrande har framtagits i dialog mellan medlemskommunerna i Skåne Nordost. "Skåne Nordosts planeringsunderlag och förutsättningar till Regionplan för Skåne 2022-2040 med tillhörande bilagor" är framtaget utifrån gemensamma ställningstaganden inom Skåne Nordosts medlemskommuner. Utifrån detta har ett gemensamt ställningstagande gällande granskningsyttrande för Regionplan Skåne 2022-2040 arbetats fram. Skåne Nordosts styrelse har den 2021-12-07 beslutat att ställa sig bakom underlag till yttrande. Skåne Nordosts styrelse har föreslagit att även medlemskommunerna ställer sig bakom det gemensamt framtagna "Skåne Nordosts planeringsunderlag och förutsättningar till Regionplan för Skåne 2022-2040 med tillhörande bilagor" och yttrandet för Regionplan Skåne 2022-2040 i respektive kommun. Utöver de gemensamma Skåne Nordost synpunkterna kan respektive medlemskommun göra tillägg med kommunspecifika yttranden.



Kristianstad kommun specifika kommuntillägg rör främst flerkärnighet, strategiska noder med dess kriterier samt vision- och utvecklingsfrågor.

## Beslutsunderlag

Granskningshandling Regionplan för Skåne 2020-2040

Kommunledningskontorets tjänsteutlåtande 2021-12-09

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

## Ärendet

Kristianstad kommun har beretts tillfälle att yttra sig över granskningsversionen av Regionplan för Skåne 2022-2040. Detta yttrande har framtagits i dialog mellan medlemskommunerna inom Skåne Nordost. Utöver gemensamma synpunkter är det upp till respektive kommun inom Skåne Nordost att lägga till egna synpunkter i specifika frågor. Yttrandet har tre bilagor.

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.

## Frågor som Region Skåne önskar få särskild belysta i granskningsprocessen:

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.

### **Kristianstad kommuns specifika tillägg utöver nedan gemensamma synpunkter från medlemskommunerna inom Skåne Nordost**

- Regionplanen behöver överensstämma med de ställningstaganden som finns i underlag så som Kristianstad kommuns riktlinjer för bostadsförsörjning och översiktsplan. I granskningshandlingen har avstegen inte belysts eller motiverats. Regionplanen kan hämma Kristianstads kommuns utveckling som tillväxtmotor likväl basorter och tätorter för bebyggelseutveckling. Då kan de inte bidra på ett optimalt sätt till flerkärnigheten i Skåne. Exempelvis har samtliga basorter i Kristianstad kommun viktiga funktioner i den strategiska bebyggelseutvecklingen. Basorterna är av stor betydelse för sitt omland och ger även förutsättningar för landsbygdsutveckling. Regionplanens avsnitt om Utblick Skåne 2050 måste vara mycket mer framåtsyftande och tydlig i sin vision var Skåne ska vara 2050 för att få genomslagskraft och att bidra till Sveriges utveckling. Då kan Kristianstad kommun och Skånes alla kommuner gemensamt utvecklas till ett hållbart samhälle.
- I regionplanen hänvisas det till trafikförsörjningsprogrammet (målår 2030) som beskriver det regionala, delregionala och lokala kollektivtrafikstråken som syftar till att koppla samman Skånes orter på olika nivåer. Vilket möjliggör flerkärnighet. I regionplanens trafikinfrastruktur behandlas inte det lokala trafiknätet vilket missgynnar flerkärnighetens utveckling och möjligheten att vika kollektivtrafiken med tåg- och busstrafik lika. Till exempel i strukturplanens kriterier ingår orter med endast persontågtrafik. Detta behöver ändras inför antagande av regionplanen så att kriteriet omfattar både orter för persontåg- och busstrafik. Det är av stor vikt att Region Skåne tillsammans med Skånetrafiken, som utvecklingsaktör, antar samhällsutmaningen så att målet med det flerkärniga Skåne kan nås tillsammans.
- I regionplanen saknas en förklaring angående hur kriterierna har valts ut och varför de varierar i antal för olika strategiska noder. Kunskapen om Kristianstad kommuns orter som strategiska noder återfinns i kommunens översiktsplan, detta måste även visas i regionplanen. I Kristianstad kommun återfinns endast tre noder för vandring och cykel. Detta är Kristianstad kommun frågande till då det inom kommunen finns många mil cykel och vandringsleder som ingår i det nationella och regionala nätet. Förslagsvis bör därför kriterier



delas grupper där det framgår att dessa kan nås med andra färdmedel än kollektivtrafik. Vidare anser Kristianstad kommun att det är anmärkningsvärt att orter längs kollektivtrafikstråk eller i en nod kopplat till kollektivtrafikstråk klassas som serviceort. Detta försvårar ökat resande eftersom det inte klassas som kollektivtrafiknod och då saknas utvecklingspotentialen för orten.

- Kristianstad kommun vill påtala att så som arbetsmarknadsregioner visas i regionplan är riktigt ur ett faktaperspektiv men signalvärdena som kartan ger missgynnar ytstora kommuner som Kristianstad kommun. Kartan ger felaktiga signaler om att det är svårare att arbetspendla till ytstora kommuner. Det måste framgå tydligt i text att arbetspendling i stor utsträckning sker inom de ytstora kommunerna.
- Potential för tillväxt inom destinationsutveckling i ett lokalt, regionalt, nationellt och internationellt perspektiv ska lyftas i regionplanen. Biosfärområde Kristianstad Vattenrike är av FN-organet Unesco utsett till biosfärområde, detta är av internationell, nationell och regional betydelse och behöver redovisas i regionplan. Regionplan behöver visa kommunens potential som tillväxtmotor inom Destinationsutveckling.
- Rättelser – På strukturkarta redovisas Kristianstad och Hammar som egna tätorter. Men enligt Kristianstads kommuns översiktsplan ingår Hammar i det geografiska området för Kristianstad stad. Denna felaktiga redovisning gör att Kristianstad visas felaktigt i flera regionala statistiska underlag.  
Busstråket av regional betydelse längs kollektivtrafikstråket väg 19 vid trafikplats Härlöv visas en felaktig sträckning i kartan i avsnittet Kollektivtrafik

### **Sammanfattning av Skåne Nordosts kvarvarande synpunkter**

- Regionplanen behöver bli mer framåtsyftande 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 starkt 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.

### 1. 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.

## **2. 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 samrådsvar 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 målrår 2030 styr väldigt starkt innehållet i Regionplanen. Trots att Regionplanen har målrår 2040 med utblick 2050 kommer därför inte dokumentet att kunna ge underlag till framtida revideringar av Trafikförsörjningsprogrammet. 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 ställningsgagnen som finns i kommunernas befintliga översiktsplaner och riktlinjer för bostadsförsörjning. Om Regionplanen bortser från ställningsgagnen 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 skullkrav 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 allokeras 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 starkt 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 utpekande 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 infrastrukturutveckling mellan Region Skåne och angränsande regionala motsvarigheter är av allra största betydelse så att gemensamma prioriteringar inkluderas gällande infrastrukturutvecklingen 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 Regionsamverkan Sydsverige inte nämns alls. När det gäller pendlingen över





regiongränser 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 till Karlskrona.

Regionplanen behöver tydligare ta ställning till Sydostlänken och dess kommande betydelse för näringslivet i regionen, både angående kompetensförsörjning 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 Sydostlänkens 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 farleder 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 Tvärleden.*

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 farleder 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 trafiklagen är viktiga för pendligen 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 fråga 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 efterfrågade 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.

### **3. 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 cykelpendlings-



stråk kopplat till cykelvägar i RTI och denna information borde kunna adderas in i Strukturkartan eller i en av Strukturkartans underkartor.

### **Barnkonsekvensanalys**

Beslutet förändrar inte för barn jämfört med tidigare.

Petar Cavala  
Biträdande kommundirektör

Fredrik Ek  
Mark- och exploateringschef

### **Beslut expedieras till**

Handläggaren

Byggnadsnämnden