

VERSION 2021-11-10

Mottagare: Region Skåne,
Regionala utvecklingsnämnden
e-post: region@skane.se

Ärendenummer 2019-RU000065

Sydöstra Skånes kommuners yttrande över Granskningshandling för Regionplan för Skåne 2022–2040

Region Skåne har tagit fram ett förslag till regionplan och arbetssätt. Förslaget bygger vidare på *Strukturbygg för Skåne* och det samarbete som finns i Skåne inom fysisk planering sedan 2005.

Region Skåne har lämnat ut förslaget för granskning och önskar särskilt synpunkter på huruvida förslaget till regionplan 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*.

Simrishamn, Sjöbo, Tomelilla och Ystads kommuner har i samverkan tagit fram ett gemensamt yttrande över regionplanen. Yttrandet består av övergripande synpunkter, synpunkter som framförts tidigare som än saknas i planen samt mer detaljerade synpunkter på regionplanens olika avsnitt.

Yttrandet behandlas av Sydöstra Skånes samarbetskommitté, SÖSK, den 6 december 2021 innan respektive kommuns kommunstyrelsen beslut att stå som avsändare av yttrandet.

Redaktionella synpunkter har lämnats direkt till arbetsgruppen för planen.

Övergripande synpunkter

Sydöstra Skånes kommuners övergripande synpunkter på granskningshandlingen samlas i fyra punkter där kommunerna har invändningar mot regionplanen, och där SÖSK fortfarande efterlyser ändrade eller kompletterade ställningstaganden. Dessa är:

- **Regionplanens framåtsyftande funktion.** Planen behöver vara mer framåtsyftande och beskriva det önskade läget för målåret 2040 och för utblicken mot 2050, samt tydligt skilja på nulägesbeskrivningar och beskrivningar av var Skåne står 2040/2050. Strukturkartan är ett tydligt exempel på ett avsnitt där innehållet i regionplanen enbart bygger på de förutsättningar som finns i nuläget, i och med att olika kategorier i kartan behöver uppfylla utvalda kriterier som alla bygger på en nulägesbeskrivning. För att bättre uppfylla sin funktion anser SÖSK att strukturkartan snarare borde visa de breda penseldragen för hur Region Skåne anser att en framtida önskvärd utveckling ska se ut. I annat fall blir strukturkartan snarare en kompletterande del till avsnittet om planeringsförutsättningar.

- **Regionplanens roll och syfte.** Planen behöver kompletteras med en beskrivning av relationen mellan regionplanen och kommunernas översiktsplaner, där kommunernas rätt till självbestämmande och kommunernas planmonopol respekteras. Regionplanen behöver avgränsas till att behandla regionala och mellankommunala frågor, samt kompletteras med väsentliga sådana som kräver samordning mellan kommuner.
- **Klimatmål.** Det är angeläget att bilden över klimatutsläppstrenden i Skåne kompletteras med en linje som visar den återstående mängden koldioxid som enligt klimatforskningen kan släppas ut i Skåne för att regionen ska ha tagit sin del av ansvaret för att uppnå Parisavtalets 1,5-gradersmål.
- **Regionplan för hela Skåne.** Regionplanen uppfattas allt för mycket som en plan för utveckling av triangeln från Vellinge till Ängelholm, Kristianstad och åter till Vellinge. För att knyta ihop alla delar av Skåne, ta tillvara på hela Skånes potential och skapa ett levande Skåne i alla dess delar, behöver regional utveckling än mer satsas på sydöstra och nordöstra Skåne.

Kvarvarande synpunkter från samrådsskedet:

SÖSK vill tacka för den omsorg som region Skåne har visat att lyhört omhändertaga många av de synpunkter som kommunerna framförde i samrådsskedet.

Från de synpunkter som SÖSK framförde redan i samrådsskedet och som än inte har beaktats ser SÖSK följande som särskilt angelägna att beakta:

SÖSK anser att ordet *ska* ska bytas mot *kan* i beskrivningen av relationen mellan regionplanen och kommunernas översiktsplaner: *Regionplanen är den regionala utvecklingsstrategins fysiska uttryck och beskriver strategier och principer som kan utvecklas vidare och konkretiseras i den kommunala översiktliga planeringen.* Regionplanen är enbart vägledande för den kommunala planeringen, och det finns inga tvingande bestämmelser om att kommunerna måste ta in regionplanens strategier och principer i sina översiktsplaner. Varje kommun kan utifrån det kommunala planmonopolet välja vad som är relevant för den egna kommunens förutsättningar.

Sydöstra Skåne kan med fördel pekas ut som en grön tillväxtmotor i målbilden för 2040, för en mångsidig och balanserad tillväxt inom Skåne. Sedan samrådsskedet har tyngdpunkten på västra Skåne balanserats något, men SÖSK anser fortfarande att beskrivningen av sydöstra Skånes betydelse, utöver dess rekreativvärden, behöver stärkas. Sydöstra Skåne bidrar med värden som stärker hela Skånes attraktion. I strukturbild för Skåne finns mer om livskvalitet med, men det kommer inte till uttryck i regionplanen.

SÖSK vill även påtala att korridoren för Simrishamnsbanan är viktig att ha med i regionplanen som en framtida infrastruktursatsning och korridoren bör visas i strukturförteckningen. Simrishamnsbanan skulle bidra till att knyta samman regionens östra och västliga delar och öka tillgängligheten för sydöstra Skånes invånare. Detta knyter väl samman med utmaningen om att säkerställa en ökad tillgänglighet i regionen och samtidigt ställa om till ett hållbart, innovativt transportsystem.

Synpunkter på regionplanens olika avsnitt

Regionplanen är en fördjupning och vidareutveckling av arbetet med *Strukturbild för Skåne*. Utvecklingsinriktningen tar utgångspunkt i regionplanens målbild om det flerkärniga Skåne och består av sex övergripande planeringsstrategier samt en strukturförteckning som utgör planens övergripande strategiska riktning med sikte på 2040, med utblick mot 2050. Regionplanen med tillhörande strukturförteckning behöver bli avsevärt mera orienterad mot det framtida önskade läget, samt visa hur planen tar hänsyn till och vägleder sydöstra Skånes kommuners möjligheter att

utvecklas som delregion i Skåne med utgångspunkt i arbetsmarknad, näringsliv, infrastruktur och bostadsbyggande.

Ortstrukturen med tillväxtmotorer är framtagen utifrån nuläget, men en plan för framtiden ska lämpligen visa hur vi når ett önskat framtida läge med fler tillväxtmotorer och ökad tillväxt. Planen behöver också visa hur regionen med stöd av kommunerna kan nå en balanserad flerkärnighet.

Planeringsförutsättningar:

Trender, utmaningar och omvärld. Avsnittet behöver utvecklas för att bättre fånga in varierande förutsättningar inom olika delar av Skåne. I flera regionala styrdokument konstateras att sydöstra Skåne har störst utmaning i Skåne att uppnå god geografisk tillgänglighet med tillgång till arbetsmarknad, utbildning, bostäder och pendlingsförutsättningar. Detta bör beskrivas, tillsammans med förslag under avsnittet *Utvecklingsinriktning* om hur denna ojämlikhet ska utjämnas till 2040.

Att säkerställa en ökad tillgänglighet i regionen och samtidigt ställa om till ett hållbart, innovativt transportsystem beskrivs i regionplanen som en av Skånes största nuvarande utmaningar. Under kapitlet om utmaningarna framkommer det att en effektiv markanvändning där kollektivtrafiken är strukturbildande kommer att behövas. En generell utmaning i Skåne är att bebyggelsen sprids ut allt mer och att handeln exploateras utanför tätorterna. Motsatt finns det en utmaning i att förtäta och samtidigt klara klimatanpassningar och ekosystemtjänster i tätorterna. I texten under utmaningen *“Att säkerställa en ökad tillgänglighet i regionen och samtidigt ställa om till ett hållbart, innovativt transportsystem”* är fokus kollektivtrafik. I nuvarande text ligger dock mycket fokus på överflyttning av person- och godstransporter till järnvägen. Sydöstra Skåne anser att perspektivet behöver breddas till att även innefatta överföring till busstrafik samt till gång och cykel.

Sydöstra Skåne ser gärna ett utvecklat resonemang kring mikromobilitetens potential att motverka effektbristen på el och samtidigt åstadkomma kraftfulla energi-, utsläpps- och folkhälsobesparingar inom transportsektorn.

Utvecklingsinriktning:

Gällande planeringsstrategier

Planeringsstrategin *“Stärka Skånes relationer med omvärlden”* har stort fokus på förbindelser över Öresund. SÖSK anser att kopplingarna från Ystad och Trelleborg vidare ut i Europa behöver synliggöras på ett likvärdigt sätt som kopplingarna från västra Skåne i Regionplanen.

Gällande strukturkartan

SÖSK har noterat att regionen inte har tagit höjd för förslaget om att definiera sydöstra Skåne som en grön tillväxtmotor. SÖSK ser en vinning i att det i alla Skånes hörn finns en utpekad tillväxtmotor för att binda samman Skåne och stärka den geografiska ojämlikheten. De kriterier som regionen använder för att definiera tillväxtmotorer bör kunna anpassas till den potential som sydöstra Skåne står för. Därmed kan den gemensamma viljeinriktning som finns hos Region Skåne och kommunerna om att sydöstra Skåne ska utvecklas till en grön tillväxtmotor under planperioden borde uttryckas i strukturbilden.

En rad faktorer visar att sydöstra Skåne redan bidrar till Skånes och Sveriges tillväxt inom de gröna näringarna, näringar som kommer att öka i betydelse utifrån de trender som beskrivs i planen. För att hela Skåne ska leva och utvecklas behöver även landsbygden utvecklas och förändras. Landsbygden bidrar stort till Skånes och Sveriges ekonomi och tillväxt. Av den anledningen behöver regionplanen också förstärkas med planeringsprinciper som direkt stödjer en stark landsbygdsutveckling i Skåne. Det borde finnas utrymme för att betona det unika med

sydöstra Skåne, att det ska tas tillvara på och utvecklas i syfte att sydöstra Skåne behöver prioriteras och synliggöras för att öka och befästa det regionala mervärdet som en miljö som erbjuder hög livskvalitet.

Det är bra att ortsstrukturen har utvecklats genom att de mindre orterna i Skåne pekas ut som strategiska noder i regionplanen. Dessa noder spelar en viktig roll i att skapa en positiv landsbygdsutveckling och för att skapa en attraktiv och levande landsbygd. Dock bör en avstämning mot respektive kommuns översiktsplan göras om vilka orter som ska pekas ut i en framåtsyftande plan. Det är inte självklart att en nulägesanalys är en bra grund för hur orterna avses att utvecklas i ett 2040-perspektiv.

Det framgår i kartan över den regionala transportinfrastrukturen att stråken som förbinder tillväxtmotorerna med de regionala kärnorna har getts en mörkare grå färg än regionalt viktiga stråk. SÖSK anser att det behöver tydliggöras vilka aspekter som vägts in i värderingen och vill understryka vikten av att regionplanen belyser potentialen i att regionalt viktiga stråk som förbinder strategiska noder med varandra och regionala kärnor måste utvecklas. SÖSK anser att den nuvarande kartan visar en nulägesbeskrivning över transportsystemets dignitet istället för att visa visionen om hur Skånes transportsystem ska se ut i framtiden.

Som utvecklingsinriktning nämns: *“Verka för att de strategiska noderna kopplas samman med en eller flera regionala kärnor eller tillväxtmotorer så att effekterna av utvecklingen sprids till hela Skåne.”*. Som ett led i detta anser SÖSK att stråket Simrishamn – Tomelilla - Sjöbo - Malmö/Lund behöver belysas på ett likvärdigt sätt som de stråk som förbinder tillväxtmotorer med regionala kärnor och ges en starkare dignitet i kartan. Väg 11 har på många sätt en liknande funktion som väg 21 i norra Skåne, som har en mörk färg. Väg 11 är av central, strategisk betydelse för hela sydöstra Skåne och måste därmed utformas så att vägen bidrar till att det blir hållbart att bo, verka och vistas även i vår del av Skåne. Tillgängligheten mellan sydöstra och västra Skåne måste stärkas för att jämna ut den befintliga obalansen som finns gällande geografisk tillgänglighet och relationen mellan stad och landsbygd.

Det är en förutsättning att hela stråket Simrishamn – Tomelilla – Ystad - Malmö, där även Österlenbanan ingår, pekas ut med starkare dignitet. Regionplanen måste tydligare visa potentialen i att fortsatt utveckla hela stråket och vilka positiva effekter för bostadsbyggandet satsningen genererar. Utöver att stråket förbinder sydöstra Skåne med Malmö-Lund-regionen ger den förutsättning för att utveckla stationsorter utmed banan. För sydöstra Skåne är utvecklingen av Ystad-Österlenbanan, för mer robust trafikering och ökad turtäthet mest prioriterat, vilket Regionplanen måste ta hänsyn till.

SÖSK anser att väg 9, sträckan Simrishamn – Ystad och vidare till Trelleborg, behöver vara utpekad som ett regionalt viktigt stråk i kartan för transportinfrastruktur. Stråket förbinder städerna Ystad och Simrishamn samt Trelleborg med varandra och utgör en viktig länk för att stärka tillgängligheten till och mellan de regionala kärnorna samt ett starkt pendlingsstråk för arbets- och skolpendling.

I beskrivningen av *Ystad* som regional kärna anges specifika samarbeten mellan kommunerna i sydöstra Skåne, som i sak är korrekta. Dock, samarbeten pågår inom flera områden av betydelse för Skånes utveckling. SÖSK ser inget behov av att precisera samarbetsområden i regionplanen. I samma avsnitt betonas kapacitetsbristen på Ystad och Österlenbanorna som en särskild utmaning. Med hänsyn till arbetspendling i båda riktningar och den internationella godstrafiken anser SÖSK att även kapacitetsbristen på E65:an utgör en utmaning för Ystads funktion som regional kärna.

Generellt är texterna om Skånes olika regionala kärnor ojämna i omfattning och SÖSK föreslår att regionen ser över vad som är relevant att beskriva för samtliga.

Utblick Skåne 2050:

I avsnittet Utblick Skåne 2050 förs resonemang om hur tillväxtstråket i västra Skåne utvecklats till ett integrerat storstadsområde med global attraktivitet. SÖSK har noterat att Regionplanen tar höjd för att beskriva en mer framåtsyftande funktion för Skåne för måläret 2040 med utblick mot år 2050. Både en mer ingående textbeskrivning och kartillustration har tillkommit vilket är positivt. För regionplanens framåtsyftande funktion beskrivs öresundsregionen och västra Skåne som ett integrerat storstadsområde med global attraktivitet.

Visioner för hur övriga Skåne ska bidra och utvecklas nämns emellertid inte. Avsnittet är en utblick mot år 2050 och regionplanen borde i högre grad än vad som görs kunna lyfta blicken och visualisera utvecklingen för hela Skåne, inte enbart tillväxtstråket på den västra sidan. SÖSK anser att landsbygdens attraktivitet, rekreativvärde, regionala mervärde och möjligheter behöver synliggöras mer i denna beskrivning. Sådana visioner borde också avspeglas bättre i den schematiska kartbild som hör till avsnittet. I texten tas exempelvis grönstruktur, naturvård och hållbara transportsystem upp. Frågan om teknisk försörjning, såsom energiförsörjning, dricksvattenförsörjning eller digital infrastruktur, nämns inte, inte heller att Skåne ska vara en region med god krishanteringsförmåga.

Tematiska fördjupningar, med tillhörande kartor:

Gällande 1. Bebyggelseutveckling

I avsnittet 1.1 Planering av bebyggelse beskrivs planeringsprincipen *Prioritera bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen*. SÖSK anser att grundtanken med planeringsprincipen är god men vill dock framhålla att planeringsförutsättningarna ser väldigt olika ut inom olika delar av Skåne. Strukturkartan för avsnittet "Den flerkärniga Ortsstrukturen" tydliggör att möjligheterna att planera bebyggelse till kollektivtrafiknära lägen är begränsade i området kring Skånes södra mittparti.

Avsnittet 1.5 om Näringsliv har utvecklats sedan samrådet vilket är bra. SÖSK anser dock fortfarande att Skånes bredd av besöksnäring, som innefattar även annat än vandring och cykling, behöver tydliggöras i regionplanen. Under planeringsprincipen behöver det även finnas en tydligare koppling till betydelsen av en fungerade transportinfrastruktur och ett bra utbud av kollektivtrafik, för att näringslivet ska fungera. Det behöver både utvecklas i text och avspeglas i planeringsprinciperna.

Struktur bilden och Ortsstrukturen i planförslaget. Generellt är det otydligt hur regionplanen tar hänsyn till och vägleder sydöstra Skånes kommuners möjligheter att utvecklas som delregion i Skåne med utgångspunkt i arbetsmarknad, näringsliv, infrastruktur och bostadsbyggande. För att planen ska stödja en flerkärnig struktur i Skåne 2040 måste sydöstra Skåne ges en mer initierad och utvecklad beskrivning av både nuläge och framtidsvision i planen. Sydöstra Skåne kan med fördel pekas ut som en grön tillväxtmotor, för en mångsidig och balanserad tillväxt inom Skåne.

Gällande 2. Transporter

I kapitlet 2.1 *Hållbart resande* framhålls att det fortsättningsvis är viktigt att satsa på och förbättra cykelinfrastrukturen genom att öka kopplingarna för gång och cykel till kollektivtrafikens bytespunkter. Sydöstra Skåne vill trycka på att det är av stor vikt att Region Skåne arbetar aktivt tillsammans med Trafikverket för att tillgodose tillgängligheten till bytespunkterna genom att utveckla cykelstråk där kommunerna inte har rådighet över frågan.

Under fördjupningen finns ett avsnitt som heter "Gränsöverskridande transporter" och ett avsnitt som heter "Godstransporter". En översyn behöver göras av dessa avsnitt så att det är tydligt vad som hanteras var, som det är nu är uttryckt kan avsnittet Gränsöverskridande transporter tolkas som att det endast hantera persontrafik. Men även mycket av det som står under Godstransporter är till stor del gränsöverskridande transporter.

Avsnittet Gränsöverskridande transporter har i nuläget enbart fokus på Öresundsförbindelser och de kapacitetsutmaningar som finns där. SÖSK anser att perspektivet behöver breddas till att även innefatta gränsöverskridande transporter till och från Ystad och Trelleborg. Genom satsningar på sjöfart till och från Ystad samt förbättrad kapacitet på landanslutningarna kan belastningen över Öresund minska.

SÖSK är positiva till att avsnittet om Godstransporter har utvecklats men ser att utmaningarna med tillgängligheten till och från hamnarna behöver belysas ytterligare, med utgångspunkt från det material Region Skåne tagit fram tillsammans med kommunerna (Skånes TEN-T hamnar – en viktig länk i Sveriges försörjningskedja). I texten står att den långsiktiga funktionen behöver säkerställas över Öresund samt i hamnarna men perspektivet till och från övriga hamnar i Skåne finns inte med.

Gällande 3. Grönstruktur

SÖSK ser positivt på att en ny planeringsstrategin gällande *Friluftsliv* har tillkommit. Det borde finnas utrymme för att betona det unika med sydöstra Skåne, det som kan tas tillvara på, utvecklas och synliggöras för att öka och befästa det regionala mervärdet som besöksmål, rekreationsområde och grön tillväxtmotor. I avsnittet behövs ökad stringens kring att områden kan ha antingen naturvärden eller friluftsvärden eller båda samtidigt. Arbetet med att värna värdefulla landskapsområden måste ta hänsyn till att sådana platser behöver förvaltas och skyddas på ett väl avvägt sätt. Att tillgängliggöra ett naturområde för besökare är till exempel inte alltid det bästa för att bevara och gynna dess naturvärden.

Under *Regionala grönområden och stråk* beskrivs den regionala grönstrukturen som en fråga som sträcker sig över administrativa gränser. Även så kallade ostörda områden, fria från buller eller ljusexponering, är en viktig regional och mellankommunal fråga som hör hemma i denna beskrivning, och som också med fördel skulle kunna ingå i regionplanen i form av kunskapsgenererande kartunderlag.

SÖSK anser att avsnitt 3.3 *Friluftsliv* tydligare behöver belysa att tillgänglighet, att ta sig till och från områden som inte ligger i direkt anslutning till större tätorter, ofta brister. När områden endast är tillgängliga med bil, är det många människor som mister möjligheten att ta del av friluftslivet. SÖSK vill att regionplanen kompletteras med en planeringsprincip som innebär att öka tillgängligheten till friluftslivet med andra färdmedel än bil.

I avsnitt 3.4 om *Regionala vandrings- och cykelleder* står att det är viktigt att stärka cykelinfrastrukturen och kopplingarna mellan befintlig kollektivtrafik och målpunkter i naturen. SÖSK instämmer att detta är viktigt, men vill påtala att det inte endast är till dessa regionala leder som tillgängligheten behöver öka utan även till andra betydelsefulla naturområden och målpunkter.

Det bör också finnas en vision om hur storstadsområdena i Skåne kan utveckla tätortsnära områden för friluftsliv och rekreation, för att minska behovet av transporter totalt.

Gällande 4. Teknisk infrastruktur

I avsnittet kan regionplanen med fördel hänvisa till den regionala vattenförsörjningsplan för Skåne län som har tagits fram av Länsstyrelsen, inklusive tillhörande kartunderlag. Bland planeringsprinciperna borde ingå principer om att skydda de dricksvattentillgångar som finns, exempelvis från föroreningsrisk och markingrepp, både vad gäller yt- och grundvatten.

Genomförande och uppföljning:

Sydöstra Skåne föreslår att den antagna regionplanen även kommuniceras på ett mer lättillgängligt vis. Det skulle kunna tydliggöra vad regionplanen kan betyda för regionens

invånare och bidra till ökad förståelse för behovet av samverkan mellan kommuner för att hantera utmaningar och tillvarata möjligheter.

Gällande genomförande av regionplanen

Som tidigare framförts ser SÖSK att sydöstra hörnet av Skåne har all potential att kunna bidra till Skånes tillväxt och attraktion som en grön tillväxtmotor. SÖSK-kommunerna vill gärna samarbeta närmare med regionen kring vilka kriterier som finns och kan förstärkas så att denna potential kan tas till vara. Sydöstra Skånes naturgivna tillgångar har stor betydelse för gröna näringar, för livsmedelsförsörjning och livsmedelsförädling och erbjuder en mångfald av attraktioner av betydelse för besöksnäringen. Tillsammans med regionen vill SÖSK gärna söka former för att mäta ekonomisk betydelse av till exempel delningstjänster, innovation och arbetstillfällen inom instegsjobb av betydelse för besöksnäring, betydelsen av säsongsnäringsliv och deltidsboende.

SÖSK tycker att det är viktigt att titta vidare på hur tillgängligheten till alla typer av större besöksmål kan förbättras. I strukturkartan finns kategorin *Noder för vandring och cykling* och de utgörs i nuläget av hållplatslägen som kopplar an till vandring och cykling. Det finns ett behov av att fördjupa vilka noder som är de viktigaste för besöksnäringen idag i Skåne och vilka som har stor potential att utvecklas. Det finns flera exempel på målpunkter som har stort antal besökare och där Skåneleden passerar men som saknar både cykelväg och fullgod kollektivtrafik.

SÖSK anser att Region Skåne kan ha en viktig roll att spela i hur arbetet med bytespunkter utmed starka kollektivtrafikstråk kan förbättras. Det arbetet behöver inrymma allt från pendlarparkeringar till lösningar som underlättar för mikromobilitet.

För att bli ännu mer användbar för fysisk planering på kommunal nivå behöver regionplanen konkretiseras vad gäller tillhandahållande av kunskapsunderlag. Det är därför positivt att regionplanen har kompletterats med en "att göra-lista", som tar upp fler djupgående kartläggningar och analyser, exempelvis i form av TemaPM. Förutom de områden som står listade i regionplanen bör dessa behandla exempelvis klimatanpassning (utöver höjda vattennivåer), klimatpåverkan (exempelvis genom vidare arbete med klimatbudget) och materialförsörjning. Det är önskvärt att regionen tar ett helhetsgrepp inom specifika frågor, där kommunerna är begränsade till att se inom sitt eget geografiska område, och på så sätt bidrar med ny kunskap och nya möjligheter till effektiv samverkan. För att få en bild över hur förutsättningar i den egna kommunen samspelar med regionen, och nationellt, är det viktigt med en övergripande analys över vilka förutsättningar som finns för materialutvinning inom olika områden. Vidare behövs kunskapsunderlag och riktlinjer som bidrar till att tydliggöra hur materialförsörjningsfrågan kan interagera med andra viktiga hållbarhetsfrågor, exempelvis dricksvattenförsörjning eller godstransporter.

Yttrandet behandlas av SÖSK-kommittén vid möte 6 december 2021

Att/om respektive kommun ställer sig bakom yttrandet beslutas av kommunstyrelse i

- Simrishamn 8 december 2021
- Tomelilla 15 december 2021
- Sjöbo 16 december 2021
- Ystad 22 december 2021