Malmö stad
**Stadsbyggnadsnämnden**

**Datum**
2026-11-09
**Adress**

**Diarienummer**
SBN-2026-727

**Yttrande**

**Till**
Kommunstyrelsen

# Samråd - Regionplan för Skåne 2045, STK-2026-1235

Stadsbyggnadsnämnden föreslås besluta att lämna följande yttrande:

## Sammanfattning

Stadsbyggnadsnämnden välkomnar regionplanens fokus på robusthet, beredskap och klimatanpassning. Planen behöver dock tydligare utgå från ett Öresundsperspektiv, där Malmö–Köpenhamn lyfts fram som en gemensam europeisk nod och Öresundsmetron redovisas som en strategiskt viktig framtida investering. Planen behöver också visa hur markanvändning, bebyggelseutveckling och transportsystem ska bidra till minskade utsläpp, samt hur Region Skåne och kommunerna gemensamt ska arbeta med klimatomställning och klimatanpassning. Planens roll i förhållande till kommunalt planmonopol och översiktsplaner behöver också förtydligas.

Inom transportinfrastrukturen behöver behovet av kapacitetsstarka spårburna lösningar, både för person- och godstrafik, beskrivas tydligare. Det gäller särskilt kapacitet över Öresund, i kollektivtrafikens knutpunkter samt på centrala pendlingsstråk. Behovet av långsiktiga lösningar för godstrafik på järnväg, inklusive bangårdsfunktioner, yttre godsbana och anslutningar till Malmö hamn, är av särskild betydelse, medan väginfrastrukturens utveckling bör utgå från hållbar mobilitet snarare än från ökade trafikmängder i sig.

## Yttrande

Upplysningsvis är MalmöLundregionens inriktning att ta fram ett gemensamt yttrande, vilket planeras att antas av MalmöLundregionens styrelse 261210. Utöver de synpunkter som framförs av och som är av gemensamt intresse för MalmöLundregionens kommuner vill stadsbyggnadsnämnden fördjupa och komplettera med nedanstående synpunkter.

Malmö är Skånes främsta tillväxtmotor och har en central betydelse för Skånes och Sveriges konkurrenskraft, sysselsättning och internationella tillgänglighet. Stadens roll stärks av integrationen med Köpenhamn och den gemensamma arbetsmarknaden i Öresundsregionen. Stadsbyggnadsnämnden anser därför att regionplanen tydligare bör utgå från ett Öresundsperspektiv. Malmö–Köpenhamn bör lyftas fram som en gemensam europeisk nod och de gränsöverskridande sambanden bör genomsyra vision, mål, strukturbild, riktlinjer och transportplanering.

Öresundsmetron bör särskilt redovisas som en strategiskt viktig framtida investering för kapacitet, robusthet och tillgänglighet i regionen.

Det är positivt att planförslaget stärker fokus på robusthet, beredskap och klimatanpassning samt lyfter energifrågans betydelse för regionens utveckling. Klimatomställningen behöver dock få ett tydligare genomslag i planens vägledning. Regionplanen bör tydligare visa hur markanvändning, bebyggelseutveckling och transportsystem ska bidra till minskade utsläpp samt hur Region Skåne och kommunerna gemensamt ska arbeta med dessa frågor. Klimatanpassningen bör utgå från att bebyggelse och samhällsviktiga funktioner är värden som ska skyddas och utvecklas. Regionplanen behöver därför tydligare vägleda kring kustskydd, skyfallshantering, avrinningsområden samt ansvarsfördelning mellan kommunal, regional och nationell nivå.

## Regionplanens roll och genomförande

Regionplanen bör tydligare fokusera på frågor av regional betydelse och utmaningar som kommunerna inte kan lösa var för sig. Det behöver framgå vilka frågor som prioriteras regionalt, hur målkonflikter ska hanteras samt hur planen ska användas av Region Skåne i egna beslut, yttranden och prioriteringar. Genom att synliggöra Skånes gemensamma förutsättningar och behov kan regionplanen också bli ett viktigt verktyg för dialog och påverkansarbete gentemot staten och EU.

Vidare behöver relationen mellan regionplan, översiktsplaner och länsstyrelsens vägledande uppdrag förtydligas. Det kommunala planmonopolet och självstyret bör tydligare framgå, till exempel när regionplanens ställningstaganden skiljer sig från kommunens intentioner enligt översiktsplanen. Det behöver också framgå vilka delar som uttrycker regionala ställningstaganden och vilka som är generell rådgivning. Förhållandet mellan strukturbilden, plankartan, temakartorna och riktlinjerna behöver också förklaras. Det bör framgå vilka delar som uttrycker en önskad utveckling, vilka som redovisar befintliga förhållanden och hur kommunerna, regionen och andra parter förväntas använda dem.

Regionplanen bör redovisa vilka utredningsbehov som följer av dess riktlinjer och ställningstaganden. Region Skåne bör bidra med regionala utredningar och konsekvensanalyser, exempelvis om konsekvenser av planens vägledning kräver mellankommunal samordning. Region Skåne bör också ta ett större ansvar för gemensamma kunskapsunderlag, utredningar och analyser i frågor som kräver mellankommunal samordning.

## Vision, mål & strukturbild

Skånes tillväxt och utveckling behöver förenas med behovet av att värna jordbruksmark, grön- och blåstruktur och andra värdefulla områden. En region med befolkningstillväxt och ett växande näringsliv kommer att behöva ta mark i anspråk. Redan i visionen och målen behöver planen därför visa hur effektiv markanvändning, omvandling och förtätning ska möjliggöras och prioriteras på en principiell nivå.

Målen om konkurrenskraft och robusthet förutsätter också näringsliv och sysselsättning utanför tillväxtmotorerna och de regionala kärnorna. Regionplanen behöver därför tydligare redovisa hur bostadsförsörjning, verksamhetsutveckling, bevarande av jordbruksmark och klimatanpassning kan förenas samt hur infrastrukturen möjliggör konkurrenskraftiga godsflöden och en tillgänglig arbetsmarknadsregion över sundet.

Målen C1 och C3 behöver tydligare uttrycka att kustsamhällen, regionala kärnor och tillväxtmotorer ska ges förutsättningar att skyddas och utvecklas även i ett förändrat klimat. Bristande klimatanpassning riskerar annars att sociala, kulturella och ekonomiska värden går förlorade och att kostsamma ersättnings- eller ombyggnadsinsatser blir nödvändiga.

## Regional bebyggelsestruktur

Regionplanen behöver beskriva hur Region Skåne avser att ta ett samordnande ansvar för de regionala näringslivs- och arbetsmarknadsfrågorna. Olika verksamheter har skilda behov av läge, markytor och tillgänglighet. För Malmö, med sina begränsade markresurser, är det särskilt angeläget att marken används effektivt så att utrymme kan skapas för fler företag och arbetstillfällen. Ytkrävande verksamheter har ofta bättre förutsättningar att etableras i andra delar av Skåne, där marktillgången är större och konkurrensen om marken mindre.

I avsnittet om bebyggelsestruktur bör regionplanen tydligare redovisa hur tillväxt och markanspråk ska hanteras i praktiken. Omvandling, komplettering och en koncentrerad bebyggelseutveckling bör prioriteras innan ny mark tas i anspråk. Med detta som grund bör Region Skåne främja mellankommunal samverkan och utveckla strategier som stärker Malmös, Öresundsregionens och Skånes konkurrenskraft på nationell och internationell nivå.

*Malmö som tillväxtmotor*

Stadsbyggnadsnämnden anser att planförslaget inte fullt ut speglar de skånska orternas relativa betydelse för regional och nationell utveckling. Malmös strategiska roll som tillväxtmotor i Öresundsregionen och som intermodal nod i TEN-T-nätverket bör beskrivas mer utförligt. Stadens hamn, bangårdsfunktioner och internationella transportförbindelser genererar omfattande gods- och personflöden med stor betydelse för såväl Skåne som Sverige. Detta bör framgå tydligare av planens redovisning av Malmö.

*Bostadsförsörjning som gemensamt ansvar*
Bostadsförsörjningen behöver tydligare beskrivas som ett gemensamt ansvar för samtliga skånska kommuner, med en mångfald av boendeformer för både nuvarande och framtida invånare. Riktlinjerna om lokalisering, omvandling och komplettering av bostadsbestånd bör kopplas till detta ansvar utifrån ett regionalt perspektiv.

*Kollektivtrafiknära lägen och bytespunkter*
Begreppet kollektivtrafiknära läge behöver definieras. Det används återkommande i planen, men det framgår inte vilka kriterier som ska ligga till grund för bedömningen utifrån ett regionalt perspektiv. Riktlinjerna 3.1-11 och 3.1-12 hänvisar till prioriterade regionala pendlingsstråk, men det framgår inte vilka stråk som avses eller hur de har identifierats. Riktlinje 3.1-12 om pendlar- och infartsparkering bör anpassas till bytespunkternas olika förutsättningar. I täta stadsmiljöer bör yteffektiv markanvändning och goda anslutningar med gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras. Pendlarparkering för bil bör i första hand lokaliseras vid kollektivtrafiknoder nära bostadsorter med otillräcklig kollektivtrafikförsörjning. Riktlinje 3.1-1 behöver också kunna tillämpas flexibelt. Utbyggnad av nya områden kan vara ett skäl att utveckla kollektivtrafiken, exempelvis i Jägersro. Bebyggelseutveckling och kollektivtrafikens utveckling behöver därför beskrivas som ett ömsesidigt beroende.

*Klimatanpassning och kustsamhällens utveckling*
Regionplanen behöver tydligare visa hur kustnära stadsutveckling kan integreras med långsiktiga behov av kustskydd. Kustnära bebyggelse, verksamheter och transportinfrastruktur har betydelse för att regionens tillväxt, sysselsättning och internationella tillgänglighet ska kunna skyddas och utvecklas. Plankartan bör därför synliggöra behovet av ytor för sammanhängande kustskydd för nationellt och regionalt skyddsvärda kuststräckor, tätorter och vid nationellt och regional infrastruktur.

*Klimatscenarier och lokalisering av ny bebyggelse*
Riktlinje 3.1-15 behöver ses över. Regionplanen bör inte detaljstyra kommunernas val av klimatscenarier för havsöversvämning. SMHI, Boverket och Trafikverket deltar i regeringsuppdraget om nationella riktlinjer för val av klimatscenario. Boverket tar även fram allmänna råd, föreskrifter och vägledning för klimatanpassning mot havsöversvämning, skyfall och höga flöden. Detta ska ligga till grund för statens syn på klimatrelaterade risker, medan kommunerna enligt plan- och bygglagen ska redovisa sin syn i översiktsplanen. Regionen bör därför inte formulera en alternativ syn, utan utgå från en samlad kommunal skånsk syn och bidra till det nationella arbetet för en proportionerlig statlig riskhantering med rimliga fastighets- och samhällsekonomiska konsekvenser. Skånes kustkommuner har vid flera tillfällen uppvaktat regionen i frågan. Liksom riktlinje 3.1-14 om skyfall bör regionplanen lyfta behovet av ytor för sammanhängande kustskydd i tätorter och vid infrastruktur samt möjligheten till naturbaserade lösningar och skyddsåtgärder integrerade i stadsutvecklingen.

## Regional transportinfrastruktur

*Kapacitet, robusthet och Öresundsförbindelser*

Stadsbyggnadsnämnden anser att regionplanen tydligare behöver beskriva behovet av kapacitetsstarka spårburna lösningar, både inom Skåne och över Öresund, och hur dessa behov ska tillgodoses. Strukturbilden och transportavsnittet behöver samstämmigt visa vilka stråk och samband som är särskilt viktiga. Beskrivningen av järnvägen behöver också kompletteras med stationer, knutpunkter samt gods- och rangerbangårdar.

Planförslaget anger behov av en ny fast Öresundsförbindelse, men behöver även namnge Öresundsmetron och dess roll för kapacitet, redundans, robusthet, betydelse för godstrafikens kapacitet över Öresund och tillgänglighet i Malmö–Köpenhamn. Köpenhamns flygplats, Kastrup, behöver också nämnas i avsnittet om flygplatser. Det är Nordens största flygplats och dess funktion förutsätter goda och kapacitetsstarka anslutningar, inte minst med Öresundståg. Öresundsmetron är i detta sammanhang väsentlig, eftersom dess direkta koppling till centrala Köpenhamn kan avlasta och komplettera Öresundstågstrafiken.

*Godstrafik, bangårdar och hamnar*

Stadsbyggnadsnämnden anser att Region Skåne behöver ta ett tydligare samordnande ansvar för långsiktiga lösningar för godstrafiken på järnväg. Bangårdsfunktioner, en yttre godsbana och anslutningar till Malmö hamn är mellankommunala frågor som behöver utredas gemensamt av Trafikverket, Region Skåne och berörda kommuner. Den förväntade trafikökningen, inte minst till följd av Fehmarn Bält-förbindelsen, förstärker behovet av depå-, gods- och rangerbangårdskapacitet. Eftersom utbyggnadsmöjligheterna på Malmö bangård är starkt begränsade behöver regionplanen säkerställa utrymme för en ny godsbangård samt för Yttre godsbanan, som finns i flertalet kommuners planering men saknas i regionplanen. En yttre godsbana skulle avlasta spåren genom Malmö och Lund, säkerställa ett kapacitetsstarkt godsstråk genom Skåne och möjliggöra anslutning till en framtida rangerbangård utanför Malmö. Eftersom infrastrukturplanering tar lång tid behöver detta säkerställas även bortom planperioden.

Stadsbyggnadsnämnden ser positivt på att hamnarnas roll lyfts fram i planen. För att säkerställa hamnarnas funktion behöver både goda anslutningar och möjligheter till utveckling säkerställas. God tillgänglighet till och från Malmö hamn är därför viktig, och lokalisering av nya bangårdsfunktioner, en yttre godsbana och intermodal terminalkapacitet i eller nära hamnen behöver bedömas gemensamt. Det skulle möjliggöra effektiva och robusta järnvägsanslutningar samt trimodala transportlösningar med järnväg, väg och sjöfart. Riksintresset för Malmö hamn behöver avgränsas utifrån hamnens förutsättningar och utvecklingsmöjligheter i linje med Masterplanen för hamnen. Hamnverksamheterna bör samtidigt utvecklas yteffektivt, i likhet med kraven på stadsbebyggelse. Ett sådant arbete pågår redan i Malmö hamn. Regionalplanen bör även visa hur naturrestaureringsförordningen ska hanteras i hamnområden, som ingår i Boverkets urbana kluster för ekosystemområden.

Hamnverksamhet och stadsutveckling får inte hindras av administrativa gränser för ytvattenförekomster, exempelvis ytvattenförekomsten Malmö hamnområde. Regionen behöver uppmärksamma de orimliga administrativa gränserna och klassningarna för hamnarnas ytvattenförekomster. Beredskapsperspektivet och hamnens funktion i totalförsvaret, inklusive som NATO-hamn, behöver också framgå tydligare och speglas i riktlinje 3.2-6 om Core-hamnar.

*Väginfrastruktur*
Stadsbyggnadsnämnden anser att formuleringen om att Skånes väginfrastruktur behöver utvecklas för att kunna hantera ökade trafikmängder behöver nyanseras. Ökade trafikmängder bör inte i sig utgöra utgångspunkt för kapacitetsutbyggnad av vägnätet. Utvecklingen av väginfrastrukturen bör i stället utgå från målen om hållbar mobilitet och minskad klimatpåverkan med en tydlig koppling till den regionala transportstrategins mål och ställningstaganden. Åtgärder som minskar transportbehovet, stärker gång, cykel och kollektivtrafik samt effektiviserar användningen av befintlig infrastruktur bör prioriteras. För att undvika inducerad trafik bör de åtgärder som vidtas i vägnätet inte öka kapaciteten för allmän vägtrafik. Näringslivets behov av hållbara godsflöden och laddfunktioner för tung trafik behöver också synliggöras.

*Prioriterade kollektivtrafikstråk och spårlösningar*
Den framtida transportinfrastrukturen behöver omfatta andra former av spårburen trafik än konventionell järnväg, exempelvis spårväg, metro eller light rail. För Malmö kommer spår över och under mark att behövas för att klara kollektivtrafikens kapacitetsbehov.
Flera av de stråk markerade med rosa pil har stor betydelse för att minska bilinpendlingen till Malmö. Stadsbyggnadsnämnden anser att dessa stråk behöver kompletteras med:

- Stråket mellan Malmö och Bara, där resandet förväntas öka kraftigt.
- Stråket mot Köpenhamn, där Öresundsbron behöver få högre järnvägskapacitet för både person- och godstrafik.
- Stråket utmed E6 norrut, där bilpendlingen behöver minska till förmån för kollektivtrafik.
- Stråket mellan Kristianstad och Hässleholm, där kapacitetsutbyggnad enligt Trafikverkets kapacitetsutredning är angelägen.
- Ystadsbanan, Trelleborgsbanan och Lommabanan, som enligt planens formulering bör kunna omfattas av motsvarande utpekande.

De stråk som pekas ut överensstämmer inte med utpekandena i Vägval för Skåne och skillnaderna behöver tydliggöras och förklaras. Teckenförklaringen behöver också tydliggöra att utbyggnad utöver konventionell järnväg kan avse andra former av spårburen trafik. Kartan och texten behöver samstämmigt visa vilka möjligheter till kapacitetsutveckling som avses.

*Cykelinfrastruktur*
Regionplanen behöver tydligare visa samspelet mellan supercykelstråk, regionalt basnät för cykling och rekreativa cykelleder. Ett välutbyggt basnät behövs för att försörja och stärka supercykelstråkens funktion. Utpekade stråk bör också stämmas av mot Malmö stads cykelplanering.

*Luftburen mobilitet*
Avsnittet om luftburen mobilitet behöver bli mer utvecklingsinriktat. Riktlinje 3.2-14 är idag främst inriktad på hinder och begränsningar. Planen bör även beskriva hur drönarflygning kan bidra till beredskap, räddningsinsatser, samhällsservice, innovation och hållbara godslösningar för näringslivet samt minska konkurrensen om markytor.

*Klimatanpassning*
Klimatanpassning mot havsöversvämning och skyfall behöver lyftas som en viktig del av en framtidssäkrad transportinfrastruktur och kollektivtrafik, särskilt för TEN-T-nätet och dess hamnar. Statens ansvar för att skydda nationella intressen behöver förtydligas, bland annat i riktlinje 3.2-3. Regionplanens hundraårsperspektiv bör även tillämpas på transportinfrastruktur, med hänsyn till långsiktig klimatanpassning, beroenden mellan system, redundans samt strategiska markreservationer för framtida anpassning och kapacitetsutveckling.

## Regional grön- och blåstruktur

*Klimatanpassning och kustskydd*
Stadsbyggnadsnämnden anser att regionplanen tydligare behöver vägleda avvägningar mellan klimatanpassning, bebyggelseutveckling och andra intressen. Värdet av befintlig bebyggelse, infrastruktur och samhällsviktiga funktioner behöver beaktas, liksom behovet av sammanhängande kustskydd och dess prioritering i förhållande till motstående riksintressen. Kustskydd behöver ses som en långsiktig och etappvis anpassning, där åtgärder dimensioneras utifrån konstruktionens livslängd och aktuella klimatscenarier. Planen bör synliggöra behovet av ytor för sammanhängande kustskydd i tätorter och vid infrastruktur samt möjligheten att integrera skyddsåtgärder i stadsutvecklingen.

*Skyfall, vatten och avrinningsområden*
Regionplanen behöver tydligare beskriva hur åtgärder för skyfall och höga flöden ska samordnas inom avrinningsområden och över kommungränser. Länsstyrelsens roll och ansvar enligt klimatanpassningsförordningen för regionala avrinningsområden behöver tydliggöras.

*Riktlinjernas regionala nivå och genomförbarhet*
Stadsbyggnadsnämnden anser att flera av riktlinjerna för grön- och blåstruktur ligger på en så detaljerad nivå att de främst upplevs som rådgivning till kommunerna. Det är otydligt vilken regional betydelse de har och hur de skiljer sig från frågor som kommunerna redan hanterar inom sitt planmonopol. För riktlinjerna 3.3-14, 3.3-16 och 3.3-18 behöver juridiska förutsättningar, de olika parternas, framför allt statens, ansvar och finansieringsmöjligheter för genomförandet klargöras.

För riktlinjerna 3.3-15 och 3.3-19 behöver förhållandet till kommunens uppdrag enligt plan- och bygglagen förtydligas.

Planen bör även beskriva hur naturrestaureringsförordningen kan hanteras regionalt och samordnas med den fysiska planeringen.

*Naturvärden och tillgänglighet*
Skånes natur är av stor betydelse för biologisk mångfald, för genomförandet av naturrestaureringsförordningen samt för Malmöbornas rekreation, hälsa och livskvalitet. Stadsbyggnadsnämnden anser att Region Skåne som kollektivtrafikmyndighet behöver ta ett större ansvar för genomförandet av riktlinje 3.3-5 om tillgänglighet till regional grön- och blåstruktur. Det gäller bland annat kollektivtrafikanslutningar och bytespunkter som underlättar besök i natur- och rekreationsområden.

## Regional teknisk infrastruktur

*Gränsöverskridande energifrågor*
Stadsbyggnadsnämnden anser att regionplanen tydligare behöver belysa och samordna energifrågor över nationsgränserna till Danmark och Polen. Det gäller exempelvis hur planerade danska vindkraftsparker i Öresund, såsom Nordre Flint, kan påverka förutsättningarna för vindkraftsutveckling på Sjollen. Sjollen och det utökade området kring Lillgrund behöver tydligare lyftas fram som viktiga områden för havsbaserad vindkraft. Vindkraftsparken Lillgrund saknas i kartredovisningen vilket behöver åtgärdas. Även havsplanens utredningsområden för CCS (koldioxidinfångning och lagring) behöver beaktas i underlag och kartor.

*Energizoner*
Skillnaden mellan vad som avses med "energizoner" och "energizoner med särskild hänsyn" behöver förtydligas, liksom kategoriernas betydelse för kommunernas planering och avvägningar mellan olika intressen.
Riktlinjen om att lokalisera energiproduktion primärt i regionala energizoner behöver tydligare kopplas till ambitionen att uppnå ett effektivt markutnyttjande. Det gäller såväl energilösningen som sådan och möjligheten att uppnå effektiv markanvändning i dess närhet. Möjligheter till energiproduktion på befintliga byggnaders tak bör till exempel beaktas innan obebyggd mark tas i anspråk. Det bör också framgå hur värdefull jordbruksmark, natur och andra värdefulla områden ska värnas vid lokalisering inom energizoner.

*Robust energiförsörjning*
Beskrivningen av robust energiförsörjning behöver kompletteras med elnätets fysiska infrastruktur, såsom luftledningar och kablage. Kapacitet, redundans och fysiska anslutningar behöver beaktas för att systemet ska klara störningar, kriser och ett förändrat klimat.

*Effektiv och robust vattenanvändning*
Stadsbyggnadsnämnden anser att regionplanen tydligare behöver bidra till en effektiv och verksamhetsanpassad vattenanvändning, särskilt vid vattenbrist och torka.

Dricksvatten bör inte användas där vatten av lägre kvalitet är tillräckligt, exempelvis för viss industri, bevattning och jordbruk. Regionplanen bör också i högre grad möjliggöra användning av cirkulerat vatten från exempelvis reningsverk, dagvatten och hav där det är möjligt. Regionen bör gå före i sina egna fastigheter. Även bevattningsdammar och multifunktionella våtmarker bör lyftas fram som regionala åtgärder för vattenförsörjning, fördröjning, biologisk mångfald och rening.

*Digital infrastruktur*
Stadsbyggnadsnämnden anser att digital infrastruktur är av stor betydelse för samhällsviktiga funktioner, beredskap, totalförsvar och näringslivsutveckling. Samtidigt är dess direkta koppling till den fysiska planeringen i många fall begränsad, eftersom markanspråken ofta är relativt små. Avsnittet bör därför i större utsträckning fokusera på den samhällsnytta som den digitala infrastrukturen möjliggör samt behovet av robusthet och redundans i systemen. Vidare bör planen beskriva hur klimatomställning och klimatanpassning påverkas av den digitala infrastrukturen, särskilt mot bakgrund av att vissa anläggningar har en betydande energianvändning

## Riksintressen

Det är olyckligt att kapitlet om riksintressen inte har färdigställts, vilket försvårar en bedömning av hur riksintressena hanteras och vilka konsekvenser planförslaget kan få för deras funktion, utveckling och geografiska utbredning.
Stadsbyggnadsnämnden anser att avsnittet behöver ges en betydligt mer framåtblickande och strategisk inriktning. Riksintressen är inte enbart ett statiskt planeringsunderlag utan behöver utvecklas i takt med samhällets förändrade behov och förutsättningar. I flera fall kan det finnas skäl att ompröva ett riksintresses värden, avgränsning eller tillämpning för att säkerställa att det även fortsättningsvis är relevant och ändamålsenligt. Regionplanen bör därför bidra med ett samlat kommunalt perspektiv på hur olika riksintressen kan utvecklas och hanteras för att stödja en hållbar, robust och klimatanpassad samhällsutveckling.

*Riksintresse för högexploaterad kust*
Region Skåne bör verka för en översyn av riksintresset för högexploaterad kust. Riksintressets syfte, avgränsning och tillämpning är i dag otydliga och riskerar begränsa kustsamhällenas utveckling. Det beaktar inte det växande behovet av kustskydd, och vid avvägningar behöver värdet av befintlig bebyggelse, infrastruktur och samhällsviktiga funktioner beaktas tydligare.

*Riksintresse för klimatanpassning och översvämningsskydd*
Det saknas idag ett utpekat riksintresse för kustskydd. Med stigande havsnivåer har behovet vuxit att utveckla riksintressesystemet så att anläggningar för klimatanpassning och översvämningsskydd kan erkännas som nationella intressen.
För Malmö är detta särskilt angeläget. Inom och i direkt anslutning till områden som kan påverkas av framtida havsnivåhöjningar finns flera riksintressen med funktioner av betydelse för hela landet. En översvämning riskerar att påverka Malmö hamn, Citytunneln, Malmö godsbangård, Malmö kombiterminal, energiförsörjning samt funktioner för totalförsvar och beredskap.

Eftersom dessa funktioner är av riksintresse behöver även den infrastruktur i form av upp- och utfyllnader samt skyddsportar som krävs för att skydda dem på lång sikt kunna ges motsvarande status.

## Genomförande och uppföljning

*Region Skånes genomförandeansvar*
Regionplanen behöver beskriva hur Region Skåne avser att driva den regionala utvecklingen i egen regi. Regionen har flera roller som är avgörande för genomförandet, bland annat som kollektivtrafikmyndighet, fastighetsägare, fastighetsutvecklare och regionplaneorgan. Det behöver framgå vilka initiativ Region Skåne avser att ta och hur dessa ska bidra till att planens mål uppnås. Det behövs även genomgående en översyn av regionplanen så att den bättre genomsyras av det regionala perspektivet och inte inskränker det kommunala självstyret enligt plan- och bygglagen. Genomförandeavsnittet beskriver en strategisk roll för Region Skåne som behöver få tydligare genomslag i planens övriga texter och riktlinjer. Flera delar av planförslaget är alltför allmänt hållna eller detaljerade och ger inte tillräcklig vägledning om vad som är regionalt prioriterat

*Tydliga prioriteringar och avvägningar*
Det behöver framgå vilka Skånespecifika utmaningar regionplanen svarar mot och vilka frågor Region Skåne avser att driva gentemot staten och EU, exempelvis gemensamma satsningar i Skåne och särskilt i tillväxtmotorerna.
Vid målkonflikter behöver planen ge vägledning om vilka intressen som är särskilt viktiga för regionens utveckling och hur avvägningar ska göras i praktiken.

*Kustskyddets genomförande*
Det är positivt att regionplanen lyfter behovet av mellankommunal samordning för kustskydd och klimatanpassning. Planen behöver dock tydligare beskriva hur samordningen ska genomföras och vilken roll Region Skåne vill ta i detta sammanhang. Hur sammanhängande kustskydd kan genomföras i praktiken behöver också beskrivas tydligare i regionplanen. Det gäller bland annat ansvarsfördelning, samverkansformer, finansieringsmodeller och förutsättningar för fastighetsägare. Frågorna behöver tydligare lyftas till nationell nivå, exempelvis genom ett gemensamt skånskt inspel om ansvar, finansiering och tekniska lösningar.
För att kunna genomföra större och sammanhängande skyddsåtgärder mot stigande havsnivåer behövs ett definierat statligt ansvar samt fungerande samverkansformer, finansieringsmodeller och incitament för fastighetsägare. Regionplanen bör visa vilka delar att Skånes kust som är av nationellt intresse som underlag till statens bedömning.

*Nationell finansiering av angelägna utvecklingsprojekt*
Behovet av ett skånskt storstadspaket för nationell finansiering av angelägna utvecklingsprojekt behöver synliggöras i regionplanen. Ett sådant paket behövs för att skapa förutsättningar för hållbar arbetspendling och säkra sammanhängande kustskydd, redundans i transportsystemet, sysselsättning och långsiktig försörjningsförmåga. Regionplanen bör fungera som ett gemensamt underlag för dialog och förhandling med staten.

*Samordning och uppföljning av transportinriktningen*
Ansvar och samordning mellan Region Skåne, kommunerna och staten behöver tydliggöras i genomförandet av regionplanens transportinriktning. Uppföljningen bör omfatta hur utvecklingen bidrar till kommunala mobilitetsmål, exempelvis förändrad färdmedelsfördelning, minskad biltrafik och effektivare godstransporter.

## Detaljsynpunkter

Följande redovisas ett antal kortfattade synpunkter, bland annat avseende kartläggning, placering och formuleringar i planförslaget.

- Plankartan behöver ge en tydligare samlad framtidsbild, bland annat genom att synliggöra större infrastruktursatsningar och pågående planering som påverkar berörda kommuner.
- Symbolen för Core-hamnen i Malmö är felplacerad och bör flyttas till Norra hamnen.
- Plankartan bör kompletteras med ytterligare regionala målpunkter, exempelvis universiteten.
- Indelningen kring Malmö behöver ses över. Flera områden innanför yttre ringvägen, exempelvis Lindängelund, Bulltofta och områden kring Kalkbrottet, markeras som landsbygd trots att de ligger inom stadens sammanhängande bebyggelsestruktur eller är utpekade som utvecklingsområden i översiktsplanen.
- Formuleringen om att ökningen av resandet är stor i de rosa pilarna behöver förtydligas.
- Indelningen mellan nationell och regional väginfrastruktur är inkonsekvent. Det bör tydligare framgå vad den vita färgen representerar, exempelvis den inre ringvägen. Kartunderlaget bör stämmas av mot NVDB.
- Plankartan bör kompletteras med markering för en möjlig ny rangerbangård norr om Malmö samt för en yttre godsbana.
- Frågan om hur kustskydd ska visas i plankartan behöver ses över, exempelvis genom ett sammanhängande stråk eller annan lämplig markering.
- Limhamns kalkbrott bör utgå som regionalt friluftsområde i plankartan.
- Naturreservatet Foteviksområdet bör läggas till i plankartan.
- Befintliga landbaserade vindkraftverk är markerade i kartan, men inte befintliga havsbaserade vindkraftverk, exempelvis Lillgrund. Det bör rättas eller förklaras.
- Det bör framgå varför vissa havsbaserade energifunktioner och utredningsområden visas i kartan och andra inte.
- Kartan och dess underlag behöver stämmas av så att både Sjollen, Lillgrund, CCS-områden och relevanta elnätstrukturer redovisas konsekvent.
- I kartorna bör tillväxtmotor Malmö – Lund markeras tydligare, förslagsvis i en annan färg. Malmös starka koppling mot Köpenhamn bör också visas.
- Den sydvästra pilen i omvärldskartan bör rikta sig emot Malmö via Öresundsbron. Det finns inga andra beslutade förbindelser i Öresund, så pilen mot Landskrona är missvisande.

- I riktlinje 3.3-2 anges att skydd och utveckling av regionala grönområden och stråk gäller för ”Järnvägsinfrastruktur”. Det bör kontrolleras om detta är ett tryckfel.

ordförande [Förnamn Efternamn]

sekreterare [Förnamn Efternamn]

[Här anger du om det finns reservationer/särskilda yttranden.]