

2021-03-01 rev 2021-03-25 rev 2021-04-08 **Mottagare:**Region Skåne, Regionala utvecklingsnämnden
e-post: region@skane.se

Ärendenummer 2019-RU000065

Yttrande över Samrådshandling för Regionplan för Skåne 2022–2040

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

Regionplanen utgör underlag för fortsatt dialog kring Skånes utveckling med fokus på fysisk planering. Samrådshandlingen är ett förslag på regionplan och hur samarbetet kring fysisk planering kan vidareutvecklas i Skåne. Samrådsförslaget presenteras digitalt via följande länk: [Regionplan för Skåne 2022-2040 - Samrådshandling \(arcgis.com\)](https://arcgis.com)

Region Skåne har lämnat ut förslaget för samråd och önskar särskilt synpunkter på huruvida förslaget till regionplan och regionplaneprocess uppfyller det behov och syfte som planen avser:

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

Simrishamn, Sjöbo, Tomelilla och Ystads kommuner har i samverkan tagit fram ett gemensamt yttrande över regionplanen. Yttrandet består av övergripande synpunkter, frågeställningar som saknas i planen samt mer detaljerade synpunkter på regionplanens olika avsnitt. Redaktionella synpunkter har lämnats direkt till arbetsgruppen för planen.

Såsom regionplanen är uppbyggd återkommer vissa frågor under olika avsnitt. Yttrandet från sydöstra Skåne följer regionplanens struktur, varför vissa synpunkter återkommer under olika rubriker i takt med att de detaljeras.

Övergripande synpunkter

Sydöstra Skånes övergripande synpunkter på samrådshandlingen samlas i sex punkter där sydöstra Skåne har invändningar mot regionplanen, och där sydöstra Skåne efterlyser ändrade eller kompletterade ställningstaganden. Dessa är:

- **Regionplanens framåtsyftande funktion.** Planen behöver vara mer framåtsyftande och beskriva det önskade läget för mållåret 2040 och för utblicken mot 2050.
- **Regionplans roll och syfte.** Planen behöver kompletteras med en beskrivning av relationen mellan regionplanen och kommunernas översiktsplaner, där kommunernas rätt till självbestämmande och kommunernas planmonopol respekteras. Planeringsstrategier och -principer som avser kommunala, lokala eller platsspecifika frågor behöver lyftas ut ur regionplanen och lämnas till respektive kommun att avgöra. Exempel på sådana frågor är avvägningen mellan bevarande av jordbruksmark och väsentliga samhällsintressen, utformning av tomtmark och allmänna platser samt lokalisering av bebyggelse och anläggningar som är av kommunal och lokal betydelse. Regionplanen behöver avgränsas till att behandla regionala och mellankommunala frågor, samt kompletteras med väsentliga sådana som kräver samordning mellan kommuner.

- **Strukturbilden och Ortsstrukturen i planförslaget.** Generellt är det otydligt hur regionplanen tar hänsyn till och vägleder sydöstra Skånes kommuners möjligheter att utvecklas som delregion i Skåne med utgångspunkt i arbetsmarknad, näringsliv, infrastruktur och bostadsbyggande. För att planen ska stödja en flerkärnig struktur i Skåne 2040 måste sydöstra Skåne ges en mer initierad och utvecklad beskrivning av både nuläge och framtidsvision i planen. Sydöstra Skåne kan med fördel pekas ut som en grön tillväxtmotor, för en mångsidig och balanserad tillväxt inom Skåne. Fler orter än enbart kommunhuvudorterna behöver lyftas fram som orter med potential att bidra till tillväxt och utveckling.
- **Bebyggelseutveckling.** Sambandet mellan bebyggelseutveckling och infrastrukturutveckling behöver förtydligas. Bebyggelseutveckling i sydöstra Skåne är en möjlighet att stärka underlaget för kollektivtrafik och hållbara transporter och kan bidra till att hela Skåne kan klara sin bostadsförsörjning och tillväxt. Planen behöver stärka olika former av hållbara transporter och beakta de skilda förutsättningarna i olika delar av Skåne, samt lyfta fram bussnoder likvärdigt som stationsnoder.
- **Infrastruktur.** En god tillgång till och välutbyggd infrastruktur är en väsentlig förutsättning för att stärka tillgången till/från tillväxtmotorer, regionala kärnor och till omlandet. För att kunna bo och arbeta i sydöstra Skåne behövs ett system att lita på. Det krävs satsningar på både järnvägar, vägar och cykelvägar för att uppnå en god standard och hög tillgänglighet, samtidigt som klimat- och miljömål beaktas. För sydöstra Skåne finns det två stråk som är av stor betydelse för kopplingar till den starka arbetsmarknadsregionen i västra Skåne samt till Greater Copenhagen och norra Europa; Simrishamn-Tomelilla-Ystad-Malmö samt Simrishamn-Tomelilla-Sjöbo-Lund/Malmö. Dessa stråk behöver lyftas fram i den regionala planen. Det behövs också satsningar på infrastruktur i dessa stråk för att bibehålla och utveckla flerkärnigheten.
- **Kopplingar till omvärlden.** Strukturbilden saknar väsentliga kopplingar inom östra Skåne, norrut mot Blekinge och Småland samt till Bornholm, Polen och Tyskland över Östersjön. Dessa kopplingar är av stor betydelse för Skånes och Sveriges utveckling, och behöver hanteras i en regional, nationell och internationell kontext. Östra Europa är en växande marknad med växande utbyte och kommunikation med både Skåne och hela Sverige. Skåne har förutom E4 och E6 ytterligare en stor europaväg E65, som går genom hela östra Europa ända ner till Kreta.

Viktiga frågor att arbeta vidare med

Viktiga frågor att arbeta vidare med är enligt sydöstra Skånes kommuner:

- **Pandemin.** Ett utvecklat resonemang om hur Corona-pandemin har påverkat vårt samhälle, inklusive förändrade livsförutsättningar vad gäller exempelvis arbete, bostad och rekreation, skulle med fördel kunna inkluderas i regionplanen.
- **Kopplingen till Agenda 2030,** miljömål samt Sveriges klimatmål behöver förstärkas och utvecklas.
- **Landsbygdsutveckling.** För att hela Skåne ska leva och utvecklas behöver även landsbygden utvecklas och förändras. Landsbygden bidrar stort till Skånes och Sveriges ekonomi och tillväxt. Av den anledningen behöver regionplanen förstärkas med planeringsprinciper som direkt stödjer en stark landsbygdsutveckling i Skåne.
- **Lokalisering av och tillgång till regionalt viktiga funktioner** som sjukvård, kulturinstitutioner, högre utbildning, energiproduktion och energiförsörjning.
- **Havsplanering.** Att regionplanen redovisar regionala intressen och utvecklingsmöjligheter i havet är en väsentlig del av en regionplan. Planeringsunderlag och kunskap finns tillgänglig genom kommunernas översiktsplanering och den nationella havsplaneringen.
- **Klimatanpassning.** Att regionplanen fångar in de stora frågorna om förebyggande arbete och anpassning till ett förändrat klimat för att skydda befintliga bebyggelseområden, infrastruktur, värdefulla natur- och kulturområden kommer att vara helt avgörande för utvecklingen till 2040/2050.

- **Besöksnäring.** Belastningen på Skånes besöksmål har ökat under 2020 och ett strategiskt arbete för hållbar besöksnäring behöver säkerställas i den fysiska planeringen. Tillgång till allemansrättslig mark och regionens naturområden är viktigt, men ett ökat antal besökare kan skapa konflikter mellan markägare, boende och näringsidkare i de områdena.
- **Jämställdhets- och jämlikhet.** Perspektivet behöver förstärkas.

Synpunkter på regionplanens olika avsnitt

Välkommen

Under avsnittet står det att *Regionplanen är den regionala utvecklingsstrategins fysiska uttryck och beskriver strategier och principer som ska utvecklas vidare och konkretiseras i den kommunala översiktliga planeringen.* Det behöver formuleras om till *...strategier och principer som **kan** utvecklas vidare och konkretiseras i den kommunala översiktliga planeringen.* Regionplanen är enbart vägledande för den kommunala planeringen, och det finns inga tvingande bestämmelser om att kommunerna måste ta in regionplanens strategier och principer i sina översiktsplaner. Varje kommun kan utifrån det kommunala planmonopolet välja vad som är relevant för den egna kommunens förutsättningar. Det finns krav på att kommunen ska beskriva hur man i sin översiktsplan tar hänsyn till och samordnar översiktsplanen med relevanta nationella och regionala mål, planer och program av betydelse för en hållbar utveckling inom kommunen.

Mål och förutsättningar

Målbilden för regionplanen är satt till år 2040 med utblick mot 2050. Planen med tillhörande mark- och vattenanvändningskarta beskriver nuläget, men det är svårt att utläsa vad som ska bevaras och vad som ska förändras till måläret.

Trender, utmaningar och omvärld. Avsnittet behöver utvecklas för att bättre fånga in varierande förutsättningar inom olika delar av Skåne. Sydöstra Skåne vill se tydliga förslag och åtgärder från Region Skåne för att balansera upp den ojämlikhet i Skånes utveckling som råder i den flerkärniga ortstrukturen och som rör den geografiska tillgängligheten. I flera regionala styrdokument, och även i regionplanen, konstateras att sydöstra Skåne har störst utmaning i Skåne att uppnå god geografisk tillgänglighet med tillgång till arbetsmarknad, utbildning, bostäder och pendlingsförutsättningar. Kommunerna kan inte själva stärka och profilera sig utifrån dessa frågor utan behöver känna samsyn och förtroende i Region Skånes vilja att investera i och utveckla hela Skåne och landsbygden. Sydöstra Skåne och landsbygden kan inte hanteras enbart som ett attraktivt besöksmål för turister och en rekreativ miljö för storstadsbor. Sydöstra Skåne anser att regionplanen saknar vägledning och ställningstaganden i dessa frågor.

Landsbygdens förutsättningar för att bidra till bebyggelsestillväxt och näringslivstillväxt har förändrats dramatiskt genom pandemin. Den fysiska tillgängligheten till arbetsplatser har visat sig vara av mindre betydelse; istället är det den digitala tillgängligheten som avgör var människor kan leva och verka. Den attraktivitet och livsmiljö som landsbygden kan erbjuda behöver därför ses och beskrivas som en tillgång och som möjligheter.

En planering som skapar förutsättningar för både växande städer samt utvecklar den flerkärniga ortstrukturen. Utmaningen behöver tydliggöras för att motverka den trend som föreligger idag där utvecklingen snarare går mot en stark tillväxt i sydvästra Skåne och en centralisering i hela Skåne. Om en balans ska uppnås i utvecklingen behöver även östra Skåne förstärkas.

I ett regionalt sammanhang finns ett antal utmaningar kopplade till potentiella intressekonflikter vid framtida mark- och vattenanvändning. Till exempel kan konflikter uppstå mellan önskemål om ny bostadsbebyggelse och ianspråktagande av värdefull jordbruksmark. Skånes mest värdefulla jordbruksmark finns i sydvästra Skåne, där exploateringstrycket är som högst. Det är också den delen av regionen som har bäst förutsättningar vad gäller att planera kollektivtrafiknära, vilket är en tydlig planeringsstrategi i regionplanen. Det är förutsättningar som riskerar att skapa intressekonflikter. Utmaningar av det här slaget tas upp i

regionplanen, men när planen väl tar sitt konkreta uttryck i form av planeringsstrategier, strukturkarta och planeringsprinciper har de flesta potentiella konflikter och utmaningar tyvärr lämnats olösta.

Transportmål. Kartan som visas, den så kallade Skånebildens, visar Skåne i ett nationellt och västligt inriktat sammanhang med förbindelser från Göteborg och Stockholm ner mot Tyskland. För att med ett bredare Skåneperspektiv illustrera transportmål för Skåne hade en annan karta behövts, så bilden kompletteras med en koppling från Ystad till Bornholm, Tyskland och Polen och så att behovet av kopplingarna från sydöstra Skåne tydliggörs.

Utvecklingsinriktning

Planeringsstrategier och -principer

Regionplanen handlar om att lyfta blicken och se varje kommun i ett regionalt sammanhang. För att kunna utvecklas på ett strategiskt och hållbart sätt behöver kommunerna samverka med hela sitt omland. Sydöstra Skåne är beroende av att en hållbar tillväxt kan äga rum i hela Skåne, varpå arbetet med att utveckla en flerkärnig ortsstruktur kan ses som mycket positivt. Förutom pendling och infrastruktur finns frågor som besöksnäring, blågröna strukturer och stråk, rekreation, teknisk infrastruktur och råvarutillgångar, samt näringslivsfrågor att ta hänsyn till.

Planeringsstrategier med tillhörande principer för Skånes hållbara utveckling behöver utvecklas för att bättre utgöra ett stöd till kommunerna. Principerna bör inriktas på regionala och mellankommunala frågor, så att kommunerna tydligt kan se vilka strukturella förändringar som Skåne kommer att genomgå under perioden 2021-2050.

Utveckla flerkärnigheten och stärka sambandet mellan stad och land. För att ytterligare stärka sydöstra Skånes roll i den regionala utvecklingen och för att skapa balans i samhällsutvecklingen, bör även Sydöstra Skåne pekats ut som en grön tillväxtmotor. Stort fokus bör då ligga på de fyra kommunernas unika erbjudande när det gäller jordbruk, livsmedelsförsörjning och besöksnäring kopplat till både natur och kultur. De naturgivna resurserna som finns i sydöstra Skåne bidrar till Skånes utveckling som attraktiv livsmiljö och är förutsättningen för en mängd näringar. Den koppling till Polen och Tyskland som Ystads hamnverksamhet ger skapar goda förutsättningar för utökat näringsliv och antalet utländska besökare kan öka.

Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne. I strategin betonas korrekt att satsningar på de prioriterade regionala stråken för personresor, godstransporter, kollektivtrafik och cykel krävs för att binda samman Skåne. Strategin tar även upp vikten av utbyggda IT-tjänster. Fungerande IT-tjänster är avgörande för möjligheten att bo och verka i hela Skåne, något som har blivit tydligt i samband med den pågående pandemin. I sydöstra Skåne märks ett ökat tryck på lediga tomter i samband med pandemin.

Växa effektivt med balanserad mark- och vattenanvändning. Strategin är angelägen för hela Sverige, inte minst för att säkra livsmedelsförsörjningen. Inriktningen riskerar att bli en begränsande faktor i utvecklingen för kommuner och tätorter i sydöstra Skåne. Sydöstra Skåne anser att det i regionplanen behöver förtydligas att bedömningen av hur lämpligt det är att bebygga jordbruksmark i första hand ska ligga på kommunernas ansvar där avvägningen mellan jordbruksmark och samhällsviktiga funktioner kan grundas på kännedom om lokala förhållanden.

Planera för en god miljö och god hållbar resursanvändning. Klimatförändringar och anpassningar för att möta dem är en av vår tids viktigaste och svåraste frågor. Regionplanen behöver förstärkas gällande hur klimatanpassningar kan hanteras på regional nivå. Prioriteringar kommer att krävas i markanvändningen, vilket kan leda till intressekonflikter och kostnader om det inte beaktas i ett tidigt skede. Klimatanpassning behöver hanteras mellankommunalt för att stärka insatserna. Kommunerna kan inte enskilt hantera frågorna, samordning, kunskap och stöd behövs på både regional och nationell nivå. Under avsnittet bör den omfattande erosionen kring Skånes kuster tas upp och hur regionen avser att arbeta med och stödja kommunerna i planeringen och hanteringen av de erosionsutsatta kustområdena.

Materialutvinning såsom exempelvis täktverksamhet eller gruvor är frågor som kan skapa intressekonflikter i markanvändningen och behöver beröras i regionplanen. Utvinningen konkurrerar med andra viktiga allmänna intressen såsom livsmedels- och dricksvattenförsörjning samt genererar ökad belastning på infrastrukturen och skapar osäkerhet för landsbygdens utveckling. Planen behöver också tydligare beröra de potentiella motsatserna mellan dricksvattenförsörjning och intensivt jordbruk. Vattnets utrymme i landskapet och markens vattenhållande förmåga ska öka, grundvatten för dricksvattenförsörjning ska säkras och jordbruksmark ska bevaras för den viktiga livsmedelsförsörjningen. Alla är viktiga aspekter, men planen ger ingen beskrivning av den problematik som kan uppstå när dessa områden krockar.

Stärka Skånes relationer med omvärlden. Inom planeringsstrategin bör begreppet omvärlden innefatta mer än enbart den utländska marknaden. Det saknas förstärkningar och förtydligande gällande kopplingarna till grannlänen. I Strategier för det flerkärniga Skåne tydliggörs detta bättre i avsnittet om ansvaret för att gemensamt stärka relationen med södra Sverige för en större kritisk massa och ökad konkurrens och attraktionskraft. Dessa frågor behöver lyftas in tydligare i planeringsstrategin. I regionplanen står det att interaktionen mellan de östra och västra delarna av Skåne är låg, vilket i sin tur har skapat en tudelad arbetsmarknad med negativa effekter på tillgången till arbete och näringslivsutveckling. Planen behöver ha ett bredare och mer långsiktigt perspektiv och visa att det finns god potential för sydöstra Skåne att även stärka interaktionen med nordöstra Skåne.

Strukturkarta

Tillväxtmotorer. I linje med tidigare fört resonemang bör sydöstra Skåne pekats ut som en grön tillväxtmotor, som målbild för fortsatt samverkan mellan kommunerna i sydöstra Skåne för att kunna driva utvecklingen framåt. Kommunerna i sydöstra Skåne står tillsammans för en väsentlig del av Sveriges livsmedelsproduktion, näringsliv kopplat till denna produktion och har en besöksnäring som dels är mycket välkänd, dels är omfattande i ekonomiska termer. De areella näringarna, liksom besöksnäring i form av upplevelser, viktiga kulturmiljöer och rörligt friluftsliv, har en stark roll att spela, och är dessutom avgörande faktorer för att de i kartan utritade tillväxtmotorerna ska kunna utvecklas på ett långsiktigt hållbart sätt. Ett sådant utpekande skulle också balansera bilden av Skåne, det hade även gett en mer korrekt återgivning av områdets styrkor och funktioner gentemot sitt omland.

Malmö och Lund som gemensam nationell tillväxtmotor I texten bör det läggas till hur tillväxtmotorerna och de regionala kärnorna ska kopplas till den expansiva storstadsregionen.

Regionala kärnor i samspel med sitt omland. Det är positivt att regionplanen förtydligar de regionala kärnornas roll. Det skrivs att kärnorna behöver förse sitt omland med arbetstillfällen, service samt handels- och kulturutbud och att det är viktigt att de regionala kärnorna är drivande i mellankommunal och delregional samverkan. Utöver den flerkärniga Ortsstrukturen är transportinfrastruktur en viktig del av regionplanens strukturkarta. I transportinfrastrukturen finns potentialen att knyta ihop regionen, korta avstånden och restiderna samt hitta nya innovativa mobilitetslösningar och helhetsgrepp.

Ystad som regional kärna och Ystads roll gentemot sitt omland beskrivs. För att Ystad ska kunna axla rollen som en av Skånes regionala kärnor behövs också regionala och nationella satsningar, främst genom utbyggd infrastruktur. För att näringslivet ska våga satsa och kunna utvecklas behöver transportsystemet och elförsörjningen i sydöstra Skåne bli betydligt mer robust. Ystad beskrivs fylla en särskilt viktig funktion eftersom avståndet till närmsta tillväxtmotor är långt där sydöstra Skåne är beroende av interaktionen med Malmö - Lundregionen. Korrekt har kapacitetsbristen på Ystad-Österlenbanan identifierats som en viktig utmaning att åtgärda. Sydöstra Skåne vill betona att även kapacitetsbristen på E65 är en utmaning. För ett fungerande näringsliv i Ystad, i sydöstra Skåne och i hela Sverige och Europa måste möjligheten till robusta godstransporter och smidiga persontransporter öka. Till texten om Ystad kan nämnas att Ystad har potential att utveckla urbana stadsmiljöer som kan komplettera bostadsförsörjningen i Skåne genom den nya stadsdelen hamnstaden som planeras kollektivtrafiknära.

Lokala kärnor. I planen beskrivs alla kommunhuvudorter som lokala kärnor. Om begreppet ska användas bör utpekandet av lokala kärnor grundas på en analys av vilka orter i olika delar av Skåne som har en funktion

som lokal kärna i relation till sitt omland, eller har potential att bli en sådana orter. Om regionen vidhåller modellen att enbart peka ut kommunhuvudorterna bör dessa benämnas som just sådana. Lokala kärnor beskrivs i texten som tätorter som erbjuder grundläggande service och utgör viktiga mötesplatser för sitt närmaste omland. Planen behöver förtydliga att lokala kärnor även innehåller kulturutbud, arbetsplatser samt bidrar till regional attraktivitet. I många lokala kärnor finns också en unik utvecklingspotential kopplat till respektive orts historiska utveckling och geografiska sammanhang.

Sydöstra Skåne ställer sig frågande till formuleringen att lokala kärnor ska ”upprätthålla” grundläggande service och föreslår att begreppet ändras till ”utveckla”. Ytterligare en utvecklingsfråga är att skapa god tillgänglighet med kollektivtrafik mellan lokala kärnor, inte bara till närmaste regionala kärna eller tillväxtmotor, för att skapa ett mer flerkärnigt Skåne på riktigt.

Regionplanens användning av begreppen ”stad” och ”land” tål att funderas på, då de riskerar att måla upp en polariserande och förenklad bild av verkligheten. Samspelet mellan livsmiljöer och landskap kan anses vara mer komplext än så, med många mellanting och gråskalor, vilket regionplanen kan hjälpa till att belysa.

Transportinfrastrukturen. I legenden till kartan anges att viktiga transportinfrastrukturstråk illustreras med linjer och pilar, med bredare linjer för de stråk som är särskilt viktiga för att förbinda Skåne med omvärlden och de koppla samman tillväxtmotorerna till de regionala kärnorna. Stråken kan vara såväl väg som järnväg och av betydelse för såväl gods som personflöden. Det tolkar sydöstra Skåne som att strukturkartan inte visar några planerade satsningar på transportinfrastruktur inom och till och från sydöstra Skåne till 2040, utöver stråket från Ystad mot Malmö. Satsningarna som visas i kartan utgår till stor del från Skånebildens som ligger som plattform för de satsningar som krävs för att tillförsäkra behovet i Skåne, med effekter för hela Sverige. Sydöstra Skåne anser att fler underlag bör ligga som grundmaterial i bedömningen och för att planeringsstrategierna och målet om en flerkärnig ortsstruktur ska få genomslag behöver satsningar som krävs för transportinfrastrukturen tydliggöras.

För sydöstra Skåne finns det två stråk som är av stor betydelse för kopplingar till den starka arbetsmarknadsregionen i västra Skåne samt till Greater Copenhagen och norra Europa; Simrishamn-Tomelilla-Ystad-Malmö samt Simrishamn-Tomelilla-Sjöbo-Lund/Malmö. Dessa stråk behöver lyftas fram i den regionala planen. Det behövs också satsningar på infrastruktur i dessa stråk för att bibehålla och utveckla flerkärnigheten.

Stråken har begränsad tillgänglighet och robustheten är bristande, samtidigt som de är strategiskt viktiga för både gods- och persontrafik. Satsningar på konkurrenskraftig och snabbt tillgänglig infrastruktur i dessa stråk behöver prioriteras för att främja flerkärnighet och knyta samman Skåne.

Sydöstra Skåne anser att transportinfrastrukturkartan behöver peka ut fler av de större infrastrukturstråk som är viktiga för att förbinda Skåne med omvärlden. Även om de syns på kartan behöver texten gällande sydöstra Skånes kopplingar mot Tyskland och Polen utvecklas. Strukturkarta bör kompletteras med hamnen i Simrishamn, även farleden från Simrishamns hamn saknas i struktur bilden. Kopplingen till Sydostlänken är viktig för gods som ska vidaretransporteras norrut och nordväst, i nationell plan framkommer att överflyttning av gods från väg till sjöfart måste ske.

Stort fokus riktas på en planerad ny stambana - en satsning som är av stor vikt för att Skånes resor och transporter ska fungera. Sydöstra Skåne anser att regionala och lokala kärnors koppling till stambanans stationer är viktigt att beakta för hela Skånes access till stambanan och därmed för resande till och från övriga i Sverige.

Tematiska fördjupningar

Bebyggelseutveckling

Skånes flerkärnighet. Principen stämmer väl överens med de principer som kommunerna i sydöstra Skåne redovisar i sina översiktsplaner. I dessa finns strategier om att fler orter än bara kommunhuvudorterna ska bidra till kommunernas tillväxt. Ny sammanhållen bebyggelse ska huvudsakligen tillkomma i

kollektivtrafiknära lägen, eller där underlaget för kollektivtrafik behöver stärkas. En utmaning är den befintliga befolkningsstrukturen och möjligheten att tillgodose alla delar av sydöstra Skåne med hållbara persontransporter. Ett resonemang som speglar och erkänner den utmaningen, inklusive förslag till lösningar vad gäller innovativa och helhetstänkande mobilitetskoncept, skulle med fördel kunna tas upp i regionplanen. De planeringsprinciper som tas upp ger delvis en mer nyanserad bild, men problematiken hade kunnat lyftas mer eftersom kollektivtrafikförsörjning på många sätt är en central fråga för den regionala utvecklingen.

Planering av bebyggelse. Lokalisering av faciliteter av betydelse för välfärd, attraktion och tillväxt som är regiongemensamma hade med fördel kunnat tydliggöras tillsammans med resonemang om tillgångar, behov och strategier för framtiden. Skånes attraktivitet och möjligheter grundar sig ju i mer än boende, arbete och transporter. Till dessa hör till exempel vård, med strukturen för sjukvård i Skåne och den regionala planeringen för att möta framtida behov. Men även större kulturinstitutioner, som teater, museum och konsertsalar av regional betydelse samt högre utbildning, som universitet och högskolor. Ett redovisat nuläge i kartform hade gett medvetenhet om tillgångars lokalisering och kunnat utgöra en grund för dialog om utmaningar och möjligheter.

Näringsliv och besöksnäring. Under avsnittet saknas en beskrivning av besöksnäringen, vilket borde finnas med. I planeringsprincipen för besöksnäring är dessutom det väldigt smalt inriktat på vandring och cykling. Det behöver breddas till att omfatta även alla andra delar av besöksnäringen. Det bör också finnas mer differentierad bild av näringslivet i sydöst. Det är branschbredden och hur många som sysselsätts i respektive näringsgren som också är viktigt att ha med för att inte få stämpeln att sydöstra Skåne enbart har jordbruks- och besöksnäring. Här finns allt från tung industri till kreativa näringar.

Hälsofrämjande livsmiljö Under avsnittet behandlas sjukhus och vårdmiljöer väldigt detaljerat. I det avsnittet bör istället principer om lokalisering av specialistvård och allmänvård beskrivas, så att alla Skånes invånare ska få tillgång till bra vård. Hur miljön gestaltas är snarast en lokal fråga som ska avgöras av de platsspecifika förutsättningarna.

Klimatanpassad bebyggelseutveckling Avsnittet lyfter också fram några väldigt snäva aspekter på en stor fråga. Där bör det också tas upp klimatsäkring av infrastruktur, dricksvattentäkter och reningsverk. Det finns också stora befintliga bebyggelseområden samt värdefulla natur- och kulturmiljöer som hotas av stigande havsnivåer och skyfall, och som behöver hanteras såväl regionalt som lokalt.

Tätorternas grönstruktur. Det är bra att vikten av tätortsnära rekreativmöjligheter lyfts, och att det är av betydelse inte bara i städer utan även i mindre tätorter, för att öka alla människors tillgång till grönstruktur, samt för att öka mindre tätorters attraktivitet när det kommer till rekreation och en aktiv livsstil. Det senare är inte sällan en viktig anledning till att nyinflyttade väljer att bosätta sig i en mindre tätort.

Transporter

Generellt är det positivt att Skåne kan stärka sin position i Öresundsregionen utifrån ett nationellt och internationellt perspektiv genom att på sikt utöka förbindelserna till Danmark och norra Europa. Arbetsmarknaden och utbildningsmöjligheterna breddas främst för invånare i västra Skåne. För att investeringarna ska bli tillgängliga för hela Skåne krävs tätare utbud av kollektivtrafik samt investeringar i transportinfrastrukturen för att beakta både de nuvarande och framtida behov som föreligger. För att Skåne verkligen ska stärka mångfalden av goda livsmiljöer behöver även tillgängligheten till tätorter med längre avstånd till tillväxtmotorer och regionala kärnor utvecklas. På så sätt säkerställs att fler invånare får tillgång till en hög livskvalité, en bredare arbetsmarknad och fler utbildningsmöjligheter.

Med fördel hade den tematiska fördjupningen gällande transporter i kartor kunnat visa mer av framåtsyftande utveckling utifrån identifierade behov av satsningar än den nulägesbild som nu främst ges. På så vis hade regionplanen och den nationella och regionala infrastrukturplaneringen tydligare kopplats samman.

Hållbart resande. Hållbart resande beskrivs i regionplanen ha potential att öka i Skåne genom att stärka kollektivtrafikens attraktivitet genom att öka kopplingar med bil och gång/cykel till kollektivtrafikens bytespunkter. Det framkommer som en planeringsprincip att Region Skåne vill stärka infrastrukturen för

fotgängare och cyklister och stärka deras roll i samhällsplaneringen, vilket är mycket positivt. Sydöstra Skåne anser dock att mindre fokus bör ligga på supercykelstråk och mer på att säkerställa utbyggnaden av regionala cykelstråk samt cykelstråk mellan och inom orter. Det saknas kopplingar till utveckling av säkra och tillgängliga gångvägar till och från kollektivtrafikens bytesnoder.

Vad basstråken som är utpekade i cykelkartan innebär behöver förtydligas. Bilden av stråken på landsbygden är svår att tolka, och verkar mer beskriva var flödena/hastigheterna är låga, än var man cyklar eller det finns potential att cykla.

Kollektivtrafik. Tillgängligheten och förutsättningarna för kollektivtrafiken behöver förstärkas och belysas tydligare i underlaget. De orter som idag inte har tillfredställande tillgång till kollektivtrafik har förutsättningar att växa och förtäas, vilket kan förstärka och gynna resandeunderlaget. Planen behöver beröra att det finns möjlighet för framtida strukturförändringar avseende kollektivtrafikens förutsättningar, speciellt med hänvisning till de projekt som idag pågår som berör ökad mobilitet. Kollektivtrafiken är speciellt avgörande för vissa grupperns tillgänglighet och förutsättningar till samhället.

Kartorna över regionala kollektivtrafiknoder och kollektivtrafikstråk behöver kompletteras med fler orter och noder för att beskriva förhållandena i sydöstra Skåne. Detta gäller både nuvarande och framtida järnvägskopplingar, vars utvecklingsbehov nämns i delar av regionplanens text, men utan att det framkommer i kartan.

Ystad-Österlenbanan behöver utvecklas vidare och regionplanen behöver tydligare visa dess betydelse. Utöver att den förbinder sydöstra Skåne med Malmö-Lund-regionen ger den förutsättning för att utveckla stationsorter utmed banan. För sydöstra Skåne är utvecklingen av Ystad-Österlenbanan, för mer robust trafikering och ökad turtäthet mest prioriterat.

Simrishamnsbanan har bedömts vara en av de viktigaste åtgärderna för att skapa förutsättningar för en uthållig och hållbar pendling på sikt. Entimmesmålet är vägledande för en hållbar arbetspendling och med dagens möjligheter uppnås inte detta mellan östra och västra Skåne. Sydöstra Skånes kopplingar till Malmö-Lundregionen och Köpenhamns-regionen behöver vara i fokus för att stärka tillgängligheten till västra Skåne och dess utbud. Den regionala utvecklingsstrategin och den nyligen antagna persontågsstrategin har målår 2030 respektive 2040. Regionplanen har utblick mot 2050 vilket borde skapa utrymme och möjligheter för Simrishamnsbanans etablering. Även om den slutliga dragningen inte är beslutad bör sträckan beaktas i planen. Som korridor är Simrishamnsbanan även utpekad som riksintresse.

Ystad-Sjöbo-sträckan bör tas med bland busstråk av regional betydelse, då det är högt resande och täta turer mellan orterna.

Gränsöverskridande transporter och Godstransporter. I regionplanen beskrivs behovet av ett ökat tryck på att utveckla och stärka en ökad kapacitet av transportinfrastruktursystemet, en överflyttning från väg till järnväg och sjöfart bedöms som nödvändig för en långsiktig hållbar utveckling.

Skåne beskrivs vara en viktig hamnregion ur ett nationellt perspektiv för att kunna hantera godsflöden, det bör tas upp tydligare i planen vilka möjligheter och utmaningar som hamnarna för med sig. Under avsnittet Godstransporter bör övriga större hamnar beskrivas i textdelen. Inte minst ur ett Greater Copenhagen-perspektiv bör den omfattande trafiken till och från Bornholm och regionens intentioner för att hantera den ökande trafiken finnas med i planen.

Simrishamns hamn saknas i kartan som visar godstrafik i Skåne. Det framgår inte heller av regionplanen hur Simrishamns hamn med sitt strategiska geografiska läge, på sikt har potential att bidra till överflyttningen av gods till sjöfart.

Vägarna E65, väg 11, 13 och 19 är strategiskt viktiga i syfte att knyta ihop hela Skåne, samt Skåne med övriga Sverige. De har också pekats ut i kartan som funktionellt prioriterat vägnät för godstransporter.

Väg E65 är en av de prioriterade nationella objekten för sydöstra Skånes möjlighet att bidra till Skånes, Sveriges och Europas tillväxt. E65 är idag tungt belastad, och för ett fungerade näringsliv i sydöstra Skåne måste möjligheten till robusta godstransporter och smidiga persontransporter öka.

Väg 19 som förbinder Simrishamn och Ystad är utpekad som riksintresse och som funktionellt prioriterat vägnät. Även väg 19 bör därför pekas ut som regional viktig väg eftersom den utgör en viktig förbindelse mellan nordöstra och sydöstra Skåne samt till Ystad hamn.

Väg 11 är ett viktigt stråk för hela sydöstra Skåne och är utpekad som regionalt prioriterat vägnät, prioriterat vägnät för gods samt regionalt stråk för kollektivtrafik, specifikt för regionalt superbusskoncept. Vägen utgör en strategiskt viktig sträcka, för arbetspendling samt fritids- och serviceresor och bidrar till att binda samman Skånes östra och västliga delar och väg 11 behöver pekas ut för utvecklingsbehov.

Blågrön infrastruktur

Skrivningarna inom avsnittet är allmänt väldigt svepande och vaga och ger inte mycket stöd i olika avvägningar som måste göras. Det hänvisas till ett dokument som är från 2012, *Grönstruktur för Skåne – Strategier för en utvecklad grön struktur*. Det bör jämföras med det nyare underlaget som tagits fram av Länsstyrelsen, *Regional handlingsplan för grön infrastruktur*.

Regionala leder för vandring och cykling. Det är positivt att regionplanen tar upp vikten av att stärka cykelkopplingar och andra hållbara resesätt mellan tätorter och rekreationsområden. Förutom kopplingar mellan tätorter är behovet av cykelkopplingar till rekreationsområden viktiga, inte minst för att minska bilberoendet. För att sådana satsningar ska bli verklighet skulle de mindre kommunerna, som kanske inte omfattas i så hög grad av de supercykelstråk som tas upp i regionplanen, behöva ett större stöd från statligt och regionalt håll.

Regionala grönområden och stråk. Merparten av regionplanen handlar om naturen som något för människan att använda, och det finns alltför lite om att ta hänsyn till egenvärdet hos olika arter. Avsnittet behöver förstärkas utifrån perspektivet om naturen i sin egen rätt.

Havet och kusten. Det stämmer, som det står, att Region Skåne behöver utveckla sin roll avseende havs- och kustplanering. För kommunerna skulle det vara värdefullt med gemensamma riktlinjer kring hantering av erosion och stigande havsnivåer. De flesta kommunerna i Skåne har också kommit långt i sin planering av vattenområden, och en sammanställning av dessa planer tillsammans med den nationella havsplanen skulle kunna användas som underlag för en regional vattenanvändningskarta. Att regionen pekar ut vilka tillgångar och vilken vattenanvändning som anses vara av regionalt intresse är nödvändigt för att planen ska kunna uppfylla kraven på att vägledning för hur mark och vatten ska användas. Exempel på intressen som kommunerna har pekat ut i sina översiktsplaner och som kan vara av regionalt intresse är farleder, sandtåkrer, marinbiologiska värden, yrkesfiske, rekreationsområden och områden för elproduktion.

Teknisk infrastruktur

Elförsörjning. I rapporten *Scenario för det skånska elsystemet från 2020* från Region Skåne skrivs att en hög andel vindkraft med skiftande produktionsnivåer bidrar till att det är svårt att uppnå ett energisystem där produktion och användning är i balans. Det ställer även höga krav på elnätets överföringsförmåga. I värsta fall kan det leda till effektbrist, vilket också visade sig under 2018. Behovet av planerbar energiproduktion blir därmed större. Det behövs ett resonemang om detta i regionplanen och åtgärdsbehoven behöver återspeglas i planeringsprinciperna.

I regionplanen behövs en strategi för var stora anläggningar för förnyelsebar elproduktion i Skåne är möjliga och hur dessa kan bidra till hållbar elförsörjning. Potentialen för fler vindkraftsanläggningar kan underbyggas genom de 33 kommunernas översiktsplaner, till exempel för att summerat visa utpekade möjliga vindkraftsområden. Lokalisering av stora solcellsparkar kan med fördel hanteras på motsvarande sätt. Solcellsparkar riskerar också att komma i konflikt med andra intressen, och i konflikt med de planeringsprinciper som regionen tagit upp.

Dricksvattenförsörjning. Under avsnittet nämns myndigheter som ansvarar för dricksvattenfrågan, men kommunerna som har det yttersta ansvaret för sina medborgare nämns inte. Det börjar också märkas av

klimatförändringar, men går ännu inte att säga hur hårt torka kommer att slå mot våra kommunala vattentäkter. Den effektbrist som kan uppkomma framöver kan också medföra problem, både när det kommer till att leverera dricksvatten och med att ta hand om avloppsvatten.

Markanvändningskarta

Regionplanens mark- och vattenanvändningskarta är den del av planen där mycket av det som avhandlats i planens utvecklingsinriktning och tematiska fördjupningar skulle kunna stråla samman i en kartbild. Syftet med kartan är inte tydligt och i texten ges ingen förklaring till hur mark- och vattenanvändningskartan ska läsas, förstås och användas av kommunerna. Kartans grafiska och innehållsmässiga upplägg, bland annat med en marktäckekartering från Lantmäteriet i bakgrunden, gör den svårläst.

Det finns ett flertal rena felaktigheter i kartan. En otydlighet i kartan är att tätorterna inte syns. Att inkludera kollektivtrafiknoder för strategisk bebyggelseutveckling är inte önskvärt med tanke på det tidigare i yttrandet förda resonemanget.

Markanvändningskartan skulle med fördel kunna vara en interaktiv karta där regionens sammantagna beslutade och planerade åtgärder finns med.

Det framgår tydligt av regionplanen att man har mållåret 2040 med utblick mot 2050, men det finns ingen redovisning på kartan vilka förändringar i markanvändning och strukturer som föreslås under den perioden. I kartan verkar vissa satsningar för transport och teknisk infrastruktur finnas utritade som inte finns utritade i strukturkartan. Hamnen i Simrishamn saknas, borde pekas ut i form av övrig hamn. Markanvändningskartan tar upp uppgraderingar av väg och järnväg, i alla fall enligt legend, även om det är otydligt var i själva kartbild. Det är otydligt vilken ambition som finns gällande vilka uppgraderingar som markanvändningskartan ska visa vilket gör att det i detta skede inte går att lämna synpunkter på om behov och åtgärder är korrekt identifierade.

De grönområden och stråk som finns inlagda fungerar möjligen i en mer övergripande strukturkarta, men deras utbredning är inte tillräckligt detaljerad för att ingå i en markanvändningskarta. Det är svårt att läsa ut de olika anläggningarna och prioriteringsområdena utifrån teckenförklaringen. Det gäller exempelvis projekteringsområdena för vindkraftverk, vilka även föreslås ges olika färger beroende på om de är uppförda 2020 eller inte. Sträckningens utformning runt områdena går inte att uttyda. Likaså skulle material kunna inkluderas från kommunernas egna översiktsplaner för att ge möjlighet att få en helhetsbild. Då skulle mark- och vattenanvändningskartan kunna bidra och få ett tydligare syfte.

Genomförande och uppföljning

Konsekvensbedömning

Sydöstra Skåne delar den bedömning som avslutar konsekvensbedömningen: “En stor utmaning i regionens utveckling framöver är att omsätta höga ambitioner på de sociala och ekologiska/miljömässiga områdena till konkreta åtgärder som ger resultat och att säkerställa att investeringar i bebyggelse, trafikinfrastruktur, blågrön infrastruktur och teknisk infrastruktur som bidrar till måluppfyllelse.”

Planen skulle behöva konkretiseras mer till fysiska åtgärder för att man faktiskt ska kunna ske hur de höga ambitionerna ska kunna förverkligas, och hur man avser att lösa konflikter mellan olika intressen samt vilka intressen som ska ges företräde.