



# Regionplan för Skåne 2022–2040

# Innehåll

<b>INLEDNING</b>	<b>3</b>
Detta är en regionplan	4
Därför regional planering	4
Läsanvisningar	5
<b>PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR</b>	<b>7</b>
Regionplaneuppdraget	8
Målbild	9
Trender	9
Utmaningar för Skåne	18
Mål, planer och program	23
<b>UTVECKLINGSINRIKTNING</b>	<b>30</b>
Det flerkärniga Skåne	31
Planeringsstrategier	35
Strukturkarta	41
<b>TEMATISKA FÖRDJUPNINGAR</b>	<b>56</b>
1. Bebyggelseutveckling	57
2. Transporter	70
3. Grönstruktur	83
4. Teknisk infrastruktur	102
<b>GENOMFÖRANDE OCH UPPFÖLJNING</b>	<b>110</b>
Genomförande av regionplanen	111
Uppföljning av regionplanen	118
<b>KONSEKVENSBEDÖMNING</b>	<b>120</b>





# Inledning





## Detta är en regionplan

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

## Därför regional planering

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

### ...fördjupa vårt arbete med regional fysisk planering

Avsnittet om flerkärnighetsprincipen under utvecklings-

inriktningen är en fördjupning och vidareutveckling av tidigare arbete inom *Strukturbild för Skåne*.

### ...överbrygga gapet mellan regionalt tillväxtarbete och översiktsplaneringen

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

### ...se helheter och regionala utmaningar och möjligheter

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

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

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

### ...i olika sammanhang agera kring gemensamma intressen

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

### ...stärka vår samordning och vårt samarbete

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



## Läsanvisningar

Regionplanen består av fem delar.

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

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

**Tematiska fördjupningar:** Denna del konkretiserar planeringsstrategierna i form av ett antal fördjupningar med planeringsprinciper. I detta avsnitt finns fyra tematiska fördjupningar med tillhörande kartor.

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

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

## Kartor

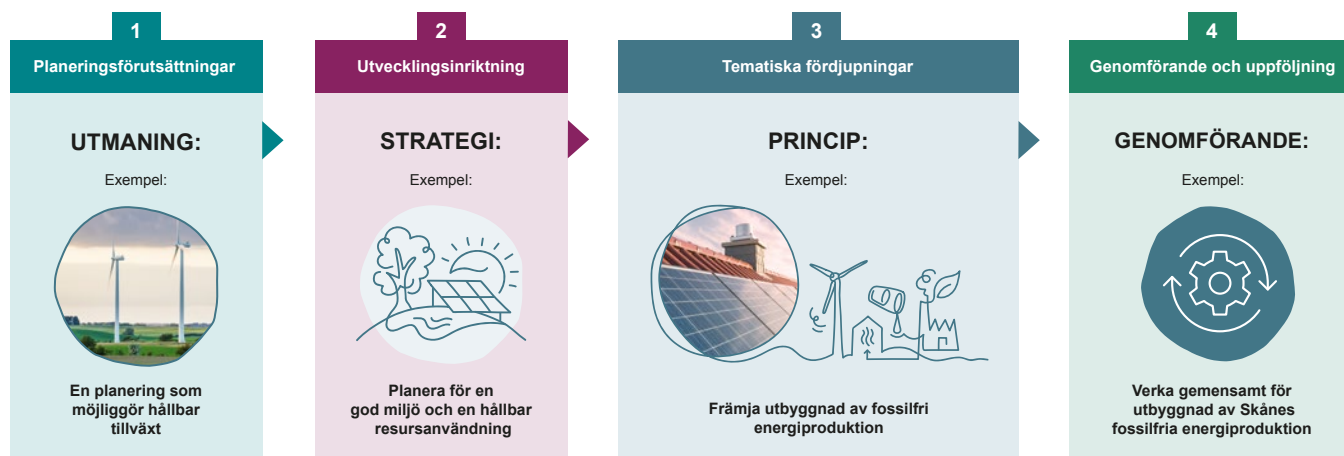
De interaktiva kartorna som presenteras i regionplanen har en informationsstruktur baserad på Boverkets ÖP- modell. Modellen är under utveckling och för närvarande inte är fullt utvecklad för regional planering. Modellen (version 2.1.1) har därför anpassats för att fungera för regionplanens kartor och hänsyn kommer att tas till Boverkets vidareutveckling av ÖP- modellen i det fortsatta arbetet med regionplanen.

Till slutversionen av Regionplan för Skåne 2022 - 2040 sommaren 2022 ska en kartutforskare tas fram i syfte att samla regionplanens alla kartor i ett interaktivt verktyg. Innehållet kommer att vara detsamma som i de kartor som presenteras i planen.

## Regionplan för Skånes röda tråd

Regionplanens logik bygger på en röd tråd som sträcker sig från utmaning till genomförande och som omfattar planeringsstrategierna och -principerna i de tematiska fördjupningarna. Utmaningarna utgör förutsättningarna för den fysiska planeringen och ska tydliggöra varför särskilda frågor ska lyftas. Planeringsstrategierna visar på utvecklingsinriktningen och tillsammans med planeringsprinciperna pekar åt vad som ska göras för





Regionplanens röda tråd.

att bemöta utmaningarna. Planeringsprinciperna är ämnade till att vara korta och precisa för att peka på hur arbetet sedan ska genomföras tillsammans i genomförandet och uppföljningen.

## Regionplanen kopplas till Agenda 2030

I arbetet med regionplan för Skåne har en mappning mot Agenda 2030 genomförts. Det redovisas dels under avsnittet Mål, planer och program men kopplingen visas även under de Tematiska fördjupningar i planen under respektive avsnitt kopplat till planeringsprinciperna. På det viset kan det sedan följas upp hur regionplanens genomförande svarar mot arbetet med att uppnå de globala målen i Agenda 2030.

## Tyck till om regionplanen

Just nu är vi i granskningsskedet för regionplanen och du kan lämna synpunkter.

I regionplaneprocessen är dialog och samverkan av särskild vikt. Vi vill därför uppmana dig att bidra till Skånes utveckling genom att delta i påverkansprocesserna för Regionplan för Skåne och att ta kontakt med Region Skåne om det är något du undrar över eller vill lyfta särskilt.

Synpunkter på förslaget kan du lämna digitalt genom att skicka e-post till [region@skane.se](mailto:region@skane.se).

## Vad ska det leda till?

Synpunkterna ska bidra till att förbättra regionplanen inför beslut om antagande av planen i juni 2022. De hjälper oss till exempel att fortsatt förbättra planen och säkerställa att den blir det stödet i fysisk planering som planen är avsedd att vara.

Vi önskar särskilt synpunkter på huruvida förslaget till regionplan och regionplaneprocess uppfyller det behov och syfte som planen avser:

*”Regionplan för Skåne 2022 – 2040 ska vara ett stöd för den fysiska planeringen i de skånska kommunerna vad gäller de mellankommunala och regionala planeringsfrågorna samt bidra till att skapa ett sömlöst Skåne för invånarna. Regionplanen ska bidra till genomförandet av den regionala utvecklingsstrategin Det öppna Skåne 2030.”*

## Frågor?

Du som har frågor tveka inte att höra av dig till [regionplan@skane.se](mailto:regionplan@skane.se) om det är något du undrar över.





# Planeringsförutsättningar

Vi människor rör oss i en allt större geografi med gränsöverskridande resor, transporter och samarbeten. För att säkerställa en god livsmiljö i hela Skåne behöver den regionala planeringen utgå från de planeringsförutsättningar som går att identifiera. I detta avsnitt beskrivs regionplaneuppdraget, regionplanens målbild och målår samt de trender, utmaningar, mål, planer och program som påverkar den fysiska planeringen.

## Regionplaneuppdraget

Regionplan för Skåne 2022-2040 ska vara ett stöd för den fysiska planeringen i de skånska kommunerna vad gäller de mellankommunala och regionala planeringsfrågorna samt bidra till att skapa ett sömlöst Skåne för invånarna. Den regionala utvecklingsstrategin Det öppna Skåne 2030 beskriver en gemensam vision om hur Skåne ska utvecklas till 2030. Fysisk planering är en förutsättning för utvecklingen och Regionplan för Skåne 2022 - 2040 vägleder hur detta ska genomföras i den fysiska planeringen på regional och mellankommunal nivå, samt i den efterföljande planeringen på kommunal nivå. De fysiska strukturerna utgör på många sätt grunden för samhällsutvecklingen genom att de skapar förutsättningar för allt från företagande och tillväxt, till boende och integration, pendling och transporter, rekreation och klimatpåverkan. Därför är regionplaneuppdraget en förutsättning för Skånes utveckling som helhet där utvecklingsaktörerna i Skåne gemensamt hittar formerna för hur planeringsprocessen ska se ut och bygger vidare på det samarbete som finns.

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

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

## Region Skånes roll

Region Skåne har en särskild roll som regionplaneorgan och planupprättare men också som genomförare av planen utifrån det regionala utvecklingsuppdraget, i egenskap av sjukvårdsaktör, fastighetsägare och fastighetsutvecklare, kollektivtrafikmyndighet och andra statliga och lagstiftade uppdrag. Härigenom har Region Skånes agerande en påverkan på den fysiska planeringen och samhällsutvecklingen. Vilken roll Region Skåne har i genomförandet av planen, tillsammans med andra aktörer, tydliggörs i genomförandedelen av Regionplan för Skåne 2022–2040.

## Regionala värden

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 2022 – 2040 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. Planförslaget och dess utvecklingsinriktning om 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.

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.



## Målbild

Regionplanen ska vara ett verktyg för att stärka Skånes utveckling som flerkärnig arbetsmarknads- och bostadsregion med minskad klimatpåverkan och anpassning till ett förändrat klimat. Regionplanen ska bidra till att uppnå ett långsiktigt hållbart samhälle där biologisk mångfald och ekosystemtjänster är förutsättningar för den goda livsmiljön. Regionplan för Skåne är en gemensam grund som underlättar samordning av fysiska strukturer över kommungränserna och bidrar till att skapa ett sömlöst Skåne för invånarna. Det är ett arbete där Region Skåne och de skånska kommunerna tillsammans planerar det framtida Skåne i mellankommunala och regionala frågor.

## Målsår

Regionplan för Skåne har ett långsiktigt perspektiv med målsår 2040 och utblick mot 2050. Förändringar i den fysiska miljön tar tid och är ofta bestående. En god framförhållning och att arbeta med förankring under lång tid är därför nödvändigt. Eftersom regionplanen ska vara vägledande för den efterföljande kommunala planeringen måste den valda tidshorisonten ta höjd för den fysiska planeringens förutsättningar.

## Trender

Trender belyser avgörande företeelser i samhällsutvecklingen. I detta avsnitt lyfts de trender som har störst inverkan på den fysiska planeringen inom ramen för målbilden och målsåret.

### Globalisering och ökad regional integration

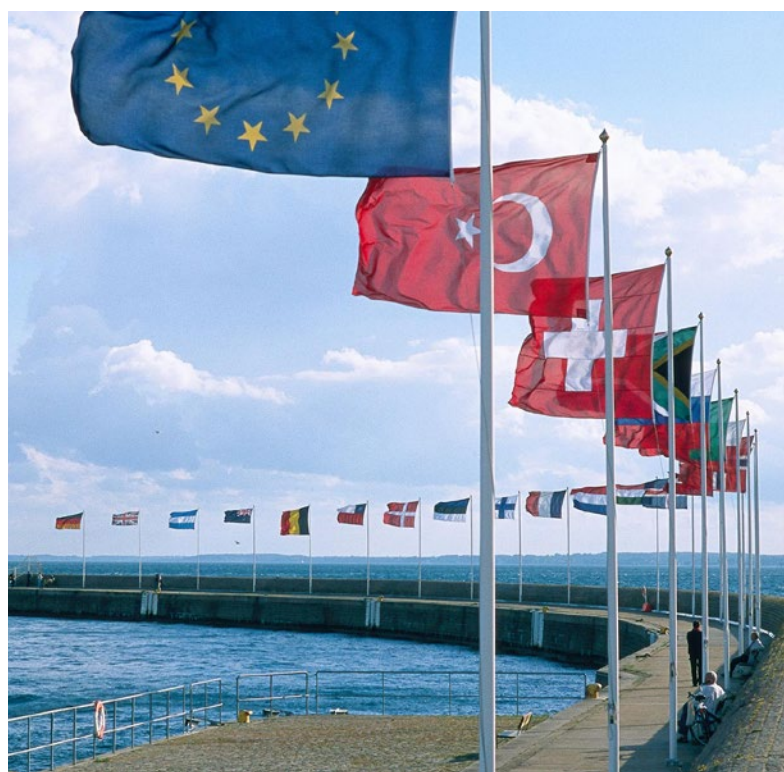
Minskade kostnader för transport och informationsöverföring har under de senaste decennierna skapat en alltmer sammanknuten värld där människor, varor, kapital, tjänster och information kan distribueras och röra sig allt enklare. Detta medför en mer gemensam ekonomi, kultur och politik samt att information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

Skåne är en del av Öresundsregionen, som har över fyra miljoner invånare och en internationell flygplats. Dessutom är Skåne en port mellan Sverige och det

kontinentala Europa. Dessa geografiska förhållanden gör kopplingen till omvärlden till en viktig utvecklingsförutsättning för Skåne.

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

Handelsutbytet med Europa är av stor och ökande betydelse. Transittrafiken är omfattande eftersom en stor del av Sveriges och Skandinavien varuflöde går via Skåne. Trafiken har ökat kraftigt och förväntas öka ännu mer i samtliga TEN-T-hamnar (transeuropeiska transportnätverket). Trafiken förväntas även öka som en konsekvens av att Fehmarn Bältförbindelsen öppnar 2029. Det innebär ett större tryck på infrastrukturen och behov av ökad kapacitet, både över Öresund och vidare norrut i Sverige. Dessutom behöver en större del av godset flytta över till sjöfart. Skåne är en mycket viktig hamnregion för Sverige med betydande och ökande godsflöden. Hamnarna i Helsingborg, Malmö, Trelleborg och Ystad är viktiga strategiska noder för godstransporter till, från och genom Skåne.



En ökad tillgänglighet till norra Tyskland ger stora möjligheter att starkare koppla samman Skåne med Tyskland och det kontinentala Europa. Det kommer att underlätta arbetspendling och öka möjligheterna för samverkan inom forskning och utveckling, till exempel mellan MAX IV, ESS och dess systemanläggningar i Hamburg.

I en internationell jämförelse är Sverige en kvalificerad kunskapsekonomi och för att kunna behålla denna position krävs att fler klarar gymnasiet, att dimensionering och planering av utbildningssystemet bättre svarar mot arbetsmarknadens behov, att fler utbildar sig inom bristyrken och att livslångt lärande blir en naturlig del av arbetslivet.



Skåne och omvärlden. Ur ett globalt perspektiv är Skåne en liten region sett till invånarantal. För att öka regionens konkurrenskraft spelar samarbete och gemensamt strategiarbete över region- och landsgränser en avgörande roll. Viktiga samarbeten som Region Skåne ingår i med koppling till fysisk planering är Greater Copenhagen med fokus på bland annat infrastruktur och Life Science, STRING-samarbetet som syftar till att stärka den ekonomiska tillväxten och säkra en hållbar samhällsutveckling i korridoren mellan Hamburg och Oslo samt Regionsamverkan Sydsverige där regionerna i södra Sverige samverkar inom infrastruktur, kultur, kollektivtrafik samt arbetsmarknad och kompetensförsörjning.



## Klimatpåverkan, anpassning och energiomställning

Klimatförändringarna orsakade av människan är vår tids största utmaning och en negativ trend vi ännu inte lyckats bryta. Världens länder har genom Parisavtalet enats om att begränsa den globala temperaturökningen till högst 2 grader, med ambitionen om högst 1,5 grader för att begränsa oåterkalleliga konsekvenser. Sveriges långsiktiga klimatomål innebär att utsläppen av växthusgaser inom Sveriges gränser ska nå netto-noll senast år 2045. I Skåne är målet en minskning med 80 procent från 1990 till 2030. Sedan 1990 har Sveriges utsläpp minskat med ungefär 29 procent vilket innebär att över 50 procent utsläppsminskning återstår fram till 2045. För att nå denna målsättning behöver utsläppen minska i betydligt snabbare takt än hittills. Behovet av nya lösningar för energi och transporter är stort. För att minska utsläppen krävs en omställning av energisystemet till fossilfria källor. Här blir samhällsplaneringen avgörande för utvecklingen.

Klimatförändringarna har och kommer att ha stora effekter på Skåne. Det innebär framför allt ändrade nederbördsmonster, ökade temperaturer och höjda havsnivåer, men också förlust av ekosystemtjänster och biologisk mångfald. Klimatanpassning av kustområdena kommer att vara av särskild vikt för Skånes del eftersom tre fjärdedelar av Skånes yttre gräns är kust där speciellt



sandstränderna är erosionsdrabbade. Samhällsplaneringen behöver rikta in sig på att möta förändringarna och därmed minska sårbarheten i samhället.

Medvetenheten och insikten i hela samhället ökar om att en omställning behövs och nödvändigheten i att snabbt nå uppsatta mål. Erfarenheter från pandemin har visat att snabba omställningar är möjliga att genomföra. Lärdom och erfarenheter från detta bör tas tillvara för att begränsa klimatkrisen.

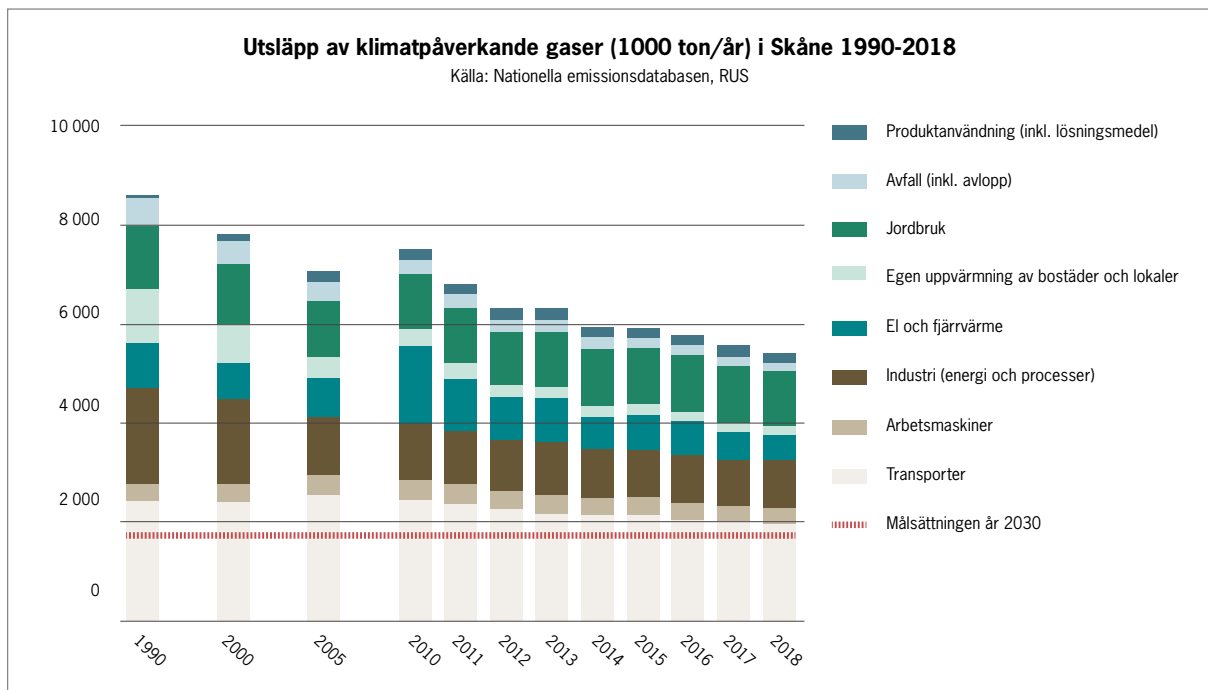


Diagram över utsläpp i Skåne inom olika sektorer och med målår 2030.

## Demografiska förändringar och urbanisering

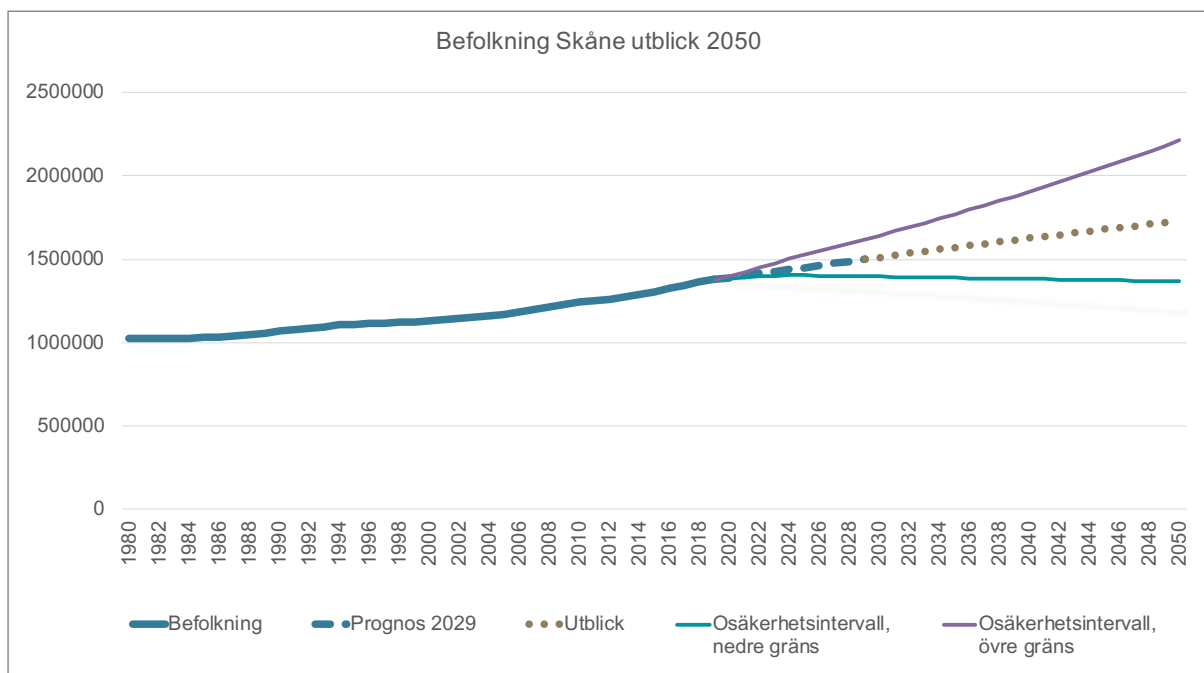
Världens befolkning fortsätter att öka, dock något långsammare än de senaste åren. Människor blir friskare och äldre, vilket gör att andelen äldre ökar. Detta påverkar både den ekonomiska utvecklingen och den sociala strukturen, men skapar också ett ökat tryck på välfärdssystemen.

Sedan början av 1980-talet har Skånes folkmängd ökat i snabbare takt än i riket som helhet, främst för att inflyttningen till Skåne från utlandet har varit större än rikssnittet. Under 2015–2019 var folkökningen i Skåne rekordhög, i genomsnitt 1,3 procent per år. Under 2020 bromsade befolkningsökningen dock in på grund av pandemin. Under den kommande tioårsperioden förväntas andelen äldre och yngre öka i Skåne medan andelen i arbetsför ålder förväntas minska. Det innebär att varje förvärvsarbetande kommer att behöva försörja allt fler. Åldersstrukturen skiljer sig mellan Skånes västra och östra sida, vilket påverkar den naturliga folkökningen. I västra Skåne, framför allt i sydväst, är befolkningen yngre och det föds många barn, vilket ger en naturlig folkökning. Den östra sidan av Skåne har nästan ingen naturlig folkökning. Västra Skåne har därmed haft en mer gynnsam demografisk utveckling utifrån den framtida arbetskraftsförsörjningen.

Sverige har under lång tid präglats av ökad urbanisering. Befolkningstillväxten i Skåne sker framförallt i de större

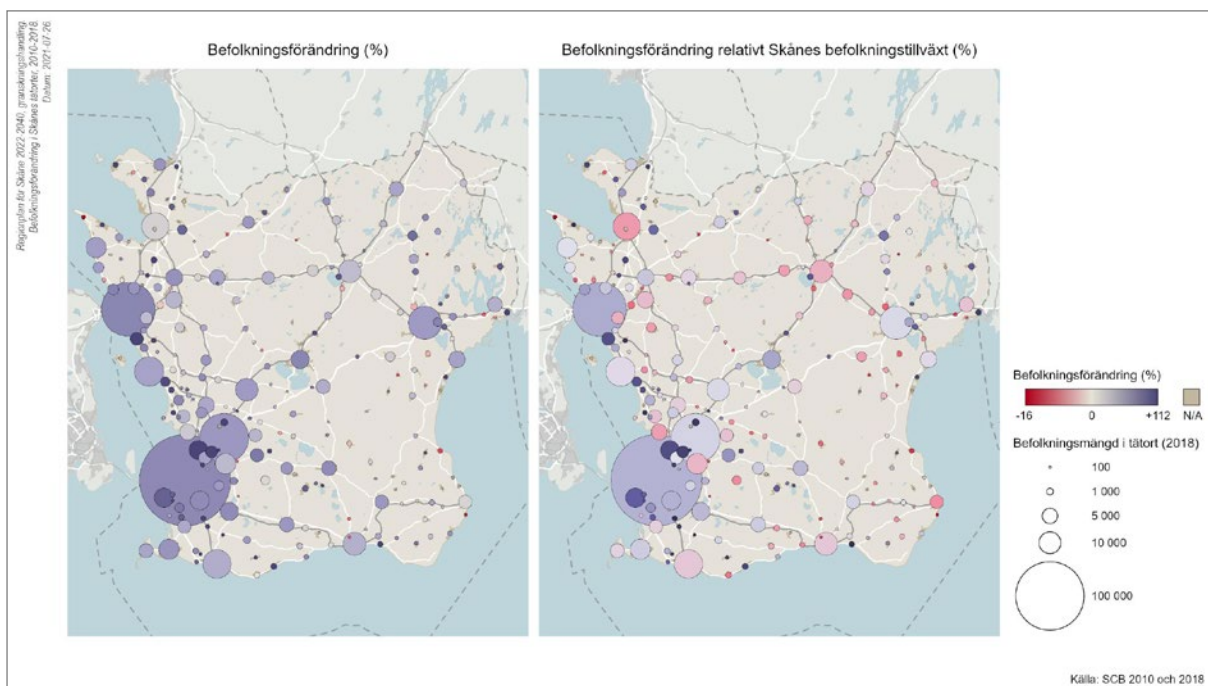


städerna och dess omland, vilket ökar de demografiska skillnaderna mellan stad och landsbygd. Att säkerställa en god samhällsservice på landsbygden i Skåne kan komma att bli en allt viktigare fråga framöver. Det ställer krav på en genomtänkt samhällsplanering, men även på att det finns ekonomiska förutsättningar.



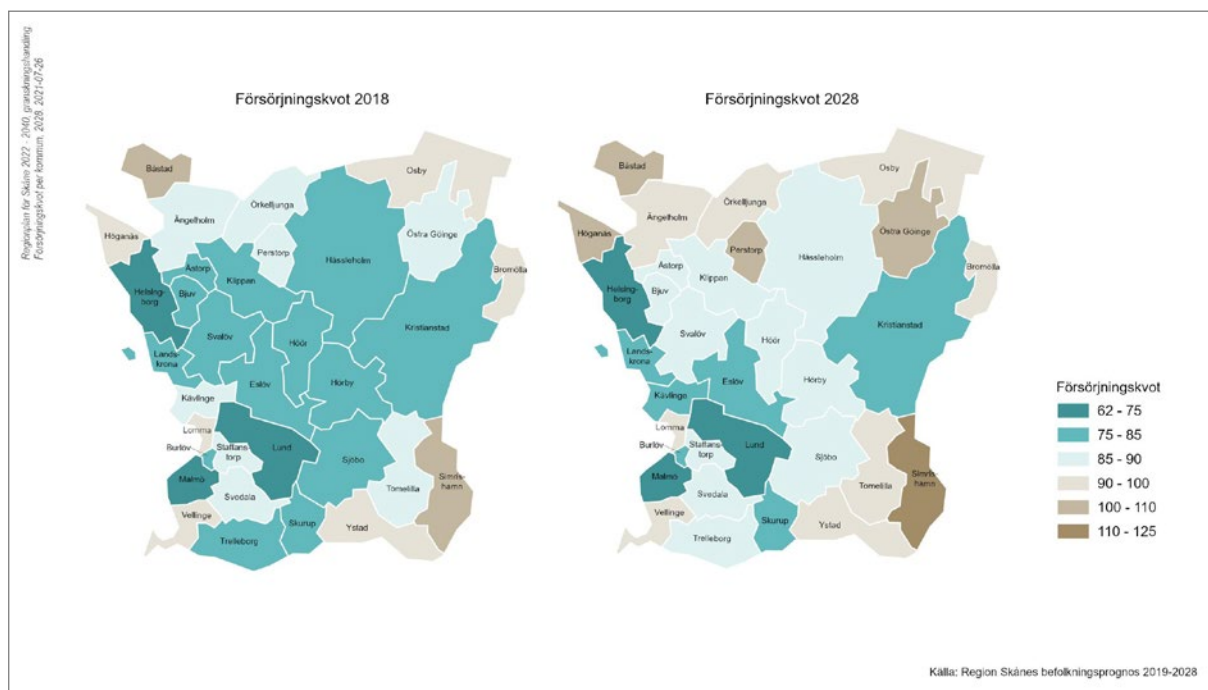
Befolkningsutveckling i Skåne, prognos för 2029 och utblick till 2050.





Befolkningsförändring i Skånes tätorter (vänster) och befolkningsförändringen relativt Skånes befolkningsstillväxt (höger) mellan 2010 och 2018.

[Öppna kartan som PDF här.](#)



Försörjningskvot per kommun 2018. Försörjningskvoten för Skåne år 2018 är ungefär 85. Det innebär att för varje 100 personer i ålder 20–64 finns 85 personer som inte är i arbetsför ålder.

[Öppna kartan som PDF här.](#)

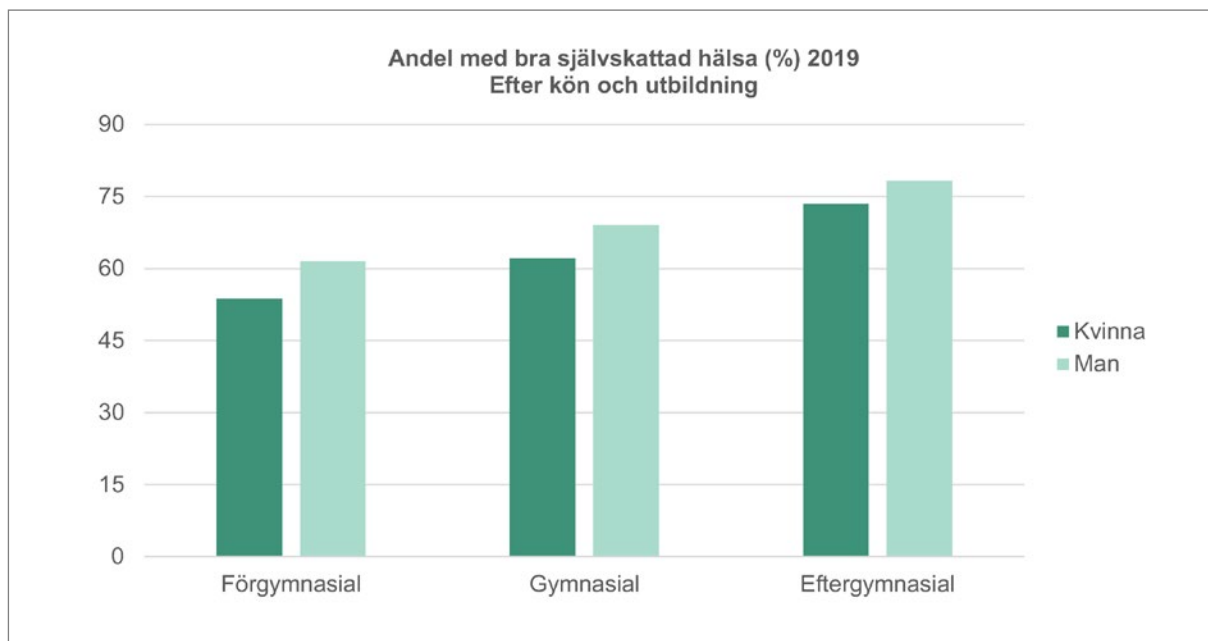


## Skillnader i livsvillkor

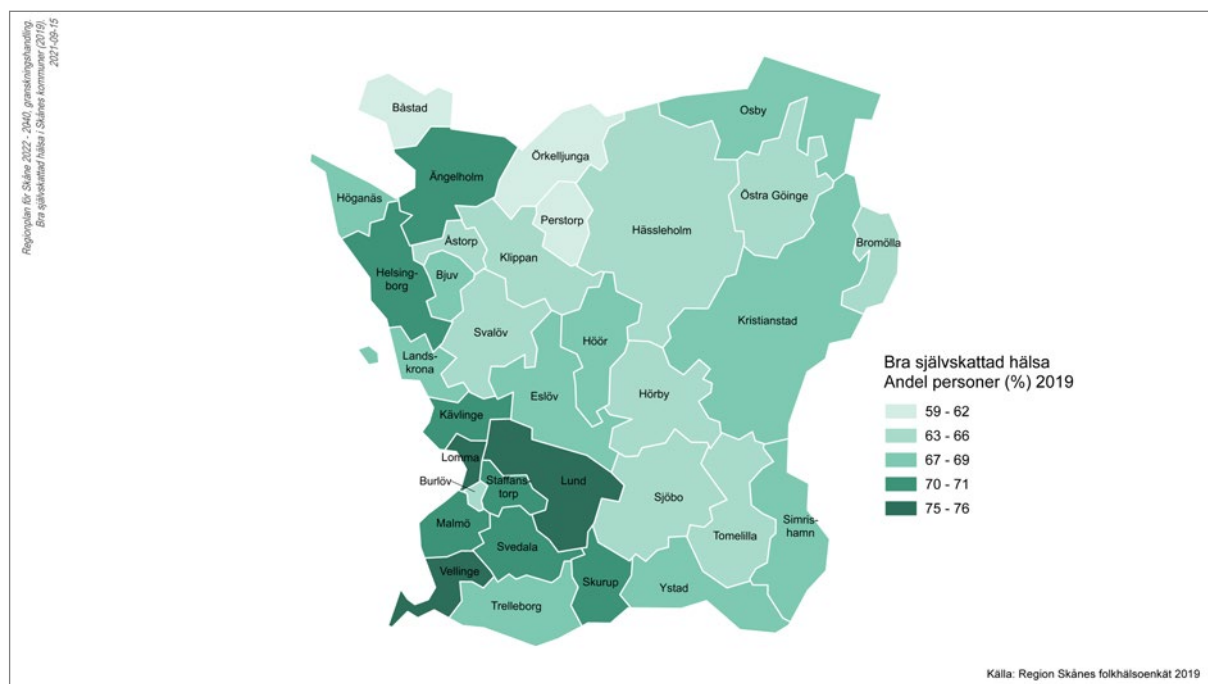
Den ekonomiska standarden har ökat stadigt i Sverige men ökningen är ojämnt fördelad. De ekonomiska skillnaderna har ökat mellan dem som har arbete och dem som inte har det. Likaså har den kraftiga uppgången i kapitalinkomsterna framför allt kommit de övre inkomstskikten till del. Den växande andelen äldre påverkar också de ökande klyftorna och det finns allt fler pensionärer med låg inkomst. Utrikesfödda och ensamstående kvinnor med barn är andra grupper med låg inkomst som bidrar till allt större skillnader mellan olika grupperns levnadsstandard.

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

Även på bostadsmarknaden i Skåne har ojämlikheten ökat, liksom i övriga Sverige. Det finns ett glapp mellan det demografiska behovet av bostäder och den köpkraftiga efterfrågan som driver bostadsbyggandet. Glappet förväntas öka framöver. Det finns också ett historiskt underskott på bostäder på grund av ett för lågt byggande under många år. Trots ett högt bostadsbyggande under de senaste åren står detta i ett historiskt perspektiv för ett litet procentuellt tillskott årligen. Den höga byggtakten skapar inte tillräcklig rörlighet i det befintliga beståndet för att hushåll med låga inkomster ska kunna få, och behålla, en bostad. Personer med låga inkomster har det svårast på bostadsmarknaden. Det gäller framför allt ungdomar och nyanlända. En genomtänkt samhällsplanering kan bidra till att lösa utmaningarna.



Andel med bra självskattad hälsa uppdelat på kön och utbildningsnivå.



Andel med bra självskattad hälsa i Skånes kommuner.

[Öppna kartan som PDF här.](#)





## Digitalisering

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

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

Fortsatt digitalisering och automatisering leder till hög strukturomvandling i arbetsmarknadens mellanskikt. Den framtida arbetsmarknaden kommer att efterfråga nya kompetenser som idag inte ens kan anas och konkurrensen på den globala marknaden är knivskarp.

## Trendskiften på grund av pandemin

Det är inte omöjligt att kartan delvis har ritats om på en del områden på grund av covid-19- pandemin. Under år 2020 sågs en betydande nedgång i det totala resandet. Detta gäller i synnerhet resandet med kollektivtrafik som har minskat till förmån för resor med bil, cykel och gång. Framförallt minskade resandet till och från skolor och arbetsplatser, på grund av det ökade hemarbetet och distansundervisningen. På bostadsmarknaden har intresset ökat för hus framför lägenheter samt för större bostäder framför mindre. Det finns också tecken på att viljan att bosätta sig längre bort från storstaden har ökat. Om människor fortsätter att arbeta hemifrån i hög utsträckning även efter pandemin kan viljan att ta ett arbete som ligger långt från hemmet öka. Detta kan leda till att fler bosätter sig i stadsnära landsbygd samt i landsbygd. Om befolkningskoncentrationen jämnas ut i länet, kan det innebära att det blir lättare att leverera kostnadseffektiv och god samhällsservice i en större geografi.

Ett ökat distansarbete kan också innebära att trenden med aktivitetsbaserade arbetsplatser förstärks betydligt, vilket kan leda till att företagens behov av kontorsyta minskar. Likaså kan den ökade internethandeln under

pandemin betyda, om det är en långsiktig förändring, att behovet av butikslokaler minskar. Om styrkan i dessa trender består kan det medföra nya utmaningar för planeringen av städer. En ökad internethandel kan också medföra utmaningar avseende logistik och miljömässig hållbarhet på grund av en stor ökning av godstransporter till slutkund. En möjlig konsekvens är även påverkan på avfallshanteringen då mängden förpackningar för transport av varor ökar.

Under pandemin har intresset för friluftsliv och vistelse utomhus växt. Antalet besökare i naturen har ökat kraftigt med tidvis överbelastning i populära områden och det har uppstått problem med trängsel, parkeringsproblem, slitage och nedskräpning som följd.

Om de förändringar som har ägt rum under pandemin är trendskiften eller inte, och hur starka dessa trendskiften i så fall är, kan man än så länge bara spekulera om. I takt med att pandemin klingar av och allt fler vaccinerats kommer bilden att klarna. Utvecklingen kommer att följas upp i genomförande och aktualisering av Regionplan för Skåne 2022-2040.



## Utmaningar för Skåne

Detta avsnitt belyser utmaningar och målkonflikter som bedöms ha betydelse för den fysiska planeringen i Skåne. Regionplanen föreslår inriktningar och övergripande avvägningar mellan olika intressen och förhållningssätt som ska användas som vägledning i den efterföljande planeringen. Följande utmaningar utgör förutsättningar för den regionala fysiska planeringen:

### 1) att motverka skillnader och samtidigt verka för goda livsmiljöer för alla

Samhällsplaneringen behöver skapa förutsättningar för goda livsmiljöer, där tillgången till natur och rekreation är säkrad samt främja goda, hållbara levnadsmönster som motverkar ohälsa. Socioekonomiska förutsättningar avspeglar sig såväl i boendestandard, hälsa och livslängd som i utbildnings- och inkomstnivå. Även kopplat till utbildning finns det skillnader som är viktiga att ta hänsyn till, till exempel har kvinnor under en längre tid haft en högre genomsnittlig utbildningsnivå än män, både i Stockholmsregionen och i riket. Skillnaden i utbildningsnivå mellan män och kvinnor har dessutom ökat över tid.

Stora skillnader minskar tilltro och tillit till demokratiska institutioner och bidrar till sociala motsättningar och oro. Den fysiska planeringen kan inte ensam skapa ett socialt hållbart och inkluderande samhälle, men den kan bidra till att dämpa boendesegregationens konsekvenser och skapa bättre förutsättningar för integration och en hälsosam livsstil.



### 2) att skapa en välmående miljö och samtidigt möjliggöra hållbar tillväxt

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

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



### 3) att säkerställa en ökad tillgänglighet i regionen och samtidigt ställa om till ett hållbart, innovativt transportsystem

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



### 4) att skapa förutsättningar för växande städer och samtidigt utveckla den flerkärniga Ortsstrukturen

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

## 5) att stärka Skånes globala konkurrenskraft och samtidigt satsa på ökad integration med omvärlden

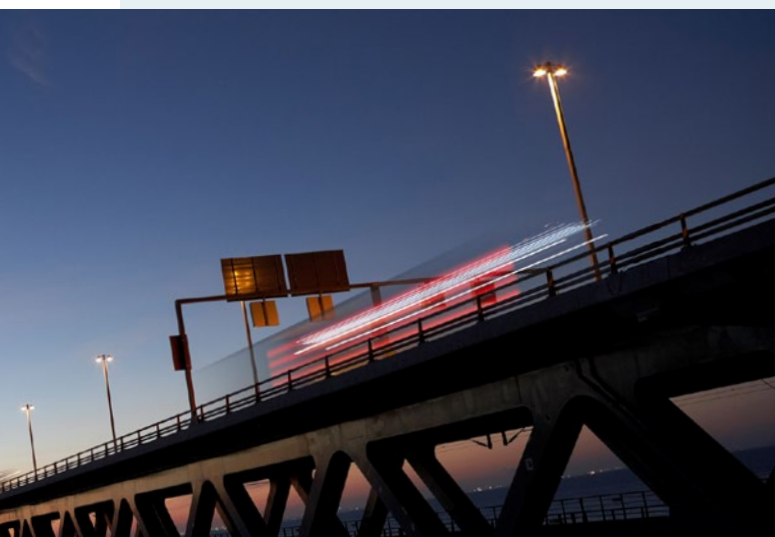
Kopplingen till omvärlden blir allt viktigare. Ökade transportflöden kräver infrastrukturinvesteringar som i sin tur ställer stora krav på samhällsplaneringen men också på medfinansiering i ett läge där regioner och kommuner har en alltmer ansträngd ekonomi. Fler nationer väljer att sluta sig mot omvärlden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

Samtidigt som Skåne har Sveriges lägsta sysselsättningsgrad, har många företag svårt att hitta rätt kompetens för att kunna utvecklas. Även inom offentlig sektor råder stor brist på utbildade i till exempel pedagogiska yrken och sjukvårdsyrken. I sviterna av coronapandemin har det uppstått ett stort behov av omställningsförmåga för individer på arbetsmarknaden. Den geografiska tillgängligheten till utbildning har mycket stor betydelse för benägenheten till vidareutbildning och omställning.



## 6) att skapa förutsättningar för både bebyggelseutveckling och en hållbar markanvändning

Ett effektivt markutnyttjande med förtätad bebyggelse skapar förutsättningar för hållbara samhällen med hög servicegrad som inte har negativ påverkan på uppfyllelse av miljökvalitetsnormerna för luft, buller och vatten. Konkurrensen om marken kommer att öka i takt med ökad befolkningstillväxt och utvecklad transportinfrastruktur. För att säkerställa den biologiska mångfalden, livsmedelsförsörjningen, hushållning med naturresurserna och klimatanpassningen behövs ett effektivt markutnyttjande, skydd av värdefull natur och kulturmiljöer, avsättning och utveckling av mångfunktionella ytor för fördröjning och rening av vatten samt hushållning med jordbruksmark och gröns- och vattenområden. Behovet av att tillföra nya strukturer och byggnader behöver analyseras och genomförandet vara mer resurssnålt för en effektivare användning av mark- och vattenresurser. Klimatanpassning av kustområdena kommer att vara av särskild vikt för Skånes del eftersom tre fjärdedelar av Skånes yttre gräns är kust där speciellt sandstränderna är erosionsdrabbade.







## 7) att motverka klimatförändringar samtidigt som Skåne utvecklas

För att konkretisera klimatutvecklingen används klimatscenarier. Med hjälp av antaganden beräknas det hur stora utsläppen kan komma att bli. Olika klimatscenarier kräver olika beredskap och samhällsplaneringen behöver därför ha beredskap för flera möjliga utfall. För Skåne innebär detta att vi behöver planera och bygga en robust struktur som bygger på en större andel lokal försörjning utifrån de förutsättningar som finns i Skåne. Det som planeras och byggs ska vara hållbart över lång tid framöver och skapa förutsättningar för hälsosamma livsmiljöer. Även befintliga miljöer behöver anpassas till ett förändrat klimat.

Förlusten av arter, naturtyper och ekosystem är ett accelererande problem på global nivå och i det skånska landskapet finns utmaningar med att bevara den biologiska mångfalden. Monokulturer i jord- och skogsbruk leder till undanträngningseffekter som hotar och minskar den biologiska mångfalden. Samhällsplaneringen kan fungera som verktyg för att bevara och utveckla den biologiska mångfalden och stärka ekosystemtjänsterna.

Ett förändrat klimat väntas leda till både kraftigare skyfall respektive varmare sommarperioder utan nederbörd. Med en stigande havsnivå och utebliven landhöjning ökar risken för stranderosion längs Skånes kuster. Stranderosion är redan idag problematiskt för flera av Skånes kommuner och denna utmaning konstateras i den nationella strategin för klimatanpassning.

Vid ett förändrat klimat och yttre påverkan behöver den lokala försörjningen av bland annat energi och livsmedel öka för att Skåne ska vara en robust och attraktiv region. Skåne är en viktig region för livsmedelsproduktion samtidigt som regionen har hög befolkningstäthet, som kommer att öka ytterligare. Ändrade förutsättningar för jordbruket med högre tryck på vattenresurserna och mer extremt väder, samt fortsatt exploatering av jordbruksmark påverkar såväl den nationella och den regionala livsmedelsförsörjningen som näringslivet i Skåne.



## 8) att säkerställa ett motståndskraftigt Skåne och utveckla ett attraktivt Skåne

Den regionala utvecklingsstrategin Det öppna Skåne 2030 fastslår att Skåne ska vara en motståndskraftig region som genom flexibilitet, mångfald, anpassningsförmåga och robusthet har en förmåga att förebygga och hantera både kända och okända påfrestningar. Den fysiska planering är en viktig del i att skapa förutsättningar för ett säkert och tryggt samhälle och för att bygga upp förmågan att hantera såväl väntade som oväntade påfrestningar som sträcker sig från fredstida kriser till totalförsvarets utmaningar.

Ett krisberedskaps- och totalförsvarsperspektiv behöver därför beaktas och integreras i den fysiska planeringen på kort och lång sikt. Detta ställer krav på dialog och samverkan i frågor om krisberedskap, totalförvar och fysisk planering samt åtgärder och lösningar där flera aktörer, såväl offentliga som privata, gör gemensamma satsningar över organisatoriska och geografiska gränser.

Den fysiska planeringen måste främja en motståndskraftig region som även bidrar till målen för det civila försvaret. I detta avseende är skyddet av verksamheter, tjänster eller infrastruktur som är nödvändiga för samhällets grundläggande behov, värden eller säkerhet centralt. Utöver detta handlar det även exempelvis om att befolkningen kan utrymmas och att behovet av tillgänglighet och framkomlighet för utryckningsfordon och militära transporter beaktas. Vidare att skapa förutsättningar för självförsörjning av livsmedel, lokal energiproduktion eller genom fysiska åtgärder bidra till utveckling av lokalsamhällen där människor är trygga och har tillit till varandra. En motståndskraftig region har även förmågan att hantera gräzonssituationer; ett tillstånd då det inte formellt är krig men statliga antagonister genomför angrepp mot den civila delen av samhället för att avsiktligt störa samhällets funktionalitet eller påverka opinioner, beslutsfattare och demokratiska processer.

Sammantaget är det centralt att regioner har en inneboende robusthet och uthållighet samt förmåga att anpassa sig och återställa funktionaliteten efter en påfrestning. Det är därför viktigt att genom tydliga



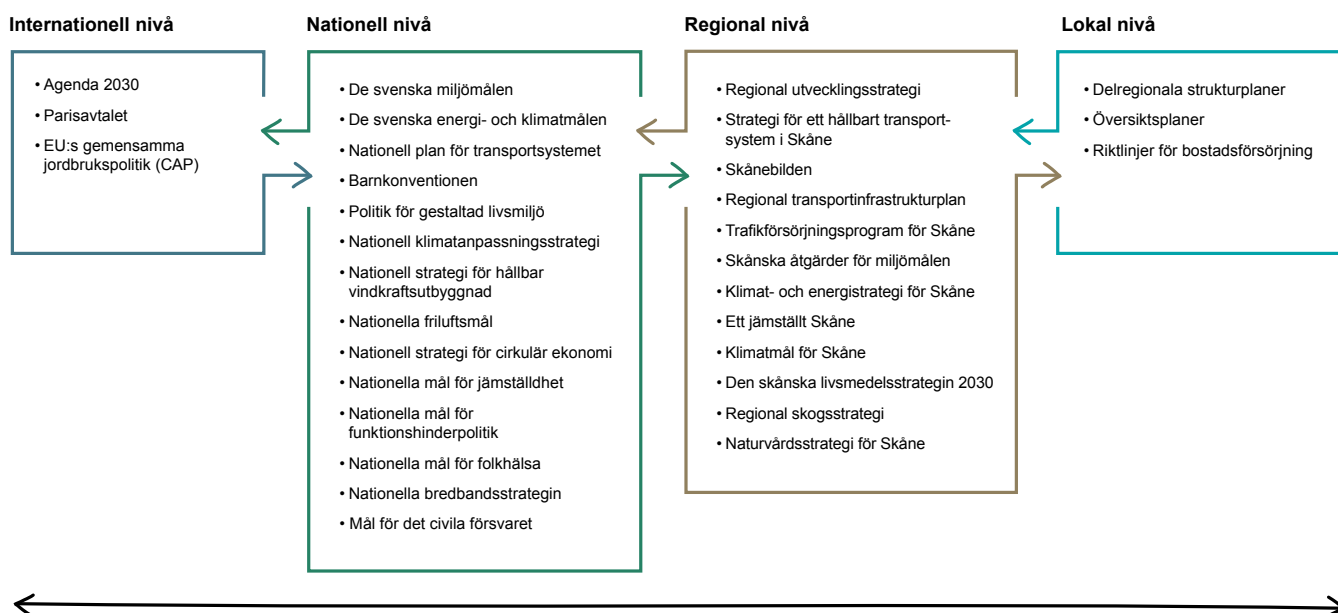
processer och samverkan mellan samhällsplanerare och beredskapssamordnare integrera krisberedskaps- och totalförsvarsperspektivet i planeringsprocessen.

Länsstyrelsen har det geografiska områdesansvaret för krisberedskapen och totalförsvarets civila delar på regional nivå varför samverkan mellan region och Länsstyrelsen även är centralt.

## Mål, planer och program

En mångfald av mål genomsyrar de regionala utvecklingsstrategiska planerna och programmen. De kommer att vara framträdande i regionplanen på olika sätt. I detta avsnitt beskrivs först kopplingen till regionala utvecklingsstrategin som utgångspunkt då regionplanen är en områdesstrategi till regionala utvecklingsstrategin. Sedan redogörs för de internationella, nationella och regionala målen utifrån ämnesområde i alfabetisk ordning.

Det kan nämnas att det i regionplanen enligt lagstiftningen ska framgå hur riksintressen har tillgodosetts. En regionplan kan inte hantera alla kommunala och lokala intressen och därför måste ytterligare avvägningar göras i den efterföljande planeringen. På regional nivå handlar det om att peka på inriktningar och övergripande avvägningar mellan olika intressen och förhållningssätt som vägledning i den efterföljande planeringen. Regionala värden hanteras löpande i planen som stöd till den efterföljande kommunala planeringen.



## Regionala mål

### Regional utvecklingsstrategi – Det öppna Skåne 2030

Den regionala utvecklingsstrategin beskriver en gemensam vision om hur Skåne ska utvecklas till 2030. Fysisk planering är en del av utvecklingen och regionplanen kopplar den regionala utvecklingsstrategin Det öppna Skåne 2030 till den fysiska planeringen för Skånes utveckling.

#### Det öppna Skåne 2030

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

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

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

Visionen konkretiseras i sex stycken visionsmål som i sin tur har underrubriker som beskriver hur dessa ska nås. Flera av visionsmålen ger en riktning för regionplanens innehåll, särskilt att Skåne ska vara en stark hållbar tillväxtmotor, att mångfalden av goda livsmiljöer ska stärkas och att Skåne ska ha en god miljö och en hållbar resursanvändning. Regionplan för Skåne vägleder hur detta ska genomföras i den fysiska planeringen på regional och mellankommunal nivå.

 [Regional utvecklingsstrategi – Det öppna Skåne 2030](#)





## Färdplan för framtidens hälsosystem

Färdplanen för framtidens hälsosystem anger färdriktning för omställningsprocessen med målbilden bättre hälsa för fler och ska tydliggöra hur de befintliga resurserna ska kunna användas på bästa tänkbara sätt på lång sikt. Planen beslutades av regionfullmäktige våren 2020. Redan idag behöver planering påbörjas för hur till exempel akutsjukvården ska struktureras 2040. Förändringsarbetet kommer att påverka innehållet i hälso- och sjukvården men också formerna för hur hälso- och sjukvård bedrivs.

Mer hälso- och sjukvård kommer att ske genom digitala lösningar, mer kommer att ske i hemmet och nära patienten, vården kommer också att i ökad utsträckning nivåstruktureras. Detta påverkar den digitala infrastrukturen, exempelvis genom behovet av utbyggd och säker struktur avseende bredband, men också planeringen av till exempel bostäder. Gränssnittet mellan de olika delarna i kedjan, speciellt i förhållandet mellan kommun och region kommer vara viktigt för utvecklingen mot framtidens hälsosystem och förverkligande av målet med ett sömlöst Skåne.

## Agenda 2030 för hållbar utveckling

FN:s globala hållbarhetsagenda omfattar 17 mål och sätter tre utmaningar i fokus: att minska extrem fattigdom, att minska ojämlikheter och orättvisor samt att

lösa klimatkrisen. Liksom i Skånes regionala utvecklingsstrategi kräver regional fysisk planering att arbetet går i linje med dessa mål för att skapa en hållbar utveckling. Avstämningen mot FN:s hållbarhetsmål sätter det regionala arbetet i ett globalt sammanhang.

I arbetet med Regionplan för Skåne 2022 – 2040 har de globala målen för hållbar utveckling satts i relation till regionplanens planeringsstrategier och planeringsprinciper. På övergripande målnivå har samtliga globala mål en koppling mot regionplanen. Målet om utbildning och om jämställdhet har en sekundär koppling medan övriga femton har en primär koppling. På delmålsnivå svarar 26 av 169 delmål mot regionplanens planeringsprinciper och ytterligare 27 mot planeringsstrategierna. Sammanlagt är det 53 av delmålen som regionplanen kan svara mot.

Av särskild vikt för regionplanen är delmål 11.A som syftar till att *”främja positiva ekonomiska, sociala och miljömässiga kopplingar mellan stadsområden, stadsnära områden och landsbygdsområden genom att stärka den nationella och regionala utvecklingsplaneringen.”*

Regionplan för Skåne ska vara vägledande för den fysiska planeringen i Skåne. Att denna planering följer målsättningen i Agenda 2030 ”Ingen ska lämnas utanför” innebär att samtliga hållbarhetsdimensioner berörs – de miljömässiga, ekonomiska och sociala

## Agenda 2030 - Globala målen

Regionplanens planeringsstrategier	1 INGEN FATTIGDOM	2 INGEN HUNGER	3 GODHÄLSA OCH VÄLSTÄNNANDE	4 GOD UTBILDNING FÖR ALLA	5 JÄMSTÄLLHET	6 RENT VATTEN OCH SANITET FÖR ALLA	7 HÅLLBAR ENERGI FÖR ALLA	8 ANSVARIGA ARBETSVILLIGA OCH EKONOMISKT TRYCKTÄTT	9 HÅLLBAR INDUSTRI, INNOVATION OCH INFRASTRUKTUR	10 MINDRADE OJÄMNHETER	11 HÅLLBARA STÄDER OCH SAMHÄLLEN	12 HÅLLBAR KONSUMTION OCH PRODUKTION	13 BEHÅLLA KLIMATET FÖR ANDRINGSLÖSA	14 LIV OCH HAVEN	15 LIVSDYKTA OCH KVALITET HAVEN	16 FRED OCH RÄTTVISOR	17 KRAFTFULLA OCH PARTNERSKAP
<b>Planeringsstrategi 1:</b> Utveckla flerkärnigheten och stärka samspelet mellan stad och land																	
<b>Planeringsstrategi 2:</b> Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne																	
<b>Planeringsstrategi 3:</b> Stärka mångfalden av attraktiva och hälsofrämjande livsmiljöer med tillgång till rekreation																	
<b>Planeringsstrategi 4:</b> Växa effektivt med en balanserad och hållbar mark- och vattenanvändning																	
<b>Planeringsstrategi 5:</b> Planera för en god miljö och en hållbar resursanvändning																	
<b>Planeringsstrategi 6:</b> Stärka Skånes relationer med omvärlden																	

Matrisen visar sambandet mellan de globala målen i Agenda 2030 och planeringsstrategierna i regionplan för Skåne 2022 - 2040 på en övergripande nivå.

dimensionerna. En fysisk planering med människan i centrum bidrar till ett långsiktigt hållbart Skåne, vilket målen i Agenda 2030 belyser och något som särskilt lyfts i regionplanens röda tråd. Att planera för en mer blandad bebyggelse, minskad segregation, skapandet av mötesplatser, samt förtäta och utöka grönska, prioritera goda gång- och cykelmiljöer, utöka tillgängligheten till kollektivtrafiken, skapa trygga uppväxtmiljöer och bryta barriärer är några exempel där regional fysisk planering bidrar till samtliga hållbarhetsdimensioner.

Utgångspunkten i regionplanen är att den byggda miljön och dess sociala sammanhang sätter förutsättningarna för människors livsvillkor, men samtidigt påverkar individens förutsättningar och levnadsväl. Hälsa och välbefinnande är tätt sammankopplat med de livsvillkor människor har och de levnadsväl man gör. Tillgång till en bostad, natur och rekreation, utbildning, arbete och transportmedel är viktiga delar i den sociala hållbarheten, vilket Regionplan för Skåne 2022 – 2040 är ett verktyg för att möjliggöra. Utvecklingsinriktningen, planeringsprinciperna och genomförandeprocessen i dialog och samverkan mellan Region Skåne, de skånska kommunerna och andra utvecklingsaktörer har möjlighet att bidra till uppfyllandet av Agenda 2030 och ett mer socialt hållbart Skåne.

Vidare kan 25 av indikatorerna i Agenda 2030 användas i uppföljningen av regionplanen, dock med visst behov av att anpassa dessa till den regionala kontexten.

## Bredband

**Nationella bredbandsstrategin** utgör grunden för en bredbandspolitik som ska möta människors behov av snabbt bredband och stabila mobila tjänster av god kvalitet. Visionen är ett helt uppkopplat Sverige eftersom det skapar förutsättningar för att bo och verka i hela landet, driva tillväxt och innovativ produktion.

## Civilt försvar

**Målet för det civila försvaret** är att ha förmågan att värna civilbefolkningen, säkerställa de viktigaste samhällsfunktionerna, upprätthålla en nödvändig försörjning, bidra till det militära försvarets förmåga vid väpnat angrepp eller krig i vår omvärld, upprätthålla samhällets motståndskraft mot externa påtryckningar och bidra till att stärka försvarsviljan, bidra till att stärka samhällets förmåga att förebygga och hantera svåra påfrestningar på samhället i fred och med tillgängliga resurser bidra till förmågan att delta i internationella

fredsfrämjande och humanitära insatser. Målen finns i regeringens totalförsvarsproposition *Totalförsvaret 2021–2025*.

## Gestaltad livsmiljö

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

## Klimatperspektiv

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

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

**Nationell strategi för klimatanpassning:** Den nationella strategin för klimatanpassning har tagits fram för att hålla ihop arbetet med anpassning till ett förändrat klimat. Sveriges mål för klimatanpassning är att utveckla ett långsiktigt hållbart och robust samhälle som aktivt möter klimatförändringar genom att minska sårbarheter och ta tillvara möjligheter.

### Nationell strategi för hållbar vindkraftsutbyggnad:

Den nationella strategin för en hållbar vindkraftsutbyggnad beslutades i januari 2021 och syftar till att skapa förutsättningar för att den framtida utbyggnaden av vindkraft sker på ett hållbart sätt.

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

**Klimatmål för Skåne** till år 2030 är exempelvis att utsläppen av växthusgaser i Skåne ska vara minst 80 procent lägre än år 1990, att andelen resor som görs med cykel eller gång ska vara minst 30 procent och andelen resor som görs med kollektivtrafik ska vara minst 28 procent av det totala antalet resor i Skåne, vilket även återfinns i *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050*. Ett annat viktigt mål för den fysiska planeringen i Skåne är att utsläppen av växthusgaser från transporter i Skåne ska vara minst 70 procent lägre än år 2010.

## Landsbygd

**EU:s gemensamma jordbrukspolitik** (*Common Agricultural Policy, CAP*) tas fram vart sjunde år och ska börja gälla 2023. Nuvarande period tog slut 2020 och därför har det nationella landsbygdsprogrammet nationellt förlängts 2021–2022. Jordbrukspolitiken är kopplad till den fysiska planeringen och två av målen som föreslås av EU-kommissionen för den nya perioden är en effektiv markförvaltning och biologisk mångfald och odlingslandskap.

## Livsmedel

**Den skånska livsmedelsstrategin 2030** är kopplad till fysisk planering i relation till en hållbar mark- och vattenanvändning då Skåne bland annat ska leda vägen till ett hållbart livsmedelssystem.

## Miljö och natur

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

### Skånska åtgärder för miljömålen 2016–2020:

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

**Nationella friluftsmål:** Sedan 2012 finns det tio nationella friluftsmål för att utveckla och bedriva åtgärder

för att förutsättningarna för friluftslivet ska förbättras. Flera av målen hänger samman med regional fysisk planering såsom "Tillgång till natur för friluftsliv" och "Attraktiv tätortsnära natur" och särskilt "Hållbar regional tillväxt och landsbygdsutveckling". Dessa mål kopplas till Skånes utveckling genomgående i Regionplan för Skåne.

**Nationell strategi för cirkulär ekonomi:** Den nationella strategin för cirkulär ekonomi från 2020 pekar ut fyra fokusområden, varav ett handlar om cirkulära kretslopp och lyfter exempelvis fram behovet av att styra mot att förbättra kunskapen om materialflöden i samhället. Handlingsplanen för cirkulär ekonomi från 2021 pekar ut områden som är viktiga att fokusera på kopplat till avfalls- och vattenhantering, vilket har betydelse för mark- och vattenanvändning och fysisk planering.

**Regional skogsstrategi:** Den skånska skogsstrategin bygger på det nationella skogsprogrammet och ska bidra till att skogen ses som en betydande möjlighet för att bidra till fler jobb, hållbar tillväxt och utvecklingen av en växande bioekonomi. Den hänger tydligt samman med den regionala utvecklingsstrategin och ur ett markanvändningsperspektiv även med regionplanen.

**Naturvårdsstrategi för Skåne:** Naturvårdsstrategin lyfter fram grön infrastruktur, vilket ger den en tydlig koppling till regionplanen. Det anges att "en grön infrastruktur ger möjlighet för arterna att finnas kvar och sprida sig i landskapet, samtidigt som den ger Skånes invånare en god tillgänglighet till natur- och grönområden". Det finns också en *Regional handlingsplan för grön infrastruktur* som utgör underlag till arbetet med regionplanen.

## Mänskliga rättigheter och folkhälsa

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

De **jämställdhetspolitiska målen** som antogs 2006 handlar om att jämställdhetsperspektiv ska beaktas i all politik som påverkar människors villkor, så att alla kvinnor och män, flickor och pojkar kan leva jämställda liv. Den fysiska planeringen skapar förutsättningar för livsvillkor och kan bidra till ökad jämställdhet på olika sätt. Även mål 5 i Agenda 2030 synliggör detta och beaktas i regionplanearbetet.



Det **nationella målet för funktionshinderpolitiken** är kopplat både till barns rättigheter och de jämställdhetspolitiska målen och tar sin utgångspunkt i Sveriges internationella åtaganden om mänskliga rättigheter. I grunden handlar det om att människors olika behov och förutsättningar inte ska avgöra möjligheten till delaktighet. Den fysiska planeringen kan begränsa eller möjliggöra människors möjligheter till delaktighet i samhället och perspektivet måste därför alltid integreras i samhällsplaneringen.

Åtta **nationella mål för folkhälsa** finns sedan 2018 och har en tydlig koppling till fysisk planering på regional nivå. Särskilt kan målen inom *boende och närmiljö* och *levnadsvanor* tydligt påverkas av hur den fysiska planeringen genomförs.

**Jämställdhetsstrategin för Skåne 2017–2020**, *Ett jämställt Skåne*, belyser jämställdhet och genererar statistik som underlag till att utveckla ett jämställt Skåne. Det finns också en tydlig koppling till Agenda 2030.

## Transport

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

**Regional transportinfrastrukturplan för Skåne:** Planen tas fram av Region Skåne på uppdrag av regeringen och visar, tillsammans med regeringens nationella plan för transportsystemet, vilka investeringar som ska göras i Skåne under aktuell planperiod. Planen bygger på en bred dialog med kommuner, näringsliv och andra intressenter. Under regionplanens framtagande har den gällande planen varit Regional transportinfrastrukturplan för 2018–2029. En process pågår för att ta fram en ny regional transportinfrastrukturplan för Skåne. Processen för den nya planen kommer att löpa parallellt med regionplanprocessen och planerat antagande i regionfullmäktige är juni 2022. Den nya Regionala transportinfrastrukturplanen kommer att gälla 2022–2033.

**Regionalt trafikförsörjningsprogram:** Region Skåne ska i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram fastställa målen för den regionala kollektivtrafiken. Det görs i *Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020–2030*, ett strategiskt dokument som övergripande beskriver det samlade behovet för all kollektivtrafik i Skåne. Programmet anger planerna för regionens kollektivtrafikutveckling.

Ovanstående planering för infrastruktur och kollektivtrafik har stor betydelse för Region Skånes mål att stärka Skånes flerkärnighet, binda samman Skåne, vidga arbetsmarknader, öka matchningen på arbetsmarknaden och förbättra kompetensförsörjningen samt att driva på bostadsbyggandet. Därmed utgör planerna både viktiga underlag i framtagandet av regionplanen och viktiga medel för regionplanens genomförande.

I planeringen för 2040 och i utblick 2050 utgör strategidokumentet **Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050** ett viktigt underlag för arbetet med denna regionplan. Strategin ska vara vägledande för framtida satsningar i befintlig infrastruktur och nyinvesteringar i Skånes transportsystem. Den i strategin uppsatta färdmedelsfördelningen anger en tydlig riktning för hur transportsystemet ska utvecklas till att bli mer miljömässigt, ekonomiskt och socialt hållbart. Även **Strategi för den hållbara gods- och logistikregionen Skåne** från 2017 och tillhörande kunskapsunderlag utgör viktiga mål och underlag för regionplanen.

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

## Kommunala mål, planer och program

Regionplanen ska enligt plan- och bygglagen ange hur hänsyn har tagits till kommunala mål, planer och program som har betydelse för en hållbar utveckling i länet. Regionplanen ska även ge vägledning för beslut om översiktsplaner, detaljplaner och områdesbestämmer, men den är inte bindande. Kommunernas översiktliga planering är viktig för att genomföra den regionala utvecklingen och det är först genom översiktsplanerna som regionplanen kommer att konkretiseras.

**Kommunala riktlinjer för bostadsförsörjning:** Enligt lagen om kommunernas bostadsförsörjningsansvar ska varje kommun anta riktlinjer för bostadsförsörjningen varje mandatperiod. Här ska kommunen beskriva mål för bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet och de insatser kommunen planerar för att uppnå målen. I riktlinjerna 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 riktlinjer för bostadsförsörjningen och Region Skåne tar del av kommunernas riktlinjer för bostadsförsörjning 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.

**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 samt stöttar löpande med det regionala planeringsperspektivet utifrån regionplanen och uppdraget som remissinstans för kommunala översiktsplaner. Regionplan för Skåne 2022–2040 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.

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



**Utvecklingsinriktning**



Utvecklingsinriktningen tar utgångspunkt i regionplanens målbild samt i de utmaningar som Region Skåne identifierat som särskilt viktiga för den fysiska planeringen i Skåne att bemöta. Den består av sex övergripande planeringsstrategier samt en strukturförteckning som tillsammans utgör planens övergripande strategiska riktning med sikte på 2040. Strukturförteckningen innehåller också en utblick mot 2050. Dessa konkretiseras i planens tematiska fördjupningar med tillhörande temakartor. Utvecklingsinriktningen pekar ut en tydlig regional riktning och verkar för avvägningar som skapar hållbara fysiska strukturer som långsiktigt gynnar Skåne som helhet.

## Det flerkärniga Skåne

Skåne är med sina 1,4 miljoner invånare en av Sveriges tre storstadsregioner. Tillsammans med Köpenhamn och Öresundsregionen utgör Skåne dessutom en europeisk storstadsregion med över fyra miljoner invånare. Malmö är ett självklart nav i Skåne men regionen domineras inte av en storstad med omland. Skåne utmärker sig genom att ha både en storstad, flera större städer och en ortstruktur med många självständiga orter på liten yta. Det innebär även att det i Skåne finns en unik närhet mellan stad och landsbygd. Den skånska landsbygden består av en variation av olika typer av bygder

med skilda karaktärer, från slättbygdens öppna jordbrukslandskap till mellanbygdens småbrutna landskap och skogsbygdens sammanhängande skogsområden. Med kust på tre sidor är avståndet till hav och strand aldrig långt.

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

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



**Strategi:**  
Utveckla flerkärnigheten  
och stärka samspelet  
mellan stad och  
landsbygd



**Strategi:**  
Stärka tillgängligheten  
och binda samman Skåne



**Strategi:**  
Stärka mångfalden  
av attraktiva och hälso-  
främjande livsmiljöer med  
tillgång till rekreation



**Strategi:**  
Växa effektivt  
med en balanserad  
och hållbar mark- och  
vattenanvändning

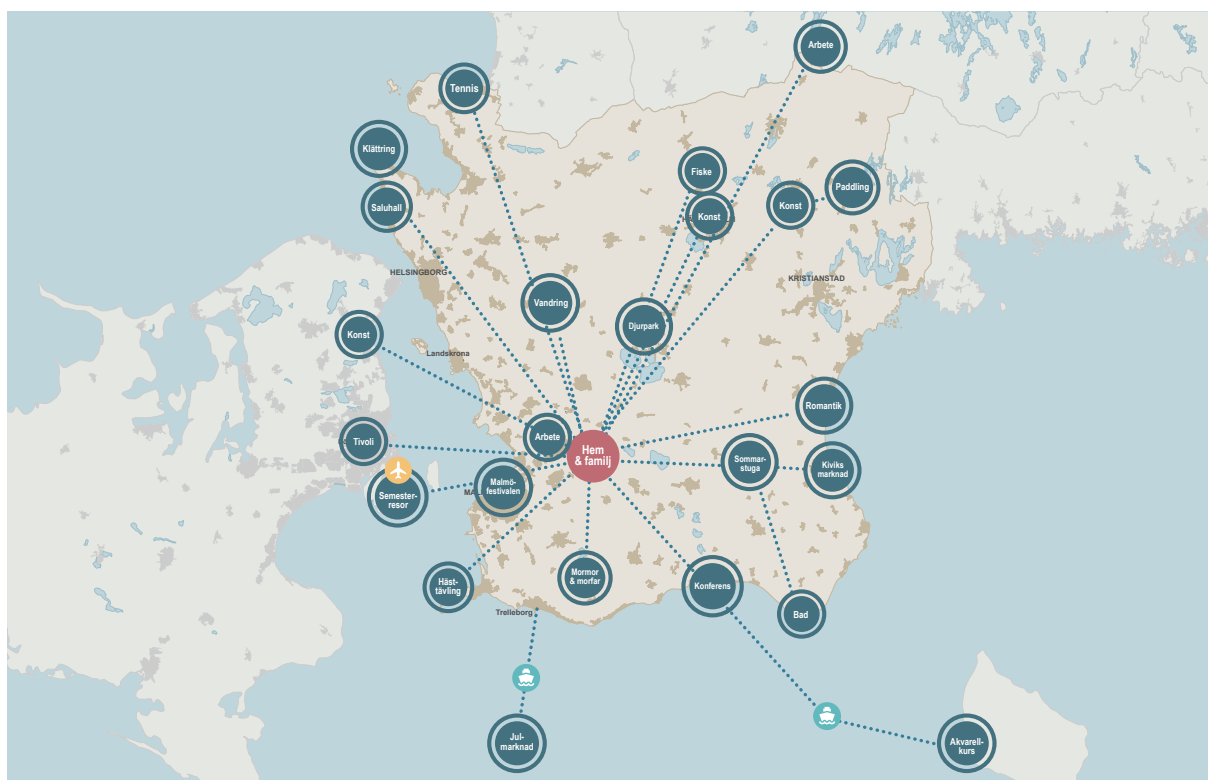


**Strategi:**  
Planera för en god  
miljö och en hållbar  
resursanvändning

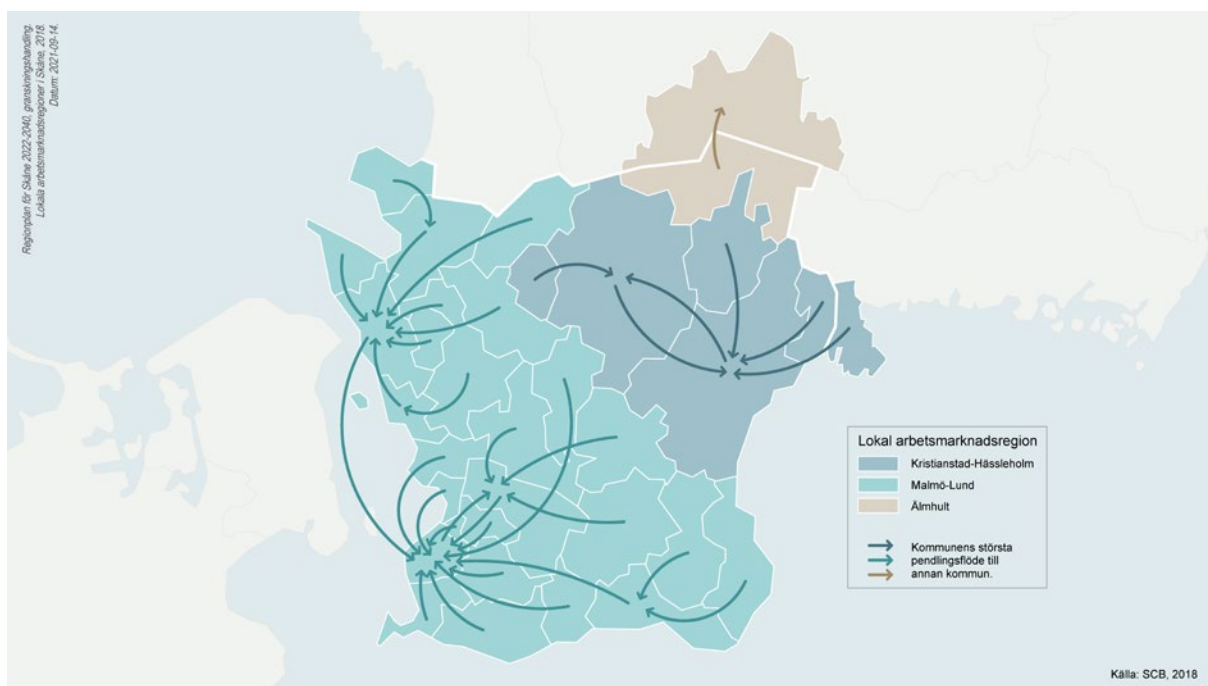


**Strategi:**  
Stärka Skånes relationer  
med omvärlden



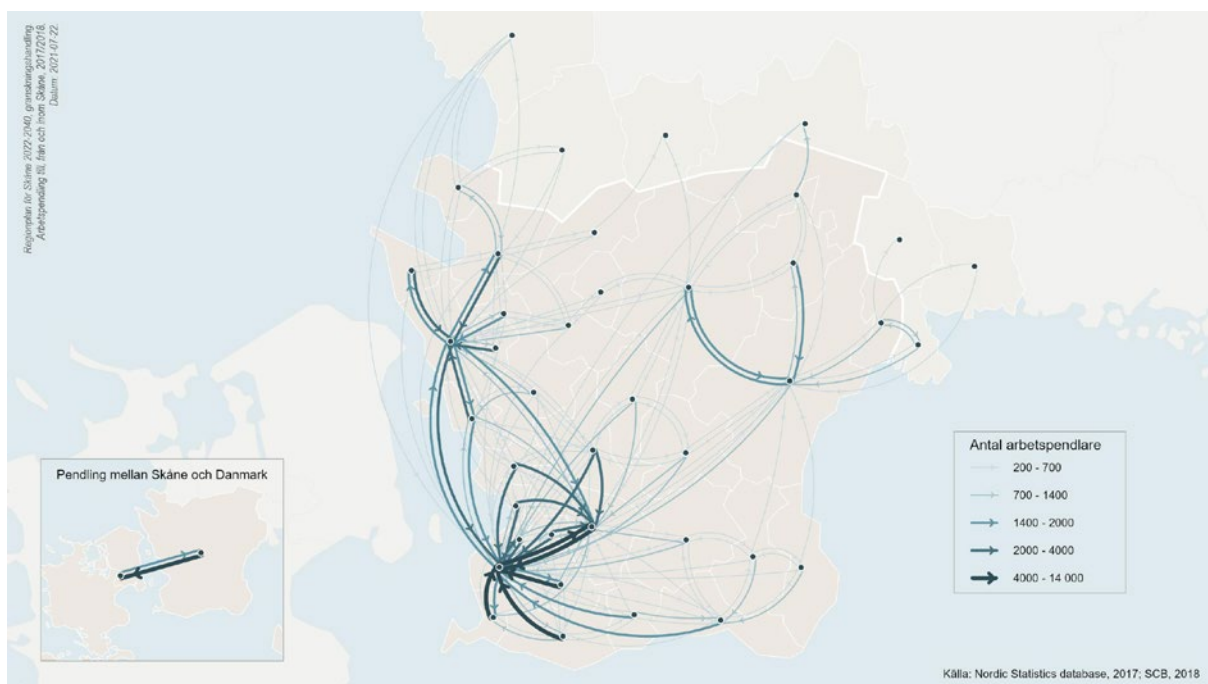


I Skåne är det enkelt att bo i en kommun, arbeta i en annan och tillbringa sin fritid i en tredje.



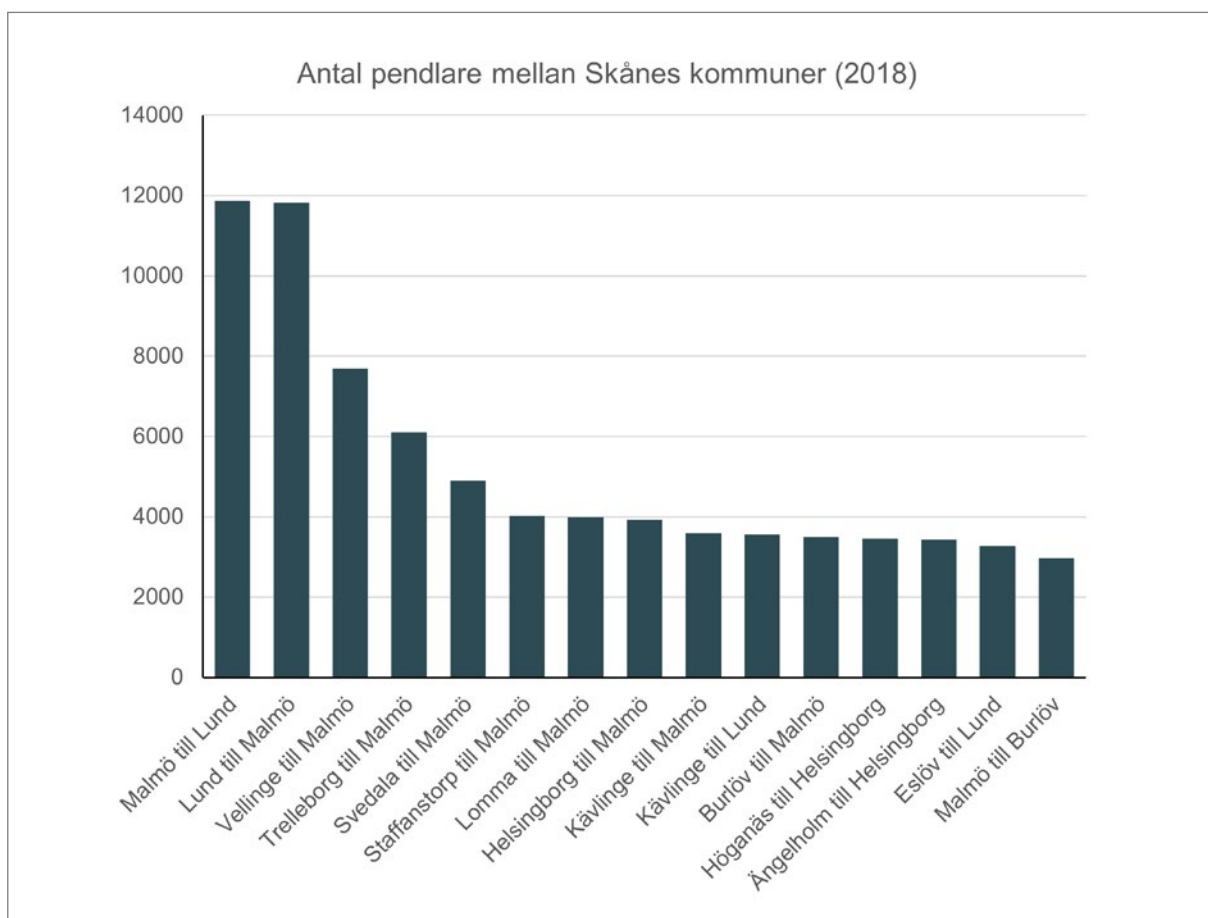
Lokala arbetsmarknadsregioner i Skåne.

[Öppna kartan som PDF här.](#)



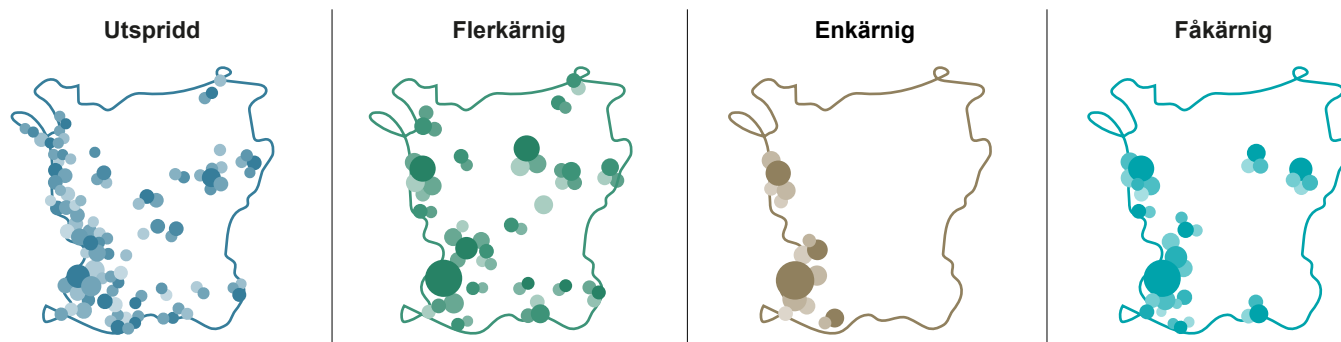
Arbetspendling till, från och inom Skåne.

[Öppna kartan som PDF här.](#)



Skånes starkaste pendlingsrelationer.





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

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

Region Skåne lät under 2020 genomföra en analys av hur det regionala perspektivet beaktas i Skånes översiktsplaner. Analysen visar att samtliga kommuner har ett regionalt perspektiv med ett stort fokus på Skånes flerkärnighet. Merparten av kommunerna lyfter regionala kärnor och tillväxtmotorer och ser vikten av att vidareutveckla kopplingen mellan dessa. Det framgick även att nyare översiktsplaner har ett tydligare regionalt perspektiv än äldre planer och att flerkärnighetsmodellen är väl förankrad i planerna. *Strategier för det flerkärniga Skåne* har också fått genomslag i den regionala infrastruktur- och kollektivtrafikplaneringens strategiska inriktning.

Utvecklingsinriktningen för regionplanen är fortsatt ett flerkärnigt Skåne men under arbetets gång har modellen anpassats efter pågående utveckling och för att möta Skånes aktuella utmaningar. Analyser av Skånes orts-



struktur utifrån befolknings- och pendlingsdata visar att Skåne har en robust flerkärnig orsstruktur men att de funktionella sambanden mellan västra och östra Skåne behöver stärkas. Analyserna visar vidare att Skåne inte domineras av en enda kärna, som är fallet i de två andra svenska storstadsregionerna, utan präglas av ett flertal relativt starka kärnor. Nackdelar med en mer enkärnig struktur är exempelvis att den bidrar till ökad trängsel i vägsystemet i och kring kärnan samt att den bedöms ha hög lokal påverkan av buller och partiklar. Det finns trender som pekar på att det finns en utveckling mot fåkärnighet i Skåne och att Malmö får en allt större betydelse. Malmö, tillsammans med Lund, har en stark nationell koncentration av universitetsforskning och FoU-intensivt företagande samt har en dominerande roll bland de kunskapsintensiva företagsklustren. Malmö har också under lång tid kommit att bli en allt viktigare arbetsmarknad för hela Skåne. Det kommer att vara viktigt att fortsatt arbeta med att stärka Skånes utveckling.

## Planeringsstrategier



### 1) Utveckla flerkärnigheten och stärka samspelet mellan stad och landsbygd

I Skåne finns en mångfald av orter och en unik närhet mellan stad och landsbygd. Den flerkärniga strukturen ska stärkas för att skapa attraktiva livsmiljöer och konkurrenskraft i hela Skåne. Skåne består av en variation av tillväxtmotorer, regionala kärnor, orter och byar. Genom att öka förståelsen för det ömsesidiga beroendet kan Skåne skapa en utveckling där alla delar stärks utifrån sina kvaliteter. Skåne ska bygga vidare på befintlig ortstruktur med en tydligt sammanhållen bebyggelse inom orterna. Det behövs en kraftsamling för att stärka Skånes större städer som tillväxtmotorer för att öka hela regionens konkurrenskraft, både nationellt och internationellt. De regionala kärnorna ska utvecklas utifrån sina geografiska lägen och funktioner samt i högre grad kunna stärka utvecklingen i sitt omland och Skåne. De strategiska noderna ska stärkas för att kunna erbjuda grundläggande service och utgöra betydelsefulla

mötesplatser för sitt närområde. Arbetsplatser, bostäder och handel ska främst utvecklas i kollektivtrafikhärlägen för att stärka Skånes utveckling som flerkärnig arbets- och bostadsregion. Landsbygdens roll ska lyftas, inte bara i relation till det urbana utan som en självständig och central drivkraft. En livskraftig landsbygd är en förutsättning för att man ska kunna bo, verka och leva i hela Skåne.

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





## 2) Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne

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

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

I ett sammanhållet Skåne är utbyggda IT-tjänster med en starkt digitalisering av välfärden avgörande. Det ställer krav på ökad tillgång till bredband. För att företag och invånare ska kunna verka och leva i ett Skåne med hög livskvalitet måste den tekniska infrastrukturen såväl som transportinfrastrukturen fungera. Skåne ska satsa på att utveckla och förvalta den tekniska infrastrukturen på ett robust och säkert sätt genom framsynhet och samarbete inom och utanför Skåne. Genom ett medvetet regionalt samarbete kan utbildningsmöjligheter inom yrkesvux (gymnasial yrkesutbildning för vuxna) och yrkeshögskoleutbildning fördelas över den geografiska ytan på ett bättre sätt för att minska de samlade pendlingsstiderna och bättre avspegla arbetsplatserna i utbildningsortens närområde.





### 3) Stärka mångfalden av attraktiva och hälsofrämjande livsmiljöer med tillgång till rekreation

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

till rekreation har stor betydelse för människors hälsa och livskvalitet, vilket i hög grad har aktualiserats under coronapandemin.

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



#### **4) Växa effektivt med en balanserad och hållbar mark- och vattenanvändning**

Skåne ska ha en långsiktigt hållbar mark- och vattenanvändning samtidigt som regionen växer såväl befolkningsmässigt som med fler arbetstillfällen. Skånes tillväxt medför konkurrens om markens användning som behöver hanteras av den fysiska planeringen genom att olika samhällsintressen sammanvägs innan beslut fattas. Mark- och vattenanvändningsfrågorna berör många aktörer och medför också att ekonomiska värden ställs mot andra värden. Det är därför viktigt att aktörerna har en grundläggande samsyn och en fortsatt diskussion som stärker helhetsperspektivet. En balanserad och effektiv mark- och vattenanvändning med sammanhållen bebyggelse och en helhetssyn avseende trafik-, bebyggelse- och grönstruktur är nödvändig för Skånes attraktionskraft och hållbara utveckling. När Skåne utvecklas kommer bruksvärd jordbruksmark

ibland att behöva tas i anspråk och det är då viktigt att detta sker efter noggrant övervägande och analys av effekterna av exploateringen. Genom att tillvarata lägen med goda kommunikationer kan Skåne fortsätta att utvecklas mot en alltmer sammanhållen och integrerad region med positiva effekter för bostadsbyggande, arbetsmarknad och näringsliv som följd. Därigenom finns det potential att bidra till minskad klimatpåverkan och en effektiv resursanvändning samt att tillvarata investeringar i infrastruktur och kollektivtrafik.





## 5) Planera för en god miljö och en hållbar resursanvändning

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

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





## 6) Stärka Skånes relationer med omvärlden

Skåne har ett strategiskt och fördelaktigt geografiskt läge som port mellan Skandinavien och det kontinentala Europa. Det innebär att Skånes utveckling i hög grad är beroende av relationerna med omgivningen. Fehmarn Bältförbindelsen skapar nya möjligheter och framtida nya stambanor knyter Skåne tätare samman med regionerna i Sydsverige, Östersjöområdet och övriga Europa. För att stärka Skånes konkurrenskraft, nationellt och internationellt, är det viktigt att se möjligheten med och dra nytta av det geografiska läget. Region Skåne har idag en utvecklad samverkan med sina grannregioner genom framförallt samarbetena inom Greater Copenhagen och Regionsamverkan Sydsverige. Den ökade rörligheten över lokala och regionala gränser samt den ökade internationella konkurrensen har inneburit att dessa samarbeten har blivit allt viktigare och det är angeläget att dessa samarbeten kan fortsätta att utvecklas. Angelägna frågor handlar även om att fortsatt verka för minskade gränshinder, undanröja flaskhalsar, öka resiliensen och skapa redundans i förbindelser över Öresund för tillförlitlig gods- och persontrafik till och

från det kontinentala Europa. Det ställer krav på stärkt och utvecklad kapacitet för gränsöverskridande transporter. Det är centralt att fortsatt verka för genomförande av Skånebildens med ny fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör samt Öresundsmetro mellan Malmö och Köpenhamn. En av de viktigaste satsningarna för framtiden är utbyggnaden av en ny stambana. De skånska aktörerna behöver gemensamt agera för att den nya stambanan och stationerna i Malmö, Lund och Hässleholm realiseras på ett sätt som bidrar till lokal, regional och nationell utveckling. Den nya stambanan har också en viktig funktion för att öka tillgängligheten till Köpenhamns flygplats.

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

## Strukturkarta

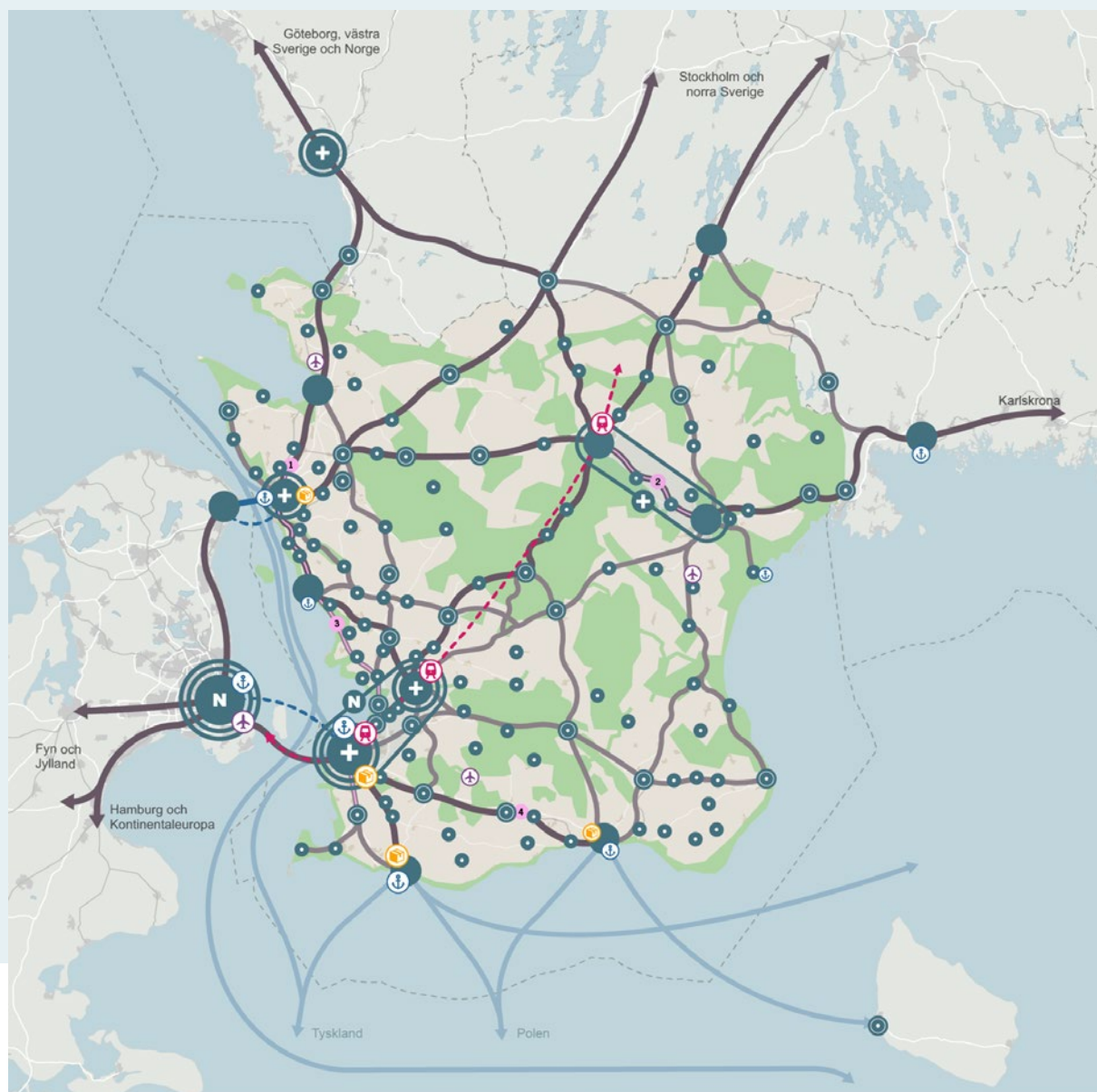
Strukturkartan ska synliggöra viktiga fysiska strukturer på regional nivå. Tillsammans med planeringsstrategierna utgör den regionplanens övergripande utvecklingsinriktning mot 2040. Kartan innehåller också en utblick mot 2050 som grundas på de utmaningar som regionplanen identifierat och på en möjlig utveckling för Skåne om regionplanens planeringsstrategier genomförs.

Kartan är indelad i fem delar: en samlingskarta, tre fördjupningar – Skånes ortsstruktur, regional grönstruktur och transportinfrastruktur, samt utblick 2050.

Kartan synliggör:

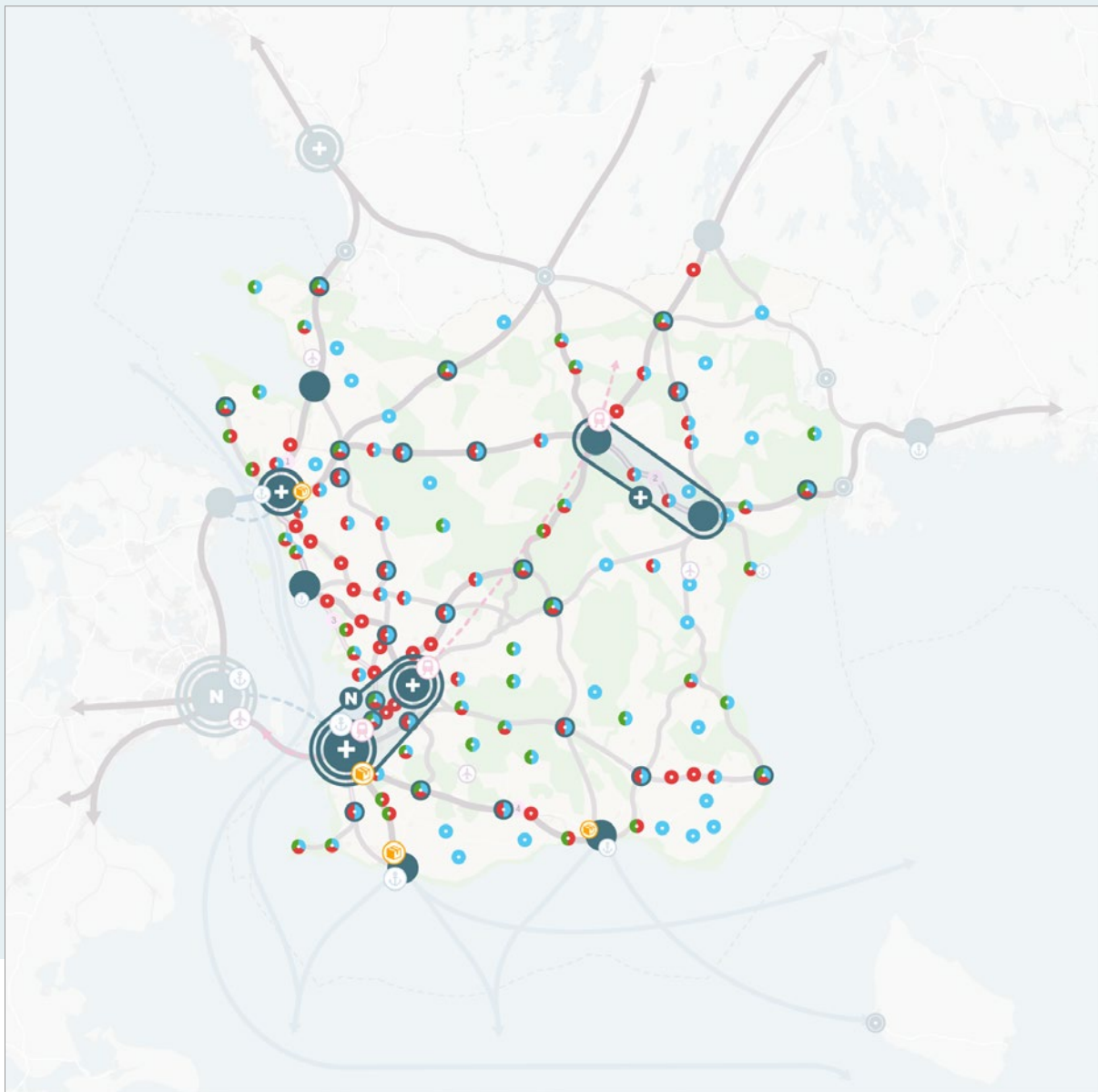
- Viktiga orter ur ett funktionellt och regionalt perspektiv
- Regional grönstruktur med grönområden och grönstråk samt regionala leder
- Transportinfrastruktur i form av viktiga stråk, kopplingar och noder för person- och godstransporter

Strukturkartan synliggör även viktiga kopplingar till grannregionerna, övriga storstadsregioner och Europa.



[Öppna strukturkartan som PDF här.](#)

## Den flerkärniga Ortsstrukturen



### Nationell tillväxtmotor

Lund och Malmö utgör tillsammans en nationell tillväxtmotor.



### Tillväxtmotor

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



### Regional kärna

Hässleholm, Kristianstad, Landskrona, Trelleborg, Ystad och Ängelholm.



### Strategisk godsnod

Malmö, Trelleborg, Helsingborg och Ystad är strategiska gods-noder.



### Strategisk nod

Centralort

Serviceort

Kollektivtrafiknod

Noder för vandring och cykling



Kartan illustrerar Skånes flerkärniga ortsstruktur med sikte på 2040. I Skåne finns en finmaskig ortstruktur med många självständiga orter. Det är denna tätortstäthet och de korta avstånden mellan orterna som är karaktäristiskt för Skåne. Skånes alla delar fyller viktiga funktioner för regionens utveckling och det är viktigt att alla kommuner, orter och platser ser sin roll i den regionala helheten. Det kan innebära att gemensamt stödja investeringar och etableringar i Skåne, även om det inte sker i den egna kommunen.

Att utveckla och dra nytta av den flerkärniga ortstrukturen är sedan länge viktiga utgångspunkter för den regionala planeringen i Skåne. I strukturkartan identifieras tillväxtmotorer, regionala kärnor och strategiska noder. De utgörs av viktiga orter ur ett regionalt och funktionellt perspektiv.

För Skånes utveckling är det viktigt att i den fysiska planeringen:

- Fortsätta utveckla Skånes flerkärnighet och stärka den befintliga ortstrukturen i hela Skåne.
- Satsa på Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor samt koppla samman dem med varandra och omvärlden.
- Verka för att de strategiska noderna kopplas samman med en eller flera regionala kärnor eller tillväxtmotorer så att effekterna av utvecklingen sprids till hela Skåne.
- Beakta de strategiska noderna i fortsatt planering på regional och kommunal nivå samt verka för ökad samordning av resurser och samplanering av bebyggelse, gång-, cykel- och kollektivtrafik, service och rekreation.
- Utveckla attraktiva bytespunkter mellan transportslag i anslutning till de strategiska noderna.

## Strategiska noder

Strategiska noder är ett samlingsbegrepp som används för att synliggöra mindre orter som är betydelsefulla ur ett regionalt och funktionellt perspektiv. För att identifiera de strategiska noderna har följande funktioner beaktats: offentlig och privat service, kollektivtrafik samt tillgång till rekreation och besöksnäring genom Skåneleden och de regionala turistcykellederna.

De strategiska noderna är väsentliga för en levande landsbygd och för att dra nytta av och utveckla Skånes flerkärnighet och unika kvaliteter. De bidrar inte minst till ett mer varierat utbud av attraktiva boende- och livsmiljöer i hela Skåne. Genom att utveckla de strategiska noderna kan ett bättre underlag för kollektivtrafik och service nås vilket minskar behov av bilresande och stärker det hållbara resandet.

De identifierade strategiska noderna ska utgöra ett underlag för fortsatt planering som kan vidareutvecklas i översiktsplaner och delregionala strukturplaner samt i det fortsatta löpande arbetet med regional fysisk planering. De strategiska noderna ska också kunna utgöra underlag för fortsatt dialog och diskussioner om kommunala och regionala prioriteringar i syfte att möjliggöra ökad samordning av resurser och samplanering av samhällsviktig infrastruktur med bebyggelse, service och rekreation.

## Centralorter

Centralorterna har stor betydelse för Skånes flerkärniga ortstruktur och för sitt omland när det kommer till sjukvård, service, handel, offentlig förvaltning och politisk makt. Centralorterna innehåller även kulturutbud, arbetsplatser samt bidrar till regional attraktivitet. I många centralorter finns också en unik utvecklingspotential kopplat till respektive orts historiska utveckling och geografiska sammanhang.

Det är viktigt att från kommunalt och regionalt håll verka för att utveckla centralorterna och stärka deras funktion som serviceort och mötesplats. Viktiga utvecklingsfrågor handlar om levande centrum, attraktiva boenden, hållbar mobilitet samt god tillgänglighet med kollektivtrafik till närmaste regionala kärna eller tillväxtmotor.

---

**Kriterium:** *Utgörs av Skånes kommunhuvudorter.*

## Serviceorter

Serviceorterna har stor betydelse för en levande landsbygd i Skåne, de fyller en viktig funktion genom att förse sitt närmaste omland med samhällsservice och handel. Det är viktigt att från kommunalt och regionalt håll verka för att upprätthålla och utveckla orternas funktion som samlingsplats för service. Viktiga utvecklingsfrågor handlar om att fortsatt verka för att samla servicefunktioner till dessa orter samt att skapa goda förutsättningar till hållbar mobilitet och god tillgänglighet till närliggande centralorter, regionala kärnor eller tillväxtmotorer.

Läs mer om struktur och utveckling av service i Skåne i Region Skånes [Servicerapport 2018 – Tillgänglighet till kommersiell och offentlig service för att bo och verka i Skåne](#).

**Kriterium:** *Orter med samtliga följande serviceslag: dagligvaror, post (postkontor eller postombud för paketutlämning), apotek (apotek och apoteksombud för utlämning av receptbelagda läkemedel) samt minst en av följande former av offentlig service: skola (gymnasie- eller grundskola), vårdcentral eller bibliotek.*

## Kollektivtrafiknoder

Kollektivtrafiknoderna är orter i regionalt viktiga kollektivtrafikstråk med ett stort resandeunderlag som ger orten en strukturbildande roll för utformningen av kollektivtrafiksystemet. De identifierade kollektivtrafiknoderna ska inte ses som en fullständig bild över goda kollektivtrafiklägen i Skåne. Avsikten är framförallt att lyfta fram orter där kollektivtrafiknära bebyggelseutveckling är särskilt gynnsamt för en effektiv kollektivtrafikförsörjning och ett ökat hållbart resande. Bebyggelseutveckling i dessa orter stärker resandeunderlaget och ger förutsättningar för att utveckla kollektivtrafiken ytterligare samt stärker utvecklingen av den flerkärniga ortsstrukturen.

### Kriterier:

- *Orter med >3000 invånare som ingår i regionalt viktiga stråk för tåg och buss (från Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020–2030).*
- *Orter som utgör knutpunkter mellan regionalt- och delregionalt viktiga stråk (från Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020–2030).*

## Noder för vandring och cykling

Noder för vandring och cykling är orter som utgör attraktiva anslutningspunkter för att nå naturen med kollektivtrafik och där det i de flesta fall finns tillgång till grundläggande service så som matbutik, apotek eller övernattningsnoder. Noderna utgörs av hållplatslägen som kopplar an till Skåneleden, Sydkustleden och Sydostleden. De identifierade noderna för vandring och cykling ska inte ses som en fullständig bild av viktiga noder för besöksnäring och naturturism i Skåne. Avsikten är att lyfta tillgången och utvecklingspotentialen till att nå Skånes regionala målpunkter för rekreation och friluftsliv genom ett hållbart resande.

### Kriterier:

- *Hållplatser för tåg och buss som tangerar Skåneleden, Sydkustleden och Sydostleden.*
- *Orterna uppfyller också kriterierna för centralort, serviceort eller kollektivtrafiknod.*

## Skånes regionala kärnor i samspel med sitt omland

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

### Kriterier:

*Branschbredd över 200, befolkningsmängd på minst 14 000 invånare, samt positivt pendlingsnetto.*

*Landskrona och Ängelholm uppfyller kraven om branschbredd och befolkning men uppfyller bara delvis kravet om pendling. Orterna identifieras ändå som regionala kärnor utifrån att de båda har en stor och jämn pendling med en betydande inpendling från flera orter i sitt omland. De har dock ett svagt negativt pendlingsnetto. Trelleborg uppfyller också kraven om branschbredd och befolkning, men har ett negativt pendlingsnetto. Trelleborg identifieras som regional kärna utifrån sin roll som strategisk regional godsnod och port till Skåne.*

### Ystad

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

### Landskrona

Landskrona är en regional kärna utifrån sitt geografiska läge och funktioner. Staden har god tillgänglighet till Skånes tillväxtmotorer vilket ger en stor utvecklingspotential. Landskrona spelar också en viktig roll för den regionala besöksnäringen, både genom kopplingen till Ven, Skåneleden och Sydkustleden. Samtidigt behöver Landskrona stärka sin roll som attraktiv kärna för sitt omland och öka sitt influensområde.

### Trelleborg

Även Trelleborg är en regional kärna utifrån sitt geografiska läge och funktion och har ett fördelaktigt geografiskt läge som ger stor utvecklingspotential. Stadens attraktivitet kan stärkas ytterligare i takt med att Trelleborg utvecklar sin identitet som kuststad. Trelleborg fyller en viktig funktion som logistiknod och port till Skåne och har en viktig roll för att Skåne ska utvecklas till en hållbar gods- och logistikregion. Trelleborg är också en viktig nod för vandring och cykling som angoringspunkt för både Skåneleden och Sydkustleden.

### Ängelholm

Ängelholm är en regional kärna och har en viktig roll för sitt omland genom att erbjuda arbetstillfällen, näringsliv, handel och service. Kommunen har ett

varierat och aktivt näringsliv med en stor branschbredd. Det geografiska läget med närhet till Helsingborg, Danmark och Halland, tillsammans med kommunens goda infrastruktur i form av Väst kustbanan, E6:an och Ängelholm-Helsingborg Airport, innebär att Ängelholm är ett viktigt regionalt nav och kan spela en strategisk roll inom Greater Copenhagen. Läget innebär även att Ängelholm har god tillgänglighet med kollektivtrafik till Helsingborg, Halmstad och Göteborg. En strategiskt viktig fråga för kommunen som även är prioriterad av Region Skåne och inom Regionsamverkan Sydsverige är färdigställande av Väst kustbanan. Ängelholm är en viktig besöksdestination och arbetar aktivt för att utveckla besöksnäringen både inom kommunen och i samverkan med Familjen Helsingborg. I Ängelholm finns angoringspunkt för både Skåneleden och Sydkustleden.

### Skånes tillväxtmotorer i samspel med sitt omland

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

Gemensamt för tillväxtmotorer är att de har en befolkning som ökar och ett relativt högt bostadsbyggande. Samtidigt finns det allt fler människor som har svårt att efterfråga bostäder på marknadens villkor och att skillnader i hälsa och välfärd ökar. Dessutom behöver störningar, trängsel och utsläpp minskas genom att en större del av inpendlingen till tillväxtmotorerna sker med hållbara färdmedel. Det är en fråga som med den väntade befolkningsökningen kommer att bli allt viktigare och som de större städerna inte ensamma kan hantera. Här har Region Skåne, Trafikverket och pendlingskommunerna också en viktig roll.

#### Kriterier:

- *branschbredd över 200*
- *befolkningsmängd på minst 14 000 invånare*



- *positivt pendlingsnetto*
- *sysselsättnings- och befolkningstillväxt över skånesnittet*

*Kristianstad uppfyller kriteriet för befolkningstillväxt och Hässleholm för sysselsättningstillväxt därför utgör orterna en gemensam tillväxtmotor.*

### **Helsingborg**

Helsingborg är en tillväxtmotor och ett nav i nordvästra Skåne med ett strategiskt läge inom Öresundsregionen och sydvästra Sverige. Staden har haft en stark befolknings- och näringslivstillväxt och har likt Skånes övriga större städer en viktig roll för att förse närliggande kommuner med arbetstillfällen samt ett brett utbud av kultur, handel och upplevelser. Helsingborg väntas ha en fortsatt stark befolkningsökning och en viktig utvecklingsfråga är att hantera tillväxten på ett hållbart sätt. För att ytterligare stärka Helsingborg i sin roll som motor för tillväxt i hela Skåne är kopplingen till Danmark och integrationen inom Öresundsregionen av stor betydelse.

Den viktigaste satsningen är en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Det skulle knyta ihop Öresundsregionen och öka integrationen mellan Sverige och Danmark, vilket bidrar till en större arbetsmarknad och näringslivsutveckling samt ökad internationell konkurrenskraft. Helsingborgs tillväxtkraft skulle då tillta. Andra viktiga satsningar som behöver säkerställas är god tillgänglighet till den planerade nya stambanan genom en uppgradering av Skånebanan samt färdigställande av Väst kustbanan. Järnvägsstråket längs västkusten når orter där det bor många människor och det ligger en stor potential i att koppla samman Helsingborg även mot Halland och Göteborgsregionen. Helsingborg har länge arbetat med att utveckla stadens stationsnära lägen vilket bidrar till att ta tillvara investeringar i kollektivtrafik och infrastruktur. Detta kommer att vara en fortsatt viktig framtidsfråga.

### **Kristianstad och Hässleholm**

Kristianstad och Hässleholm som gemensam tillväxtmotor har ett strategiskt läge i nordöstra Skåne angränsande till Blekinge och Kronobergs län. De två städerna erbjuder ett brett utbud av arbetstillfällen, kultur, handel och upplevelser. Högskolan Kristianstad och Krinova Science Park är viktiga aktörer som bidrar till en ökad kompetensförsörjning inom näringslivet och en attraktiv arbetsmarknad i södra Sverige. Nordöstra Skåne har ett rikt och varierat utbud av natur-,

kultur- och rekreationsmöjligheter samt utmärker sig inom Skåne med en stor andel värdefulla gröna och blå miljöer i form av skog, sjöar och våtmarker med mera. Dessa miljöer möjliggör unika livs- och boendemiljöer samt en destinationsutveckling som lockar internationella, nationella och regionala besökare.

Kristianstad och Hässleholm spelar var för sig en nyckelroll i Skånes flerkärniga ortsstruktur som regionala kärnor. Tillväxtmotorn Kristianstad+Hässleholm har en positiv påverkan även utanför Skånes gränser och är därför ett viktigt nav i ett mellanregionalt perspektiv. Båda kommunerna har haft en positiv befolkningsutveckling men ur ett regionalt perspektiv behöver tillväxtmotorn stärkas ytterligare för att kunna vara drivande för utvecklingen i Skåne. Städerna arbetar aktivt med stadsutveckling med utgångspunkt från sina centralt belägna stationer som attraktivitets- och tillväxtfaktor och behöver fortsätta detta arbete. För att gynna de två städernas utveckling och förstärka deras påverkan på sitt omland spelar en väl utbyggd transportinfrastruktur och kollektivtrafik en central roll. Hässleholm är en viktig järnvägsknut och kollektivtrafikknod både regionalt och nationellt. Här möts tre järnvägsstråk och centralstationen är den största på Södra stambanan mellan Stockholm och Lund. I stråket mellan Hässleholm och Lund behövs både stärkt kapacitet och kortare restider vilket den nya stambanan ska bidra till. Detta gäller även på Skånebanan mellan Hässleholm och Kristianstad. De två viktigaste satsningarna som behöver drivas på regional nivå är byggandet av den planerade nya stambanan, med ett centralt tågstopp i Hässleholm integrerat med övrig transportinfrastruktur i Skåne, och ett dubbelspår mellan Hässleholm och Kristianstad.

### **Malmö och Lund som gemensam nationell tillväxtmotor**

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

En stor del av Skånes befolkningstillväxten väntas även fortsättningsvis koncentreras till sydvästra Skåne.

Detta stärker orternas tillväxtkraft men innebär samtidigt utmaningar med att möta den stora befolkningssökningen på ett hållbart sätt. Orterna behöver växa effektivt med en hållbar markanvändning.

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

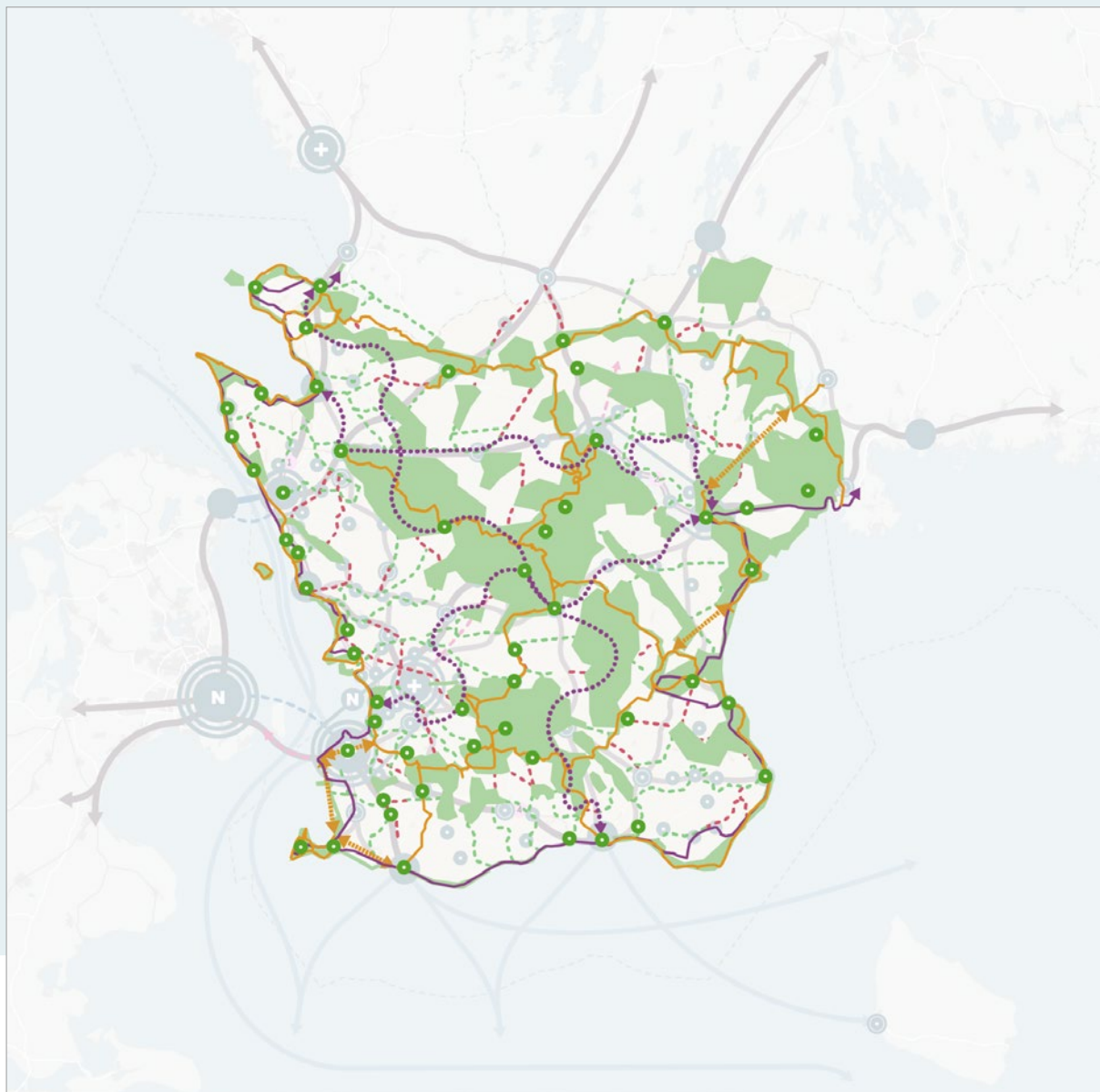
---

**Kriterier:**

*Malmö och Lund identifieras som en gemensam nationell tillväxtmotor utifrån att:*

- *Malmö utgör en storstad enligt SKR:s kommungruppsindelning (minst 200 000 invånare i tätorten).*
- *Malmö och Lunds starkaste pendlingsrelationer är till varandra.*
- *Lund har en framträdande roll inom högre utbildning, forskning, innovation och företaganden vilket framgår av att Lund är en av Nordens största student- och utbildningsstäder samt innehåller forskningsanläggningarna ESS och MAX IV av nationell och internationell betydelse.*
- *Båda orterna uppfyller kriterierna för att utgöra tillväxtmotorer.*

## Den regionala grönstrukturen



### Noder för vandring och cykling

Noder för vandring och cykling är orter som utgör anslutningspunkter för att nå naturen med kollektivtrafik och där det i de flesta fall finns tillgång till grundläggande service.



### Sammanhängande regionala grönområden och stråk

Skånes befintliga regionala grönstruktur där ekologiska och rekreativa värden samverkar. Utgörs av vegetationsbeksidda ytor och vattenområden som sjöar, åar och bäckdalar.



### Grönstråk med utvecklingspotential (berör mer än en kommun)

Bristande länkar i grönstrukturen med god potential att utveckla enhetliga grönstråk. Utgörs av vattendrag, våtmarker, trädalléer eller gräs- och skogsmarker.



### Behov av nytt grönstråk (berör mer än en kommun)

Strategiska lägen att utveckla nya grönstråk utan tydlig grund att utgå ifrån. Utgörs av mindre fragment som trädgångar, vattendrag och i vissa fall kraftledningsgator.



### Skåneleden



### Planerad sträckning för Skåneleden



### Nationella cykelturistleder



### Planerad regional cykelturistled



Kartan illustrerar översiktligt Skånes regionala grönstruktur med sikte på 2040. Den visar både befintliga grönområden och grönstråk av regional betydelse samt var utvecklingspotentialen finns för att skapa nya stråk. Kartan visar också den regionala ledstrukturen för vandring och cykling med planerad utveckling samt de hållplatslägen för tåg och buss som kopplar an till lederna och där det finns service, såsom matbutik, apotek eller övernattningsställe.

Den regionala grönstrukturen består av grönområden och grönstråk och omfattar både ekologiska och rekreativa värden. För att utveckla Skånes flerkärniga grönstruktur behöver grönområdena, kusterna och städernas grönstruktur bindas samman i ett sammanhängande nätverk. Grönstrukturens kvaliteter och funktioner kan beskrivas som grön infrastruktur, det vill säga ett nätverk av natur som bidrar till fungerande livsmiljöer för växter och djur och till människors välbefinnande. En funktionell grön infrastruktur innebär att arter har möjlighet att sprida sig utifrån sina förutsättningar samtidigt som det ger förutsättningar för människor att röra sig i landskapet. Ett nätverk av grönområden och stråk bidrar till biologisk mångfald och ett rörligt friluftsliv.

Planeringen av Skånes regionala grönstruktur behöver ta utgångspunkt i grön infrastruktur och avvägningar mot andra intressen samt utgå från ett landskapsperspektiv och en långsiktig planeringshorisont. Genom samverkan i arbetet med att utveckla Skånes grönstruktur kan attraktionskraften öka för både människor och näringsliv och bidra till en ekonomiskt, socialt och ekologiskt hållbar utveckling i Skåne.

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, sammanhängande betesmarker och skogspartier. De befintliga områdena och stråken räcker inte för att skapa en fungerande regional grönstruktur utan dessa behöver kopplas samman i ett finmaskigare nät för att kunna bistå med ekosystemtjänster och välfungerande miljöer för människor, djur och växter i ett framtida Skåne. Befintliga stråk med utvecklingspotential finns främst längs vattendrag i landskapet. Nya stråk kan byggas i strategiska lägen utifrån mindre gröna områden och fragment såsom dungar, kraftledningsgator, småvatten med mera.

För att tydliggöra de strategiska sammanhangen redovisar strukturkartan en mer översiktlig bild av de grönområden och stråk än i tematisk fördjupning för Skånes grönstruktur. Stråk med behov av utveckling (gröna och röda streck) har valts utifrån att de är en del av ett större sammanhängande nätverk och korsar en kommungräns. Dessa stråk gynnas av ett mellankommunalt samarbete.

## Den regionala transportinfrastrukturen



- Viktigt transportinfrastrukturstråk**  
Linjer och pilar illustrerar viktiga stråk för människor och gods; inte enskilda järnvägar eller vägar. De bredare linjerna illustrerar stråk som särskilt viktiga för att förbinda Skåne med omvärlden och koppla samman tillväxtmotorerna och de regionala kärnorna.
- Farled**  
Viktiga farleder för god- och persontrafik på havet.
- Godsstråk**  
Viktiga stråk för godstransporter.
- Potentiella supercykelvägar**  
Potentiella framtida stråk för supercykelvägar.
- Hamn**  
Hamnar inom stornätet (Corehamn) och det övergripande nätet (comprehensive) inom TEN-T samt övrig godshamn i fallande storleksordning
- Flygplats**  
Köpenhamn, Malmö, Ängelholm-Helsingborg och Kristianstad-Österlen flygplats.

### Prioriterade åtgärder:

- 1 Dubbelspår Väst kustbanan Maria-Helsingborg C
  - 2 Dubbelspår Skånebanan Hässleholm-Kristianstad.
  - 3 Ökad kapacitet E6 Vellinge-Helsingborg
  - 4 Ökad kapacitet Ystadbanan Skurup-Rydsgård
- Planerad ny stambana**  
Schematisk dragning med planerade stationer i Hässleholm, Lund och Malmö. Viktiga framtida transportnoder för hela Skåne samt grannregionerna. Knyter Skåne närmre de övriga svenska storstadsregionerna och Europa. Möjliggör utveckling av regional kollektivtrafik.
- Behov av nya förbindelser över Öresund**  
Klartecken för brukarfinansierad HH-förbindelse, samt en dansk-svensk statlig utredning för Öresundsmetro

Kartan illustrerar översiktligt Skånes transportinfrastruktur med sikte på 2040. Den visar viktiga stråk för person- och godstransporter samt transportinfrastruktur som ingår i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Kartan lyfter även fram behov av större infrastruktur-satsningar. Dessa tar utgångspunkt i gällande nationell plan 2018–2029, Skånebildens och Regionsamverkan Sydsveriges sydsvenska prioriteringar 2021.

Nya fasta förbindelser över Öresund bidrar till att Öresundsregionen kan fortsätta att utvecklas som en av Skandinavien viktigaste tillväxtregioner. Öresundsbron anslutningar måste förbättras och planeringen för nya förbindelser behöver fortsätta. En fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör ger nordvästra Skåne liknande möjligheter som Öresundsbron har gett Malmöregionen. Öresundsmetron blir ett viktigt verktyg för att länka samman Malmö och Köpenhamn till en stark storstadsregion, som blir en ännu starkare regional och nationell ekonomisk motor. I ett långsiktigt perspektiv behövs båda förbindelserna och det är viktigt att skapa handlingsberedskap för en sådan utveckling. Region Skåne ser det som prioriterat att processen för en brukarfinansierad fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör fortsätter och leder till beslut tillsammans med Danmark om att starta bygget. Region Skåne ser det även som prioriterat att en dansk-svensk statlig utredning för Öresundsmetron genomförs.

Västkustbanan är en av Skandinavien viktigaste järnvägssträckningar. Den förbinder inte bara Oslo och Göteborg med Malmö–Köpenhamn, utan knyter även ihop flera större städer längs sträckan. EU har prioriterat stråket inom ramen för TEN-T och Trafikverket ser det som en av Sveriges viktigaste järnvägsförbindelser. Ett färdigställande av Fehmarn Bältförbindelsen kommer att stärka stråkets betydelse ytterligare. I *Nationell plan för transportsystemet 2018–2029* ingår dubbelspår Helsingborg–Maria. Region Skåne ser det som prioriterat att åtgärden även inkluderas i nationell plan för planperioden 2022–2033 samt att den genomförs.

Skånebanan, som sträcker sig från Helsingborg till Kristianstad mot Blekinge och förbinder orterna däremellan, är idag ett av Sveriges mest trafikerade enkelspår. Skånebanan är en viktig förbindelse mellan nordvästra och nordöstra Skåne samt till Södra stambanan. Skånebanan kommer att få ytterligare betydelse med en ny fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Skånebanan kommer också att bli en viktig förbindelse till den nya stambanan och satsningar på banan för ökad kapacitet, och attraktiva restider behöver därför ske parallellt med processen för ny stambana. Region Skåne

ser det som prioriterat att Skånebanan med dubbelspår Hässleholm–Kristianstad inkluderas i nationell plan för planperioden 2022–2033.

Ystadbanan sträcker sig från Malmö/Lockarp till Ystad och Österlenbanan sträcker sig från Ystad till Simrishamn. De två banorna bildar tillsammans ett järnvägsstråk som kopplar samman sydöstra och sydvästra Skåne samt orterna däremellan. Stråket är betydelsefullt för södra Skånes nationella och internationella tillgänglighet, inte minst genom kopplingen till Malmö och Köpenhamn och till den nya stambanan. Det är även betydelsefullt för kopplingen mellan Bornholm och Köpenhamn. Region Skåne ser det som prioriterat att ett partiellt dubbelspår på sträckan Skurup–Rydsgård inkluderas i nationell plan för planperioden 2022–2033 vilket krävs för att kunna utveckla tågtrafiken på banan.

Den nya stambanan mellan Lund och Hässleholm ingår i gällande nationell plan 2018–2029. Åtgärden är en del av de nya stambanorna som ska knyta samman Sveriges storstadsregioner. För Skåne bidrar de nya stambanorna både till ökad kapacitet för regional kollektivtrafik samt till att knyta Skåne närmare omvärlden. Utbyggnad av ny stambana Hässleholm–Lund, med planerat färdigställande till omkring 2035, behövs för att möjliggöra utveckling av den regionala tågtrafiken i Skåne i enlighet med Region Skånes *Persontägsstrategi*. För att möjliggöra ökad rörlighet över hela regionen är det viktigt att den nya stambanan planeras samordnat med anslutande banor, med integrerade och centralt placerade stationer i Lund och i Hässleholm samt synkroniserat med den regionala tågtrafikens behov. Utbyggnaden innebär samtidigt intressekonflikter genom omgivningspåverkan och negativ inverkan på natur-, kultur- och miljövärden, markhushållning samt barriärer och bullerskapande effekter. Det är därför viktigt att utbyggnaden sker på ett sätt som ger nytta för Skåne och uppnår de eftersökta effekterna för den regionala tågtrafiken samtidigt som negativa effekter minimeras.

För E6 i Skåne ingår trimning i nationell plan 2018–2029 och är även prioriterad till kommande nationell plan 2022–2033.

Sydostlänken mellan Älmhult–Olofström ingår i nationell plan 2018–2029. Banan går delvis genom Skåne och är enkelspårig och oelektrifierad. En utbyggnad av banan innebär elektrifiering och en förlängning till Karlshamn. Sydostlänken ger bättre förutsättningar för godstrafiken och bidrar till redundans och avlastning i Sydsveriges tågssystem.



## Strategiska godsnoder

Skåne är en mycket viktig hamnregion. Hamnarna i Helsingborg, Malmö, Trelleborg och Ystad ingår i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Med utgångspunkt från hamnarna utgör Helsingborg, Malmö, Trelleborg och Ystad viktiga strategiska noder för godstransporter till, från och genom Skåne ur ett europeiskt, nationellt och regionalt perspektiv.

De strategiska godsnoderna är en viktig länk i Sveriges försörjningskedja och hanterar dagligen en stor del av landets import och export. Det innebär att det är av stor vikt att tillgängligheten till hamnarna med väg- och järnvägsanslutningar säkerställs.

**Helsingborgs hamn** är Sveriges näst största containerhamn och via kombiterminalen i Helsingborgs hamn transporteras betydande intermodala volymer (transport av gods med fler än ett transportsätt). Genom lastbilstrafiken via Helsingborgs hamn transporteras stora mängder jordbruks- och skogsbruksprodukter, livsmedel och djurfoder samt trävaror. Samtidigt är Helsingborgs hamn Sveriges näst största passagerarhamn med runt 7,1 miljoner passagerare ett normalår. Totalt hanteras 7900 tusen ton och normalt har hamnen runt 30 000 anlöp per år.

**CMP i Malmö (Copenhagen Malmö Port)** är Skandinavien största bilhamn och fungerar även som en omlastningshubb för vidare transporter till Skandinavien, Ryssland och Baltikum. Genom RoRo-verksamheten (lastfartyg som är konstruerade för att fartygets last lätt ska kunna köras ombord och i land) hanteras, i synnerhet från Tyskland, stora volymer livsmedel, konsumtionsvaror med mera. I hamnen hanteras också projektlaster såsom husmoduler till olika byggnadsprojekt. Vidare är Malmö en strategisk punkt för omlastning både via fartyg och järnväg av bland annat stål- och pappersprodukter men också returmaterial. I hamnen finns också en betydande torr- och våtbulksverksamhet i form av spannmål, metall, djurfoder och bränsle i olika former. Totalt hanterar hamnen ca 2800 anlöp och 7800 tusen ton årligen.

**Trelleborgs hamn** är Sveriges största RoRo-hamn och Sveriges andra största godshamn med färjetrafik till Travemünde, Rostock, Swinoujscie och Klaipėda. Via Trelleborgs hamn transporteras stora volymer av allehanda godsslag. Den geografiska spridningen av start- och målpunkter är stor både på kontinenten och i Sverige. Det finns en kombiterminal och i hamnen sker

även regelbunden färjerangering av järnvägsvagnar. Trelleborgs hamn har även tåg färjetrafik till kontinenten. Totalt hanterar hamnen ca 5400 anlöp årligen och 800 000 enheter motsvarande 11 800 tusen ton.

**Ystad hamn** är Sveriges tredje största färjepassagerarhamn med över 2,3 miljoner passagerare och 650 000 personbilar. De senaste 15 åren har personbilstrafiken ökat med i snitt 4,8 % per år enbart till Bornholm. Av lastbilstransporterna via Ystad hamn har 73 % start- eller målpunkt i Polen. Under 2020 startade även säsongsbunden trafik till Sassnitz. I hamnen finns utrustning och spår för att kunna hantera järnvägsvagnar i färjetrafik. Totalt hanterar hamnen 3700 anlöp och 3 200 tusen ton årligen.

I **Landskrona hamn** hanteras framför allt bulkvaror. Huvudparten av godsslagen som hanteras i Landskrona hamn är gödselmedel, spannmål, foder, kalk, återvinningsmaterial och bränsle för värmekraftverk. Totalt lossas och lastas drygt 600 tusen ton gods per år. Antal anlöp per år uppgår till drygt 200 stycken.

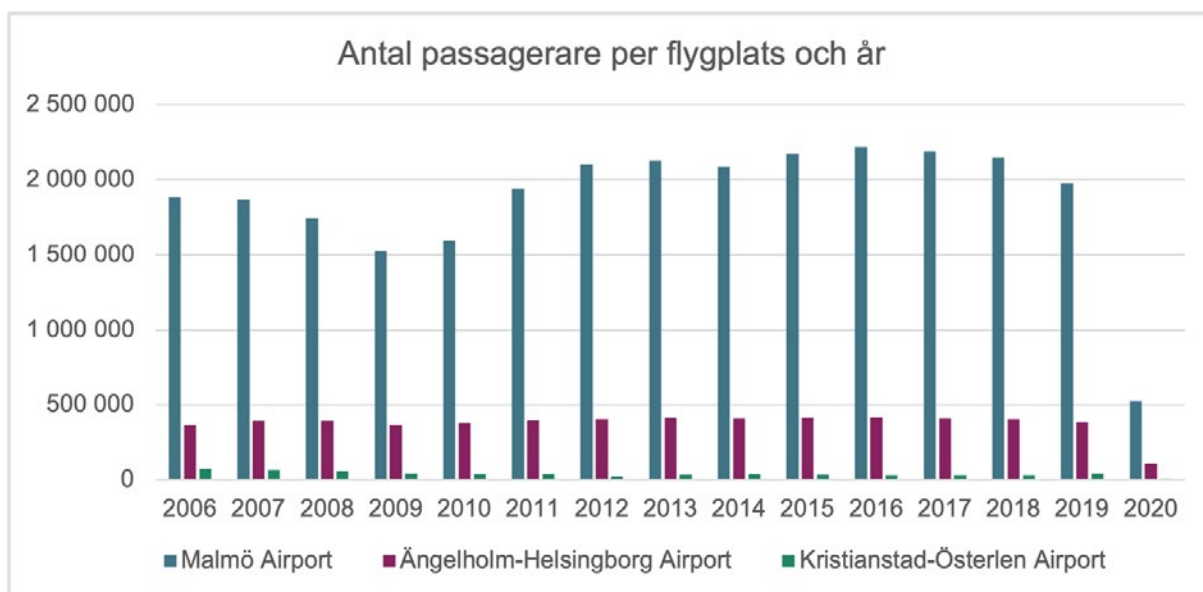
**Åhus hamn** är en av södra Sveriges mest betydande bulkhamnar och är sydöstra Sveriges största containerhamn. Bulkhanteringen står för drygt 70 procent av den totalt hanterade volymen. Containertrafiken sker veckovis till Bremerhaven och Hamburg. Totalt hanteras cirka 600 tusen ton per år. Antal anlöp per år ligger runt 270 stycken.

## Flygplatser

I Skåne finns tre flygplatser för linjetrafik: Malmö Airport, Ängelholm-Helsingborg Airport samt Kristianstad-Österlen Airport. Den viktigaste flygplatsen för regionen, såväl för persontransporter som godstransporter, är dock Köpenhamns flygplats som utgör en gemensam trafikknutpunkt för både Danmark och södra Sverige.

Flygplatserna är viktiga för Skånes tillgänglighet nationellt och internationellt och fyller en viktig funktion för Skånes näringsliv. En utmaning för flygtrafiken är att det är ett energiintensivt sätt att transportera människor och gods. Samtidigt har de olika trafikslagen kompletterande roller och tillgång till en transportkedja som inbegriper flera olika trafikslag är viktigt.

Malmö Airport ingår i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) och är, som en av landets största flygplatser, en knutpunkt av stor nationell och internationell betydelse. Flygplatsen är ett komplement till Köpenhamns



Som jämförelse har Köpenhamns flygplats under samma period utvecklats från cirka 20 miljoner resenärer 2006 till cirka 30 miljoner 2019 vilket är i storleksordningen 10 - 15 gånger fler än Malmö airport.

flygplats, både när det gäller resenärer och gods, och den enda flygplatsen i Skåne med betydande godshandling. Flygplatsen är även utpekad som riksintresse och ingår i det nationella basutbudet vars syfte är att säkerställa ett effektivt och långsiktigt hållbart flygtransportsystem som garanterar en grundläggande interregional tillgänglighet i hela landet. Det innebär att flygplatsen inte får läggas ner utan regeringens godkännande. Flygplatsen drivs av det statliga bolaget Swedavia.

Ängelholm-Helsingborg Airport bidrar till att stärka Skånes tillgänglighet, nationellt och internationellt. Flygplatsen ägs gemensamt av sju nordvästskånska kommuner (Bjuv, Båstad, Helsingborg, Höganäs, Klippan, Perstorp och Ängelholm) och har som mål att vara en av de ledande flygplatserna i Sverige i klimat- och hållbarhetsfrågor. Ängelholm-Helsingborg flygplats är utpekad som riksintresse utifrån behovet av flygplatskapacitet för att säkerställa framtida utveckling av utrikes- och inrikesflygtrafiken i Öresundsregionen.

Kristianstad-Österlen Airport bidrar till att stärka Skånes tillgänglighet, nationellt och internationellt. Flygplatsen ägs gemensamt av Kristianstad, Hässleholm, Bromölla och Östra Göinge. Kristianstad-Österlen Airport är av riksintresse för flygtrafiken.

## Supercykelvägar

Skånes supercykelvägar ska utgöra konkurrenskraftiga och välkända cykelvägar som erbjuder hög framkomlig-

het, komfort, trafiksäkerhet och trygghet för den som vill cykla in till eller ut ur Skånes städer. Supercykelvägarna är en viktig del i ett sammanhängande hållbart transportsystem som gör Skåne till en stark och hållbar tillväxtmotor.

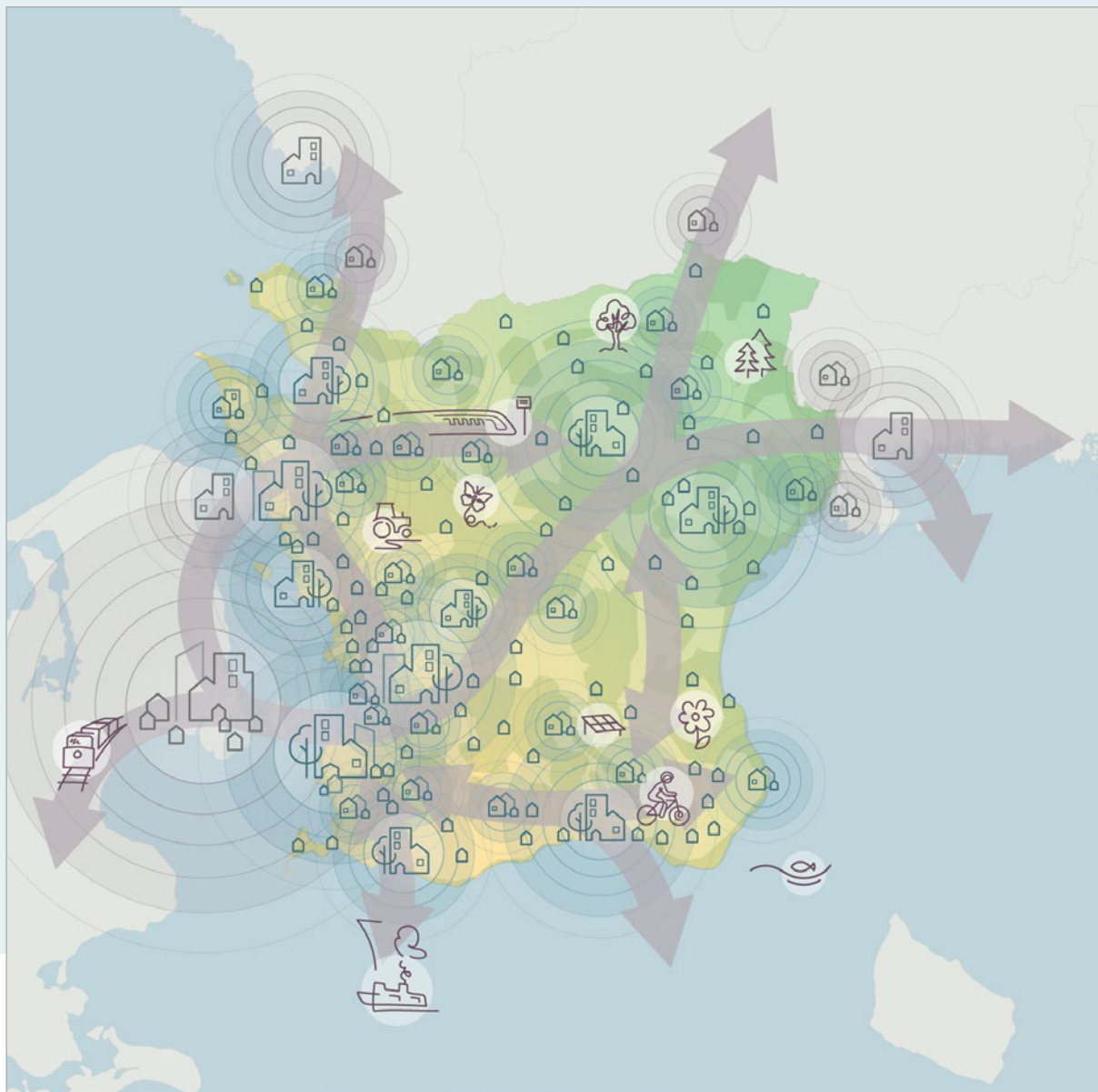
Supercykelvägarna ska bidra till att skapa ökad tillgänglighet och valfrihet för dem som bor i stadernas utkant eller i samhällena runt omkring. Genom att bidra till minskad bilpendling kan supercykelvägarna medföra att biltrafiken i städerna kan fungera bättre samt medföra minskade störningar i form av trängsel, buller, föroreningar och klimatpåverkan.

Strukturkartan identifierar stråk med potential att bli framtida supercykelvägar. Urvalet utgörs av stråk in till Skånes större städer som antingen har stora flöden av cyklister redan idag eller skulle kunna få, om infrastrukturförbättringar och riktade kommunikationsinsatser genomförs.

Supercykelvägarna kommer att planeras, utvecklas, kommuniceras och drivas i samverkan mellan regionen, kommuner och väghållare som en integrerad del i infrastrukturplaneringen med ambitionen att skapa ett enhetligt system.

Läs mer i rapporten [Koncept för Supercykelstråk i Skåne, Region Skåne](#)

## Utblick Skåne 2050



[Öppna visionskartan som PDF här.](#)

Utblicken mot 2050 grundas på de utmaningar som regionplanen identifierat och på en möjlig utveckling för Skåne om regionplanens planeringsstrategier genomförs.

De globala målen har reviderats och Skåne är ledande i att visa hur en hållbar utveckling praktiseras. Skånes miljöer har blivit socialt hållbara genom att utgå från människans behov av att främja hälsa, integration, jämlikhet och trygghet. Skånes städer är utformade för att uppmuntra till fysisk aktivitet och sociala möten

men Skåne ger samtidigt möjlighet till avkoppling och återhämtning i natur- och kulturlandskapet. Skånes kvaliteter bidrar till integration, jämställdhet och främjar barns utveckling. Alla har nära till grönområden av bra kvalitet och det är enkelt att nå naturen genom hållbart och kollektivt resande.

Skånes utveckling mot 2050 har tagit utgångspunkt i den flerkärniga Ortsstrukturens styrkor och regionens tillväxtmotorer, kärnor, orter och byar har utvecklats



utifrån sina olika förutsättningar, samband och kvaliteter. På detta sätt har Skånes alla delar stärkts.

Tillväxtstråket i västra Skåne har tillsammans med Köpenhamn och Helsingör utvecklats till ett integrerat storstadsområde med global attraktivitet. Valfungerande infrastruktur och stärkt tillgänglighet, både mellan Skånes olika delar och till omvärlden har varit en viktig förutsättning. Detta har även bidragit till att Skåne och Öresundsregionen utvecklats till en sammanhållen arbets- och bostadsmarknad utan märkbara administrativa gränser och att Skåne har knutits närmare sina grannregioner i Sydsverige och de andra svenska storstadsregionerna.

Skånes attraktionskraft har stärkts för såväl invånare, företag och besökare genom att landsbygden och de gröna näringarnas roll i stadsplaneringen har lyfts och fått ta plats.

Globala klimatförändringar har medfört att Skånes betydelse som livsmedelsförsörjningsregion har ökat. Skånes gröna infrastruktur har haft en avgörande roll i anpassningen till det förändrade klimatet. Ett kontinuerligt arbete med att utveckla och tillämpa kunskap om klimatförändringarnas effekter har varit nödvändigt.

Att Skånes gröna infrastruktur har bevarats och utvecklats för att kunna leverera en mångfald av ekosystemtjänster och samtidigt innehålla en rik biologisk mångfald har varit en förutsättning för Skånes välbefinnande.

Genom samplanering, effektivt markutnyttjande och genom att dra nytta av den starka innovationskraft som finns i regionen har tillgängligheten stärkts och Skåne har ställt om till ett miljömässigt, ekonomiskt och socialt hållbart transportsystem. Satsningar på mer yteffektiva färdmedel som kollektivtrafik, cykel och gång samt

teknikutvecklingens mobilitetslösningar har bidragit till att lindra utmaningar med trängsel och buller i Skånes större städer samt förbättrat tillgängligheten, vilket gjort avstånden i Skåne ännu kortare.

Skåne har fortsatt att utveckla och stärka samarbetet inom Greater Copenhagen och i södra Sverige samt kraftsamlat för att säkerställa behovet av större investeringar i infrastruktur och kollektivtrafik. Detta har bidragit till att Skåne och Öresundsregionen utvecklats till en sammanhållen och integrerad storstadsregion med goda kopplingar till såväl våra grannregioner som storstadsregionerna i norra Europa. Som en följd av detta har Skånes nationella och globala konkurrenskraft stärkts.

God samverkan och ett utvecklat regionalt helhetsperspektiv på gods- och logistikfrågor har stärkt Skåne som knutpunkt för norra Europa och bidragit till regionens attraktivitet och konkurrenskraft. Överflyttningen av gods från väg till sjöfart och järnväg har varit nödvändig för att klara Skånes omställning till ett hållbart transportsystem och en hållbar markanvändning.



# Tematiska fördjupningar



Denna del omfattar fyra övergripande teman som konkretiserar planeringsstrategierna. Temana fördjupas utefter sakområden med tillhörande planeringsprinciper och tematiska kartor.



## 1. Bebyggelseutveckling

Utvecklingen av bebyggelsen i Skåne ska bidra till att skapa inkluderande, väl gestaltade, långsiktigt hållbara och hälsofrämjande livsmiljöer. Bebyggelsen behöver utformas så att den både är resurseffektiv och kan hålla under många år framöver samtidigt som den bidrar till utveckling av näringsliv, bostadsbyggande, kulturmiljö- och upplevelsevärden. Den måste också anpassas till ett förändrat klimat och utföras med minsta möjliga klimatpåverkan. Det finns även socioekonomiska skillnader i Skåne som leder till att alla inte har samma möjlighet till goda och hälsosamma livsmiljöer. Dessa

utmaningar behöver hanteras i bebyggelseutvecklingen. De vägval som görs i efterföljande kommunal planering har stor inverkan på hur Skåne som helhet utvecklas. Hur vi planerar för och var vi placerar bostäder, verksamheter, service och infrastruktur kommer att ha stor betydelse för framtida livskvalitet och tillväxt. Utgångspunkten är det flerkärniga Skåne där invånarna får större tillgång till arbete, bostäder, utbildning, kultur och sjukvård samtidigt som vi hushåller med mark och vatten.





## 1.1 Planering av bebyggelsen

För att hushålla med marken och använda den så effektivt som möjligt är det avgörande att bebyggelsen samplaneras med andra övergripande strukturer, såsom transportinfrastruktur, kollektivtrafik, grönstruktur och teknisk infrastruktur. Genom samplanering kan miljö-kvalitetsnormer för luft och buller i större utsträckning tillgodoses. Lika viktigt är att huvuddelen av bebyggelseutvecklingen sker genom förtätning i strategiska lägen och utifrån befintliga strukturer. Ett strategiskt läge betyder att bebyggelsen planeras med god tillgänglighet till nödvändiga funktioner och utifrån möjligheten att anpassa eller tillföra funktioner efter behov. Förtätning ställer höga krav på att utformning och gestaltning av

den byggda miljön görs på ett sådant sätt att viktiga värden bevaras och utvecklas och att nya kvaliteter och värden tillskapas. För att dra nytta av flerkärnigheten är god tillgänglighet en förutsättning. Att bygga kollektivtrafiknära ger fler bättre tillgång till bostäder, arbetsplatser och fritidsaktiviteter. De kollektivtrafiknära lägena behöver tillvaratas och utvecklas så att kollektivtrafiksystemets nytta kan maximeras. Kollektivtrafiknoderna är också platser där många människor möts och rör sig dagligen. Dessa behöver utformas utifrån ett hela resan-perspektiv med gena stråk för anslutning genom gång och cykeltrafik.

 [Stationsnära läge 2.0](#)

### 1.1 PLANERING AV BEBYGGELSEN

#### Planeringsprinciper

- 1.1 i** - Utveckla bebyggelsen utifrån befintliga strukturer och genom förtätning i strategiska lägen.
- 1.1 ii** - Prioritera bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen.
- 1.1 iii** - Utveckla kollektivtrafiknoder till attraktiva mötesplatser med service.

#### Genomförandekategori:

- Dialog och samverkan – stöd och samordning
- Kunskap

#### Koppling till delmål i Agenda 2030:

- 9.1** - skapa hållbara, motståndskraftiga och inkluderande infrastrukturer
- 9.4** - uppgradera all industri och infrastruktur för ökad hållbarhet
- 11.2** - tillgängliggör hållbara transportsystem för alla
- 11.4** - skydda världens kultur- och naturarv

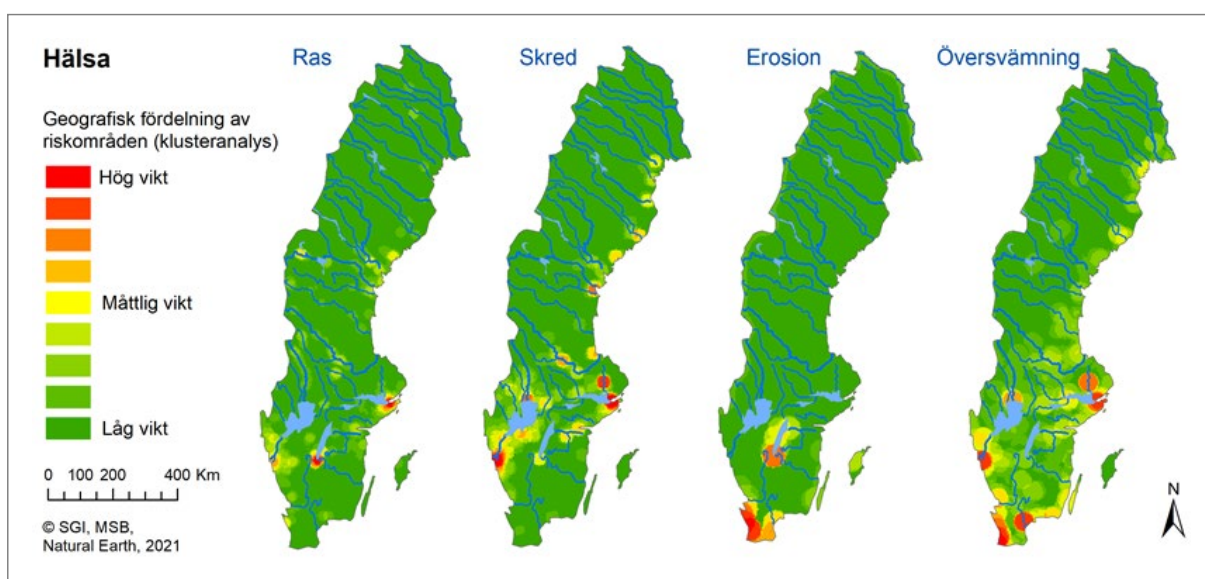


## 1.2 Klimatanpassad bebyggelseutveckling

Klimatet förändras här och nu. Det finns ett stort behov av att minska Skånes klimatpåverkan samtidigt som den fysiska miljön behöver anpassas för att kunna hantera konsekvenserna av ett förändrat klimat. Klimatanpassning är en samhällsekonomisk nödvändighet eftersom klimatförändringar kan orsaka stora skador.

I samhällsplaneringen behöver både ny och befintlig bebyggelse anpassas till ett förändrat klimat. Klimatanpassning behöver utföras varsamt så att värden i Skånes kulturmiljöer kan utvecklas och bevaras över tid. Det finns annars risk att värdena går förlorade. Förvaltning av kulturmiljövärden har stor betydelse för att uppnå hållbara och attraktiva livsmiljöer.

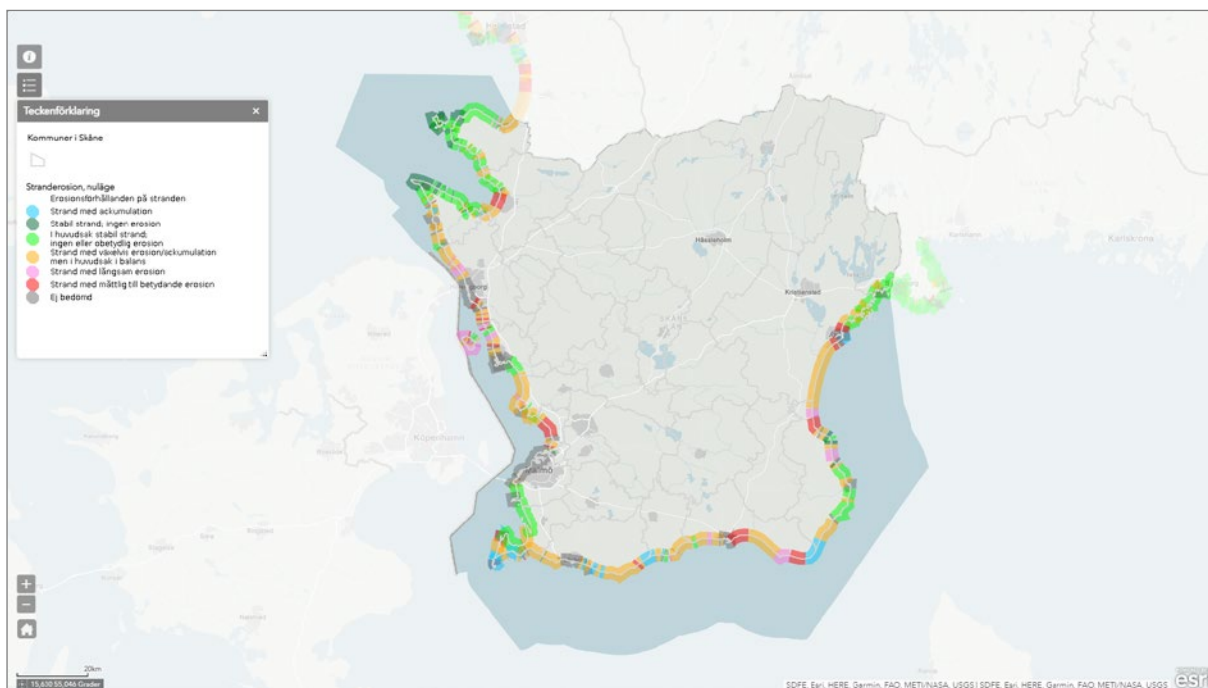
Den byggda miljön påverkar den lokala temperaturen genom fysiska strukturer av olika material, både på byggnader och markbeläggningar med olika förmåga att absorbera värme. Det är viktigt att möjliggöra för svala offentliga miljöer och skapa skugga genom att ge plats för träd och blågröna ytor och strukturer. Väl gestaltade åtgärder kan även bidra till att utveckla den fysiska miljön. Särskilt viktigt ur ett barnperspektiv är att skapa skuggiga platser på skolgårdar, lekplatser och andra platser där barn rör sig. Men även för äldre och svaga vid viktiga funktioner i samhället. Hänsyn till värmeböljor och ökad nederbörd behöver hanteras i översiktsplan och efterföljande planering.



Karta över riskområden för ras, skred, erosion och översvämning i Skåne. Källa: SGI och MSB.

Flera av Skånes kommuner har utmaningar med erosion. Klimatförändringar leder till förändrade vattennivåer och flödesförhållanden vilket påverkar risken för fortsatt och utbredd erosion i Skåne. Den fysiska planeringen behöver ta hänsyn till dessa utmaningar

och det behövs strategiska och samordnade insatser på kommunal nivå, med vägledning och stöd från regional och nationell nivå. Det är viktigt att det i planeringen tydligt framgår vilka riskscenarier som används samt att hänsyn tas till bebyggelsens förväntade livslängd.



Erosionsförhållanden längs Skånes kust.

[Öppna som interaktiv karta här.](#)

## 1.2 KLIMATANPASSAD BEBYGGELSEUTVECKLING

### Planeringsprinciper:

- 1.2 i** - Klimatanpassa den byggda miljön efter högre medeltemperaturer, värmeböljor och ökad nederbörd.
- 1.2 ii** - Planera bebyggelsen till mark som är lämplig för ändamålet med hänsyn till risk för översvämning och erosion.

### Genomförandekategori:

- Kunskap

### Koppling till delmål i Agenda 2030:

- 11.3** - inkluderande och hållbar urbanisering
- 13.1** - stärk motståndskraften mot och anpassningsförmågan till klimatrelaterade katastrofer
- 13.2** - integrera åtgärder mot klimatförändringar i politik och planering
- 13.3** - öka kunskap och kapacitet för att hantera klimatförändringar
- 15.1** - bevara, restaurera och säkerställa hållbart nyttjande av ekosystem på land och i sötvatten
- 15.9** - integrera ekosystem och biologisk mångfald i nationell och lokal förvaltning






### 1.3 Gestaltad livsmiljö

Det som byggs, formges och gestaltas har inverkan på alla hållbarhetens dimensioner. Gestaltad livsmiljö fokuserar på hur arkitektur, form, design, konst och kulturarv på olika sätt formar samhället och invånarens vardag och hur de kan bidra till att lösa samhällsutmaningar. Med perspektivet gestaltad livsmiljö följer en helhetssyn på formandet av livsmiljön, från samhällsbyggnad till detaljers utformning. Utifrån detta perspektiv är det människan och människans behov som blir utgångspunkt. Arkitektur, form och design utgör betydande resurser i utvecklingen av ett långsiktigt hållbart samhälle och Skånes attraktivitet. Genom gestaltad livsmiljö skapas förutsättningar för individers möjlighet att påverka sin livsmiljö; till inkludering och ökat demokratiskt deltagande.

I *Politik för gestaltad livsmiljö* framhålls den offentliga konstens avgörande roll för ett mer hållbart samhälle, bland annat för att konsten både kan förstärka befint-

liga och bidra till nya värden – såväl estetiska som sociala. Konst har under århundraden spelat en viktig roll i gestaltningen av gemensamma rum och bidragit till unika platser och boendemiljöer runt om i landet. Genom konst och konstnärliga processer kan även invånarnas perspektiv och specifika kunskap om platsen tas tillvara. Att ett konstverk genomförs visar på omsorg och en vilja att investera i den lokala samhällsmiljön.

Det offentliga har stora möjligheter att agera förebildligt som kunskapsspridare, planerare, beställare, byggherre och förvaltare. Flera myndigheter har särskilda uppdrag att sprida och implementera politiken såsom Boverket, Arkdes, Statens konstråd och Riksantikvarieämbetet. I Skåne är Form/Design Center nationell nod för gestaltad livsmiljö.

 [Region Skånes strategi för gestaltad livsmiljö - arkitektur, form och design](#)

#### Planeringsprinciper

**1.3 i** - Använd perspektivet gestaltad livsmiljö i alla samhällsplaneringens skeden.

**1.3 ii** - Vidareutveckla och sprid kunskap om gestaltad livsmiljö.

#### Genomförandekategori:

- Kunskap
- Dialog och samverkan - huvudaktör
- Dialog och samverkan - inspiration

#### Koppling till delmål i Agenda 2030:

**4.7** - utbildning för hållbar utveckling och globalt medborgarskap

**11.4** - skydda världens kultur- och naturarv



## 1.4 Bostadsförsörjning

En fungerande bostadsmarknad är grundläggande för såväl den enskildes möjligheter i livet som samhällets utveckling i stort. Att det finns tillgång till bostäder är en förutsättning för regional utveckling i Skåne. Näst intill samtliga skånska kommuner beskriver att det råder bostadsbrist på deras lokala bostadsmarknad. Bostadsmarknaden är komplex och påverkas av många faktorer och aktörer. Bostadsbyggandet i Skåne har ökat, men glappet mellan behovet av bostäder och möjligheten att kunna efterfråga har också ökat och förväntas öka än mer framöver. De med svag ekonomi och har det

allra svårast att efterfråga de bostäder de behöver. För att uppnå målet om en bostadsmarknad som erbjuder en mångfald av boendeformer i varierande storlek och läge samt med olika upplåtelseformer och prislägen så att människor kan bo och leva över hela Skåne, behöver samverkan utvecklas och samsyn kring bostadsmarknadens funktionssätt och möjliga utveckling nås. Bostadsmarknadens aktörer behöver fortsätta att gemensamt undersöka vilka mekanismer som stödjer rörlighet, överkomliga priser, integration och etablering på bostadsmarknaden.

### 1.4 BOSTADSFÖRSÖRJNING

#### Planeringsprinciper:

- 1.4 i** - Verka för att det finns tillgång till bostäder som motsvarar bostadsbehovet i Skåne.
- 1.4 ii** - Utveckla regional samverkan och samsyn om hur den skånska bostadsmarknaden fungerar och kan utvecklas.

#### Genomförandekategori:

- Remissinstans
- Kunskap
- Dialog och samverkan – stöd och samordning

#### Koppling till delmål i Agenda 2030:

- 10.2** - främja social, ekonomisk och politisk inkludering
- 11.1** - säkra bostäder till överkomlig kostnad
- 11.3** - inkluderande och hållbar urbanisering
- 11.A** - främja nationell och regional utvecklingsplanering



## 1.5 Näringsliv

Ett starkt näringsliv är viktigt för Skånes attraktivitet men också regionens ekonomiska och sociala hållbarhet. Skånes välstånd bygger i hög grad på innovativa och framgångsrika exportföretag som klarat av att förnya och ställa om produktion och produkter i takt med att marknaden förändras. Detta är en fortsatt viktig framgångsfaktor. I Skåne finns en rik branschbredd och ett starkt växande företagande. Det finns globalt ledande teknikbolag, uppmärksammade startup-bolag, världsledande forskning och en lång historia av innovation.

Samtidigt finns utmaningar med låg produktivitet, mindre investering i privat forskning och utveckling och svårigheter med kompetensförsörjning. Förutsättningarna är goda för att starta och driva företag i hela Skåne. Det är då viktigt att hela Skåne ges möjlighet att utvecklas utifrån sina unika kvaliteter. Därför belyses förutsättningarna för att stärka näringslivet i detta avsnitt utefter perspektiven branschbredd, innovation, natur, kultur, utbildning och fysisk planering.

### Branschbredd

På övergripande nivå har Skåne en branschstruktur som liknar rikets. Skåne har dock en något större andel sysselsatta inom handel och omvänt något färre inom tillverkningsindustri. Skåne har också en högre andel sysselsatta inom utbildning vilket förklaras av att regionen har tre universitet och en högskola. På en mera detaljerad brachsnivå framträder dock en specialisering inom områden som Tech/IKT, livsmedel, förpackning, datorspel, läkemedel/läkemedelsteknik, byggnadsindustri och kemisk industri.

Inom Skåne skiljer näringslivsstrukturen sig åt mellan olika regiondelar. I nordöstra Skåne är trävaruindustri, areella livsmedelsnäringar samt livsmedelsindustri

relativt större sektorer i jämförelse med övriga Skåne. Detsamma gäller de mindre sektorerna elektronikindustri, pappers- och massaindustri samt byggnadsmaterial. I sydöstra hörnet har areella livsmedelsnäringar, detaljhandel, besöksnäring samt i viss mån industrisektorerna fordonsindustri och gummi och plastindustri en relativt stor betydelse.

I västra Skåne tecknas ett annorlunda mönster. I nordväst är stål- och metallindustri samt logistik och transport jämförelsevis stora. I nordväst ligger även areella livsmedelsnäringar, kemisk industri, fordonsindustri och metallvaruindustri över det skånska genomsnittet. Sydväst har en större andel privatanställda inom särskilt IKT, avancerade företagstjänster och företagsservice. Andra sektorer i sydväst som är relativt stora är övrig partihandel och i viss mån media och Life Science.

### Innovation

I de mått som finns på innovationskraft och förmåga rankas Skåne högt jämfört med övriga regioner i EU, och Sverige rankas högt jämfört med resten av världen. Skåne har också i förhållande till övriga regioner i EU höga investeringar i forskning och utveckling i förhållande till BRP. Däremot har nyföretagandet i Skåne, om än i låg takt, över en tid sjunkit. Ändå har regionen landets näst högsta nyföretagande i förhållande till befolkningen.

För att stärka innovationsförmågan och produktiviteten i Skåne utgör *Innovationsstrategin för hållbar tillväxt* grunden till gemensamma vägval för framtiden. De prioriterade områdena delas in i två typer av insatsområden: specialiseringsområden respektive breda näringslivsfrämjande insatser. De sex specialiseringsområdena är: Avancerade material och tillverkningsindustri, ESS,

MAX IV och innovationssystemet Science Village, Livsmedel, Life Science och hälsa, Smarta hållbara städer och Tech.

I Skåne finns kombinationen av starka lärosäten, jord- och skogsbruk, viktiga biobaserade värdekedjor och avancerad tillverkning vilket ger regionen goda konkurrensförutsättningar. Den skånska jordbruksmarken är grundläggande för livsmedelsproduktionen och aktörer i Skåne kan visa vägen till ett långsiktigt hållbart livsmedelssystem.

## Natur och kultur

Genom att låta vandrings- och cykelleder binda samman orter och byar med omgivande landskap skapas förutsättningar för nya och stärkta besöksnäringstjänster som bidrar till en levande landsbygd med starkt sysselsättning. Turismen i Skåne bidrar till den regionala tillväxten och attraktivitet, till exempel genom Tourism in Skånes strategiska färdplan, *Tourism matters*.

De kulturella och kreativa näringarna (KKN) skiljer sig från andra för samhällsekonomin viktiga näringar genom sin fragmentering i många små branscher och småskalighet i företagandet. Det finns starka kopplingar mellan enskilda kulturskapare, KKN-företag och andra aktörer inom alla konst- och kulturområden. Gemensamt bidrar dessa till Skånes attraktivitet, gestaltad livsmiljö och hållbar tillväxt.

## Utbildning

Tillgång till utbildning och i synnerhet högre utbildning är ytterligare ett viktigt perspektiv för hållbar tillväxt och en växande arbetsmarknad i regionen. Branscher med störst andel högutbildade generellt är forskning och utveckling, hälso- och sjukvård, utbildning och avancerade företagstjänster. Därefter följer informations- och kommunikationsteknik, konstnärlig och kulturell verksamhet samt Life Science. Andelen sysselsatta med en teknisk eller naturvetenskaplig utbildning, vilket i en högre utsträckning samvarierar med högre produktivitetsnivåer, är särskilt framträdande inom IKT följt av avancerade företagstjänster, elektronikindustrin, vatten, avfall och återvinning, fordonsindustri samt kemisk industri.

För att bibehålla den höga nivån i Sveriges kunskaps-ekonomi krävs ett välfungerande utbildningssystem som står rustat för framtidens utmaningar. Den framtida

arbetsmarknaden kommer att efterfråga nya kompetenser som vi idag inte ens anar och konkurrensen på den globala marknaden är hård. Därtill har det i sviterna av coronapandemin uppstått ett behov av omställningsförmåga för individer på arbetsmarknaden.

För att fler ska välja utbildning måste den vara lättillgänglig. Den geografiska tillgängligheten till utbildning har mycket stor betydelse för benägenheten till vidareutbildning och omställning. Den fysiska planeringen kan i det här sammanhanget skapa förutsättningar för tillgänglighet och närhet till utbildningsinstitutioner genom minskad pendlingstid och fortsatt utbyggnad av den digitala infrastrukturen.

## Fysisk planering för näringslivsutveckling

För att näringslivet ska kunna växa och Skånes ekonomiska styrkor tas tillvara behövs snabba och direkta förbindelser såväl inom som till regionen. Dessutom behöver tillgången till mark säkras i befintliga och nya verksamhetsområden, liksom tillgång till el, vatten och digital infrastruktur. Ofta tas stora ytor av obebyggd mark i anspråk och kommunernas översiktsplaner visar att denna utveckling kommer att fortsätta. För att hålla med mark är det viktigt att planera effektivt. Detta gäller i synnerhet när jordbruksmark tas i anspråk.

Att Skåne har en välutbyggd infrastruktur är viktigt för att kunna nyttja de fördelar som uppkommer när företag och kunskap inom samma, eller närliggande, branscher är koncentrerade och sammankopplade. Ett effektivt transportsystem för person- och godstransporter samt tillgång till digital infrastruktur kommer göra det lättare att transportera människor och varor samt att skapa ett ökat utbyte av tjänster och idéer. Dessa regionala agglomerationsfördelar förutsätter en infrastruktur- och bebyggelseplanering som stärker en urban koncentration och branschkoncentration. Detta är i sin tur en nödvändig förutsättning för att den skånska ekonomi och arbetsmarknaden ska fortsätta utvecklas.

 [Skånes livsmedelsstrategi 2030](#)

 [Skånes innovationsstrategi för hållbar tillväxt](#)



## 1.5 NÄRINGSLEV

---

### Planeringsprinciper:

**1.5 i** - Ta hänsyn till näringslivets förutsättningar och regionala agglomerationsfördelar i den fysiska planeringen.

**1.5 ii** - Fortsätt att möjliggöra en utveckling av besöksnäringen genom att binda samman cykel- och vandringleder i Skåne.

**1.5 iii** - Verka för att säkra tillgång till mark, el, vatten samt digital infrastruktur utifrån ett hushållningsperspektiv vid nyetableringar, utbyggnader eller omvandlingar av verksamhetsområden.

### Genomförandekategori:

- Remissinstans
- Kunskap
- Dialog och samverkan – huvudaktör
- Dialog och samverkan – stöd och samordning

### Koppling till delmål i Agenda 2030:

**7.1** - tillgång till modern energi för alla

**8.1** - hållbar ekonomisk tillväxt

**8.4** - förbättra resurseffektiviteten i konsumtion och produktion

**8.9** - främja gynnsam och hållbar turism

**9.C** - tillgång till informations- och kommunikationsteknik för alla



## 1.6 Hälsofrämjande livsmiljö

Det förebyggande hälsoarbetet är direkt relaterat till Region Skånes ansvar som hälso- och sjukvårdsaktör. Den allmänna hälsan hos en befolkning påverkas av de individuella förutsättningarna och hur samhället är utformat. Att omsorgsfullt gestalta livsmiljön och ta till vara kultur- och hälsoaspekter i utvecklingsarbetet kan bidra till jämlik folkhälsa i form av förebyggande insatser nödvändiga för god hälsa och minskade hälsoklyftor. Idag finns det stora skillnader i folkhälsa beroende på boende, ålder och socioekonomiska förhållanden. Barns och ungas tillgång till ändamålsenliga miljöer är särskilt betydelsefullt för att motverka psykisk och fysisk ohälsa. Med förtätning och ökad konkurrens om marken i städerna är det viktigt att bevara och utveckla ytor för utevistelse, inte minst för barns lek och rörelse.

För att stärka hälsoperspektivet i fysisk planering i Skåne behöver kunskapen om hälsoeffekter av buller och luftföroreningar samt grönstrukturens betydelse för befolkningens hälsa vägas in på ett bättre sätt. Det är också viktigt att ta till vara möjligheterna att öka förutsättningarna för fysisk aktivitet i den fysiska planeringen framöver. Det finns tydliga synergier mellan dessa faktorer. Exempelvis ger minskad biltrafik till förmån för

ökad gång, cykel och kollektivtrafik bättre luftkvalitet och minskat buller samt mer utrymme för grönområden och bostäder. Det ökar också den fysiska aktiviteten och bidrar till att barn och ungdomar som går eller cyklar till skolan når bättre studieresultat. Dessutom bidrar det till att uppnå klimatmålen.

I Region Skånes strategi för gestaltad livsmiljö – arkitektur, form och design anges att Region Skåne har en hög ambitionsnivå när det gäller långsiktiga investeringar där arkitektur, form och design ska verka hälsofrämjande och skapa mervärde för individen och för Skåne. Gröna miljöer, liksom tillgång till dagsljus och utblickar, har en bevisad positiv effekt på hjärnans återhämtning och får oss att må bättre. Region Skåne kan direkt påverka genom omsorgsfull gestaltning och planering av sjukhus och vårdmiljöer.

## 1.6 HÄLSOFRÄMJANDE LIVSMILJÖ

---

### Planeringsprinciper:

**1.6 i** - Planera hälsofrämjande och gröna miljöer som stimulerar till fysisk aktivitet och bidrar till att minska negativ påverkan på människors hälsa.

**1.6 ii** - Gestalta sjukhus och vårdmiljöer så att de blir läkande miljöer.

### Genomförandekategori:

- Kunskap
- Dialog och samverkan – huvudaktör
- Dialog och samverkan – stöd och samordning

### Koppling till delmål i Agenda 2030:

**3.4** - minska antalet dödsfall till följd av icke smittsamma sjukdomar och främja mental hälsa

**3.8** - tillgängliggör sjukvård för alla

**11.3** - inkluderande och hållbar urbanisering

**11.7** - skapa säkra och inkluderande grönområden för alla



## 1.7 Tätorternas grönstruktur

Kvalitet på närmiljö och tillgång till rekreation har stor betydelse för människors hälsa och livskvalitet. Det är viktigt att alla har nära till grönområden av bra kvalitet och att det är enkelt att nå naturen genom hållbart och kollektivt resande. En effekt av pandemin är att användningen av tätorternas grönytor har ökat och att tillgång till grönyta värderas högre.

Andelen grönyta i städerna och tätorterna krymper på många platser och tillgång till grönytor av god kvalitet varierar mellan olika delar av Skåne. För att skapa hållbara och attraktiva livsmiljöer i städer och tätorter behövs god tillgång, närhet och kvalitet på grönytor, vatten och natur vid och i nära anslutning till bostäder samt skol- och vårdmiljöer. Det är särskilt viktigt i de tätbefolkade delar av Skåne som har sämre tillgång till tätortsnära grönstruktur och gäller även i mindre tätorter och på landsbygden. Tillgång till närrekreation är viktigt för alla, men speciellt för barn, äldre och personer med funktionsvariation samt i områden med stor andel socioekonomiskt svaga hushåll. Tätorternas grönstruktur ska också utformas med beaktande av barnkonventionen.

Tätorternas grönstruktur behöver vara varierad, flerfunktionell, motståndskraftig mot förändringar och finnas i sammanhängande geografiska nätverk som kopplas ihop med den regionala grönstrukturen. Blågröna värden behövs för samhällets motståndskraft och anpass-

ningsförmåga till klimatförändringar samt för att Skånes invånare även i framtiden ska kunna ta del av nödvändiga ekosystemtjänster. Tätorternas grönstruktur är en viktig resurs för den biologiska mångfalden och har stor utvecklingspotential. Grönytor bör inte exploateras där det är brist. Påverkan bör annars minimeras och förlorade blågröna värden kompenseras om påverkan inte kan undvikas.

Planering av tätorternas grönstruktur är kommunernas ansvar men hänger på många sätt samman med den regionala grönstrukturen genom påverkan på människors hälsa, biologisk mångfald, vattenkvalitet och ekosystemtjänster. Brist på grönstruktur i och nära tätorterna ökar besöksstrycket på den regionala grönstrukturen.



## 1.7 TÄTORTERNAS GRÖNSTRUKTUR

---

### Planeringsprinciper:

**1.7 i** - Planera och förvalta tätorternas grönsstruktur med utgångspunkt i att stärka dess förmåga att producera ekosystemtjänster och främja biologisk mångfald för att skapa nytta för hela Skåne.

**1.7 ii** - Förtäta städer och tätorter med hänsyn till den befintliga grönsstrukturen.

### Genomförandekategori:

- Kunskap
- Dialog och samverkan – inspiration

### Koppling till delmål i Agenda 2030:

**11.3** - inkluderande och hållbar urbanisering

**11.7** - skapa säkra och inkluderande grönområden för alla

**13.1** - stärk motståndskraften mot och anpassningsförmågan till klimatrelaterade katastrofer

**13.2** - integrera åtgärder mot klimatförändringar i politik och planering

**15.1** - bevara, restaurera och säkerställ hållbart nyttjande av ekosystem på land och i sötvatten



## 2. Transporter

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

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

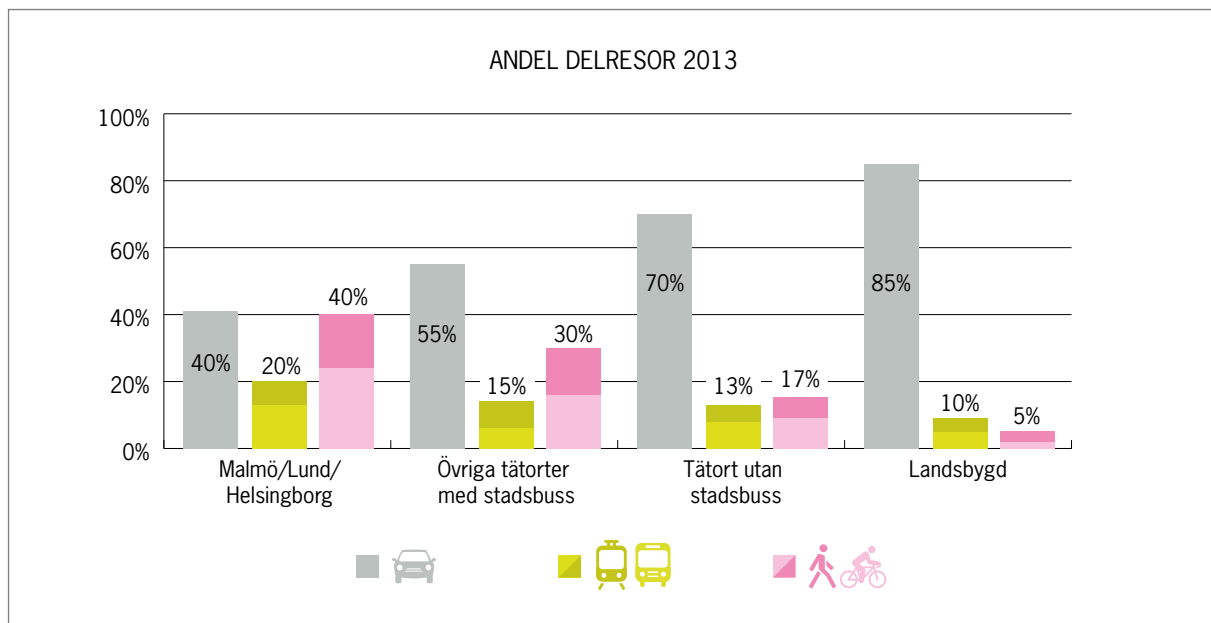
Region Skåne har tagit fram mål för färdmedelsfördelning för gods- och persontransporter till 2050 för att klara omställningen till ett hållbart transportsystem.

Målen innebär att fler behöver åka kollektivt, cykla eller gå samt att en större andel av godstrafiken flyttas över från väg till sjöfart och järnväg. Utsläppen från transporter och arbetsmaskiner uppgår till mer än 40 procent av Skånes utsläpp. En högre andel hållbart resande bidrar till att Skånes utsläpp från transporter kan minska.

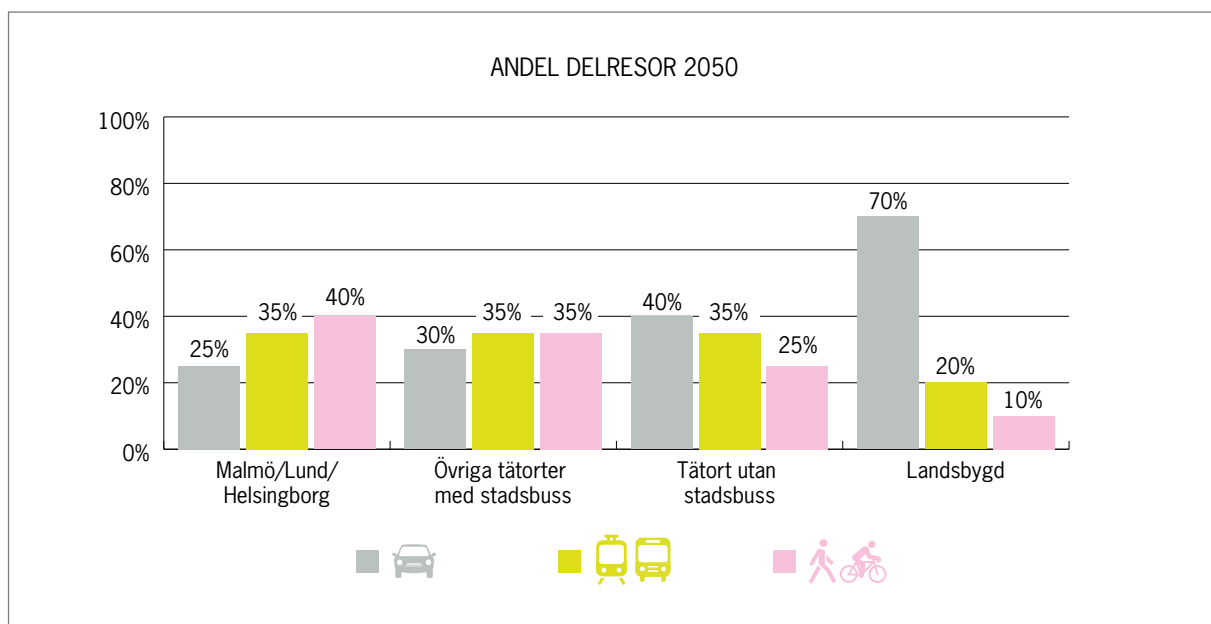
Målet är att utsläppen av växthusgaser från transporter i Skåne ska vara minst 70 procent lägre än år 2010. För att uppfylla målen behöver befintlig infrastruktur användas så effektivt som möjligt samtidigt som det krävs stora investeringar i kollektivtrafik och infrastruktur från såväl lokal och regional som statlig nivå.

När fler åker kollektivt, cyklar eller går bidrar detta till lägre klimatpåverkande utsläpp samtidigt som luften vi andas och vår ljudmiljö förbättras. Ett effektivt nyttjande av transportsystemet bidrar även till hållbar mark- och vattenhushållning.

- [Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2018–2029 med interaktiva kartor över regionala och nationella satsningar](#)
- [Strategi för ett hållbart transportsystem](#)
- [Ett klimatneutralt och fossilbränslefritt Skåne](#)
- [Klimat- och energistrategi för Skåne](#)



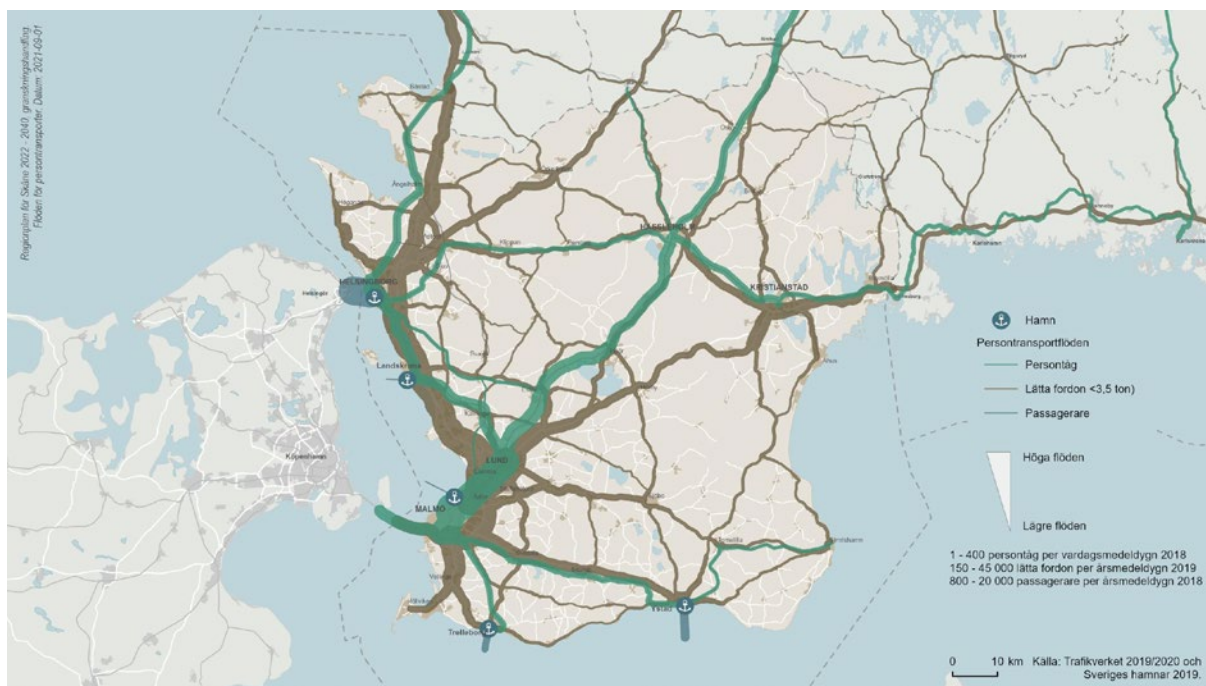
Färdmedelsfördelning för persontransporter 2013, uppdelat per antalet resor, trafikslag och geografi. Resor kan mätas på olika sätt. Region Skåne utgår från delresor, vilket innebär alla resor som slutar med ett ärende. Att byta färdmedel räknas inte som ett ärende.



Färdmedelsfördelningsmål för persontransporter 2050.

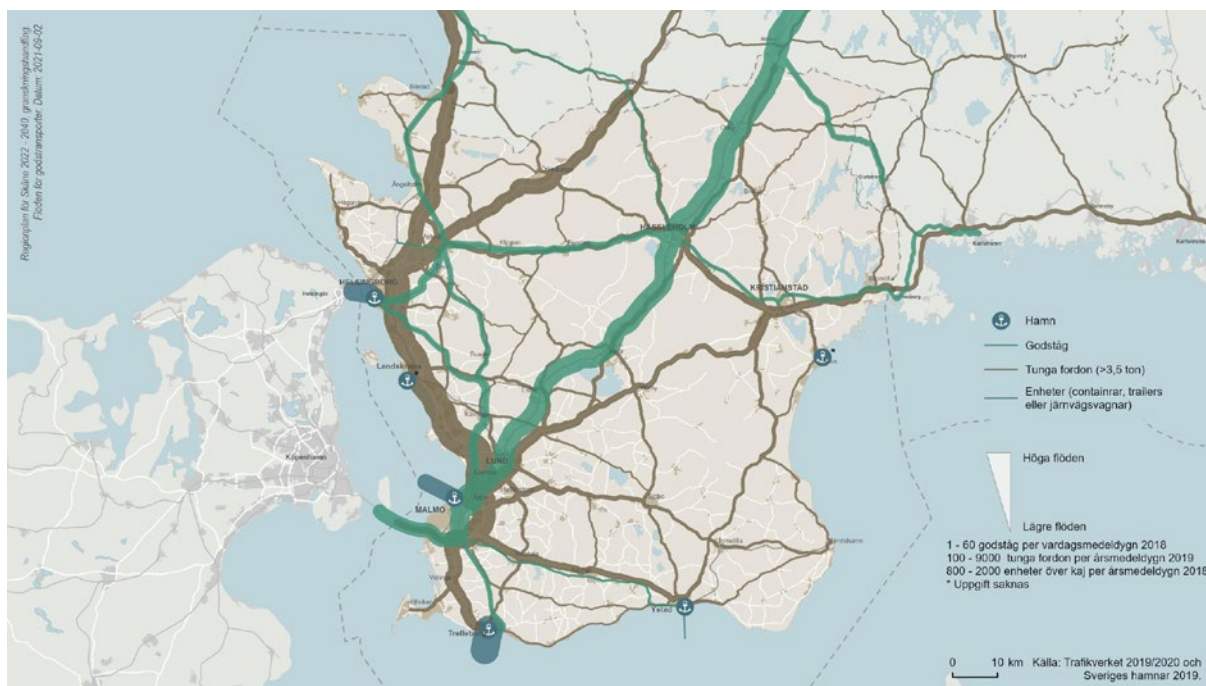
Bilen som transportmedel kommer att ha en fortsatt framträdande roll även i framtidens transportsystem i Skåne, framförallt på landsbygden. Bilens förutsättningar kommer dock att förändras med teknikutveck-

lingen, exempelvis genom alternativa drivmedel och autonoma fordon. Den kontinuerliga utvecklingen är en faktor som samhällsplanerande aktörer måste ta hänsyn till.



Flöden för persontransporter.

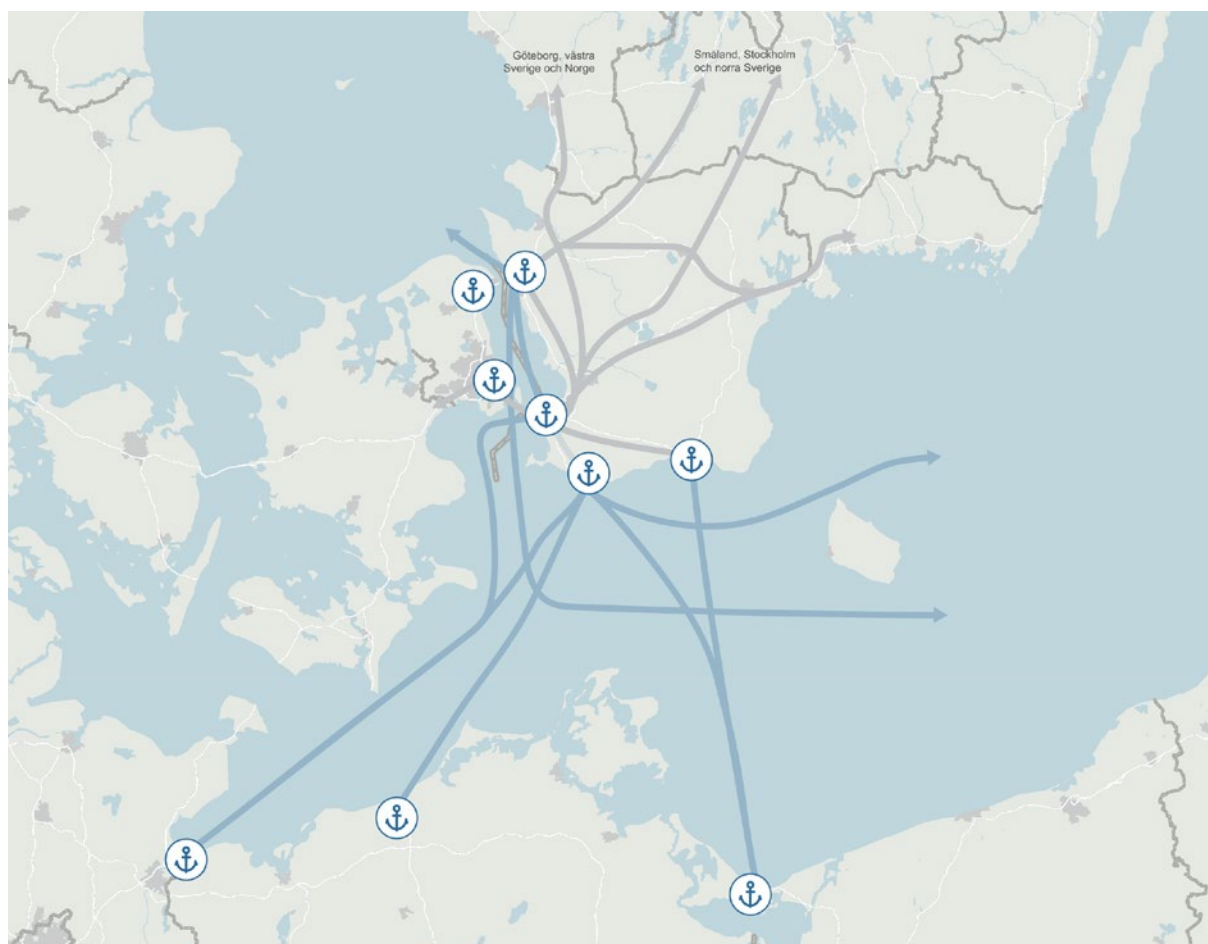
 [Öppna kartan som PDF här.](#)



Flöden för godstransporter.

 [Öppna kartan som PDF här.](#)





Starka relationer för gods- och handelsflöden från och genom Skåne.

[Öppna kartan som PDF här.](#)



## 2.1 Hållbart resande

Det är viktigt att fortsätta satsa på att bygga ut och förbättra cykelinfrastrukturen. Det finns en stor potential att öka det hållbara resandet och kollektivtrafikens attraktivitet genom att stärka kopplingar för gång, cykel och bil till kollektivtrafikens bytestpunkter. Cykeln fyller dessutom en viktig funktion för att ta sig inom och mellan byar och städer. Attityd- och beteendepåverkan behövs för att transportsystemet ska användas mer effektivt. Genom att synliggöra nya resmöjligheter, ompröva invanda resebeteenden och öka acceptansen för fossilfria drivmedel och elfordon kan efterfrågan på hållbara trafiklösningar öka. Samverkan behöver ske mellan Region Skåne, Trafikverket och de skånska kommunerna. Skåne behöver dra nytta av teknikutvecklingen och den starka innovationskraft som finns i regionen för att gynna det hållbara resandet.

Skånes supercykelvägar är en viktig del i ett sammanhängande hållbart transportsystem som gör Skåne till en stark och hållbar tillväxtmotor. De ska bidra till att skapa ökad tillgänglighet och valfrihet för dem som bor i städernas utkant eller i samhällena runt omkring. Det är därför viktigt att supercykelvägarna beaktas i den fysiska planeringen så att de kan utvecklas till konkurrenskraftiga och välkända cykelvägar som erbjuder hög

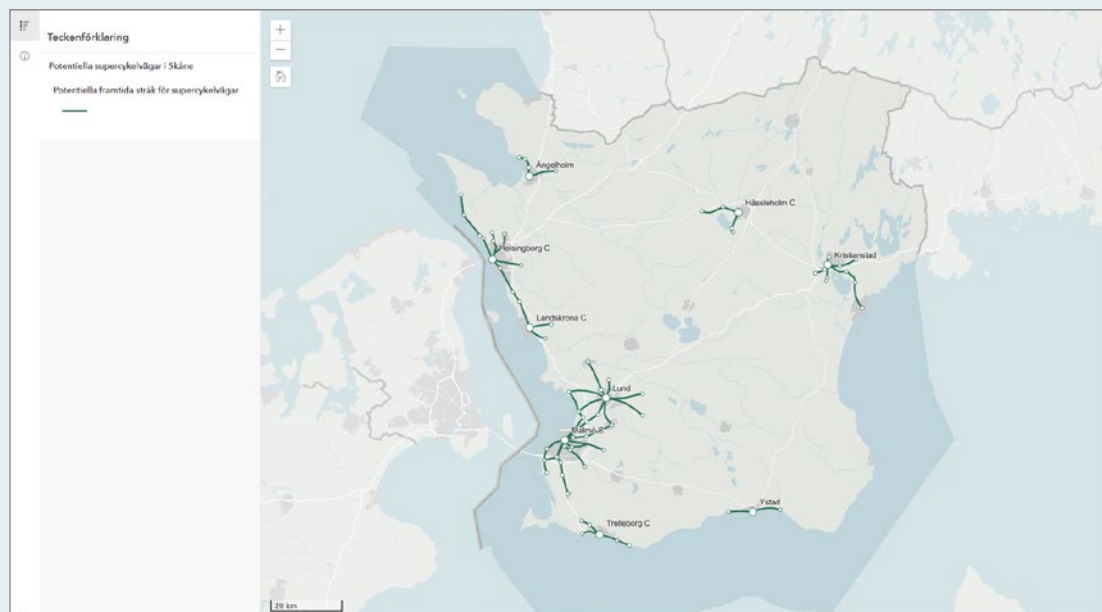
framkomlighet, komfort, trafiksäkerhet och trygghet för den som vill cykla in till eller ut ur Skånes städer. Arbetet med att identifiera supercykelvägar är pågående, därmed kan stråken få ändrade dragningar, läggas till, och dras ifrån i dialog med kommuner och Trafikverket.

Region Skåne, kommunerna och andra aktörer behöver vara aktiva i att tillämpa den tekniska utvecklingens fördelar. Skåne behöver fortsatt vara en innovativ region som fungerar som testbädd för nya tekniska lösningar. Det är viktigt att skapa hållbara förutsättningar för bilen, inte minst som ett viktigt komplement som kan utöka kollektivtrafikens upptagningsområde. Därför behövs attraktiva pendlarparkeringar i anslutning till kollektivtrafik samt större tillgång till infrastruktur för tankning av fossilfria drivmedel och publik laddning för elfordon.

## 2.1 HÅLLBART RESANDE

### Planeringsprinciper:

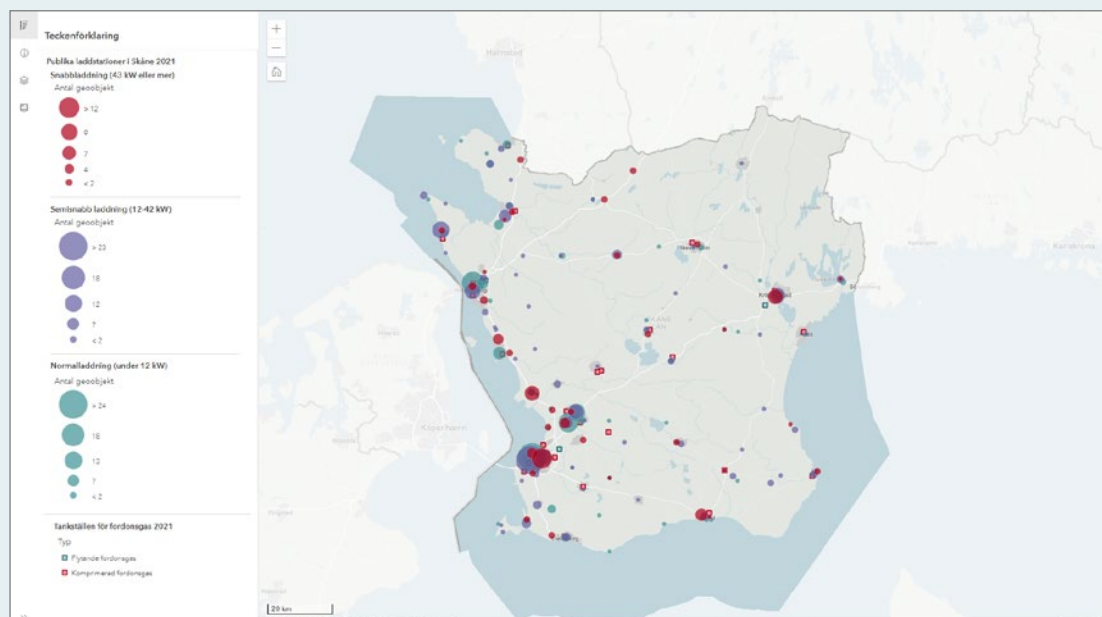
**2.1 i** - Satsa på stärkt infrastruktur för fotgängare och cyklister och stärk deras roll i samhällsplaneringen. Förbättra kopplingar för gång och cykel till kollektivtrafiken.



Potentiella supercykelvägar i Skåne.

[Öppna som interaktiv karta här.](#)

**2.1 ii** - Skapa förutsättningar för hållbar bilanvändning och stärk bilens roll som anslutningsfärdmedel till kollektivtrafik.




Hållbara drivmedel; publika laddstationer och tankställen 2021.

[Öppna som interaktiv karta här.](#)

**2.1 iii** - Bygg ut och förbättra den regionala cykelinfrastrukturen genom satsningar på supercykelvägarna.

**2.1 iii** - Använd attityd- och beteendepåverkan för ett effektivare nyttjande av transportsystemet.

 [Mobilitetsplan för Skåne](#)

**2.1 iiiii** - Ta vara på möjligheterna med den tekniska utvecklingen inom transportsektorn.

#### **Genomförandekategori:**

- Remissinstans
- Kunskap
- Dialog och samverkan - huvudaktör
- Dialog och samverkan – inspiration
- Dialog och samverkan – påverkan

#### **Koppling till delmål i Agenda 2030:**

- 4.7** - utbildning för hållbar utveckling och globalt medborgarskap
- 9.1** - skapa hållbara, motståndskraftiga och inkluderande infrastrukturer
- 9.4** - uppgradera all industri och infrastruktur för ökad hållbarhet
- 9.5** - öka forskningsinsatser och teknisk kapacitet inom industrisektorn
- 11.A** - främja nationell och regional utvecklingsplanering
- 12.8** - öka allmänhetens kunskap om hållbara livsstilar



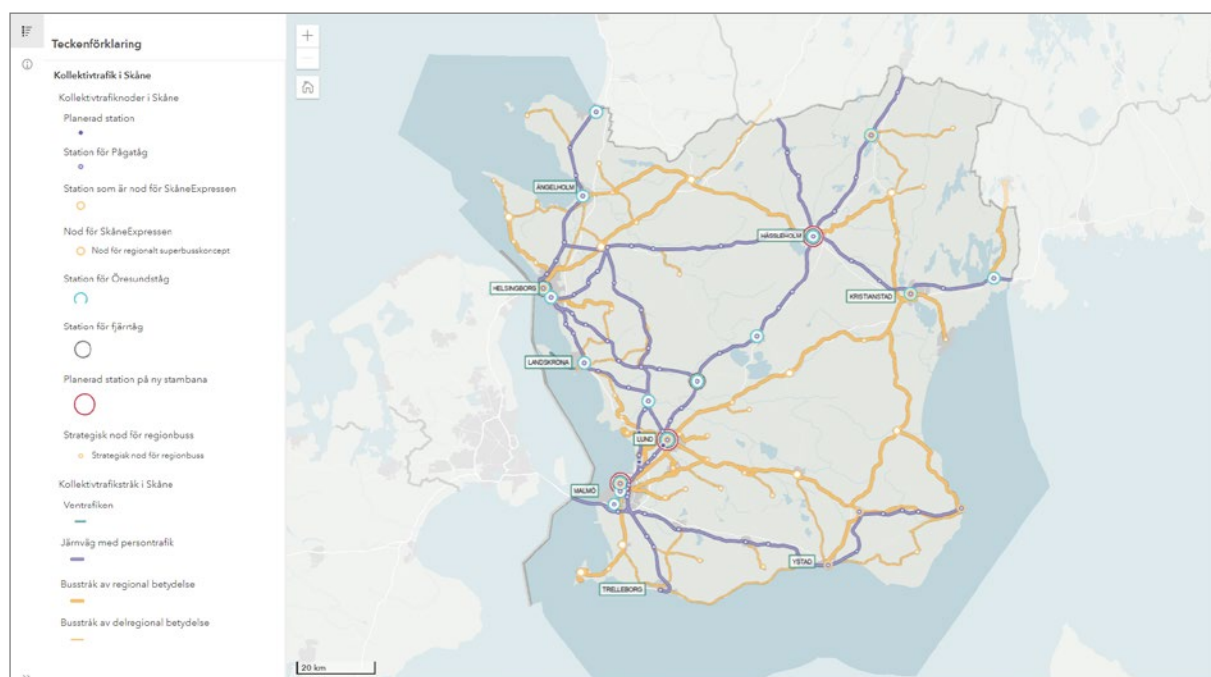


## 2.2 Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken är ett verktyg för att binda samman Skåne och nå målbilden i den regionala utvecklingsstrategin. En central utgångspunkt för att Skånes flerkärniga ortsstrukturer ska nyttjas optimalt är att de regionala kärnorna och tillväxtmotorerna är väl sammankopplade. Kollektivtrafiken bidrar till hållbart resande och är viktig för att så många skåningar som möjligt ska ha tillgång till arbetstillfällen, utbildning, service och rekreation. I Region Skånes trafikförsörjningsprogram identifieras regionalt, delregionalt och lokalt viktiga kollektivtrafikstråk, som alla syftar till att koppla samman Skånes orter på olika nivåer.

Framkomligheten för kollektivtrafiken behöver förbättras. Stora satsningar kommer att göras inom kollektivtrafiken de kommande åren avseende infrastruktur,

trafikering och nya koncept. I Region Skånes *Persontågsstrategi - Strategi för utveckling av den regionala tågtrafiken i Skåne 2020–2040* finns målbilder för trafikering fram till 2040. Strategin identifierar även satsningar på järnväg som behövs för att nå målbilden för tågtrafikering till 2040. Utöver att säkerställa viktiga investeringar är det viktigt att Region Skåne och kommunerna tillsammans verkar för att kollektivtrafiken får en strukturbildande roll vid tätortsutbyggnad så att utbyggnad i första hand sker i lägen där tillgängligheten till kollektivtrafiken är god. Tågtrafiken och de regionala superbusstråken har en särskilt stor strukturbildande potential. Den regionala kollektivtrafiken är även viktig för Skånes nationella och internationella tillgänglighet genom kopplingen till stationer med fjärrtrafik och de större flygplatserna.



Kollektivtrafikstråk i Skåne.

[Öppna som interaktiv karta här.](#)

## 2.2 KOLLEKTIVTRAFIK

---

### Planeringsprinciper:

**2.2 i** - Inkludera kollektivtrafiken i ett tidigt skede i planeringen och verka för att den ska få en strukturbildande roll vid tätortsutbyggnad.

**2.2 ii** - Agera gemensamt för att förmå staten att genomföra nödvändiga investeringar i infrastruktur samt förebyggande underhåll av väg och järnväg.

**2.2 iii** - Verka för att tillgodose kollektivtrafikens behov av ytor gällande spårreservat, depåer och stationer i den fysiska planeringen.

**2.2 iii** - Prioritera kollektivtrafikens framkomlighet både i och utanför tätorter.

### Genomförandekategori:

- Remissinstans
- Kunskap
- Dialog och samverkan – huvudaktör
- Dialog och samverkan – inspiration
- Dialog och samverkan – påverkan
- Dialog och samverkan – stöd och samordning

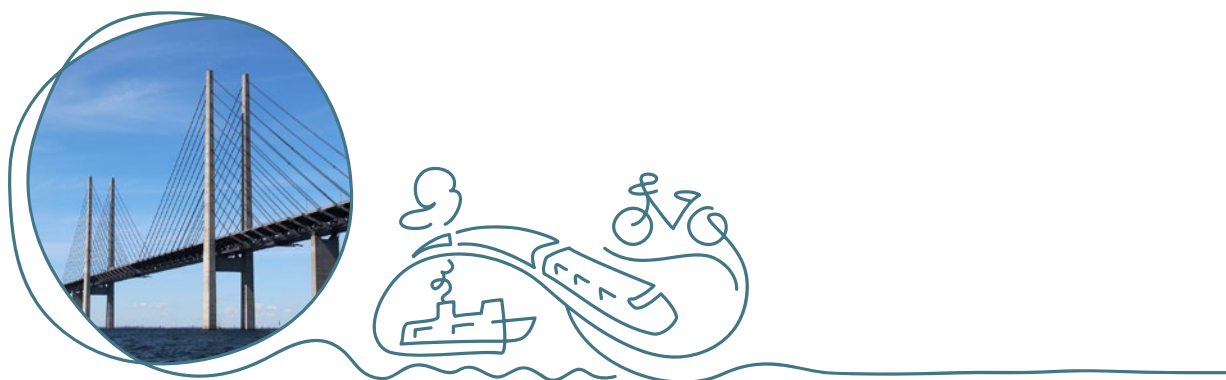
### Koppling till delmål i Agenda 2030:

**9.1** - skapa hållbara, motståndskraftiga och inkluderande infrastrukturer

**9.4** - uppgradera all industri och infrastruktur för ökad hållbarhet

**11.2** - tillgängliggör hållbara transportsystem för alla

**11.A** - främja nationell och regional utvecklingsplanering



## 2.3 Gränsöverskridande transporter

Inom Öresundsregionen bor över fyra miljoner människor och befolkningen ökar. Utan mer kapacitet riskerar Öresund att bli en flaskhals mellan södra och norra Europa. Fehmarn Bältförbindelsen med ny motorväg och järnväg mellan Danmark och Tyskland öppnas år 2029 och väntas medföra ökade transporter, vilket får betydelse för Skåne och Sverige. Förutsatt att vissa åtgärder genomförs visar flertalet undersökningar att Öresundsbrons kapacitet år 2050 för väg- och järnvägstransporter är tillräcklig såväl för persontransporter som för gods. Det finns stor potential att öka kapaciteten för järnvägstrafiken på ett kostnadseffektivt sätt genom optimering av befintlig infrastruktur. För tågtrafiken över Öresund är det av största vikt att flaskhalsarna vid Öresundsbrons landanslutningar på båda sidor åtgärdas, inte minst utbyggd spårkapacitet på Kastrup.

Genom Greater Copenhagens Trafikcharter finns ett starkt stöd för fler fasta Öresundsförbindelser. Den fasta förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör syftar till att stärka integrationen inom Greater Copenhagen, förstora arbetsmarknadsregionen samt skapa ett robustare och mindre sårbart transportsystem över Öresund. Förbindelsen kommer också att frigöra kapacitet på Öresundsbron, men Öresundsbrons kapacitet beräknas vara tillräcklig år 2050 även utan en ny förbindelse, åtminstone vid förväntad utveckling. Däremot, om kollektivtrafikresandet ökar enligt färdmedelsfördelningsmålet och målprognoser så kommer en ny fast förbindelse att behövas redan före år 2050 även ur ett kapacitetsperspektiv. En Öresundsmetro kan då avlasta Öresundsbron genom att ta hand om det lokala resandet.

Den pågående planeringen av nya stambanor som ska förbinda storstadsregionerna är en av Sveriges största infrastruktuursatsningar någonsin. Den nya stambanan genom Skåne möjliggör snabba regionaltåg som på ett bättre sätt skapar tillgänglighet mellan Skånes olika delar. Den frigör samtidigt kapacitet och möjliggör utvecklad trafikering på den befintliga stambanan genom överflyttning av den nationella persontågtrafiken. Den nya stambanan är en viktig funktion för hela Skåne och det är viktigt att redan nu beakta hur den kommer att påverka regionens utveckling. De skånska aktörerna behöver gemensamt verka för att satsningen på ny stambana genomförs på ett sätt som bidrar till lokal, regional och nationell utveckling.

Samverkan inom Skåne, Öresundsregionen och södra Sverige är fortsatt viktigt för att komma överens om viktiga prioriteringar och satsningar på infrastruktur och kollektivtrafik.

## 2.3 GRÄNSÖVERSKRIDANDE TRANSPORTER

---

### **Planeringsprinciper:**

**2.3 i** - Verka för att stärka tillgängligheten för gränsöverskridande persontransporter.

### **Genomförandekategori:**

- Remissinstans
- Kunskap
- Dialog och samverkan – påverkan
- Dialog och samverkan – stöd och samordning

### **Koppling till delmål i Agenda 2030:**

**9.1** - skapa hållbara, motståndskraftiga och inkluderande infrastrukturer

**9.4** - uppgradera all industri och infrastruktur för ökad hållbarhet

**11.2** - tillgängliggör hållbara transportsystem för alla

**17.14** - stärk politisk samstämmighet för hållbar utveckling

**17.16** - stärk det globala partnerskapet för hållbar utveckling





## 2.4 Godstransporter

Skåne är en transitregion som skapar förutsättningar för utrikeshandeln i Sverige. En minskning av transittrafikens negativa påverkan i form av trängsel, vägsitage, klimat- och miljöbelastning och buller krävs. För att klara ökande volymer och samtidigt leva upp till regionala och nationella miljö- och klimatmål behöver en betydligt större andel av godset som kommer in i Skåne transporteras effektivare. Det betyder att godset behöver transporteras med sjöfart närmare sin slutdestination samt på järnväg och i fordon med fossilfria drivmedel. Det ska vara enkelt att kombinera de olika trafikslagen till en effektiv kedja.

Godstransporterna i tätorter ska vara så energieffektiva som möjligt och bidra till att skapa en attraktiv och trivsamt stadsmiljö. Det innebär att transporterna behöver ske med så lite utsläpp och buller som möjligt. Satsningar på exempelvis omlastningsterminaler och samordnad citydistribution minskar lastbilstrafiken i städerna, miljö- och klimatbelastningen blir lägre, bullret minimeras och stadsmiljön blir mer attraktiv.

I Skåne finns några av Sveriges största hamnar. Malmö och Trelleborg är två av fem svenska hamnar som har pekats ut som särskilt viktiga inom det transeuropeiska transportnätet, TEN-T. Skåne har ytterligare två TEN-T hamnar: Helsingborgs hamn och Ystad hamn som återfinns på det övergripande nätet. De skånska hamnarna har främst betydelse för de inomeuropeiska handelsflödena via Tyskland, Polen och Baltikum och är av mindre vikt för den utomeuropeiska handeln. Omkring 38 procent av Sveriges import och 28 procent av exporten passerar Skåne via Öresundsbron eller någon av Skånes hamnar. Det är därmed av europeiskt, nationellt och regionalt intresse att säkerställa den långsiktiga funktionen i godstransportsystemet över Öresund samt

tillgängligheten i hamnarna. Kapacitetsutnyttjandet på Öresundsbron samt redundans i järnvägsnätet vad gäller gränspassager är centrala frågor.

En viktig fråga för Skåne och Sverige handlar även om att säkerställa tillräcklig kapacitet och funktionalitet för rangering i södra Sverige. Den väntade ökningen av gods och godståg över Öresundsbron kommer att ställa högre krav på både Malmö godsbangårds kapacitet och kombiterminalkapaciteten i Skåne. Malmö godsbangård är nära sitt kapacitetstak idag vilket har medfört att den regionala rangeringen flyttat till Helsingborg med interna transporter mellan de två bangårdarna för att hantera flödet. En avvägning för vilka järnvägsfunktioner som måste ligga på Malmö godsbangård behöver göras och i ett planeringsperspektiv är perioden kort fram till när Fehmarn Bält öppnar. Ett alternativ till Malmö godsbangård är att flytta rangerbangården från Malmö till en annan plats i Skåne, vilket skulle frigöra stora ytor vid Malmö godsbangård som behövs för att utveckla persontågstrafiken. Frågan berör många aktörer där Region Skåne har en viktig samordnande roll.

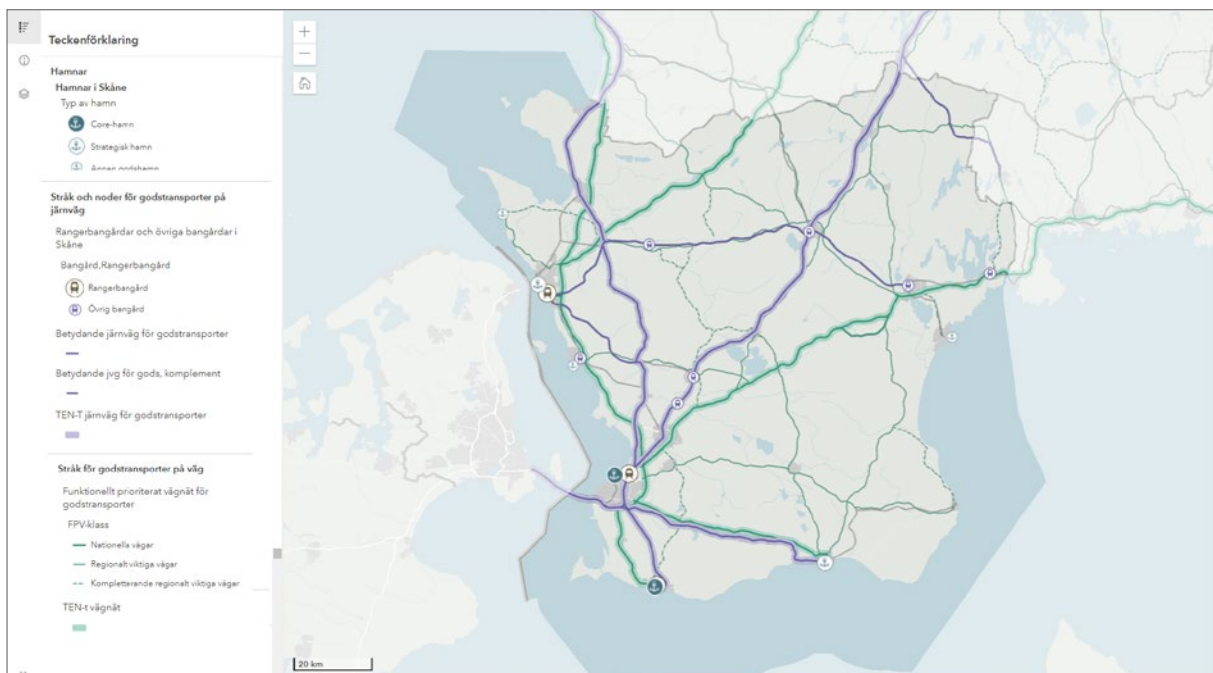
Det behövs ett regionalt helhetsperspektiv på gods- och logistikfrågor.

[Ny rangerbangård](#)

[Ny rangerbangård, fördjupning](#)

[Strategi för den hållbara gods- och logistikregionen](#)

[TemaPM - Planera för urbana godstransporter](#)



Infrastruktur för godstrafik i Skåne.

[Öppna som interaktiv karta här.](#)

## 2.4 GODSTRANSPORTER

### Planeringsprinciper:

- 2.4 i** - Prioritera åtgärder för att föra över en större andel av transittrafiken till järnväg och sjöfart.
- 2.4 ii** - Säkerställ tillgänglighet för gränsöverskridande godstransporter och den långsiktiga funktionen i godstransportsystemet över Öresund samt tillgängligheten i hamnarna.

### Genomförandekategori:

- Remissinstans
- Kunskap
- Dialog och samverkan – stöd och samordning

### Koppling till delmål i Agenda 2030:

- 9.1** - skapa hållbara, motståndskraftiga och inkluderande infrastrukturer
- 11.2** - tillgängliggör hållbara transportsystem för alla
- 13.2** - integrera åtgärder mot klimatförändringar i politik och planering



### 3. Grönstruktur

Precis som att Skåne består av en mängd sammanlänkade tätorter har Skåne en flerkärnig grönstruktur som binds samman av stråk. En fungerande grönstruktur är värdefull ur samtliga hållbarhetsdimensioner och bistår samhället med viktiga ekosystemtjänster. Det skånska landskapet med grönområden, åkermark, sjöar, vattendrag och kust har också stor betydelse för regionens identitet och attraktionskraft. Stora delar av Skåne har en mycket begränsad tillgång till grönstruktur och allemansrättsligt tillgänglig mark, då stora arealer består av jordbruksmark, medan andra delar har god tillgång till skog och natur.

När regionen utvecklas och befolkningen växer blir trycket på markens användning allt högre och befintliga vattenresurser ska räcka till fler. Klimatförändringarna innebär ökade påfrestningar för ekosystemen och arterna

och i förlängningen Skånes förmåga att upprätthålla biologisk mångfald och en hållbar produktion av ekosystemtjänster.

Den förväntade utvecklingen av grönstrukturen innebär att kommunerna och andra aktörer behöver ha framförhållning och ett regionalt helhetsperspektiv i planeringen, likt den vid trafikinfrastruktur och bebyggelsestruktur.

 [Grönstruktur i Skåne - Strategier för en utvecklad grön struktur 2012](#)



Grönstruktur i Skåne. Kartan visar Skånes grönstruktur och dess utvecklingsmöjligheter i ett regionalt perspektiv.

[Öppna som interaktiv karta här.](#)





### 3.1 Regionala grönområden och stråk

Den regionala grönstrukturen består av grönområden och grönstråk vars funktioner innefattar både ekologiska och rekreativa värden. Dessa områden och stråk består av ytor med vatten och vegetation och finns både i natur- och kulturlandskapet och i den byggda miljön.

För att naturen ska kunna förse samhället med nödvändiga ekosystemtjänster måste den vara varierad, motståndskraftig mot förändringar och finnas i funktionella, geografiska nätverk. De stora regionala grönområdena är värdefulla för hela Skåne och kommer att få en allt större betydelse i takt med att Skånes befolkning ökar.

Att säkerställa att det långsiktigt finns grönstruktur av tillräcklig kvalitet och kvantitet är avgörande för hälsa, livskvalitet och en långsiktigt hållbar mark- och vattenanvändning som ger värden för hela regionen. Det

är därför viktigt att skydda och utveckla den regionala grönstrukturen, både i landskapet och i tätorterna samt att stärka kopplingen där emellan. Kulturmiljöperspektivet kan vara ett stöd för utvecklingen.

Den regionala grönstrukturen sträcker sig över administrativa gränser. Det är därför viktigt att se till helheten och planera för att skapa ett finmaskigare nät av grönstråk genom att förbättra de befintliga stråken och utveckla nya där det saknas samt hantera barriäreffekter. En bred sektorsövergripande samverkan mellan Skånes aktörer är nödvändig för en positiv utveckling av Skånes grönstruktur.

### 3.1 REGIONALA GRÖNOMRÅDEN OCH STRÅK

---

#### **Planeringsprinciper:**

- 3.1 i** - Skydda, utveckla och bind samman regionala grönområden med höga värden för natur och friluftsliv.
- 3.1 ii** - Verka för att minska barriäreffekter från befintliga vägar och järnvägar.
- 3.1 iii** - Planera ny infrastruktur och bebyggelse så att dessa inte blir barriärer för rekreativa och ekologiska samband.

#### **Genomförandekategori:**

- Remissinstans
- Kunskap
- Dialog och samverkan – inspiration
- Dialog och samverkan - stöd och samordning

#### **Koppling till delmål i Agenda 2030:**

- 11.7** - skapa säkra och inkluderande grönområden för alla
- 11.A** - främja nationell och regional utvecklingsplanering
- 15.1** - bevara, restaurera och säkerställ hållbart nyttjande av ekosystem på land och i sötvatten
- 15.5** - skydda den biologiska mångfalden och naturliga livsmiljöer
- 15.9** - integrera ekosystem och biologisk mångfald i nationell och lokal förvaltning
- 17.14** - stärk politisk samstämmighet för hållbar utveckling



### 3.2 Biologisk mångfald och grön infrastruktur

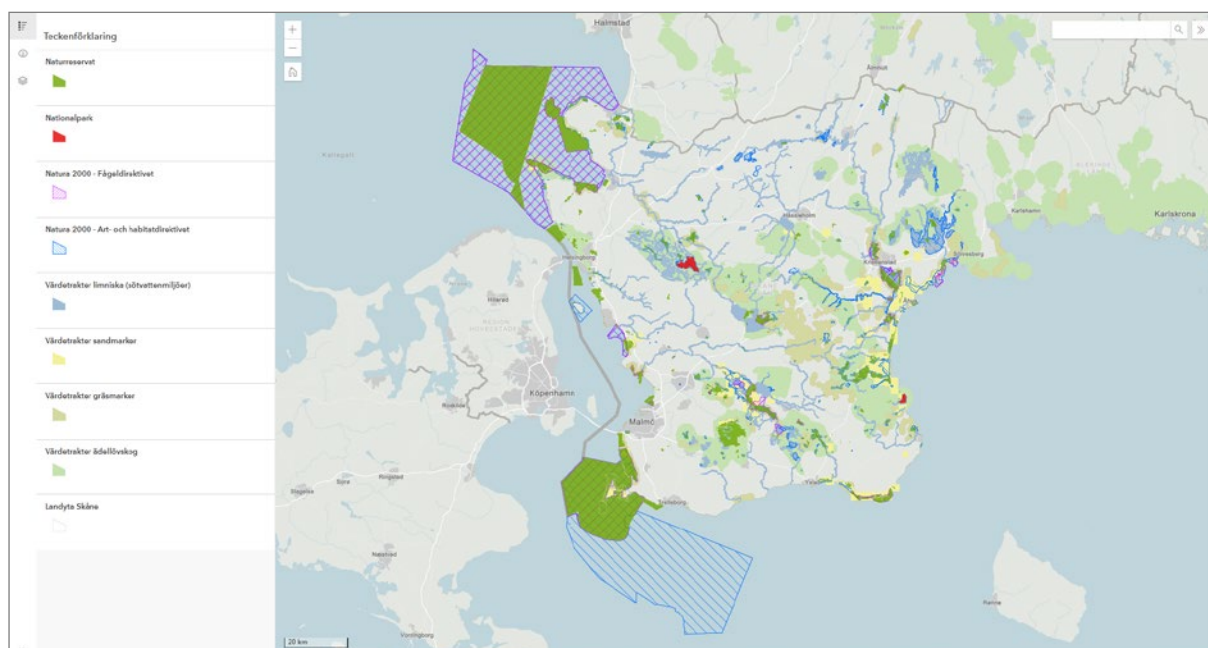
Skåne är den artrikaste regionen i landet men har också flest hotade arter. Flest rödlistade arter är knutna till jordbruks- och skogsmiljöer. Den biologiska mångfalden påverkas starkt av hur mark och vatten planeras och används. Arter har under senare år trängts undan av bland annat exploatering och ett produktionsinriktat jord- och skogsbruk. Fragmentering och barriärer i landskapet innebär att arter har svårt att röra sig mellan olika områden som de är beroende av. Klimatförändringarna innebär ett stort hot och ökar bland annat risken för att främmande växt- och djurarter ska sprida sig.

I Skåne ska det finnas en mångfald av ekosystem med god anpassningsförmåga och motståndskraft mot förändringar som också tar hänsyn till egenvärdet hos olika arter. Det behövs aktiva insatser för att bibehålla, skydda och utveckla Skånes gröna infrastruktur, biologisk mångfald och ekosystemtjänster, både på land och i havet. Prioriterade biotoper i Skåne är gräsmarker, sandmarker, ädellövskog och ädellövträd i det öppna landskapet, marina miljöer, vattendrag, sjöar och våtmarker. För att behålla den biologiska mångfalden och

dess ekosystemtjänster behövs en välfungerande grön infrastruktur där värdekärnor och värdestråk kopplas samman med gröna länkar. Många små förändringar kan sammantaget leda till en stor påverkan. Genom att se helheten, planera sektorsövergripande och samplanera bebyggelse, trafik och grönstruktur kan negativa konsekvenser undvikas.

Kommunernas grönpplaner och naturvårdsprogram är bra verktyg för arbetet med biologisk mångfald och grön infrastruktur i fysisk planering. Regionplanen synliggör regionala sammanhang som ett underlag för kommunernas planering och miljöarbete.

 [Handlingsplan för grön infrastruktur](#)



Skyddad natur i Skåne.

[Öppna som interaktiv karta här.](#)

## 3.2 BIOLOGISK MÅNGFALD OCH GRÖN INFRASTRUKTUR

### Planeringsprinciper:

**3.2 i** - Planera med utgångspunkt från att stärka den gröna infrastrukturen. Skydda och utveckla områden med höga naturvärden.

**3.2 ii** - Skapa förutsättningar för välfungerande ekosystem, både kvantitativt och kvalitativt, i landskapet, i bebyggd miljö och i havet.

### Genomförandekategori:

- Remissinstans
- Kunskap
- Dialog och samverkan – inspiration
- Dialog och samverkan – stöd och samordning

### Koppling till delmål i Agenda 2030:

**11.7** - skapa säkra och inkluderande grönområden för alla

**11.A** - främja nationell och regional utvecklingsplanering

**15.1** - bevara, restaurera och säkerställ hållbart nyttjande av ekosystem på land och i sötvatten

**15.5** - skydda den biologiska mångfalden och naturliga livsmiljöer

**15.9** - integrera ekosystem och biologisk mångfald i nationell och lokal förvaltning

**15.A** - öka de finansiella resurserna för att bevara och hållbart nyttja ekosystem och biologisk mångfald



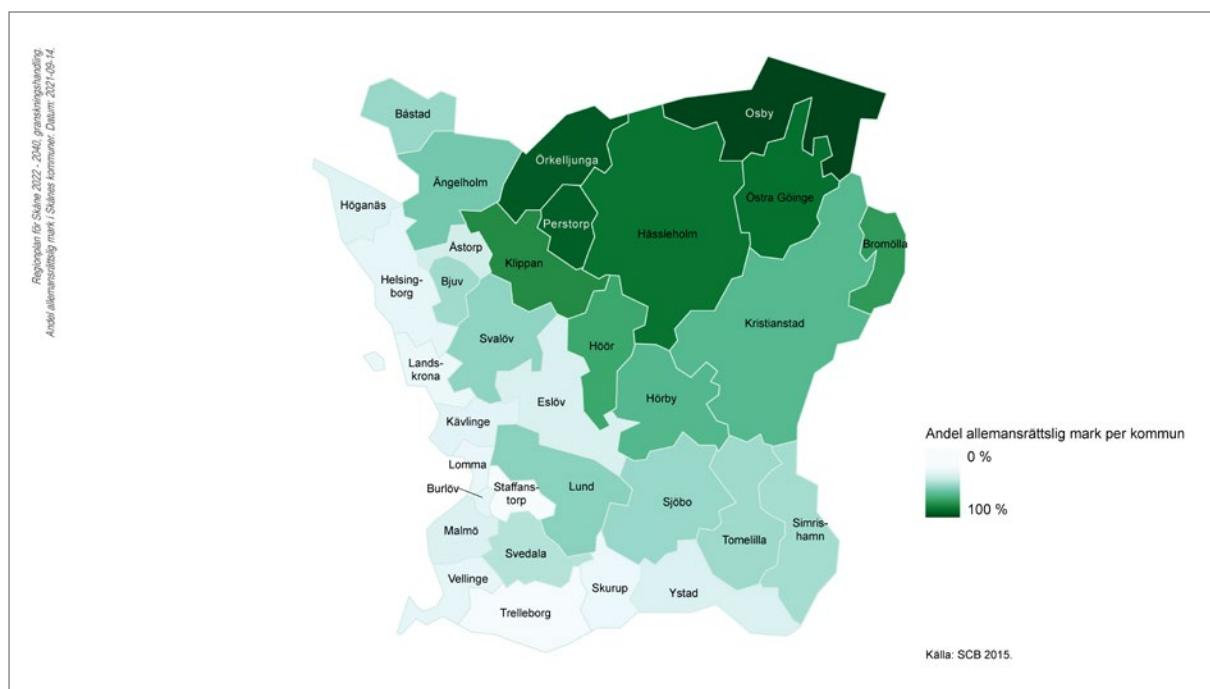


### 3.3 Friluftsliv

Friluftsliv och rekreation har mycket stor betydelse för folkhälsa, fysisk aktivitet, stressåterhämtning, inlärning, välbefinnande, turism med mera. Ur ett samhällsekonomiskt perspektiv representerar grönstrukturens möjligheter till rekreation och friluftsliv stora värden. Precis som för biologisk mångfald är friluftslivet beroende av kärnområden och stråk. Riksdagens mål om tillgänglig natur för alla innebär att alla människor ska ha möjlighet att vistas i och njuta av natur- och kulturlandskapet.

Många friluftsaktiviteter sker på privat mark med allemansrätten som grund. Skåne är ett av Sveriges mest

tätbefolkade områden och andelen allemansrättsligt tillgänglig mark är liten jämfört med många andra delar av Sverige och den är ojämnt fördelad. Tillgången är sämre i de delar av Skåne där befolkningen är störst och ökar mest, medan det i skogsbygden finns stora områden med allemansrättsligt tillgänglig mark med betydande värden för rekreation och besöksnäring. All allemansrättslig mark är dock inte lika tillgänglig på grund av barriärer i form av vägar, järnvägar, vattendrag, åkermark med mera samt markanvändning i form av till exempel djurhållning, planteringar, militär verksamhet och störningar av till exempel buller.



Andel allmänt tillgängliga grönområden i Skånes kommuner. Underlaget omfattar både tillgängliga grönområden i tätorterna och naturområden utanför tätorterna som är tillgängliga genom allemansrätten.

[Öppna kartan som PDF här.](#)

I Skåne finns det ett antal områden som är iordningställda för friluftslivet med markerade stigar, parkering med mera. Många av naturreservaten är avsatta med tanke på friluftslivet. Det finns tre nationalparker anpassade för att ta emot större mängder besökare. Stiftelsen Skånska landskap förvaltar 19 strövområden med regional betydelse för friluftslivet. Flera kommuner förvaltar områden särskilt avsatta för friluftslivet. Skånes kuster, sjöar och vattendrag har stor betydelse för friluftsliv och turism.

Tätortsnära natur för det nära, vardagliga friluftslivet och dagsutflykter, som är lätt att nå med cykel eller kollektivtrafik, är ett viktigt komplement till den regionala grönstrukturen. Det är även viktigt att koppla ihop tätorternas grönstruktur med den regionala grönstrukturen för att stärka både ekologiska samband och rekreationens värden.

Exploatering för bebyggelse, ny infrastruktur, täkter och andra ingrepp i miljön kan påverka friluftslivet negativt. De stora ströv- och vandringsområdena bör så långt möjligt utgöras av tysta områden och skyddas från buller och ljusföroreningar. Det finns även ett ökande

tryck på Skånes natur- och friluftsområden. Skåne kan komma att bli ett allt större besöksmål för besökare utanför Skåne samtidigt som befolkningen i Skåne ökar och det finns ett växande intresse för friluftsliv. Under pandemiåret 2020 - 2021 har antalet besökare i naturen ökat kraftigt med tidvis överbelastning i populära områden som följd.

Områden med betydelse för friluftslivet behöver skyddas och utvecklas för att tillgodose behovet av natur av god kvalitet. Tillgängligheten i natur- och kulturlandskapet behöver öka, både för befolkningen i stort och för särskilda grupper. Det finns även ett stort behov av att skapa mer tillgänglig mark för rekreation i tätbebyggda områden.



Friluftsliv i Skåne.

[Öppna som interaktiv karta här.](#)

### 3.3 FRILUFTSLIV

---

#### **Planeringsprinciper:**

**3.3 i** - Synliggör och ta hänsyn till friluftslivets och turismens intressen i den regionala och kommunala planeringen samt ge fler områden av regional betydelse för friluftslivet ett långsiktigt skydd.

**3.3 ii** - Öka tillgängligheten för rekreation och friluftsliv i natur- och kulturlandskapet.

**3.3 iii** - Förbättra tillgången till tätortsnära natur för nära, vardagligt friluftsliv och kortare utflykter.

#### **Genomförandekategori:**

- Remissinstans
- Dialog och samverkan – stöd och samordning

#### **Koppling till delmål i Agenda 2030:**

**8.9** - främja gynnsam och hållbar turism

**11.7** - skapa säkra och inkluderande grönområden för alla

**11.A** - främja nationell och regional utvecklingsplanering

**15.1** - bevara, restaurera och säkerställ hållbart nyttjande av ekosystem på land och i sötvatten

**15.5** - skydda den biologiska mångfalden och naturliga livsmiljöer

**15.9** - integrera ekosystem och biologisk mångfald i nationell och lokal förvaltning

**15.A** - öka de finansiella resurserna för att bevara och hållbart nyttja ekosystem och biologisk mångfald



### 3.4 Regionala vandringsleder- och cykelleder för rekreation och turism

Skåne har ett stort och regionalt sammanhållet system av leder för vandring och cykling. Vandringsleden Skåneleden och de tre nationella cykellederna Kattegattleden, Sydkustleden och Sydostleden tangerar Skånes kust, besöksvärda natur- och kulturområden, går genom stads- och byliv, via tätortsnära naturområden och ut i den skånska varierade naturen. I Skåne ska också tre regionala cykelleder för rekreation och turism etableras som kompletterar de nationella lederna och beräknas att invigas 2023.

För att gynna rekreation, friluftsliv och turism i Skåne är det viktigt att stärka cykelinfrastrukturen och kopplingarna mellan befintlig kollektivtrafik och målpunkter i naturen. En stor del av lederna går att nå med kollektivtrafik och det görs kontinuerligt insatser för att öka tillgängligheten, bland annat genom att leder dras om i nya sträckningar för att angöra fler buss- och tågstationer.

Ett utvecklat nät av rekreativa leder ska binda ihop stad och land och stärka invånarnas tillgång till naturområden och möjligheten till fysisk aktivitet och rekreation. Det finns även stor potential för Skåne att utveckla friluftsbudet med exempelvis paddelleder och mountainbikeleder för att skapa ett mångfacetterat friluftsliv och uppmuntra till att välja en hälsosam och aktiv vardag.

Region Skåne är ledhuvudman för Skåneleden, Sydkustleden och Sydostleden och de kommande regionala cykellederna. Region Halland är huvudman för Kattegattleden med Region Skåne som deltagande part. Kommunerna är ansvariga för drift och underhåll av Skåneleden och respektive väghållare är ansvariga för de regionala och nationella cykelturismlederna. När en led pekats ut och fastställts är det viktigt att den tas med i relevanta planer och strategier för att få genomslag och skapa mervärde för Skåne och kommunerna.



### 3.4 REGIONALA VANDRINGSLEDER- OCH CYKELLEDER FÖR REKREATION OCH TURISM

---

#### **Planeringsprinciper:**

**3.4 i** - Synliggör och ta hänsyn till de nationella och regionala lederna för cykling och vandring i den kommunala fysiska planeringen.

**3.4 ii** - Förbättra närheten till Skånes natur- och kulturmiljöer för att gynna friluftsliv och turism.

#### **Genomförandekategori:**

- Remissinstans
- Kunskap

#### **Koppling till delmål i Agenda 2030:**

**9.4** - uppgradera all industri och infrastruktur för ökad hållbarhet

**11.7** - skapa säkra och inkluderande grönområden för alla

**11.A** - främja nationell och regional utvecklingsplanering



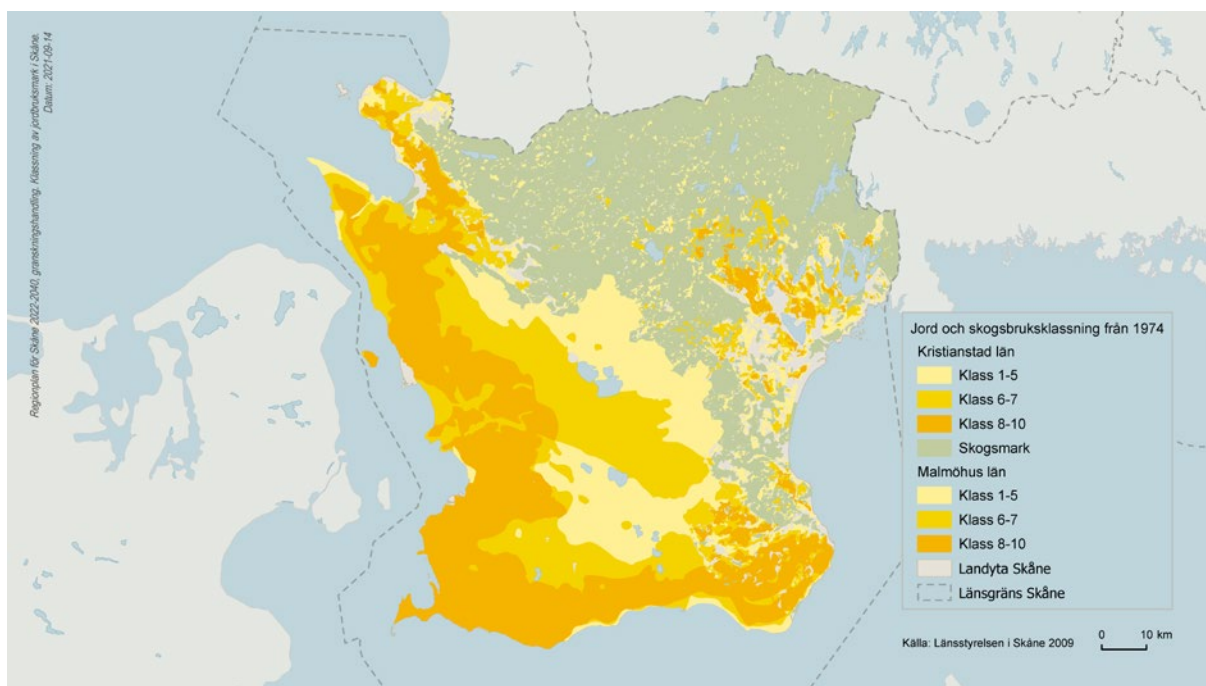
### 3.5 Landskap, jordbruk och skogsbruk

Skåne har mycket värdefull mark, både bestående av brukningsvärd åkermark och fina naturområden. Det finns en stor variation av naturtyper och landskapstyper med betydande värden för Skånes identitet och attraktionskraft, bosättning, turism och näringsliv. Olika delar av Skåne har olika naturgeografiska förutsättningar och behöver utvecklas efter sina förutsättningar. Om det skånska landskapet blir alltför homogent riskerar det att tappa sin särart samtidigt som det blir mindre robust mot förändringar.

Skånes jordbruksmark är en begränsad resurs som är viktig för livsmedelsförsörjningen, både regionalt och

nationellt. En stark inhemsk livsmedelsproduktion ökar möjligheten till högre grad av självförsörjning och minskar sårbarheten vid krislägen. Det finns också en stor exportpotential. I framtiden beräknas den svenska jordbruksmarken också bli mer värdefull än idag då de globala klimatförändringarna minskar tillgången på jordbruksmark i många andra länder.

Samhällsplaneringen måste se till exploateringen av jordbruksmarkens kumulativa konsekvenser i ett mellankommunalt, regionalt och nationellt sammanhang över tid. Befolkningstillväxten i Skåne innebär ett ökat



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

[Öppna kartan som PDF här.](#)

behov av att försörja fler vilket ställer krav på möjligheten till att öka livsmedelsproduktionen i regionen.

Anläggning av våtmarker kan minska övergödningen och stärka den biologiska mångfalden i områden med intensivt jordbruk samt minska översvämningsrisker vid klimatiförändringar. I delar av Skåne med brist på närhet till rekreationsområden kan jordbrukslandskapet utvecklas för att möta behovet. Utvecklingen måste dock ske i harmoni med jord- och skogsbrukets behov.

Skånes yta är till 38 procent täckt av skog, vilket gör skogen till en betydande resurs såväl ekonomiskt och socialt som miljömässigt. Trots att miljöarbetet både i och för skogen utvecklas positivt, är det inte tillräckligt. Det finns en mycket rik biologisk mångfald som framför allt är knuten till löv- och ädellövsmiljöer och i viss mån till tallskog. I Skåne uppgår ädellövskog till knappt 20 % av skogsarealen. Det finns en variationsrik skog

med mycket höga rekreationsvärden men all allemansrättslig skogsmark är inte lika tillgänglig. Skogsplanteringar av gran är i många fall både otillgängliga och fattiga på naturvärden.

Klimatförändringarna innebär ökad risk för skador på jord- och skogsbruk genom exempelvis mer extrema väderhändelser men också att tillgången på vatten minskar samtidigt som jordbrukets vattenbehov kan komma att öka. Ökat upptag av koldioxid i skog och mark är en strategi för att minska Skånes nettoutsläpp av växthusgaser.

Att hushålla med Skånes jordbruks- och skogsmark är en förutsättning för en långsiktigt hållbar markanvändning. Boverket, Länsstyrelsen och Havs- och vattenmyndigheten genomför under 2021 en översyn av hur jordbruksmarken ska hanteras i den översiktliga planeringen.

### 3.5 LANDSKAP, JORDBRUK OCH SKOGSBRUK

#### Planeringsprinciper:

**3.5 i** - Hushålla med och ta hänsyn till Skånes värdefulla jordbruksmark.

**3.5 ii** - Utveckla odlingslandskapets kvaliteter för biologisk mångfald, vattenfördröjning och infiltration samt rekreation.

**3.5 iii** - Utveckla Skånes skogar i samverkan mellan olika aktörer. Ta hänsyn till miljö, produktion, rekreation och innovation.

**3.5 iiiii** - Planera med hänsyn till Skånes kulturlandskap och landskapskaraktärer och beakta den regionala identiteten som de blågröna strukturerna bidrar till.

#### Genomförandekategori:

- Kunskap
- Dialog och samverkan – stöd och samordning

#### Koppling till delmål i Agenda 2030:

**2.4** - hållbar livsmedelsproduktion och motståndskraftiga jordbruksmetoder

**6.4** - effektivisera vattenanvändning och säker vattenförsörjning

**6.6** - skydda och återställ vattenrelaterade ekosystem

**8.4** - förbättra resurseffektiviteten i konsumtion och produktion

**11.A** - främja nationell och regional utvecklingsplanering

**12.2** - hållbar förvaltning och användning av naturresurser

**15.1** - bevara, restaurera och säkerställ hållbart nyttjande av ekosystem på land och i sötvatten

**15.2** - främja hållbart skogsbruk, stoppa avskogningen och återställ utarmade skogar

**17.14** - stärk politisk samstämmighet för hållbar utveckling



### 3.6 Vatten i landskapet

Kvantiteten av både yt- och grundvatten kommer att minska i Skåne om inte aktiva åtgärder genomförs. Vatten av tillräcklig kvantitet och kvalitet är en förutsättning för att kunna bibehålla en god folkhälsa, livskraftigt jordbruk, hållbar tillväxt i näringslivet samt en biologiskt rik grön infrastruktur för rekreation och turism. Att öka markens vattenhållande förmåga bidrar till att minska effekterna av klimatförändringarna. Åtgärder för att fördröja vattnets tid i landskapet resulterar i att renare vatten når havet samt till en bättre livsmiljö för växter och djur i sjöar och vattendrag.

Utöver detta behövs även åtgärder införas för att möta den utmaning som kommer med att fler personer ska bo och nyttja vår gemensamma vattenresurs. En ökad befolkningssmängd kan innebära att en ökad mängd skräp, mikroföroreningar samt läkemedelsrester når vattendrag och hav. Berörda aktörer behöver proaktivt arbeta med ett "från källa till hav - koncept" för att minska föroreningar och nå utpekade miljökvalitetsnormer. Gällande miljökvalitetsnormer kan nås digitalt via vatteninformationssystem Sverige (VISS). Samtliga aktörer inom regionen behöver utöver effektivisering

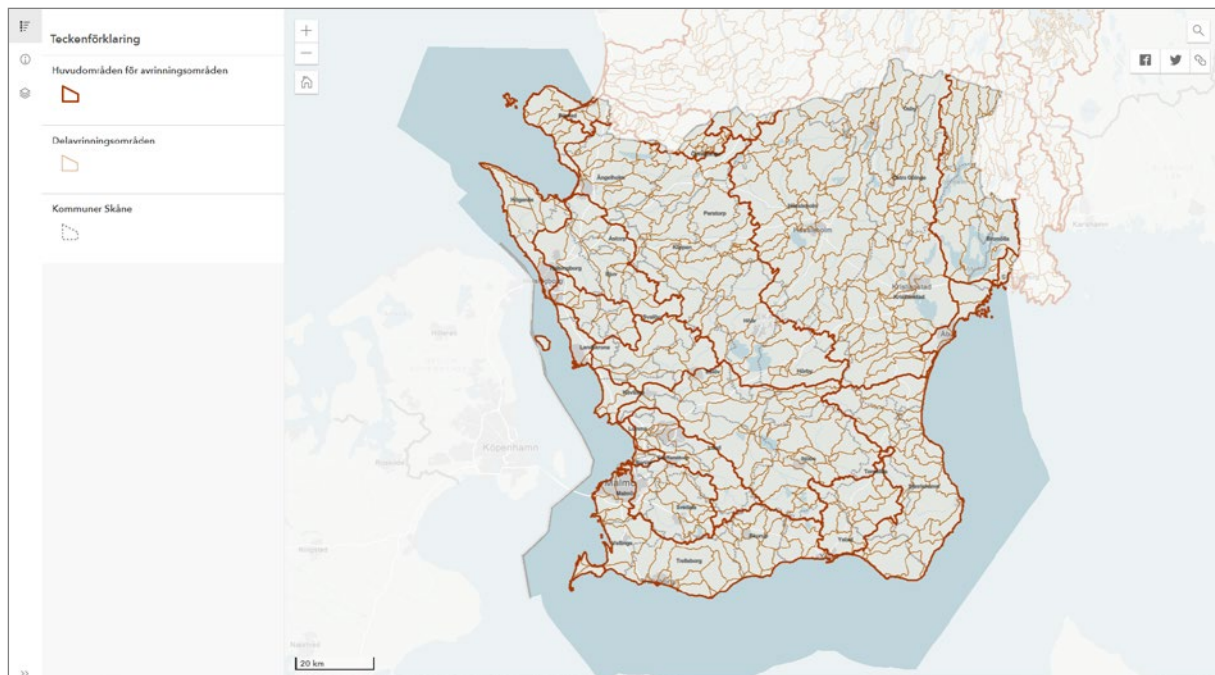
och minimering av vattenanvändning även rena sina vattenutsläpp för att nå en cirkulär vattenhantering som möjliggör ökad produktion och nyetableringar i regionen.

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

 [VISS](#)

 [Vattenatlas](#)





Avrinningsområden i Skåne och angränsande regioner.

[Öppna som interaktiv karta här.](#)

### 3.6 VATTEN I LANDSKAPET

---

#### **Planeringsprinciper:**

**3.6 i** - Planera utifrån avrinningsområden.

**3.6 ii** - Planera för att öka vattnets utrymme och fördröja vattnets tid i landskapet.

**3.6 iii** - Planera och samordna proaktivt uppströmsarbete (från källa till hav) för att minska skräp, mikroföroreningar och läkemedelsrester utifrån avrinningsområden.

#### **Genomförandekategori:**

- Kunskap
- Dialog och samverkan – stöd och samordning

#### **Koppling till delmål i Agenda 2030:**

**6.4** - effektivisera vattenanvändning och säker vattenförsörjning

**6.5** - integrerad förvaltning av vattenresurser

**6.6** - skydda och återställ vattenrelaterade ekosystem

**6.B** - stöd lokalt engagemang i vatten- och sanitetshantering

**12.2** - hållbar förvaltning och användning av naturresurser

**17.14** - stärk politisk samstämmighet för hållbar utveckling



### 3.7 Havet och kusten

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

Skånes kust är påverkat av stranderosion och inom vissa områden finns det överhängande risk för översvämnning av samhällsviktiga funktioner så som infrastruktur.

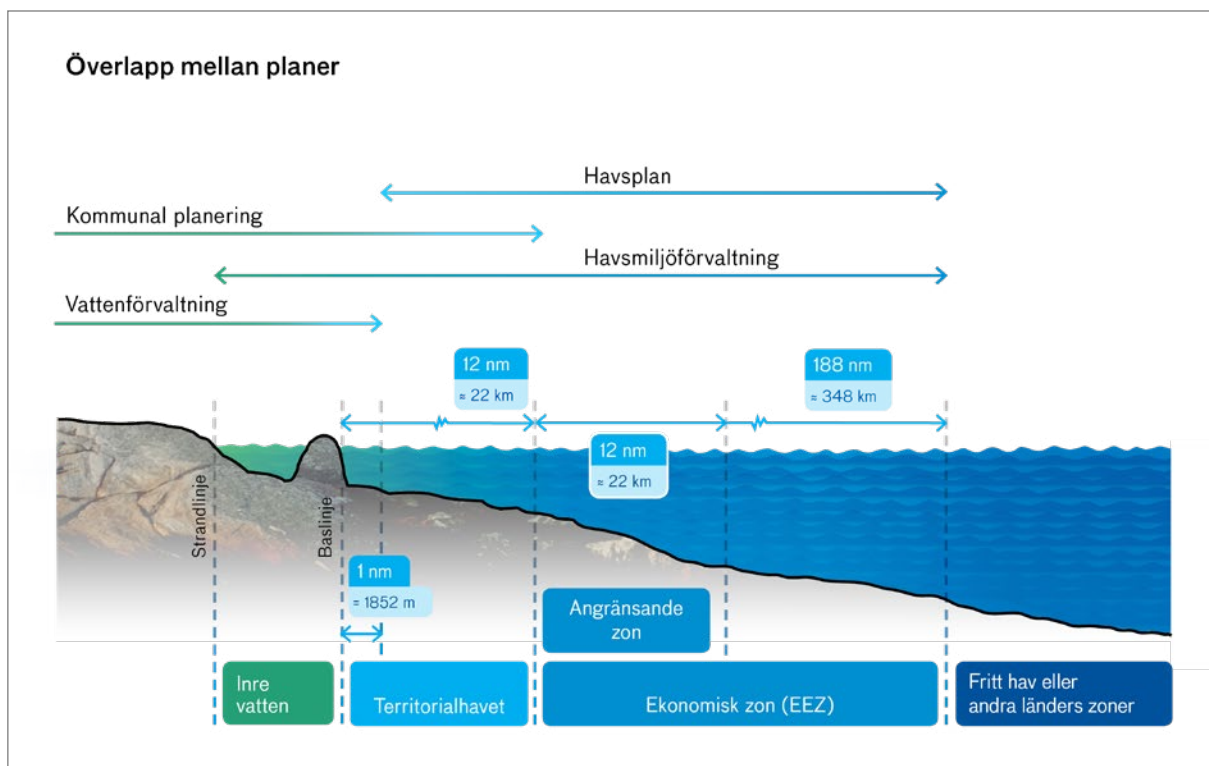
Erosionsdrabbade kustområden är en komplex utmaning som kräver bred samverkan om lösningar.

Havs- och vattenmyndigheten (HaV) har lämnat över förslag till statliga havsplaner för Sverige till regeringen som fattar beslut senast 2021. Det finns många kopplingar mellan den statliga havsplaneringen och kommunala och regionala frågor. Kustkommunerna har en nyckelroll i havsplaneringen. Länsstyrelsen i Skåne har i uppdrag att utreda hur behovet av ett marint skydd kan tillgodoses.



Gränser för havsplaneringsområden i Skåne.

[Öppna kartan som PDF här.](#)



Gränser för havsplaneringsområden i Skåne, 1 nautisk mil = 1852 meter. Källa: Havs- och vattenmyndigheten.



### 3.7 HAVET OCH KUSTEN

---

#### **Planeringsprinciper:**

**3.7 i** - Använd havsplaneringen som verktyg för att skydda värdefulla områden och den biologiska mångfalden i havet och skapa samtidigt förutsättningar för en fortsatt produktion av havets ekosystemtjänster.

**3.7 ii** - Värna den oexploaterade kusten och dess värden för naturvård, rekreation, friluftsliv, besöksnäring och identitet som en gemensam resurs för hela Skåne.

**3.7 iii** - Skapa och värna om kustnära våtmarker och strandängar som kan översvämmas och mildra erosion.

#### **Genomförandekategori:**

- Kunskap
- Dialog och samverkan – inspiration
- Dialog och samverkan – stöd och samordning

#### **Koppling till delmål i Agenda 2030:**

**14.2** - skydda och återställ ekosystem

**14.5** - bevara kust- och havsområden

**14.C** - implementera och verkställ den internationella havsrättskonventionen

**15.1** - bevara, restaurera och säkerställ hållbart nyttjande av ekosystem på land och i sötvatten

**15.5** - skydda den biologiska mångfalden och naturliga livsmiljöer

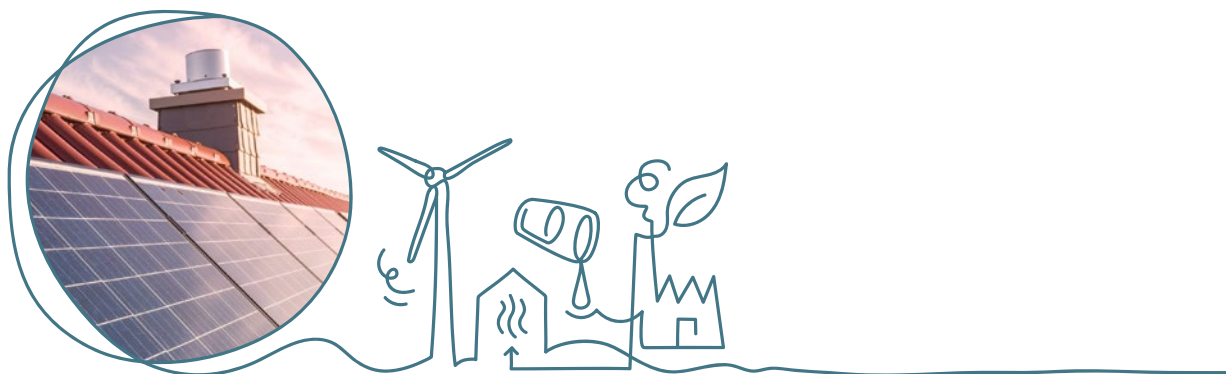


## 4. Teknisk infrastruktur

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

Digital uppkoppling ska ske med omsorg om hälsa och integritet. Alla system måste ta höjd för klimatförändringar, extremväder och risker för olyckor och intrång.

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



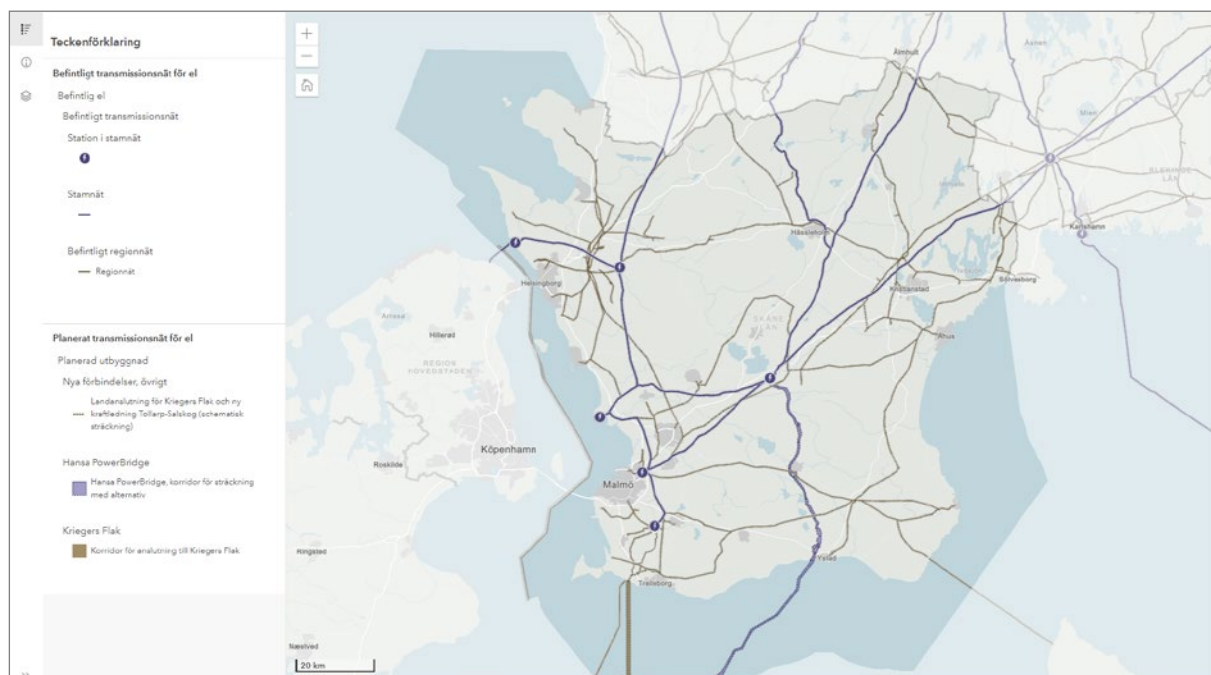
## 4.1 Energiförsörjning

Utbyggnad av elnät tar lång tid, särskilt på stamnäts- och regionnätets nivå. Det är komplicerade processer med flera inblandade parter och det behövs dessutom tillgång till mark för ledningar och tekniska anläggningar. Det är därför viktigt att utvecklingen av elnäten integreras tidigt i den kommunala fysiska planeringen.

Det är också väsentligt att ta hänsyn till kraftöverföringen i det svenska stamnätet och från utlandet. Skåne har ett stort behov av mer fossilfri elproduktion, dels för att minska risken för kapacitets- och effektbrist i Skåne och dels för att minska elpriset i södra Sverige.

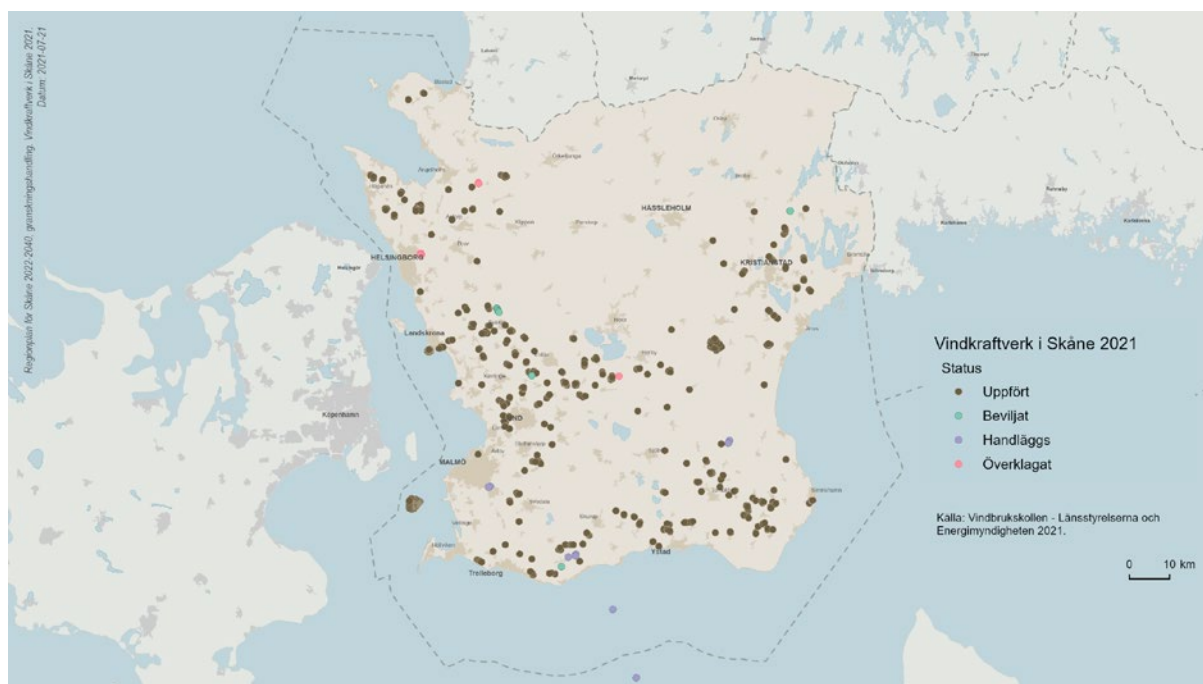
Skåne har potential att producera mer energi såsom biogas, vätgas, solkraft och vindkraft. Det kommer att behövas mer vindkraft på land och till havs i framtiden. Det finns också stor potential i Skåne att utveckla värme från djupgeotermi och tillvarata spillvärme och återvunnen energi. Utvecklingen av biogas och vätgas kan främjas ytterligare. Möjligheterna är goda i Skåne, men det krävs bland annat att logistiken för distribution av biogas och vätgas till användare är god.

[Klimat och energistrategi](#)



Transmissionsnät för el i Skåne.

[Öppna som interaktiv karta här.](#)



Vindkraftverk i Skåne 2021.

[Öppna kartan som PDF här.](#)

## 4.1 ENERGIFÖRSÖRJNING

### Planeringsprinciper:

- 4.1 i** - Främja utvecklingen av transmissionsnät, regionnät och lokalnät i den fysiska planeringen.
- 4.1 ii** - Främja utbyggnaden av fossilfri energiproduktion.
- 4.1 iii** - Verka för en samsyn i Skåne gällande utveckling av sol- och vindkraft.

### Genomförandekategori:

- Remissinstans
- Kunskap
- Dialog och samverkan – inspiration
- Dialog och samverkan – stöd och samordning,

### Koppling till delmål i Agenda 2030:

- 7.1** - tillgång till modern energi för alla
- 7.2** - öka andelen förnybar energi i världen
- 11.A** - främja nationell och regional utvecklingsplanering



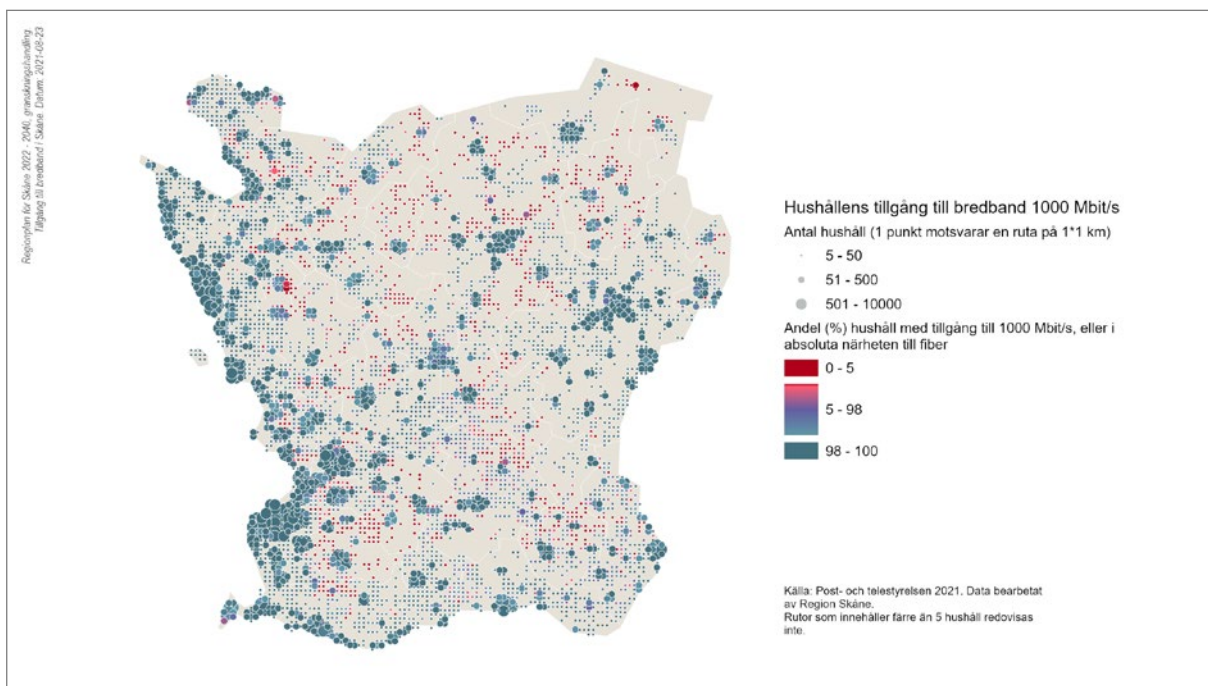


## 4.2 Digital infrastruktur

En robust och väl utbyggd digital infrastruktur ger goda förutsättningar för bland annat näringslivsutveckling, sysselsättning, forskning och innovationer, vård och omsorg, miljö och klimat, utbildning och kompetensförsörjning samt social delaktighet. Det nationella målet är att 98 procent av hushållen ska ha möjlighet till bredbandsanslutning om 1000 Mbit/s senast år 2025. En del kommuner har redan nått längre än så. Under pandemin har många fysiska aktiviteter ersatts av digitala och det är tydligt hur beroende samhället har blivit av den digitala infrastrukturen. Sverige har i jämförelse med omvärlden haft bra förutsättningar, mycket tack vare en omfattande utbyggnad av kapacitetsinfrastruktur (fiber) som har klarat den ökade belastningen.

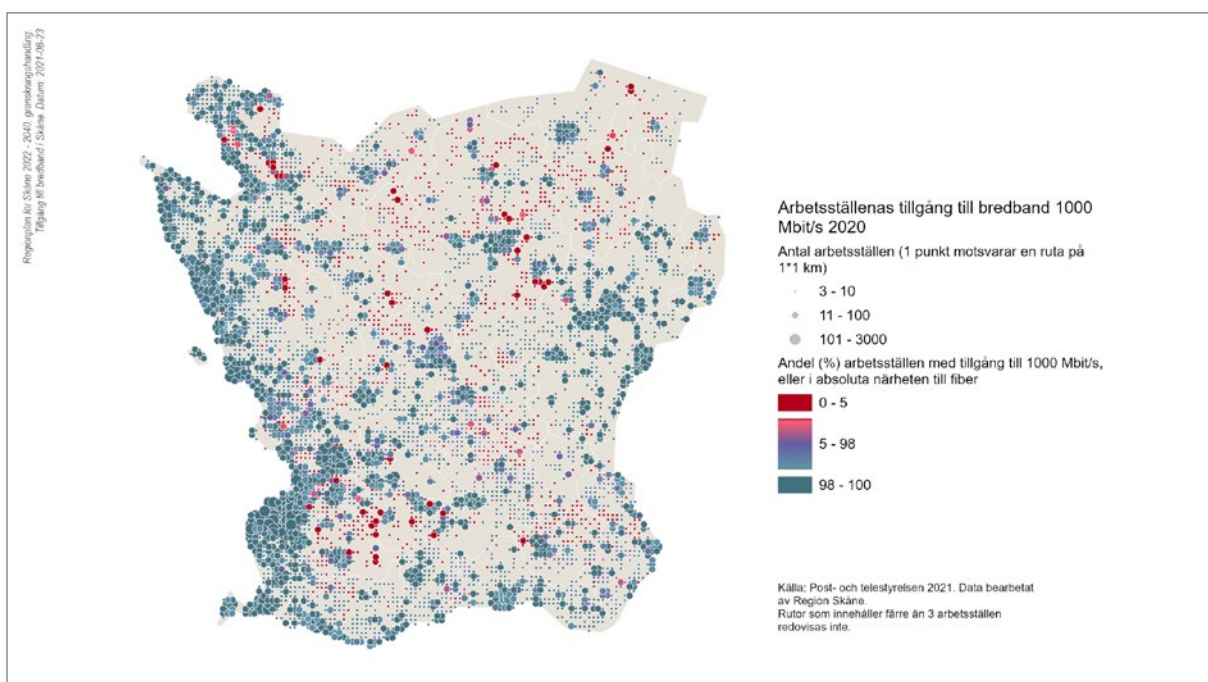
I Skåne finns utmaningarna avseende utbyggnad av bredbandsinfrastruktur framför allt på landsbygden, där långa avstånd till stamnät ökar produktionskostnaden och minskar det kommersiella intresset. Det ska finnas förutsättningar för att kunna bo och vara verksam i hela Skåne och det är viktigt att arbeta för att undvika

en digital klyfta mellan stad och land. En fullt utbyggd digital infrastruktur binder samman hela regionen och är bland annat en förutsättning för att digitalisera hälso- och sjukvården och öka samhällets förmåga att erbjuda alla invånare vård på samma villkor. Den digitala infrastrukturen kan även bidra till ett minskat resande vilket också gör den till en klimatsmart och hållbar lösning. I takt med att den digitala infrastrukturen blir bärare av allt fler samhällskritiska funktioner ökar också behovet av att trygga såväl robusthet som säkerhet. Infrastrukturen måste vara tillförlitlig och ha hög säkerhet för överföring av känslig information. Den digitala infrastrukturen måste vara en naturlig del av samhällsplaneringsprocessen på såväl kommunal, regional och nationell nivå.



Andel hushåll per ruta (1x1 km) som har tillgång till bredband inklusive absolut närhet till bredband 1000 Mbit/s.

[Öppna kartan som PDF här.](#)



Andel arbetsställen per ruta (1x1 km) som har tillgång till bredband inklusive absolut närhet till bredband 1000 Mbit/s.

[Öppna kartan som PDF här.](#)

## 4.2 DIGITAL INFRASTRUKTUR

---

### Planeringsprinciper:

**4.2 i** - Främja utbyggnad av digital infrastruktur på landsbygden.

**4.2 ii** - Planera för ökad digital robusthet och säkerhet för att säkra samhällskritiska funktioner.

### Genomförandekategori:

- Kunskap
- Dialog och samverkan – stöd och samordning

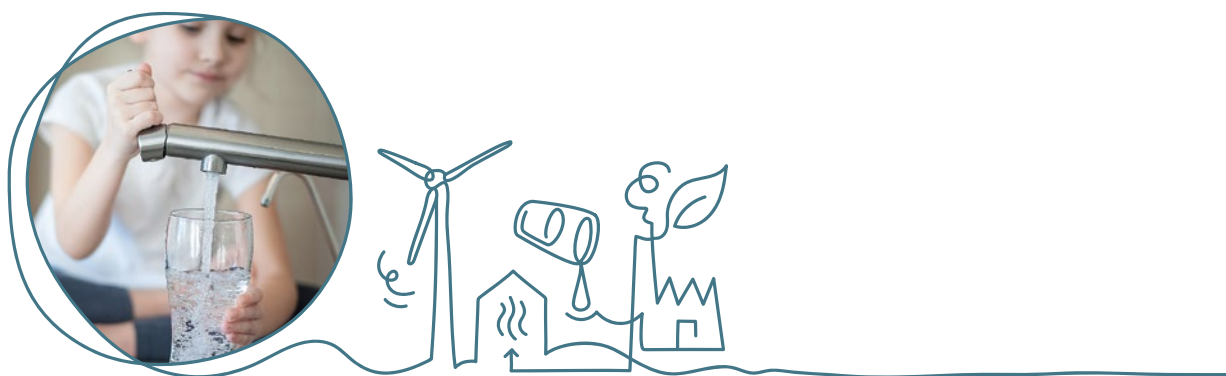
### Koppling till delmål i Agenda 2030:

**9.C** - tillgång till informations- och kommunikationsteknik för alla

**11.A** - främja nationell och regional utvecklingsplanering

**11.B** - implementera strategier för inkludering, resurseffektivitet och katastrofriskreducering

**17.14** - stärk politisk samstämmighet för hållbar utveckling



### 4.3 Vattenförsörjning

Klimatförändringarna har tillsammans med de senaste årens vattenbrist satt fokus på vattentillgången för både hushåll och näringsliv. Skånes sötvattenresurs är redan idag begränsad, särskilt under de varmare månaderna, och behöver hanteras därefter. En långsiktigt hållbar vattenförsörjning är en förutsättning för en resilient samhällsutveckling, jordbrukets produktionsförmåga och ett konkurrenskraftigt näringsliv. Många skånska företag upplever redan idag att tillgången på vatten sätter begränsningar för deras produktion och utvecklingsmöjligheter. Ansvaret för dricksvattenfrågan är fragmenterat och delas mellan flera olika myndigheter och kommunerna. Det är däremot kommunerna som har det yttersta ansvaret. En ökad samverkan är viktig och Region Skåne behöver utveckla sin roll och ta gemensamt ansvar i frågan tillsammans med andra myndigheter och aktörer.

En växande befolkning och kommande klimatiförändringar innebär att fler kommer behöva dela på en minskande vattenresurs och ett aktivt arbete behövs därför för att säkerställa en effektiv vattenanvändning. För att detta ska vara möjligt och hållbart behövs tydliga mål tas fram för att få samtliga vattenanvändare att inte förbruka mer vatten än vad som är motiverat. Det kräver effektivisering och återvinning av vattenanvändningen, exempelvis genom att använda andra vattenkällor än dricksvatten i de processer där detta är möjligt. Långsiktigt behövs också en tydlig bild av Skånes totala vattenbalans, det vill säga hur mycket vatten som finns tillgängligt och hur mycket vatten som används av olika användare. Detta för att skapa en bild över vilken buffertkapacitet som finns i systemet och hur detta varierar med säsong och klimat.



## 4.3 VATTENFÖRSÖRJNING

---

### Planeringsprinciper:

**4.3 i** - Planera för att säkra hela logistikkedjan från dricksvattentäkterna tills vattnet når vattenanvändarna.

**4.3 ii** - Verka för att få samtliga vattenanvändare att effektivisera sin vattenanvändning med målsättningen att mindre vatten ska räcka till fler personer.

**4.3 iii** - Verka för att en tydligare bild av vattenbalansen tas fram inom varje avrinningsområde i Skåne.

### Genomförandekategori:

- Kunskap
- Dialog och samverkan – stöd och samordning

### Koppling till delmål i Agenda 2030:

**6.1** - säkert dricksvatten för alla

**6.4** - effektivisera vattenanvändning och säker vattenförsörjning

**6.5** - integrerad förvaltning av vattenresurser

**6.B** - stöd lokalt engagemang i vatten- och sanitetshantering

**11.A** - främja nationell och regional utveckling



# Genomförande och uppföljning

## Genomförande av regionplanen

Den regionala utvecklingsstrategin anger att visionen om Det öppna Skåne 2030 förverkligas genom att utvecklingsaktörerna i Skåne samverkar. Det är genom områdesstrategierna – varav Regionplan för Skåne är en – som den regionala utvecklingsstrategin genomförs. Regionplan för Skåne är ett verktyg för Skånes utveckling där Region Skåne samordnar inriktningen och genomförandet av fysisk planering tillsammans med de regionala utvecklingsaktörerna i sin roll som regionplaneorgan.

### Region Skåne och kommunerna i samverkan

Rollen som regionplaneorgan utvecklas i samarbete med de regionala utvecklingsaktörerna. Kärnan ligger i att skapa en plattform där samtliga regionala utvecklingsaktörer möts för att gemensamt utveckla kunskap och driva utvecklingen genom dialog och samverkan. Region Skåne har en särskild uppgift som remissinstans för kommunernas översiktsplaner och riktlinjer för bostadsförsörjning. Regionplan för Skåne skapar förutsättningar för Skånes utveckling. Det gäller i frågor där det finns gemensamma, mellanregionala, regionala eller mellankommunala utmaningar för Skåne.

Region Skåne har ett ansvar i de områden där regionen har rådighet och där samordning sker internt. Utöver det ingår i Region Skånes roll som regionplaneorgan att vara kunskapsgenererare av det regionala perspektivet i samhällsplaneringen och att identifiera och potentiellt initiera samverkansmöjligheter i mellankommunala frågor. Att omsätta strategi och kunskap i handling faller sedan på de olika utvecklingsaktörerna. Regionplanen ska vara ett verktyg som bidrar till att tydliggöra kopplingar i mellankommunala och regionala frågor i den fysiska planeringen och lyfta de måldokument, strategier och planeringsprinciper som berörs.

### Aktiviteter i genomförande av Regionplan för Skåne 2022 – 2040

Regionplan för Skåne kommer att genomföras genom många olika insatser och i samarbete med samtliga regionala utvecklingsaktörer. Alla aktiviteter som ingår i genomförandet av Regionplan för Skåne 2022-2040 kopplar an till en i regionplanen utpekad utmaning, strategi och planeringsprincip.

Dessa kategoriseras enligt följande:

- Regionalt planeringsstöd i form av remissinstans
- Kunskapsgenerering inom regionalt viktiga frågor
- Dialog och samverkan för hantering av Skånes utmaningar

Region Skåne har ansvar för att nedanstående aktiviteter genomförs under planperioden.



## Regionalt planeringsstöd i form av remissinstans

### Arbetsätt inom ramen för genomförandet av Regionplan för Skåne 2022 – 2040 som remissinstans för kommunala översiktsplaner (reglerat förfarande i Plan- och bygglag 2010:900) och kommunala riktlinjer för bostadsförsörjning enligt Lag (2000:1383)

Region Skåne är formell remissinstans till kommunernas översiktsplaner och riktlinjer för bostadsförsörjning. Region Skåne lämnar även yttranden över väg- och järnvägsplaner.

Den kommunala översiktsplaneringen ska ha en tydlig strategisk nivå och koppling till nationella och regionala mål, planer och program. Region Skåne yttrar sig utifrån det regionala utvecklingsansvaret genom att hänvisa till Regionplan för Skåne 2022 – 2040 och andra regionala kunskapsunderlag och områdesstrategier som ett stöd i den kommunala planeringen. Det är i den kommunala översiktliga planeringen som regionplanen konkretiseras. Region Skåne yttrar sig över översiktsplanerna även som sakägare och huvudman för hälso- och sjukvården och kollektivtrafiken för att säkerställa en god samordning mellan kommunal och regional nivå för Skånes utveckling.

I riktlinjer för bostadsförsörjning ska kommunen beskriva mål för bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet och de insatser kommunen planerar för att uppnå målen. Kommunen ska analysera den demografiska utvecklingen, efterfrågan på bostäder, bostadsbehovet för särskilda grupper och marknadsförutsättningar. Riktlinjer för bostadsförsörjning ska vara vägledande vid kommunernas planläggning enligt PBL. Region Skåne yttrar sig över riktlinjer för bostadsförsörjning utifrån Regionplan för Skåne 2022 – 2040 och regionala beräkningar och analyser av till exempel demografiskt bostadsbehov och marknadsdjup, för att bidra till bra kunskapsunderlag för kommunerna och en bättre samordning gällande bostadsfrågorna i Skåne.





## Kunskapsgenerering inom regionalt viktiga frågor

### Arbetsätt för fortsatt kunskapsutveckling inom ramen för genomförandet av Regionplan för Skåne 2022 - 2040

Arbetet med att genomföra och följa upp Regionplan för Skåne 2022 – 2040 görs genom att löpande identifiera gemensamma utmaningar för Skåne tillsammans med de regionala utvecklingsaktörerna och tillsammans genomföra analyser, rapporter och projekt som behövs för Skånes utveckling.

Detta arbetsätt omfattar till exempel att arbeta proaktivt och kontinuerligt utveckla ett regionalt helhetsperspektiv i aktuella sakfrågor samt delregionala underlag där det är möjligt och behövs. Tillsammans bidrar det till att utveckla respektive roller i arbetet, skapa förståelse och samsyn. Konkret omfattar arbetsättet framtagande av:

- regionala handlingsplaner
- planerings- och kunskapsunderlag i form av TemaPM
- rapporter, behovsanalyser och studier

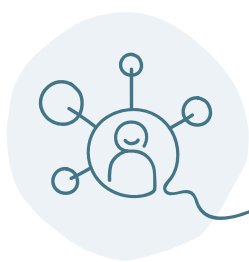
Kunskapen sprids, delas och utvecklas sedan genom seminarier, workshops och lärandeträffar.

### Kunskapsgenererande aktiviteter inom regionalt viktiga frågor

Region Skåne ansvarar för att under planens genomförande initiera kunskapsgenererande aktiviteter genom ovan nämnda arbetsätt inom följande områden som identifieras i planen. Tillhörande planeringsprinciper inom parentes.

- Bebyggelse (1.1 i - iii)
- Bostadsförsörjning och bostadsmarknaden (1.4 ii)
- Digital infrastruktur inklusive bredbandsutbyggnad (1.5 iii, 4.2 i)
- Energiförsörjning inklusive förnybar energiproduktion (4.1 ii)
- Framtidens hälsosystem (1.6 i, 1.6 ii)
- Hälsofrämjande planering (1.6 i, 1.6 ii)

- Likarättsperspektivet i fysisk planering (1.6 i, 1.6 ii)
- Leder för vandring och cykling (3.4 i, 3.4 ii)
- Kulturmiljö (3.4 ii)
- Gestaltad livsmiljö (1.3 i, 1.3 ii, 1.6 ii)
- Kollektivtrafik generellt (1.1 ii, 1.1 iii, 2.1 i, 2.1 ii, 2.2 i, 2.2 iii, 2.2 iii)
- Mobilitet (2.1 i - iii)
- Gränsöverskridande transporter (2.3)
- Gods- och logistikfrågor inklusive hamnarnas tillgänglighet (2.4 i, 2.4 ii)
- Kapacitetsutnyttjandet på Öresundsbron (2.4 ii)
- Redundans i järnvägsnätet vad gäller gränspassager (2.4 i)
- Grönstruktur (1.7)
- Grönområden med höga naturvärden (3.1 i, 3.2 i)
- Havs- och kustplanering (3.7 i)
- Höjda vattennivåer och förebyggande planering (1.2 i, 1.2 ii)
- Vattentillgångar för att säkra vattenförsörjning (4.3 i - iii)
- Vatten i landskapet (3.6)
- Hållbar markanvändning och jordbruksmarkens värde (3.5 i)
- Livsmedelsproduktion och fysisk planering (3.5 ii, 3.5 iii)
- Innovationsperspektiv på fysisk planering (1.5 i, 3.5 iii)
- Yrkesutbildningarnas geografiska fördelning (1.5 i)



## Dialog och samverkan för hantering av Skånes utmaningar

### Arbetsätt för dialog och samverkan inom ramen för genomförandet av Regionplan för Skåne 2022 - 2040

De regionala utvecklingsaktörerna driver utvecklingsarbetet framåt genom dialog och samverkan i olika former. Region Skåne ansvarar för att under planens genomförande initiera dialog- och samverkansaktiviteter som svarar mot behov som identifieras i planen. Ett urval av dessa sammanfattas i underrubrikerna; Region Skåne som huvudaktör, Inspiration, Påverkan, Stöd och samordning.

### Dialog- och samverkansinsatser i urval

Med hänvisning till planeringsprinciperna:

1.2 i, 1.2 ii, 1.3 ii, 1.3 iii, 1.4 i, 1.5 ii, 1.6 iii, 1.8 ii, 2.1 i, 2.1 iii, 2.2 ii, 2.2 iii, 2.3 i, 3.1 i, 3.4 ii, 3.4 iii, 3.5 i, 3.6 i, 3.6 ii, 4.2 i, 4.2 ii

### Region Skåne som huvudaktör

Region Skåne har en särskild roll som regionplaneorgan och planupprättare men också som genomförare av planen utifrån det regionala utvecklingsuppdraget, i egenskap av sjukvårdsaktör, fastighetsägare och fastighetsutvecklare, kollektivtrafikmyndighet och andra statliga och lagstiftade uppdrag. Härigenom har Region Skånes agerande en påverkan på den fysiska planeringen och samhällsutvecklingen.

Inom regionplaneuppdraget är Region Skåne huvudaktör när:

- Region Skåne agerar förebildligt som beställare, byggherre och förvaltare, till exempel i samarbete med Regionfastigheter och Krisberedskap, Säkerhet och miljöledning.
- Region Skåne direkt påverkar bebyggelseutvecklingen genom omsorgsfull gestaltning och planering av sjukhus och vårdmiljöer tillsammans med Regionfastigheter och Hälso- och sjukvården.

- Region Skåne har det politiska och ekonomiska ansvaret för den samhällsfinansierade kollektivtrafiken i egenskap av kollektivtrafikmyndighet och är beställare av samhällsfinansierad kollektivtrafik samt utförare genom Skånetrafiken.

- Region Skåne samordnar prioriteringar av statliga investeringar i Skåne.

### Inspiration

Vissa dialog- och samverkansformer syftar till att vara inspiration för utvecklingsaktörerna och utvecklingsarbetet. Inom regionplaneuppdraget bidrar Region Skåne till inspiration och innovation genom att:

- agera som inspiratör och samlade kraft och verka för en ökad kunskap kring gestaltad livsmiljö i Skåne genom utbildningssatsningar.
- lyfta goda exempel för att visa hur planeringen kan användas för att främja samtliga hållbarhetsdimensioner och regional utveckling genom utdelning av priser, exempelvis Skånes Arkitekturpris, eller andra typer av kommunikation/spridning av framgångsrika arbetssätt i de olika forum Region Skåne driver eller medverkar i.

### Påverkan

Genom dialog och samverkan med kommunerna, myndigheter och andra organisationer kan den regionala agendan sättas gemensamt. Detta arbetssätt faller under påverkansarbete nationellt och internationellt. En del i regionplaneuppdraget är att samla och förstärka Skånes röster inom ramen för fysisk planering och Region Skåne kraftsamlar för Skåne genom att:

- påverka planering av sjukhus och vårdmiljöer genom att synliggöra det regionala perspektivet och genom omsorgsfull gestaltning av vårdmiljöer
- verka för att genomföra Skånebildens, med fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör och

Öresundsmetro mellan Malmö och Köpenhamn tillsammans med andra utvecklingsaktörer.

- skapa förutsättningar för skåniskt näringsliv genom att identifiera behov för utveckling i Skåne.
- genomföra insatser för ett ändrat samhällsbeteende genom ökad samverkan mellan kommuner, regioner samt med myndigheter och andra intressenter.

### **Stöd och samordning**

Dialog och samverkan med fokus på stöd och samordning syftar till att gemensamt nå dit ingen enskild utvecklingsaktör når själv. Inom regionplaneuppdraget verkar Region Skåne som stöd och samordnande funktion genom att:

- stötta kommuner i dialogen med andra myndigheter.
- utveckla och samordna planeringsunderlag tillsammans med andra aktörer i mellankommunala och mellanregionala strategier.
- samverka på mellankommunal och mellanregional nivå och bjud in markägare och andra brukare i frågor som rör planering av grönstruktur.
- delta i samordningen av havsplaneringen med mellankommunala och mellanregionala strategier utifrån avrinningsområdena.
- utgöra en plattform för bostadsförsörjningsfunktionen i kommunerna för gemensamt lärande och kunskapsutbyte.
- lyfta fram behov av satsningar genom Planeringssamverkan.
- genomföra tidig dialog med de skånska kommunerna i planeringen kring behoven av mark för kollektivtrafik och vårdmöjliggöra samverkan med Länsstyrelsens för reflektion kring Skånes karaktär och möjliga insatser för att ta tillvara och utveckla Skånes kulturlandskap.

### **Medborgarengagemang**

Dialog och samverkan med fokus på medborgarengagemang i den fysiska planeringen arbetar för ökad tilltro och tillit till demokratiska institutioner. Det ska lyfta demokratiprocessen och bjuda in Skånes invånare att påverka i frågor inom regional fysisk planering där medborgarna ska kunna bidra till och delta i utvecklingen.

Inom regionplaneuppdraget ska Region Skåne verka för medborgarengagemang genom att:

- minst en gång per mandatperiod och inom ramen för regionplaneprocessen genomföra och följa upp undersökningen av Skåningarnas inspel i regionala planeringsfrågor genom Skånepanelen.
- utveckla en modell för att involvera barn och unga i regionplaneprocessen framgent för att stärka förståelsen för samhällsbyggnad och demokratiprocesser inom hållbar utveckling.
- engagera medborgare tillsammans med kommunerna genom forum för dialog och samverkansprocesser där planeringen för människan i centrum kan ta form tillsammans med människorna i Skåne.

### **Befintliga plattformar för dialog**

Dialog och samverkan som arbetssätt ingår i redan etablerade och befintliga plattformar och ovannämnda aktiviteter kommer att ske bland annat genom dessa:

#### **Regionplanerådet:**

Till arbetet med regionplanen och regional fysisk planering finns en styrgrupp i form av Regionplaneråd. Det består av politiker från kommunerna och den regionala utvecklingsnämnden. Rådet fortsätter att bidra till regionplanearbetet genom tre årliga sammanträden.

#### **Planeringssamverkan:**

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

#### **Strukturerad dialog med kommunala politiker och tjänstemän:**

Region Skåne ansvarar för att möjliggöra dialogen med de skånska kommunerna inom ramen för etablerade samarbeten med särskilt fokus på ansvariga politiker och tjänstepersoner inom samhällsbyggnad och fysisk planering. Dialog sker även i samverkan med andra aktörer, såsom Skånes Kommuner. Nyhetsbrev med aktuell information skickas till målgrupperna löpande.

**Skånskt bostadsnätverk:**

Region Skåne driver tillsammans med Länsstyrelsen Skåne *Skånskt bostadsnätverk* som sedan 2014 samlat bostadsmarknadens aktörer i årligen återkommande Skånskt bostadsforum och seminarier. Skånskt bostadsnätverk fungerar som en plattform för att skapa regional samsyn kring bostadsmarknaden i Skåne och sprida och diskutera analytiskt underlag som Region Skåne och andra utvecklingsaktörer tar fram.

**Skånes effektkommission:**

Sedan februari 2021 har Region Skåne initierat en effektkommission på energiområdet. Syftet med Skånes effektkommission är att förbättra elförsörjningen vad gäller leveranssäkerhet, kostnad och miljö. Genom en effektkommission kan skånska aktörer samla sig och agera gemensamt. <https://utveckling.skane.se/tema/effektkommissionen/>

**Seminarieerien hållbar stadsutveckling:**

Seminarieerien genomförs årligen för att skapa en mötesplats för det offentliga, akademien och privat sektor kring aktuella stadsutvecklingsfrågor. Syftet med seminarieerien är att sprida goda exempel på stadsutveckling i framkant, visa innovativa exempel, inspirera till att tänka nytt och lyfta aktuella utmaningar som är av vikt för den fysiska planeringen i Skåne och genomförandet av Regionplan för Skåne 2022 – 2040.

**Utestående frågor**

Under arbetet med framtagande av Regionplan för Skåne 2022–2040 har förslag och frågor uppkommit som inte kunnat hanteras eller inte bedömts relevanta att inarbeta i denna version av regionplan. Dessa utgör utestående frågor, som i nuläget inte ingår i regionplanen.

Syftet är att skapa transparens i hanteringen av inkomna förslag till förändring och aspekter av fysisk planering som inte bedömts möjliga att hantera i aktuellt skede av regionplaneprocessen. Dock kan denna bedömning komma att omvärderas framöver utifrån förändringar i omvärlden, regionalt prioriterade frågor och utifrån önskemål från kommuner och andra aktörer.

**Avfallshantering:** Region Skåne ser att hantering och transport av avfall är frågor som har en regional relevans och som i dialog med kommunerna skulle kunna utvecklas utifrån behovet av ny kunskap i ett mellan-kommunalt perspektiv.

**Avrinningsområden:** Avrinningsområden och vatten-

kvalité är frågor som också föreslagits inkluderas tydligare i regionplanen. Region Skåne vill gärna samverka tillsammans med kommuner och länsstyrelse i denna viktiga fråga. Hur denna samordning bör ske och vilken roll regionen har i detta sammanhang behöver utvecklas med samtliga berörda parter.

**Bergtäkter:** Materialhantering kommer att behöva utvecklas i genomförandet av regionplaneprocessen då det är en viktig mellankommunal fråga och ingår i Region Skånes arbete med att bidra till en mer cirkulär ekonomi. Täkter bedöms i nuläget inte aktuella att peka ut i en regionplan.

**Besöksmål:** Regionplan för Skåne 2022 – 2040 redovisar i nuläget inte besöksmål då denna information inte är tillgänglig i på regional nivå i dagsläget. Detta är ett arbete Region Skåne skulle vilja utveckla tillsammans med kommunerna.

**Biotopskydd och naturvårdsavtal:** Det är inte relevant ur ett regionalt perspektiv att redovisa biotopskydd och naturvårdsavtal i regionplanen då grönstrukturen redovisas på en övergripande nivå.

**Grön tillväxtmotor:** Regionplan för Skåne 2022 – 2040 tillämpar i nuläget inte begreppet grön tillväxtmotor men utvecklar gärna det tillsammans med kommuner som avser utvecklas som viktiga natur- och rekreationsnoder eller har tydligt fokus på tillväxt i Skåne utifrån gröna näringar. Exempelvis kan detta göras inom ramen för Greater Copenhagen och Grön Charter eller inom arbetet med STRING och en megaregional grön hubb.

**Bostadsförsörjningsmål:** Regionplan för Skåne 2022–2040 redovisar i nuläget inte förslag till några bostadsförsörjningsmål, men det finns anledning att diskutera vad som är rimlig bostadsutveckling utifrån efterfrågan på en regional nivå. Analyser på detta område genomförs och är ett arbete som kan utvecklas i samverkan med kommunerna utifrån behov. Region Skåne gör årliga beräkningar av bostadsbehov och marknadsdjup som kommuniceras till allmänheten och kommunerna. Region Skåne är intresserad av en fördjupad dialog med kommunerna avseende den regionala planeringens roll inom bostadsförsörjning och att eventuellt formulera bostadsförsörjningsmål för delar av Skåne eller enskilda kommuner.

**Cykelpendlingsstråk:** Regionplanen behandlar utöver potentiella supercykelvägar inte behov av enskilda



satsningar i cykelinfrastrukturen. Förslag till satsningar, finansiering och modeller för genomförande hanteras inom ramen för den regionala transportinfrastrukturplanen, RTI, vars process pågår parallellt med regionplaneprocessen.

**Digital infrastruktur, 5G-utbyggnad:** Region Skåne har en samordnande roll som bredbandskoordinator. 5G-utbyggnad är inte specifikt kopplad till mål i den nationella bredbandsstrategin och hanteras därför i dagsläget inte i regionplanen.

**Godstransport och lokalisering av ny rangerbangård:** Regionplan för Skåne 2022 – 2040 uppmärksammar behovet av rangerbangård ur ett regionalt perspektiv, men Region Skåne inkluderar inte förslag på lägen i denna version av Regionplan för Skåne 2022–2040. I fortsatt regional planering finns potential att fördjupa dessa frågor ytterligare.

**Jordbruksmark:** Region Skåne förtydligar i regionplanen vikten av att argumentera för skälen när jordbruksmark tas i anspråk, men gör inget tydligt ställningstagande i övrigt i aktuell version av Regionplan för Skåne 2022 – 2040. Här kan ytterligare utvecklingsarbete göras gemensamt av planeringsaktörerna utifrån önskemål från kommuner och andra aktörer.

**Klimatsäkring av infrastruktur:** Klimatsäkring av infrastruktur, exempelvis dricksvattentäcker och reningsverk, hanteras inte i denna version av regionplanen. Frågor av regional relevans kan i dialog med kommunerna utvecklas utifrån behovet av ny kunskap i ett mellankommunalt eller regionalt perspektiv. Även förslag om att visa områden med risk för värmebölja och nederbörd har inkommit. Områden där det finns eller kan finnas klimatrelaterade risker ska pekas ut i översiktsplanen (3 kap 5 § pbl) och tas därför inte upp mer detaljerat i regionplanen.

**Klimatpåverkan och ökad trafik:** Förslag om integrering av frågor såsom skogsområden, åkermark, bebyggda miljöer i stad, ort och på landsbygd i förhållande till ökad trafik har inkommit. Region Skåne instämmer i att det är viktigt att lyfta klimatpåverkan ur flera perspektiv även om granskningshandlingen ej utvecklats specifikt utifrån detta perspektiv eller detaljeringsnivå.

**Landsbygdsutveckling i strandnära lägen (LIS), strandskyd:** Region Skåne bedömer inte LIS-områden som aktuella att inarbeta i Regionplan för Skåne 2022 – 2040. De är under utredning nationellt och vi avvaktar därmed resultat från utredningen.

**Logistik, lokalisering av ytkrävande verksamhetsområden t.ex. logistikområden:** Verksamhetsområden identifieras som viktiga ur ett regionalt perspektiv, men frågan behöver utredas vidare innan lokalisering kan diskuteras om framtida verksamhetsområden ur ett regionalt nyttoperspektiv.

**Logistiknod:** Strukturkartan har kompletterats för att lyfta fram Malmö, Trelleborg, Ystad och Helsingborg som viktiga strategiska godsnoder samt tydligare belysa hamnarnas funktion och betydelse men i nuläget finns inte tillräckliga underlag för att utveckla frågan om logistiknod ytterligare. I fortsatt regional planering finns potential att fördjupa dessa frågor ytterligare utifrån behov.

**Transportinfrastruktur och Europaspåret, fast förbindelse Öresund:** Regionplanen utgår från den beslutade Skånebildens samt Regionsamverkan Sydsveriges infrastrukturpositionspapper gällande fasta förbindelser över Öresund, där Europaspåret inte ingår.

**Transportinfrastruktur och Skånediagonalen:** Skånediagonalen ingår inte bland de infrastrukturinvesteringar som Region Skåne prioriterar.

**Transportinfrastruktur och Trelleborgsbanan:** Förslaget i transportinfrastrukturen i strukturkartan baseras på Skånebildens och Regionsamverkan Sydsveriges positionspapper. Det utesluter dock inte att Trelleborgsbanan kan ingå i framtida planer och prioriteringar.

**Vatten i tätort och lagstiftning:** Region Skåne noterar behovet av uppdaterad lagstiftning gällande reglering av vatten i tätort men detta föranleder ingen ändring i granskningshandlingen. Frågan skulle kunna lyftas i genomförandet ur ett mellankommunalt perspektiv i dialog med kommunerna utifrån behovet av stöd i påverkansarbetet.

**Vindkraft och lokalisering:** Region Skåne har i dagsläget inte möjlighet att ta ställning till lokalisering av framtida vindkraftsetableringar inom ramen för regionplanen då det behövs mer underlag och förankring samt berör myndigheter, kommuner och andra aktörer.

**Översyn av vägnätet för förutsättningar för kollektiva och individuella transporter:** Region Skåne noterar synpunkten men den har inte lett till en justering av granskningshandlingen. Region Skåne har valt att lägga regionplanen på en strukturell och principiell nivå i denna version.

## Uppföljning av regionplanen

Beskrivningen av hur regionplan för Skåne kommer att följas upp kommer att slutrevideras under hösten 2021 tillsammans med Region Skånes enhet för samhälls-  
analys för att gå i takt med uppföljningen av regionala utvecklingsstrategin liksom rapporten Hur har det gått för Skåne, HUGÅ, som kommer årligen. Andra viktiga underlag i utvecklingen av uppföljningsmodell utgörs av Agenda 2030 indikatorerna och uppföljning och rapporteringen av miljömålen.

### Aktualisering av regionplan

Regionplanens aktualitet ska provas en gång varje mandatperiod. Vidare ska årligen lämnas en rapport till regionala utvecklingsnämnden. Då sammanställs lärdomar och analyser som gjorts av nuläget i Skåne

gällande fysisk planering, för att inarbetas i ny version eller aktualisering av regionplan. Detta innebär två parallella processer; en för att *genomföra* aktiviteter och projekt i samverkan för att nå målen i Det öppna Skåne 2030 kopplade till fysisk planering och en med dialoger för utvärdering och *uppföljning* av befintlig regionplan.

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

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



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

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

### Visionsmål 1: Skåne ska erbjuda framtidstro och livskvalitet

- Skapa en attraktiv närmiljö med tillgänglig rekreation

### Visionsmål 3: Skåne ska stärka mångfalden av goda livsmiljöer

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

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

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

### Visionsmål 6: Skåne ska vara globalt attraktivt

- Stärka den internationella tillgängligheten

**Ansvarig och tidplan:** Region Skåne ansvarar.

Årligen i samband med uppföljning av *Det öppna Skåne 2030 – Hur har det gått i Skåne?*





# Konsekvensbedömning



Konsekvensbedömningen av Regionplan för Skåne 2022–2040 innehåller en beskrivning av processen samt en redogörelse av planförslagets konsekvenser.

Konsekvensbedömningen utgör ett brett och kompletterande underlag till planförslaget. Den redogör inte för planförslagets fördelar och kvaliteter som plan och tar inte heller ställning till den breda samhällsutvecklingen som planförslaget syftar till att hantera. Det är enbart miljökonsekvenser, sociala konsekvenser och ekonomiska konsekvenser som beskrivs.


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

kommer att ske löpande under planprocessen. Konsekvensbedömningen är alltså under framtagande under hela planprocessen.

Som en tolkning av lagen (PBL 7 kap 3§) har Region Skåne valt att behandla och redovisa riksintressen, i den mån det är möjligt, i denna konsekvensbedömning gentemot planförslagets planeringsprinciper. Även konsekvenser för allmänna intressen bedöms gentemot planförslagets planeringsprinciper.



## Regionplan för Skåne 2022–2040 Konsekvensbedömning

 [Öppna som PDF här](#)

**Du kan även läsa regionplanen här:**

[Regionplan för Skåne 2022–2040](#)

**Region Skåne**

291 89 Kristianstad

Telefon: 044-309 30 00

[utveckling.skane.se](http://utveckling.skane.se)

