



Datum
2021-03-23

Adress
August Palms Plats 1

Diarienummer
STK-2020-1575

Yttrande

Till
Region Skåne/Regionala
utvecklingsnämnden

Samrådshandling för Regionplan för Skåne 2022-2040 2019-RU000065

Sammanfattning

Malmö stad välkomnar Regionplanen och det stöd den är tänkt att ge de skånska kommunerna i den fysiska planeringen gällande mellankommunala och regionala planeringsfrågor. Regionplanen kan utgöra en enande kraft för regionen och ge viktig vägledning för den kommunala planeringen. Övergripande är de beskrivna utmaningarna och analyserna i Regionplanen i linje med Malmö stads egna analyser. Regionplanen ger tyvärr inte den vägledning för kommunerna som den har potential att göra. Regionplanen innehåller inga tydliga prioriteringar och avvägningar i svåra mellankommunala och regionala frågor, t.ex. utbyggnad kontra bevara jordbruksmark, vilket gör att vägledningen blir svag. Regionplanen visar till stor del på ett nuläge och inte lika mycket på önskad utveckling. Vilken förflyttning vill vi gemensamt åstadkomma? Malmö stad ser fram emot fortsatt dialog med Region Skåne i det fortsatta arbetet med Regionplanen.

Sammanfattande synpunkter

- Regionplanens roll och målbild måste tydliggöras för att planen ska kunna utgöra ett stöd för kommunernas planering. Regionplanen bör särskilt fokusera på frågor som kommunerna inte kan lösa enskilt. Det framåtsyftande perspektivet (målbild) behöver bli tydligare.
- Malmö utgör en fjärdedel av regionens invånare. Stadens roll och Öresundsregionen som spelplan behöver återspeglas tydligare i regionplanen. Strategier som syftar till att stärka Malmös och Skånes konkurrenskraft nationellt och globalt behöver utvecklas.
- Flerkärnighetskonceptet bör ses över och aktualiseras för att bättre överensstämja med den faktiska utvecklingen i regionen. Flerkärnighetskonceptet är otydligt huruvida det speglar den faktiska utvecklingen eller en vision. Ett steg i rätt riktning är att Malmö pekas ut som nationell tillväxtmotor. Regionens skilda förutsättningar behöver dock bättre belysas i nulägesbeskrivningar och strategier.
- Regionplanen behöver ta fasta på utmaningar kring hållbar och tillväxt och då ur alla tre hållbarhetsdimensionerna; social, ekonomisk och ekologisk. Särskilt planering som stödjer

bättre möjligheter att skapa fler arbetstillfällen i regionen behöver utvecklas liksom strategier för näringslivet.

- Ökat fokus på långsiktigt hållbara lösningar för pendling och godstrafik är nödvändigt för en positiv utveckling i regionen. Öresundsmetron är en viktig satsning som behöver lyftas tydligare i regionplanen.
- Regionplanen kan bli tydligare vad gäller strategier och riktlinjer för hållbar markanvändning exempelvis vad gäller bebyggelseutveckling och transportinfrastruktur vilket konkretiseras i yttrandet med exempel på regionalt samarbete.
- Det är bra att regionplanen tar upp klimatanpassning men strategier för minskad klimatpåverkan behöver utvecklas.

Yttrande

Regionplanens målbild och roll – vision/målbild saknas

Malmö stad anser att Regionplanens målbild och roll bör förtydligas med ett mer framåtblickande och visionär målbild/framtidsbild som utgår från ett tydligt hållbarhetsperspektiv för Skåne år 2040/2050. Regionplanen visar på ett nuläge snarare än önskad utveckling och utgår till stor del ifrån strategier och planeringsprinciper som kommunerna redan idag använder. En väl förankrad målbild kan samla kommunerna mot samma mål i planeringen.

Planen behöver ytterligare fokusera på Skånes utmaningar och hur dessa gemensamt kan lösas. Region Skåne har en viktig funktion i att ta fram regionala underlag för planering, något Regionplanen bör fortsätta att medverka till. Malmö stad menar att det behövs en mer samlad regional överblick för att ge ledning i gemensamma planeringsfrågor som behöver adresseras för att nå regionala och nationella utvecklingsmål.

Regionala utmaningar för planeringen - mer fokus på regionala/mellankommunala frågor

Regionplan för Skåne tar sin utgångspunkt i ett antal trender och utmaningar som i huvudsak ligger i linje med Malmö stads analys. För att regionplanen ska utgöra ett stöd i kommunernas planering behöver den utgå från de utmaningar som målas upp och som kommunerna inte enskilt kan lösa. Planen behöver tydligare fokusera på de frågor som är Skånes utmaningar och hur dessa gemensamt kan lösas. Dessa beskrivs i följande avsnitt.

En planering som möjliggör hållbar tillväxt – tydligare perspektiv för alla hållbarhetsdimensionerna

Hur planeringen ska möjliggöra en hållbar tillväxt är helt avgörande för Skånes framtid och behöver genomsyra regionplanen ytterligare. Hållbarhetsperspektivet borde utgöra grunden för all långsiktig planering men i regionplanen uttrycks det snarare som enskilda miljöfrågor.

Utmaningarna beskrivs i regionplanen till stor del utifrån ett viktigt ekologiskt perspektiv, exempelvis gällande hållbar mark- och vattenanvändning. Men de ekonomiska och sociala

aspekterna av hållbarhet bör belysas ytterligare. Ett exempel på detta är klimatanpassning som i regionplanen beskrivs tydligt, men de åtgärder som fysiska planeringen måste göra för att minska klimatpåverkan saknas. Även jämställdhets- och barnperspektivet behöver förstärkas genom hela regionplanen.

Planeringsstrategier för näringslivsutveckling

Malmö stad anser att Regionplanen saknar strategier Regionplanen bör lyfta fram gemensamma, planeringsmässiga förutsättningar för ett mångfacetterat och resilient¹ näringsliv som kan bidra med en bredd av arbetstillfällen till regionen. Malmö stad anser att regionplanen saknar strategier och planeringsriktlinjer som stärker näringslivets förutsättningar för att utvecklas på ett, ur alla aspekter, hållbart och robust sätt.

Malmö har idag ett diversifierat, kunskapsintensivt och innovativt näringsliv. Här finns en etablerad entreprenörsanda och en stark start-up scen. Även om mycket har gått i rätt riktning i Malmö under de senaste decennierna, har inte alla delar utvecklats lika kraftigt i positiv riktning. En mängd aspekter och aktörer påverkar denna utveckling och det är frågor som måste adresseras kraftfullt i regionplanen. Några exempel på frågor att lyfta är hur kommunerna kan samverka kring verksamhetsområden, näringslivsetableringar, regionalt lämpliga lokalisering av större anläggningar och strategier kring externhandelsetableringar. Även etablering och utveckling av forskningsmiljöer, kultur- och fritidsverksamheter är viktiga ur ett tillväxt- och näringslivsperspektiv.

Effekterna av Corona-pandemin på näringslivets utveckling är ännu oklara men indikerar att vissa branscher stärkts, såsom dataspelsbranschen, medan andra kraftigt försvagats, häribland handel och besöksnäring. Arbetslösheten är hög i Malmö, något som effekterna av Corona-pandemin hotar att förstärka.

En planering som motverkar orättfärdiga skillnader och även verkar för goda livsmiljöer för alla (bostadsförsörjning)

Både Skånes och Malmös befolkning växer kraftigt och år 2050 beräknas Malmös befolkning uppgå till 500 000 invånare. Både i Skåne och i Malmö är det en utmaning att trygga medborgarnas välfärd, tillgång till bostäder och minska orättfärdiga skillnader. Bostadsbyggandet har gått på högvarv under senare delen av 2010-talet. Samtidigt är det en utmaning att säkra bostadstillgången för hushåll med svag ekonomi och dålig förankring på bostadsmarknaden.

I regionplanen beskrivs att den skånska bostadsmarknaden ska erbjuda en mångfald av boendeformer. Malmö stad anser att det saknas en analys om att bostäderna måste finnas där folk vill bo. Därför blir det viktigt att beskriva de enskilda kommunernas roll i att upplåta en mångfald av boendeformer. Det är viktigt att de planeringsstrategier för bostadsförsörjning

¹ Ett näringsliv som är långsiktigt rustat för att hantera konjunktursvängningar och olika typer av kriser. Det innebär bl.a. att det finns en bredd av branscher som sysselsätter en bredd av människor med olika typer av kompetenser. Branschbredd gör att näringslivet är bättre på att "absorbera" olika typer av kriser. Olika branscher drabbas på olika sätt, i olika typer av kriser. Resiliens innebär slutligen även att näringslivet har förmåga att bidra med samhällskritiska produkter/tjänster som t.ex. livsmedel, medicinsk utrustning etc.

som finns i Regionplanen följs på ett sätt som gör att *alla* kommuner planerar för en generell bostadsförsörjning för både nya och befintliga boende i Skåne.

Planeringsriktlinjen för bostadsförsörjningen behöver konkretiseras, till exempel gällande hur bostadsbeståndet ska nyttjas mer effektivt. Regionplanen lägger för stort fokus på nyproduktionens förmåga att lösa bostadsbehov och flyttkedjor samtidigt som den konstaterar att nyproduktion endast står för en marginell andel av totalt antal bostäder. Även hyresreglering bör inkluderas i resonemangen som förklarar varför befintligt bestånd inte nyttjas effektivt.

Regionplanen bör också inkludera vikten av att bygga yteffektivt för att spara på jordbruksmark och områden med höga naturvärden.

En planering som säkerställer en ökad tillgänglighet i regionen och ett hållbart innovativt transportsystem (transporter, hållbart resande, mobilitet)

Pendling till och från städerna

Malmö stad välkomnar fokus på, och åtgärder som bidrar till långsiktigt hållbar pendling, särskilt åtgärder som minskar inpendlingen med privatbil till städerna. Malmö har redan idag en stor arbetspendling både in och ut från staden. Dessa pendlingsströmmar bidrar till stora utmaningar i form av ytanspråk, buller och påverkan på luftkvalitet. Regionplanen behöver belysa tydliga strategier för att hantera dessa frågor både på kort och lång sikt.

För att skapa ett hållbart resande och pendling finns frågor som skulle kunna adresseras tydligare i Regionplanen, till exempel satsningar på attraktiva pendlarparkeringar och kopplingen till vidaretransporter inom städerna. Även frågan om samordning och utbyggnad av regional laddinfrastruktur för el- eller hybridbilar, inte minst på landsbygden, kan förtydligas. Kopplingar mellan laddmöjligheter och deras funktion i ett utvecklat elnät kan lyftas fram under båda de tematiska fördjupningarna *Transporter* och *Teknisk infrastruktur*.

Regionplanen bör också utveckla resonemang kring hur persontransporterna kan komma att utvecklas i framtiden, med avseende på exempelvis effekterna av elektrifiering och automatisering på kollektivtrafikens utveckling och framtida lösningar för att skapa goda kopplingar mellan trafik- och mobilitetslösningar mellan kommunerna. Samtidigt är det viktigt att belysa och ha strategier för vad som händer när vi når kapacitetstak för dagens kollektivtrafiklösningar. En viktig satsning som gynnar hela regionen och samspelet med omvärlden är Öresundsmetron, vars effekter bör belysas tydligare i regionplanen.

Därtill bör Region Skåne fortsätta att hålla samman och driva på samarbeten mellan Skånes kommuner i arbetet med regionala supercykelstråk, där regionen har en viktig roll i att samordna arbetet.

Godstransporter och logistik inklusive samspel med persontrafik

Malmö stad välkomnar att regionplanen framhåller vikten av att arbeta proaktivt och utveckla ett regionalt helhetsperspektiv på gods- och logistikfrågor. Skåne är en betydelsefull länk för godstransporter och har en viktig roll på transeuropeiska transportnätet, TEN-T.

När Fehrman Bält-förbindelsen öppnar 2029 väntas ökade trafikflöden som skapar kapacitetsutmaningar på Öresundsbron, Södra stambanan samt Malmö godsbangård. Öresundsbrons funktion och fortsatta utveckling är avgörande för Skåne, där åtgärder på dess landanläggningar och ökad kapacitet över Öresund är nödvändiga satsningar.

Öresundsmetron spelar här en viktig roll eftersom den kan avlasta bron från minst 50 procent av det kollektiva resandet 2035 och framåt och på så vis frigöra kapacitet för godståg och fjärrtåg. Öresundsmetrons potential för att stärka så väl pendling tvärs Öresund och klimatvänlig godstågstrafik över Öresundsbron bör förstärkas i Regionplanen.

Dessutom behövs en långsiktigt hållbar lösning för en rangerbangård i Skåne, ett yttre godsspår i Malmö samt robusta anslutningar till Malmö hamn som är en av två utpekade Core hamnar i Skåne.

Parallellt behöver också brister och behov i järnvägsnätets knutpunkter och spärkopplingar identifieras och åtgärdas, exempelvis planskilda spår-kopplingar på Malmö bangård och på Öresundsbanan vid Svågertorp.

Samspelet mellan person- och godstrafik som delar kapacitet på järnväg och vägar är på ett generellt plan viktigt att ta hänsyn till i strategier och planering inom transport och mobilitet.

Regionplanen bör också lyfta fram vikten av att godstransporter är energi- och yteffektiva för att säkerställa en attraktiv och trivsamt stadsmiljö. Ett exempel på ett perspektiv att tydligare lyfta in i Regionplanen är regleringar och regional och mellankommunal samverkan kring Bärighetsklass 4 (BK4), som sedan hösten 2020 gäller för stora delar av det skånska vägnätet.

En planering som stärker Skånes globala konkurrenskraft och möjliggör ökad integration med omvärlden

Regionplanen kan i större utsträckning beskriva och utgå ifrån Skånes roll som en gränsregion med starka kopplingar till Danmark. Hur Skåne bättre kan dra fördel av dess geografiska läget bör framgå ännu tydligare.

Malmö har tillsammans och med Köpenhamn stor potential att vara den tillväxtkraft som behövs för att Skåne ska stå sig i jämförelse med de andra storstadsregionerna i Sverige. Ur ett regionalt perspektiv behövs tydligare beskrivningar av vad som kan stärka tillväxtmotorn. Det handlar t.ex. om en framtida Öresundsmetro, höghastighetsstationer i centrala lägen, hantering av pendlingsströmmar för hållbar och smidig vardagspendling, koppling till Malmö Airport och Copenhagen Airport, gemensamma satsningar för att attrahera forskning, näringsliv, och kulturinstitutioner för att nämna några.

En planering för både växande städer och mindre orter i Skåne

Region Skåne har under lång tid arbetat för en flerkärnig utveckling och denna inriktning tas för given i regionplanen. Förankringsprocessen kring "Det flerkärniga Skåne" skedde för snart tio år sedan. Flerkärnighetskonceptet bör ses över och aktualiseras för att bättre

överensstämma med den faktiska utvecklingen i regionen, som går i en monocentrisk riktning där sydvästra Skåne har en särskild stark roll.

Det är positivt att Malmö pekas ut som nationell tillväxtmotor. Malmös roll i regionen speglas dock inte tillräckligt väl i förslaget till regionplan. I Malmö bor en fjärdedel av Skånes befolkning. Malmös utveckling påverkar hela Skåne och strategier och planeringsriktlinjer måste understödja en utveckling som ger möjligheter att växa på ett hållbart sätt i förhållande till exempelvis pendling, förutsättningar för näringslivet, bostadsförsörjning, med mera.

En planering för bebyggelseutveckling och hållbar markanvändning

Malmö stad anser att regionplanen kan bli tydligare vad gäller strategier och riktlinjer för hushållning av mark när det gäller bebyggelseutveckling och transportsektorns markanvändning, t.ex. mellankommunal samverkan för att lösa bostadsbristen, större verksamhetsområden och gemensam planering kring näringslivetableringar, synen på etablering av externhandel, framtidsspaningar kring lokaliseringen av andra större och viktiga regionala funktioner, aspekter kring hållbart och klimatneutralt byggande samt skydd av jordbruksmark och områden med höga naturvärden.

Blågrön infrastruktur

Regionplanen påpekar vikten av att skydda och bevara blågrön infrastruktur. Däremot saknas en ambition om att utöka och skapa nya kopplingar mellan grönområden t.ex. skapandet av nya eller breddning av befintliga korridorer och våtmarksstråk.

Den tematiska fördjupningen Blågrön infrastruktur bör tydligare koppla an till målsättningen, i EU:s ramdirektiv för vatten, att status på klassade vattendrag ska vara av god kvalitet. Regionplanen bör också i större utsträckning förhålla sig till den statliga utredningen *En utvecklad vattenförvaltning* samt åtgärdsprogram för södra Östersjöns vattendistrikt. I detta avseende bör Regionplanens roll gentemot kommunen och länsstyrelsen tydliggöras

Planeringsriktlinjen inom ramen för landskap, jordbruk och skogsbruk är så alltomfattande att det är svårt att förstå vad som bör prioriteras utifrån riktlinjen. Med tanke på identifierade utmaningar såsom bortträngda arter och minskad biologisk mångfald så kan det tolkas som att miljö och rekreation är prioritet över produktion och innovation. Hur står detta i relation till ambitionerna att bli en bioekonomi?

Havet utgör en stor del av Skåne och det finns flera utmaningar kopplade till exempelvis havsnivåhöjning, biologisk mångfald och transporter på havet även om detta inte framgår av avsnittet om utmaningar. Malmö stad önskar att havsfrågorna utvecklas i regionplanen.

Genomförande, uppföljning och konsekvensbeskrivning

Den inbjudande och transparenta process i framtagandet av regionplanen är positivt. Samtidigt kan kommunernas och andra aktörers roll i genomförande och uppföljning av planen förtydligas.

För genomförandet behöver Regionplanen tydliggöra huruvida de strategier och program som det hänvisas till i planen utgör en del av regionplanen eller om de utgör underlag. Det kan vara svårt att överblicka hur alla planer och program inbördes relaterar till varandra samt finna den röda tråden i Regionplanen.

Den sammanfattande slutsatsen i konsekvensbedömningen i Regionplanen är att det är svårt att göra en miljökonsekvensbeskrivning utifrån planens allmänt hållna innehåll. Detta resonemang bör utvecklas.

Regionplanens kartor

Informationen i kartorna är överlag bra. Kartorna behöver utvecklas i vissa avseenden, exempelvis bör de innehålla flera lager och vara interaktiva. Dessutom behövs kompletterande kartor som visar pendlingsströmmar över landsgränser. Kartorna ger en bild över nutiden men visar inte den bebyggelse som planeras i kommunerna, vilket vore önskvärt. (se detaljerade synpunkter i bilaga 1).

Avslutningsvis vill Malmö stad också hänvisa till yttrande från MalmöLundregionen.

Ordförande

.....
[Förnamn Efternamn]
.....

[Fyll i titel]

.....
[Förnamn Efternamn]
.....

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

BILAGA 1 – DETALJERADE SYNPUNKTER

Kartorna i Regionplanen

Kartan över gränserna för havsplaneringsområden i Skåne på sida 81 behöver inkludera även den inre gränsen för havsplanering, det vill säga linjen som följer territorialgränsen en sjömil ut från kusten, i enlighet med bilden nedanför kartan.

Mark- och vattenanvändningskartan är komplex och innehåller mycket information. Det vore önskvärt om kartan innehöll flera lager och var interaktiv där olika lager kan släckas och tändas och att relevant information kan synliggöras för ett specifikt område.

Ett exempel på hur informationen blir otydlig i den befintliga kartan är att färgen för Skåneleden är samma som för superbusslinjerna, även om de senare är streckade istället för heldragna linjer.

I markanvändningskartan saknas Lillgrundsparken. Även om det i dagsläget är oklart om parken ska vara kvar eller inte finns den med i den nationella havsplanen och därför borde den vara med här.

Karta som visar på vad som finns i den närmast omvärlden önskas. Trafiksystemen i Skåne är i hög utsträckning integrerade med Köpenhamn, Själland, Bornholm, Halland, Kronoberg och Blekinge. Karta med pendling över nationsgränsen vore önskvärt. Kartan över arbetspendling i Skåne skulle kunna kompletteras med en karta över utbildningsresandet, till framförallt högre utbildning och vuxenutbildning, som ökat snabbt. Begreppet ”Försörjningskvot” används i två kartor, på s.11. Detta begrepp bör förklaras.

Strukturkartan upplevs vara en framtidsbeskrivning medan markanvändningskartans målår inte tydligt framgår. Tidsperspektivet blir därför oklart i Regionplanen. Malmö stad tycker att planens målår med 2040 samt utblick 2050 är bra, det ligger i linje med Malmös översiktsplan

När det gäller bebyggelseutveckling visar kartorna en bild över nutiden. Den planerade bebyggelsen i kommunerna saknas. Även kartorna som rör transporter visar heller inte ett framtida läge med t.ex. nya stationer.

Översvämningar

Vatten i tätorterna behöver ges mer plats för att minska risken för översvämningar. För att detta ska kunna ske på ett sätt som hushåller med såväl ekonomiska som ytmässiga resurser behöver lagstiftningen uppdateras. Plan- och bygglagen och VA-tjänstlagen har idag för få verktyg att använda för att åstadkomma en effektiv dagvatten- och skyfallshantering på

kvartersmark.