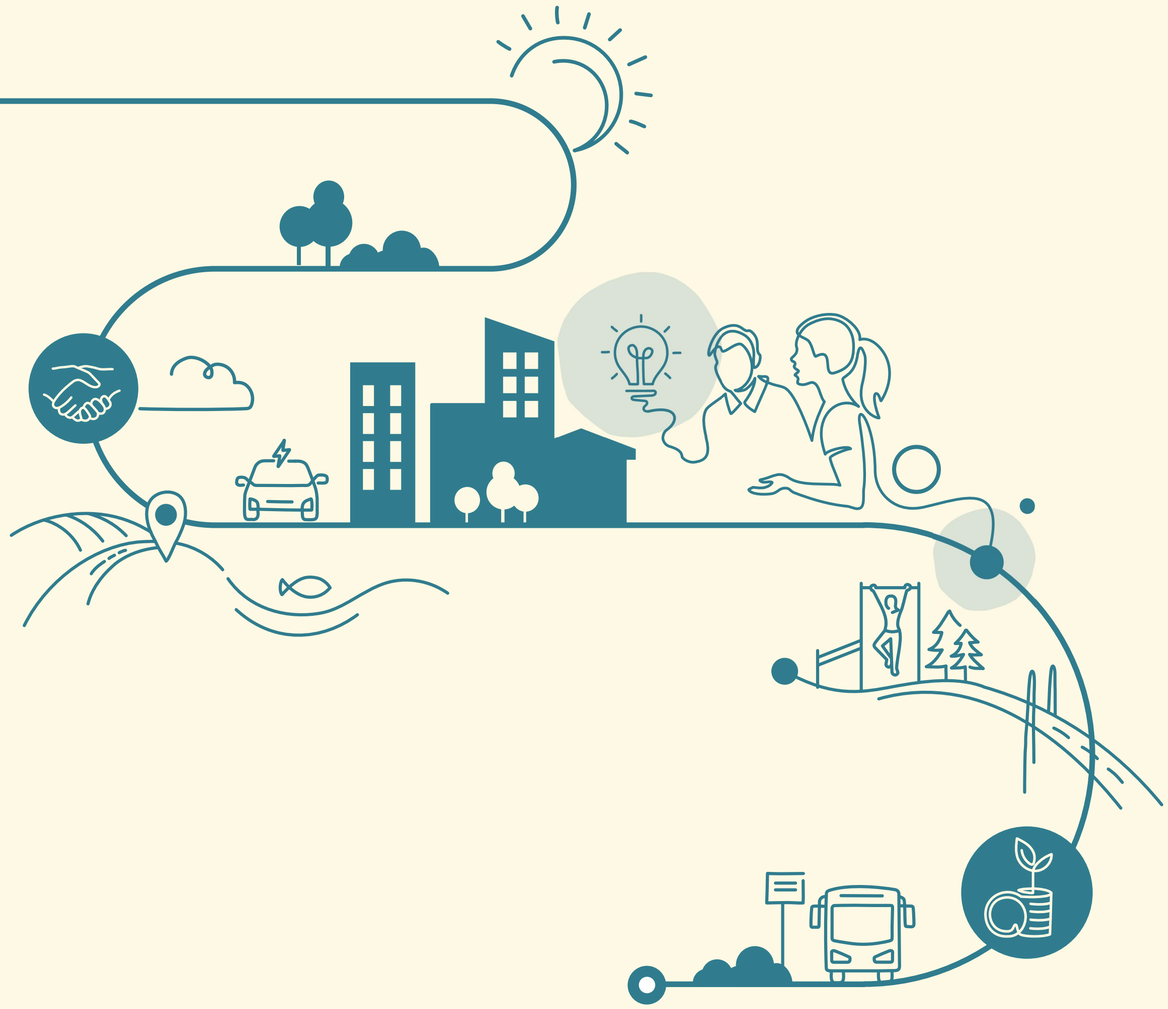
Regionplan för Skåne 2045

Samrådshandling





Innehållsförteckning

1. Om regionplanen ... 3
Regional fysisk planering ... 4
Regionplaneprocessen ... 5
Så utvecklas regionplanen ... 6
Regionplanens delar ... 7
2. Vision, mål och strukturbild ... 8
Vision ... 8
Mål ... 9
Omvärldsbilder ... 10
Strukturbild ... 11
3. Riktlinjer och plankarta ... 12
De regionala strukturerna och deras övergripande rumsliga samband ... 12
Plankarta ... 14
3.1 Regional bebyggelsestruktur ... 15
3.2 Regional transportinfrastruktur ... 27
3.3 Regional grön- och blåstruktur ... 35
3.4 Regional teknisk infrastruktur ... 44
4. Riksintressen ... 50
5. Genomförande och uppföljning ... 51
Så förverkligar vi regionplanen ... 51
6. Konsekvensbedömning ... 53
Uppdatering av konsekvensbedömning ... 53
Samlad bedömning ... 54
7. Planeringsförutsättningar ... 55
Mål, planer och program ... 56
Trender ... 60
Bilaga 1: Konsekvensbedömning
Bilaga 2: Begreppslista



Foto: Torup/Apelöga

1. Om regionplanen

Välkommen! Du läser nu samrådsversionen av *Regionplan för Skåne* 2045.

Den nu gällande regionplanen, *Regionplan för Skåne* 2022–2040, antogs av regionfullmäktige den 14 juni 2022. Minst en gång under tiden mellan två ordinarie val till fullmäktige ska Region Skåne enligt Plan- och bygglag (2010:900) pröva om regionplanen är aktuell. I bedömningen ingår synpunkter inhämtade från de skånska kommunerna och Länsstyrelsen Skåne. I bedömningen ingår även lärdomar från olika projekt och insatser inom ramen för genomförandet av regionplanen samt en omvärldsanalys. Region Skåne anser att *Regionplan för Skåne* 2022–2040 är i huvudsak aktuell. Samtidigt motiverar samhällsförändringar, ändrad lagstiftning och ökad kunskap en ändring av regionplanen för att bättre möta regionens behov. Regionfullmäktige beslutade hösten 2025 att regionplanen ska aktualiseras.

Den samlade bedömningen är att planen har ett aktualiseringsbehov. För att kunna möta samhällsutmaningar och säkerställa en långsiktig hållbar utveckling behöver Skåne utvecklas som en robust region. Aktualitetsprövningen pekar även på ett behov av tydligare vägledning.

Regionplan för Skåne 2045 skickas nu på samråd. Samrådet pågår fram till den 31 januari 2027. Region Skåne ser fram emot synpunkter från kommuner, myndigheter, organisationer och invånare under denna tid.

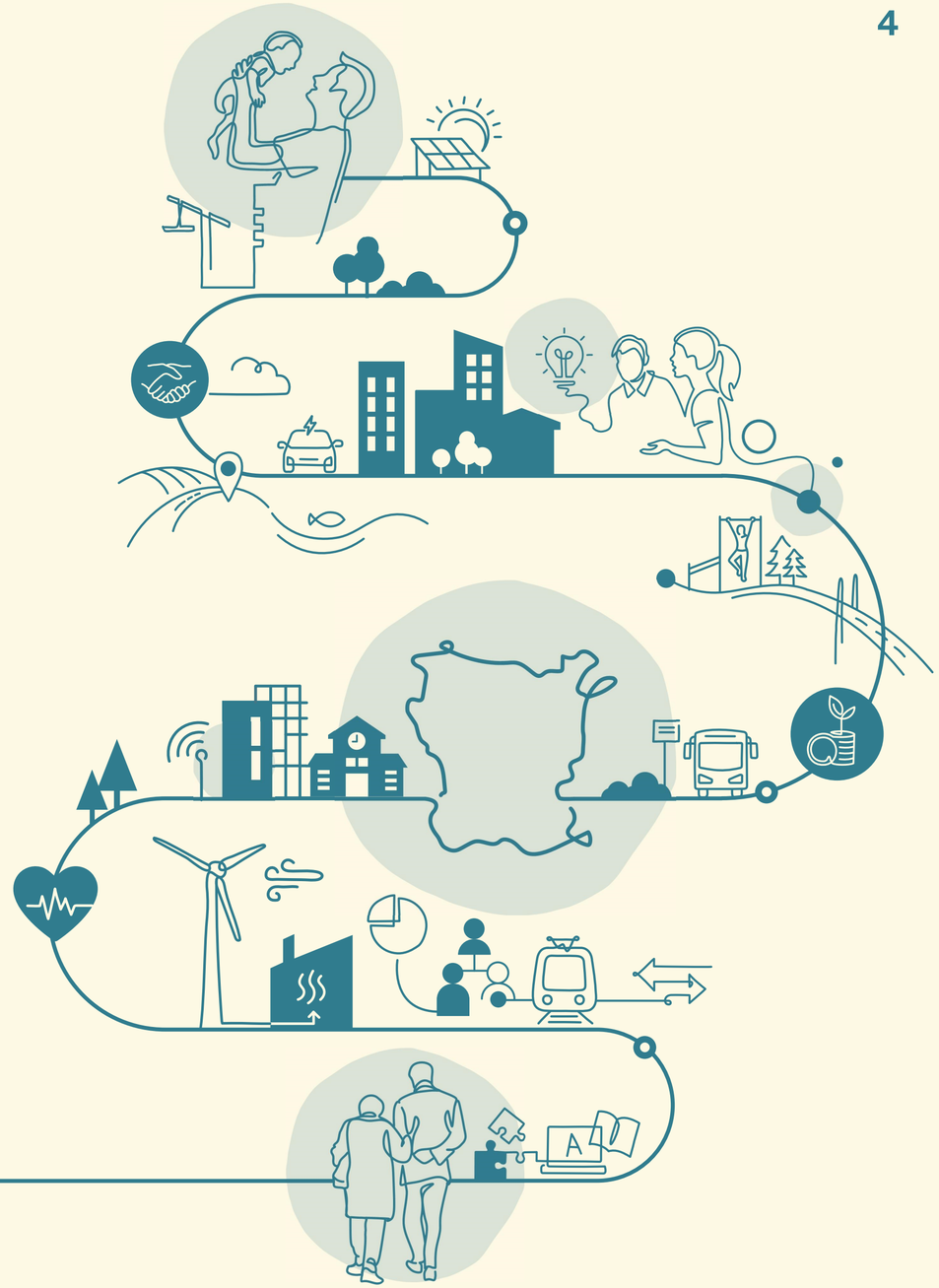
Regional fysisk planering

Vårt levnadssätt och omvärldens förutsättningar kräver nya sätt att planera. Många planeringsfrågor spänner över de kommunala och regionala gränserna och vinner på att ses i ett regionalt sammanhang. Det gäller till exempel infrastruktur, kollektivtrafik och 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.

Sedan 2019 har Region Skåne enligt 7 kap. Plan- och bygglagen om regional planering ansvar för den regionala fysiska planeringen. Region Skåne ska därmed utreda regionala frågor av betydelse för länets fysiska miljö, 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.

Regionplanen ska ange grunddrag för användningen av mark- och vattenområden och riktlinjer för lokaliseringen av bebyggelse och byggnadsverk som har betydelse för länet. Planen ska ge vägledning för beslut om översiktsplaner, detaljplaner och områdesbestämmelser.

De fysiska strukturerna utgör en grund för samhällsutvecklingen och bidrar till viktiga regionala värden som hälsa, tillgänglighet, robusthet och konkurrenskraft i hela Skåne. *Regionplan för Skåne 2045* samordnas med den regionala utvecklingsstrategin och stödjer dess genomförande. Utöver att vara regionplaneorgan är Region Skåne en viktig utvecklingsaktör i egenskap av hälso- och sjukvårdsaktör, kollektivtrafikmyndighet, fastighetsägare och fastighetsutvecklare samt genom ett flertal statliga och lagstiftade uppdrag. Tillsammans med de skånska utvecklingsaktörerna vill Region Skåne planera för framtidstro och livskvalitet.

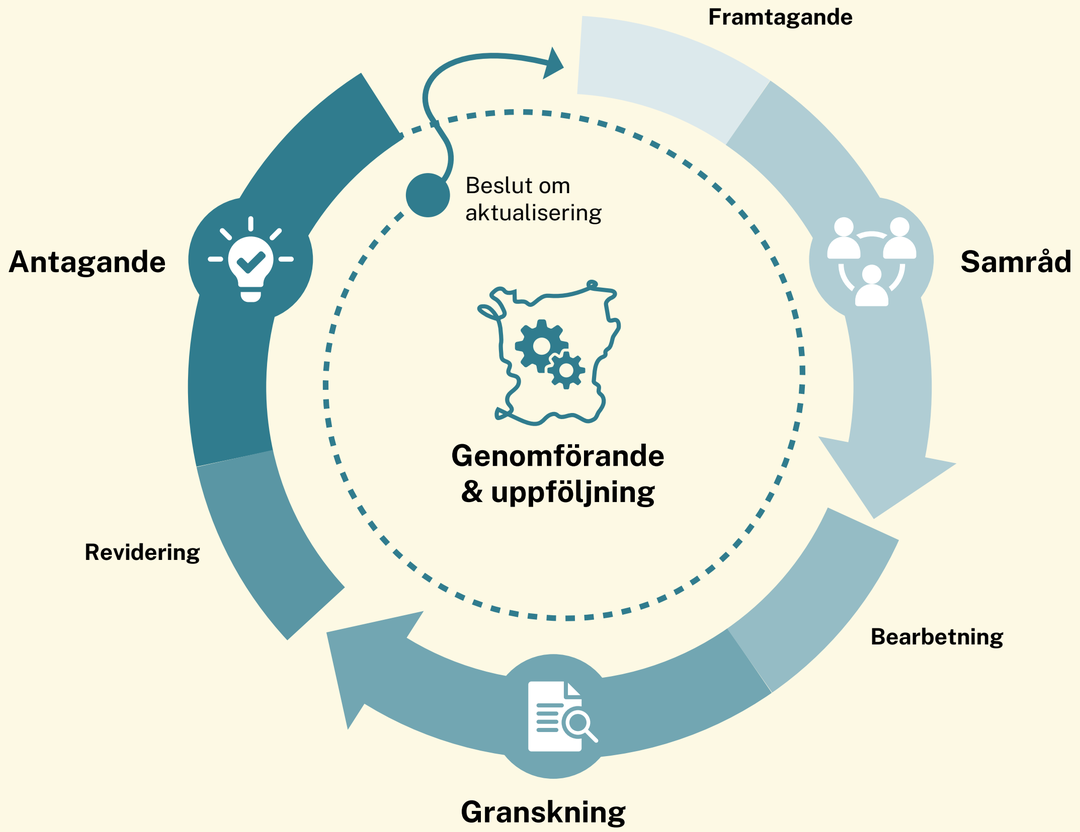


Regionplaneprocessen

Regionplaneprocessen är en kontinuerlig och långsiktig del av samhällsplaneringen och i utvecklingen av Skåne. Regionplaneprocessen formas stegvis i dialog med kommuner, statliga myndigheter och andra utvecklingsaktörer i Skåne. Den följer tydliga formella skeden som framtagande, samråd och granskning för att slutligen antas av regionfullmäktige.

Regionplanen är inte statisk utan följs upp löpande, prövas och utvecklas i takt med att förutsättningarna förändras. En central del i detta är aktualitetsprövningen som ska genomföras minst en gång per mandatperiod. Här samlas erfarenheter från hur planen har använts tillsammans med analyser av nuläget i Skåne för att bedöma om inriktningen fortfarande är relevant. Inför prövningen ska Region Skåne begära in synpunkter från länsstyrelsen och berörda kommuner i frågor som berör statliga, mellankommunala och kommunala intressen som påverkar den regionala utvecklingen. Även nya förutsättningar, som förändrad lagstiftning, omvärldsförändringar eller politiska prioriteringar, vägs in. Resultatet blir ett samlat underlag som visar om planen kan fortsätta gälla som den är eller om den behöver aktualiseras och utvecklas.

Den 30 september 2025 beslutade regionfullmäktige att aktualisera *Regionplan för Skåne* 2022–2040, som antogs i juni 2022. Med detta som grund har en ny samrådshandling tagits fram och beslutats av Regionala utvecklingsnämnden. Samrådet pågår fram till den 31 januari 2027 och granskningen planeras att genomföras mellan oktober 2027 och januari 2028. Målsättningen är att en uppdaterad regionplan, *Regionplan för Skåne* 2045, ska antas av regionfullmäktige hösten 2028.



Regionplaneprocessen är cyklisk *och följer tydliga formella skeden: framtagande, samråd och granskning. Efter antagandet följer genomförande och uppföljning. En gång per mandatperiod ska regionplanen aktualitetsprövas.*

Så utvecklas regionplanen

Aktualitetsprövningen visar att den gällande regionplanen i stora delar fortfarande är aktuell, men att det finns ett behov av att utveckla och förtydliga vissa områden på grund av ett förändrat omvärldsläge och ändrade planeringsförutsättningar. Det gäller bland annat en tydligare inriktning mot en robust region och områdena flerkärnig ortstruktur, social hållbarhet, livsmedels- och energiförsörjning samt klimatanpassning och teknisk resiliens.

Aktualitetsprövningen pekar även på ett behov av tydligare vägledning och ställningstaganden, en tydlig vision och målbild med utgångspunkt i den regionala utvecklingsstrategin *Det öppna Skåne* samt förtydliganden kring regionala värden. Aktualiseringen har haft fokus på att stärka regionplanens förmåga att ge vägledning i en föränderlig omvärld och bidra till en mer robust regional utveckling. Arbetet med att utveckla en tydligare vägledning utgår ifrån Boverkets föreskrifter om regionplan (BFS 2025:1).

Några viktiga skillnader

Tidshorisonten i *Regionplan för Skåne* 2045 har justerats. Målåret har flyttats fram från år 2040 till år 2045 för att planen ska omfatta ungefär samma tidsrymd som tidigare. Det nya målåret sammanfaller dessutom med Sveriges klimatmål.

Regionplanen har kompletterats med vision och mål som visualiseras i en övergripande strukturbild. Denna ersätter strukturkartan i gällande plan. Två omvärldsbilder sätter in Skåne i ett bredare sammanhang.

Målen konkretiseras i fyra geografiska strukturer: bebyggelsestruktur, transportinfrastruktur, grön- och blåstruktur och teknisk infrastruktur. För dessa regionala strukturer anger planen grunddragen för användningen av mark- och vattenområden av betydelse för Skåne. Till respektive struktur hör geografiskt avgränsade riktlinjer. En stor förändring jämfört med gällande plan är att det nu finns en plankarta till vilken riktlinjerna är kopplade.

Regionplanen har också fått ett ökat fokus på robusthet, redundans och beredskap, det vill säga förmåga att upprätthålla samhällsviktiga funktioner på kort och lång sikt. Dessa perspektiv har förtydligats i planens mål, geografiska strukturer och riktlinjer.

Genomförandet har utvecklats mot en mer strategisk inriktning, med fokus på hur regionplanen får genomslag i ordinarie planerings- och beslutsprocesser. Region Skånes samordnande roll betonas tydligare, liksom vikten av samverkan, gemensamt ansvar och kommunernas delaktighet.

Konsekvensbedömningen har uppdaterats utifrån den aktualiserade regionplanens tydligare inriktning mot robusthet och resiliens. Bedömningen fokuserar framför allt på de konsekvenser som följer av planens nya och förtydligade ställningstaganden samt behovet av en tydligare vägledning.

Kapitlet om planeringsförutsättningar har omarbetats och redovisar tydligare hur trender, omvärldsfaktorer och relevanta styrdokument har beaktats och samordnats i regionplanen.



Foto: Koncernkontoret, Region Skåne

Regionplanens delar

Regionplan för Skåne 2045 består av samrådshandlingen med tillhörande kartor och bilagor samt konsekvensbedömning.

Om regionplanen: Här finns information om regionplaneuppdraget, regionplaneprocessen och aktualitetsprövningen samt en beskrivning av viktiga skillnader jämfört med gällande plan.

Vision, mål och strukturbild: Detta är regionplanens kärna. Här finns vision och mål samt en strukturbild för Skåne som tillsammans beskriver den övergripande rumsliga inriktningen för Skånes utveckling till 2045.

Riktlinjer och plankarta: Denna del konkretiserar målen i form av riktlinjer och plankarta med tillhörande texter och tematiska kartor för fyra övergripande fysiska strukturer.

Genomförande och uppföljning: Denna del beskriver hur regionplanen avses att genomföras och följas upp.

Riksintressen: Denna del beskriver hur riksintressen enligt miljöbalken har tillgodosetts i regionplanen. Kapitlet kommer utvecklas till granskningshandlingen.

Konsekvensbedömning: Här finns den uppdaterade konsekvensbedömningen för *Regionplan för Skåne* 2045.

Planeringsförutsättningar: Denna del beskriver viktiga planeringsunderlag i form av mål, planer och program samt trender av betydelse för *Regionplan för Skåne* 2045.

Bilagor

- Bilaga 1: Konsekvensbedömning
- Bilaga 2: Begreppslista



2. Vision, mål och strukturbild

I detta kapitel presenteras en övergripande riktning för utveckling av Skånes mark- och vattenområden i form av:

- **En vision** som beskriver det Skåne som regionplanen eftersträvar till 2045 utifrån hur goda livsmiljöer, tillgänglighet och hållbar tillväxt tillsammans bygger en robust region.
- **Mål** som anger inriktningen för hur Skånes fysiska strukturer behöver utvecklas och värnas för att stärka viktiga regionala värden som hälsa, tillgänglighet, konkurrenskraft och robusthet.
- **En strukturbild** som illustrerar den rumsliga innebörden av visionen och målen – hur Skånes ortsstruktur, gröna strukturer och transportstråk är tänkta att hänga ihop 2045.

Vision

Visionen för *Regionplan för Skåne 2045* lyder:

Det robusta Skåne 2045 – där goda livsmiljöer främjar hälsa, där tillgänglighet skapar möjligheter och där hållbar tillväxt stärker konkurrenskraft.



Det robusta Skåne 2045 – där goda livsmiljöer främjar hälsa, där tillgänglighet skapar möjligheter och där hållbar tillväxt stärker konkurrenskraft.



Foto: Malmö/Apelöga

Mål

Regionplanens mål är formulerade i skärningspunkten mellan de fysiska strukturer som regionplanen behandlar och de värden som är särskilt viktiga för Skånes utveckling: hälsa, tillgänglighet, konkurrenskraft och robusthet. Målen tydliggör vad som behöver uppnås för att förverkliga visionen och ligger till grund för regionplanens vägledning i form av riktlinjer och plankarta.

Hälsa & livsmiljö

Hälsofrämjande livsmiljöer är grundläggande för människors välbefinnande, jämlika livsvillkor och ett socialt hållbart Skåne. Hur bebyggelse, offentliga rum, grönstruktur och transportsystem utformas påverkar människors vardag, möjligheter till fysisk aktivitet, sociala möten och återhämtning. Målen fokuserar därför på hälsofrämjande och klimatanpassade livsmiljöer, tillgång till grön- och blåstruktur, hållbar mobilitet samt robust försörjning av dricksvatten och livsmedel.

Tillgänglighet & mobilitet

God tillgänglighet och hållbar mobilitet är avgörande för att knyta samman Skåne och skapa likvärdiga möjligheter att ta del av arbete, utbildning, service, kultur och rekreation. Ett robust och sammanhängande transportsystem stärker den regionala sammanhållningen och bidrar till minskad klimatpåverkan. Målen fokuserar därför på en flerkärnig ortsstruktur med kollektivtrafiken som ryggrad samt god tillgänglighet till viktiga målpunkter, service och rekreationsmiljöer.

Konkurrenskraft & robusthet

Konkurrenskraft och robusthet är viktiga för Skånes långsiktiga utvecklingsförmåga och anpassning till förändrade omvärldsförhållanden. Ett starkt näringsliv, god tillgång till arbetsmarknad och utbildning samt robusta försörjningssystem stärker Skånes attraktivitet och resiliens. Målen fokuserar därför på att stärka tillväxtmotorer och regionala kärnor, värna strategiska resurser samt utveckla hållbara och robusta strukturer för transporter, energi, vatten och livsmedelsproduktion.



Hälsa & livsmiljö

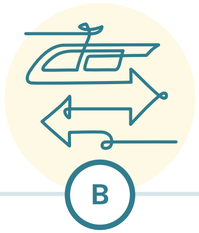
A1. Skåne har hälsofrämjande, hållbara och klimatanpassade livsmiljöer.

A2. Skåne har säkra och inkluderande gång- och cykelstråk som möjliggör aktiv mobilitet.

A3. Skåne har klimatanpassade grön- och blåstrukturer som främjar folkhälsa genom ekosystemtjänster och rekreation.

A4. Skånes offentliga rum och mötesplatser är inkluderande och främjar sammanhållning och tillit.

A5. Skåne har robust försörjning av dricksvatten och livsmedel.



Tillgänglighet & mobilitet

B1. Skåne har en sammanhållen flerkärnig ortsstruktur där kollektivtrafiken är strukturbildande.

B2. Transportsystemet i Skåne är robust och hållbart med kollektivtrafiken som ryggrad och goda förutsättningar för gång- och cykel.

B3. I Skåne finns god tillgänglighet till natur- och rekreationsmiljöer genom kollektivtrafik, regionala leder och minskade barriärer i landskapet.

B4. I Skåne har alla grundläggande tillgänglighet till service, rekreation och kultur.

B5. Skåne har robust digital infrastruktur och ett transportsystem med redundans för kritiska funktioner.



Konkurrenskraft & robusthet

C1. Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor utgör attraktiva platser för näringsliv och boende.

C2. Skånes strategiska läge tillvaratas genom ett effektivt och hållbart godstransportsystem och goda internationella förbindelser.

C3. Skånes produktiva jordbruksmark och grön- och blåstrukturer värnas och bidrar till att stärka Skånes attraktivitet och robusthet.

C4. I Skåne finns god tillgänglighet till arbetsmarknad och utbildning som stärker integration och kompetensförsörjning.

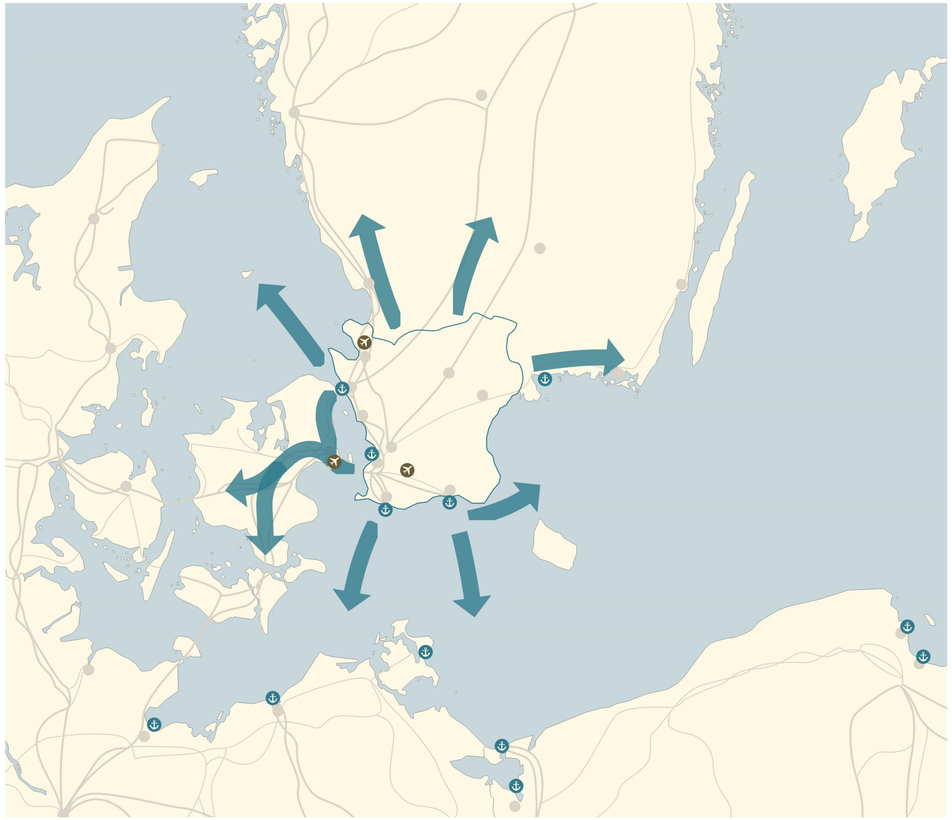
C5. Skåne har robust energiinfrastruktur och god självförsörjning av eleffekt samt en långsiktigt hållbar försörjning och hantering av vatten.

Omvärldsbilder

Kartorna nedan illustrerar Skånes geografiska läge och kopplingar i ett vidare perspektiv – från norra Europa till Skånes närområde. Dessa förutsättningar har stor betydelse för Skånes långsiktiga utveckling.



Skåne i norra Europa. *Skåne har ett gynnsamt geografiskt läge med starka kopplingar till flera europeiska storstadsregioner via internationella transportstråk. Det ger god tillgänglighet till stora marknader och underlättar rörlighet för människor, gods och tjänster vilket bidrar till regional tillväxt och konkurrenskraft. Skånes strategiska läge i norra Europa stärks ytterligare genom Fehmarn Bält-förbindelsen som förbättrar kopplingarna till kontinenten.*



Skåne i sitt närområde. *Skånes hamnar, transportstråk och flygplatser knyter regionen till viktiga marknader och ger Skåne en viktig roll i de större handels-och transportflödena i norra Europa. Även Köpenhamns flygplats har stor betydelse och stärker Skånes kopplingar till omvärlden.*

Strukturbild

Strukturbilden illustrerar den rumsliga innebörden av visionen och målen – hur Skånes ortsstruktur, gröna strukturer och transportstråk är tänkta att hänga ihop 2045. Skånes sammanhängande grön- och blåstrukturer skapar hälsofrämjande och klimatanpassade miljöer för rekreation och återhämtning. Den flerkärniga ortsstrukturen binds samman av infrastruktur och kollektivtrafik och ger god tillgänglighet till arbetsmarknad, service och rekreation i hela regionen. Skånes strategiska läge tillvaratas genom starka kopplingar till omvärlden via hamnar, flygplatser och gränsöverskridande transportstråk.



***Strukturbilden** illustrerar den rumsliga innebörden av visionen och målen – hur Skånes ortsstruktur, gröna strukturer och transportstråk är tänkta att hänga ihop 2045.*



Foto: Skånes universitetssjukhus, Malmö
Patrik Jävert/Andreas Trebring

3. Riktlinjer och plankarta

De regionala strukturerna och deras övergripande rumsliga samband

Skånes rumsliga struktur beskrivs genom fyra fysiska, övergripande strukturer som översiktligt redovisar mark- och vattenområden av regional och mellankommunal betydelse. De regionala strukturerna utgör en grundförutsättning för att främja en ändamålsenlig lokalisering av bebyggelse och avvägningar mot allmänna intressen. Genom att samordna strukturer som går över kommun- och regiongränserna kan Skåne utvecklas på ett sätt som bidrar till hälsa och livskvalitet, tillgänglighet och mobilitet samt konkurrenskraft och robusthet. De regionala strukturerna utgör grunden för regionplanens vägledning i form av riktlinjer och plankarta.



Regional bebyggelsestruktur omfattar bebyggelsen i Skåne och hur den är rumsligt strukturerad med utgångspunkt i en flerkärnig ortsstruktur.

Regional transportinfrastruktur omfattar regionala samband för person- och godstransporter som binder samman Skånes orter och funktioner och samspelar med bebyggelsestrukturen.

Regional grön- och blåstruktur omfattar mark- och vattenområden med ekologiska och rekreativa samband av regional betydelse.

Regional teknisk infrastruktur omfattar övergripande rumsliga strukturer för samhällsviktiga försörjningssystem för energi, vatten och digital kommunikation.

För varje regional struktur beskrivs strukturens funktioner och värden samt de utmaningar, målkonflikter och avvägningar som behöver hanteras för att stödja en ändamålsenlig och funktionell regional fysisk struktur och en långsiktigt hållbar användning av mark- och vattenområden.

Exempel på utmaningar som berör hela Skåne är målkonflikter mellan bebyggelseutveckling och hantering av riskförhållanden i ett förändrat klimat, som översvämningar, erosion och skyfall. Det kan handla om behovet av att omvandla och utveckla befintlig bebyggelse men också hur bebyggelsetrycket, särskilt i tätorternas utkanter, behöver hanteras så att jordbruksmark, natur- och kulturvärden och rekreativa värden inte försämras. I kustzonen möts exploateringsintressen, natur- och rekreationsvärden och kulturvärden samtidigt som hela kusten är riskområde för översvämning och erosion.

Skåne behöver kunna upprätthålla samhällsviktiga funktioner under förändrade förhållanden, både på kort och lång sikt. Riktlinjerna ska bidra till att stärka robusthet, redundans och beredskap. Det handlar bland annat om robusta samband mellan orter, att säkra strategiska funktioner och värna kritiska system som är avgörande för samhällets funktionalitet över tid. Likaså ska riktlinjerna bidra till den samlade förmågan att långsiktigt anpassa Skåne till effekterna av ett förändrat klimat. Ytterligare aspekter är social hållbarhet och förutsättningar för folkhälsa, gemenskap, tillit, inkludering och deltagande. Beredskap blir på så sätt en integrerad del av den fysiska planeringen och avvägningen mellan olika anspråk på mark- och vattenområden i Skåne.



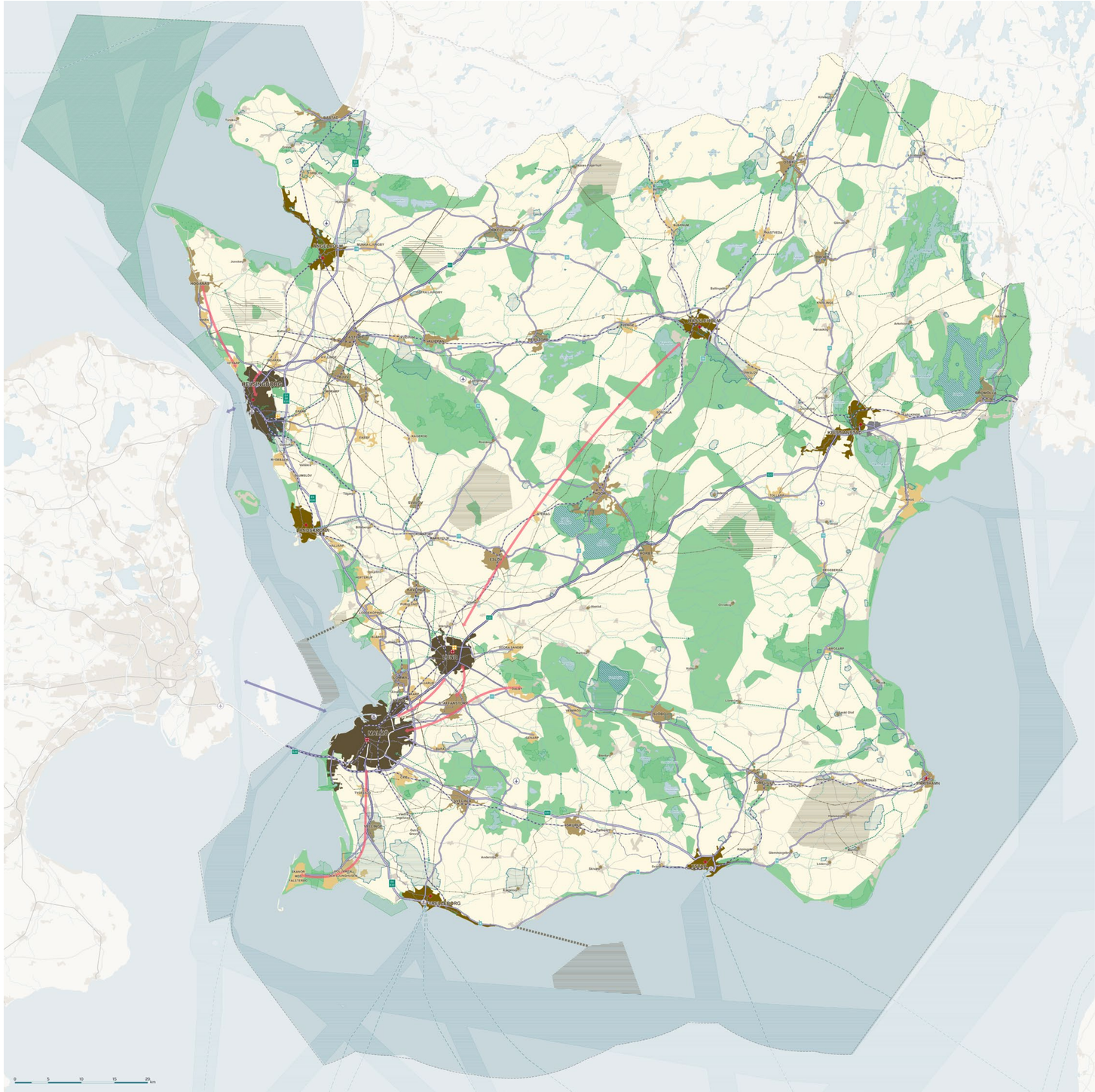
Foto: Helsingborg/Niklas Laurin

Plankarta

Plankartan visar de fyra regionala strukturerna: bebyggelsestruktur, transportinfrastruktur, grön- och blåstruktur samt teknisk infrastruktur.

I samrådshandlingen presenteras endast statiska kartor. Plankartan finns även som högupplöst PDF. Geodatainformationen i regionplanens plankarta har baserats på en regionalt anpassad version av Boverkets senaste ÖP-modell. För respektive fysisk struktur presenteras även en tematisk karta som kan innehålla mer detaljerad information än plankartan.

Klicka här för att ladda ner plankarta och tecken-förklaring i högupplöst PDF-format.



3.1 Regional bebyggelsestruktur

Den regionala bebyggelsestrukturen består av ett system av sammanlänkade bebyggelseområden som innehåller funktioner som bostäder, verksamheter, service och rekreation. I den regionala bebyggelsestrukturen finns också byggnadsverk av regional betydelse med samhällsbärande funktioner som är avgörande för skåningarnas hälsa, trygghet, mobilitet, försörjning och tillgång till service, både i vardagen och vid höjd beredskap. Sjukhusen i Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor är exempel på byggnadsverk av regional betydelse.

I regionplanen baseras den regionala bebyggelsestrukturen på Skånes flerkärniga ortsstruktur. Ortsstrukturen delas in i sex kategorier från större städer till mindre landsbygdsorter, var och en med sina särskilda förutsättningar och regionala funktioner. Dessa binds samman av framför allt transportnät men också teknisk försörjning samt grön- och blåstruktur. Riktlinjer för den regionala bebyggelsestrukturen är kopplade till dessa sex kategorier.

Ortsstrukturen delas in i följande kategorier i plankartan:

Tillväxtmotorer är Skånes största städer. De har en hög befolkningstäthet och innehåller en stor andel av Skånes arbetstillfällen, högre utbildning och specialistsjukvård. Tillväxtmotorer har en viktig roll för att driva utveckling och generera attraktionskraft för hela Skåne.

Regionala kärnor är större orter av delregional betydelse med ett brett utbud av arbetsplatser, handel, kultur, service och sjukhus. Deras geografiska lägen bidrar till att göra dem till viktiga delar av Skånes flerkärniga ortsstruktur.

Centralorter är Skånes kommunhuvudorter. Med sitt utbud av service, sjukvård, handel och kultur har de stor betydelse för sitt omland. De utgör även centrum för kommunens offentliga förvaltning.

Strategiska noder är mellanstora orter med ett lokalt serviceutbud och en strukturbildande roll för den regionala kollektivtrafiken.

Kollektivtrafiknoder på landsbygden är mindre orter på landsbygden med viktiga bytespunkter i kollektivtrafiksystemet.

Serviceorter på landsbygden är mindre orter på landsbygden som har en grundläggande servicefunktion för sitt närområde.



Foto: Kristianstad/Malin Palm



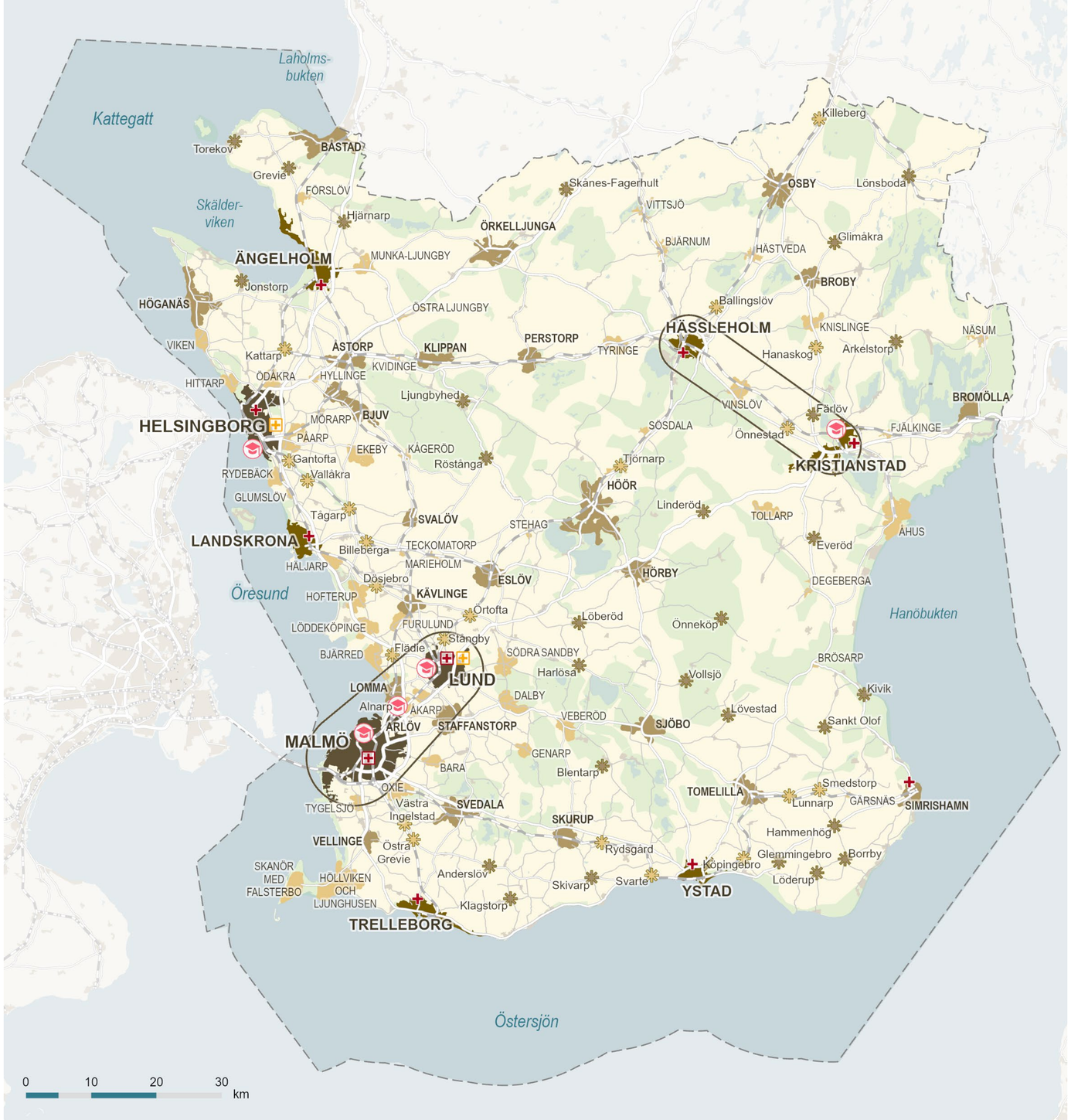
Foto: Eslöv/Christoffer Borg Mattisson

En samordnad markanvändning inom den regionala bebyggelsestrukturen, där bebyggelse planeras i samspel med infrastruktur, kollektivtrafik, vatten och avlopp, energiförsörjning och grönstruktur, skapar förutsättningar för en hälsosam, tillgänglig, konkurrenskraftig, klimatanpassad och långsiktigt robust region. Omvandling och utveckling av befintlig bebyggelse, såsom bostäder och verksamhetsområden, krävs också utifrån ett hushållningsperspektiv.
I vardagen handlar det om att människor ska kunna ta sig till arbete, skola och service med kollektivtrafik och ha tillgång till natur och rekreation nära bostaden. Förutsättningarna för en sådan samordning varierar dock mellan olika delar av Skåne och kräver avvägningar mellan olika intressen.

De geografiska förutsättningarna varierar mellan olika delar av Skåne, vilket skapar olika typer av utmaningar och målkonflikter och påverkar hur den regionala bebyggelsestrukturen kan utvecklas och samordnas. I mer tätbefolkade delar av Skåne uppstår ofta konflikter mellan bebyggelse- och infrastrukturutveckling och bevarande av jordbruksmark och grönblå strukturer. En ökad bebyggelsetäthet i kombination med ett varmare klimat, med fler och längre värmeböljor, kan samtidigt öka risken för urbana värmeöar och negativa effekter på människors hälsa. Det kan också uppstå konflikter mellan bebyggelse och infrastruktur, inte minst vid större regionala knutpunkter för kollektivtrafiken där stadsutveckling och utveckling av järnvägens funktioner konkurrerar om samma mark. Järnväg och väg kan dessutom utgöra fysiska barriärer som försvårar tillgänglighet och sammanhängande stadsutveckling.

I kustnära lägen tillkommer risker för översvämning och erosion. Det handlar både om risker vid nybyggnation och om behovet av att skydda befintlig bebyggelse. På landsbygden är utmaningen snarare att med begränsat befolkningsunderlag upprätthålla service och attraktiva boendemiljöer genom samordnad utveckling och bevarande av naturvärden.

Skånes skilda förutsättningar och utmaningar behandlas närmare i respektive avsnitt.



Bebyggelsestruktur

- Tillväxtmotor
- Regional kärna
- Centralort
- Strategisk nod
- Serviceort på landsbygd
- Kollektivtrafiknod på landsbygd
- Ortsstruktur, gemensam funktion
- Sjukhus
- Universitetssjukhus
- Framtida sjukhusområde
- Universitet/högskola
- Befintlig bebyggelse
- Landsbygd
- Grönområde
- Sjö/hav
- Länsgräns

Temakarta regional bebyggelsestruktur *visar tillväxtmotorer, regionala kärnor, centralorter, strategiska noder, kollektivtrafiknoder på landsbygden, serviceorter på landsbygden, landsbygd och sjukhus.*

Tillväxtmotorer

Tillväxtmotorer är tätorter med hög befolkningstäthet där regionalt och nationellt betydelsefulla funktioner är koncentrerade. I dessa tätorter samlas bostäder, kunskaps- och arbetsplatsintensiva verksamheter, högre utbildning, specialistsjukvård, service samt viktiga transport- och logistikfunktioner. De är belägna i starka transportstråk med ett välutvecklat kollektivtrafikutbud och god regional och nationell tillgänglighet.

Tillväxtmotorerna utgörs av Malmö, Lund och Helsingborg. Malmö och Lund utgör tillsammans en av tre nationella tillväxtmotorer. Kristianstad och Hässleholm utgör regionala kärnor med kompletterande funktioner som tillsammans bildar en tillväxtmotor i nordöstra Skåne.

Tillväxtmotorerna har stor betydelse för den regionala bebyggelsestrukturen. De ger upphov till omfattande flöden av pendlare och transporter som sträcker sig långt utanför de egna kommungränserna. Tillväxtmotorernas funktionella samband med omgivande kommuner innebär att markanvändning och bebyggelseutveckling behöver hanteras i ett mellankommunalt och regionalt perspektiv. Det gäller särskilt lokaliseringen av bostäder, arbetsplatser och samhällsservice i förhållande till transportnätet, natur- och friluftsområden samt miljö- och klimatrisker.

I tillväxtmotorerna finns ett högt bebyggelsetryck drivet av demografisk utveckling, samtidigt som markresurserna är begränsade. Behovet av bostäder, verksamhetsmark och infrastruktur behöver därför balanseras mot andra allmänna intressen såsom grönstruktur, klimatanpassning, kulturmiljö samt robusta transport- och försörjningssystem. Bebyggelsestrukturens utformning påverkar förutsättningarna för social sammanhållning, och planeringen behöver bidra till att överbrygga barriärer och skapa funktionsblandade och tillgängliga miljöer.

Malmö

Malmö är en tillväxtmotor med hög befolknings- och bostadstäthet, högre utbildning och specialiserad vård men också med en stor koncentration av arbetsplatser och kunskapsintensiva verksamheter. Tillväxtmotorn har ett strategiskt läge för nationella och internationella transport- och logistikfunktioner och genom den fasta förbindelsen över Öresund bidrar tillväxtmotorn till starka funktionella kopplingar till Danmark och en bred internationell tillgänglighet i Skåne.

I och omkring tillväxtmotorn sammanfaller ett högt exploateringstryck med begränsade markresurser, jordbruksmark och känsliga kustområden. Det uppstår målkonflikter mellan behovet av bostads- och infrastrukturutveckling och bevarandet av värden som jordbruksmark och naturområden. I de kustnära delarna av tillväxtmotorn behöver bebyggelseutvecklingen förhålla sig till risker kopplade till stigande havsnivåer. I dessa lägen är stora samhällsvärden, viktig infrastruktur och täta bebyggelsestrukturer koncentrerade, vilket gör klimatanpassning till en central fråga för långsiktig mark- och vattenanvändning.

Lund

Lund är en tillväxtmotor som utgör centrum för forskning, högre utbildning och specialiserad vård. Genom anläggningar som ESS och MAX IV har Lund en internationell roll inom forskning och innovation.

Tillväxtmotorn har ett strategiskt läge för nationella och internationella transport- och logistikfunktioner samtidigt som ett högt exploateringstryck med begränsade markresurser och jordbruksmark sammanfaller i och omkring tillväxtmotorn. Det uppstår därför målkonflikter mellan behovet av bostads- och infrastrukturutveckling och bevarandet av värden som jordbruksmark och naturområden.

Malmö och Lund som gemensam tillväxtmotor

Malmö och Lund utgör tillsammans en nationell tillväxtmotor med hög befolknings- och bostadstäthet samt en stor koncentration av arbetsplatser och kunskapsintensiva verksamheter.

De starka funktionella sambanden i och omkring tillväxtmotorerna medför omfattande resor och pendling över kommungränser och regiongränser. Det innebär att frågor om lokalisering av bostäder, arbetsplatser och samhällsservice i förhållande till transportnätet därför är avgörande för transportsystemets kapacitet, regional tillgänglighet och robustheten i den regionala strukturen. Markanvändning och bebyggelseutveckling behöver därför hanteras i ett mellankommunalt perspektiv.



Foto: Malmö/Perry Nordeng



Foto: Kristianstad

Helsingborg

Helsingborg är en tillväxtmotor och ett transport- och logistiknav i nordvästra Skåne med ett strategiskt läge i Öresundsregionen och längs västkuststråket mot Halland och Göteborgsregionen. I Helsingborg finns regionalt betydelsefulla funktioner såsom specialistsjukvård, högre utbildning, stora arbetsplatser och logistikanläggningar.

Helsingborg är en intermodal nod där hamn, färjelägen och tågstation med kopplingarna till regionala, nationella och internationella väg- och järnvägsnät samverkar. Detta skapar en stark tillgänglighet för både person- och godstransporter. En utvecklad koppling till Danmark och en fördjupad integration inom Öresundsregionen är av stor betydelse för att stärka Helsingborgs roll som tillväxtmotor.

Stadens funktionella samband med omgivande kommuner innebär att frågor om markanvändning, logistik, tillgänglighet och infrastruktur får stor mellankommunal betydelse. Den transport- och verksamhetsintensiva strukturen ger upphov till omfattande flöden av gods och pendlare som påverkar markanvändning och kapacitetsbehov långt utanför den egna kommungränsen. Därför är samordning kring lokalisering av bostäder, verksamheter och transportinfrastruktur särskilt viktig i och omkring Helsingborg.

I Helsingborg sammanfaller ofta flera intressen i samma geografiska lägen, vilket skapar målkonflikter med konsekvenser över kommungränser. I verksamhets- och transportintensiva lägen behöver behovet av effektiva gods- och persontransporter balanseras mot stadsutveckling, boendemiljö och tillgänglighet. I kustnära och tätortsnära lägen behöver samtidigt översvämningsrisker, markresurser och grönblå strukturer hanteras ur ett långsiktigt, regionalt perspektiv.

Kristianstad och Hässleholm som gemensam tillväxtmotor

Kristianstad och Hässleholm är regionala kärnor som bildar en gemensam tillväxtmotor i nordöstra Skåne. I tillväxtmotorn koncentreras bostäder, arbetsplatser och regionalt viktiga funktioner som specialistsjukvård, högre utbildning och logistikverksamheter. Genom sina kompletterande funktioner bidrar Kristianstad och Hässleholm till att stärka Skånes flerkärniga ortsstruktur. Tillväxtmotorn har ett strategiskt läge som länk mot Blekinge och Kronoberg. Hässleholm är en nationellt betydelsefull järnvägsknut där Södra stambanan möter Markarydsbanan och Skånebanan, medan Kristianstad har viktiga regionala funktioner inom högre utbildning och livsmedelsrelaterade verksamheter.

I nordöstra Skåne möter flera kommuner demografiska utmaningar, vilket gör det särskilt viktigt att Kristianstad och Hässleholm stärker sin förmåga att driva utveckling och upprätthålla service och funktioner för hela delregionen. Det ställer krav på en markanvändning som koncentrerar bebyggelse och funktioner till strategiska lägen och stärker kopplingarna både inom tillväxtmotorn och till dess omland.

Tillväxtmotorns funktionella samband med omgivande kommuner innebär att frågor om lokalisering av funktioner, tillgänglighet och kapacitet får mellankommunal och regional betydelse. Samordning kring bebyggelseutveckling och transportinfrastruktur är särskilt viktig för att stärka kopplingarna mellan de två städerna och deras omland.

I Hässleholm behöver bebyggelseutveckling samordnas med järnvägssystemets behov av utbyggnad, markreservationer och ökad kapacitet, vilket skapar särskilda avvägningar mellan stadsutveckling och järnvägens funktion. I Kristianstad påverkar låglänta områden med risk för översvämning förutsättningarna för bebyggelseutveckling och teknisk infrastruktur.

Regionala kärnor

Regionala kärnor är större orter av delregional betydelse där bostäder, arbetsplatser och samhällsfunktioner som kultur, service och sjukhus koncentreras. Genom sina olika geografiska lägen, sina funktioner och sina goda kopplingar till omlandet fungerar regionala kärnor som delregionala nav i den flerkärniga ortsstrukturen. De regionala kärnorna är Hässleholm, Kristianstad, Landskrona, Trelleborg, Ystad och Ängelholm.

De regionala kärnorna bidrar till att viktiga funktioner finns tillgängliga i flera delar av Skåne. Det stärker regionens flerkärnighet och skapar förutsättningar för att få tillgång till bostäder och arbetsplatser, samhällsservice, kultur och natur i flera delar av regionen. Det innebär att centrala funktioner inte enbart koncentreras till tillväxtmotorerna.

Förutsättningarna skiljer sig mellan Skånes regionala kärnor när det gäller läge, befolkningsutveckling och pendlingsunderlag, vilket påverkar vilka funktioner som kan upprätthållas och hur mark- och vattenanvändning kan samordnas. När resor, pendling och varutransporter koncentreras till regionala kärnor blir tillgänglighet och kapacitet i exempelvis väg- och kollektivtrafiksystem centrala frågor. Samtidigt sker bebyggelseutveckling ofta i lägen där natur-, jordbruks- och rekreationsvärden behöver vägas mot behovet av expansion och god tillgänglighet. Sammantaget behöver frågor om tillgänglighet, systemkapacitet, hushållning med markresurser samt grön- och blåstrukturens funktioner och värden hanteras samlat.



Foto: Ystad/Apelöga



Foto: Tomelilla/Thomas Adolfsén, Johnér

Centralorter

Skånes centralorter omfattar de kommunhuvudorter som inte är tillväxtmotorer eller regionala kärnor. Centralorterna innehåller bostäder, verksamheter samt ett utbud av service, sjukvård, handel och kulturutbud. De utgör även centrum för kommunens offentliga förvaltning.

Centralorterna har stor betydelse för Skånes flerkärniga ortsstruktur och för att förse sitt omland med arbetstillfällen, kommersiell och offentlig service, tillgång till primärvård, kultur, rekreation och mötesplatser. Genom sin spridning i Skåne bidrar de till en robust samhällsstruktur där viktiga funktioner finns tillgängliga nära invånarna. Centralorterna utgör dessutom viktiga nav i det regionala kollektivtrafiksystemet och är strukturbildande för kollektivtrafikens utveckling. De har starka kopplingar till regionala kärnor och tillväxtmotorer och bidrar till att binda samman dessa med omgivande landsbygd och mindre orter.

Centralorterna är beroende av ett tillräckligt befolkningsunderlag för att kunna upprätthålla sina funktioner. Hur bebyggelse lokaliseras och utformas har därför stor betydelse, eftersom en alltför utspridd utveckling riskerar att försvaga underlaget för centrumfunktioner och kollektivtrafikens utveckling. Samtidigt behöver ny bebyggelse förhålla sig till klimatrisker såsom översvämning, havsnivåhöjning och erosion. Tillgången till mark för ny bebyggelse behöver vägas mot möjligheterna att utveckla redan ianspråktagen mark. Centralorternas grönytor och blåstruktur utgör viktiga värden för både rekreation och klimatanpassning och behöver integreras i arbetet med förtätning och effektiv markanvändning. Bebyggelseutveckling behöver också balansera olika mål kopplade till täthet, tillgänglighet och variation i boendemiljöer.

Centralorternas olika förutsättningar behöver beaktas i dessa avvägningar. Skåne präglas av stora inomregionala variationer i befolkningsutveckling, pendlingsunderlag och demografisk sammansättning. En åldrande befolkning påverkar efterfrågan på service och vård. Det ställer också krav på tillgänglighet och klimatanpassning, inklusive skydd mot värmeböljor som särskilt påverkar äldre grupper.

Strategiska noder

Strategiska noder omfattar orter som utifrån storlek och geografiskt läge har en strukturbildande roll i det regionala kollektivtrafiksystemet. De är både bostadsorter och viktiga lokala servicepunkter för sitt omland.

I de strategiska noderna finns vanligtvis grundläggande servicefunktioner såsom förskola och skola, vårdcentral, bibliotek och lokal handel. Tillsammans gör detta att de fungerar som vardagsnära centrum för både den egna befolkningen och kringliggande landsbygd och mindre orter.

De strategiska noderna har en viktig roll i Skånes flerkärniga ortsstruktur genom att vara bytespunkter och knutpunkter i de regionala stråken. De möjliggör hållbart resande till större arbetsmarknader och bidrar genom sina kopplingar till centralorter, regionala kärnor och tillväxtmotorer till att knyta samman ortsstrukturen. Därigenom utgör de en länk mellan de regionala stråken och omgivande landsbygd och mindre orter.

För att de strategiska nodernas funktion ska upprätthållas och utvecklas krävs ett tillräckligt befolkningsunderlag. Bebyggelsens lokalisering och utformning är därför avgörande, eftersom en utspridd utveckling riskerar att försvaga underlaget för både lokal service och kollektivtrafikens utveckling.

De strategiska nodernas läge och förutsättningar varierar. En del ligger i nära anslutning till större orter, medan andra har ett mer fristående läge. Närheten till tillväxtmotorer och regionala kärnor kan stärka tillgängligheten till arbetsmarknader, men ställer samtidigt krav på att den lokala servicen och ortens egna kvaliteter utvecklas för att bibehålla attraktivitet och funktion.

Klimatrisker behöver beaktas i utvecklingen av de strategiska noderna. Trycket på att ta ny mark i anspråk för bebyggelse behöver avvägas mot möjligheterna att utveckla redan ianspråktagen mark.



Foto: Åhus/Frits Meyst, MeystPhoto.com

Serviceorter och kollektivtrafiknoder på landsbygden

Skånes landsbygder omfattar en variation av miljöer, från slättbygdens öppna jordbrukslandskap och mellanbygdens mosaiklandskap till skogsbygdens sammanhängande skogsområden samt den långa kustzonen.

Serviceorter på landsbygden utgörs av mindre orter som förser sitt närområde med grundläggande utbud av service såsom livsmedelsbutik, apotek, post- och paketombud samt förskola och grundskola 1–6.

Kollektivtrafiknoder på landsbygden utgörs av mindre orter med viktiga bytespunkter i det regionala kollektivtrafiksystemet. De är stationsorter eller orter med hållplatser som fungerar som viktiga bytespunkter för den regionala busstrafiken.

Den skånska landsbygden är en produktiv och bebodd livsmiljö med stor betydelse för hela regionen. Här bedrivs en betydande del av Sveriges livsmedelsproduktion och landskapet rymmer livsmiljöer för djur och växter samt viktiga ekosystemtjänster, exempelvis för vattenförsörjning och klimatanpassning. Landsbygden erbjuder också attraktiva boendemiljöer, ett varierat näringsliv och en besöksnäring som bidrar till regional attraktivitet. Den unika närheten mellan stad och landsbygd i Skåne innebär att det finns en närhet mellan boende, natur- och kulturupplevelser, arbete och utbildning.

Serviceorterna på landsbygden spelar en central roll för att upprätthålla grundläggande service för sitt närområde och är en förutsättning för att människor ska kunna bo och verka i hela Skåne, vilket bidrar till regionens robusthet och beredskap.

Genom att utveckla de orter som identifieras som kollektivtrafiknoder finns det potential att stärka strategiskt viktiga bytespunkter för kollektivtrafik i Skåne. En ortsutveckling med utgångspunkt i bytespunkter skapar förutsättningar för att dessa ska kunna fungera som mer attraktiva mötesplatser med smidigare byten och förutsättningar för kombinerad mobilitet. Detta gynnar ett ökat hållbart resande, en mer effektiv kollektivtrafikförsörjning och en stärkt flerkärnig ortsstruktur.

Den skånska landsbygden omfattar stora arealer brukningsvärd jordbruksmark, som utgör en ändlig och nationellt viktig resurs. Bebyggelseutveckling på landsbygden ställer krav på avvägningar mellan behovet av att kunna bo och verka i hela Skåne och behovet av att hushålla med jordbruksmark och andra markresurser. Spridd bebyggelse utanför befintliga orter är resurskrävande att försörja med transportinfrastruktur, digital infrastruktur, teknisk försörjning och kollektivtrafik. Det försvårar också samlade satsningar på klimatanpassning och skydd mot översvämning. En koncentrerad bebyggelseutveckling till serviceorterna stärker förutsättningarna för livskraftiga orter med tillräckligt stort befolkningsunderlag för att upprätthålla grundläggande service som gör det möjligt att bo och verka på landsbygden, vilket bidrar till regionens robusthet och beredskap.

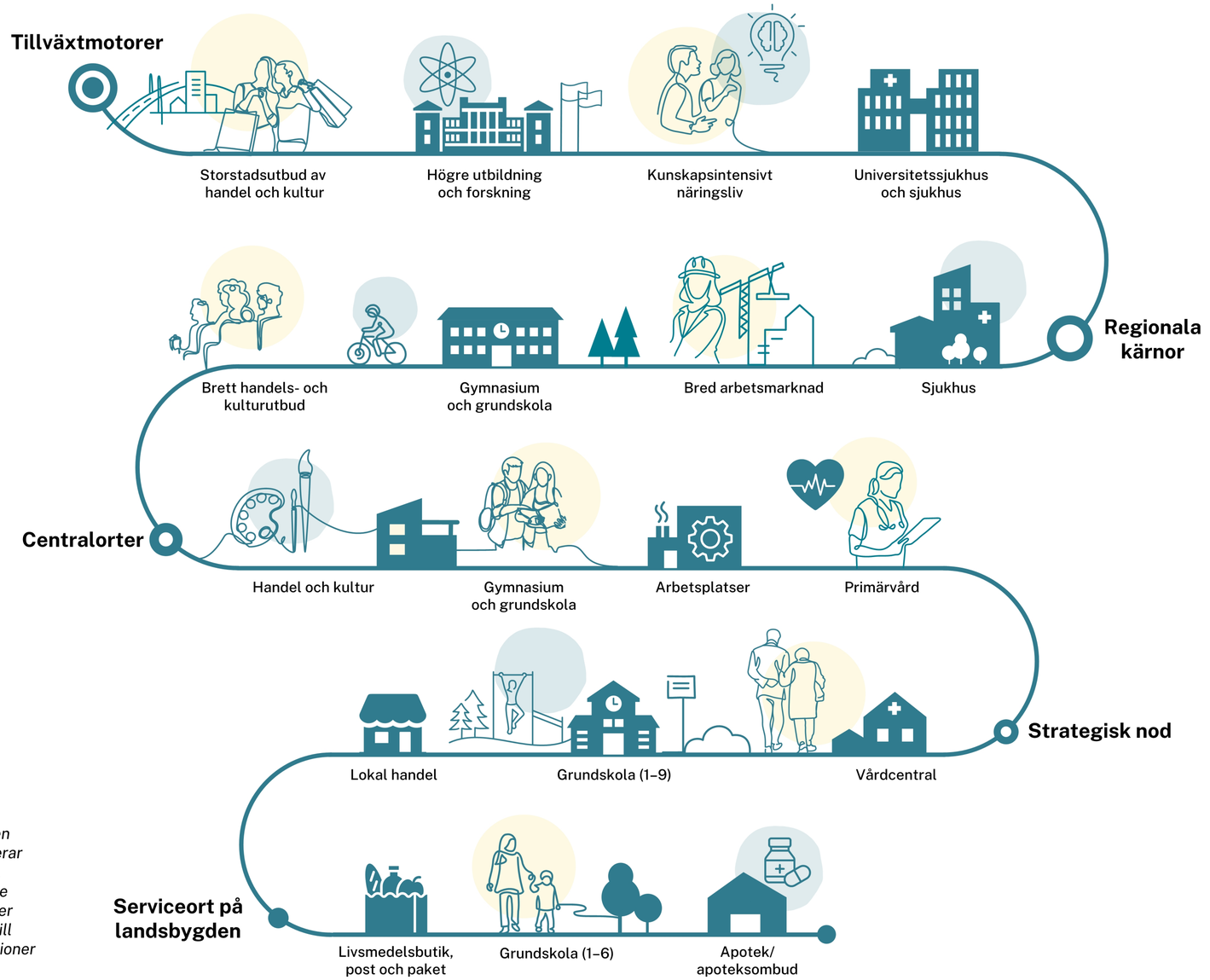
Landsbygden är en befintlig livsmiljö där människor bor och verkar, samtidigt som serviceorternas förutsättningar varierar kraftigt. I delar av Skåne möter landsbygden utmaningar med befolkningsminskning och vikande serviceunderlag, vilket kan sätta grundläggande funktioner som livsmedelsbutik och förskola under press.



Foto: Österlen/Oliver Bock



Foto: Malmö stadsbibliotek/Jenny Johansson



Servicetrappan *visar hur tillgången till service och arbetstillfällen varierar mellan olika typer av orter i Skåne. Att lokalisera arbetsplatser, service och bostäder på ett sätt som stärker den flerkärniga strukturen bidrar till att fler får tillgång till viktiga funktioner i regionen.*

Riktlinjer för bebyggelsestruktur

3.1 – 1 Koncentrera bebyggelseutvecklingen till tillväxtmotorer, regionala kärnor, centralorter och strategiska noder med prioritet för lägen med god kollektivtrafiktillgång.

Gäller för: Tillväxtmotorer, Regionala kärnor, Centralorter strategiska noder

Bidrar till mål: B1, C1

3.1 – 2 Lokalisera i första hand kompletterande bebyggelse på landsbygden till serviceorter och kollektivtrafiknoder, i anslutning till befintlig bebyggelse.

Gäller för: Serviceorter på landsbygden, Kollektivtrafiknoder på landsbygden

Bidrar till mål: B1, B4, C3

3.1 – 3 Prioritera utveckling och omvandling av befintliga verksamhetsområden framför att ta ny obebyggd mark i anspråk.

Gäller för: Tillväxtmotorer, Regionala kärnor, Centralorter strategiska noder

Bidrar till mål: C3

3.1 – 4 Optimera nyttjandet av befintligt bostadsbestånd genom omvandling och komplettering som möjliggör mångfunktionell bebyggelse (blandning av bostäder, verksamheter samt kommersiell och offentlig service) och bättre nyttjande över tid.

Gäller för: Tillväxtmotorer, Regionala kärnor, Centralorter strategiska noder, Serviceorter på landsbygden, Kollektivtrafiknoder på landsbygden

Bidrar till mål: A1, B4

3.1 – 5 Hushålla med jordbruksmark vid bebyggelseutveckling. Lokalisera bebyggelsen samlat och i anslutning till befintlig bebyggelsestruktur och kollektivtrafik. Undvik fragmentering som försvårar ett rationellt jordbruk och beakta landskapsbilden i mötet mellan stad och landsbygd. Prioritera bevarandet av tätortsnära natur vid avvägningar mot konkurrerande markanspråk.

Gäller för: Tillväxtmotorer, Regionala kärnor, Centralorter, Strategiska noder

Bidrar till mål: B1, C3

3.1 – 6 Lokalisera bostäder, arbetsplatser och service i kollektivtrafiknära lägen.

Gäller för: Tillväxtmotorer, Regionala kärnor Centralorter, Strategiska noder, Serviceorter på landsbygden, Kollektivtrafiknoder på landsbygden

Bidrar till mål: B1

3.1 – 7 Lokalisera personintensiva verksamheter i lägen med god tillgänglighet till större regionala bytespunkter i Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor.

Gäller för: Tillväxtmotorer, Regionala kärnor

Bidrar till mål: B1, C1

3.1 – 8 Lokalisera bostäder, arbetsplatser och service samlat i serviceorter. Utforma gator, gång-och cykelvägar, parkering och hållplatslägen så att de bidrar till rörelse genom orten.

Gäller för: Serviceorter på landsbygden

Bidrar till mål: B1, B2

3.1 – 9 I kollektivtrafiknoder på landsbygden ska bostäder, arbetsplatser och service lokaliseras i kollektivtrafiknära läge. Lokalisera och utforma gator, gång- och cykelstråk och pendlarparkeringar så att de bidrar till god tillgänglighet till kollektivtrafiken.

Gäller för: Kollektivtrafiknoder på landsbygden

Bidrar till mål: B1, B2

3.1 – 10 Prioritera sammanhängande och gångvänliga stråk mellan kollektivtrafikens hållplatser, arbetsplatser och samhällsservice. Särskild hänsyn behöver tas till barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

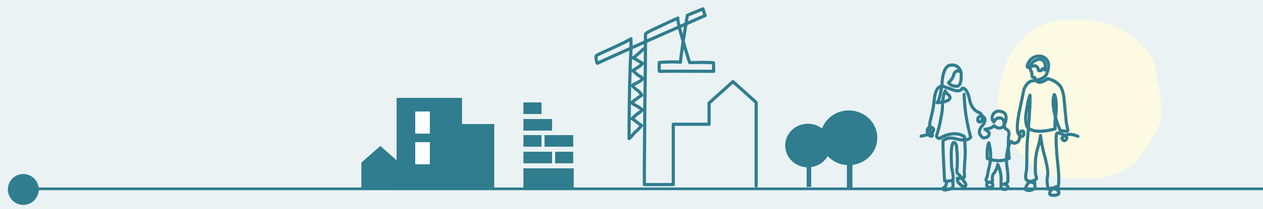
Gäller för: Tillväxtmotorer, Regionala kärnor Centralorter, Strategiska noder, Serviceorter på landsbygden, Kollektivtrafiknoder på landsbygden

Bidrar till mål: A2, B2

3.1 – 11 Utveckla bytespunkter i prioriterade pendlingsstråk till attraktiva och trygga mötesplatser med tillgång till service.

Gäller för: Väginfrastruktur, Järnvägsinfrastruktur, Tillväxtmotorer, Regionala kärnor, Centralorter, Strategiska noder, Kollektivtrafiknoder på landsbygden

Bidrar till mål: A4, B1



3.1 – 12 I prioriterade pendlingsstråk ska bytespunkter erbjuda anläggningar för kombinerade mobilitetslösningar, inklusive pendlar- och infartsparkeringar.

Gäller för: Väginfrastruktur, Järnvägsinfrastruktur, Tillväxtmotorer, Regionala kärnor, Centralorter, Strategiska noder, Kollektivtrafiknoder på landsbygden

Bidrar till mål: B2

3.1 – 13 Lokalisera och utveckla logistiknoder för samordnad urban godshantering i strategiska lägen nära urbana centrum och befintlig transport- och energiinfrastruktur.

Gäller för: Tillväxtmotorer, Regionala kärnor, Mark- och luftrumsstruktur för innovativ luftmobilitet

Bidrar till mål: C1, C2

3.1 – 14 Prioritera ytor för fördröjning och rening av dagvatten och skyfall i tätorter. Tillämpa naturbaserade lösningar för reglering av vatten och värme.

Gäller för: Tillväxtmotorer, Regionala kärnor, Centralorter, Strategiska noder, Serviceorter på landsbygden, Kollektivtrafiknoder på landsbygden

Bidrar till mål: A1

3.1 – 15 Lokalisera ny bebyggelse på mark som är lämplig för ändamålet med hänsyn till havsnivåhöjning och översvämningsrisker och erosion. Använd ett planeringsperspektiv på minst 100 år som inkluderar framtida medelvattenstånd enligt klimatscenario SSP5-8.5 (83 percentilen), tillfälligt höga havsnivåer samt säkerhetsmarginaler för vågor, erosion och andra osäkerheter.

Gäller för: Tillväxtmotorer, Regionala kärnor, Centralorter, Strategiska noder, Serviceorter på landsbygden, Kollektivtrafiknoder på landsbygden

Bidrar till mål: A1



Foto: Lisa Wikstrand

3.2 Regional transportinfrastruktur

Den regionala transportinfrastrukturen består av:

- Väginfrastruktur
- Järnvägsinfrastruktur
- Cykelinfrastruktur
- Hamnar
- Flygplatser
- Övrig regionalt viktig transportinfrastruktur
- Mark- och luftrumsstrukturer för innovativ luftmobilitet

Den regionala transportinfrastrukturen omfattar Skånes regionalt betydelsefulla transportstråk, noder och fysiska anläggningar som möjliggör rörlighet för människor och varor inom Skåne och till andra delar av Sverige och utlandet.

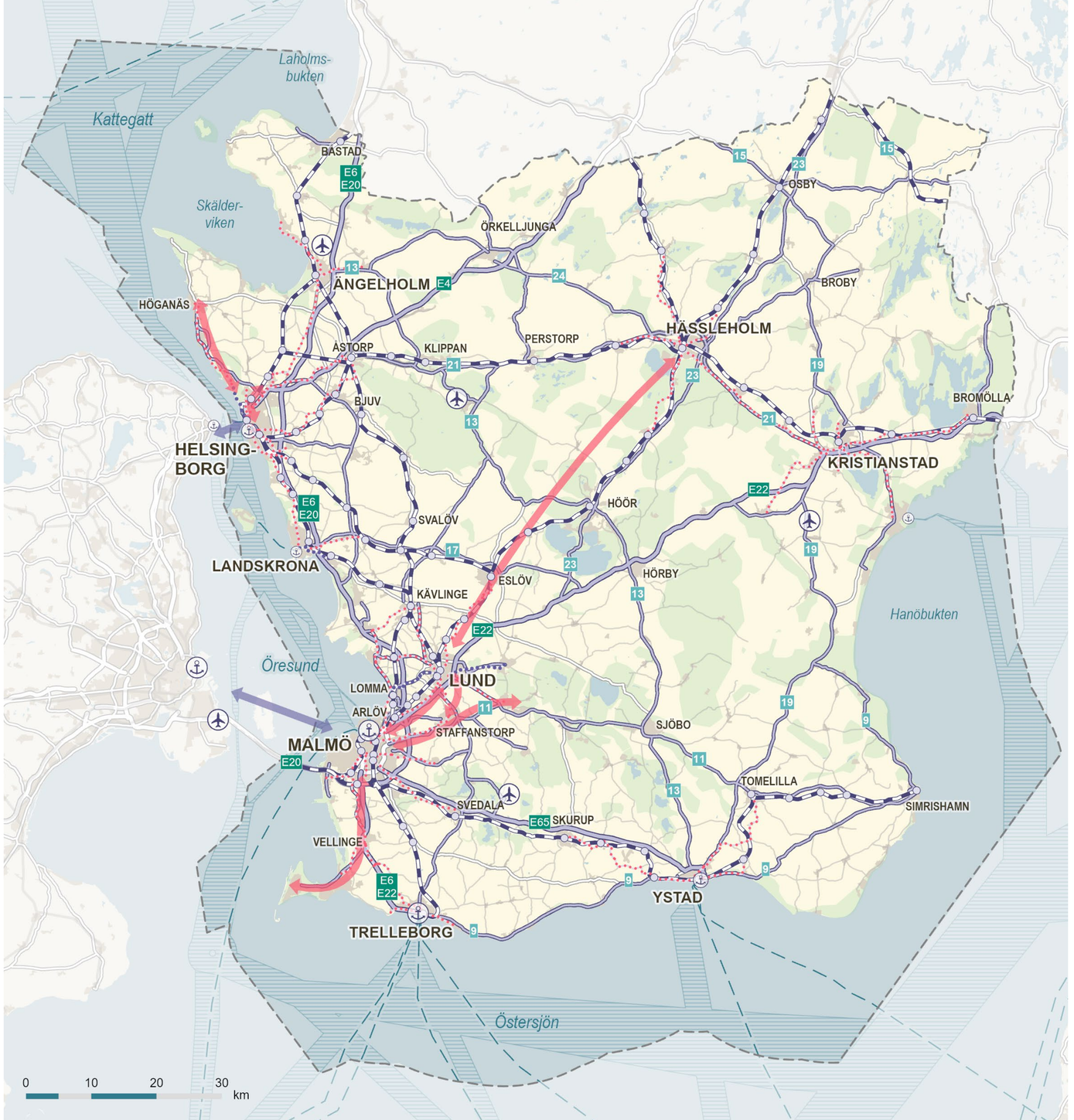
Transportinfrastruktur är en förutsättning för en sammanbunden och flerkärnig bebyggelsestruktur. En välfungerande transportinfrastruktur ger förutsättningar för att så många som möjligt ska kunna nå arbete, utbildning, service och fritidsaktiviteter.

Transportinfrastruktur och kollektivtrafik binder samman Skåne och stärker kopplingarna till Skånes grannregioner, övriga Sverige och utlandet. Delar av det skånska järnvägsnätet samt Europavägarna ingår tillsammans med fyra hamnar och Malmö Airport i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Sett till Skånes läge i Öresundsregionen och rollen som transitregion är dessa av särskild betydelse för transporter och konkurrenskraft. Skåne har också goda förutsättningar för cykling och är en stark cykelregion för både vardags- och pendlingsresor samt turism- och rekreationscykling.

Transportsystemets markanvändning, lokalisering och utformning styr hur det fungerar och används för både person- och godstransporter. För en jämlik tillgänglighet och möjlighet till aktiva resval är det avgörande hur målpunkter kan nås, användas och kopplas samman. Hur transportsystemet utformas styr hur gods och logistikflöden kan flyttas över från väg till järnväg och sjöfart. Utformningen styr också möjligheten att effektivisera och samordna stadsnära flöden. Redundans (alternativa lösningar) för transportsystemets funktioner påverkar samhällets beredskap och krishantering genom möjligheten att viktiga transporter och personresor kan genomföras även under störningar. Transportsystemets markanvändning, lokalisering och utformning påverkar transporternas effektivitet och klimatpåverkan.



Foto: E22:an, Lund/Malin Palm



Transportinfrastruktur

- Flygplats
- Hamn, TEN-T core
- Hamn, TEN-T comprehensive
- Allmän hamn
- Järnvägsstation
- Järnvägsinfrastruktur
- Nationell väginfrastruktur
- Regional väginfrastruktur
- Supercykelväg
- Utpekad supercykelväg
- Färjeled
- Farleder/Sjötrafikstråk
- Principiella lösningar för ökad kapacitet och redundans över Öresund
- Stråk med väldigt högt framtida kapacitetsbehov/ Högklassig fordonskapacitet/ Kapacitetsutbyggnad järnväg
- Bebyggelse
- Grönområde
- Landsbygd
- Sjö/hav
- Länsgräns

Temakarta regional transportinfrastruktur *visar järnvägar, nationell och regional väginfrastruktur, regional cykelinfrastruktur, färjeleder och farleder, flygplatser, hamnar och stråk med högt framtida kapacitetsbehov.*

Väginfrastruktur

Väginfrastruktur omfattar nationellt viktig väginfrastruktur (Europavägar), regionalt viktig väginfrastruktur som utgörs av riksvägar, vägar av särskild betydelse för kollektivtrafiken samt vägar särskilt viktiga för samhällets och näringslivets försörjning.

Väginfrastrukturen binder samman Skånes orter, arbetsmarknader och funktioner med varandra och med omvärlden. Europavägar och riksvägar är av stor betydelse för gods- och persontransporter såväl som för Skånes konkurrenskraft. Därtill finns vägar av särskild betydelse för kollektivtrafikens framkomlighet och för samhällets grundläggande försörjning.

Väginfrastrukturen kopplar samman tätorter i alla kommuner vilket gör det till en kommunövergripande fråga och planering av väginfrastrukturen kräver både kommunal och regional samordning. För att väginfrastrukturen ska kunna fylla sin funktion krävs även att lokala anslutningar till det utpekade vägnätet beaktas i den kommunala planeringen. Skånes väginfrastruktur behöver underhållas och utvecklas för att kunna hantera ökade trafikmängder i framtiden och bibehålla sin funktion över tid och vid störningar. Väginfrastrukturen behöver också säkras för att kunna hantera påverkan från extremväder orsakat av klimatförändringar.

Den befintliga väginfrastrukturen behöver värnas och dess funktion beaktas i målkonflikter om markanvändning. Väginfrastrukturen kan ha målkonflikter med bebyggelse, jordbruksmark och grönstruktur beroende på geografi. Dessa värden behöver balanseras i utvecklingen av väginfrastruktur. Bebyggelseutveckling i orter kring regionalt viktiga vägar behöver beakta väginfrastrukturens avsedda funktion.

Järnvägsinfrastruktur

Järnvägsinfrastruktur omfattar hela järnvägsnätet för person- och godstrafik, inklusive depåer där lokal-, regional- och fjärrtåg hanteras.

Järnvägsnätet är strukturbildande i Skåne och möjliggör hållbara person- och godstransporter inom regionen och till Skånes grannregioner, övriga Sverige och utlandet. Stationer längs järnvägsnätet utgör ofta nav för bebyggelseutveckling och service. De har även en viktig betydelse som sociala mötesplatser. Järnvägsnätets funktion är dessutom tätt sammankopplat med lokaliseringen av depåer och underhållsanläggningar.

Järnvägarna i Skåne är redan idag högt belastade och belastningen förväntas öka i framtiden. Öppningen av den dansk-tyska fasta förbindelsen över Fehmarn Bält beräknas generera ökade flöden av både gods- och persontransporter. Järnvägarna i Skåne behöver underhållas och utvecklas för att kunna möta framtida kapacitetsbehov. Klimatanpassningsåtgärder behöver genomföras för att kunna hantera påverkan från extremväder orsakat av klimatförändringar. Järnvägsnätets framtida kapacitet kräver att depåernas funktioner och anslutningar till järnvägen bibehålls och utvecklas efter behov. Järnvägens utveckling berör ett stort antal kommuner och är därför beroende av såväl samordning mellan kommuner som regional och nationell planering.

Att stärka järnvägssystemets kapacitet kräver markanspråk i korridorer längs befintlig järnvägssträckning och i vissa fall i korridorer för ny sträckning. Bevarande av befintliga värden står i konflikt med behovet av utveckling av järnvägsnätet. Korridorerna berör jordbruksmark, natur- och rekreationsområden och kulturmiljöer. I många kommuner går järnvägen genom tätorter. Utbyggnad utanför befintliga korridorer skapar nya barriäreffekter. Kommunal fysisk planering behöver samordnas med regional och nationell planering för att inte hindra kapacitetsstärkande utveckling av järnvägsnätet.

Utveckling av depåer kan till viss del ske inom befintligt markanspråk, men nya depåer kan behöva etableras längs med järnvägsnätet. Befintliga depåers markanspråk och anslutningar till järnvägsnätet behöver värnas och utvecklingsmöjligheter bevaras. Nya depåers lokalisering och markanvändning behöver beakta såväl järnvägens planerade utveckling som andra markanvändningsintressen.



Foto: Trafikplats Kropp, Helsingborg/Studio e



Foto: Fria bad, Helsingborg/Malin Palm

Cykelinfrastruktur

Cykelinfrastruktur omfattar infrastruktur som ingår i regionalt viktiga cykelstråk. Dessa cykelstråk utgörs av:

- supercykelvägar: stråk för cykelpendling till och från Skånes regionala kärnor och tillväxtmotorer,
- nationella och regionala cykelleder för rekreation och turism: stråk på cykelvägar och i blandtrafik, utgörs av Kattegattleden, Sydkustleden, Sydostleden samt Cykelleden Skåne,
- regionalt basnät för cykling: cykelvägar eller vägar för cykling i blandtrafik mellan Skånes strategiska noder, centralorter, regionala kärnor och tillväxtmotorer.

Cykelinfrastruktur har en viktig funktion för pendlings- och fritidsresor. Supercykelvägar erbjuder konkurrenskraftiga alternativ till bilpendling till och från Skånes regionala kärnor och tillväxtmotorer. Cykellederna för rekreation och turism stärker förutsättningarna för turism- och besöksnäringen i Skåne och lokalbefolkningens tillgänglighet till natur- och kulturvärden. Regionalt basnät för cykling utgör grundläggande kapacitet för en funktionell vardagsmobilitet i hela Skåne. Fler cykelresor medför positiva effekter på folkhälsa, buller och utsläpp.

Skånes cykelinfrastruktur är välutbyggd, men det finns behov av utveckling. Det innebär nybyggnad av cykelinfrastruktur, men också upprustning och tydligare vägvisning av cykelvägar och cykelbart vägnät i blandtrafik.

Supercykelvägar, cykelleder för rekreation och turism och regionalt basnät för cykling består delvis av infrastruktur som sträcker sig över kommungränser. Regionalt viktig cykelinfrastruktur behöver därför synliggöras i den fysiska planeringen för att motverka fragmentering och luckor i nätet och för att säkerställa att utvecklingen inte förhindras. Markanspråk för regional viktig cykelinfrastruktur behöver beaktas i den kommunala planeringen. Delar av de regionalt viktiga cykelstråken går i blandtrafik. Trafiksäkerheten och tryggheten för cyklister behöver beaktas vid arbete med åtgärder för andra trafikslag eller bebyggelse i närområdet av dessa stråk.

Supercykelvägar lokaliseras i sträckningar med hög potential för ökad cykling, vilket ofta innebär konkurrens mellan olika trafikslag och med bebyggelse. Det är särskilt viktigt att värna om gena cykelstråk och framkomlighet i cykelinfrastrukturen vid avvägningar mellan markanspråk.

Cykelleder för rekreation och turism är långa, sammanhängande leder där infrastrukturen varierar i utformning och funktion. Vid målkonflikter är det särskilt viktigt att beakta ledernas rekreativa värden och cyklisternas trafiksäkerhet.

För utvecklingen av regionalt basnät för cykling behöver bristande länkar på kommunalt vägnät identifieras för att uppnå ett sammanhängande nät. Det är särskilt viktigt att trafiksäkerhet, trygghet och anslutningar till statligt vägnät beaktas vid konkurrerande markanspråk.

Hamnar

Hamnar omfattar hamnanläggningar av nationell och regional betydelse. Dessa är hamnanläggningarna i Helsingborg, Landskrona, Malmö, Trelleborg, Ystad och Åhus. Hamnarna i Helsingborg, Malmö, Trelleborg och Ystad ingår i TEN-T-nätet. Helsingborg, Malmö, Trelleborg och Ystad hamnar är utpekade som riksintressen. Trelleborgs hamn hanterar även järnvägsfärjor.

Skånes hamnanläggningar är av strategisk betydelse för regionens och Sveriges utrikeshandel, godstransportsystem och tillgänglighet mot kontinenten. Hamnarna i Helsingborg, Malmö och Trelleborg hanterar en stor andel av landets färjetrafik och godsomsättning, medan hamnar som Ystad, Landskrona och Åhus fyller viktiga regionala funktioner för näringsliv och logistik.

Hamnanläggningar är markintensiva verksamheter och i Skåne är de lokaliserade i eller nära tätorter. Hamnverksamhet är därtill ljudintensiv och kan behöva bullerskydd i tätortsnära lägen. För att hamnarnas funktion ska upprätthållas krävs att utrymme för verksamhetens framtida behov inte begränsas och att det finns goda anslutningar till transportinfrastruktur.

I den kommunala planeringen behöver de landbaserade anslutningarna till transportinfrastrukturnätet värnas och underhållas. Detta innebär att hänsyn behöver tas till anslutande transportinfrastruktur och bebyggelse som påverkar funktionen eller hindrar utveckling av anslutningarna. Även framtida utvecklingsbehov som kan uppstå på grund av ändrade transportflöden och logistikkrav behöver beaktas. Kommunal fysisk planering behöver beakta dessa markanspråk relaterat till hamnanläggningarnas verksamhet, liksom eventuella bullerskyddsåtgärder som kan behövas.

Flygplatser

Flygplatser omfattar samtliga flygplatser för persontrafik. Dessa är Malmö Airport, Ängelholm-Helsingborg Airport och Kristianstad-Österlen Airport samt Ljungbyhed som även har andra samhällsviktiga funktioner. Malmö Airport och Ängelholm-Helsingborg Airport är utpekade som riksintressen.

Flygplatserna utgör viktiga noder för nationella och internationella förbindelser som inte tillgodoses av det markbundna transportsystemet. Malmö Airport är den dominerande civila flygplatsen i södra Sverige och har stor betydelse för näringsliv, besöksnäring och pendling. Ängelholm-Helsingborg Airport och Kristianstad-Österlen Airport är viktiga komplement till den markbaserade transportinfrastrukturen i de norra respektive östra delarna av Skåne.

Flygplatser och deras verksamheter kräver stora markanspråk och deras funktioner ställer krav på goda anslutningar till markbaserad transportinfrastruktur. Detta kan stå i konflikt med markanspråk för bebyggelse, jordbruksmark och grön- och blåstruktur. Verksamheten ger även upphov till buller och andra störningar.

För att flygplatsernas funktion ska kunna upprätthållas krävs att den anslutande transportinfrastrukturens funktion värnas och underhålls. Kommuner behöver i sin planering ta hänsyn både till anslutningarnas befintliga funktion och behovet av framtida utveckling på grund av ändrade transportflöden och logistikkrav.



Foto: Trelleborgs hamn/Trelleborgs kommun

Övrig regionalt viktig transportinfrastruktur

Övrig regionalt viktig transportinfrastruktur omfattar möjliga lösningar på framtida kapacitetsbrist över Öresund, intermodala logistiknoder, exempelvis kombiterminaler, och godsbangårdar kopplat till den regionala väg- och järnvägsinfrastrukturen i Skåne.

God tillgänglighet över Öresund är en grundläggande förutsättning för en sammanhängande arbetsmarknad liksom en motor för utveckling i Öresundsregionen. För att kunna möta framtida behov av kapacitet och robusthet är bedömningen att en ny fast förbindelse kommer att behöva etableras. Arbetet med att utreda en ny fast Öresundsförbindelse är viktigt för framtida kapacitet och redundans i Öresundsregionen. En framtida fast förbindelse ställer höga krav på goda anslutningar till den befintliga transportinfrastrukturen. Kommunerna behöver därför i sin fysiska planering ta hänsyn till möjliga lokaliseringar och markanspråk.

Intermodala logistiknoder är av betydelse för transportsystemets kapacitet och effektivitet. De möjliggör omlastning och samordning mellan väg- och järnvägssystemet, funktioner som spelar en viktig roll för ökad godstransporteffektivitet och minskade klimatutsläpp. Möjligheten att lasta om gods mellan olika transportslag stärker robustheten och redundansen för godstransporter. Intermodala logistiknoder kräver markyta, goda anslutningar till transportinfrastrukturen och skyddsavstånd till omgivande bebyggelse. Lämplig lokalisering är nära tillväxtmotorer och regionala kärnor, och där det finns god anslutning till regional väg- och järnvägsinfrastruktur. Kommunerna behöver därför i sin fysiska planering beakta möjliga lokaliseringar av dessa.

Godstransporterna över Öresund förväntas öka med öppnandet av den fasta förbindelsen över Fehmarn Bält, vilket kommer att öka den redan kapacitetspressade belastningen på Skånes godsbangårdar. För att kunna hantera de ökade flödena behöver avvägningar göras för lokalisering och utbyggnad av dessa funktioner. Utvecklingen av godsbangårdar kräver markanspråk både för utveckling av befintliga områden och lokalisering av nya, vilket behöver beaktas i den kommunala planeringen. Detta har potentiell påverkan på jordbruksmark, bebyggelse och grön- och blåstruktur beroende på lokalisering.



Foto: Rangerbangården, Helsingborg/Malin Palm

Mark- och luftrumsstruktur för innovativ luftmobilitet

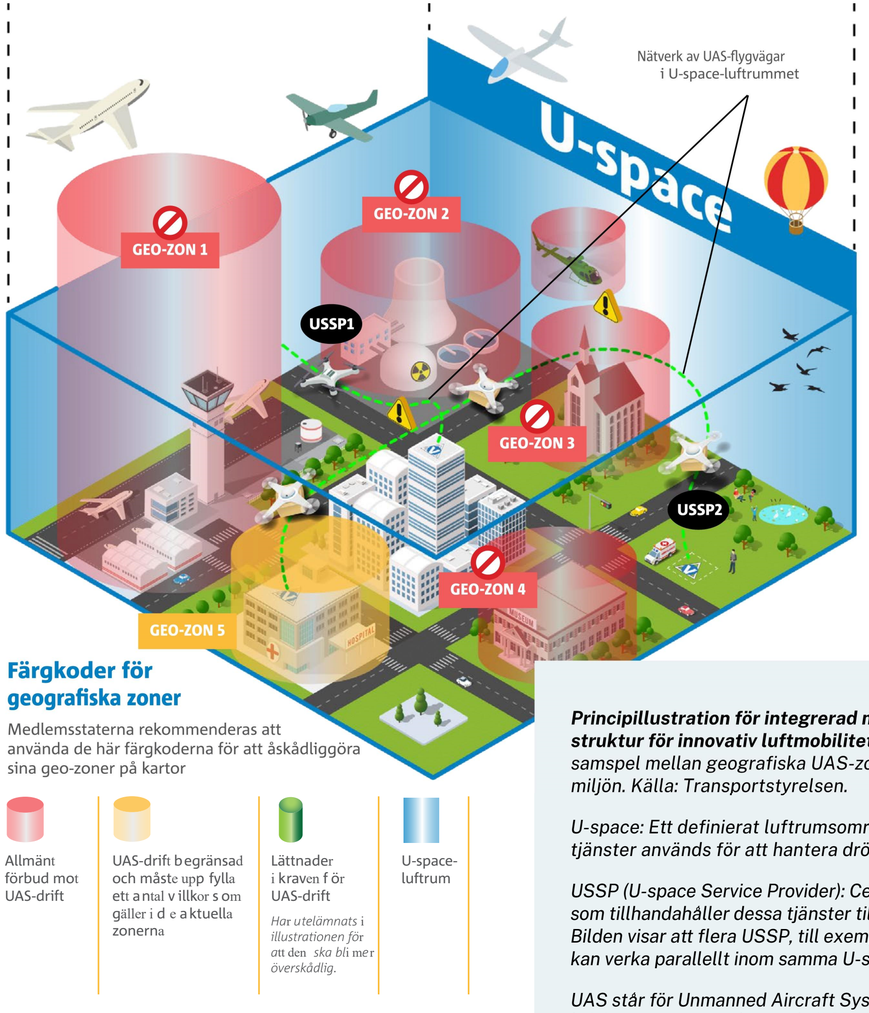
Infrastruktur för innovativ luftmobilitet (IAM) omfattar start- och landningsytor, luftrum för flygning på låg höjd (upp till 120 meter över marken) samt teknisk infrastruktur som stödjer drift och utveckling i både urbana miljöer och på landsbygden.

IAM kan stärka samhällsservice, logistik, framkomlighet, beredskap och säkerhet i hela Skåne. Genom att samordna lösningar för mark och luftrum med stödjande teknisk infrastruktur kan drönartjänster utvecklas på ett säkert och effektivt sätt, samtidigt som påverkan på boendemiljöer och känsliga områden kan begränsas.

För att främja en hållbar utveckling av drönartjänster behövs ett tredimensionellt planeringsperspektiv där markanvändning, bebyggelse och det nedre luftrummet planeras och samordnas i dialog med berörda nationella, regionala och lokala aktörer. Flera av dessa aspekter är nya inom fysisk planering, vilket i sig utgör en utmaning. Därtill krävs avvägningar mellan nyttor, funktioner och risker samt hänsyn till natur- och kulturvärden och boendemiljöer. Eftersom IAM-infrastruktur kan sträcka sig över kommungränser finns det behov av samordning mellan regional och kommunal fysisk planering.

Planeringen av mark- och luftrumsstruktur för IAM behöver ange var start- och landningsytor kan lokaliseras och hur de kopplas till tillförlitlig digital infrastruktur och energiförsörjning. Detta innebär också att de luftrum som ska undantas från drönartrafik eller utformas som villkorade luftområden (geografiska UAS-zoner) behöver kartläggas och synliggöras. Kommunerna behöver därför pröva platsers lämplighet med hänsyn till buller och andra störningar, risk och säkerhet samt integritet.

Särskild hänsyn behöver tas i bebyggda områden eftersom drönarflygningar på låg höjd kan innebära ljud- och rörelsemönster som kan påverka hur bebyggelse, offentliga rum samt mobilitets- och logistiknoder utformas och används. Detta innebär att markanvändning och luftrumsplanering behöver samordnas.



Principillustration för integrerad mark- och luftrumsstruktur för innovativ luftmobilitet (IAM), *som visar samspel mellan geografiska UAS-zoner och den byggda miljön. Källa: Transportstyrelsen.*

U-space: Ett definierat luftrumsområde där digitala tjänster används för att hantera drönartrafik.

USSP (U-space Service Provider): Certifierade aktörer som tillhandahåller dessa tjänster till drönaroperatörer. Bilden visar att flera USSP, till exempel USSP 1 och 2, kan verka parallellt inom samma U-space-område.

UAS står för Unmanned Aircraft System (obemannat luftfartygssystem på svenska). Det är den formella benämningen för det som i dagligt tal ofta kallas drönare.

Riktlinjer för transportinfrastruktur

3.2 – 1 Beakta väginfrastrukturens funktion vid bebyggelseutveckling och säkerställ lokala anslutningar för att bibehålla infrastrukturens funktion.

Gäller för: Väginfrastruktur

Bidrar till mål: B2, B4, C2, C4

3.2 – 2 Beakta järnvägens markanspråk för kapacitetsutveckling.

Gäller för: Järnvägsinfrastruktur

Bidrar till mål: B5, C2

3.2 – 3 Prioritera klimatanpassningsåtgärder och insatser som skapar robusthet på riskutsatta delar av väg-, järnvägs- och hamninfrastrukturen i särskilt utsatta lägen med risk för översvämning, erosion och extremväder.

Gäller för: Väginfrastruktur, Järnvägsinfrastruktur, Hamnar

Bidrar till mål: B2, B5, C2

3.2 – 4 Prioritera kollektivtrafikens framkomlighet i och mellan tillväxtmotorer och regionala kärnor. I orter med stadsbuss ska kollektivtrafikens framkomlighet särskilt prioriteras.

Gäller för: Väginfrastruktur

Bidrar till mål: B1, B2, B3, B4, C1, C4

3.2 – 5 Säkerställ att kollektivtrafikens behov av mark för spårreservat, depåer, stationer och hållplatser tillgodoses.

Gäller för: Väginfrastruktur, Järnvägsinfrastruktur, Tillväxtmotorer, Regionala kärnor, Centralorter, Strategiska noder, Kollektivtrafiknoder på landsbygden

Bidrar till mål: B2, B5

3.2 – 6 Utveckla befintlig infrastruktur för omlastning och intermodala godstransporter inklusive det anslutande väg- och järnvägsnätet. Lokalisera och utveckla ny infrastruktur för omlastning och intermodala godstransporter på strategiska lägen i eller i anslutning till Skånes hamnar.

Gäller för: Övrig regionalt viktig transportinfrastruktur, Väginfrastruktur, Järnvägsinfrastruktur, Hamnar

Bidrar till mål: B5, C2

3.2 – 7 Utveckla logistiknoder (kombiterminaler) för samordnad urban godshantering och lokalisera dessa i strategiska lägen nära regionala kärnor och tillväxtmotorer samt regional väg- och järnvägsinfrastruktur.

Gäller för: Övrig regionalt viktig transportinfrastruktur, Väginfrastruktur, Järnvägsinfrastruktur, Tillväxtmotorer, Regionala kärnor

Bidrar till mål: C2



3.2 – 8 Säkerställ mark för publik laddinfrastruktur i strategiska lägen längs det regionalt viktiga vägnätet och längs omledningsvägar.

Gäller för: Väginfrastruktur, Järnvägsinfrastruktur, Hamnar, Energiförsörjning

Bidrar till mål: B2, C2

3.2 – 9 Utveckla supercykelvägar och ta hänsyn till planerade sträckningar och behov av framkomlighet i och till stråken.

Gäller för: Cykelinfrastruktur

Bidrar till mål: A2, B2, C1

3.2 – 10 Ta hänsyn till de cykelleder som ingår i Skånes rekreativa cykelinfrastruktur. Värna om trafiksäkerhet för cyklister vid åtgärder för andra trafikslag i närmiljön.

Gäller för: Cykelinfrastruktur

Bidrar till mål: A2, A3

3.2 – 11 Tillgodose markanspråk för att stärka eller bygga ut infrastrukturen i utpekat regionalt basnät för cykling.

Gäller för: Cykelinfrastruktur

Bidrar till mål: A2, B2, B4



3.2 – 12 Beakta behoven för utveckling av hamnarna i Skåne utifrån deras roll som samhällsviktig infrastruktur och säkerställ anslutningar till transportinfrastrukturnätet.

Gäller för: Hamnar

Bidrar till mål: B5, C2

3.2 – 13 Beakta behoven för utveckling av de skånska flygplatserna utifrån deras roll som en del av den samhällskritiska infrastrukturen och luftfartens roll för samhällsviktiga funktioner. Säkerställ flygplatsernas anslutning till transportinfrastrukturnätet.

Gäller för: Flygplatser

Bidrar till mål: B5, C2

3.2 – 14 Kartlägg områden där drönarflygningar bör begränsas eller undvikas. Identifiera möjliga lokaliseringar för start- och landningsytor utifrån förutsättningar för digital uppkoppling och energiförsörjning samt med hänsyn till buller, hälsa och säkerhet.

Gäller för: Mark- och luftrumsstruktur för innovativ luftmobilitet

Bidrar till mål: B2, B5



3.3 Regional grön- och blåstruktur

Den regionala grön- och blåstrukturen består av:

- Grönområden och grönstråk
- Områden för friluftsliv
- Leder för vandring och cykling
- Noder för friluftsliv
- Sjöar och vattendrag
- Havet och kusten

Den regionala grön- och blåstrukturen utgörs av ett sammanhängande system av större grönområden, vattenområden och grönstråk. Strukturen sträcker sig över kommun- och regiongränser och knyter samman tätorter, landsbygder och kustlandskap. Den inkluderar även tätortsnära natur och de gröna och blå samband som kopplar samman tätorter med det omgivande landskapet. I ett regionalt perspektiv handlar det både om särskilt värdefulla kärnområden och om funktionella samband däremellan. Stora, sammanhängande grönområden av regional betydelse finns i de centrala och norra delarna av Skåne, kring åsarna, sjöarna och i mellanbygden. Grönområdena binds samman av grönstråk som främst består av kusterna, å- och bäckdalar, betesmarker, skogspartier och våtmarker. Strukturen omfattar även havet som omger Skåne på tre sidor.

Avgränsningen av den regionala grön- och blåstrukturen har tagit hänsyn till riksintressen för naturvård och friluftsliv samt Länsstyrelsens naturvärdesöversikt och friluftsplattform. Den regionala grön- och blåstrukturen innefattar inte alla områden med höga värden utan enbart de som bedöms ha regional betydelse.

Den regionala grön- och blåstrukturen har en mångfald av värden och fyller flera samhällsviktiga funktioner. Strukturen är grundläggande för biologisk mångfald genom att erbjuda livsmiljöer, spridningsvägar och genetiska samband mellan arter. Samtidigt utgör den en bärande struktur för ekosystemtjänster, som vattenreglering, klimatanpassning, pollinering och kolinlagring.

Strukturen har också stor betydelse för människors hälsa och livskvalitet genom att möjliggöra rekreation och friluftsliv. Tillgång till natur nära bostaden är särskilt viktig i tätbefolkade delar av Skåne där andelen tillgänglig natur är liten. Närhet och tillgänglighet påverkar användningen och är därför särskilt viktigt för barn, äldre och personer utan bil samt i områden med sämre socioekonomiska förutsättningar. Genom att knyta samman tätortsnära grönstruktur med det större landskapet skapas förutsättningar för både vardagsrekreation och mer omfattande friluftsliv samtidigt som ekologiska samband stärks.

Den regionala grön- och blåstrukturen har även stor betydelse för samhällets robusthet och beredskap. Sammanhängande natur- och vattenmiljöer bidrar



Foto: Järavallen, Kävlinge/ Jonathan Månsson

till att minska sårbarheten vid exempelvis skyfall, översvämningar, torka, värmeböljor och erosion genom att fördröja vatten, stärka infiltration, dämpa temperaturer och skydda kust- och landskapsmiljöer. Tillgång till tätortsnära natur och friluftsområden stärker dessutom befolkningens hälsa, återhämtning och lokala försörjningsförmåga, samtidigt som mark- och vattenresurser av betydelse för vattenförsörjning, livsmedelsproduktion och samhällsviktig infrastruktur säkras. På så sätt utgör grön- och blåstrukturen en viktig del av ett mer robust och motståndskraftigt samhälle.

Det finns många samhällsintressen som kan påverka den sammanhängande strukturen och dess värden. Fragmentering av landskapet, där sammanhängande miljöer bryts upp och ekologiska samband försvagas, är en central utmaning. Samtidigt råder brist på tillgänglig natur i flera tätbefolkade områden, framför allt i västra Skåne, vilket skapar en ojämlik tillgång till rekreationsmiljöer. Behovet av att utveckla tätorter står i många fall i konflikt med bevarandet av gröna värden.

Bevarande och utveckling av natur- och kulturmiljöer kan stå i konflikt med andra samhällsintressen, som bostadsförsörjning, näringslivsutveckling, transportinfrastruktur, energiproduktion och jordbruksmark. Klimatförändringar förstärker dessa utmaningar genom ökade behov av ytor för klimatanpassning, samtidigt som samplanering kan skapa synergieffekter.

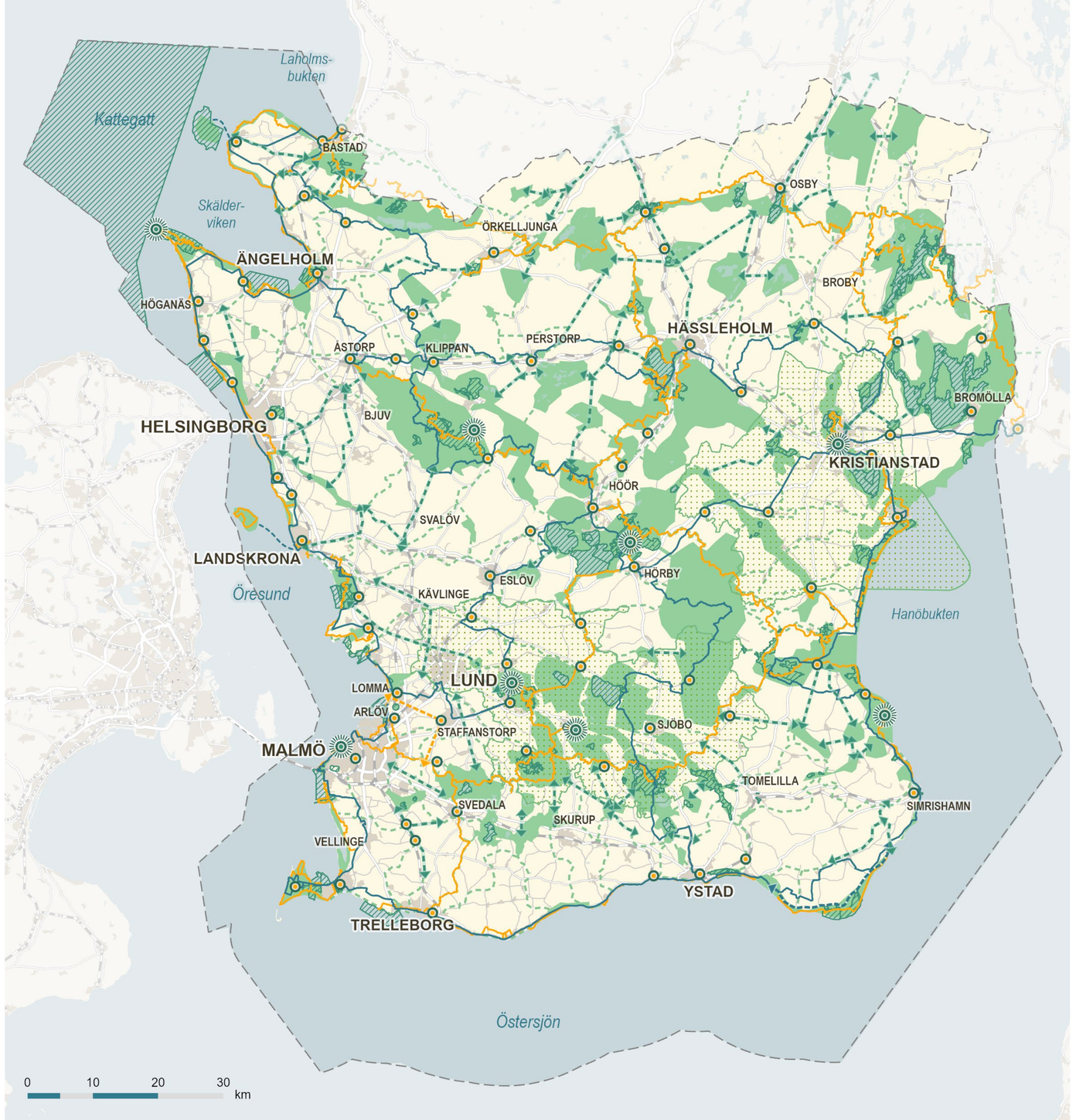
Mot denna bakgrund finns ett behov av att:

- prioritera och skydda de mest värdefulla grönblå strukturerna,
- stärka funktionella samband i landskapet,
- styra lokalisering av ny bebyggelse och infrastruktur så att negativa effekter undviks,
- samt säkerställa att förluster av ekosystemtjänster inte uppstår utan hanteras genom skadelindring och kompensation.

Den regionala grön- och blåstrukturen är till sin natur gränsöverskridande. Ekologiska samband, vattenflöden och rekreativa stråk sträcker sig över flera kommuner och kräver därför samordnad planering för att bevara och utveckla strukturen som en sammanhängande helhet. Det är också en regional rättvisefråga att säkerställa att alla invånare har tillgång till grönområden. Kommunerna behöver därför i sin fysiska planering beakta regionala samband och planera markanvändning som stärker strukturens robusthet, särskilt i områden där bebyggelsetryck, infrastrukturutbyggnad, klimatrelaterade risker och brist på natur sammanfaller.



***Grön- och blåstrukturen har** en mångfald av värden och fyller många samhällsviktiga funktioner. Dessa behöver ofta samsas på samma geografiska yta.*



Grönstruktur

- Nod för friluftsliv
- Naturum/naturcentrum
- Grönstråk, befintlig
- Grönstråk, behov av utveckling
- Grönområde
- Område för friluftsliv
- Biosfärområde
- Skåneleden, befintlig
- Skåneleden, planerad sträckning
- Cykelled, befintlig
- Cykelled, planerad sträckning
- Färjeförbindelse
- Bebyggelse
- Grönområde
- Landsbygd
- Sjö/hav
- Länsgräns

Temakarta regional grönstruktur *visar regionala grönområden, grönstråk, områden för friluftsliv, regionala leder för vandring och cykling samt landsbygd.*

Regionala områden för friluftsliv

Regionala områden för friluftsliv omfattar omkring 240 naturområden av regional och nationell betydelse. Många av dessa ligger intill varandra och bildar stora, sammanhängande områden i natur-, kultur- och kustlandskapet. Flertalet områden har också höga naturvärden. I vissa områden finns det funktioner och anläggningar som stödjer och underlättar friluftsliv.

Friluftslivsområdena är viktiga för det rörliga friluftslivet och för befolkningens hälsa och livskvalitet. Samtidigt bidrar naturvana och lokalkännedom till regionens beredskap och robusthet. Friluftsliv bidrar till även regional utveckling genom att skapa förutsättningar för sysselsättning och besöksnäring, inte minst på landsbygden.

En stor andel av skåningarna, främst i sydvästra Skåne, bor långt från natur och friluftsliv och nyttjar områden i andra kommuner än där man bor. Dessa områden har därför en regional och mellankommunal betydelse. Kustens naturområden är generellt mer lättillgängliga eftersom många stora tätorter ligger vid kusten, men har stor vikt för hela Skåne.

Friluftsliv är därför en strategisk planeringsfråga som berör hela Skåne. Kommunerna behöver i sin fysiska planering beakta regionalt utpekade områden och stråk för friluftsliv så att deras värden och funktioner för friluftslivet kan tas till vara i avvägningar om markanvändning. Exploatering, utbyggnad av infrastruktur och förändrad markanvändning kan ge upphov till målkonflikter. Erosion vid kusten är en utmaning som direkt påverkar viktiga områden för friluftsliv. Påverkan på friluftslivet, inklusive risker för störningar, fragmentering och barriäreffekter, behöver beaktas.

Regionala vandrings- och cykelleder för rekreation och turism

I Skåne finns en regionalt sammanhållen infrastruktur av rekreativa leder för vandring och cykling. Det omfattar vandringsleden Skåneleden, Cykelleden Skåne och de tre nationella cykellederna Kattegattleden, Sydkustleden och Sydostleden. Ledinfrastrukturen berör samtliga kommuner.

Skånes regionala leder för vandring och cykling underlättar för rörligt friluftsliv och tillgängliggör naturen för fler. Ledinfrastrukturen bidrar till regional utveckling och till turism- och besöksnäringen i Skåne, inte minst på landsbygden. Lederna möjliggör kanalisering för att skydda känslig natur från slitage.

Eftersom den regionala ledinfrastrukturen sträcker sig över kommungränser krävs en samordning mellan kommunerna. Kommunerna behöver även i sin fysiska planering beakta de regionala och nationella vandrings- och cykellederna så att deras värden och funktioner kan tas till vara i avvägningar om markanvändning. Exploatering, utbyggnad av infrastruktur och förändrad markanvändning kan ge upphov till målkonflikter genom exempelvis störningar och barriäreffekter som påverkar ledernas kontinuitet och deras värden för friluftsliv. I sådana avvägningar behöver ledernas värden och funktioner därför beaktas. En förutsättning för att utveckla den rekreativa ledinfrastrukturen är samverkan med markägare och väghållare. Bristande rådighet kan vara en utmaning för kommunerna.

Regionala noder för friluftsliv

Noder för friluftsliv utgörs av orter med hållplatslägen som kopplar an till ledinfrastrukturen, hållplatser i anslutning till friluftsområden samt naturum och naturcentrum.

Noderna är viktiga för att stärka tillgängligheten till regionala leder och friluftsområden. I utpekade orter finns i de flesta fall grundläggande service såsom matbutik, apotek eller övernattningsmöjligheter som stödjer friluftsliv. Naturum och naturcentrum utgör noder för besöksnäring och naturturism i Skåne genom att de tillhandahåller information och viss service. Kollektivtrafikens hållplatser stärker tillgängligheten med hållbart resande och förbättrar möjligheten för personer utan bil att nå naturen.

Många välbesökta friluftslivsområden och en stor del av lederna går att nå med kollektivtrafik idag, samtidigt som många andra viktiga friluftsområden fortfarande inte går att resa till med kollektivtrafik. Det finns därför behov av att förbättra försörjningen med kollektivtrafik och andra hållbara färdmedel till regionala friluftslivsområden och leder samt att ytterligare förstärka kopplingarna mellan hållplatslägena och ledinfrastrukturen.



Foto: Lärkesholm, Örkelljunga/Apelöga



Foto: Tullstorpsån/ Christian Hellesøe

Sjöar och vattendrag

Sjöar och vattendrag av regional betydelse omfattar större sjöar och vattendrag i Skåne. Därutöver ingår mindre sjöar och vattendrag i grönområden och grönstråk.

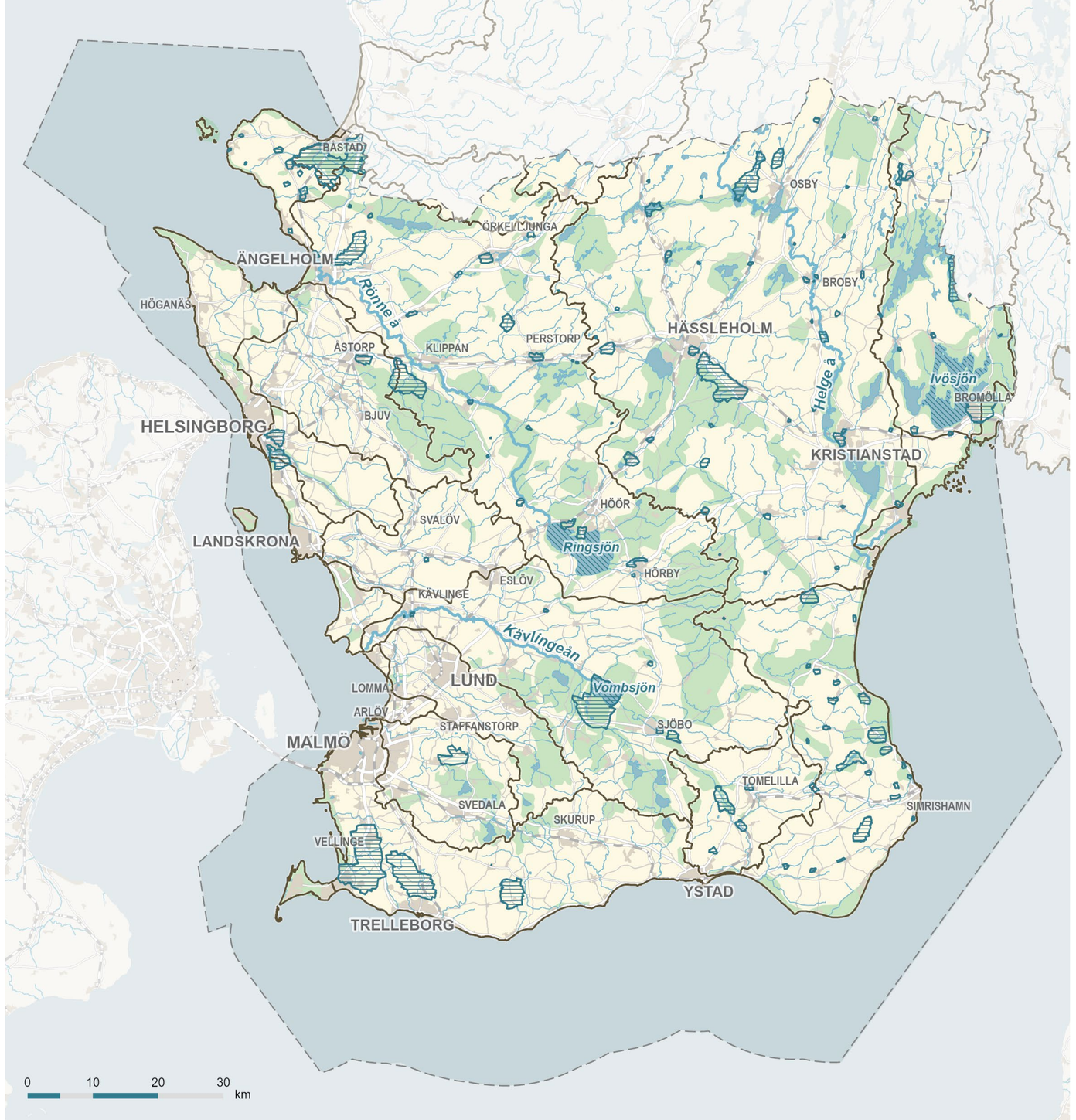
Sjöar och vattendrag utgör viktiga livsmiljöer för växter och djur och har stor betydelse för biologisk mångfald, rekreation, friluftsliv och besöksnäring. Sjöar och vattendrag används utöver grundvatten för vattenförsörjning till hushåll, näringsliv och jordbruk. Vatten av tillräcklig kvantitet och kvalitet är en förutsättning för regional utveckling och nödvändigt för att kunna bibehålla en god folkhälsa, livskraftigt jordbruk, hållbar tillväxt i näringslivet, en biologiskt rik grön- och blåstruktur för rekreation och turism samt god samhällsberedskap.

Klimatförändringarna innebär att kvantiteten av både yt- och grundvatten kommer att minska samt att vattenkvaliteten försämras ytterligare om inte aktiva åtgärder genomförs i Skåne. Fler extrema väderhändelser och större svängningar i vattentillgång mellan olika år innebär att det är nödvändigt att förbättra landskapets förmåga att hantera såväl översvämning som torka.

I Skåne finns vattenförekomster i form av sjöar, vattendrag, kustvatten och grundvatten som omfattas av miljökvalitetsnormer (MKN), enligt vattendirektivet (2000/60/EG). Dessa hanteras samlat i detta avsnitt. Skåne har stora utmaningar med vattenkvalitet och det finns inga vattenförekomster i Skåne som uppfyller både god ekologisk och god kemisk status.

Föroreningskällorna kommer från bebyggelse, industrier och verksamheter, vägar och järnvägar, jord- och skogsbruk, materialtäkter och reningsverk. Dålig vattenkvalitet utgör ett hot mot människors hälsa, Skånes vattenförsörjning och olika ekosystem. Vatten behöver renas innan det når det mottagande vattendraget (recipienten) för att bidra till att nå god ekologisk och kemisk status i sjöar, vattendrag och kustnära vatten. Det finns behov av att reservera mark för åtgärder i översiktsplaner och detaljplaner. Eftersom till exempel utsläpp som sker på en plats kan få stora effekter på en helt annan plats, nedströms i ett avrinningsområde, måste åtgärder många gånger göras på andra platser än där problemet syns och är som störst.

Eftersom avrinningsområdena sträcker sig över kommungränser, och i norra Skåne även över regiongränser, krävs ett samordnat planerings- och åtgärdsarbete mellan kommunerna för att nå en långsiktigt hållbar vattenförvaltning inom avrinningsområdet. Åtgärder behöver vara flerfunktionella och bidra till vattenreglering, vattenmagasinering och vattenrening samt ett ekologiskt funktionellt landskap samtidigt som hänsyn tas till jordbrukets behov av mark för livsmedelsproduktion. Den fysiska planeringen måste bidra till att förbättra vattenkvaliteten i sjöar, vattendrag, kustnära vatten och grundvatten och ska baseras på aktuella underlag.



Blåstruktur

- Viktiga vattenresurser
- Vattenskyddsområde
- Huvudavrinningsområde
- Vattendrag
- Sjö/hav
- Befintlig bebyggelse
- Landsbygd
- Grönområde
- Länsgräns

Temakarta vatten *visar sjöar och vattendrag, viktiga vattenresurser, vattenskyddsområden och huvudavrinningsområden.*

Havet och kusten

Skånes kust och hav omfattar mötet mellan land och hav längs Öresund, Kattegatt och Östersjön – från högexploaterade kustavsnitt i väster och sydväst till mer oexploaterade kustlandskap i öster och nordost. Kustzonen rymmer strandängar, våtmarker, sandstränder, hamnar, stora tätorter och mindre samhällen samt marina miljöer. Stora natur-, kultur- och rekreationsvärden sammanfaller med boende, besöksnäring, fiske, sjöfart och energiproduktion. Det öppna kustlandskapet, utblickarna och sambanden mellan land och hav är viktiga delar av Skånes identitet och kulturmiljö.

Kusten och havet har avgörande funktioner för biologisk mångfald, klimatanpassning och regional attraktivitet. Marina och kustnära ekosystem bidrar med livsmiljöer, naturligt kustskydd, vattenrening, kolinlagring och goda förutsättningar för friluftsliv och folkhälsa. Den oexploaterade kusten är särskilt värdefull eftersom den ger utrymme för kustens naturliga processer och stärker robustheten mot erosion, översvämning och stigande havsnivåer. Naturbaserade lösningar som strandängar, våtmarker och reträttzoner stärker både ekosystemens funktion och samhällets klimatanpassning.

Kustzonen är samtidigt en av Skånes mest konkurrensutsatta miljöer där anspråk på mark- och vattenanvändning ofta överlappar. Exploatering för bebyggelse, infrastruktur, energiproduktion och verksamheter behöver balanseras mot naturvård, friluftsliv, fiske, kulturmiljö och allmänhetens tillgång till kusten för att säkerställa en långsiktigt hållbar utveckling av kustzonen. Hela Skånes kust är utpekad som riskområde för erosion och översvämning, vilket ställer krav på att undvika att planera ny bebyggelse i utsatta lägen och att prioritera långsiktigt hållbara, naturbaserade lösningar framför kortsiktiga skyddsåtgärder där det är möjligt.

Den fysiska planeringen behöver bidra till att samordna mark- och vattenanvändningen, hantera målkonflikter och säkerställa kustens långsiktiga värden. Eftersom naturliga processer, vattenflöden, erosionsförlopp, ekosystem och rekreativa samband sträcker sig över kommungränser krävs en samordnad planering av kusten och havet. Åtgärder i en kommun påverkar ofta förutsättningarna i nästa, både på land och till havs.

Hela Skånes kust är riksintresse för högexploaterad kust samtidigt som de värden som ryms inom både hav och kustområden är av regional och lokal karaktär. Vid de högexploaterade kuststräckorna krävs särskilt noggranna avvägningar mellan utveckling, klimatanpassning, tillgänglighet och bevarandet av natur-, kultur- och landskapsvärden.

I Skånes havsområden möts nationella, regionala och lokala intressen och behov, som ibland konkurrerar med varandra. Samtidigt delas planeringsansvaret mellan stat, region och kommun. Det krävs därför ett sammanhållet planeringsperspektiv, där planeringen av land och hav ses i ett sammanhang och skapar möjlighet för olika verksamheter och värden att samexistera.



Foto: Ystad/Mona Skoog, Life Coast Adapt

Riktlinjer för grön- och blåstruktur

3.3 – 1 Prioritera värden för rekreation och friluftsliv, natur- och kulturmiljö, biologisk mångfald och ekosystemtjänster framför annan markanvändning i den regionala grön- och blåstrukturen, särskilt i områden med brist på tillgänglig natur.

Gäller för: Regional grön- och blåstruktur

Bidrar till mål: A3, C3

3.3 – 2 Skydda och utveckla regionala grönområden och stråk med höga natur- och friluftslivsvärden. Bind samman grönområden och utveckla befintliga grönblå stråk för att förbättra sambanden för rekreation och biologisk mångfald.

Gäller för: Järnvägsinfrastruktur

Bidrar till mål: A3, B3, C3

3.3 – 3 Lokalisera ny bebyggelse, verksamheter, transportinfrastruktur och teknisk infrastruktur med hänsyn till den regionala grön- och blåstrukturens funktionalitet och så att fragmentering och störningar undviks.

Gäller för: Regional grön- och blåstruktur

Bidrar till mål: A3, C3



3.3 – 4 Undvik exploatering av värdefull grön- och blåstruktur. Tillämpa skadelindringshierarkin för alla relevanta ekosystemtjänster. Tillämpa ekologisk kompensation i ett landskapssammanhang samt med utgångspunkten att nettoförluster av relevanta ekosystemtjänster inte får uppstå.

Gäller för: Regional grön- och blåstruktur, Bebyggelsestruktur, Transportinfrastruktur, Teknisk infrastruktur

Bidrar till mål: A1, A3, C3

3.3 – 5 Främja tillgängligheten till tätortsnära natur i anslutning till tätorter och koppla samman tätorternas grönstruktur med den regionala grön- och blåstrukturen. Prioritera åtgärder i områden med brist på tätortsnära natur.

Gäller för: Regional grön- och blåstruktur, Tillväxtmotorer, Regionala kärnor, Centralorter

Bidrar till mål: A1, A3, B3, B4

3.3 – 6 Säkerställ närhet till grönområden och natur för alla invånare i Skånes tätorter. Tillämpa 3-30-300-regeln som strukturerande princip vid planering av ny bebyggelse och vid förtätning. Utforma parker och urbana grönområden med utgångspunkt i evidensbaserade upplevelsevärden.

Gäller för: Tillväxtmotorer, Regionala kärnor, Centralorter

Bidrar till mål: A1, B4

3.3 – 7 Lokalisera bebyggelse, verksamheter, transportinfrastruktur, energianläggningar och täkter med hänsyn till friluftslivets värden och behov.

Gäller för: Regionala områden för friluftsliv, Regionala leder för vandring och cykling

Bidrar till mål: A3, C3

3.3 – 8 Prioritera friluftslivets värden och behov i utpekade friluftslivsområden och längs de regionala lederna för vandring och cykling. Förvalta och utveckla områdena med särskild hänsyn till friluftslivet.

Gäller för: Regionala områden för friluftsliv, Regionala leder för vandring och cykling

Bidrar till mål: A3, B3

3.3 – 9 Ge fler områden av regional betydelse för friluftslivet ett långsiktigt skydd genom formella skydd eller strategiska markinköp.

Gäller för: Regionala områden för friluftsliv, Regionala leder för vandring och cykling

Bidrar till mål: A3, B3, C3



3.3 – 10 Främja utvecklingen av ett finmaskigt nät av lokala och mellankommunala leder som komplement till den regionala ledinfrastrukturen.

Gäller för: Regionala leder för vandring och cykling

Bidrar till mål: B3

3.3 – 11 Utveckla fler fysiska kopplingar mellan hållplatslägen, leder och friluftslivsområden. Planera bytespunkter som trygga noder.

Gäller för: Noder för friluftsliv

Bidrar till mål: B3

3.3 – 12 Ta vara på potentialen i att utveckla orter, hållplatser och naturcentrum som noder för friluftsliv genom att lokalisera funktioner som stärker friluftslivet på dessa platser.

Gäller för: Noder för friluftsliv

Bidrar till mål: B3, C3

3.3 – 13 Säkerställ att planering sker med ett helhetsperspektiv på vatten och med en samordnad mark- och vattenanvändning i landskapet och tätorterna utifrån ett avrinningsområdesperspektiv.

Gäller för: Sjöar och vattendrag

Bidrar till mål: A3, A5, C5

3.3 – 14 Reservera mark för att öka vattnets utrymme och fördröja vattnets tid i landskapet och i tätorter. Prioritera naturbaserade och mångfunktionella lösningar för vattenreglering, vattenmagasinering och vattenrening samt biologisk mångfald och rekreation.

Gäller för: Sjöar och vattendrag

Bidrar till mål: A3, C3, C5

3.3 – 15 Säkerställ att markbehov för åtgärder pekas ut i den översiktliga planeringen och att mark reserveras för åtgärder för rening och översvämning i tätorter och i landskapet. Samordna åtgärder för rening av vatten i tätorter med åtgärder för dagvatten och skyfall.

Gäller för: Sjöar och vattendrag

Bidrar till mål: A3, C5

3.3 – 16 Värna den oexploaterade kusten och dess värden. Främja samexistens mellan natur, rekreation och andra kustnära intressen. Planera kusten och havet med ett helhetsperspektiv för en långsiktigt hållbar mark- och vattenanvändning utifrån hur rekreation, naturvård, klimatanpassningsåtgärder, fiske, friluftsliv, sjöfart, energiproduktion och andra kustrelaterade aktiviteter kan samsas i samma områden på ett hållbart sätt.

Gäller för: Hela Skåne

Bidrar till mål: A1, C1

3.3 – 17 Skydda och anpassa den oexploaterade kusten mot stigande hav och erosion. Prioritera naturbaserade lösningar. Skapa reträttzoner för kustnära ekosystem (våtmarker och strandängar). Skapa utrymme för tillfälliga översvämningar i landskapet.

Gäller för: Havet och kusten

Bidrar till mål: A3

3.3 – 18 Säkerställ och stärk viktiga marina och kustnära ekosystem och naturvärden. Bevara och förstärk de kust- och havsmiljöer som har särskilt höga naturvärden. Sträva efter en ekosystembaserad förvaltning som bidrar till en långsiktigt hållbar utveckling av havet och kusten.

Gäller för: Havet och kusten

Bidrar till mål: A3, C3

3.3 – 19 Beakta och värna kustlandskapets visuella samband och kulturmiljöer. Säkerställ att planering av kusten och havet tar särskild hänsyn till kulturmiljövärden. Detta inkluderar kulturhistoriskt värdefulla kustmiljöer, utblickar, visuella samband mellan land och hav.

Gäller för: Havet och kusten

Bidrar till mål: A1

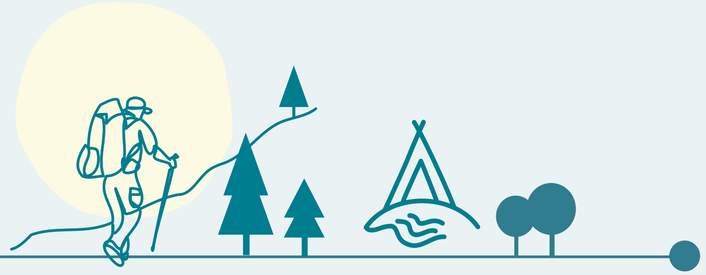




Foto: Rörums backar, Anders Tukler

3.4 Regional teknisk infrastruktur

Regional teknisk infrastruktur omfattar:

- Energiförsörjning
- Digital infrastruktur
- Vattenförsörjning

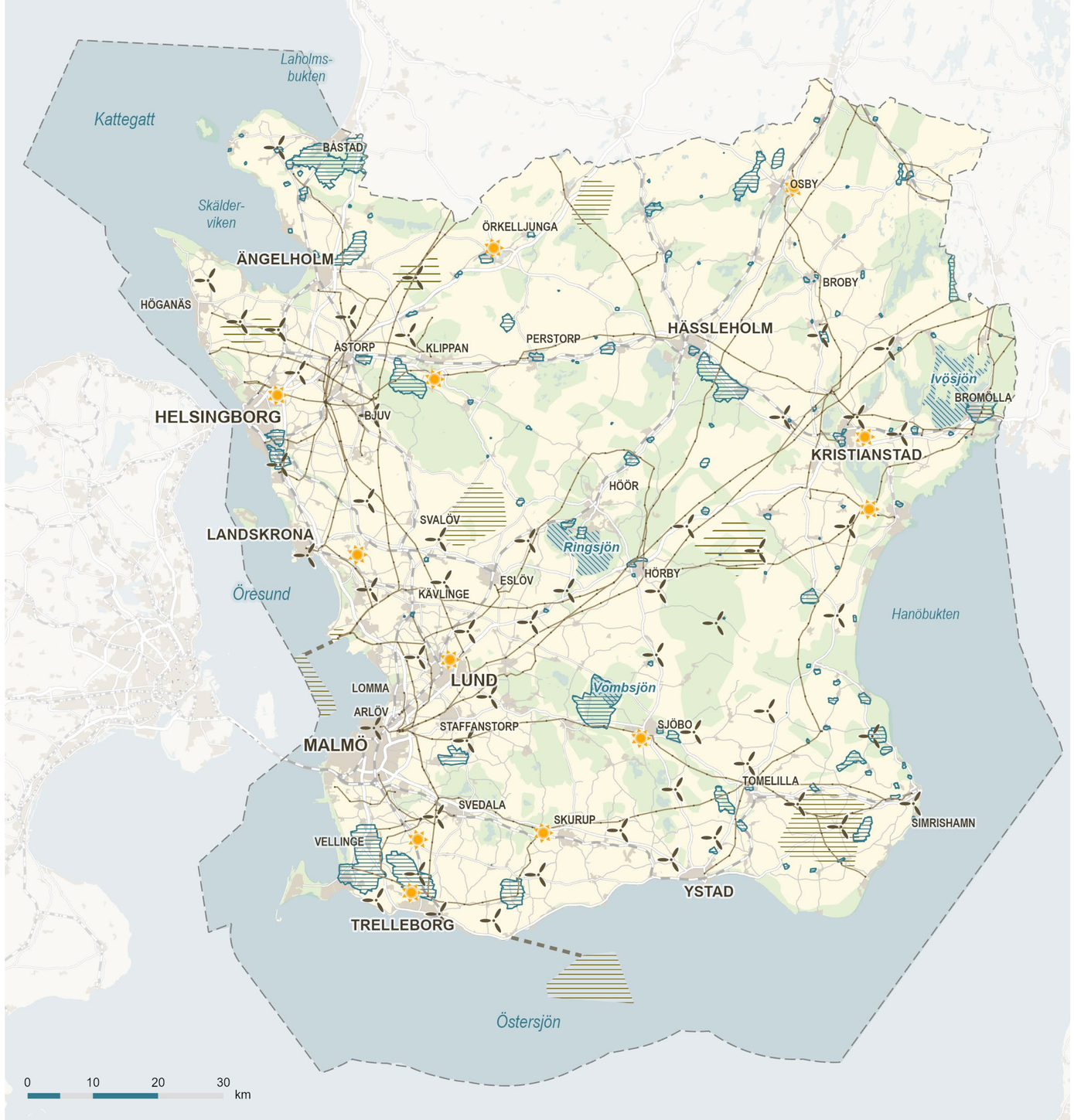
Regional teknisk infrastruktur omfattar områden och huvudstråk för energi- och vattenförsörjning samt för digital infrastruktur. Den tekniska infrastrukturen innefattar nätverk och anläggningar som säkerställer samhällets grundläggande funktioner. Systemen korsar kommun-, läns- och landsgränser.

En välfungerande och robust teknisk infrastruktur säkerställer att alla invånare och företag har tillgång till grundläggande samhällstjänster, oavsett var i Skåne de bor eller verkar. Detta möjliggör hållbar utveckling och tillväxt. Den tekniska infrastrukturen behöver utvecklas med hög krismedvetenhet, robusthet och redundans så att samhällsbärande funktioner fungerar även vid större påfrestningar och avbrott samt vid höjd beredskap och kriser.

Hållbar, robust och redundant teknisk infrastruktur kräver framsynt planering och god, tvärsektoriell samverkan mellan många samhällsaktörer inom och utanför Skåne. Skånes invånare och företag måste kunna lita på att den tekniska infrastrukturen levererar med tillräcklig kvalitet, kapacitet och tillförlitlighet. Den fysiska planeringen behöver hantera föränderliga behov och osäker tillgång samt säkerställa att infrastrukturen klarar störningar, kriser och höjd beredskap.



Foto: Österlen/Thomas Adolfsén, Johnér



Teknisk infrastruktur

- Vindkraft, landbaserad
- Solcellspark
- Anslutningskorridor energizon, potentiell
- Transmissionsnät el
- Energizon
- Energizon med särskild hänsyn
- Viktiga vattenresurser
- Vattenskyddsområde
- Sjö/hav
- Befintlig bebyggelse
- Landsbygd
- Grönområde
- Länsgräns

Temakarta regional teknisk infrastruktur *visar energizoner, sol-och vindkraftverk samt vattenskyddsområden och vattenförekomster.*

Energiförsörjning

Infrastruktur för energiförsörjning omfattar områden och huvudstråk för produktion, distribution och lagring av el, värme, kyla och gas samt energizoner för utveckling av fossilfri energiproduktion.

För att klara klimat- och energiomställningen samt för att säkerställa viktiga samhällsfunktioner, även vid kriser och höjd beredskap, behövs en robust och tillförlitlig energiförsörjning. Skånes elnät står inför en mycket omfattande utbyggnad. Det beror på en kraftigt ökad elanvändning och en fortsatt ökad elektrifiering av industrier, transporter, företag samt växande tätorter. Eftersom utbyggnaden kommer att pågå under lång tid behöver möjliga områden och stråk identifieras i ett tidigt skede.

Det finns potential att öka energiproduktionen i Skåne genom bland annat vindkraft, solkraft, kraftvärme, biogas och kärnkraft. Eftersom andelen planerbar elproduktion är låg behöver energikällor som kärnkraft, kraftvärme och gasturbiner byggas ut för att säkerställa tillräcklig eleffekt vid varje tidpunkt. För att kunna ta tillvara överskottsenergi från bland annat sol- och vindkraft kan energi lagras som vätgas eller i batterier. Möjliga platser för energilagring behöver undersökas för att säkerställa en stabil energiförsörjning och minska behovet av reservkraft. Potentialen för både land- och havsbaserad vindkraft i Skåne behöver nyttjas för att stärka elförsörjningen. Många vindkraftverk har nått sin tekniska livslängd, men finns på platser med goda vindförhållanden och få intressekonflikter. Därför behöver möjligheterna för repowering (även kallat generationsväxling) där komponenter eller hela verk ersätts med modernare och effektivare alternativ, undersökas.

Samplanering av energiinfrastruktur och andra fysiska anläggningar kan skapa synergier för att nyttja överskottsvärme och överskottskyla mellan avfallsanläggningar, industri och energisystem. Det kan också minska behovet av att ta i anspråk mark- och vattenområden samt begränsa omgivningspåverkan. Kapacitetsbehov och elnätsinfrastruktur är strategiska planeringsfrågor som behöver vägas in tidigt i den fysiska planeringen för att motverka risken för effektbrist. För att stärka energiförsörjningen i Skåne lyfter regionplanen fram regionala energizoner. En regional energizon är ett område med möjlighet till utveckling av fossilfri energiproduktion.

De regionala energizonerna tar sin utgångspunkt i potential för ökad energiproduktion genom mellankommunal samverkan i områden med förutsättningar för distribution, synergier med annan markanvändning och annan teknisk infrastruktur samt få intressekonflikter ur ett regionalt perspektiv. Energizonernas gränser ska tolkas som ungefärliga och skapar möjligheter att utreda förutsättningarna vidare i mellankommunal och regional samverkan.

I plankartan visas de regionala energizonerna i två kategorier utifrån synergier och målkonflikter. Kategorierna speglar både hur prioriterat ett område är och hur mycket energiproduktion som skulle kunna rymmas. Kommunerna behöver i sin fysiska planering utreda möjligheterna att utveckla kommunala energizoner med fokus på samlokalisering och resurseffektiv mark- och vattenanvändning. Stora hänsynsavstånd mellan vindkraftverk och bebyggelse eller kommungräns kan begränsa möjligheterna till energiproduktion. Där energizonerna sträcker sig över kommungränser krävs ett samordnat planeringsarbete mellan kommunerna.

Energiproduktion, energilagring och energidistribution tar mark- och vattenområden i anspråk och kan påverka omgivningen genom bland annat buller, reflexer, skuggor, kollisionsrisk och förändrad landskapsbild. Därför behöver vidare avvägningar göras av påverkan på bland annat natur- och kulturvärden, bostadsbebyggelse, areella näringar, rekreation och besöksnäring.



Foto: Skåne/Anders Andersson, Johnér

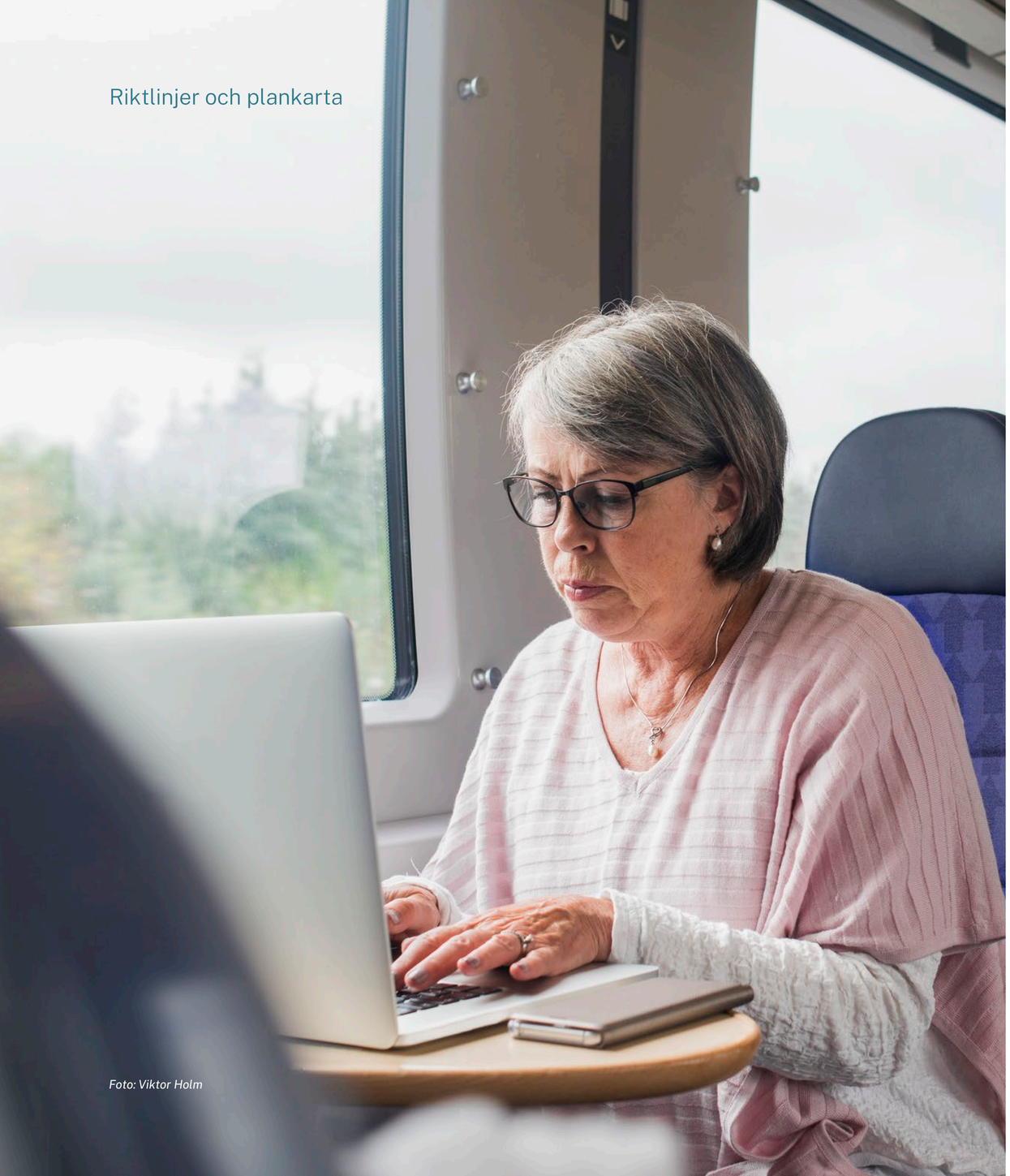


Foto: Viktor Holm

Digital infrastruktur

Digital infrastruktur omfattar områden och huvudstråk för fiberoptiska stomnät, kärnnät, accessnät samt mobilmaster med basstationer för trådlös kommunikation. En robust och väl utbyggd digital infrastruktur är kritisk för att upprätthålla samhällsviktiga funktioner och likvärdiga levnadsvillkor i hela Skåne. Detta är särskilt viktigt vid kriser, höjd beredskap och störningar, då digital infrastruktur spelar en avgörande roll för kommunikation, styrning och samordning.

Digital infrastruktur stärker delaktigheten i samhällslivet genom ökad tillgänglighet till hälso- och sjukvård,utbildning, arbetsmarknad, kultur och annan service. Digital infrastruktur är också avgörande för näringslivets utveckling, innovation, forskning och kompetensförsörjning samt för samhällets krisberedskap. Den digitala infrastrukturen stödjer distansarbete och bidrar därmed till minskade resebehov.

För att möta framtidens behov krävs stärkt digital konnektivitet och fortsatt utbyggnad av digital infrastruktur, särskilt längs regionalt betydelsefulla transportstråk och gränsinfrastruktur över Öresund. Nära vård, autonoma fordon och maskiner samt larmfunktioner och andra digitala tjänster behöver obruten uppkoppling även i glesare geografier och där kan satellitkommunikation komplettera fasta och mobila nät. Digitalisering av tjänster och styrning av tekniska system ökar behovet av kapacitet i fasta och mobila nät. Användningen av artificiell intelligens ökar behovet ytterligare. En framtidssäker infrastruktur behöver planeras och dimensioneras för att möta kommande behov som innovativ luftmobilitet och autonoma fordon.

Den digitala infrastrukturen måste vara robust och tåla störningar som cyberattacker, tekniska fel eller klimatrelaterade skador. Redundans är särskilt viktig för att säkerställa att samhällsviktiga funktioner kan upprätthållas vid störningar, kriser och höjd beredskap.

Utbyggnad av digital infrastruktur kan stå i konflikt med bevarande av jordbruksmark och skydd av natur genom schaktning, placering av master och fragmentering av landskap. Kulturmiljön kan också påverkas, främst av master för basstationer för mobiltelefoni. Anpassning till klimatförändringar kan göra att kablar förläggs djupare och att master placeras på stabil mark. Redundans i form av alternativa master eller kabelstråk tar ytterligare mark i anspråk. Kritiska anläggningar behöver skyddas.

Vattenförsörjning

Regionala vattenresurser för vattenförsörjning omfattar utpekade sjöar (Vombsjön, Ringsjöarna, Ivösjön och Bolmen) och vattendrag (Helge å och Rönne å) samt större grundvattenförekomster koncentrerade till västra och södra Skåne och Kristianstadsslätten. Det finns lokala riskområden för vattenbrist, till exempel på Österlen. En stor del av Skånes dricksvatten kommer från sjön Bolmen i Småland. Infrastruktur för vattenförsörjning omfattar anläggningar för dricksvattenproduktion och -distribution som till stor del är sammankopplade i mellankommunala system. Vattenverken Vombsjöverket, Ringsjöverket samt Bolmentunneln är riksintressen.

En långsiktigt hållbar vattenförsörjning med vatten av god kvalitet och kvantitet är en förutsättning för robusthet, beredskap, god hälsa, jordbrukets produktionsförmåga och ett konkurrenskraftigt näringsliv. Vattenförsörjning är en central del av samhällets beredskap och totalförsvar, och behöver planeras med hänsyn till redundans, robusthet och förmåga att hantera störningar, kriser och höjd beredskap. De regionala vattenresurserna behövs för Skånes dricksvattenförsörjning, men flera av dessa är också särskilt viktiga för jordbruks- och industriändamål. Dricksvattenproduktionen i Skåne är beroende av mellankommunala och mellanregionala samarbeten, även om varje enskild kommun har det yttersta ansvaret för dricksvattenförsörjningen till sina medlemmar.

Vattenbehovet förväntas öka till följd av befolkningstillväxt. Samtidigt medför klimatförändringarna väsentligt ökade risker och påfrestningar på vattenförsörjningen. Detta omfattar torka och vattenbrist, främst sommartid, översvämning till följd av ökad nederbörd, främst vintertid, en större variation i vattentillgång mellan åren och försämrad vattenkvalitet. Stora vattenuttag påverkar också ekosystemen negativt, särskilt sommartid. Osäkerheten i vattentillgången kommer att öka både på kort och lång sikt samtidigt som kunskapen är otillräcklig om hur mycket tillgängligt vatten som finns. Det kommer att krävas stora investeringar i infrastruktur för att kunna distribuera dricksvatten samt för att möta framtida behov och uppnå redundans i systemen. Landskapets vattenhållande förmåga har stor betydelse för vattenförsörjningen.

Bristande vattentillgång riskerar att utgöra en begränsning för Skånes bebyggelse- och näringslivsutveckling samt livsmedelsproduktion. Vattenförsörjning är därför en strategisk planeringsfråga som behöver integreras tidigt i den fysiska planeringen och hantera brist, variation och osäkerhet. Planeringen bör även beakta behovet av redundans och robusthet för att säkerställa vattenförsörjning vid störningar, kriser och höjd beredskap. Fysisk planering behöver utgå från framtida scenarier och påverkan från mark- och vattenanvändning samt bidra till att jämna ut variationer över året. Förändrad mark- och vattenanvändning kan påverka förhållandena både uppströms och nedströms den plats där ändringen sker. Planering av bebyggelse, infrastruktur och verksamheter behöver därför konsekvent beakta påverkan på vattenresurser, inklusive risker från föroreningar, exploatering, förändrad hydrologi och påverkan på ekosystemen.



Foto: Johnér

Riktlinjer för teknisk infrastruktur

3.4 – 1 Samplanera och samlokalisera infrastruktur för produktion och distribution av energi, digital information, vatten, avlopp och transport. Nyttja synergier gällande värme och kyla.

Gäller för: Teknisk infrastruktur, Bebyggelse, Transportinfrastruktur

Bidrar till mål: A5, C5

3.4 – 2 Integrera ytor för lokal energiproduktion och elnätanslutningar tidigt i planeringen av bebyggelse.

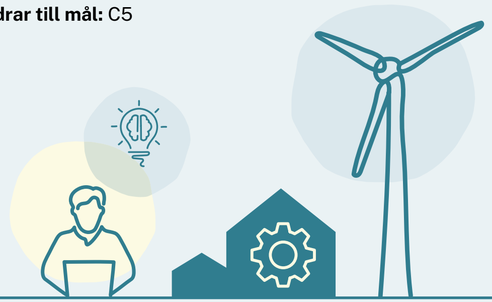
Gäller för: Teknisk infrastruktur

Bidrar till mål: C5

3.4 – 3 Främja energiproduktion i havsplaneringen och samordna de markanspråk som krävs för anslutning och drift på land. Planera för en sammanhängande infrastrukturkedja som tryggar både anslutning och ytor för drift och underhåll.

Gäller för: Energiförsörjning

Bidrar till mål: C5



3.4 – 4 Säkerställ att hamnarna i Skåne har erforderlig kapacitet för att tillgodose utbyggnad och drift av framtida energisystem till havs.

Gäller för: Hamnar, Energiförsörjning

Bidrar till mål: C5

3.4 – 5 Planera för generationsväxling av befintliga vindkraftverk. Ta hänsyn till förändrad omgivningspåverkan i den fysiska planeringen.

Gäller för: Energiförsörjning

Bidrar till mål: C5

3.4 – 6 Främja utbyggnaden av fossilfri energiproduktion. Lokalisera energiproduktion primärt i de regionala energizonerna. Överväg företräde för anläggningar som stöder fossilfri energiproduktion vid avvägning av motstående intressen. Samordna utredningsområden för energiproduktion över kommungränser.

Gäller för: Energiförsörjning

Bidrar till mål: A1, C5

3.4 – 7 Reservera mark för utbyggnad av transmissionsnät, regionnät och lokalnät.

Gäller för: Energiförsörjning

Bidrar till mål: C5

3.4 – 8 Beakta kapacitetsbehoven och elnätsinfrastrukturen tidigt i den fysiska planeringen. Samverka med berörda elnätsföretag för att underlätta utvecklingen av transmissions-, region- och lokalnät.

Gäller för: Energiförsörjning

Bidrar till mål: C5

3.4 – 9 Bygg ut digital infrastruktur längs regionalt betydelsefulla transportstråk. Säkerställ obruten mobil konnektivitet längs regionalt betydelsefulla transportstråk, även över Öresund. Planera för redundans och robusthet för att säkerställa digital kommunikation vid störningar, kriser och höjd beredskap.

Gäller för: Digital infrastruktur

Bidrar till mål: B1, B4, B5, C2, C1

3.4 – 10 Lokalisera ny bebyggelse och verksamheter där långsiktigt hållbar vattenförsörjning kan säkerställas, inklusive kapacitet för framtida behov och klimatförändringar. Planera för redundans och robusthet för att säkerställa vattenförsörjning vid störningar, kriser och höjd beredskap.

Gäller för: Vattenförsörjning, Bebyggelse

Bidrar till mål: A5, B4, C5

3.4 – 11 Skydda regionalt viktiga vattenresurser i markanvändningen. Regionalt och delregionalt viktiga vattenresurser samt deras tillrinningsområden prioriteras och skyddas i fysisk planering och ges företräde framför markanvändning som riskerar att försämra vattenkvalitet eller tillgång. Inrätta vid behov ytterligare vattenskyddsområden.

Gäller för: Vattenförsörjning, Sjöar och vattendrag

Bidrar till mål: A5, C5

3.4 – 12 Stärk regional robusthet och redundans i vattenförsörjningen. Främja mellankommunal samverkan, sammankoppling av system, reservvattentäkter och redundanta lösningar för att minska sårbarhet vid höjd beredskap och kriser.

Gäller för: Vattenförsörjning

Bidrar till mål: A5

4. Riksintressen

Detta kapitel kommer utvecklas till granskningshandlingen.

Skånes attraktionsförmåga bygger på att regionens funktionalitet upprätthålls och utvecklas samtidigt som viktiga värden värnas och utvecklas. Den fysiska planeringen ska ta hänsyn till allmänna intressen enligt plan- och bygglagen samt visa hur riksintressen enligt miljöbalken har tillgodosetts. Regionplanens intention är att dessa intressen inte ska påverkas negativt, utan ses som en tillgång för Skåne.

Regionplan för Skåne 2045 bygger i sin helhet på ambitionen att utveckla Skåne genom att stärka de allmänna intressena. Regionplanen ligger på en regional strategisk och strukturell nivå och det är därför av större nytta om den efterföljande planeringen visar hur riksintressena har tillgodosetts. Det flerkärniga Skåne syftar till ett effektivt markutnyttjande som samtidigt tar hänsyn till Skånes viktiga värden. Utmaningarna i regionplanen belyser viktiga regionala värden som behöver vägas mot varandra i den översiktliga planeringen. Med regionala värden menas fysiska tillgångar och strukturer i samhället som skapar olika värden för människorna i regionen och som behövs för att regionen ska klara sina utmaningar.

I Skåne finns flera viktiga regionala värden som också är riksintressen och allmänna intressen. Dessa är anläggningar för energiproduktion och -distribution, kommunikationer, vattenförsörjning, avfallshantering och totalförsvaret samt jord- och skogsbruk av nationell betydelse, yrkesfiske, naturvård, kulturmiljövård, friluftsliv och tätortsnära grönområden. Dessutom är rörligt friluftsliv, högexploaterad kust och Natura 2000-områden områden av riksintresse med särskilda bestämmelser i miljöbalken.

Region Skåne vill fortsätta utreda och utveckla de regionala värdena som är viktiga för Skånes utveckling och funktionalitet. Dessa kan både vara riksintressen och allmänna intressen men kan också vara andra värden av betydelse för den regionala utvecklingen.



Foto: Borrby/Anders Tukler



Foto: Koncernkontoret, Region Skåne

5. Genomförande och uppföljning

Så förverkligar vi regionplanen

Regionplan för Skåne 2045 pekar ut riktningen för Skånes framtid, men det är i genomförandet som planen får verklig betydelse.

Planen ska aktivt styra och vägleda beslut om mark- och vattenanvändning, investeringar och prioriteringar. Genom att konsekvent utgå från planens vision, mål, riktlinjer och plankarta skapas förutsättningar för ett mer sammanhållet, hållbart och robust Skåne. Genomförandet sker där besluten fattas – i kommunernas planering, i statliga beslut och i Region Skånes egna verksamheter. Det är här riktningen omsätts i handling.

Region Skåne tar en tydlig ledarroll i detta arbete. Samtidigt bygger genomförandet på ett gemensamt ansvar, där planens genomslag ytterst avgörs av hur den används av Skånes kommuner och andra utvecklingsaktörer.



För att stärka genomförandekraften samlas arbetet i tre tydliga drivkrafter:

1. Vägledning i planering och beslut

Regionplanen ska ge tydlig vägledning i den fysiska planeringen. Region Skåne verkar för att planens inriktning får genomslag i kommunernas översiktsplaner, statliga investeringar och andra beslut som påverkar mark- och vattenanvändningen. Genom att samla och tydliggöra det regionala perspektivet skapas bättre förutsättningar för långsiktiga och samordnade avvägningar i hela Skåne.

2. Kunskap som ger handlingskraft

Ett kunskapsbaserat arbetssätt är avgörande för att möta Skånes utmaningar. Region Skåne bidrar med analyser, planeringsunderlag och gemensamma kunskapsprocesser som stärker beslutsfattandet och skapar en gemensam lägesbild. Genom att utveckla och tillgängliggöra kunskap kan regional planering fungera som ett stöd för kommunerna, särskilt i komplexa och mellankommunala frågor och bidra till mer effektiva planeringsprocesser.

3. Samverkan som levererar resultat

Skånes största utmaningar kan inte lösas av en aktör ensam. Region Skåne samlar aktörer till dialog och gemensamt arbete för att hantera frågor som sträcker sig över kommunala och sektoriella gränser. Särskilt viktigt är att överbrygga de mellanrum som kan uppstå mellan olika ansvar och nivåer. Genom tydligt ledarskap, gemensamma prioriteringar och en aktiv samverkan skapas förutsättningar för att driva utvecklingen framåt.



Genomförande i samverkan

Regionplanuppdraget bygger på att Skånes utvecklingsaktörer gemensamt formar både innehåll och arbetssätt. Regionplanen utvecklas i ett nära samspel mellan Region Skåne, kommunerna och andra aktörer, där erfarenheter, behov och perspektiv tas till vara. Kommunernas delaktighet är avgörande. I vilken utsträckning regionplanen får genomslag i praktiken beror på förtroendet för planeringsprocessen och dess relevans i den kommunala planeringen.

Arbetet bedrivs transparent och processorienterat, där dialog, lärande och gemensam utveckling står i centrum. Inriktning och prioriteringar utvecklas löpande utifrån Skånes förutsättningar, utmaningar och möjligheter.

Region Skånes roll

Region Skåne har ett tydligt ansvar att leda, samla och driva genomförandet av regionplanen. Det innebär att:

- säkerställa att det regionala perspektivet får genomslag i avgörande beslut,
- samla Skånes aktörer kring gemensamma vägval,
- tillhandahålla strategisk kunskap och analys samt
- gå före i det egna genomförandet.

Genom ansvar för kollektivtrafik, hälso- och sjukvård och regional utveckling har Region Skåne en direkt och avgörande roll i att forma Skånes framtida strukturer.

Uppföljning

Uppföljningen av *Regionplan för Skåne 2045* visar hur planen används, vilket genomslag den får och hur den bidrar till Skånes utveckling.

Uppföljningen sker inom ramen för ordinarie verksamhetsplanering och är en del av ett kontinuerligt lärande. Uppföljningen fokuserar på:

- Genomslag – används planen i beslut och planering?
- Resultat – bidrar planen till önskad utveckling i Skåne?
- Samverkan – fungerar samarbetet mellan aktörer?



Foto: Turning Torso, Malmö/Malin Palm

6. Konsekvensbedömning

Uppdatering av konsekvensbedömning

I samband med aktualiseringen av regionplanen uppdateras även konsekvensbedömningen, inklusive den strategiska miljöbedömningen. Syftet är att säkerställa att bedömningarna motsvarar den aktualiserade planens inriktning, nya planeringsförutsättningar samt gällande krav enligt Miljöbalk (1998:808) och Plan- och bygglag (2010:900).

Arbetet med konsekvensbedömningen genomförs parallellt och integrerat med framtagandet av regionplanen. Konsekvensbedömningen fokuserar på de förändringar som aktualiseringen innebär i förhållande till gällande regionplan. Analysen inriktas därmed på skillnaderna mellan planförslaget och tidigare plan, vilka utgör det huvudsakliga underlaget för bedömningen.

Bedömningen omfattar både kort- och långsiktiga effekter samt kumulativa konsekvenser där flera förändringar samverkar. Särskild vikt läggs vid konsekvenser som följer av planens förstärkta inriktning mot robusthet och resiliens.

Det omfattar bland annat frågor kopplade till:

- flerkärnig ortsstruktur
- social hållbarhet
- livsmedelsförsörjning
- energiförsörjning
- klimatanpassning
- teknisk resiliens
- beredskap och totalförsvar

Regionplaner bedöms normalt kunna medföra betydande miljöpåverkan. En strategisk miljöbedömning ska därför genomföras i enlighet med 6 kap. miljöbalken i samband med att planen upprättas eller aktualiseras. Syftet med miljöbedömningen är att integrera miljöaspekter i planeringen så att en hållbar utveckling främjas. Konsekvensbedömningen redovisar även hur hänsyn har tagits till allmänna intressen enligt plan- och bygglagen samt hur riksintressen enligt miljöbalken har beaktats.

Samråd med Länsstyrelsen Skåne avseende avgränsning av miljöbedömningen genomfördes den 17 april 2026.

Samlad bedömning

Regionplan för Skåne 2045 anger en strategisk inriktning för en långsiktigt hållbar regional utveckling. Den samlade konsekvensbedömningen bygger på en strategisk miljöbedömning som omfattar miljömässiga, sociala och ekonomiska konsekvenser. Planen bedöms vara förenlig med den regionala utvecklingsstrategin *Det öppna Skåne*, nationella miljökvalitetsmål samt Agenda 2030, särskilt mål 11 och 15. Klimatperspektivet är integrerat och utgår från målet om klimatneutralitet till 2045.

Bedömning av planens konsekvenser

Planförslaget bedöms sammantaget ge positiva konsekvenser för de miljöaspekter som kan innebära betydande miljöpåverkan: naturmiljö, vattenmiljö, kulturmiljö, hushållning med naturresurser, människors hälsa och livsmiljö samt klimatpåverkan. Bedömningen förutsätter genomslag i efterföljande kommunal planering.

Även de sociala och ekonomiska konsekvenserna bedöms vara positiva. Planen stärker förutsättningarna för social sammanhållning, folkhälsa och en resurseffektiv bebyggelsestruktur med stöd av stationsnära lägen och samordnad utveckling.

Risker och säkerhet bedöms utifrån om planens hantering är tillräcklig. Fokus ligger på klimatrelaterade risker samt samhällsrisker kopplade till kritisk infrastruktur, transporter, farligt gods och ett förändrat säkerhetsläge. Planens hantering bedöms vara tillräcklig, men behöver kompletteras vad gäller försörjningsberedskap, robusthet och uppföljning.

Genomförande och fortsatt planering

Planens genomslag är beroende av genomförandet i den kommunala planeringen. Bebyggelse, infrastruktur och grönstruktur har lång livslängd och kräver ett långsiktigt och klimatanpassat planeringsperspektiv. Lokalisering och utformning ska beakta framtida klimatförändringar såsom stigande havsnivåer, kusterosion, värmeböljor, torka och skyfall.

Den regionala balansen mellan olika delar av Skåne samt mellan stad och landsbygd behöver hanteras i fortsatt planering för att undvika ökade skillnader i livsvillkor och tillgänglighet.

Slutsatser och rekommendationer

De kumulativa effekterna bedöms vara positiva på regional nivå men med lokala risker där exploatering, klimatrisker och resurskonflikter sammanfaller, särskilt i kustzoner, kring transportstråk och i områden med ansträngda vattenresurser. Klimatrelaterade risker kan förstärka varandra och behöver hanteras samlat.

Den samlade strukturen med koncentrerad och stationsnära bebyggelse, stärkt kollektivtrafik, sammanhängande grön- och blåstruktur samt fossilfri omställning bedöms ge tydliga positiva effekter för klimat, naturmiljö och människors hälsa.

Planen bedöms inte medföra påtaglig skada på riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken. Riksintressen och Natura 2000-områden ska dock säkerställas i efterföljande planering och tillståndsprövning, vilket förutsätter noggranna lokaliserings- och utformningsprövningar samt tillämpning av balanseringsprincipen genom att undvika, minimera, utjämna och kompensera negativa effekter. Detta är särskilt viktigt för naturmiljö, vatten, grönstruktur och brukningsvärd jordbruksmark.

Den samlade bedömningen är att planens negativa konsekvenser står i proportion till den nytta den kan bidra med för Skånes långsiktiga utveckling. För att planens nyttor ska få genomslag behöver regionplanens ställningstaganden beaktas och tillämpas samordnat i den kommunala planeringen och efterföljande beslut. Detta skapar förutsättningar för en sammanhållen regional utveckling och en samordnad hantering av mellankommunala frågor. Uppföljning av planens betydande miljöpåverkan, målkonflikter och kumulativa effekter är en förutsättning för att identifiera och hantera negativa konsekvenser under planens genomförande.

Den uppdaterade konsekvensbedömningen går att läsa i sin helhet i bilaga 1.



Foto: Sydkustleden, Skanör–Malmö/ Mickael Tannus



Foto: IUC Syd, Malmö/Malin Palm

7. Planeringsförutsättningar

Planeringsförutsättningarna är utgångspunkter för hur den fysiska planeringen kan och behöver formas för en hållbar utveckling i Skåne. Mark- och vattenanvändningen i länet påverkas av förändringar i samhällsutvecklingen och i vår omvärld, men även av nya ramverk, strategier, planer och styrdokument. De beskrivs i följande delar:

Mål, planer och program redovisar hur regionplanen har tagit hänsyn och samordnats med den regionala utvecklingsstrategin, den regionala transportinfrastrukturplanen, trafikförsörjningsprogrammet samt kommunala handlingsplaner för bostadsförsörjning. Ett urval av nationella och andra regionala och kommunala mål, planer och program av betydelse för en hållbar utveckling i länet, som använts som planeringsunderlag listas också.

Trender beskriver förändringar i samhällsutvecklingen och i omvärlden som påverkar den långsiktiga mark- och vattenanvändningen i Skåne.

Mål, planer och program

Det öppna Skåne – regional utvecklingsstrategi

Det öppna Skåne är Region Skånes regionala utvecklingsstrategi och utgör det övergripande styrdokumentet för Skånes långsiktiga utveckling. Strategin anger en gemensam riktning för hur aktörer i regionen – såsom kommuner, statliga myndigheter, näringsliv, lärosäten, arbetsmarknadens parter, folkbildningen och idéburen sektor – ska samverka för att möta samhällsutmaningar och främja en hållbar utveckling.

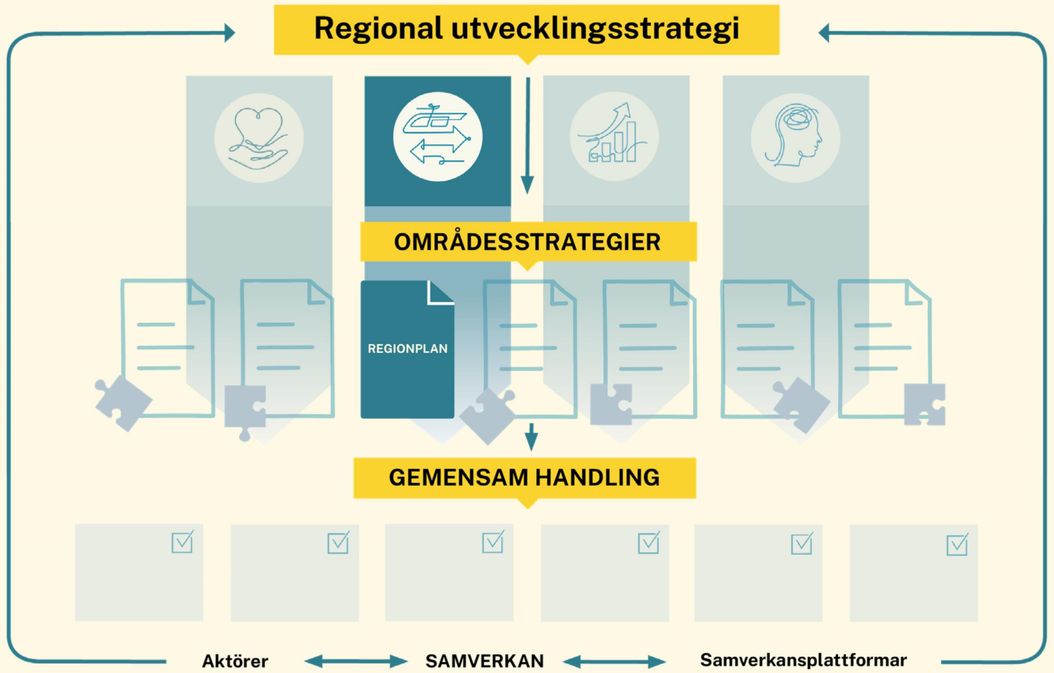
Strategin betonar särskilt vikten av ett sammanhållet och flerkärnigt Skåne, där kopplingar mellan stad och landsbygd stärks och där utvecklingen bidrar till ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet.

Den regionala utvecklingsstrategin ger en tydlig grund för regionplanen som ett verktyg för att omsätta strategins inriktning i regionala fysiska strukturer. Framför allt genom en flerkärnig ortstruktur, förutsättningar för robust försörjning, hållbara transporter, ett konkurrenskraftigt näringsliv och goda livsmiljöer.

Den regionala utvecklingsstrategin utgår från fyra strategiska områden: Hela Skåne, Ökad innovation och konkurrenskraft, Stärkt delaktighet genom kompetensförsörjning, utbildning och sysselsättning samt Bättre hälsa för alla. Inom varje strategiskt område finns områdesstrategier, program, tvärgående perspektiv och åtgärder.

Den senaste versionen av *Det öppna Skåne* beslutades av regionfullmäktige i december 2024 och är avsedd att vara långsiktigt vägledande. Den regionala utvecklingsstrategin ses över åtminstone en gång mellan varje val till region- och kommunfullmäktige. Inom de fyra strategiska områdena finns politiskt beslutade områdesstrategier som är en del av den regionala utvecklingsstrategin:

- Regionplan för Skåne 2045
- Transportstrategi – för utveckling och hållbar tillgänglighet i hela Skåne
- Strategi för näringslivsfrämjande och kompetensförsörjning i Skåne
- Regional kulturplan för Skåne
- Strategi för framtidens hälsosystem



Den regionala utvecklingsstrategin, *Det öppna Skåne, beskriver vad Region Skåne vill med utvecklingen i Skåne och hur vi tillsammans i Skåne kan samarbeta för att möta utmaningar och skapa hållbar utveckling. Områdesstrategier är politiskt antagna styrdokument inom det regionala utvecklingsansvaret.*

Områdesstrategier

Transportstrategi – för utveckling och hållbar tillgänglighet i hela Skåne

Transportstrategin anger den långsiktiga inriktningen för Skånes transportsystem, transportinfrastruktur och kollektivtrafikstråk. Strategin utgår från ett övergripande mål om hållbar tillgänglighet i hela Skåne och kopplar an till det nationella klimatmålet om nettonollutsläpp till år 2045.

Regionplanen bidrar till att omsätta transportstrategins mål och ställningstaganden i fysisk planering genom strukturbilden och plankartan. Transportstrategin är strukturbildande, särskilt för regional bebyggelsestruktur och regional transportinfrastruktur.

Transportstrategin antogs av regionfullmäktige 16 juni 2026.

Strategi för näringslivsfrämjande och kompetensförsörjning i Skåne

Strategin för näringslivsfrämjande och kompetensförsörjning i Skåne redovisar Region Skånes mål och utvecklingsområden att främja näringslivets konkurrenskraft, kompetensförsörjning och innovationskraft och visar inriktningen för en hållbar tillväxt och konkurrenskraftigt näringsliv. Den har kopplingar till samtliga fysiska strukturer i regionplanen.

Regional kulturplan för Skåne

Regional kulturplan för Skåne beskriver inriktningen på det regionala utvecklingsarbetet på kulturområdet utifrån de nationella och regionala kulturpolitiska målen. Regional kulturplan för Skåne 2025–2028 belyser hur kulturmiljöer, ett rikt och inkluderande kulturliv stärker platsers identitet och attraktivitet samt bidrar till god hälsa, demokrati och social sammanhållning i samverkan med andra aktörer. Kulturplanen har koppling till samtliga fysiska strukturer i regionplanen. Kulturplanen har ingen fast långsiktig målhorisont utan revideras regelbundet, vanligtvis vart fjärde år, i dialog mellan Region Skåne, kommuner och staten.

Strategi för framtidens hälsosystem

Strategi för framtidens hälsosystem är den övergripande strategin för utvecklingen av hälso- och sjukvården i Skåne. Den bidrar till att synliggöra hur demografiska förändringar, digitalisering och ökade vårdbehov påverkar utformning av bostäder och vårdbyggnader, tillgänglighet samt digital infrastruktur. I regionplanen behandlas strategin i samtliga fysiska strukturer.

Klimat- och energistrategi för Skåne 2025–2030

Strategin har tagits fram av Länsstyrelsen Skåne, Region Skåne och Energikontor Syd inom ramen för Klimatsamverkan Skåne och ska ge vägledning för länets klimat- och energiarbete. Strategin innehåller regionala målsättningar och prioriterade åtgärdsområden inom energiförsörjning, minskad klimatpåverkan och transportinfrastruktur. Förändrad markanvändning som görs för att minska utsläpp kan också ge positiva effekter för klimatanpassning.

Miljö- och klimatfrågor berör många samhällsområden och utgör en central del av en hållbar regional utveckling. Skåne har som ambition att vara en föregångare i omställningen till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet och minimal klimatpåverkan.

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Skåne

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Skåne tas fram av Region Skåne i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet och anger mål och inriktning för den regionala kollektivtrafiken med målhorisont 2035. Programmet revideras regelbundet och omfattar den samlade kollektivtrafikens utveckling i Skåne, inklusive regional tåg- och busstrafik samt kopplingar till angränsande regioner.

Programmet bygger på analyser av resbehov och målpunkter och identifierar viktiga stråk och samband för att stärka tillgänglighet och funktionell arbetsmarknadsregion i Skåne. Det är vägledande för utvecklingen av kollektivtrafiksystemet och anger inriktningar för både utbud och utveckling av trafiksystemet över tid. Regionplanen bidrar till att sätta de fysiska ramarna för inriktningen av trafikförsörjningsprogrammet.

Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026–2037

Den regionala transportinfrastrukturplanen (RTI) anger prioriteringar för investeringar i den regionala transportinfrastrukturen. Planen är en del av det samlade svenska planeringssystemet för transportinfrastruktur och samspelar med den nationella planen för transportsystemet.

Regionplanen och transportstrategin är strukturbildande för den regionala transportinfrastrukturplanen. Planen revideras i regel för en längre planperiod och bygger på dialog med kommuner, näringsliv och andra aktörer i Skåne. Den innehåller prioriteringar för investeringar i bland annat vägar, kollektivtrafiknära infrastruktur och åtgärder som stärker tillgänglighet och funktion i transportsystemet.

Kommunernas översiktsplaner

Region Skånes analys av kommunernas översiktsplaner visar att samtliga har ett regionalt perspektiv med stort fokus på Skånes flerkärnighet. Region Skåne erbjuder stöd i framtagandet av nya översiktsplaner för att tidigt identifiera möjligheter för Skånes hållbara tillväxt och stöttar löpande med det regionala planeringsperspektivet utifrån regionplanen och uppdraget som remissinstans för kommunala översiktsplaner. *Regionplan för Skåne* 2045 är inte en sammanställning av kommunernas översiktsplaner, utan visar på en utveckling av mellankommunala och regionala frågor av betydelse för Skånes hållbara tillväxt som vägledning till den kommunala översiktsplaneringen.

I Skåne samarbetar många av kommunerna i delregioner med att ta fram strukturplaner. Familjen Helsingborg och MalmöLundregionen har beslutade strukturplaner och Skåne Nordost har en utvecklingsplan. Planerna visar gemensamma ställningstaganden och stödjer den översiktliga planeringen. De utgör dessutom underlag för dialog med bland annat Region Skåne. De har ett tydligt regionalt fokus och är därför värdefulla som underlag för regionplanen.

Kommunala handlingsplaner för bostadsförsörjning

Enligt lagen om kommunernas bostadsförsörjningsansvar ska kommunerna varje mandatperiod anta en handlingsplan för bostadsförsörjningen. Här ska kommunen beskriva mål för nytillskott av bostäder och utveckling av bostadsbeståndet samt de insatser kommunen planerar för att uppnå målen. I handlingsplanerna ska kommunerna analysera den demografiska utvecklingen, efterfrågan på bostäder, bostadsbehovet för särskilda grupper och marknadsförutsättningar. Riktlinjer för bostadsförsörjning ska vara vägledande vid kommunernas planläggning, enligt plan- och bygglagen.

Alla skånska kommuner har tagit fram handlingsplaner för bostadsförsörjning och Region Skåne tar del av dessa som remissinstans. Region Skåne stödjer kommunerna i arbetet med att analysera den lokala bostadsmarknaden i en regional kontext genom att regelbundet ta fram analyser och kunskapsunderlag.

Boverkets föreskrifter

Som ett led i att digitalisera samhällsbyggnadsprocessen kompletterades Plan- och byggförordningen (PBF) med nya krav under 2023. Ändringen innebär att översikts- och regionplaner ska utformas så att uppgifterna i dem kan tillgängliggöras och behandlas digitalt (PBF 2 kap. 5 c §). Mot denna bakgrund har Boverket tagit fram föreskrifter om regionplan (BFS 2025:1). Dessa trädde i kraft den 1 maj 2025 och kan tillämpas från detta datum. Föreskrifterna blir obligatoriska för regionplaner som påbörjas efter den 31 december 2026. Eftersom regionplanen beräknas antas år 2028 sammanfaller detta med den tidpunkt då de skånska kommunerna är skyldiga att ta fram översiktsplaner enligt föreskrifter om översiktsplan (BFS 2024:2). För att underlätta samordningen utgår regionplanens innehållsstruktur därför, så långt det är möjligt, från Boverkets föreskrifter om regionplan. Dessutom har geodatainformationen i regionplanens plankarta baserats på en regionalt anpassad version av Boverkets senaste ÖP-modell.



Urval av övriga mål, planer och program

Nedan listas ett urval av övriga nationella och regionala, mål, planer och program som är relevanta som ramverk eller planeringsunderlag i regionplanen. Dessa har i olika omfattning påverkat regionplanens inriktning och innehåll.

Digitalisering

- Sveriges digitaliseringsstrategi 2025–2030, regeringen
- Gestaltad livsmiljö och hållbar stadsutveckling
- Politik för gestaltad livsmiljö, regeringen (prop. 2017/18:110)
- Ny strategi för levande och trygga städer, regeringen (skr. 2024/25:96)
- Region Skånes strategi för gestaltad livsmiljö – arkitektur, form och design, Region Skåne

Klimat- och energiperspektiv

- Agenda 2030 för hållbar utveckling (FN 2015)
- Parisavtalet (FN), regeringen (prop. 2016/17:16)
- Energipolitikens långsiktiga inriktning (prop. 2023/24:105)
- Energi- och klimatplan 2021–2030, regeringen 2024 KN2024/00362.
- Färdplan för Skånes elförsörjning 2030, Region Skåne
- Regional handlingsplan för klimatanpassning 2026–2030, Länsstyrelsen Skåne
- Handlingsplan för elektrifiering i Skåne 2045, Länsstyrelsen Skåne

Kulturmiljö

- Kulturmiljöns mångfald, regeringen (prop. 2012/13:96)

Livsmedel

- Livsmedelsberedskap för en ny tid, regeringen (SOU 2024:8),
- Skånes livsmedelsstrategi, Region Skåne

Miljö och natur

- Naturrestaureringsförordningen EU nr 2024/1991
- Sveriges miljömål, regeringen rev. via Naturvårdsverket
- Sveriges friluftsmål, regeringen (2009/10:238)
- Nationell strategi och regeringens handlingsplan för klimatanpassning, regeringen (skr. 2023/24:97)
- En svensk strategi för biologisk mångfald och ekosystemtjänster, 2014, regeringen uppdaterad via Naturvårdsverket
- Åtgärdsprogram för vatten för Västerhavet vattendistrikt 2022–2027 Vattenmyndigheten Västerhavet
- Åtgärdsprogram för vatten för Södra Östersjöns vattendistrikt 2022–2027, Vattenmyndigheten Södra Östersjön
- Strategi för framtidens friluftsliv i Skåne 2030, Länsstyrelsen Skåne
- Regional vattenförsörjningsplan för Skåne län, Länsstyrelsen Skåne (remissversion 2025)
- Vägen till ett biologiskt rikare Skåne – Naturvårdsstrategi för Skåne, Länsstyrelsen Skåne 2015
- Handlingsplan för ekologiskt funktionella landskap, 2025, Länsstyrelsen Skåne
- Skånsk skogsstrategi, Länsstyrelsen Skåne, Region Skåne med flera

Mänskliga rättigheter och folkhälsa

- Barnkonventionen/FN:s konvention om barnets rättigheter (SFS 2018:1197)
- Mål för jämställdhet, regeringen (skr. 2016/17:10 med flera)
- Mål för funktionshinderspolitiken, regeringen (prop. 2016/17:188)
- God och jämlik hälsa – en utvecklad folkhälsopolitik, regeringen (prop. 2017/18:249)
- Ett jämställt Skåne – jämställdhetsstrategi för Skåne 2024–2027, Länsstyrelsen Skåne

Näringsliv och industri

- Nationell strategi för hållbar industri- och näringslivsutveckling 2021–2030, regeringen (skr. 2020/21:133)

Transport och infrastruktur

- Transeuropeiska transportnätet (TEN-T) EU nr 1315/2013, rev. 2024
- Nationell plan för transportinfrastruktur 2026–2037, regeringen rev. 2026 via Trafikverket.
- Persontågsstrategi för Skåne 2020–2040, Region Skåne

Totalförsvar

- Gemensamma förutsättningar för utveckling av totalförsvaret 2025–2030 Fö2024/02054, regeringen
- Nationell säkerhetsstrategi 2030, regeringen (skr. 2023/24:163)
- Mål för civilt försvar, regeringen, prop. (2024/25:34)
- Totalförsvarets civila intressen i samhällsplaneringen - med fokus på den fysiska planeringen enligt plan- och bygglagen, MSB/Myndigheten för civilt försvar

Turism

- Tourism matters – strategisk färdplan för turismen i Skåne 2030, Region Skåne

Trender

Demografiska förändringar och urbanisering

Demografiska förändringar är en långsiktig och strukturbildande trend som påverkar förutsättningarna för samhällsutvecklingen i grunden. I likhet med många andra delar av världen har barnafödandet minskat och ligger i Sverige på historiskt låga nivåer. Samtidigt ökar medellivslängden och andelen äldre i befolkningen växer. Sammantaget innebär detta att befolkningstillväxten dämpas och att åldersstrukturen förändras med konsekvenser för arbetsmarknad, ekonomi och välfärdssystem.

I Skåne har befolkningen under en längre tid vuxit snabbare än riksgenomsnittet, främst till följd av inflyttning från utlandet. Den internationella migrationen har bidragit till regionens kompetensförsörjning, innovationsförmåga och kulturella mångfald, och är nära kopplad till globalisering och internationalisering. Samtidigt har befolkningstillväxten avtagit under senare år och prognoser pekar på en mer dämpad utveckling framöver. Det skapar behov av ökad framförhållning i planeringen, inte minst kopplat till bostadsförsörjning, utbildning och arbetsmarknad.

Befolkningsutvecklingen i Skåne är ojämnt fördelad. De västra delarna, särskilt sydvästra Skåne, har en fortsatt relativt stark tillväxt, medan flera kommuner i östra och nordöstra Skåne har en svagare utveckling eller minskande befolkning. Skillnaderna hänger bland annat samman med åldersstruktur, födelsetal och flyttmönster. I områden med en äldre befolkning och låg inflyttning är den naturliga folkökningen ofta negativ, vilket innebär att inflyttning blir avgörande för att upprätthålla befolkningsnivåer och samhällsservice.

Urbaniseringen har under lång tid varit en tydlig trend och fortsätter att prägla Skåne. En mycket stor andel av befolkningen bor i tätorter, och inflyttningen koncentreras i hög grad till de större städerna och deras omland. Detta bidrar till att stärka arbetsmarknader, serviceutbud och innovationsmiljöer i dessa områden, men innebär samtidigt ökade skillnader mellan stad och landsbygd. Urbaniseringen samspelar därmed med sociala och ekonomiska skillnader och påverkar den regionala balansen.

För mindre orter och landsbygdsområden innebär utvecklingen utmaningar när det gäller att upprätthålla service, infrastruktur och attraktivitet. Samtidigt finns möjligheter kopplade till digitalisering, förändrade arbetsformer och ökad efterfrågan på olika livsmiljöer, vilket kan bidra till nya utvecklingsmönster. Tillgång till digital infrastruktur och goda kommunikationer blir avgörande för att skapa förutsättningar för boende och företagande i hela regionen.

Den demografiska utvecklingen påverkar även arbetsmarknaden och kompetensförsörjningen. En ökande andel äldre innebär ett större behov av arbetskraft inom vård och omsorg, samtidigt som andelen personer i arbetsför ålder minskar i vissa delar av regionen. Detta förstärker behovet av att fler etablerar sig på arbetsmarknaden, att utbildningssystemet möter framtida kompetensbehov och att möjligheter till livslångt lärande utvecklas. Här finns tydliga kopplingar till både global konkurrens om kompetens och till digitaliseringens förändringar av arbetslivet.

Demografiska förändringar och urbanisering påverkar också efterfrågan på bostäder, transporter och energianvändning. I växande städer ökar behovet av en effektiv och hållbar markanvändning, medan andra delar av regionen kan behöva anpassa befintlig bebyggelse och infrastruktur till en förändrad befolkningssammansättning. Planeringen behöver hantera dessa skilda förutsättningar och samtidigt bidra till jämlika livsvillkor och social sammanhållning.

Sammantaget förstärker demografiska förändringar och urbanisering flera andra samhällstrender, såsom globalisering, digitalisering och sociala skillnader. De påverkar även förutsättningarna för klimatomställning, energiförsörjning och robusthet. Detta ställer krav på en samordnad och långsiktig fysisk planering som tar hänsyn till olika förutsättningar i olika delar av Skåne och bidrar till en hållbar utveckling i hela regionen.



Foto: Lund/Malin Palm

Globalisering, internationalisering och ökad konkurrens

Globaliseringen har under lång tid bidragit till en alltmer sammanlänkad värld, där flöden av varor, tjänster, kapital, människor och information rör sig över gränser i en högre takt än tidigare. Denna utveckling fortsätter, men präglas i dag av en ökad komplexitet. Parallellt med fortsatt internationalisering syns tendenser till regionalisering, geopolitiska spänningar och förändrade handelsmönster. Detta påverkar förutsättningarna för ekonomisk utveckling, kompetensförsörjning och fysisk planering, och ställer ökade krav på anpassningsförmåga och strategisk samverkan.

Skåne har starka kopplingar till omvärlden, inte minst genom det geografiska läget i Öresundsregionen och som en viktig länk mellan Sverige och det kontinentala Europa. Regionen är en central nod för handel, logistik och kunskapsutbyte med omfattande godsflöden och hög grad av export- och importberoende. Samtidigt innebär detta ett beroende av fungerande globala värdekedjor. Störningar i internationell handel, tillgången till insatsvaror eller förändrade handelsvillkor kan få direkta konsekvenser för Skånes näringsliv och försörjningsförmåga.

Utvecklingen mot ökad konkurrens mellan regioner märks tydligt, både vad gäller etableringar av företag, investeringar och attraktion av kompetens. För att stärka konkurrenskraften behöver Skåne fortsatt utveckla sina styrkeområden inom innovation, forskning och näringsliv. De internationella forskningsanläggningarna MAX IV och ESS, liksom samarbeten med andra kunskapsmiljöer i norra Europa, utgör viktiga tillgångar i detta sammanhang. En väl fungerande kompetensförsörjning, där utbildningssystemet svarar mot arbetsmarknadens behov och möjliggör livslångt lärande, är avgörande för att möta den ökade konkurrensen.

Den gränsöverskridande integrationen i Öresundsregionen skapar möjligheter till en större och mer dynamisk arbetsmarknad, men ställer också krav på samordning av infrastruktur, bostadsförsörjning och arbetsmarknadsfunktioner. Pendling och rörlighet över nationsgränser påverkas av såväl institutionella förutsättningar som investeringar i transportinfrastruktur. Den planerade Fehmarn Bält-förbindelsen, med öppning 2029, förväntas ytterligare stärka kopplingarna till Tyskland och övriga Europa, vilket kan bidra till ökad tillgänglighet, stärkt arbetsmarknadsintegration, utvecklade samarbeten inom näringsliv och forskning samt ökad turism.

Samtidigt medför ökade transportflöden ett växande tryck på infrastrukturen och behov av kapacitetsförstärkningar, såväl inom Skåne som i kopplingarna till övriga Sverige och Europa. Skånes roll som nationell och internationell transportnod förstärks, vilket aktualiserar behovet av effektiva och hållbara logistiklösningar, inklusive en överflyttning av gods till mer klimatsmarta transportslag. Regionens hamnar är av strategisk betydelse i detta sammanhang.

Mot bakgrund av ett förändrat omvärldsläge, ökad osäkerhet och nya krav på beredskap behöver globaliseringens möjligheter balanseras med stärkt regional robusthet. Det handlar bland annat om att utveckla lokal och regional produktionsförmåga, minska sårbarheter i försörjningskedjor och säkerställa tillgång till kritiska resurser. Detta är nära kopplat till frågor om totalförsvar, energiförsörjning och livsmedelsproduktion.

Globalisering och internationalisering samspelar också med demografiska förändringar och urbanisering. Internationell migration har varit en viktig drivkraft bakom Skånes befolkningsutveckling och bidrar till regionens kompetensförsörjning och mångfald. Samtidigt är inflyttningen i hög grad koncentrerad till de större städerna, vilket förstärker skillnader mellan olika delar av regionen.

Sammantaget innebär samhällsutvecklingen att den fysiska planeringen i högre grad behöver förhålla sig till internationella samband och flernivåperspektiv. Samverkan med andra regioner, såväl inom som utanför Sverige, blir allt viktigare för att tillvarata möjligheter och hantera gemensamma utmaningar. Detta gäller inte minst inom områden som infrastruktur, näringslivsutveckling, kompetensförsörjning och hållbar omställning.



Foto: SLU Alnarp/Apelöga

Klimatförändringar och energiomställning

Klimatförändringarna utgör en av de mest genomgripande samhällsutmaningarna och påverkar förutsättningarna för fysisk planering på alla nivåer. Den globala uppvärmningen har redan passerat 1,5 grader, vilket innebär att effekterna blir alltmer påtagliga. Extrema väderhändelser som skyfall, värmeböljor och torka ökar i frekvens och intensitet. För Skånes del är konsekvenserna särskilt kopplade till havsnivåhöjning, kusterosion och översvämningsrisker, men även till värmeöeffekter i tätorter som påverkar människors hälsa, särskilt för barn och äldre.

Behovet av klimatanpassning ökar parallellt med arbetet att minska utsläppen av växthusgaser. Det innebär att samhällsplaneringen i högre grad behöver integrera riskhantering och förebyggande åtgärder, såsom skydd av kustzoner, hantering av dagvatten, säkerställande av vattenförsörjning och utveckling av gröna strukturer som kan mildra klimatrelaterade effekter. Dessa frågor är ofta mellankommunala och kräver att planering och lösningar samordnas samt tydligare ansvarsfördelning och finansieringsmodeller.

Energiomställningen är central för att nå klimatmålen och innebär en omfattande omvandling av energisystemet. Elektrifiering av industri och transporter, tillsammans med en ökad andel förnybar energiproduktion, ställer nya krav på mark- och vattenanvändning samt på utbyggnad av energiinfrastruktur. I Skåne är utmaningarna särskilt tydliga genom kapacitetsbrist i elnätet, låg lokal elproduktion och ett ökat effektbehov. Detta påverkar såväl näringslivets konkurrenskraft som möjligheten att genomföra klimatomställningen i önskad takt.

För att möta dessa utmaningar krävs en utvecklad regional energiplanering där lokalisering av energiproduktion, lagring och distribution samordnas med annan markanvändning. Intressekonflikter kan uppstå, exempelvis mellan energiproduktion, jordbruksmark, naturvärden, friluftsliv och bebyggelseutveckling, vilket ställer krav på avvägningar i den fysiska planeringen. Samtidigt finns möjligheter att kombinera funktioner, såsom integrering av solenergi i bebyggelse eller samnyttjande av mark för energiproduktion och jordbruk.

Utvecklingen mot ett mer elektrifierat samhälle förstärker behovet av robusta och redundanta system för energiförsörjning. En ökad självförsörjningsgrad av energi, liksom diversifiering av energikällor, kan bidra till att minska sårbarheten vid störningar. Detta är nära kopplat till frågor om beredskap och totalförsvar, där energiförsörjningen utgör en grundläggande samhällsfunktion.

Klimat- och energifrågorna är starkt kopplade till andra samhällstrender. Urbanisering och befolkningsutveckling påverkar energibehovet och utsläppen, samtidigt som täta och funktionsblandade miljöer kan bidra till mer resurseffektiva lösningar. Transportsektorn spelar en särskilt viktig roll, där övergången till hållbara transportslag, utveckling av kollektivtrafik och effektiv logistik är avgörande för att minska klimatpåverkan.

EU:s och Sveriges klimat- och energimål, inklusive målet om klimatneutralitet till 2050, innebär en tydlig riktning för omställningen. Nya styrmedel, strategier och regelverk påverkar planeringsförutsättningarna och kräver en ökad samordning mellan olika aktörer på lokal, regional, nationell och europeisk nivå.

Sammantaget innebär klimatförändringarna och energiomställningen att den fysiska planeringen behöver bli mer långsiktig, flexibel och kunskapsbaserad. Det krävs ett helhetsperspektiv där utsläppsminskningar, klimatanpassning, energiförsörjning och robusthet integreras för att skapa ett hållbart och motståndskraftigt samhälle i hela Skåne.



Foto: Åhus/Precious People



Foto: Johnér

Social sammanhållning och samhällsspänningar

Den sociala sammanhållningen är en grundläggande förutsättning för ett hållbart och robust samhälle. Samtidigt präglas utvecklingen av ökade skillnader i levnadsvillkor, både mellan och inom olika delar av Skåne. Socioekonomiska skillnader, ojämlik hälsa och varierande tillgång till utbildning, arbete och service påverkar människors livsmöjligheter och delaktighet i samhället. Dessa skillnader riskerar att förstärkas av andra pågående samhällsförändringar, såsom demografiska förändringar och urbanisering.

I Skåne är skillnaderna tydliga mellan olika geografiska områden. Större städer och tillväxtområden har ofta bättre tillgång till arbetsmarknad, utbildning och service, medan vissa landsbygdsområden och mindre orter kan ha utmaningar kopplade till tillgänglighet och befolkningsutveckling. Samtidigt finns det inom städerna områden med socioekonomiska utmaningar, där exempelvis trångboddhet, lägre utbildningsnivå och svagare etablering på arbetsmarknaden är mer förekommande. Detta ställer krav på en fysisk planering som bidrar till jämlika livsmiljöer och minskad segregation.

Den internationella migrationen har bidragit till Skånes befolkningsutveckling och till en ökad mångfald, vilket är en viktig resurs för regionens utveckling. Samtidigt ställer det krav på fungerande etablering, utbildning och integration. Om dessa processer inte fungerar tillräckligt väl finns en risk för ökade samhällsspänningar och minskad tillit. Kompetensförsörjning, utbildningsnivå och möjligheter till arbete är centrala faktorer för att stärka den sociala sammanhållningen.

Den ökade ojämlikheten kan också kopplas till förändringar på arbetsmarknaden, där digitalisering och teknikutveckling omformar efterfrågan på kompetens. Vissa grupper riskerar att hamna utanför arbetsmarknaden, vilket kan förstärka ekonomiska och sociala klyftor. Samtidigt innebär en åldrande befolkning ett ökat tryck på välfärdssystemen, vilket ytterligare understryker behovet av en inkluderande arbetsmarknad.

Tillgången till bostäder och kvaliteten i den byggda miljön är centrala förutsättningar för social hållbarhet. En bostadsmarknad som inte möter olika gruppers behov kan bidra till segregation och ojämlika livsvillkor. Planeringen behöver därför främja en blandning av bostäder, funktioner och upplåtelseformer, samt säkerställa tillgång till service, grönområden och kollektivtrafik. Detta gäller såväl i växande städer som i mindre orter och på landsbygden.

Trygghet och tillit är viktiga dimensioner av social sammanhållning. Upplevelsen av otrygghet, liksom förekomst av kriminalitet, kan påverka människors vardag och begränsa användningen av det offentliga rummet. Den fysiska utformningen av miljöer kan bidra till ökad trygghet genom exempelvis god belysning, överblickbarhet och närhet till aktiviteter och mötesplatser.

Ett förändrat omvärldsläge, med ökad osäkerhet och förekomst av informationspåverkan och desinformation, kan också påverka den sociala sammanhållningen. Förmågan att upprätthålla tillit till samhällsinstitutioner och mellan människor blir därmed allt viktigare. Detta kopplar även till beredskaps- och robusthetsfrågor, där ett samhälle med hög tillit och delaktighet har bättre förutsättningar att hantera kriser.

Sammantaget innebär utvecklingen att den fysiska planeringen behöver bidra till att skapa inkluderande, tillgängliga och hälsofrämjande livsmiljöer i hela Skåne. Genom att stärka kopplingar mellan olika delar av regionen, förbättra tillgången till service och skapa förutsättningar för möten mellan människor kan planeringen bidra till ökad social sammanhållning och minskade samhällsspänningar.

Digitalisering och AI

Digitaliseringen och utvecklingen inom artificiell intelligens (AI) förändrar i grunden hur samhället fungerar, planeras och utvecklas. Teknikutvecklingen går snabbt och påverkar såväl ekonomiska strukturer som arbetsmarknad, offentlig service och människors vardagsliv. För den fysiska planeringen innebär detta både nya möjligheter och nya utmaningar, där digital infrastruktur och datadrivna processer blir allt viktigare komponenter.

AI och digital teknik möjliggör effektivare resursanvändning och bättre beslutsunderlag inom en rad samhällsområden. Inom exempelvis transportsektorn kan digitala lösningar bidra till mer effektiva och säkra transportsystem, medan de inom energiområdet kan optimera produktion, distribution och konsumtion. Även inom hälso- och sjukvård, utbildning och offentlig förvaltning skapas nya möjligheter att förbättra kvalitet, tillgänglighet och individanpassning.



Foto: Johnér

Samtidigt innebär utvecklingen att arbetsmarknaden förändras. Automatisering och AI kan ersätta vissa arbetsuppgifter, samtidigt som nya yrken och kompetensbehov uppstår. Detta ställer ökade krav på utbildningssystemet, kompetensförsörjningen och möjligheterna till livslångt lärande. Risken finns att vissa grupper får svårare att etablera sig på arbetsmarknaden, vilket kan förstärka befintliga socioekonomiska skillnader och påverka den sociala sammanhållningen.

Digital infrastruktur, såsom bredband, mobilnät och datacenter blir en alltmer kritisk del av samhällets grundläggande funktioner. Tillgången till snabb och robust uppkoppling är en förutsättning för näringslivets utveckling, offentlig service och invånarnas delaktighet. Skillnader i digital tillgång och användning kan skapa nya former av ojämlikhet mellan olika geografiska områden och befolkningsgrupper. Detta gäller både mellan stad och landsbygd och inom urbana miljöer.

Den ökade digitaliseringen medför även nya sårbarheter. Cyberhot, störningar i IT-system och beroendet av digital infrastruktur kan påverka samhällsviktiga funktioner och kräver ett ökat fokus på säkerhet och robusthet. Detta är nära kopplat till totalförsvar och beredskap, där skydd av digitala system och informationshantering blir en central fråga i samhällsplaneringen.

För den fysiska planeringen innebär digitaliseringen nya verktyg och arbetssätt. Tillgång till data, geografiska informationssystem (GIS) och digitala planeringsunderlag möjliggör mer avancerade analyser och visualiseringar, vilket kan stärka beslutsprocesser och samverkan mellan aktörer. Nya krav på digitala planeringsprocesser, såsom digitala regionplaner och översiktsplaner, bidrar till ökad transparens, effektivitet och informationsutbyte.

Digitalisering och AI samspelar med andra samhällstrender. De kan bidra till klimatomställningen genom effektivare energianvändning och transportsystem, men också öka energibehovet genom exempelvis datacenter. De påverkar även globaliseringen genom att möjliggöra nya former av internationellt samarbete och konkurrens. Samtidigt kan digitala lösningar bidra till att överbrygga geografiska avstånd, vilket har betydelse för både urbaniseringsmönster och landsbygdens utveckling.

Sammantaget innebär digitalisering och AI att den fysiska planeringen behöver integrera digitala perspektiv i högre grad än tidigare. Det handlar om att säkerställa tillgång till robust digital infrastruktur, hantera nya sårbarheter och tillvarata teknikens möjligheter för att skapa ett mer effektivt, hållbart och inkluderande samhälle i hela Skåne.

Omvärldsläge och robusthet

Omvärldsläget har under de senaste åren förändrats i grunden, med ökad geopolitisk osäkerhet, nya säkerhetspolitiska förutsättningar och ett mer komplext hotlandskap. Kriget i Ukraina, förändringar i den globala ekonomin och Sveriges medlemskap i Nato har tydliggjort behovet av att stärka samhällets motståndskraft. Med hänsyn till Skånes geografiska läge och omfattande internationella kopplingar är dessa frågor särskilt betydelsefulla.

Ett breddat säkerhetsbegrepp innebär att hot mot samhället inte enbart är militära, utan även omfattar exempelvis cyberattacker, störningar i försörjningskedjor, pandemier och klimatrelaterade händelser. Den ökade förekomsten av hybridpåverkan och desinformation ställer krav på att värna samhällsinstitutioner, tillit och demokratiska processer. Detta innebär att robusthet behöver integreras som en central del i samhällsplaneringen.

Totalförsvaret har fått en ökad betydelse, där både den militära och civila delen behöver utvecklas i samspel. För den fysiska planeringen innebär detta bland annat att säkerställa tillgång till mark och anläggningar för försvarsändamål, samtidigt som samhällsviktiga funktioner som energiförsörjning, vattenförsörjning, livsmedelsproduktion och transporter behöver kunna upprätthållas vid kris och höjd beredskap. Det finns också behov av att stärka samverkan mellan olika aktörer och nivåer i planeringen.

Skånes roll som transportnod och port mot omvärlden innebär både möjligheter och sårbarheter. De omfattande godsflödena och beroendet av internationell handel gör regionen känslig för störningar i globala leveranskedjor. Samtidigt är infrastrukturen avgörande för såväl civil försörjning som militära transporter. Detta ställer krav på robusta och redundanta transportsystem, liksom på en utvecklad planering för logistik och materialförsörjning.

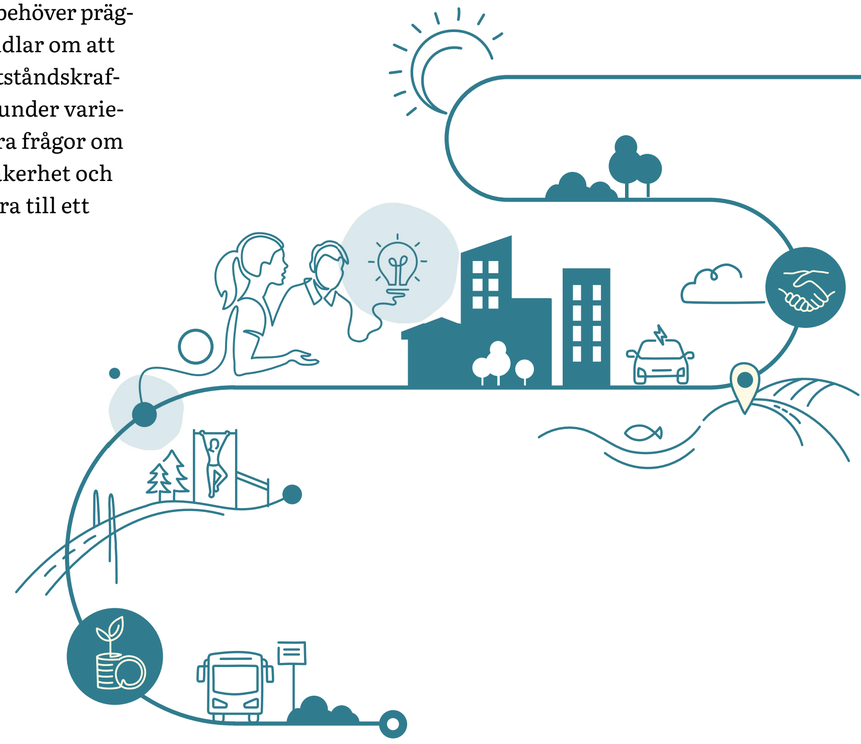
Energiförsörjningen är en annan central faktor för robusthet. Den nuvarande situationen med begränsad lokal produktion och kapacitetsbrist i elnätet innebär sårbarheter som behöver hanteras. En stärkt och mer diversifierad energiförsörjning, tillsammans med utbyggd infrastruktur och ökad regional samordning, är avgörande för att säkerställa funktionalitet i både vardag och kris.

Även livsmedelsförsörjningen och tillgången till naturresurser har fått ökad betydelse i ett förändrat omvärldsläge. Skåne har goda förutsättningar för jordbruksproduktion, men är samtidigt beroende av globala insatsvaror och handelsflöden. Att värna jordbruksmark, trygga vattenförsörjningen och stärka den regionala produktionsförmågan är därför viktiga delar i att minska sårbarheten.

Robusthet handlar också om att kunna hantera klimatrelaterade risker och extrema händelser. Klimatanpassning, redundans i tekniska system och en genomtänkt lokalisering av bebyggelse och infrastruktur är centrala åtgärder för att minska risker och konsekvenser vid störningar. Detta omfattar exempelvis hantering av översvämningar, värmeböljor och erosion.

Den demografiska utvecklingen och urbaniseringen påverkar också robustheten. En åldrande befolkning och geografiska skillnader i tillgång till service kan påverka samhällets förmåga att hantera kriser. Samtidigt kan en flerkärnig ortsstruktur, med fungerande kopplingar mellan stad och landsbygd, bidra till ökad redundans och flexibilitet.

Sammantaget innebär det förändrade omvärldsläget att den fysiska planeringen i högre grad behöver präglas av ett robusthetsperspektiv. Det handlar om att skapa strukturer och system som är motståndskraftiga, anpassningsbara och kan fungera under varierande förhållanden. Genom att integrera frågor om beredskap, totalförsvar, försörjningssäkerhet och klimatanpassning kan planeringen bidra till ett tryggt, robust och resilient Skåne.



Regionplan för Skåne 2045 – samrådshandling
Godkänd för samråd i regionala utvecklingsnämnden 2026-08-28

Region Skånes arbete med regional utveckling syftar till att skapa ett hållbart och konkurrenskraftigt Skåne med hög livskvalitet och stark framtidstro. Genom att utveckla strategier, sprida kunskap, finansiera insatser, samarbeta brett och påverka nationella beslut tar vi oss an samhällsutmaningar och driver utvecklingen framåt.

För vårt ansvar är att skapa ett ännu bättre Skåne med fokus på alla som bor och verkar här.

Region Skåne
291 89 Kristianstad
utveckling.skane.se