Regionrådsberedningen

SKRIVELSE
2021-03-31

RS 2020-0908

Regionstyrelsen

Yttrande över Samrådshandling för Regionplan för Skåne 2022-2040

Föredragande regionråd: Gustav Hemming

Ärendebeskrivning

Region Stockholm har på remiss från Region Skåne beretts möjlighet att yttra sig över Samrådshandling för Regionplan för Skåne 2022–2040.

Förslag till beslut

Regionrådsberedningen föreslår att regionstyrelsen beslutar följande.

> Regiondirektörens tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande över Samrådshandling för Regionplan för Skåne 2022-2040.

Regionrådsberedningens motivering

Regionrådsberedningen ser det som värdefullt att dela erfarenheter för att ytterligare stärka den regionala nyttan av regionplanering, och ser positivt på den löpande samverkan som finns mellan storstadsregionerna och hoppas på ett fortsatt samarbete inom flera områden framöver.

Regionrådsberedningen ser det som önskvärt om man utvecklade resonemanget om Skånes relation till sin omvärld och kopplingen norrut mot resten av Sverige, i synnerhet om godsflöden. Vidare efterfrågas en tydligare viljeinriktning i regionplanen för att minska klimatpåverkan. Regionplanen skulle med fördel kunna utveckla exempelvis vilka insatser som har störst klimatpåverkan. Slutligen välkomnar regionrådsberedningen samrådsförslagets hantering av teknisk infrastruktur och elkraftfrågan och ser positivt på samverkan mellan regionerna även i denna fråga.

Beslutsunderlag

Regiondirektörens tjänsteutlåtande
Samrådshandling för Regionplan för Skåne 2022-2040
Trafiknämndens protokollsutdrag den 16 februari 2021
Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 25 januari 2021
Tillväxt- och regionplanenämndens yttrande den 18 februari 2021

Hälso- och sjukvårdsnämndens protokollsutdrag den 16 februari 2021
Hälso- och sjukvårdsförvaltningens tjänsteutlåtande den 28 januari 2021

Irene Svenonius

Gustav Hemming

Regionstyrelsen
Regionledningskontoret
Sofie Wiessner

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-03-17

RS 2020-0908

Regionstyrelsen

Yttrande över Samrådshandling för Regionplan för Skåne 2022-2040

Ärendebeskrivning
Region Stockholm har på remiss från Region Skåne beretts möjlighet att yttra sig över Samrådshandling för Regionplan för Skåne 2022–2040.

Beslutsunderlag
Regiondirektörens tjänsteutlåtande
Samrådshandling för Regionplan för Skåne 2022-2040
Trafiknämndens protokollsutdrag den 16 februari 2021
Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 25 januari 2021
Tillväxt- och regionplanenämndens yttrande den 18 februari 2021
Hälso- och sjukvårdsnämndens protokollsutdrag den 16 februari 2021
Hälso- och sjukvårdsförvaltningens tjänsteutlåtande den 28 januari 2021

Förslag till beslut
Regionrådsberedningen föreslår att regionstyrelsen beslutar följande.

> Regiondirektörens tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande över Samrådshandling för Regionplan för Skåne 2022-2040.

Regionledningskontorets förslag och motivering
Sammanfattning
Region Stockholm har på remiss från Region Skåne beretts möjlighet att yttra sig över Samrådshandling för Regionplan för Skåne 2022-2040.

Region Stockholm ser positivt på regionplanen som helhet och dess ansats till ett samlat grepp om den fysiska planeringen för Region Skåne. Planen hanterar många regionala frågor av regional relevans och bör ge ett bra stöd för olika aktörer i den efterföljande planeringen. En stor mängd kartor och illustrationer kompletterar texten på ett pedagogiskt sätt och bidrar till ökad förståelse för geografiska samband, flöden och relationer.

Region Stockholm efterfrågar en tydligare viljeinriktning i regionplanen för att minska klimatpåverkan. Planen skulle med fördel kunna utveckla exempelvis vilka insatser som har störst klimatpåverkan.

Vidare anser Region Stockholm att de tematiska fördjupningarna fångar frågor som är av regional relevans. Det är även positivt att planen pekar ut kollektivtrafiknoder, eftersom det finns många synergieffekter av att samordna utvecklingen av bebyggelse och kollektivtrafik.

Region Stockholm stöder även metodiken bakom planens konsekvensbedömning och ser stora likheter med hur de samlade konsekvenserna av RUFS 2050 redovisas.

Bakgrund
Från den 1 januari 2019 ska regional fysisk planering ske i Region Stockholm och Region Skåne, enligt 7 kapitlet i Plan- och bygglagen (PBL). I övriga län är det frivilligt att använda regional fysisk planering. Med stöd av PBL har Region Skåne tagit fram sitt första förslag på regionplan och skickat ut på samråd. Regionplan för Skåne 2022-2040 ska vara 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*.
Region Stockholm har på remiss från Region Skåne beretts möjlighet att yttra sig över Samrådshandling för Regionplan för Skåne 2022-2040.
De synpunkter som har inkommit har sammanställts i en samrådshandling. Synpunkterna ska bidra till att förbättra regionplanen inför nästa beredning hösten 2021.

Ärendet har remitterats till trafiknämnden, tillväxt- och regionplanenämnden, hälso- och sjukvårdsnämnden samt kulturnämnden. Kulturnämnden har avstått från att lämna synpunkter på rubricerad remiss.

Region Stockholms yttrande över Samrådshandling för Regionplan för Skåne 2022-2040

Region Stockholm har mottagit Region Skånes förslag till Samrådshandling för Regionplan för Skåne 2022-2040. Region Stockholm ser att det finns ett stort värde i att dela erfarenheter som regionplaneorgan för att ytterligare förstärka den regionala nyttan av regionplanering och ge tydlig vägledning för efterföljande planering. Region Stockholm ser positivt på den löpande

samverkan som finns mellan storstadsregionerna och hoppas på fortsatt samarbete inom flera områden framgent.

Mot bakgrund av Region Stockholms hittillsvarande erfarenheter av att ta fram regionplaner, lämnar Region Stockholm främst synpunkter i form av regional relevans.

Synpunkterna i Region Stockholms yttrande följer samrådshandlingens struktur och rubriksättning. Sidhänvisningarna i yttrandet härleds till den pdf-version av regionplanen som publicerats på regionplanens hemsida (https://skane.maps.arcgis.com/).

Övergripande synpunkter
Region Stockholm ser positivt på regionplanen som helhet och dess ansats till ett samlat grepp om den fysiska planeringen för Region Skåne. Planen hanterar många regionala frågor av regional relevans och bör ge ett bra stöd för olika aktörer i den efterföljande planeringen. En stor mängd kartor och illustrationer kompletterar texten på ett pedagogiskt sätt och bidrar till ökad förståelse för geografiska samband, flöden och relationer.

Mål och förutsättningar
Region Stockholm ser positivt på att regionplanen har många och djärva mål.

Region Stockholm efterfrågar en tydligare viljeinriktning i regionplanen för att minska klimatpåverkan. Planen skulle med fördel kunna utveckla exempelvis vilka insatser som har störst klimatpåverkan.

Mål, planer och program
Under rubriken *Regionala mål* (sida 19) i avsnittet *Mål, planer och Program* återfinns underrubriken *Regional utvecklingsstrategi – Det öppna Skåne* som i sin tur beskriver en gemensam vision om hur Skåne ska utvecklas till år 2030. Visionen konkretiseras sedan i sex visionsmål som i sin tur har underrubriker som beskriver hur dessa ska nås. Dessa visioner återfinns dock i ett annat dokument och inte i regionplanen. De skulle kunna lyftas in regionplanen och beskriva hur målen kan nås inom det uppdrag som regionplanen har.

På sida 20 nämns det regionala målet Transportmål. Målen för kollektivtrafiken hänvisas dock till dokumentet Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030. De mål som presenteras i trafikförsörjnings-programmet skulle kunna inkluderas i regionplanen då flera av dem förutsätter regional samordning i den fysiska planeringen för att kunna nås,

bland annat målet om att öka kollektivtrafikens marknadsandel. Regionplan för Skåne 2022-2040 kan därför lyfta in dessa mål från det strategiska dokumentet som nämns och aktivt både presentera och förhålla sig till dem.

Trender och utmaningar
Region Stockholm instämmer i de trender och utmaningar som samrådshandlingen lyfter fram och uppmärksammar särskilt risken för att en minskad tilltro och tillit till demokratiska institutioner kan bidra till sociala motsättningar och oro. Det är en styrka att planen lyfter utmaningen om minskad tilltro och tillit eftersom denna utmaning är aktuell i olika delar av Sverige. Den fysiska planeringen kan på olika sätt bidra till ökad tilltro och tillit genom exempelvis lokalisering och utformning av bebyggelsen, närvaro av samhället genom lokalisering av samhällsservice, och ökad tillgänglighet i transportsystemet.

Region Stockholm instämmer i att Skåneregionen fungerar som en port mellan Sverige och det kontinentala Europa, men efterfrågar ett mer utvecklat resonemang om Skånes relation till sin omvärld och hur detta påverkar resten av Sverige. Fysisk planering i en del av Sverige påverkar på olika sätt länkarna till andra delar av landet. Det kan handla om sårbarhet och robusthet i transportsystem, gods- och logistikflöden, teknisk försörjning och en begränsad klimatpåverkan. Kopplingen norrut mot resten av Sverige och Stockholmsregionen skulle kunna utvecklas.

Tematiska fördjupningar
Region Stockholm anser att de tematiska fördjupningarna fångar frågor som är av regional relevans. Det är även positivt att planen pekar ut kollektivtrafiknoder, eftersom det finns många synergieffekter av att samordna utvecklingen av bebyggelse och kollektivtrafik.

Bebyggelseutveckling
Under rubriken *Planering av bebyggelse* (sida 51) i planen presenteras att bebyggelsen ska planeras utifrån befintliga strukturer och genom förtätning vid strategiska lägen. Denna princip kan utvecklas genom att definiera vad dessa strukturer består av samt hur befintlig struktur som inte är önskvärd eller utgör ett hinder för att kunna nå andra mål, exempelvis miljömål, ska hanteras. Det saknas även en förklaring till begreppet ”strategiskt läge”. Dessa skulle med fördel kunna pekas ut i markanvändningskartan för att där ge tydligare stöd till regionens planerare och andra aktörer.

Den andra planeringsprincipen anger att prioritet ska ges till bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen. Här skulle principen kunna utvecklas med en definition av vad kollektivtrafiknära betyder och vilken typ av bebyggelse som ska premieras.

Avseende bostadsförsörjning (sida 54) vill Region Stockholm lyfta fram det mervärde som regionplanering kan tillföra för att hantera regionala utmaningar i denna fråga. Enligt kap 7 i PBL ska regionplaneringen verka för insatser som kan bidra till att det långsiktiga behovet av bostäder kan tillgodoses. Med anledning av tillägget i PBL kan det finnas anledning att ytterligare belysa behovet av bostäder.

Region Stockholm ser positivt på att samrådsförslaget lyfter samhällsplaneringens roll för hälsan hos befolkningen samt dess möjligheter till att bidra till att minska ojämlikhet i hälsan inom regionen. Avseende ”Hälsofrämjande livsmiljöer” skulle dessa frågor gynnas av att inte avskiljas i ett eget avsnitt, utan snarare integreras i andra relevanta avsnitt som också har tydlig koppling till hälsofrämjande miljöer och strukturer exempelvis Gestaltad livsmiljö, Bostadsförsörjning, Tätorternas grönstruktur och Hållbart resande.

Avseende ”Klimatanpassad bebyggelseutveckling” så bör även värmeböljor nämnas under planeringsprincip om kunskapsutveckling och samordnade insatser. Om sådana insatser inte redan sker inom det området.

Transporter
Transportsystemet hanteras brett och nyanserat i samrådshandlingen. Region Stockholm vill dock belysa vikten av att utgå från ett långsiktigt systemperspektiv som inkluderar både miljömässiga, sociala och ekonomiska aspekter vid val mellan olika investeringar i transportsystemet.

Övriga Sverige är beroende av hur Skåne planerar för godsflöden. Effektiva gods- och logistikflöden är en viktig nationell fråga och störningar eller brister i kapaciteten kan få stora konsekvenser för hela Sverige. Region Stockholm efterfrågar därför ett resonemang om godsflöden som inkluderar övriga Sverige men även behov av att säkerställa strategiska lägen i Skåne för olika typer av gods- och logistikhantering. Region Stockholm vill samtidigt understryka fördelarna med planens planerings-princip att främja klimatsmarta godstransporter genom att föra över en större andel av transittrafiken till järnväg och sjöfart.

Region Stockholm ser positivt på att Region Skåne ser stor potential i det hållbara resandet. Regionplanen skulle kunna utveckla hur potentialen kan nås och vilka prioriteringar som kan behöva göras för att nå det, samt lyfta fram det hållbara resandets roll i att nå klimatmålen. Det hållbara resandet kan även kopplas till utvecklingsinriktningen *Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne* (sida 29) där det presenteras att det är viktigt att de skånska aktörerna fortsätter att verka för att åtgärda flaskhalsarna i den skånska transportinfrastrukturen. För att nå potentialen i infrastrukturen kan det krävas att belysa ansvarsfördelningen mellan olika aktörer.

För att kunna nå miljömålen ses kollektivtrafiken som en viktig del av lösningen. Region Stockholm behöver, precis som Region Skåne, öka trafikandelarna för gång, cykel och kollektivtrafik och ta marknadsandelar från bilismen. Denna transaktion behöver fokusera inte bara på tillkommande trafik utan även den redan existerande, och för att lyckas med detta behövs inte bara fysisk planering utan även en beteendeförändring. Ett viktigt medel som regionen kan samordna är användandet av olika styrmedel; dels ekonomiska i tid och pengar, dels politiska. Här kan Regionplan för Skåne 2022-2040 spela en stor och viktig roll.

Under underrubriken Kollektivtrafik (sida 64) återges att stora satsningar kommer att göras inom kollektivtrafiken de kommande åren. Tydligare förklaringar till vilka dessa satsningar är och vad de kommer innebära för regionen skulle kunna övervägas.

Den första planeringsprincipen för kollektivtrafiken pekar mot att inkludera kollektivtrafiken i ett tidigt skede i planeringen. Vidare ska Region Skåne tillsammans med kommunerna verka för att kollektivtrafiken får en strukturbildande roll vid tätortsutbyggnad. Detta är en viktig princip men kan tolkas som att det endast gäller vid nybyggnation. Kollektivtrafiken bör få en framflyttad roll även i redan existerande strukturer, såväl i samhällen som i infrastruktur.

Den sista principen nämner att kollektivtrafikens framkomlighet ska prioriteras både i och utanför tätorter. Här kan ett resonemang kring styrmedel lyftas fram då framkomligheten inte enbart styrs via fysisk planering.

Teknisk infrastruktur
Region Stockholm är positiv till samrådsförslagets hantering av teknisk infrastruktur och elkraftfrågan. Region Skåne är väl insatt i

kapacitetsproblematiken i elnätet och kraftsystemet beskrivs utifrån ett internationellt perspektiv som integrerat med delar av Europa.

Mark- och vattenanvändningskarta
Region Stockholm ser positivt på förslaget till mark- och vattenanvändningskarta. Kartan ger en samlad bild av region Skånes framtida utveckling och kan med stor sannolikhet fungera som en gemensam målbild för många aktörer. En mark- och vattenanvändningskarta visar viktiga funktioner och samband över administrativa gränser och uttrycker därmed vad som är lämplig mellankommunal samordning av regional betydelse. För att kartan ska ge god vägledning för efterföljande prövning och beslut, föreslår Region Stockholm att kartan kompletteras med en text som beskriver hur aktörer ska tolka och använda kartan. Det är också ett stöd för efterföljande planering om regionplanen anger vilka frågor som är av mellankommunal betydelse.

Genomförande och uppföljning
Kapitlet beskriver på ett tydligt och pedagogiskt sätt hur planen avses genomföras. Genomförandet är ambitiöst och fokuserat. Region Stockholm ser även fördelar med satsningen på dialog och samverkan för att underlätta ett genomförande av planen.

Konsekvensbedömning
Region Stockholm är positiv till vald metodik bakom planens konsekvensbedömning och ser stora likheter med hur de samlade konsekvenserna av RUFS 2050 redovisas.

Ekonomiska konsekvenser
Beslutet bedöms inte innebära några ekonomiska konsekvenser för Region Stockholm.

Carina Lundberg Uudelepp
Regiondirektör

Karin Öhlander
Tf. utvecklingsdirektör

Beslutsexpediering:
Akt
Regionledningskontoret Analys och utveckling
Region Skåne
Hälso- och sjukvårdsnämnden
Trafiknämnden
Tillväxt- och regionplanenämnden

Godkänd av Carina Lundberg Uudelepp, 2021-03-17

RS 2020-0908



Regionplan för Skåne 2022–2040

REGION SKÅNE

Innehåll

INLEDNING 3

Detta är en regionplan 4

Därför regional planering 4

Läsanvisningar 5

Tyck till om regionplanen 5

MÅL OCH FÖRUTSÄTTNINGAR 6

Målbild 7

Förutsättningar för den fysiska planeringen i Skåne 7

Trender 7

Utmaningar för Skåne 15

Mål, planer och program 18

Arbetsmarknad och tillgång till utbildning 22

UTVECKLINGSINRIKTNING 23

Det flerkärniga Skåne 24

Planeringsstrategier 28

Strukturkarta 34

TEMATISKA FÖRDJUPNINGAR 48

Bebyggelseutveckling 49

Transporter 59

Blågrön infrastruktur 70

Teknisk infrastruktur 83

Mark- och vattenanvändningskarta 89

GENOMFÖRANDE OCH UPPFÖLJNING 90

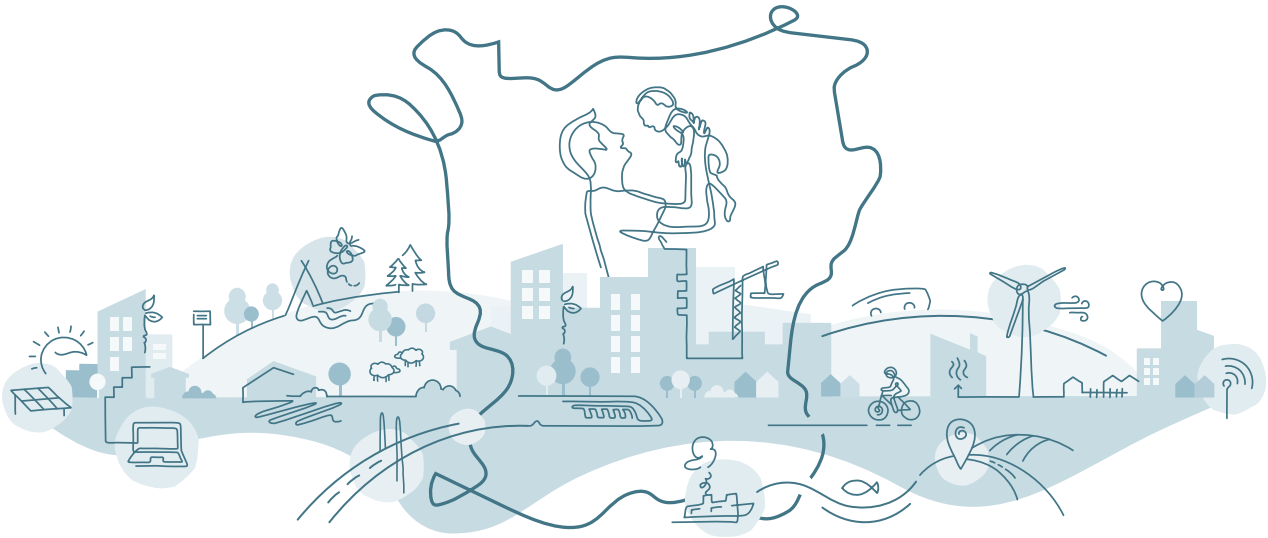
Genomförande av regionplanen 91

Uppföljning av regionplanen 93

KONSEKVENSBEDÖMNING 95



Inledning



Detta är en regionplan

Regionplanen är en strategisk plan som omfattar hela Skåne. Den ska visa Skånes samlade vilja och ge förutsättningar för utvecklingen av de fysiska strukturerna. Regionplanen kommer tillsammans med de kommunala översiktsplanerna att visa riktningen för hur det framtida Skåne ska se ut. Regionplaneprocessen ska bidra till att skapa grunden för en samhällsutveckling som ger förutsättningar för arbetsmarknad och näringsliv att utvecklas och för att människor ska kunna bo och leva i hela Skåne. Regionplanen ska ha den regionala skalan i fokus och inriktas på de frågeställningar som kompletterar den kommunala översiktliga planeringen. Regionplanen är inte juridiskt bindande utan är vägledande för efterföljande planering.

Därför regional planering

Vårt levnadssätt och omvärldens förutsättningar kräver nya sätt att planera. Hur vi planerar för lokalisering av verksamheter, service, bostäder och infrastruktur har stor betydelse för vilken tillväxt, livskvalitet och klimatpåverkan som skapas. Många planeringsfrågor spänner över de kommunala och regionala gränserna och vinner på att ses i ett regionalt sammanhang. Det gäller till exempel infrastruktur och kollektivtrafik samt förutsättningar för näringslivets utveckling, men också klimat och energifrågor. Det handlar om vilka villkor som ges för att människor ska kunna leva och verka i hela Skåne. Därför behövs en regionplan som hjälper oss att tillsammans...

...fördjupa vårt arbete med regional fysisk planering

Avsnittet om flerkärnighetsprincipen under utvecklingsinriktningen är en fördjupning och vidareutveckling av tidigare arbete inom *Strukturbild för Skåne*.

...överbrygga gapet mellan regionalt tillväxtarbete och översiktsplaneringen

Regionplanen är den regionala utvecklingsstrategins fysiska uttryck och beskriver strategier och principer som ska utvecklas vidare och konkretiseras i den kommunala översiktliga planeringen.

...se helheter och regionala utmaningar och möjligheter

Särskilt målbilden och utvecklingsinriktningen med planeringsstrategierna och planeringsprinciperna bidrar till att vi gemensamt kan höja blicken och lösa utmaningarna vi alla står inför.

...diskutera och lösa frågor av mellankommunal och mellanregional karaktär

Infrastruktur och kollektivtrafik är sådana exempel. Vi belyser det under de tematiska fördjupningarna som i sin tur koppas till planeringsprinciperna.

...i olika sammanhang agera kring gemensamma intressen

Bebyggelseutveckling i kollektivtrafiknära läge är ett av flera sådana intressen. Du hittar detaljerad information under de tematiska fördjupningarna.

...stärka vår samordning och vårt samarbete

Utvecklingsinriktningen och genomförandet av regionplanen är centrala avsnitt för att fortsätta det gemensamma arbetet med regional fysisk planering.

Läsanvisningar

Regionplanen består av fem delar.

Mål och förutsättningar: Här finns information om Region Skånes uppdrag, mål som planen förhåller sig till, trender och utmaningar som påverkar utvecklingen och framtida planering samt målbilden för regionplan 2022–2040.

Utvecklingsinriktning: Detta är regionplanens kärna. Här beskrivs flerkärnighetsmodellen med planeringsstrategier och en strukturkarta. Detta avsnitt förtydligar den övergripande rumsliga inriktningen för regionplanen.

Tematiska fördjupningar: Denna del konkretiserar planeringsstrategierna i form av ett antal fördjupningar med planeringsprinciper. I detta avsnitt finns fyra tematiska fördjupningar och en sammanfattande regional mark- och vattenanvändningskarta för Skåne.

Genomförande och uppföljning: I detta avsnitt beskrivs hur regionplanen ska genomföras och följas upp.

Konsekvensbedömning: I detta avsnitt finns den samlade konsekvensbedömningen av planförslaget till ny regionplan för Skåne som en bilaga till planen.

Tyck till om regionplanen

Just nu är vi i samrådsskedet för regionplanen och du kan lämna synpunkter. Sedan kommer vi att sammanställa synpunkterna och det blir en granskning av regionplanen under hösten 2021.

Synpunkter på förslaget kan du lämna digitalt genom att skicka e-post till region@skane.se.

Du kan också lämna synpunkter skriftligen till
Region Skåne, 291 89 Kristianstad.
Ange diarienummer **2019-RU000065** som referens.

Vad ska det leda till?

De synpunkter som kommer in sammanställs i en samrådshandling. Synpunkterna ska bidra till att förbättra regionplanen inför nästa beredning under hösten 2021. De hjälper oss till exempel att identifiera frågor, oklarheter och målkonflikter som vi sedan kan bearbeta, lösa eller förtydliga, beroende på vad det gäller.

Frågor?

Du som har frågor tveka inte att höra av dig till regionplan@skane.se om det är något du undrar över.





Mål och förutsättningar

Regionplan för Skåne 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.*

Efter en ändring i Plan- och bygglagen (PBL) 7 kap om regional planering 2019 har Region Skåne ansvar för att ta fram en regionplan. Planen ska vara vägledande för beslut i den efterföljande kommunala planeringen och bland annat ange grunddragen för användning av mark- och vattenområden, verka för insatser som kan bidra till att det långsiktiga behovet av bostäder kan tillgodoses samt verka för insatser som kan bidra till att minska länets klimatpåverkan och dess effekter.

I Skåne har det sedan länge bedrivits ett arbete med den fysiska planeringens regionala dimension. Genom *Strukturbild för Skåne* har ett samarbete funnits sedan 2005 utifrån en önskan om en utvecklad dialog kring samhällsplanering på regional nivå. Arbetsprocessen har formats gemensamt av Region Skåne och de skånska kommunerna.

Strukturbild för Skåne har varit en viktig del av det regionala utvecklingsarbetet i Skåne. De fysiska strukturerna utgör på många sätt grunden för samhällsutvecklingen genom att de skapar förutsättningar för allt ifrån företagande och tillväxt, till boende och integration, pendling och transporter, rekreation och klimatpåverkan. Därför är regionplaneuppdraget en förutsättning för Skånes utveckling som helhet där vi gemensamt hittar formerna för hur planeringsprocessen ska se ut och bygger vidare på det samarbete som finns.

Målbild

Regionplanen ska vara ett verktyg för att stärka Skånes utveckling som flerkärnig arbetsmarknads- och bostadsregion och vara en gemensam grund som underlättar samordning av fysiska strukturer över kommungränserna. Det är ett arbete där Region Skåne och de skånska kommunerna tillsammans planerar det framtida Skåne. Syftet är att skapa goda livsmiljöer för alla och i hela Skåne, så att vi skåningar ska kunna bo i en kommun, arbeta i en annan och ha våra fritidsaktiviteter i en tredje. Regionplanen har ett långsiktigt, regionalt perspektiv för den fysiska planeringen i Skåne.

Målår

Regionplanen har ett långsiktigt perspektiv med målår 2040 och utblick mot 2050. Förändringar i den fysiska miljön tar tid och resurser och det är nödvändigt att ha god framförhållning och arbeta med förankring under lång tid. Eftersom regionplanen ska vara vägledande för den efterföljande kommunala planeringen är det viktigt att den valda tidshorisonten inte är för kortsiktig. Tidshorisonten behöver även kopplas till andra regionala strategier som påverkar den fysiska miljön, som *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050.*

Förutsättningar för den fysiska planeringen i Skåne

Vi människor rör oss i en allt större geografi med allt fler gränsöverskridande resor, transporter och samarbeten. Regionplanen utgår ifrån trender, utmaningar och mål som har särskild påverkan på den fysiska planeringen.

Trender

Skåne som en del av sin omvärld

Skåne är en del Öresundsregionen med över fyra miljoner invånare och en internationell flygplats. Dessutom är Skåne en port mellan Sverige och det kontinentala Europa. Dessa geografiska förutsättningar gör kopplingen till omvärlden till en viktig utvecklingsförutsättning för Skåne.

Förmågan att dra nytta av omlandets kritiska massa, utveckla en gemensam gränsregional arbetsmarknad och hantera utmaningar i form av större transportflöden och miljöbelastningar är avgörande för Skåne. Det innebär att den fysiska planeringen måste se utanför Skånes geografiska gränser och att samarbetet med våra grannregioner i och utanför Sverige blir allt viktigare.

Handelsutbytet med Europa är av stor och ökande betydelse. Skåne har en omfattande transittrafik eftersom en stor del av Sveriges och Skandinaviens varuflöde går via Skåne. Trafiken har ökat kraftigt och förväntas öka ännu mer, inte minst när Fehmarn Bältförbindelsen öppnar 2029. Det innebär ett större tryck på infrastrukturen och behov av ökad kapacitet över Öresund och upp i landet samt av att flytta över en större del av

godset till sjöfart. Skåne är en mycket viktig hamnregion för Sverige med betydande och ökande godsflöden. Hamnarna i Helsingborg, Malmö, Trelleborg och Ystad är viktiga strategiska noder för godstransporter till, från och genom Skåne.

Fehmarn Bältförbindelsen kommer att innebära en väsentligt ökad tillgänglighet till norra Tyskland vilket ger stora möjligheter att starkare koppla samman Skåne med Tyskland och det kontinentala Europa. Det kommer att underlätta arbetspendling och öka möjligheterna för samverkan inom forskning och utveckling, till exempel mellan MAX IV, ESS och systeranläggningar i Hamburg.

Globalisering

Minskade kostnader för transport och informationsöverföring har under de senaste decennierna skapat en alltmer sammanknuten värld där människor, varor, kapital, tjänster och information kan distribueras och röra sig allt enklare. Detta medför en mer gemensam ekonomi, kultur och politik samt att information sprids allt snabbare. Globaliseringen innebär ett utökat utbyte med omvärlden men också en ökad konkurrens om talangattraktion och etableringar av företag.

Klimatpåverkan, anpassning och energiomställning

Klimatförändringarna orsakade av människan är vår tids största utmaning. Behovet av nya lösningar för energi och transporter är stora. För att minska utsläppen krävs en omställning av energisystemet till fossilfria källor. Här blir samhällsplaneringen avgörande för utvecklingen.

Klimatförändringarna kommer att få stora effekter på Skåne. Det innebär framför allt ändrade nederbördsmönster, ökade temperaturer och fler väderhändelser, men också förlust av ekosystemtjänster och biologisk mångfald. Klimatanpassning av kustområdena kommer att vara av särskild vikt för Skånes del eftersom det finns långa kuststräckor med sandstränder som är erosionsdrabbade. Samhällsplaneringen behöver rikta in sig på att möta förändringarna och därmed minska sårbarheten i samhället.







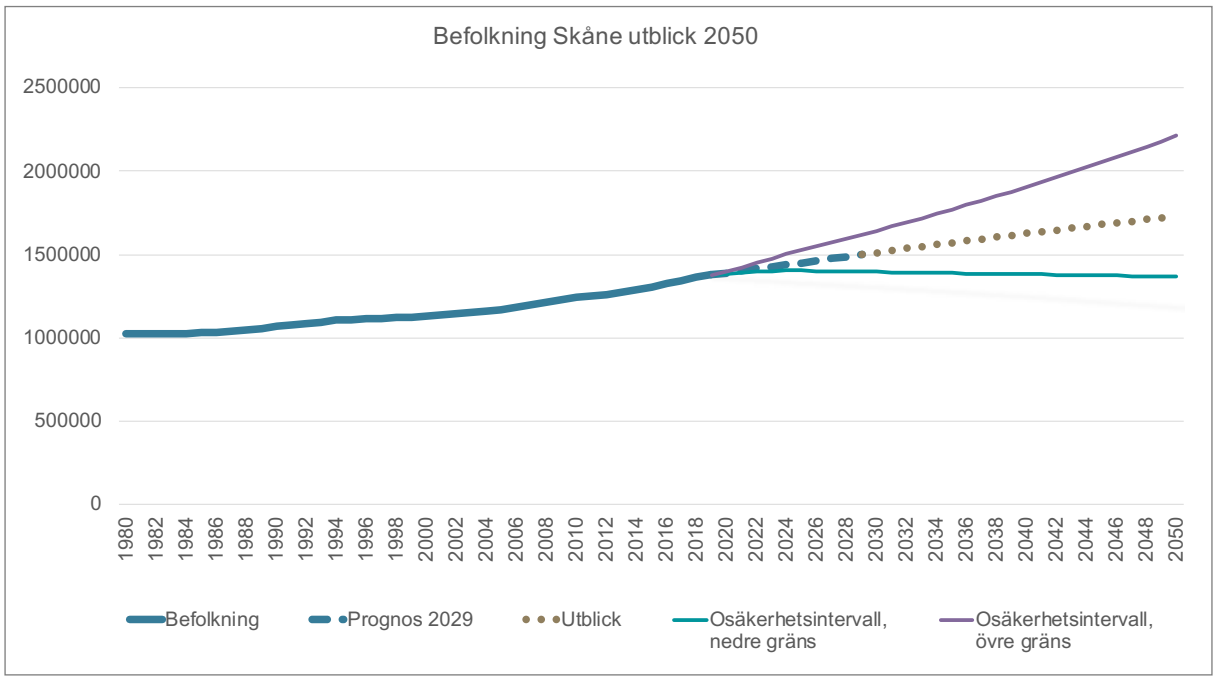
Demografiska förändringar

Världens befolkning fortsätter att öka, dock något långsammare än de senaste åren. Människor blir äldre och friskare, vilket gör att befolkningen i vissa delar av världen totalt sett blir äldre. Detta påverkar både den ekonomiska utvecklingen och den sociala strukturen, men skapar också ett ökat tryck på välfärdssystemen.

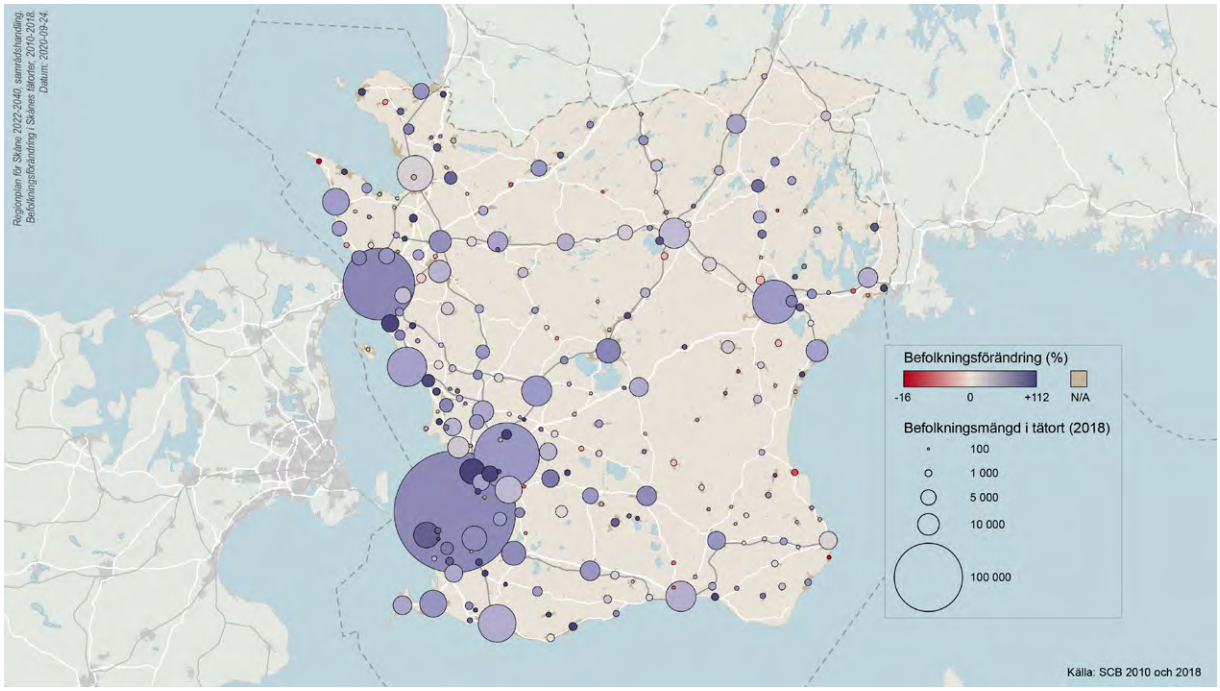


Sedan början av 1980-talet har Skånes folkmängd ökat i snabbare takt än i riket som helhet, främst för att inflyttningen till Skåne från utlandet har varit större än rikssnittet. Under 2018 var folkökningen i Skåne 1,3 procent, vilket är en historiskt hög nivå. Under den kommande tioårsperioden förväntas andelen äldre och yngre öka i Skåne medan andelen i arbetsför ålder förväntas minska. Det innebär att allt fler kommer att behöva försörjas av allt färre. Åldersstrukturen skiljer sig mellan Skånes västra och östra sida vilket påverkar den naturliga folkökningen. I västra Skåne, framför allt i sydväst, är befolkningen yngre och det föds många barn, vilket ger en naturlig folkökning. Den östra sidan av Skåne har nästan ingen naturlig folkökning. Västra Skåne har därmed haft en mer gynnsam demografisk utveckling utifrån den framtida arbetskraftsförsörjningen.

Befolkningstillväxten i Skåne sker framförallt i de större städerna, vilket ökar de demografiska skillnaderna mellan stad och landsbygd. Att säkerställa ett välfärdsutbud på landsbygden i Skåne kan komma att bli en allt viktigare fråga framöver. Det kräver att samhällsplanering och finansiering kan möta dessa förändringar.

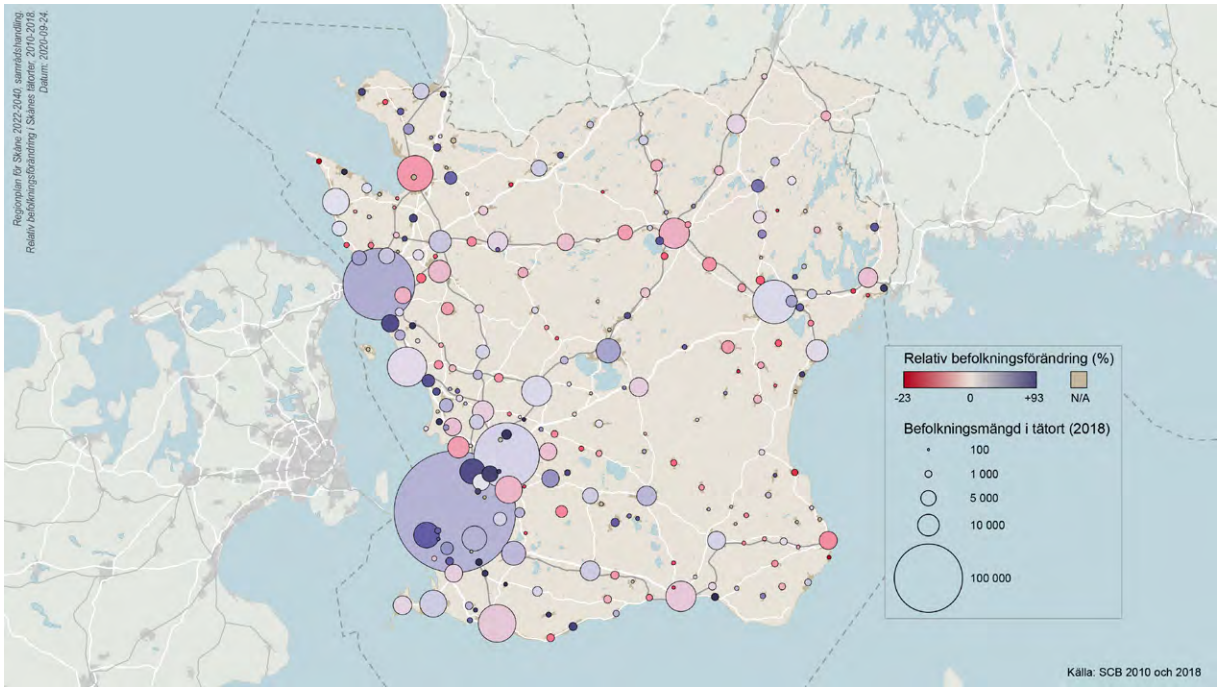


Befolkningsutveckling i Skåne, prognos för 2029 och utblick till 2050.



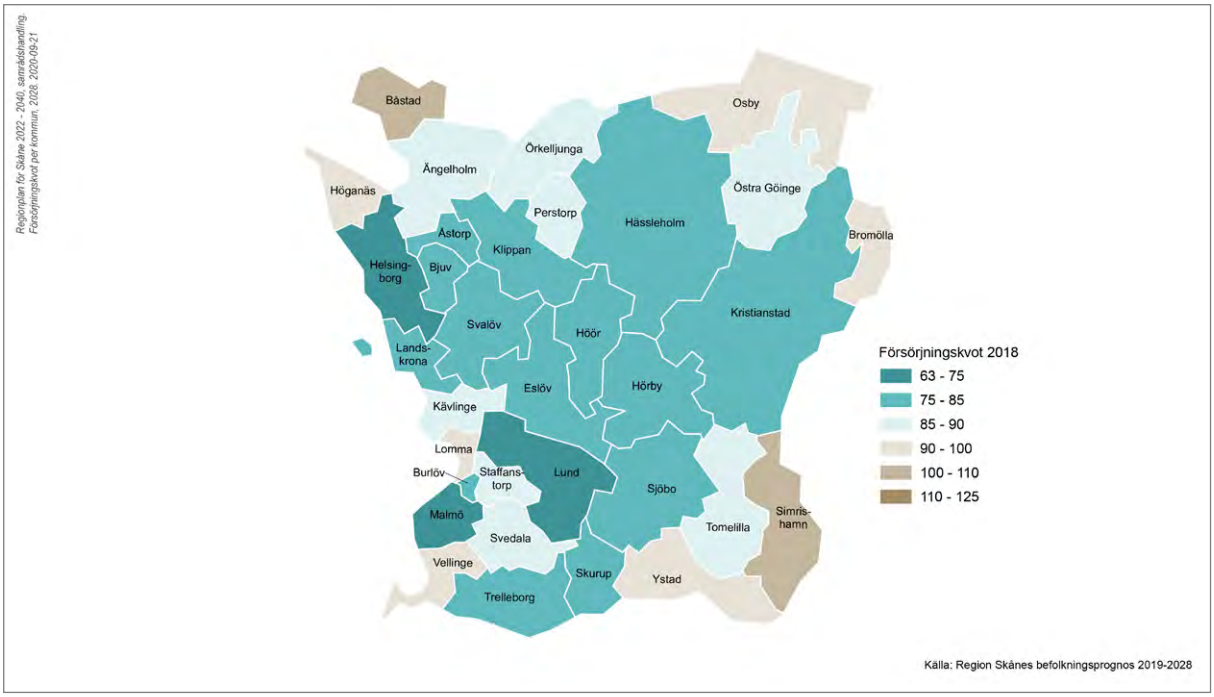
Befolkningsförändring i Skånes tätorter mellan 2010 och 2018.

Öppna kartan som PDF här.



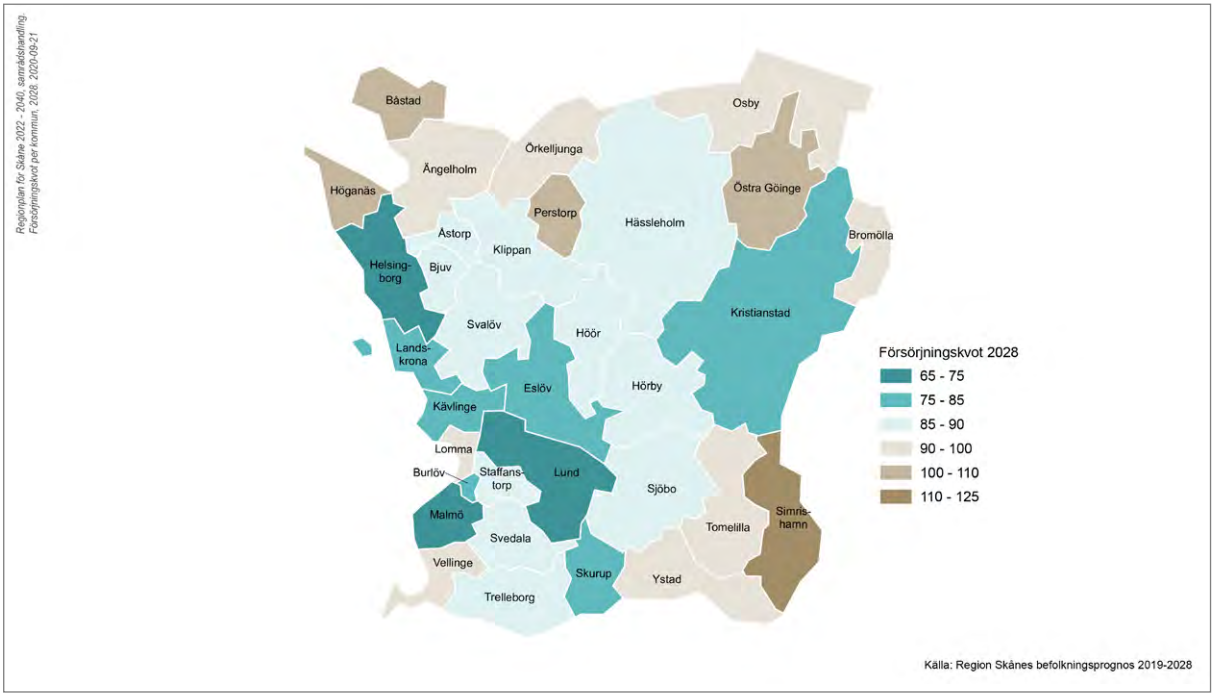
Befolkningsförändring i Skånes tätorter relativt Skånes befolkningstillväxt mellan 2010 och 2018.

Öppna kartan som PDF här.



Försörjningskvot per kommun 2018. Kartan visar försörjningsbördan för de som är i arbetsför ålder. Försörjningskvoten för Skåne år 2018 är ungefär 85,1.

Öppna kartan som PDF här.



Försörjningskvot per kommun 2028. Kartan visar försörjningsbördan för de som är i arbetsför ålder. Försörjningskvoten för Skåne år 2028 är ungefär 90,7.

Öppna kartan som PDF här.

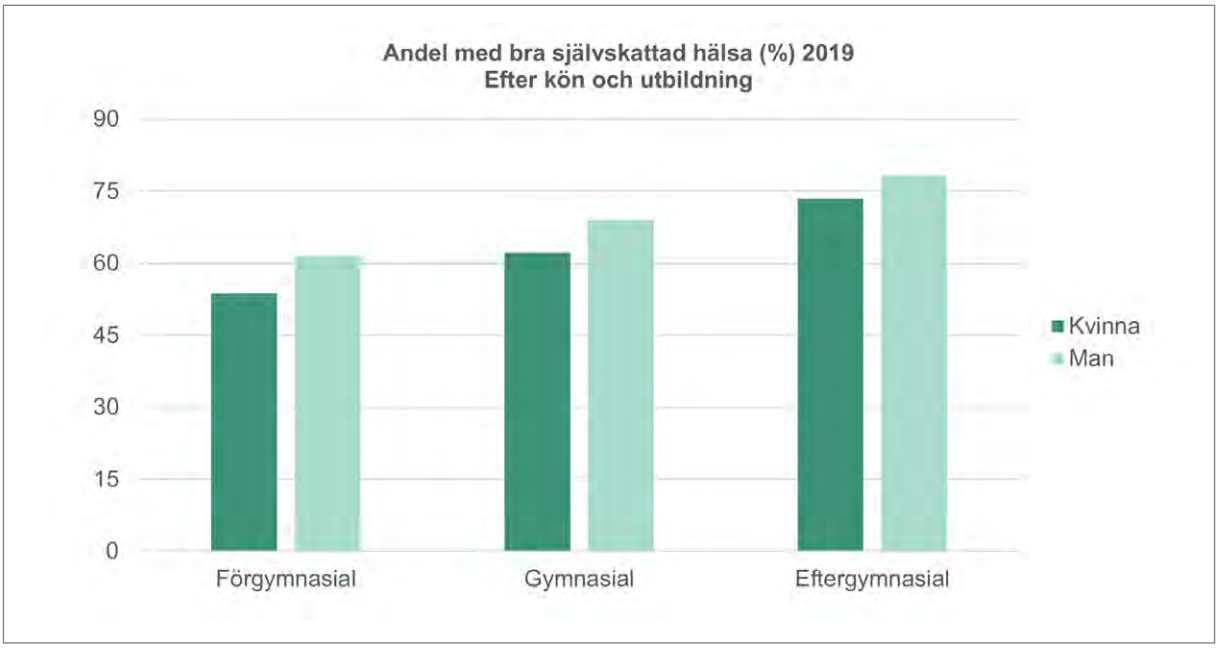


Skillnader i livsvillkor

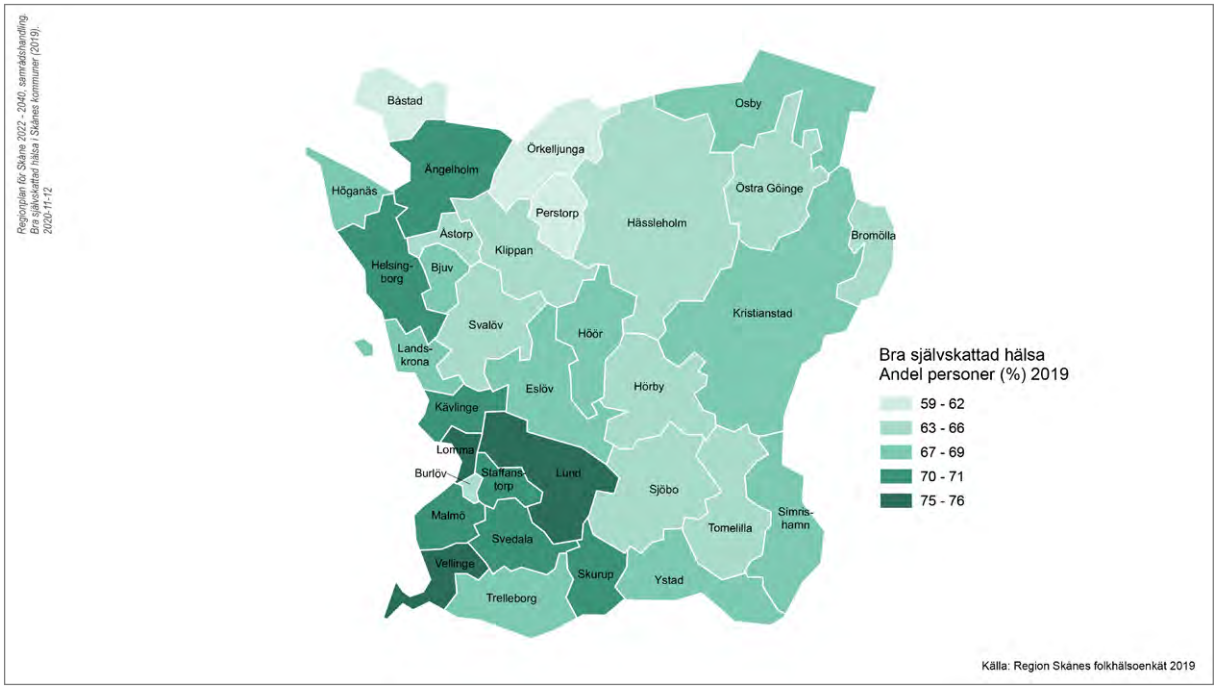
Den ekonomiska standarden har ökat stadigt i Sverige men är ojämnt fördelad. Det beror till stor del på att den inte växer lika starkt i alla grupper, främst beroende på om man har arbete eller inte. Även inkomsterna av kapital har ökat markant vilket framför allt kommit de övre inkomstskikten till del. Den växande andelen äldre påverkar också de ökande klyftorna och det finns allt fler pensionärer med låg inkomst. Utrikes födda och ensamstående kvinnor med barn är andra grupper med låg inkomst som bidrar till allt större skillnader mellan olika gruppers levnadsstandard.

Hälsoskillnaderna är stora i EU, liksom som i Sverige och i Skåne. Trots ett prioriterat arbete med att minska sociala skillnader i hälsa har dessa kvarstått och i vissa fall ökat. Region Skånes folkhälsoenkät 2019 visade kvarstående eller ökande hälsoskillnader, där skillnaden i förväntad återstående medellivslängd mellan grupper med kort respektive lång utbildning har ökat sedan början av 1990-talet. Mellan olika kommuner i Skåne skiljer sig befolkningens medellivslängd med som mest drygt fyra år. Personer med låg utbildningsnivå och de som står utanför arbetsmarknaden har i de flesta fall sämst hälsa. I dessa grupper ses oftare riskbeteenden avseende låg fysisk aktivitet, rökning, alkoholvanor och matvanor.

Bostadsmarknaden i Skåne fungerar inte lika väl för alla delar av befolkningen, vilket skapar en ökad obalans på bostadsmarknaden. Det finns exempelvis grupper med låga inkomster som inte har tillgång till bostadsmarknaden. Det finns ett glapp mellan det demografiska behovet av bostäder och den köpkraftiga efterfrågan som driver bostadsbyggandet. Glappet förväntas öka framöver om byggandet minskar. Det finns också ett historiskt glapp på grund av ett tidigare för lågt byggande under många år. Trots ett högt bostadsbyggande de senaste åren står detta för ett litet procentuellt tillskott årligen då den stora delen av framtidens bostäder redan är byggda. Den höga byggtakten skapar inte tillräcklig rörlighet i det befintliga beståndet för att hushåll med låga inkomster ska kunna få, och behålla, en bostad. Personer med låga inkomster har det svårast på bostadsmarknaden. Det gäller framför allt ungdomar och nyanlända. Samhällsplaneringen är en avgörande del i att bidra till att lösa utmaningarna.



Andel med bra självskattad hälsa uppdelat på kön och utbildningsnivå.



Andel med bra självskattad hälsa i Skånes kommuner.

Öppna kartan som PDF här.



Digitalisering

Digitaliseringen är en av de stora trenderna som förändrar förutsättningarna i vår omvärld. De senaste årtiondena har det skett stora digitala förändringar på arbetsmarknaden och inom välfärdstjänster.

I det allt mer digitaliserade samhället krävs också insatser för att alla ska ha samma möjlighet att tillgodogöra sig information och ta del av samhällstjänster. Annars riskerar delar av befolkningen att hamna i ett digitalt utanförskap. Att planera för den digitala infrastrukturen är en viktig del i det strategiska arbetet med att skapa hållbara fysiska strukturer som gör det möjligt att bo, leva och verka i hela Skåne.

Utmaningar för Skåne

Utmaningarna pekar ut ett antal områden där den fysiska planeringen kan påverka utvecklingen. De baseras på tidigare beskrivna trender och förutsättningar samt synliggör vissa motsättningar.



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

Socioekonomiska förutsättningar avspeglar sig såväl i boendestandard, hälsa och livslängd som i utbildnings- och inkomstnivå. Orättfärdiga skillnader minskar tilltro och tillit till demokratiska institutioner och bidrar till sociala motsättningar och oro. Samhällsplaneringen behöver skapa förutsättningar för goda livsmiljöer, där tillgången till natur och rekreation är säkrad samt främjar goda hållbara levnadsmönster som motverkar ohälsa. Den fysiska planeringen kan inte ensam skapa ett socialt hållbart och inkluderande samhälle, men den kan bidra till att dämpa boendesegregationens konsekvenser och skapa bättre förutsättningar för integration och en hälsosam livsstil.

En planering som möjliggör hållbar tillväxt

Genom att planera utifrån ett helhetsperspektiv med hållbar mark- och vattenanvändning finns det möjlighet att skapa en välmående miljö med fungerande ekosystem och biologisk mångfald, samtidigt som regional tillväxt möjliggörs. Samhällsplaneringen måste skapa möjligheter som minskar avtrycken på miljön och klimatet, då det kommer att krävas en omställning inom bland annat resande och transporter, byggande, konsumtion, livsmedelsproduktion och energiförsörjning.

I södra delen av Sverige produceras för lite el i förhållande till antalet hushåll och företag i området och till elanvändningen. Skåne är därför beroende av elöverföring från andra delar av Sverige och från grannländerna, vilket innebär en högre risk för effektbrist än i övriga landet. Stamnätets ledningar för överföring av el från norra Sverige har dessutom en begränsad överföringskapacitet till södra Sverige, vilket ofta sammanfaller med de timmar på dygnet när elbehovet är som störst.



Samhället behöver energi för produktion och distribution av varor och tjänster samt transporter. Graden av självförsörjning av el är inte bara en resurs- eller näringslivsfråga utan även en långsiktig säkerhetsfråga för Skåne.



En planering som säkerställer en ökad tillgänglighet i regionen och även ett hållbart innovativt transportsystem

Transportsektorns utmaning är att minska energianvändningen och klimatpåverkan samt att ställa om till ett fossilfritt transportsystem, samtidigt som kraven på ökad regional tillgänglighet ökar. Det kommer att vara nödvändigt att fortsätta överflyttningen av både person- och godstransporter till järnvägen för att klara utmaningen. Utvecklingen av järnvägssystemet hindras dock av kapacitetsbrist, eftersatt underhåll och långa investeringsprocesser, vilket skapar sårbarhet i systemet. Teknikutveckling, digitalisering och elektrifiering av transportsystemet kan bidra till att möta kraven på ett hållbart transportsystem. Samhällsplaneringen kan främja en helhetssyn på utvecklingen av bebyggelse kopplad till utveckling av transportsystemet. Det kommer att behövas en effektiv markanvändning där kollektivtrafiken är strukturbildande.

En planering som skapar förutsättningar för både växande städer samt utvecklar den flerkärniga ortsstrukturen

Skånes utveckling går mot en mer fåkärnig struktur med en stark tillväxt i sydvästra Skåne. Det är en utmaning att kunna gynna snabbt växande storstäder och samtidigt stärka den flerkärniga ortsstrukturen, båda delarna behövs för att stärka regionens attraktivitet och konkurrenskraft. Det finns stora skillnader mellan Skånes olika delar och kommunerna står inför olika utmaningar och möjligheter. Det kommer att behövas samverkan kring gemensamma utmaningar och nyckelfrågor framöver samtidigt som de skilda förutsättningarna bemöts. Stora samhällsinvesteringar behöver användas kostnadseffektivt samtidigt som värden som är svåra att kvantifiera riskerar att nedprioriteras och gå förlorade.



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

Kopplingen till omvärlden blir allt viktigare. Ökade transportflöden kräver infrastrukturinvesteringar som i sin tur ställer stora krav på samhällsplaneringen men också på medfinansiering i ett läge där regioner och kommuner har en alltmer ansträngd ekonomi. Fler nationer väljer att sluta sig mot omvärlden vilket kan påverka möjligheten att resa och handla. Globala kriser som pandemier och ett förändrat säkerhetspolitiskt läge kan påverka vår möjlighet att interagera med omvärlden. För Skåne som gränsregion är det nödvändigt att fortsätta samarbeta för att överbrygga kvarvarande gränshinder. Ett fortsatt nationellt och internationellt samarbete, ett utvecklat samarbete med grannregioner och övriga svenska storstadsregioner kommer att vara viktigt för att möta den ökade konkurrensen om arbetskraft och talang.





En planering som skapar förutsättningar för en bebyggelseutveckling och en hållbar markanvändning

Ett effektivt markutnyttjande med förtätad bebyggelse skapar förutsättningar för hållbara samhällen med hög servicegrad. Konkurrensen om marken kommer att öka i takt med ökad befolkningstillväxt och utvecklad transportinfrastruktur. För att säkerställa den biologiska mångfalden, livsmedelsförsörjningen, hushållning med naturresurserna och klimatanpassningen behövs ett effektivt markutnyttjande, skydd av värdefull natur, avsättning och utveckling av mångfunktionella ytor för fördröjning och rening av vatten samt hushållning med jordbruksmark och grön- och vattenområden.

Mål, planer och program

Internationella och nationella mål

Samtliga internationella och nationella mål genomsyrar de regionala utvecklingsstrategiska planerna och programmen. De kommer även att vara framträdande i regionplanen på olika sätt.

FN:s globala hållbarhetsagenda omfattar 17 mål och sätter fyra utmaningar i fokus: att minska extrem fattigdom, att minska ojämlikheter och orättvisor samt att lösa klimatkrisen. Liksom i Skånes regionala utvecklingsstrategi kräver regional fysisk planering att arbetet går i linje med dessa mål för att skapa en hållbar utveckling. Avstämningen mot FN:s hållbarhetsmål sätter det regionala arbetet i ett globalt sammanhang.

Genom Parisavtalet förbinder sig medlemsstaterna att begränsa utsläppen av växthusgaser. Avtalet har ratificerats av EU och är därmed styrande även för klimat och energiarbetet i Sverige. Då resor och transporter utgör en stor del av utsläppen är planeringen av transportsystemet tätt kopplat till dessa åtaganden. Även byggindustrin har en viktig roll i utsläppsminskningen genom lokalisering, produktion och energieffektiva byggnader.

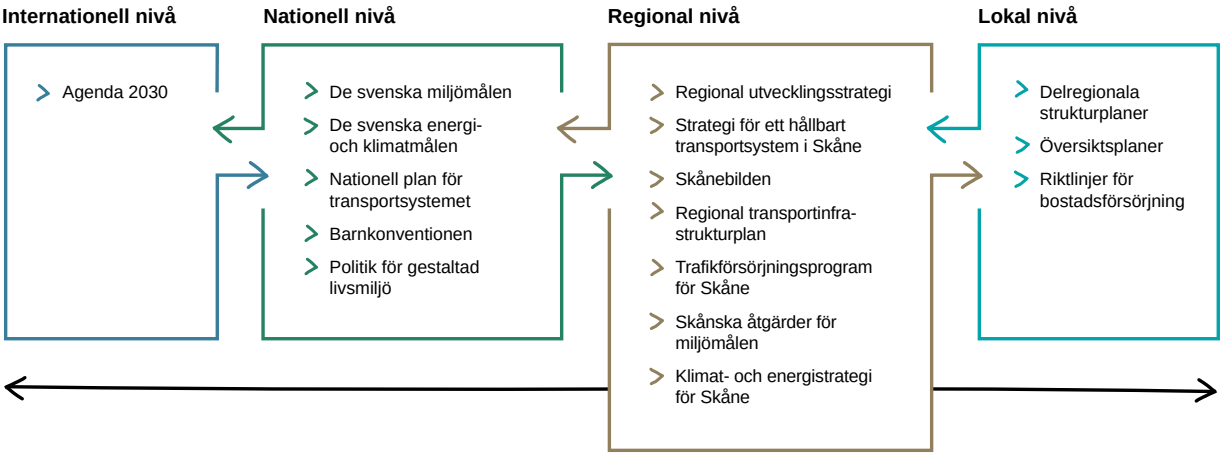
De svenska miljömålen omfattar ett generationsmål och sexton miljökvalitetsmål med tillhörande etappmål. Det nationella generationsmålet, som slår fast att förutsättningarna för att lösa miljöproblemen ska nås inom en generation, är vägledande för miljöarbetet på alla nivåer i samhället.

Det långsiktiga målet för den svenska klimat- och energipolitiken är att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären senast år 2045. För att nå målet har flera etappmål och ett särskilt sektorsmål för inrikestransporter beslutats.

Den nationella planen för transportsystemet, som fastställs av regeringen, innehåller investeringar i europavägnätet samt järnvägar, liksom drift och underhåll och bärighetsåtgärder på det nationella och regionala järnvägs- och vägnätet.

FN:s konvention om barns rättigheter har blivit svensk lag. Det innebär ett förtydligande av att domstolar och rättstillämpare ska beakta de rättigheter som följer av barnkonventionen. Den är ett viktigt verktyg för att säkerställa att barns rättigheter tillgodoses.

Politik för gestaltad livsmiljö har formulerat ambitionen med ett samhällsbygge som sätter människan i centrum, där fler ska få bo och leva i inkluderande, väl gestaltade och långsiktigt hållbara livsmiljöer. Det nationella målet för gestaltad livsmiljö innebär att arkitektur, form och design ska bidra till ett hållbart, jämlikt och mindre segregerat samhälle.



Regionala mål

Regional utvecklingsstrategi – Det öppna Skåne 2030

Den regionala utvecklingsstrategin beskriver en gemensam vision om hur Skåne ska utvecklas till 2030. Fysisk planering är en del av utvecklingen och regionplanen är det fysiska uttrycket av den regionala utvecklingsstrategin.

Visionen konkretiseras i sex stycken visionsmål som i sin tur har underrubriker som beskriver hur dessa ska nås. Flera av visionsmålen ger en riktning för regionplanens innehåll, särskilt att Skåne ska vara en stark hållbar tillväxtmotor, att mångfalden av goda livsmiljöer ska stärkas och att Skåne ska ha en god miljö och en hållbar resursanvändning.

Regional utvecklingsstrategi – Det öppna Skåne 2030

Det öppna Skåne 2030

”Skåne är hållbart, vilket innebär att både människan och platsen mår bra. Skåne är en förebild i klimatarbetet och en motor för teknikutveckling och innovation där åtaganden enligt Parisavtalet är en drivkraft.

Här har alla människor likvärdiga möjligheter att förverkliga sina mål i livet. Att vara delaktig i samhället och engagera sig i den gemensamma framtiden är en självklarhet. Demokratin fungerar genom att ett brett spektrum av uppfattningar välkomnas.

Här finns livskvalitet, trygghet och framtidstro. Mångfalden är ett starkt signum, vilket innebär respekt för allas livsval och åsikter. I Det öppna Skåne rör sig människor fritt över gränserna mellan regioner och länder. Integrationen tillvaratar nya kompetenser för Skånes utveckling. Här finns något för alla: människor, upplevelser, arbete, kultur, rekreation, idrott, kapital, nya idéer, entreprenörskap, utbildning, god miljö, natur, dofter och smaker. Allt byggt på en grund av miljömässig, social och ekonomisk hållbarhet, de tre hållbarhetsdimensionerna i FN:s Agenda 2030 som utgör grunden för hållbar utveckling.”



Transportmål

Länsplanen för regional transportinfrastruktur, *Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2018–2029*, utgör ett viktigt underlag i framtagandet av regionplanen. Planen som tagits fram av Region Skåne på uppdrag av regeringen visar, tillsammans med regeringens nationella plan för transportsystemet, vilka investeringar som ska göras i Skåne under perioden. Planen bygger på dialog med kommuner, näringsliv och andra intressenter. En fördjupning av transportinfrastrukturplanen finns i form av *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Det är en fördjupning avseende cykelsatsningar och hanterar cykelvägar utmed statliga vägar samt statlig medfinansiering till kommunala cykelvägar. Regionalt viktiga cykelstråk är en viktig del i den fysiska planeringen av Skåne. Regionplanen tar in båda dessa planer, tar höjd för möjlig utveckling till 2040, samt gör en utblick till 2050.

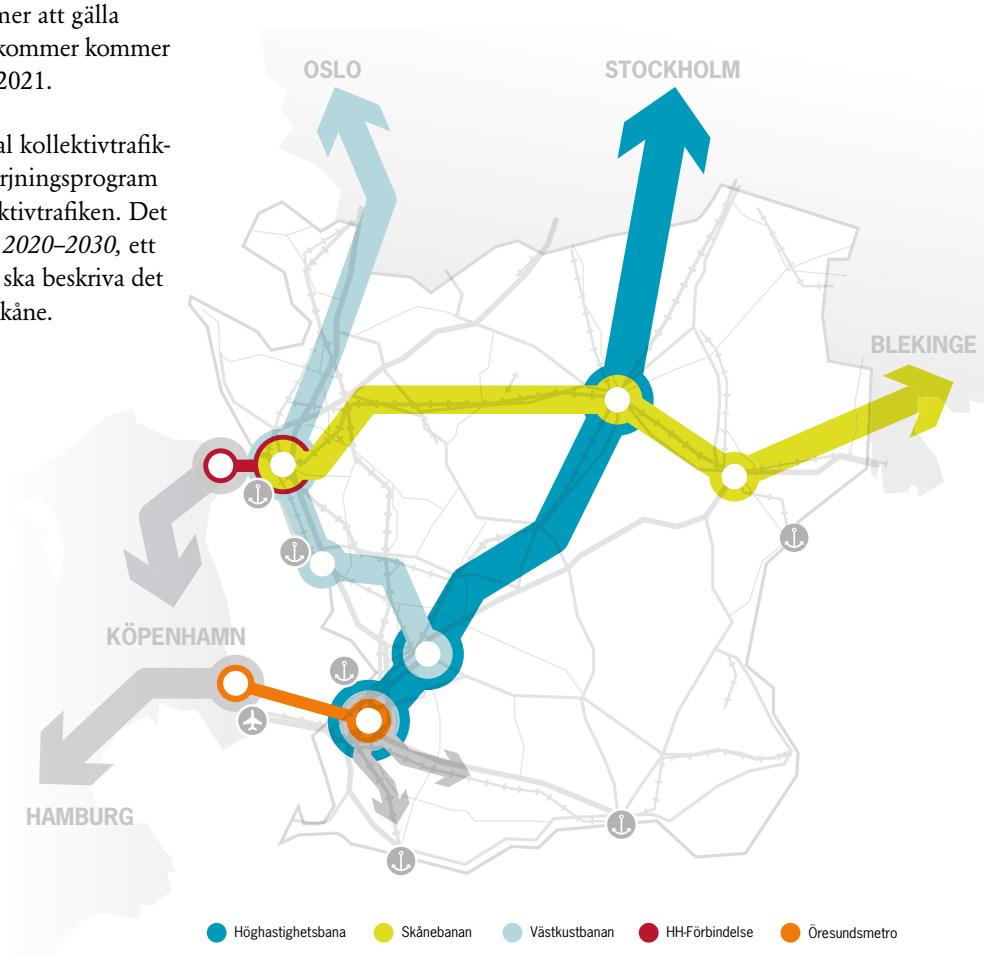
En process har påbörjats för att ta fram en ny regional transportinfrastrukturplan för Skåne. Denna kommer att löpa parallellt med regionplaneprocessen och planerat antagande är juni 2022. Den nu gällande regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne omfattar åren 2018–2029. Den nya RTI-planen kommer att gälla 2022–2033 alternativt 2022-2037, vilket kommer kommer att beslutas av regeringen under våren 2021.

Region Skåne ska i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram fastställa målen för den regionala kollektivtrafiken. Det görs i *Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020–2030,* ett strategiskt dokument som övergripande ska beskriva det samlade behovet för all kollektivtrafik i Skåne.

Programmet anger planerna för regionens trafikutveckling och utgör ett viktigt underlag i framtagandet av regionplanen och särskilt mark- och vattenanvändningen för beslutade åtgärder.

I planeringen för 2040 och i utblick 2050 utgör strategidokumentet *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050* ett viktigt underlag för arbetet med denna regionplan och används även i arbetet med trafikförsörjningsprogrammet. Strategin ska vara vägledande för framtida satsningar i befintlig infrastruktur och nyinvesteringar i Skånes transportsystem. Strategin visar att det är av största vikt att planera med en tydlig riktning samtidigt som samverkan med övrig samhällsplanering sker på ett effektivt sätt. Den i strategin uppsatta färdmedelsfördelningen anger en tydlig riktning för hur transportsystemet ska utvecklas till att bli mer miljömässigt, ekonomiskt och socialt hållbart.

Överenskommelsen *Skånebilden* undertecknades 2015 av Region Skåne och sju skånska kommuner. Skånebilden ligger som plattform för de satsningar som krävs för att tillförsäkra behovet i Skåne, med effekter för hela Sverige.



Skånebilden.

Miljö- och klimatmål

Miljö- och klimatfrågor spänner över många samhällsområden och är viktiga förutsättningar för en hållbar regional utveckling.

Länsstyrelsen Skåne har i uppdrag att samordna det regionala arbetet med att nå de nationella miljömålen. För att få en mer positiv utveckling för miljön och öka förutsättningarna för att nå miljömålen tar Länsstyrelsen Skåne tillsammans med andra aktörer fram åtgärdsprogrammet *Skånska åtgärder för miljömålen 2016-2020.* Fem utmaningar lyfts som särskilt viktiga: hållbara transporter, hänsyn till hav, sjöar och vattendrag, hushållning med mark- och vattenresurser, skydd av natur- och kulturvärden samt hållbar konsumtion.

Klimat- och energistrategi för Skåne ska ge vägledning för länets klimat- och energiarbete. Den innehåller regionala målsättningar och prioriterade åtgärdsområden för arbetet fram till år 2030. Strategin tas fram av Länsstyrelsen Skåne.

Klimatmål för Skåne till år 2030 är:

- Utsläppen av växthusgaser i Skåne ska vara minst 80 procent lägre än år 1990.
- Utsläppen av växthusgaser från konsumtion i Skåne ska vara högst fem ton koldioxidekvivalenter per person och år.
- Energianvändningen i Skåne ska vara minst 20 procent lägre än år 2005 och utgöras av minst 80 procent förnybar energi.
- Andelen resor som görs med cykel eller gång ska vara minst 30 procent och andelen resor som görs med kollektivtrafik ska vara minst 28 procent av det totala antalet resor i Skåne.
- Andelen resor som görs med cykel eller gång ska vara minst 30 procent och andelen resor som görs med kollektivtrafik ska vara minst 28 procent av det totala antalet resor i Skåne.
- Utsläppen av växthusgaser från transporter i Skåne ska vara minst 70 procent lägre än år 2010.

Kommunala planer, mål och program

Regionplanen ska enligt PBL ange hur hänsyn har tagits till kommunala mål, planer och program som har betydelse för en hållbar utveckling i länet. Regionplanen ska även ge vägledning för beslut om översiktsplaner, detaljplaner och områdesbestämmelser, men den är inte bindande. De regionala perspektiven och värdet för Skåne i stort inarbetas genomgående i regionplanens utvecklingsinriktning och tematiska fördjupningar. Kommunernas översiktliga planering är viktig för att genomföra den regionala utvecklingen och det är först genom översiktsplanerna som regionplanen kommer att konkretiseras.

I Skåne samarbetar kommunerna i delregioner med att ta fram strukturplaner som dels är kopplade till kommunernas översiktsplaner och dels till *Strukturbild för Skåne* och nu regionplanen. Familjen Helsingborg och MalmöLundregionen har beslutade strukturplaner och Skåne Nordost arbetar med att ta fram sin strukturplan parallellt med regionplaneprocessen. Strukturplanerna ska visa gemensamma ställningstaganden och vara ett stöd för den översiktliga planeringen. De ska dessutom vara ett underlag för dialog med bland annat Region Skåne. De har ett tydligt regionalt fokus och är därför värdefulla som underlag för regionplanen.

Region Skånes analys av kommunernas översiktsplaner visar att samtliga har ett regionalt perspektiv med stort fokus på Skånes flerkärnighet.

Riktlinjer för bostadsförsörjning

Enligt PBL ska det framgå av regionplanen hur hänsyn tagits till kommunala riktlinjer för bostadsförsörjning. Det hänger väl samman med förutsättningarna för bebyggelseutvecklingen i Skåne. Länsstyrelsen ansvarar för att ge kommunerna råd, information och underlag för deras planering av bostadsförsörjningen. Länsstyrelsen i Skåne följde 2018 upp läget gällande kommunala riktlinjer för bostadsförsörjning i Skåne. Det materialet används för att ta hänsyn till kommunala riktlinjer i regionplanen, liksom kompletterande information från respektive kommun i de fall riktlinjer tagits fram efter 2018.

Arbetsmarknad och tillgång till utbildning

Utbildningssystemet har en avgörande betydelse för arbetsmarknaden och tillväxten. I en internationell jämförelse är Sverige en kvalificerad kunskapsekonomi och för att kunna behålla denna position krävs att fler klarar gymnasiet, att dimensionering och planering av utbildningssystemet bättre svarar mot arbetsmarknadens behov, att fler utbildar sig inom bristyrken och att livslångt lärande blir en naturlig del av arbetslivet. Fortsatt digitalisering och automatisering leder till hög strukturomvandling i arbetsmarknadens mellanskikt. Den framtida arbetsmarknaden kommer att efterfråga nya kompetenser som vi idag inte ens anar och konkurrensen på den globala marknaden är knivskarp.

Skåne har Sveriges lägsta sysselsättningsgrad, samtidigt som många företag har svårt att hitta rätt kompetens för att kunna utvecklas. Även inom offentlig sektor råder stor brist på utbildade i till exempel pedagogiska yrken och sjukvårdsyrken. I sviterna av coronapandemin har det uppstått ett stort behov av omställningsförmåga för individer på arbetsmarknaden. För att fler ska välja utbildning måste den vara lättillgänglig. Den geografiska tillgängligheten till utbildning har mycket stor betydelse för benägenheten till vidareutbildning och omställning. Sverige har under lång tid präglats av ökad urbanisering som gör att migration av arbetskraft till större städer skapar bristsituationer i mindre orter. Urbaniseringstrenden påverkar även näringslivet som kan tvingas flytta för att hitta den arbetskraft de behöver.

Den fysiska planeringen skapar förutsättningar för tillgängligheten och närheten till utbildningsinstitutioner. En kartläggning av yrkesutbildningarnas geografiska fördelning i Skåne är ett möjligt tillägg till regionplanen. Genom ett medvetet regionalt samarbete kan utbildningsmöjligheter inom yrkesvux (gymnasial yrkesutbildning för vuxna) och yrkeshögskoleutbildning fördelas över den geografiska ytan på ett bättre sätt för att minska de samlade pendlingstiderna och bättre avspegla arbetsplatserna i utbildningsortens närområde. Arbetsgivare kan motiveras till att ta en större roll i samspelet mellan utbildning och arbetsliv. Deras agerande påverkar vilka utbildningar studerande väljer och hur övergången från utbildning till arbetsliv går. Arbetsgivare kan också bidra till att påverka utbildningars innehåll och upplägg och de kan bistå med praktikplatser.



Utvecklingsinriktning

Utvecklingsinriktningen tar utgångspunkt i regionplanens målbild samt i de utmaningar som Region Skåne identifierat som särskilt viktiga för den fysiska planeringen i Skåne att bemöta. Den består av sex övergripande planeringsstrategier samt en strukturkarta som tillsammans utgör planens övergripande strategiska riktning. Dessa konkretiseras i planens tematiska fördjupningar i form av planeringsprinciper samt i den regionala mark- och vattenanvändningskartan.

Utvecklingsinriktningen pekar ut en tydlig regional riktning och verkar för avvägningar som skapar hållbara fysiska strukturer som långsiktigt gynnar Skåne som helhet.

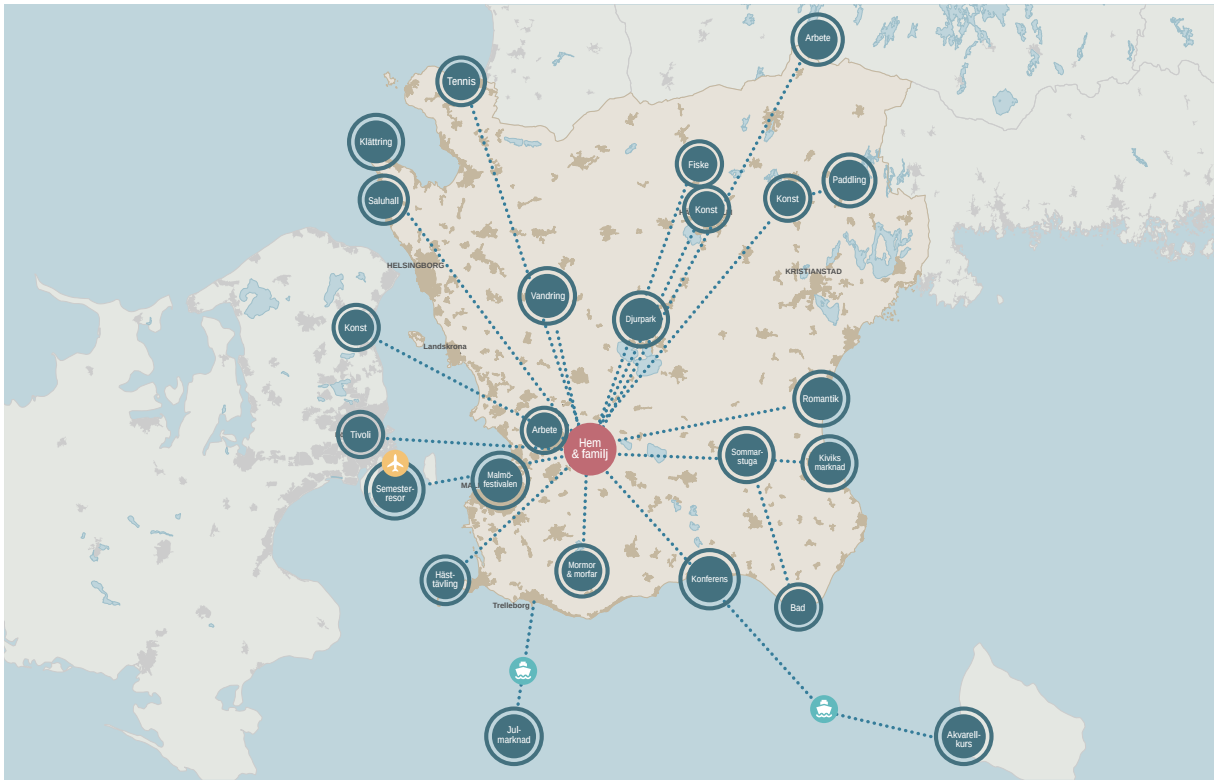
Det flerkärniga Skåne

Skåne är med sina 1,4 miljoner invånare en av Sveriges tre storstadsregioner. Tillsammans med Köpenhamn och Öresundsregionen utgör Skåne dessutom en europeisk storstadsregion med över fyra miljoner invånare. Malmö är ett självklart nav i Skåne men regionen domineras inte av en storstad med omland. Skåne utmärker sig genom att ha både en storstad, flera större städer och en ortstruktur med många självständiga orter på liten yta. Det innebär även att det i Skåne finns en unik närhet mellan stad och landsbygd. Den skånska landsbygden består av en variation av olika typer av bygder med skilda karaktärer, från slättbygdens öppna jordbrukslandskap till mellanbygdens småbrutna landskap och skogsbygdens sammanhängande skogsområden. Med kust på tre sidor är avståndet till hav och strand aldrig långt.

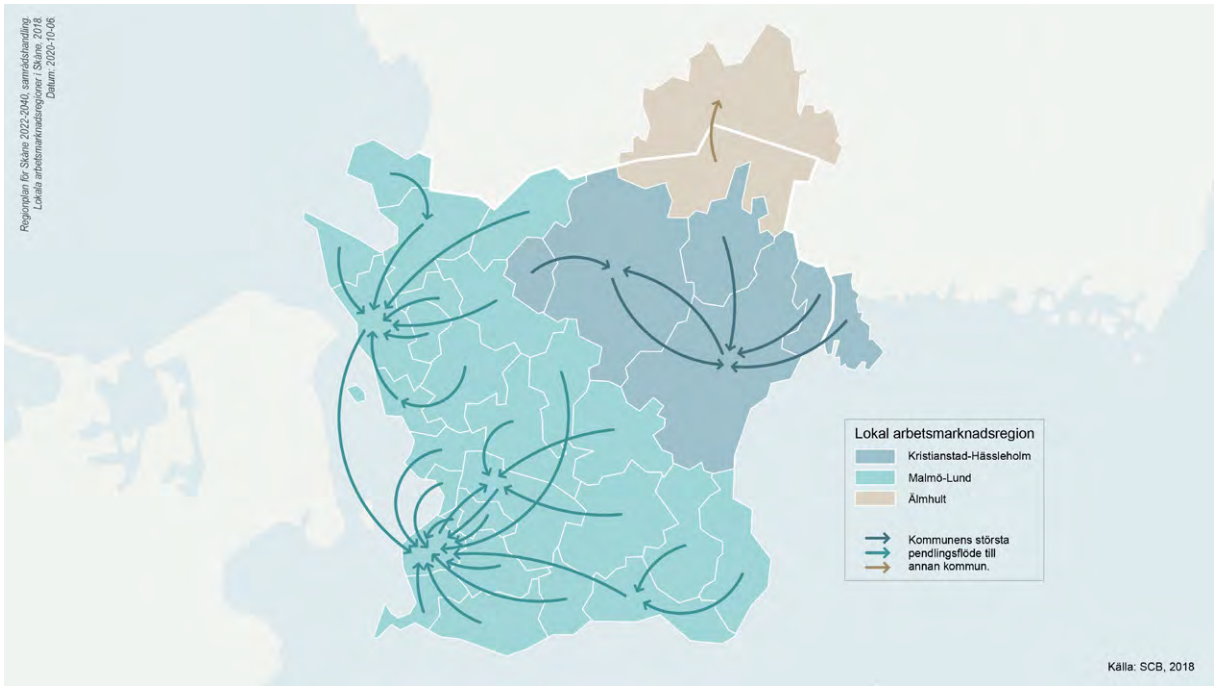
Den flerkärniga strukturen med en hög tätortstäthet, korta avstånd och ett landskap som stark identitetsbärare är en stor styrka för Skåne. Mångfalden av olika miljöer och orter sammanbundna av infrastruktur och kollektivtrafik ger Skånes invånare tillgång till ett brett utbud av arbetstillfällen, boendemiljöer, utbildningsmöjligheter, naturupplevelser och fritidsaktiviteter inom nära avstånd.

Pendlingen inom Skåne är stor och växer i takt med att befolkningen ökar. Den sträcker sig också i hög grad över kommungränserna. Interaktionen mellan de östra och västra delarna av Skåne är dock låg vilket har skapat en tudelad arbetsmarknad med negativa effekter på tillgången till arbete och näringslivsutveckling. Det ställer krav på den fysiska planeringen att möjliggöra ökad rörlighet inom Skåne.



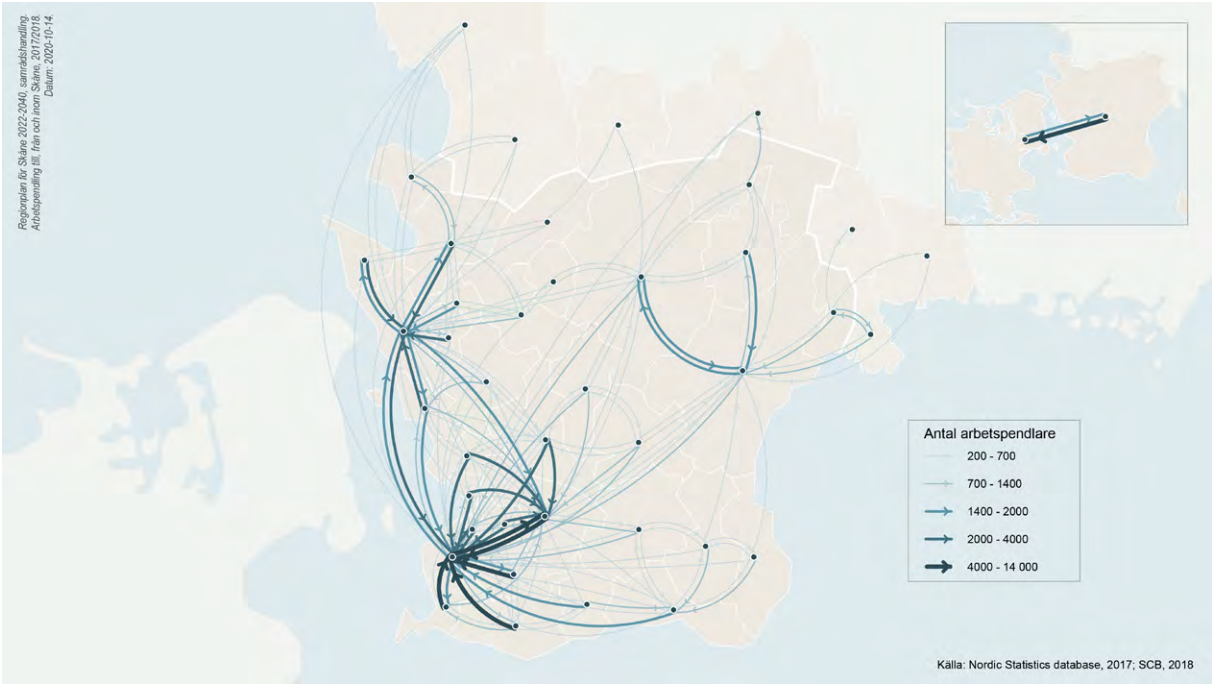


I Skåne är det enkelt att bo i en kommun, arbeta i en annan och tillbringa sin fritid i en tredje.



Lokala arbetsmarknadsregioner i Skåne.

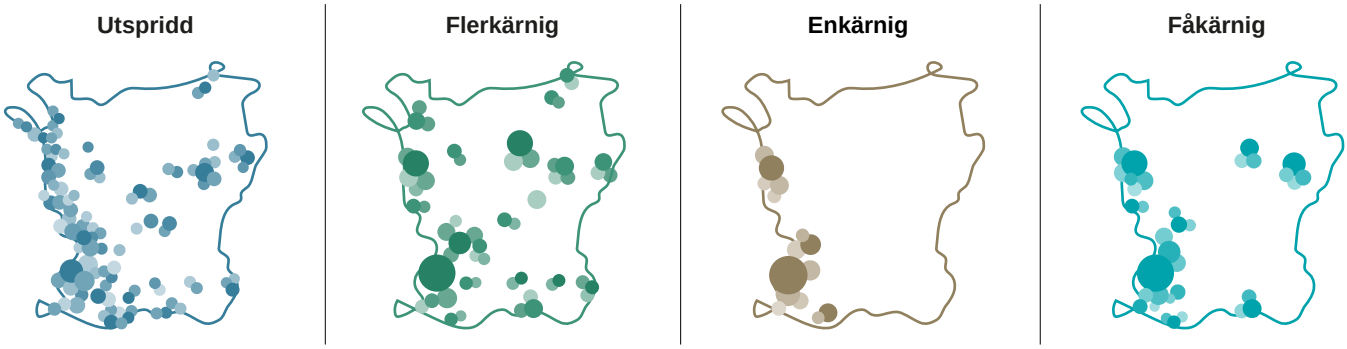
Öppna kartan som PDF här.



Arbetspendling till, från och inom Skåne.

Öppna kartan som PDF här.

Flerkärnighetsmodellen har länge varit en viktig utgångspunkt för den regionala fysiska planeringen i Skåne. När *Strategier för det flerkärniga Skåne* antogs 2013 hade beslutet föregåtts av ett brett dialog- och analysarbete. Bland annat analyserades fyra alternativa långsiktiga framtidsscenarier med utgångspunkt från effekter på tillväxt, transportsystemet, klimatpåverkan samt social hållbarhet och integration. Scenarierna som analyserades kan förenklat benämnas som utspridd, enkärnig, fåkärnig och flerkärnig. Scenarierna hade alla för- och nackdelar men den flerkärniga utvecklingen var på många sätt mest fördelaktig då den bidrar till ökad regional balans samt skapar förutsättningar för bättre matchning på den regionala arbetsmarknaden. Det flerkärniga scenariot skapar även särskilt goda förutsättningar till ökat kollektivtrafikresande genom god samordning mellan transportsystem och bebyggelse.



Kartorna visar fyra alternativ till långsiktiga framtidsscenarier som togs fram till Strategier för det flerkärniga Skåne 2013.



Region Skåne lät under 2020 genomföra en analys av hur det regionala perspektivet beaktas i Skånes översiktsplaner. Analysen visar att samtliga kommuner har ett regionalt perspektiv med ett stort fokus på Skånes flerkärnighet. Merparten av kommunerna lyfter regionala kärnor och tillväxtmotorer och ser vikten av att vidareutveckla kopplingen mellan dessa. Det framgick även att nyare översiktsplaner har ett tydligare regionalt perspektiv än äldre planer. Inför uppstarten av arbetet med regionplanen genomfördes dialogmöten med planerare från Skånes kommuner. Ett tydligt medskick var att hålla fast vid flerkärnighetsmodellen. Strategier för det flerkärniga Skåne har också fått genomslag i den regionala infrastruktur- och kollektivtrafikplaneringens strategiska inriktning.

Utvecklingsinriktningen för regionplanen är fortsatt ett flerkärnigt Skåne men modellen behöver anpassas efter pågående utveckling och för att möta Skånes aktuella utmaningar.

Planeringsstrategier





Utveckla flerkärnigheten och stärka samspelet mellan stad och land

I Skåne finns en mångfald av orter och en unik närhet mellan stad och landsbygd. Den flerkärniga strukturen ska stärkas för att skapa attraktiva livsmiljöer och konkurrenskraft i hela Skåne. Skåne består av en variation av tillväxtmotorer, regionala kärnor, orter och byar. Genom att öka förståelsen för det ömsesidiga beroendet kan Skåne skapa en utveckling där alla delar stärks utifrån sina kvaliteter. Skåne ska bygga vidare på befintlig ortstruktur med en tydligt sammanhållen bebyggelse inom orterna. Det behövs en kraftsamling för att stärka Skånes större städer som tillväxtmotorer för att öka hela regionens konkurrenskraft, både nationellt och internationellt. De regionala kärnorna ska utvecklas utifrån sina geografiska lägen och funktioner samt i högre grad kunna stärka utvecklingen i sitt omland och Skåne. De lokala kärnorna ska stärkas för att kunna erbjuda grundläggande service och utgöra betydelsefulla mötesplatser för sitt närområde. Arbetsplatser, bostäder och handel ska främst utvecklas i kollektivtrafiknära lägen för att stärka Skånes utveckling som flerkärnig arbets- och bostadsregion. Landsbygdens roll ska lyftas, inte bara i relation till det urbana utan som en självständig och central drivkraft. En livskraftig landsbygd är en förutsättning för att man ska kunna bo, verka och leva i hela Skåne.

Det krävs ett aktivt och medvetet arbete för att värna om och utveckla Skånes flerkärnighet. I detta arbete är mellankommunal samverkan centralt, både mellan enskilda kommuner men också inom olika delregionala skånska samarbeten. Genom en framsynt fysisk planering som inkluderar både stad och landsbygd har Skåne förutsättningar att utvecklas till en hållbar och livskraftig region.





Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne

Att stärka tillgängligheten och säkerställa en väl utbyggd transportinfrastruktur är nödvändigt för att binda samman det flerkärniga Skåne och stärka regionens utveckling. Tillgängligheten ska förbättras till Skånes arbetsplatser, urbana miljöer och kultur samt natur och grönområden. Fysisk och digital närhet ska säkerställa en god tillgänglighet till hela Skåne och omvärlden. För landsbygden behövs utvecklade mobilitetstjänster och hållbara alternativ för bilen. Kapaciteten i Skånes transportinfrastruktur är hårt utnyttjad och det behövs satsningar på infrastruktur och kollektivtrafik på både järnväg och väg. Satsningar behövs på de prioriterade regionala stråken för personresor, godstransporter, kollektivtrafik och cykel för att binda samman det flerkärniga Skåne. Det är även viktigt att agera för ökade satsningar på fler spår, nya stationer, godsnoder och utecklade kollektivtrafikkoncept. Dessutom är det viktigt att de skånska aktörerna fortsätter att verka för att åtgärda flaskhalsarna i den skånska transportinfrastrukturen.

Satsningar på kollektivtrafik och cykel ska tillsammans med beteendepåverkan stärka det hållbara resandet. Omställningen till ett klimatneutralt och energisnålt transportsystem ska innefatta såväl högre nyttjande av sjöfart och järnväg som fordon med fossilfria drivmedel.

I ett sammanhållet Skåne är utbyggda IT-tjänster med en stärkt digitalisering av välfärden avgörande. Det ställer krav på ökad tillgång till bredband. För att företag och invånare ska kunna verka och leva i ett Skåne med hög livskvalitet måste den tekniska infrastrukturen fungera. Skåne ska satsa på att utveckla och förvalta den tekniska infrastrukturen på ett robust och säkert sätt genom framsynthet och samarbete inom och utanför Skåne.





Stärka mångfalden av attraktiva och hälsofrämjande livsmiljöer med tillgång till rekreation

Att erbjuda attraktiva livsmiljöer såväl i städer och tätorter som på landsbygden är en viktig framtidsfråga för Skåne. De nya miljöer som skapas behöver vara socialt hållbara och skapas utifrån människans behov för att därigenom främja hälsa, integration, jämlikhet, trygghet och tolerans. Den fysiska planeringen ska bidra till att utveckla miljöer som uppmuntrar till fysisk aktivitet och sociala möten samt ger möjlighet till avkoppling och återhämtning i natur- och kulturlandskapet. Det offentliga rummet spelar en viktig roll för att ge utrymme för möten människor emellan. I Skåne ska det offentliga rummet utvecklas för att skapa dynamiska mötesplatser där människor möts och sociala relationer kan utvecklas. Genom fysisk planering finns möjlighet att tillföra funktioner och kvaliteter till platser som bidrar till integration, jämställdhet och som främjar barns utveckling. Alla ska ha nära till grönområden av bra kvalitet och det ska vara enkelt att nå naturen genom hållbart och kollektivt resande. Kvaliteten på närmiljö och tillgång till rekreation har stor betydelse för människors hälsa och livskvalitet, vilket i hög grad har aktualiserats under coronapandemin.

En väl fungerande bostadsmarknad är också av vikt för att säkerställa en god livsmiljö för invånarna och främja Skånes tillväxt. En god bostadssituation för alla är en central faktor för den enskilda individen och en förutsättning för att nå den positiva samhällsutveckling som eftersträvas i Skåne. Det krävs regional samsyn och ett gemensamt arbete mellan bostadsmarknadens aktörer för att utveckla den skånska bostadsmarknaden. Fysisk planering skapar förutsättningar som påverkar människors livsmiljö och det kommer att vara avgörande att aktörerna samverkar för att utveckla Skåne till en attraktiv plats, var och en utifrån sitt ansvarsområde.



Växa effektivt med en balanserad och hållbar mark- och vattenanvändning

Skåne ska ha en långsiktigt hållbar mark- och vattenanvändning samtidigt som regionen växer såväl befolkningsmässigt som med fler arbetstillfällen. Skånes tillväxt medför konkurrens om markens användning som behöver hanteras av den fysiska planeringen genom att olika samhällsintressen sammanvägs innan beslut fattas. Mark- och vattenanvändningsfrågorna berör många aktörer och medför också att ekonomiska värden ställs mot andra värden. Det är därför viktigt att aktörerna har en grundläggande samsyn och en fortsatt diskussion som stärker helhetsperspektivet. En balanserad och effektiv mark- och vattenanvändning med sammanhållen bebyggelse och en helhetssyn avseende trafik-, bebyggelse-, blå- och grönstruktur är nödvändig för Skånes attraktionskraft och hållbara utveckling. När Skåne utvecklas kommer värdefull jordbruksmark ibland att behöva tas i anspråk och det är då viktigt att detta sker efter noggrant övervägande och analys av effekterna av exploateringen. Genom att tillvarata lägen med goda kommunikationer kan Skåne fortsätta att utvecklas mot en alltmer sammanhållen och integrerad region med positiva effekter för bostadsbyggande, arbetsmarknad och näringsliv som följd. Därigenom finns det potential att bidra till minskad klimatpåverkan och en effektiv resursanvändning samt att tillvarata investeringar i infrastruktur och kollektivtrafik.





Planera för en god miljö och en hållbar resursanvändning

Det ska finnas en rik biologisk mångfald i Skåne. Skogar, hav, kuster, sjöar, vattendrag och landskap ska må bra. Mark, vatten och luft ska vara så rena att människor, djur, växter och kulturvärden inte tar skada. Genom god planering ska förutsättningar skapas för välfungerande ekosystem på land såväl som i vatten. Havet som omger Skåne ska vara i ekologisk balans och förses med vatten från friska vattendrag och levande sjöar. Den blågröna infrastrukturen ska leverera en mångfald av ekosystemtjänster och garantera bevarandet av arter med positiva ekonomiska, ekologiska och sociala effekter för samhället. Hot som miljö- och klimatpåverkan och konkurrens om mark gör det särskilt viktigt att skydda och utveckla dessa strukturer, både i landskapet och i städerna. Att säkerställa blågrön infrastruktur av tillräcklig kvalitet och kvantitet är avgörande för människors hälsa och livskvalitet och en långsiktigt hållbar utveckling i Skåne.

Skåne ska vara en resilient region som genom flexibilitet, mångfald, anpassningsförmåga och robusthet har en förmåga att förebygga och hantera både kända och okända påfrestningar. Skånes aktörer ska verka för ett klimatneutralt och fossilbränslefritt Skåne. Arbetet med utsläppsminskning och klimatanpassning måste gå hand i hand. Klimat- och miljöfrågorna sträcker sig över administrativa gränser vilket ställer krav på samverkan i planering av vatten, regionala stråk av blågrön infrastruktur, biologisk mångfald, rekreations- och friluftsliv, besöksnäring och energiförsörjning. Insatserna ska bidra till regionala och nationella miljömål.





Stärka Skånes relationer med omvärlden

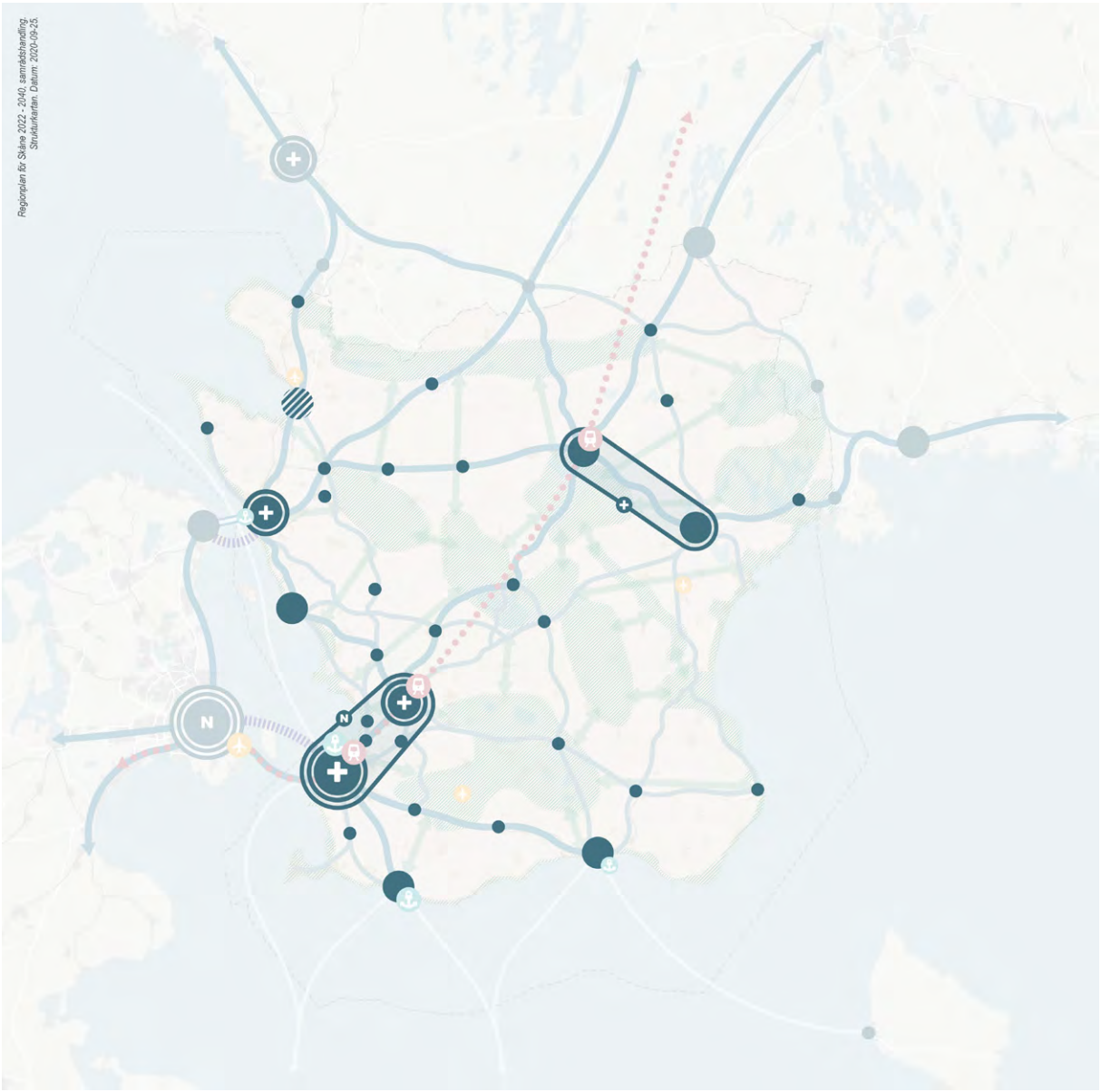
Skåne har ett strategiskt och fördelaktigt geografiskt läge som port mellan Skandinavien och det kontinentala Europa. Det innebär att Skånes utveckling i hög grad är beroende av relationerna med omgivningen. Fehmarn Bältförbindelsen skapar nya möjligheter och framtida nya stambanor knyter Skåne tätare samman med regionerna i Sydsverige, Östersjöområdet och övriga Europa. För att stärka Skånes konkurrenskraft, nationellt och internationellt, är det viktigt att se möjligheten med och dra nytta av det geografiska läget. Samarbetet med Danmark och inom södra Sverige ska fortsätta att utvecklas. Det är viktigt att fortsatt verka för minskade gränshinder. Angelägna frågor handlar även om att undanröja flaskhalsar, öka resiliensen och skapa redundans i förbindelser över Öresund för tillförlitlig gods- och persontrafik till och från det kontinentala Europa. Det ställer krav på stärkt och utvecklad kapacitet för gränsöverskridande transporter. Det är centralt att fortsatt verka för genomförande av Skånebilden med ny fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör samt Öresundsmetro mellan Malmö och Köpenhamn. En av de viktigaste satsningarna för framtiden är utbyggnaden av en ny stambana. De skånska aktörerna behöver gemensamt agera för att den nya stambanan och stationerna i Malmö, Lund och Hässleholm realiseras på ett sätt som bidrar till lokal, regional och nationell utveckling. Den nya stambanan har också en viktig funktion för att öka tillgängligheten till Köpenhamns flygplats.

Samtidigt som Skåne blir mer beroende av omvärlden är det nödvändigt att säkerställa god krisberedskap, robusthet och skydd av samhällsviktig verksamhet. De skånska hamnarna har en nyckelroll för import, export och transittrafiken genom regionen. Det är viktigt att tillgängligheten till hamnarna utvecklas i takt med ökade internationella godsvolymer och transporter.

Strukturkarta

Strukturkartan visar Skånes ortsstruktur, den regionala blågröna infrastrukturen och transportinfrastrukturen med sikte på 2040. På följande sidor finns en närmare beskrivning av kartans innehåll och innebörd.





Den flerkärniga ortsstrukturen

Nationell tillväxtmotor
Lund och Malmö utgör tillsammans en nationell tillväxtmotor.

Tillväxtmotor
Helsingborg, Lund och Malmö. Hässleholm och Kristianstad utgör tillsammans en tillväxtmotor.

Regional kärna
Hässleholm, Kristianstad, Landskrona, Trelleborg och Ystad. Ängelholm utreds som potentiell regional kärna.

Lokal kärna
Kommunhuvudorter.

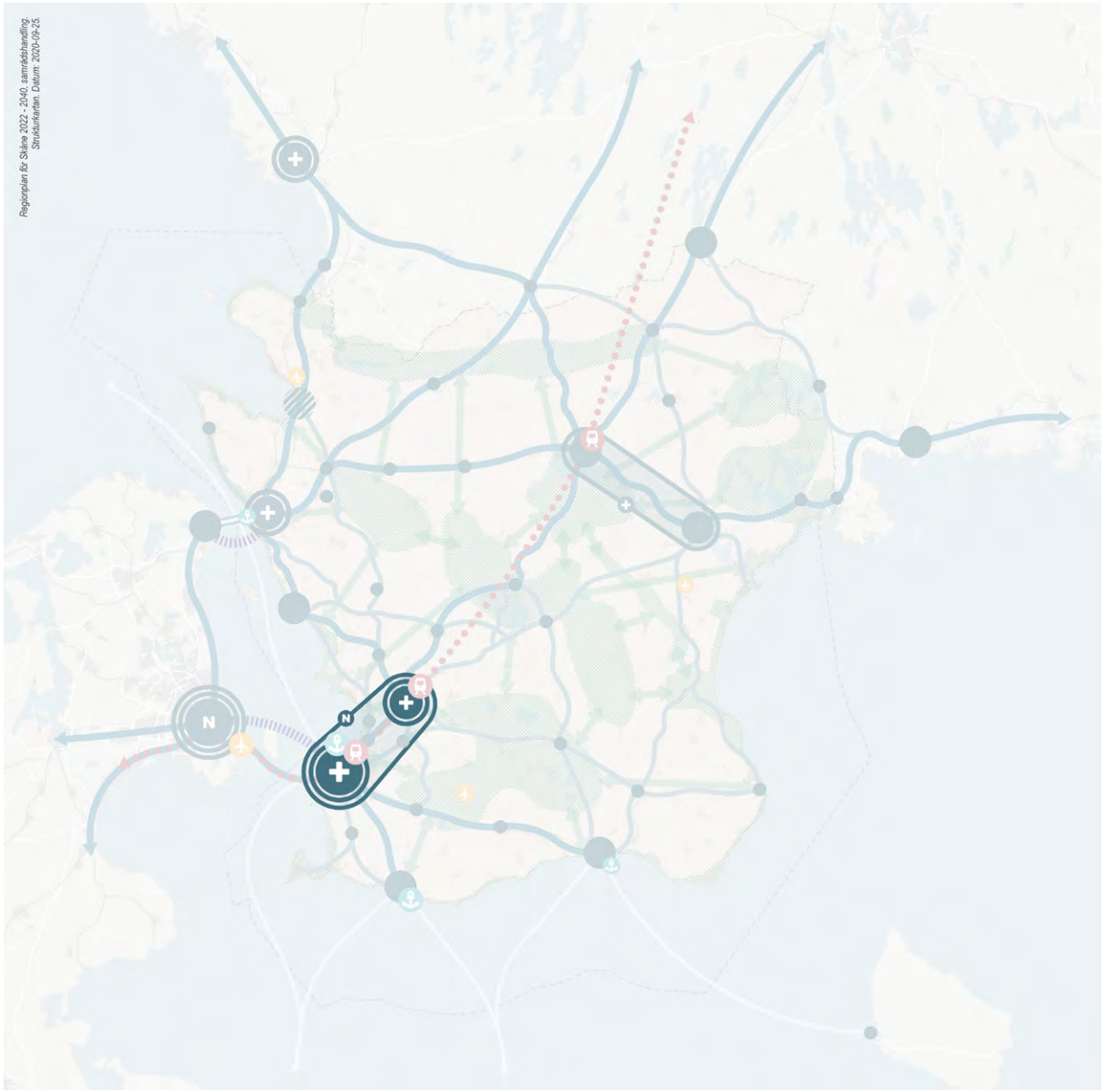
Kartan illustrerar Skånes flerkärniga ortsstruktur med sikte på 2040. Att utveckla och dra nytta av den flerkärniga ortsstrukturen är sedan länge viktiga utgångspunkter för den regionala planeringen i Skåne. I *Strategier för det flerkärniga Skåne* identifierades tillväxtmotorer och regionala kärnor. De utgörs av större orter i olika delar av Skåne med stor betydelse för regionens utveckling. Indelningen har vidareutvecklats i regionplanen med följande förändringar:

- Kommunhuvudorterna får en tydligare roll och pekas ut som lokala kärnor.
- Malmö och Lund pekas ut som en gemensam nationell tillväxtmotor för att tydligare betona orternas roll för att generera attraktivitet och internationell konkurrenskraft.
- Kristianstad och Hässleholm pekas ut som gemensam tillväxtmotor utifrån att orterna gemensamt behöver stärka sin roll för nordöstra Skåne.
- Ängelholms potentiella roll som regional kärna ska undersökas närmare under samrådsskedet.



Skånes tillväxtmotorer i samspel med sitt omland

Tillväxtmotorerna har en viktig roll för att driva utvecklingen och generera attraktionskraft till Skåne. De ska förse regionens invånare med arbetstillfällen och ett kunskapsintensivt näringsliv, högre utbildning, specialistsjukvård och ett brett handels- och kulturutbud. Starka tillväxtmotorer påverkar hela Skåne positivt. Det är viktigt att tillväxtmotorerna tar initiativ till och gemensamt driver mellankommunala och delregionala frågor samt att de tillsammans med Region Skåne representerar Skåne och driver regionala frågor på nationell nivå. Tillväxtmotorerna är beroende av Skånes regionala och lokala kärnor samt landsbygden för kompetensförsörjning, bostadsutbud, tillgång till varierade livsmiljöer, livsmedelsförsörjning samt rekreation och fritidsutbud.

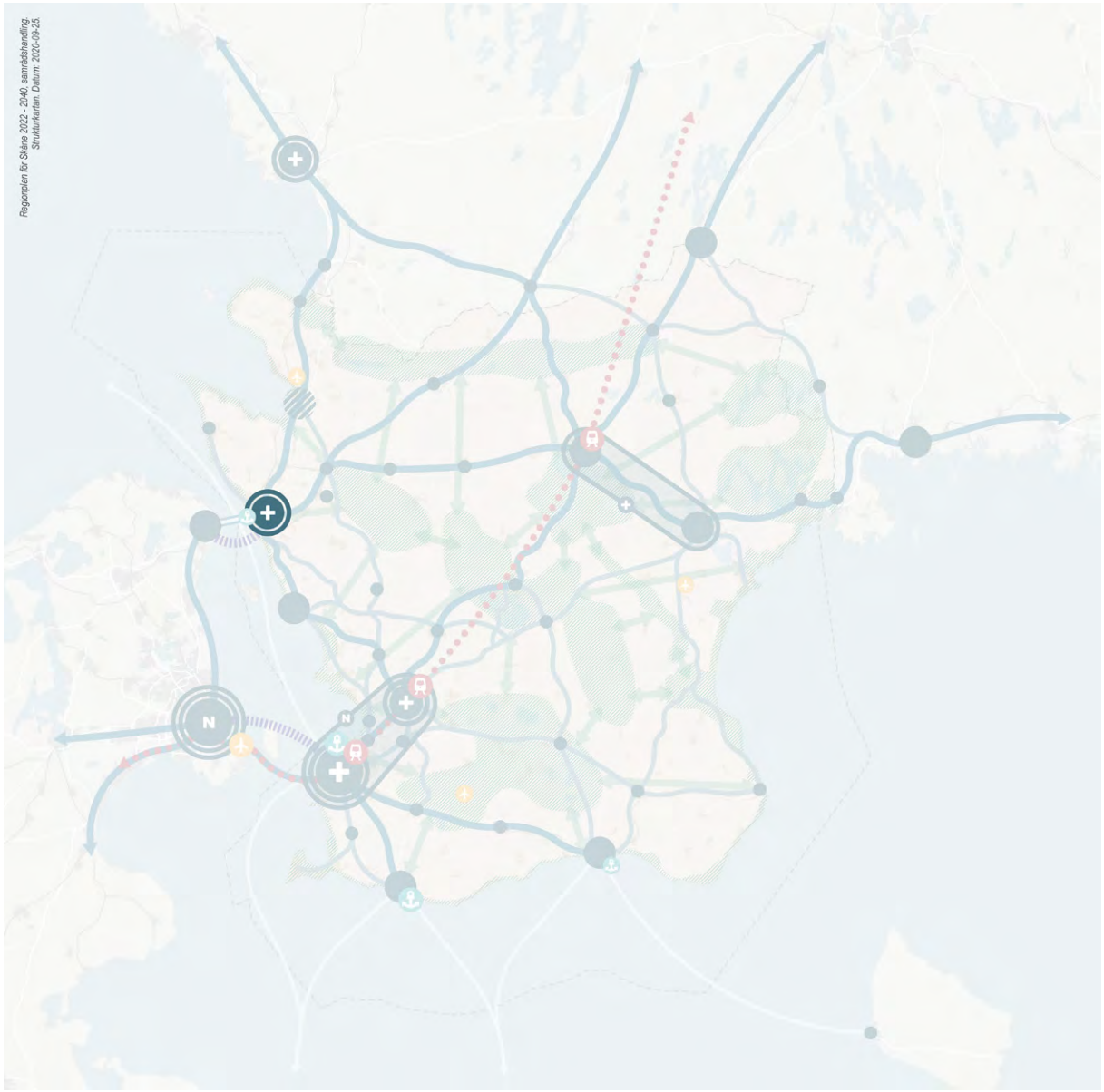


Malmö och Lund som gemensam nationell tillväxtmotor

Malmö och Lund med närliggande kommuner har störst befolkningskoncentration och befolkningstillväxt i Skåne. Malmö är en av Sveriges tre storstäder och Skånes klart största stad med ett brett utbud av arbetstillfällen, kultur, handel och upplevelser. Det ger staden en unik dragningskraft. Lund är en av Nordens största student- och utbildningsstäder och har en framträdande roll inom högre utbildning, forskning, innovation och företagande. Tillsammans och med den starka kopplingen till Köpenhamn har orterna en stark tillväxtkraft och möjlighet att agera motor både regionalt och nationellt.

Till 2040 väntas Skånes befolkning växa med omkring 250 000 invånare och en stor del av befolkningstillväxten väntas även fortsättningsvis koncentreras till sydvästra Skåne. Detta stärker orternas tillväxtkraft men innebär samtidigt utmaningar med att möta den stora befolkningsökningen på ett hållbart sätt. Orterna behöver växa effektivt med en hållbar markanvändning. Andra utmaningar handlar om att allt fler har svårt att efterfråga bostäder på marknadens villkor och att skillnader i hälsa och välfärd ökar.

Viktiga utvecklingsfrågor för att stärka Malmö och Lund som nationell tillväxtmotor är förbättrad internationell tillgänglighet och minskade gränshinder samt ökad sysselsättningsgrad och minskade sociala skillnader. Därför är det viktigt att fortsätta utveckla samarbetet inom Öresundsregionen. Det är avgörande att gemensamt verka för kapacitetsstärkande infrastruktursatsningar som stärker kopplingarna till Malmö och Lund.



Helsingborg

Helsingborg är en tillväxtmotor och ett nav i nordvästra Skåne med ett strategiskt läge inom Öresundsregionen. Staden har haft en stark befolkningstillväxt och har likt Skånes övriga större städer en viktig roll för att förse närliggande kommuner med arbetstillfällen samt ett brett utbud av kultur, handel och upplevelser. Helsingborg väntas ha en fortsatt stark befolkningsökning och en viktig utvecklingsfråga är att hantera tillväxten på ett hållbart sätt. Andra utmaningar är att allt fler har svårt att efterfråga bostäder på marknadens villkor och att skillnader i hälsa och välfärd ökar.
För att ytterligare stärka Helsingborg i sin roll som motor för tillväxt i hela Skåne är kopplingen till Danmark och integrationen inom Öresundsregionen av stor betydelse. Den viktigaste satsningen är en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Den skulle öka integrationen inom Öresundsregionen, öppna upp en större arbetsmarknad, bidra till näringslivsutveckling och öka stadens tillväxtkraft. God tillgänglighet till den planerade nya stambanan behöver säkerställas. Helsingborg har länge arbetat med att utveckla stadens stationsnära lägen vilket bidrar till att ta tillvara investeringar i kollektivtrafik och infrastruktur. Detta kommer att vara en fortsatt viktig framtidsfråga.



Kristianstad och Hässleholm

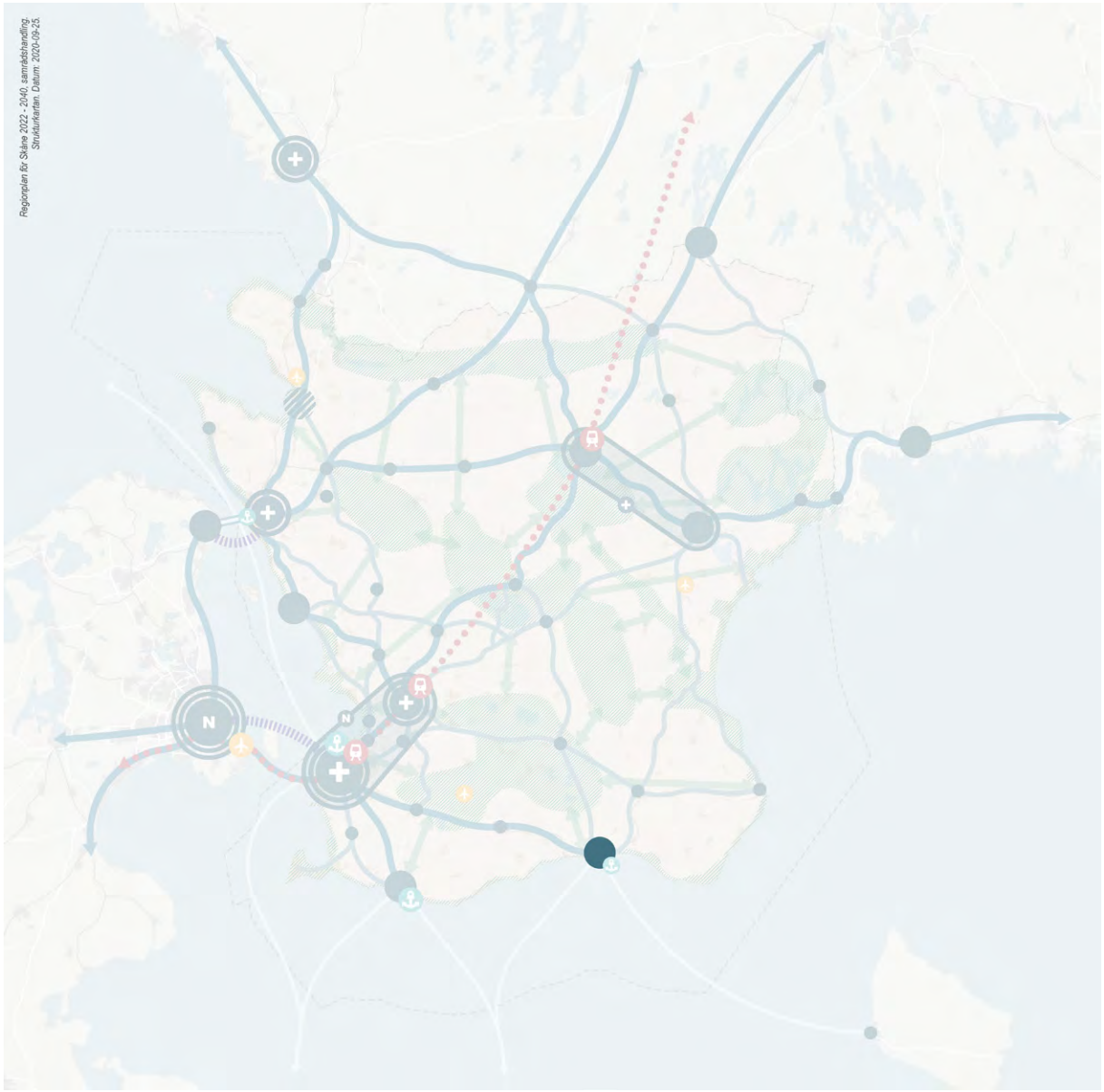
Kristianstad och Hässleholm spelar en nyckelroll i Skånes flerkärniga ortsstruktur. Orterna är betydelsefulla kärnor för nordöstra Skåne, delar av Blekinge och Kronoberg och är viktiga för att skapa regional balans. Tillsammans har de en viktig roll att fylla som skånsk tillväxtmotor. De båda kommunerna har haft en positiv befolkningsutveckling men deras tillväxtkraft behöver stärkas för att kunna driva utvecklingen i Skåne. Orterna behöver fortsätta att gemensamt identifiera och utveckla sina styrkor och komplementära roller. Nordöstra Skåne har ett rikt och varierat utbud av natur och rekreationsmöjligheter och utmärker sig inom Skåne med en stor andel gröna och blå miljöer i form av skog, sjöar och våtmarker med mera. Kristianstad är Skånes fjärde största stad med en attraktiv stadskärna och ett brett handelsutbud samt en högskola. I Hässleholm möts tre järnvägsstråk och centralstationen är den största på södra stambanan mellan Stockholm och Lund. Det gör Hässleholm till en viktig järnvägsknut och kollektivtrafiknod både regionalt och nationellt. Den planerade nya stambanan med station i Hässleholm kommer att öka betydelsen ytterligare och är en central utvecklingsfråga för nordöstra Skåne, såväl som för Skåne som helhet. Stationen kommer att ha ett upptagningsområde som sträcker även utanför Skånes gränser.

För att stärka orternas tillväxtkraft spelar transportinfrastruktur och kollektivtrafik en central roll. Idag finns det behov av stärkt kapacitet på Skånebanan mellan Kristianstad och Hässleholm. I stråket mellan Hässleholm och Lund behövs både stärkt kapacitet och kortare restider vilket den nya stambanan ska bidra till. Detta skulle knyta orterna närmare varandra och stärka nordöstra Skånes integration i Öresundsregionen samt knyta Skånes arbetsmarknadsregioner närmare varandra. För att få önskad effekt är det viktigt att stationen stärker befintliga strukturer i Hässleholms tätort och i kollektivtrafiksystemet. Likaså behöver den klara ett stort resandeunderlag och möjliggöra effektiva byten. Det är viktigt att arbeta aktivt med stadsutveckling med utgångspunkt från stationen som attraktivitets- och tillväxtfaktor.



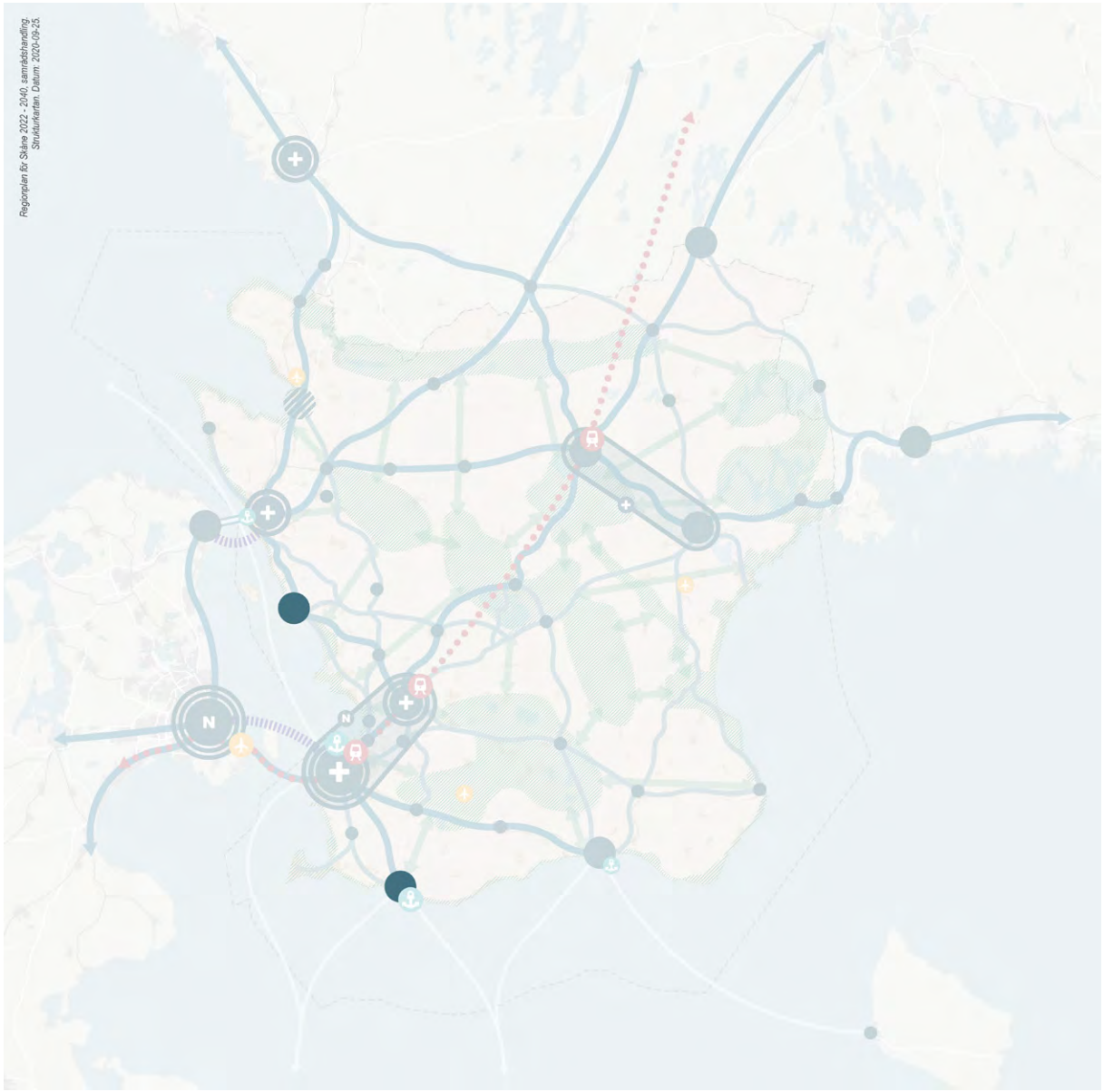
Skånes regionala kärnor i samspel med sitt omland

De regionala kärnorna är större orter med betydelse för sitt omland. De spelar även en viktig roll för Skåne och den flerkärniga ortsstrukturen utifrån sina geografiska lägen och funktioner. Kärnorna behöver förse sitt omland med arbetstillfällen, service samt handels- och kulturutbud. De är både beroende av goda kopplingar till sitt omland och till tillväxtmotorerna. Likt tillväxtmotorerna är det viktigt att de regionala kärnorna tar en ledarroll och är drivande i mellankommunal och delregional samverkan.



Ystad

Ystads utveckling är viktig för att stärka Skånes flerkärniga ortstruktur och för Skåne som helhet. Som regional kärna för sydöstra Skåne fyller Ystad en särskilt viktig funktion eftersom avståndet till närmaste tillväxtmotor är långt. Sydöstra Skåne är beroende av interaktionen med Malmö och Lund. Dagens kapacitetsbrist på Ystad- och Österlenbanan är därför en viktig utmaning då den medför störningskänslighet och begränsar möjligheterna till utökat trafikutbud och minskade restider. För att Ystad ska stärkas som regional kärna och i högre grad kunna driva utvecklingen behövs en fortsatt samverkan mellan kommunerna i sydöstra Skåne, där Ystad fortsätter att leda arbetet. Ystad erbjuder service och handel till sitt omland, är en betydande målpunkt för besöksnäring genom närheten till havet och sin historiska stadskärna och har även viktiga färjeförbindelser för gods- och persontrafik.



Landskrona och Trelleborg

Landskrona och Trelleborg är regionala kärnor utifrån sina geografiska lägen och funktioner. Landskrona har god tillgänglighet till Skånes tillväxtmotorer vilket ger en stor utvecklingspotential. Samtidigt behöver Landskrona stärka sin roll som attraktiv kärna för sitt omland och öka sitt influensområde. Även Trelleborg har ett fördelaktigt geografiskt läge som ger stor utvecklingspotential. Stadens attraktivitet kan stärkas ytterligare i takt med att Trelleborg utvecklar sin identitet som kuststad. Trelleborg fyller en viktig funktion som logistiksnod och port till Skåne och har en viktig roll för att Skåne ska utvecklas till en hållbar gods- och logistikregion.



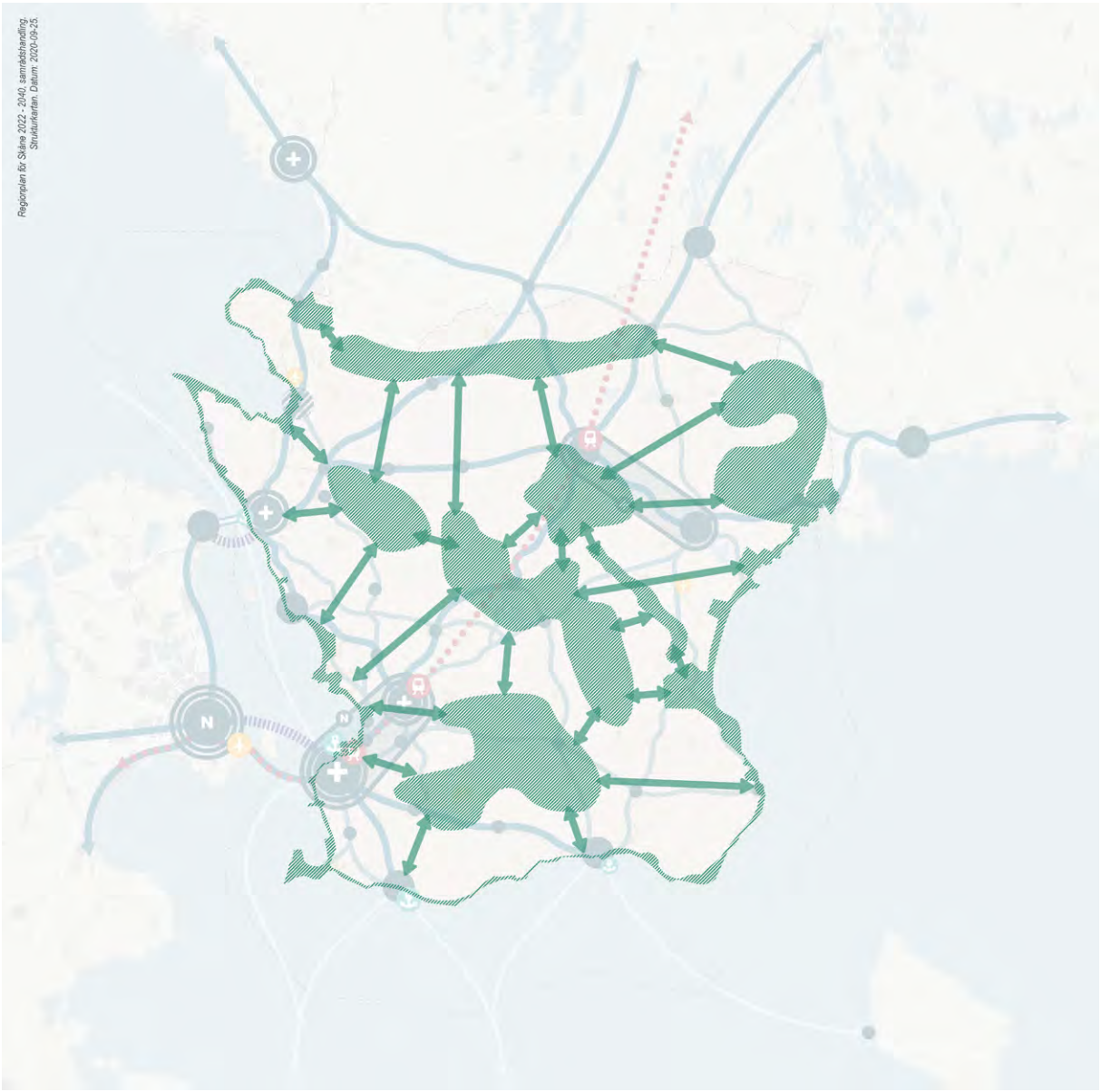
Ängelholm som potentiell regional kärna

Ängelholm är storleksmässigt jämförbar med Landskrona och Trelleborg och har en viktig roll för sitt omland genom att erbjuda arbetstillfällen, ett varierat näringsliv, handel och service. Det geografiska läget med närhet till Helsingborg, Danmark och Halland gör att Ängelholm kan spela en strategiskt viktig roll för att stärka integrationen inom Greater Copenhagen. Dessa förutsättningar gör det potentiellt intressant att peka ut orten som regional kärna. I det fortsatta regionplanearbetet behöver frågan studeras vidare i dialog med Ängelholm och kommunerna i nordvästra Skåne för att avgöra innebörden och effekterna av ett sådant ställningstagande.



Lokala kärnor

De lokala kärnorna är tätorter som erbjuder grundläggande service och utgör viktiga mötesplatser för sitt närmaste omland. Som kommunhuvudorter fyller de även en viktig demokratisk funktion som samlingsplats för kommunens offentliga funktioner och service. För den flerkärniga skånska ortsstrukturen är det viktigt att arbeta för att upprätthålla grundläggande service i dessa orter och utveckla deras funktion som mötesplats. Viktiga utvecklingsfrågor handlar om levande centrum, attraktiva boenden, hållbar mobilitet samt god tillgänglighet med kollektivtrafik till närmaste regionala kärna eller tillväxtmotor.



Blågrön infrastruktur

Prioriterat grönt samband
Prioriterade gröna samband som ligger till grund för att skapa en sammanhängande grönstruktur i Skåne. Utgörs främst av kusterna, å- och bäckdalar, sammanhängande betesmarker och skogspartier.

Befintligt grönområde
Grönområden av regional betydelse med stora ekologiska och rekreativa värden.

Kartan illustrerar översiktligt Skånes regionala blågröna infrastruktur med sikte på 2040. Den visar befintliga grönområden av regional betydelse och de prioriterade gröna samband som behövs för att binda samman områdena.

Grönområden av regional betydelse med stora ekologiska och rekreativa värden ligger främst i de centrala och norra delarna av Skåne, kring åsarna, sjöarna och i mellanbygden. Områdena binds samman av stråk som främst består av kusterna, å- och bäckdalar, sammanhängande betesmarker och skogspartier. De befintliga områdena och stråken räcker inte för att skapa en fungerande regional grönstruktur utan dessa behöver kopplas samman i ett finmaskigare nät. Befintliga stråk med utvecklingspotential finns främst längs vattendrag i landskapet. Nya stråk kan byggas i strategiska lägen utifrån mindre gröna områden och fragment såsom dungar, kraftledningsgator, småvatten med mera.



Transportinfrastruktur

Flygplats
Köpenhamn, Malmö, Ängelholm-Helsingborg och Kristianstad-Österlen flygplats. Köpenhamns flygplats har en avgörande betydelse för skånskt näringsliv och som en internationell nod för regionens invånare.

Hamn
Corehamn och strategisk hamn i fallande storleksordning. Förbinder Skåne med kontinenten. Viktiga för framförallt europeiska handelsflöden och även för persontrafik.

Viktigt transportinfrastrukturstråk
Linjer och pilar illustrerar viktiga stråk för människor och gods; inte enskilda järnvägar eller vägar. De bredare linjerna illustrerar stråk som är särskilt viktiga för att förbinda Skåne med omvärlden och koppla samman tillväxtmotorerna och de regionala kärnorna.

Farled
Viktiga farleder för gods- och persontrafik på havet.

Planerad ny stambana
Schematisk dragning med planerade stationer i Hässleholm, Lund och Malmö. Viktiga framtida transportnoder för hela Skåne samt grannregionerna. Knyter Skåne närmre de övriga svenska storstadsregionerna och Europa. Möjliggör utveckling av regional kollektivtrafik.

Behov av nya förbindelser över Öresund
Viktiga för fortsatt tillväxt samt för att sprida och öka integrationen mellan Skåne och Danmark. Utgörs av fast förbindelse.

Kartan illustrerar översiktligt Skånes transportinfrastruktur med sikte på 2040. Den visar viktiga stråk för regionala person- och godstransporter samt transportinfrastruktur som ingår i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Kartan visar även behov av större satsningar på infrastruktur i nya sträckningar som är viktiga för att förbinda Skåne med omvärlden. Dessa tar utgångspunkt i Skånebilden.

Nya fasta förbindelser över Öresund bidrar till att Öresundsregionen kan fortsätta växa och utvecklas som en av Skandinaviens viktigaste tillväxtregioner. Öresundsbrons anslutningar måste förbättras och planeringen för nya förbindelser behöver fortsätta.

En fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör

ger nordvästra Skåne liknande möjligheter som bron har gett Lund och mellersta Skåne. Öresundsmetron blir ett viktigt verktyg för att Malmö och Köpenhamn sammanlänkas till en stark storstad som blir en regional och nationell ekonomisk motor. I ett långsiktigt perspektiv behövs båda förbindelserna och det är viktigt att skapa handlingsberedskap för en sådan utveckling.

En av de viktigaste satsningarna för framtiden är etablering och utbyggnad av nya stambanor. Den bidrar både till ökad kapacitet för regional kollektivtrafik och till att knyta Skåne närmare omvärlden.

Köpenhamns flygplats är en gemensam trafikknutpunkt för både Danmark och södra Sverige. Tillgången till flygplatsen skapar attraktionskraft. Flygplatsen utsätts för en ökande konkurrens från andra europeiska flygplatser i till exempel Amsterdam och Berlin. Ett viktigt gemensamt mål inom Greater Copenhagen är att tillgängligheten till flygplatsen ska öka, i synnerhet med kollektivtrafik från hela Greater Copenhagen, Jylland och Fyn, Sverige och Nordtyskland.

Strukturkarta

Öppna strukturkartan som PDF här.





Tematiska fördjupningar

Denna del omfattar fyra övergripande teman som konkretiserar planeringsstrategierna. Temana fördjupas utefter sakområden med tillhörande planeringsprinciper. Regionala mark- och vattenanvändningskartan för Skåne ligger sist i detta avsnitt.



Bebyggelseutveckling

Utvecklingen av bebyggelsen i Skåne ska bidra till att skapa inkluderande, väl gestaltade, långsiktigt hållbara och hälsofrämjande livsmiljöer med regional tillgänglighet för alla. Bebyggelsen behöver utformas så att den både är resurseffektiv och samtidigt bidrar till utveckling av näringsliv och bostadsbyggande. Den måste också anpassas till ett förändrat klimat och utföras med minsta möjliga klimatpåverkan. Det finns även socioekonomiska skillnader i Skåne som leder till att alla inte har samma möjlighet till goda och hälsosamma livsmiljöer. Dessa utmaningar och målkonflikter behöver hanteras i bebyggelseutvecklingen. De vägval som görs i efterföljande kommunal planering har stor inverkan på hur Skåne som helhet utvecklas. Hur vi planerar för och var vi placerar bostäder, verksamheter, service och infrastruktur kommer att ha stor betydelse för framtida livskvalitet och tillväxt. Utgångspunkten är det flerkärniga Skåne där invånarna får större tillgång till arbete, bostäder, utbildning, kultur och sjukvård.



Skånes flerkärnighet

I Skåne finns en finmaskig ortstruktur med många självständiga orter. Det är denna tätortstäthet och de korta avstånden mellan orterna som är karaktäristiskt för Skåne. Skånes alla delar fyller viktiga funktioner för regionens utveckling och det är viktigt att alla kommuner, orter och platser ser sin roll i den regionala helheten. Det kan innebära att gemensamt stödja investeringar och etableringar i Skåne, även om det inte sker i den egna kommunen.

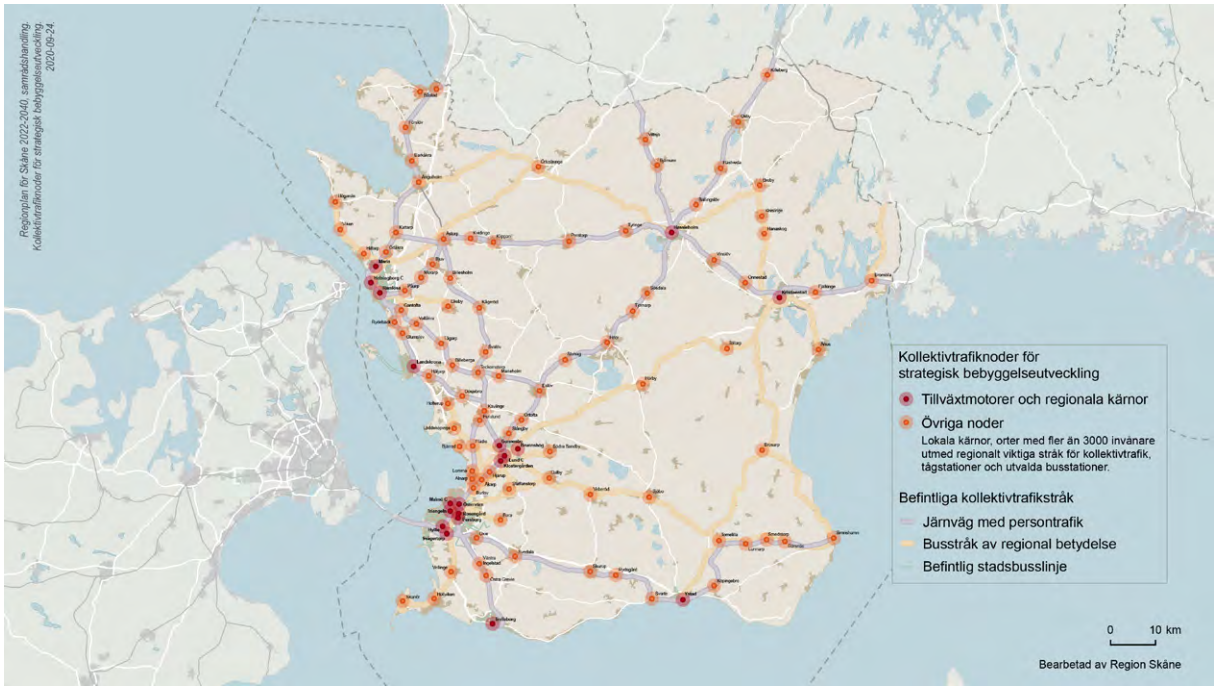
Planeringsprinciper

- Satsa på Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor. De behöver ges goda förutsättningar för att driva utvecklingen och förse Skåne med arbetstillfällen, högre utbildning, specialistsjukvård och större kulturinstitutioner. Det är centralt att de regionala kärnorna och tillväxtmotorerna är väl sammankopplade. Övriga orter behöver kopplas till någon eller några av de regionala kärnorna eller tillväxtmotorerna. Då stärks utvecklingen av tillväxtmotorerna och de regionala kärnorna samtidigt som effekterna av utvecklingen sprids till hela Skåne.
- Stärk den befintliga ortsstrukturen i hela Skåne. För att Skåne ska utveckla den flerkärniga ortsstrukturen är det avgörande att bygga vidare på befintliga strukturer med tydlig sammanhållen bebyggelse i Skånes orter. Det gäller såväl de större städerna som mindre och mellanstora orter. Genom att göra det kan de styrkor och förutsättningar som den flerkärniga strukturen innebär tas tillvara.
- Utveckla de lokala kärnorna så att deras grundutbud av service och funktion som mötesplats upprätthålls.



Planering av bebyggelsen

När regionen utvecklas och befolkningen växer blir trycket på markens användning allt högre. Det ställer krav på hur vi planerar för nya bostäder, verksamheter och infrastruktur. För att hushålla med marken och använda den så effektivt som möjligt är det avgörande att huvuddelen av bebyggelseutvecklingen sker genom förtätning och att bebyggelsen samplaneras med andra övergripande strukturer, såsom transportinfrastruktur, kollektivtrafik och grönstruktur. De kollektivtrafiknära lägena behöver tillvaratas och utvecklas så att kollektivtrafiksystemet nyttjas maximalt. Förtätning ställer höga krav på utformning och gestaltning av den byggda miljön så att viktiga värden inte går förlorade och nya kvaliteter tillskapas.



Kartan pekar ut regionala kollektivtrafiknoder där bebyggelseutveckling gynnar utvecklingen av den flerkärniga ortsstrukturen. Lokala förutsättningar som på olika sätt kan begränsa utvecklingsmöjligheterna runt noderna har inte beaktats. Kartan ger inte en heltäckande bild av möjliga lägen för bebyggelseutveckling i Skåne.

Öppna kartan som PDF här.

Planeringsprinciper

- Planera bebyggelsen utifrån befintliga strukturer och genom förtätning i strategiska lägen. Samtidigt är det också viktigt att den byggda miljön utvecklas utifrån platsens förutsättningar och i harmoni med kulturmiljö- och upplevelsevärden.
- Prioritera bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen. För att dra nytta av flerkärnigheten är god tillgänglighet en förutsättning. Att bygga kollektivtrafiknära ger fler större tillgång till mer bostäder, arbetsplatser och fritidsaktiviteter.
- Utveckla kollektivtrafiknoder till attraktiva mötesplatser med service. Bytespunkterna är inte bara effektiva transportnoder utan även platser där många människor rör sig dagligen. Utifrån ett hela resan- perspektiv behövs gena stråk för gång- och cykeltrafik som ansluter till stationer och bytespunkter.



Gestaltad livsmiljö

Arkitektur, form och design påverkar alla människor dagligen. Det som byggs och formges har inverkan på hur alla hållbarhetens dimensioner kan hanteras. Med perspektivet gestaltad livsmiljö följer en helhetssyn på formandet av livsmiljön, från samhällsbyggnad till detaljers utformning. Utifrån detta perspektiv är det människan och människans behov som blir utgångspunkt. Det leder till att fler aspekter inkluderas i gestaltandet av den byggda miljön som i sin tur uppmärksammar fler av samhällsbyggets utmaningar.

Gestaltad livsmiljö fokuserar på hur arkitektur, form och design på olika sätt formar samhället och invånarens vardag. Metoder som byggs upp kring gestaltningsprocesser kan bidra till inkludering och ökat demokratiskt deltagande.

Region Skånes strategi för gestaltad livsmiljö - arkitektur, form och design

Planeringsprinciper

- Använd perspektivet gestaltad livsmiljö i samhällsplaneringen. Detta kan bland annat göras genom att samhällens och orters attraktiva värden som skala, identitet och kulturmiljö tas tillvara och utvecklas.
- Värna om kvalitet och god gestaltning i all bebyggelseutveckling. Arkitektur, form och design utgör en betydande resurs i utvecklingen av ett långsiktigt hållbart samhälle och Skånes attraktivitet.
- Vidareutveckla och sprid kunskap om gestaltad livsmiljö. Region Skåne kan här agera som inspiratör och samlande kraft och verka för en ökad kunskap kring gestaltad livsmiljö i Skåne. Det offentliga har stora möjligheter att agera förebildligt som beställare, byggherre och förvaltare.



Bostadsförsörjning

En väl fungerande bostadsmarknad är en grundläggande förutsättning för såväl den enskildes möjligheter i livet som för samhällets utveckling i stort. Den skånska bostadsmarknaden ska erbjuda en mångfald av boendeformer i varierande storlek och läge samt med olika upplåtelseformer och prislägen så att människor kan bo och leva över hela Skåne. Nyproduktion av bostäder är viktigt men utgör samtidigt en liten del av det totala beståndet. Nästan alla bostadsbyten sker inom det befintliga beståndet. Rörligheten inom beståndet är därför avgörande för människors tillgång till bostäder. Tillgången till bostäder är en förutsättning för regional utveckling i Skåne.

Planeringsprinciper

- Säkerställ att det finns bostäder som motsvarar behovet i Skåne. För detta behövs dels en bostadsproduktion som motsvarar efterfrågan och dels att bostadsbeståndet nyttjas mer effektivt.
- Utveckla regional samverkan och samsyn. Region Skåne ska fortsätta att utveckla kunskap, förståelse och samsyn om den skånska bostadsmarknaden. Ökad samverkan med de skånska kommunerna och andra aktörer på bostadsmarknaden leder till gemensam förståelse av den regionala bostadsmarknaden och dess funktioner. Framför allt behövs mer kunskap om obalansen på bostadsmarknaden för att glappet mellan bostadsbehov och efterfrågan på bostäder ska minska.



Näringsliv och besöksnäring

Ett starkt näringsliv är viktigt för Skånes attraktivitet och ekonomiska hållbarhet. I Skåne finns en rik branschbredd och ett starkt växande företagande. Det finns alltså goda förutsättningar för att starta och driva företag i hela Skåne. Det är då viktigt att hela Skåne ges förutsättningar att utvecklas utifrån sina unika kvaliteter. En sammanlänkad arbetsmarknad med högeffektiva transportmöjligheter för arbetskraften är den viktigaste faktorn för näringslivets produktivitetsutveckling idag.

Planeringsprinciper

- Stärk förutsättningarna för näringslivets utveckling i Skåne. Det kan göras genom att säkra tillgång till mark i befintliga och nya verksamhetsområden, liksom tillgång till el och digital infrastruktur. För att näringslivet ska kunna växa och Skånes ekonomiska styrkor tas tillvara behövs också snabba och direkta förbindelser såväl inom som till regionen.
- Fortsätt att utveckla regionala leder för vandring och cykling i Skåne så att Skånes varumärke som turistdestination utvecklas. Detta kan göras genom att synliggöra och ta hänsyn till de nationella och regionala lederna i den kommunala fysiska planeringen.



Hälsofrämjande livsmiljö

Den allmänna hälsan hos en befolkning påverkas av de individuella förutsättningarna och hur samhället är utformat. Att omsorgsfullt gestalta vår livsmiljö är nödvändigt för god hälsa och minskade hälsoklyftor. Idag finns det stora skillnader i folkhälsa beroende på boende, ålder och socioekonomiska förhållanden. Barns och ungas tillgång till ändamålsenliga miljöer är särskilt betydelsefullt för att motverka psykisk och fysisk ohälsa.

Planeringsprinciper

- Planera hälsofrämjande miljöer. Väl gestaltade livsmiljöer och vardagsmiljöer som stimulerar till fysisk aktivitet är hälsofrämjande. All fysisk planering ska ta hänsyn till det.
- Bevara och utveckla ytor för barns lek och rörelse samt gröna miljöer. Med förtätning och ökad konkurrens om marken i städerna är det viktigt att bevara och utveckla ytor för lek och utevistelse.
- Gestalta sjukhus och vårdmiljöer så att de blir läkande miljöer. Gröna miljöer, liksom tillgång till dagsljus och utblickar, har en bevisad positiv effekt på hjärnans återhämtning och får oss att må bättre. Det medför i sin tur minskning av komplikationer, vårdtider och medicinering. Region Skåne kan direkt påverka genom omsorgsfull gestaltning och planering av sjukhus och vårdmiljöer.



Klimatanpassad bebyggelseutveckling

Vi står inför ett förändrat klimat. Förutom att minska påverkan på klimatet måste vi också anpassa vår fysiska miljö för att hantera konsekvenserna. Klimatanpassning är en samhällsekonomisk nödvändighet eftersom klimatförändringar kan orsaka stora skador. Väl gestaltade åtgärder kan även bidra till att utveckla den fysiska miljön. Särskilt viktigt ur ett barnperspektiv är att skapa skuggiga platser på skolgårdar, lekplatser och andra platser där barn rör sig.

Planeringsprinciper

- Anpassa den byggda miljön efter högre temperaturer och ökad nederbörd. Den byggda miljön påverkar den lokala temperaturen genom fysiska strukturer med olika material, både på byggnader och markbeläggningar med olika förmåga att absorbera värme. Möjliggör för svala offentliga miljöer och skapa skugga. Ge plats för träd och grönytor. Hänsyn till värmeböljor och ökad nederbörd behöver hanteras i översiktsplan och efterföljande planering.
- Arbeta tillsammans för gemensam kunskapsuppbyggnad. För att hantera utmaningar med höjda vattennivåer, erosion och översvämning behövs strategiska och samordnade insatser på lokal nivå, med vägledning och stöd från regional och nationell nivå.



Tätorternas grönstruktur

Kvalitet på närmiljö och tillgång till rekreation har stor betydelse för människors hälsa och livskvalitet. Det är viktigt att alla har nära till grönområden av bra kvalitet och att det är enkelt att nå naturen genom hållbart och kollektivt resande.

Andelen grönyta i städerna och tätorterna minskar på många platser och tillgång till grönytor med god kvalitet varierar mellan olika delar av Skåne. För att skapa hållbara och attraktiva livsmiljöer i städer och tätorter behövs god tillgång, nåbarhet och kvalitet på grönytor, vatten och natur vid och i nära anslutning till bostäder.

Det gäller även i mindre tätorter och på landsbygden där delar av Skåne har sämre tillgång till grönområden och natur. Tillgång till närrekreation är viktigt för alla, men särskilt för barn, äldre och personer med funktionsvariation samt i områden med stor andel socioekonomiskt svaga hushåll. Blågrön infrastruktur ska också utformas med beaktande av barnkonventionen.

Blågröna värden är viktiga för samhällets motståndskraft och anpassningsförmåga till klimatförändringar samt för att Skånes invånare även i framtiden ska kunna ta del av nödvändiga ekosystemtjänster.

Planeringsprinciper

- Planera och förvalta parker, grönområden och tätortsnära natur i Skånes städer och tätorter med utgångspunkt från att stärka deras förmåga att producera ekosystemtjänster och främja biologisk mångfald. Gröna och blå strukturer behöver vara varierade, flerfunktionella, motståndskraftiga mot förändringar och finnas i sammanhängande geografiska nätverk som kopplas ihop med regionala stråk och grönområden.
- Förtäta städer och tätorter med hänsyn till befintlig park och naturmark. Grönytor bör inte exploateras där det är brist och förlorade blågröna värden bör kompenseras.



Transporter

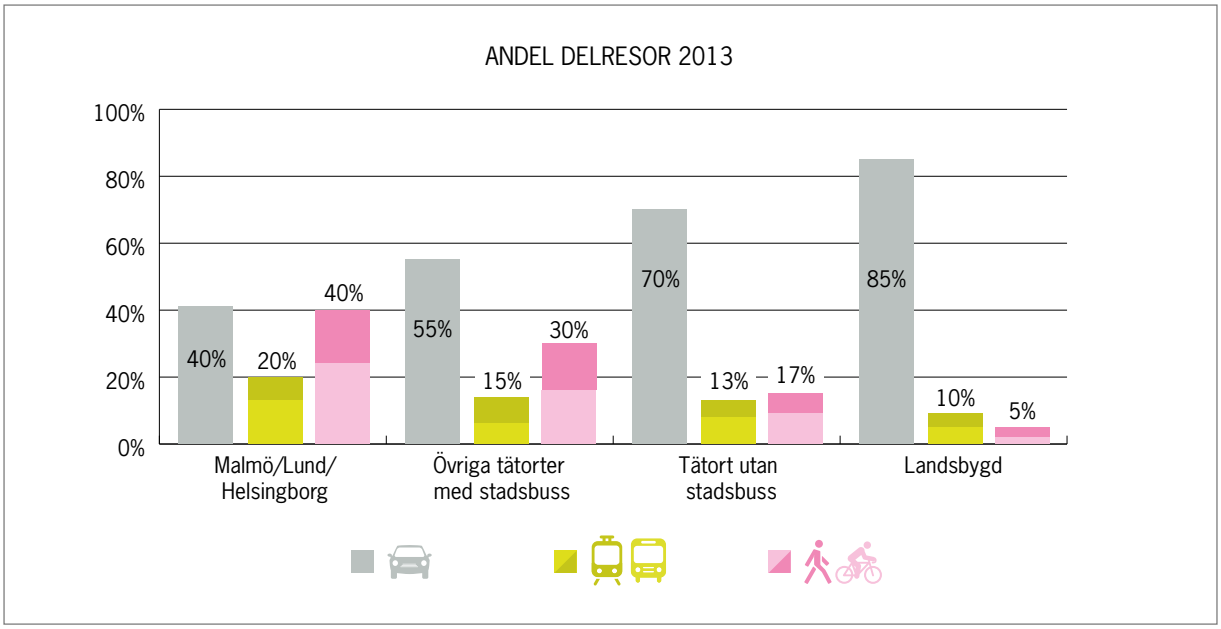
Skåne är en flerkärnig storstadsregion med en växande befolkning. Dessutom är Skåne en del av Öresundsregionen med Köpenhamn som tillväxtmotor och Sveriges port till kontinenten. Dessa geografiska förutsättningar påverkar resandet och godsflödena genom och inom Skåne och är därför viktiga utgångspunkter vid planeringen av transportinfrastruktur och kollektivtrafik.

För att så många skåningar som möjligt ska få tillgång till arbete, bostad och utbildning krävs en välfungerande infrastruktur med kapacitetsstarka och robusta väg- och järnvägsnät samt en attraktiv kollektivtrafik. Infrastrukturen och kollektivtrafiken är inte bara viktiga för att binda samman Skåne. De är också viktiga för att knyta ihop Skåne med grannregionerna i Sydsverige och Danmark samt med de övriga svenska storstadsregionerna.

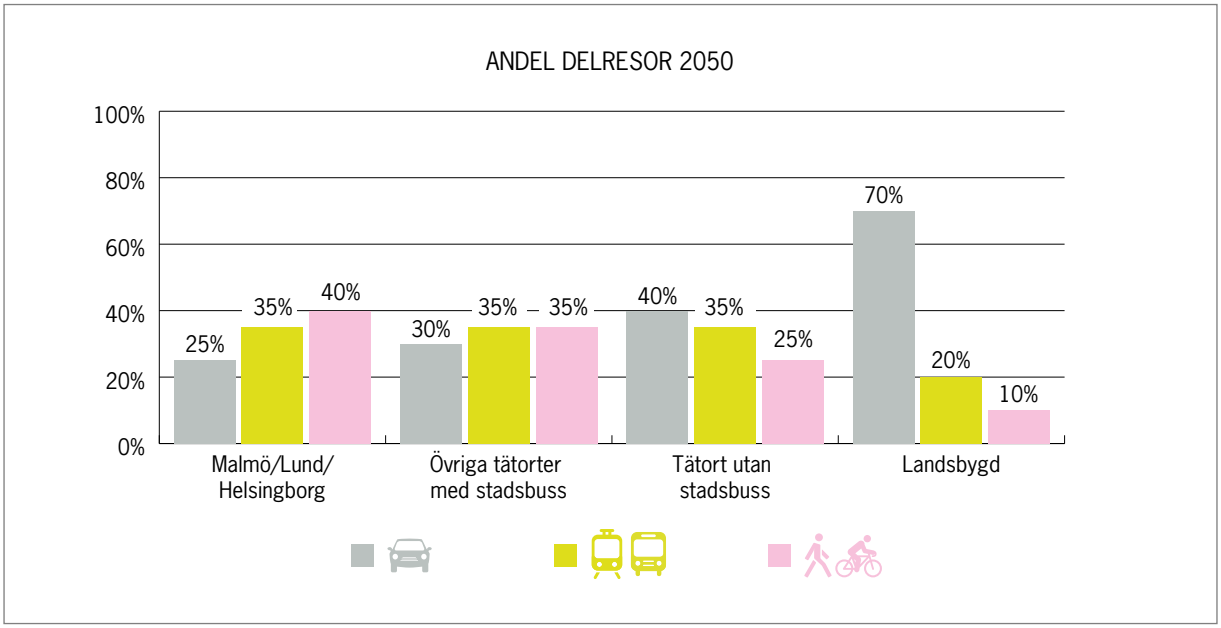
Region Skåne har tagit fram mål för färdmedelsfördelning för gods- och persontransporter till 2050 för att klara omställningen till ett hållbart transportsystem. Målen innebär att fler behöver åka kollektivt, cykla eller gå samt att en större andel av godstrafiken flyttas över från väg till sjöfart och järnväg. För att uppfylla målen behöver befintlig infrastruktur användas så effektivt som möjligt samtidigt som det krävs stora investeringar i kollektivtrafik och infrastruktur från såväl lokal och regional som statlig nivå.

Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2018–2029 med interaktiva kartor över regionala och nationella satsningar

Bilen som transportmedel kommer att ha en fortsatt framträdande roll även i framtidens transportsystem i Skåne. Bilens förutsättningar kommer dock att förändras i och med att den tekniska utvecklingen hela tiden går framåt, med exempelvis alternativa bränslen och autonoma fordon. Den kontinuerliga utvecklingen är en faktor som Region Skåne måste ta hänsyn till i sin samhällsplanering.



Färdmedelsfördelning för persontransporter 2013, uppdelat per antalet resor, trafikslag och geografi. Resor kan mätas på olika sätt. Region Skåne utgår från delresor, vilket innebär alla resor som slutar med ett ärende. Att byta färdmedel räknas inte som ett ärende.



Färdmedelsfördelningsmål för persontransporter 2050.



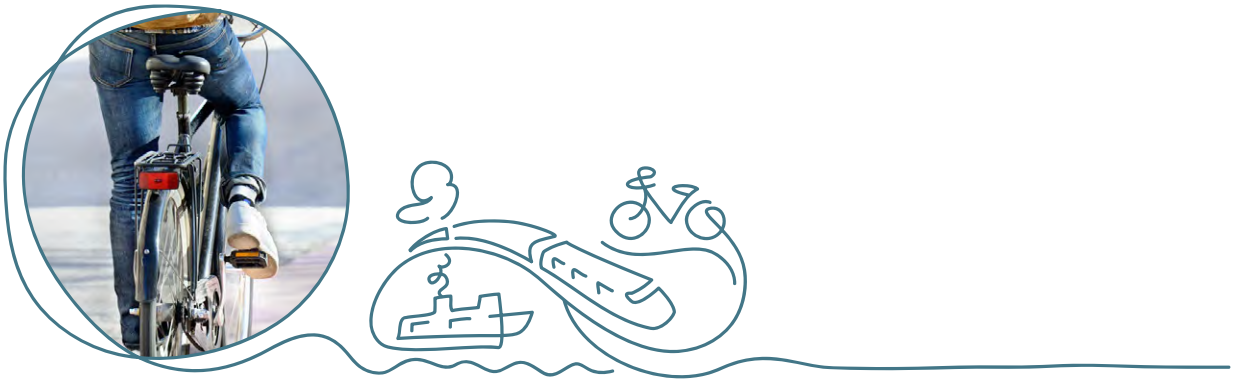
Flöden för persontransporter.

Öppna kartan som PDF här.



Flöden för godstransporter.

Öppna kartan som PDF här.

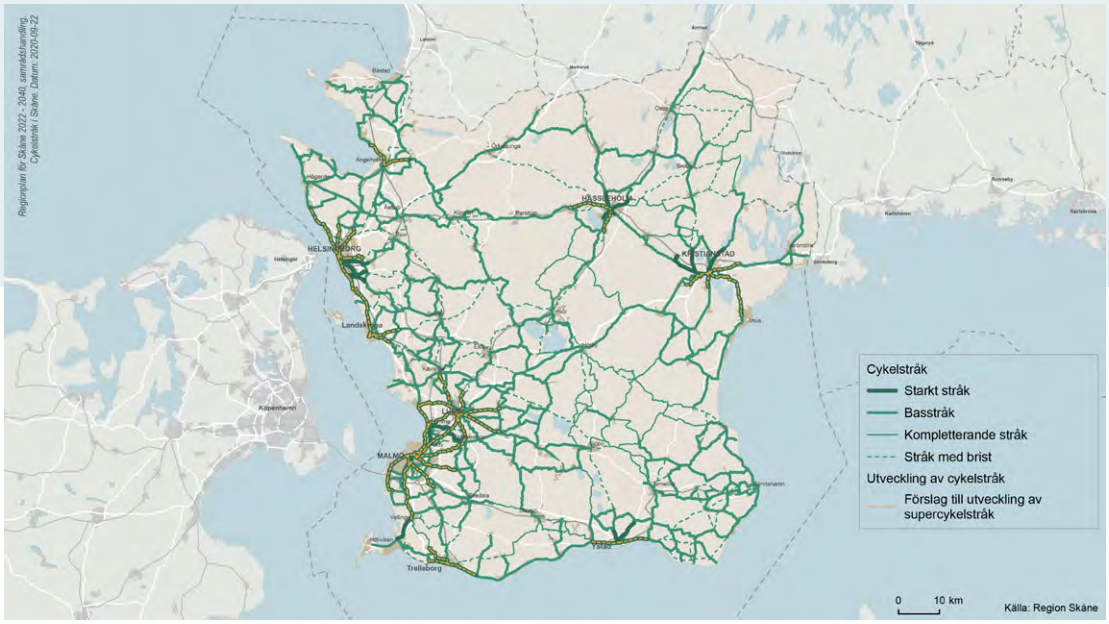


Hållbart resande

Det finns en stor potential att öka det hållbara resandet och kollektivtrafikens attraktivitet genom att stärka kopplingar för gång, cykel och bil till kollektivtrafikens bytespunkter. Cykeln fyller dessutom en viktig funktion för att ta sig inom och mellan byar och städer. Attityd- och beteendepåverkan behövs för att transportsystemet ska användas mer effektivt. Skåne behöver dra nytta av teknikutvecklingen och den starka innovationskraft som finns i regionen för att gynna det hållbara resandet. Det är viktigt att skapa hållbara förutsättningar för bilen inte minst som ett viktigt komplement som kan utöka kollektivtrafikens upptagningsområde. Andelen fossilfria drivmedel behöver öka.

Planeringsprinciper

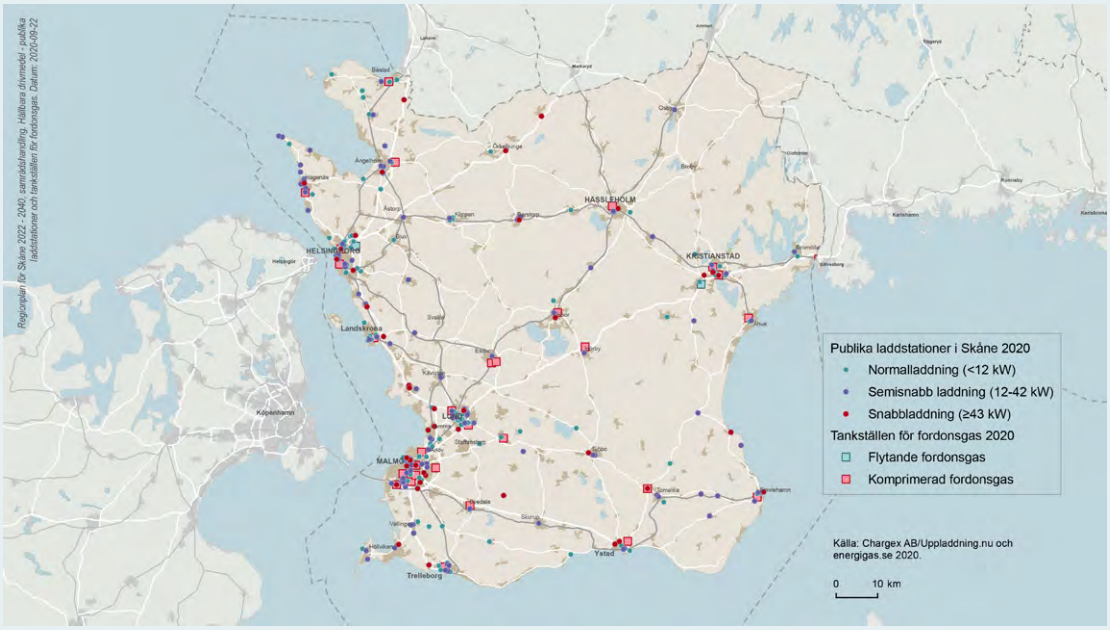
- Satsa på stärkt infrastruktur för fotgängare och cyklister och stärk deras roll i samhällsplaneringen. Förbättra kopplingar för gång och cykel till kollektivtrafiken. Fortsätt bygga ut och förbättra cykelinfrastrukturen inklusive satsningar på de så kallade supercykelstråken, högkvalitativa cykelstråk till tillväxtmotorerna och de regionala kärnorna. När ett supercykelstråk blivit fastställt är det viktigt att det beaktas i kommunala planer och strategier.



Cykelstråk i Skåne.

Öppna kartan som PDF här.

- Skapa förutsättningar för hållbar bilanvändning och stärk bilens roll som anslutningsfärdmedel till kollektivtrafik. Satsa på attraktiva pendlarparkeringar i anslutning till kollektivtrafik. Öka tillgången till infrastruktur för tankning av fossilfria drivmedel och publik laddning för elfordon.



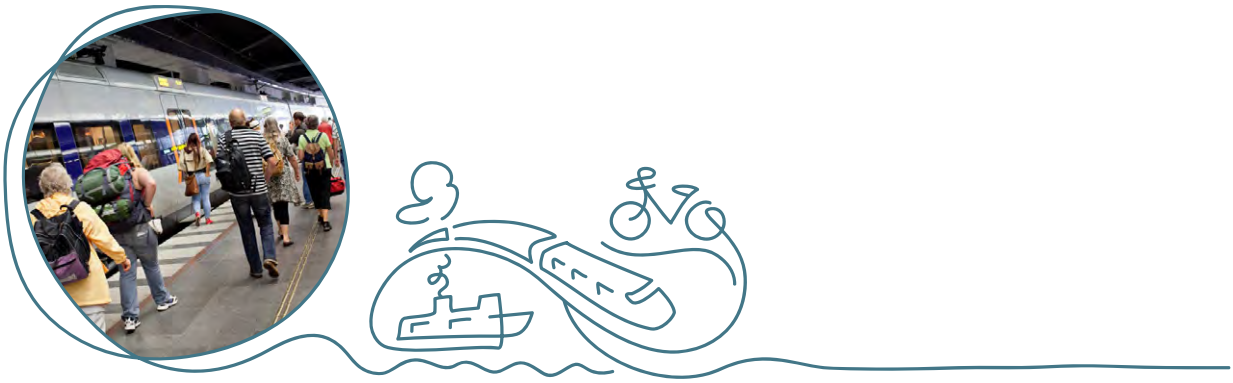
Hållbara drivmedel, laddstationer och tankställen 2020.

Öppna kartan som PDF här.

- Använd attityd- och beteendepåverkan för ett effektivare nyttjande av transportsystemet. Genom att synliggöra nya resmöjligheter, ompröva invanda resebeteenden och öka acceptansen för fossilfria drivmedel och elfordon kan efterfrågan på hållbara trafiklösningar öka. Samverkan behöver ske mellan Region Skåne, Trafikverket samt Skånes kommuner.

  Mobilitetsplan för Skåne

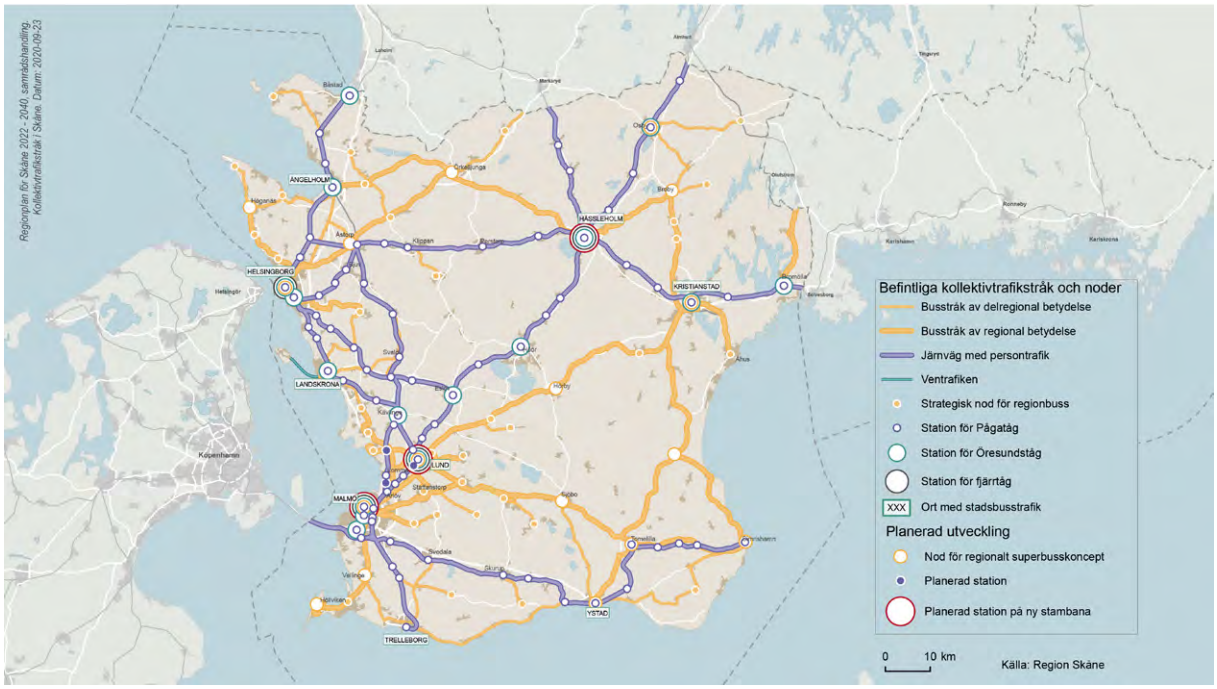
- Ta vara på möjligheterna med den tekniska utvecklingen inom transportsektorn. Region Skåne, kommunerna och andra aktörer behöver vara aktiva i att tillämpa den tekniska utvecklingens fördelar. Skåne behöver fortsatt vara en innovativ region som agerar som testbädd för nya tekniska lösningar.



Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken är ett verktyg för att binda samman Skåne och nå målbilden i den regionala utvecklingsstrategin. En central utgångspunkt för att Skånes flerkärniga ortsstruktur ska nyttjas optimalt är att de regionala kärnorna och tillväxtmotorerna är väl sammankopplade. Kollektivtrafiken bidrar till hållbart resande och är viktig för att så många skåningar som möjligt ska ha tillgång till arbetstillfällen, utbildning, service och rekreation.

I Region Skånes trafikförsörjningsprogram identifieras regionalt, delregionalt och lokalt viktiga kollektivtrafikstråk, som alla syftar till att koppla samman Skånes orter på olika nivåer. Framkomligheten för kollektivtrafiken behöver förbättras. Stora satsningar kommer att göras inom kollektivtrafiken de kommande åren avseende infrastruktur, trafikering och nya koncept.

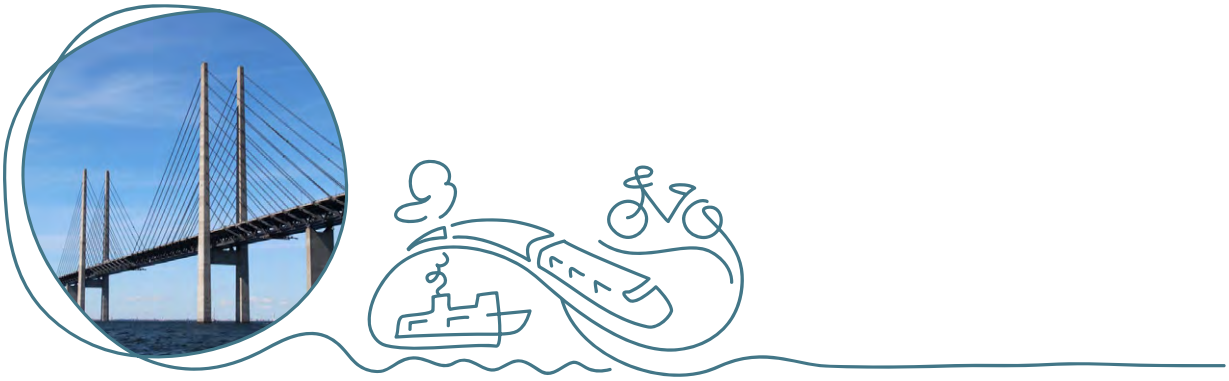


Kollektivtrafikstråk i Skåne.

Öppna kartan som PDF här.

Planeringsprinciper

- Inkludera kollektivtrafiken i ett tidigt skede i planeringen. Region Skåne ska tillsammans med kommunerna verka för att kollektivtrafiken får en strukturbildande roll vid tätortsutbyggnad så att utbyggnad i första hand sker i lägen där tillgängligheten till kollektivtrafiken är god. Tågtrafiken och de regionala superbusstråken har en särskilt stor strukturbildande potential.
- Agera gemensamt för att förmå staten att genomföra nödvändiga investeringar i infrastruktur samt förebyggande underhåll av väg och järnväg. Region Skånes positionspapper *Skånes utgångspunkter* lyfter fram behov av satsningar i transportsystemet på väg och järnväg och i Region Skånes *Förslag till tågstrategi* identifieras satsningar på järnväg som behövs för att nå målbilden för tågtrafikering till 2040.
- Tillgodose kollektivtrafikens behov av ytor gällande spårreservat, depåer och stationer i planeringen. Det är av största vikt att Skånes kommuner för en tidig dialog i planeringen kring behoven av mark för kollektivtrafik.
- Prioritera kollektivtrafikens framkomlighet både i och utanför tätorter.



Gränsöverskridande transporter

Inom Öresundsregionen bor över fyra miljoner människor och befolkningen ökar. Utan mer kapacitet riskerar Öresund att bli en flaskhals mellan södra och norra Europa. Fehmarn Bältförbindelsen med ny motorväg och järnväg mellan Danmark och Tyskland kommer att öka trafiktrycket ytterligare. För tågtrafiken över Öresund är det av största vikt att flaskhalsarna vid Öresundsbrons landanslutningar på båda sidor sundet åtgärdas, inte minst utbyggd spårkapacitet på Kastrup. Kastrup är den största flygplatsen i Norden och är viktig för skåningarnas koppling till omvärlden. Genom Greater Copenhagens Trafikcharter finns starkt stöd för fler fasta Öresundsförbindelser.

Den pågående planeringen av nya stambanor som ska förbinda storstadsregionerna är en av Sveriges största infrastruktursatsningar någonsin. Den nya stambanan genom Skåne möjliggör snabba regionaltåg som på ett bättre sätt skapar tillgänglighet mellan Skånes olika delar. Den frigör samtidigt kapacitet och möjliggör utvecklad trafikering på den befintliga stambanan genom överflyttning av den nationella persontågtrafiken. Den nya stambanan är en viktig funktion för hela Skåne och det är viktigt att redan nu beakta hur den kommer att påverka regionens utveckling.

Planeringsprinciper

- Stärk tillgängligheten för gränsöverskridande persontransporter. Det är centralt att Skåne fortsatt verkar för att genomföra *Skånebilden*, med en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör och Öresundsmetron mellan Malmö och Köpenhamn.
- Fortsätt att samverka inom Skåne om viktiga prioriteringar och satsningar på infrastruktur och kollektivtrafik. Verka för genomförande av de överenskommelser som redan finns.
- Fortsätt att samverka inom Öresundsregionen och södra Sverige för att minska gränshinder och enas

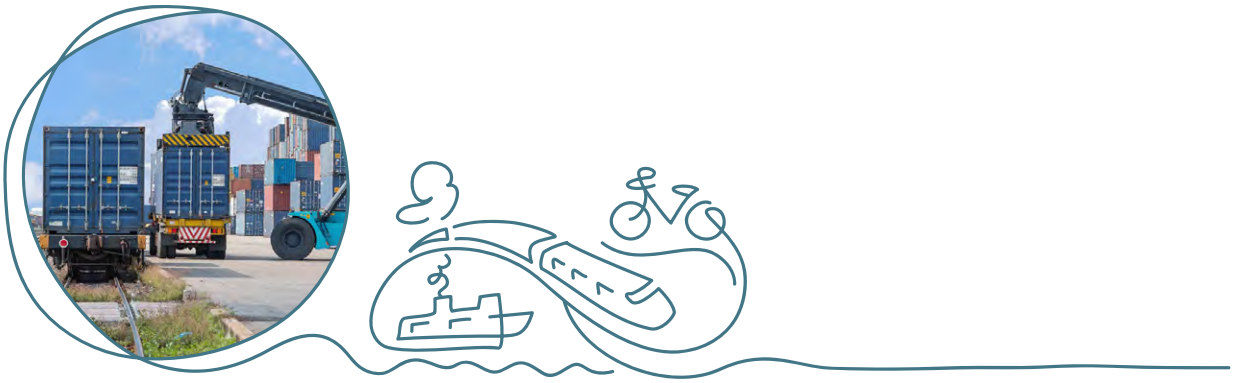
om viktiga prioriteringar och satsningar på infrastruktur och kollektivtrafik. Verka för att öka samarbetet på nationell nivå mellan Sverige och Danmark för att undanröja gränshinder.







- De skånska aktörerna behöver gemensamt verka för att satsningen på ny stambana genomförs på ett sätt som bidrar till lokal, regional och nationell utveckling. Viktiga frågor handlar om stationernas lokalisering och utformning samt om anslutande trafikering och stadsutveckling. Det behöver utvecklas bra och effektiva förbindelser med stambanans stationer, något som både påverkar utvecklingen mellan orter och inom de större städerna.



Godstransporter

Skåne är en transitregion som skapar förutsättningar för utrikeshandeln i Sverige. En minskning av transittrafikens negativa påverkan i form av trängsel, vägslitage, klimat- och miljöbelastning och buller krävs. För att klara ökande volymer och samtidigt leva upp till regionala och nationella miljö-och klimatmål, behöver en betydligt större andel av godset som kommer in i Skåne transporteras effektivare det vill säga med sjöfart närmare sin slutdestination, på järnväg samt i fordon med fossilfria drivmedel. Det ska vara enkelt att kombinera de olika trafikslagen till en effektiv kedja. Godstransporterna i tätorter ska vara så energieffektiva som möjligt och bidra till att skapa en attraktiv och trivsam stadsmiljö. Det innebär att transporterna behöver ske med så lite utsläpp och buller som möjligt.

Satsningar på exempelvis omlastningsterminaler och samordnad citydistribution minskar lastbilstrafiken i städerna, miljö- och klimatbelastningen blir lägre, bullret minimeras och stadsmiljön blir mer attraktiv.

I Skåne finns några av Sveriges största hamnar. Malmö och Trelleborg är två av fem svenska hamnar som pekats ut som särskilt viktiga inom det transeuropeiska transportnätet, TEN-T. De skånska hamnarna har främst betydelse för de inomeuropeiska handelsflödena och är av mindre vikt för den utomeuropeiska handeln. Att säkerställa tillgänglighet i hamnarna är av europeiskt, nationellt och regionalt strategiskt intresse.

Strategi för den hållbara gods- och logistikregionen



Infrastruktur för godstrafik i Skåne.

Öppna kartan som PDF här.

Planeringsprinciper

- Främja klimatsmarta godstransporter genom att prioritera åtgärder för att föra över en större andel av transittrafiken till järnväg och sjöfart.
- Säkerställ tillgänglighet för gränsöverskridande godstransporter. Regionala aktörer i Öresundsregionen behöver säkerställa den långsiktiga funktionen i godstransportsystemet över Öresund samt tillgängligheten i hamnarna. Kapacitetsutnyttjandet på Öresundsbron samt redundans i järnvägsnätet vad gäller gränspassager är centrala frågor.
- Arbeta proaktivt och utveckla ett regionalt helhetsperspektiv på gods- och logistikfrågor. Kommunerna behöver tillsammans med Region Skåne leda utvecklingen av strategiska lägen och noder. Trafikverket, Region Skåne och kommunerna behöver tillsammans skapa samsyn samt se över processer för att bättre integrera gods i samhällsplaneringen. Även de urbana godstransporternas roll i stadsplaneringen behöver stärkas.

TemaPM - Planera för urbana godstransporter



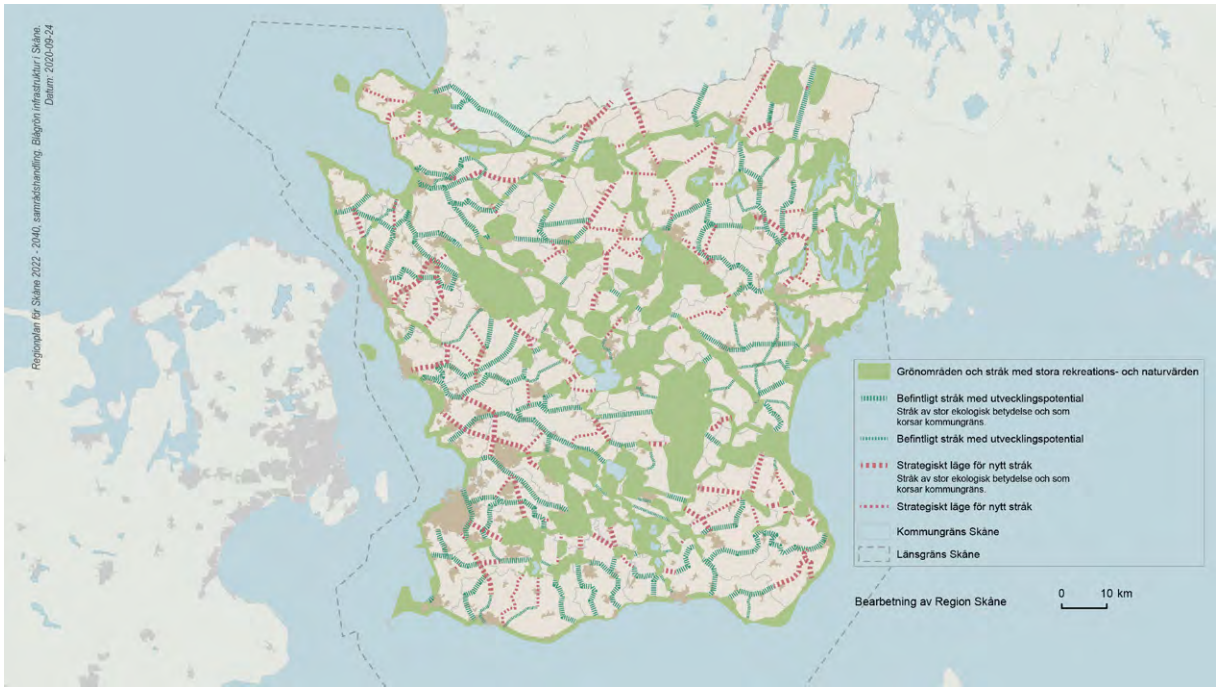
Blågrön infrastruktur

Precis som att Skåne består av en mängd sammanlänkade tätorter har Skåne en flerkärnig grön- och blåstruktur som binds samman av stråk. En fungerande blågrön infrastruktur är värdefull ur ett såväl ekonomiskt som ekologiskt och socialt perspektiv. Den utgör en plats för rekreation och bistår samhället med viktiga ekosystemtjänster. Landskapet, med grönstruktur, åkermark, sjöar, vattendrag och kust, är också en stor del av Skånes identitet och attraktionskraft. Stora delar av Skåne har en mycket begränsad tillgång till grönstruktur och allemansrättsligt tillgänglig mark, då stora arealer består av jordbruksmark, medan andra delar har god tillgång till skog och natur.

När regionen utvecklas och befolkningen växer blir trycket på markens användning allt högre. Klimatförändringarna innebär ökade påfrestningar för ekosystemen och arterna och i förlängningen Skånes förmåga att upprätthålla en långsiktigt hållbar produktion av ekosystemtjänster. Det är därför viktigt att skydda och utveckla den blågröna infrastrukturen, både i landskapet och i städerna. Att säkerställa tillräcklig kvalitet och kvantitet är avgörande för hälsa, livskvalitet och en långsiktigt hållbar mark- och vattenanvändning som ger värden för hela regionen.

Den förväntade utvecklingen innebär att kommunerna och andra aktörer behöver ha framförhållning och ett regionalt helhetsperspektiv i planeringen.

Grönstruktur i Skåne - Strategier för en utvecklad grön struktur 2012



Kartan för blågrön infrastruktur i Skåne utgår från Grönstruktur i Skåne - Strategier för en utvecklad grön struktur 2012 och har uppdaterats efter kommunernas översiktsplaner, delregionala strukturkartor samt Länsstyrelsen Skånes underlag för grön infrastruktur.

I mark- och vattenanvändningskartan redovisas enbart stråk av stor ekologisk betydelse och som korsar kommungräns. Dessa bedöms spela en extra viktig roll i den regionala blågröna infrastrukturen och utvecklingen av stråken gynnas av ett mellankommunalt samarbete.

Öppna kartan som PDF här.



Regionala grönområden och stråk

Den regionala blågröna infrastrukturen består av värdekärnor, värdetrakter och blågröna stråk som länkar samman områden ur ett rekreativt och ekologiskt perspektiv. För att naturen ska kunna förse oss med de ekosystemtjänster som vi behöver måste den vara varierad, motståndskraftig mot förändringar och finnas i funktionella, geografiska nätverk. De stora regionala grönområdena är värdefulla för hela Skåne och kommer att få en allt större betydelse i takt med att Skånes befolkning ökar.

Den regionala blågröna infrastrukturen sträcker sig över administrativa gränser. Det är därför viktigt att se till helheten och planera sektorsövergripande. En bred samverkan mellan Skånes aktörer är nödvändig för en positiv utveckling av Skånes blågröna infrastruktur.

Planeringsprinciper

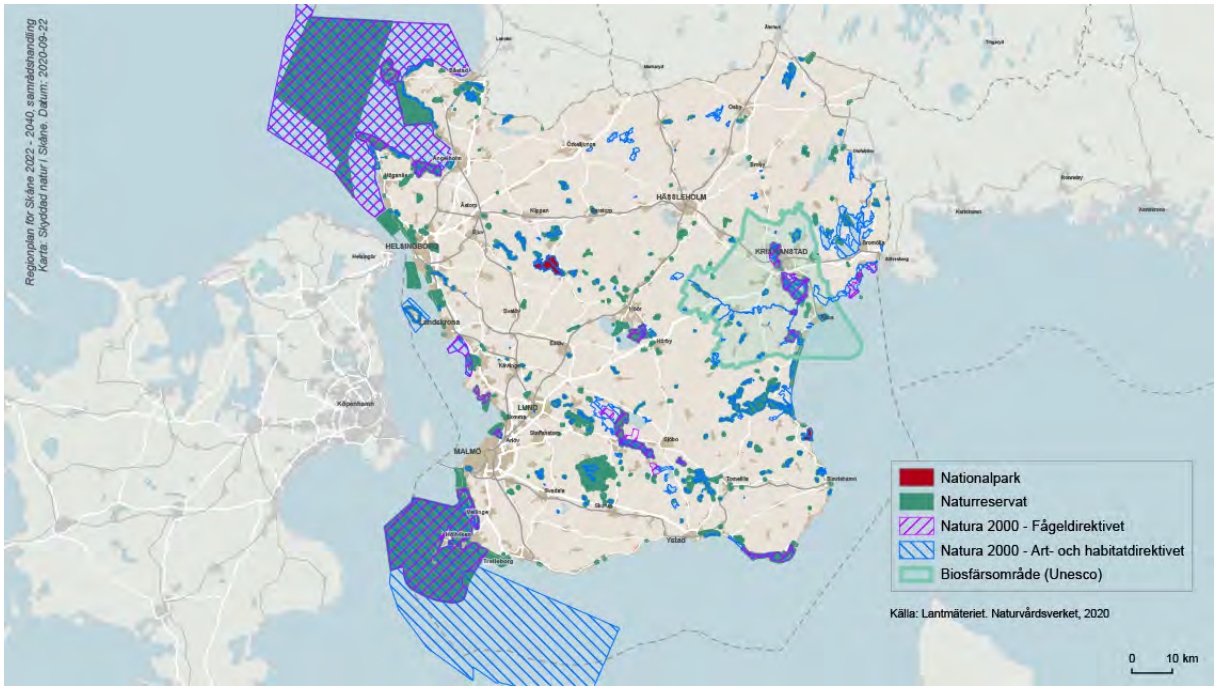
- Skydda, utveckla och bind samman regionala grönområden med höga naturvärden. Säkerställ att det långsiktigt finns blågrön infrastruktur av tillräcklig kvantitet och kvalitet. Verka för att skapa ett finmaskigare nät av blågröna stråk. Det finns potential att förbättra de befintliga stråken och utveckla nya där det saknas.
- Planera ny infrastruktur och bebyggelse så att dessa inte blir barriärer för rekreativa och ekologiska samband. Verka för att minska barriäreffekter från befintliga vägar och järnvägar. De stora ströv- och vandringsområdena bör så långt möjligt utgöras av tysta områden och skyddas från buller.
- Utveckla mellankommunal och mellanregional samverkan samt involvera markägare och andra brukare i frågor som rör planering av blågrön infrastruktur. Det finns ett stort värde i att utveckla delregionala underlag för blågrön infrastruktur och samarbetet mellan kommunerna och Region Skåne.



Biologisk mångfald

Skåne är den artrikaste regionen i landet men har också flest hotade arter. Den biologiska mångfalden påverkas starkt av hur mark och vatten planeras och används. Arter har under senare år trängts undan av bland annat exploatering och ett produktionsinriktat jord- och skogsbruk. De nationella miljömålen, *Ett rikt odlingslandskap och Ett rikt växt- och djurliv* har i Skåne en negativ utveckling. Det behövs aktiva insatser för att bibehålla, skydda och utveckla den biologiska mångfalden. Klimatförändringarna innebär ett stort hot för Skånes biologiska mångfald och ökar bland annat risken för att främmande växt- och djurarter ska sprida sig.

I Skåne ska det finnas en mångfald av ekosystem med god anpassningsförmåga och motståndskraft mot förändringar som också tar hänsyn till egenvärdet hos olika arter. Många små förändringar kan sammantaget leda till en stor påverkan. Genom att se helheten, planera sektorsövergripande och samplanera bebyggelse, trafik och grönstruktur kan negativa konsekvenser undvikas.



Skyddad natur i Skåne.

Öppna kartan som PDF här.

Planeringsprinciper

- Skydda och utveckla områden med särskilt höga naturvärden. Kommunernas grönstrukturprogram och naturvårdsprogram är bra verktyg för arbetet med biologisk mångfald i fysisk planering. Regionplanen ska synliggöra regionala sammanhang som ett underlag för kommunernas planering och miljöarbete.
- Skapa förutsättningar för välfungerande ekosystem, både kvantitativt och kvalitativt, i landskapet och i bebyggd miljö.

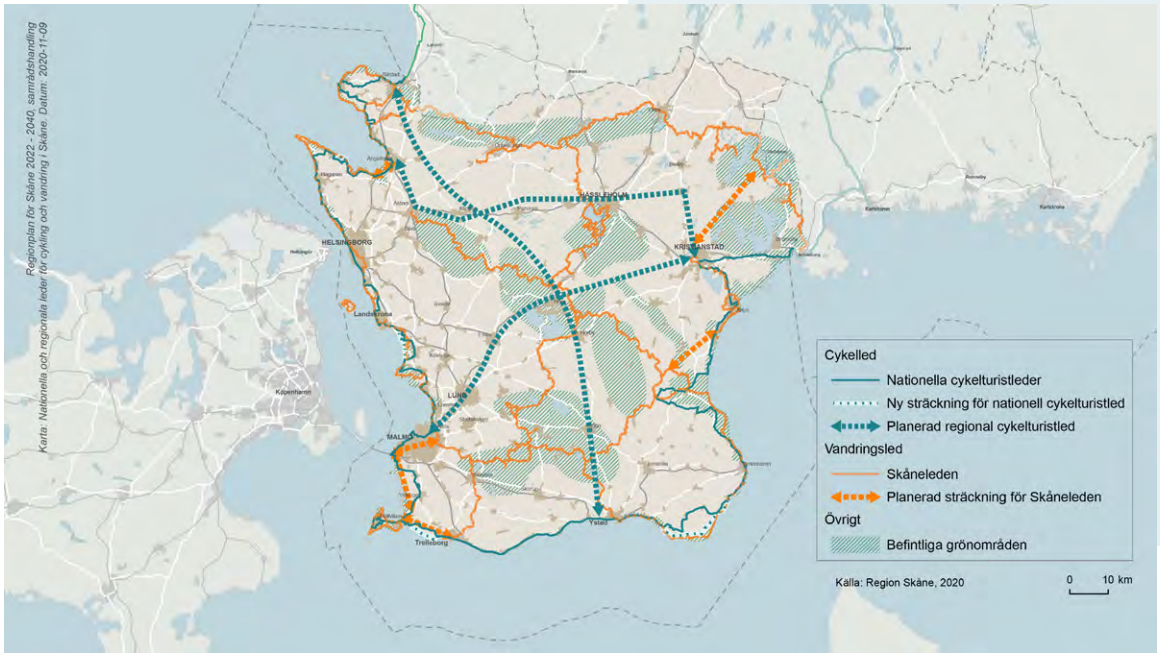


Regionala leder för vandring och cykling

Skåne har främst genom Skåneleden ett stort och regionalt sammanhållet system av vandringsleder. Lederna går att nå med kollektivtrafik och flera delsträckor passar för dagsturer. Längs Skånes kuster finns tre nationella leder för cykling: Kattegattleden, Sydkustleden och Sydostleden. Genom service kring lederna bidrar de till ett starkare lokalt näringsliv och en levande landsbygd. En fortsatt utveckling av leder bidrar till att stärka Skåne som turistdestination och till ett aktivt, rörligt friluftsliv. Arbete med leder kan också kopplas till andra aktiviteter som paddling. Region Skåne är ledhuvudman för Skåneleden, Sydkustleden och Sydostleden. Region Halland är huvudman för Kattegattleden med Region Skåne som deltagande part.

Planeringsprinciper

- Synliggör och ta hänsyn till de nationella och regionala lederna för cykling och vandring i den kommunala fysiska planeringen. När en led pekats ut och fastställts är det viktigt att den tas med i relevanta planer och strategier för att få genomslag.
- Förbättra nåbarheten till Skånes natur för att gynna friluftsliv och turism. Stärk cykelstråken och kopplingarna mellan befintlig kollektivtrafik och målpunkter i naturen. Utveckla Skåneleden med fler sträckningar som binder ihop tätorterna med befintligt ledsystem.



Nationella och regionala leder för cykling och vandring i Skåne.

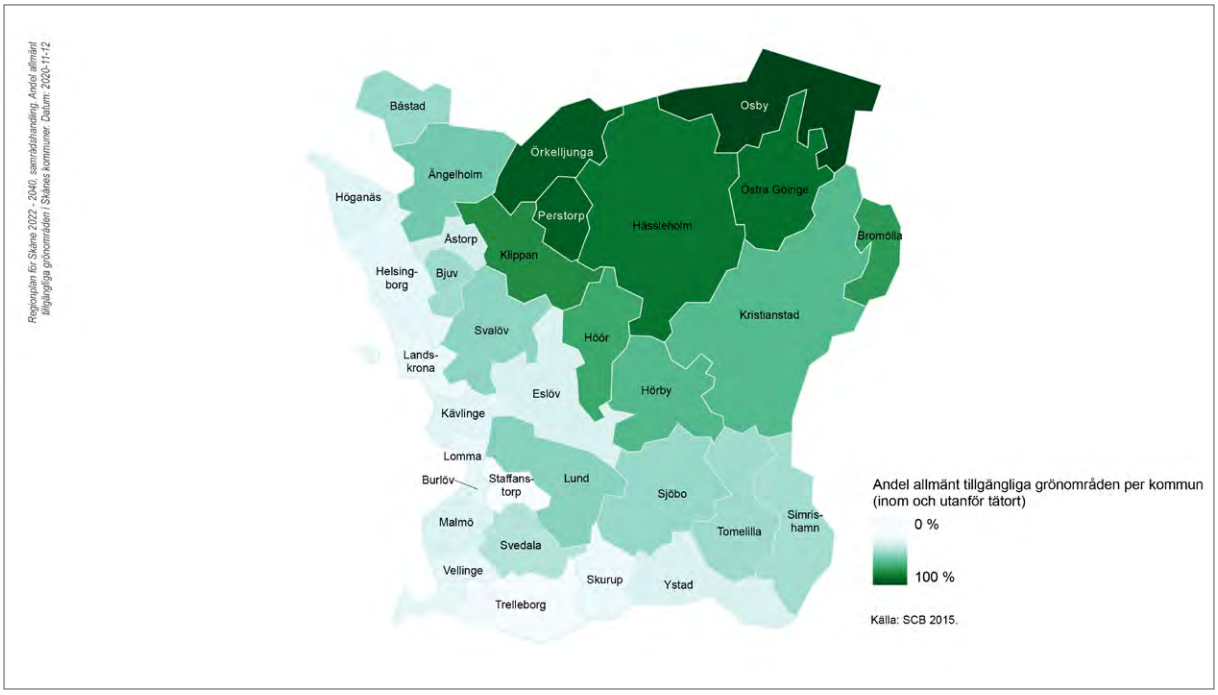
Öppna kartan som PDF här.



Landskap, jordbruk och skogsbruk

Skåne har mycket värdefull oexploaterad mark, både bestående av högvärdig åkermark och fina naturområden. Det finns en stor variation av naturtyper och landskapstyper med betydande värden för Skånes identitet och attraktionskraft, turism, besöksnäring och näringsliv. Olika delar av Skåne har olika naturgeografiska förutsättningar och behöver utvecklas efter sina förutsättningar.

Det är en ojämn tillgång på allemansrättslig mark i Skåne. Tillgången är sämre i de delar av Skåne där befolkningen är störst och ökar mest, medan det i skogsbygden finns stora områden med allemansrättsligt tillgänglig mark med betydande värden för rekreation och besöksnäring. Kartan nedan visar både tillgängliga grönområden i tätorterna och naturområden utanför tätorterna som är tillgängliga genom allemansrätten.

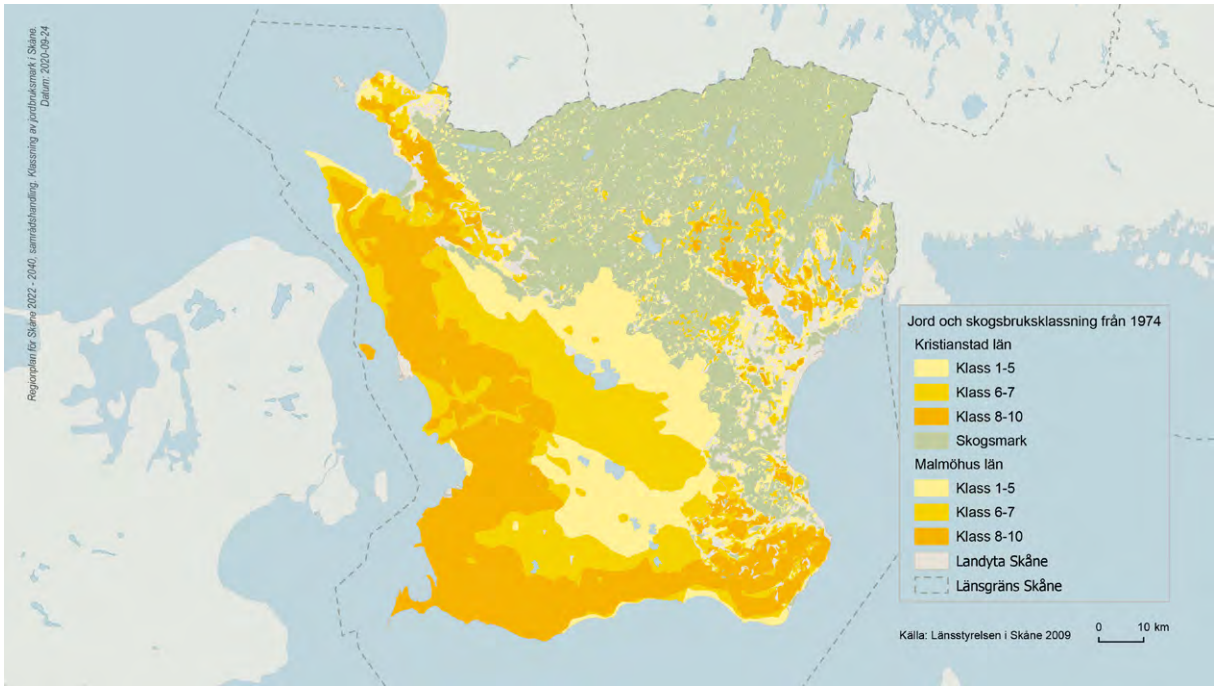


Andel allmänt tillgängliga grönområden i Skånes kommuner, inom och utanför tätorterna.

Öppna kartan som PDF här.

Skånes jordbruksmark är viktig för livsmedelsförsörjningen, både regionalt och nationellt, och har en stor exportpotential. En stark inhemsk livsmedelsproduktion ökar självförsörjningsgraden och minskar sårbarheten vid krislägen. Skånes yta är till 38 procent täckt av skog, vilket gör skogen till en betydande resurs såväl ekonomiskt och socialt som miljömässigt. Skåne har landets högsta produktion i skogen, en mycket rik biologisk mångfald, knuten till både barrskog och lövskog, liksom en variationsrik skog med mycket höga rekreationsvärden. Klimatförändringarna innebär ökad risk för skador på jord- och skogsbruk. Ökat upptag av koldioxid i skog och mark är en strategi för att minska Skånes nettoutsläpp av växthusgaser.

Att hushålla med Skånes jordbruks- och skogsmark är en förutsättning för en hållbar markanvändning.



Jordbruksmark i Skåne. Klassificeringen gjordes 1974 i f.d. Kristianstads län respektive Malmöhus län. Av kartan framgår att den mest produktiva jordbruksmarken är koncentrerad till västra och södra Skåne.

Öppna kartan som PDF här.

Planeringsprinciper

- Hushålla med Skånes värdefulla jordbruksmark och utveckla samtidigt odlingslandskapets kvaliteter för biologisk mångfald, rekreation, vattenfördröjning och infiltration. Det är särskilt viktigt i delar med sämre tillgång till allmänt tillgängliga grönområden.
- Utveckla Skånes skogar i samverkan mellan olika aktörer. Ta hänsyn till miljö, produktion, rekreation och innovation.
- Planera med hänsyn till Skånes kulturlandskap och landskapskaraktärer. Beakta den regionala identiteten som de blågröna strukturerna bidrar till. Om det skånska landskapet blir alltför homogent riskerar det att tappa den särart som bidrar till attraktivitet, bosättning, företagsetablering och turism.



Vatten i landskapet

Framtidsprognoser visar entydigt att kvantiteten av både yt- och grundvatten kommer att minska i Skåne om inte aktiva åtgärder genomförs. Vatten av tillräcklig kvantitet och kvalitet är en förutsättning för att kunna bibehålla en god folkhälsa, livskraftigt jordbruk, hållbar tillväxt i näringslivet samt en biologiskt rik blågrön infrastruktur för rekreation och turism. Att öka markens vattenhållande förmåga bidrar till att minska effekterna av klimatförändringarna samt fördröjer och renar vattnet innan det når dricksvattentäkterna och havet. Skåne ska kraftsamla för att skapa en säker och hållbar dricksvattenförsörjning samt bidra till en god livsmiljö för växter och djur i sjöar och vattendrag.

Kommunerna har ett stort ansvar att genom sin planering ge vattnet mer utrymme i landskapet och i tätorterna. Vattnet sträcker sig över administrativa gränser och det behövs en bredare samverkan i beslut som berör planering av gemensamt vatten inom avrinningsområdena. Målen för kommunernas vattenåtgärder behöver vara ambitiösa på både kort och lång sikt för att Skåne inte ska hamna i en krissituation med vattenbrist eller få otjänligt dricks- eller badvatten.

Planeringsprinciper

- Planera utifrån avrinningsområden. Samordna planeringen i mellankommunala och mellanregionala strategier. Aktörerna inom varje avrinningsområde bör ta fram gemensamma strategier. Region Skåne behöver utveckla sin roll och vara ett stöd i mellankommunala frågor avseende vatten.
- Planera för att öka vattnets utrymme i landskapet och markens vattenhållande förmåga. Kommunerna ska tillsammans med andra aktörer verka för att öka kunskapen om Skånes vattentillgångar för att säkra dricksvattenförsörjningen.





Avrinningsområden i Skåne och angränsande regioner.

Öppna kartan som PDF här.



Havet och kusten

Många intressen och värden ska samsas i havet och längs Skånes kuster såsom sjöfart, yrkesfiske, energiutvinning, naturvård, rekreation, friluftsliv och turism. Den oexploaterade kusten och dess värden är en gemensam resurs för hela Skåne. Havet är starkt påverkat av övergödning, invasiva arter och föroreningar. Klimatförändringarna med stigande havsnivåer påverkar Skånes kustnära natur och bebyggelse negativt med ökad erosion och översvämningsrisk. Den långsiktiga målsättningen är ett hav och kust i balans med ekosystem som förser atmosfären med syre, ger husrum till många arter, reglerar väder och klimat samt höjer vår livskvalitet. Fungerande ekosystem och en god miljö är en förutsättning för de marina och maritima näringarna.

Havs- och vattenmyndigheten (HaV) har lämnat över förslag till statliga havsplaner för Sverige till regeringen som fattar beslut senast 2021. Det finns många kopplingar mellan den statliga havsplaneringen och kommunala och regionala frågor. Kustkommunerna har en nyckelroll i havsplaneringen. HaV har identifierat Öresund som ett fördjupningsområde inom Östersjöns planområde, då området utnyttjas intensivt samt har naturmiljöer som är värdefulla att bevara. Länsstyrelsen i Skåne har i uppdrag att utreda hur behovet av ett marint skydd kan tillgodoses.



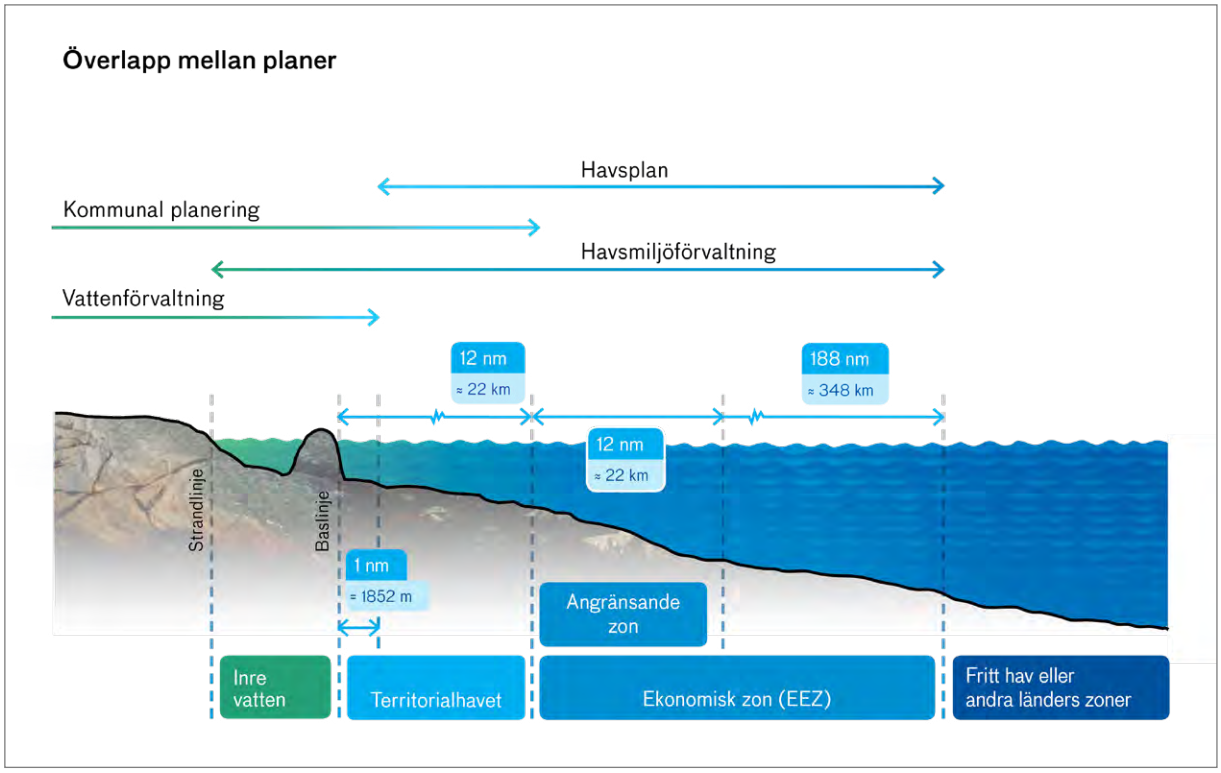
Erosionsförhållanden längs Skånes kust.

Öppna kartan som PDF här.



Gränser för havsplaneringsområden i Skåne.

Öppna kartan som PDF här.



Gränser för havsplaneringsområden i Skåne. Källa: Havs- och vattenmyndigheten.

Planeringsprinciper

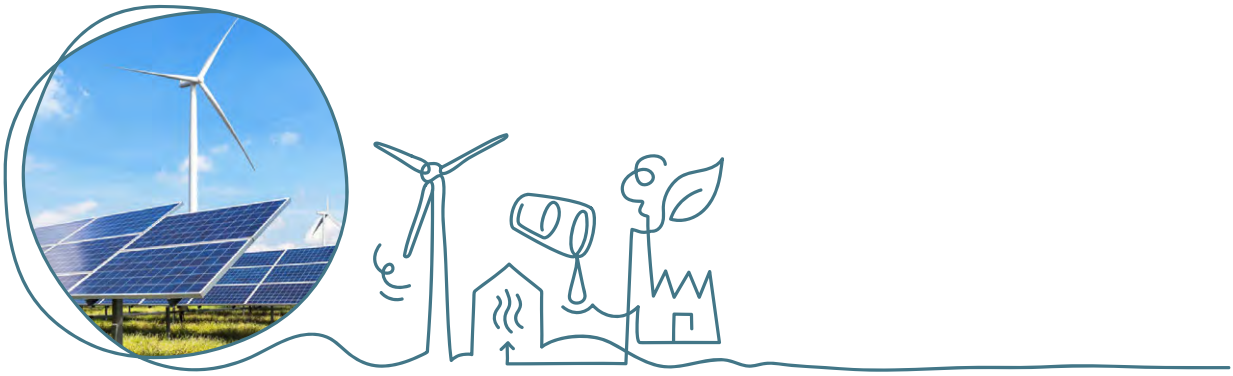
- Använd havsplaneringen som verktyg för att skydda värdefulla områden och den biologiska mångfalden i havet och skapa samtidigt förutsättningar för en fortsatt produktion av havets ekosystemtjänster. Region Skåne behöver utveckla sin roll avseende havs- och kustplanering. Samordna havsplaneringen med mellankommunala och mellanregionala strategier utifrån avrinningsområdena.
- Värna den oexploaterade kusten och dess värden för naturvård, rekreation, friluftsliv, besöksnäring och identitet som en gemensam resurs för hela Skåne. Det är också viktigt för att ge utrymme för kustnära våtmarker och strandängar som kan översvämmas och mildra erosion.



Teknisk infrastruktur

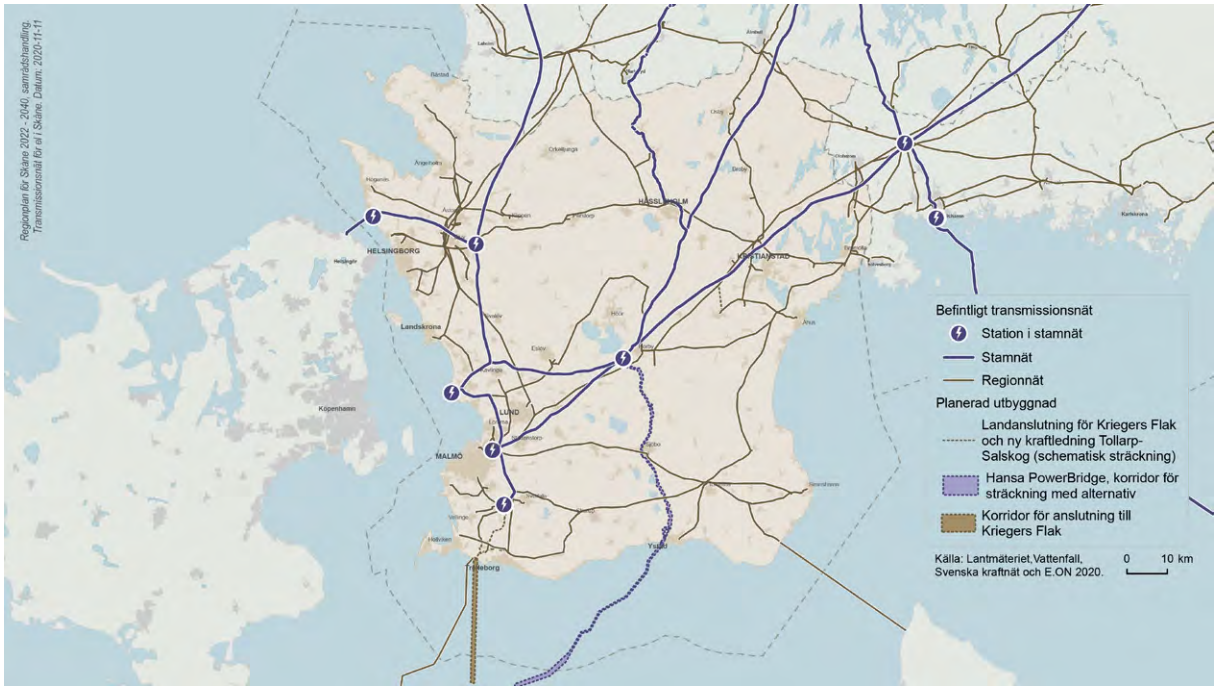
Den tekniska infrastrukturen tillgodoser samhällets behov av el, värme, kyla, energigas, dricksvatten och digital uppkoppling samt säkerställer hantering av dagvatten, avloppsvatten och avfall. Hållbar, resilient, robust och säker teknisk infrastruktur kräver framsynt planering och god samverkan mellan flertalet samhällsaktörer inom och utanför Skåne. Skånes invånare och företag måste kunna lita på att den tekniska infrastrukturen levererar med tillräcklighet och tillförlitlighet. Därtill ska försörjning av el, värme, kyla och energigaser ske med låga utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar som påverkar klimat, miljö och människors hälsa. Dricksvatten ska vara rent och med säker tillgång. Dagvatten, avloppsvatten och avfall ska hanteras med låg påverkan på miljö, egendom och människors hälsa. Digital uppkoppling ska ske med omsorg om hälsa och integritet. Alla system måste ta höjd för klimatförändringar, extremväder och risker för olyckor och intrång.

En stor del av dagens tekniska infrastruktur är ålderstigen och behöver förnyas innan 2040. Andra delar måste utvecklas med nya lösningar för att möta och stödja samhällets utveckling. Därigenom säkerställs att alla får lika tillgång till teknisk infrastruktur av god kvalitet. En generell digital omställning är viktig såväl för individen som för det skånska näringslivet.



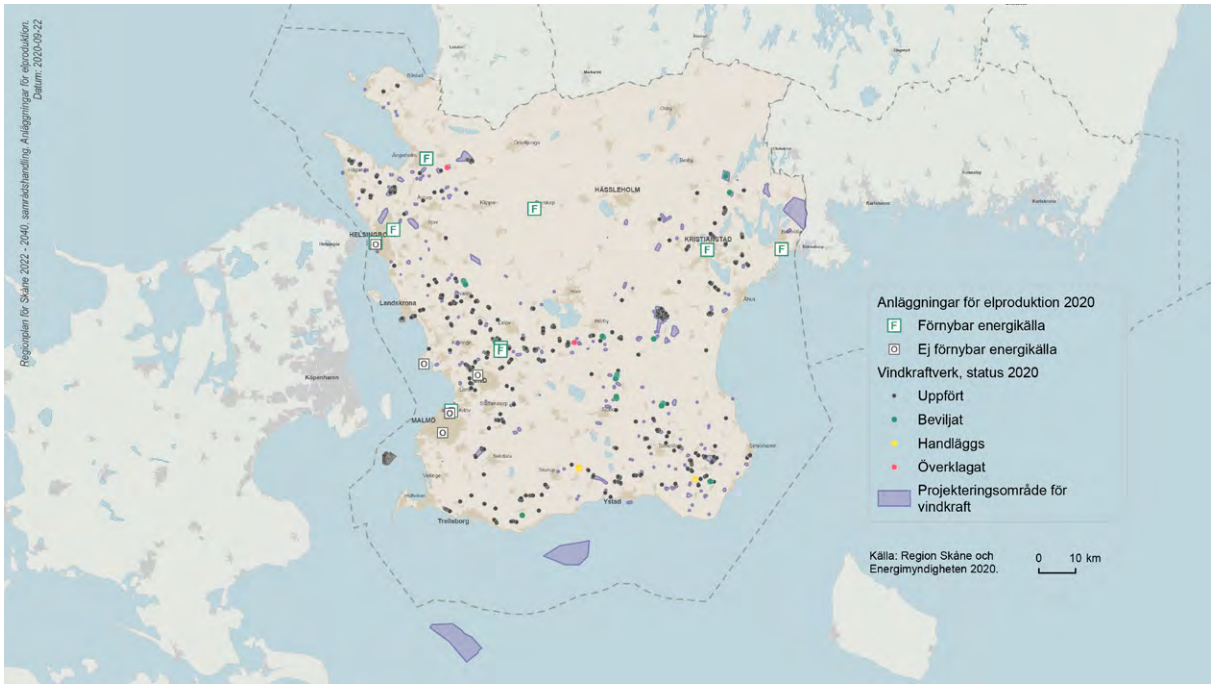
Energiförsörjning

Utbyggnad av elnät tar lång tid, särskilt på stamnäts- och regionnätsnivå. Det är komplicerade processer med flera inblandade parter och det behövs dessutom tillgång till mark för ledningar och tekniska anläggningar. Det är också väsentligt att ta hänsyn till kraftöverföringen i det svenska stamnätet och från utlandet. Skåne har ett stort behov av mer fossilfri elproduktion som bland annat behövs för att minska elpriset i södra elområdet såväl som risken för kapacitetsbrist i elnäten. Skåne har potential att producera mer biogas och förnybar gas.



Transmissionsnät för el i Skåne.

Öppna kartan som PDF här.

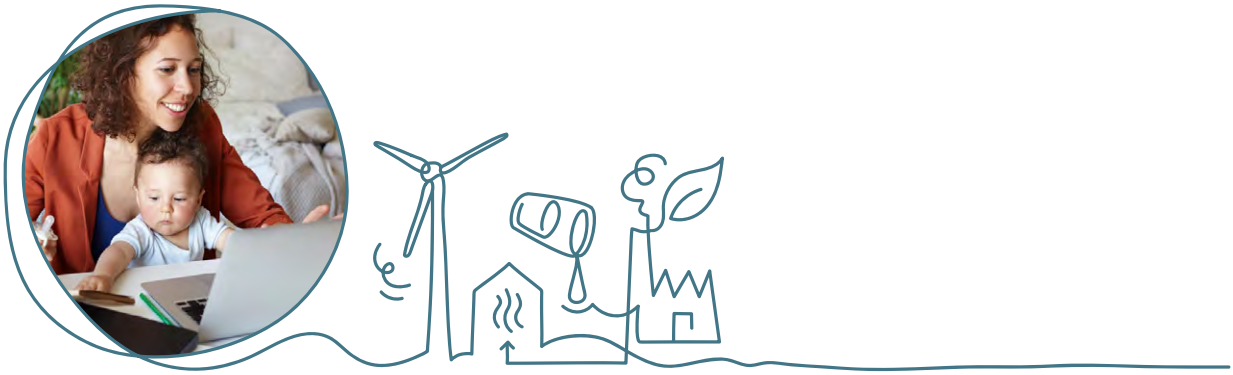


Anläggningar för elproduktion i Skåne.

Öppna kartan som PDF här.

Planeringsprinciper

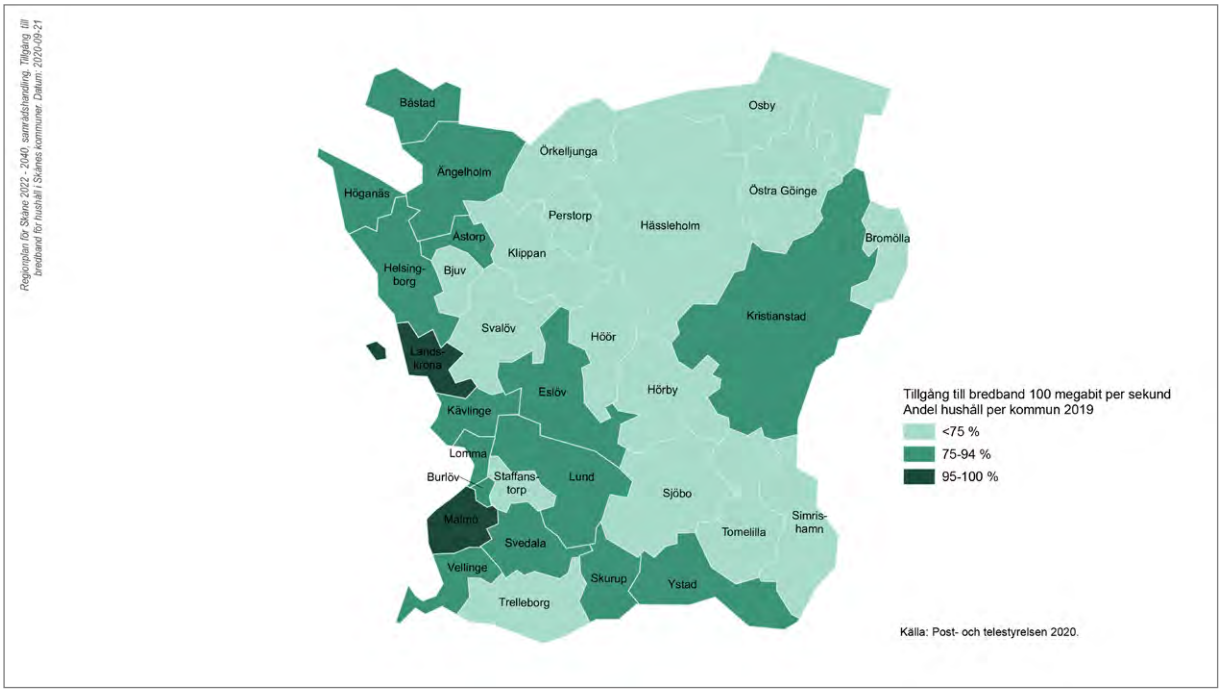
- Främja utvecklingen av elnäten på alla nivåer. Det är viktigt att kommunerna tidigt i den fysiska planeringen samverkar med lokalnätsägare och energibolag när nya bostadsområden och företagsetableringar planeras.
- Främja utbyggnaden av fossilfri energiproduktion. Det kommer att behövas mer vindkraft på land och till havs i framtiden. Det finns också stor potential i Skåne att utveckla värme från djupgeotermi. Utvecklingen av förnybar gas och biogas behöver främjas. Möjligheterna är goda i Skåne, men det krävs bland annat att logistiken för distribution av förnybar gas till användare är god.



Digital infrastruktur

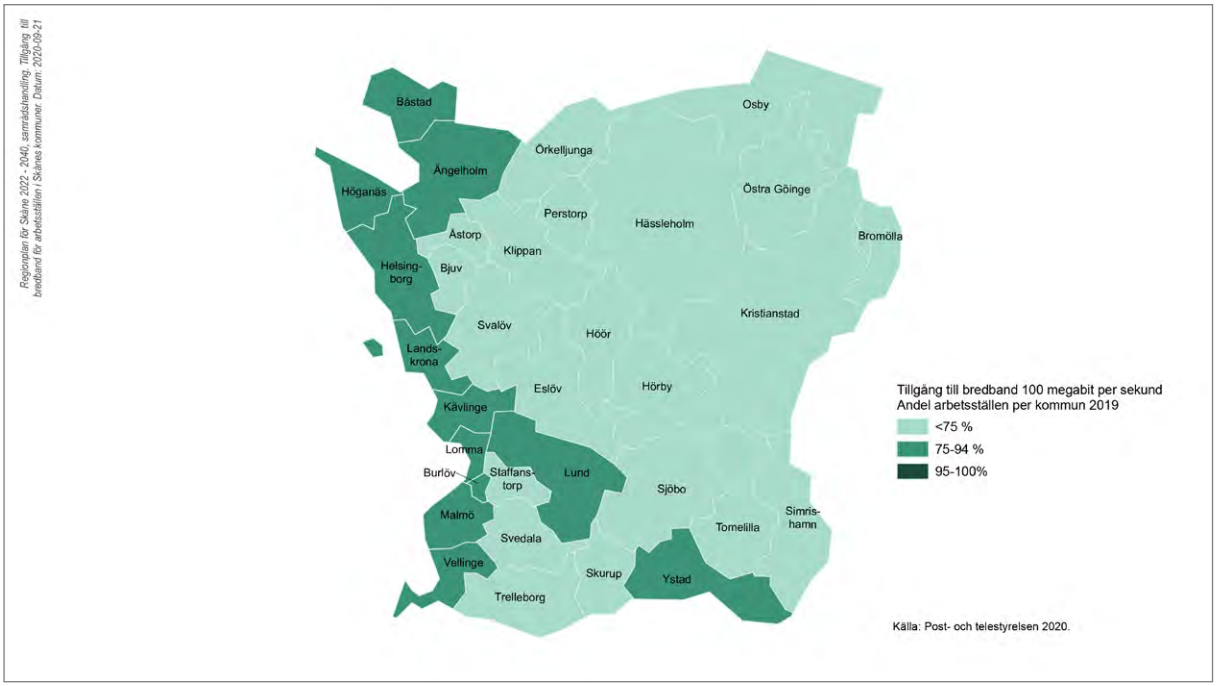
I Skåne finns det utmaningar avseende utbyggnad av bredbandsinfrastruktur, framför allt på landsbygden. Samtidigt är det viktigt att det inte skapas digitala klyftor mellan stad och landsbygd. Det ska finnas förutsättningar för att kunna bo och vara verksam även utanför Skånes urbana miljöer. En fullt utbyggd digital infrastruktur är en förutsättning för att digitalisera hälso- och sjukvården och öka samhällets förmåga att erbjuda alla invånare vård på samma villkor. Den digitala infrastrukturen kan även bidra till ett minskat resande vilket också gör den till en klimatsmart och hållbar lösning.

I takt med att den digitala infrastrukturen blir bärare av allt fler samhällskritiska funktioner ökar också behovet av att trygga såväl robusthet som säkerhet. Infrastrukturen måste vara tillförlitlig och ha hög säkerhet för överföring av känslig information. Ur ett samhällsplaneringsperspektiv är det av högsta vikt att hänsyn tas till den digitala infrastrukturen tidigt i planeringen.



Tillgång till bredband för hushåll i Skånes kommuner.

Öppna kartan som PDF här.

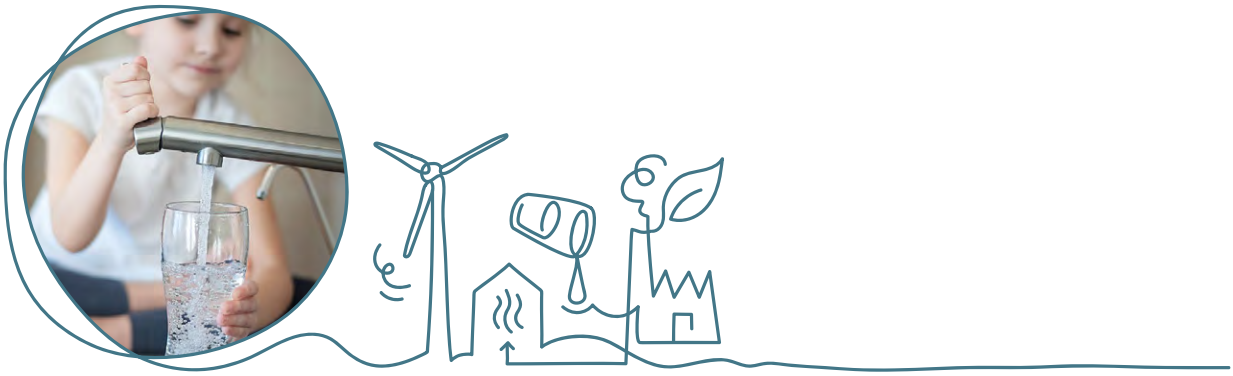


Tillgång till bredband för arbetsställen i Skånes kommuner.

Öppna kartan som PDF här.

Planeringsprinciper

- Främja utbyggnad av digital infrastruktur på landsbygden. Det finns utmaningar som handlar om avstånd till stamnät med ökad produktionskostnad som följd samt begränsad tillgång till potentiella aktörer.
- Planera för ökad digital robusthet och säkerhet för att säkra samhällskritiska funktioner. Det är viktigt att den infrastruktur som förläggs följer anvisningarna framtagna av samverkansorganisationen Robustfiber.se.
- Ta fram en handlingsplan för bredbandsutbyggnaden i Skåne. Arbetet har påbörjats inom Region-samverkan Sydsverige. En kartläggning av nuläget i södra Sverige har initierats och på sikt ska en plan för fortsatt bredbandsutbyggnad tas fram. Planen kommer att bygga på samverkan med södra Sveriges alla nätägare.



Dricksvattenförsörjning

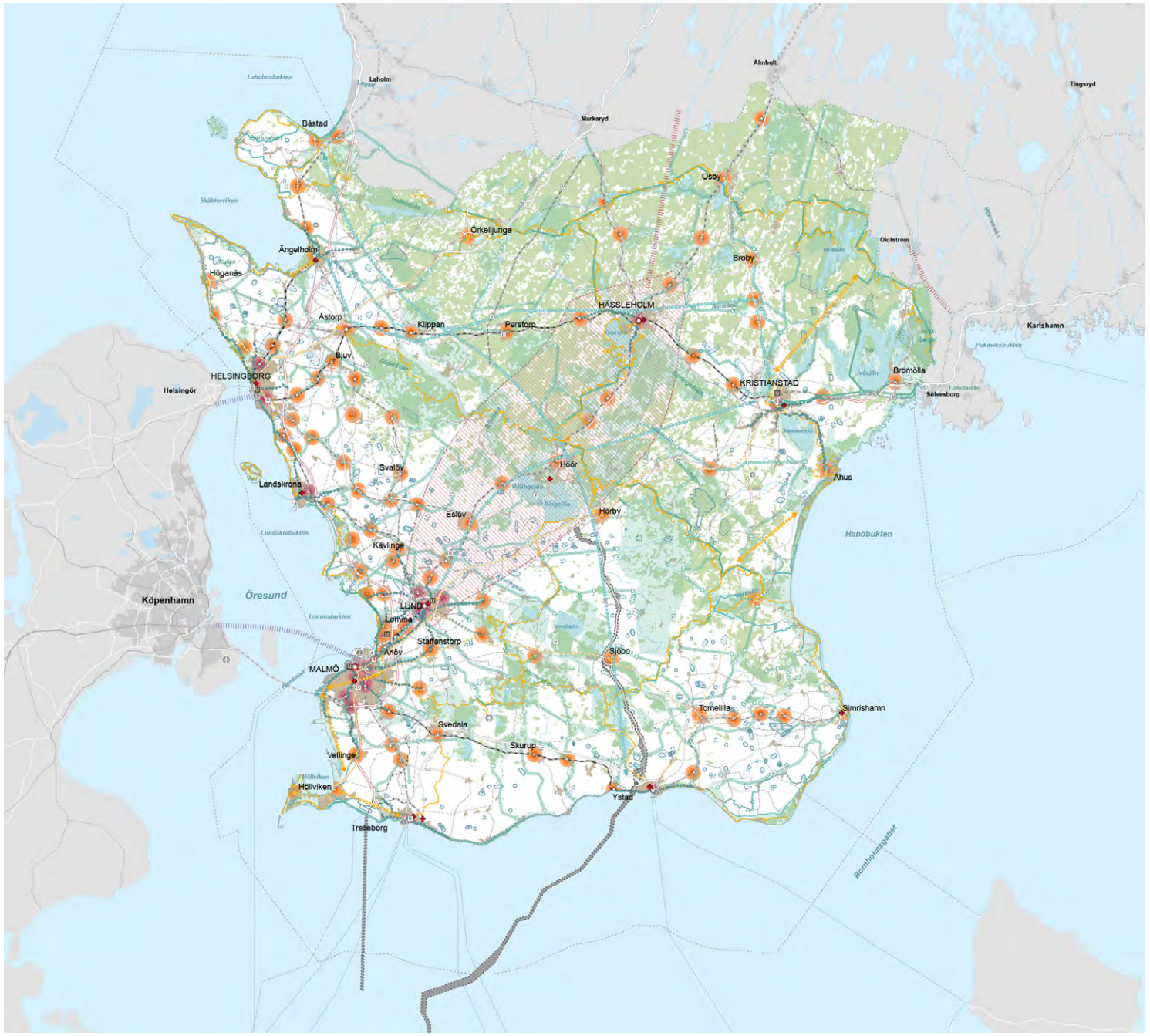
Klimatförändringarna har tillsammans med de senaste årens vattenbrist satt fokus på vattentillgången för både hushåll och näringsliv. Skånes sötvattenresurs är redan idag begränsad, särskilt under de varmare månaderna, och behöver hanteras därefter. En långsiktigt hållbar vattenförsörjning är en förutsättning för en resilient samhällsutveckling, jordbrukets produktionsförmåga och ett konkurrenskraftigt näringsliv. Många skånska företag upplever redan idag att tillgången på vatten sätter begränsningar för deras produktion och utvecklingsmöjligheter. Myndigheternas ansvar för drickvattenfrågan delas mellan Havs- och vattenmyndigheten, Boverket, Länsstyrelserna, Livsmedelsverket, Socialstyrelsen och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap.

Planeringsprinciper

- Aktörerna i Skåne behöver planera för att säkra hela logistikkedjan från dricksvattentäkterna tills vattnet når vattenanvändarna. Ett effektivare nyttjande och en cirkulär hantering av Skånes dricksvattenresurs förutsätter ett ändrat samhällsbeteende och en ökad samverkan mellan kommuner, regioner samt med myndigheter och andra intressenter.

Mark- och vattenanvändningskarta

Öppna mark- och vattenanvändningskartan som PDF här.



MARK- OCH VATTENANVÄNDNINGSKARTA

Regionplan för Skåne 2022 - 2040, samrådshandling

Transportsystemet

Noder i transportsystemet, befintliga och planerade

- Järnvägsstation
- Planerad järnvägsstation
- Rangerbangård
- Planerad station på ny stambana
- Hamn
- Nod för regionalt superbusskoncept
- Flygplats
- Befintlig rangerbangård med utvecklingsbehov

Järnväg, befintligt och planerat

- Enkelspår
- Uppgradering
- Dubbelspår
- Utbyggnad till dubbelspår
- Fleirspår
- Utbyggnad till fyrspår
- Ny järnvägsförbindelse
- Utredningsområde för ny järnvägsförbindelse

Öresundsförbindelser, behov

- Behov av nya förbindelser över Öresund

Vägar, befintliga och planerade

- Europaväg
- Uppgradering/Utbyggnad
- Annan väg
- Regionalt superbusskoncept

Färjeled

- Befintlig färjeled

Cykelstråk, befintliga och planerade

- Basstråk och starka stråk
- Förslag till utveckling av supercykelstråk

Teknisk infrastruktur

Transmissionsnät för el, befintligt och planerat

- Station i stamnät
- Ny förbindelse
- Stamnät
- Område för ny förbindelse
- Regionnät

Anläggningar för elproduktion, befintligt och planerat

- Förnybar energikälla
- Ej förnybar energikälla
- Projekteringsområden med uppförda vindkraftverk 2020
- Projekteringsområden utan uppförda vindkraftverk 2020

Dricksvatten

- Befintliga anläggningar för dricksvattenförsörjning

Gröna områden och stråk, befintligt och planerat

- Grönområden och stråk med stora rekreations- och naturvärden
- Gröna stråk med utvecklingspotential

Leder för vandring och cykling, befintligt och planerat

- Skåneleden
- Planerad sträckning för Skåneleden
- Nationell cykelturistled
- Ny sträckning för nationell cykelturistled
- Planerad regional cykelturistled

Kollektivtrafiknoder för strategisk bebyggelseutveckling

- Tillväxtmotorer och regionala kärnor
- Övriga

Sjukvård, befintligt

- Sjukhus

Utbildning, befintligt

- Universitet och/eller högskola finns på orten

Markanvändning

- Tätorter och annan koncentrerad bebyggelse
- Skogsmark
- Odlad och annan öppen mark
- Större sjöar
- Vattendrag

Skala (A1) 1:300 000
Datum: 2020-11-19



Genomförande och uppföljning

Genomförande av regionplanen

Region Skåne ska leda och samordna arbetet med att genomföra och följa upp den regionala fysiska planeringen i Skåne.

Den regionala utvecklingsstrategin anger att visionen om Det öppna Skåne 2030 förverkligas genom att utvecklingsaktörerna i Skåne samverkar. Alla aktörer har ett ansvar och en möjlighet att bidra till att möta samhällsutmaningar och nå visionsmålen tillsammans. Regionplan för Skåne är ett område där Region Skåne tydligt samordnar inriktning och genomförandet. Det är genom områdesstrategierna – varav Regionplan för Skåne är en – som den regionala utvecklingsstrategin genomförs.

Regionplanen genomförs dels genom olika former av dialog och samverkan och dels genom lagstiftade uppdrag. Region Skåne för dialog med relevanta aktörer på många olika sätt och dessa redovisas här i den utsträckning de är relevanta för genomförandet av regionplanen. Genomförandeprocessen kommer också att utvärderas och justeras löpande i uppföljningen av regionplanen.

Remissinstans för kommunala översiktsplaner (reglerat förfarande i Plan- och bygglag 2010:900)

Region Skåne är formell remissinstans och yttrar sig över kommunernas översiktsplaner och riktlinjer för bostadsförsörjning. Region Skåne lämnar även yttranden över väg- och järnvägsplaner. Den kommunala översiktsplaneringen ska ha en tydlig strategisk funktion och en koppling till nationella och regionala strategier, planer och program. Det är i den kommunala planeringen, främst i översiktsplanerna, som regionplanen kan konkretiseras och tas vidare i frågor som omfattar användningen av mark och vatten.

Ansvarig och tidplan: Region Skåne, löpande arbete utifrån remiss av kommunala översiktsplaner och årlig uppföljning till regionala utvecklingsnämnden.

Strategisk miljöbedömning och uppföljning (reglerat förfarande i Miljöbalk 1998:808)

Den strategiska miljöbedömningen, Konsekvensbedömning av Regionplan för Skåne 2022-2040, anger hur uppföljning av den betydande miljöpåverkan ska göras.

Ansvarig och tidplan: Region Skåne, löpande under planperioden.

Regionplanerådet

Till arbetet med regionplanen och regional fysisk planering har knutits ett regionplaneråd bestående av politiker från kommunerna och den regionala utvecklingsnämnden. Rådet fortsätter att ge inspel till regionplanearbetet genom tre årliga sammanträden.

Ansvarig och tidplan: Region Skåne och Regionplanerådet ansvarar. Tre årliga sammanträden som sammankallas och leds av regionala utvecklingsnämndens ordförande.

Genomföra aktiviteter och projekt i samverkan för fortsatt kunskapsfördjupning

Arbetssättet att löpande identifiera gemensamma utmaningar för Skåne tillsammans med de skånska kommunerna samt att genomföra analyser, rapporter och projekt för Skånes utveckling fortsätter i arbetet med att genomföra och följa upp regionplanen.

Ansvarig och tidplan: Region Skåne ansvarar men genomför i samverkan med Skånes kommuner och andra relevanta aktörer. Arbetet sker löpande.

Planeringssamverkan

Planeringssamverkan är Region Skånes återkommande arena för aktuella frågor om den regionala utvecklingen med fokus på infrastruktur och kollektivtrafik. Planeringssamverkan riktar sig till tjänstemän i Skånes kommuner och statliga myndigheter som arbetar inom kollektivtrafik, infrastruktur och fysisk planering.

Ansvarig och tidplan: Region Skåne ansvarar för genomförandet och planering i samarbete med Trafikverket. Planeringssamverkan genomförs 1-2 gånger per år.

Strukturerad dialog med kommunala politiker och tjänstemän

Dialogen med de skånska kommunerna planeras med särskilt fokus på ansvariga politiker och tjänstepersoner inom samhällsbyggnad och fysisk planering. Dialog sker såväl genom Region Skåne som i samverkan med andra aktörer.

Ansvarig och tidplan: Region Skåne ansvarar och dialog genomförs inom ramen för etablerade samarbeten där så är relevant. Dialogen genomförs två till fyra gånger årligen. Nyhetsbrev med aktuell information skickas till målgrupperna löpande.

Skånepanelen

I samband med regionplanens samrådsförfarande ska en undersökning göras bland invånarna i Skåne genom Region Skånes medborgarpanel, Skånepanelen. Fokus är regionplanens genomförande med särskild relevans för skåningarna.

Ansvarig och tidplan: Region Skåne ansvarar. Genomförs en gång vart fjärde år.

Seminarieserien hållbar stadsutveckling

Seminarieserien genomförs årligen för att skapa en mötesplats för det offentliga, akademin och privat sektor kring aktuella stadsutvecklingsfrågor. Seminarierna bygger på tanken att sprida goda exempel på stadsutveckling i framkant, visa innovativa exempel, inspirera till att tänka nytt och våga vara proaktiva samt lyfta aktuella utmaningar som är av vikt för Skånes fysiska planering och regionplanens genomförande.

Ansvarig och tidplan: Region Skåne ansvarar, men arbetet genomförs alltid i samverkan med andra aktörer särskilt inom byggsektorn. Fyra till sex seminarier genomförs per år och utvärderas löpande.

Skånes arkitekturpris

Skånes arkitekturpris delas ut årligen i samarbete med Sveriges Arkitekter Skåne. När Region Skåne, genom regionplan och strategi för gestaltad livsmiljö, tar ett samlat grepp för att stärka mångfalden av goda livsmiljöer är Skånes arkitekturpris ett sätt att lyfta goda exempel och uppmuntra och engagera samhällsbyggare i Skåne. Priset är prestigefullt och hörsammas även nationellt och i vissa fall internationellt.

Ansvarig och tidplan: Region Skåne ansvarar, men arbetet genomförs i samarbete med Sveriges Arkitekter Skåne. Priset delas ut årligen.

Uppföljning av regionplanen

Aktualisering av regionplan

Regionplanens aktualitet ska prövas en gång varje mandatperiod. Då sammanställs lärdomar och analyser som gjorts av nuläget i Skåne gällande fysisk planering, för att inarbetas i ny version eller aktualisering av regionplan. Detta innebär två parallella processer; en för att *genomföra* aktiviteter och projekt i samverkan för att nå målen i *Det öppna Skåne 2030* kopplade till fysisk planering och en med dialoger för utvärdering och *uppföljning* av befintlig plan.

Ansvarig och tidplan: Region Skåne ansvarar. Årligen i återrapport till regionala utvecklingsnämnden, med särskilt fokus vart fjärde år.



Uppföljning av *Det öppna Skåne 2030* – Hur har det gått i Skåne?

Visionsmålen i *Det öppna Skåne 2030* pekar ut riktningen för Skånes utveckling. Fysisk planering är en del av utvecklingen och regionplanen är det fysiska uttrycket av den regionala utvecklingsstrategin. Uppföljningen av utvecklingsstrategins mål kan därför i flera fall även hänföras till regionplanen. Följande mål berör särskilt regionplanens årliga uppföljning:

Visionsmål 1:
Skåne ska erbjuda framtidstro och livskvalitet

- Skapa en attraktiv närmiljö med tillgänglig rekreation

Visionsmål 3:
Skåne ska stärka mångfalden av goda livsmiljöer

- Dra nytta av Skånes flerkärniga ortsstruktur
- Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne
- Skapa attraktiva platser med människan i centrum
- Samverka för en utvecklad bostadsmarknad
- Planera i samverkan för en hållbar mark- och vattenanvändning

Visionsmål 4:
Skåne ska ha en god miljö och en hållbar resursanvändning

- Verka för ett klimatneutralt och fossilbränslefritt Skåne
- Skapa förutsättningar för välfungerande ekosystem på land
- Kraftsamla för levande ekosystem i hav, sjöar och vattendrag samt en hållbar vattenförsörjning
- Verka för en frisk luft och giftfri miljö

Visionsmål 6:
Skåne ska vara globalt attraktivt

- Stärka den internationella tillgängligheten

Ansvarig och tidplan: Region Skåne ansvarar. Årligen i samband med uppföljning av *Det öppna Skåne 2030 – Hur har det gått i Skåne?*



Konsekvensbedömning

Konsekvensbedömningen av Regionplan för Skåne 2022-2040 innehåller en beskrivning av processen för framtagandet av planen samt en redogörelse för dess konsekvenser.

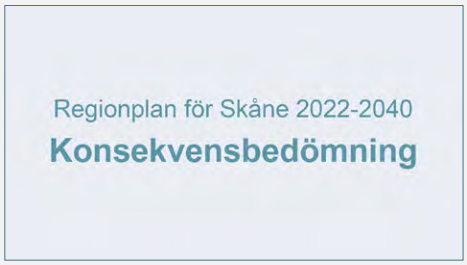
Konsekvensbedömningen utgör ett brett och kompletterande underlag till regionplanen. Den redogör inte för planförslagets fördelar och kvaliteter som plan och tar inte heller ställning till den breda samhällsutvecklingen som planförslaget syftar till att hantera. Det är enbart konsekvenser utifrån ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet som beskrivs.

Konsekvensbedömningen är en integrerad del i planprocessen och bidrar till denna genom att inte enbart bli en efterhandsbedömning av det färdiga plandokumentet. Arbetet har därför påbörjats samtidigt med starten av planprocessen och bedrivs parallellt med denna för att löpande utvärdera konsekvenserna av regionplanen. Inspel till planförslaget har gjorts vid ett flertal tillfällen och kommer att ske löpande under planprocessen. Konsekvensbedömningen är alltså under framtagande under hela planprocessen.

Som en tolkning av lagen (PBL 7 kap 3§) har Region Skåne valt att behandla och redovisa riksintressen i denna konsekvensbedömning gentemot planförslagets planeringsprinciper i *Konsekvenser på planförslagets tematiska fördjupningar*. Även konsekvenser för allmänna intressen bedöms gentemot planförslagets planeringsprinciper i *Konsekvenser på planförslagets tematiska fördjupningar* som sociala, ekonomiska och miljömässiga konsekvenser.

Regionplan för Skåne 2022–2040
Konsekvensbedömning

Öppna som PDF här.



Du kan även läsa regionplanen här:

Regionplan för Skåne 2022–2040

Region Skåne
291 89 Kristianstad
Telefon: 044-309 30 00
utveckling.skane.se

RS 2020-0908

Regionplan för Skåne 2022-2040

Konsekvensbedömning

UTKAST

Rapport Konsekvensbedömning

Intern arbetsgrupp Region Skåne
Johanna Block – gruppledare och redaktör
Karl Magnus Adielsson – gruppledare och redaktör
Hanna Negash – gruppledare och redaktör
Wide Persson - regional fysisk planering, strukturbild Skåne
Peter Groth - folkhälsa, hållbarhet, social hållbarhet
Susann Milenkovski - vattenfrågor
Jesper Borgström - regional fysisk planering, strukturbild Skåne
Iris Rehnström - mobilitet och hållbarhet
Charlotta Kabo Stenberg - rekreation och ekologi
Anders Rosell - rekreation och ekologi
Sofia Ehlén - krisberedskap, risk- och sårbarhetsarbete
Karl Magnus Lenntorp - kulturmiljö

Externa experter
Sociala frågor - Hanna Wennberg, Trivector
Samhälls-Ekonomiska frågor - Patrik Sterky, Kreera
Ekologiska/ Miljömässiga frågor- Emma Lund, Trivector

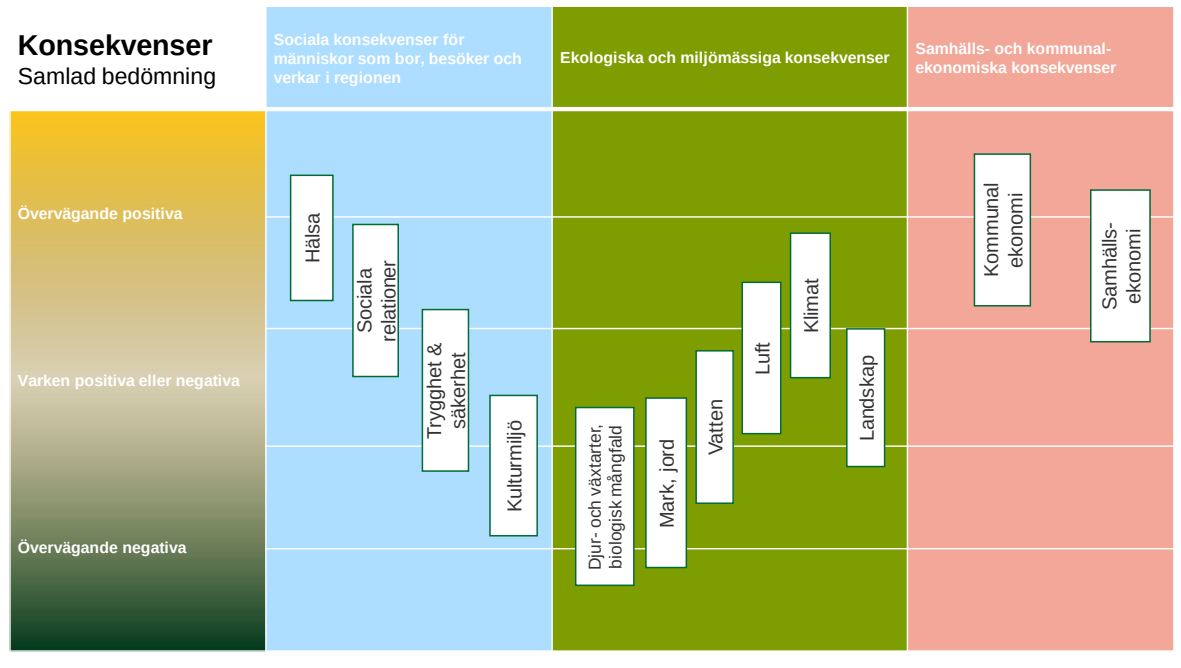
Sammanfattning av konsekvensbedömningen (MB 6 kap 8 §)

Den samlade konsekvensbedömningen av *Regionplan för Skåne 2022-2040* är att föreslagen mark- och vattenanvändning bedöms vara hållbar och lämplig ur hälso- och hushållningssynpunkt och ge goda förutsättningar för att kunna leva och verka på ett hållbart sätt i Skåne.

Planens betydande miljöpåverkan visar på att det i vissa lägen är nödvändigt att ta mark i anspråk trots befintliga natur- och kulturvärden för att kunna bygga nödvändiga bostäder, järnvägar, vägar och teknisk infrastruktur, men det är helt nödvändigt för Skånes långsiktiga attraktivitet och förutsättningar för god livskvalitet att noggranna lokaliserings- och utformningsprövningar görs i mer detaljerad planering så att ingreppen i natur-och kulturmiljöer kan undvikas.

De sammantagna rumsliga, sociala, ekologiska, ekonomiska konsekvenserna av planens målbild med planeringsstrategierna och planeringsprincipernas genomförande får godkänt ur hållbarhetssynpunkt. Störst förbättringspotential finns främst inom ekologisk hållbarhet; biologisk mångfald, växt- och djurliv samt hushållning med mark-, jord- och vattenresurser.

Planens utvecklingsstrategier och planeringsprinciper inrymmer en mängd olika aspekter som tillsammans bidrar till en hållbar utveckling i Skåne i enlighet med visionen som presenteras i den regionala utvecklingsstrategin för Skåne *Det Öppna Skåne*, miljökvalitetsmålen och de globala hållbarhetsmålen i Agenda 2030.



Innehåll

Inledning 5

Syfte 5

Metod och bedömningsgrunder 5

Avgränsning 6

Arbetsprocess 7

Särskild sammanställning (6 kap 16 § MB) 8

Begrepp och definitioner 8

Sammanfattning av planförslaget (6 kap 11 § pkt 1 MB) 9

Förutsättningar för den fysiska planeringen i Skåne (6 kap 11 § pkt 3 MB) 15

Alternativ 27

Konsekvenser (6 kap 2 § MB) 33

Konsekvenser (allmänna intressen och riksintressen (7 kap 3 § PBL) 33

Konsekvenser på planförslagets tematiska fördjupningar 34

Sociala konsekvenser 43

Ekonomiska konsekvenser 48

Miljökonsekvenser 49

Betydande konsekvenser (6 kap 11 § pkt 4 MB) 57

Skadeförebyggande åtgärder (6 kap 11 § pkt 5 MB) 60

Samlad bedömning (6 kap 11 § pkt 6 MB) 61

Uppföljning (6 kap 11 § pkt 7 MB) 62

BILAGA A - avgränsning och avgränsningssamråd 63

BILAGA B - Regelverk kring miljöbedömning av planer och program i relation till bedömningsmodellen 66

BILAGA C - Utgångspunkter, mål och bedömningsgrunder (6 kap 11 § pkt 1 MB) 68

BILAGA D – Referenser 74

UTKAST

Inledning

Denna rapport utgör den samlade konsekvensbedömningen av planförslaget till *Regionplan för Skåne 2022-2040* och innehåller således en beskrivning av processen och en redogörelse för planförslagets konsekvenser.

Konsekvensbedömningen utgör ett brett och kompletterande underlag till regionplanen. Den redogör inte för planförslagets fördelar och kvaliteter som plan och tar inte heller ställning till den breda samhällsutvecklingen, exempelvis befolkningstillväxt, som planförslaget syftar till att hantera. Det är enbart konsekvenser utifrån ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet som beskrivs.

Planförslaget är till sin karaktär brett och generellt formulerat för att passa den regionala planeringsnivån liksom de olika förutsättningar som de skånska kommunerna har i sin fysiska planering. För markanvändningen är ambitionen att stimulera till en diskussion om regionens framtida fysiska utveckling. Detaljerade ställningstaganden om vilka särskilda värden, objekt eller geografiska områden som bör bevaras eller skyddas saknas. Därför har många konsekvenser av planförslaget endast kunnat beskrivas på en övergripande nivå.

UTKAST

Syfte

Enligt plan- och bygglagen ska en strategisk miljöbedömning (SMB) genomföras för en regionplan och bedömningen ska dokumenteras i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB).

Det övergripande syftet med konsekvensbedömningen och den strategiska miljöbedömningsprocessen är enligt 6 kap. 11 § miljöbalken att ”… integrera miljöaspekter i planen eller programmet så att en hållbar utveckling främjas”. Det innebär att arbetet med den strategiska miljöbedömningsprocessen är att bidra till en helhetssyn och kvalitetssäkring av hållbarhetsfrågorna i planarbetet och att säkerställa att de samlade konsekvenserna av planen, inklusive miljökonsekvenserna enligt 6 kap. miljöbalken, får en adekvat behandling i planarbetet och tillåts påverka planens inriktning och ställningstaganden.

Enligt plan- och bygglagen ska också framgå hur hänsyn tagits till allmänna intressen enligt 2 kap., och hur riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken har tillgodosetts vilket har inkluderats denna konsekvensbedömning.

Metod och bedömningsgrunder

Arbetsprocessen har följt de steg för miljöbedömning av planer och program som 6 kap. miljöbalken föreskriver. *Regionplan för Skåne 2022-2040* tar sin utgångpunkt i Skånes regionala utvecklingsstrategi om visionen *Det öppna Skåne 2030* och de sex övergripande visionsmål för regionens utveckling: *Skåne ska erbjuda framtidstro och livskvalitet, Skåne ska vara en stark hållbar tillväxtmotor, Skåne ska stärka mångfalden av goda livsmiljöer, Skåne ska ha en god miljö och en hållbar resursanvändning, Skåne ska utveckla framtidens välfärd* samt *Skåne ska vara globalt attraktivt*.

De globala hållbarhetsmålen och de svenska miljökvalitetsmålen konkretiserar vad

som anses vara hållbart och bör uppnås. Mer om hållbarhetsmålen och planens relation till andra styrande dokument redovisas i bilaga C. Dessa har varit utgångspunkten för denna konsekvensbedömning och används tillsammans med bedömningsmatrisen som verktyg för att bedöma i vilken grad planförslaget bidrar till en hållbar utveckling.

Planförslagets ämnesområden innehållande planeringsprinciperna tillsammans med hållbarshetsaspekter, däribland definierade av 6 kap. 2 § miljöbalken och riksintressen relevanta för Skåne utgör bedömningsmatrisen. Att i bedömningsmatrisen bedöma ämnesområdena med planeringsprinciperna sammantaget kan ses som en svaghet eftersom bedömningen blir mer övergripande. Däremot korrelerar det med den regionala planeringsnivån och gör bedömningen mer översiktlig.

Konsekvensbedömningen utgår från planförslagets tematiska fördjupningar: bebyggelseutveckling, transporter, blågrön infrastruktur och teknisk infrastruktur. Vidare bedöms konsekvenserna av dessa fördjupningar genom bedömningsgrunderna:

- Sociala konsekvenser för människor som bor, besöker och verkar i regionen
- Ekologiska och miljömässiga konsekvenser
- Samhälls- och kommunalekonomiska konsekvenser
- Konsekvenser för regionens resiliens och sårbarhet

Region Skåne har, som redovisas ovan, valt att utöver miljökonsekvenser även inkludera social och ekonomisk hållbarhet som bedömningsgrunder i konsekvensbedömningen samt möjlig påverkan på riksintressen.

Den modell som har använts för att strukturera analysen och redovisningen bygger på de behov och frågeställningar som har funnits under planarbetet. Den samlade konsekvensbedömningen har inriktats på de aspekter av planförslaget som anses betydande och relevanta för planens syfte och omfattning.

Avgränsning

Effekter och konsekvenser kan vara direkta eller indirekta, positiva eller negativa, tillfälliga eller bestående, kumulativa eller icke kumulativa och uppstå på kort, medellång eller lång sikt. Fokus i konsekvensbedömningen ligger på de stora dragen i både effekter och konsekvenser och avser ej fokusera på detaljer. Konsekvensbedömningen inriktas därför mot effekter och konsekvenser av planförslagets utvecklingsinriktning och de tematiska fördjupningarna med tillhörande planeringsprinciper som presenteras i planförslaget, dess primära effekter samt de delar av regional fysisk planering som erfarenhetsmässigt bedöms få ett betydande genomslag.

Riksintressen utgörs av geografiska områden som har en nationell betydelse för olika samhällsintressen. Det kan exempelvis vara områden med höga natur- eller kulturvärden eller områden för infrastruktur som är väsentliga att säkerställa ur ett riksperspektiv. Planförslagets detaljeringsgrad tillåter inte en utförlig beskrivning av hur riksintressen i Skåne tillgodoses. Riksintressen som berörs av planförslaget har inkluderats i konsekvensbedömningen och ställs här mot de strategiska ställningstaganden som återfinns i planförslaget. Detta ger överskådlighet inför efterföljande kommunal översiktsplanering där riksintressen utreds och hanteras.

Omfattningen av analyser för respektive aspekt är anpassad till planförslagets detaljeringsgrad och dess förväntade påverkan som styrdokument.

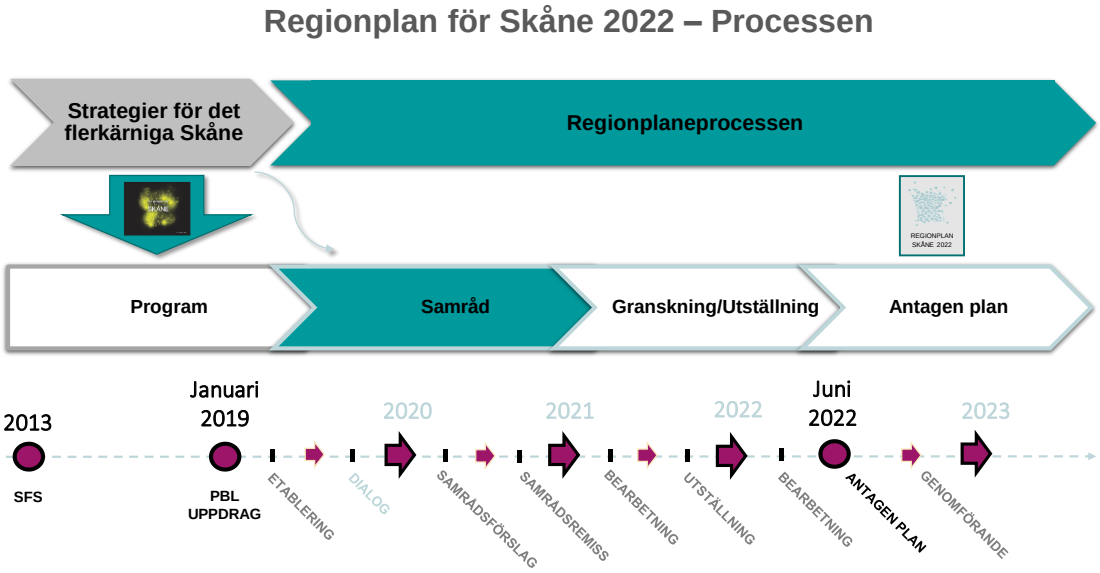
UTKAST

Arbetsprocess

Strategier för det flerkärniga Skåne representerar Region Skånes regionala planering som varit en löpande process i över ett decennium. Det arbetet utgör i denna planprocess programskedet och det ramverk som planförslaget och konsekvensbedömningen utgår ifrån.

Genom att konsekvensbedömningen blir en integrerad del i planprocessen bidrar denna till att inte enbart bli en efterhandsbedömning av det färdiga plandokumentet. Arbetet har därför påbörjats samtidigt med starten av planprocessen och bedrivits parallellt med denna. Inspel till planförslaget har gjorts vid ett flertal tillfällen och kommer ske fortsatt löpande under planprocessen.

Konsekvensbedömningen har tagits fram av en arbetsgrupp bestående av medarbetare från *Regional utveckling, Skånetrafiken, Kulturförvaltningen, Krisberedskap säkerhet och miljöledning* samt *Stiftelsen Skånska Landskap*. För att på ett neutralt och opartiskt sätt, bedöma planförslaget har extern expertkompetens använts. Den externa expertgruppen har bestått av en expert för varje hållbarhetsdimension som vid två tillfällen har granskat planförslaget och bedömningsmatrisen.



Under arbetsprocessen har ett antal dialogtillfällen hållits. Dessa har vänt sig till olika målgrupper och haft olika syften. Under 2019 och 2020 har följande anordnats:

2019-06-24	Kommunworkshop 1 – Kommunnätverket med flera
2019-09-25	Kickoff
2019-10-03 – 2019-11-15	Kommunworkshop 2 – Skånes fyra-hörn-samarbeten
2020-02-12	Myndighets- och aktörsworkshop
2020-02-14	Kommunworkshop 3 – Rådslag

Resultatet från kommundialogerna har sammanställts av Trivector[1] och sammanfattar kommunernas viktigaste frågor till Regionplan för Skåne 2022-2040 i numrerad prioriteringsordning.

1. Klimatanpassning och påverkan
2. Kollektivtrafik och bebyggelseutveckling (helhetssyn)
3. Flerkärnighet, tillväxtmotorer, regionala kärnor och andra orter
4. Koppling till omvärlden. Danmark, södra Östersjön och grannregioner
5. Övergripande bebyggelseutveckling kopplat till boende, arbete, fritid och resmönster

Särskild sammanställning (6 kap 16 § MB)

Detta kapitel kommer att arbetas fram till antagandehandlingarna.

Begrepp och definitioner

Strategisk miljöbedömning

Strategisk miljöbedömning (SMB) är benämningen på den lagreglerade processen att ta fram en miljöbedömning för planer och program. Processen grundar sig på EU-direktivet om strategiska miljöbedömningar (SMB-direktivet, direktiv 2001/42/EG). De svenska reglerna i 6 kap. miljöbalken om strategiska miljöbedömningar baseras på direktivet. Syftet med den strategiska miljöbedömningen är att processen ska möjliggöra för att integrera miljöaspekter i planen eller programmet så att en hållbar utveckling främjas.

Miljökonsekvensbeskrivning

I en strategisk miljöbedömning ingår att ta fram en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Miljökonsekvensbeskrivningen är huvuddokumentet som SMB-processen leder fram till och syftar till att ge en helhetssyn på den miljöpåverkan som ett genomförande av planförslaget kan medföra. Miljökonsekvensbeskrivningen ska redovisa bedömningen av den påverkan på miljön som planförslagets genomförande kan få.

Konsekvensbedömning

Region Skåne har valt att i den strategiska miljöbedömningen för *Regionplan för Skåne 2022-2040* utöka miljökonsekvensbeskrivningen så att den även innefattar en konsekvensbedömning av bedömningsfaktorerna social och ekonomisk hållbarhet. Därtill bedöms konsekvenser för regionens resiliens. Samtliga konsekvenser ingår därför i begreppet *Konsekvensbedömning*.

Konsekvensbedömningen är inte lagstyrd så som strategisk miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning är, men är ett bra tillvägagångssätt för att uppfylla 1- 2 kap. plan- och bygglagen.

[1] Källa: Trivector 2019 och 2020. PM Kommundialog Regionplan för Skåne -sammanställning av resultat från workshops.

UTKAST

Riksintressen och allmänna intressen

Region Skåne har valt att i konsekvensbedömningen även visa hur hänsyn tagits till allmänna intressen enligt 2 kap., och hur riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken har tillgodosetts (7 kap. 3§ plan- och bygglagen).

Sammanfattning av planförslaget (6 kap 11 § pkt 1 MB)

I detta kapitel sammanfattas den viljeinriktning för *Regionplan för Skåne 2022-2040* genom att i punktform sammanfatta planförslagets övergripande utvecklingsstrategi med planeringsstrategier och tematiska fördjupningar med tillhörande planeringsprinciper.

Regionplanens syfte

Syftet med *Regionplan för Skåne 2022–2040* är att utgöra en plan för mark- och vattenanvändning för Skåne som ska utgöra ett stöd i de skånska kommunernas fysiska planering vad gäller mellankommunala och regionala planeringsfrågor. *Regionplan för Skåne 2022-2040* ska bidra till att skapa ett sömlöst Skåne med människan i centrum.

Målbild

Regionplanens övergripande vision presenteras i den regionala utvecklingsstrategin *Det öppna Skåne 2030.*

”Skåne är flerkärnigt och regionplanen ska bidra till att dra nytta av och utveckla det flerkärniga Skåne. Skånes regionplan ska möjliggöra att infrastruktur, klimatfrågor, bostäder och annan fysisk planering samordnas över kommungränserna. Det är ett gemensamt arbete där Region Skåne och de skånska kommunerna tillsammans planerar vårt skånska samhälle. Syftet är att skapa goda livsmiljöer för alla och i hela Skåne, så att vi skåningar ska kunna bo i en kommun, arbeta i en annan och ha våra fritidsaktiviteter i en tredje. Regionplanen har ett långsiktigt perspektiv för den fysiska planeringen i Skåne.”

Regionplanens målbild konkretiseras i en utvecklingsinriktning med ett antal planeringsstrategier. Dessa är delvis formulerade utifrån den kunskapsbas som tidigare tagits fram inom det gemensamma arbetet med *Strukturbild för Skåne*. Arbetet har varit en omfattande och kontinuerlig dialog som förts med och mellan Skånes kommuner.

Utvecklingsinriktning och planeringsstrategier

- Utveckla flerkärnigheten och stärka samspelet mellan stad och land
- Stärk tillgängligheten och bind samman Skåne
- Stärka mångfalden av attraktiva och hälsofrämjande livsmiljöer med tillgång till rekreation
- Växa effektivt med en balanserad och hållbar mark- och vattenanvändning
- Planera för en god miljö och en hållbar resursanvändning
- Stärka Skånes relationer med omvärlden

Tematiska fördjupningar och planeringsprinciper

Bebyggelseutveckling

Skånes flerkärnighet

- Satsa på Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor. De behöver ges goda förutsättningar för att driva utvecklingen och förse Skåne med arbetstillfällen,

UTKAST

högre utbildning, specialistsjukvård och större kulturinstitutioner. Det är centralt att de regionala kärnorna och tillväxtmotorerna är väl sammankopplade. Övriga orter behöver kopplas till någon eller några av de regionala kärnorna eller tillväxtmotorerna. Då stärks utvecklingen av tillväxtmotorerna och de regionala kärnorna samtidigt som effekterna av utvecklingen sprids till hela Skåne.
- Stärk den befintliga ortsstrukturen i hela Skåne. För att Skåne ska utveckla den flerkärniga ortsstrukturen är det avgörande att bygga vidare på befintliga strukturer med tydlig sammanhållen bebyggelse i Skånes orter. Det gäller såväl de större städerna som mindre och mellanstora orter. Genom att göra det kan de styrkor och förutsättningar som den flerkärniga strukturen innebär tas tillvara.
- Utveckla de lokala kärnorna så att deras grundutbud av service och funktion som mötesplats upprätthålls.

Planering av bebyggelsen
- Planera bebyggelsen utifrån befintliga strukturer och genom förtätning i strategiska lägen. Samtidigt är det också viktigt att den byggda miljön utvecklas utifrån platsens förutsättningar och i harmoni med kulturmiljö- och upplevelsevärden.
- Prioritera bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen. För att dra nytta av flerkärnigheten är god tillgänglighet en förutsättning. Att bygga kollektivtrafiknära ger fler större tillgång till mer bostäder, arbetsplatser och fritidsaktiviteter.
- Utveckla kollektivtrafiknoder till attraktiva mötesplatser med service. Bytespunkterna är inte bara effektiva transportnoder utan även platser där många människor rör sig dagligen. Utifrån ett hela resan- perspektiv behövs gena stråk för gång- och cykeltrafik som ansluter till stationer och bytespunkter.

Gestaltad livsmiljö
- Använd perspektivet gestaltad livsmiljö i samhällsplaneringen. Detta kan bland annat göras genom att samhällens och orters attraktiva värden som skala, identitet och kulturmiljö tas tillvara och utvecklas.
- Värna om kvalitet och god gestaltning i all bebyggelseutveckling. Arkitektur, form och design utgör en betydande resurs i utvecklingen av ett långsiktigt hållbart samhälle och Skånes attraktivitet.
- Vidareutveckla och sprid kunskap om gestaltad livsmiljö. Region Skåne kan här agera som inspiratör och samlande kraft och verka för en ökad kunskap kring gestaltad livsmiljö i Skåne. Det offentliga har stora möjligheter att agera förebildligt som beställare, byggherre och förvaltare.

Bostadsförsörjning
- Säkerställ att det finns bostäder som motsvarar behovet i Skåne. För detta behövs dels en bostadsproduktion som motsvarar efterfrågan och dels att bostadsbeståndet nyttjas mer effektivt.
- Utveckla regional samverkan och samsyn. Region Skåne ska fortsätta att utveckla kunskap, förståelse och samsyn om den skånska bostadsmarknaden. Ökad samverkan med de skånska kommunerna och andra aktörer på bostadsmarknaden leder till gemensam förståelse av den regionala bostadsmarknaden och dess funktioner. Framför allt behövs mer kunskap om obalansen på bostadsmarknaden för att glappet mellan bostadsbehov och efterfrågan på bostäder minska.

UTKAST

Näringsliv och besöksnäring

- Stärk förutsättningarna för näringslivets utveckling i Skåne. Det kan göras genom att säkra tillgång till mark i befintliga och nya verksamhetsområden, liksom tillgång till el och digital infrastruktur. För att näringslivet ska kunna växa och Skånes ekonomiska styrkor tas tillvara behövs också snabba och direkta förbindelser såväl inom som till regionen.
- Fortsätt att utveckla regionala leder för vandring och cykling i Skåne så att Skånes varumärke som turistdestination utvecklas. Detta kan göras genom att synliggöra och ta hänsyn till de nationella och regionala lederna i den kommunala fysiska planeringen.

Hälsofrämjande livsmiljö

- Planera hälsofrämjande miljöer. Väl gestaltade livsmiljöer och vardagsmiljöer som stimulerar till fysisk aktivitet är hälsofrämjande. All fysisk planering ska ta hänsyn till det.
- Bevara och utveckla ytor för barns lek och rörelse samt gröna miljöer. Med förtätning och ökad konkurrens om marken i städerna är det viktigt att bevara och utveckla ytor för lek och utevistelse.
- Gestalta sjukhus och vårdmiljöer så att de blir läkande miljöer. Gröna miljöer, liksom tillgång till dagsljus och utblickar, har en bevisad positiv effekt på hjärnans återhämtning och får oss att må bättre. Det medför i sin tur minskning av komplikationer, vårdtider och medicinering. Region Skåne kan direkt påverka genom omsorgsfull gestaltning och planering av sjukhus och vårdmiljöer.

Klimatanpassad bebyggelseutveckling

- Anpassa den byggda miljön efter högre temperaturer och ökad nederbörd. Den byggda miljön påverkar den lokala temperaturen genom fysiska strukturer med olika material, både på byggnader och markbeläggningar med olika förmåga att absorbera värme. Möjliggör för svala offentliga miljöer och skapa skugga. Ge plats för träd och grönytor. Hänsyn till värmeböljor och ökad nederbörd behöver hanteras i översiktsplan och efterföljande planering.
- Arbeta tillsammans för gemensam kunskapsuppbyggnad. För att hantera utmaningar med höjda vattennivåer, erosion och översvämning behövs strategiska och samordnade insatser på lokal nivå, med vägledning och stöd från regional och nationell nivå.

Tätorternas grönstruktur

- Planera och förvalta parker, grönområden och tätortsnära natur i Skånes städer och tätorter med utgångspunkt från att stärka deras förmåga att producera ekosystemtjänster och främja biologisk mångfald. Gröna och blå strukturer behöver vara varierade, flerfunktionella, motståndskraftiga mot förändringar och finnas i sammanhängande geografiska nätverk som koppas ihop med regionala stråk och grönområden.
- Förtäta städer och tätorter med hänsyn till befintlig park och naturmark. Grönytor bör inte exploateras där det är brist och förlorade blågröna värden bör kompenseras.

Transporter

Hållbart resande

- Satsa på stärkt infrastruktur för fotgängare och cyklister och stärk deras roll i samhällsplaneringen. Förbättra kopplingar för gång och cykel till kollektivtrafiken. Fortsätt bygga ut och förbättra cykelinfrastrukturen inklusive satsningar på de så kallade supercykelstråken, högkvalitativa cykelstråk till

UTKAST

tillväxtmotorerna och de regionala kärnorna. När ett supercykelstråk blivit fastställt är det viktigt att det beaktas i kommunala planer och strategier.
- Skapa förutsättningar för hållbar bilanvändning och stärk bilens roll som anslutningsfärdmedel till kollektivtrafik. Satsa på attraktiva pendlarparkeringar i anslutning till kollektivtrafik. Öka tillgången till infrastruktur för tankning av fossilfria drivmedel och publik laddning för elfordon.
- Använd attityd- och beteendepåverkan för ett effektivare nyttjande av transportsystemet. Genom att synliggöra nya resmöjligheter, ompröva invanda resebeteenden och öka acceptansen för fossilfria drivmedel och elfordon kan efterfrågan på hållbara trafiklösningar öka. Samverkan behöver ske mellan Region Skåne, Trafikverket samt Skånes kommuner.
- Ta vara på möjligheterna med den tekniska utvecklingen inom transportsektorn. Region Skåne, kommunerna och andra aktörer behöver vara aktiva i att tillämpa den tekniska utvecklingens fördelar. Skåne behöver fortsatt vara en innovativ region som agerar som testbädd för nya tekniska lösningar.

Kollektivtrafik
- Inkludera kollektivtrafiken i ett tidigt skede i planeringen. Region Skåne ska tillsammans med kommunerna verka för att kollektivtrafiken får en strukturbildande roll vid tätortsutbyggnad så att utbyggnad i första hand sker i lägen där tillgängligheten till kollektivtrafiken är god. Tågtrafiken och de regionala superbusstråken har en särskilt stor strukturbildande potential.
- Agera gemensamt för att förmå staten att genomföra nödvändiga investeringar i infrastruktur samt förebyggande underhåll av väg och järnväg. Region Skånes positionspapper Skånes utgångspunkter lyfter fram behov av satsningar i transportsystemet på väg och järnväg och i Region Skånes *Förslag till tågstrategi* identifieras satsningar på järnväg som behövs för att nå målbilden för tågtrafikering till 2040.
- Tillgodose kollektivtrafikens behov av ytor gällande spårreservat, depåer och stationer i planeringen. Det är av största vikt att Skånes kommuner för en tidig dialog i planeringen kring behoven av mark för kollektivtrafik.
- Prioritera kollektivtrafikens framkomlighet både i och utanför tätorter.

Gränsöverskridande transporter
- Stärk tillgängligheten för gränsöverskridande persontransporter. Det är centralt att Skåne fortsatt verkar för att genomföra Skånebilden, med en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör och Öresundsmetron mellan Malmö och Köpenhamn.
- Fortsätt att samverka inom Skåne om viktiga prioriteringar och satsningar på infrastruktur och kollektivtrafik. Verka för genomförande av de överenskommelser som redan finns.
- Fortsätt att samverka inom Öresundsregionen och södra Sverige för att minska gränshinder och enas om viktiga prioriteringar och satsningar på infrastruktur och kollektivtrafik. Verka för att öka samarbetet på nationell nivå mellan Sverige och Danmark för att undanröja gränshinder.
- De skånska aktörerna behöver gemensamt verka för att satsningen på ny stambana genomförs på ett sätt som bidrar till lokal, regional och nationell utveckling. Viktiga frågor handlar om stationernas lokalisering och utformning samt om anslutande trafikering och stadsutveckling. Det behöver utvecklas bra och effektiva förbindelser med stambanans stationer, något som både påverkar utvecklingen mellan orter och inom de större städerna.

Godstransporter
- Främja klimatsmarta godstransporter genom att prioritera åtgärder för att föra

UTKAST

över en större andel av transittrafiken till järnväg och sjöfart.
- Säkerställ tillgänglighet för gränsöverskridande godstransporter. Regionala aktörer i Öresundsregionen behöver säkerställa den långsiktiga funktionen i godstransportsystemet över Öresund samt tillgängligheten i hamnarna. Kapacitetsutnyttjandet på Öresundsbron samt redundans i järnvägsnätet vad gäller gränspassager är centrala frågor.
- Arbeta proaktivt och utveckla ett regionalt helhetsperspektiv på gods- och logistikfrågor. Kommunerna behöver tillsammans med Region Skåne leda utvecklingen av strategiska lägen och noder. Trafikverket, Region Skåne och kommunerna behöver tillsammans skapa samsyn samt se över processer för att bättre integrera gods i samhällsplaneringen. Även de urbana godstransporternas roll i stadsplaneringen behöver stärkas.

Blågrön infrastruktur

Regionala grönområden och stråk
- Skydda, utveckla och bind samman regionala grönområden med höga naturvärden. Säkerställ att det långsiktigt finns blågrön infrastruktur av tillräcklig kvantitet och kvalitet. Verka för att skapa ett finmaskigare nät av blågröna stråk. Det finns potential att förbättra de befintliga stråken och utveckla nya där det saknas.
- Planera ny infrastruktur och bebyggelse så att dessa inte blir barriärer för rekreativa och ekologiska samband. Verka för att minska barriäreffekter från befintliga vägar och järnvägar. De stora ströv- och vandringsområdena bör så långt möjligt utgöras av tysta områden och skyddas från buller.
- Utveckla mellankommunal och mellanregional samverkan samt involvera markägare och andra brukare i frågor som rör planering av blågrön infrastruktur. Det finns ett stort värde i att utveckla delregionala underlag för blågrön infrastruktur och samarbetet mellan kommunerna och Region Skåne.

Biologisk mångfald
- Skydda och utveckla områden med särskilt höga naturvärden. Kommunernas grönstrukturprogram och naturvårdsprogram är bra verktyg för arbetet med biologisk mångfald i fysisk planering. Regionplanen ska synliggöra regionala sammanhang som ett underlag för kommunernas planering och miljöarbete.
- Skapa förutsättningar för välfungerande ekosystem, både kvantitativt och kvalitativt, i landskapet och i bebyggd miljö.

Regionala leder för vandring och cykling
- Synliggör och ta hänsyn till de nationella och regionala lederna för cykling och vandring i den kommunala fysiska planeringen. När en led pekats ut och fastställts är det viktigt att den tas med i relevanta planer och strategier för att få genomslag.
- Förbättra nåbarheten till Skånes natur för att gynna friluftsliv och turism. Stärk cykelstråken och kopplingarna mellan befintlig kollektivtrafik och målpunkter i naturen. Utveckla Skåneleden med fler sträckningar som binder ihop tätorterna med befintligt ledsystem.

Landskap, jordbruk och skogsbruk
- Hushålla med Skånes värdefulla jordbruksmark och utveckla samtidigt odlingslandskapets kvaliteter för biologisk mångfald, rekreation, vattenfördröjning och infiltration. Det är särskilt viktigt i delar med sämre tillgång till allemansrättsligt tillgänglig mark.
- Utveckla Skånes skogar i samverkan mellan olika aktörer. Ta hänsyn till miljö, produktion, rekreation och innovation.

UTKAST

- Planera med hänsyn till Skånes kulturlandskap och landskapskaraktärer. Beakta den regionala identiteten som de blågröna strukturerna bidrar till. Om det skånska landskapet blir alltför homogent riskerar det att tappa den särart som bidrar till attraktivitet, bosättning, företagsetablering och turism.

Vatten i landskapet

- Planera utifrån avrinningsområden. Samordna planeringen i mellankommunala och mellanregionala strategier. Aktörerna inom varje avrinningsområde bör ta fram gemensamma strategier. Region Skåne behöver utveckla sin roll och vara ett stöd i mellankommunala frågor avseende vatten.
- Planera för att öka vattnets utrymme i landskapet och markens vattenhållande förmåga. Kommunerna ska tillsammans med andra aktörer verka för att öka kunskapen om Skånes vattentillgångar för att säkra dricksvattenförsörjningen.

Havet och kusten

- Använd havsplaneringen som verktyg för att skydda värdefulla områden och den biologiska mångfalden i havet och skapa samtidigt förutsättningar för en fortsatt produktion av havets ekosystemtjänster. Region Skåne behöver utveckla sin roll avseende havs- och kustplanering. Samordna havsplaneringen med mellankommunala och mellanregionala strategier utifrån avrinningsområdena.
- Värna den oexploaterade kusten och dess värden för naturvård, rekreation, friluftsliv, besöksnäring och identitet som en gemensam resurs för hela Skåne. Det är också viktigt för att ge utrymme för kustnära våtmarker och strandängar som kan översvämmas och mildra erosion.

Teknisk infrastruktur

Energiförsörjning

- Främja utvecklingen av elnäten på alla nivåer. Det är viktigt att kommunerna tidigt i den fysiska planeringen samverkar med lokalnätsägare och energibolag när nya bostadsområden och företagsetableringar planeras.
- Främja utbyggnaden av fossilfri energiproduktion. Det kommer att behövas mer vindkraft på land och till havs i framtiden. Det finns också stor potential i Skåne att utveckla värme från djupgeotermi. Utvecklingen av förnybar gas och biogas behöver främjas. Möjligheterna är goda i Skåne, men det krävs även bland annat att logistiken för distribution av förnybar gas till användare är god.

Digital infrastruktur

- Främja utbyggnad av digital infrastruktur på landsbygden. Det finns utmaningar som handlar om avstånd till stamnät med ökad produktionskostnad som följd samt begränsad tillgång till potentiella aktörer.
- Planera för ökad digital robusthet och säkerhet för att säkra samhällskritiska funktioner. Det är viktigt att den infrastruktur som förläggs följer anvisningarna framtagna av samverkansorganisationen Robustfiber.se.
- Ta fram en handlingsplan för bredbandsutbyggnaden i Skåne. Arbetet har påbörjats inom Regionsamverkan Sydsverige. En kartläggning av nuläget i södra Sverige har initierats och på sikt ska en plan för fortsatt bredbandsutbyggnad tas fram. Planen kommer att bygga på samverkan med södra Sveriges alla nätägare.

Dricksvattenförsörjning

- Aktörerna i Skåne behöver planera för att säkra hela logistikkedjan från dricksvattentäkterna tills vattnet når vattenanvändarna. Ett effektivare

UTKAST

nyttjande och en cirkulär hantering av Skånes dricksvattenresurs förutsätter ett ändrat samhällsbeteende och en ökad samverkan mellan kommuner, regioner samt med myndigheter och andra intressenter.

Förutsättningar för den fysiska planeringen i Skåne (6 kap 11 § pkt 3 MB)

Vi människor rör oss i en allt större geografi med allt fler regiongränsöverskridande resor, transporter och samarbeten. Regionplanen utgår därför ifrån trender, utmaningar och mål som har särskild påverkan på den fysiska planeringen.

Detta kapitel redogör viktiga frågor för Skånes förutsättningar såsom demografi, mobilitet, färdmedelsfördelning och pendling, näringsliv och arbetsmarknad, hälsa, markanvändning och bebyggelse. De trender i utvecklingen som har kunnat identifieras presenteras i respektive ämneskategori vilket har varit grunden till de utmaningar som har konstaterats i regionplanen som är kopplade till regional fysisk planering.

Det flerkärniga Skåne

Skåne är med sina 1,4 miljoner invånare en av Sveriges tre storstadsregioner. Tillsammans med Köpenhamn och Öresundsregionen utgör Skåne dessutom en europeisk storstadsregion med över fyra miljoner invånare. Malmö är ett självklart nav i Skåne men regionen domineras inte av en storstad med omland. Skåne utmärker sig genom att ha både en storstad, flera större städer och en ortstruktur med många självständiga orter på liten yta. Det innebär även att det i Skåne finns en unik närhet mellan stad och landsbygd. Den skånska landsbygden består av en variation av olika typer av bygder med skilda karaktärer, från slättbygdens öppna jordbrukslandskap till mellanbygdens småbrutna landskap och skogsbygdens sammanhängande skogsområden. Med kust på tre sidor är avståndet till hav och strand aldrig långt.

Denna flerkärniga struktur med en hög tätortstäthet, korta avstånd och ett landskap som stark identitetsbärare är en stor styrka för Skåne. Mångfalden av olika miljöer och orter sammanbundna av infrastruktur och kollektivtrafik ger Skånes invånare tillgång till ett brett utbud av boendemiljöer, arbetstillfällen, utbildningsmöjligheter, naturupplevelser och fritidsaktiviteter inom nära avstånd.

Trender - Skåne som en del av sin omvärld

Ur ett geografiskt perspektiv är Skåne porten mellan Sverige och Europa. Detta gör att det geografiska läget och kopplingen till omlandet blir allt viktigare. Förmågan att ta tillvara potentialen av detta är avgörande för Skånes fortsatta utveckling och attraktionskraft. Det är genom en god tillgänglighet till kontinenten och till Skandinaviens storstäder som Skåne som knutpunkt kan stärkas. Det innebär att den fysiska planeringen måste ses utanför Skånes geografiska gränser och behöver ske tillsammans med grannregionerna i Sverige och i andra länder.

Handelsutbytet med Europa ökar i betydelse. Skåne har en omfattande genomfartstrafik som en följd av att en stor del av Sveriges och Skandinaviens varuflöde går via Skåne. Trafiken har ökat kraftigt över tid och förväntas öka ännu mer, inte minst när Fehmarn Bältförbindelsen öppnar, 2028. Den kommer att innebära en väsentligt ökad tillgänglighet till norra Tyskland, vilket ger stora möjligheter att starkare koppla samman Skåne med Tyskland och norra Europa.

UTKAST

Globalisering

Minskade kostnader för transport och informationsöverföring har under de senaste decennierna skapat en mer och mer sammanknuten värld där människor, varor, kapital, tjänster och information kan distribueras och röras sig allt enklare. Detta medför en mer gemensam ekonomi, kultur och politik, samt att information sprids allt snabbare. Denna globalisering har inneburit att Skåne har blivit en mer integrerad del av sin omvärld, men också mer beroende av det som sker internationellt. Det innebär stora möjligheter för ökad innovation, nya marknader och idéer men också ökade risker. Beslut som tas av exempelvis de globalt verksamma bolagen kan få stora konsekvenser både på lokal och regional nivå för bland annat sysselsättningsutvecklingen och företagsetableringar. Globaliseringen innebär ett utökat utbyte med omvärlden men också en ökad konkurrens om talangattraktion och etableringar av företag.

Det finns starkt kritiska röster mot att effekterna av globaliseringen inte fördelats på ett optimalt sätt, att den bidragit till miljöförstöring och ökade risker för sjukdomsspridning och terrorattacker. De finns också globala osäkerhetsfaktorer i form av handelskonflikter och en ökad geopolitisk oro som skapar oro för skånska bolags möjligheter, speciellt exporterande bolag. Ytterligare införande av protektionistiska åtgärder skulle dels påverka svenska företags direkta möjligheter till export, men osäkerheten om de globala spelreglerna hämmar även tillväxten i sig eftersom den försvårar konsumtions- och investeringsbeslut.

Motståndskraftig, flexibel och uthållig försörjning såväl som skydd av samhällsviktiga funktioner är centralt för befolkningens överlevnad och för ett fungerande samhälle. Internationella samarbeten och förbindelser med omkringliggande länder är av stor betydelse för att säkra nationens beroende av flöden för försörjning, handel och ekonomi.

Klimatpåverkan, anpassning och energiomställning

Klimatförändringen orsakad av människan samt förlust av biologisk mångfald är globala trender med stora negativa konsekvenser.

Utsläppen av växthusgaser fortsätter att stiga vilket är en direkt konsekvens av vårt konsumtions- och produktionsmönster, fortsatt befolkningstillväxt och en ökad global levnadsstandard. Resultatet riskerar bli en genomsnittlig global uppvärmning som överstiger två grader, vilket får allvarliga konsekvenser för ekosystem, havsförsurning, mänsklig säkerhet, matproduktion, vattentillgång, hälsa och även en ökad risk för naturkatastrofer. Dessa negativa effekter kommer även att påverka den politiska och sociala utvecklingen. Med konflikter om resurser, överutnyttjade ekosystem och ökade flyktingströmmar som effekt och i kombinationen med resursbrist och befolkningstillväxt finns det risk för destabiliserade samhällen.

För att till år 2030 klara Skånes del av klimatutmaningen, 1,5 (2) -gradersmålet enligt Parisavtalet 2015 och de uppsatta målen i bland annat i *Energi- och klimatstrategin* som är antagen gemensamt av Region Skåne, Länsstyrelsen i Skåne och Kommunförbundet Skåne år 2018, krävs att en större andel av de framtida investeringarna i väginfrastruktur styrs mot kollektivtrafikåtgärder samt gång- och cykelåtgärder.

Klimatförändringar kommer att innebära stora effekter på Skåne, framför allt när det gäller förändrade nederbördsmönster, temperaturer och väderhändelser men också med avseende på förlust av ekosystemtjänster och biologisk mångfald. Klimatanpassning av kustområdena kommer att vara av särskild vikt för Skånes del eftersom det finns långa

UTKAST

kuststräckor med sandstränder som är erosionsdrabbade. Samhällsplaneringen behöver inrikta sig på att möta förändringarna och därmed minska sårbarheten i samhället. Klimatförändringarnas påverkan berör alla samhällssektorer och därmed behovet av att arbeta med klimatanpassning såväl som minskning av utsläpp.

Den biologiska mångfalden minskar i allt snabbare takt över hela världen. Djur- och växtlivet hotas av föroreningar, bekämpningsmedel, skogsskövling, utfiskning och klimatförändringar. Enligt forskningen är vår överkonsumtion, särskilt i den rika världen, en av huvudorsakerna till den snabba artförlusten. Vi är inne i vad som kallas den sjätte massutrotningen av arter – tre fjärdedelar av alla arter på jorden riskerar att försvinna under de närmaste århundradena. Den senaste massutrotningen skedde för 65 miljoner år sedan när dinosaurierna dog ut. I Sverige finns drygt 4 000 rödlistade arter, varav en stor andel finns i Sveriges sydligaste landskap – Skåne.

Några av de största hoten mot biologisk mångfald i Sverige är skogsavverkning och igenväxning. Andra faktorer som i hög grad påverkar den biologiska mångfalden är förändrad markanvändning, överutnyttjande av biologisk mångfald, spridning av invasiva främmande arter, föroreningar och klimatförändringar. Indirekta orsaker är exempelvis ytmässig befolkningstillväxt, begränsad kunskap om biologisk mångfald och det faktum att dess ekonomiska värde inte återspeglas vid beslutsfattande, inverkar också negativt på biologisk mångfald.

För att långsiktigt säkerställa hälsofrämjande urbana miljöer och en biologisk mångfald i Skånes tätorter och landskap krävs en tydlig strategi och arbetssätt, vilket i denna plan benämns blågrön infrastruktur.

I Sverige använder vi i över 200 liter vatten per person och dygn. Endast en liten del nyttjas till dricksvatten, men allt vatten har samma kvalitetskrav. Allt använt vatten måste renas. Föroreningar som släpps ut med avloppsvattnet till våra sjöar och vattendrag försvinner inte, utan bidrar till en försämring av vår livsmiljö. Ett vatten- och avloppssystem ska tillhandahålla dricksvatten av god kvalitet och avleda avloppsvatten så att det inte skadar vår miljö och hälsa. Ett förändrat klimat kommer att påverka dricksvattenförsörjningen, även om Sverige fortsättningsvis bedöms att ha goda vattenresurser. Klimatförändringar medför att vattentillgångarna förväntas öka på vissa håll och minska på andra.

I de delar av Skåne där nederbörden förväntas öka kan det leda till översvämningar, som kan få konsekvenser för vattenförsörjningen. I samband med översvämningar i uppströms vattentäkter kan föroreningar föras ut i sjöar och vattendrag, vilket ökar risken för spridning av vattenburen smitta och virus. Översvämningar ökar även risken för ras och skred kan även innebära att föroreningar från förorenad mark och gamla deponier kan spridas. Kvaliteten på råvattnet i vattentäkterna kommer att försämras med ökad temperatur eftersom temperaturökning ger ökad utlakning av närsalter och humus, vilket leder till brunfärgat vatten och ökad övergödning.

En ökad frekvens av extrema regn ökar risken för att avloppsledningarna bli överbelastade. Riskerna för bakåtströmmande vatten och källaröversvämningar ökar. Överbelastade avloppsledningar kan också leda till frekventa och omfattande bräddningar av avloppsvatten, och därmed ökade miljö- och hälsorisker.

Behovet av nya energi- transportlösningar är stora. För att minska utsläppen krävs en omställning av energisystemet till fossilfria källor. Här blir samhällsplaneringen avgörande för utvecklingen.

UTKAST

Region Skåne, Skånes 33 kommuner och Trafikverket har genomfört resvaneundersökningar i Skåne åren 2007, 2013 och 2018. Undersökningarna de olika åren är statistiskt säkerställda och är gjorda på liknande sätt vilket gör att de kan användas för jämförelser. År 2018 gjorde skåningarna ungefär 2 resor per dag i genomsnitt med en sammanlagd sträcka på 45 miljoner kilometer fördelat på drygt 2 miljoner resor.

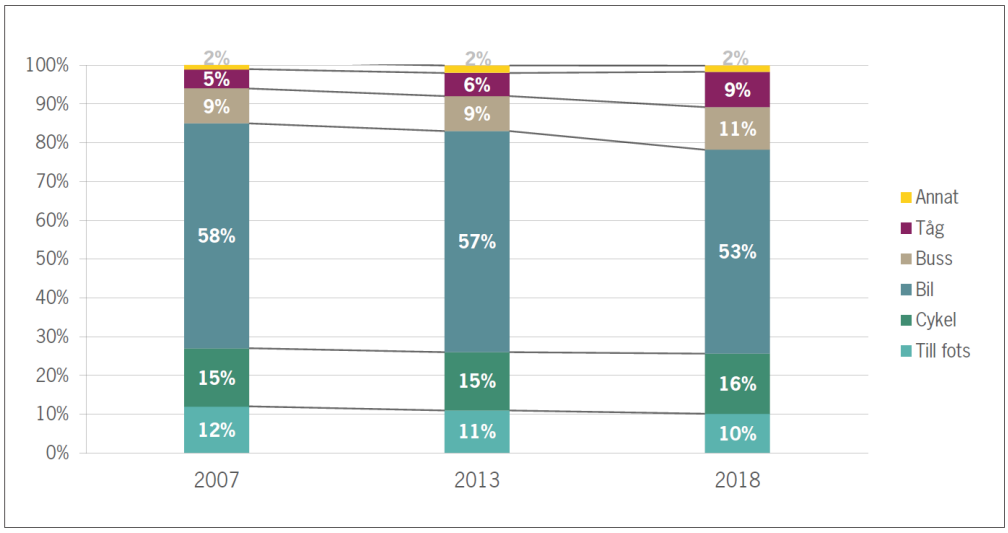
Undersökningen visar att:

- 81 procent av befolkningen i Skåne mellan 16 och 84 år har körkort för bil
- 76 procent har alltid eller för det mesta har tillgång till bil
- 78 procent har alltid eller för det mesta tillgång till cykel.

Av det totala antalet resor är:

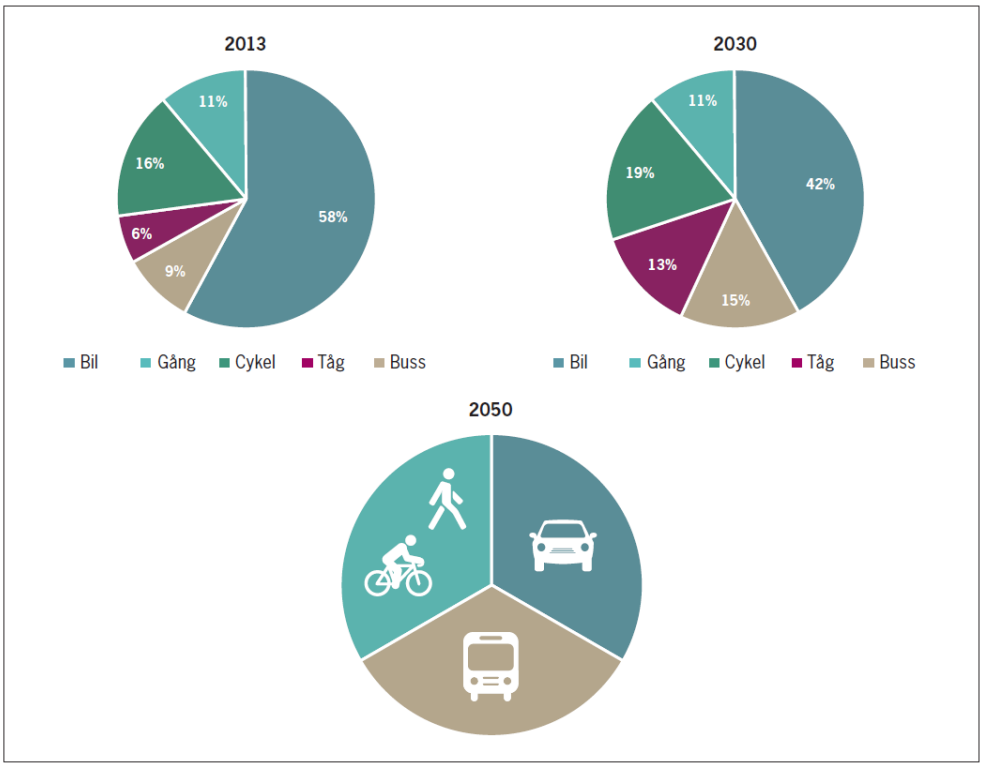
- 22 procent till arbete och studier.
- 20 procent servicerelaterade resor, det vill säga hämta, lämna barn, inköp, besöka serviceinrättningar etc.
- 14 procent fritidsresor, det vill säga kategorierna motion, friluftsliv, nöje med mera.

Undersökningen visar även att kollektivtrafikresandets andel av det totala resandet har ökat medan bilresandet har minskat. Antalet gång- och cykelresor per person är relativt oförändrat. Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna är 28 procent.



Figur 1. Förändring i färdmedelsfördelning för Skåne åren 2007, 2013 och 2018. utveckling för motoriserade kollektivtrafikresor i Skåne, 1999-2017.

Källa: Region Skåne, 2018. Så reser vi i Skåne. Resvaneundersökningen 2018



Figur 2. Färdmedelsfördelning 2013 med mål för 2030 och 2050 enligt Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050. För att kunna möta framtidens utmaningar och nå de globala och nationella klimat- och miljömålen samt att kollektivtrafikens marknadsandel ska uppgå till minst 40 procent av den motoriserade trafiken, kommer det krävas en annan färdmedelsfördelning än idag. Transportsystemet behöver bli mer yteffektivt och hållbart, för att kunna möta befolkningsökningen, urbaniseringen samt de krav som miljön och klimatet ställer. Det innebär att fler kommer behöva åka kollektivtrafik, cykla eller gå samt större andel av godstrafiken på sjöfart och järnväg. Den uppsatta färdmedelsfördelningen anger en tydlig riktning över hur transportsystemet ska utvecklas till att bli mer miljömässigt, ekonomiskt och socialt hållbart.

Demografiska förändringar

Världens befolkning fortsätter att öka, dock något långsammare än de senaste åren. Människor blir äldre och friskare, vilket gör att befolkningen i vissa delar av världen totalt sett blir äldre. Detta påverkar både den ekonomiska utvecklingen och den sociala strukturen, men skapar också ett ökat tryck på välfärdssystemen.

Sedan början av 1980-talet har Skånes folkmängd ökat i snabbare takt än i riket som helhet, främst för att inflyttningen till Skåne från utlandet har varit större än rikssnittet. Under 2018 var folkökningen i Skåne 1,3 procent, vilket är på en historiskt hög nivå. Under den kommande tioårsperioden förväntas framförallt andelen äldre och yngre öka i Skåne. Medan andelen i arbetsför ålder förväntas minska. Detta innebär att allt fler kommer att behöva försörjas av allt färre. Samtidigt finns det inomregionala skillnader i åldersstruktur i Skåne.

Enligt Skånes befolkningsprognos 2019-2028 förväntas Skånes befolkning under perioden 2019-2028 öka med 9,1 procent, vilket motsvarar cirka 124 000 invånare, från 1 362 164 den 31 dec 2018, till cirka 1 486 000 invånare år 2028. Befolkningsökningen ligger lite över rikets förväntade utveckling för tidsperioden.

År 2018 var medellivslängden vid födelsen drygt 84 år för kvinnor och nästan 81 år för män. För varje decennium fram till 2070 beräknar SCB att medellivslängden ökar med i genomsnitt ett år för kvinnor och drygt ett år för män. Skånes åldersstruktur förväntas förändras under prognosperioden framförallt med avseende på barn och personer över 80 år, som förväntas öka mest. Rapporten *Hur har det gått i Skåne?* 2020 går i linje med SCBs bedömning om en ökad snittålder då trenden i Skåne bedöms vara en både äldre och friskare befolkning.

Åldersstrukturen skiljer sig mellan Skånes östra och västra sida vilket påverkar den naturliga folkökningen. I västra Skåne, framför allt i sydväst, är befolkningen yngre och det föds många barn, vilket ger en naturlig folkökning. Den östra sidan av Skåne har nästan inte någon naturlig folkökning alls. Västra Skåne har haft en mer gynnsam demografisk utveckling vilket skapar goda förutsättningar för framtidens arbetskraftsförsörjning i regiondelen, men ökar skillnaderna i åldersfördelning geografiskt.

Det globala flyttmönstret är tydligt. År 2050 beräknas uppemot 66 procent av jordens befolkning bo i städer. Storstäder (storstadsregioner) kommer sannolikt att fortsätta växa och i tilltagande grad utgöra ekonomiska tillväxtmotorer. Befolkningsprognosen visar även den på en ökad koncentration av unga till de större städerna, samt större demografiska skillnader mellan stad och landsbygd. Trenden att fler unga väljer att bosätta sig i städer fortsätter och fler förväntas också få åtminstone sitt första barn där och flyttar inte lika snabbt till kranskommunerna när barnaåren nalkas. Detta leder till att Skånes tre största städer Malmö, Helsingborg och Lund förväntas öka sin procentuella andel av Skånes födda barn under prognosperioden, samtidigt som städernas andel av Skånes äldre förväntas minska.

På grund av den ökande demografiska skillnaden mellan stad och landsbygd kan säkerställandet av ett välfärdsutbud på landsbygden i Skåne komma att bli en allt viktigare fråga framöver. I rapporten *Hur har det gått i Skåne?* 2020 identifieras även trenderna med större efterfrågan på välfärdstjänster samtidigt som kostnaderna för välfärden stiger och att invånarnas förväntningar på välfärden ökar sett till både kvalitet och innehåll. Det kräver att samhällsplanering och finansiering kan möta dessa förändringar.

Skillnaden i livsvillkor.

Den ekonomiska standarden har ökat stadigt i Sverige, men är ojämnt fördelad. Det beror till stor del på att den inte växer lika starkt i alla grupper, främst beroende på om man har arbete eller inte. Även inkomsterna av kapital har ökat markant vilket framförallt kommit de övre inkomstskikten till del. Den växande andelen äldre påverkar också de ökande klyftorna, det finns allt fler pensionärer med låg inkomst. Utrikes födda och ensamstående kvinnor med barn är andra grupper med låg inkomst som bidrar till att det är allt större skillnader mellan olika gruppers levnadsstandard.

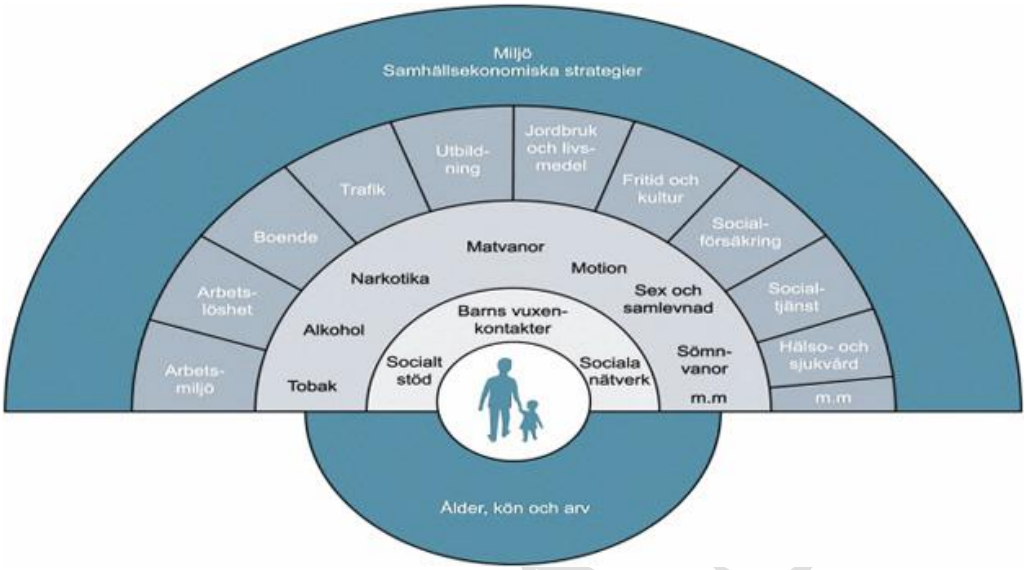
Enligt rapporten *Hur har det gått i Skåne?* 2020 fortsätter skillnaderna i livsförutsättningar att öka i Skåne. Det kan te sig i många olika former, från ekonomiska förutsättningar till hälsa, utbildning, boende eller arbete.

Hälsoskillnaderna är stora i EU, liksom som i Sverige och i Skåne. Hälsa, definieras i detta sammanhang enligt världshälsoorganisationen (WHO) som:

UTKAST

Hälsa är ett tillstånd av fullkomligt fysiskt, psykiskt och socialt välbefinnande, inte endast frånvaro av sjukdom (WHO 1948).

Världshälsoorganisationens (WHO) hälsodefinition kopplas till sambanden med hälsans bestämningsfaktorer (se figur nedan).



Figur 3. Hälsan påverkas av en mängd olika faktorer som på olika sätt och på olika nivåer samspelar med varandra, vilket blir tydligt i schemat för hälsans bestämningsfaktorer ovan. De faktorer som kan påverkas och som antingen kan leda till hälsa och ohälsa. Den yttersta halvcirkeln representerar omgivningsfaktorer, därefter livsvillkor, levnadsvanor/livsstil, sociala nätverk, individen samt de opåverkbara individuella faktorerna ålder, kön och arv.

Trots ett prioriterat arbete med att minska sociala skillnader i hälsa har dessa kvarstått och i vissa fall ökat. *Folkhälsorapport Skåne 2013* visade kvarstående eller ökande hälsoskillnader, där skillnaden i medellivslängd mellan grupper med kort respektive lång utbildning har ökat sedan början av 1990-talet (nya siffror kommer hösten 2020). Mellan olika kommuner i Skåne skiljer sig befolkningens medellivslängd med som mest drygt fyra år. Personer med låg utbildningsnivå och de som står utanför arbetsmarknaden har i de flesta fall sämst hälsa, och i dessa grupper ses oftare riskbeteenden såsom låg fysisk aktivitet, rökning, alkoholvanor och matvanor. Trenden att den ojämlika hälsan i Skåne ökar samt att den psykiska ohälsan ökar särskilt hos flickor/unga kvinnor har i rapporten *Hur har det gått i Skåne?* 2020 kunnat utläsas.

Fysisk aktivitet är en viktig påverkbar faktor när det gäller att förebygga sjukdom. En nulägestrend i Skåne är att skolbarn rör sig för lite vilket har blivit påpekat i studier av både världshälsoorganisationen (WHO, 2020) och Folkhälsomyndighetens undersökning *Skolbarns hälsovanor*. Sex av tio män och fyra av tio kvinnor i Skåne lider av övervikt eller fetma (oförändrat sedan 2008). Personer med fetma upplever oftare en nedsatt livskvalitet. Enligt Folkhälsomyndighetens rapport *Den byggda miljöns påverkan på fysisk aktivitet* (Statens Folkhälsoinstitut 2007:3) anges att god tillgång, nåbarhet och kvalitet på parker, grönområden och anläggningar för idrott, motion och rekreation spelar, i detta sammanhang, en avgörande roll för att förebygga sjukdom.

Den generella arbetslösheten har minskat för de flesta grupper men arbetsmarknadens

allt högre kunskapskrav har inneburit att personer med endast grundskoleutbildning och/eller utrikes födda har svårt att komma in på arbetsmarknaden. Samtidigt visar rapporten *Hur har det gått i Skåne?* 2020 att det är fortsatt låg behörighet till gymnasieskolan och att könsskillnader ökar inom utbildningsområdet.

Det går att se en trend mot en minskad tillit hos socialt utsatta grupper. Med lägre tillit följer ett ifrågasättande och en minskad tilltro till demokratin och auktoriteter inom olika områden. Det är avgörande för tilliten och för samhällskontraktet att samhällets institutioner behandlar alla lika och att samhället värnar om alla människors lika rättigheter. Människors tillit till samhällets institutioner och människor emellan är även avgörande för den gemensamma förmågan att förebygga och hantera större kriser och katastrofer såväl som försvarsviljan. I rapporten *Hur har det gått i Skåne?* 2020 identifierades en ökad polarisering i samhället. Demokrati, mänskliga rättigheter samt ekonomisk och social utveckling är den bästa grunden för säkerheten.

Bostadsmarknaden i Skåne fungerar inte lika väl för alla delar av befolkningen, vilket skapar en ökad obalans på bostadsmarknaden. Det finns exempelvis grupper med låga inkomster som inte har tillgång till bostadsmarknaden. Det finns ett glapp mellan det demografiska behovet av bostäder och den köpkraftiga efterfrågan som driver bostadsbyggandet. Glappet förväntas öka framöver om byggandet minskar. Det finns också ett historiskt glapp, på grund av ett tidigare för lågt byggande under många år. Trots ett högt bostadsbyggande de senaste åren står det för ett litet procentuellt tillskott årligen och den stora delen av framtidens bostäder är redan byggda. Den höga byggtakten skapar inte tillräcklig rörlighet i det befintliga beståndet för att hushåll med låga inkomster kan få eller behålla, en bostad. En majoritet av Skånes kommuner uppger i Boverkets årliga bostadsmarknadsenkät att de har underskott på bostäder och flera kommuner bedömer att underskottet kommer att finnas kvar under de kommande fem åren, inte minst då en fortsatt stark befolkningsökning i regionen förväntas. Personer med låga inkomster har svårast på bostadsmarknaden, detta gäller framför allt ungdomar och nyanlända.

Markanvändning

Skåne är en tillväxtregion med en ökande befolkning, vilket ger ett högt exploateringstryck på den skånska marken. Tillväxten medför ökade krav på bostadsbebyggelse och behov av mark för verksamheter.

Det medför även utökade behov av utbyggnad och effektivisering av transportinfrastrukturen. Flera intressekonflikter i markutnyttjandet är en utmaning och för- och nackdelar måste vägas mot varandra för att kunna utveckla mark- och vattenanvändningen på ett långsiktigt hållbart sätt.

Näringsliv och arbetsmarknad

Enligt *Skånes arbetsmarknadsprognos 2019* hade Skåne fram till 2019 en stark arbetsmarknad, men Covid-19-pandemin under 2020 förväntas påverka näringslivsutvecklingen under flera år framöver. Drastiskt minskade intäkter och förändrade konsumentmönster har gjort att antalet konkurser ökar och arbetstillfällen försvinner. Region Skåne har under 2020 lanserat en rad åtgärder riktade mot näringsliv och arbetsmarknad för att minska risken att företagen tvingas till uppsägningar.

Regionens arbetslöshet visar ingen tydlig långsiktig trend, men en mer återhållsam ekonomisk tillväxt förväntas. Bristen på arbetskraft med rätt utbildning och erfarenhet är ett fortsatt hinder för jobbtillväxten även i Skåne.

UTKAST

Digitalisering

Digitaliseringen är en av de stora trenderna som förändrar förutsättningarna i vår omvärld. De senaste årtiondena har det skett stora digitala förändringar på arbetsmarknaden, inom välfärdstjänster och det har även skett stora förändringar i beteendemönster hos befolkningen. Det digitala samhället skapar nya möjligheter för det offentliga, för näringslivet såväl som för invånarna i Skåne. Digitalisering och den tekniska utvecklingen omfattar allt ifrån exempelvis big data, E-hälsa, smarta städer, till automatisering och artificiell intelligens. Varor och tjänster designas, produceras och distribueras på ett i grunden nytt sätt och individer interagerar på ett nytt sätt.

När en allt större andel av samhället i olika grad är beroende av nätverk och informationssystem innebär det också att vi utsätter oss för större risker. Hur vi hanterar dessa kommer att vara av stor vikt för vår förmåga att upprätthålla och stärka både vårt välstånd och vår säkerhet.

I det allt mer digitaliserade samhället krävs också insatser för att alla ska ha samma möjlighet att tillgodogöra sig information och ta del av samhällstjänster, annars riskerar delar av befolkningen att hamna i ett digitalt utanförskap. Att planera för den digitala infrastrukturen är en viktig del i det strategiska arbetet med att skapa hållbara fysiska strukturer som gör det möjligt att bo, leva och verka i hela Skåne.

Utmaningar för Skåne

Utmaningarna pekar ut ett antal områden där den fysiska planeringen kan påverka utvecklingen. De baseras på tidigare beskrivna trender och förutsättningar samt synliggör vissa motsättningar.

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

Socioekonomiska förutsättningar avspeglar sig såväl i boendestandard, hälsa och livslängd som i utbildnings- och inkomstnivå. Orättfärdiga skillnader minskar tilltro och tillit till demokratiska institutioner och bidrar till sociala motsättningar och oro. Samhällsplaneringen behöver skapa förutsättningar för goda livsmiljöer, där tillgången till natur och rekreation är säkrad samt främjar goda hållbara levnadsmönster som motverkar ohälsa. Den fysiska planeringen kan inte ensam skapa ett socialt hållbart och inkluderande samhälle men den kan bidra till att dämpa boendesegregationens konsekvenser och skapa bättre förutsättningar för integrationen hälsosam livsstil.

En planering som möjliggör hållbar tillväxt

Genom ett planera utifrån ett helhetsperspektiv med hållbar mark- och vattenanvändning finns det möjlighet att skapa en välmående miljö med fungerande ekosystem och biologisk mångfald, samtidigt som en skånsk tillväxt möjliggörs. Samhällsplaneringen måste skapa möjligheter som minskar avtrycken på miljön och klimatet då det kommer att krävas en omställning inom bland annat resande och transporter, byggande, konsumtion, livsmedelsproduktion och energiförsörjning

I södra delen av Sverige produceras för lite el i förhållande till antalet hushåll och företag i området och elanvändningen. Skåne är därför beroende av elöverföring från andra delar av Sverige och från grannländerna, vilket innebär en högre risk för effektbrist än i övriga landet. Stamnätets ledningar för överföring av el från norra Sverige har dessutom en begränsad överföringskapacitet till södra Sverige, vilket ofta sammanfaller med de timmar på dygnet när elbehovet är som störst. Samhället behöver energi för produktion och distribution av varor och tjänster och transporter. Graden av självförsörjning av el är inte bara en resurs- eller näringslivsfråga utan även en

UTKAST

långsiktig säkerhetsfråga för Skåne.

En planering som säkerställer en ökad tillgänglighet i regionen och även ett hållbart innovativt transportsystem

Transportsektorns utmaning är att minska energianvändningen och klimatpåverkan samt att ställa om till ett fossilfritt transportsystem, samtidigt som kraven på ökad regional tillgänglighet blir allt större. Det kommer att vara nödvändigt att fortsätta överflyttningen av både person- och godstransporter till järnvägen för att klara utmaningen. Utvecklingen av järnvägssystemet hindras dock av kapacitetsbrist, eftersatt underhåll och långa investeringsprocesser, vilket skapar sårbarhet i systemet. Teknikutveckling, digitalisering och elektrifiering av transportsystemet kan bidra till att möta kraven på ett hållbart transportsystem. Samhällsplanering kan främja en helhetssyn på utvecklingen av bebyggelse kopplad till utveckling av transportsystemet. Det kommer att behövas en effektiv markanvändning där kollektivtrafiken är strukturbildande.

En planering som skapar förutsättningar för både växande städer samt utvecklar den flerkärniga ortsstrukturen.

Skåne går mot en mer monocentrisk utveckling med en stark tillväxt i sydvästra Skåne, särskilt i Malmö som drar ifrån övriga Skåne. Utmaningen är att gynna snabbt växande storstäder och samtidigt stärka den flerkärniga ortsstrukturen. Det finns stora skillnader mellan Skånes olika delar och kommunerna står inför olika utmaningar och möjligheter. Stora samhällsinvesteringar behöver användas kostnadseffektivt utan att värden som är svåra att kvantifiera riskerar att nedprioriteras och gå förlorade. Genom samverkan antas de gemensamma utmaningar samtidigt som de skilda förutsättningarna bemöts.

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

Kopplingen till omvärlden blir allt viktigare. Ökade transportflöden kräver infrastrukturinvesteringar som i sin tur ställer stora krav på samhällsplaneringen men också på medfinansiering i ett läge där regioner och kommuner har en alltmer ansträngd ekonomi. Fler nationer väljer att sluta sig mot omvärlden vilket kan påverka möjligheten att resa och handla. Globala kriser som pandemier och ett förändrat säkerhetspolitiskt läge kan påverka vår möjlighet att interagera med omvärlden. För Skåne som gränsregion är det nödvändigt att fortsätta samarbeta för att överbrygga kvarvarande gränshinder. Ett fortsatt nationellt och internationellt samarbete, ett utvecklat samarbete med grannregioner och övriga svenska storstadsregioner kommer att vara viktigt för att möta den ökade konkurrensen om arbetskraft och talang.

En planering som skapar förutsättningar för en bebyggelseutveckling och en hållbar markanvändning

Ett effektivt markutnyttjande med förtätad bebyggelse skapar förutsättningar för hållbara samhällen med hög servicegrad. Konkurrensen om markanvändningen kommer att öka i takt med ökad befolkningstillväxt och utvecklad transportinfrastruktur. För att säkerställa den biologiska mångfalden, livsmedelsförsörjningen, hushållning med naturresurserna och klimatanpassningen behövs ett effektivt markutnyttjande, skydd av värdefull natur, avsättning och utveckling av mångfunktionella ytor för fördröjning och rening av vatten samt hushållning med jordbruksmark och grön- och vattenområden.

UTKAST

Miljökvalitetsnormer

Här ges en nulägesbeskrivning över status för miljökvalitetsnormerna i Skåne.

Buller

Text under framtagande.

Luft

Luftföroreningar har en stor påverkan på vårt samhälle och det är en av de största orsakerna till sjukdom i hela världen. De kan bero på lokala på föroreningskällor men de kan även transporteras långa avstånd och deponeras genom nederbörd till vatten och mark. Den bidrar till bland annat växtskador, nedsmutsning, korrosion, försurning, övergödning, klimatförändringar och inte minst till att göra människor sjuka och förkorta den förväntade livslängden. En grupp som är särskilt känslig för luftföroreningar är barn.

Miljökvalitetsnormerna innehåller de gränsvärden som sätter taket för när luftföroreningarna når en oacceptabel nivå. Gräns- och målvärdena är fastslagna i EU:s luftkvalitetsdirektiv. Det är dock inte samma värden som innebär en god livsmiljö. Som komplettering till miljökvalitetsnormerna finns därför *Miljökvalitetsmålet Frisk Luft* med gränsvärden för vad som anses vara en god livsmiljö. Eftersom hälsoeffekter har kunnat konstateras även vid låga halter är det viktigt att arbeta mot Miljökvalitetsmålet *Frisk luft* och inte enbart miljökvalitetsnormerna. Riksdagens definition av miljökvalitetsmålet *Frisk Luft* är ”Luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas.”.

Sverige har generellt god luftkvalitet i jämförelse med många andra länder, trots det orsakas ca 7600 förtida dödsfall i Sverige varje år på grund av luftföroreningar enligt en IVL rapport från 2018.

I Skåne är kvalitén bättre än på många andra ställen men dess effekter finns även här. Förutom att orsaka stort lidande hos enskilda personer, familjer och anhöriga, innebär de negativa hälsoeffekterna av luftföroreningarna också stora kostnader för samhället. Det ligger mycket arbete framför oss för att förbättra luftmiljön och nå målen för den svenska miljökvalitén samt de globala hållbarhetsmålen. Utvecklingen av luftkvaliteten följs kontinuerligt genom luftövervakning då bland annat mätningar och modellberäkningar genomförs. Enligt luftkvalitetsförordningen har kommunerna ansvar för att känna till sin luftkvalitet för att säkerställa att miljökvalitetsnormerna följs. Länsstyrelsen utövar även övervakning för att ha möjligheten att följa upp de regionala miljökvalitetsnormen.

Den största orsaken till lokala luftföroreningar i Skåne är trafiken på vägarna, trots nyare teknik och styrmedel. Trafiken är den främsta lokala källan till sot och kväveoxid. Hur stor andel av sot och kväveoxid i luften som orsakas av trafiken varierar något mellan kommunerna men det är den största källan till hälsopåverkande luftföroreningar i både små och stora kommuner. Ytterligare en orsak till lokal luftförorening är småskalig uppvärmning men detta har haft en tydlig negativ trend. Eftersom Skåne har långa kuster och stora hamnar påverkas luftkvalitén även av sjöfarten vilket är en källa till utsläpp av sot, partiklar och kväveoxid. Mängden luftföroreningar från sjöfarten har minskat men kan fortfarande orsaka lokala luftföroreningar.

Luftkvalitén påverkas även av utsläpp utanför Skåne, vilket kallas bakgrundshalter. Dessa uppstår när luftföroreningar förflyttas på grund av luftströmmar. Skåne blir

UTKAST

påverkad av utsläpp på andra platser på jorden och utsläpp som sker i Skåne påverkar andra platsers bakrundshalter. Generellt sett är de lokala utsläppen mindre än bakgrundshalterna. Forskning visar dock att lokala utsläpp är farligare än bakgrundspartiklar eftersom de är mer nyligen spridda och på grund av det mer reaktiva. Genom att slå samman lokala- och bakgrundshalter överstiger Skånes luft en del halter för Miljökvalitetsmålet för *Frisk Luft*. För att luftföroreningarna i Skåne ska förbättras är vi alltså beroende av samverkan med andra regioner i Sverige och internationellt.

Vatten

Vattenförekomster delas in i fyra kategorier: vattendrag, kustvatten, sjöar och grundvatten, de vattenförekomster som inte platsar inom kategorierna kallas övrigt vatten. Samtliga omfattas av Sveriges vattenförvaltning. De fyra olika vattenförekomsterna delas in i två kategorier: grundvatten och ytvatten (sjöar, vattendrag och kustvatten).

För att bedöma kategorin grundvatten görs två status bedömningar, kemisk och kvantitativ och statusen är antingen god eller otillfredsställande. I Skåne finns 211 vattenförekomster av kategorin grund-vatten. Av dem har drygt 90 procent god kemisk status. Den kvantitativa statusen är god.

Ytvatten består även den av två statuskategorier, kemisk och ekologisk. Den kemiska statusen be-döms vara god eller uppnår ej god, den ekologiska statusen bedöms i en femgradig skala, hög status, god, måttlig, otillfredsställande och dålig. I Skåne finns det 22 kustvatten, 40 sjöar, 4 utsjövatten och 201 vattendrag.

Av ytvattnet är det 100 procent som faller i klassen *Uppnår ej god* vilket är genomgående i hela Sverige. Detta är på grund av att gränsvärdena för kvicksilver och polybromerade difenyletrar överstiges eftersom det i förekommer atmosfärisk deposition. För att identifiera andra problem kan en kemiska status utan de överallt överskridanande ämnena göras. Det finns dock inga vatten i Skåne län med klassningar på parametern.
Den ekologiska statusen och potentialen är till största del måttlig, ungefär lika stor andel god som otillfredsställande och en liten del dålig.

Utöver det uppmäts andra viktiga parametrar för att följa vattenkvalitén och utvecklingen i skånska vatten. Dessa finns att finna genom VISS.

UTKAST

Alternativ

Planförslaget har inte utarbetat några separata planalternativ eller utvecklings-scenarier, men under strukturbildsarbetet, som utgör regionplanens programskede, har fyra (4) strukturbildsalternativ utvärderats som kan fungera som verktyg för att diskutera olika rumsliga strukturer för att nå uppsatta mål med utgångspunkt från effekter på tillväxt, transportsystemet, klimatpåverkan samt social hållbarhet och integration. Alternativen/scenerierna benämns *Utspridd, Enkärnig, Fåkärnig* och *Flerkärnig.*

De fyra scenarierna ska inte ses som planalternativ för planförslaget eftersom de inte är utvalda för att vara de ”bästa” utvecklingsalternativen, utan endast illustrera olika planeringsprinciper för rumslig utveckling av tillkommande bebyggelse och transportinfrastruktur. Det alternativ som valts som huvudalternativ är *Det flerkärniga Skåne.*

Alternativen är framtagna utifrån ett tillväxtperspektiv (ekonomisk hållbarhet och delvis social hållbarhet). Därför saknas i princip redovisning av ekologiskt/miljö-mässiga perspektiv på ortsutvecklingen.

I redovisningen för de fyra alternativen framkommer utvecklingen för transporter och bebyggelseutveckling/ortsutveckling, men den fysiska strukturen har fyra ben som bör vara lika starka; bebyggelse, transporter, blågrön infrastruktur och teknisk infrastruktur.

Andra perspektiv som scenarierna skulle kunna innehålla är exempelvis att optimera Skånes fysiska utveckling utifrån:

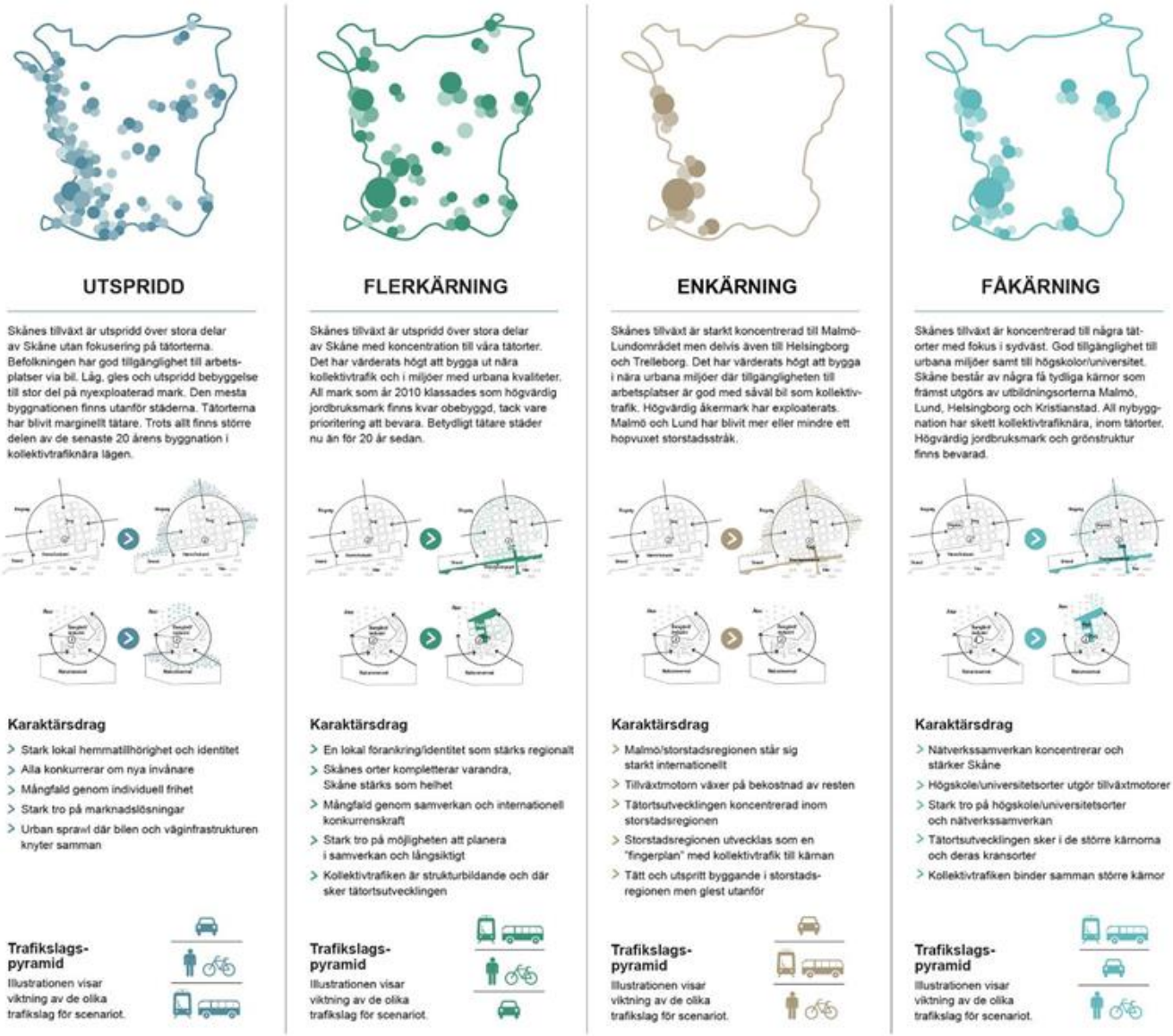
- Klimatomställning
- Biologisk mångfald och artförluster
- Tillväxt på miljöns villkor/inom planetens gränser
- Trafikutveckling inom ramen för miljömålen

Andra exempel på planalternativ som skulle kunna användas framöver i processen är bland annat:

- Optimerad tätortsutveckling utifrån regionala kärnor.
- Optimerad regional kollektivtrafik
- Optimering för regional vägtrafik

Genom ett fortsatt arbete med scenarier och alternativ kan en tydligare återkoppling mellan planförslaget och konsekvensbedömningen erhållas, det vill säga en iterativ process som leder till ständig förbättring av planförslagets innehåll ur ett hållbarhetsperspektiv.

UTKAST



Scenario Flerkärnig - det flerkärniga Skåne – planförslaget

Skånes tillväxt är utspridd över stora delar av Skåne med koncentration till tätorterna. Det har värderats högt att bygga kollektivtrafiknära och i miljöer med urbana kvaliteter. All mark som år 2010 klassades som högvärdig jordbruksmark finns kvar obebyggd, tack vare prioriteringen att bevara denna. Förtätningen av tätorterna har fortsatt.

Konsekvenser

Strukturen erbjuder många alternativ för både verksamheter och människor och ger goda förutsättningar för ökad attraktivitet för regionen och de regionala kärnorna. En viktig attraktivitetsfaktor bedöms vara möjligheten att de regionala kärnorna kan komplettera varandra och finna olika ”nischer”. Att i ett begränsat antal tätorter i olika delar av Skåne skapa förutsättningar för urbana miljöer med hög servicenivå och möjlighet till hög specialisering bidrar till en höjd attraktivitet för boende och

verksamheter. Höga krav ställs samtidigt på att tillgängligheten i Skåne fungerar och att satsningar görs för att skapa attraktiva stadsmiljöer samtidigt som miljökvalitetsnormer för luft och buller inte får överskridas. Den offentliga servicen kan bedrivas effektivt och koncentrerat och den funktionella rollfördelningen ger förutsättningar för en långsiktig efterfrågan. Vardagslivet förenklas för flertalet om den grundläggande sociala och kommersiella servicen som behövs i vardagen finns inom gång- och cykelavstånd. En renässans för den Skånska småstaden (de regionala kärnorna) kan skapa attraktiva stadsmiljöer med god balans mellan bebyggelseutveckling, transporter, blågrön infrastruktur och teknisk infrastruktur vilket kan leda till goda förutsättningar för utveckling av ekosystemtjänster och upplevelsevärden. Detta leder till attraktiva tätorter med goda förutsättningar för god livskvalitet och hälsofrämjande urbana miljöer.

Scenario Fåkärnig

Skånes tillväxt är koncentrerad till ett fåtal tätorter med fokus i väst och sydvästra delen av Skåne. God tillgänglighet till urbana miljöer samt till högskolor/ universitet skapas i dessa orter. Skåne består av några få tydliga kärnor som främst utgörs av utbildningsorterna Malmö, Lund, Helsingborg och Kristianstad. All nybyggnation har skett kollektivtrafiknära, inom tätorter. Högvärdig jordbruksmark och grönstruktur bevaras.

Konsekvenser

Konsekvenser av scenariot har stora likheter med flerkärnig ortsstruktur (se konsekvenser ovan).

Scenario Enkärnig

Skånes tillväxt är starkt koncentrerad till Malmö-Lundområdet men delvis även till Helsingborg och Trelleborg. Det har värderats högt att bygga i nära urbana miljöer där tillgängligheten till arbetsplatser är god med såväl bil som kollektivtrafik. Högvärdig åkermark har exploaterats. Malmö och Lund har blivit mer eller mindre ett ihopvuxet storstads-stråk.

Konsekvenser

Fullständigt fria marknadskrafter skulle sannolikt resultera i en enkärnig struktur, vilket den globala urbaniseringstrenden är ett bevis för. Däremot betyder inte detta att en enkärnig struktur är väl fungerande eller marknadsoptimerad. Strukturen har emellertid förutsättningar att – med ett begränsat befolkningsunderlag – skapa en kärna med goda urbana kvaliteter. Till strukturens svagheter hör att den stora efterfrågan i centrum kan skapa trängsel och höga priser. Därmed trycks en rad verksamheter och människor ut som vare sig kan eller vill betala för en sådan lokalisering. Den regionala balansen blir också svår att upprätthålla med ett starkt koncentrerat utbud av varor och tjänster. Detta skulle kunna innebär att Skånes mer perifera tätorter försvagas vad gäller befolkning och sysselsättning, vilket påverkar möjligheterna att utveckla orterna med bostäder, service, kultur med mera.

De höga priserna för centralt belägen mark för bostäder och verksamheter gör att ytor för grönstruktur och vattenhantering minimeras, vilket medför en ökad sårbarhet och översvämningsrisker vid höga vattenflöden och skyfall. Minskad andel blågröna ytor i bebyggelsen bidrar även till värmeöar och ohälsosamma temperaturer vid värmeböljor. Stress och psykisk ohälsa riskerar att öka om inte satsningar görs på att skapa attraktiva blågröna miljöer av tillräcklig kvantitet och kvalitet.

UTKAST

Scenario Utspridd

Skånes tillväxt är utspridd över stora delar av Skåne utan fokusering på tätorterna. Befolkningen har god tillgänglighet till arbetsplatser via bil. Låg, gles och utspridd bebyggelse till stor del på nyexploaterad mark. Den mesta av byggnationen finns utanför städerna. Tätorterna har blivit marginellt tätare. Trots allt finns större delen av de senaste 20 årens byggnation i kollektivtrafiknära lägen.

Konsekvenser

En spridd ortstruktur sätter få begränsningar för människors individuella val. Strukturen är transportintensiv. En av nackdelarna med en utspridd struktur är att det blir komplicerat och dyrt att förse medborgarna med samhällsservice. Eftersom en utspridd struktur inte gynnar specialisering är förutsättningarna för högre löner sämre än i övriga scenarier. I en spridd ortstruktur ges även sämre förutsättningar till ett varierat bostadsutbud med avseende på bostadstyp, storlek och upplåtelseformer, vilket kan öka segregationen. Bland fördelarna finns minskad trängsel i regionen som helhet och goda förutsättningar för en levande landsbygd. Genom en ökad lantlig bebyggelse kan hävd av ängs- och hagmarker upprätthållas på en tillräckligt hög nivå genom djurhållning, vilket är positivt för rekreativa och ekologiska värden i det Skånska landskapet.

Nollalternativ – en framtid utan Regionplan för Skåne 2022

Enligt 6 kap. miljöbalken ska miljökonsekvensbeskrivningen till en regionplan innehålla uppgifter om miljöförhållandena och miljöns sannolika utveckling om planen eller programmet inte genomförs (6 kap. 11 § pkt 3).

Konsekvensbedömningen av nollalternativet gäller alltså sådan miljöpåverkan som kan förväntas om åtaganden och förhållningssätt i planförslaget inte genomförs. För planförslagets fysiska strukturer ger nollalternativet möjlighet att jämföra miljöpåverkan av bland annat planförslagets rumsliga struktur (förslag till regionala kärnor), bebyggelseutveckling, transporter, blågrön infrastruktur, teknisk infrastruktur samt stora samlade värden för rekreation, natur- och kulturmiljö.

Nollalternativet utgår i det här fallet från en fortsatt planering enligt nuvarande lagar och styrdokument och en fortsatt kommunal översiktsplanering. Nollalternativet utgår ifrån ett Skåne utan en gällande Regionplan och för ett resonemang kring ett scenario då den föreslagna planen ej antas. Exempel på faktorer som antas få en fortsatt utveckling oavsett om planförslaget antas och genomförs eller ej:

- grundantaganden för framtida befolkningsutveckling, ekonomi och sysselsättning
- påbörjade trafiksatsningar genomförs
- den kommunala översiktsplaneringen fortgår
- beslutade naturreservat och andra områdesskydd
- vissa klimatåtgärder i linje med parisavtalet
- genomförande av EG:s vattendirektiv
- energibeslut som berör privatpersoner och företag

Befolkningsförändringarna har till stor del sin grund i ett födelseöverskott och en inflyttning som den regionala planeringen endast i begränsad omfattning kan påverka.

I nollalternativet finns det risk för mer utspridning av bebyggelsen, såväl bostäder som verksamheter, även på jordbruksmark och till viss bekostnad av grönområden. Det är

UTKAST

oklart i vilken grad fritidshusområden fortsätter omvandlas till permanentboende samt hur befolkningstillväxten påverkas med/utan planförslaget.

Planförslagets målbild och ställningstaganden är i stora delar sammanfattningar av inriktningar med brett stöd i Skåne och i samhället i stort. Exempelvis gäller det behovet av att minska samhällets klimatpåverkan, att öka kvaliteten i utbildningssystemet, en ökad sysselsättning och upprätthålla en hög internationell konkurrenskraft. Det är alltså troligt att flera av de insatser som planförslaget förordar kommer att genomföras även om planförslaget formellt inte antas. Detta gäller även de åtgärder som påverkar regionens miljöförhållanden.

Samtidigt fyller de regionala ställningstagandena i planförslaget ett tydligt syfte som inte tillgodoses av andra aktörer eller beslutsprocesser såsom:

- regional grönstruktur,
- samspel mellan bebyggelse och transportinfrastruktur, framför allt kollektivtrafik, lokalisering av hamnar, transportterminaler, sjukhus och andra verksamheter med regional funktion.

Att förutsättningar för social utveckling påverkas av bebyggelsestruktur och transportsystem delvis kan förklara regionala skillnader inom Skåne och behovet av att möta socialt utvecklingsbehov med en bredd av åtgärder är ett perspektiv som framkommit och förtydligats under strukturbildsarbetet.

Om planförslaget inte skulle antas finns det risk för att flera av de frågor som de regionala aktörerna förknippar med den regionala fysiska planeringen vilket tidigare fungerat som stöd, på sikt tappar mark. Detta gäller i första hand de miljöfrågor som har en tydlig regional dimension såsom blågrön infrastruktur, regional vattenförsörjning, klimatpåverkan och regionala transport- och energisystem.

Planförslaget har högt satta ambitioner för en hållbar utveckling, social, miljömässigt/ekologiskt och ekonomiskt. De miljömässiga konsekvenserna av att planförslaget inte antas och bristande regional samverkan bedöms innebära en risk för att miljöförhållandena på sikt försämras.

Bebyggelseutveckling

Utgångspunkt för nollalternativet är att bebyggelsen kommer att fortsätta utvecklas på ungefär samma sätt som tidigare. Framförallt under det senaste decenniet har förtätning och bebyggelsekompletteringar som leder till en ökad täthet i många tätorter och städer i Skåne varit en tydlig trend, liksom omvandling av fritidshus till permanentboende.

Transporter

I nollalternativet ingår investeringsobjekt som redan påbörjats. Den allmänna teknikutvecklingen för fordon och bränslen har betydelse för miljöpåverkan i regionen, även om regionplanen inte kommer till stånd. Här antas samma nivå på användning av ny teknik i nollalternativet som i planförslaget.

Blågrön Infrastruktur

Den regionala grönstrukturen i regionplanen är förankrad och har satt avtryck i vissa översiktsplaner. De grönområden i anslutning till tätorterna som kommunerna pekat ut i sina översiktsplaner och avser att bevara obebyggda ingår i nollalternativet som kommunala tätortsnära grönområden.

UTKAST

Teknisk infrastruktur

Under senare år har en lång rad energibeslut fattats och investeringar gjorts som ett led i omställningen mot effektivare användning och minskade inslag av fossila bränslen. Dessa förutsätts påverka nollalternativet.

När det gäller vatten har stora förändringar i regelsystemet skett under de senaste åren, framför allt genom EG:s vattendirektiv och inrättandet av Vattenmyndigheterna. I nollalternativet förutsätts att åtgärder vidtas så att målet om god ekologisk status i sjöar och vattendrag år 2015/2021 uppnås.

UTKAST

Konsekvenser (6 kap 2 § MB)

Konsekvenser (allmänna intressen och riksintressen (7 kap 3 § PBL)

Av regionplan ska det framgå hur hänsyn tagits till allmänna intressen och riksintressen tillgodosetts (7 kap. 3 § plan- och bygglagen). De allmänna intressena omfattar alla tre hållbarhetsdimensioner. Konsekvenser för allmänna intressen och riksintressen bedöms gentemot planförslagets planeringsprinciper i *Konsekvenser* på planförslagets tematiska fördjupningar som sociala, ekonomiska och miljömässiga konsekvenser.

Planförslaget i sin helhet bygger på ambitionen att utveckla Skåne genom att stärka de allmänna intressena.

Allmänna intressen enligt plan- och bygglagen:
Planläggning enligt denna lag ska med hänsyn till natur- och kulturvärden, miljö- och klimataspekter samt mellankommunala och regionala förhållanden främja

- en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse, grönområden och kommunikationsleder,
- en från social synpunkt god livsmiljö som är tillgänglig och användbar för alla samhällsgrupper,
- en långsiktigt god hushållning med mark, vatten, energi och råvaror samt goda miljöförhållanden i övrigt,
- en god ekonomisk tillväxt och en effektiv konkurrens, och
- bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet.

Riksintressen är värden som är skyddsvärda ur ett nationellt perspektiv för att det inrymmer eller besitter värdefulla egenskaper. Riksintressen är geografiskt avgränsade men betyder inte att området eller miljön i området har ett automatiskt skydd. Hur riksintresse tillgodoses, påverkas eller berörs måste framgå i planeringen. Detta för att undvika påtaglig skada av riksintresse vid exploatering. I januari 2020 aviserade regeringen att flera myndigheter fått uppdraget att se över vilka områden de bedömer som riksintresse. Tanken är att översynen ska leda till att områden av riksintresse kraftigt minskar, både vad gäller antal och sammantagen area.

I Skåne finns många områden som är utpekade som riksintressen, vissa av dessa områden innehåller värden som anses så ovanliga att de gör områdena unika för hela landet -och ibland världen. Dessa områden är värda att bevara, vårda och utveckla, inte bara för sin egen skull, utan även för att de gör Skåne unikt. Om riksintressena hanteras varsamt och med god planering, så kan kommande generationer skåningar och besökare i Skåne njuta av dessa århundranden framöver. Andra riksintresseområden är utpekade för att de utgör viktiga funktioner eller förutsättningar för att Skåne och Sverige ska kunna fungera på ett optimalt sätt. Om dessa riksintresseområden säkras och värnas så har vi möjlighet att skapa ett robust och hållbart samhälle, nu och i framtiden.

Som en tolkning av lagen (7 kap. 3 § plan-och bygglagen) har Region Skåne valt att behandla och redovisa riksintressen i denna konsekvensbedömning gentemot planförslagets planeringsprinciper i Konsekvenser på planförslagets tematiska fördjupningar. Avgränsningar av områden och sträckningar på plankartan är översiktliga och vägledande. Påverkan på berörda riksintressen behöver behandlas i kommunernas översiktsplan och efterföljande planering.

UTKAST

Riksintressen som kan komma att beröras eller påverkas av planförslaget (och som har inkluderats som bedömningsgrunder för konsekvensbedömning) är:

- Yrkesfiske: hav, sjöar, hamn, kust
- Naturvård
- Kulturmiljövård
- Friluftsliv
- Rörligt friluftsliv
- Högexploaterad kust
- Natura 2000-områden
- Anläggningar för
- Energiproduktion (vindkraftsområden)
- Energidistribution
- Kommunikationer (flygplats, hamn, järnväg, sjöfart, väg)
- Kommunikationer (elektronisk)
- Vattenförsörjning
- Avfallshantering (ej utpekade i karta som riksintresse)
- Totalförsvaret

Konsekvenser på planförslagets tematiska fördjupningar

De tematiska fördjupningarna med tillhörande planeringsprinciper har bedömts utifrån 6 kap. 2 § miljöbalken samt med kompletterande aspekter vilka inte inryms i lagstiftningen. En sammanställning över dessa visas i en matris, en för varje tematisk fördjupning. Vidare förs ett resonemang om vilka konsekvenser som är mest framträdande och utmanande.

Bebyggelseutveckling

		Hälsa	Sociala relationer/ samspel och sammanhållning	Trygghet Säkerhet	Kulturmiljö*	Tillgänglighet, vardagsliv	Jämlikhet/ Jämställdhet	Barn och äldre	Stadland, socio-ekonomi och övriga grupper	Friluftsliv*	Biologisk mångfald	Mark och jord/ hushållning*	Hög-exploaterad kust*	Ekologiskt särskilt känsliga områden* Natura 2000*	Yrkesfiske*	Vatten*	Luft	Klimat	Naturvård*	Landskap	Kommunal-ekonomi	Samhälls-ekonomi	Anläggningar av nationellt intresse*	Resiliens Sårbarhet
Bebyggelseutveckling	Skånes flerkärnighet	1	1	1	1	1	1	-1	0	1	-1	1	2	2	0	1	0	1	2	-1	1	2	1	0
	Planering av bebyggelsen	1	1	1	1	2	1	1	1	1	0	2	2	2	0	0	1	2	2	0	2	2	1	0
	Gestaltad livsmiljö	2	2	1	2	2	2	2	1	2	0	2	2	0	0	1	1	1	0	2	2	1	1	1
	Bostadsförsörjning	0	1	1	0	2	2	1	0	0	-1	-1	0	0	0	-1	0	0	0	0	2	2	0	1
	Näringsliv och besöksnäring	1	1	0	1	0	0	-1	1	2	-1	-1	-1	-1	0	-1	0	0	-1	-1	2	1	0	0
	Hälsofrämjande livsmiljö	2	2	2	1	2	2	2	2	2	1	0	0	2	0	1	1	2	2	1	1	2	0	1
	Klimatanpassad bebyggelseutveckling	1	0	0	-1	0	1	1	0	0	1	0	2	2	0	1	1	1	2	-1	2	1	2	2
	Tätorternas grönstruktur	2	1	1	1	1	1	2	1	2	2	0	2	2	0	1	2	2	2	2	1	1	0	2

Konsekvensbedömning av, i regionplanen föreslagen, utvecklingsinriktning för bebyggelseutveckling. Konsekvenserna är klassificerade utifrån en femgradig skala -2, övervägande negativa konsekvenser till +2, övervägande positiva konsekvenser. *Aspekter som även representerar riksintressen.

Planförslagets innehåll

Övergripande principer för nybyggnation av bostäder i planförslaget är kollektivtrafiknära, i huvudsak i de regionala kärnorna, i prioriterade kollektivtrafiknoder och prioriterade kollektivtrafikstråk med god tillgång till service samt att bostadsbyggandet ska avspegla behoven hos alla grupper i samhället. Detta kan stärka de regionala kärnornas utveckling samtidigt som det skapar möjlighet att bygga långsiktigt hållbart, med hög kvalitet och höga krav på energibehov och höga

UTKAST

folkhälsoambitioner med *Bättre hälsa för fler*.

För att nå målsättningen om att bygga bostäder som matchar det behov som finns behöver typen av bostäder också anpassas till betalningsförmågan hos de bostadssökande. Planförslaget konstaterar att bostadsförsörjningen måste svara mot regionens behov, hushållens sammansättning och marknadsmässiga förutsättningar. En varierad och blandad bebyggelse i både upplåtelseformer och funktion ska eftersträvas.

Bostadsmarknaden påverkas dessutom av inlåsningseffekter, prisökningar och hög skuldsättning för vissa av regionens invånare. Bostadsbristen påverkar även näringslivet och högre utbildningsinstitutioners möjligheter att rekrytera kompetent personal. För att Skåne ska kunna vara en ledande tillväxt- och kunskapsregion krävs det fler bostäder. För att bostadsbyggandet ska komma igång krävs det att bostadsmarknadens aktörer samverkar.

Bostadsbristen i de större regionala kärnorna är känt sedan lång tid tillbaka, likaså att det finns behov av en bättre fungerande bostadsmarknad på dessa orter. I samband med Sverigeförhandlingen har Hässleholm, Lund och Malmö kommit överens om att ett visst antal bostäder ska byggas lokalt i utbyte mot att staten tar ett stort ansvar för finansieringen av en utbyggnad av den föreslagna höghastighetsjärnvägen genom dessa orter.

Sammantaget konstateras det i planförslaget att bostadsförsörjningen påverkar regionens samlade utveckling. Att åtgärda bostadsbeståndets kapacitetsbrister samtidigt som regionen växer är en utmaning. Bostadsförsörjningen berör planförslagets samtliga övergripande ställningstaganden och förhållningssätt. Planförslaget anger att ansvaret för bostadsförsörjningen i första hand är en kommunal fråga. Regionens roll är att samverka med kommunerna enligt lagen om kommunernas bostadsförsörjningsansvar (SFS 2000:1383).

I det tematiska PM:et *Stationsnära läge 2.0* definieras kollektivtrafiknära läge som avstånd mellan bostaden och närmaste hållplats för:

- stadsbuss 500 meter
- regionbuss 1000 meter
- tåg 1500 meter

Områden inom dessa avstånd från hållplats eller station är i Skåne att beteckna som kollektivtrafiknära lägen. Att bygga kollektivtrafiknära möjliggör att fler får tillgång och närhet till kollektivtrafiknätet och till det regionala utbudet av bostäder och arbetsplatser, samtidigt som det skapar underlag till ett mer attraktivt kollektivtrafikutbud.

Planförslagets konsekvenser

De sammantagna konsekvenserna av planförslagets tematiska fördjupning bebyggelseutveckling av blandad karaktär. Det är till stor del positiva konsekvenser men med viss negativ påverkan för de ekologiska och miljömässiga bedömningsgrunderna i bostadsförsörjningens och näringsliv och besöksnäringens planeringsprinciper. Den övergripande bedömningen är att planförslaget, avseende den tematiska fördjupningen bebyggelseutveckling, inte medför negativa konsekvenser på berörda riksintressen, givet att dessa tillgodoses i efterföljande kommunal planering.

Inriktningen och betydelsen av en fungerande bostadsmarknad framgår I planförslaget. Vidtas inte åtgärder riskerar bostadsbristen i Skåne kan leda till sämre tillgång till

UTKAST

utbildning, i och med bristen på studentlägenheter eller andra boendeformer lämpliga för studenter. Den innebär också en försämrad tillgång till arbetsmarknaden och/eller ökat transportbehov när det finns brist på bostäder i närheten av arbetsplatser. Konsekvenser av bostadsbristen på social hållbarhet är således en försvagning av hälsans bestämningsfaktor utbildning samt möjlighet till egen försörjning. Samt en geografisk ojämlikhet när boende i delar av Skåne med svag kollektivtrafikförsörjning får en sämre tillgång till arbetsmarknaden relativt de delar som är välförsedda med kollektivtrafik.

Det är mycket svårt att bedöma i vilken omfattning planförslaget i sig kommer att bidra till att fler bostäder byggs. Kommunerna har genom den kommunala planeringen ett stort inflytande över var och hur det ska byggas. Flera olika förslag på nationell nivå finns för att öka produktionen och snabba upp plan- och byggprocesserna. Kommunerna har även det övergripande ansvaret för bostadsförsörjningen samt att underlätta för utsatta grupper såsom unga vuxna och ekonomiskt svaga in på bostadsmarknaden. Den regionala fysiska planeringen kan dock underlätta och skapa incitament till en samverkan mellan kommunerna för att skapa en bättre sammanhållen bostadsförsörjning i Skåne.

De planeringsprinciper som föreslås i planförslaget ansluter till den dominerande synen på vad regionens bostadsmarknad behöver. Den regionala fysiska planeringens roll är dock inte enbart att ge vägledning om var ny bebyggelse bör förläggas, eller hur mycket som behöver byggas. Det är minst lika viktigt med planens avvägningar mellan de allmänna intressena, mellankommunala frågor samt regionala, och nationella målsättningar.

Regelverk och stödsystem behöver förändras för att bidra till ökad rörlighet på Skånes bostadsmarknad. Funktionella processer och ökad konkurrens behöver förbättras inom byggsektorn.

Planförslaget och dess planeringsstrategier ger förutsättningar till att ny bebyggelse i första hand tillkommer i kollektivtrafiknära lägen vilket gör att de regionala kärnornas funktioner ytterligare förstärks. Majoriteten av de skånska kommunernas översiktsplaner betonar vikten av förtätning i anslutning till kollektivtrafikens noder och kollektivtrafikstråk vilket är i linje med planförslagets ambitioner. I praktiken sker dock inte alltid bebyggelseutvecklingen enligt denna ambition. Det finns en risk för fortsatt utveckling av bebyggelse med större andel småhus vilket tar större yta i anspråk i jämförelse med ett scenario med större andel flerbostadshus och högre täthet i bebyggelsen.

Även om förtätningsambitionerna är tydliga för bostadsförsörjningen finns det flera exempel i Skåne de senaste decennierna där ytkrävande områden för verksamheter såsom externa handelsområden, logistik- och industrietableringar tillkommit på brukningsvärd jordbruksmark. För att minska negativ påverkan på samhällets gemensamma resurser och allmänna intressen finns behov av regionala lokaliseringsstudier samt regional samordning och samverkan för att finna, ur regional synvinkel, lämpligaste lokaliseringar för ytkrävande verksamheter.

Det finns en risk för att de principer för nybyggnad av bostäder som planförslaget anvisar frångås, det vill säga kollektivtrafiknära, i huvudsak i de regionala kärnorna och att bostadsbyggandet ska avspegla behoven hos alla grupper i samhället etc., frångås när frågor om bostadsvolymer så tydligt dominerar debatten.

Det finns också en risk att kortsiktiga vinster, i form av uppnådda mål i termer av

UTKAST

påbörjade bostäder eller anvisad mark, nås på bekostnad av långsiktiga ambitioner att skapa en resurssnål och transporteffektiv bebyggelsestruktur, samt goda och hälsosamma boendemiljöer med tillgång på grönska och rekreation.

Transporter

		Hälsa	Sociala relationer/ samspel och sammanhållning	Trygghet Säkerhet	Kulturmiljö*	Tillgänglighet, vardagsliv	Jämlikhet/ Jämställdhet	Barn och äldre	Stadland, socio-ekonomi och övriga grupper	Friluftsliv*	Biologisk mångfald	Mark och jord/ hushållning*	Hög-exploaterad kust*	Ekologiskt särskilt känsliga områden* Natura 2000*	Yrkesfiske*	Vatten*	Luft	Klimat	Naturvård*	Landskap	Kommunal-ekonomi	Samhälls-ekonomi	Anläggningar av nationellt intresse*	Resiliens Sårbarhet
Transporter	Hållbart resande	1	1	1	0	2	1	1	1	2	1	0	1	1	0	1	1	1	1	0	1	2	0	1
	Kollektivtrafik	1	2	1	0	1	2	2	2	2	0	1	1	1	0	1	2	2	1	1	2	2	2	1
	Gränsöverskridande transporter	1	1	0	0	1	1	1	1	1	0	0	1	-1	-1	0	0	1	-1	0	1	2	2	1
	Godstransporter	1	1	0	0	0	0	1	1	1	0	0	1	1	0	0	1	2	1	1	2	2	2	1

Konsekvensbedömning av, i regionplanen föreslagen, utvecklingsinriktning för transporter. Konsekvenserna är klassificerade utifrån en femgradig skala -2, övervägande negativa konsekvenser till +2, övervägande positiva konsekvenser. *Aspekter som även representerar riksintressen.

Planförslagets innehåll

För åtgärder inom transportsektorn pekar planförslaget främst på den Trafikförsörjningsplan och Länstrafikplan *Regional trafikinfrastrukturplan* som är gällande. Transportsystemet hanteras även i de ställningstaganden som görs i planförslaget.

Transportsystemet i Skåne berörs av mål som anger att Skåne ska vara en tillgänglig region med god livsmiljö, där ett antal delmål på medellång sikt, 2030, finns. Exempelvis enligt Skånetrafikens marknadsandelsmål ska till år 2030 kollektivtrafikens andel av det motoriserade resandet ha ökat från ca 29 procent år 2017 till 40 procent år 2030.

De infrastrukturprojekt fram till 2029 som har beslutats nationellt och regionalt och som är finansierade med statliga och kommunala medel kommer med stor sannolikhet att genomföras. Sett till de planeringsprinciper som finns i planförslaget skulle dessa investeringar i trafikinfrastruktur kunna leda till måluppfyllelse av tillgänglighetsmålen för år 2030.

I planförslaget konstateras vidare att frågan om vilka åtgärder som regionen bör genomföra för att fasa ut fossila bränslen kommer att innebära en omställning för bland annat transportsektorn. Även Skånes roll i sitt närområde lyfts upp som utmaningar för framtiden där det bland annat beskrivs som viktigt att transportsystemet bidrar till att minska klimatpåverkan.

I planförslaget beskrivs det att kollektivtrafik är ett medel för att fysiskt knyta ihop regionen och skapa förutsättningar för en sammanhållen region. Vidare beskrivs utformningen av transportsystemet ha stor betydelse för invånarnas livsmiljö, för regionens tillgänglighet och för möjligheten att nå målet om en region utan klimatpåverkande utsläpp. Transportsystemet ska säkerställa att regionens invånare och besökare kan resa med hållbara transportmedel på ett säkert, bekvämt och smidigt sätt. Planförslaget konstaterar att regionens invånare och besökare ska uppleva att de har god tillgång till arbetsplatser, bostäder, samhällsservice, natur, kultur, rekreation och fritid. En transportsnål samhällsutveckling är avgörande för att göra Skåne mer resurseffektivt, resilient och tillgängligt för alla.

UTKAST

Planeringsprinciperna lägger ett tydligt fokus på kopplingen mellan det regionala behovet av bostäder och transportsystemets bidrag till att förverkliga ett hållbart bostadsbyggande som motsvarar behovet i Skåne. Planeringsprinciperna lyfter också fram behovet av ett miljömässigt hållbart trafiksystem med större fokus på cykeltrafik, de samhällsekonomiska grunderna för beslut om infrastrukturprojekt och sätt att stärka de regionala kopplingarna både inom regionen och till andra närliggande regioner.

Det konstateras i planförslaget att en betydligt större andel av godset I Skåne fortsättningsvis behöver ske via järnväg alternativt med fordon med fossilfria drivmedel. Omställningen krävs för att nå upp till regionala och nationella miljö- och klimatmål. Därför ska klimatsmarta godstransporter främjas genom bland annat samverkan och ett helhetsperspektiv på Skåne.

Planförslagets konsekvenser

De sammantagna konsekvenserna av planförslagets tematiska fördjupning transporter får övervägande positivt utfall. Den övergripande bedömningen är att planförslaget, avseende den tematiska fördjupningen transporter, inte medför negativa konsekvenser på berörda riksintressen, givet att dessa tillgodoses i efterföljande kommunal planering.

Planförslagets påverkan på utvecklingen av transportsystemet är att utvecklingen av kollektivtrafik- och vägsystemet fortgår som planerat för perioden 2018-2029, genom Nationell plan för transportsystemet (Regeringen, maj 2018) och genom Länsplanen för regional transportinfrastruktur (RTI, 2018-2029).

Planeringen av transportarbetet har också en stark koppling till miljömålsarbete och målsättningen om en förbättrad och jämlik folkhälsa. Fossila bränslen, men också i varierande grad förnybara bränslen, genererar utsläpp till luft av främst kväveoxider och partiklar, som har en stark påverkan på människors hälsa (miljökvalitetsmålet *Frisk luft*). Trafiken ger också upphov till buller, som är den miljöfaktor som påverkar människors hälsa mest (miljökvalitetsmålet *God bebyggd miljö*).

Det innebär att med samma åtgärd - att planera för en minskad biltrafik - når man målsättningen om minskad klimatpåverkan, miljökvalitetsmålen *Frisk luft* och *God bebyggd miljö*, en hälsofrämjande stadsplanering, bättre tillgång till mark för blågrön infrastruktur och för bostäder, och bevarande av jordbruksmark.

Det finns goda exempel i Skåne där kommunen genom en kombination av framsynt planering, attitydpåverkan/”mobility management” och fysiska åtgärder i dialog med Skånetrafiken lyckats öka det kollektiva resandet markant och också kunnat få en högre turtäthet. Detta stämmer väl överens med planförslagets ambitioner att använda attityd- och beteendeförändringar för att öka andelen hållbart resande.

Det är också viktigt att sätta målet om högre andel kollektivtrafik i relation till målet om bostadsförsörjningens koppling till kollektivtrafiknärhet. Uppfylls inte det målet blir det svårare att uppfylla målet för kollektivtrafiken. Det måste också sättas i samband med kommunernas och Trafikverkets trafikplanering.

Trafikplaneringen har också en stor betydelse på yteffektivitet, där biltrafiken är den mest ineffektiva trafikplaneringen. Det finns en stor konkurrens om marken i såväl stad/tätort som på landsbygd. I städerna finns förutom behov av markanvändning för transportbehov även behov av mark till bostäder och blågrön infrastruktur. På landsbygden konkurrerar markanvändningen med jordbruksmarken. Transportarbetet har också ett starkt samband med hälsa genom fysisk aktivitet och livsstil. Konsekvensen av en fortsatt planering för hög tillgänglighet för biltrafik motverkar

UTKAST

kollektivtrafikmålet.

Vägtrafikens möjliga bidrag till måluppfyllelse för klimatmålen till år 2030 handlar istället för ytterligare vägtrafikinvesteringar snarare om att styra investeringsresurser till resurseffektivt och hållbart resande, effektivisering av vägutnyttjandet, autonoma fordon samt en strategi för förnyelsebara drivmedel om målet om klimatneutralitet ska kunna nås till år 2030. I dagsläget kommer de väginvesteringsåtgärder som är beslutade fram till 2029 sannolikt att leda till mer vägtrafik men även spårbunden kollektivtrafik kommer att öka på grund av ökad befolkning.

I de mätbara målen till år 2030 ingår minskad klimatpåverkan och det finns osäkerhet kring om de klimatmål som är uppsatta kommer att kunna nås, bland annat på grund av de vägprojekt som genomförs i den statliga planeringen.
Bedömningar om utfallet för perioden 2030 till 2050 är mer osäkert.

Ett offensivt förhållningssätt till hållbara energieffektiva transportlösningar är viktigt för att styra mot visionen om klimatneutralitet år 2050. Planförslaget tar ett steg i rätt riktning med hållbart resande och en ökad andel kollektivtrafik, men satsningarna på infrastruktur för vägtrafik kvarstår.

En ökad satsning på kollektivtrafik bidrar till att minska utsläpp av luftföroreningar och partiklar från biltrafik. På samma sätt bidrar arbetet med klimatmålen till måluppfyllelse även för Frisk luft då utsläppen från inrikes transporter ska minska väsentligt.

Trafiksektorn har stor betydelse för luftföroreningssituationen. Transportpolitikens hänsynsmål innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att nå det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen samt bidra till förbättrad hälsa.

Blågrön infrastruktur

		Hälsa	Sociala relationer/ samspel och samman-hållning	Trygghet Säkerhet	Kulturmiljö*	Tillgänglig-het, vardagsliv	Jämlikhet/ jäm-ställdhet	Barn och äldre	Stadland, socio-ekonomi och övriga grupper	Friluftsliv*	Biologisk mångfald	Mark och jord/ hus-hållning*	Hög-exploaterad kust*	Ekologiskt särskilt känsliga områden* Natura 2000*	Yrkesfiske*	Vatten*	Luft	Klimat	Naturvård*	Landskap	Kommunal-ekonomi	Samhälls-ekonomi	An-läggningar av nationellt intresse*	Resiliens Sår-barhet
Blågrön infrastruktur	Regionala grönområden och stråk	2	2	0	2	1	1	2	1	2	2	2	2	2	0	2	2	1	2	2	1	1	-1	2
	Biologisk mångfald	2	1	0	1	1	1	2	1	2	0	0	2	2	0	1	2	1	2	2	1	1	-1	1
	Regionala leder för vandring och cykling	2	1	0	1	2	2	2	2	2	1	0	1	1	0	1	1	2	1	1	1	1	-1	0
	Landskap, jordbruk och skogsbruk	1	0	0	1	1	1	1	1	2	1	2	2	2	0	1	1	1	1	2	1	2	-1	1
	Vatten i landskapet	2	1	0	1	0	0	2	1	2	2	1	2	2	0	2	1	1	2	2	0	1	1	2
	Havet och kusten	2	1	0	0	0	0	0	0	2	2	2	2	2	2	2	0	1	2	1	1	2	1	2

Konsekvensbedömning av, i regionplanen föreslagen, utvecklingsinriktning för blågrön infrastruktur. Konsekvenserna är klassificerade utifrån en femgradig skala -2, övervägande negativa konsekvenser till +2, övervägande positiva konsekvenser. *Aspekter som även representerar riksintressen.

Planförslagets innehåll

Blågrön infrastruktur är ett centralt begrepp i planförslaget och beskrivs som ett av fyra likvärdiga ben för en hållbar utveckling; bebyggelseutveckling, transporter, teknisk infrastruktur och blågrön infrastruktur.

Planförslaget konstaterar att den regionala blågröna infrastrukturen skapar en sammanhängande struktur av vatten- och grönområden i landskapet, i anslutning till

TKAST

tätorterna och inne i Skånes städer och tätorter. Det konstateras även att de blågröna huvudstråkens och värdekärnornas utbredning och innehåll har uppdaterats från strukturbildsarbetet (programfasen). Denna struktur är nödvändig för att långsiktigt säkerställa god tillgång till rekreativa och hälsofrämjande värden, ekologiska värden och biologisk mångfald i urbana miljöer såväl som på landsbygden.

Blåstruktur är ett sätt att beskriva att allt vatten – sjöar, vattendrag, hav och grundvatten – hänger ihop i ett nätverk som skapar ett sammanhängande vattenlandskap. Både grön- och blåstrukturen är viktiga för regionens attraktivitet och ska enligt planförslaget fylla många funktioner – ekonomiska, ekologiska, sociala och estetiska. Den blågröna infrastrukturen och närheten till vatten har stor betydelse för Region Skånes identitet och attraktivitet. Att bygga in, värna och beakta ekosystemtjänster, grön- och blåstrukturer är grundläggande för en region med god livsmiljö och som aktivt vill verka för god hälsa för fler. Men det är också en fråga om effektivt resursutnyttjande i en tillväxtregion där förtätning pågår i rask takt i flera av Skånes tätorter och städer.

Inriktningen från strukturbildsarbetet (programskedet) att naturmiljöns funktioner ska värnas, samt att de ska samverka med bebyggelsestruktur, transportinfrastruktur och tekniska försörjningssystem finns med i planförslaget. Att etablera mellankommunal samverkan för att stärka de föreslagna blågröna huvudstråken i landskapet och dess ekosystemtjänster utgör en av de prioriterade åtgärderna.

Enligt det förhållningssätt som presenteras i planförslaget framhålls att det krävs ett engagerat arbete för att bevara, utveckla och tillgängliggöra de blågröna huvudstråken, värdekärnorna och värdetrakterna. Samverkan, fortsatt fördjupade kunskapsunderlag, samt en tydlig regional målbild krävs för att den blågröna infrastrukturens utveckling, värden och kvaliteter ska kunna bevaras och utvecklas samtidigt som regionens befolkning växer. Detta för att Skånes blågröna infrastruktur långsiktigt ska kunna producera de ekosystemtjänster som vi alla i Skåne är beroende av. Svaga samband behöver stärkas och skyddas, rekreationsverksamhet och turism behöver anpassas, exempelvis genom styrning på leder/stigar/vägar så att inte känsliga ekologiska värden skadas. Den blågröna infrastrukturen bör underlätta och möjliggöra jämlika förutsättningar och interkulturella mötesplatser.

För blåstrukturen betonas ett förhållningssätt där tillgängligheten till Skånes natur- och vattenområden ska förbättras och att samarbetet kring planering och förvaltning av regionens vattenområden ska utvecklas.

Planförslagets konsekvenser

De sammantagna konsekvenserna av planförslagets tematiska fördjupning blågrön infrastruktur är övervägande positivt. Inom samtliga bedömningsgrunder är det positiva konsekvenser. Vad som däremot avviker är planeringsprincipen för biologisk mångfald som i bedömningsgrunden biologisk mångfald inte bedöms få de positiva konsekvenser i linje med planförslagets intention. Den övergripande bedömningen är att planförslaget, avseende den tematiska fördjupningen blågrön infrastruktur, inte medför negativa konsekvenser på berörda riksintressen, givet att dessa tillgodoses i efterföljande kommunal planering.

I de markanvändningsmodeller som använts i planprocessen har ambitionen varit att minska exploateringsanspråken på den regionala blågröna infrastrukturens blågröna huvudstråk och värdekärnor. Markanspråk riktas därför i första hand till redan bebyggd mark, genom förtätning och omvandling av redan hårdgjorda ytor, vilket är positivt ur ett hållbarhetsperspektiv. Konsekvenserna av planförslaget för den blågröna

UTKAST

infrastrukturen bedöms därför som positiva.

Med tanke på historiken av ianspråktagna grönytor i flera av Skånes tätorter finns det dock en icke försumbar risk att det även fortsatt sker ett successivt ianspråktagande av grönytor för exploatering för bostäder, verksamheter etcetera under planperioden. Balanseringsprincipens fyra steg bör tillämpas när intrång och ianspråktagande av grönytor i tätorter med liten tillgång på grönytor sker; 1) undvika, 2) minimera, 3) utjämna och 4) kompensera. Flera kommuner i Skåne tillämpar redan idag denna princip, med varierande framgång.

Strukturbilder med mindre yteffektiv bebyggelse med fler småhus tar mer mark i anspråk och kan komma att påverka grönstrukturen i större utsträckning än strukturbilderna med högre täthet och större yteffektivitet. Samtidigt bor i de tätare strukturbilderna en större del av befolkningen längre från centrum, vilket kan tolkas som att de i större utsträckning har tillgång till större sammanhållna naturmiljöer inom gång- och cykelavstånd från sin bostad.

Flera av de tema-PM som tagits fram under strukturbildsarbetet hittills (programskedet) visar att det är möjligt att tillföra de volymer av ny bebyggelse som behövs utan att den blågröna infrastrukturen påverkas. Att detta i teorin är möjligt är dock i sig ingen garanti för att utvecklingen lokalt kommer att följa denna princip. Planförslaget konstaterar att det är viktigt med mellankommunalt samarbete i anslutning till regionens blågröna huvudstråk.

I de flesta kommuner finns också ett ökande intresse för att göra dagvattensystemet mindre miljöbelastande. Icke desto mindre finns det starka skäl att upprätthålla ett starkt fokus på vattenfrågorna på regional nivå och att samverka med Havs- och vattenmyndigheten (HaV) vid framtagandet av havsplaner vilket planförslaget bidrar till.

Teknisk infrastruktur

		Hälsa	Sociala relationer/ samspel och sammanhållning	Trygghet/ Säkerhet	Kulturmiljö*	Tillgänglighet, vardagsliv	Jämlikhet/ Jämställdhet	Barn och äldre	Stadsland, socio-ekonomi och övriga grupper	Friluftsliv*	Biologisk mångfald	Mark och jord/ hushållning*	Höga exploaterad kust*	Ekologiskt särskilt känsliga områden* Natura 2000*	Yrkesfiske*	Vatten*	Luft	Klimat	Naturvård*	Landskap	Kommunal-ekonomi	Samhälls-ekonomi	Anläggningar av nationellt intresse*	Flexibilens/ Sårbarhet
Teknisk infrastruktur	Energiförsörjning	1	1	1	-1	1	1	1	1	-1	0	0	-1	-1	0	0	1	2	-1	0	1	2	2	1
	Digital infrastruktur	1	1	1	0	2	1	1	2	0	0	1	0	0	0	1	2	2	0	0	2	2	2	0
	Dricksvattenförsörjning	2	0	1	0	1	1	1	1	0	0	1	0	0	0	2	0	1	0	0	2	2	2	-1

Konsekvensbedömning av, i regionplanen föreslagen, utvecklingsinriktning för teknisk infrastruktur. Konsekvenserna är klassificerade utifrån en femgradig skala -2, övervägande negativa konsekvenser till +2, övervägande positiva konsekvenser. *Aspekter som även representerar riksintressen.

Planförslagets innehåll

Planförslaget konstaterar att de tekniska försörjningssystemen har en avgörande betydelse för våra möjligheter att åstadkomma en långsiktig hållbar utveckling. De utvecklas, utformas, används och underhålls kontinuerligt så att de blir effektivare och belastar miljön mindre.

Eftersom teknisk infrastruktur ofta består av system och anläggningar som ska finnas under lång tid är det angeläget att planera för klimatförändringarna när infrastruktursatsningar ska göras.

UTKAST

Fossila bränslen som energiråvara är orsaken till många av dagens miljöproblem, vilket motiverar visionen om ett fossilbränslefritt och klimatneutralt Skåne med en övergång till förnyelsebara energislag samt en effektivare energianvändning.

Konsekvenserna av ett förändrat klimat innebär en påverkan på både energibehovet och möjligheten att producera energi. Planens ambitioner om att främja utbyggnaden av elnäten är viktigt för en stabil och hållbar distribution av el-energi.

Skåne har ett stort behov av mer fossilfri elproduktion som bland annat behövs för att minska elpriset i södra elområdet såväl som risken för kapacitetsbrist i elnäten.

Planförslaget konstaterar att det kommer behövas mer vindkraft på land och till havs i framtiden. Vidare finns det stor potential i Skåne att utveckla värme från djupgeotermi liksom en vidareutveckling av förnybar gas samt att ett främjande av biogas behövs.

Digital infrastruktur med hög överföringshastighet är en viktig faktor för företagens konkurrenskraft. Den digitala infrastrukturen ökar möjligheterna för företag, offentlig verksamhet och de privata hushållens valfrihet vad det gäller val av lokaliserings- och bostadsort. Digital infrastruktur för tele- och datakommunikation är att betrakta som en teknisk infrastruktur i likhet med el och vatten.

Enligt planförslaget ska utbyggnad av digital infrastruktur främjas genom utbyggnad på landsbygden och bidra till en ökad robusthet.

Skånes sötvattenresurs är redan idag begränsad, särskilt under de varmare månaderna och planförslaget framhäver vikten av att detta behöver hanteras därefter. Det krävs en långsiktigt hållbar vattenförsörjning vilket är en förutsättning för en resilient samhällsutveckling, jordbruket och ett konkurrenskraftigt näringsliv i Skåne.

Planförslagets konsekvenser

De sammantagna konsekvenserna av planförslagets tematiska fördjupning teknisk infrastruktur är övervägande positiva. Inom samtliga bedömningsgrunder är det positiva konsekvenser. Vad som däremot avviker är bedömningen av planeringsprincipen dricksvattnets resiliens. Utvecklingen och planeringsprincipen innebär att en stor del av Skånes invånare är beroende av vatten från få källor och ytvattentäckter. Vilket gör samhället sårbart. Den övergripande bedömningen är att planförslaget, avseende den tematiska fördjupningen teknisk infrastruktur, inte medför negativa konsekvenser på berörda riksintressen, givet att dessa tillgodoses i efterföljande kommunal planering.

Genom att planera för ett samhälle utan fossila bränslen kan Skåne vara väl förberett i omställningen av energisystemen. Planens ambitioner om att främja utbyggnaden av fossilfri el och att främja utvecklingen av förnybar gas ligger i linje med detta.

Planens förslag om att främja utbyggnad av digital infrastruktur på landsbygden och att arbeta mot generell digital omställning förväntas ge övervägande positiva effekter och konsekvenser för såväl företag som enskilda.

Klimatförändringar medför att vattentillgångarna förväntas öka på vissa håll och minska på andra. I de delar av Skåne där nederbörden förväntas öka kan det leda till översvämningar, som kan få konsekvenser för vattenförsörjningen.

Planens ambitioner att klimatanpassa och säkra dricksvattenförsörjningen,

UTKAST

klimatanpassa och öka lokalt omhändertagande av dagvatten samt att klimatanpassa och säkra avloppsvattenhantering med återanvändning av näringsämnen med mera ligger i linje med en hållbar VA-hantering.

Den ledningsburna distributionen av vatten kan skadas i samband med skyfall som orsakar ras och skred. I Sveriges södra delar kan en höjning av havsnivån öka risken för saltvatteninträngning för vattentäkter som ligger nära kusten.

Sociala konsekvenser

Bedömningarna i detta avsnitt görs i förhållande till den regionala utvecklingsstrategin, de transportpolitiska målen, de nationella folkhälsomålen, målen för integrationspolitiken, målen för boende och byggande, jämställdhetsmålen, miljökvalitetsmålen *Frisk luft* och *God bebyggd miljö* med preciseringarna *Hållbar samhällsplanering, Kollektivtrafik, gång och cykel, Natur- och grönområden* samt *God vardagsmiljö* samt de krav plan- och bygglagen ställer på att planering ska bidra till en ”från social synpunkt god livsmiljö…” (2 kap. 3 § pkt 2 miljöbalken).

Hälsa

Den fysiska miljön påverkar individer på många olika sätt, bland annat förutsättningarna för ett fungerande vardagsliv, en trivsam boendemiljö och en god hälsa. Genom trivsamma offentliga stadsrum med genomtänkt gestaltning, vatten och grönska stimuleras möten och vistelse utomhus. Miljökvalitetsmålet *God bebyggd miljö* har flera delmål som har inriktar sig på dessa kvaliteter. Boverkets rekommendationer och riktlinjer gäller bland annat tillgången till natur, barns utemiljöer och tillgänglighet.

Planförslaget betonar att det ligger en stor utmaning i att möjliggöra en befolkningstillväxt och samtidigt förbättra regionens miljö och invånarnas hälsa. Målsättningar om en tillgänglig region med god livsmiljö beskriver bland annat att regionens invånare ska ha en god tillgång till samhällsservice, natur, kultur, rekreation och fritid, samt att invånare i alla grupper ska ha god tillgång till hälsofrämjande livsmiljöer. Målsättningar gällande blågrön infrastruktur, cykel- och kollektivtrafik har stor påverkan på enskilda individer och hushåll.

Andra åtgärder som omnämns såsom att utveckla mellankommunal samverkan för att stärka den blågröna infrastrukturens potential att producera ekosystemtjänster har också stor påverkan på enskilda. En betydelsefull ekosystemtjänst är i detta sammanhang tillgången till högkvalitativa ytor för rekreation och friluftsliv.

Åtgärder som handlar om att regionala kärnor ska förstärkas med kollektivtrafik, bostäder, arbetsplatser, service och andra samhällsfunktioner samt att cykelvägnätet ska byggas ut påverkar också enskilda personer och hushåll.

Planförslagets planeringsstrategier och planeringsprinciper bedöms kunna fungera som goda förutsättningar för ett fungerande vardagsliv för många av regionens invånare. När det gäller kollektivtrafik och god tillgänglighet till olika vardagliga funktioner finns det ett tydligt samband mellan mål, åtgärder och förhållningssätt. Detsamma gäller åtgärder och förhållningssätt som handlar om att den bebyggda miljön ska utvecklas med god tillgänglighet till exempelvis arbete, service och samhällsfunktioner.

Även planförslagets målsättningar, åtgärder och förhållningssätt för tillgång till natur

UTKAST

och rekreation bedöms bidra till en positiv utveckling vilket även är kopplat till en god boendemiljö och förutsättningar för en god hälsa. Sambanden mellan regelbunden närkontakt med natur och hälsa har belagts i omfattande evidensbaserad forskning. En planeringsprincip handlar om att stärka de blågröna huvudstråkens och värdekärnornas rekreativa och ekologiska värden.

Viktiga aspekter för en förbättrad folkhälsa för enskilda personer och hushåll återfinns bland annat i plan- och bygglagens portalparagraf i preciseringar av miljökvalitetsmålet *God bebyggd miljö* samt i Boverkets riktlinjer i exempelvis skrifterna *Bostadsnära natur – inspiration och vägledning*, (Boverket 2007) och *Gör plats för barn och unga* (Boverket 2015).

Vikten av god tillgång till närrekreation lyfts genom skrivningar om att den urbana miljön ska understödja målet om bättre hälsa för fler.

En fortsatt förtätning av tätorter och städer i Skåne bedöms medföra goda förutsättningar för ett fungerande vardagsliv, exempelvis tillgänglighet med kollektivtrafik och till olika viktiga vardagsfunktioner, i de områden som förtätas. Planförslaget innehåller mål, åtgärder och förhållningssätt för detta. En hög täthet bedöms också innebära förutsättningar för att öka det sociala kapitalet i och med att olika områden förmodas knytas samman vilket skapar förutsättningar för ökade möjligheter till möten mellan människor och grupper som annars inte skulle haft anledning till det.

När det gäller en god boendemiljö bedöms en ökad täthet medföra ett flertal utmaningar. En utmaning är att möjligheten till närrekreation i form av bostadsnära natur riskerar att begränsas. En ökad täthet bedöms medföra en ökad konkurrens om de ytor som finns kvar. Besökstrycket på kvarvarande grönytor blir också högre vilket medför kvalitetssänkningar i form av exempelvis slitage och minskad möjlighet att nyttja området. Detta kan medföra negativa effekter på bland annat hälsa men också socialt kapital då möjligheten till interaktion och möten försämras i offentliga miljöer. Det är därför nödvändigt att förtätningen görs på rätt sätt, så att alla betydelsefulla element i stadsplaneringen behålls proportionerligt och planeras yteffektivt, det vill säga plats för bostäder, servicefunktioner, utbildning, vård, transportinfrastruktur och blågrön infrastruktur.

Att förtäta stadsmiljöer samt att funktionsblanda innebär utmaningar både vad gäller bullernivåer och luftkvalitet som planförslaget inte hanterar. En tät bebyggelse med olika funktioner kan innebära att mer trafik koncentreras till vissa områden, vilket innebär ökade bullernivåer. Vid låga hastigheter är förbränningsmotorn mest bulleralstrande. Trots teknikutvecklingen och ett ökat inslag av eldrivna fordon är bedömningen att det fram till år 2040 kommer att finnas en betydande mängd förbränningsmotorer i drift om inte drastiska politiska styrmedel skulle införas, vilket är svårt att räkna med. Vidare innebär en utökad kollektivtrafik ökade bullernivåer, speciellt om den leds in i bostadsområden där ofta busstrafik står för stora delar av trafikbullret. En funktionsblandad bebyggelse innebär också att olika typer av arbets- och servicefordon kommer att vara närvarande i den urbana miljön.

Utsläpp av luftföroreningar och partiklar som påverkar hälsan i den urbana miljön kommer huvudsakligen från förbränningen av bränslen, väg- och däckslitage samt småskalig förbränning (vedeldning). Småskalig vedeldning är en betydande källa till luftföroreningar. En ökad andel el- och hybriddrivna fordon minskar emissionen av föroreningar och partiklar men inte partiklar på grund av slitage av däck och av vägbanan. Hälsoeffekterna på grund av buller och luftföroreningar inträffar redan vid

UTKAST

låga nivåer och ökar i takt med bullernivåerna. Hälsoeffekterna på grund av buller, luftföroreningar och partiklar är bland annat högt blodtryck, stroke, diabetes, hjärtattack men också demens och havandeskapsförgiftning och bedöms medföra stora antal förlorade levnadsår. Trafikbuller bedöms medföra lika många dödsfall per år som trafikolyckor.

Eftersom det är väl känt att buller och dålig luftkvalitet ger upphov till folkhälsoproblem i Skåne är det en brist att planförslaget inte tydligare pekar på behovet av att minska nuvarande exponering och förebygga att ny bebyggelse tillkommer i dåliga lägen i detta avseende. Planförslaget berör inte buller och luftkvalitet mer än övergripande i löpande text. Riktvärden i enlighet med *Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader* eller *Förordning (2004:675) om omgivningsbuller* behandlas inte, inte heller miljökvalitetsnormer för luftkvalitet.

Den regionala fysiska planeringen har en uttalad ambition att sätta människan i fokus i regionens utveckling. I många avseenden görs detta, inte minst i de delar som rör utbildning och deltagande på arbetsmarknaden. När det gäller den fysiska miljöns påverkan på individer och hushåll behöver dock såväl mål, åtgärder och förhållningssätt i kommande versioner av planförslaget kompletteras med tydligare skrivningar med avseende på närrekreation, luftkvalitet och buller. Detta skulle minska riskerna för att hälsofrågorna tappas bort i efterföljande kommunal planering och i investeringsbeslut.

Jämställdhet

Ambitionen i strukturbildsarbetet med tillhörande tema-PM (programskedet) är att jämlik representation, med avseende på etnicitet och kön, ska eftersträvas. Hur den ekonomiska jämställdheten påverkas av en tätare struktur är svårt att bedöma, speciellt vad gäller lön som är ett politiskt beslut och inte avhängigt den fysiska strukturen. Idag är kvinnors arbetsmarknad i större utsträckning lokal jämfört med mäns, det vill säga lokaliserad i kommuncentra eller liknande centralt läge varför en tätare struktur kan innebära bättre möjligheter för kvinnor att hitta ett arbete. Å andra sidan kan detta cementera en rådande struktur samt i begränsad omfattning missgynnar orter där satsningar ej sker. Det är också möjligt att en större andel av alla arbetsplatser lokaliseras mer centralt vilket skulle minska avståndet för både kvinnor och män. Ambitionen att verka för ett jämställt transportsystem medför positiva effekter vad gäller ekonomisk jämställdhet.

Ett annat jämställdhetspolitiskt mål är att fördelningen av det obetalda hem- och omsorgsarbetet ska vara lika. En förutsättning för detta är att kunna kombinera arbete med vardagliga ärenden, exempelvis lämning och hämtning på förskola och skola och inköp. Något som påverkar möjligheten till detta är hur mycket tid som behöver läggas på pendling samt närhet till kollektivtrafik och arbetsplatsen. Ett ökat avstånd geografiskt och tidsmässigt innebär mindre möjlighet att kombinera med lämning och hämtning samt snabbt kunna åka hem om exempelvis ett barn blir sjukt. Planförslaget innehåller inga mål, åtgärder eller förhållningssätt som bedöms kunna styra utvecklingen mot en mer jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet, det vill säga i praktiken regionförminskande åtgärder.

Barn och unga

För barn och unga finns det också mål, åtgärder och förhållningssätt i strukturbildsarbetet, speciellt med fokus på utbildning men också till viss del om den fysiska miljöns utformning. Bland annat vikten av barn och ungas behov av ytor för samvaro, lek och rekreation ska särskilt säkerställas omnämns också.

UTKAST

En tätare bebyggelsestruktur bedöms medföra bättre möjligheter för unga och äldre att på ett självständigt sätt ta del av samhällslivet då tillgängligheten till olika målpunkter blir bättre jämfört med ett glesare alternativ. Vad gäller barn finns det dock stora utmaningar med en förtätning av urbana miljöer då den förtätning som redan skett har gjort att barns rörlighet mer och mer har begränsats på grund av trafiksäkerhetsmässiga skäl och bristen på urban närnatur. Även attitydförändringar hos föräldrar såsom upplevda säkerhetsrisker kan spela in. Dessutom bedöms en tätare bebyggelsestruktur med ökad funktionsblandning kunna innebära utmaningar då bostäder, verksamheter, trafik etcetera ska samsas om samma utrymme. Ur ett socioekonomiskt perspektiv innebär ett tätare alternativ på kort sikt att ny bebyggelse med högre hyror tillförs äldre bebyggelse med lägre hyror, vilket leder till socioekonomisk blandning. Om förtätning på längre sikt leder till gentrifiering och undanträngning av hushåll med lägre inkomster är svårt att bedöma och effekterna av planförslaget likaså.

Övriga grupper

Vad gäller äldres behov återfinns i planförslaget inga specifika ställningstaganden, mål, åtgärder eller förhållningssätt men däremot i begränsad utsträckning i löpande text.

Ur ett socioekonomiskt perspektiv handlar det om att öka möjligheten för utlandsfödda att komma in på arbetsmarknaden medan förhållningssätten fokuserar på svaga gruppers inträde på bostadsmarknaden. Tillgång till studentbostäder - med koppling till att uppfylla de utbildningsrelaterade målsättningarna är också en viktig aspekt.

Äldres boende med hänvisning till den demografiska utvecklingen är en avgörande fråga för bostadsplaneringen, men även samhällsplaneringen med höga krav på fysisk tillgänglighet. Just den delen sammanfaller också med gruppen personer med funktionsvariation. Det är en hälsomässigt mycket utsatt grupp med en ohälsa som beräknats till tio gånger högre än för befolkningen i sin helhet. För att uppnå den regionala utvecklingsstrategins målsättning om en jämlik hälsa är det viktigt att även den gruppen tas särskild hänsyn till i samhällsplaneringen. Planförslaget innebär en positiv påverkan för majoriteten i denna grupp men vissa kan i begränsad omfattning missgynnas.

Det många oroas över är att svaga grupper på sikt omfördelas till mer perifera områden. Det är okänt hur stor eller stark denna negativa effekt av förtätningsstrategier är och på vilka tidsskalor den i så fall verkar. En förtätning av regionen bedöms innebära både utmaningar och möjligheter för alla bedömda grupper. Dock behöver planförslaget utvecklas med avseende på barns utemiljöer samt hur äldreperspektivet ska hanteras i regionen. Vad som avses med ett jämställt transportsystem definieras i Trafikverkets jämställdhetsmål.

I senare skeden av planprocessen kan de analyser som redovisas ovan fördjupas och kompletteras med andra grupperspektiv som bedöms relevanta. Exempelvis skulle en analys av hur olika geografiska områden i regionen gynnas, i termer av offentliga investeringar, vara intressant. Liksom analyser av hur undanträngningseffekter till följd av gentrifiering och ökande boendekostnader långsiktigt ändrar förutsättningarna för enskilda och grupper att bo kvar i de områden de bor i.

Social sammanhållning

Planförslaget konstaterar att en viktig utmaning som Skåne står inför är att de socioekonomiska klyftorna inom regionen ökar. Vissa områden stärker sin

UTKAST

socioekonomiska ställning medan andra områden försvagas. Detta kan leda till en försvagning av tilliten och toleransen, det så kallade sociala kapitalet, mellan olika grupper och individer samt till samhällets institutioner.

Planförslagets övergripande mål är att stärka hållbarheten med människan i fokus. Regionen ska möjliggöra interkulturella möten mellan människor från olika områden, med olika livsstil och bakgrund. Vidare ska kommuner ta ett ansvar för att underlätta inträde till bostadsmarknaden för invånare med svag privatekonomi. Barriärer mellan bostadsområden ska byggas bort och stråk och mötesplatser som bidrar till möten och interaktion ska utvecklas.

Strukturbildsarbetets olika delar innehåller sådant som kan bidra till en mer socialt sammanhållen region och där flera av planförslagets planeringsprinciper handlar om samverkan. På så sätt förstärks bilden av Skåne som helhet. Att skapa tillit och tolerans är troligtvis något som till stor del bygger på individers upplevda känsla av tillhörighet och delaktighet. Socialt kapital är platsbundet, det vill säga knutet till platsen och de människor som verkar där.

Därför är det positivt att planförslaget innehåller ambitioner som syftar till att höja utbildningsnivån, öka sysselsättningen samt tillgången till boende för svaga grupper. Det är dock oklart vilken aktör som bär ansvaret för att åtgärden genomförs.

En ökad tillgänglighet till utbildning och arbetsplatser kan bidra till att minska arbetslösheten och kan i förlängningen mildra effekterna av den socioekonomiska segregationen. Satsningar på kollektivtrafikförbindelser som öppnar nya resmöjligheter och därmed fler arbetstillfällen. Regionens kärnor är grundläggande i denna hållbarhetsstrategi som länkar ihop regionens olika delar och ger förutsättningar för invånare att komma in på bostads- och arbetsmarknaden.

Att befintlig bebyggelse förtätas ger förutsättningar att bygga bort barriärer, bygga ihop olika stadsdelar och att skapa nya element i befintliga stadsdelar. Möjligheten att förbättra tillgängligheten till kollektivtrafik ökar också med en tätare urban miljö. Kort sagt skapas möjligheter att lyfta utsatta områden och öka integrationen. Emellertid finns det också utmaningar med förtätning, inte minst ur ett socialt sammanhållningsperspektiv. Som diskuterats ovan kan förtätning och omvandling av äldre stadsdelar leda till en gentrifiering. De långsiktiga sociala effekterna av detta är svåra att bedöma.

Att arbetsmarknaden utvecklas mot att kunskapsintensiva arbetsplatser lokaliseras centralt och mindre kunskapsintensiva arbetsplatser mer perifert kan ytterligare bidra till att inomregionala skillnader ökar om inte samtidigt den strukturella diskrimineringen på regionens arbetsmarknad kan brytas. För att undvika eller begränsa negativa effekter i form av gentrifiering och försämrad social sammanhållning krävs det att förtätningen sker genomtänkt och utifrån de sociala förutsättningarna och behoven i enskilda områden, hand i hand med ett utvecklingsarbete att göra regionens arbetsmarknad mer inkluderande. Om planförslagets åtgärder och förhållningssätt implementeras bedöms det innebära styrning mot en mer socialt sammanhållen region. Det finns dock oklarheter om hur och av vem vissa åtgärder ska genomföras. För att få en bättre utväxling bedöms det vara nödvändigt med ett ökat fokus på hur förtätning och hur fördelning och planering av kollektivtrafik bör gå till.

Principer för hur både resurssvaga områden och mer resursstarka områden kan utvecklas för att öka möjlighet till social sammanhållning bör arbetas fram. Olika

UTKAST

former av socioekonomiska analyser, är viktiga för planeringen i tidiga skeden för att kartlägga övergripande sociala behov och förutsättningar.

I mer detaljerade planeringsskeden bör dessa analyser kompletteras med medborgardialoger och dylika aktiviteter. Att genomföra sådana analyser bör komplettera de strategiska åtgärderna om att utveckla kunskapen om hur den regionala fysiska planeringen kan skapa förutsättningar för social sammanhållning.

Ekonomiska konsekvenser

Bedömningen i detta avsnitt görs i förhållande till regeringens mål för näringspolitiken, vilket är att ”stärka den svenska konkurrenskraften och skapa förutsättningar för fler jobb i fler och växande företag.” Relevanta mål i Agenda 2030: *Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt Hållbar industri, innovationer och infrastruktur*, *Hållbara städer och samhällen* samt *Hållbar konsumtion och produktion*.

Planförslagets övergripande karaktär och brist på detaljerade förslag gör att en bedömning av dess ekonomiska konsekvenser blir mycket svår att göra. Principiella resonemang kan dock föras om de samhällsekonomiska effekterna, effekterna på den offentliga ekonomin, samt effekterna på regionens hushåll och företag.

Bedömningar av de samhällsekonomiska effekterna av förslag på enskilda politikområden, eller för investeringar i transportinfrastrukturen, görs regelbundet. Åtgärder och investeringar i transportsystemet som leder till förändrad tillgänglighet kan ha en påverkan på befolkning, sysselsättning, inkomsters lokalisering och regional tillväxt.

Samlade tvärsektoriella analyser för bostäder, trafikinfrastruktur och blågrön infrastruktur där samhällsekonomiska nyttor vägs emot varandra saknas i planförslaget. Ett aktuellt exempel där nyttan av ny trafikinfrastruktur och nya bostäder hanteras samlat är dock den pågående Sverigeförhandlingen där behovet av trafikinfrastruktur och bostäder vägs samman.

Bedömningar av dynamiska effekter utanför transportsektorn på regional utveckling görs dock vanligtvis som komplement till de konventionella samhällsekonomiska kalkylerna inom transportsektorn. Det finns risk för dubbelräkning av nyttor.

I övergripande ordalag är planförslaget i huvudsak inriktat på ekonomisk tillväxt, i linje med den dominerande synen på ökad tillgänglighet och växande arbetsmarknadsregioner som förutsättningar för att upprätthålla internationell konkurrenskraft. Synsättet att samhällsekonomisk nytta är grundläggande för sunda investeringsbeslut är väl förankrad bland regionens aktörer. Förutsättningarna för att kommande mer detaljerad planering ska präglas av prioriteringar baserade på samhällsekonomisk nytta får därför bedömas som goda.

Analyser av olika insatsers påverkan på den regionala tillväxten behöver dock kompletteras med bedömningar av fördelningen av nyttor och kostnader mellan olika socioekonomiska grupper. Detta kan göras inom ramen för konsekvensbeskrivningar vid större byggprojekt.

Planförslagets effekter och konsekvenser på kommunernas ekonomi och taxor uppstår på kort sikt genom investeringar och kapacitetshöjningar och på längre sikt som kostnader för drift och underhåll av existerande trafikinfrastruktur och tekniska

UTKAST

försörjningssystem. Nya bostäder innebär för kommunernas del kommuninterna krav på att tillhandahålla exempelvis skolor och barnomsorg, men även lokal transportinfrastruktur. Samtidigt som befolkningsutvecklingen påverkar kommunens utgifter genererar de nya invånarna inkomster.

I planförslagets tematiska fördjupning *Transporter* konstateras att stora investeringar behövs för transportsystemets utveckling. I vilken mån kostnader för investeringar och drift av ny kollektivtrafik slår igenom i Region Skånes och kommunernas ekonomi beror hur stor del av kostnaderna som täckas via exploateringsintäkter, hur stor del av kostnaderna som Trafikverket står för, samt hur möjligheterna ser ut att låta nyttjarna av kollektivtrafiken stå för en större del av dess kostnader än idag genom ökade biljettintäkter. De principer som tidigare gällt angående fördelningen av kostnader mellan stat och kommun för trafikinfrastruktur är under omförhandling, delvis inom ramen för Sverigeförhandlingen, vilket komplicerar bilden ytterligare. Satsningar på kollektivtrafik likväl som vägnät för bil kan innebära att den ekonomiska vinningen i kollektivtrafiken inte blir så stor som önskat. Detta på grund av att det inte blir en tillräckligt stor omställning från biltrafik till kollektivtrafik.

De ekonomiska effekterna av planförslaget på hushåll och företag i regionen är även de svåra att bedöma. En större arbetsmarknad med högre tillgänglighet till såväl arbetsplatser som arbetskraft gynnar dock generellt sett både hushåll och näringsliv. De ekonomiska konsekvenserna för de grupper som saknar arbete är oklara. Därmed bör förutsättningarna för att de ekonomiska konsekvenserna för olika grupper av boende och verkande i regionen belysas bättre.

Miljökonsekvenser

Bedömningarna i detta avsnitt görs i första hand mot de nationella miljökvalitetsmålen *Ett rikt växt- och djurliv* och *God bebyggd miljö*. Även delar av *Sveriges friluftsmål* samt miljökvalitetsmålen *Levande skogar* och *Ett rikt odlingslandskap* har bäring på planförslaget. Av FN:s Globala mål för hållbar utveckling (Agenda 2030) är mål nr 15 för *Ekosystem och biologisk mångfald* relevant för bedömningen.

I det här avsnittet redovisas huvuddelarna av de konsekvenser som krävs enligt 6 kap. miljöbalken, det vill säga miljöeffekter och miljökonsekvenser som är direkta eller indirekta, positiva eller negativa, tillfälliga eller bestående, kumulativa eller inte kumulativa och som uppstår på kort, medellång eller lång sikt på:

1. befolkning och människors hälsa,
2. djur- eller växtarter som är skyddade enligt 8 kap., och biologisk mångfald i övrigt
3. mark, jord, vatten, luft, klimat, landskap, bebyggelse och kulturmiljö,
4. hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt,
5. annan hushållning med material, råvaror och energi, eller
6. andra delar av miljön

Miljökvalitetsmål

Samtliga 16 miljökvalitetsmål kan påverkas av regionplanen. Nedanstående avsnitt beskriver hur hänsyn tas till de miljökvalitetsmål som bedömts påverkas mest (betydande påverkan) av ett genomförande av regionplanen. Dessa mål har främst kopplingar till klimat, giftfri miljö, vatten och naturvärden.

UTKAST

Begränsad klimatpåverkan

Planförslaget har ambition om att begränsa klimatpåverkan genom att stimulera gång-, cykel- och kollektivtrafik. Planeringsstrategierna och planeringsprinciperna med förtätning i kollektivtrafiknära lägen ansluter till ambitionen. Planförslaget beskriver att regionen ska arbeta vidare med åtgärder för att klimatanpassa bebyggelse, trafikinfrastruktur och teknisk infrastruktur.

Giftfri miljö

Planförslaget beskriver ej områden i regionen där det potentiellt finns föroreningar i mark och/eller vatten. I all kommande planläggning ska indikativa markprover tas, och där misstankar finns om föroreningar ska fördjupande undersökningar genomföras. Planförslaget syftar till att minska riskerna att planlägga områden med risk för människors hälsa och även minska riskerna för spridning av föroreningar i naturen.

Flera av regionens vattentäkter är skyddade genom vattenskyddsområden, men avveckling av mindre grundvattentäkter pågår, vilket motverkar resliens inom vattenförsörjning eftersom stora delar av Skåne är beroende av ytvattentäkter för sitt dricksvatten. Bestämmelserna kopplade till vattenskyddsområden minskar risken för spridning av miljögifter och föroreningar till dricksvattnet.

Ingen övergödning

Både kustområdena, sjöar och vattendrag i Skåne är drabbade av övergödning. För att minska övergödningen skulle åtgärder behövas främst inom avloppshantering och jordbruk. Placering av ny bebyggelse har också stor betydelse för i vilken omfattning befintlig och tillkommande bebyggelse kan anslutas till en effektivare avloppshantering med minskad övergödningspåverkan som följd. Planförslaget beskriver ej krav på bebyggelse gällande VA-lösningar och placering, för att minska tillförseln av kväve och fosfor från avloppen.

Levande sjöar och vattendrag

Åtgärder kommer att behövas för att förbättra statusen i Skånes vattenförekomster, så att gällande miljökvalitetsnormer för vatten kan uppnås. Miljökvalitetsmålet kan komma i konflikt med önskemål om att bygga strandnära då stränder generellt har höga naturvärden och är av betydelse för friluftslivet. En stärkt blågrön infrastruktur genom bredare kantzoner längs Skånes vattendrag är en viktig åtgärd för att förbättra livsmiljöer och spridningsvägar för växt- och djurarter. Planförslaget beskriver ej krav på VA-lösningar, ej heller vilken hänsyn som ska tas till natur- och kulturvärden.

Grundvatten av god kvalitet

Skånes grundvatten är huvudsakligen av god status, med vissa undantag. Förorenade områden riskerar att påverka såväl yt- som grundvatten och den kvantitativa statusen är inom vissa områden måttlig. Flera dricksvattentäkter saknar ett långsiktigt skydd.

Grundvattnet är särskilt känsligt i kustområdena med anledning av begränsat jorddjup och nära kontakt med havsvattnet. Exploatering i kustområdet kan därför kräva särskilda åtgärder för att inte riskera försämring av grundvattnets kvalitet genom saltvatteninträngning. Planförslaget beskriver att vattenförsörjningen ska prioriteras framför annat resursutnyttjande i planläggning, som en viktig del i tillväxt och utveckling.

UTKAST

Hav i balans och levande kust och skärgård

Miljökvalitetsmålets värden påverkas av mänskliga aktiviteter i kustområdet, såsom hård eller spridd exploatering och småbåtstrafik med brygganläggningar. Regionen har flera vattenförekomster som riskerar att ej uppnå miljökvalitetsnormerna för vatten, exempelvis på grund av övergödningsproblematik, särskilt i kustområden.

Om fortsatt utbyggnad för att möjliggöra en fortsatt befolkning i kustområdena sker på ett oaktsamt vis riskerar värdena att skadas. Det är viktigt att strandskyddet respekteras och att VA-lösningar utredas särskilt i närheten av vatten där miljökvalitetsnormen kan påverkas vilket inte framgår av planförslaget.

Levande skogar

Planförslaget anger att ekologiska och rekreativa värden prioriteras högt. Men planförslaget anger inte närmare vilka riktlinjer/rekommendationer som gäller för *Levande skogar*.

Beroende på hur planförslaget genomförs i praktiken kan oaktsam lokalisering, spridd bebyggelse och ianspråktagande av stränder innebära värdeförluster.

Ett rikt växt- och djurliv

I planförslaget beskrivs ambitioner att stärka förutsättningar för i landskapet såväl som i urbana miljöer. Planeringsprinciperna är dock för vaga i formuleringarna och innehållet inte de lösningar som krävs för att möta utmaningarna.

God bebyggd miljö

Det finns flera förutsättningar i planförslaget som stödjer utvecklingen av en god bebyggd miljö. Förtätningsambitionerna kan utgöra en möjlighet att anpassa orterna för ökad hållbarhet, till exempel minskat transportbehov och bättre förutsättningar för gång och cykel. Det kan ge vinster för närmiljön beroende på hur intentionerna genomförs. Viktigt är att se över hur tillgången till grönområden kan säkras i samband med förtätning. Förtätning bör ej ske på grönytor som behövs för tätorternas blågröna infrastruktur.

Förtätningen ger även möjlighet att utveckla sammansättningen i bebyggelsen för att säkra sociala värden. Med stärkta resurser i orterna kan det finnas förutsättningar för att anpassa strukturer till dagens ökade krav på trafiksäkerhet, tillgänglighet och hälsa. Det finns dock en risk att förtätning sker på bekostnad av en god bebyggd miljö. En god bebyggd miljö innefattar också planläggning i kollektivtrafiknära lägen i kollektivtrafikstråk samt genom gestaltad livsmiljö.

Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer för vatten

Viktiga åtgärder som kan innebära att miljökvalitetsnormerna för vatten uppnås saknas i planförslaget. Anläggande av våtmarker och bredare vegetationsbeklädda kantzoner/skyddszoner kring vattendrag, särskilt i områden med höga näringshalter och övergödningsproblematik är exempel på skadeförebyggande åtgärder. Vidare bör åtgärder i vattendrag som innebär hinder för havsvandrande fiskarter eller medför annan påtaglig skada för vattendraget och vattenorganismerna undvikas.

UTKAST

Miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten

Åtgärder som kan påverka möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för fisk- och musselvatten är förbättringar för att upprätthålla fiskbestånden i aktuella vattendrag, vilket kan ske exempelvis genom översyn av eventuella vandringshinder och kalkning vid låga pH-värden. Bedömningsgrunder och enhetlig vägledning som är giltig för hela vattenmiljön efterfrågas.

Miljökvalitetsnormer för utomhusluft

Miljökvalitetsnormerna för luftkvaliteten kan påverkas i positiv riktning genom att skapa möjligheter för hållbara transporter och genom den fysiska planeringen medverka till ett minskat bilberoende.

Miljökvalitetsnormer för buller

Buller är den miljöstörning som påverkar flest människor. Åtgärder som kan påverka möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för buller är exempelvis utredning om ny skärmande bebyggelse, bullerskärmar och bullervallar på lämpliga platser, att tillämpa ljudkrav vid upphandling, tystare fordon och körbana samt beteendepåverkande aktiviteter.

Planförslagets miljökonsekvenser

Inledningsvis presenteras bedömningar av konsekvenser för naturmiljö, kulturmiljö och vatten. Efter en redovisning av planförslagets hantering av frågor som rör markanvändning och hushållning avslutas avsnittet med en bedömning av planförslagets miljökonsekvenser utanför regionen, inklusive dess påverkan på klimatet. Följande betydande miljöeffekter har bedömts ha extra stor vikt för regionplanen; bebyggelseutveckling, transporter, blågrön infrastruktur och teknisk infrastruktur, strandskydd, kulturmiljö, naturvärden, friluftsliv och turism, människors hälsa, klimatfaktorer, mark, vatten och luft, energi, risker, sociala frågor samt ekonomiska frågor.

Grön infrastruktur och ekosystemtjänster

I planförslaget betonas att det långsiktiga målet att vara en resurseffektiv och resilient region kräver livskraftiga och väl fungerande ekosystemtjänster. Livskraftiga och väl fungerande ekosystemtjänster är en viktig en del av en hållbar region. Det framhålls att den blågröna infrastrukturen är viktig för regionens attraktivitet. Det betonas att ekosystemtjänster ska beaktas i all planering av ny bebyggelse och trafikinfrastruktur. Svaga samband i de blågröna huvudstråken och värdekärnorna samt tätortsnära natur med höga natur- och kulturvärden ska ges långsiktigt skydd. Inga av dessa områden omnämns dock med namn.

Strukturbildsarbetet är bedrivet med föresatsen att en sammanhållen naturmiljö har ekonomiska, ekologiska, sociala och estetiska värden för regionen. Vilken typ av mark det är framgår inte i planförslaget. Lokal naturmiljö kan komma att påverkas och påverka livsmiljön, attraktivitet och resiliens för det området. Flera studier, analyser och underlag finns tillgängliga för stöd till bebyggelseutvecklingen i naturnära lägen samt att stadsbyggande och investeringar anses vara kraftfulla verktyg i dessa processer.

Utsläpp från jordbruk och reningsverk ska begränsas. Både befintliga och potentiella vattentäkter bör få starkare skydd.

UTKAST

Ekosystemtjänster ska belysas i all planering av nybebyggelse och infrastruktur. Etappmålen ska underlätta möjligheterna att nå *Generationsmålet* och miljökvalitetsmålen. Ett trettiotal etappmål har antagits av regeringen genom åren, varav ett tjugotal fortfarande är aktuella.

Mot bakgrund av att planförslagets övergripande karaktär och brist på konkreta ställningstaganden blir dess konsekvenser för naturmiljö och ekosystemtjänster svåra att bedöma. Ambitionerna är dock höga. Den tydliga inriktningen på bevarande och utveckling av de blågröna huvudstråken och värdekärnorna, stärkande av svaga samband och koncentration av bebyggelse till prioriterade kollektivtrafikstråk och kollektivtrafiknära lägen ger generellt sett en bra grund att stå på. Följs det anvisade förhållningssättet i kommande planering är förutsättningarna för en fortsatt hög kvalitet i regionens naturområden goda. På lokal nivå behöver dock värdet av natur och grönområden för daglig rekreation uppmärksammas. Med det fokus på förtätning som dominerar stadsbyggandet finns stora risker att lokala värden, som inte i sig utgör en del av den regionala grönstrukturen, går förlorade.

Generellt sett finns det risk för en påtaglig påverkan på regionens naturmiljöer när en stor mängd ny bebyggelse och transportinfrastruktur ska tillföras under historiskt sett kort tid. Avvägningar kommer att behöva göras mellan olika konkurrerande intressen, ofta med starka exploateringsintressen inblandade.

Även om strukturbildsarbetet visar att förtätning och omvandling av existerande bebyggelse är möjlig kan det i enskilda situationer visa sig ekonomiskt eller tekniskt mer fördelaktigt att välja exploatering på naturmark. Att strukturbildsanalyserna och de tematiska PM som tagits fram visar att det är möjligt att bevara de blågröna huvudstråken och värdekärnorna intakta trots ett kraftigt bebyggelsetillskott är dock i grunden positivt och något som bör kunna utgöra en viktig utgångspunkt i kommande mer detaljerad kommunal planering.

Även skötsel och underhåll är viktigt för en hållbar utveckling av den blågröna infrastrukturen.

Kulturhistoriska värden och kulturmiljö

Skåne har många kulturmiljöer, som på nationell, regional och kommunal nivå utpekats som mycket värdefulla, exempelvis ett flertal riksintressen. Natur- och kulturvärden ska tas tillvara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt för att främja en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser.

I strukturbildarbetet och tematiska PM (programskedet) beskrivs i flera fall områden av riksintresse för kulturmiljövården som utvecklingsbara resurser. Hållbarhets- och förvaltandeperspektivet framträder inte lika tydligt. Begrepp som ”förvalta”, ”vårda”, ”ta tillvara” och ”bevara” återfinns endast undantagsvis i planförslaget. Generellt gör planens övergripande karaktär att konsekvenserna för regionens kulturmiljöer och kulturhistoriska värden blir mycket svåra att bedöma. Planförslagets konsekvenser uppstår i första hand genom att problembeskrivningar och förslag på inriktningar ger avtryck i efterföljande byggande och planering, i första hand på kommunal nivå. Planförslagets konsekvenser uppstår därför lika mycket av det som inte står i texten. I de fall det saknas tydliga ställningstaganden eller utpekade prioriteringar i planförslaget kan det tolkas som att frågan kan betraktas som underordnad i kommande planering.

UTKAST

Huvudspåret i de strategier för bebyggelseutveckling som presenterats i strukturbildsarbetet för att hantera tillväxten i Skåne är förtätning av existerande bebyggelse. Förtätningen kan få konsekvenser för kulturmiljön då ursprungliga stadsplanekvaliteter med bebyggelse i samspel med blågrön infrastruktur riskerar att försvinna. Utan en uttalad övergripande strategi riskerar kulturhistoriskt värdefull bebyggelse utan de estetiska kvaliteter som värderas högt för dagen att rivas. Även bebyggelse med särskilda kulturhistoriska och arkitektoniska värden riskerar att väljas bort – om marknadstrycket är tillräckligt starkt. Förtätningens omfattning och höjd kan få konsekvenser för centrala områden i form av störningar av bland annat siluettverkan. I nybyggnadsområden kan det finnas risker att möjligheterna att skapa förnyelse och variation genom arbete med existerande kulturmiljöer och grönområden förbises. Många existerande områden har stor potential att bevaras, återanvändas och integreras i nybyggda områden.

Bärande gestaltningsidéer och sammanhang i kulturmiljöer och grönområden i värdefulla stadsplaner kan påverkas negativt vid förtätning. Dessa inkluderar även ett stort antal fornlämningar, vilket ofta är en förklaring till att marken inte tidigare bebyggts. Risken för denna typ av påverkan ökar i avsaknaden av tydliga ställningstaganden i planförslaget.

Klimatförändringarna kan få negativ påverkan på kulturmiljöer på grund av högre temperaturer, ökad nederbörd, erosion, högre vattennivåer samt lokalisering vid vatten. Föreslagna planeringsprinciper kan tydligare lyfta konsekvensen av en icke hanterad klimatanpassning, däribland på kulturhistoriska värden.

Regionens identitetsskapande kulturhistoriska värden är i nuläget en stor resurs. Denna resurs ska inte tas för given, utan arbetet med att ta tillvara och vårda kulturmiljön behöver genomsyra all fysisk planering. Planförslaget saknar tydliga och konsekventa ställningstaganden i detta avseende, och det finns en risk att efterföljande planering inte uppmärksammar relevanta frågeställningar i tillräckligt hög utsträckning.

Vatten

I planförslaget uppmärksammas säkerhets- och beredskapsfrågor och hur ett förändrat klimat påverkar vattenflöden och havsnivåer. Det finns ett stort underhållsbehov av befintligt ledningsnät och dagvattenhantering i Skåne. Planförslaget uppmärksammar behovet av att förstärka vattensystemets utformning, kapacitet och säkerhet för bland annat klimatförändringar och den befolkningsökning regionen står inför.

Genom att vara medveten om konsekvenserna av klimatförändringarna är det möjligt att säkerställa och minska sårbarheten i samhället.

Planförslagets övergripande karaktär och avsaknad av detaljerad vägledning gör konsekvenserna för regionens vattenmiljöer och vattensystem svårbedömda. Vattenfrågor hanteras på flera olika ställen i planförslaget, men bristen på tillräckligt tydliga riktlinjer innebär en risk att frågorna i efterföljande planering inte får den uppmärksamhet och förståelse som de förtjänar eftersom främst kommunerna kan ha svårt att utläsa och tolka vad riktlinjerna betyder praktiskt och operativt för dem i deras dagliga verksamhet.

Det finns ett stort behov av att uppmärksamma vattenfrågorna i kommande mer detaljerad planering, byggande och förvaltning.

UTKAST

Markanvändning och hushållning med resurser

För landsbygdsbebyggelsen finns förslag till förhållningssätt i planförslaget. Även i fråga om användningen av jordbruksmark och skogsmark finns vissa rekommenderade förhållningssätt utarbetade. I uppräkningen av dessa förhållningssätt anges emellertid att just förhållningssätt och underlag för avvägning mellan exploateringsintressen och brukningsvärd jordbruksmark behöver utvecklas. Planförslagets föreslagna förhållningssätt till regionens blågröna infrastruktur innehåller viktiga ställningstagande av hushållningskaraktär.

Av de åtgärder som lyfts fram i planförslaget finns några med särskild betydelse för den framtida användningen av Skånes mark- och vattenområden. Flera av dem utgörs dock av hänvisningar till andra planer eller program såsom *Regional cykelplan*, *Trafikförsörjningsprogram*, Sverigeförhandlingen etcetera. Innehållet i dessa överenskommelser och program har inte synliggjorts i planförslaget vilket gör det svårt att bedöma om de var för sig eller sammantaget utgör en god hushållning av regionens mark- och vattenresurser.

Att flera viktiga markanvändningsfaktorer saknas i planförslaget exempelvis hur riksintresseområdena ska skyddas mot påtaglig skada, gör att det inte är möjligt att bedöma planförslagets inverkan på hushållningen med mark och vatten. I planförslaget anges att exploateringsanspråken på den regionala blågröna infrastrukturen är marginell, men att den lokala grönstrukturen sannolikt kommer att påverkas.

En god hushållning är inte det samma som att spara markyta eller avståndsoptimering. Mark- och vattenområden ska användas för det eller de ändamål som de är mest lämpade för med hänsyn till deras beskaffenhet och läge och utifrån de behov som finns. För varje ny exploatering krävs därför att den tänkta markanvändningen bedöms i sitt sammanhang. På regionplanenivå bör i första hand god hushållning handla om att det långsiktiga skyddet av oersättliga värden säkerställs och att strukturskapande element och anläggningar ges en ändamålsenlig funktion och placering. Ett tydligt utvecklingsperspektiv återfinns i den regionala fysiska planeringen, men ett tydligt bevarandeperspektiv saknas. Hushållningsperspektivet behöver stärkas ytterligare i kommande versioner av planförslaget.

Gränsöverskridande påverkan

Av den regionala utvecklingsstrategin *Det öppna Skåne* och de delar av planförslaget som behandlar klimatutmaningen kan utläsas att viljeinriktningen är att de högt uppsatta klimatmål som har beslutats ska nås. Detta beskrivs som att Region Skåne arbetar för ett klimatneutralt och fossilbränslefritt Skåne år 2030. Detta ställer höga krav på energi- och klimatarbetet för alla aktörer.

Planförslagets ambitioner kopplat till de nationella och internationella åtaganden och mål som finns inom klimatområdet framgår Det finns möjligheter att prioritera så att insatser för att nå målen kan samordnas och ömsesidigt förstärka varandra. Det som saknas i planförslaget är skarpa ställningstaganden om vad som konkret ska göras.

Klimatambitionerna är relativt enkla att enas om, men de oundvikliga mål- och intressekonflikter och kostnader som ligger i den samhällsomställning som ligger framför blir sannolikt svårare.

Regionens mål för resurseffektivitet fokuserar till stor del på transportsektorn och de tekniska försörjningssystemen. Ett utsläppsmål för växthusgaser är satt till 2030, men det framgår inte av planförslaget hur väl det ligger i linje med ambitionen att nå

UTKAST

nollutsläpp 2030.

Att minska klimatpåverkan i transportsystemet är en svår utmaning för Skåne. Mot den bakgrunden skulle skarpare ställningstaganden om nödvändigheten av att minska användningen av fossildrivna motorfordon varit välkommet i planförslaget. Ambitionerna för såväl klimatpåverkan som annan miljöpåverkan är höga i planförslaget.

Kunskapen om den miljöpåverkan som vår konsumtion ger upphov till utanför Sverige har ökat under de senaste åren. Mål om växthusgasutsläpp ur ett konsumtionsperspektiv bör formuleras tydligt.

Elenergibristen i Skåne (elområde fyra) gör att utsläpp från elenergiproduktion till stor del sker i andra regioner än Skåne. Energiproduktionen från förnyelsebara energikällor, främst vindkraft, har även utanför Skåne ökat markant de senaste decenniet, vilket gör att Skånes klimatpåverkan från energiproduktion trots allt bedöms minska.

Risker och störningar

I de delar av strukturbildsarbetet och tillhörande tematiska PM som behandlar säkerhet och beredskap beskrivs den regionala fysiska planeringens förhållningssätt till risker och störningar. Det framkommer att det finns ett behov av att anpassa regionen till klimatförändringarna.

Övervägande skrivningar är allmänt hållna gällande förhållningssätt, utgångspunkter och möjligheter kopplade till säkerhet och beredskap. Planförslagets planeringsprinciper är i linje med Länsstyrelsens rekommendationer för lägsta grundläggningsnivå för strandnära bebyggelse. Grönytors värden för tätbebyggda områden poängteras i planförslaget men dess betydelse för att sänka temperaturen under varma dagar samt minska belastningen på dagvattennätet behöver utvecklas. Behovet av att i den fysiska planeringen hantera frågor kring transporter av farligt gods redovisas ej i planförslaget.

Det är positivt att det finns ställningstaganden för behovet av klimatanpassning i bebyggelse och transportinfrastruktur och teknisk infrastruktur. Skrivningarna är otydliga och eftersom planförslagets konsekvenser uppstår vid tillämpning av planen måste planförslagets troliga konsekvenser eller genomslag i detta avseende anses mycket begränsade.

Det finns ett stort behov av att fördjupa resonemangen kring dessa frågor i nästa version av planförslaget, för att erbjuda konkret och evidensbaserad vägledning i efterföljande mer detaljerad planering.

Om planförslagets förhållningssätt till klimatanpassning och minskad klimatpåverkan tillämpas i kommande planering och byggande kommer riskerna till följd av ett förändrat klimat att minska. Det bör dock betonas att riskerna kopplade till klimatförändringen bara delvis kan hanteras genom samhällsplanering, byggande och tekniska lösningar. För att minska konsekvenser av extremhändelse och störningar behövs också en generellt sett större beredskap och kunskap bland hushåll, företag och offentliga aktörer, så att de störningar som uppstår vid dessa händelser blir så små och begränsade som möjligt.

UTKAST

Betydande konsekvenser (6 kap 11 § pkt 4 MB)

Miljökonsekvensbeskrivningen ska enligt miljöbalken innehålla en beskrivning av den betydande miljöpåverkan som kan antas uppkomma med avseende på biologisk mångfald, befolkning, människors hälsa, djurliv, växtliv, mark, vatten, luft, klimatfaktorer, materiella tillgångar, landskap, bebyggelse, forn- och kulturlämningar och annat kulturarv samt det inbördes förhållandet mellan dessa miljöaspekter (6 kap. 11 § pkt 4 miljöbalken).

Konsekvensbedömningen är bred och ämnesövergripande. Den ämnesmässiga avgränsningen har styrts av regionplanens syfte och rådighet. Bedömningen av påverkan på regionala system och samband begränsas till analys för fyra rumsliga strukturer:

- Bebyggelseutveckling
- Transporter
- Blågrön infrastruktur
- Teknisk infrastruktur

Dessa tematiska fördjupningar är system som den regionala utvecklingsplaneringen historiskt sett haft betydande påverkan på, samt för vilka beslut idag får konsekvenser långt in i framtiden.

Den ämnesmässiga avgränsningen för miljöfrågorna ska ses som en prioritering utifrån den betydande miljöpåverkan som regionplanen förväntas leda till, baserat på de krav som ställs i miljölagstiftningen. De ämnesområden som prioriterats i konsekvensbedömningen är:

- Hälsa och befolkning
- Mark och vatten
- Naturmiljö och blågrön infrastruktur
- Kulturmiljö
- Klimat
- Hushållning med naturresurser och materiella tillgångar

Planförslagets planeringsprinciper är alltför generella och ospecifika för att otvetydigt kunna dra säkra slutsatser av dess effekter och konsekvenser. Otydligheten innebär ett stort utrymme för tolkning vilket innebär en svårighet när planeringsprinciperna ska tillämpas i mer detaljerad planering, genomförande och förvaltning.

Bebyggelseutveckling

Skånes flerkärnighet

Scenarierna *flerkärnig* och *fåkärnig* ortsstruktur i Skåne bidrar till viss centralisering av funktioner och offentlig och privat service. Detta kommer vissa kommuner uppleva som att satsningar görs på andra platser än där de bor. Personer som bor på landsbygden får ett längre avstånd till service, men erbjuds istället en bättre standard på servicen. Planförslagets planeringsprinciper bidrar till en optimering av kollektivtrafiken. För bebyggelse som lokaliseras i anslutning till prioriterade kollektivtrafikstråk och noder innebär det större tillgång till, högre turtäthet och

UTKAST

standard än övriga hushåll som då tvingas transportera sig till närmaste hållplats/nod för att få del av servicen. Denna optimering bidrar i det stora hela till en ökad jämlikhet men kan få lokala negativa konsekvenser och därmed upplevas ojämlikt. Risken finns att detta drabbar olika riskgrupper.

När landsbygdsbefolkning flyttar till mer urbana områden finns en risk att värdefulla natur- och kulturmiljöer ej längre sköts på samma sätt som tidigare. Att människor har goda möjligheter att bo kvar på landsbygden är avgörande för en levande landsbygd och ett öppet och varierat landskap. Ängs- och hagmarker är ett exempel på artrika miljöer som är beroende av hävd av betesdjur såsom ko, häst eller får alternativt slåtter för att inte den biologiska mångfalden samt ekologiska och rekreativa värdena ska minska och försvinna.

I de urbana miljöerna ökar konkurrensen om mark vilket gör att utrymmet för ekologiskt värdefulla ytor riskerar att minska om inte blågröna strukturer prioriteras för att säkerställa en biologisk mångfald.

Tillgången till grönytor i anslutning till skolor och förskolor har stor påverkan på barns hälsa. Risker med förtätning som redan nu kan konstateras i skånska tätorter är att lekytor för barn vid skolor och förskolor tenderar att minska trots rekommendationer från Boverket. Vid minskade ytor per barn ökar slitaget vilket gör att kvaliteten på ytorna minskar.

Bostadsförsörjning

I de urbana miljöerna ökar konkurrensen om mark för bostadsbyggande vilket gör att utrymmet för ekologiskt värdefulla ytor riskerar att minska om inte blågröna strukturer och jordbruksmark prioriteras aktivt och en strikt tolkning av balanseringsprincipen tillämpas.

Avsaknad av grönska och vatten i de urbana miljöerna bidrar till minskad variation och attraktivitet. Biologisk mångfald är en förutsättning för att producera ekosystemtjänster.

Planförslagets övergripande principer för nybyggnad av bostäder är att prioritera byggnation i kollektivtrafiknära lägen, i huvudsak i de regionala kärnorna och att bostadsbyggandet ska avspegla behoven hos alla grupper i samhället. Att åtgärda bostadsbeståndets kapacitetsbrister samtidigt som regionen växer är en utmaning. Bostadsförsörjningen berör planförslagets samtliga övergripande ställningstaganden och förhållningssätt.

Näringsliv och besöksnäring

I flera av Skånes kommuner har externa handelsetableringar byggts. Dessa är ej lika tillgängliga för grupper som saknar bil och är ej heller barnvänliga. Stora hårdgjorda parkeringsytor som står öde efter stängning påverkar stadsbilden på ett negativt sätt. Dessa har historiskt sett även utformats med väldigt låga gröna värden.

Historiskt har flera av Skånes externa handelsetableringar skett på brukningsvärd jordbruksmark med stor bördighet. Brukningsvärd jordbruksmark är en ändlig resurs och en nationell resurs som är nödvändig för produktion av livsmedel, biomassa etcetera. Planförslaget hanterar delvis frågan om hushållning av jordbruksmark men det är svårt att bedöma om planeringsstrategi och planeringsprinciper är tillräckliga för att möta utmaningarna med externa handelsetableringar.

UTKAST

Transporter

Transporter har en stor påverkan för klimat och miljö, hälsa, tillgänglighet och graden av yteffektivitet.

För åtgärder inom transportsektorn pekar planförslaget främst på de nu gällande *Trafikförsörjningsprogram* och *Regional infrastrukturplan*. Transportsystemet hanteras även i de ställningstaganden som görs i planförslaget.

Planförslagets påverkan på utvecklingen av transportsystemet är att utvecklingen av kollektivtrafiksystemet och vägsystemet fortgår som planerat fram för perioden 2018-2029, genom *Nationell plan för transportsystemet (Regeringen, maj 2018)* och genom *Länsplanen för regional transportinfrastruktur* (RTI 2018-2029).

Enligt *Trafikförsörjningsprogrammet för Skåne 2020-2030* ska kollektivtrafikens marknadsandel av de motoriserade transporterna öka från ca 29 procent (2017) till 40 procent år 2030. Det är viktigt att sätta målet om högre andel kollektivtrafik i relation till målet om bostadsförsörjningens koppling till kollektivtrafiknärhet. Följs inte planförslagets föreslagna bebyggelseutveckling i kollektivtrafiknära läge blir det svårare att uppfylla målet för kollektivtrafiken. Planförslagets planeringsprinciper om hållbart resande får svagare utfall när det sättas i samband med kommunernas och Trafikverkets trafikplanering. Vid en fortsatt planering för hög tillgänglighet för biltrafik motverkas kollektivtrafikmålet.

Blågrön infrastruktur

Blågrön infrastruktur är ett centralt begrepp i planförslaget och beskrivs som ett av fyra likvärdiga ben för en hållbar utveckling; bebyggelseutveckling, transporter, teknisk infrastruktur och blågrön infrastruktur. Planförslaget konstaterar att den regionala blågröna infrastrukturen skapar en sammanhängande struktur av vatten- och grönområden i landskapet, i anslutning till tätorterna och inne i Skånes städer och tätorter. Denna struktur är nödvändig för att långsiktigt säkerställa god tillgång till rekreativa och hälsofrämjande värden, ekologiska värden och biologisk mångfald i urbana miljöer såväl som på landsbygden.

I planförslaget beskrivs ambitioner att stärka förutsättningar för biologisk mångfald i landskapet såväl som i urbana miljöer. Bedömningen av planförslaget är att planeringsprinciperna inte fullt ut skyddar, återställer och främjar en hållbar användning av landekosystemen, säkerställer ett hållbart skogsbruk, stoppar markförstöringen och förlusten av essentiella habitat för hotade växt- och djurarter samt aktivt gynnar en biologisk mångfald i landskapet och i bebyggda miljöer.

Teknisk infrastruktur

En stor del av de befolkningstäta delarna av Skåne är beroende av ytvatten som primär vattenkälla. Det innebär att stora delar av Skånes befolkning är beroende av en mycket känslig resurs. I kombination med att vattenhuvudmän i regionen systematiskt avvecklar och pluggar igen befintliga vattentäkter i Skåne ökar sårbarheten för tillgång till vårt viktigaste livsmedel – rent vatten. Ur resilienssynpunkt är det stora risker med att förlita sig på ett fåtal källor för råvatten-uttag som är sårbara och känsliga för extern påverkan.

UTKAST

Skadeförebyggande åtgärder (6 kap 11 § pkt 5 MB)

Enligt 6 kap. 11 § miljöbalken ska de åtgärder som planeras för att förebygga, hindra, motverka eller avhjälpa de betydande negativa miljöeffekter uppges.

Enligt Region Skånes tolkning innebär detta det som, i arbetet med konsekvensbedömningen, har identifierats som förbättringspotential i planförslaget vilket skulle innebära mildare alternativt positiva konsekvenser i genomförandet av planförslaget. Dess starka koppling till planförslagets innehåll och utveckling innebär att de skadeförebyggande åtgärderna är ständigt föränderliga. I arbetet med konsekvensbedömningen är det bland annat de som bidrar till utvecklingen av planförslaget. Åtgärderna kommer redovisas först när planförslaget har är en antagandehandling för att då ange de färdiga skadeförebyggande åtgärderna.

UTKAST

Samlad bedömning (6 kap 11 § pkt 6 MB)

I det här avsnittet redovisas en samlad bedömning av planförslagets påverkan och konsekvenser. Denna bedömning kommer sannolikt att behöva revideras successivt under planprocessen.

I sin helhet bedöms *Regionplan för Skåne 2022-2040* ligga i linje med såväl internationella som nationella hållbarhetsmål. Planförslaget, regionala prioriteringar och förhållningssätt bedöms bidra till de visionsmål som presenteras i den regionala utvecklingsstrategin *Det öppna Skåne*. Ambitionen att integrera hållbarhetsaspekter och barnperspektiv i bebyggelseutvecklingen bedöms bidra till att social sammanhållning, integration samt skapandet av hälsofrämjande urbana miljöer blir prioriterade frågor i den fysiska planeringen.

Den samlade bilden av planförslaget är att de negativa konsekvenserna står i proportion till de nyttor som uppstår för de som bor och verkar i regionen, om planförslaget genomförs. Bedömningen försvåras dock av att planförslaget är mycket generellt skrivet och har mycket breda, närmast svepande mål-och åtgärdsformuleringar som i flera fall kan sägas täcka ”allt och inget”. Fördelen med det är att många aktörer kan ställa sig bakom planförslaget. Nackdelen är att framtida planerare och beslutsfattare måste göra svåra avvägningar och prioriteringar mellan motstående intressen eftersom planförslaget ej ger ett tydligt och konkret stöd för planering och genomförande. Risken är då att beslut fattas på kortare tid och med sämre underlag än under regionplanens planprocess, vilket skulle kunna leda till kontraproduktiva beslut.

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 bidrar till att dessa mål nås.

UTKAST

Uppföljning (6 kap 11 § pkt 7 MB)

Här kommer en redogörelse för de åtgärder som planeras för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen eller programmet medför.

UTKAST

BILAGA A - avgränsning och avgränsningssamråd

Avgränsning av konsekvensbedömningar av planer och program regleras i 6 kap. miljöbalken. Den *Strategiska Konsekvensbedömningen* görs genom att definiera tidsmässig, geografisk och ämnesmässig avgränsning nedan.

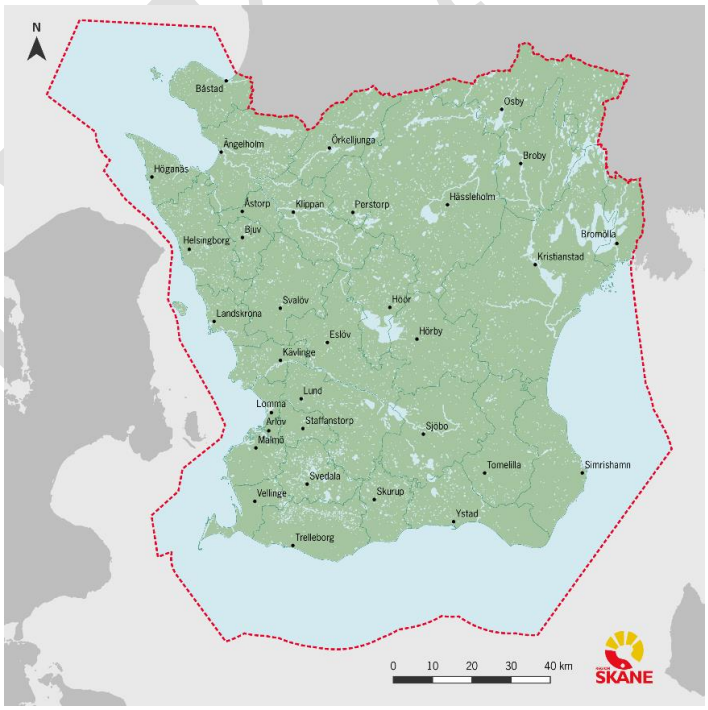
Tidsmässig avgränsning

Bedömningarna i Konsekvensbedömningen och den *Strategiska Konsekvensbedömningen* avser läget för Skånes regionala utveckling år 2040 med utblick mot år 2050, vilket är samma tidshorisont som används för Regionplan för Skåne 2022-2040 i övrigt.

Geografisk avgränsning

Den betydande miljöpåverkan som kan antas uppkomma vid ett genomförande av regionplanen kan ha olika geografisk avgränsning beroende på vilken miljöaspekt som avses. Beskrivningen och bedömningen av miljöpåverkan kommer hanteras utifrån följande två nivåer:

1. Land- och vattenområdet i Skåne län, har en area på ca 17 000 km². Skåne län består av 33 kommuner med sammanlagt ca 1,3 miljoner invånare, vilket utgör omkring 13 procent av Sveriges befolkning (SCB 2018-12-31).



Figur 4. Geografisk avgränsning för Skåne län – land- och vattenområde. Region Skåne, 2019

UTKAST

2. Influensområdet är det område som bedöms påverkas av regionplanen. Influensområdet kan variera med olika miljöaspekter, men kan bland annat innefatta påverkan utifrån ett mellanregionalt eller internationellt perspektiv, exempelvis för luft- och vattenföroreningar.

Ämnesmässig avgränsning

Regionplan för Skåne tar sin utgångspunkt i en analys av förutsättningar och utmaningar för regionen och grundar sig i visionen om *Det öppna Skåne 2030*. För att kunna bedöma om regionens utveckling går i visionens riktning har följande sex övergripande mål formulerats för regionens utveckling i den regionala utvecklingsstrategin:

1. Skåne ska erbjuda framtidstro och livskvalitet
2. Skåne ska vara en stark hållbar tillväxtmotor
3. Skåne ska stärka mångfalden av goda livsmiljöer.
4. Skåne ska ha en god miljö och en hållbar resursanvändning
5. Skåne ska utveckla framtidens välfärd
6. Skåne ska vara globalt attraktivt

Konsekvensbedömningen kommer att utgå från en analys av de strukturella förutsättningar som den regionala utvecklingsstrategin och regionplanen skapar för en långsiktigt hållbar utveckling i Skåne. Analyser och bedömningar fokuserar främst på följande fyra strukturbildande perspektiv:

1. Bebyggelseutveckling
2. Transporter
3. Blågrön infrastruktur
4. Teknisk infrastruktur

Konsekvenserna av den regionala strukturen och ställningstaganden i regionplanen bedöms med avseende på:

1. Sociala konsekvenser för människor som bor, besöker och verkar i regionen
2. Ekologiska och miljömässiga konsekvenser
3. Samhälls- och kommunalekonomiska konsekvenser
4. Konsekvenser för regionens resiliens och robusthet

Genom flexibilitet, mångfald, anpassningsförmåga och robusthet har en resilient region en förmåga att förebygga och hantera både kända och okända påfrestningar. Regionen har förmåga att återuppbygga viktiga samhällsfunktioner, att vidareutvecklas efter påfrestningar och att tillvarata möjligheter olika förändringar kan medföra. Ett genomförande av regionplanen bedöms preliminärt kunna medföra betydande miljöpåverkan på:

1. befolkning och människors hälsa,
2. djur- och växtarter samt biologisk mångfald,
3. mark, jord, vatten, luft, klimat, landskap, bebyggelse och kulturmiljö,
4. hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön,
5. hushållning med material, råvaror och energi.

Effekter och konsekvenser kan vara direkta eller indirekta, positiva eller negativa, tillfälliga eller bestående, kumulativa eller icke kumulativa och uppstå på kort, medellång eller lång sikt.

UTKAST

Omfattningen av analyser för respektive aspekt anpassas till planens detaljeringsgrad och dess förväntade påverkan som styrdokument. Fokus i konsekvensbedömningen ligger på de stora dragen i både effekter och konsekvenser och avser ej fokusera på detaljer. Den strategiska konsekvensbedömningen inriktas mot effekter och konsekvenser av de strategiska ställningstaganden och fysiska strukturer och planeringsprinciper som presenteras i planförslaget, dess primära effekter samt de delar av regional fysisk planering som erfarenhetsmässigt bedöms få ett betydande genomslag.

Avgränsningssamråd

Avgränsningssamrådet som ska ske med de kommuner, länsstyrelser och andra myndigheter som på grund av sitt särskilda miljöansvar kan antas bli berörda av planen eller programmet sker i huvudsak i samband med utskick av Regionplanens samrådshandling. Särskilt avgränsningssamråd har hållits med länsstyrelsen i Skåne 2019-10-24.

UTKAST

BILAGA B - Regelverk kring miljöbedömning av planer och program i relation till bedömningsmodellen

För alla planer och program som obligatoriskt ska upprättas eller fastställas av en myndighet eller en kommun ska en miljöbedömning göras om ett genomförande av planen eller programmet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. En regionplan anses som huvudregel alltid medföra betydande miljöpåverkan och ska därmed alltid miljöbedömmas. Som en del i en sådan miljöbedömning ska en miljökonsekvensbeskrivning upprättas.

Miljölagstiftningens krav på Miljökonsekvensbeskrivningens innehåll i förhållande till dispositionen i denna rapport

Dispositionen av denna konsekvensbedömning skiljer sig från konventionella miljökonsekvensbeskrivningar för planer och program. För att hjälpa läsaren att orientera sig redovisas nedan hur det innehåll i en miljökonsekvensbeskrivning som föreskrivs i miljöbalken 6 kap. 12 § principiellt sorterats in i den föreliggande rapporten.

Det förtjänar dock att påpekas miljökonsekvensbeskrivningen bara ska redovisa den betydande miljöpåverkan som planens eller programmets genomförande kan antas medföra. Den avgränsning som gjorts i arbetet med konsekvensbedömningen betyder att alla de miljöaspekter som nämns i tabellen nedan inte nödvändigtvis redovisas under egen rubrik i huvudtexten.

Krav på innehåll enligt miljöbalken 6 kap. 12 §	Återfinns i följande kapitel i konsekvensbedömningen
1. Sammanfattning av planens eller programmets innehåll, dess huvudsakliga syfte och förhållande till andra relevanta planer och program,	Sammanfattning av planförslaget
2. Beskrivning av miljöförhållandena och miljöns sannolika utveckling om planen, programmet eller ändringen inte genomförs,	Samlad bedömning
3. Beskrivning av miljöförhållandena i de områden som kan antas komma att påverkas betydligt,	Miljökonsekvenser
4. Beskrivning av relevanta befintliga miljöproblem som har samband med ett sådant naturområde som avses i 7 kap. eller ett annat område av särskild betydelse för miljön,	Miljökonsekvenser
5. Beskrivning av hur relevanta miljökvalitetsmål och andra miljöhänsyn beaktas i planen eller programmet,	Utgångspunkter mål och metod *samt* Samlad bedömning
6. Beskrivning av den betydande miljöpåverkan som kan antas uppkomma med avseende på…	
- biologisk mångfald	Miljökonsekvenser
- befolkning, människors hälsa	Sociala konsekvenser
- djurliv, växtliv, mark, vatten, luft	Miljökonsekvenser
- klimatfaktorer	Miljökonsekvenser
- materiella tillgångar	Miljökonsekvenser
- landskap	Miljökonsekvenser

- bebyggelse	Miljökonsekvenser
- forn- och kulturlämningar och annat kulturarv…	Miljökonsekvenser
(6. forts.) … samt det inbördes förhållandet mellan dessa miljöaspekter	Samlad bedömning
7. en beskrivning av de åtgärder som planeras för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan,	Skadeförebyggande åtgärder
8. en sammanfattande redogörelse för hur bedömningen gjorts, vilka skäl som ligger bakom gjorda val av olika alternativ och eventuella problem i samband med att uppgifterna sammanställdes,	Metod och bedömningsgrunder *samt* Alternativ
9. en redogörelse för de åtgärder som planeras för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen eller programmet medför, och	Samlad bedömning
10. en icke-teknisk sammanfattning av de uppgifter som anges i 1-9. Lag (*2004:606*).	Sammanfattning

UTKAST

BILAGA C - Utgångspunkter, mål och bedömningsgrunder (6 kap 11 § pkt 1 MB)

Utgångspunkter för konsekvensbedömningen

Den modell som använts i denna konsekvensbedömning för att genomföra en samlad bedömning av regionplanens konsekvenser och hållbarhet är en kombination av miljöbalkens krav på miljöbedömning av planer och program (6 kap. miljöbalken) och kraven på planprocess och konsekvensbedömning i 7 kap. plan- och bygglagen.

Processmässigt har arbetet följt lagkraven i 6 kap. miljöbalken på ett likvärdigt sätt för alla tre hållbarhetsaspekterna; miljömässigt/ekologiskt, socialt och ekonomiskt.

Stor vikt har lagts vid att i analysen fånga de stora dragen i både effekter och konsekvenser och att inte tynga texten med för mycket detaljer och bakgrundsbeskrivningar. Dessa har istället lagts i bilagor till beskrivningen. Bedömningen har inriktats på effekterna av de fysiska strukturer och strategiska ställningstaganden föreslås i planen, dess primära påverkan och effekter samt de delar där man erfarenhetsmässigt kan säga att regionplanen tenderar att ha stort genomslag.

Många frågors detaljeringsgrad gör att de bättre eller mer ändamålsenligt hanteras, analyseras och belyses i mer detaljerad planering, det vill säga översiktsplanering och infrastrukturplanering.

Regionplanens kopplingar till andra relevanta planer och program

Enligt 7 kap. 2 § plan- och bygglagen ska det i regionplanen anges hur planen har samordnats med andra regionala och lokala mål och strategier, kommunala riktlinjer för bostadsförsörjning och andra nationella, regionala eller kommunala planer och program av betydelse för en hållbar utveckling i länet.

Relation Agenda 2030, nationella och regionala mål

För att beskriva ramen för en hållbar utveckling antog FN 2015 de 17 globala målen för hållbar utveckling och dessa har använts som ramverk för analysen i denna bedömning. Då målen är antagna av länder världen över vars förutsättningar varierar kraftigt är delmålen specifikt anpassade för respektive lands unika förutsättningar.

Nedan redovisas vilka nationella och regionala mål som inkluderats i de olika hållbarhetsmålen samt vilka perspektiv som bedömningarna gjorts utifrån.
Då FN:s hållbarhetsmål är globala har det varit nödvändigt att analysera dem ur ett regionalt perspektiv för att kunna använda dem på bästa sätt i denna bedömning.

	**Ingen fattigdom**	Jämställdhetsmålen, integrationsmålen, mål för boende och byggande, folkhälsomålen. Bedömningen har utgått ifrån om planeringsprinciperna påverkar möjligheten att uppnå ett jämställt samhälle där alla människor har möjlighet att integreras.
	**Ingen hunger**	Miljökvalitetsmål (ett rikt odlingslandskap) Bedömningen har utgått ifrån om planerings-principerna påverkar tillgången på jordbruksmark och därmed möjligheten att producera mat. Möjligheten att utveckla odling inom och i direkt anslutning till tätorterna har också inkluderats.

UTKAST

	**God hälsa och välbefinnande**	Folkhälsomålen, de nationella miljömålen (säker strålmiljö, skyddande ozonskikt, frisk luft och giftfri miljö), miljökvalitetsnormerna Bedömningen har utgått ifrån om planeringsprinciperna påverkar möjligheten att leva ett hälsosamt liv på olika sätt samt om de påverkar välbefinnandet på något annat sätt. Exempel på faktorer som inkluderats är möjligheten till fysisk aktivitet, utformning av utemiljöer samt buller- och luftmiljö.
	**God utbildning för alla**	Folkhälsomålen, jämställdhetsmålen, integrationsmålen Bedömningen har utgått ifrån om planeringsprinciperna påverkar lokalisering av skolor samt tillgängligheten till dem.
	**Jämställdhet**	De nationella jämställdhetsmålen, folkhälsomålen, integrationsmålen, mål för boende och byggande, det regionala trafikförsörjningsprogrammet, Regional utvecklingsstrategi för Skåne (RUS). Bedömningen har utgått ifrån planeringsprinciperna påverkar möjligheten att skapa ett samhälle där män och kvinnor lever jämställda liv utifrån ett markanvändningsperspektiv.
	**Rent vatten och sanitet för alla**	MKN för vatten samt fisk och musselvatten, Miljömålen (grundvatten av god kvalitet, myllrande våtmarker), de klimatpolitiska målen. Bedömningen har utgått ifrån om planeringsprinciperna påverkar kvaliteten på dricksvattnet på något sätt.
	**Hållbar energi för alla**	Miljömålen begränsad klimatpåverkan och god bebyggd miljö, mål för boende och byggande, de klimatpolitiska målen, de nationella energimålen, de lokala energi- och klimatmålen. Bedömningen har utgått ifrån om planeringsprinciperna påverkar möjligheten att utveckla system för hållbara energikällor.
	**Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt**	Regional utvecklingsstrategi för Skåne (RUS). Bedömningen har utgått ifrån om planeringsprinciperna påverkar möjligheterna för människor i staden att få ett arbete med goda arbetsvillkor samt om principerna bidrar till någon form av ekonomisk tillväxt för staden.
	**Hållbar industri, innovationer och infrastruktur**	De transportpolitiska målen, (Miljömålen begränsad klimatpåverkan och god bebyggd miljö), de nationella klimatmålen, RUS Bedömningen har utgått ifrån om planeringsprinciperna påverkar möjligheten att bedriva hållbar industri i regionen, om de påverkar möjligheten att skapa en hållbar infrastruktur samt om det kommer krävas innovativa lösningar för att realisera principerna.
	**Minskad ojämlikhet**	De nationella jämställdhetsmålen, folkhälsomålen, integrationsmålen, mål för boende och byggande, VG 2020 – det goda livet, det regionala trafikförsörjningsprogrammet, målbild GMP 2035, målbild tåg 2035 Bedömningen har utgått ifrån planeringsprinciperna påverkar möjligheten att

UTKAST

		skapa ett samhälle där olika människor kan röra sig och nyttja olika områden likvärdigt.
	**Hållbara städer och samhällen**	MKN för buller och luft, Miljömålen god bebyggd miljö, frisk luft och ett rikt odlingslandskap, grundvatten av god kvalitet. Energimålen, integrationsmål, de klimatpolitiska målen, jämställdhetsmålen, de transportpolitiska målen, de nationella kulturpolitiska målen, nationella mål för kulturmiljöarbetet, Sveriges friluftsmål, mål för boende och byggande och folkhälsomålen, regionala trafikförsörjnings-programmet, RUS, samt *Klimat- och energistrategi* för Skåne. I detta mål ingår många olika perspektiv. Bedömningen har utgått ifrån om planeringsprinciperna totalt sett bidrar till att uppnå en ekologiskt, socialt och ekonomiskt hållbar region. Exempel på faktorer som analyserats är hållbart byggande av bostäder och offentliga platser, dagvattenhantering, energiförsörjning, avfallshantering, jämställdhet och jämlikhet.
	**Hållbar konsumtion och produktion**	Miljömålen (Giftfri miljö, bara naturlig försurning, ingen övergödning ett rikt odlingslandskap) lokala energi- och klimatmål. Bedömningen har utgått ifrån i vilken grad planeringsprinciperna påverkar förutsättningarna för hållbar produktion och konsumtion. Det kan t.ex. handla om stadsodling och möjligheter att konsumera de närodlade produkterna inkl. tillgängligheten till närservice och handel med hållbara transportmedel. Möjligheten för staden att köpa in hållbara lösningar, t.ex. när det gäller dagvattenhantering har också inkluderats i bedömningen.
	**Bekämpa klimatförändringen**	Miljömålen begränsad klimatpåverkan och en god bebyggd miljö, energimålen, de klimatpolitiska målen, regionala trafikförsörjningsprogrammet, RUS. Bedömningen har utgått ifrån om planeringsprinciperna påverkar klimatförändringen i någon riktning, t.ex. om möjligheten till hållbara resor ökar eller minskar.
	**Hav och marina resurser**	Miljömålen (Hav i balans samt levande kust och skärgård, Ett rikt växt- och djurliv, Levande sjöar och vattendrag, Bara naturlig försurning, Ingen övergödning, Levande skogar och Myllrande våtmarker). Sveriges friluftsmål, MKN för vatten samt fisk och musselvatten. Bedömningen har utgått ifrån om planeringsprinciperna påverkar utmaningar med bl.a. överfiske, försurning, marina gifter och föroreningar.
	**Ekosystem och biologisk mångfald**	Miljömålen (God bebyggd miljö, Ett rikt växt- och djurliv, Levande sjöar och vattendrag, Bara naturlig försurning, Ingen övergödning, Levande skogar och Myllrande våtmarker). Sveriges friluftsmål, MKN för vatten samt fisk och musselvatten. Bedömningen har utgått ifrån om planeringsprinciperna påverkar tillgången till gröna områden och ekosystemtjänster, t.ex.

UTKAST

		biologisk mångfald. Eventuell påverkan på halten av olika föroreningar i mark och vatten har också inkluderats.
	**Fredliga och inkluderande samhällen**	Integrationsmålen, Folkhälsomålen, jämställdhetsmålen, de nationella kulturpolitiska målen, Regional utvecklingsstrategi för Skåne (RUS). Bedömning om planeringsprinciperna påverkar möjligheten för människor att mötas & inkluderas i samhället med fokus på tillgänglighet till offentliga platser.
	**Genomförande och globalt partnerskap**	Regional utvecklingsstrategi för Skåne (RUS). Bedömningen har utgått ifrån om och hur planeringsprinciperna påverkar olika mellankommunala intressen och regionala mål samt behovet av mellankommunal samverkan.

Den regionala utvecklingsstrategin – Det Öppna Skåne 2030

Region Skånes regionala utvecklingsstrategi beskriver en gemensam vision om hur Skåne ska utvecklas i form av en vision och sex visionsmål. Vår gemensamma vision är ett öppet Skåne 2030. Skåne år 2030 är öppet. Öppet i sinnet, öppet för alla och med ett varierat landskap. Skåne välkomnar nya människor och nya influenser. Skåne är porten till Sverige och ut i världen. I Det öppna Skåne rör sig människor fritt mellan gränserna. Regioner och länder. Grupper, kulturer, jobb och utbildningar. Här finns något för alla: människor, upplevelser, arbete, kultur, rekreation, idrott, kapital, nya idéer, entreprenörskap, utbildning, frisk miljö, natur, dofter och smaker. Allt byggt på en grund av miljömässig, social och ekonomisk hållbarhet, de tre hållbarhetsdimensionerna i FNs Agenda 2030 som utgör grunden för hållbar utveckling.

- Skåne ska erbjuda framtidstro och livskvalitet
- Skåne ska vara en stark hållbar tillväxtmotor
- Skåne ska stärka mångfalden av goda livsmiljöer
- Skåne ska ha en god miljö och en hållbar resursanvändning
- Skåne ska utveckla framtidens välfärd
- Skåne ska vara globalt attraktivt

Den regionala utvecklingsstrategin utgör ett viktigt underlag för arbetet med regionplanen och regionplanen är utvecklingsstrategins fysiska uttryck. Flera av visionsmålen ger en riktning för regionplanens innehåll, särskilt att Skåne ska vara en stark hållbar tillväxtmotor, att mångfalden av goda livsmiljöer ska stärkas och att Skåne ska ha en god miljö och en hållbar resursanvändning. Dessa visionsmål har förtydligande åtgärder som uttryckligen beskriver fysisk planering som verktyg.

Region Skånes viljeinriktning är att:

- Skapa en attraktiv närmiljö med tillgänglig rekreation
- Dra nytta av Skånes flerkärniga ortsstruktur
- Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne
- Skapa attraktiva platser med människan i centrum
- Samverka för en utvecklad bostadsmarknad
- Planera i samverkan för en hållbar mark- och vattenanvändning
- Verka för ett klimatneutralt och fossilbränslefritt Skåne

UTKAST

- Skapa förutsättningar för välfungerande ekosystem på land
- Kraftsamla för levande ekosystem i hav, sjöar och vattendrag samt en hållbar vattenförsörjning
- Verka för en frisk luft och giftfri miljö
- Stärka välfärdens förmåga och leverans
- Stärka den internationella tillgängligheten

Dessa återfinns genomgående i regionplanen som det fysiska uttrycket av regionala utvecklingsmål.

Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2018-2029

Länsplanen för regional transportinfrastruktur – *Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2018-2029* – utgör ett viktigt underlag i framtagandet av regionplanen och särskilt mark- och vattenanvändningen för beslutade åtgärder för tidshorisont 2030. Planförslaget visar, tillsammans med regeringens nationella transportplan, vilka investeringar som ska göras i Skåne under kommande tolvårsperiod.

En fördjupning av transportinfrastrukturplanen finns i form av *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Det är en fördjupning avseende cykelsatsningar och den hanterar cykelvägar utmed statliga vägar, vilket i princip innebär vägarna mellan Skånes städer och byar, samt statlig medfinansiering till kommunala cykelvägar. Regionalt viktiga cykelstråk är en viktig del i den fysiska planeringen av Skåne.

Regionplanen inarbetar båda dessa planer på ett tydligt sätt, men tar även höjd för möjlig utveckling till 2040, samt gör en utblick till 2050.

Trafikförsörjningsprogram och ett hållbart transportsystem

Region Skåne ska i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram fastställa målen för den regionala kollektivtrafiken. Det görs i *Trafikförsörjningsprogrammet*; ett strategiskt dokument som på ett övergripande ska beskriva det samlade behovet av all kollektivtrafik i Skåne. Region Skånes trafikförsörjningsprogram anger planerna för länets trafikutveckling och utgör ett viktigt underlag i framtagandet av regionplanen och särskilt mark- och vattenanvändningen för beslutade åtgärder för tidshorisont 2030.

I planeringen för 2040 och i utblick 2050 utgör strategidokumentet Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 ett viktigt underlag för arbetet med denna regionplan och används även i arbetet med *Trafikförsörjningsprogrammet*. Strategin ska vara vägledande för framtida satsningar i befintlig infrastruktur och nyinvesteringar i Skånes transportsystem. Strategin visar att det är av största vikt att planera mot en tydlig riktning och samtidigt som samverkan med övrig samhällsplanering sker på ett effektivt sätt.

Kommunala översiktsplaner

Enligt 7 kap. 1 § plan- och bygglagen ska regionplanen ange de grunddrag för användningen av mark- och vattenområden och de riktlinjer för lokaliseringen av bebyggelse och byggnadsverk som har betydelse för länet. Den ska ge vägledning för beslut om översiktsplaner, detaljplaner och områdesbestämmelser, men den är inte bindande. Dessutom ska det i kommunala översiktsplaner framgå hur kommunen i den fysiska planeringen tänker ta hänsyn till och samordna översiktsplanen med relevanta nationella och regionala mål, planer och program av betydelse för en hållbar utveckling inom kommunen. Regionplanen tar hänsyn till innehållet i de skånska kommunernas översiktsplaner och dess relevans för den regionala fysiska planeringen. De regionala

UTKAST

perspektiven inarbetas genomgående i regionplanen och särskilt i den rumsliga inriktningen.

Skånska åtgärder för miljömålen 2016-2020

Länsstyrelsen har uppdrag att samordna det regionala arbetet med att nå de nationella miljömålen. För att få en mer positiv utveckling för miljön och öka förutsättningarna för att nå miljömålen tar Länsstyrelsen tillsammans med andra aktörer fram åtgärdsprogram. Ett är *Skånska åtgärder för miljömålen 2016-2020*.

Fem utmaningar anses särskilt viktiga för miljöarbetet i Skåne. Hållbara transporter i Skåne, hänsyn till Skånes hav, sjöar och vattendrag, hushållning med Skånes mark- och vattenresurser, skydd av Skånes natur- och kulturvärden, samt hållbar konsumtion i Skåne. (Länsstyrelsen i Skåne, *Skånska åtgärder för miljömålen – Regionalt åtgärdsprogram för miljökvalitetsmålen 2016-2020*. Beslutad: april 2016)

Planering för ett socialt hållbart Skåne

Skånes regionala utvecklingsstrategi, *Det öppna Skåne 2030*, har människan i centrum och beskriver tydligt visionen av en hållbar regional utveckling med utgångspunkt i FN:s Agenda 2030. En medveten fysisk planering, som uppmuntrar till möten mellan individer från olika grupper i samhället och ökar tilliten liksom en hälsofrämjande samhällsplanering som ökar den fysiska aktiviteten och säkrar tillgången till natur, har en viktig roll i hur vi når dit och bidrar till en socialt hållbar region. Liksom i Skånes regionala utvecklingsstrategi kräver regional fysisk planering att arbetet går i linje med målet om genomförande och partnerskap, mål 17 i Agenda 2030, som handlar om vikten av samarbete över alla gränser för att skapa en hållbar utveckling.

Utgångspunkten i regionplanen är att den byggda miljön och dess sociala sammanhang sätter förutsättningarna för människors livsvillkor, men samtidigt påverkar individers förutsättningar och levnadsval. En fysisk planering med människan i centrum bidrar till ett långsiktigt hållbart Skåne. Nästan samtliga mål i Agenda 2030 belyser detta, vilket kommer att synliggöras genomgående i denna plan. Att arbeta för ett mer blandat samhälle, minska segregation, skapa mötesplatser, förtäta och utöka grönska, prioritera goda gång- och cykelmiljöer, utöka tillgängligheten till kollektivtrafiken, skapa trygga uppväxtmiljöer och bryta barriärer är några exempel.

UTKAST

BILAGA D – Referenser

Publikationer inom Strukturbild för Skåne/Regional fysisk planering

Strategier

- Region Skåne, 2013. Strategier för Det flerkärniga Skåne - Hur långsiktigt hållbara och effektiva fysiska strukturer skapas i Skåne
- Region Skåne, 2019. Stationsnära läge 2.0 - Gemensamma principer för att stärka Skånes stationsnära lägen

Tema-PM

- Region Skåne, 2019. Planera för attraktiv parkering
- Region Skåne, 2019. Stadskvaliteter i Skåne - Värdering av stadskvaliteter för bostäder, kontor och handel i fem skånska tätorter
- Region Skåne, 2019. Ortsutveckling längs Skånebanan - Utvecklingsförslag för åtta stationsorter längs Skånebanan och Blekinge kustbana
- Region Skåne, 2019. Fokus landsbygd - Samspelet mellan stad och land i Det flerkärniga Skåne
- Region Skåne, 2017. Planera för urbana godstransporter - Fysisk plane-ring som verktyg för att minska godstransporternas negativa effekter
- Region Skåne, 2017. Planera för det digitala samhället - Fysisk planering som verktyg för fiberutbyggnaden i Skåne
- Region Skåne, 2017. Planera för människor - Social hållbarhet kopplat till fysisk planering
- Region Skåne, 2016. Planera för nya stationssamhällen - Införandet av regionalt superbusskoncept i Skåne
- Region Skåne, 2016. Livskraftiga kommuner - Att utveckla den mindre orten i sitt regionala sammanhang
- Region Skåne, 2016. Ett grönare Skåne - Hur fysisk planering kan möta Skånes miljöutmaningar
- Region Skåne, 2016. Skåne som bostadsmarknad för studenter och unga
- Region Skåne, 2015. Planera för cykeln i Småstaden - Vägledning och inspiration för mindre tätorter i Skåne
- Region Skåne, 2015. Planera klimatsmart - Fysiska strukturer för minskad klimatpåverkan
- Region Skåne, 2014. Tätare Skåne
- Region Skåne, 2013. Transportinfrastrukturen med ESS och MAX IV En samsyn på gemensamma behov och utvecklingsområden gällande transportinfrastruktur och tillgänglighet
- Region Skåne, 2012. Effekter på bostadsbyggandet i Skåne som en effekt av ESS och MAX IV - En samsyn på gemensamma behov och utvecklingsområden gällande transportinfrastruktur och tillgänglighet.
- Region Skåne, 2012. Hur stärker vi Skånes regionala kärnor och tillväxtmotorer - Diskussionsunderlag för det pågående strukturarbetet 2.0
- Region Skåne, 2012. Vilka fysiska strukturer genererar mest tillväxt? - Utvärdering och konsekvensbeskrivning av fyra scenarier för Skåne år 2030
- Region Skåne, 2012. Livskraftiga orter - Som en effekt av ESS & MAX IV
- Region Skåne, 2012. Attraktivitet och tolerans - En kunskapssamman-

UTKAST

ställning och analys av hur attraktiviteten i Skåne kan ökas för att dra maximal nytta av ESS och MAX IV.
- Region Skåne, 2012. Grönstruktur i Skåne - Strategier för en utvecklad grönstruktur.
- Region Skåne, 2012. Framtidens näringsliv - Om kraven som det framtida näringslivet ställer på den fysiska planeringen.
- Region Skåne, 2011. Bytespunkten som mötesplats i Skåne - Attraktiva bytespunkter med människan i centrum
- Region Skåne, 2011. Skåne växer - Markanvändning i ett regionalt perspektiv.
- Region Skåne, 2010. Öresundsregionen i ögonhöjd - Värdegrundad planeringsprocess med människan i centrum.
- Region Skåne, 2010. Skånes kreativa kapacitet - Talang, tolerans och den kreativa klassen.

Rapporter

- Region Skåne, 2011. Flerkärnighet i Skåne - Ett verktyg för kommunerna att strategiskt arbeta med såväl sin egen flerkärnighet som Skånes flerkärnighet i den fysiska planeringen.
- Region Skåne, 2010. Image och attraktionskraft i Skåne - Kunskapsunderlag för hur vi tillsammans kan stärka Skånes attraktionskraft och image.
- Region Skåne, 2009. Markanvändning i Skåne - Kunskapsunderlag för hur vi använder marken på bästa sätt till rätt ändamål.
- Region Skåne, 2008. Näringsliv, handel och service i Skåne - Hur vi skapar långsiktigt hållbara strukturer för det skånska näringslivet, handeln och servicen.
- Region Skåne, 2006. Att bo och arbeta i Skåne

Övrigt

- Region Skåne, 2018. Regionalt perspektiv - en nyckel till Sveriges utveckling
- Region Skåne, 2013. SUMMERAT - En sammanfattning av rapporter och TemaPM
- Region Skåne, 2010. Strukturbild för Skåne - Med fokus på slutsatser och utmaningar för framtiden.
- Region Skåne, 2010. Stationsnära läge - En del av ett samarbetsprojekt med syfte att stärka och underlätta planeringen i stationsorter.

UTKAST

Region Skånes uppdrag är att främja hälsa, hållbarhet och tillväxt i Skåne. Vår uppgift inom regional utveckling är att skapa förutsättningar för att lösa samhällsutmaningar som handlar om jobben, miljön och människors hälsa. Genom att arbeta med de sociala och fysiska faktorer som påverkar såväl tillväxten, klimatet som den enskilde skåningens hälsa, skapar vi en attraktiv och innovativ region. På så sätt gör vi dagligen skillnad för Skåne och skåningarnas framtid.

Region Skåne
291 89 Kristianstad
Telefon: 044-309 30 00
utveckling.skane.se

Region Stockholm
Trafiknämnden

PROTOKOLLSUTDRAG

Nr 2/2021

Sammanträdesdatum
2021-02-16

Datum för justering: 2021-02-16
Datum för anslag: 2021-02-17

Kristoffer Tamsons (M)
Jens Sjöström (S)

---

§ 22

Yttrande över remiss angående samråd för Regionalplan för Skåne 2022-2044
(TN 2020-1639)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 25 januari 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Föreliggande förslag till yttrande godkänns och översänds till regionledningskontoret.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Vid protokollet
Karoline Sandar

Region Stockholm

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-01-25

Ärende
TN 2020-1639

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-686 1651
jens.plambeck@sll.se

Trafiknämnden
2021-02-16, punkt 5

Förslag till yttrande avseende remiss angående samråd för Regionplan för Skåne 2022-2044

Ärendebeskrivning

Trafikförvaltningen, Region Stockholm, har mottagit Regionplan Skåne på samrådsremiss från Region Skåne. Regionplanen är en strategisk plan som omfattar hela Region Skåne. Den ska visa på Region Skånes samlade vilja och ge förutsättningar för utvecklingen av de fysiska strukturerna.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt nedanstående underlag.

- Remiss Regionplan för Skåne 2022-2040, RS 2020-0908

Förslag till beslut

Förvaltningschefen föreslår att trafiknämnden beslutar följande.

1. Föreliggande förslag till yttrande godkänns och översänds till regionstyrelsens förvaltning.

Förslag och motivering

Bakgrund

Trafikförvaltningen, Region Stockholm, har mottagit Regionplan Skåne på samrådsremiss från Region Skåne. Regionplanen är en strategisk plan som omfattar hela Region Skåne. Den ska visa på Region Skånes samlade vilja och ge förutsättningar för utvecklingen av de fysiska strukturerna.

Överväganden och motivering

Trafikförvaltningen ser positivt på regionplanen som helhet och dess ansats till ett samlat grepp om den fysiska planeringen för Region Skåne. En viktig funktion för regionplanen är att kunna ge regionens kommunala planerare och politiker verktyg att kunna prioritera mellan olika objekt i sin egen kommun.

Trafikförvaltningen vid Region Stockholm har utifrån sitt uppdrag valt att svara på de delar av regionplanen som direkt och indirekt berör kollektivtrafik. Därför fokuserar yttrandet på delarna *Mål och förutsättningar* och *Utvecklingsinriktning* samt de två tematiska fördjupningar som hanterar *Bebyggelseutveckling* och *Trafik*.

Trafikförvaltningen har använt den pdf-version som publiceras på regionplanens hemsida som underlag för sitt yttrande. Sidhänvisningarna i yttrandet härleds dit.

Mål och förutsättningar

Trafikförvaltningen ser positivt på att regionplanen har många och djärva mål. Regionplanen kan vinna på att tydliggöra skillnaden mellan begreppen mål, visioner och strategier så att kommunala planerare och andra aktörer har lättare att förhålla sina egna mål till dem.

Regionala mål

Under rubriken *Regionala mål* (sida 19) återfinns underrubriken *Regional utvecklingsstrategi – Det öppna Skåne* som i sin tur beskriver en gemensam vision om hur Skåne ska utvecklas till år 2030. Visionen konkretiseras sedan i sex visionsmål som i sin tur har underrubriker som beskriver hur dessa ska nås. Dessa visioner återfinns dock i ett annat dokument och inte i regionplanen. Regionplanen bör lyfta in dessa och förhålla sig till dem och beskriva hur målen kan nås inom det uppdrag som regionplanen har.

På sida 20 nämns det regionala målet *Transportmål*. Målen för kollektivtrafiken hänvisas dock till dokumentet *Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030*. De mål som presenteras i trafikförsörjningsprogrammet bör lyftas upp och inkorporeras i regionplanen då flera av dem kräver regional samordning i den fysiska planeringen för att kunna nås, bland annat målet att öka kollektivtrafikens marknadsandel. Genom att lyfta detta i regionplanen ges legitimitet och tyngd till kollektivtrafiken. Regionplan för Skåne 2022-2040 bör därför lyfta in dessa mål från det strategiska dokumentet som nämns och aktivt både presentera och förhålla sig till dem.

Tematiska fördjupningar
Bebyggelseutveckling
Planering av bebyggelse – planeringsprinciper (sida 51)
Den första planeringsprincipen som presenteras under detta stycke anser att bebyggelsen ska planeras utifrån befintliga strukturer och genom förtätning vid strategiska lägen. Denna princip kan utvecklas genom att definiera vad dessa strukturer består av samt hur befintlig struktur som inte är önskvärd eller som är ett hinder för att kunna nå andra mål (till exempel miljömål eller de mål som återfinns i andra strategiska dokument såsom *Trafikförsörjningsprogrammet 2020-2040)* ska kunna hanteras. Det saknas även en förklaring till vad begreppet strategiskt läge innehåller. Dessa skulle med fördel kunna pekas ut i markanvändningskartan för att där ge tydligare stöd till regionens planerare och andra aktörer.

Den andra planeringsprincipen anger att prioritet ska ges till bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen. Här skulle principen kunna utvecklas med en definition av vad kollektivtrafiknära betyder och vilken typ av bebyggelse som ska premieras. Regionen bör också överväga att ta ställning till vilken typ av bebyggelse som är att föredra vid stationsnära lägen för att kollektivtrafiken ska kunna fungera så effektivt som möjligt.

Transporter
Hållbart resande – planeringsprinciper
Trafikförvaltningen ser positivt på att Region Skåne ser stort potential i det hållbara resandet. Regionplanen bör dock utveckla hur potentialen kan nås och vilka prioriteringar som kan behöva göras för att nå det, samt lyfta fram det hållbara resandets roll i att nå klimatmålen. Det hållbara resandet kan även kopplas till utvecklingsinriktningen *Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne* (sida 29) där det presenteras att det är viktigt att de skånska aktörerna

fortsätter att verka för att åtgärda flaskhalsarna i den skånska transportinfrastrukturen. För att nå potentialen i infrastrukturen kan det krävas att belysa vilka aktörer som har ansvar för vilka delar.

Kollektivtrafik - planeringsprinciper
Under underrubriken Kollektivtrafik (sida 64) berättas att stora satsningar kommer att göras inom kollektivtrafiken de kommande åren. Regionplanen bör överväga att hantera dessa som planeringsförutsättningar och tydligare förklara vilka dessa satsningar är och vad de kommer innebära för regionen.

Den första planeringsprincipen för kollektivtrafiken pekar mot att inkludera kollektivtrafiken i ett tidigt skede i planeringen. Vidare ska Region Skåne tillsammans med kommunerna verka för att kollektivtrafiken får en strukturbildande roll vid tätortsutbyggnad. Detta är en viktig princip men kan tolkas som att det endast gäller vid nybyggnation. Kollektivtrafiken bör få en framflyttad roll även i redan existerande strukturer, såväl i samhällen som i infrastruktur.

Den sista principen nämner att kollektivtrafikens framkomlighet ska prioriteras både i och utanför tätorter. Här kan ett resonemang kring styrmedel lyftas fram då framkomligheten inte enbart styrs via fysisk planering.

Skillnader och likheter mellan RUFS 2050 och Regionplan Skåne 2022-2040
Flerkärnighet
Region Stockholms regionplan (RUFS 2050) är precis som Region Skånes inriktad på flerkärnighet, med flera regionala centrum där olika förhållningssätt för bebyggelsestruktur (det vill säga vilken typ av bebyggelse som bör prioriteras i vilken del av regionen) presenteras som i sin tur baseras på läge, tillgänglighet till kollektivtrafik, typ av befintlig bebyggelse och utvecklingspotential. Bebyggelsestrukturen delas in i underkategorierna *Central regionkärna och regional stadskärna, Strategiskt stadsutvecklingsläge, primärt bebyggelseläge, Sekundärt bebyggelseläge, Landsbygdsnod* samt två kategorier för skärgården som kanske inte är aktuellt för Skåne (*Landsbygd och skärgård utanför den samlade bebyggelsen* samt *Kärnö*). Dessa förhållningssätt är ett viktigt planeringsunderlag för såväl kommuner vid sin bebyggelseplanering såväl som för planeringen av kollektivtrafiken på lång och kort sikt.

I RUFS 2050 finns också tydliga mål och delmål samt regionala prioriteringar. Dessa visar regionens långsiktiga mål, de delmål som behöver passeras för att nå dit samt de prioriteringar som regionens aktörer behöver göra på kort sikt för att nå de uttalade målen. Precis som i Region Skåne har Region Stockholm tagit fram flera strategiska dokument och program. Det behöver dock framgå hur dessa strategier förhåller sig till varandra och i vilken hierarki de befinner sig. För Region Stockholm har RUFS 2050 den viktigare rollen som andra strategiska dokument behöver förhålla sig till.

Styrmedel i RUFS 2050
RUFS 2050 hanterar den fysiska planering som det ökade behovet av kollektivtrafik medför. Dels hanteras framkomlighet genom fyrstegsprincipen, men även frågan om konvertering från buss till spårbunden trafik för vissa stomlinjer. För att kunna nå miljömålen ses kollektivtrafiken som en viktig del av lösningen. Vägnätet i Region Stockholm är redan idag hårt belastat och samhällsviktiga funktioner påverkas vid störningar i trafiken. Region Stockholm behöver därför, precis som Region Skåne, öka trafikandelarna för gång, cykel och kollektivtrafik och ta marknadsandelar från bilismen. Denna transaktion behöver fokusera inte bara på tillkommande trafik utan även den redan existerande, och för att lyckas med detta behövs inte bara fysisk planering utan även en beteendeförändring. Ett viktigt medel som regionen kan samordna är användandet av olika styrmedel; dels ekonomiska i tid och pengar, dels politiska. Här kan Regionplan för Skåne 2022-2040 spela en stor och viktig roll.

David Lagneholm
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

§ 29
Yttrande över samråd för Regionplan för Skåne 2022–2040
TRN 2020–0262

Ärendebeskrivning

Region Stockholm har på remiss från Region Skåne beretts möjlighet att yttra sig över samråd för Regionplan för Skåne 2022–2040. Tillväxt- och regionplanenämnden har beretts möjlighet att yttra sig till regionstyrelsen. Yttrandet utgår från ett samlat regionalt utvecklingsperspektiv utifrån tillväxt- och regionplanenämndens ansvar inom regional fysisk planering och regional utveckling.

Beslutsunderlag

Förvaltningens tjänsteutlåtande
Förslag till yttrande
Remiss – samråd för Regionplan för Skåne 2022–2040

Förslag och yrkanden

Ordförandes förslag om bifall till förvaltningens förslag

Beslut

Tillväxt- och regionplanenämnden föreslås besluta följande:

1. Yttrande över samråd för Regionplan för Skåne 2022–2040, TRN 2020–0262, godkänns och överlämnas till regionstyrelsen.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Särskilt uttalande

V-ledamöter lämnar ett särskilt uttalande

Beslutsexpediering:
Regionstyrelsen
Akt

Tillväxt- och regionplanenämnden

YTTRANDE
2021-02-18

TRN 2020–0262

Regionstyrelsen

registrator.rlk@sll.se

Yttrande över samråd för Regionplan för Skåne 2022–2040

Inledning

Region Stockholm har på remiss från Region Skåne beretts möjlighet att yttra sig över samråd för Regionplan för Skåne 2022–2040. Tillväxt- och regionplanenämnden har beretts möjlighet att yttra sig till regionstyrelsen. Yttrandet utgår från ett samlat regionalt utvecklingsperspektiv utifrån tillväxt- och regionplanenämndens ansvar inom regional fysisk planering och regional utveckling. Yttrandet ska vara regionstyrelsen tillhanda senast den 19 februari 2021.

Synpunkter

Inledningsvis välkomnar nämnden det förtjänstfulla arbete som legat till grund för samrådsförslaget. Av erfarenhet vet nämnden vilket omfattande arbete och process det innebär att ta fram en regionplan och det är inspirerande att ta del av förslaget. Det är även värdefullt att dela erfarenheter som regionplaneorgan för att ytterligare förstärka den regionala nyttan av regionplanering och ge tydlig vägledning för efterföljande planering. Nämnden ser mycket positivt på den löpande samverkan som finns mellan storstadsregionerna och hoppas på fortsatt samarbete inom flera områden framgent.

Övergripande struktur och regional relevans

Nämnden har med stort intresse tagit del av samrådshandlingens inriktning och utformning. Planen hanterar många regionala frågor av regional relevans och bör ge ett bra stöd för olika aktörer i den efterföljande planeringen. En stor mängd kartor och illustrationer kompletterar texten på ett pedagogiskt sätt och bidrar till ökad förståelse för geografiska samband, flöden och relationer. Namn och begrepp för olika kapitel såsom *Utvecklingsinriktning*, *Planeringsstrategier* och *Planeringsprinciper* är mycket lika varandra. För att öka förståelsen och få bättre genomslagskraft kan det därför vara en fördel att välja begrepp som inte riskerar att förväxlas med varandra.

Mål och förutsättningar
Nämnden vill understryka nyttan av en uppföljningsbar målstruktur. Målstrukturen i RUFS 2050, som är Stockholmsregionens senaste regionala utvecklingsplan, används som utgångspunkt i efterföljande planer och strategier. Delmålen är uppföljningsbara och är en bra utgångspunkt i diskussion om planens måluppfyllelse kopplat till olika tidsperspektiv.

Trender, utmaningar och ett nationellt perspektiv
Nämnden är positivt till de trender och utmaningar som samrådshandlingen lyfter fram. Nämnden uppmärksammar särskilt utmaningarna om Region Skånes relation till omvärlden, och risken för att en minskad tilltro och tillit till demokratiska institutioner kan bidra till sociala motsättningar och oro. Det är en styrka att planen lyfter utmaningen om minskad tilltro och tillit eftersom denna utmaning är aktuell i olika delar av Sverige.

Nämnden håller med om att Skåneregionen fungerar som port mellan Sverige och det kontinentala Europa, men efterfrågar ett mer utvecklat resonemang om Skånes relation till sin omvärld – och hur detta påverkar resten av Sverige. Fysisk planering i en del av Sverige påverkar på olika sätt länkarna till andra delar av landet. Det kan handla om sårbarhet och robusthet i transportsystem, gods- och logistikflöden, teknisk försörjning och en begränsad klimatpåverkan. Kopplingen norrut mot resten av Sverige får dock ett litet utrymme i samrådshandlingen och det vore önskvärt om detta perspektiv utvecklas.

Utvecklingsinriktning, tematiska fördjupningar, markanvändningskarta och mellankommunal samordning
Nämnden anser att de tematiska fördjupningarna fångar frågor som är av regional relevans. Det är inspirerande att ta del av planens hantering av exempelvis flerkärnighet, ortsstrukturen, hälsofrämjande livsmiljö samt blågrön infrastruktur. Det är särskilt glädjande att planen pekar ut kollektivtrafiknoder, eftersom det finns många synergieffekter av att samordna utvecklingen av bebyggelse och kollektivtrafik.

Ansvaret för bostadsförsörjningen är i nuläget delat mellan stat och kommun. Enligt den nya kap 7 i plan- och bygglagen ska regionplaneringen verka för insatser som kan bidra till att det långsiktiga behovet av bostäder kan tillgodoses. Nämnden har förståelse för att bostadsförsörjningen kan uppfattas som en kommunal fråga, men vill lyfta fram det mervärde som regionplanering kan tillföra för att hantera regionala utmaningar i denna fråga. En väl fungerande bostadsförsörjning är exempelvis mycket viktig för en regions tillväxt och attraktionskraft.

Transportsystemet hanteras brett och nyanserat i samrådshandlingen. Vid val mellan olika investeringar i transportsystemet understryker nämnden vikten av att utgå från ett långsiktigt systemperspektiv som inkluderar både miljömässiga, sociala och ekonomiska aspekter. Övriga Sverige är beroende av hur Skåne planerar för godsflöden. Effektiva gods- och logistikflöden är en viktig nationell fråga och störningar eller brister i kapaciteten kan få stora konsekvenser för hela Sverige. Nämnden efterfrågar därför ett resonemang om godsflöden som inkluderar övriga Sverige men även behov av att säkerställa strategiska lägen i Skåne för olika typer av gods- och logistikhantering. Nämnden vill samtidigt understryka fördelarna med planens planeringsprincip att främja klimatsmarta godstransporter genom att föra över en större andel av transittrafiken till järnväg och sjöfart.

Nämnden efterfrågar en tydligare viljeinriktning i regionplanen för att minska klimatpåverkan. För att nå nationella mål krävs sannolikt en tydligare koppling mellan olika planeringsprinciper och/eller föreslagna insatser och uppsatta mål. Planen skulle med fördel kunna utveckla exempelvis vilka insatser som har störst klimatpåverkan. Nämnden stöder samrådsförslagets hantering av teknisk infrastruktur och elkraftfrågan och ser positivt på framtida erfarenhetsutbyte och samverkan mellan regionerna även i denna fråga.

Nämnden välkomnar förslag till mark- och vattenanvändningskarta. Kartan ger en samlad bild av region Skånes framtida utveckling och kan med stor sannolikhet fungera som en gemensam målbild för många aktörer. En mark- och vattenanvändningskarta visar viktiga funktioner och samband över administrativa gränser och uttrycker därmed vad som är lämplig mellankommunal samordning av regional betydelse. För att kartan ska ge god vägledning för efterföljande prövning och beslut, föreslår nämnden att kartan kompletteras med en text som beskriver hur aktörer ska tolka och använda kartan. Det är också ett stöd för efterföljande planering om regionplanen anger vilka frågor som är av mellankommunal betydelse.

Genomförande och uppföljning
Kapitlet beskriver på ett tydligt och pedagogiskt sätt hur planen avses genomföras. Genomförandet är ambitiöst och är fokuserat. Nämnden stöder en satsning på dialog och samverkan för att underlätta ett genomförande av planen.

Konsekvensbedömning
Nämnden stöder metodiken bakom planens konsekvensbedömning och ser stora likheter med hur de samlade konsekvenserna av RUFS 2050 redovisas.

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-02-18 TRN 2020-0262

Tillväxt- och regionplanenämnden
Ärende 14

Yttrande över samråd för Regionplan för Skåne 2022-2040

Vi i Vänsterpartiet anser att förvaltningen i sitt förslag till yttrande tar upp flera kloka synpunkter. Vi vill dock understryka att insatser för ökad jämlikhet bör vara ett genomgående tema i regionplaneringen. Kraftfulla åtgärder krävs för att utjämna skillnader mellan invånare avseende inkomster och utbildningsnivå, men också för att skapa likvärdiga förutsättningar för boende i städer och på landsbygden.

Region Stockholm

Hälso- och sjukvårdsnämnden

PROTOKOLLSUTDRAG
2021-02-16

§ 44
Yttrande över Remiss - Samråd för regionplan för Skåne 2022–2040

HSN 2020-1826

Ärendebeskrivning
Hälso- och sjukvårdsnämndens yttrande över Region Skånes samråd för regionplan 2022–2040.

Beslutsunderlag
Hälso- och sjukvårdsdirektörens tjänsteutlåtande
Remiss- Samråd för regionplan för Skåne 2022-2040
Protokollsutdrag folkhälsoberedningen 2021-02-10 § 3

Yrkande
Ordförande Anna Starbrink (L) yrkar bifall till folkhälsoberedningens förslag.

Propositionsordning
Ordföranden Anna Starbrink (L) ställer proposition på eget yrkande och finner att hälso- och sjukvårdsnämnden beslutar enligt det.

Beslut
Hälso- och sjukvårdsnämnden beslutar följande:

Hälso- och sjukvårdsnämnden antar hälso- och sjukvårdsdirektörens tjänsteutlåtande som nämndens yttrande och överlämnar detta till regionstyrelsen.

Paragrafen är justerad

Expedieras till
Regionstyrelsen
Akten

Region Stockholm

Hälso- och sjukvårdsnämnden
Hälso- och sjukvårdsförvaltningen
Hälsoutveckling
Karin Svartengren

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-01-28

HSN 2020-1826

Hälso- och
sjukvårdsnämnden

Yttrande över Remiss - Samråd för regionplan för Skåne 2022–2040

Ärendebeskrivning

Hälso- och sjukvårdsnämndens yttrande över Region Skånes samråd för regionplan 2022–2040.

Beslutsunderlag

Hälso- och sjukvårdsdirektörens tjänsteutlåtande
Remiss- Samråd för regionplan för Skåne 2022-2040

Förslag till beslut

Hälso- och sjukvårdsnämnden beslutar följande:

Hälso- och sjukvårdsnämnden antar hälso- och sjukvårdsdirektörens tjänsteutlåtande som nämndens yttrande och överlämnar detta till regionstyrelsen.

Förvaltningens motivering till förslaget

Bakgrund

Hälso- och sjukvårdsnämnden har beretts möjligheten att inkomma med ett remissyttrande avseende *Samråd för regionplan för Skåne 2022–2040*. Planen utgör en strategisk plan som omfattar hela Region Skåne. Den ska visa Skånes samlade vilja och ge förutsättningar för utvecklingen av de fysiska strukturerna. Hälso- och sjukvårdsnämndens svar fokuserar enbart på delar som berör folkhälsa mer direkt, i övrigt hänvisas till tillväxt- och regionplanenämndens remissutlåtande.

Överväganden

Nämnden ser positivt på att samrådsförslaget lyfter samhällsplaneringens roll för hälsan hos befolkningen samt dess möjligheter till att bidra till att minska ojämlikhet i hälsan inom regionen.

Avseende ”Hälsofrämjande livsmiljöer” så bedöms det som att dessa frågor skulle gynnas av att inte avskiljas i ett eget avsnitt. Det skulle vara bättre att dessa integreras i andra relevanta avsnitt som också har tydlig koppling till hälsofrämjande miljöer och strukturer exempelvis Gestaltad livsmiljö, Bostadsförsörjning, Tätorternas grönstruktur, Hållbart resande m.m. Detta för att frågan om hälsofrämjande livsmiljöer inte ska blir för avgränsad utan kopplas till alla relevanta bestämningsfaktorer för hälsa som är del av den regionala planen.

Avseende ”Klimatanpassad bebyggelseutveckling” så bör även värmeböljor nämnas under planeringsprincip om kunskapsutveckling och samordnade insatser. Om sådana insatser inte redan sker inom det området.

Avseende ”Tätorternas grönstruktur” så skulle även de blå strukturerna lyftas ytterligare både i rubriken och planeringsprinciperna.

Ekonomiska konsekvenser
Förslaget bedöms inte medföra några ekonomiska konsekvenser.

Konsekvenser för patientsäkerhet
Förslaget förväntas få oförändrade konsekvenser för patientsäkerheten.

Konsekvenser för jämlik och jämställd vård
Förslaget förväntas få oförändrade konsekvenser för jämlik och jämställd vård

Miljökonsekvenser
Beslutet förväntas få oförändrade konsekvenser få för miljön.

Administrativa konsekvenser
Beslutet bedöms få oförändrade konsekvenser för administrationen.

Björn Eriksson
Hälso- och sjukvårdsdirektör

Magnus Thyberg
Avdelningschef

Beslutet ska skickas till
Regionstyrelsen

Godkänd av Björn Eriksson, 2021-01-28