



Datum  
2024-09-03

Adress

Diarienummer  
SBN-2024-368

## Yttrande

Till  
Kommunstyrelsen

### **Yttrande över Aktualitetsprövning Regionplan för Skåne mandatperioden 2022-2026 STK-2024-656**

Stadsbyggnadsnämnden har beslutat att lämna följande yttrande:

#### **Sammanfattning**

Stadsbyggnadsnämnden lämnar i detta yttrande synpunkter till aktualiseringen av Regionplan för Skåne. Yttrandet grundar sig i gemensamma ställningstaganden som gjorts i MalmöLundregionen samt fördjupade synpunkter som rör Malmö. Stadsbyggnadsnämnden anser att regionplanen i huvudsak är aktuell men behöver uppdateras och förtydligas i ett antal frågor. Dessa gäller bland annat att förtydliga framtids- och utvecklingsperspektivet med grund i Skånes utmaningar och frågor som kommunerna inte enskilt kan lösa. Perspektiv som Öresundsintegration, minskad arbetslöshet och utsatthet, samt minskad klimatpåverkan och klimatanpassning bör vara grundläggande för regionplaneringen i Skåne.

#### **Yttrande**

Stadsbyggnadsnämnden välkomnar möjligheten att lämna synpunkter till aktualiseringen av Regionplan för Skåne. Region Skåne vill veta vilka kommunala intressen som kommunen vill redovisa till Region Skåne inför aktualitetsprövning. Frågan gäller kommunala intressen som kan ha mellankommunal eller regional betydelse eller ha inverkan på möjligheterna att genomföra Regionplan för Skåne 2022–2040. Nedanstående yttrande inleds med ställningstaganden som tagits fram gemensamt av de tolv kommunerna i MalmöLundregionen och som även stadsbyggnadsnämnden står bakom. Därefter följer fördjupade synpunkter som gäller särskilt för Malmö (och alltså inte har behandlats i MalmöLundregionen).

#### **Gemensamma synpunkter från MalmöLundregionen**

MalmöLundregionen är ett samarbete mellan tolv kommuner i sydvästra Skåne som tillsammans utgör mer än halva Skånes befolkning. MalmöLundregionens kommuner har tagit fram gemensamma synpunkter för att belysa viktiga mellankommunala och regionala perspektiv som berör MalmöLundregionen i aktualitetsprövning av Regionplan för Skåne. Synpunkterna kompletterar respektive kommuns yttrande. MalmöLundregionen ser fram emot fortsatt arbete inom regionplaneringen och deltar gärna i kommande dialoger.

Regionplanen anses av kommunerna i huvudsak vara aktuell. De synpunkter som MalmöLundregionen framförde under granskningskedet för gällande regionplan kvarstår och nedan redogörs för några förtydliganden och kompletterande synpunkter.

### **Regionplanens roll**

MalmöLundregionens kommuner konstaterar att regionplanens nytta i dagsläget är begränsad och att den inte används i hög utsträckning. Planen är inte tillräckligt tydlig med avseende på mellankommunala och regionala frågor och ger därför svagt stöd såväl för kommunernas planering som för dialog och påverkan på statlig och internationell nivå. MalmöLundregionen ser ett stort behov av att regionplanen tydligare redogör för Skånes samlade potential och planerade utveckling, samt att en mer visionär framtidsbild för detta redovisas. Nuvarande plan har för stort fokus på nulägesbeskrivningar och kan med fördel kortas för att planens inriktning ska bli tydligare. MalmöLundregionen menar fortsatt att huvudfokus i regionplanen bör vara att belysa frågor som kommunerna inte kan lösa enskilt, frågor som ligger inom Region Skånes eget ansvarsområde samt att ge en bild av Skånes samlade utvecklingspotential på längre sikt.

### **Prioriterade frågor som enligt MalmöLundregionen bör hanteras i kommande revidering av regionplanen**

**Infrastruktur** - MalmöLundregionen är en viktig tillväxtmotor, såväl för Skåne som för Öresundsregionen och för Sverige. För att Skånes och MalmöLundregionens potential ska kunna tas tillvara och för att möjliggöra fortsatt utveckling av en attraktiv och konkurrenskraftig arbetsmarknadsregion behövs fler satsningar och större investeringar i den regionala infrastrukturen. Öresundsmetrans effekter för Skånes utveckling, samt betydelsen av två nya spår mellan Lund och Hässleholm med attraktiva stationslägen behöver beskrivas tydligare. Likaså behövs ett tydligare framtidsperspektiv för utvecklingen av Skånes viktigaste hamnar, Malmö CMP och Trelleborg, samt Malmö Airport. Även möjliga följdinvesteringar av satsningar på infrastruktur bör belysas för att visa potentialen för samhällsutvecklingen i Skånes orter och stråk.

De olika nivåerna för **ortsstrukturen** samt möjliga konsekvenser och effekter av modellen på längre sikt behöver definieras, redogöras för och förankras bättre i dialog med de skånska kommunerna. Det är otydligt vad den flerkärniga strukturen som planeringsförutsättning innebär i praktiken, både för Region Skånes och för kommunernas planering.

**Godstrafik** – Skånes roll i godsflödena mellan Europa och Norden behöver belysas. Samtidigt har kommunerna olika syn på hur hanteringen i Skåne ska ske och Region Skåne har en viktig samordnande roll för att komma framåt i frågan, vilket behöver ske i närtid med avseende på öppnandet av Fehmarn Bält-förbindelsen 2029 och väntade effekter och konsekvenser av detta. Om en ny Skånebild ska tas fram bör den synkroniseras med regionplanearbetet.

**Minskade klimatavtryck** – Behovet av planering och samsyn i klimatfrågor fortsätter öka och är en fråga som inte löses enbart på kommunal nivå. Detta perspektiv behöver fördjupas ytterligare i regionplanen.

**Klimatanpassning** – Ett tydligt ställningstagande kring Region Skånes syn på klimatrelaterade risker, framtidsscenarier och basnivåer behövs, särskilt vad gäller kustskydd och stigande havsnivåer. Samordning och gemensam syn skulle underlätta dialog med Länsstyrelsen och i mellankommunala frågor.

Behovet av att hantera **energiproduktion** och **energidistribution** har ökat under senare år och kräver ett tydligare helhetsgrepp i den regionala planeringen. Region Skåne bör ta ansvar för samordning av dessa frågor.

**Lokaliseringar av nationell och regional betydelse**, exempelvis större etableringar för forskning, sjukvård eller tekniska försörjning, behöver bearbetas i regionplaneprocessen och redovisas i regionplanen.

**Beredskapsfrågor** har ökat i betydelse under senare år. Här finns behov av samordning på regional nivå.

### **Malmö stads fördjupade synpunkter**

Utöver MalmöLundregionens gemensamma synpunkter vill stadsbyggnadsnämnden ytterligare betona några frågeställningar ur ett Malmöperspektiv.

Stadsbyggnadsnämnden anser att regionplanens viktigaste uppgift är att fokusera på Skånes utmaningar samt frågeställningar av tydlig regional karaktär och hur dessa frågor som kommunerna inte enskilt kan lösa kan lösas gemensamt. Genom att tydliggöra Skånes förutsättningar och behov för att bli en socialt, ekonomiskt och miljömässigt hållbar region kan regionplanen utgöra ett viktigt verktyg i dialog och påverkansarbete gentemot statliga aktörer och EU. Stora utmaningar för Skåne som behöver lösas gemensamt är att bättre kunna dra nytta av läget i Öresundsregionen, minska arbetslöshet och utanförskap, minska klimatpåverkan och klimatanpassning.

### **Utvecklingsperspektiv och Malmö som nationell tillväxtmotor**

Generellt behöver regionplanen tydligt beskriva ett framtidsperspektiv och hur fysisk planering kan stödja grön omställning, regional tillväxt och social hållbarhet i Skåne och Öresundsregionen. Malmös roll som storstad och funktion som nationell tillväxtmotor behöver tydliggöras, liksom behovet av en Öresundsmetro. I Malmö finns en fjärdedel av regionens invånare, 24 000 universitetsstudenter och hälften av Skånes arbetstillfällen skapas här. Malmös möjligheter att utvecklas påverkar därmed Skånes utveckling i mycket hög grad. Beskrivningen av Malmö och Lund som nationell tillväxtmotor behöver utvecklas. Det är till exempel anmärkningsvärt att Helsingborg, i sin roll som regional tillväxtmotor, beskrivs mer omfattande och konkret än vad Lund och Malmö beskrivs tillsammans i egenskap av nationell tillväxtmotor.

### **Öresundsförbindelser**

Det är av stor betydelse för Skåne och Öresundsregionen att få till en kapacitetsstark och hållbar kollektivtrafik som ökar integrationen över sundet. Möjligheterna med en förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör är flödigt beskrivna, medan den regionala och nationella nyttan med en Öresundsmetro inte nämns. Öresundsmetron halverar restiderna, ökar

investeringsviljan i regionen och skapar möjlighet för en utökad arbetsmarknads- och utbildningsregion med stor innovationskraft. Resultatet av Trafikverkets regeringsuppdrag Kapacitet och Redundans över Öresund förordar att regeringen ger i uppdrag att genomföra en bilateral utredning om Öresundsmetron med danska och svenska staten för att ta ytterligare steg mot ett förverkligande med fokus på de nationella och regionala nyttor som metron kan generera. Detta behöver tydligt framgå i regionplanen som ett angeläget projekt för Skåne och Sverige.

### **Infrastruktur**

Stadsbyggnadsnämnden vill understryka vikten av att lägga fokus på infrastruktur som gynnar ytsnåla och hållbara transporter. Det är viktigt att de åtgärder som lyfts som prioriterade för den regionala transportinfrastrukturen planeras utifrån trafikfördelningsmål och att en utveckling av intelligenta trafiksystem ska ses som en självklarhet i regionen för att maximera nyttan av befintlig infrastruktur. Kapaciteten i Malmös trafiksystem räcker inte till för att ta hand om en ökad inpendling med bil. Ökad pendling med bil är heller inte en önskvärd utveckling. Regionplanen behöver lägga större vikt vid att skapa kapacitetsstark och hållbar mobilitet. Exempelvis bör det förtydligas att ökad kapacitet på E6 mellan Vellinge och Helsingborg ska följa fyrstegsprincipen. Sträckan mellan Vellinge och Malmö behöver utvecklas för ytterligare kollektivtrafik med högre kapacitet för att möta de färdmedels- och klimatmål som ställs upp. Detta gäller även för förbindelser till Bara.

Persontågstrategin (beslutad i regionfullmäktige 2021-02-16) pekar ut betydligt fler järnvägsåtgärder för 2040 än regionplanen, exempelvis dubbelspår på flertalet järnvägar som idag har enkelspår. Utvecklingen av dagens enkelspår längs Ystadbanan, Trelleborgsbanan och Lommanabanen behöver klargöras utifrån vad som anges i persontågstrategin. Regionplanen bör även aktualiseras gällande de spårsatsningar som är beslutade kring Malmö C och Östervärn samt förbigångsstationer på Södra Stambanan för att möta ökad tågtrafik som följd av Fehmarn Bältförbindelsens färdigställande.

Regionplanen bör tydligare beskriva utvecklingen gällande hållbara lösningar för godstrafiken genom Skåne. Även hamnarnas funktioner och nyttor behöver beskrivas bättre ur ett regionalt utvecklingsperspektiv och utifrån minskad klimatpåverkan. Det sker nu exempelvis stora investeringar i MAXIMA-projektet, E.ONs nya kraftvärmeverk samt CCUS anläggning i hamnen för koldioxidinfångning.

### **Energiproduktion och energidistribution**

Regionplanen har vaga beskrivningar av behovet av ökad elproduktion och överföringskapacitet samt potentialen att producera förnybar energi i Skåne. Exempelvis nödvändiga förstärkningar i region- och stamnätet samt det prognostiserade effektbehovet till 2040 som tydliggör var i Skåne effektbrist kan uppstå samt behovet av åtgärder för att minska risken för effektbrist. Stadsbyggnadsnämnden ser ett stort behov av ökad lokal energiproduktion i Skåne, vilket regionplanen tydligt behöver stödja.

### **Klimatanpassning**

Klimatanpassning är en komplex utmaning som kräver en gemensam och samlande målbild där städer och samhällen kan fortsätta utvecklas genom väl avvägd klimatanpassning för hantering av höjda havsnivåer, skyfall, extremväder och värmeöar. Stadsbyggnadsnämnden vill ytterligare betona vikten av att regionplanen lägger ett tydligare regionalt perspektiv på klimatanpassning och framtidsutveckling.

Regionplanen behöver visa på möjligheterna till utveckling samtidigt som befintlig bebyggelse skyddas. Regionplanen behöver nyanserat visa på de hotsituationer och möjligheter som finns i Skånes kommuner då det ser olika ut längs med kusten, för skyfall och för höga flöden i vattendrag. Det råder stora osäkerheter kring klimatscenerierna för framtida havsvattennivåer och därför behöver successiv klimatanpassning längs kusten ske. Detta förhållningssätt i regionplanen skulle innebära att osäkerhetsmarginalerna för investeringar minskar. Det behöver även framgå att det är idag de enskilda fastighetsägarnas ansvar att skydda sin egendom.

Regionplanen bör göra ställningstaganden med utgångspunkt i att det är långsiktigt hållbart, både miljömässigt och samhällsekonomiskt, att klimatanpassning av den byggda miljön grundas i att skydda redan gjorda investeringar även om skyddsåtgärder för att bevara städer kortsiktigt kan vara förknippat med stora kostnader. Att nyttja exploatering med integrerat kustskydd är därför en viktig strategi som behöver förordas i regionplanen, så att både bostadsförsörjning, befintliga miljöer och medfinansiering hanteras samlat. Regionplanen behöver ta tydligare ställning i klimatanpassningen till allmänna intressen utifrån kommunernas översiktsplaner, men även redovisa vilka översvämningshotade nyttor och objekt som bör betraktas vara av regional och nationell vikt.

Regionplanen kan även utgöra stöd för samordning av skydd mellan kommuner där insatsen för att skydda värden krävs i en annan kommun. För att kunna genomföra olika skyddsåtgärder mot stigande havsnivåer särskilt större sammanhängande skydd behövs nya samverkansformer och finansieringsmodeller samt incitament för fastighetsägare att agera.

### **Grönstruktur**

Regionplanens fördjupning inom tematiska området Grönstruktur behöver bli tydligare både vad gäller rekreativvärden och naturvärden för att utgöra ett stöd till kommunerna för att stärka, utveckla och skydda biologisk mångfald och naturvärden. Regionplanen behöver adressera utmaningar kring vattenkvalitet och uppströmsarbete genom kommunöverskridande arbete med vattenavrinningsområdena, samt stödja mellankommunal samsyn kring skötseln av vattendrag för ökad biologisk mångfald och minskat utsläpp av föroreningar.

### **Redovisningar i kartor och ställningstaganden**

Det finns fall där det som redovisas i kommunernas översiktsplaner skiljer sig från det som redovisas i regionplanen. I sådana situationer behöver det tydliggöras hur planerna ska förhålla sig till varandra. För den kommunala planeringen är det viktigt med förutsägbarhet och att kommunerna vet vad de har att förhålla sig till – att det regionplanen redovisar är det som Region Skåne kommer agera och yttra sig utifrån. Infrastruktursatsningar och planering

för infrastruktur är tidskrävande processer. Om planläggningen inte tar höjd för en långsiktig utveckling finns stor risk att kommunövergripande infrastrukturlösningar byggs bort. Stadsbyggnadsnämnden anser det därför mycket viktigt att regionplanen tar höjd för reservat för mellankommunala lösningar bortom planperioden. Malmö stad har sedan länge reservat i översiktsplanen för Simrishamnsbanan, en förbindelse för kollektivtrafik med högre kapacitet till Vellinge, samt för ett yttre godsspår för att säkra långsiktigt hållbara infrastrukturlösningar. Båda saknas i regionplanen. Även föreslagna stationslägen i Sjölunda och Fosieby redovisas i Översiktsplan för Malmö men inte i regionplanen.

Det är otydligt hur regionplanen förhåller sig till riksintressen. Exempelvis pekas riksintresse för Malmö Airport ut men inte för exempelvis Malmös hamn som dessutom pekats ut av EU som CORE-hamn.

En översyn över kommunernas utpekade grönstråk och regionplanens grönstråk behöver göras. Ett exempel på där det inte stämmer är sydöst om Malmö.

Skåneledens sträckning som den pekas ut i Malmö stämmer inte med den faktiska sträckningen.

ordförande

Stefana Hoti (MP)

sekreterare

Kristina Andersson

#### **Särskilt yttrande**

Anders Olin (SD) och Stefan Claesson (SD) med instämmande av Evert Rydell (SD) och Jane Olin (SD) lämnar in ett särskilt yttrande, bilaga § 209a.