



Kommunstyrelsen

Sammanträdesdatum

2021-04-28

KS § 102

Samrådshandling för Regionplan för Skåne 2022 – 2040

Änr KS 2020/1365

Beslut

- Avge yttrande i enlighet med kommunledningskontorets tjänsteutlåtande daterat 2021-04-09.
- Paragrafen justeras omedelbart.

Protokollsanteckningar

Mikael Persson (V) lämnar följande protokollsanteckning:

”Vänsterpartiet ställer sig i stora delar bakom kommunstyrelsens yttrande, dock saknar vi ett antal frågor som behöver lyftas. De tre punkter som vi vill lyfta fram och som inte finns med i KS yttrande är:

- Behovet av att betona förnybar och lokal elproduktion i skrivningar kring regionens framtida energilösningar
- Den regionala vikten av nya stambanor, för rörlighet över hela regionen med hjälp av anslutande kollektivtrafik från mindre orter och landsbygd
- Vikten av att planerat och uppkommande underhåll på befintligt järnvägsnät utförs och prioriteras fristående från planerade nyinvesteringar”

Sammanfattning

Kristianstad 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 Nord-

Kommunstyrelsen

Sammanträdesdatum

2021-04-28

osts 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.

Kristianstad kommun specifika kommuntillägg rör främst flerkärnighet, strategisk bebyggelseutveckling, kollektivtrafik samt potentiella vision- och utvecklingsfrågor.

Kommunledningskontorets förslag till Kommunstyrelsen

- Avge yttrande i enlighet med kommunledningskontorets tjänsteutlåtande daterat 2021-04-09.
- Paragrafen justeras omedelbart.

Beslutsunderlag

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut 2021-04-21 § 109.

Kommunledningskontorets tjänsteutlåtande 2021-04-09.

Missiv samråd Regionplan för Skåne 2022-2040.

Bilaga 1: Förslag på text Tillväxtmotorn Kristianstad – Hässleholm.

Bilaga 2: Fördjupning.

Bilaga 3: Skåne Nordosts planeringsunderlag och förutsättningar till Regionplan för Skåne 2022-2040 med tillhörande bilagor.



Kommunstyrelsens arbetsutskott

Sammanträdesdatum

2021-04-21

KSAU § 109

Samrådshandling för Regionplan för Skåne 2022 – 2040

Änr KS 2020/1365

Kommunstyrelsens arbetsutskotts behandling

Ärendet hänskjuts direkt till Kommunstyrelsen.

Sammanfattning

Kristianstad 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.

Kristianstad kommun specifika kommuntillägg rör främst flerkärnighet, strategisk bebyggelseutveckling, kollektivtrafik samt potentiella vision- och utvecklingsfrågor.



Sammanträdesdatum

Kommunstyrelsens arbetsutskott

2021-04-21

Kommunledningskontorets förslag till Kommunstyrelsen

- Avge yttrande i enlighet med kommunledningskontorets tjänsteutlåtande daterat 2021-04-09.
- Paragrafen justeras omedelbart.

Beslutsunderlag

Kommunledningskontorets tjänsteutlåtande 2021-04-09.

Missiv samråd Regionplan för Skåne 2022-2040.

Bilaga 1: Förslag på text Tillväxtmotorn Kristianstad – Hässleholm.

Bilaga 2: Fördjupning.

Bilaga 3: Skåne Nordosts planeringsunderlag och förutsättningar till Regionplan för Skåne 2022-2040 med tillhörande bilagor.



Kristianstads
kommun

Kommunledningskontoret

2021-04-09

Mark- och exploateringsenheten

Jenny Persson/Marieth Johansson

044-135204

Jenny.Moberg@kristianstad.se

Kommunstyrelsen

Yttrande över Regionplan för Skåne 2022-2040 - samrådshandling

Änr KS 2021/206

Kommunledningskontorets förslag till Kommunstyrelsen

- Avge yttrande i enlighet med Kommunledningskontorets tjänsteutlåtande daterat 2021-04-09.
- Paragrafen justeras omedelbart.

Sammanfattning

Kristianstad 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 tillhö-



rande 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, strategisk bebyggelseutveckling, kollektivtrafik samt potentiella vision- och utvecklingsfrågor.

Beslutsunderlag

Samrådshandling Regionplan för Skåne 2022-2040

Kommunledningskontorets tjänsteutlåtande 2021-04-09

Bilaga 1: Förslag på text Tillväxtmotorn Kristianstad - Hässleholm

Bilaga 2: Fördjupning

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 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 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 plane-



ringsfrågorna 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 sömlöst Skåne för skåningarna.

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. Eventuella avsteg behöver belysas och motiveras i Regionplanen.
- I regionplanen mål, planer och program finns på regional nivå Trafikförsörjningsprogram för Skåne detta program strider mot Kristianstad kommuns strategiska bebyggelseutveckling i enlighet med kommunens översiktsplan. Ytterligare exempel på avsteg som regionplanen tagit från Kristianstads kommuns översiktsplan är bl.a. lokalisering av vindkraft.
- Ur hållbarhetsperspektivet ska strategisk bebyggelseutveckling i möjligaste mån ske längs kollektivtrafikstråk och inte enbart i noder. För att bibehålla flerkärnigheten inom hela Kristianstad kommun, som är ytmässigt stor, är det missvisande att endast peka ut kommunhuvudorten. Andra orter i kommunen fyller viktiga funktioner i det regionala sammanhanget. Exempelvis utgör samtliga basorter viktiga funktioner i den strategiska bebyggelseutvecklingen. Basorterna är av stor betydelse för sitt omland och ger även förutsättningar för landsbygdsutveckling. Orter som inte tagits med i Regionplanen och som är både basort och ligger i ett kollektivtrafikstråk är Arkelstorp och Degeberga. Dessa orter har utvecklingspotential för att bidra till målbilden ett flerkärnigt Skåne.
- Betydelsen av att vikta kollektivtrafiken med tåg- och busstrafik lika spelar avgörande roll för den långsiktig samhällsutveckling i hela Kristianstad kommunen. Både tillgängligheten och turtätheten är avgörande för att utveckla flerkärnigheten och Kristianstad Hässleholm som tillväxtmotor. Det är av stor vikt att Skånetrafiken, som utvecklingsaktör, antar samhällsutmaningen så att målet med det flerkärniga Skåne kan nås tillsammans.
- Potential för tillväxt inom destinationsutveckling i ett lokalt, regionalt, nationellt och internationellt perspektiv ska lyftas i regionplanen. Biosfärom-



råde Kristianstad Vattenrike är av FN-organet Unesco utsett till biosfär-område. Regionplan behöver visa kommunens potential som tillväxtmotor inom Destinationsutveckling.

- Regionplanen ska bidra till utveckling av digital infrastruktur, kompetensförsörjning och innovationsmiljöer för hela Skåne. I Kristianstad finns möjligheterna genom Högskolan Kristianstad och Krinova Incubator & Science Park.
- Rättelser – Signalvärde som regionplanen förmedlar till samhällsaktörer måste vara lika för hela Skåne. Därför anser Kristianstad kommun att rättelser som framförts i kommundialogen med Region Skåne måste göras avseende; infrastruktur E22 (strukturkarta), Tillväxtmotorn Kristianstad Hässleholm (Bilaga 1) och bredband ("möjlighet till bredbandsanslutning" - ej "tillgång bredband").

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 tillväxtmotorn 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 tågperspektivet 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.

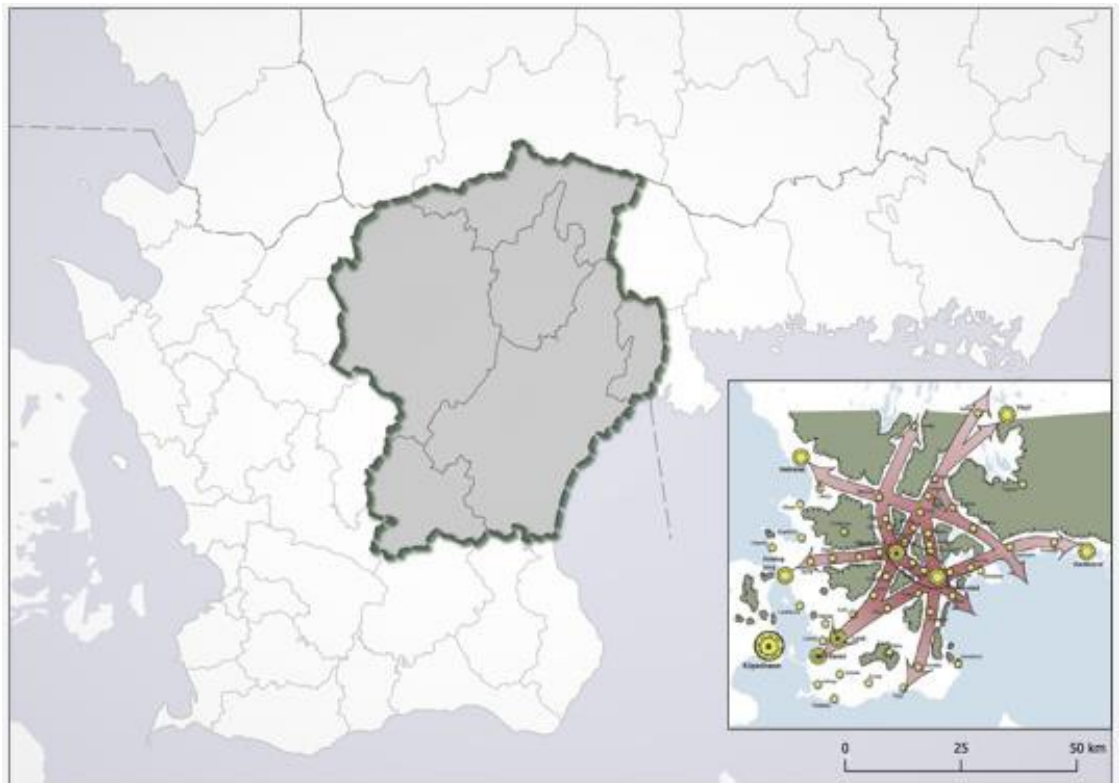
Övergripande gemensamma Skåne Nordost-synpunkter angående Regionplan för Skåne

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 kom-

plettera 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 ortstruktur.

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 kollektivtra-



fik. 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 rättvisepincip 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 kollektivtrafikhöga 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 kollektivtrafikhöga 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 planeringsprincip saknas i dokumentet och behöver förtydligas. Det är också ett antal planeringsprinciper 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. kunskaps- och höjande aktiviteter och bör bli en del av Regionplanens genomförande. Planeringsprinciperna i Regionplanen behöver anpassas efter varje kommuns unikheter 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 nämnas 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 behö-



ver 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 detaljeringensnivå 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 plane-



ringsprinciper 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.

Barnkonsekvensanalys

Beslutet förändrar inte negativt för barn jämfört med tidigare.

Merete Tillman
Biträdande kommundirektör

Fredrik Ek
Mark- och exploateringschef

Beslut expedieras till

Handläggaren

Yttrande över Regionplan för Skåne 2022-2040

Dnr 2019-RU000065

Bilaga 1: Förslag på text angående den gemensamma tillväxtmotorn Kristianstad och Hässleholm

Kristianstad och Hässleholm är gemensamt en tillväxtmotor i Skåne och har ett strategiskt läge då nordöstra Skåne gränsar till Blekinge och Småland. De två städerna erbjuder ett brett utbud av arbetstillfällen, kultur, handel och upplevelser. Städerna spelar en nyckelroll i Skånes flerkärniga tätortsstruktur då de är betydelsefulla regionala kärnor för Skåne och är viktiga för att skapa regional balans. Tillväxtmotorn Kristianstad+Hässleholm har en positiv påverkan även utanför Skånes gränser och är därför ett viktigt nav i ett mellanregionalt perspektiv. De båda kommunerna har haft en positiv befolkningsutveckling och allt fler bostäder byggs i dessa städer. Städerna arbetar aktivt med stadsutveckling med utgångspunkt från sina centralt belägna stationer som attraktivitets- och tillväxtfaktor. Nordöstra Skåne attraherar nya invånare då det finns ett rikt och varierat utbud av natur-, kultur- och rekreativmöjligheter samt utmärker sig inom Skåne med en stor andel värdefulla gröna och blå miljöer i form av skog, sjöar och våtmarker med mera. Dessa miljöer möjliggör unika livs- och boendemiljöer samt en unik destinationsutveckling som lockar internationella, nationella och regionala besökare.

Tillväxtmotorn behöver fortsätta att stärkas ur ett regionalt perspektiv för att kunna driva utvecklingen i Skåne. För att stärka de två städernas utveckling och förstärka deras påverkan på sitt omland spelar transportinfrastruktur och kollektivtrafik en central roll. En väl utbyggd trafikinfrastruktur är basen för en väl utbyggd kollektivtrafik som är nödvändig för att klara näringslivets kompetensförsörjning. Tillgängligheten till Högskolan Kristianstad och Krinova Science Park är viktigt då de är aktörer som bidrar till en ökad kompetensförsörjning inom näringslivet och en attraktiv arbetsmarknad i Södra Sverige.

I Hässleholm möts tre järnvägsstråk och centralstationen är den största på södra stambanan mellan Stockholm och Lund. Det gör Hässleholm till en viktig järnvägsknut och kollektivtrafikknod både regionalt och nationellt. I stråket mellan Hässleholm och Lund behövs både stärkt kapacitet och kortare restider vilket den nya stambanan ska bidra till. Detta gäller även på Skånebanan mellan Hässleholm och Kristianstad som är en av Sveriges mest trafikerade enkelspåriga järnvägar.

De två viktigaste satsningarna som behöver drivas på regional nivå för att de två städerna ska stärkas ur ett regionalt perspektiv är byggandet av den planerade Nya stambanan med ett centralt tågstopp i Hässleholm som är integrerat med övrig transportinfrastruktur i Skåne samt ett dubbelspår mellan Hässleholm och Kristianstad. Genomförandet av dessa två satsningar knyter städerna närmare varandra, stärker nordöstra Skånes integration i södra Sverige och Öresundsregionen samt knyter Skånes utbildning- och arbetsmarknadsregioner närmare varandra. Ett tågstopp i centralt läge i Hässleholm kommer att ha ett upptagningsområde som sträcker sig även utanför Skånes gränser vilket kommer att stärka de mellanregionala frågorna. Ett dubbelspår mellan Hässleholm och Kristianstad krävs för att nordöstra Skåne och Blekinge ska ha en god tillgänglighet till den planerade nya Stambanan. Via Kristianstads station kopplas den planerade nya Stambanan vidare in till Blekinge via Blekinge kustbana.

Yttrande över Regionplan för Skåne 2022-2040

Dnr 2019-RU000065

Bilaga 2: Fördjupning

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

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

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

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

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

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

Strukturkarta

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

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

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

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

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

Tematiska fördjupningar

Bebyggelseutveckling

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

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

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

Transporter

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

Hållbart resande

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

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

Kollektivtrafik

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

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

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

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

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

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

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

Godstransporter

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

Blågrön infrastruktur

Regionala leder för vandring och cykling

Cykel- och vandringsleder behöver fastställas i samverkan med kommunerna.

Teknisk infrastruktur

Energiförsörjning

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

Digital infrastruktur

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

Mark- och vattenanvändningskarta

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

Noder i transportsystemet, befintliga och planerade

Hamnsymbolen för Åhus Hamn saknas.

Järnväg, befintligt och planerat

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

Vägar, befintliga och planerade

Uppgradering och uppdateringsmarkeringen av riksväg 19 norrut från Kristianstad saknas.

Färjeled

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

Anläggningar för elproduktion, befintligt och planerat

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

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

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

Kollektivtrafiknoder för strategisk bebyggelseutveckling

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

**Yttrande över Regionplan för Skåne 2022-2040
Dnr 2019-RU000065**

**Bilaga 3: Skåne Nordosts planeringsunderlag och förutsättningar till
Regionplan för Skåne 2022-2040 med tillhörande bilagor**

SKÅNE **NORDOST** 

Skåne Nordost

**Planeringsunderlag och förutsättningar
till Regionplan för Skåne 2022-2040**

Med tillhörande bilagor som ett kunskapsunderlag

Av Skåne Nordosts styrelse godkänt underlag

2020-12-10

Innehållsförteckning

1. Inledning	3
2. Bakgrund	3
Vision och målbilder för Skåne Nordost	3
Trender och påverkan	4
2. Förutsättningar och viljeinriktning	4
Skåne Nordost - geografiskt läge och relationen med omgivningen	5
Arbetsmarknads- och utbildningsregion Skåne Nordost	6
Infrastruktur och kollektivtrafik ger förutsättningar	7
Behov av ny infrastruktur och förbättrad kollektivtrafik	10
3. Växa effektivt med en balanserad och hållbar mark- och vattenanvändning	14
Hållbar utveckling	14
Sammanhållen bebyggelseutveckling	15
Planerings- och utvecklingsstrategier	15

Tillhörande bilagor

1. Skåne Nordost – Vision 2030
2. Statistik kopplat till boende, företagande, arbetsmarknad, utbildning och pendling
3. Fysisk infrastruktur och kollektivtrafik
4. Hållbar utveckling
5. Tillväxtmotorn Kristianstad+Hässleholm driver utvecklingen i södra Sverige
6. Kartor
7. Ordlista
8. Referenslista

1. Inledning

Syftet med denna handling är att vara ett planerings- och kunskapsunderlag till ett gemensamt ställningstagande inom Skåne Nordost inför samrådsremissen kopplat till Regionplanen. Handlingen beskriver hur kommunerna inom Skåne Nordost gemensamt kan utvecklas för att även fortsättningsvis vara en tillväxt- och utvecklingskraft för Skåne och södra Sverige samt ger en utblick mot Europa och Baltikum. Målet är att de viljeinriktningar som återfinns i handlingen även ska återspeglas i Regionplanen. Siffror inom parantes hänvisar till referenslistan som finns i sammanställningen över bilagor.

2. Bakgrund

Samhället är i ständig förändring till följd av hållbarhetsfrågor, globala trender och pågående demografiska förändringarna. Nya behov och ny teknologi utvecklar vårt samhälle, påverkar invånarnas livsmiljö samt skapar nya mönster och trender i samhället. Var för sig kan dessa förändringar vara marginella, men sammantaget och betraktade över en längre tid formar dessa mönster och trender utvecklingen i vårt samhälle.

Den fysiska planering som sker av kommuner är ett av verktygen för att möta trender och utmaningar. Kommunernas viljeinriktningar kommer att påverka samhällsutveckling under lång tid framöver. Kommunerna ansvarar självständigt för sin översiktsplanering och sin detaljplanering enligt kommunernas planmonopol och Region Skåne ansvarar för att en regionplan tas fram. Dialogen mellan de skånska kommunerna och Region Skåne är därför avgörande för att Regionplanen ska få en stark förankring och bli ett framåtsyftande dokument. Både kommunernas ansvar och Region Skånes ansvar är reglerat i Plan- och bygglagen.

Enligt Region Skåne utgår Regionplanen från dokumentet "Strategier för Det flerkärniga Skåne" (3) som består av strategier för hållbara fysiska strukturer i Skåne. Strategierna kopplar samman det regionala utvecklingsarbetet med kommunal översiktsplanering (4-9). Ett av målen för Regionplanen måste vara att 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.

Kommuner och regioner är allt mer beroende av varandra för att skapa en hållbar och balanserad utveckling kopplat till mark- och vattenanvändningen. Planering på regional nivå ställer därför höga krav på att den måste utgå från ett resonemang som tar hänsyn till både mellankommunala och mellanregionala aspekter. Regional samverkan krävs för att se Skåne i ett mellanregionalt sammanhang och som ett mångfunktionellt område. Att uppnå ett Skåne i balans förutsätter att samhällsplanering görs utifrån ett helhetsperspektiv kopplat till södra Sverige.

Vision och målbilder för Skåne Nordost

Styrelsen för Skåne Nordost har antagit "Skåne Nordost Vision för 2030" (10, Bilaga 1). Visionen innebär att Skåne Nordost ska vara ett attraktivt och konkurrenskraftigt nordöstra Skåne, en tillväxtmotor i södra Sverige. De tre målbilderna är a) En dynamisk arbetsmarknad som attraherar företag, kompetenser och idéer; b) Innovationsmiljöer och en högskola som bidrar till konkurrenskraftiga företag; c) En hög tillgänglighet till arbetsplatser, service och besöksmål via digitala tjänster och en väl utbyggd kollektivtrafik. För att nå vision och målbilder har styrelsen beslutat om två strategier; "Strategi för Kompetensförsörjning" och "Strategi för Innovation och hållbar tillväxt" (11).

För att Skåne Nordosts Vision 2030 med dess målbilder ska uppnås står kommunerna i nordöstra Skåne inför ett antal utmaningar. Det behövs en väl utbyggd infrastruktur för att fler ska ha möjlighet att bo, leva och verka i hela nordöstra Skåne. Det behövs en god tillgång till kollektivtrafik med god turtäthet

för att både knyta samman stad och landsbygd såväl som för att knyta samman nordöstra Skåne med södra Sverige. Ett starkt stad- och landperspektiv har stor betydelse för att utvecklingen i sin helhet går i rätt riktning. Genom att möta utmaningarna tillsammans och driva ömsesidiga frågor skapas förutsättningar för gemensam viljeinriktning och utveckling.

Trender och påverkan

Urbaniseringsgraden ökar allt mer. År 2010 bodde 85% av Sveriges befolkning på 1,3% av landets totala yta. Enligt Boverket kommer storstadsregionerna och de större städerna i Sverige fortsätta att växa. Det beror inte längre på inflyttning från landsbygden utan på födelseöverskott och inflyttning från andra länder. För Sveriges del är folkomflyttningen från land till stad i stort sett avslutad (12). Enligt Region Skånes befolkningsprognos 2020 – 2029 kommer Skåne öka sin befolkning från 1 377 827 invånare 2019 till 1 499 000 invånare år 2029. Det är de större städerna som Malmö, Lund och Helsingborg som växer mest och som lockar till sig de unga vuxna. I Skåne sker den största ökningen i gruppen 80+ (13). Även mindre orter och landsbygd i närheten av storstadsregionerna kan ha en positiv befolknings- och näringslivsutveckling om det finns ett utbud av arbete, utbildningsmöjligheter, kultur och service som är tillgängligt med väl fungerande kommunikationer. Konkurrensmedel för mindre orter är framför allt närheten till naturområden, en attraktiv och trygg boendemiljö till rimligt pris, samt möjlighet till förskola, skola och äldreomsorg av hög kvalitet.

Den demografiska förändringen med en allt äldre befolkning innebär både möjligheter och utmaningar för samhällsutvecklingen. Samtidigt som andelen äldre ökar minskar andelen personer i arbetsför ålder. Samhället möter nya utmaningar när färre personer ska försörja allt fler. Att säkerställa ett välfärdsutbud på landsbygden i Skåne kan bli en allt viktigare fråga framöver. Enligt Ekonomifakta kommer bruttonationalprodukten att minska med mellan 3,5% och 4,5% under 2020 (14). Konjunkturförändringar kan komma att påverka kommunernas möjlighet att finansiera välfärden i samma nivå som idag. Samhällsplanering och finansieringslösningar behöver möta dessa nya utmaningar.

Riksdagen har fattat beslutet att verka för ett fossilfritt Sverige till år 2045. För att nå detta mål krävs en omvandling av hela samhället och många innovativa insatser på en kort tid. Klimatförändringarna som uppstår p.g.a. den globala uppvärmningen påverkar vårt samhälle. Det handlar om höjda havsnivåer, översvämningar samt värmeböljor, torka och akut vattenbrist. Slutligen handlar det om ekonomiska konsekvenser för samhället. Enligt Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI) är de viktigaste faktorerna som höjer havsnivån den termiska expansionen (havets utvidgning vid uppvärmning) samt smältvatten från glaciärer och de stora landisarna. För Skåne beräknas upp till knappt en meters nettohöjning av vattennivån fram till år 2100 (15). Skåne Nordost har ett stort kustlandskap som kommer att påverkas av denna havshöjning. Havshöjningen kan leda till risker för erosion samt till skador på bland annat bostäder, vägar och annan samhällsviktig verksamhet.

Den pågående pandemin påverkar många delar av vårt samhälle. T.ex. har resor med kollektivtrafik minskat p.g.a. olika begränsningar. Invånare i Skåne har rest vid färre tillfällen bl.a. beroende på ett ökat distansarbete och att möten sker online. Det finns en osäkerhet angående hur kollektivresandet utvecklas framöver även när påverkan från pandemin har minskats. Ett ändrat beteende hos invånare kan komma att kräva en förbättrat digital infrastruktur med fler digitala innovativa lösningar.

2. Förutsättningar och viljeinriktning

Skåne Nordost är utbrett sett till ytan (36% av Skånes yta) och det finns en tydlig flerkärnig Ortsstruktur. I Skåne Nordost finns kvaliteter som inte finns i storstäderna. Här finns en unik och varierad natur, många sjöar och långa strandlinjer samt orter med gemenskap och trygghet som är värda att bevara. Här finns goda förutsättningar att utveckla fler attraktiva livsmiljöer. Skåne Nordost har 194 608

invånare varav 137 892 invånare bor i kommunerna Kristianstad och Hässleholm (SCB, 2019). I jämförelse med västra Skåne är nordöstra Skåne mindre tätbefolkat och en stor del av befolkningen bor utanför tätorterna. I Skåne Nordost finns det 47 invånare per km² medan det i hela Skåne finns 125 invånare per km² (Bilaga 2). Därför har orter i nordöstra Skåne mer betydelse för sitt omland än motsvarande orter i västra Skåne (se ordlista i bilaga). Skåne Nordost anser att en regional definition av en ort bör definieras baserat på ortens betydelse för sitt omland och inte enbart baserat på det antal invånare som orten har.

Det geografiska läget för kommunerna i nordöstra Skåne gör att de mellanregionala frågorna är speciellt viktiga då Skåne Nordost gränsar till andra regioner. Det handlar t.ex. om att satsningar på infrastruktur, kollektivtrafik, destinationsutveckling och näringslivsutveckling gynnas av att den sker i samverkan med angränsade kommuner och regioner. Därför är det viktigt att det i Regionplanen ingår ställningstaganden som uppmanar till och möjliggör mellankommunala och mellanregionala samarbeten.

Skåne Nordost - geografiskt läge och relationen med omgivningen



Bild 1: Skåne Nordost i norra Europa.

Skåne Nordost har ett strategiskt fördelaktigt läge som port mellan Skandinavien och Europa samt som en del av Öresundsregionen. Här finns nationella samhällsfunktioner som knutpunkt för tåg, flygplats och hamn. Att det finns flera nationella samhällsfunktioner inom nordöstra Skåne ger en positiv näringslivsutveckling i södra Sverige. Både regionalt, nationellt och internationellt viktiga stråk länkas samman i Hässleholm. Det är därför viktigt med ett centralt tågstopp på Nya stambanan (16) i Hässleholm för att resandet med Nya stambanan enkelt ska kunna kopplas samman med resandet med regionala tåg och bussar mot t.ex. Malmö, Helsingborg, Halmstad, Växjö, Kalmar och Karlskrona via den befintliga infrastruktur som finns på Hässleholm Centralstation. Nya stambanan och dess koppling

till Södra stambanan och Skånebanan, med en förlängning till Blekinge Kustbana, i ett centralt läge i Hässleholm kommer att möjliggöra både fjärrtåg och storregionala tåg (Bilaga 3). Denna infrastruktursatsning kommer att leda till en positiv påverkan på näringslivs- och bostadsutvecklingen i hela södra Sverige.

I Hässleholm finns Sveriges modernaste tågverkstad, Hässleholmsdepån där Öresunds- och Pågatåg rengörs, repareras och underhålls. Åhus Hamn är en av södra Sveriges mest betydande bulkhamnar och är sydöstra Sveriges största containerhamn med en reguljär linje: Åhus – Bremerhaven - Hamburg. Kristianstad Österlen Airport är en regional flygplats med en flyglinje till Stockholm.

Ett internationellt viktigt huvudstråk mellan Skandinavien, Atlanten, kontinenten och Baltikum möjliggör att nordöstra Skåne och Skåne blir ett möjligt nav i norra Europa, där Tillväxtmotorn Kristianstad+Hässleholm spelar en avgörande roll. Importhamnarna i Göteborg, Trelleborg och Helsingborg länkas samman med Baltikum via Karlshamn och Karlskrona. Stråken från Skandinavien till kontinenten utgörs framförallt av Södra stambanan samt E6, E4 och E22. Regionplanen måste därför inkludera fysisk planering i samverkan med de regioner som angränsar till Skåne, både norrut och österut.

Arbetsmarknads- och utbildningsregion Skåne Nordost

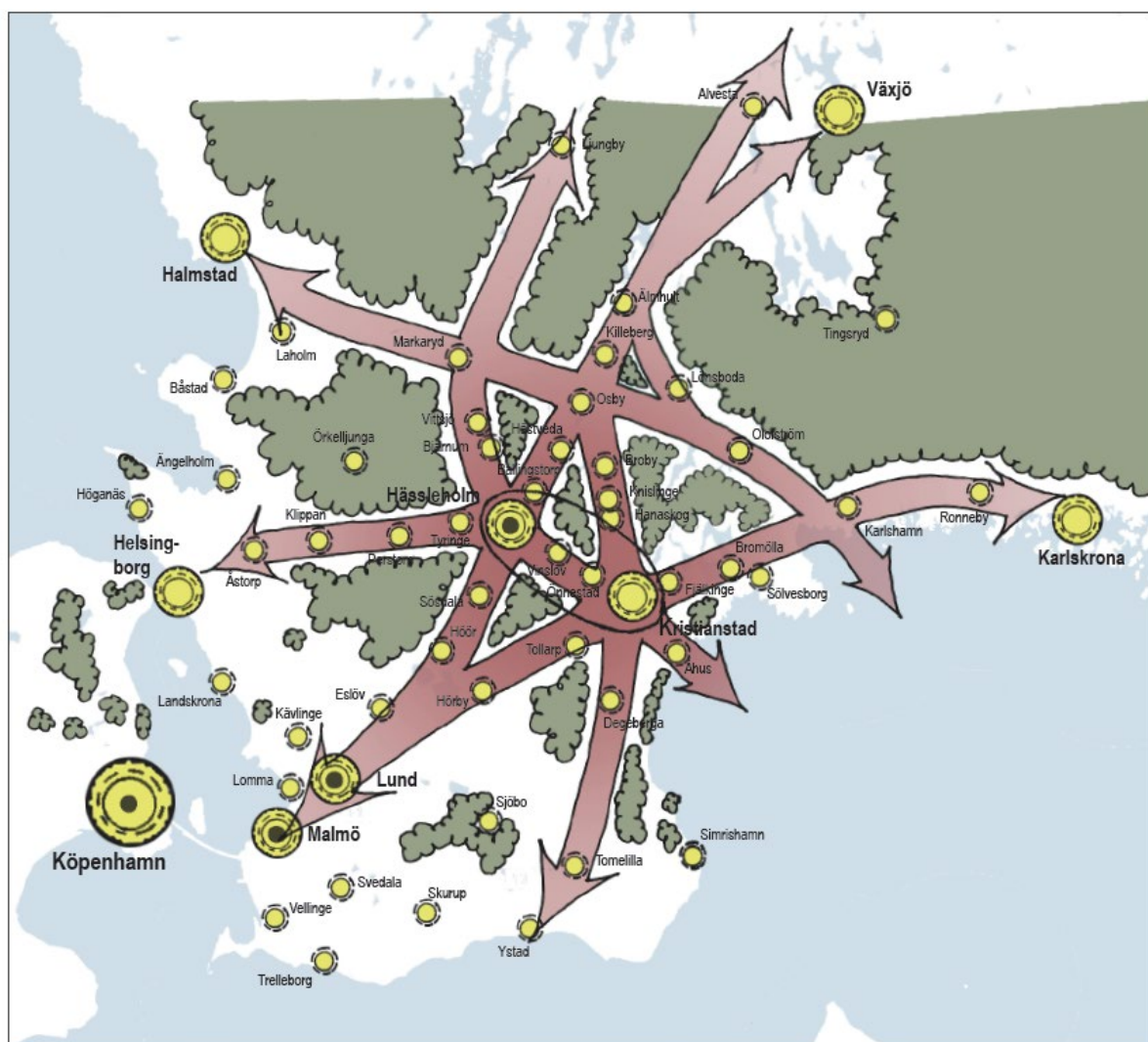


Bild 2: Skåne Nordost i Södra Sverige och dess flerkärnighet utifrån viktiga stråk

Enligt Region Skånes ”Strategier om Det flerkärniga Skåne” är målet att Skåne ska fungera som en gemensam funktionell arbetsmarknadsregion utan märkbara administrativa gränser. Detta överensstämmer med viljeinriktningen hos styrelsen för Skåne Nordost som vill se ett utökat arbetsmarknadsområde utan gränser så väl inom Skåne som mot andra regioner. Syftet med att skapa större arbetsmarknadsområden är att stödja näringslivet konkurrenskraft. Att ge en invånare en ökad möjlighet till pendling via bättre infrastruktur och förstärkt kollektivtrafik skapar en bättre kompetensförsörjning, ökad sysselsättning och en hållbar tillväxt hos företagen.

Skåne Nordost bidrar starkt till Skånes flerkärnighet, men p.g.a. brister inom infrastrukturen är Skåne uppdelat i flera arbetsmarknadsområden. Detta betyder att arbetsplatser i Skåne inte är tillgängliga för hela Skåne befolkning. Idag ingår kommunerna inom Skåne Nordost enligt Statistikmyndighetens (SCB) statistik 2018 i tre lokala arbetsmarknadsregioner (17). Dagens brister i infrastruktur och kollektivtrafiken hämmar invånare, ibland annat Hörby kommun och Osby kommun, att pendla till och från Tillväxtmotorn Kristianstad+Hässleholm för sin försörjning. Först när dessa hinder är borta kan tillväxtmotorn Kristianstad+Hässleholm agera som den motor den vill vara för sitt omland.

Kommunikationerna mot Halland, södra Småland och Blekinge behöver förstärkas, så att den flerkärnighet som finns över regiongränserna kan växa sig starkare och stödja näringslivsutvecklingen. Det behöver ske en gemensam regional planering med angränsade regioner för att nordöstra Skåne ska bli ett nav i en större arbetsmarknadsregion. Mellanregional kollektivtrafik är viktigt för nordöstra Skåne eftersom det här finns många som pendlar över regiongränser. T.ex. gäller detta gränsöverskridande kollektivtrafik till Älmhult, Markaryd och Olofström.

Genom att Skånebildens (18), planerade infrastrukturobjekt i Nationell plan för infrastruktur (NTI) (19) och Regional Infrastrukturplan (RTI) (20) genomförs samt genom att skapa en förbättrad kollektivtrafik i södra Sverige blir det enklare för arbetstagare att pendla till fler arbetsgivare. Detta skapar en större arbetsmarknadsregion. Etablering av nya företagsområden bör ske vid kollektivtrafiknoder för att underlätta kompetensförsörjningen genom bra pendlingsmöjligheter. För Skåne Nordost är det viktigt att beslutad och planerad transportinfrastruktur genomförs och att kollektivtrafik via buss och tåg utökas för att underlätta för pendling inom Skåne Nordost, men även till och från angränsande regioner. Det är viktigt att den regionala planeringen viktar buss och tåg lika.

Närheten till lärosäten är god i Skåne Nordost. Inom en radie på cirka 10 mil finns det högskola eller universitet på minst sju platser (Kristianstad, Växjö, Karlskrona, Helsingborg, Halmstad, Lund och Malmö). I Kristianstad finns både Högskolan Kristianstad och Krinova Incubator and Science Park. Högskolan Kristianstad har 14 000 studenter och 500 anställda. Med över 37 000 sökande till höstterminen 2020 är Högskolan Kristianstad landets mest sökta högskola (19). Högskolan Kristianstad är till stor del en distanshögskola och har många inpendlare. Detta betyder att Högskolan Kristianstad kompetensförsörjer arbetsgivare i en stor del av södra Sverige. Krinova, som är en innovationsdrivande nod i ett nationellt innovationssystem, definierar utmaningar i samhället och skapar innovationsprojekt vilket genererar jobb och tillväxt (22). Det finns ytterligare utbildningsmöjligheter i nordöstra Skåne hos folkhögskolor, lantbruksskolor och yrkeshögskolor.

Infrastruktur och kollektivtrafik ger förutsättningar

Infrastruktur och kollektivtrafik är strukturbildande för samhällsutvecklingen och är en nödvändighet för att stärka tillväxten och nå en ökad hållbarhet i enlighet med Agenda 2030 och de 17 miljömålen. I ”Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050” anger Region Skåne en riktning för hur transportsystemet i Skåne ska utvecklas för att nå gemensamma mål och utvecklas till att bli mer miljömässigt, ekonomiskt och socialt hållbart. Det visar att det är av största vikt att planera mot en tydlig riktning samtidigt som samverkan med övrig samhällsplanering sker på ett effektivt sätt (23). Ur

ett resandeperspektiv är det viktigt att se helheten i transportsystemet och arbeta med ett tydligt stråktänk. Målet är ett bekvämt och snabbt kollektivt resande som inkluderar möjlighet till byte av färdmedel samtidigt som antalet byten minimeras.

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. Samverkan angående mellanregional infrastrukturutveckling mellan Region Skåne och övriga regioner är av allra största betydelse så att gemensamma prioriteringar inkluderas gällande infrastrukturutvecklingen i hela Skåne och södra Sverige. Regionerna i södra Sverige behöver agera gemensamt för centrala tågstopp på Nya stambanan i Lund och Hässleholm. Exempel på ytterligare behov av mellanregional samverkan är t.ex. ökad samverkan mellan Skånetrafiken och Blekingetrafiken för att utveckla Blekinge Kustbana (24) som går mellan Kristianstad och Karlskrona med tågstopp i Fjälkinge och Bromölla. Infrastruktursatsningar och nya tågstopp på Blekinge Kustbana samt en förbättrad samverkan angående biljettsystem är viktiga för nordöstra Skåne. Ett annat exempel är den planerade Sydostlänken mellan Älmhult och Karlshamn. Denna tågsträcka för gods- och persontrafik kommer att ha stor betydelse för näringslivsutvecklingen i Osby kommun och resten av södra Sverige. Även Markarydsbanan (25) är viktig med dess trafik mellan Hässleholm och Markaryd. Skåne Nordost anser att tågen på sikt ska fortsätta till Göteborg.

Samarbetet med Danmark behöver fortsätta inom Greater Copenhagen via Trafikcharter, en dansk och svensk överenskommelse om prioriteringar i infrastrukturen (26) och Greater Copenhagen Cykelhandlingsplan (27).

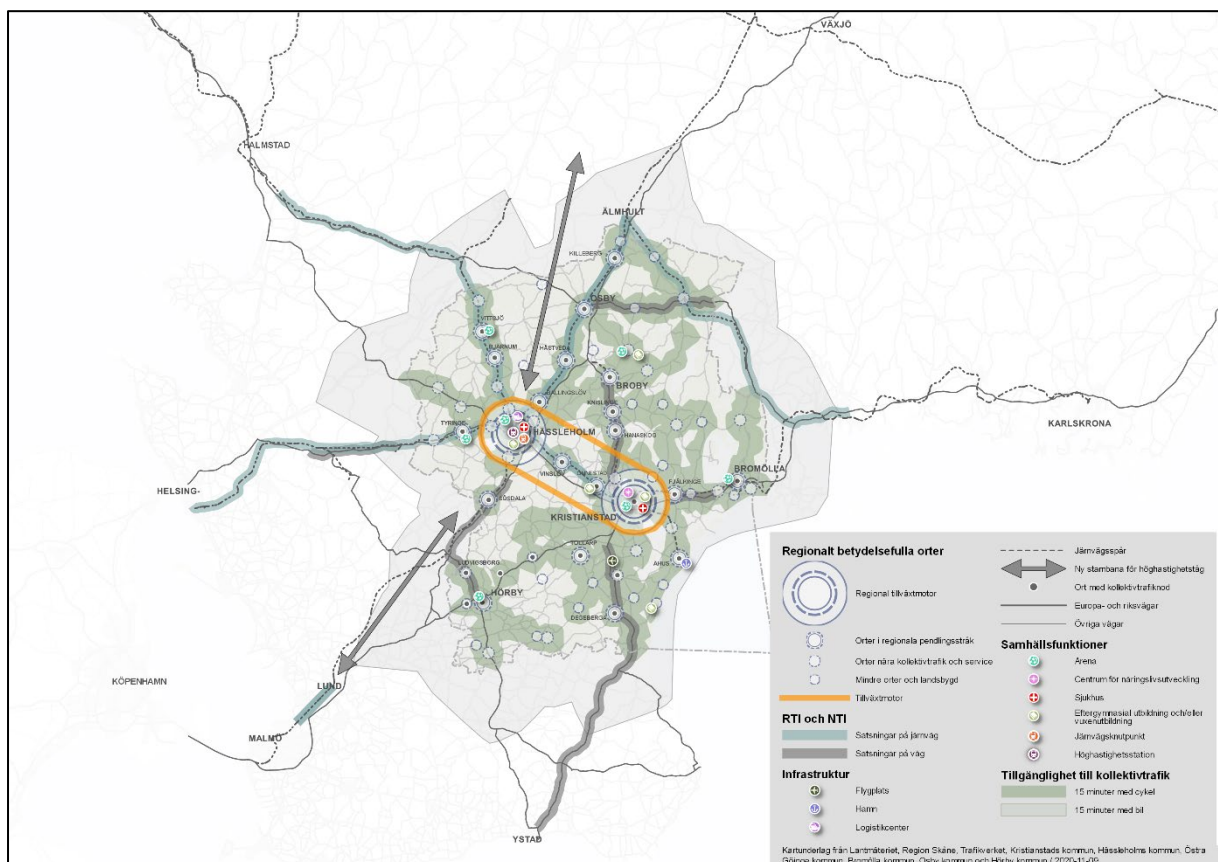


Bild 3: Skåne Nordost - Infrastruktur och kollektivtrafik

Inom Skåne Nordost finns orter som är av regional betydelse. Dessa orter ligger i utpekade stråk och är viktiga för sitt omland på olika sätt. Inom Skåne Nordost definieras orter utifrån fyra olika kategorier baserat på deras funktion. Dessa är:

- Regional tillväxtmotor Kristianstad+Hässleholm (28)
- Orter i regionala pendlingsstråk
- Orter nära kollektivtrafik och service
- Mindre orter och landsbygd

Den regionala tillväxtmotorn Kristianstad+Hässleholm är motorn för att skapa en utökad arbetsmarknadsregion i södra Sverige samt ökad bostadstillväxt, näringslivsutveckling, service, kultur och höjd attraktionskraft för nordöstra Skåne. Orter i regionala pendlingstråk har en central betydelse för regional utveckling, både inom och utanför Skånes gränser. Orter nära kollektivtrafik och service har en god bostadsutveckling och en etablerad arbetsmarknad samt erbjuder god tillgänglighet till kollektivtrafik och annan samhällsservice. Orter och landsbygd har goda möjligheter att utveckla sina kvalitéer så att Skånes unika flerkärnighet bibehålls. Landsbygden tillför stora värden i nordöstra Skåne, bland annat med sin vackra och rekreativa natur, jord- och skogsbruksnäringar samt destinationsutvecklingsmöjligheter. Mer information om dessa olika kategorier finns under rubriken: Tillväxtmotorn, orter samt stad-och landperspektivet skapar flerkärnig ortsstruktur på sidan 15.

Inom hela nordöstra Skåne nås en regionalt betydelsefull ort inom femton minuter med bil. Inom nordöstra Skåne finns många orter med en kollektivtrafiknod, där möjlighet till kollektivtrafikbyte kan ske till annan ort. Det finns en samsyn hos kommunerna inom Skåne Nordost kring vilka stråk och objekt som är viktiga samt hur kollektivtrafiken ska utvecklas. Kommunerna i Skåne Nordost skickar in samordnade remissvar angående NTI och RTI.

I samband med Sverigeförhandlingen (29) har Kristianstads kommun och Hässleholms kommun ställt sig bakom Skånebildern, en gemensam skånsk ståndpunkt för att försäkra bästa möjliga resultat för Skåne i förhandlingen om höghastighetsjärnväg, nu kallad Nya stambanor. Inom några år finns en nästan helt utbyggd europaväg, E22, som underlättar transporter med bil och lastbil. Beslutad satsning på Sydostlänken innebär dels att järnvägen mellan Älmhult och Olofström elektrifieras och rustas upp samt dels att ny järnväg mellan Olofström och Blekinge kustbana mot Karlshamn byggs. Dessa beslutade och planerade infrastruktursatsningar stärker nordöstra Skåne och hela Skånes konkurrenskraft, regionalt, nationellt och internationellt. Med Hässleholms Centralstation som knutpunkt för en ny stambana når invånare i nordöstra Skåne flera större städer som Köpenhamn, Malmö, Lund, Jönköping och Stockholm med tåg betydligt snabbare än idag. Dessutom avlastas Södra stambanan vilket möjliggör en utökning av närregional- och lokaltrafik samt fler godståg.

Utveckling av nya kollektivtrafiknoder möjliggör för en levande landsbygd. Infrastruktur och kollektivtrafik är basen för bostads- och näringslivsutveckling, kompetensförsörjning samt tillgången till ett stort utbud av fritidsaktiviteter, nöje och kultur. Förstärkning av infrastruktur gynnar bil, tåg, buss, cykel och gående, men Skåne Nordost står bakom Region Skånes vision att fler resor ska ske via kollektivtrafiken så att en hållbar samhällsutveckling sker. Förstärkningsåtgärderna handlar om möjligheten att kunna pendla mellan fler orter, men även resultera i en ökad turtäthet på sträckorna. Att kommuner främjar bostads- och näringslivsutveckling i anslutning till kollektivtrafiknoder skapar ett ökat underlag som möjliggör en ökad turtäthet. Dock kan dessa satsningar resultera i intressekonflikter gällande markanvändningen. Det är viktigt att Regionplanen visar på vikten av att turtätheten stärks på befintliga stråk samt att nya innovativa lösningar testas för att öka möjligheten till hållbar kollektivtrafik på landsbygden.

Behov av ny infrastruktur och förbättrad kollektivtrafik

Enligt Region Skåne har antalet resor med kollektivtrafik ökat kraftigt de senaste åren. Sedan 2004 har antalet resor ökat med 74%. Antalet resor med Skånetrafiken var år 2019 knappt 170 miljoner, en ökning med 2,2% sedan 2018. Det är framför allt tågresor som ökat de senaste åren och under 2019 ökade de med 6,6%. Det börjar nu bli trångt på spåren och det behövs en ökad kapacitet på den befintliga Södra stambanan för både godstrafik och persontrafik. Med en ny stambana mellan Malmö och Stockholm, en utbyggd Skånebana med byggstart mellan Kristianstad och Hässleholm samt med kapacitetsförbättringar på Markarydsbanan kan både turtätheten och punktligheten väsentligen förbättras för både regionaltåg och lokaltåg på dessa banor och på Södra stambanan. För Skåne Nordost fortsatta utveckling är det avgörande att tågstoppet kopplat till Nya stambanan hamnar i ett centralt läge på Hässleholms Centralstation som är Skåne Nordosts knutpunkt.

Skåne Nordost anser att de åtgärder som är med i Sverigeförhandlingen, Skånebildens, NTI och i RTI ska genomföras enligt beslutad tidsplan eller om möjligt tidigareläggas. För att förbättra trafiksituationen och tillvarata potentialer i södra Sverige krävs fler långsiktiga investeringar inom nordöstra Skåne för att skapa en bättre kollektivtrafik och samhällsutveckling. Utöver de objekt som är med i nuvarande NTI, RTI och den regionala cykelvägsplanen (2018 – 2029) finns det fler objekt med koppling till nordöstra Skåne som är viktiga att de planeras in i kommande planperiod för NTI, RTI och den regionala cykelvägsplanen (2022 – 2033/2037) (Bilaga 3). Pågående och kommande infrastruktursatsningar och en utbyggd kollektivtrafik är av betydelse både för arbetspendling och för besökare och invånare att nå fritidsaktiviteter och kultur- och naturupplevelser.

För många invånare kommer en bil att vara nödvändig. Oktober 2020 utgjorde laddningsbara bilar 3% av personbilsflottan och tillväxten var 70% de senaste 12 månaderna (30). Det krävs en fortsatt insats för att skapa en bra infrastruktur med laddpunkter i Skåne.

Behov av nya infrastruktursatsningar kopplat till järnväg

Projekt Hässleholm–Lund är en första sydlig del i en ny stambana mellan Stockholm–Malmö. Mellan Hässleholm och Lund planerar Trafikverket för en cirka 70 kilometer lång ny dubbelspårig stambana. Projektet finns med som objekt i NTI och mellan år 2019 och 2022 genomför Trafikverket en lokaliseringsprövning inklusive miljökonsekvensprövning. Region Skåne anser att Nya stambanan bör lånefinansieras av staten istället för att ingå i NTI. Det är av vikt att knutpunkten mellan ny stambana, Södra stambanan samt regionala tåg- och busslinjer hamnar i det centrala läget Hässleholms centralstation. Det är viktigt att Regionplanen tydligt tar ställning för att en väl integrerad, centralt placerad station på Nya stambanor Stockholm-Malmö byggs i Hässleholm för att stärka bostads- och näringslivsutvecklingen i hela södra Sverige.

Skånebanan (31) är av nationellt riksintresse och dess betydelse ökar när Hässleholms Centralstation blir en station kopplad till ny stambana. Delsträckan Hässleholm – Kristianstad är en av de mest belastade enkelspårsträckorna i Sverige och dubbelspår mellan Kristianstad- Hässleholm är ett av de viktigaste objekten att få med i kommande NTI. Det är viktigt med en satsning på dubbelspår för att åstadkomma en förstärkt tillväxtkraft i nordöstra Skåne. Skåne Nordost har målet att restiden mellan de två städerna i tillväxtmotorn ska kortas ner. De temporära åtgärder som är beslutade på Skånebanan, t.ex. ett förlängt dubbelspår i Attarp, får inte utgöra ett hinder för att ett dubbelspår mellan Hässleholm och Kristianstad ska komma till stånd. I en förlängning behöver hela Skånebanan få dubbelspår för att binda ihop arbetsmarknadsregionerna och stärka hela Skånes utveckling.

Blekinge kustbana tillsammans med Skånebanan binder samman östra och västra Skåne, samt vidare mot Blekinge. Anslutningen mellan Blekinge kustbana och Skånebanan sker på Kristianstads

Centralstation och sträckningen är mellan Kristianstad och Karlskrona bl.a. via Bromölla station. Det sker en stor pendling över länsgränsen åt båda hållen och därför är det viktigt att redan nu planera för dubbelspår även på Blekinge kustbana efter det att Skånebanans hela sträckning har fått dubbelspår.

Behov av nya infrastruktursatsningar kopplat till väg

Europaväg 22 är ett viktigt stråk som sammanbinder orter bl.a. mellan Trelleborg och Karlskrona. Vägen är snart helt utbyggd till motorväg inom Skåne. Inom Blekinge län planeras fler ombyggnader för att öka framkomligheten på vägen och att göra den säkrare. För att E22 ska få full potential i Skåne och Blekinge är det viktigt att sträckan Fogdarp–Hörby Norra snarast byggs om till motorväg.

Riksväg 15 börjar i hamnen i Karlshamn och slutar i Halmstad. Riksväg 15 är en angelägen förbindelse mellan Halland och Blekinge. Vägen kallas också för Tvärleden eller för Volvoleden på grund av godstransporterna till och från Volvos fabrik i Olofström. På sträckan mellan Osby och Olofström finns det ett stort behov av ombyggnad och upprustning eftersom sträckningen inte håller den kvalitet som behövs för godstrafik. Det är viktigt att en åtgärdsvalsstudie snarast initieras.

Riksväg 19 går mellan Ystad och Östanå via Tomelilla, Brösarp, Kristianstad och Broby. Denna väg knyter samman Göingebygden med Österlen via Kristianstad och det finns en stor potentialer för att utveckla destinations- och besöksnäring, den idéburna sektorn samt att skapa fler attraktiva boendemiljöer med en förbättrad infrastruktur och en utökad kollektivtrafik. Denna väg är också viktig när det gäller att stärka den regionala flygplatsen Kristianstad-Österlen Airport. På den norra sträckningen från Kristianstad finns satsningar på sträckan Broby – Bjärlöv med i den regionala infrastrukturplanen. Det återstår en flaskhals mellan Bjärlöv och Härlöv/Kristianstad för att nå en bra koppling till E22:an. Riksväg 19 mellan Kristianstad och Broby behöver byggas om så snart som möjligt för att underlätta pendling både med bil och med buss. Infrastruktursatsningarna är en förutsättning för att starta superbusträckan mellan Kristianstad och Älmhult. När det gäller den södra sträckningen från Kristianstad är restiderna med såväl personbil som kollektivtrafik långa. Det finns utmaningar gällande tillgängligheten för kollektivtrafik främst på sträckan mellan Tomelilla och Kristianstad. Kvaliteten på södra sträckningen är låg och många kostsamma infrastruktursatsningar behövs för att möjliggöra en superbusslinje på denna sträckning.

Riksväg 21 är ett viktigt stråk i öst-västlig riktning i norra Skåne. Riksväg 21 är en del av förbindelsen mellan Kristianstad och Helsingborg. Vägen är viktig för regional utveckling, arbetspendling, näringslivets transporter och långväga godstransporter. Riksväg 21 är ombyggd till 2+1 på hela sträckan inom Skåne NO, men längre västerut saknas mötesseparering. Vägen passerar genom Tyringe, Perstorp m.fl. orter och har brister avseende trafiksäkerhet, barriärverkan och buller.

Riksväg 13/23: Riksväg 23 går mellan Malmö och Linköping bl.a. via Höör, Hässleholm, Osby, Älmhult och Växjö. Framkomligheten på en del av sträckan kommer att förbättras genom att det byggs en ny väg på sträckan Ekeröd – Sandåkra och genom att sträckan Tjörnarps och Sandåkra byggs om till en mötesfri väg med mitträcke. För att få en bra framkomlighet på hela vägen behöver även sträckan mellan Sandåkra och Hässleholm ses över eftersom den sträckan har kvalitetsbrister. Det finns också ett behov av att leda trafik från väg 23 norr om Höör via väg 13 och Hörby vidare söderut på E22 istället för via väg 23 genom Ringsjösundet. Åtgärden syftar till att öka framkomligheten och trafiksäkerheten i det nya stråket Ekeröd-Hörby. En åtgärdsvalsstudie (ÅVS) har startats upp under 2020 för att undersöka bästa sätt att hantera detta objekt. Resterande sträckning på väg 13 mellan Hörby och Ystad är ett viktigt stråk för godstransporter från hamnen i Ystad till Göteborg och Polen.

Riksväg 24 går mellan Mellbystrand och Hässleholm via Laholm, Våxtorp och Örkelljunga. Riksväg 24 är viktig för arbetspendling och för trafik från nordöstra Skåne och Blekinge för transporter längs de

båda europavägarna både söderut till Europa och norrut till Halland och Bohuslän, Göteborg och Stockholm samt Norge. Vägen passerar genom Röke och Hörja och har brister avseende trafiksäkerhet, barriärverkan och buller inom orterna.

Länsväg 117 går mellan Hässleholm och Markaryd. Vägen är viktig för regional utveckling och har betydelse för långväga godstransporter. Vägen passerar genom Vittsjö och Bjärnum och är rekommenderad led för farligt gods vilket innebär en risk för båda orter med vattenskyddsområden i direkt anslutning till vägen. Det finns även brister avseende trafiksäkerhet, buller, barriärverkan och utsläpp till luft.

Behov av ny kollektivtrafik med tåg och superbuss

Det är viktigt att både tåg- och busstrafiken ges tillräckligt med resurser för att gemensamt stärkas då de båda trafikslagen kompletterar varandra i resandet. Tågtrafikens fördelar med snabbhet och hög komfort kan vägas upp av busstrafikens möjligheter till högt turutbud/hög turtäthet, lägre kostnader, samt att den ur robusthetssynpunkt inte är lika känslig för förseningar och överbelastning i trafikinfrastrukturen. I det regionala kollektivtrafiknätet utgör tågtrafiken med Öresundståg, Pågatåg och Krösatåg samt de starka stråken med regionbusstrafik med högt turutbud stommen i resandet inom Skåne och till närliggande orter i Halland, Småland och Blekinge.

Utveckling av det regionala superbusskonceptet är nödvändigt för att täcka in viktiga pendlingsstråk som idag inte har tillgång till tågtrafik. Följande stråk inom nordöstra Skåne är beslutade eller är under diskussion att utvecklas inom konceptet: Malmö-Kristianstad och Kristianstad-Osby. För Skåne Nordost är det viktigt ur en arbetsmarknadssynpunkt att stråket Kristianstad-Osby utreds för en förlängning till Älmhult så att en större arbetsmarknadsregion skapas. Dessa två sträckor bör snarast komma på plats och de infrastrukturessatsningar som krävs behöver prioriteras både kommunalt och regionalt. Det är viktigt att superbussens hållplatser har centrala placeringar i orterna för att underlätta för fler invånare att pendla.

Behov av ny kollektivtrafik med regionbuss och stadsbuss

I större orter ställs särskilda krav på framkomlighet för kollektivtrafiken. Region Skåne behöver tillsammans med berörda kommuner fortsätta arbetet för att skapa snabba och komfortabla bussvägar som kopplar ihop viktiga målpunkter i centrum och samtidigt förbättra körvägarna både för regionbuss och för stadsbuss. Lundalänken och Kristianstadslänken är exempel på detta liksom satsningar på bussgator i mindre samhällen. Ur ett stad- och landperspektiv är de mindre busslinjerna viktiga, men det behövs nytänkande och innovativa lösningar för att landsbygden ska kollektivtrafikförsörjas även i framtiden. Exempel på nytänkande är Skånetrafikens initiativ FlexTur (32) och det danska initiativet NaBoGo (33).

Behov av nya snabba cykelstråk samt cykel- och vandringsleder

Snabba cykelstråk (34), som nämns supercykelstråk i Skåne (35), och cykelleder har en stor utvecklingspotential i nordöstra Skåne och är viktiga ur flera perspektiv. Dels för arbetspendling och dels för invånarnas rekreation och närhet till naturen. Snabba cykelstråk förbinder tätorter eller olika stadsdelar och ska erbjuda hög kvalitet. De ska vara gena och breda med goda förutsättningar att cykla i valfritt tempo, utan att hindras av biltrafik eller fotgängare. Cykelled är en längre cykelväg som går igen en eller flera kommuner och dessa är viktiga inom destinationsutvecklingen då besöksnäringen och områdets besökare kan dra nytta av de positiva värden som en cykelled innebär.

För ett ökat hållbart resande måste hela resan tas i beaktning och då är cykeln en viktig komponent. 78% av befolkningen i Skåne har alltid eller för det mesta tillgång till cykel (Region Skåne, 2019). Det är

viktigt att infrastrukturen medger en kombination av resor med cykel och kollektivtrafik. Enligt Region Skåne resvaneundersökning kombineras 19% av alla tågresor med cykel och ungefär 11% av alla bussresor. För att underlätta pendling med cykel är det viktigt med säkra och stationsnära cykelparkeringar och det ska vara enkelt att ta med en cykel på tåg och buss. En kombination av resor med cykel och kollektivtrafik är också en helt avgörande pusselbit för att en region ska kunna bli framgångsrik i destinations- och näringslivsutveckling kopplat till cykelleder.

Med sin täta struktur av små och stora orter är Skåne Nordost en plats där arbetstillfällena, skolor, service och handel ofta ligger inom cykelavstånd. Cykeln spelar en större roll och är mer tillgänglig i mindre orter än vad kollektivtrafiken är. Därför konkurrerar cykeln med kollektivtrafiken ur både tillgänglighet och tidsaspekten för resan, speciellt om man behöver byta mellan tåg och buss. Utifrån ett barnperspektiv är möjligheten att gå och cykla i en säker miljö på ett tryggt sätt särskilt viktigt.

Även om cyklandet i stor utsträckning är koncentrerat till de större tätorterna så måste det säkerställas att utbyggnaden av cykelvägar till de mindre tätorterna inte avtar. På många ställen går det utmärkt att sig fram med cykel medan det på andra platser finns brister som hindrar människor att cykla. Med ett framåtsyftande perspektiv kommer utvecklingen av olika varianter av elfordon att öka vilket leder till fler cyklisterna samt behov av nya lösningar för GC-vägar.

Det finns tre nationella cykelleder i Skåne. Dessa är Kattegattleden (Helsingborg-Göteborg)(36), Sydostleden (Växjö-Simrishamn)(37) och Sydkustleden (Simrishamn-Helsingborg)(37). Sydostleden, som blev Sveriges andra nationella cykelled för turism och rekreation, passerar till stora delar genom nordöstra Skåne. Ett regionalt cykelledsnät är under planering. Skånes första regionala cykelled (Kristianstad- Ängelholm) planeras att passera följande kommuner: Kristianstad, Östra Göinge, Hässleholm, Perstorp, Klippan, Åstorp, Ängelholm. Övriga regionala leder som planeras är Kristianstad-Malmö samt en led mellan Ystad och Båstad som kommer att passera Hörby. Region Skåne planerar för att lederna ska invigas i juni 2023. Skåne Nordost står bakom visionen att skapa en cykelled mellan Älmhult och Kristianstad på den gamla banvallen. Denna led finns idag inte med i den regionala cykelvägsplanen. Denna cykelled kan kopplas till de planerade regionala cykellederna Kristianstad – Ängelholm och Kristianstad- Malmö samt till Sydostleden som går mellan Växjö till Simrishamn via Kristianstad (Bilaga 3).

I "Regional Cykelvägplan" (20) och i "Cykelåtgärder i vägobjekt" (Bilaga 3) finns det ytterligare identifierade behov av nya eller förbättrade cykelleder. Vissa av dessa objekt ligger enbart inom en enskild kommun, men oftast längs en statlig väg. För att skapa ett sammanhängande cykelvägsnät behöver kommunerna besluta om samarbeten och finansiering, enskilt eller gemensamt över kommungränser. Kommunerna behöver också i samverkan med Trafikverket se till så att utbyggnad av cykelleder längs de statliga vägarna genomförs inom beslutad tidsplanering. Då kan visionen om ett rutnät av cykelvägar uppnås inom hela Skåne.

Även vandringsleder är viktiga ur ett mellankommunalt och mellanregionalt perspektiv. Genom hela Skåne löper Skåneleden (38), ett 1 300 km långt system av vandringsleder. Skåneleden är indelad i sex separata delleder varav SL1 (Kust till kust), SL2 (Nord till syd), SL3 (Ås till ås) och SL6 (Vattenriket) går inom nordöstra Skåne. Inom Skåne Nordost diskuteras flera nya möjliga vandringsleder så som en led mellan Knislinge-Hässleholm-Kristianstad som knyter ihop besöksmålen Wanås slott, Hovdala slott och Biosfärområdet Kristianstad Vattenrike.

Tillgänglighet och säkerställande av snabba cykelstråk samt goda cykel- och vandringsleder i hela Skåne bör vara en prioritering i Regionplanen då detta ger goda förutsättningar för arbetspendling, utveckling av besöksnäringen och bidrar till en förbättrad folkhälsa.

Behov av teknisk infrastruktur

Region Skånes bredbandsstrategi (39) är en del av Skånes regionala utvecklingsstrategi och har som övergripande mål att 95% av Skåne ska ha tillgång till minst 100 Megabits/sekund före år 2020. Den digitala utvecklingen och transformeringen går allt snabbare och blir allt viktigare inom en rad verksamhetsområden. Inom Skåne Nordost sker en samverkan för att påverka utbyggnadstakten av bredband. När det gäller tätorterna är utbyggnadstakten hög, medan landsbygden fortfarande till stora delar släpar efter. Digital infrastruktur skapar förutsättningar för Skånes flerkärnighet och är viktigt för att få en möjlighet att leva bo och verka på landsbygden, vilket i sin tur ger förutsättningar för ett Skåne i balans.

Omställningen i samhället har resulterat i en större förbrukning av el. Eftersom det produceras för lite el i Skåne kommer idag den mesta elen norrifrån via transmissionsnätet. Det är viktigt med ett utökat transmissionsnät i Skåne.

3. Växa effektivt med en balanserad och hållbar mark- och vattenanvändning

För att växa effektivt med en balanserad och hållbar mark- och vattenanvändningen behöver Skåne Nordost även fortsättningsvis utvecklas på ett långsiktigt hållbart sätt ur ett socialt, miljömässigt och ekonomiskt perspektiv. Det är viktigt att de planerade funktioner som har gemensam påverkan på markanvändningen sammanvägs till en helhet så att utvecklingsfrågor beaktas tillsammans med bevarandevärden.

Att skapa förutsättningar för ett hållbart samhälle handlar om ett långsiktigt arbete med utvecklingsmöjligheter för såväl näringsliv, trafik-, bebyggelse-, blå- och grönstruktur. Detta kan uppnås genom att samhällsplaneringen utgår från en effektiv strukturbildande kollektivtrafikförsörjning, såväl vad gäller tåg, regionbussar och lokalbussar som för innovationsutveckling med koppling till biltransporter och pendlarparkeringar. På så sätt kan förutsättningarna för en god boende- och livsmiljö samt ett effektivt näringsliv skapas. Med en balanserad och hållbar mark- och vattenanvändning kan värdefulla markområden bevaras och socialt hållbara strukturer skapas i samhället. Kollektivtrafiken ska i möjligaste mån vara strukturbildande för bostads- och näringslivsutvecklingen.

Hållbar utveckling

Den regionala utvecklingsstrategin för Skåne anger att det regionala utvecklingsarbetet ska bidra till FN:s globala mål enligt Agenda 2030 som antogs på FN:s möte 2015 (40). De 17 globala målen för hållbar utveckling syftar till att utrota fattigdom och hunger, förverkliga de mänskliga rättigheterna för alla, uppnå jämställdhet och egenmakt för alla kvinnor och flickor samt säkerställa ett varaktigt skydd för planeten och dess naturresurser.

Enligt den nationella strategin för hållbar utveckling (41) behöver samhället formas inom ramen för vad natur, miljö och människors hälsa tål för att nå en hållbar framtid. Generationsmålet (42) syftar till att visa den samhällsomställning som krävs för att vi ska kunna lämna över ett samhälle till kommande generationer där de stora miljöproblemen är lösta.

Hållbar utveckling och klimatperspektivet är komplexa begrepp som spänner över många områden (Bilaga 4). Strukturer som planeras idag påverkar samhällsutvecklingen under en lång tid och därför måste planeringen i sin helhet sträva mot en långsiktig hållbar utveckling. Stor hänsyn bör tas till klimatpåverkan i planeringen av våra samhällsstrukturer. Värden som är viktiga att bevara för dagens

och kommande generationer behöver balanseras mot möjlig tillväxt. Detta förstärks genom att Barnkonventionen blev svensk lag den 1 januari 2020.

När ny infrastruktur planeras, som den Nya stambanan och dess kopplingspunkter, ska dessa byggas på ett sätt så att den yta som tas i anspråk minimeras och så att få nya barriärer i Skåne Nordosts flerkärniga Ortsstruktur och landskap skapas. Där det går ska nybyggnationen planeras på ett sätt så att den minskar även befintliga barriärer.

En utmaning som kommuner står inför är att möta ökad nederbörd och stigande havsnivåer samt värmeböljor och marktorka. En viktig hänsynsaspikt är att arbeta utifrån bevarandevärden så att värdefulla kvaliteter kan bevaras och främjas genom anpassad utveckling av det unika sammanhanget.

I regional planering behövs det tydligt framgå vilka intressekonflikter som uppstår samt hur dessa prioriteras och konkretiseras så att det framgår vilka bevarandevärden som är av stor vikt.

Sammanhållen bebyggelseutveckling

En sammanhållen bebyggelseutveckling är viktig ur ett samhällssocialt perspektiv. Generellt ökar folkhälsan när invånaren känner sig trygg i en väl fungerande samhällsstruktur där invånarens behov står i fokus samt där jämlikhet och integration främjas. Detta avspeglas tydligt i de socioekonomiska förutsättningar som blir mer jämställda vilket resulterar i förbättrad boendestandard, hälsa och höjd livslängd. Även utbildnings- och inkomstnivå påverkas positivt och utanförskap minskar. Det är även viktigt med en välplanerad livsmiljö med tillgång till natur- och rekreation och med möjlighet till en aktiv fritid.

Därför är det nödvändigt med ett väl utvecklat transportsystem så att invånarnas valmöjlighet till att träffas i olika former av möten på olika platser ökar. Därför bör bebyggelseutveckling främst ske i nära anslutning till kollektivtrafiknoder så att kollektivtrafiken är strukturbildande för samhällsutvecklingen.

Planerings- och utvecklingsstrategier

Kommunerna ansvarar självständigt för sin översiktsplanering och sin detaljplanering enligt kommunernas planmonopol. Skåne Nordosts viljeinriktningar för mark- och vattenanvändningen visas genom övergripande strategier som kopplas till befintlig, planerad och visionär utveckling av t.ex. infrastruktur, kollektivtrafik, bostads- och näringslivsutveckling och destinationsutveckling. För att uppnå hållbara utvecklingsstrategier är det därför viktigt att planera utifrån att:

- Infrastruktur och kollektivtrafik är strukturbildande för bostads- och näringslivsutvecklingen. Detta förutsätter att planering och genomförande av infrastruktur- och kollektivtrafik-utbyggnaden ständigt pågår och får ytterligare fokus på hållbart resande, samt att antagna beslut genomförs inom gällande tidsplan.
- Mellanregionala och mellankommunala samarbeten aktivt stöds så att påverkan på nationell nivå kan genomföras.
- Arbeta utifrån bevarandevärden så att värdefulla kvaliteter kan bevaras och främjas genom anpassad utveckling av det unika sammanhanget.

Ovan punkter stämmer överens med Skåne Nordosts två strategier "Strategi för kompetensförsörjning" och "Strategi för Innovation och hållbar tillväxt" och kommer att bidra till att nå Skåne Nordost Vision 2030. Detta förutsätter att Regionplanen tar hänsyn till de behov som Skåne Nordost har och beskriver i denna handling.

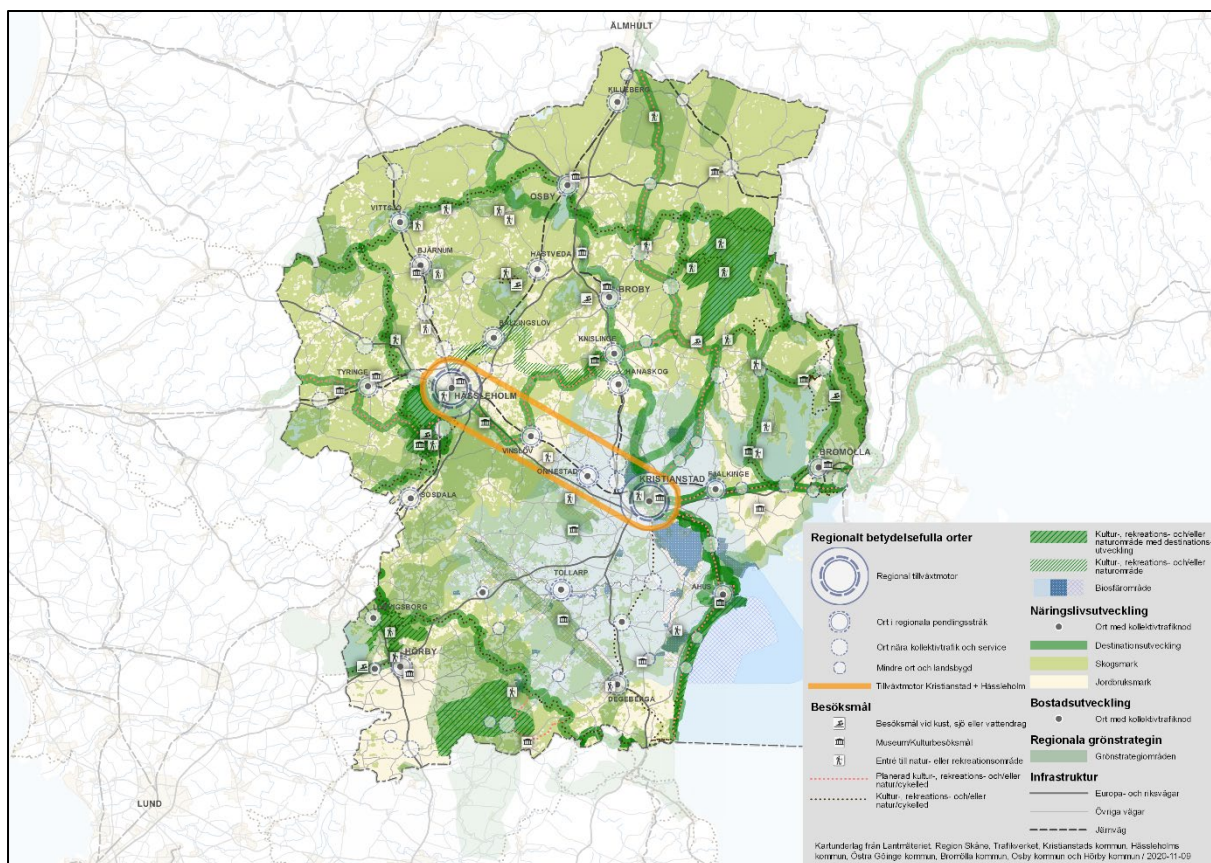


Bild 4: Markanvändningskarta med planerings- och utvecklingsstrategier

Orter som är av regional betydelse spelar en central roll inom Skåne Nordost. "Regionalt betydelsefulla orter" redovisas i ovanstående karta. Dessa orter är uppdelade i fyra olika nivåer där det är ortens betydelse för sitt omland samt om orten är en kollektivtrafiknod som ligger till grund för klassningen. Det vill säga att definitionen av en ort baseras på ortens funktion och inte administration.

Tillväxtmotorn Kristianstad+Hässleholm (Bilaga 5) är navet i nordöstra Skånes utveckling och har betydelse för sitt omland samtidigt som omlandet runt tillväxtmotorn är av stor betydelse för tillväxtmotorn. Emellan dessa sker en betydelsefull växelverkan där alla är beroende av varandra, därför är samverkan viktig. Orter i regionala pendlingsstråk bidrar till ett effektivt infrastrukturnät där det är möjligt att byta kollektivtrafikstråk och utgör på så vis en viktig kollektivtrafiknod. Orter nära kollektivtrafik och service samt mindre orter och landsbygd är också av betydelse för att bibehålla och utveckla flerkärnigheten i Skåne. Detta bidrar till att möta invånarnas efterfrågan och behov av samhällsutveckling och skapa balans i Skåne.

Destinationsutveckling är generellt en mycket viktig del i Skåne Nordosts näringslivsutveckling som kan bidra till en levande landsbygd genom att exempelvis möjliggöra produktutveckling hos skogs- och jordbruksnäring. Merparten av bostadsutvecklingen kommer även i fortsättningen att ske i nära anslutning till kollektivtrafiknoder och kollektivtrafikstråk. En inkluderande och utvecklad kollektivtrafik skapar en levande landsbygd med ett ökat intresse för destinationsutveckling och tillhörande bostadsutveckling.

Tillväxtmotorn, orter samt stad-och land perspektivet skapar flerkärnig Ortsstruktur

För att få ett väl fungerande samhälle måste det finnas ett utbrett samspel mellan tillväxtmotor, orter och landsbygd. Det finns en potential att öka samverkan mellan Tillväxtmotorn Kristianstad+Hässleholm med orter i södra Sverige. Det möjliggör att hela Skåne Nordost utvecklas utifrån sin unika förutsättning. Det är viktigt att de centrala orterna kontinuerligt utvecklas utifrån sina behov så att de bibehåller sin självständighet och på så vis kan tillföra tillväxtmotorn unika värden. Därför är centrumutveckling av stor betydelse. Det är viktigt att varje ort av central betydelse identifierar sin roll och ställning både för sig självt, men även för sitt omland. Ortens roll och funktion ger förutsättningar för utvecklingen av sitt omland och för att fungera som en regional- och/eller lokalnod.

Ortsstrukturer möjliggör det flerkärniga nordöstra Skåne och är en del i helheten av flerkärnighet för Skåne. För att Ortsstrukturerna ska kunna upprätthållas och för att kunna utveckla deras funktioner, där levande centrum, attraktiva boenden och hållbar mobilitet är grundläggande delar, krävs att alla aktörer aktivt bidrag till utvecklingen. Infrastruktursatsningar är en av de viktigaste förutsättningarna för att bibehålla Skånes unika flerkärnighet. Skåne Nordost anser att ett dubbelspår mellan Kristianstad och Hässleholm är av ytterst vikt för fortsatt utveckling av orter i nordöstra Skåne. En annan viktig satsning är att få en fungerande kollektivtrafik. Kollektivtrafik som superbustråk, regionbussar och lokalbussar är något som Region Skåne måste fortsätta utveckla samtidigt som övriga aktörer bidrar med bland annat destinationsutveckling. På så sätt stärks Skånes utveckling samt en balanserad regional utveckling säkerställs med ett samspel mellan tillväxtmotor och en levande landsbygd i hela Skåne.

Regional tillväxtmotor

Kristianstad och Hässleholm är tillsammans en regional tillväxtmotor. Tillväxtmotorn är viktig för arbetsmarknadsregioner både inom och utanför Skånes gränser. Bostadstillväxten, tillgång till arbetsplatser, service och kultur är av hög kvalitet inom tillväxtmotorn och ger en ökad attraktion.

Tillväxtmotorn Kristianstad+Hässleholm har en viktig roll att fylla för att driva utvecklingen och generera innovation och attraktionskraft till Skåne Nordost, Skåne och södra Sverige. Därför är det viktigt att ta hänsyn till tillväxtmotorn ur ett mellankommunalt och ett mellanregionalt perspektiv så att tillväxtmotorn kan växa effektivt med en balanserad och hållbar mark- och vattenanvändning.

Tillväxtmotorn Kristianstad+Hässleholm spelar en viktig roll för att minska den regionala obalansen i Skåne. Hässleholm Centralstation har en stor betydelse med de fem järnvägsstråk som möts och stationen fungerar som en väl utvecklad nod för tågtrafiken både regionalt och nationellt. Regionplanen behöver beskriva vikten av att tågstoppet på nya stambanan i Hässleholms kommun ska placeras på Hässleholms centralstation och inte i ett perifert läge så att optimal koppling till övrig regional buss- och tågtrafik uppnås. Hässleholms Centralstations strategiska läge som kollektivtrafiknod möjliggör effektiva byten till flera olika kollektivtrafikslag. Hässleholm Centralstation och Norra Station, som är en mötesplats för studier och företagande, möjliggör på så vis utveckling för såväl Tillväxtmotorn Kristianstad+Hässleholm, men även för nordöstra Skåne och övriga delar av södra Sverige. Resultatet blir en utökad arbetsmarknadsregion för södra Sverige.

För att vara en attraktiv tillväxtmotor måste de två städerna sträva efter ett näringsliv med en bred branschbredd med en mångfald av arbetstillfällen samt verka för en ökad etablering. Gemensamt erbjuder städerna utbildningstillfällen på flera olika nivåer så som grundskola, gymnasium, vuxenutbildningar, yrkeshögskoleutbildningar och högskola vilket är en förutsättning för tillväxtmotorns attraktivitet. Även samhällsfunktioner finns som sjukhus och specialistsjukhus som är viktiga för att öka tryggheten för invånarna. Det är viktigt att dessa bibehålls och utvecklas för att möta

morgondagens behov av vård. Invånarna har tillgång till ett brett och varierat handels- och kulturutbud samt möjlighet till ett rikt fritidsutbud och friluftsliv. Högskolan Kristianstad och Krinova Incubator & Science Park och yrkeshögskolorna är viktiga för att skapa ett attraktivt utbildningsklimat och en innovationsplats för näringslivet som attraherar människor från hela Skåne och Sverige.

Orter i regionala pendlingsstråk

En ort med central betydelse för regional utveckling, både inom och utanför Skånes gränser. I stationsnära lägen och i orter i kollektivtrafiknoder ska merparten av bostadsbeståndet tillkomma vad gäller nyproduktion och utveckling av det befintliga beståndet. Näringsliv- och destinationsutveckling möjliggör större arbetsmarknadsregion med en stor branschbredd.

Tillväxtmotorn och orter i regionala pendlingsstråk är beroende av varandra och det behövs ett väl fungerande regionalt pendlingsstråk med ett utvecklat system med kollektivtrafiknoder. Orter och landsbygd behöver ha viktiga kopplingar till och ifrån pendlingsstråken. Det ger invånare och besökare möjlighet till en hög livskvalitet och tillgång till en större arbetsmarknad. Hela Skåne Nordost behöver bidra med arbetskraft, livsmedelsförsörjning, rekreation och fritidsutbud för att ha en väl fungerande tillväxtmotor och en väl fungerande flerkärnig ortsstruktur som bidrar med såväl social-, ekonomisk som ekologiskt hållbarhet.

Orter nära kollektivtrafik och service

Orter som har stor betydelse för sitt omland. Orten erhåller god eller har möjlighet att erhålla god tillgänglighet till kollektivtrafik och annan samhällsservice. Bostadsutveckling och etablerad arbetsmarknad finns inom orten. Orterna fungerar som noder för sitt omland.

Orten fungerar som nod för sitt omland, finns i anslutning till tillväxtmotorn och här nås en kollektivtrafiknod med bil inom femton minuter. Orten är stark, självständig och har betydelse för sitt omland ur ett socioekonomiskt perspektiv för de invånare som bor, arbetar och lever i anslutning till orten. Det finns ett näringsliv som kompetensförsörjs lokalt och regional. En mångfald av besöksmål samt natur- och rekreationsmöjligheter skapar grund för framgångsrik destinationsutveckling.

Mindre orter och landsbygd

Orter och landsbygd som har goda möjligheter att utveckla sina kvalitéer så att Skånes unika flerkärnighet bibehålls.

Landsbygden tillför stora värden i nordöstra Skåne, bland annat med sina gröna värden. Landsbygden har stor potential för en fortsatt destinationsutveckling som kan bli identitetsskapande utifrån landsbygdens egna förutsättningar vilket skapar en jämnare balans mellan stad och land. Landsbygden har flera av de resurser som behövs för att tillväxtmotorn och/eller staden ska fungera. Genom att koncentrera samhällsfunktioner och insatser till staden gynnas även stadens direkta omland. Närheten mellan stad och landsbygd ger en bra grund till att utveckla tjänster och produkter som får positiva synergieffekter för båda, vilket ger förutsättningar för att Skånes unika flerkärnighet utvecklas och bibehålls.

Destinationsutveckling och besöksmål

Destinationsutveckling handlar om hela samhällets utveckling som besöksmål. Syftet är att förstärka nordöstra Skåne som en attraktiv plats att bo på, att driva företag på och att besöka. Arbetet har många intressenter som företag, föreningar, invånare, politiska beslutsfattare, kommuner och region. Det offentliga bidrar till utvecklingen genom att skapa förutsättningar för besöksnäringen att växa på ett

hållbart sätt. Det kan ske genom att skapa infrastruktur som cykel- och vandringsleder och bygga arenor/platser för möten. Smidig och effektiv kommunal företagservice och ett tydligt etableringsstöd är också en förutsättning för positiv näringslivsutveckling.

Kommun och region kan bidra med kunskap och inspiration och behöver belysa och hantera positiva och negativa effekter av ökade besöksströmmar. Kommunerna har en viktig roll i att stimulera till samverkan mellan besöksnäringens och friluftslivets olika parter. Samverkan är nyckeln till all framgångsrik destinationsutveckling. Skåne Nordost har beslutat om en strategisk plattform för destinationsutveckling i nordöstra Skåne (43).

Nordöstra Skånes rika utbud av kultur och natur skapar grunden för områdets utveckling. Upplevelser kopplade till natur, kultur samt mat och dryck har störst potential till att bidra till områdets hållbara tillväxt. Hela Skåne Nordost präglas av närheten till många natur- och kulturupplevelser via ett sammanhängande nätverk av vandrings- (44), cykel- (20) och ridleder (45). I närheten av lederna finns besöksmål och en besöksnäring som erbjuder boende, mat och upplevelser. En god tillgänglighet till våra besöksmål är av stor betydelse för såväl rekreation, friluftsliv och besöksnäring. Här finns stora naturområden som i hög utsträckning är opåverkade av buller och där naturens egna ljud istället får ta plats. Bullerfria miljöer är viktiga ur ett hälsoperspektiv, men blir allt svårare att hitta och riskerar att bli en bristvara i framtiden.

I området finns arenor av olika slag för evenemang både inomhus och utomhus vilka skapar plats för ett rikt och stimulerande kultur- och fritidsutbud för besökare och invånarna i Skåne Nordost. Dessa arenor gör det möjligt att arrangera konferenser, idrotts- och kulturevenemang i samverkan mellan Skåne Nordosts kommuner, något som kan attrahera hela Skånes befolkning och närliggande regioner så som Blekinge och Småland.

Genom samverkan skapas möjligheter att bevara och utveckla förutsättningar för besöksnäring och friluftsliv över kommungränserna. En viktig hänsynsaspekt är att arbeta utifrån bevarandefrågor så att områdets värden kan bevaras och främjas genom anpassad utveckling av det unika värdet. En väl utvecklad kollektivtrafik till nordöstra Skånes största regionala besöksmål är en viktig del av det hållbara resandet.

Mark- och vatten

Jordbruksmark och skogsmark

Naturen i nordöstra Skåne varierar i stor utsträckning i förhållande till övriga delar av Skåne. Skåne Nordost har en stor andel skogsmark med en öppen karaktär. I Kristianstads kommun finns ett slättlandskap som skiljer sig från den norra delen av nordöstra Skåne. Tillgången på jordbruksmark och skogsmark är mycket god inom Skåne Nordost.

Jordbruk och skogsbruk är viktiga branscher inom näringslivet. Inom vissa kommuner dominerar jordbruksmark i området runt en kollektivtrafiknod. Detta kan ibland skapa intressekonflikter gällande hur marken ska utvecklas för framtiden. Inom Skåne Nordost behöver jordbruksmark bevaras, men även utvecklas för att stödja övriga samhällsfunktioner ur ett socialt, miljömässigt och ekonomiskt perspektiv, vilket ur ett helhetsperspektiv gynnar samhällsutvecklingen i stort för Skåne Nordost. Skogsmarken utsätts för förändringar, framför allt genom ett högmekaniserat skogsbruk. Ett produktivt jordbruk och skogsbruk samt rekreativa och värdefulla naturmiljöer måste bevaras eller utvecklas gemensamt. I nordöstra Skåne finns stora grundvattentäkter för dricksvatten, men grundvattenförsörjningen kan påverkas av avvattningen i det moderna skogslandskapet.

Att växa effektivt med en balanserad markanvändning som är hållbar är därför särskilt viktigt. Vid allt slags brukande av mark bidrar storskalighet och mekanisering till att landskapet likformas, vilket är särskilt tydligt i södra och mellersta Skåne med all sin jordbruksmark. Jordbruk och skogsbruk i Skåne Nordost är därför viktiga och utgör grundförutsättningar för hållbar livsmedelsproduktion och gröna näringar. Detta ger förutsättningar för destinationsutveckling exempelvis tillsammans med fritids- och rekreationsmöjligheter, vilket skapar ytterligare möjlighet för utveckling av jordbruk och skogsbruk i nordöstra Skåne.

Regionala Grönstrategiområden

Kartan för planerings- och utvecklingsstrategier pekar ut regionalt viktiga grönstrategiområden. I Region Skånes rapport *Grönstruktur i Skåne, strategier för en utvecklad grön struktur* (46) definieras begreppet grönstruktur som ett samlande begrepp för en struktur bestående av små och stora gröna och blå områden av olika karaktär och funktion. Rapporten lyfter fram viktiga regionala grönstrategiområden och samband samt redogör för strategier för att utveckla Skånes gröna struktur. Grönstruktur bidrar med många samhällsfunktioner och är en grundförutsättning för fungerande ekosystemtjänster och för den biologiska mångfalden. Skånes grönstruktur beskrivs i rapporten som flerkärnig, precis som Ortsstrukturen, vilket gör det till en utmaning att knyta samman delarna och tillgängliggöra de gröna strukturerna. Hur mark- och vattenanvändningen planeras har stor betydelse för grönstrukturens sammanhängande utbredning. För att biologisk mångfald och rekreation ska kunna upprätthållas och utvecklas behöver den infrastruktur som binder samman de gröna och blå områdena bevaras och utvecklas.

LIS-områden - landsbygdsutveckling i strandnära lägen

I nordöstra Skåne finns en stor del av Skånes skogar och sjöar. Detta ger stora rekreationsvärden tillsammans med långa sträckor strand per invånare. Exempelvis har Osby kommun 386 kilometer meter strand som berörs av LIS (landsbygdsutveckling i strandnära lägen) (47). Genom möjligheten till LIS blir möjligheterna goda att kombinera ett naturnära boende med direkt anknäring till vatten. Det är inte enbart bostäder som har förutsättningar att få ett attraktivt och lugnt läge genom LIS utan även besöksnäringen, friluftsliv och service. Serviceunderlaget kan därmed utökas och ge upphov till långsiktigt positiva sysselsättningseffekter. Hållbarhetsaspekten i LIS förutsätter att utveckling sker i redan befintliga strukturer för att stärka dessa utan att värdefulla naturmiljöer byggs bort. Förändringen i lagstiftningen som gjordes 2009 med införandet av LIS som extra skäl för strandskyddsdispens innebär ett större regionalt- och lokalt inflytande. Syftet är att åtgärder, bebyggelse eller verksamheter ska bidra till att stimulera en positiv samhällsutveckling lokalt samtidigt som naturvärdena kan utnyttjas i hög grad utan att negativ inverkan sker på strandskyddets långsiktiga syfte. Konkurrensfördelarna i den nordöstra delen av Skåne stärks därmed genom lagstiftningens möjlighet till landsbygdsutveckling i strandnära lägen.

Avrinningsområde för Helge å och kusten

Pågående klimatförändring medför att mer vatten ska tas om hand i vattendragen med risk för stor påverkan nedströms särskilt när stora mängder ska tas om hand under en längre period. Avrinningen behöver regleras med fördröjning innan det når vattendragen för att inte skapa stora problem nedströms. Det är av stor vikt att varje möjlighet till fördröjning tas till vara för att minimera problem med översvämning längs vattendrag. De kommuner som berörs av denna mellankommunala fråga bör gemensamt ta fram en plan som redovisar hur nederbörd tas om hand inom respektive kommun innan det når vattendrag och transporteras vidare till havet. Kristianstads kommun leder arbetet inom Helge Å vattenvårdsförbund där samtliga berörda kommuner ska delta i det gemensamma arbetet som hanterar frågor kring avrinningsområdet och Helge ås funktion.

Skåne Nordost

Planeringsunderlag och förutsättningar till Regionplan för Skåne 2022-2040

Sammanställning bilagor

Av Skåne Nordosts styrelse godkänt underlag

2020-12-10

Innehåll

Bilaga 1: Skåne Nordost – Vision 2030	2
Bilaga 2: Statistik kopplat till boende, företagande, arbetsmarknad, utbildning och pendling	4
Bilaga 3: Fysisk infrastruktur och kollektivtrafik.....	5
Bilaga 4: Hållbar utveckling	16
Bilaga 5: Tillväxtmotorn Kristianstad+Hässleholm driver utvecklingen i södra Sverige	18
Bilaga 6: Kartor.....	19
Bilaga 7: Ordlista	22
Bilaga 8: Referenslista	25

Skåne Nordost - Vision 2030

Vision 2030 beskriver en gemensam framtidsbild. Nordöstra Skåne är beläget i mitten av ett expansivt södra Sverige. Detta läge gör att den hållbara utveckling som sker i nordöstra Skåne stärker både Skåne och södra Sverige.

Syftet med visionen är att samla krafter och resurser för att påverka utvecklingen i önskad riktning med tyngdpunkt på de mellanregionala och mellankommunala frågorna. Vision 2030 ska bidra till genomförandet av den regionala utvecklingsstrategin för Skåne samt andra relevanta nationella eller regionala strategier.

Vision 2030 baseras på en gemensam omvärldsbevakning i vilken nordöstra Skånes styrkor och kommande utvecklingsbehov har identifierats. De styrkor som vi har är t.ex. företag med hög lönsamhet och hållbar tillväxt, trygga livsmiljöer, attraktiva besöksmål, närheten till unika naturområden samt bra näringslivsklimat och snabba kommunala beslutsvägar. De utmaningar som vi står inför handlar bland annat om arbetslivets kompetensförsörjning, lågt nyföretagande, låg sysselsättningsgrad och låg utbildningsnivå.

Kommunernas arbete för att det ska vara enkelt att leva, bo och verka inom nordöstra Skåne är grunden för en fortsatt hållbar utveckling. Vision 2030 utgår från de ingående kommunernas visioner och mål och visar på en gemensamt beslutad riktning för Skåne Nordost.

Vision 2030

**Ett attraktivt och konkurrenskraftigt nordöstra Skåne,
en tillväxtmotor i Södra Sverige.**

Visionens målbilder

År 2030 är nordöstra Skåne en attraktiv plats för invånare, besökare och potentiella medborgare. Gemensamt skapar vi en positiv och hållbar utveckling såväl socialt, ekonomiskt och som miljömässigt. Nordöstra Skånes invånare anser sig ha hög livskvalitet i form av god hälsa, aktiv fritid och hållbar levnadsstandard.

Vi har tre målbilder.

En dynamisk arbetsmarknad som attraherar företag, kompetenser och idéer.

Utbildningsnivån och yrkesskicklighet gör våra medborgare efterfrågade på arbetsmarknaden och matchningen mellan behov av arbetskraft och tillgänglig arbetskraft är god. Det flexibla

utbildningssystem för ett livslångt lärande som erbjuds i nordöstra Skåne efterfrågas av arbetslivet och främjar ett arbetsintegrerat lärande.

Innovationsmiljöer och en högskola som bidrar till konkurrenskraftiga arbetsgivare.

Skåne Nordost är en attraktiv plats för företag och entreprenörer. Många nya företag startar vilket resulterar i en stor branschbredd, fler arbetstillfällen och en ökad sysselsättningsgrad. Här finns innovationsmiljöer som främjar näringslivets innovationsförmåga. Näringslivet, med styrkan i de små- och medelstora företagen, har god tillväxt som i sin tur skapar fler arbetstillfällen för den ökande befolkningen.

Hög tillgänglighet till arbetsplatser, service och besöksmål via digitala tjänster och en väl utbyggd kollektivtrafik.

Det finns en väl fungerande kollektivtrafik och utbyggda cykelvägar för pendling och besökare. Att ta sig till och från nordöstra Skåne är enkelt. Den globala omvärlden är bara några timmar bort. Det går snabbt att ta sig till nationella och internationella flygplatser och våra invånare ser hållbara transporter som ett attraktivt alternativ till andra färdssätt. Digitalisering underlättar för invånare och näringsliv i deras utveckling och lärande.

Principer för samverkan

- I Skåne Nordost samverkar kommunerna inom prioriterade områden där vi når längre gemensamt än var kommun för sig.
- Skåne Nordost är vår gemensamma röst i dialogen med externa partners för att få en starkare påverkan.
- Vi tar gemensamt fram övergripande strategier.
- Vi tydliggör våra styrkor och utvecklingsbehov.
- Alla prioriteringsområden genomsyras av de horisontella principerna och bidrar till hållbar tillväxt.

Visionen ska ligga till grund för det som ska prioriteras inom samarbetskommittén och vägleder både stora och små beslut angående hur kommunernas resurser i form av tid, pengar och andra resurser inom samarbetet ska användas.

Strategier

Kopplat till målbilderna i Vision 2030 kommer det att tas fram övergripande strategier som beskriver hur vi ska nå visionen. Visionens strategier beslutas, revideras eller ersätts av samarbetskommitténs styrelse. De effektmål och resultatmål som finns kopplat till strategierna följs upp regelbundet för att säkerställa att våra insatser bidrar till Vision 2030.

Bilaga 2: Statistik kopplat till boende, företagande, arbetsmarknad, utbildning och pendling

Befolkning

Inom Skåne Nordost finns det 194 608 invånare varav 137 892 invånare bor i kommunerna Kristianstad och Hässleholm (2019). Skåne Nordosts landyta är 4 115 km², vilket motsvarar 47 invånare per km². Totala ytan i Skåne är 11 303 km² och det finns 1,362 miljoner invånare vilket ger en täthet på 124,8 invånare per km². I riket är tätheten 25,4 invånare per km². Detta betyder att Skåne Nordost har 36,4% av Skånes yta och 14,3% av dess invånare.

I nordöstra Skåne bor 81,4% av befolkningen inom tätort och i riket bor 87,4% av befolkningen inom tätort (2018). Var fjärde (26%) invånare i nordöstra Skåne bor i flerfamiljshus, övriga, med undantag från specialbostäder och övrigt boende, bor i enfamiljshus (70%) (2019).

Företagande

I nordöstra Skåne finns 17 928 företag (2018). 92,9% av företagen har max 5 anställda. 7 967 företag är aktiebolag (44%). Av aktiebolagen är det 84,7% som har max 5 anställda. 13,3% av antalet förvärvsarbetare är egna företagare.

Arbetsmarknad

Totalt finns det 66 077 heltidstjänster i nordöstra Skåne (2018). Aktiebolagen står för 59% av de anställda (67% i riket). Kommunalanställda står för 23% av de anställda (16% i riket). Landsting och statlig verksamhet står totalt för 11% av de anställda i kommunen (12% i riket). Oberoende bolagsform så finns det flest anställda inom branscherna Hälsa/sjukvård, Bygg samt Utbildning. Borttaget offentliga arbetsgivare så är det flest anställda i byggföretag och i detaljhandeln. Arbetslösheten i nordöstra Skåne låg 2019 på 7,7% av befolkningen (18 – 64 år). I Skåne var siffran 7,3%.

Lokala arbetsmarknadsregioner

Hörby kommun tillhör den lokala arbetsmarknadsregionen Malmö-Lund, Kristianstads kommun, Hässleholms kommun, Bromölla kommun och Östra Göinge kommun ingår i den lokala arbetsmarknadsregionen Kristianstad-Hässleholm och Osby kommun ingår i den lokala arbetsmarknadsregionen Älmhult. Indelningen i lokala arbetsmarknader bygger på statistik om arbetspendling. Arbetspendling uppstår enligt SCB:s definition om en person bor i en kommun och arbetar i en annan d.v.s. pendling sker över kommungräns.

Utbildningsnivå

Andelen högutbildade i nordöstra Skåne, minst tre-årig eftergymnasial utbildning (25-64år), ligger på 20,3%. Motsvarande siffra för riket ligger på 28,21%. 81,5 % av nordöstra Skånes invånare har minst en gymnasieutbildning (även kortare än 3 år) som högsta utbildning. Motsvarande siffra för riket ligger på 85%.

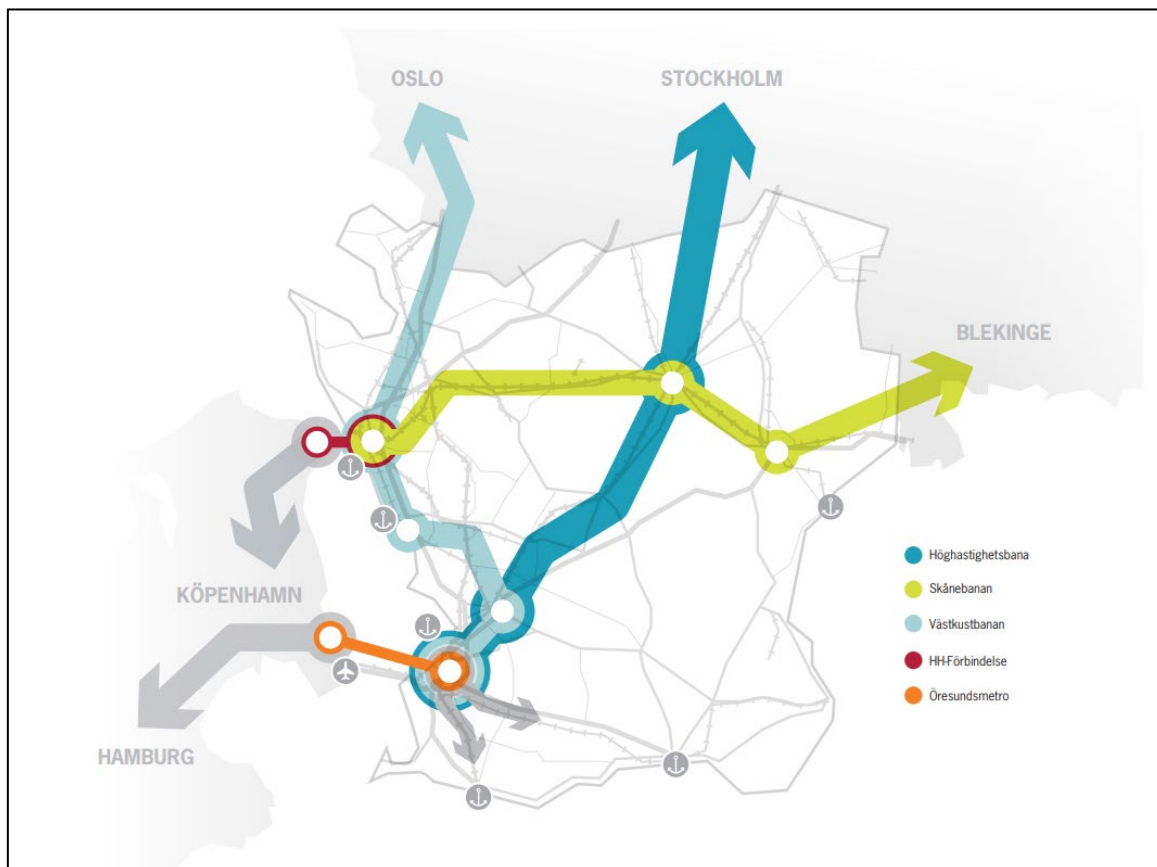
Pendling

De flesta kommuner inom Skåne Nordost har ett negativt pendlingsnetto, dvs det pendlar dagligen ut fler personer än det pendlar in. Enbart Kristianstads kommun har ett positivt pendlingsnetto (1 206 personer). De fyra mindre kommunerna har ungefär lika många invånare som pendlar till arbete som de som bor och arbetar i sin kommun (49%). I de två större kommunerna Kristianstad och Hässleholm är det en stor andel som bor och arbetar i sin kommun (74,4%).

Bilaga 3: Fysisk infrastruktur och kollektivtrafik

Skånebildens

År 2015 ställde sig Kristianstads kommun och Hässleholms kommun bakom Skånebildens. De sju skånska tillväxtmotorerna/regionala kärnorna och Region Skåne enade sig inför Sverigeförhandlingen kring ett antal utgångspunkter som är viktiga för hela Skåne.



Region Skåne har i arbetet med Sverigeförhandlingen fört dialog med de skånska kommunerna där arbetet resulterat i Skånebildens med gemensamma utgångspunkter för framtida infrastruktur. (Källa: Region Skåne)

- Höghastighetsbanans sträckning i Skåne ska i ett första utbyggnadssteg ha stationer i Malmö, Lund och Hässleholm.
- Byggnationen av höghastighetsbanan ska starta söderifrån, för att undanröja de stora flaskhalsarna i det nationella och regionala järnvägssystemet och i den av EU prioriterade ScanMed-korridoren.
- Skånebanan ska ha konkurrenskraftiga restider, för att koppla Helsingborg och Kristianstad till höghastighetsbanan samt för att koppla samman de två arbetsmarknadsregionerna i Skåne.
- Västkustbanan mellan Maria och Helsingborg C ska ha dubbelspår, för ökad kapacitet och snabbare förbindelser på den för Skåne, Sverige och EU viktiga Västkustbanan.
- Den fasta förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör ska påbörjas så snart det går. Öresundsmetron mellan Malmö och Köpenhamn är kopplad till utbyggnad av Köpenhamns metro.

I överenskommelsen konstateras vidare att högklassig kollektivtrafik i och förbättrade kollektivtrafikkopplingar till våra städer är avgörande för hållbar pendling, vilket är en förutsättning för en hållbar utveckling i hela Skåne.

Sverigeförhandlingen

År 2014 initierade regeringen den så kallade Sverigeförhandlingen, ett projekt rörande byggandet av en höghastighetsjärnväg som binder samman Stockholm-Malmö, samt Stockholm-Göteborg. I juni 2016 blev det klart att Hässleholm kommer att förstärkas ytterligare som järnvägsknutpunkt av nationell och regional betydelse i och med att staden får ett fullvärdigt tågstopp på höghastighetsbanan. Avtalet med Sverigeförhandlingen inkluderar byggandet av centrala stationer i Lund och Hässleholm, inklusive en permanent kopplingspunkt med Södra stambanan och Skånebanan i Hässleholm. Enligt överenskommelsen åtar sig Hässleholms kommun att tillsammans med Kristianstads kommun färdigställa 7000 bostäder i stationsnära läge fram till år 2035.

Nya stambanor ger stora möjligheter för Skåne, södra Sverige och Öresundsregionen

Södra stambanan och Västra stambanan är nationellt viktiga för person- och godstrafik. Båda banorna är i dag hårt belastade och det svenska järnvägssystemet behöver byggas ut. Trafikverket har därför regeringens uppdrag att bygga nya stambanor mellan våra storstadsregioner. Nya stambanor förbinder samtidigt mellanliggande regioner bättre med varandra och med storstäderna. (Trafikverket)

Projekt Hässleholm–Lund är en första sydlig del i en ny stambana mellan Stockholm–Malmö. Mellan Hässleholm och Lund planerar Trafikverket för en cirka 70 kilometer lång ny dubbelspårig stambana med hastigheten 320 km/h för fjärrtåg och 250 km/h för snabba regionaltåg. Den nya järnvägen ger snabbare resor i södra Sverige och bidrar till att avlasta Södra stambanan. Avlastningen ger mer tid för förebyggande underhåll vilket leder till ett tåligare och mer robust järnvägssystem med bättre punktlighet samtidigt som antalet lokaltåg kan öka på Södra stambanan. Planerad byggstart för projektet är någon gång mellan 2027–2029. Byggtiden uppskattas grovt till cirka tio år. (Trafikverket)

Projektet finns med som objekt i Nationell plan för infrastruktur. Mellan år 2019 och 2022 genomför Trafikverket en lokaliseringsprövning inklusive miljökonsekvensprövning (MKB) i vilken olika tänkbara korridorer för järnvägen och lägen för stationer utreds. Senast i juni 2022 ska dokumenten lämnas över till Regeringen för så kallad tillåtlighetsprövning. Efter beslut från Regeringen kan Trafikverket ta fram en järnvägsplan, därefter projektera och sedan börja bygga denna del av nya stambanan. Byggnationen ska enligt nationell plan för infrastruktur startas innan 2029 och vara klar för trafik 2039. Många anser att detta är en för långsam utbyggnadstakt med tanke på att tågresandet ökar i och med att tågtrafiken blir allt mer konkurrenskraftig. Företag är beroende av god kapacitet på järnvägarna för sin kompetensförsörjning.

Som ett resultat av byggandet av nya stambanor frigörs kapacitet på Södra stambanan och då är det viktigt att verka för en fortsatt utveckling och kapacitetshöjning av Skånebanan, Markarydsbanan och Blekinge kustbana för att förhindra flaskhalsar på dessa banor. Ett första steg är dubbelspår mellan Kristianstad och Hässleholm.

Regionsamverkan Sydsverige har tagit fram Sydsvenska prioriteringar

Inom Regionsamverkan Sydsverige samverkar de sex regionerna i södra Sverige; Jönköping, Kronoberg, Kalmar, Blekinge, Skåne och Halland inom bl.a. kollektivtrafik- och infrastrukturuområdet. En viktig utgångspunkt är att transportsystemets funktion och utveckling i Sydsverige, både för personer och gods, är avgörande för Sveriges konkurrenskraft och tillväxt. Med insikten om vikten av samsyn i utvecklingen av transportsystemet har Regionsamverkan Sydsverige utifrån en gemensam systemanalys och positionspapper konkretiserat vilka insatser som behöver prioriteras under

planperioden. I Sydsvenska prioriteringar har Region Skåne tillsammans med de sydsvenska regionerna enats kring de insatser i infrastrukturen som ger de bästa förutsättningarna för Sydsveriges och Sveriges tillväxt och utveckling.

Trafikcharter Greater Copenhagen

Inom Greater Copenhagen & Skåne committee-samarbetet finns det en överenskommelse, Trafikcharter, som handlar om prioriterade infrastrukturåtgärder inom Region Själland, Region Hovedstaden, Region Skåne och inom de 79 kommunerna i dessa regioner. I området bor det 3,9 miljoner invånare (2016). Målet med överenskommelsen är att säkra ekonomisk tillväxt, stärka en gemensam arbetsmarknad, en bättre och integrerad infrastruktur för kortare restid i regionen, men också bättre infrastruktur för nya affärs- och exportmöjligheter.

Nationell plan för infrastruktur (NTI) och Regional trafikinfrastrukturplan (RTI)

Skåne Nordost anser att de åtgärder som redan är med i NTI och i RTI genomförs enligt tidsplanen eller om möjligt tidigareläggs. Fortsatt förstärkning av infrastrukturen behövs för hela samhällsutvecklingen. Det handlar om bostadsutveckling, arbetskraftsförsörjning i arbetslivet via pendling samt för invånare att ha tillgång till ett stort utbud av fritidsaktiviteter, nöje och kultur. Förbättringsåtgärderna gäller både möjligheten att kunna pendla mellan olika sträckor, men även för att höja den turtätheten kollektivtrafiken erbjuder på sträckan. Det gäller för både tåg, buss och cykel.

Nationell plan för infrastruktur

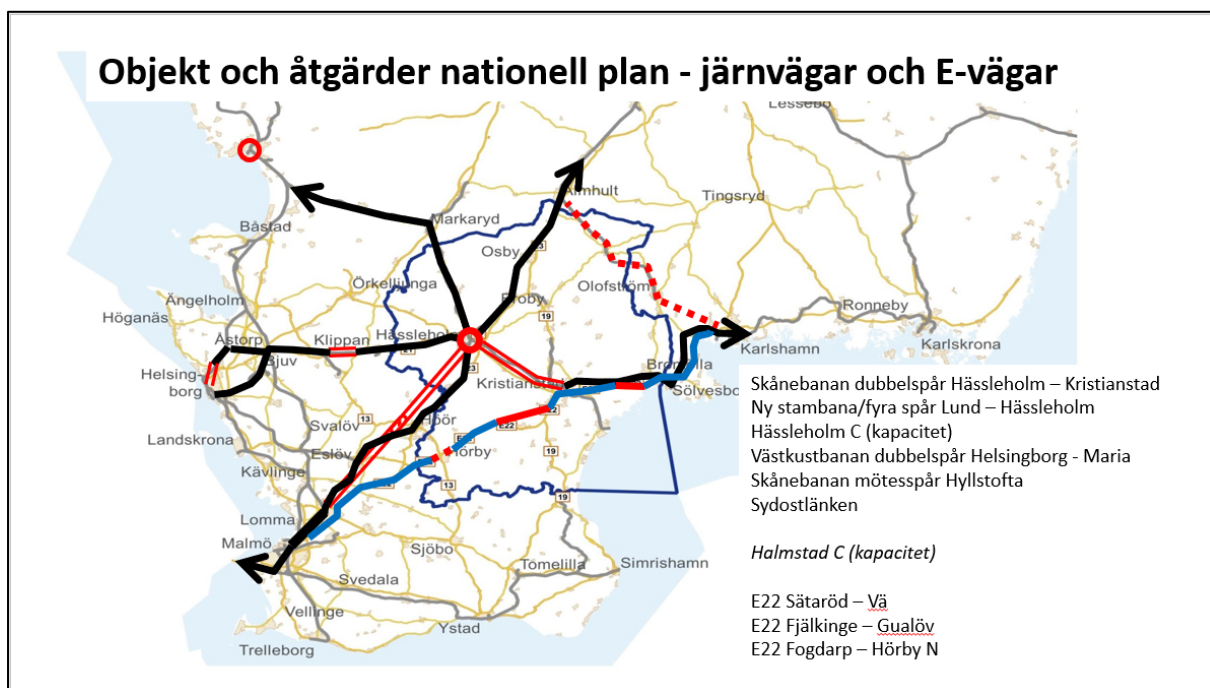


Bild: Källa Hässleholms kommun. Bild från NTI 2018 – 2029.

Objekt i Nationell Transportplan 2018 – 2029 (hämtat ur planen)

- E22 Sätäröd-Vä; Motorvägen öppnas den 10 december 2020.
- E22 Fjälkinge-Gualöv; 2+1-vägen byggs ut till en 21,5 meter bred motorväg för att öka säkerheten och framkomligheten på sträckan. (Planerad byggstart är hösten 2021)

- Hässleholm-Helsingborg, förlängt mötesspår och höjd hastighet Skånebanan mötesspår Attarp (Hässleholm) (Planerad byggstart är hösten 2022)
- Älmhult-Olofström-Blekinge Kustbana (Sydostlänken, etapp 1 och 2), elektrifiering och upprustning samt ny bana (Trolig byggstart 2027-28)
- Hässleholm-Lund, höghastighetsbana (Trolig byggstart 2027-29)

Nedan objekt är viktiga att få in i kommande nationell infrastrukturplan.

- Fogdarp–Hörby Norra; Sista delen av E22 som ej är motorväg.
- Dubbelspår mellan Hässleholm och Kristianstad ska prioriteras in i planen. Långsiktigt behöver hela Skånebanan få dubbelspår.

Regional Infrastrukturplan

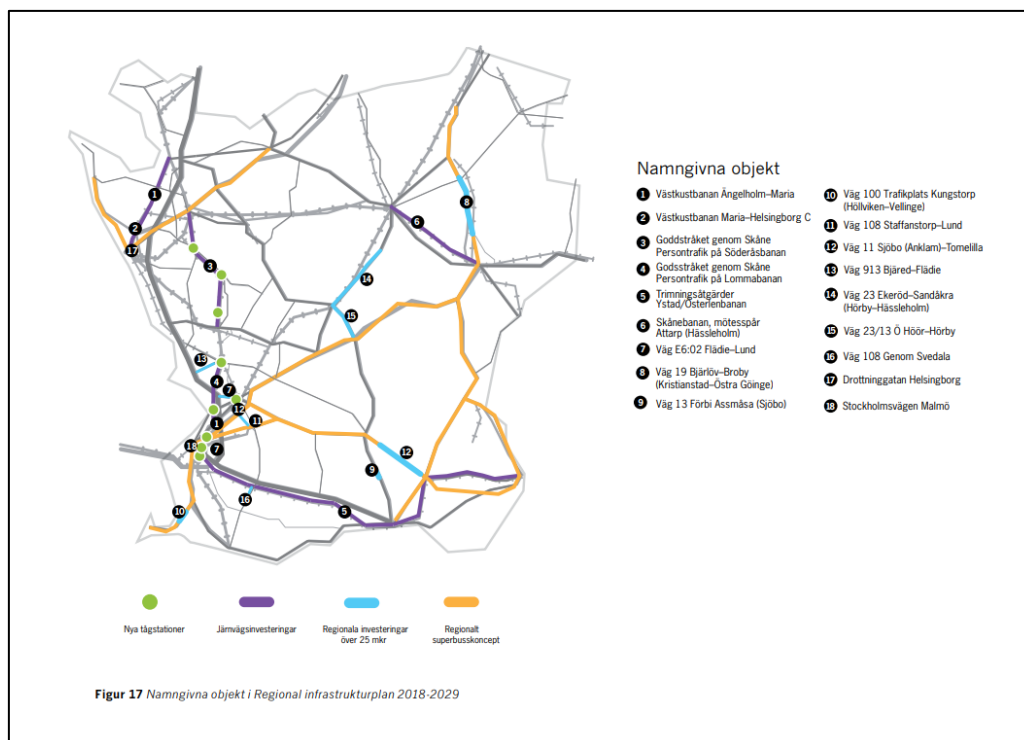


Bild: Källa Region Skåne

Objekt i Regional Trafikinfrstrukturplan 2018 – 2029 (hämtat ur planen).

Samfinansiering nationell plan:

- Hässleholm-Helsingborg, förlängt mötesspår och höjd hastighet Skånebanan mötesspår Attarp (Hässleholm) Byggstart 2022 enligt Trafikverket.

Kollektivtrafik:

- Regionalt superbusskoncept
Det finns en tydlig satsning på regionala superbussar i RTI-n, men ännu har dessa satsningar inte nått nordöstra Skåne. Följande stråk inom Skåne är beslutade eller under diskussion att utvecklas inom konceptet: Malmö-Kristianstad, Kristianstad-Osby, Kristianstad-Ystad och Kristianstad-Simrishamn

Namngivna regionala objekt:

- 19 Bjärlöv–Broby (Kristianstad–Östra Göinge)
Genom ombyggnaden sträckan Broby – Bjärlöv av väg 19 under innevarande planperioden förbättras transportmöjligheterna norrut från Kristianstad. Dock återstår en besvärande flaskhals mellan Bjärlöv och Härlöv/Kristianstad för att nå E22:an.
- 23 Ekeröd–Sandåkra (Hörby – Hässleholm)
För att Kristianstad/Hässleholm ska kunna utvecklas till en tillväxtmotor måste flaskhalsar i infrastrukturen byggas bort. När E22:an successivt blir färdigbyggd i Skåne så kommer infrastrukturen att ha förändrats till det bättre för Kristianstad och då är det viktigt att Hässleholm får också förnyade förbindelser söderut.
- 23/13 Ö Höör/Höör–Hörby
Åtgärden syftar till att leda trafiken från väg 23 norr om Höör via väg 13 och Hörby vidare söderut på E22 istället för via väg 23 genom Ringsjösundet. Åtgärden syftar därmed även till att öka framkomligheten och trafiksäkerheten i det nya stråket Ekeröd–Hörby. En ÅVS kommer att genomföras kopplat till detta objekt.

Cykelåtgärder i vägobjekt:

- 19 Bjärlöv–Broby
Mellan Bjärlöv och Hanaskog kommer gamla vägen och en kortare ny sträcka att finnas för cykling och lokal trafik. Planskild korsning byggs för befintlig cykelväg söder om Broby.
- 23 Ekeröd–Sandåkra
Parallellt vägnät finns norr om vägen. Längsgående cykelväg kommer utredas på del av sträckan, men finansieras ej inom cykelvägsplanen. En planskild korsning planeras i Tjörnarp och en i norra Sösdala. Den senare samplaneras med objekt Norra Mellby –Sösdala. Lokala parallellvägar kommer att utredas vidare.
- 23/13 Ö Höör/Höör– Hörby
Längsgående cykelväg finansieras varken i cykelvägsplan eller inom vägobjektet. Cykelrelationen tillgodoses väster om vägen genom objekten Fulltofta–Hörby och Ljungstorp–Ludvikstorp. Åtgärder för ökad genhet genom Röingeborg kan vara aktuella på kommunalt vägnät. Lokala parallellvägar och behovet av planskilda förbindelser kommer att utredas vidare.

Standardhöjning på statliga cykelvägar

- Passagen genom Mala, Hässleholms kommun

Snabba cykelstråk samt nationella och regionala cykelleder

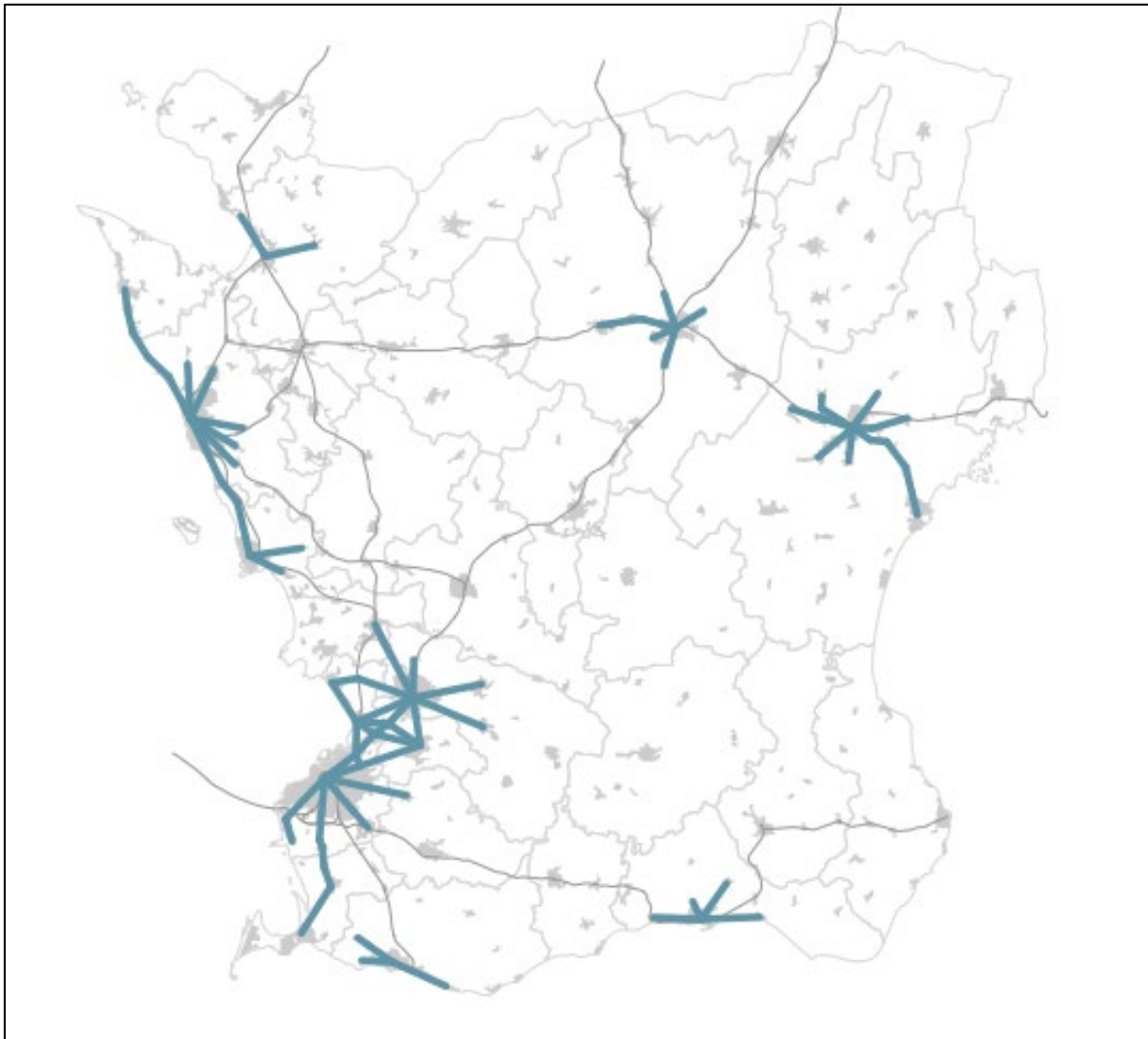


Bild: Karta över starka regionala cykelstråk i Skåne som är aktuella att uppgradera till supercykelstråk. (Källa: Region Skåne)

Cykelstråk som förbinder städer, större tätorter eller olika stadsdelar har Trafikverket och Sveriges kommuner och regioner (SKR) valt att kalla dessa stråk för snabba cykelstråk. Ett snabbt cykelstråk ska erbjuda god tillgänglighet, säkerhet och framkomlighet samt ska vara en gen förbindelse. Cyklister ska om möjligt ges prioritering gentemot bilar och vid trafiksignaler. Stråken är ämnade för pendelcyklister, skolungdomar och alla andra cyklister som vill ta sig fram smidigt och snabbt.

I Skåne kallas dessa snabba cykelstråk för supercykelstråk. Enligt Region Skåne är supercykelstråk cykelvägar av hög kvalitet med breda cykelbanor där det finns goda förutsättningar att cykla i valfritt tempo utan att hindras av andra trafikanter.

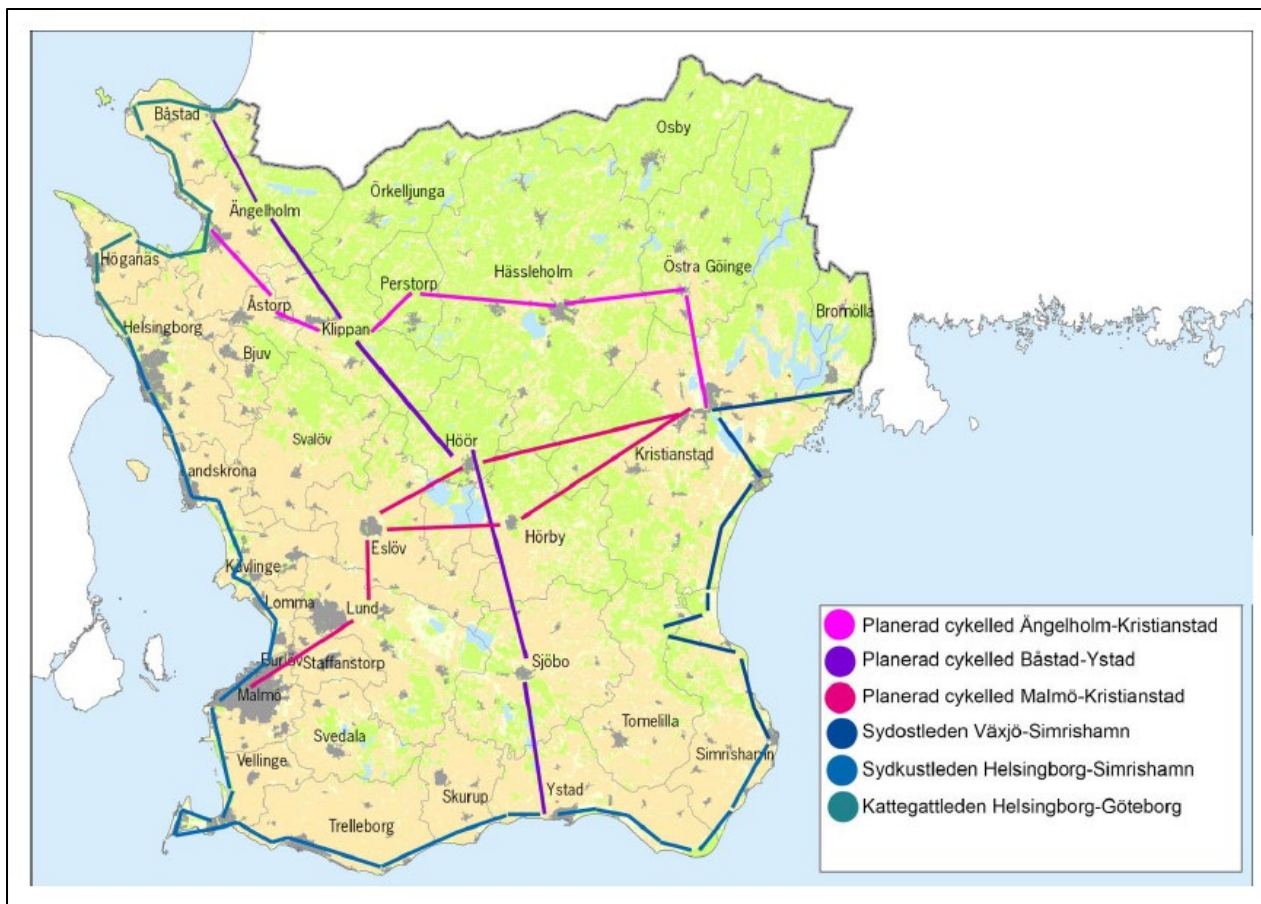


Bild: Befintliga nationella cykelleder och planerade regionala cykelleder i Skåne (Källa: Region Skåne)

Det finns tre nationella cykelleder i Skåne. Dessa är Kattegattleden (Helsingborg-Göteborg)(23), Sydstleden (Växjö-Simrishamn)(24) och Sydkustleden (Simrishamn-Helsingborg)(24). Sydstleden, som blev Sveriges andra nationella cykelled för turism och rekreation, passerar till stora delar genom nordöstra Skåne.

Ett regionalt cykelledsnät är under planering. Skånes första regionala cykelled (Kristianstad-Ängelholm) planeras att passera följande kommuner: Kristianstad, Östra Göinge, Hässleholm, Perstorp, Klippan, Åstorp, Ängelholm. Övriga regionala leder som planeras är Kristianstad- Malmö samt en led mellan Ystad och Båstad som kommer att passera Hörby. Region Skåne planerar för att lederna ska invigas i juni 2023. Den planerade banvallsleden för cykling mellan Brösarp/Maglehem-Kristianstad-Immeln-Älmhult-Linnés Råshult-Växjö är av regional betydelse och bör också hanteras som en regional cykelled.

Regional Cykelvägplan

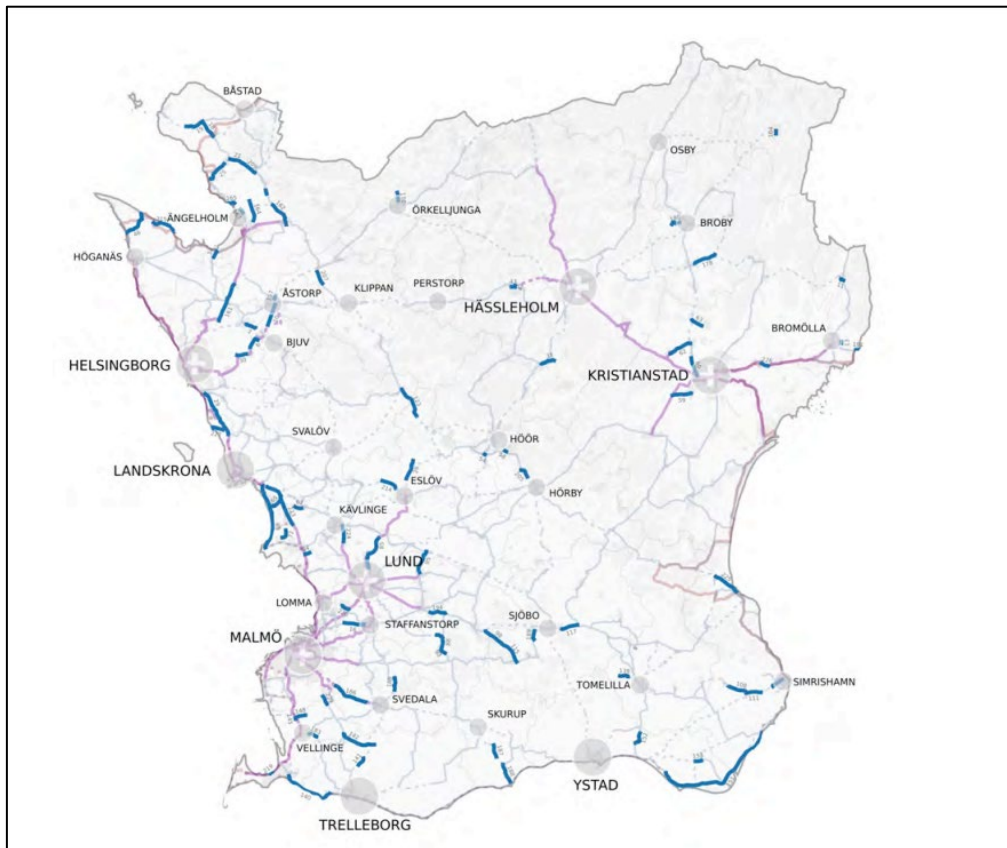


Bild: Översiktskarta över samtliga brister som ska åtgärdas inom planperioden 2018 - 2029. Källa Region Skåne

Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029 är en fördjupning avseende cykelsatsningar av Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2018-2029. Cykelvägsplanen hanterar cykelvägar utmed statliga vägar, vilket i princip innebär vägarna mellan Skånes städer och byar, samt statlig medfinansiering till kommunala cykelvägar. Nedan objekt finns med i innevarande plan. Årtalen inom parantes är när objektet kommer att öppnas för trafik.

- Sölvesborgsvägen, Valje Bromölla kommun (Genomfört)
Skapa en trafiksäker dragning för Sydostleden förbi Valje.
- Bäckaskog–Fjälkinge Kristianstad kommun (Byggstart hösten 2020 - pågår)
Skapa en trafiksäker dragning för Sydostleden från Fjälkinge österut mot Bäckaskog.
- Fulltofta–Hörby Hörby kommun (2021 – 2023)
Åtgärden möjliggör cykling från Hörby till Fulltofta naturområde och bidrar till en trafiksäker cykelkoppling mellan Hörby och Höör.
- Axeltorpsvägen i Näsum Bromölla kommun (2024 – 2026)
Skapar en möjlighet att cykla på separat cykelväg mellan Bromölla och Olofström.
- Malmövägen, Tyringe Hässleholms kommun (2024 – 2026)
Öka möjligheten för barn och unga att röra sig på orten samt förbättra kopplingen till kollektivtrafiken och skapa ortskvaliteter.

- Järnvägsgatan, Tyringe Hässleholms kommun (2024 – 2026)
Öka möjligheten för barn och unga att röra sig på orten samt förbättra kopplingen till kollektivtrafiken och skapa ortskvalitéer.
- Kristianstad–Ovesholm Kristianstad kommun (2024 – 2026)
Skapa en möjlighet att cykla i en trafiksäker miljö mellan Ovesholm till kollektivtrafik, skola och fritidsaktiviteter i Öllsjö och eller eventuellt vidare mot Kristianstad.
- Bjärlöv–Torsebro Kristianstad kommun (2024 – 2026)
Saknad länk som när det åtgärdas gör att befintliga stråk i nordöstra Skåne hänger samman.
- Tranebodavägen, Lönsboda Osby kommun (2024 – 2026)
Skapa en trafiksäker cykelkoppling till Lönsboda Folkets Hus och park.
- Knislinge–Hjärsås Östra Göinge kommun (2024 – 2026)
Skapa en trafiksäker cykelkoppling mellan Knislinge och Hjärsås.
- Hanaskog–Torsebro Kristianstad kommun/Östra Göinge kommun (Har tagits bort?)
- Folkets husgatan–Skjutbanan Bromölla kommun (2027 – 2029)
Skapa en trafiksäker cykelkoppling till Skjutbanan för barn och unga. Från Folketshusgatan leder en kommunal cykelväg fram till en planskildhet under Råbyvägen. Planskildheten och cykelvägen under är statlig. Förslaget är att koppla cykelvägen till planskildheten och sedan gå på östrasidan av Råbyvägen söderut till Skjutbanan.
- Norra Mellby–Sösdala Hässleholms kommun (2027 – 2029)
Skapa ortskvalitéer och förbättra kopplingen till viktiga målpunkter. Sträckan är en av huvudgatorna genom Sösdala och går förbi flera målpunkter som skola, sporthall, förskola, ridhus, idrottsanläggning och arbetsplatser.
- Färlöv–Kristianstad Kristianstad kommun (2027 – 2029)
Objektet ingår i ett stråk från Kristianstad till Broby.
- Färlöv–Önnestad Kristianstad kommun (2027 – 2029)
Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet och till kollektivtrafiken i relationen Färlöv-Önnestad.
- Planskildhet väg 19, Broby Östra Göinge kommun (2027 – 2029)
Skapa en trafiksäker cykelkoppling under väg 19 till bad- och festplatsen vid Tydingen. Anslutande Tydingevägen har för låg årsdygnstrafik för att motivera en separat cykelväg.

Sammanställning av brister:

- Kapacitetsbrist på Södra stambanan
Södra stambanan är av nationellt intresse. Södra stambanan är hårt belastad, särskilt mellan Hässleholm och Lund. Därför behövs Nya stambanan mellan Stockholm och Malmö för både fjärrtåg och storregionala tåg. Nya stambanan kommer att skapa en ökad kapacitet på Södra stambanan för regional tågtrafik och godstrafik.
- Avsaknad av dubbelspår mellan i första hand Kristianstad- Hässleholm, men även vidare mot Helsingborg.
Skånebanan är av nationellt riksintresse och dess betydelse ökar när Hässleholms Centralstation blir en station kopplad till ny stambana. Delsträckan Hässleholm – Kristianstad är en av de mest belastade enkelspårsträckorna i Sverige och dubbelspår mellan Kristianstad-Hässleholm är ett av de viktigaste objekten att få med i kommande Nationell plan för

infrastruktur. Det är viktigt med en satsning på dubbelspår för att åstadkomma en förstärkt tillväxtkraft i nordöstra Skåne. De temporära åtgärder som är beslutade på Skånebanan, t.ex. ett förlängt dubbelspår i Attarp, får inte utgöra ett hinder för att ett dubbelspår mellan Hässleholm och Kristianstad ska komma till stånd. I en förlängning behöver hela Skånebanan få dubbelspår för att binda ihop arbetsmarknadsregionerna och stärka hela Skånes utveckling.

- E22 Fogdarp–Hörby Norra
E22 är ett viktigt stråk som sammanbinder städer bl.a. mellan Trelleborg och Karlskrona. Vägen snart helt utbyggd i och med att objekt E22 Fjälkinge–Gualöv genomförs inom nuvarande plan med planerad byggstart sommaren 2022. Under hösten 2021 kommer det också att ske byte av befintliga broar över Helge å på E22 i Kristianstad. Kvar återstår objekt Fogdarp–Hörby Norra, den sista delen av E22 som ej är motorväg. Det är viktigt att detta objekt genomförs i inom nästa planperiod för Nationell plan för infrastruktur.
- Riksväg 15 Göteborg-Karlskrona (Tvärledens förlängning Osby-Olofström)
Väg 15 är en angelägen förbindelse mellan Halland och Blekinge. För några år sedan byggdes flaskhalsen mellan Osby och Markaryd bort, men på sträckan mellan Osby och Olofström finns det ett stort behov av ombyggnad och upprustning eftersom sträckningen inte håller den kvalitet som behövs för godstrafik. Det är viktigt att en åtgärdsvalsstudie snarast initieras.
- Riksväg 19 Norr, Bjärlöv/Härlöv/Kristianstad
Genom satsningen på väg 19 sker tydliga kopplingar till viktiga målpunkter i södra Småland och det skapar goda möjligheter till en utvidgad arbetsmarknad, men också förbättrade möjligheter till förbättrade kollektivtrafiklösningar. Riksväg 19 mellan Kristianstad och Broby behöver byggas om så snart som möjligt för att underlätta pendling både med bil och med buss. Sträckan Broby – Bjärlöv, finns med i nuvarande plan, men har blivit försenad p g a en överklagan. Dock återstår en besvärande flaskhals mellan Bjärlöv och Härlöv/Kristianstad för att nå E22:an. Infrastruktursatsningarna är en förutsättning för att starta superbusssträckan mellan Kristianstad och Älmhult. Detta objekt måste med i kommande Regional Infrastrukturplan.
- Riksväg 19 Söder, Kristianstad – Ystad
När det gäller den södra sträckningen av riksväg 19 från Kristianstad är restiderna med såväl personbil som kollektivtrafik långa. Det finns utmaningar gällande tillgängligheten för kollektivtrafik främst på sträckan mellan Tomelilla och Kristianstad. Kvaliteten på södra sträckningen är för låg för att det just nu kan vara aktuellt med ett superbusskoncept. En framtida lösning behövs för att öka möjligheten till pendling mellan de två orterna.
- Riksväg 21
Riksväg 21 är ett viktigt stråk i öst-västlig riktning i norra Skåne. Riksväg 21 är en del av förbindelsen mellan Kristianstad och Helsingborg. Vägen är viktig för regional utveckling, arbetspendling, näringslivets transporter och långväga godstransporter. Riksväg 21 är ombyggd till 2+1 på hela sträckan inom Skåne NO, men längre västerut saknas mötteseparering. Vägen passerar genom Tyringe (och Perstorp) och har brister avseende trafiksäkerhet, barriärverkan och buller.
- Riksväg 23, Höör - Hässleholm
En ny väg byggs på sträckan Ekeröd – Sandåkra för att få en förbättrad framkomlighet och tillgänglighet. Sträckan Tjörnarps och Sandåkra byggs om till en mötesfri väg med mitträcke.

Dessa objekt finns med i nuvarande Regional Infrastrukturplan. För att få en bra framkomlighet på hela vägen behöver även sträckan mellan Sandåkra och Hässleholm ses över eftersom den sträckan har kvalitetsbrister.

- Riksväg 23/13, Sträckan Ö Höör/Höör–Hörby.
Åtgärden syftar till att leda trafiken från väg 23 norr om Höör via väg 13 och Hörby vidare söderut på E22 istället för via väg 23 genom Ringsjösundet. Åtgärden syftar därmed även till att öka framkomligheten och trafiksäkerheten i det nya stråket Ekeröd-Hörby. Detta objekt finns med i nuvarande Regional Infrastrukturplan. En åtgärdsvalsstudie (ÅVS) har startats upp under 2020 för att undersöka bästa sätt att hantera detta objekt.
- Riksväg 24
Riksväg 24 går mellan Mellbystrand och Hässleholm via Laholm, Våxtorp och Örkelljunga. Riksväg 24 är viktig för arbetspendling och för trafik från nordöstra Skåne och Blekinge för transporter längs de båda europavägarna både söderut till Europa och norrut till Halland och Bohuslän, Göteborg och Stockholm samt Norge. Vägen passerar genom Röke och Hörja och har vissa brister avseende trafiksäkerhet, barriärverkan och buller inom orterna.
- Länsväg 117
Länsväg 117 går mellan Hässleholm och Markaryd. Vägen är viktig för regional utveckling och har betydelse för långväga godstransporter. Vägen passerar genom Vittsjö och Bjärnum och är rekommenderad led för farligt gods vilket innebär en risk för de båda med vattenskyddsområden i direkt anslutning till vägen. Det finns även brister avseende trafiksäkerhet, buller, barriärverkan och utsläpp till luft.
- Framtida nya Pågatågstopp inom Skåne Nordost
Skåne Nordost anser att ökad turtäthet är viktigare än nya tågstopp. Om en planering av nya framtida tågstopp kommer att startas upp av Region Skåne ska denna planering även involvera nordöstra Skåne. Kristianstads kommun anser att Möllebacken, som ligger mellan Kristianstad och Fjälkinge, är ett möjligt tågstopp. Hässleholms kommun har pekat ut Emmaljunga som ett framtida stopp. Ytterligare tågstopp kan bli aktuella längs Skånebanan och Södra stambanan.
- Superbuss koncept mellan Kristianstad – Malmö samt Kristianstad – Broby – Älmhult
Kommuner inom Skåne Nordost har redan börjat förbereda och genomföra fysiska planer inför superbusskonceptet så det viktigt att snarast starta upp de föreslagna linjerna mellan Kristianstad – Malmö och Kristianstad – Osby. För Skåne Nordost är det viktigt att stråket Kristianstad-Osby utreds för en förlängning till Älmhult. Dessa två sträckor bör snarast komma på plats och de infrastruktursatsningar som krävs behöver prioriteras både kommunalt och regionalt. Det är viktigt att superbussens hållplatser har centrala placeringar i orterna för att underlätta att locka fler invånare att pendla.
- Regionala Cykelleder
Skåne Nordost är positiva till att det planeras för tre regionala cykelleder i Skåne. Skåne Nordost önskar att det skapas en cykelled mellan Älmhult och Kristianstad på den gamla banvallen. Denna led finns idag inte med i den regionala cykelvägsplanen. Denna cykelled kan kopplas till de planerade regionala cykellederna Kristianstad – Ängelholm och Kristianstad- Malmö samt till Sydostleden som går mellan Växjö till Simrishamn via Kristianstad. Denna led skulle sammanbinda den norra delen av nordöstra Skåne med resten av Skåne.

Bilaga 4: Hållbar utveckling

Hållbar utveckling är ett komplext begrepp som spänner över många områden där intressekonflikter kan uppstå. Genom att göra sammanvägda hållbarhetsbedömningar skapas förutsättningar för medvetenhet om hur olika val påverkar utvecklingsmöjligheten idag och för framtiden. Värden som är viktiga att bevara behöver balanseras mot möjlig tillväxt. Region Skåne skriver i den regionala utvecklingsstrategin att det regionala utvecklingsarbetet ska bidra till FN:s globala mål enligt Agenda 2030. Regioner och kommuner har genom sitt utvecklingsarbete en central roll i genomförandet av de globala målen.

Generationsmålet

Regering och riksdag har beslutat att alla gemensamt ska arbeta för att uppnå ett långsiktigt hållbart samhälle. Generationsmålet är ett övergripande mål för det nationella miljöarbetet och syftar till att visa den samhällsomställning som krävs för att vi ska kunna lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta till kommande generationer. Det offentliga är en viktig aktör med möjlighet att bidra till att driva utvecklingen både som planerande och genomförande organ. Den nationella strategin för hållbar utveckling säger samhället behöver formas inom ramen för vad natur, miljö och människors hälsa tål för att nå en hållbar framtid. Oavsett var i livet man befinner sig ska jämlika socioekonomiska förutsättningar vara möjliga i hela samhället. Då strukturer som planeras idag påverkar samhällsutvecklingen under en lång tid är en grundförutsättning att planeringen i sin helhet strävar mot en långsiktig hållbar utveckling där den sociala, miljömässiga och ekonomiska utvecklingen samverkar.

Klimatperspektivet

För att uppnå ett långsiktigt hållbart samhälle måste klimatperspektivet alltid beaktas. En utmaning kommuner står inför är att möta exempelvis ökad nederbörd och stigande havsnivåer, värmeböljor och marktorka. Ett förändrat klimat medför ökade risker för till exempel skyfall, ras och skred, kusterosion och föroreningar som kan få stor påverkan på den fysiska miljön och samhället både ur ett miljömässigt och ur ett folkhälsoperspektiv. Stor hänsyn bör därför tas till eventuell klimatpåverkan i planeringen av våra samhällsstrukturer. Frågorna som berörs är många och komplexa. En viktig aspekt är hållbar utveckling av rese- och transportsektorn för att utsläppen ska kunna minskas. Ytterligare en viktig aspekt är analys av klimatpåverkan och klimatanpassningsåtgärder både i befintliga strukturer samt vid planeringen av nya strukturer.

Agenda 2030

De globala målen för hållbar utveckling antogs genom Agenda 2030 på FN:s möte 2015. Det är 17 globala mål för hållbar utveckling som syftar till att utrota fattigdom och hunger, förverkliga de mänskliga rättigheterna för alla, uppnå jämställdhet och egenmakt för alla kvinnor och flickor samt säkerställa ett varaktigt skydd för planeten och dess naturresurser. Målen ska bidra till socialt, ekonomiskt och miljömässig hållbar utveckling och vara uppnådda till år 2030 i världens alla länder. Skåne Nordosts arbete mot en gemensam vision och målbild förhåller sig till och stämmer överens med de globala målen.

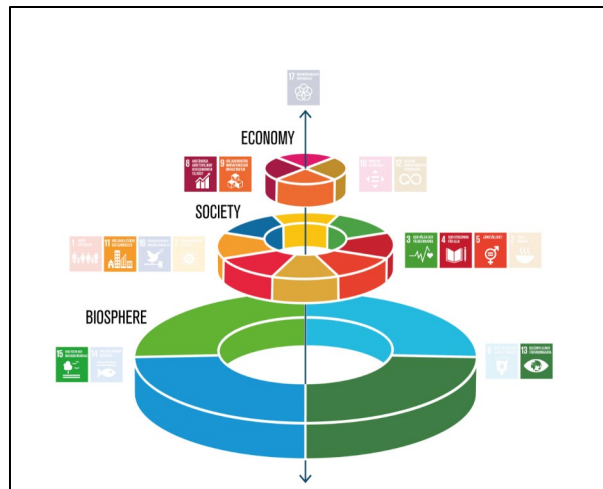


Bild: Agenda 2030 med de 17 globala målen

Barnkonventionen

Sverige har antagit att barnkonventionen blivit svensk lag den 1 januari 2020. Kommunerna inom nordöstra Skåne har genom sitt planmonopol ett ansvar för att barnkonventionen införlivas i samhällsplaneringen. Att införliva barnperspektivet i planeringen av den fysiska miljön är viktigt då beslut om infrastruktur, bebyggelse, markanvändning, bebyggelse och infrastruktur påverkar hur barn kan leva sitt liv i vårt samhälle.

Jämställdhet

Nordöstra Skåne ska kännetecknas som ett område där jämställdhet och mångfald är drivkrafter för entreprenörskap, innovation och utveckling. Jämställdhetsperspektivet ska inkluderas in i verksamheter. Här är det naturligt att integrera jämställdhet i visioner, strategier och olika projekt och processer.

Bevarandevärden

En viktig hänsynsaspekt är att arbeta utifrån bevarandevärden så att värdefulla kvaliteter kan bevaras och främjas genom anpassad utveckling av det unika sammanhanget.

Gällande bevarandevärden måste kunskapen ökas såväl regionalt som lokalt. Av regionplanen behöver det tydligt framgå vilka intressekonflikter som uppstår samt hur dessa har prioriterats och konkretiserats så att det blir tydligt vilka bevarandevärden som gemensamt tagits ställning till inom Region Skåne.

Exempelvis bullerfria miljöer blir allt svårare att hitta och riskerar att bli en bristvara i framtiden. I Skåne Nordost finns stora naturområden som i hög utsträckning är opåverkade av buller och där naturens egna ljud istället får ta plats. Områden som regionplanen behöver ta hänsyn till.

Bilaga 5: Tillväxtmotorn Kristianstad+Hässleholm driver utvecklingen i södra Sverige

Det finns en regional obalans i Skåne mellan västra Skåne och östra Skåne. Enligt Region Skånes befolkningsprognos kommer den kommande befolkningsökningen att främst ske i Malmö, Lund och Helsingborg. Eftersom en stor andel av de som flyttar till större städer resulterar denna befolkningsökning också i att andelen yngre ökar i de tre större städerna i västra Skåne. Denna trend kan driva utvecklingen i den riktningen att en stor del av nya arbetstillfällen, nytt boende och investeringar hamnar i västra Skåne. Därför måste viljeinriktningen att använda regional planering för att få ett Skåne i balans vara mycket tydlig i Regionplan för Skåne 2022-2040. Annars kommer den regionala obalansen att fortsätta att förstärkas.

Tillväxtmotorn Kristianstad+Hässleholm har stor potential att vara en del i lösningen för att minska obalansen i Skåne. Städerna ligger strategisk utmed järnväg och riksväg. I handlingen "Planeringsunderlag och förutsättningar till Regionplan för Skåne 2022-2040" visar Skåne Nordost att satsningar på Tillväxtmotorn Kristianstad+Hässleholm, som finns i ett mycket strategiskt geografiskt läge, kan med rätt insatser vara en resurs så att Skåne blir en tillväxtregion i Sverige. Nordöstra Skåne är internationellt viktigt ur många perspektiv. Området är ett naturligt nav för transportleder för väg och järnväg (Södra stambanan och Nya stambanan) som på ett naturligt sätt länkar vidare till olika importhamnar.

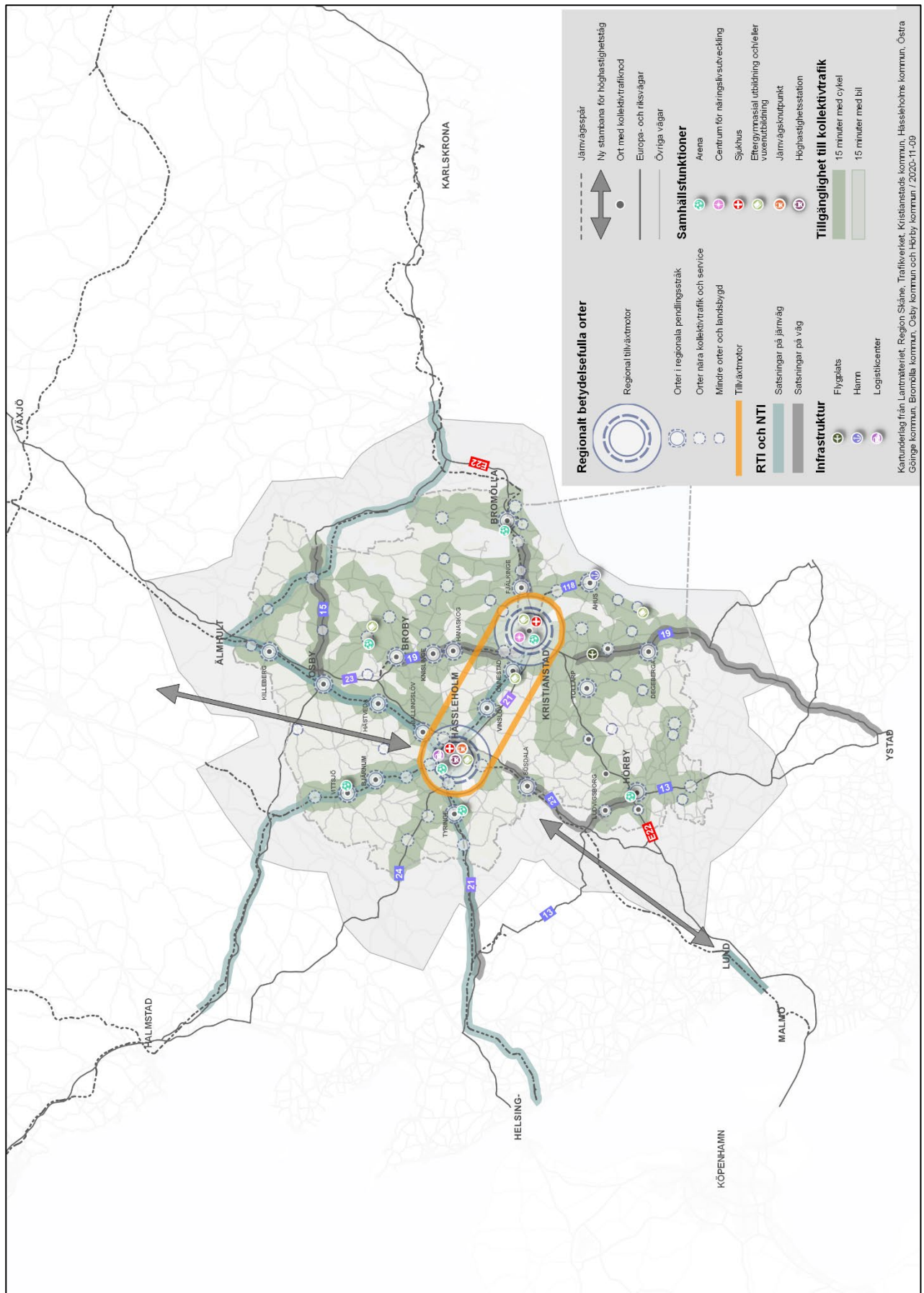
Ur ett arbetsmarknads- och näringslivsutvecklingsperspektiv har tillväxtmotorn Kristianstad+Hässleholm en stor roll att spela som ett nav för södra Sveriges kompetensförsörjning då tillväxtmotorn Kristianstad+Hässleholm ligger mitt i en utbildnings- och innovationsområde. Högskolan Kristianstad, Krinova Incubator and Science Park tillsammans med Norra Station är placerade mitt i navet och kan bidra med stor innovations- och utvecklingspotential för hela södra Sverige. Insatser inom fysisk planering inom Skåne Nordost, baserade på områdets unicitet, skulle möjliggöra en förstärkt näringslivsutveckling, att fler företag startas och att mindre företag vågar ta steget till att göra sin första anställning. Detta resulterar i en höjd sysselsättningsgrad och en höjd utbildningsnivå i nordöstra Skåne.

Tillväxtmotorn Kristianstad+Hässleholm bidrar i stor utsträckning till sitt eget omland inom Skåne Nordost, men även till ett större geografiskt omland vilket har en stor betydelse för den regionala balansen i Skåne och södra Sverige gällande tillväxt och utveckling. Det är därför viktigt att Regionplan för Skåne 2022 - 2040 tydliggör hur fysisk planering kan minska obalansen i Skåne.

Bilaga 6: Kartor

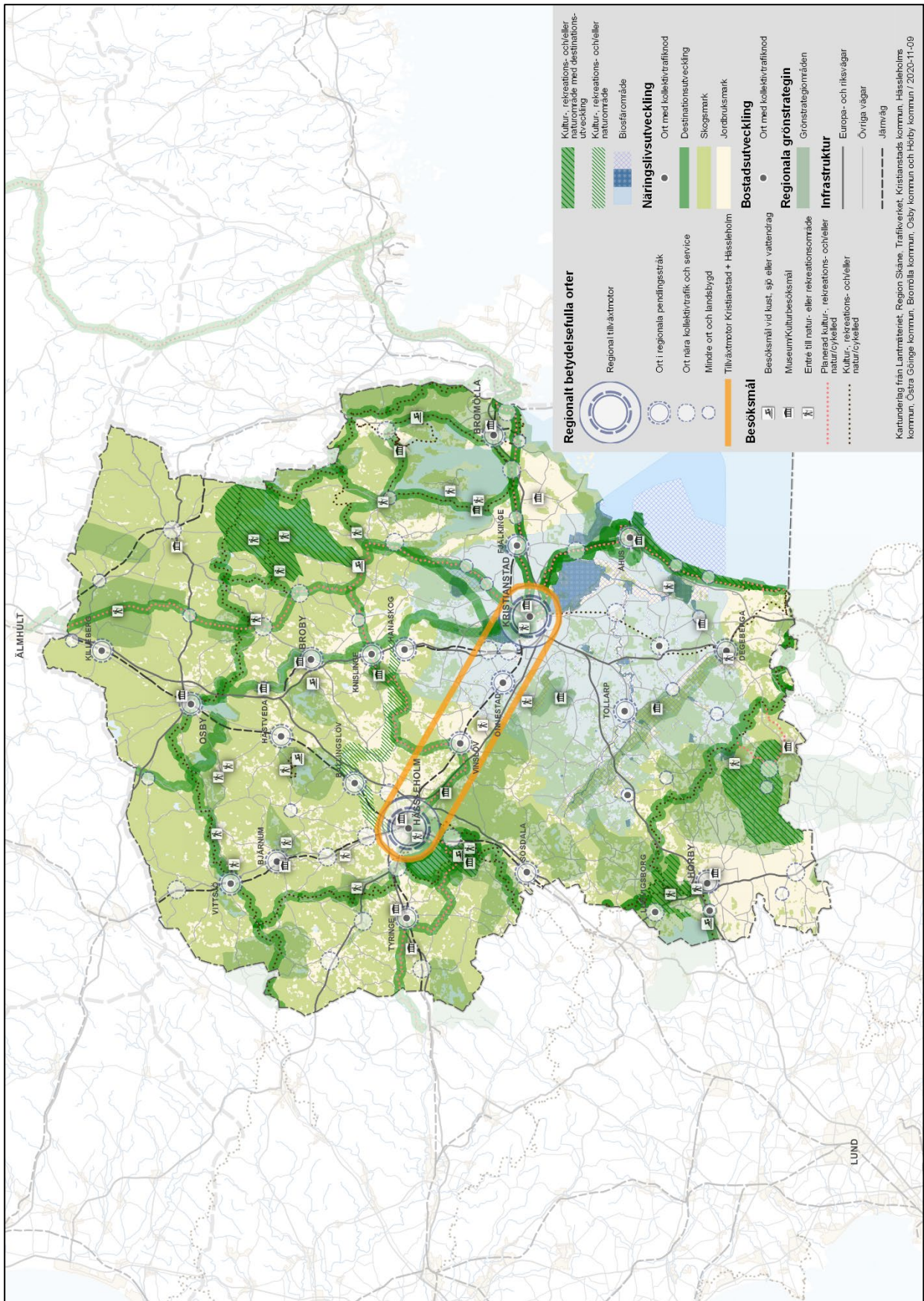
Kartorna i bilagan är förstorade kartor från kunskapsunderlaget, vilket ger en ökad läsbarhet. För att fullt ut förstå kartorna ska de läsas ihop med dokumentet "Planeringsunderlag och förutsättningar till Regionplan för Skåne 2022-2040". I "Planeringsunderlag och förutsättningar till Regionplan för Skåne 2022-2040" förklaras bl.a. syfte och mål samt bakgrund, olika viljeinriktningar, strategier och visioner som tydliggör och ökar förståelsen av innehållet i kartorna.

Skåne Nordost - Infrastruktur och kollektivtrafik kompletterad med vägnummer



Kartunderlag från Lantmateriet, Region Skåne, Trafikverket, Kristianstads kommun, Håsløchs kommun, Östra Göinge kommun, Bromölla kommun, Osby kommun och Hbby kommun / 2020-11-09

Markanvändningskarta med planerings- och utvecklingsstrategier



Bilaga 7: Ordlista

Besöksmål

Nordöstra Skåne har en stor variation av besöksmål. Kyrkor och slott, som Bäckaskog, Wanås och Hovdala, minner om vårt historiska kulturarv liksom medeltida Åhus och renässansstaden Kristianstad. Biosfärområde Kristianstads Vattenrike, Hovdala vandringscenter, Fulltofta strövområde och naturcentrum samt sjöarna Immeln och Ivösjön är exempel välbesökta naturområden. Regionmuseet, Tykarpsgrottan, Svarta Bergen i Hägghult, Hässleholms Kulturhus, Kulturkvarteret, Kristianstads teater och en rad upplevelseföretag lockar också stora mängder besökare till området.

Betydelse för sitt omland

Det område som ligger runt en ort och som denna ort utövar inflytande på kallas för dess omland. Detta inflytande kan handla om att orten erbjuder omlandet ett utbud bestående av t.ex. handelscentrum, attraktiva arbetstillfällen, servicefunktioner, kulturupplevelser och närhet till ett större utbud av kollektivtrafik. Detta gynnar tillväxten både i tätorten och i dess omland.

Bevarandevärden

Vid fysisk planering behöver nyttan av investeringen vägas mot bevarandevärden. Bevarandevärden handlar om natur- och kulturvärden som är värda att bevaras, men också värdet i det befintliga friluftslivet i området. Bevarandevärdenas platsbundenhet och långa kontinuitet samt friluftslivets närhet behöver vägas in i avvägningar mot exploateringsintresset.

Bostadsförsörjning (<http://rkrattsbaser.gov.se/sfst?bet=2000:1383>)

Varje kommun ska med riktlinjer planera för bostadsförsörjningen i kommunen. Syftet med planeringen ska vara att skapa förutsättningar för alla i kommunen att leva i goda bostäder och för att främja att ändamålsenliga åtgärder för bostadsförsörjningen förbereds och genomförs.

Branschbredd

Branschbredden på en arbetsmarknad har betydelse för attraktiviteten då en mångfald av företag underlättar matchningen mellan arbetskraft och arbetsgivare. Branschbredd minskar också en kommuns eller regions sårbarhet vid eventuella kriser inom en bransch. Det är de stora städerna som har störst bransch bredd.

Destinationsutveckling

Destinationsutveckling handlar om hela samhällets utveckling som besöksmål. Syftet är att verka för att området utvecklas till en attraktiv plats att bo på, att driva företag på och att besöka. Företag, föreningar, invånare, politiska beslutsfattare, kommuner och region har alla en del i arbetet. Det offentliga bidrar till utvecklingen genom att skapa förutsättningar för besöksnäringen att växa på ett hållbart sätt. Det kan ske genom att skapa infrastruktur som cykel- och vandringsleder, bidra med kunskap och inspiration och stimulera till samverkan mellan besöksnäringens olika parter. Samverkan är nyckeln till all framgångsrik destinationsutveckling.

Flexitur (<https://www.skane.se/namndshandlingar/1906960/>)

Den stora skillnaden mellan dagens anropsstyrda trafik och Flexitur är att kunden kan göra en resa mer flexibelt och får ett större utbud än i dag och får ett hållbart alternativ långsiktigt. Flexitur är också ett nytt arbets sätt som kombinerar fordon och personal inom de båda avtalsområdena för Buss och Serviceresor. Detta möjliggör ett bättre resursnyttjande genom att respektive fordonsflotta används gemensamt. De båda avtalsformerna samverkar till att lösa kollektivtrafikuppdraget på landsbygden.

Infrastruktur

Infrastruktur består av anläggningar och strukturer som säkrar grundläggande funktioner i samhället. Vägar, tågspår, bredband, elnät samt vatten och avlopp är exempel på delar av den fysiska infrastrukturen.

Kollektivtrafik (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX%3A32007R1370>)

Kollektivtrafik är enligt EU:s kollektivtrafikförordning "persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering". Definitionen omfattar enbart trafik som är öppen för allmänheten, men det spelar ingen roll hur den finansieras.

Krösatåg

(krosatagen.se)

Krösatågen är ett samarbete mellan länstrafikbolagen i länen Jönköping, Kalmar, Halland, Blekinge, Kronoberg och Skåne. Trafiken körs främst på sträckor i Jönköpings län och Kronobergs län med anslutningar in i de närliggande länen. Trafiken körs av Vy.

Nationell plan för infrastruktur (<https://www.regeringen.se/regeringens-politik/nationell-infrastrukturplan>)

Planen visar vilka investeringar som ska göras i Sverige under kommande tolvårsperiod. Objekt i planen kan vara beslutade, under utredning eller planerade. Förändringar av planen kan uppstå p.g.a. förseningar och eventuella fördyringar.

Nordöstra Skåne

Nordöstra Skåne är det geografiska området associerat till de sex kommunerna Kristianstad, Hässleholm, Bromölla, Hörby, Osby och Östra Göinge.

Pågatåg (skanetrafilen.se)

Pågatåg är ett regionaltågssystem inom Skåne län med linjer in i angränsande län. Ansvarig för trafiken är Skånetrafiken, en förvaltning inom Region Skåne. Trafiken drivs av Arriva.

Regional infrastrukturplan (<https://utveckling.skane.se/publikationer/strategier-och-planer/regional-transportinfrastrukturplan-for-skane-2018-2029>)

Den regionala infrastrukturplanen har tagits fram av Region Skåne på uppdrag av regeringen. Planen avser investeringsåtgärder på i huvudsak det statliga vägnätet i Skåne. Planen visar, tillsammans med regeringens nationella transportplan, vilka investeringar som ska göras i Skåne under kommande tolvårsperiod. Objekt i planen kan vara beslutade, under utredning eller planerade. Förändringar av planen kan uppstå p.g.a. förseningar och eventuella fördyringar.

Regionalt betydelsefulla orter

Det finns regionalt betydelsefulla orter i nordöstra Skåne förutom tillväxtmotorns städer Kristianstad och Hässleholm. Dessa betydelsefulla orter har en viktig funktion för nordöstra Skånes utveckling. Samspelet mellan orterna och dess omland är avgörande för attraktivitet och konkurrenskraft. Dessa orter kopplas samman med god infrastruktur och erbjuder invånare i omlandet en hög samhällsservice, handelscentrum, attraktiva arbetstillfällen, kulturupplevelser och närhet till ett större utbud av kollektivtrafik.

Skåne Nordost (www.skanenordost.se)

Skåne Nordost är en samarbetskommitté i vilken de sex kommunerna Kristianstad, Hässleholm, Bromölla, Hörby, Osby och Östra Göinge ingår. Fokus ligger på tillväxt och att fler invånare ska ha arbete. Inom ramen för samarbetet arbetar kommunerna tillsammans inom en rad strategiska områden som näringsliv, arbetsmarknad och kompetensförsörjning samt samhällsplanering och infrastruktur.

Tillväxtmotor

Enligt Region Skåne är en tillväxtmotor en ort eller två orter i samverkan som uppvisar en ökning av sysselsättningsgraden och befolkningstillväxten som är högre än genomsnittet i Skåne.

Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) (<https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings-och-analysmetoder/Atgardsval/>)

En åtgärdsvalsstudie är ett arbetssätt som grundar sig på dialog mellan Trafikverket och kommuner/regioner. En åtgärdsvalsstudie görs tidigt i planeringen för att aktörerna tillsammans ska få en helhetsbild och hitta hållbara förslag på åtgärder.

Öresundståg (oresundstag.se)

Öresundståg trafikerar två länder och sex sydsvensk län. Linjenätet sträcker sig från Helsingör på den danska sidan till Göteborg, Växjö/Kalmar och Karlskrona på den svenska. Trafiken körs av DSB på den danska sidan och av Transdev på den svenska sidan.

Bilaga 8: Referenslista

Fakta hämtad från följande källor

1. Regionplan för Skåne 2022 - 2040 kopplat till ny Plan- och bygglag.
<https://utveckling.skane.se/utvecklingsomraden/samhallsplanering/regional-fysisk-planering/>
2. Det Öppna Skåne 2030
<https://utveckling.skane.se/om-regional-utveckling/regional-utvecklingsstrategi--det-oppna-skane-2030/>
3. Strategier om Det flerkärniga Skåne
<https://utveckling.skane.se/utvecklingsomraden/samhallsplanering/regional-fysisk-planering/strategier-for-det-flerkarniga-skane/>
4. Översiktsplan Bromölla
<https://www.bromolla.se/bygga-bo-och-miljo/oversiktsplan-och-detaljplaner/oversiktsplan/>
5. Översiktsplan Hässleholms kommun
<https://www.hassleholm.se/bygga-bo-och-miljo/oversiktsplan-och-detaljplaner/oversiktsplan.html>
6. Översiktsplan Hörby kommun
<https://www.hassleholm.se/bygga-bo-och-miljo/oversiktsplan-och-detaljplaner/oversiktsplan.html>
7. Översiktsplan Kristianstads kommun
<https://www.kristianstad.se/sv/bygga-bo-och-miljo/detaljplan-och-oversiktsplan/oversiktsplan/>
8. Översiktsplan Osby kommun
<https://www.osby.se/bygga-bo--miljo/stadsplanering/oversiktsplan.html>
9. Översiktsplan Östra Göinge kommun
<https://www.ostragoinge.se/samhalle/planering/oversiktsplan/>
10. Skåne Nordost Vision 2030
<http://www.skanenordost.se/om-skane-nordost/skane-nordost-vision-2030/>
11. Skåne Nordost Strategier
<http://www.skanenordost.se/om-skane-nordost/skane-nordost-strategier/>
12. Urbanisering
<https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/bostadsmarknad/bostadsforsorjning/flyttningar/urbanisering/>
13. Region Skånes Befolkningsprognos
<https://utveckling.skane.se/publikationer/rapporter-analyser-och-prognoser/skanes-befolkningsprognos-20202029/>
14. Ekonomifakta
<https://www.ekonomifakta.se/>

15. Global uppvärmning
<https://www.smhi.se/klimat/havet-och-klimatet/havsniva-1.120165>
16. Nya Stambanor
<https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/jarnvag/nya-stambanor/>
17. Lokala Arbetsmarknadsregioner
<https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/arbetsmarknad/sysselsattning-forvarvsarbete-och-arbetstider/registerbaserad-arbetsmarknadsstatistik-rams/produktrelaterat/Fordjupad-information/lokala-arbetsmarknader-la/>
18. Skånebildern
<https://utveckling.skane.se/utvecklingsomraden/samhallsplanering/infrastrukturplanering/sverigeforhandlingen/skanebildern/>
19. Nationell plan för infrastruktur
(<https://www.regeringen.se/regeringens-politik/nationell-infrastrukturplan>)
20. Regional Infrastrukturplan/Regional Cykelvägsplan
(<https://utveckling.skane.se/publikationer/strategier-och-planer/regional-transportinfrastrukturplan-for-skane-2018-2029>)
21. Högskolan Kristianstad
<https://www.hkr.se/>
22. Krinova Incubator & Science park
<https://www.krinova.se/>
23. Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050
https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/transportstrategi2050_webbversion.pdf
24. Blekinge kustbana
<https://blekingetrafiken.se/#/>
25. Markarydsbanan
<https://www.regionhalland.se/nyheter/nasta-steg-mot-persontrafik-pa-markarydsbanan/>
26. Trafikcharter Greater Copenhagen
<https://utveckling.skane.se/publikationer/rapporter-analyser-och-prognoiser/trafikcharter-greater-copenhagen/>
27. Greater Copenhagen Cykelhandlingsplan
<https://supercykelstier.dk/greater-copenhagen-skal-vaere-verdens-bedste-cykelmetropol/>
28. Tillväxtmotor och regionala kärnor
https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/temapm---hur-starker-vi-skanes-regionala-karnor-och-tillvaxtmotorer.pdf
29. Sverigeförhandlingen
<https://sverigeforhandlingen.se/>
30. Elbilsstatistik
<https://www.elbilsstatistik.se/>

31. Skånebanan
<https://utveckling.skane.se/utvecklingsomraden/samhallsplanering/infrastrukturplanering/prioriterade-satsningar-inom-infrastruktur/skanebanan/>
32. Flextur
<https://www.skane.se/namndshandlingar/1906960/>
33. NaBoGo
<https://nabogo.com/sv/>
34. Snabba cykelstråk
<https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/planera-for-transporter-i-samhallsplaneringen/Personresor/cykel-i-samhallsplaneringen/Snabba-cykelstrak/>
35. Supercykelstråk
<https://utveckling.skane.se/publikationer/rapporter-analyser-och-prognoser/supercykelstrak-i-skane--ett-koncept/>
36. Kattegattleden
<https://kattgattleden.se/>
37. Sydostleden och Sydkustleden
<https://sydostleden-sydskustleden.se/>
38. Skåneleden
<https://www.skaneleden.se/>
39. Bredbandsstrategi Skåne
https://utveckling.skane.se/utvecklingsomraden/samhallsplanering/digital_infrastruktur/
40. Agenda 2030
<https://www.regeringen.se/regeringens-politik/globala-malen-och-agenda-2030/>
41. Nationell strategi för hållbar utveckling
<https://www.regeringen.se/49bba6/contentassets/241b29f58e444c8f9940f96d75bdbfbc/svensk-sammanfattning-av-skr.-200102172>
42. Generationsmålet
<https://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Sveriges-miljomal/Generationsmalet/>
43. Strategisk plattform för destinationsutveckling i nordöstra Skåne
http://www.skanenordost.se/globalassets/naringsliv/destination_nordostra_skane_financial_low.pdf
44. Vandring i Skåne
<https://visitskane.com/sv/outdoors-adventure/vandring-i-skane>
45. Ridning och hästar i Skåne
<https://visitskane.com/sv/outdoors-adventure/ridning-och-hastar-i-skane>
46. Grönstruktur i Skåne, strategier för en utvecklad grön struktur
https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/gronstruktur_i_skane.pdf

47. LIS områden

<https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/sa-planeras-sverige/planering-av-mark-och-vatten/strandskydd/landsbyggdsutveckling-i-strandnara-lagen/>