



Bromölla kommuns yttrande över Regionplan för Skåne 2022-2040

Sammanfattning

Bromölla kommun har beretts tillfälle att yttra sig över förslaget 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 samrådsyttrande Regionplan Skåne 2022-2040 arbetats fram. Skåne Nordosts styrelse har 2020-12-10 och den 2021-02-04 beslutat att ställa sig bakom dels planeringsunderlaget och dels underlag till yttrandet. 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.

Ärende

Bromölla kommun har beretts tillfälle att yttra sig över förslaget till Regionplan för Skåne 2022- 2040 (Regionplan). Detta yttrande har framtagits i dialog mellan medlemskommunerna i Skåne Nordost. Utöver gemensamma synpunkter är det 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 kunskapsunderlaget

BROMÖLLA KOMMUN

angående den övergripande frågan och de fem frågeställningar som Region Skåne önskar få belysta. Yttrandet innehåller även kompletterande synpunkter.

Region Skånes huvudfråga:

Är Regionplan för Skåne 2022 – 2040 ett stöd för den fysiska planeringen i de skånska kommunerna vad gäller de mellankommunala och regionala planeringsfrågorna samt bidrar regionplanen till att skapa ett sömlöst Skåne för invånarna?

Region Skånes ytterligare frågeställningar:

- Flerkärnighetens roll som utgångspunkt för fysisk planering i Skåne. Inklusiv beskrivningen av Ortsstruktur och tillväxtmotorer, regionala- och lokala kärnor, med särskilt fokus på roller och viktiga utvecklingsfrågor.
- Relevansen av planeringsstrategier och planeringsprinciper för Skånes hållbara utveckling samt hur de kan utvecklas för att bättre utgöra ett stöd till kommunerna.
- Kartornas detaljeringsgrad och regionala eller mellankommunala relevans. Behov av ytterligare kartor eller förslag till hur befintliga kan utvecklas för att utgöra ett stöd.
- Trender, utmaningar och omvärld, med särskilt fokus på hur väl beskrivningar fångar in den egna kommunens delregionala sammanhang, förutsättningar och utmaningar. Behov av utveckling för att bättre fånga in varierande förutsättningar inom olika delar av Skåne.
- Viktiga frågor att arbeta vidare med, antingen inom Regionplan för Skåne 2022-2040 eller inom det fortsatta löpande arbetet med regional fysisk planering i Skåne.

Synpunkter på Regionplan för Skåne 2022 - 2040

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.

Region Skåne har den 1 december 2020 skickat ut en samrådshandling som är ett förslag på en regionplan för Skåne och hur samarbetet kring fysisk planering kan vidareutvecklas i Skåne. Region Skåne önskar att alla berörda

aktörer inkommer med synpunkter senast den 30 april 2021 gällande både innehåll och arbetssätt, för att gemensamt skapa bästa möjliga utveckling för ett söm-löst Skåne för skåningarna.

Bromölla kommuns specifika tillägg utöver nedan gemensamma synpunkter från medlemskommunerna inom Skåne Nordost

- Bromölla kommun har med sin unika placering i Södra Sverige en viktig roll. Koppling till arbetsmarknadsregioner har en bärande faktor och utveckling av infrastruktur är därför viktig ur diverse aspekter, inte minst ur hållbarhetsperspektivet.
- Bromölla kommun liksom andra medlemskommuner i Skåne Nordost ligger i ett gränsland mellan Skåne och Småland mellan Skåne och Blekinge. Regionplan behöver hantera mellanregionala frågor i större utsträckning, och frågor som är på regionalnivå och svårhanterade för kommuner ska regionplan visa vägen.
- Regionplanen beskriver att bygga i stationsnära lägen är att föredra men det finns orter i småkommuner som inte har mycket mark att tillgå och inte har samma valmöjligheter i vart ny byggelse placeras och därav har svårt att uppfylla detta mål trots att kommuner gärna vill det. Här ska Regionplan och kollektivtrafiken anpassa sig och ge förutsättningar att möta målen.

Sammanfattande gemensamma synpunkter från medlemskommunerna inom Skåne Nordost

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

- 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 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 bli ett nav i en större utbildnings- och arbetsmarknadsregion inom södra Sverige.
- 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.
- Regionplanen behöver tydligt ta ställning hur Skåne ska möta och ta del av den utvecklingen som kommer att ske i Baltikum och Polen.
- Regionplanens ambition angående Tillväxtmotorn Kristianstad+Hässleholm behöver stärkas och förtydligas angående behov av fysisk planering för att till-växtmotorn fullt ut ska kunna stärka södra Sverige. Fysisk planering ska inte enbart koppla samman tillväxtmotorer med varandra och med övriga större städer, utan ska även koppla samman tillväxtmotorer med sitt omland.
- Regionplanen behöver tydligt ta ställning för integrerade och centralt placerade stationer i Lund och i Hässleholm när Nya stambanan Stockholm-Malmö byggs för att få synergieffekter kopplat till befintliga stråk med målet att stärka hela bostads- och näringslivsutvecklingen i södra Sverige.

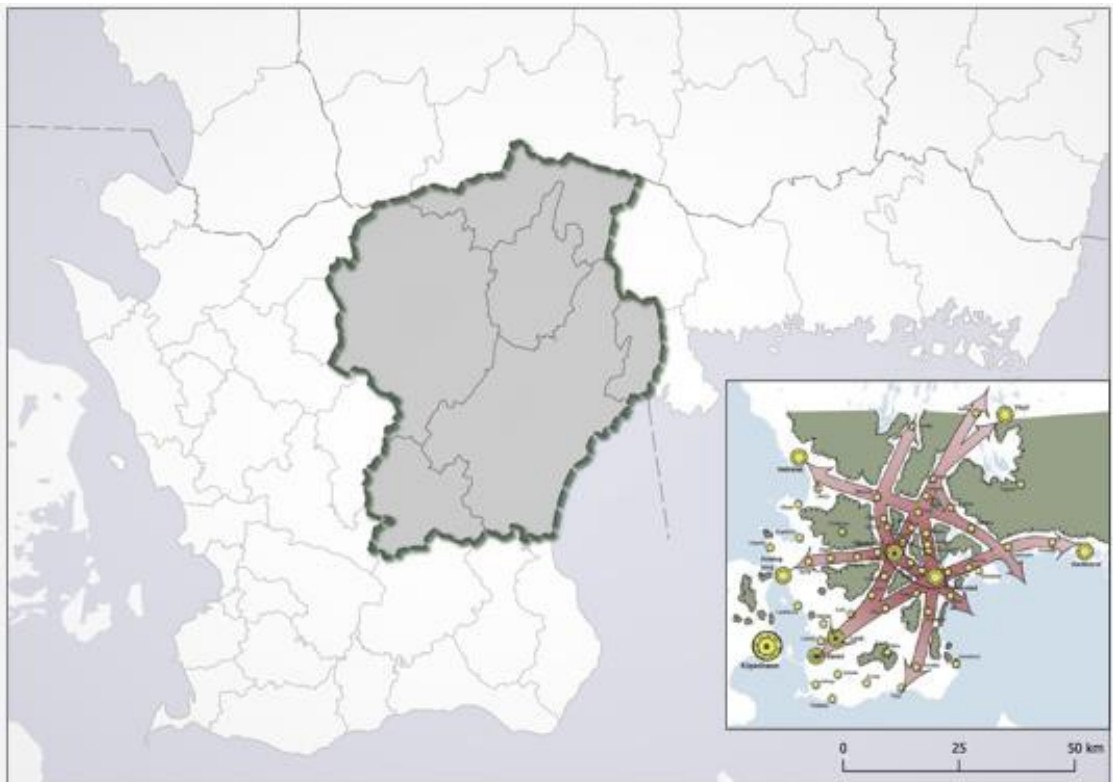
- Regionplanen behöver tydligt ta ställning till att stopp kopplat till regionala stråk med buss får en central placering för att göra det möjligt för fler att åka kollektivt.
- Regionplanen behöver vikta tåg- och busstrafik lika eftersom båda trafikslagen är viktiga för pendlingen i Skåne och de kompletterar 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 tåg-perspektivet hanteras lika, både i text och i kartor.
- Regionplanen behöver förstärkas angående planeringsprinciper som direkt stödjer en stark landsbygdsutveckling i Skåne.
- Regionplanen behöver förstärkas angående destinationsutveckling, bl.a. behöver kollektivtrafiken utvecklas och tillgängliggöras för Skånes besökare.
- Åtaganden kopplat till regionala, nationella och internationella klimatmål behöver tydliggöras och stärkas i Regionplanen. Klimatförändringarna och dess effekter omnämns genomgående i planen, men det saknas tydliga och tillräckligt skarpa ställningstaganden för att målen ska kunna uppnås.
- Regionplanen har till viss del ett barnperspektiv, men saknar i stora delar ett jämställdhets- och jämlikhetsperspektiv.
- Förbättrad dialog mellan Region Skåne och kommunerna i den fortsatta processen är avgörande för att Regionplanen ska få ett relevant innehåll.

Övergripande gemensamma Skåne Nordost-synpunkter angående Regionplan för Skåne

För att nordöstra Skåne ska kunna utvecklas efter sina unika förutsättningar i enlighet med Skåne Nordost Vision 2030 är det av största vikt att Region Skåne hanterar nordöstra Skånes behov av infrastruktur och kollektivtrafik i Regionplanen.

Regionplanen är inte juridiskt bindande utan endast vägledande för kommunala översiktsplaner, detaljplaner och områdesbestämmelser. Det är därför centralt att ordet ”ska” inte används kopplat till kommunernas ansvar enligt Plan- och bygglagen och att detaljeringsgraden i Regionplanen hålls på en regional nivå såväl i text som i karta.

Regionplanen kommer tillsammans med de kommunala översiktsplanerna att visa riktningen för hur det framtida Skåne ska se ut. Regionplanen ska komplettera den kommunala planeringen utifrån frågor som behöver samordnas mellan regioner eller mellan kommuner. Det är därför viktigt att Regionplanen utgår från ställningstaganden i befintliga översiktsplaner. Om Regionplanen inte tar hänsyn från ställningstaganden antagna i kommunala översiktsplaner behöver detta särskilt anges i Regionplanen.



Skåne Nordost är centralt placerad i södra Sverige, motsvarar drygt 35% av Skånes yta och har en tydlig flerkärnig Ortsstruktur.

Syftet med Regionplanen bör vara att ge stöd även åt mellanregionala frågor. Vikten av de mellanregionala frågorna har antingen glömts bort eller har blivit bortprioriterad. De mellanregionala frågorna behöver lyftas och behandlas tydligare i Regionplanen.

Regionplanen kopplar utvecklingsbegreppet till ortstruktur, främst kopplat till Tillväxt- motorerna. Det finns andra motorer i Skåne som också driver utvecklingen och som behöver bra infrastruktur och välfungerande kollektivtrafik. T.ex. kan ett kluster av besöksmål som lockar internationella och nationella besökare representera en motor för destinations- utveckling i Skåne.

Regionplanen talar genomgående om att minska klimatpåverkan, det är en svag och otillräcklig formulering som inte är i linje med det klimatpolitiska ramverket. Regionplanen nämner även Parisavtalet och Agenda 2030 och de globala målen, vilka tydligt framhåller en rättvisepprincip om att rika stater och regioner måste agera föredöme och gå i bräschen för en kraftig utsläppsminskning i närtid.

Regionplanen kan kortas in eftersom en del av innehållet inte är ett stöd för den fysiska planeringen i de skånska kommunerna och därför inte relevant i just detta dokument.

Återkoppling angående huvudfrågan

Region Skåne 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 är det fysiska uttrycket av den regionala utvecklingsstrategin Det öppna Skåne 2030.”

En definition angående vad som menas med ett sömlöst Skåne behövs då detta är ett nytt begrepp som inte finns med i den regionala utvecklingsstrategin, Det öppna Skåne 2030.

Med stöd av kommunernas inspel under samrådsperioden kan Regionplanen utvecklas till att uppfylla det behov och syfte som Regionplanen avser. Region Skåne behöver förbättra dialogen med kommunerna i Skåne och inarbeta större hänsynstagande till kommunernas översiktsplaner.

För att vara ett stöd i kommunernas arbete med kommande översiktsplaner behöver Regionplanen bli mer framåtsyftande och peka ut riktningen för

2040. Regionplanen innehåller främst en sammanställning av befintlig struktur och ett fåtal planerade strukturer.

Regionplanen behöver förbättras avseende Region Skånes ansvar att vara kommunernas samlade röst i viktiga kommunala frågor som stärker hela Skåne som t.ex. vikten av en central placering av tågstopp på nya stambanan i Hässleholm för att nya stambanan ska kunna bli väl integrerad med övrig infrastruktur i norra Skåne och södra Sverige.

För att Regionplanen ska kunna bidra till att skapa ett sömlöst Skåne behöver Regionplanen förstärkas när det gäller mellanregionala planeringsfrågor kopplat till övriga delar av södra Sverige. Kommunerna i Skåne Nordost ligger i ett gränsland mellan Skåne och Småland samt mellan Skåne och Blekinge. Regionplanen behöver hantera mellanregionala frågor i en kontext där Skåne även är en del av södra Sverige och inte bara en del av Öresundsregionen. Det är inte enbart inom Skåne och inom Öresundsregionen som samarbetet behöver stärkas, utan även samarbetet mellan Skåne och våra angränsande regioner i södra Sverige behöver stärkas.

Återkoppling angående frågeställningarna

Flerkärnighetens roll som utgångspunkt för fysisk planering i Skåne. Inklusiv beskrivningen av ortstruktur och tillväxtmotorer, regionala och lokala kärnor, med särskilt fokus på roller och viktiga utvecklingsfrågor.

Det är positivt att Regionplanen har flerkärnigheten som utgångspunkt för den fysiska planeringen i Skåne. I Regionplanen bedöms utveckling av den flerkärniga ortstrukturen som avgörande för Skåne, men denna utgångspunkt behöver implementeras in i hela dokumentet. Istället har ansatsen i Regionplanen inriktningar som kan resultera en fåkärnighet i Skåne. Upplägget av kartorna i Regionplanen visar på en fortsatt fysisk planering som förstärker den obalans som redan finns mellan västra och östra Skåne. Regionplanen pekar ut tillväxtmotorer och större städer med en koppling till Öresundsregionen som nyckeln till Skånes utveckling vilket inte stödjer tanken med att bevara Skånes flerkärnighet och för att skapa ett sömlöst Skåne. Är syftet med regional fysisk planering att mindre kommuners roll är att bli sovstäder till de stora kommunerna så ska detta ärligt anges i Regionplanen. Utvecklingen av Skåne, med stöd av planeringstrategier och planeringsprinciper i Regionplanen, behöver istället tydligare gå mot att främja en flerkärnighet utifrån varje kommuns unika förutsättningar. Satsningar på att stärka och lyfta lokala kärnor och orter i regionala pendlingstråk är minst lika viktiga som att stärka tillväxtmotorer. I Regionplanen verkar den regionala planeringen främst syfta till att främja

flöden från landsbygd till lokala kärnor, från lokala kärnor till tillväxtmotorer och från tillväxtmotorer till Danmark, med en förlängning till Tyskland. Det är viktigt att Regionplanen verkar för att främja flöden i båda riktningarna, men också stärka flöden på tvären för att skapa ett rutnät som sammanbinder fler orter i Skåne samt inkluderar kopplingar till orter i regioner i södra Sverige. Regionplanen bör förtydligas gällande vilka satsningar som behöver göras för att utvecklingen ska gå mot flerkärnighet.

Ett nivåsystem kopplat till flerkärnigheten behöver baseras på tätortens funktion för dess omland, i likhet med ortsnivåerna i Skåne Nordosts kunskapsunderlag, och inte baseras på invånarantal eller administration. Kommunerna Kristianstad och Hässleholm är stora till ytan och här därför flest tätorter i Skåne, 24 tätorter respektive 17 tätorter. Som en jämförelse har kommunerna Malmö och Lunds gemensamt 15 tätorter. I nordöstra Skåne finns därför tätorter som är betydelsefulla för sitt omland och agerar som en lokal kärna, trots att de inte är kommunhuvudorter. Regionplanen behöver beskriva en flerkärnighet som inkluderar dessa orter, både i text och i kartor. En stor del av bostadsbeståndet kommer att tillkomma i dessa orter vad gäller nyproduktion och utveckling av det befintliga beståndet. Regionplanen behöver också vara framåtsyftande och ta höjd för att det kommer att finnas fler orter som kommer att kunna utvecklas som starka kollektivtrafiknoder i samband med kommande trafikinfrastruktursatsningar.

Regionplanen anger städerna Kristianstad och Hässleholm både som två regionala kärnor och som en gemensam tillväxtmotor. Texten om Tillväxtmotorn Kristianstad+Hässleholm behandlar främst städerna som regionala kärnor istället för att beskriva den gemensamma tillväxtmotorn. Bilaga 1 i detta yttrande innehåller ny text till Regionplanen gällande Tillväxtmotorn Kristianstad+Hässleholm.

Bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen ska prioriteras då detta ger fler invånare större tillgång till fler bostäder, arbetsplatser och fritidsaktiviteter. I enlighet med Regionplanen kommer värdefull jordbruksmark att behöva tas i anspråk för att utveckla våra orter i Skåne i kollektivtrafiknära lägen samtidigt som det är viktigt att hushålla med Skånes jordbruksmark genom att prioritera förtätning av bebyggelsen.

Skånetrafiken har ett samhällsansvar att förse, ur ett marknadsekonomiskt perspektiv, även mindre lönsamma delar av Skåne med en välfungerande kollektivtrafik. Tillgång till kollektivtrafik är dock inte den enda förutsättningen för att bebyggelsen ska kunna utvecklas på ett attraktivt och långsiktigt hållbart sätt. Planering av ny bebyggelse behöver därför ses i ett bredare helhetsperspektiv som inkluderar övrig service och boendekvaliteter. Kollektivtrafiken behöver därför anpassas till samhällsutvecklingens behov.

Relevansen av planeringsstrategier och planeringsprinciper för Skånes hållbara utveckling samt hur de kan utvecklas för att bättre utgöra ett stöd till kommunerna.

Den röda tråden mellan utmaning till planeringsstrategi, från planeringsstrategi till planerings- princip saknas i dokumentet och behöver förtydligas. Det är också ett antal planerings- principer som inte är principer och som därför kan tas bort då de inte ger stöd för den fysiska planeringen i de skånska kommunerna. En del av dessa icke principer har bra innehåll, t.ex. kunskapshöjande aktiviteter och bör bli en del av Regionplanens genomförande. Planeringsprinciperna i Regionplanen behöver anpassas efter varje kommuns unikhet och förutsättningar. I övrig hänvisas till Bilaga 2.

Kartornas detaljeringsgrad och regionala eller mellankommunala relevans. Behov av ytterligare kartor eller förslag till hur befintliga kan utvecklas för att utgöra ett stöd.

Regionplanen behöver vikta alla tillväxtmotorer och regionala kärnor lika oberoende geografisk plats när det gäller utvecklingsfrågor. Signalvärden är viktiga för att skapa en bra balans i Skåne.

Kartorna behöver tydligare visa upp både vad som är planerat och inte enbart det befintliga så att kartorna blir mer framåtsyftande. Några av kartorna behöver kompletteras så att de blir underlag även för planeringsfrågor av mellanregional karaktär. Kartorna bör uppge statistik som är relevant som underlag för planeringsprinciper. Om senast statistik saknas är det bättre att ta bort kartorna.

Kartorna behöver kompletteras med tätorter som är betydelsefulla för sitt omland och som ligger i regionala och delregionala pendlingstråk för att verkligen visa på flerkärnigheten. Dessa orter är utpekade i kommunernas översiktsplaner. Det finns en inkonsekvens mellan Regionplanen och Trafikförsörjningsprogrammet när det gäller tätorter kopplade till regionala och delregionala stråk. Minst samtliga orter längs regionala och delregionala stråk bör ingå i Regionalplanens text och kartor. I kartor och text behöver orter med busstation likställas med orter med tågstation. Dialog behöver föras med varje kommun angående vilka övriga regionalt betydelsefulla orter som bör ingå i Regionplanen.

Även om Skånebildens är ett viktigt gemensamt politiskt beslut angående prioriteringar inom transportinfrastruktur så finns det fler viktiga framtida transportinfrastruktursatsningar än de som är med i Skånebildens. Regionplanen har en tydlig obalans genom att ha en tyngdpunkt på prioriteringar angående infrastruktursatsningar samt även i en förlängning

finansiering i västra Skåne samt kopplingar över Öresund. Utöver befintlig transportinfrastruktur och de satsningar som finns med i antagna planer så som RTI, NTI, cykelvägsplan etc. behöver Regionplanen synliggöra kommande framtida satsningar som är av vikt för alla kommuner i Skåne. I texten till kartan saknas t.ex. utvecklingen av ett dubbelspår mellan Hässleholm och Kristianstad med vidare koppling till Blekinge som en viktig satsning inom Skånes trafikinfrastruktur. Kastrups flygplats är viktigt för näringslivet som en internationell flygplats, medan Malmö Airport, Kristianstad-Österlen Airport och Ängelholm Helsingborg Airport är viktiga nationella flygplatser för det regionala näringslivet och bör benämnas som sådana i Regionplanen.

På ett flertal av kartorna saknas Åhus hamn och Karlshamns hamn samt deras farleder. Åhus hamn är en av södra Sveriges mer betydande bulkhamnar och är sydöstra Sveriges största containerhamn. Med flera containeranlöp varje vecka till Bremerhafen, Hamburg, Kaliningrad/Baltisk och Rostock har Åhus hamn ett strategiskt läge såväl mot Europa som mot övriga världen. Karlshamns hamn är en av Sveriges största hamnar och har en allt mer betydande position i sydöstra Östersjöområdet. I synnerhet när det gäller transporter i öst- västlig riktning. Båda hamnarna är mycket viktiga för utveckling av näringslivet inom nordöstra Skåne.

Det är viktigt att Regionplanen tydligt pekar på centralt och väl integrerade stopp på Nya stambanan i Lund och i Hässleholm. I Sverigeförhandlingens slutrapport drogs slutsatsen att centrala stationslägen bör eftersträvas. Detta för att maximera nyttan av investeringen, stödja utvecklingen av hållbara städer och ge ökad ekonomisk tillväxt. Ett stationsläge med goda anslutningar för lokal kollektivtrafik och en tät och attraktiv stadsmiljö med bl.a. bostäder- och kontorslokaler, ansågs ha bäst förutsättningar att dra full nytta av höghastighetsjärnvägen. Genom goda lokala anslutningar kan tillväxten spridas till en större region och fler städer.

Markeringen av den beslutade Sydostlänken saknas ofta på kartorna. Sydostlänken har betydelse för näringslivet i Södra Sverige för sin kompetensförsörjning och för transporter av gods. Sydostlänken kommer att underlätta för godstrafik till och från Blekinges hamnar samt skapar möjlighet för persontrafik mellan Blekinge, Småland och Skåne.

När det gäller kartan angående infrastruktur för godstrafik i Skåne så saknas även där kopplingar mellan Skåne och dess omland. Det är viktigt för helheten att tydligt kunna se hela sträckningar. Förutom Sydostlänken saknas även Blekinge Kustbana, som utgår från Kristianstad, på vilken mycket gods transporteras till Bromölla och vidare in i Blekinge. I planeringsprincipen att säkerställa tillgänglighet för gränsöverskridande godstransporter saknas planering angående transporter österut vidare till Polen och Baltikum.

Regionala aktörer i Södra Östersjöområdet behöver samverka i denna fråga på samma sätt som inom Öresundsregionen.

Att utveckla nationella och regionala leder för vandring och cykel förbättrar närheten till Skånes natur. Texten bör kompletteras med tydligare information om kommande regionala leder. Den planerade banvallsleden för cykling mellan Brösarp/Maglehem-Kristianstad- Immeln-Älmhult-Linnés Råshult-Växjö är av regional betydelse och bör också markeras ut på kartan.

I texten och i planeringsprinciper kopplat till att främja utbyggnaden av fossilfri energi- produktion saknas solenergi.

Mark- och vattenanvändningskarta behöver utvecklas så att den bättre kan vara ett underlag för planering. Framst saknas det framåtsyftande i kartan och mycket av planerade satsningar är otydlig markerat. Även i denna karta behöver kommunernas översiktsplaner tydligare ligga som grund. Varken i tillhörande text eller karta fördjupas frågeställningar gällande havsplanering eller tillhörande samverkansgrupper.

Regionplanen ska inte markera ut projekteringsområden, med eller utan uppförda vindkraftverk, i kartorna. Regionplanen ska inte hamna på den detaljeringsnivå där ansvaret ligger hos kommunerna. Regionplanen behöver anpassa sig till kommunernas översiktsplaner och framtagna vindbrukskartor. Regionplanen kan med fördel ta upp potentialen och klimatfördelarna med vindbruk, men inte föregå ärendehantering i kommunerna.

Fördjupade återkopplingar i yttrandet angående kartorna finns i bilaga 2.

Trender, utmaningar och omvärld, med särskilt fokus på hur väl beskrivningar fångar in den egna kommunens delregionala sammanhang, förutsättningar och utmaningar. Behov av utveckling för att bättre fånga in varierande förutsättningar inom olika delar av Skåne.

Regionplanen ska skapa förutsättning för ett hållbart samhälle för invånare, företag, organisationer och besökare i Skåne. Regionplanen behöver förstärkas så att den verkligen utgår ifrån en helhetssyn, där mellankommunal, regional och mellanregional samverkan stimuleras utifrån kommuners delregionala sammanhang, förutsättningar och utmaningar.

Kartorna speglar inte alltid kommuners olikheter, förutsättningar, kvaliteter och värden på ett korrekt sätt. De skånska kommunerna är unika, ser funktionellt olika ut samt har olika kvaliteter och värden. Kommunerna har

därför olika behov och olika förutsättningar och därför behöver kommunerna olika planeringsprinciper. Utvecklingsmöjligheter behöver beskrivas och lyftas fram i Regionplanen som rör både tillväxtmotorer, regionala kärnor och lokala kärnor samt även mindre orter och landsbygd, t.ex. utifrån potential för boende, arbete, destinationsutveckling, näringslivsutveckling, etc. i hela Skåne.

Det är viktigt att Regionplanen med dess planeringsstrategier och planeringsprinciper bidrar till att nå ett samlat Skåne som minskar obalansen mellan olika delar av Skåne, samt mellan stad och landsbygd. Detta betyder att planeringsprinciper kan se olika ut för olika kommuner och detta behöver framgå i Regionplanen.

Utbyggd infrastruktur minskar avstånd så att betydelsen av den geografiska placeringen minskar. Prioriteringen att nå ett sömlöst Skåne behöver lyftas fram ytterligare i förslaget som idag har en tyngdpunkt mot västra Skåne och Öresundsregionen. Regionplanen behöver också innehålla fler mellanregionala planeringsprinciper som stödjer utvecklingen av skånska ”gränskommuner” baserat på deras närhet till närliggande regioner i Södra Sverige.

Viktiga frågor att arbeta vidare med, antingen inom Regionplan för Skåne 2022-2040 eller inom det fortsatta löpande arbetet med regional fysisk planering i Skåne.

Besöksnäringen är en viktig del av det skånska näringslivet. I detta sammanhang finns det betydande klimatvinster om allt fler använder sig av kollektivtrafik för att ta sig till olika besöksmål. Regionplanen borde kompletteras med ställningstagande och planeringsprinciper för en utveckling av kollektivtrafiken som tryggar möjligheten att ta sig till viktiga besöksmål.

Regionplanen anger att landsbygdens roll ska lyftas, inte bara i relation till det urbana utan som en självständig och central drivkraft. Enligt Regionplanen är en livskraftig landsbygd en förutsättning för att man ska kunna bo, verka och leva i hela Skåne. Detta är en mycket bra ansats, men utöver denna text saknar Regionplanen planeringsprinciper som direkt stödjer en stark landsbygdsutveckling i Skåne. Eftersom största delen av Skåne yta är landsbygd är det viktigt att få in landsbygdsutveckling bättre in i Regionplanen. När Regionplanen anger ”För landsbygden behövs utvecklade mobilitetstjänster och hållbara alternativ för bilen” får detta inte bli en planeringsprincip som resulterar i nedskärningar i linjer och turtäthet på landsbygden.

Genomförande och uppföljning

Det är positivt att Region Skåne som en del av genomförandet av Regionplanen vill vara ett stöd i en gemensam kunskapsuppbyggnad kopplat till de tematiska fördjupningarna. Det är viktigt att kommuner involveras mer i det kommande arbetet angående genomförande, uppföljning och kommande revidering av Regionplanen.

Konsekvensbedömning

Det är av stor vikt att Regionplanens konsekvenser kan utläsas på ett enkelt sätt. I Regionplanens konsekvensbeskrivning tydliggörs planförslagets brist på förslag där ställningstagande som baseras på avvägningar mellan olika intressen gjorts. Det är planförslagets planeringsprinciper som konsekvensbeskrivs och fokus ligger på planeringsprincipernas utmaningar i ett genomförandeskede. För hantering av eventuell konflikt med riksintresse hänvisas till framtida kommunal planering. Det finns en betydande utvecklingspotential i ett tydligare integrerat arbetssätt mellan förslaget till regionplan och framtagandet av dess konsekvensbeskrivning.

Farhad Asekzai
Trafikingenjör