



**Datum**

2024-09-04

**Adress**

**Diarienummer**

TN-2024-880

**Yttrande**

**Till**

Kommunstyrelsen

**Remiss Aktualitetsprövning Regionplan för Skåne  
mandatperioden 2022–2026  
STK-2024-656**

Tekniska nämnden beslutar att lämna följande yttrande:

**Sammanfattning**

Tekniska nämnden lämnar i detta yttrande synpunkter till aktualiseringen av Regionplan för Skåne. Yttrandet grundar sig i gemensamma ställningstaganden som gjorts i MalmöLundregionen och fördjupade synpunkter som rör Malmö.

Tekniska nämnden 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.

**Yttrande**

Tekniska nämnden 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 tekniska nämnden 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 så hög utsträckning. Planen är inte tillräckligt tydlig med avseende på mellankommunala och regionala frågor och ger därför svagt stöd både för kommunernas planering och för dialog och påverkan på statlig och internationell nivå. MalmöLundregionen ser ett stort behov av att regionplanen tydligare redogör för Skånes samlade potential och planerad utveckling och 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. Öresundsmetrons 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 regionplanarbetet.

**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.

## **Fördjupade synpunkter**

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

### **Regionplanen behöver aktualiseras för att vara relevant**

Enligt 7 kap PBL ska Region Skåne utreda frågor av betydelse för länets fysiska miljö. Regionplanen ska ange grunddragen för användningen av mark- och vattenområden och de riktlinjer för lokaliseringen av bebyggelse och byggnadsverk som har betydelse



för länet. På så sätt ska regionplanen ge vägledning för beslut om exempelvis översiktsplaner. Utifrån en intern uppföljning i Malmö stad framkommer det dock att regionplanen sällan används i detta syfte. Det beror framför allt på utformningen av befintlig regionplan, som inte i tillräcklig utsträckning har en tydlig målbild eller fokus på mellankommunala och regionala frågor av betydelse för länets utveckling. Tekniska nämnden anser därför att det finns ett stort behov av att aktualisera regionplanen.

I det arbetet bör det primära syftet vara att ge en samlad bild av Skånes utvecklingspotential fram till exempelvis år 2040. Regionplanen bör bland annat adressera hur regionens kommuner tillsammans behöver arbeta för att minska klimatpåverkan. Inom fysisk planering är även effektiv markanvändning en nyckelfråga och regionplanen behöver ytterligare stärka planeringen för en hållbar markanvändning i regionen, inte minst med hänsyn till jordbruksmarken och hållbar livsmedelsförsörjning.

### **Utvecklingsperspektiv och Öresundsperspektiv**

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 närmre hälften av Skånes arbetstillfällen skapas i Malmö. 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. Möjligheterna med en HH-förbindelse är flödigt beskrivna, medan den regionala och nationella nyttan med en Öresundsmetro inte nämns. Det är av stor betydelse för Skåne och Öresundsregionen att få till en kapacitetsstark och hållbar kollektivtrafik som ökar integrationen över sundet. 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**

Tekniska nämnden 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.

Regionplanen behöver tydligt peka ut behoven för klimatsmart kollektivtrafik, till exempel genom etablering av Öresundsmetron eller utbyggnad av fyra spår mellan Lund och Hässleholm. Även möjliga följdinvesteringar av satsningar på infrastruktur bör belysas för att visa potentialen för samhällsutvecklingen i Skånes orter och stråk.

Regionplanen behöver ett tydligare framtidsperspektiv för utvecklingen av Skånes viktigaste hamnar, Malmö CMP och Trelleborg, samt Malmö Airport. Regionplanen bör tydligare beskriva hamnarnas funktioner och nyttor för klimatarbetet och framtida transportmöjligheter. Det sker nu stora investeringar i MAXIMA-projektet men även andra utvecklingsfunktioner såsom E.ONs nya kraftvärmeverk i hamnen samt CCUS anläggning i hamnen för koldioxidinfångning.

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.

Specifikt för Malmö ser tekniska nämnden att regionplanen bör inkludera hur ett yttre godsspår kan påverka bebyggelse och landskapsutveckling, hur kollektivtrafikstråken in mot Malmö behöver utvecklas på längre sikt samt hur anslutande infrastruktur till och från de stora hamnarna kan designas. Vidare ser tekniska nämnden att flertalet regeringsbeslut samt omvärldshändelser kräver att nya spår Lund-Hässleholm behöver en ny beskrivning som en följd av regeringsbeslutet att lägga ner höghastighetsprojektet. I samma regeringsbeslut ingick också det så kallade Malmöpaketet med spårsatsningar kring Malmö C och Östervärn samt förbigångsstationer på Södra Stambanan för att möta den ökade efterfrågan på tågtrafik som följd av Fehmarn Bältförbindelsen.



### **Energiproduktion och distribution**

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. Även frågan om strategier för energieffektivisering behöver belysas för att parera behovet av tillskott på ny energi och el. I gällande Regionplan nämns behovet av ökad elproduktion och -överföringskapacitet samt potentialen att producera förnybar energi i Skåne. Dessa texter, som återfinns både under planeringsförutsättningar, fördjupningar samt utblicken förbli vaga och enbart visionära i sin karaktär. Exempel av inter-kommunal relevans är nödvändiga förstärkningar i region- och stamnätet eller det prognostiserade effektbehovet till 2040 som tydliggör var i Skåne effektbrist kan uppstå samt behovet av åtgärder för att minska risken för effektbrist.

Regionplanen saknar analys och strategier för utbyggnad av laddinfrastruktur och tankstationer för fossilfria bränslen längs med europavägarna i regionen. Detta är ett regionalt, nationellt och internationellt intresse som kräver samordning. Möjligheten till publik laddning måste finnas med ett visst intervall längs med europavägarna oavsett kommun-, läns- och statsgränser. Tekniska nämnden önskar vidare att regionplanen analyserar behovet av och eventuellt tar fram strategier och placeringar för secure truckstops. Detta är också en fråga av regionalt, nationellt och internationellt intresse som kräver samordning.

### **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. Tekniska nämnden 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. Tekniska nämnden 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 dessa 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.

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.

Ordförande

Andréas Schönström (S)

Direktör

Tobias Nilsson

Särskilt yttrande anmält av Vänsterpartiet.