Sölvesborgs kommun

KALLELSE

Datum
2026-10-21

Samhällsbyggnads-, fritid och kulturnämnden

Sekreterare
Ann-Louise Cato, 0456-81 61 29
ann-louise.cato@solvesborg.se

Till Samhällsbyggnads-, fritid och kulturnämndens ledamöter och ersättare

Samhällsbyggnads-, fritid och kulturnämnden

Tid: 2026-10-21, klockan 15:00

Plats: Sölvesborg, Stadshuset, Lagerråssalen

Justeringsperson: Peter Thyrén

	Ärenden		Sida
1	Information mm (samlingsärende)	2026/3	5
2	Ansökan om stimulansbidrag för anställd med lönebidrag - Sölvesborgs Ishockeyklubb	2026/100	6 - 8
3	Ansökan om stimulansbidrag för anställd med lönebidrag - Sölvesborgs Ridklubb	2026/101	9 - 11
4	Remiss - Ökat skydd för Östersjöns större rovfiskar genom begränsningar vid fiske med handredskap och ryssjor	2026/97	12 - 37
5	Förfrågan om iordningsställande av sjösättningsramp	2026/105	38 - 56
6	Samråd - E.ONs nätutvecklingsplan för 2027–2036	2026/107	57 - 61
7	Samråd om regionplan för Skåne 2045	2026/95	62 - 233
8	Källsortering av avfall i kommunens fastigheter	2026/112	234 - 242
9	Avtal om medlemskap i Fritidsbanken	2026/98	243 - 250
10	Förslag till - Regler för kommunala bidrag till ideella föreningar inom fritid och kulturs verksamhetsområde att gälla fr o m 2027-01-01	2026/52	251 - 257
11	Ekonomisk månadsrapport september 2026 – Samhällsbyggnads-, fritid och kulturnämnden (samlingsärende)	2026/4	258 - 269
12	Meddelanden mm (samlingsärende)	2026/2	270

Christopher Ekenberg
Ordförande

Ann-Louise Cato
Sekreterare

Ordinarie ledamöter

Christopher Ekenberg S
Niklas Joelsson M
Peter Thyrén SD
Madelene Ekstrand KD
Ronny Berggren C
Leif-Åke Svensson SD
Mathias Andersson M
Karolina Widerberg SD
Bo Persson V
Hans Björk SD
Kenny Nilsson M

Ersättare

Olivia Costea S
Oliver Matarova M
Felicia Fröjd SD
Christel Henningsson KD
Leon de Flon Ohlsson S
Lars Andersson SD
Amelia Martinsson M
Sandra Björk SD
Anders Falk S
Joakim Frid SD
Carsten Johansson SoL

Övriga

Anders Wanstadius, förvaltningschef Sfkf
Magnus Runesson, teknisk chef
Fredrik Olsson, verksamhetschef Fritid och Kultur
Ann-Louise Cato, sekreterare

KF § 151 Dnr 2022/259

Inkallelseordning i nämnder och styrelser 2023 till 2026

BESLUT

Vid ordinarie ledamots frånvaro ska ersättare kallas in till tjänstgöring från det parti för vilket ledamoten valts.

Om ingen av dessa ersättare kan tjänstgör ska ersättare från annat parti kallas varvid respektive parti bestämmer att följande turordning ska gälla mellan andra partiers ersättare.

För Arbetarpartiet Socialdemokraterna: S, C, M, SoL, V, KD, SD

För Centerpartiet: C, S, M, SoL, V, KD, SD

För Kristdemokraterna: KD, SD, SoL, C, S, V, M

För Moderaterna: M, SoL, C, S, KD, SD, V

För Sverigedemokraterna: SD, KD, SoL, M, C, S, V

För Sölvesborg och Lister partiet: SoL, M, C, KD, S, SD, V

För Vänsterpartiet: V, S, C, SoL, M

Det angivna tillvägagångssättet ska tillämpas, såvida det inte i lag eller författning föreskrivs något annat beträffande ersättarens inkallande till tjänstgöring.

_____

Ärendet i korthet

I kommunallagen, 6 kap 16 §, föreskrivs att ”Om ersättarna inte väljs proportionellt, ska fullmäktige bestämma i vilken ordning de ska tjänstgöra.”

_____

SFKN § Dnr 2026/3

Information mm (samlingsärende)

FÖRSLAG TILL BESLUT

Informationen läggs till handlingarna.

Information

Teknisk chef Magnus Runesson informerar om
Skatteverkets beslutade parkeringsavgifter som ska beläggas med moms på kommunens anvisade parkeringsplatser.

Förvaltningschef sfkf Anders Wanstadius informerar om

-

SFKN § Dnr 2026/100

Ansökan om stimulansbidrag för anställd med lönebidrag - Sölvesborgs Ishockeyklubb

FÖRSLAG TILL BESLUT

Samhällsbyggnads-, fritid och kulturnämnden beviljar Sölvesborgs Ishockeyklubb (SIK) ett stimulansbidrag till nedan angiven anställning på halvtid med 6 % av beviljat statsbidrag fr o 2026-09-01—2026-12-31, dock maximalt 500 kr/månad. Avtalet upphör utan uppsägning 2026-12-31

_____

Ärendet i korthet

Sölvesborgs Ishockeyklubb ansöker i skrivelse om stimulansbidrag till lön- och lönebikostnader för en lönebidragsanställd (för utveckling i anställning).

Det antecknas att till föreningens ansökan medföljer beslut från Arbetsförmedlingen där 75 % i bidrag beviljats för en anställd på 50 % under tiden 2026-01-01— 2026-12-31.

Beslutsunderlag

Verksamhetschef fritid/kultur Fredrik Olssons tjänsteskrivelse 2026-09-30.

Verksamhetschef fritid/kultur Fredrik Olssons tjänsteskrivelse 2026-09-30.
Avtal om kommunalt stimulansbidrag

_____

Samhällsbyggnads-, fritid och kulturnämnd

Handläggare
Fredrik Olsson, 0456-81 60 61
fredrik.olsson@solvesborg.se

Mottagare
Sölvesborgs Ishockeyklubb
Emil Kullberg

Tjänsteskrivelse - Avtal gällande stimulansbidrag för anställd med lönebidrag - Sölvesborgs Ishockeyklubb (SIK)

Förslag till beslut

Samhällsbyggnads-, fritid och kulturnämnden beviljar Sölvesborgs Ishockeyklubb (SIK) ett stimulansbidrag till nedan angiven anställning på halvtid med 6 % av beviljat statsbidrag fr o 2026-09-01—2026-12-31, dock maximalt 500 kr/månad. Avtalet upphör utan uppsägning 2026-12-31

Påverkar beslutet barn/ungdomar, direkt eller indirekt?

☐ Ja, se bifogad barnchecklista.

☒ Nej, se förklaring nedan.

Förklaring (vid svar Nej ovan)

Beslutet påverkar inte barn direkt eller indirekt då det gäller en anställning i föreningen.

Ärendet i korthet

Sölvesborgs Ishockeyklubb ansöker i skrivelse om stimulansbidrag till lön- och lönebikostnader för en lönebidragsanställd (för utveckling i anställning).

Det antecknas att till föreningens ansökan medföljer beslut från Arbetsförmedlingen där 75 % i bidrag beviljats för en anställd på 50 % under tiden 2026-01-01— 2026-12-31.

Fredrik Olsson
Verksamhetschef fritid/kultur

Bilagor

Avtal om kommunalt stimulansbidrag

Beslut sänds till:

Sölvesborgs Ishockeyklubb

AVTAL

Mellan **SÖLVESBORGS KOMMUNS FRITIDS- OCH KULTURNÄMND**, nedan kallad nämnden, och **SÖLVESBORGS ISHOCKEYKLUBB SIK** nedan kallad föreningen, avseende kommunalt stimulansbidrag till föreningen för [redacted] med lönebidrag/trygghetsanställning.

1.

Avtalstid

Avtalstiden gäller 2026-09-01 – 2026-12-31. Detta avtal upphör utan särskild uppsägning samt om föreningen ej uppfyller nedanstående skyldigheter.

2.

Skyldigheter

Föreningen förbinder sig att

Åtaga sig fullständigt arbetsgivaransvar för den aktuella anställningen,

följa de för anställningen gällande lagar och avtal på arbetsmarknaden,

uppfylla de krav som gäller för uppbärande av lönebidrag,

Nämnden förbinder sig att

Utbetala bidrag motsvarande 6 % av lön- och lönebikostnader i enlighet med nämndens beslut.

Avtalet signeras digitalt

SÖLVESBORGS KOMMUN
SAMHÄLLSBYGGNADS-, FRITID OCH KULTURNÄMND

……..	…….
Christopher Ekenberg	Fredrik Olsson
Ordförande	Verksamhetschef Fritid och kultur

SÖLVESBORGS ISHOCKEYKLUBB

……..	…….
Emil Kullberg	Janni Hedlin
Ordförande	Kassör

SFKN § Dnr 2026/101

Ansökan om stimulansbidrag för anställd med lönebidrag - Sölvesborgs Ridklubb

FÖRSLAG TILL BESLUT

Samhällsbyggnads-, fritid och kulturnämnden beviljar Sölvesborgs Ridklubb ett stimulansbidrag till nedan angiven anställning på halvtid med 6 % av beviljat statsbidrag fr o 2026-08-01—2026-12-31, dock maximalt 500 kr/ månad. Avtalet upphör utan uppsägning 2026-12-31

Ärendet i korthet

Sölvesborgs Ridklubb ansöker i skrivelse om stimulansbidrag till lön- och lönebikostnader för en lönebidragsanställd (för utveckling I anställning).

Det antecknas att till föreningens ansökan medföljer beslut från Arbetsförmedlingen där 72 % i bidrag beviljats för en anställd på 50 % under tiden 2026-08-01— 2027-07-31.

Beslutsunderlag

Verksamhetschef fritid/kultur Fredrik Olssons tjänsteskrivelse 2026-09-30.
Avtal om kommunalt stimulansbidrag

Samhällsbyggnads-, fritid och kulturnämnd

Handläggare
Fredrik Olsson, 0456-81 60 61
fredrik.olsson@solvesborg.se

Mottagare
Sölvesborgs Ridklubb
Cecilia Kjellgren

Tjänsteskrivelse - Avtal gällande stimulansbidrag för anställd med lönebidrag - Sölvesborgs Ridklubb

Förslag till beslut

Samhällsbyggnads-, fritid och kulturnämnden beviljar Sölvesborgs Ridklubb ett stimulansbidrag till nedan angiven anställning på halvtid med 6 % av beviljat statsbidrag fr o 2026-08-01—2026-12-31, dock maximalt 500 kr/ månad. Avtalet upphör utan uppsägning 2026-12-31

Påverkar beslutet barn/ungdomar, direkt eller indirekt?

☐ Ja, se bifogad barnchecklista.

☒ Nej, se förklaring nedan.

Förklaring (vid svar Nej ovan)

Beslutet påverkar inte barn direkt eller indirekt då det gäller en anställning i föreningen.

Ärendet i korthet

Sölvesborgs Ridklubb ansöker i skrivelse om stimulansbidrag till lön- och lönebikostnader för en lönebidragsanställd (för utveckling I anställning).

Det antecknas att till föreningens ansökan medföljer beslut från Arbetsförmedlingen där 72 % i bidrag beviljats för en anställd på 50 % under tiden 2026-08-01— 2027-07-31.

Fredrik Olsson
Verksamhetschef fritid/kultur

Bilagor

Beslut från Arbetsförmedlingen
Avtal om kommunalt stimulansbidrag

Beslut sänds till:

Sölvesborgs Ridklubb

AVTAL

Mellan **SÖLVESBORGS KOMMUNS FRITIDS- OCH KULTURNÄMND**, nedan kallad nämnden, och **SÖLVESBORGS RIDKLUBB** nedan kallad föreningen, avseende kommunalt stimulansbidrag till föreningen för [redacted] med lönebidrag/trygghetsanställning.

1.

Avtalstid

Avtalstiden gäller 2026-08-01 – 2026-12-31. Detta avtal upphör utan särskild uppsägning samt om föreningen ej uppfyller nedanstående skyldigheter.

2.

Skyldigheter

Föreningen förbinder sig att

Åtaga sig fullständigt arbetsgivaransvar för den aktuella anställningen,

följa de för anställningen gällande lagar och avtal på arbetsmarknaden,

uppfylla de krav som gäller för uppbärande av lönebidrag,

Nämnden förbinder sig att

Utbetala bidrag motsvarande 6 % av lön- och lönebikostnader i enlighet med nämndens beslut.

Avtalet signeras digitalt

SÖLVESBORGS KOMMUN
SAMHÄLLSBYGGNADS-, FRITID OCH KULTURNÄMND

……..	…….
Christopher Ekenberg	Fredrik Olsson
Ordförande	Verksamhetschef Fritid och kultur

SÖLVESBORGS RIDKLUBB

……..	…….
Cecilia Kjellgren	Patrik Gustafsson
Ordförande	Kassör Ekonomihuset

SFKN § Dnr 2026/97

Remiss - Ökat skydd för Östersjöns större rovfiskar genom begränsningar vid fiske med handredskap och ryssjor

FÖRSLAG TILL BESLUT

Samhällsbyggnads-, fritid och kulturnämnden antar miljösamordnarens yttrande som sitt eget och översänder det som svar till Havs- och Vattenmyndigheten.

Ärendet i korthet

Havs- och vattenmyndigheten önskar ta del av synpunkter på förslag till föreskrifter och konsekvensutredning för ökat skydd för Östersjöns större rovfiskar. Förslaget gäller dels införande av maximimått och fångstbegränsning i fiske med handredskap och ryssja efter abborre på kuststräckan från Skåne län till och med Gävleborgs län, dels förändring av nuvarande fångstbegränsning för gädda och gös i Östersjön gällande fiske med handredskap och ryssja.

Bakgrund

Rovfiskar har en avgörande betydelse för de akvatiska ekosystemens balans. Längs kusterna har större rovfiskar, såsom abborre, gädda och i viss mån gös, en strukturerande påverkan på andra organismgrupper. Denna påverkan återspeglas i växtsamhällenas sammansättning, balansen mellan djur- och växtplankton, relationen mellan olika fiskarter i näringsväven och i förlängningen även i vattenkvaliteten.

Enligt förslaget riktar sig fångstbegränsningarna främst till fritidsfiskare som använder handredskap och fiskar efter abborre, gädda eller gös i södra och mellersta Östersjön. Förslaget kommer främst att påverka de fritidsfiskare som behåller sin fångst för konsumtion. För den stora grupp fritidsfiskare som i huvudsak återutsätter sin fångst anges att påverkan är begränsad.

Eftersom yrkesmässigt fiske med ryssja bedrivs i begränsad omfattning och inte bedöms påverka bestånden i någon större utsträckning föreslår Havs- och vattenmyndigheten (HaV) att detta fiske inte ska omfattas av fångstbegränsningarna.

För området från Skåne län till och med Gävleborgs län föreslås ett maximimått vid fångst på 35 cm för abborre. Vid fritidsfiske med handredskap och ryssjor ska det dessutom vara tillåtet att behålla högst tio abborrar per fiskare och dag. För gädda respektive gös föreslås en fångstbegränsning om högst en individ per fiskare och dag inom gällande regler om minimi- och maximimått (45-60 cm).

Beslutsunderlag

Miljösamordnare Helen Gårners tjänsteskrivelse 2026-10-06.

_____

Handläggare
Helen Gårner, 0456-8163 68
helen.garner@solvesborg.se

Mottagare
Samhällsbyggnad, - fritid och kulturnämnden

Tjänsteskrivelse, Ökat skydd för större rovfiskar, dnr 2026-3179

Förslag till beslut

Sölvesborgs kommun ställer sig positiv till den föreslagna regleringen, under förutsättning att tillräckliga resurser avsätts för att möjliggöra en effektiv tillsyn och säkerställa efterlevnaden av regelverket.

Kommunen anser vidare att ytterligare undersökningar och forskning bör genomföras för att öka kunskapen om de faktorer som bidrar till minskningen av rovfiskbestånden samt för att identifiera kompletterande åtgärder som kan främja beståndens återhämtning.

Påverkar beslutet barn/ungdomar, direkt eller indirekt?

☐ Ja, se bifogad barnchecklista.

☒ Nej, se förklaring nedan.

Förklaring (vid svar Nej ovan)

Åtgärden bedöms vara förenligt med principen om barnets bästa enligt Miljöbalken.

Ärendet i korthet

För att stärka beståndet av rovfiskar föreslås fångstreglering genom lagstiftning.

Bakgrund

Syftet med förslaget är att stärka rovfiskbestånden i Östersjön. Förslaget har tagits fram efter en begäran från länsstyrelserna i Gävleborgs, Uppsala, Stockholms, Södermanlands, Östergötlands, Gotlands, Kalmar, Blekinge och Skåne län.

Förslaget innebär att uttaget av rovfiskar i fritidsfisket begränsas vid fiske med levandefångande redskap, såsom handredskap och ryssjor. Syftet är också att styra uttaget mot individer av medelstorlek.

Fångstbegränsningarna riktar sig främst till fritidsfiskare som använder handredskap och fiskar efter abborre, gädda eller gös i södra och mellersta

Östersjön. Förslaget kommer främst att påverka de fritidsfiskare som behåller sin fångst för konsumtion. För den stora grupp fritidsfiskare som i huvudsak återutsätter sin fångst anges att påverkan är begränsad.

Eftersom yrkesmässigt fiske med ryssja bedrivs i begränsad omfattning och inte bedöms påverka bestånden i någon större utsträckning föreslår Havs- och vattenmyndigheten (HaV) att detta fiske inte ska omfattas av fångstbegränsningarna.

För området från Skåne län till och med Gävleborgs län föreslås ett maximimått på 35 cm för fångad abborre. Vid fritidsfiske med handredskap och ryssjor ska det dessutom vara tillåtet att behålla högst tio abborrar per fiskare och dag. För gädda föreslås en fångstbegränsning om en gädda per person och dag inom intervallet 40-75 cm, för gös föreslås en fångstbegränsning om högst en individ per fiskare och dag inom idag gällande minimi- och maximimått (45-60 cm).

Synpunkter

Förslaget innebär att uttaget av rovfiskarna abborre, gädda och gös i fritidsfisket begränsas vid fiske med levandefångande redskap, såsom handredskap och ryssjor. Syftet är att minska fisketrycket och styra uttaget mot individer av medelstorlek så att större individer lämnas kvar och kan fortplanta sig.

Förslaget kommer att påverka den enskilda fritidsfiskarens möjligheter framförallt genom fångstbegränsning på en gädda inom föreslaget intervall per dag. Detta bedöms dock som en liten inskränkning i den enskildes rätt. Någon större inskränkning för begränsning av abborrfiske bör inte föreligga, då tio abborrar tillåts.

Att införa regleringar som i förlängningen medför begränsningar för den enskilde att fiska i havet bör hanteras med stor försiktighet, med tanke på att en grundläggande princip i svensk rätt är att fisket i havet i grunden är fritt.

Det finns dock skäl att stärka skyddet för våra vanligaste rovfiskarter. Förslaget kan bidra till att fler större individer, av framför allt gädda och abborre, finns kvar i ekosystemet och därigenom bidrar till att återställa den ekologiska balansen. Samtidigt bör det framhållas att åtgärden endast utgör en del av lösningen, eftersom fiskbeståndens utveckling påverkas av en rad samverkande faktorer, däribland livsmiljöernas kvalitet, predation och övergödning.

För att regleringen ska få avsedd effekt krävs även en fungerande tillsyn. Det kan vara svårt att kontrollera efterlevnaden eftersom reglerna omfattar stora geografiska områden och fritidsfisket i stor utsträckning bedrivs individuellt. Att införa nya regler utan att samtidigt avsätta tillräckliga

resurser för tillsyn riskerar att minska regelverkets trovärdighet och försvåra en effektiv efterlevnad.

Det är svårt att bedöma vilken påverkan det enskilda fritidsfisket kan tänkas ha på rovfiskbestånden i förhållande till andra påverkansfaktorer. Detta gäller bland annat i jämförelse med det yrkesmässiga fisket och andra kända orsaker till beståndsnedgångar.

Även frågor kring catch & realese bör beaktas och eventuellt begränsas, eftersom fångst och hantering av fisken kan orsaka skador som leder till dödlighet.

Utöver det behöver resurser för mer forskning tillföras för att utreda ytterligare faktorer som påverkar fiskebestånden negativt.

Sammantaget bedöms förslaget vara positivt för rovfiskbestånden eftersom ett minskat fisketryck kan skapa bättre förutsättningar för återhämtning och långsiktigt hållbara bestånd, trots den inskränkning som sker för fritidsfisket.

Helen Gårner

Miljösamordnare

Bifogas: Yttrande, Ökat skydd för större rovfiskar, dnr 2026-3179



Agenda 2030 är en handlingsplan med mål för omställning till ett hållbart samhälle för människorna, planeten och välståndet. Agenda 2030:s mål och delmål är integrerade och odelbara och omfattar samtliga tre dimensioner av hållbar utveckling: den ekonomiska, den sociala och den miljömässiga.

Beslut sänds till:

Havs- och vattenmyndigheten - havochvatten@havochvatten.se, dnr 3179

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Handläggare
Helen Gårner, 0456-8163 68
helen.garner@solvesborg.se

Mottagare

Yttrande, Ökat skydd för större rovfiskar, dnr 2026-3179

Bakgrund

Rovfiskar har en avgörande betydelse för de akvatiska ekosystemens balans. Längs kusterna har större rovfiskar, såsom abborre, gädda och i viss mån gös, en strukturerande påverkan på andra organismgrupper. Denna påverkan återspeglas i växtsamhällenas sammansättning, balansen mellan djur- och växtplankton, relationen mellan olika fiskarter i näringsväven och i förlängningen även i vattenkvaliteten.

Enligt förslaget riktar sig fångstbegränsningarna främst till fritidsfiskare som använder handredskap och fiskar efter abborre, gädda eller gös i södra och mellersta Östersjön. Förslaget kommer främst att påverka de fritidsfiskare som behåller sin fångst för konsumtion. För den stora grupp fritidsfiskare som i huvudsak återutsätter sin fångst anges att påverkan är begränsad.

Eftersom yrkesmässigt fiske med ryssja bedrivs i begränsad omfattning och inte bedöms påverka bestånden i någon större utsträckning föreslår Havs- och vattenmyndigheten (HaV) att detta fiske inte ska omfattas av fångstbegränsningarna.

För området från Skåne län till och med Gävleborgs län föreslås ett maximimått vid fångst på 35 cm för abborre. Vid fritidsfiske med handredskap och ryssjor ska det dessutom vara tillåtet att behålla högst tio abborrar per fiskare och dag. För gädda respektive gös föreslås en fångstbegränsning om högst en individ per fiskare och dag inom gällande regler om minimi- och maximimått (45-60 cm).

Synpunkter

Förslaget innebär att uttaget av rovfiskarna abborre, gädda och gös för fritidsfisket begränsas vid fiske med levandefångande redskap, såsom handredskap och ryssjor. Syftet är att minska fisketrycket och styra uttaget mot individer av medelstorlek så att större individer lämnas kvar och kan fortplanta sig. Detta är betydelsefullt för arternas fortplantning och långsiktiga överlevnad.

Större exemplar av gädda och abborre utgör viktiga predatorer på storspigg. När andelen större rovfiskar minskar, till följd av exempelvis fiske samt predation från säl och skarv, kan storspiggsbestånden öka. En ökad förekomst av storspigg kan i sin tur påverka rekryteringen av abborre och gädda negativt genom att spiggen konsumerar deras rom, larver och yngel.

Minskade bestånd av större rovfiskar kan även bidra till ekologiska förändringar i kustmiljön. Genom att storspigg konsumerar ryggradslösa djur som normalt betar på alger kan mängden trådalger öka. Detta riskerar att försämra kvaliteten på rovfiskarnas lek- och uppväxtområden, vilket ytterligare kan försvåra reproduktionen och återhämtningen av bestånden.

Det finns därför skäl att stärka skyddet för våra vanligaste rovfiskarter. Förslaget kan bidra till att fler större individer, framför av allt gädda och abborre, finns kvar i ekosystemet och därigenom bidrar till att återställa den ekologiska balansen. Samtidigt bör det framhållas att åtgärden endast utgör en del av lösningen, eftersom fiskbeståndens utveckling påverkas av en rad samverkande faktorer, däribland livsmiljöernas kvalitet, predation och övergödning.

För att regleringen ska få avsedd effekt krävs även en fungerande tillsyn. Efterlevnaden kan dock vara svår att kontrollera eftersom reglerna omfattar stora geografiska områden och fritidsfisket i stor utsträckning bedrivs individuellt. Att införa nya regler utan att samtidigt avsätta tillräckliga resurser för tillsyn riskerar att minska regelverkets trovärdighet och försvåra en effektiv efterlevnad.

Det bör samtidigt vara svårt att bedöma vilken påverkan det enskilda fritidsfisket har på rovfiskebestånden i förhållande till andra påverkansfaktorer. Detta gäller bland annat i jämförelse med yrkesfisket samt andra kända orsaker till beståndsnedgångar. En grundläggande princip i svensk rätt är att fisket i havet i grunden är fritt, vilket idag kommer till uttryck genom den fria handredskapsrätten.

Trots vikten av att skydda fiskbestånden innebär den föreslagna regleringen ett ingrepp i den enskildes möjlighet att fritt fiska i havet. Mot bakgrund av rovfiskbeståndens behov av återhämtning bedöms dock regleringen vara motiverad.

För att uppnå en balanserad reglering bör även frågor om återutsättning av fisk beaktas och eventuellt begränsas, eftersom fångst och hantering kan orsaka skador som leder till ökad dödlighet.

Därutöver behövs fortsatt forskning för att öka kunskapen om de faktorer som påverkar fiskbestånden negativt och för att säkerställa att framtida förvaltningsåtgärder bygger på ett så heltäckande kunskapsunderlag som möjligt.

Sammantaget bedöms förslaget vara positivt för rovfiskbestånden, eftersom ett minskat fisketryck kan skapa bättre förutsättningar för återhämtning och långsiktigt hållbara bestånd.

Helen Gårner
Miljösamordnare



Agenda 2030 är en handlingsplan med mål för omställning till ett hållbart samhälle för människorna, planeten och välståndet. Agenda 2030:s mål och delmål är integrerade och odelbara och omfattar samtliga tre dimensioner av hållbar utveckling: den ekonomiska, den sociala och den miljömässiga.

Havs och Vatten myndigheten

Remiss

Datum 2026-08-31 **Dnr** 2026–3179

Handläggare
Martin Karlsson
Fiskeregleringsenheten
martin.karlsson@havochvatten.se

Remiss om ökat skydd för Östersjöns större rovfiskar genom begränsningar vid fiske med handredskap och ryssjor.

Hantering

Havs- och vattenmyndigheten önskar ta del av era synpunkter på bifogat förslag till föreskrifter och konsekvensutredning. Förslaget gäller dels införande av maximimått och fångstbegränsning i fiske med handredskap och ryssja efter abborre på kuststräckan från Skåne län till och med Gävleborgs län, dels förändring av nuvarande fångstbegränsning för gädda och gös i Östersjön gällande fiske med handredskap och ryssja. Syftet med förslaget är att stärka Östersjöns rovfiskbestånd och det följer av en begäran från länsstyrelserna i Gävleborg, Uppsala, Stockholm, Södermanland, Östergötland, Gotland, Kalmar, Blekinge och Skåne län.

Förslaget föreslås träda i kraft den 2027-01-01.

Länsstyrelsen bör remittera förslaget till berörda intressenter samt på lämpligt sätt hålla förslaget tillgängligt för allmänheten.

Remissvar ska ha inkommit till Havs- och vattenmyndigheten senast den 2026-10-15.

Havs- och vattenmyndigheten ser helst att svaret skickas med e-post till havochvatten@havochvatten.se i Wordformat. Ange ärendets diarienummer 2026-3179 i e-postmeddelandets ärendemening.

Eventuella frågor om förslaget kan ställas till Martin Karlsson, 010-6986242, martin.karlsson@havochvatten.se och Martin Rydgren, 010-6986250, martin.rydgren@havochvatten.se. Se också regionala kontaktpersoner på de länsstyrelser som inkommit med begäran i slutet av konsekvensbeskrivningen.

Denna remiss har beslutats av avdelningschefen Thomas Klein efter föredragning av enhetschefen Inger Dahlgren. I beredningen av ärendet har även verksjuristen Catarina Pernheim och utredarna Martin Karlsson, Martin Rydgren och Gustav Enhol Blomqvist medverkat.

Thomas Klein

Inger Dahlgren

Bakgrund och syfte

Rovfiskens betydelse i Östersjön

Rovfisken har en avgörande roll för de akvatiska ekosystemens funktion och under senare år har Sveriges lantbruksuniversitet (SLU Aqua) bekräftat och beskrivit rovfiskens särskilda betydelse i Östersjön. Längs kusterna har större rovfisk såsom abborre, gädda och i viss mån gös en strukturerande påverkan på övriga organismgrupper. Denna påverkan har genomslag på sammansättningen av växtsamhället i vattnet, förhållandet mellan djur- och växtplankton, förhållandet mellan olika fiskarter i näringsväven samt i slutändan också vattenkvalitet.

Att Östersjöns miljö idag är allt annat än god beror på flera olika samvarierande påverkansfaktorer. Kustekosystemet är stark kopplat till processer i utsjön och vice versa. För rovfisken i Östersjön har ett riktat fiske, men även ett högt fiske på rovfiskens föda, bidragit till att rovfiskens status och beståndssituation idag inte är så god som det skulle kunna vara. Övergödningseffekter, som minskade siktdjup och höga halter av näringsämnen, kan också påverka rovfisken negativt. Gäddans, såväl som abborrens och gösens livsmiljöer och rekryteringsområden har dessutom minskat över tid med avseende på ökad exploatering av kustområden.

I takt med att Östersjöns miljö förändras har spiggen ökat kraftigt i Egentliga Östersjön. Den ökande mängden storspigg innebär kraftigt negativa konsekvenser för både abborre och gädda genom storspiggens predation på ägg och larver. Spiggens negativa inverkan på rovfiskar i Östersjön består inte bara av direkt predation utan påverkar även den ekologiska kedjereaktionen i så kallade trofiska kaskader och återkopplingsmekanismer i födoväven. Spiggens konsumtion av algbetande ryggradslösa djur (evertebrater) gör att framför allt trådalger kan växa till sig. Ökad tillväxt av dessa alger försämrar kvaliteten på abborren och gäddans reproduktionsområden. Detta i sin tur leder till minskad reproduktion av den fisk som kan hålla tillbaka och motverka spiggens utbredning.

I stora områden i Egentliga Östersjön har antalet vikar och skärgårdsområden med rovfiskdominans minskat över tid. Minskningen verkar gå snabbast i de yttre delarna av skärgården, och områden där storspigg dominerar sprider sig allt längre in i innerskärgården. Enligt studier från SLU Aqua uppskattas att cirka 50 % av abborrens och gäddans reproduktionsområden i Egentliga Östersjön har gått förlorade på grund av storspiggen. Tätheten av abborryngel kan ha minskat med så mycket som 80 % under de senaste årtiondena, troligtvis till stor del på grund av spiggens utbredning. Gråsäl och storskarv har ökat kraftigt under de senaste decennierna i Egentliga Östersjön och framför allt abborren, men även gäddan och gösen, missgynnas av en ökad skarv- och gråsälspredation. Sammantaget behöver våra mest vanliga kustnära rovfiskar ett ökat skydd just för att påverkan från människa, storspigg, gråsäl och storskarv är hög.

Status på kustnära rovfiskar och kopplingar till nuvarande fiskereglering

Abborre

SLU Aqua bedömer att bestånden av abborre i Egentliga Östersjön med sannolikhet inte är inom biologiskt säkra gränser. Anledningen är att varken beståndsstorlek eller beståndsstruktur når

god status i tre av fem provfiskeområden. Stora individer är underrepresenterade relativt en naturlig storleksstruktur och dödligheten är hög i vissa områden. Kondition och längd vid viss ålder indikerar trots det att tillväxtförhållandena är goda. I Bottniska viken är statusen bättre och av allt att döma är dödligheten förhöjd just i Egentliga Östersjön till följd av ett för högt uttag av fisk; antingen genom ett för högt fiske eller genom en för hög predation från gråsäl och storskarv.

De nuvarande fiskeregleringarna som är direkt riktade mot abborre är att arten är lekfredad 1 mars–31 maj längs Gotlands kustvatten samt från Ölands kustvatten ned till Torhamns udde. Under denna tid är allt fiske efter abborre förbjudet.

Det finns även indirekta regleringar som begränsar fiske av abborre. Från och med Tierps kommun till och med gränsen mellan Västernorrlands län och Västerbottens län är nätfiske förbjudet i vatten grundare än tre meter under perioden 1 september–10 juni. Därutöver gäller för samma kuststräcka ett totalt nätfiskeförbud (på alla djup) under perioden 15 oktober–30 november. Även i Skåne län råder ett nätfiskeförbud i vatten grundare än 3 meter. Där är nätfiske förbjudet under perioden 15 september–30 april samt att det också finns vissa begränsningar under tillåten tid (maskstorlek och sätt-tid). Utöver detta finns även ett stort antal lokala lekfredningsområden och områden med fiskeförbud under hela eller delar av året längs hela Östersjökusten.

Gädda och gös

I den senaste bedömningen av gäddans beståndsstatus beskriver SLU Aqua att gäddan mycket sannolikt inte är inom biologiskt säkra gränser i Egentliga Östersjön. Bedömningen i Egentliga Östersjön bygger på att provfiske- och yrkesfiskedata visar på minskningar längs hela Egentliga Östersjökusten. Samtidigt visar även flera andra studier att dödligheten, tidigare främst fiskeridödlighet och nu framför allt predation från gråsäl, storskarv och storspigg, är för hög. I södra Bottenhavet kan gäddbeståndet inte bedömas på grund av otillräckliga fångster av gädda i befintliga övervakningsprogram.

Detsamma gäller för gös. Bestånden bedöms som mycket sannolikt inte vara inom biologiskt säkra gränser i Egentliga Östersjön och status i södra Bottenhavet kan inte bedömas. Provfisken tyder på övervägande nedåtgående trender för gösen längs kusten i Egentliga Östersjön med avseende på beståndsstorlek och storleks- och åldersstruktur.

Direkta regleringar som idag finns i syfte att skydda gäddan är lekfredning 1 mars–31 maj runt Gotlands kustvatten samt från Kalmarsund, inklusive Ölands kustvatten, ner till Torhamns udde. Under denna tid är allt fiske efter gädda förbjudet. I Östersjöns samtliga delområden söder om gränsen mellan Västernorrland och Västerbottens län gäller ett minimimått på 40 cm för allt fiske utom för handredskapsfiske och fiske med ryssja. För fiske med handredskap i detta område gäller istället ett kombinerat minimimått på 40 cm med ett maximimått på 75 cm (så kallat fönsteruttag). Vid fiske med ryssjor gäller motsvarande regler om fönsteruttag från gränsen mellan Östhammars och Tierps kommuner till gränsen mellan Västernorrlands och Västerbottens län. Därutöver är det maximalt tillåtet att vid fiske med handredskap och ryssjor behålla högst 3 gäddor (eller gösar) inom intervallet 40–75 cm i samtliga Östersjöns delområden söder om gränsen mellan Västernorrland och Västerbottens län. Utöver detta finns ett stort antal fredningsområden längs Östersjökusten som är införda för att freda gäddans lek på grunt vatten under våren. Generellt är allt fiske i sådana områden förbjudna.

I samtliga Östersjöns delområden och för samtliga redskap gäller även ett minimimått för gös på 45 cm, utom för handredskapsfiske och med fiske med ryssjor. I dessa fisken gäller istället ett fönsteruttag på 45–60 cm. På kuststräckan söder om Västernorrland och Västerbottens län gäller också en fångstbegränsning på sammanlagt högst tre fiskar av den sammanlagda fångsten av gös och gädda per person och dygn.

Samma indirekta regleringar om nätfiskeförbud som fredar abborren (se ovan) fredar även gäddan och gösen.

Begäran med förslag

På grund av behovet av att ytterligare skydda de stora rovfiskarna har länsstyrelserna i Gävleborg, Uppsala, Stockholm, Södermanland, Östergötland, Gotland, Kalmar, Blekinge och Skåne län inkommit med en begäran till Havs- och vattenmyndigheten (HaV) om att införa ytterligare förvaltningsåtgärder för abborre, gädda och gös i Egentliga Östersjön och Bottenhavet. Underlaget är framtaget i samarbete med SLU Aqua inom arbetet i de nationella beredningsgrupperna för fiskereglering.

I begäran föreslår länsstyrelserna följande ändringar:

- Vid fiske med handredskap och ryssjor ska det införas en fångstbegränsning för abborre på maximalt 10 stycken abborrar per person och dag för kuststräckan söder om gränsen mellan Västernorrland och Västerbottens län till och med Skåne län.

- Ett maximimått på 35 cm för abborre ska införas på kuststräckan söder om gränsen mellan Västernorrland och Västerbottens län till och med Skåne län, med undantag för Gotlands län där maximimåttet ska vara 30 cm.

- En fångstbegränsning på maximalt en gädda per person och dag inom intervallet 40–75 cm i hela Östersjön söder om gränsen mellan Västernorrland och Västerbottens län ska gälla vid fiske med handredskap och ryssjor.

- Söder om gränsen mellan Västernorrland och Västerbottens län till och med Skåne län ska det endast vara tillåtet att fiska en gös per person och dag inom idag gällande minimi- och maximimått.

Utöver dessa förslag anser länsstyrelserna att fisket med mängdfångande redskap behöver ses över. Fisket med mängdfångande redskap och rätten till fiske med stöd av enskild rätt skiljer sig längs med berörd kuststräcka. Någon förankring med berörda intressenter och förslag på tänkbara förändringar vid fiske med mängdfångande redskap som exempelvis anpassade maskstorlekar eller förändringar i maximal tillåten nätlängd finns inte i dagsläget. Därför är förslag på begränsningar av detta fiske inte med i denna begäran. Länsstyrelserna avser istället att fortsätta dialogen om skyddet av kustnära rovfiskbestånd, främst med berörda fiskerättsägare men även med Havs- och vattenmyndigheten, Sveriges lantbruksuniversitet och fritidsfiskeorganisationerna.

Länsstyrelserna anser även att predationen från skarv och säl måste begränsas. Både säl och skarv har en reglerande effekt på vissa fiskarter, särskilt i kustområden och i situationer när

beståndenav rovfiskar är låga. Detta gäller framför allt abborre, där säl och skarv bedöms tillsammans kunna vara en dubbelt så stor påverkansfaktor som fisket[1].

I övrigt påpekar länsstyrelserna att SLU Aqua bör ges i uppdrag att utvärdera effekterna om förslagen införs.

Havs- och vattenmyndighetens bedömning

HaV delar länsstyrelsernas bedömning att rovfisken, särskilt i Egentliga Östersjön, är i behov av stärkt skydd. Den kumulativa påverkan är stor i kustområdena och att reglera fritidsfisket med handredskap efter större rovfisk är ett effektivt sätt att begränsa dödligheten på framför allt större individer av dessa.

HaV delar också länsstyrelsernas mening att även fritidsfisket med mängdfångande redskap ytterligare behöver ses över. Fiske med framför allt nät är dock svårt att reglera med syfte att begränsa påverkan på särskilda målarter utan att påverka fisket efter andra arter. HaV gör därför samma bedömning som länsstyrelserna att fisket efter abborre, gädda och gös med mängdfångande redskap bör ses över ur ett större perspektiv.

HaV delar också länsstyrelsernas bedömning att även annan påverkan på våra kustfiskbestånd behöver inkluderas i ekosystembaserad förvaltning där predation från framför allt gråsäl och storskarv bör beaktas. HaV konstaterar att just den svaga statusen på Östersjöns rovfiskar och ett särskilt kustekosystemfokus har varit drivande i arbetet med framtagandet av både den nationella förvaltningsplanen för storskarv och den nationella förvaltningsplanen för vikare, knubbsäl och gråsäl[2].

I övrigt anser HaV att förslagen att införa maximimått och fångstbegränsning för abborren är väl motiverade utifrån beståndssituationen och dessutom i linje med Åtgärd 35 i Åtgärdsprogrammet för Havsmiljön 2022–2027 enligt Havsmiljöförordningen. Syftet med den åtgärden är att främja en storleksfördelning hos det kustnära fisksamhället, som möjliggör att viktiga funktioner i näringsväven upprätthålls. Även regeringens proposition 2023/24:156 ”Ett levande hav – ökat skydd, minskad övergödning och ett hållbart fiske” lyfter behovet av att ytterligare stärka bestånden av stor rovfisk och därmed ekosystemens resiliens.

Efter avstämning med länsstyrelsen i Västernorrland län är förslaget från HaV att gränsdragningen för både fångstbegränsning och införande av maximimått för abborre inte ska inkludera kusten i Västernorrland. Istället ska gränsen dras vid länsgränsen mellan Gävleborgs län och Västernorrlands län. Detta eftersom länsstyrelsen i Västerbotten inte varit med i framtagandet av förslaget och nu har framfört att de inte ser något behov av regleringen. Detta

1. Hansson S, Bergström U, Bonsdorff E, Härkönen T, Jepsen N, Kautsky L, et al. Competition for the fish – fish extraction from the Baltic Sea by humans, aquatic mammals, and birds. Ices Journal of Marine Science; 2018;75(3).
2. Nationell förvaltningsplan för vikare (Pusa hispida botnica), knubbsäl (Phoca vitulina) och gråsäl (Halichoerus grypus), 2026–2050, Havs- och vattenmyndigheten rapport 2026:05.
3. Säterberg, T., Olsson, J. (2026). A population assessment model for the European perch along the Swedish Baltic Sea coast. Aqua notes 2026:1. Uppsala: Institutionen för akvatiska resurser. https://doi.org/10.54612/a.7bs7klrgkg

styrks av underlag från SLU Aqua som visar att dödligheten för abborre är förhöjd just söder om Gävleborg[3]. I övrigt instämmer Havs- och vattenmyndigheten i länsstyrelsernas bedömning.

Havs- och vattenmyndighetens föreslagna föreskriftsändringar med motivering

Föreskrifter som berörs

Ändringar i Fiskeriverkets föreskrifter (FIFS 2004:36) om fiske i Skagerrak, Kattegatt och Östersjön

Bemyndigande

Samtliga ändringsförslag omfattas av bemyndigandet i 2 kap. 7 § förordningen (1994:1716) om fisket, vattenbruket och fiskerinäringen

Ikraftträdande

Förslaget är att föreskrifterna ska träda i kraft den 1 januari 2027.

3 kap. 16 §

Rubrik: Minimimått och maximimått

Nuvarande lydelse:

För nedan angivna arter gäller följande minimimått och maximimått.

Art	**Minimi- och maximimått**	**Område**	**Redskap**
Harr	≥ *35* cm	Östersjöns delområde 29 norr om lat. 60 00 N och Östersjöns delområden 30–31	Alla tillåtna redskap

Föreslagen lydelse:

För nedan angivna arter gäller följande minimimått och maximimått.

Art	**Minimi- och maximimått**	**Område**	**Redskap**
Harr	≥ *35* cm	Östersjöns delområde 29 norr om lat. 60 00 N och Östersjöns delområden 30–31	Alla tillåtna redskap
Abborre	≤ 30 *cm*	*Kustvattenområdet inom Gotlands län*	*Handredskap och ryssjor*
Abborre	*≤ 35 cm*	*Östersjöns övriga delområden söder om gränsen mellan Västernorrlands och Gävleborgs län*	*Handredskap och ryssjor*

Nuvarande lydelse:				*Föreslagen lydelse:*			
Gädda	≥ 40 cm	Östersjöns samtliga delområden söder om gränsen mellan Väster-norrlands och Västerbottens län	Alla tillåtna redskap utom *1) hand-redskap och 2) ryssjor i området från gränsen mellan Östhammar och Tierps kommuner till gränsen mellan Väster-norrlands och Västerbottens län*	Gädda	≥ 40 cm	Östersjöns samtliga delområden söder om gränsen mellan Väster-norrlands och Västerbottens län	Alla tillåtna redskap utom *handredskap och ryssjor*
Gädda	≥ 40 cm ≤ 75 cm	Östersjöns samtliga delområden söder om gränsen mellan Västernorr-lands och Väster-bottens län	Handredskap	Gädda	≥ 40 cm ≤ 75 cm	Östersjöns samtliga delområden söder om gränsen mellan Västernorrlan ds och Väster-bottens län	Handredskap *och ryssjor*
Gädda	*≥ 40 cm ≤ 75 cm*	*Från gränsen mellan Östhammar och Tierps kommuner till gränsen mellan Västernorr-lands och Västerbottens län*	*Ryssjor*				

Motivering

För att öka skyddet för större rovfisk föreslår HaV att det införs ett maximimått på abborre vid fångster med levandefångande redskap som medger återutsättning. Från Skåne län till och med Gävleborgs län är förslaget att maximått för abborre ska vara 35 cm. Runt Gotlands kustvatten föreslår HaV istället ett maximimått på 30 cm. Anledningen till ett lägre föreslaget maximimått för Gotlands kustvatten är att provfisken och rapporter från fritidsfisket har visat att det finns få stora individer i intervallet över 30 centimeter. Ett maximimått på 35 centimeter skulle därför inte ha någon effekt i detta område.

Efter avstämning med Länsstyrelsen i Västernorrland är det HaV:s bedömning att det inte finns något behov av att införa maximimått på abborren norr om Gävleborgs län. Därför är förslaget att denna bestämmelse ska gälla upp gränsen mellan Gävleborgs och Västernorrlands län.

I övrigt justeras fönsteruttag för gädda att gälla handredskap och ryssjor och inom samma geografiska område för båda redskapstyperna.

3 kap. 18 §

Övriga fångstbegränsningar

<table>
<tr><td>Nuvarande lydelse:</td><td>Föreslagen lydelse:</td></tr>
<tr><td>Vid fiske av nedan angivna arter, med de redskap och i de områden som anges, får en fiskare maximalt per kalenderdygn behålla det antal fiskar som framgår av tabellen.
<table>
<tr><th>Art</th><th>Område</th><th>Redskap</th><th>Tillåten fångstmängd/dygn</th></tr>
<tr><td>Harr</td><td>Östersjöns delområde 31</td><td>Handredskap</td><td>Tre harrar</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>Gädda och gös</td><td>Hela Östersjön söder om gränsen mellan Västernorrlands och Västerbottens län</td><td>Handredskap och ryssjor</td><td>Tre fiskar av den sammanlagda fångsten av gös och gädda.</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table></td><td>Vid fiske av nedan angivna arter, med de redskap och i de områden som anges, får en fiskare maximalt per kalenderdygn behålla det antal fiskar som framgår av tabellen.
<table>
<tr><th>Art</th><th>Område</th><th>Redskap</th><th>Tillåten fångstmängd/dygn</th></tr>
<tr><td>Harr</td><td>Östersjöns delområde 31</td><td>Handredskap</td><td>Tre harrar</td></tr>
<tr><td>Abborre</td><td>Hela Östersjön söder om gränsen mellan Gävleborgs och Västernorrlands län</td><td>Handredskap och ryssjor</td><td>Vid icke yrkesmässigt fiske: Tio abborrar</td></tr>
<tr><td>Gädda</td><td>Hela Östersjön söder om gränsen mellan Västernorrlands och Västerbottens län</td><td>Handredskap och ryssjor</td><td>En gädda</td></tr>
<tr><td>Gös</td><td>Hela Östersjön söder om gränsen mellan Västernorrlands och Västerbottens län</td><td>Handredskap och ryssjor</td><td>En gös</td></tr>
</table></td></tr>
</table>

Motivering

Det finns ett behov av att ytterligare stärka skyddet för rovfisken, särskilt i Egentliga Östersjön. För att minska fiskedödligheten på abborre, gädda och gös föreslår HaV därför att de nuvarande fångstbegränsningarna för gös och gädda vid fiske med levandefångande redskap skärps på så vis att det endast ska vara tillåtet att fånga en gädda respektive en gös per dag och fiskare. Dessutom föreslår HaV att det också införs en fångstbegränsning för abborre; fortsättningsvis ska det endast vara tillåtet att fånga tio abborrar per dag och fiskare vid fritidsfiske med handredskap och ryssjor. Denna begränsning ska dock inte gälla norr om gränsen mellan Gävleborgs och Västernorrlands län. Mot bakgrund av att yrkesmässigt fiske med ryssja bedrivs i ringa omfattning

och därför inte bedöms påverka beståndet i större omfattning föreslår HaV att sådant fiske inte ska omfattas av fångstbegränsningen.

Bilagor:

Konsekvensutredning

Sändlista

Havs och Vatten myndigheten

Bilaga 1

Konsekvensutredning gällande förslag för Östersjöns större rovfiskar genom begränsningar vid fiske med handredskap och ryssjor, HaV dnr 2026-3179

1 Redogörelse för problemet, konsekvenser och alternativ

1.1 Beskrivning av problemet och vilken förändring som eftersträvas

Så som framgår av bakgrundsbeskrivningen i remissen har rovfisken en stor betydelse för miljön i Östersjöns kustområden, där i synnerhet den större rovfisken har en avgörande roll i ekosystemet i framför allt grunda kustnära områden. Enligt undersökningar och rådgivning gjorda av Sveriges lantbruksuniversitet (SLU) är det sannolikt att bestånden av abborre inte är inom biologiskt säkra gränser. Motsvarande bedömning för gädda och gös är att det är mycket sannolikt att dessa bestånd inte är inom biologiskt säkra gränser.

Sedan tidigare har Havs- och vattenmyndigheten (HaV) infört fönsteruttag för både gädda och gös vid fiske i Östersjön med handredskap och ryssja, dvs. det är i dessa fisken endast tillåtet att behålla fiskar som hamnar inom ett visst storleksspann. Dessutom gäller en fångstbegränsning på högst tre fiskar av den sammanlagda fångsten av gädda och gös.

För att minska fisketrycket/dödligheten på abborre, gädda och gös behövs det fler åtgärder för att förbättra statusen för dessa arter. I enligt med en begäran från länsstyrelserna längs Egentliga Östersjökusten föreslår HaV därför ytterligare fiskebegränsningar för att skydda dessa arter. Förslagen, som i stort överensstämmer med den hemställan som länsstyrelserna i Skåne län till och med Gävleborgs län gjort till HaV, innebär att det ska införas ett maximimått och fångstbegränsning i fiske med handredskap och ryssjor även för abborre samt en ytterligare nerdragning i hur många gäddor och gösar som varje fiskare per dag får behålla i fiske med handredskap och ryssjor.

1.2 Beskrivning av vilka konsekvenser som bedöms uppstå om ingen åtgärd vidtas

Även om det fortfarande finns relativt bra bestånd av abborre på delar av Östersjökusten är bestånden framför allt försvagade i Egentliga Östersjön. Dödligheten är också högre längs en sydlig gradient inom Östersjöns havsbassänger. Ofta sammanfaller en högre dödlighet med låga värden på stor fisk. Detta indikerar ett högt uttag av fisk, antingen från fiske eller från predatorer, eller annan naturligt orsakad dödlighet. Om ingen åtgärd vidtas är det inte säkert att bestånden fortsätter försvagas men risken är större att både abborre, gädda och gös fortsatt får utstå en förhöjd påverkan som sakta försvagar redan utsatta, och för ekosystemet funktionellt viktiga, arter.

Havs- och vattenmyndigheten
Box 11 930
404 39 Göteborg

Besök och leverans
Gullbergs Strandgata 15
41104 Göteborg

Telefon 010-698 60 00
Fax 010-698 61 11
havochvatten@havochvatten.se
www.havochvatten.se

Bankgiro 199-6669
Organisationsnummer
202100-6420

Även om det fortfarande saknas mycket kunskap om olika sälarters och storskarvens påverkan på Östersjöns rovfiskar, framför allt med avseende på abborre och gädda, konstaterar HaV att just predation på kustrovfiskar från särskilt gråsäl och storskarv under senare tid särskilt beaktats i både regionala- och nationella förvaltningsplaner.

För att öka skyddet för Östersjöns rovfiskar och för att få effekt av främst fiskeregleringar är det viktigt att det pågår parallella förvaltningsspår, där regleringen av fisket är ett förvaltningsinstrument och regleringen av marina däggdjur och fåglar ett annat. Den här remissen handlar om den förra, men det är viktigt att poängtera att effekten kan utebli om man bortser från effekten av predation på beståndsstatus och påverkan på naturlig storleksstruktur.

1.3 Beskrivning av de olika alternativ som finns för att uppnå förändringen och de fördelar respektive nackdelar som bedöms finnas med dessa

Förslaget är att begränsa uttaget av rovfiskarna abborre, gädda och gös i fritidsfisket med levandefångande redskap som handredskap och ryssja samt att styra det uttaget till individer av medelstorlek. Större individer ska härigenom ges större möjligheter till reproduktion och ekosystemfunktion genom att dessa sätts ut igen levande. I fisket med handredskap och ryssja är överlevnaden högre än i fiske med nät, där fångsten ofta redan är död när redskapet vittjas. Framför allt i fisket med handredskap kan fisket styras på ett sätt som inte är möjligt i fiske med andra redskap. Det finns inget givet svar på vad den bästa fångstbegränsningen är, inte heller vilket storleksintervall som är mest lämpligt. Abborren verkar emellertid vara mer eller mindre helt fiskätande från en längd av 30 cm och äter vuxen spigg effektivt vid en längd av ca 25 cm, vilket är längder som därför bör fungera som riktmärken i förvaltningen. HaV gör också bedömningen att 10 abborrar per dag i storlekar under 35 cm (<30 cm runt Gotland) är en rimlig avvägning mellan att begränsa fisket för att få effekt, men att samtidigt kunna bedriva ett fortsatt fiske för husbehov. I en sammanställning av storleksdata på abborre fångade i Nordiska kustöversiktsnät 2002–2018 i Forsmark, Galtfjärden, Kvädöfjärden, Lagnö och Asköfjärden framgår att ca 1,5 % av abborrarna i provfiskena är 30 cm eller längre (motsvarande för abborrar större än 35 cm är 0,2 %). Detta ger en indikation på hur stor andelen av abborrpopulationerna som direkt skulle påverkas av en fiskereglering i form av föreslaget maximimått om provfisket med Nordiska kustöversiktsnät återspeglar den sanna storleksstrukturen.

Minimimått är en alternativ förvaltningsåtgärd till maximimått. En kombination av dessa två, där uttaget styrs till ett fönsteruttag, är ytterligare ett annat exempel på hur det går att leda uttag till storlekar av lämplig storlek. Vanligtvis införs minimimått vid den storlek varvid fisken har hunnit reproducera sig en eller två gånger. Abborren blir könsmogen vid en mindre längd än vad som efterfrågas i fritidsfisket, och ett minimimått torde därför ha liten effekt på vilka abborrar som undantas fisket.

För att ytterligare begränsa uttaget eller dödligheten i fisket skulle en reglering av nätfisket kunna vara ett alternativ. Just vad gäller nätfiske behövs det dock övervägas om att inte tillåta redskapet över huvud taget för att kunna nå förväntade effekter, beaktat att fisket efter andra arter med nät också blir förbjudet. Alternativa åtgärder är att tillåta ett begränsat nätfiske på exempelvis grunt vatten, som idag i vissa områden längs kusten, villkorat med krav på viss maskstorlek och eventuellt nerdragen nätmängd. Detta kan övervägas även generellt, på samtliga djup eller områden; men svårigheten ligger i att även om maskstorleken regleras med syfte att begränsa uttag/dödlighet av större storlekar av viss art, kommer fisket efter andra arter påverkas. Det

omvända gäller också; dödligheten kommer fortsatt vara stor för exempelvis abborre i nätfiske efter öring eller sik.

Kuststräckan söder om Östhammar ner till Skåne är också till stor del enskilt vatten, vilket betyder att merparten av rätten till fisket tillhör den enskilde fiskerättsägaren. Som regel är fisket med nät inte tillåtet om du inte har äganderätten av vattnet. Havs- och vattenmyndigheten ser dock positivt på att länsstyrelserna fortsätter att arbeta med ytterligare åtgärder som syftar till att reglera nätfisket för att stärka bestånden av kustlevande rovfisk.

1.4 Beskrivning av det eller de alternativ som bedöms lämpligast och av vilka skäl

Generellt för såväl abborre, gädda och gös är att det är fritidsfisket som står för merparten av uttaget genom fiske. Yrkesfisket, och då främst genom fiske med nät, fångar 25 ton abborre årligen i Egentliga Östersjön och uppskattningar kring fritidsfisket är 300 ton behållen fångst. För gädda står yrkesfisket för ett totalt uttag på 12 ton i hela Östersjön och fritidsfisket står för fångster på runt 800 ton i mellersta Östersjön. Av dessa är det några tiotals ton som behålls. Gösen fiskas knappt kommersiellt längre och 2024 landades 1,7 ton i Egentliga Östersjön. Fritidsfisket står för runt 10 ton behållen fångst. Till skillnad från abborre, där ungefär hälften av fritidsfisket sker med mängdfångande redskap som nät, fiskas gädda och gös nästan uteslutande med handredskap. Av dessa orsaker anser Havs- och vattenmyndigheten att det är rimligt att fortsatt begränsa fritidsfisket med handredskap till maximalt en gädda och gös per dygn i fisket med handredskap och ryssja. För abborren anser Havs- och vattenmyndigheten att det är lämpligt att initialt börja begränsa uttaget av abborre under maximimått i handredskapsfiske och fiske med ryssja som medger återutsättning.

Havs- och vattenmyndigheten anser även att ett större systematiskt arbete bör ske för att se över hur reglerna i fisket med nät kan moderniseras och anpassas efter olika arters skyddsvärde eller nuvarande status. I den begäran som ligger till grund för denna remiss föreslår länsstyrelserna att de ska arbeta vidare med anpassade nätregler, som ett fortsatt förvaltningspaket. Detta för att ytterligare öka skyddet för större rovfisk i Egentliga Östersjön.

Sammantaget är det lämpligt, givet rovfiskens roll i Östersjöns ekosystem, att begränsa antalet abborrar som får tas upp i fritidsfisket med redskap som medger återutsättning med hög överlevnad. HaV delar länsstyrelsernas bedömning att 10 abborrar under 30 cm respektive 35 cm bör räcka för att tillgodose ett husbehovsfiske, samtidigt som det innebär att abborrar återutsätts i storlekar som är viktiga för Östersjöns ekosystem och för att motverka spiggdominans i skärgårdsområden.

2 Förslagets relation till EU-rätten

2.1 Bedömning av om regleringen överensstämmer med eller går utöver de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen

Föreskriftsförslagen överensstämmer med de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen och går inte utöver EU:s minimikrav.

EU:s gemensamma fiskeripolitik omfattar åtgärder för bevarande och förvaltning av levande marina akvatiska resurser, dvs. de akvatiska resurserna i haven. Det finns dock inte några

bevarandeåtgärder på EU-nivå som motsvarar de föreslagna åtgärderna, utan förslaget innebär en komplettering av EU:s regelverk. Syftet är att förbättra bevarandestatusen för större rovfiskar och kompletteringen överensstämmer med de mål och principer för den gemensamma fiskeripolitiken som anges i artiklarna 2 och 3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1380/2013, den s.k. grundförordningen.

3 Rättsliga grunder

3.1 Uppgifter om de bemyndiganden som myndighetens beslutanderätt grundar sig på

HaV har enligt 2 kap. 7 § förordningen (1994:1617) om fisket, vattenbruket och fiskerinäringen bemyndigande att meddela föreskrifter för fiskevården och fiskets bedrivande som förbjuder eller begränsar fisket med avseende på vilken fisk som får fångas, användningen av fiskefartyg, fiskemetoder eller fiskeredskap, och fiske inom vissa områden eller för vissa ändamål.

4 Analys av förslagets konsekvenser

4.1 Beskrivning av de övergripande konsekvenserna

De direkta ekonomiska konsekvenserna för enskilda fritidsfiskare och verksamma guideföretag bedöms som begränsade på kort sikt, bland annat mot bakgrund av den redan höga återutsättningsgraden inom dessa kategorier fiskande.

Ekonomiska konsekvenser för yrkesfisket bedöms även för dessa som begränsade då omfattningen av fisket är av liten omfattning.

På längre sikt kan de samhällsekonomiska vinsterna av ett stärkt abborrbestånd istället vara betydande. Fritidsfisket genererar ekonomiska värden genom konsumtion av utrustning, resor och tjänster samt genom den guideverksamhet som är etablerad i området. Ett välmående bestånd utgör en förutsättning för att dessa värden ska kunna upprätthållas och utvecklas över tid. De kortsiktiga kostnader som förslaget medför för enskilda aktörer och för staten bedöms därför vara proportionerliga i förhållande till de långsiktiga samhällsekonomiska vinster som ett hållbart förvaltade av abborrbeståndet kan ge.

4.2 Beskrivning och beräkning av förslagets kostnader och intäkter för olika aktörer

4.2.1 Andra enskilda

Förslaget om fångstbegränsningar riktar sig främst till fritidsfiskare som använder handredskap och fiskar efter abborre, gädda eller gös som målarter i södra och mellersta Östersjön.

Antalet fritidsfiskare som hade abborre som målart uppskattades i genomsnitt till 112 000 personer per år (95 % konfidensintervall: 91 000–134 000) under perioden 2021–2025. Dessa stod för i genomsnitt 903 000 fiskedagar per år (585 000–1 220 000) och en genomsnittlig total fångst om 611 000 kg (397 000–825 000). Av den fångade abborren återutsätts 71 procent (55–84 %). Antalet fritidsfiskare som hade gädda som målart uppskattades i genomsnitt till 76 000 personer per år (55 000–96 000). Dessa stod för i genomsnitt 715 000 fiskedagar per år

(450 000–979 000) och en genomsnittlig total fångst om 1 081 000 kg (644 000–1 518 000). Av den fångade gäddan återutsätts 81 procent (72–88 %). Variationen mellan åren är stor och konfidensintervallen överlappar, varför någon statistiskt säkerställd trend inte kan fastställas för någon av arterna.

Antalet fritidsfiskare som hade gös som målart uppskattades i genomsnitt till 19 000 personer per år (12 000–26 000). Dessa stod för i genomsnitt 246 000 fiskedagar per år (122 000–369 000). Den totala fångststatistiken för gös är behäftad med statistisk osäkerhet, och årsestimat bör därför tolkas med försiktighet. Återutsättningsgraden för gös är 86 procent (75–93 %), vilket är den högsta av de tre arterna och innebär att det faktiska uttaget ur beståndet är litet i förhållande till den totala fångsten.

Eftersom samma person kan rikta sitt fiske mot flera målarter uppstår ett överlapp om artvisa uppgifter summeras. För att undvika dubbelräkning redovisas här ackumulerad statistik för fritidsfiskare som fiskat efter abborre, gädda eller gös i södra och mellersta Östersjön under perioden 2021–2025. Det samlade antalet unika fritidsfiskare med någon av de tre arterna som målart uppgick i genomsnitt till 125 000 personer per år (97 000–152 000). Dessa stod sammantaget för i genomsnitt 989 000 fiskedagar per år (683 000–1 295 000) och en genomsnittlig total fångst om 1 838 000 kg (1 270 000–2 406 000). Sammantaget återutsätts 72 procent (55–84 %) av den totala fångsten av de tre arterna, medan 28 procent (16–45 %) behålls.

Förslaget kommer främst att påverka de fritidsfiskare som inte återutsätter sin fångst utan primärt fiskar för konsumtion istället för nöje. Statistiken visar att denna grupp utgör en mindre andel av det totala antalet fritidsfiskare, men fångsterna de behåller är omfattande i förhållande till gruppens storlek. Det innebär att den kategorin fiskande har en oproportionerligt stor påverkan på fiskbestånden. Förslaget får därför tydliga konsekvenser för denna kategori fiskande, både på kort och lång sikt, eftersom deras möjlighet att fiska för sitt syfte begränsas.

För den större grupp fritidsfiskare som i första hand återutsätter sin fångst blir påverkan troligen liten. Det beror på att många redan återutsätter fisken; 71 procent av abborrarna, 81 procent av gäddorna och 86 procent för gösarna. Dessa tre arterna betraktas i stor utsträckning som ”sportfiskar”, där fiskeupplevelsen i sig utgör det primära syftet, varför förslaget om bag-limit och maximimått inte bedöms påverka möjligheten för denna grupp fritidsfiskare att utöva sitt fiske.

De samhällsekonomiska konsekvenserna för fritidsfiskarna som grupp bör ses i ett längre perspektiv. Enligt Havs- och vattenmyndighetens rapport ”Värdet av svenskt fritidsfiske i Sverige” uppgår utgifterna kopplade till fritidsfiskeaktiviteten till i genomsnitt cirka 500 kronor per fiskedag. Detta innebär att den aktuella gruppen, med dess i genomsnitt 989 000 fiskedagar per år, bidrar med en betydande ekonomisk omsättning i områden där fisket bedrivs. Konsumentöverskottet[1] för södra och mellersta Östersjön estimeras dessutom till 86 respektive 100 kronor per fiskedag, vilket illustrerar att fritidsfisket tillför ett samhällsekonomiskt värde utöver konsumtion kopplat till fritidsfiskeaktiviteten. Dessa värden är direkt beroende av att det finns livskraftiga bestånd att tillgå och en reglering som bidrar till att stärka bestånden av abborre, gädda och gös skapar därmed bättre förutsättningar för ett fortsatt attraktivt fritidsfiske. På sikt gynnar därför bättre fiskbestånd såväl den enskilde utövaren som de lokalekonomier där fisket är en del av det rörliga

[1] Detta begrepp avser det ekonomiska mervärde som uppstår när en konsuments, i detta fall fritidsfiskarens, maximala betalningsvilja för en specifik produkt överstiger det fastställda marknadspriset. Det uppkomna överskottet utgör således en indikator på den samhällsekonomiska välfärds- och nyttoeffekt som tillfaller individen (fiskaren).

friluftslivet. Sammantaget gör HaV därför den bedömningen att de kortsiktiga begränsningar som förslaget medför är små i förhållande till de långsiktiga positiva effekter som ett hållbart förvaltat bestånd kan innebära för gruppen som helhet.

4.2.2 Staten

Havs- och vattenmyndighetens arbete med att ta fram nya föreskrifter, genomföra utrednings- och beredningsarbete samt säkerställa nationell och regional förankring är en del av myndighetens ordinarie linjeverksamhet och medför ingen extra kostnad för staten. Myndigheten ansvarar för att utforma och besluta om reglerna inom sitt befintliga mandat och de resurser som krävs för detta är budgeterade i den vanliga verksamheten.

Länsstyrelsernas roll i beredningsarbetet, och för arbetet med exempelvis den här typ av hemställan, ingår i deras ordinarie linjeverksamhet. Länsstyrelsen har utöver detta även tillsynsansvar för fiskebestämmelser där kontroll av fångstbegränsningar, maximimått och liknande ingår i deras vanliga arbetsuppgifter. Ett utökat regelverk innebär därför endast ett ökat tillsynsbehov inom länsstyrelsernas befintliga arbete och medför inga direkta extra kostnad kopplat till länsstyrelsernas tillsynsarbete. Den enda potentiella extra kostnaden för länsstyrelsen kan vara den praktiska informationsspridningen, exempelvis framtagning och uppsättning av nya skyltar vid vattenområden samt uppdatering av digitala och tryckta informationskanaler.

Även Kustbevakningens utför regelbundet kontroller av havs- och kustnära vatten som en del av sin verksamhet. Ett utökat regelverk kan medföra ett något ökat behov av kontrollinsatser, men dessa hanteras inom befintliga resurser och innebär inga ytterligare ekonomiska kostnader för staten.

Sveriges lantbruksuniversitet bör inom ramen för sin ordinarie verksamhet kunna följa åtminstone abborrens beståndsutveckling via den ordinarie nationella och regionala kustfiskövervakningen. Detta eftersom abborren i praktiken är den art längs Sveriges kuster som kustfiskövervakningen är anpassad för att följa och därmed bör signaler om förändrade storleksstrukturer på grund av ändrade regler kunna följas upp genom SLUs befintliga uppdrag.

Sammanfattningsvis medför förslaget inga nya kostnader för staten när det gäller själva regelutformningen, förvaltningsarbetet och den efterföljande tillsynen och vetenskapliga uppföljningen då detta arbete redan är ingår i myndigheternas linjeverksamhet. De enda eventuella extra kostnader som kan uppstå är de som länsstyrelsen kan få i samband med ökad informationsspridningen, exempelvis genom nya skyltar och liknande kommunikationsinsatser.

4.2.3 Företag

<u>Guideverksamheter</u>

Inom södra och mellersta Östersjön förekommer kommersiell guideverksamhet riktad till fritidsfiskare som har abborre, gädda och gös som målarter. HaV uppskattar att det rör sig om mellan 5-10 mikroföretag, men det exakta antalet företag är svårt att fastställa eftersom det inte finns statistikuppgifter över antalet.

Guideverksamhet innebär att guiderna mot ersättning leder fritidsfiskare till fångstplatser och bistår dem under fisket. Guidernas affärsmodell bygger i hög grad på att kunderna får möjlighet

till goda fångster. Införandet av regler som begränsar fångstuttaget skulle därför kunna påverka förutsättningarna för verksamheten negativt med minskade intäkter som följd. För guideverksamhet som fokuserar på fiske av abborre, gädda och gös är dock huvudsyftet oftast inte att kunden ska ta med sig fångst med hem, utan där är syftet oftast själva upplevelsen: att fånga och återutsätta fisken. Om kunden ändå vill behålla fisk bör regelförslagen vara tillräcklig för att tillgodose även betalande kunders behov genom att det kommer vara tillåtet att ta med tio abborrar under maximimått och en gädda eller gös inom särskilt storleksfönster.

Förslaget om fångstbegränsningar i form av en bag-limit och maximimått syftar till att skydda bestånden av större rovfisk på lång sikt och bidra till ett långsiktigt hållbart fiske. Stärkta bestånd över tid ökar chanserna till bättre fångstmöjligheter, vilket gynnar guideverksamhetens förutsättningar att erbjuda attraktiva fiskeupplevelser. I ett längre perspektiv kan den föreslagna regleringen främja den affärsmässiga hållbarheten hos de guideföretag som är verksamma i området.

Sammantaget är HaV:s bedömning att förslaget på kort sikt medför begränsade negativa konsekvenser för guideverksamheten och att de långsiktiga effekterna kommer vara övervägande positiva. Det sistnämna förutsatt att regleringen bidrar till det avsedda syftet att stärka bestånden.

Yrkesfisket

Förslaget berör även de yrkesfiskare som fiskar med ryssjor inom området. Enligt fångststatistiken för 2025 är det sju yrkesfiskare som har rapporterat små fångster av abborre, gös och gädda. Alla sju yrkesfiskare bedriver sin verksamhet i mikroföretag. Av de uppgifter som rapporterats in till HaV 2025 framgår att fångsterna av abborre, gös och gädda i fiske med ryssjor enbart uppgick till tre procent av dessa yrkesfiskares totala fångster under året. Arterna fångades främst som bifångst i fiske efter ål. Det totala fångstvärdet för de sju yrkesfiskarna uppskattas till cirka 400 000 kronor, varav fångst av abborre, gädda och gös stod för cirka 2 procent. Sedan tidigare gäller fångstbegränsning på maximalt tre gäddor/gösar inom tillåten storleksintervall även yrkesfiskare vid fiske med ryssjor. Nu sänks denna begräsning till 1 gädda och gös. För abborre föreslås fångstbegränsningen inte gälla yrkesfiske med ryssja, däremot föreslås maximimåttet för abborre gälla även vid yrkesmässigt fiske med ryssja. Mot denna bakgrund bedömer HaV att yrkesfiskarna kommer att påverkas marginellt utifrån föreslagen reglering.

4.2.4 Kommuner och regioner

Förslaget bedöms inte medföra några konsekvenser av betydelse för kommuner eller regioner i området.

4.3 Beskrivning och, om möjligt, en beräkning av andra relevanta konsekvenser än sådana som anges i punkten 1

Ej aktuellt

4.4 Bedömning av om särskild hänsyn behöver tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och om det finns behov av speciella informationsinsatser

Enligt HaV:s bedömning finns det inga särskilda hänsyn som behöver tas för när föreslagna regler ska träda i kraft, men i det fall remissinstanserna framför synpunkter gällande ikraftträdande kommer HaV ta hänsyn till detta i den fortsatt beredning.

Bestämmelserna kommer att kungöras i vanlig ordning och utöver detta kommer information ges genom pressmeddelande och information på HaV:s webbsida. Länsstyrelserna kommer att sprida information regionalt genom sina informationskanaler.

4.5 Beskrivning av hur och när konsekvenserna av förslaget kan utvärderas

Sveriges lantbruksuniversitet har redan idag i uppdrag att kontinuerligt följa utvecklingen av nationellt förvaltade kustbestånd, där framför allt abborrbeståndens storleksstruktur och status följs upp i regionala- och nationella provfiskeområden längs berörda kuststräckor.

5 Kommuner och regioner

Förslaget bedöms inte inskränka den kommunala självstyrelsen.

6 Kontaktpersoner

För eventuella frågor kontakta:

För Havs- och vattenmyndigheten:

Martin Karlsson tel. 010-698 62 42
Martin Rydgren tel 010-698 64 50
Gustav Enhol Blomqvist tel. 010-698 62 59

För Länsstyrelserna:
Länsstyrelsen Gävleborgs län, Nichlas Dahlén, tel 010-225 10 00
Länsstyrelsen Uppsala län, Daniel Brelin tel 010-223 30 00
Länsstyrelsen Stockholms län, Niklas Sjöberg tel 010-223 10 00
Länsstyrelsen Södermanlands län, Ludwig Nilsson tel 010-223 40 00
Länsstyrelsen Östergötlands län, Jörgen Dahlin tel 010-223 50 00
Länsstyrelsen Gotlands län, Peter Landergren tel 010-223 90 00
Länsstyrelsen Kalmar, Tobias Borger tel 010-223 80 00
Länsstyrelsen Blekinge län, Martin Stålhammar tel 010 224 00 00
Länsstyrelsen Skåne län, Linus Larliander, tel 010-224 10 00

Havs och Vatten myndigheten

Bilaga 2

Sändlista 2026–3179

- Regelrådet
- Kustbevakningen
- Jordbruksverket
- Naturvårdsverket
- Länsstyrelsen i Skåne
- Länsstyrelsen i Blekinge län
- Länsstyrelsen i Kalmar
- Länsstyrelsen i Södermanlands län
- Länsstyrelsen i Gotland
- Länsstyrelsen i Östergötland
- Länsstyrelsen i Stockholm
- Länsstyrelsen i Uppsala
- Länsstyrelsen i Gävleborg
- Länsstyrelsen i Västernorrland
- Havs- och Kustfiskarnas Producentorganisation (HKPO)
- Producentorganisationen Kustfiskarna Bottenhavet
- Vi Svenska Fiskare (VSF)
- Sveriges Yrkesfiskares ekonomiska förening (SYEF)
- Sveriges Kust- och Insjöfiskares Organisation (SKIFO)
- Östersjöfiskarnas PO ekonomiska förening
- Sveriges Fiskevattenägareförbund
- Sveriges Fisketurismföretagare
- Sveriges Organiserade Fiskeguider (SOF)
- Sveriges Sportfiske- och fiskevårdsförbund
- Världsnaturfonden WWF
- Naturskyddsföreningen SNF

SFKN § Dnr 2026/105

Förfrågan om iordningsställande av sjösättningsramp

FÖRSLAG TILL BESLUT

Samhällsbyggnads-, fritid och kulturnämnden beslutar att godkänna upprättat tillstånd avseende Stiby 9:87, bilaga 1.

Ärendet i korthet

Hälleviks Hamnförening har framfört önskemål till kommunen om att få iordningställa en del av fastigheten Stiby 9:87, som sedan tidigare upplåts av kommunen till föreningen. Syftet är att möjliggöra en enkel och säker sjösättning av jollar.

Bakgrund

Sölvesborgs kommun och Hälleviks Hamnförening ingick den 22 april 2024 ett nyttjanderättsavtal för del av Stiby 9:87. Enligt avtalet får området användas för hamnverksamhet och därtill hörande verksamhet. Ändrad användning samt uppförande av byggnader eller andra anläggningar kräver kommunens skriftliga godkännande.

Beslutsunderlag

Markförvaltare Monia Jönssons tjänsteskrivelse 2026-10-13
Tillstånd enligt nyttjanderättsavtal gällande Stiby 9:87

Samhällsbyggnads-, fritid och kulturnämnd

Handläggare
Monia Jönsson, +46 456 81 61 28
monia.jonsson@solvesborg.se

Mottagare
Samhällsbyggnads-, fritid och kulturnämnden

Tjänsteskrivelse - Tillstånd avseende Stiby 9:87

Förslag till beslut

Samhällsbyggnads-, fritid och kulturnämnden beslutar att godkänna upprättat tillstånd avseende Stiby 9:87, bilaga 1.

Påverkar beslutet barn/ungdomar, direkt eller indirekt?

☐ Ja, se bifogad barnchecklista.

☒ Nej, se förklaring nedan.

Förklaring (vid svar Nej ovan)

En säker sjösättning är till nytta för personer i alla åldrar.

Ärendet i korthet

Hälleviks Hamnförening har framfört önskemål till kommunen om att få iordningställa en del av fastigheten Stiby 9:87, som sedan tidigare upplåts av kommunen till föreningen. Syftet är att möjliggöra en enkel och säker sjösättning av jollar. Förslag till tillstånd från kommunens i egenskap av markägare har upprättats, bilaga 1. Tillståndet föreslås vara tidsbegränsat till och med 31 mars 2029.

Bakgrund

Sölvesborgs kommun och Hälleviks Hamnförening ingick den 22 april 2024 ett nyttjanderättsavtal för del av Stiby 9:87. Enligt avtalet får området användas för hamnverksamhet och därtill hörande verksamhet. Ändrad användning samt uppförande av byggnader eller andra anläggningar kräver kommunens skriftliga godkännande.

Bedömning

Kommunen kan bevilja tillstånd för de föreslagna åtgärderna under förutsättning att Hälleviks Hamnförening inhämtar erforderliga tillstånd innan arbetena påbörjas samt informerar berörda inom Hällevik innan åtgärderna utförs.

Monia Jönsson
Markförvaltare

Beslut sänds till:

Strategiska avdelningen
Hälleviks Hamnförening

Hälleviks Båtklubb och Hällevik Segling

- Hälleviks Båtklubb (HBK) är en Ideell förening med ca 180 medlemmar (idag 200 medlemmar)

- HBK har sin verksamhet förlagd till Hälleviks Hamn och samarbetar nära med Hälleviks Hamnförening

- HBK är ansluten till Svenska Båtunionen samt Svenska Seglarförbundet (SSF)

- HBKs Seglingssektion använder varumärket Hällevik Segling och har ett nära samarbete med andra segelsällskap och båtklubbar i Blekinge och Skåne, t ex i nätverket Hanöbukten Segling

- **Hällevik Seglings vision är ”Segling för alla”!**
  - Bedriver certifierad (SSF) seglarskola för barn/ungdomar (start 2022) och ungdomar/vuxna (start 2025)
  - 8 behöriga instruktörer, varav 4 är ungdomar i ålder 16-19 år
  - Behörighet (NFB) att utfärda Seglarintyg 1 och 2, Förarbevis och SRS-intyg
  - Anordnar årligen ett 10-tal kappseglingar i jolle och kölbåt
  - Arrangerade VM-kval för E-jollar 2020 i samarbete med Optimistjolleklubben Timan Sölvesborg (OTS)
  - Deltar årligen i Idrottens Dag och Para-dag i Sölvesborg

- HBK rapporterar LOK till RF-SISU/SSF och Sölvesborgs kommun
- HBK rapporterar seglarskoleverksamheten till SSF
- HBK har 2022-2025 mottagit ekonomiskt stöd från SSF/RF för inköp av utrustning (E-jolle/606/gummibåt) och uppstart av ny verksamhet



Hälleviks vision är ”Segling för alla”!

- **Hälleviks Båtklubb är en ideell förening som har till ändamål att:**
  - främja båtliv, segling och sjösäkerhet
  - verka för en trygg och inkluderande gemenskap i hamnen och på vattnet
  - värna om miljö och hållbarhet i vår verksamhet
  - utveckla segling som idrott och erbjuda barn, ungdomar och vuxna möjlighet till segling och utbildning
  - följa idrottens värdegrund: glädje och gemenskap, demokrati och delaktighet, allas rätt att vara med, samt rent spel

- **Varför segla?**
  - segling är en ”livslång”, miljövänlig sport/aktivitet/äventyr i nära samspel med naturen och andra seglare
  - segling ger kunskap om sjösäkerhet, navigation, väder, badvett, livräddning mm
  - segling skapar en alternativ sysselsättning för ungdomar

- **Hällevik Segling vision är ”Segling för alla”!**
  - rekrytering via instagram, hemsida, annonsering i hamnen, SSF, ”prova-på”
  - målsättning att öka antalet seglare i alla åldrar
  - vi har segelbåtar för utlåning och mindre följebåt
  - målsättning att bedriva träning för lokala seglare i Hällevik med omnejd
  - Blekinges seglarklubbar ordnar lokala kappseglingar även för nybörjare


09:43
Segling
94

Unga jolleseglare samlas i Hällevik för läger: ”Så roligt”

18 juli 2025 09:00

Den här veckan intar 15 ivriga ungdomar seglarläger i Hällevik.
Under lägrets andra dag fick de lära sig hur man kapsejsar en båt.
– Det är jättekul, säger deltagaren Ronja Bruno, 11.

Kajsa Andersso
Text

Gunnel Persson
Foto

Under tisdagen fick ungd
prova på att kapsejsa
Bild: Gunnel Persson

Hällevik Segling har haft en bra säsong 2026

- Vuxenseglarskola i maj med 6 elever => Seglarintyg 1 (NFB)
- Seglarskola för barn/ungdom i juli med 15 elever
- Optimistjolleträning på Torsöviken
- Utbildning av 5 hjälpinstruktörer till seglarskolan
- 10 kappseglingar för kölbåt och jollar (upp till 13 deltagande jollar)
- Prova-på-dag på Killebom (flyttad till Hällevik p g a vädret)
- Seglarhelg för Hjärtebarnsföreningen Syd i september med 7 elever











Hällevik Segling utrustning

- 1 st optimistjolle med kärra
- 1 st E-jolle med kärra
- 1 st 606 med vagn
- 1 st säkerhetsbåt med 6 hk Mercury och trailer
- 2 st bojar med ankare och linor

- För seglarskolor behöver vi låna jollar/båtar och vi riktar för detta ett stort tack till Optimistjolleklubben Timan och Karlshamns Segelsällskap









För att utveckla jolleseglingen för barn/ungdom så behöver vi en jollebrygga med slip för enkel och säker sjösättning av jollarna

- Hällevik har utmärkta förutsättningar för segling och båtliv:
  1) skyddad och rymlig hamn med fina seglingsvatten direkt utanför hamnen
  3) modernt och rymligt klubbhus för samling, utbildning och måltider i Norra Hamnen
  4) mastkran och sjösättningsramp för större båtar i Norra Hamnen

- Vår ambition är att skapa bra förutsättningar för seglarskolan, fritidssegling, träning och kappsegling med jollar i Hällevik – för detta saknar vi idag en enkel och säker möjlighet att sjösätta jollar utan att vi kolliderar med andra intressegrupper i hamnen

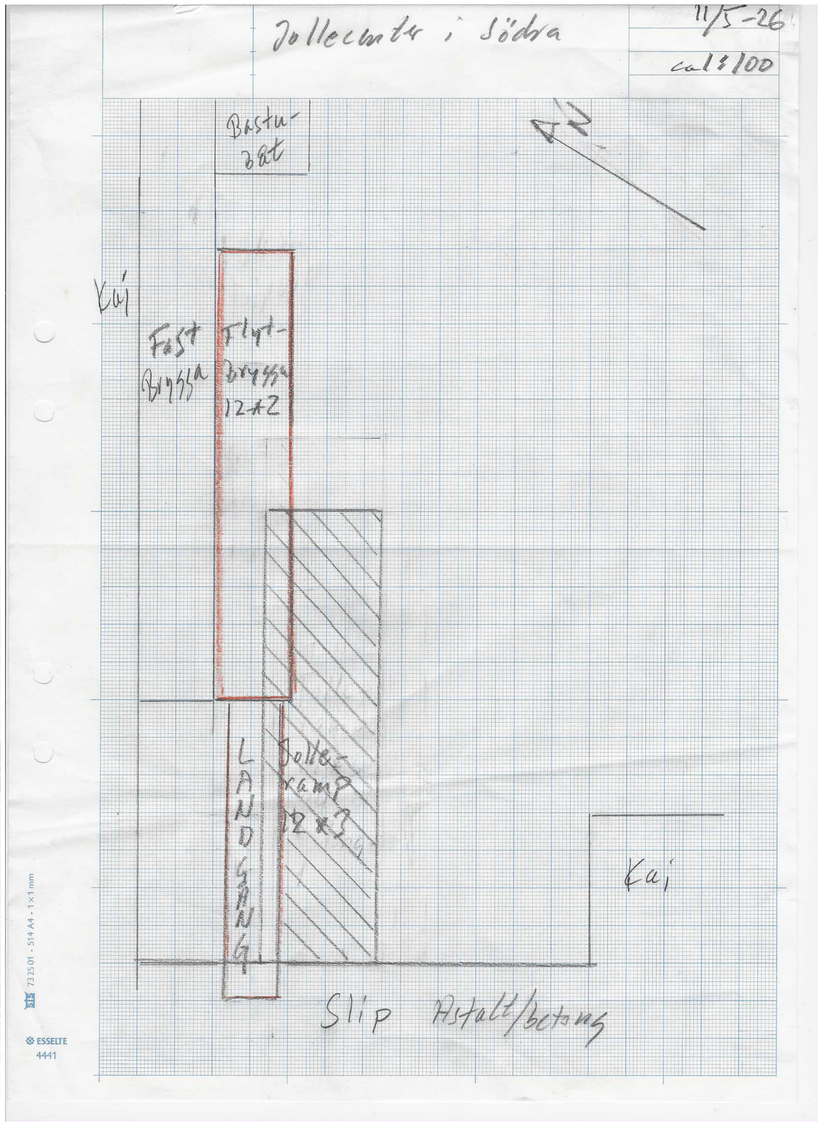
- För fortsatt utveckling av jolleseglingen i Hällevik (Hälleviks Jollecenter) önskar vi därför kunna ordna
  1) ett landområde för förvaring av medlemmars och föreningens jollar (finns i Södra Hamnen)
  2) **en möjlighet till enkel och säker sjösättning av jollarna (behandlas i denna ansökan)**
  3) toalett, dusch och möjlighet till klädbyte (finns i servicebyggnaden i Södra Hamen)

- **Hälleviks Jollecenter föreslås därför lokaliseras till Södra Hamnen där det finns bra förutsättningar för att skapa en trygg miljö för jolleseglare, från nybörjare till träningsgrupper/kappseglare, att kunna förbereda sin segling, sjösätta sina jollar samt enkelt segla ut i Hälleviksviken utan att komma i närkontakt med båttrafiken i Norra Hamnen**

Hällevik Segling Jollecenter i Södra Hamnen







- Äldre sjösättningsramp (inte i bruk idag) föreslås iordningsställas genom att området rensas från växtlighet och en ramp (3 m*ca 12 m) formas av färdiggjutna betongelement (ca 1*2 m och 15 cm tjocka) som placeras på befintlig makadambädd efter avjämning
- Rampen används för sjösättning av jollar/mindre följebåtar max 300 kg
- Rampen är ej avsedd för biltrailer

- En flytbrygga ca 12 *2 m läggs längs med befintlig fast brygga och förses med en landgång ca 8*1,5 m med rulle i landfästet
- Flytbryggan förankras i den fasta bryggan/kajen på lämpligt sätt så flytbryggan kan följa med vid förändringar av vattennivån

Hällevik Segling önskar etablera Jollecenter enligt ansökan

- Vi har vid hårt väder använt den Södra Hamnen för sjösättning av jollar och följebåt
- Vattenområdet passar fint för skyddad segling
- Ramp och brygga i lämplig höjd saknas => Svårt att sjösätta och komma i jollen
- Vi hoppas kunna starta byggnation hösten 2026 för att vara klara till säsongen 2027







Hällevik Segling Jollecenter beräknas kosta 215 kSEK men vi hoppas kunna hitta bra lösningar för att sänka kostnaden

Hälleviks Båtklubb	Jollecenter i Södra Hamen	Beräknad kostnad			
Byggdel	**Specifikation**	**inkl moms SEK**			
Jolleramp 3,1 * 12,6 m	Betongelement 21 st 1,05*1,80*0,15 m, 680 kg/st	0	Projektsponsor Starka Betong		
Transport av betongelement	Ängelholm - Hällevik	7500			
Schaktning av underlag för slip och utläggning av betongelement	Önskat djup inkl betongelement > 0,8 m vid slipens slut och normavattenstånd	20000			
Flytelement	Flytkroppar i betong 3 st 2,0*2,3*0,7 m (vikt?)	6000	Edenryds Båtklubb		
Transport av flytelement	Edenryd - Hällevik	3000			
Jollebrygga 2 * 12 m	Tryckimpregnerat virke inkl beklädnad sidor	20250			
Byggnation av flytbrygga	Arbetstid	87000			
Jollebrygga infästning kaj	H-balk monteras vertikalt på fast brygga/kaj	28200			
Landgång 1,5 * 8 m	Landgång i tryckimpregnerat virke med rulle i landdelen för att följa med vattennivån	15000			
Oförutsett 15%		28000			
Totalt		214 950			

Hällevik Segling önskar etablera Jollecenter i Södra Hamnen

- Vi har vid hårt väder använt den Södra Hamnen för sjösättning av jollar och följebåt
- Vattenområdet passar fint för skyddad sjösättning och segling
- Ramp och brygga i lämplig höjd saknas => Svårt att sjösätta och komma i jollen
- Vi hoppas kunna starta byggnation hösten 2026 för att vara klara till säsongen 2027







För att utveckla jolleseglingen för barn/ungdom så behöver vi en jollebrygga med slip för enkel och säker sjösättning av jollarna

- Hällevik har utmärkta förutsättningar för segling och båtliv:
  1) skyddad och rymlig hamn med fina seglingsvatten direkt utanför hamnen
  3) modernt och rymligt klubbhus för samling, utbildning och måltider i Norra Hamnen
  4) mastkran och sjösättningsramp för större båtar i Norra Hamnen

- Vår ambition är att skapa bra förutsättningar för seglarskolan, fritidssegling, träning och kappsegling med jollar i Hällevik – för detta saknar vi idag en enkel och säker möjlighet att sjösätta jollar utan att vi kolliderar med andra intressegrupper i hamnen

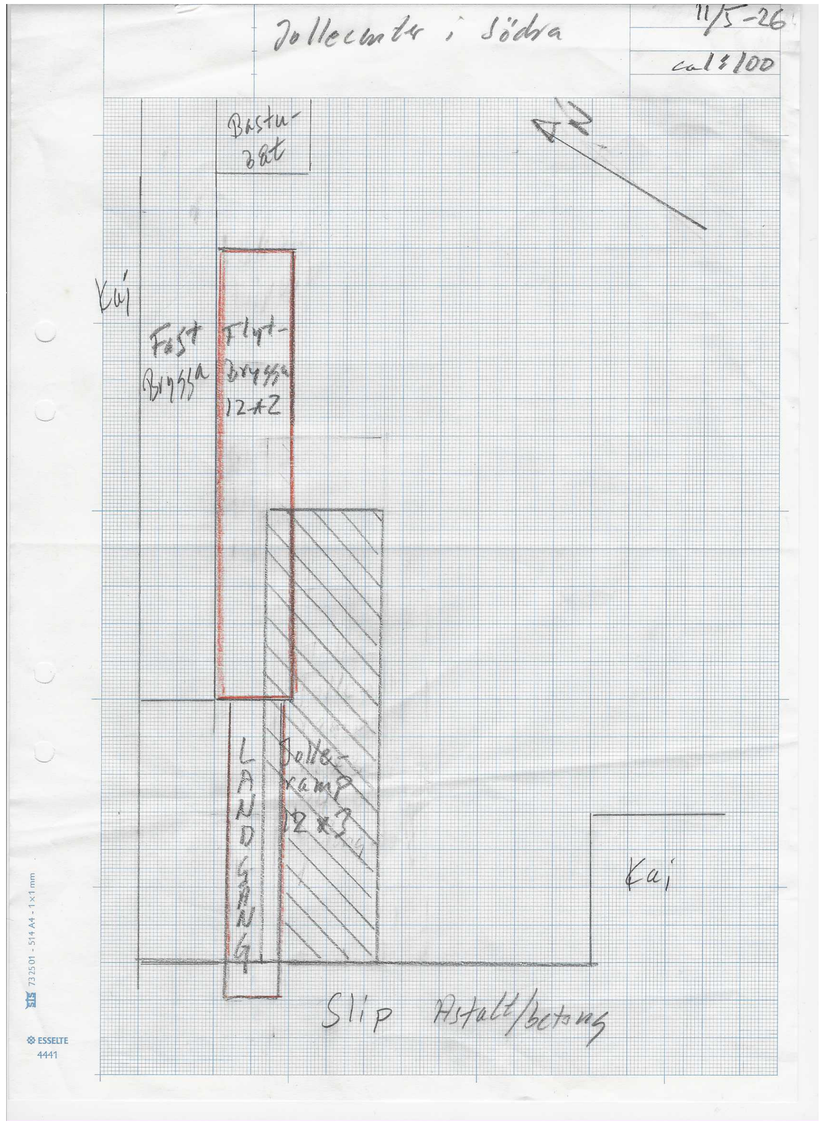
- För fortsatt utveckling av jolleseglingen i Hällevik (Hälleviks Jollecenter) önskar vi därför kunna ordna
  1) ett landområde för förvaring av medlemmars och föreningens jollar (finns i Södra Hamnen)
  2) **en möjlighet till enkel och säker sjösättning av jollarna**
  3) toalett, dusch och möjlighet till klädbyte (finns i servicebyggnaden i Södra Hamnen)

- **Hälleviks Jollecenter föreslås därför lokaliseras till Södra Hamnen där det finns bra förutsättningar för att skapa en trygg miljö för jolleseglare, från nybörjare till träningsgrupper/kappseglare, att kunna förbereda sin segling, sjösätta sina jollar samt enkelt segla ut i Hälleviksviken utan att komma i närkontakt med båttrafiken i Norra Hamnen**

Hällevik Segling Jollecenter i Södra Hamnen







- Äldre sjösättningsramp föreslås iordningsställas genom att området rensas från växtlighet och en ramp (3 m*ca 12 m) formas av färdiggjutna betongelement (ca 1*2 m och 15 cm tjocka) som placeras på befintlig makadambädd efter avjämning

- Rampen används för sjösättning av jollar/mindre följebåtar max 300 kg
- Rampen är ej avsedd för biltrailer

- En flytbrygga ca 12 *2 m läggs längs med befintlig fast brygga och förses med en landgång ca 8*1,5 m med rulle i landfästet

- Flytbryggan förankras i den fasta bryggan på lämpligt sätt för att följa med vid förändringar av vattennivån (se exempel till höger från båttvätten)

Jollecenter är kostnadsberäknat till 215 000 kr varav 157 000 kr har beviljats i bidrag – hur kan vi förbättra/förbilliga?

Hälleviks Båtklubb	**Jollecenter i Södra Hamen**	**Beräknad kostnad**	
Byggdel	**Specifikation**	**inkl moms SEK**	**Leverantör**
Jolleramp 3,1 * 12,6 m	Betongelement 21 st 1,05*1,80*0,15 m, 680 kg/st	0	Starka Betong
Transport av betongelement	Ängelholm - Hällevik	7500	
Utjämning av underlag för slip och utläggning av betongelement	Önskat djup inkl betongelement > 0,8 m vid slipens slut och normavattenstånd	20000	
Flytelement	Flytkroppar i betong 3 st 2,0*2,3*0,7 m (vikt?)	6000	Edenryds BK
Transport av flytelement	Edenryd - Hällevik	3000	
Jollebrygga 2 * 12 m	Tryckimpregnerat virke inkl beklädnad sidor	20300	
Byggnation av flytbrygga	Arbetstid	87000	
Jollebrygga infästning kaj	Rör eller balk monteras vertikalt på fast brygga/kaj	28200	
Landgång 1,5 * 8 m	Landgång i tryckimpregnerat virke med rulle i landdelen för att följa med vattennivån	15000	
Oförutsett 15%		28000	
Totalt		215 000	
Finansiering			
RF-SISU		107000	Beviljat
Sölvesborg Mjällby Sparbank		50000	Beviljat
Egen insats		58 000	
		215000	

Hällevik Segling har haft en bra säsong 2026

- Vuxenseglarskola i maj med 6 elever => Seglarintyg 1 (NFB)
- Seglarskola för barn/ungdom i juli med 15 elever
- 3-klubbseglingar inom Hanöbukten Segling
- Torsö Open med 13 deltagande jollar
- Sprintsegling med 2-kronor
- Optimistjolleträning på Torsöviken
- Utbildning av 5 hjälpinstruktörer till seglarskolan
- 10 kappseglingar för kölbåt och jollar (upp till 13 deltagande jollar)
- Prova-på-dag på Killebom (flyttad till Hällevik p g a vädret)
- Seglarhelg för Hjärtebarnsföreningen Syd i september med 7 elever





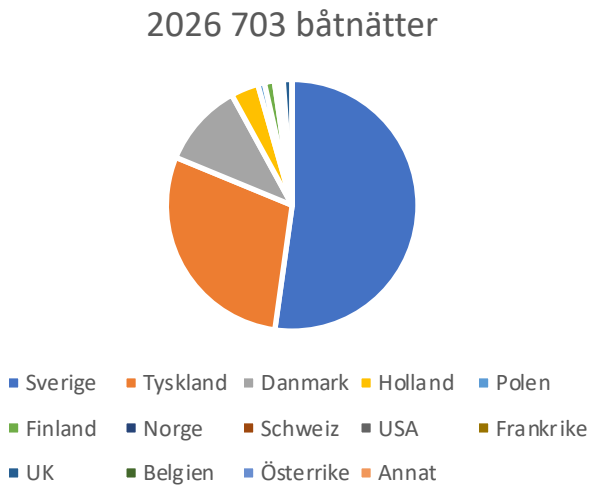


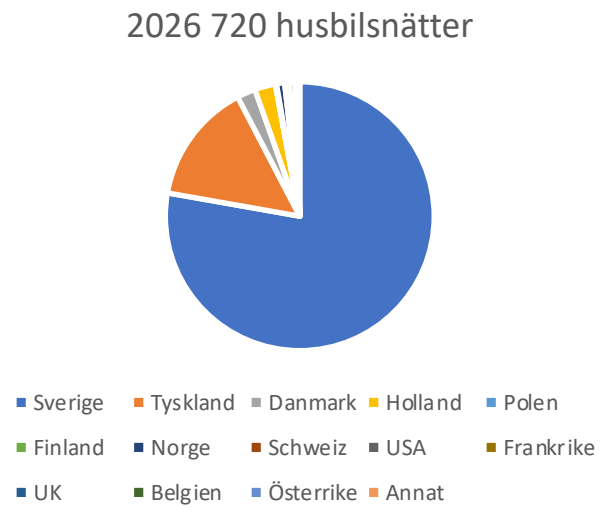




Gästnätter i Hälleviks hamn 2026 jämfört med 2025

2026	Sverige	Tyskland	Danmark	Holland	Polen	Finland	Norge	Schweiz	USA	Frankrike	UK	Belgien	Österrike	Annat	Totalt
Båtar	367	204	76	25	6	9	1	4	1	2	8	0	0	0	703
Husbilar	560	105	16	18	0	1	7	4	0	0	0	5	1	3	720
Totalt	927	309	92	43	6	10	8	8	1	2	8	5	1	3	1423
2025	Sverige	Tyskland	Danmark	Holland	Polen	Finland	Norge	Schweiz	USA	Frankrike	UK	Belgien	Österrike	Annat	Totalt
Båtar	586	243	62	37	12	7	2	8	0	4	20	0	0	2	983
Husbilar	653	115	18	12	0	2	6	6	1	1	4	4	1	2	825
Totalt	1239	358	80	49	12	9	8	14	1	5	24	4	1	4	1808
Skillnad	Sverige	Tyskland	Danmark	Holland	Polen	Finland	Norge	Schweiz	USA	Frankrike	UK	Belgien	Österrike	Annat	Totalt
Båtar	-23%	-9%	10%	-19%	-33%	13%	-33%	-33%	100%	-33%	-43%				-17%
Husbilar	-8%	-5%	-6%	20%		-33%	8%	-20%	-100%	-100%	-100%	11%	0%	20%	-7%
Totalt	-14%	-7%	7%	-7%	-33%	5%	0%	-27%	0%	-43%	-50%	11%	0%	-14%	-12%





Samhällsbyggnads-, fritid och kulturnämnd

Handläggare
Magnus Runesson, +46 456 81 61 28
monia.jonsson@solvesborg.se

Mottagare
Samhällsbyggnads-, fritid och kulturnämnden

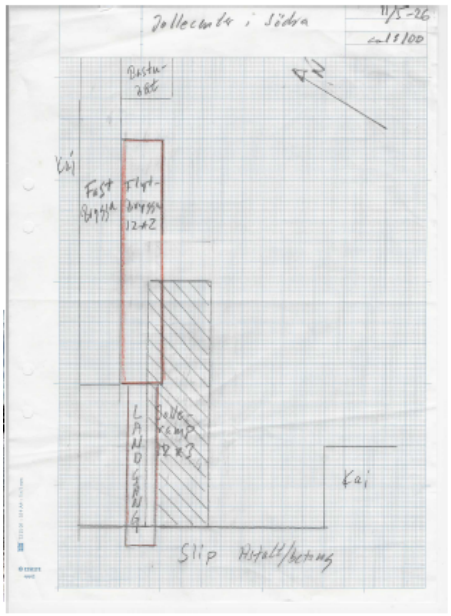
Tillstånd enligt gällande nyttjanderättsavtal

Sölvesborgs kommun och Hälleviks Hamnförening har 2024-04-22 ingått avtal om nyttjanderätt avseende del av Stiby 9:87. Enligt punkt 2 i avtalet upplåts nyttjanderättsobjektet av Kommunen till föreningen för hamn och hamnområde och därtill hörande verksamhet. Föreningen får inte utan Kommunens skriftliga godkännande använda nyttjanderättsobjektet för annat ändamål. Föreningen får inte uppföra byggnader eller andra anläggningar inom nyttjanderättsobjektet utan skriftligt tillstånd av Kommunen.

Det har framförts önskemål till kommunen om att få iordningsställa en del av det aktuella nyttjanderättsområdet för att möjliggöra en enkel och säker sjösättning av jollar:







- Äldre sjösättningsramp (inte i bruk idag) föreslås iordningsställas genom att området rensas från växtlighet och en ramp (3 m*ca 12 m) formas av färdiggjutna betongelement (ca 1*2 m och 15 cm tjocka) som placeras på befintlig makadambädd efter avjämning
- Rampen används för sjösättning av jollar/mindre följebåtar max 300 kg
- Rampen är ej avsedd för biltrailer

- En flytbrygga ca 12 *2 m läggs längs med befintlig fast brygga och förses med en landgång ca 8*1,5 m med rulle i landfästet
- Flytbryggan förankras i den fasta bryggan/kajen på lämpligt sätt så flytbryggan kan följa med vid förändringar av vattennivån

Sölvesborgs kommun, i egenskap av markägare, ger härmed sitt tillstånd till att Hälleviks Hamnförening får iordningställa område inom kommunens fastighet Stiby 9:87 enligt ovan. Hälleviks Hamnförening ansvarar för att, innan några åtgärder påbörjas, inhämta samtliga erforderliga tillstånd och myndighetsbeslut samt fullgöra eventuella anmälningsskyldigheter som krävs för åtgärdernas genomförande. Föreningen ska även innan åtgärderna påbörjas säkerställa att berörda i Hällevik har informerats om de planerade åtgärderna. Åtgärderna får inte påbörjas förrän samtliga angivna skyldigheter har fullgjorts.

Kommunens tillstånd är tidsbegränsat och gäller till och med den 31 mars 2029, då åtgärderna senast ska vara slutförda. Om åtgärderna inte slutförts i tid krävs att nytt tillstånd inhämtas.

Sölvesborg den / 2026

Magnus Runesson
Teknisk chef

SFKN § Dnr 2026/107

Samråd - E.ONs nätutvecklingsplan för 2027–2036

FÖRSLAG TILL BESLUT

Samhällsbyggnads-, fritid och kulturnämnden antar miljösamordnarens tjänsteskrivelse som sin egen och översänder den som svar till E.ON Energidistribution AB.

Ärendet i korthet

E.ON energidistribution AB har tagit fram en preliminär nätutvecklingsplan för sitt elnät. Planen innehåller karta över E.ONs elnät samt gränspunkter till andra elnätsföretag. Det beskrivs även prognos för behovet av överföringskapacitet i E.ONs elnät samt planerade investeringar och alternativa lösningar.

Bakgrund

E.ON Energidistribution AB har tagit fram en preliminär nätutvecklingsplan för perioden 2027-2036. Syftet med planen är att redovisa hur elnätet långsiktigt kan utvecklas för att möta samhällets ökande behov av el och effekt till följd av bland annat elektrifiering, näringslivsutveckling och befolkningsförändringar.

Planen omfattar E.ON:s elnätsverksamhet på nationellt nivå och beskriver elnätets utbredning, struktur, framtida kapacitetsbehov samt planerade åtgärder för att säkerställa en ändamålsenligt elförsörjning.

E.ON bjuder nu in till samråd för att inhämta synpunkter och lokal kunskap från berörda aktörer inför det fortsatta arbetet med nätutvecklingsplanen.

Beslutsunderlag

Miljösamordnare Helen Gårners tjänsteskrivelse 2026-10-14.

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Handläggare
Helen Gårner, 0456-8163 68
helen.garner@solvesborg.se

Mottagare

Tjänsteskrivelse – E ON nätutvecklingsplan

Förslag till beslut

Sölvesborgs kommun ställer sig positiv till E.ON:s arbete med att planera och utveckla elnätsinfrastrukturen för att möjliggöra den pågående energiomställningen och möta framtida el- och effektbehov.

Sölvesborgs kommun anser att det är av stor betydelse att elnätet dimensioneras och utvecklas så att både mindre och större produktionsanläggningar för förnybar energi, såsom sol- och vindkraft, kan anslutas på ett effektivt, rättssäkert och förutsägbart sätt utan onödiga begränsningar eller fördröjningar.

Påverkar beslutet barn/ungdomar, direkt eller indirekt?

☐ Ja, se bifogad barnchecklista.

☒ Nej, se förklaring nedan.

Förklaring (vid svar Nej ovan)

Åtgärden bedöms vara förenligt med principen om barnets bästa enligt Miljöbalken.

Ärendet i korthet

E.ON energidistribution AB har tagit fram en preliminär nätutvecklingsplan för sitt elnät. Planen innehåller karta över E.ONs elnät samt gränspunkter till andra elnätsföretag. Det beskrivs även prognos för behovet av överföringskapacitet i E.ONs elnät samt planerade investeringar och alternativa lösningar.

Bakgrund

E.ON Energidistribution AB har tagit fram en preliminär nätutvecklingsplan för perioden 2027-2036. Syftet med planen är att redovisa hur elnätet långsiktigt kan utvecklas för att möta samhällets ökande behov av el och effekt till följd av bland annat elektrifiering, näringslivsutveckling och befolkningsförändringar.

Planen omfattar E.ON:s elnätsverksamhet på nationellt nivå och beskriver elnätets utbredning, struktur, framtida kapacitetsbehov samt planerade åtgärder för att säkerställa en ändamålsenligt elförsörjning.

E.ON bjuder nu in till samråd för att inhämta synpunkter och lokal kunskap från berörda aktörer inför det fortsatta arbetet med nätutvecklingsplanen.

Bedömning

Sölvesborgs kommun ser positivt på den fortsatta dialogen kring elektrifiering, energiomställning och utvecklingen av elnätsinfrastrukturen.

Kommunen noterar att prognosen för Blekinge huvudsakligen pekar på ett ökat effektbehov till följd av elektrifieringen av transportsektorn, ny bostadsbebyggelse och utvecklingen av mindre verksamheter. Samtidigt framhålls länets goda förutsättningar för etablering av större anläggningar för såväl sol- som vindkraft. Sölvesborgs kommun ser positivt på den potential som identifieras för ökad produktion av förnybar energi i länet och kommunen.

Kommunen vill särskilt betona vikten av att elnätskapacitet finns tillgänglig för både större produktionsanläggningar och mindre decentraliserade energilösningar. Det är angeläget att även småskaliga solcellsanläggningar kan anslutas till elnätet på ett effektivt och förutsägbart sätt. Möjligheterna för företag, lantbrukare och enskilda fastighetsägare att bidra till energiomställningen genom lokal fossilfri energiproduktion bör främjas.

Kommunen anser att prognoserna inte enbart bör baseras på förväntad samhällstillväxt, utan även beakta faktorer såsom länets geografiska förutsättningar för samlokalisering och samordnad planering av energianläggningar samt möjligheterna att bidra till kapacitetsförsörjningen i angränsande län.

Sölvesborgs kommun ser positivt på en långsiktig förstärkning av elnätskapaciteten samt fortsatta satsningar på batterilagring, flexibilitetslösningar och annan energiinfrastruktur som kan bidra till en robust och hållbar utveckling i kommunen.

För att möta framtida energi- och effektbehov, såväl inom den fysiska samhällsplaneringen som inom kommunens arbete med civil beredskap och totalförsvar, bedömer Sölvesborgs kommun att en nära och kontinuerlig samverkan med E.ON är av stor betydelse. En sådan samverkan kan bidra till ökad kunskap om planerade investeringar och nätförstärkningar samt skapa bättre förutsättningar för en långsiktigt hållbar kommunal planering.

I ärendet har Anna Terning, samhällsplanerare, medverkat.

Helen Gårner
Miljösamordnare

Beslut sänds till:

natutvecklingsplaner@eon.se



Genom Agenda 2030 har världens länder åtagit sig att från och med den 1 januari 2016 till år 2030 utrota fattigdomen och hungern överallt; att bekämpa ojämlikheter inom och mellan länder; att bygga fredliga, rättvisa och inkluderande samhällen; att skydda de mänskliga rättigheterna och främja jämställdhet och kvinnor och flickors egenmakt; att säkerställa ett varaktigt skydd för planeten och dess naturresurser.

From: "Ann-Louise Cato" <Ann-Louise.Cato@solvesborg.se>
Sent: 2026-10-12 13:26:53
To: "Samhällsbyggnads, fritid och kulturnämnden" <sfkn@solvesborg.se>
Subject: VB: E.ONs nätutvecklingsplan 2027–2036 lanserad

Informationsklass: 1- Intern

Från: EEDAB Nätutvecklingsplaner <natutvecklingsplaner@eon.se>
Skickat: den 17 september 2026 16:40
Ämne: E.ONs nätutvecklingsplan 2027–2036 lanserad

Du får inte ofta e-post från natutvecklingsplaner@eon.se. Läs om varför det här är viktigt

VARNING: Det här e-postmeddelandet kom utanför organisationen. Klicka inte på länkar eller öppna bilagor om du inte känner igen avsändaren och vet att innehållet är säkert.

Hej,

E.ONs preliminära nätutvecklingsplan för 2027–2036 är nu publicerad på vår webbplats eon.se. Det finns möjlighet att delta i samrådet som pågår till och med den med 15 november 2026, vi ser fram emot era synpunkter på vår nätutvecklingsplan. Skicka in samrådssvaret som mejltext eller pdf till natutvecklingsplaner@eon.se. Tänk på att inte skicka personuppgifter.
Sprida gärna denna information till berörda medarbetare eller funktioner inom er organisation. Välkommen att kontakta mig om ni har några frågor.

Bästa hälsningar

Jesper Werneskog
Projektledare
Elbehovsprognoser

E.ON Energidistribution AB, Carlsgatan 22, SE-211 20 Malmö

eon.se | Facebook | LinkedIn | Instagram | YouTube



Please visit eon.se/legal and find information about how at E.ON handle your personal data.
Privileged/Confidential information may be contained in this message and is intended solely for the use of the addressee
If you receive this mail by mistake, you may not use, copy or distribute it to anyone selse. Please erase the message and notify us immediately
E.ON Energidistribution AB, Skåne län, Malmö Kommun, Registered Number of the company 556070-6060

SFKN § Dnr 2026/95

Samråd om regionplan för Skåne 2045

FÖRSLAG TILL BESLUT

Samhällsbyggnads-, fritid och kulturnämnden beslutar att anta förvaltningens yttrande som sitt eget.

Ärendet i korthet

Region Skåne har aktualiserat Regionplan för Skåne 2022–2040 genom att ta fram en ny samrådshandling; Regionplan för Skåne 2045. Sölvesborgs kommun ges möjlighet att yttra sig över planförslaget fram till den 31 januari 2027.

Bakgrund

Den nu gällande regionplanen, Regionplan för Skåne 2022–2040, antogs av regionfullmäktige den 14 juni 2022. Planens aktualitet ska prövas varje mandatperiod. Region Skåne anser att regionplanen i huvudsak är aktuell, men att samhällsförändringar, ändrad lagstiftning och ökad kunskap föranleder en aktualisering. Ett nytt samrådsförslag: Regionplan för Skåne 2045, har tagits fram.

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

Regionplan för Skåne 2045 samordnas med den regionala utvecklingsstrategin och stödjer dess genomförande.

Regionplanens tidshorisont har utökats till 2045 för att omfatta ungefär samma tidsrymd som tidigare plan. Planen har kompletterats med vision och mål som visualiseras i en övergripande strukturbild, vilken ersätter strukturkartan i gällande plan. Framtagna mål konkretiseras i fyra geografiska strukturer: bebyggelse-, transportinfra-, grön-/blå- samt teknisk infrastruktur. Till respektive struktur hör geografisk avgränsade riktlinjer som kopplas till en plankarta.

En konsekvensbedömning, innefattande såväl miljöfrågor som sociala och ekonomiska konsekvenser, har gjorts för planen. Den fokuserar på skillnaderna mellan gällande och aktualiserad plan och jämförs med ett nollalternativ. Planhandlingen kompletteras även av en begreppslista.

Regionplan för Skåne 2045 inklusive bilagor är på samråd fram till den 31 januari 2027.

Beslutsunderlag

Samhällsplanerare Anna Ternings tjänsteskrivelse 2026-10-12 .
Beslutsförslag 2026-08-21
Regionplan för Skåne 2045 samrådshandling
Bilaga 1 Konsekvensbedömning samrådshandling
Bilaga 2 Begreppslista
Missiv

_____

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Handläggare
Anna Terning, 0456-81 60 51
anna.terning@solvesborg.se

Mottagare
Samhällsbyggnad-, fritid- och kulturnämnden

Tjänsteskrivelse: Remissyttrande över regionplan för Skåne 2045

Förslag till beslut

Samhällsbyggnads-, Fritid- och Kulturnämnden beslutar att anta förvaltningens yttrande som sitt eget.

Påverkar beslutet barn/ungdomar, direkt eller indirekt?

☐ Ja, se bifogad barnchecklista.

☒ Nej, se förklaring nedan.

Förklaring (vid svar Nej ovan)

Beslutet utgör endast remissyttrande på ett dokument som annan myndighet ansvarar för.

Ärendet i korthet

Region Skåne har aktualiserat Regionplan för Skåne 2022–2040 genom att ta fram en ny samrådshandling; Regionplan för Skåne 2045. Sölvesborgs kommun ges möjlighet att yttra sig över planförslaget fram till den 31 januari 2027.

Bakgrund

Den nu gällande regionplanen, Regionplan för Skåne 2022–2040, antogs av regionfullmäktige den 14 juni 2022. Planens aktualitet ska prövas varje mandatperiod. Region Skåne anser att regionplanen i huvudsak är aktuell, men att samhällsförändringar, ändrad lagstiftning och ökad kunskap föranleder en aktualisering. Ett nytt samrådsförslag: Regionplan för Skåne 2045, har tagits fram.

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

Regionplan för Skåne 2045 samordnas med den regionala utvecklingsstrategin och stödjer dess genomförande.

Regionplanens tidshorisont har utökats till 2045 för att omfatta ungefär samma tidsrymd som tidigare plan. Planen har kompletterats med vision och mål som visualiseras i en övergripande strukturbild, vilken ersätter strukturkartan i gällande plan. Framtagna mål konkretiseras i fyra geografiska strukturer: bebyggelse-, transportinfra-, grön-/blå- samt teknisk infrastruktur. Till respektive struktur hör geografisk avgränsade riktlinjer som kopplas till en plankarta.

En konsekvensbedömning, innefattande såväl miljöfrågor som sociala och ekonomiska konsekvenser, har gjorts för planen. Den fokuserar på skillnaderna mellan gällande och aktualiserad plan och jämförs med ett nollalternativ. Planhandlingen kompletteras även av en begreppslista.

Regionplan för Skåne 2045 inklusive bilagor är på samråd fram till den 31 januari 2027.

Bedömning

Samrådshandlingen är väl genomarbetat och har en tydlig struktur, som gör dokumentet lättläst.

Mål A4 ” Skånes offentliga rum och mötesplatser är inkluderande och främjar sammanhållning och tillit.” stödjs enbart av en riktlinje 3.1–11 "Utveckla bytespunkter i prioriterade pendlingsstråk till attraktiva och trygga mötesplatser med tillgång till service". Denna enda riktlinje har fokus på mötesplatser i form av bytespunkter. Sölvesborgs kommun anser att naturen som mötesplats bör uppmärksammas i planen. I naturen kan människor i olika åldrar och med olika bakgrund mötas på lika villkor, utan krav och utan kostnad. Regionplanen bör därför stötta åtgärder som tillgängliggör naturen och friluftslivet för alla.

I mål C4 "I Skåne finns god tillgänglighet till arbetsmarknad och utbildning som stärker integration och kompetensförsörjning." bör delen om integration tydliggöras i riktlinjerna.

Sölvesborgs kommun ser det som positivt att Hässleholm och Kristianstad är utpekade som regionala kärnor samt som gemensam tillväxtmotor. Städerna är mycket viktiga för kommunen ur arbetsmarknadssynpunkt men även för dess service-, handels- och kulturutbud mm. Sölvesborgs kommun instämmer i planens skrivning om att det är viktigt att Kristianstad och Hässleholm stärker sin förmåga att driva utveckling och upprätthålla service och funktioner för hela delregionen. För att fungera som en gemensam tillväxtmotor är infrastruktur och transportmöjligheter av yttersta vikt. Det är därför positivt att planen pekar ut tillgänglighet och kapacitet i väg och kollektivtrafiksystem som centrala frågor. Stråket är dock inte utpekat som ”Stråk med väldigt högt framtida kapacitetsbehov/högklassig fordonskapacitet/kapacitetsutbyggnad järnväg” i temakartan för regional transportinfrastruktur, vilket ses som en

brist. Sölvesborgs kommun saknar även omnämnandet av Blekinge kustbana och dess utveckling för en starkare koppling mellan Skåne och Blekinge och därmed en stor del av Kristianstads omland.

Stråket mellan Malmö och Hässleholm är utpekat för kapacitetsutbyggnad järnväg. Det är åtgärder som kommer stärka transportflödet i hela södra Sverige, vilket Sölvesborgs kommun ser mycket positivt på. I planen anges att godstransporterna över Öresund förväntas öka med öppnandet av Fehmarn Bält-förbindelsen och därmed öka belastningen på Skånes godsbangårdar. Sölvesborgs kommun vill uppmärksamma att Sydostlänken är ett järnvägsprojekt som kommer att avlasta Södra stambanan från Älmhult och söderut och som därmed har positiv inverkan på transportflödet i region Skåne. Genom ökad utnyttjandegrad på hamnar utanför regionen kan godsbangårdarna i Skåne avlastas.

Plankartan för transportinfrastruktur skulle med fördel kunna förtydligas genom att redovisa järnvägsnätet utanför regionen på liknande sätt som övriga plankartor. Plankartan bör också kompletteras med information om stationslägen och hamnar utanför regionen för att visa på funktionen i en sammanhängande transportinfrastruktur i en mellanregional kontext. Plankartan för grönstruktur visar noder, stråk och leder samt behov av dessa över regiongränsen på ett föredömligt sätt.

Planens genomförande är till stor del beroende av kommunernas planering och statliga beslut. Även konsekvenserna av planen är beroende av att planens intentioner följs och får genomslag hos kommunerna. Detta kan ses som en osäkerhet och viss sårbarhet, då Regionen sätter upp riktlinjer, men kan inte säkerställa att de följs.

Konsekvensbedömningen redogör tydligt för tidigare regionplans påverkan samt aktualiseringens förhållande till detta. Den verkliga påverkan av planförslagets genomförande är dock svårare att utläsa. Exempelvis bedöms planförslagets påverkan på hushållning med naturresurser som positiv konsekvens i förhållande till nollalternativet som hade en måttligt negativ konsekvens. Mycket av den föreslagna utvecklingen tar natur- och jordbruksmark i anspråk vilket bör ha en negativ inverkan på exempelvis friluftsliv, biologisk mångfald, livsmedelsproduktion och landskapsbild mm.

Anna Terning
Samhällsplanerare

Magnus Runesson
Teknisk chef

Bilagor

Beslutsförslag 2026-08-21

Regionplan för Skåne 2045 samrådshandling

Bilaga 1 Konsekvensbedömning samrådshandling

Bilaga 2 Begreppslista

Missiv

Beslut sänds till:

Samhällsplanerare Anna Terning
Tekniska chefen Magnus Runesson
Förvaltningschefen för samhällsbyggnad, fritid och kultur Anders Wanstadius
Region Skåne via adressen: region@skane.se Ange dnr 2026-POL000165

Regionala utvecklingsnämnden

BESLUTSFÖRSLAG

Block, Johanna
Johanna.Block@skane.se

Datum 2026-08-21
Ärendenummer 2026-POL000165

Regionplan för Skåne 2045

Ordförandens förslag

1. Regionala utvecklingsnämnden beslutar att remittera föreliggande samrådshandling av *Regionplan för Skåne* 2045 till berörda aktörer.

Ärendet justeras omedelbart.

Sammanfattning

Region Skåne har i enlighet med Regionfullmäktiges beslut från 2025-09-30 arbetat med att ta fram en aktualiserad regionplan. Samrådshandlingen är ett förslag på aktualiserad regionplan och hur samarbetet kring fysisk planering kan vidareutvecklas i Skåne. Målsättningen är en aktualiserad regionplan som fokuserar på att ge vägledning för beslut om översiktsplaner, detaljplaner och områdesbestämmelser i en föränderlig omvärld och på så sätt bidra till en mer robust regional utveckling.

Samrådet pågår mellan 2026-08-28 och 2027-01-31. Under denna samrådsperiod önskar Region Skåne att alla berörda aktörer inkommer med synpunkter gällande både innehåll och arbetssätt.

I ärendet finns följande dokument:

1. Beslutsförslag 2026-08-21
2. *Regionplan för Skåne* 2045 *samrådshandling*, i PDF-format
3. Bilaga 1_Konsekvensbedömning samrådshandling
4. Bilaga 2_Begreppslista

5. Missiv
6. Sändlista samråd Regionplan för Skåne 2045

Beskrivning av ärendet och skälen för förslaget

Föreliggande samrådshandling *Regionplan för Skåne* 2045 är en aktualiserad regionplan i enlighet med regionfullmäktiges beslut 2025-09-30. Målet med samrådet är att få in synpunkter och perspektiv på huruvida den aktualiserade regionplanen, *Regionplan för Skåne* 2045, uppfyller de behov och det syfte som planen avser samt de förbättringar som efterfrågades i aktualitetsprövningen:

- att vara ett stöd för den fysiska planeringen i de skånska kommunerna vad gäller de mellankommunala och regionala planeringsfrågorna
- att ge praktisk vägledning för kommunal planering och skapar förutsättningar för hållbar utveckling i hela Skåne
- att vara en regionplan som siktar mot en robust region och med tydligare regional vägledning

Förändringar jämfört med gällande *Regionplan för Skåne* 2022-2040

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

I *Regionplan för Skåne* 2045 finns en vision och ett antal mål. Målen tar avstamp i regionala värden och kopplas tydligare till geografiska strukturer. Den tidigare strukturkartan har ersatts av en mer övergripande och visionär strukturbild, kompletterad med två omvärldsbilder som sätter in Skåne i ett bredare sammanhang.

Målen konkretiseras i fyra geografiska strukturer: bebyggelsestruktur, transportinfrastruktur, grön- och blåstruktur och teknisk infrastruktur. I dessa regionala strukturer anger planen grunddragen för användningen av mark- och vattenområden av betydelse för Skåne. Till respektive struktur hör geografiskt avgränsade riktlinjer. En stor förändring jämfört med *Regionplan för Skåne* 2022–2040 är att det nu finns en plankarta till vilken riktlinjerna är kopplade.

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

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

Konsekvensbedömningen har uppdaterats utifrån den aktualiserade regionplanens tydligare inriktning och ökat fokus på robusthet och resiliens. Bedömningen analyserar framför allt de konsekvenser som följer av planens nya och tydligare ställningstaganden samt den ökade vägledningen för kommunal och regional planering.

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

Ekonomiska konsekvenser och finansiering

Fortsatt arbete med *Regionplan för Skåne* 2045 sker inom regionala utvecklingsnämndens budget.

Juridisk bedömning

Samråd med regionjuristerna har inte bedömts nödvändigt.

Miljökonsekvenser

Enligt plan- och bygglagen ska regionplanen utformas så att konsekvenserna av den tydligt framgår. *Regionplan för Skåne* 2045 antas medföra betydande miljöpåverkan och därför genomförs en strategisk miljöbedömning.

Samverkan med berörda fackliga organisationer

Ingen samverkan/MBL-förhandling har bedömts nödvändig i detta ärende.

Uppföljning

Uppföljning sker då Regionala utvecklingsnämnden beslutar att remittera granskningshandling av *Regionplan för Skåne* 2045 till berörda aktörer.

Beslutet skickas till:

Expedieras enligt separat sändlista.

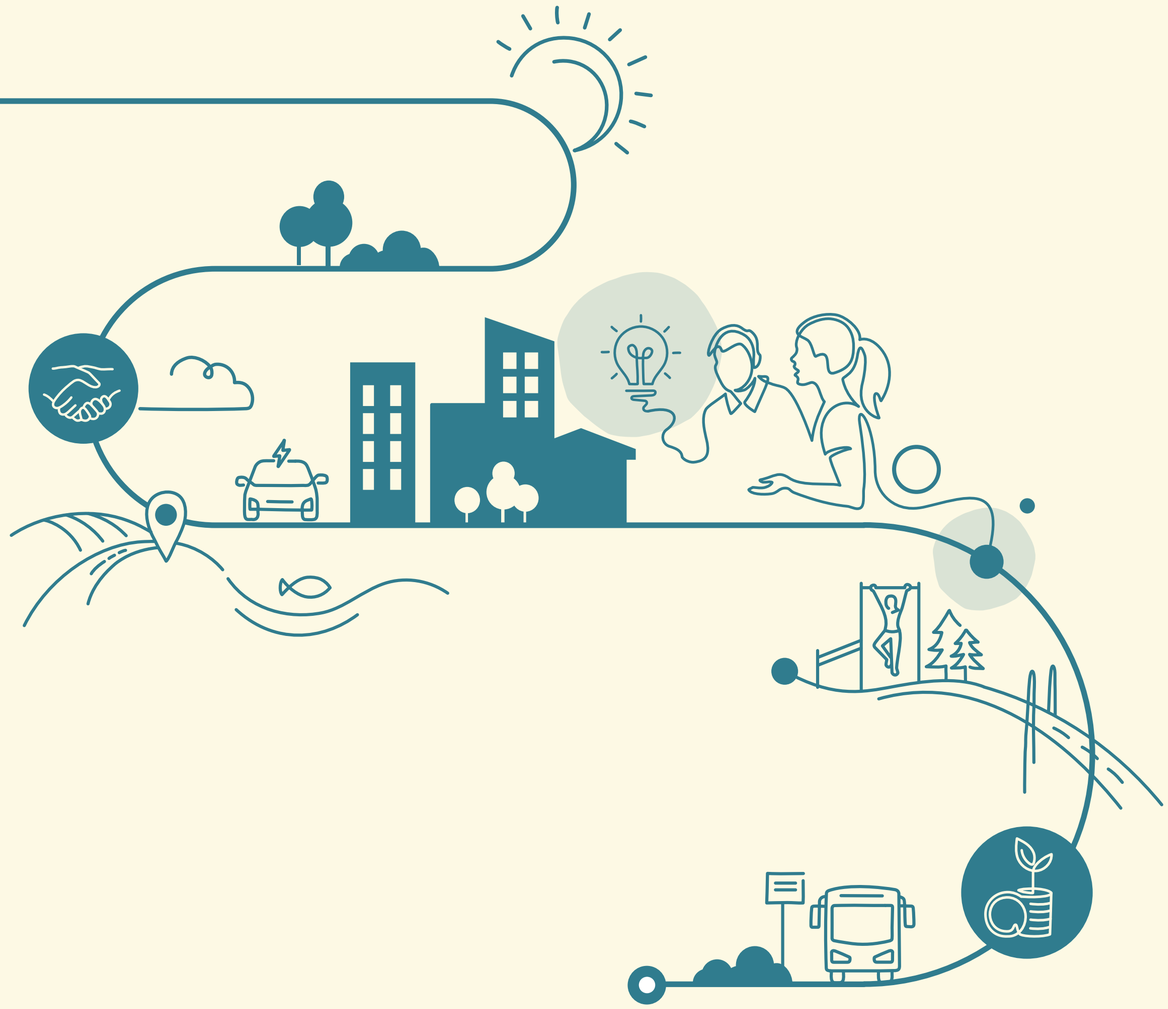
Anna Jähnke
Ordförande

Anna Pettersson
Utvecklingsdirektör

Regionplan för Skåne 2045

Samrådshandling





Innehållsförteckning

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



Foto: Torup/Apelöga

1. Om regionplanen

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

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

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

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

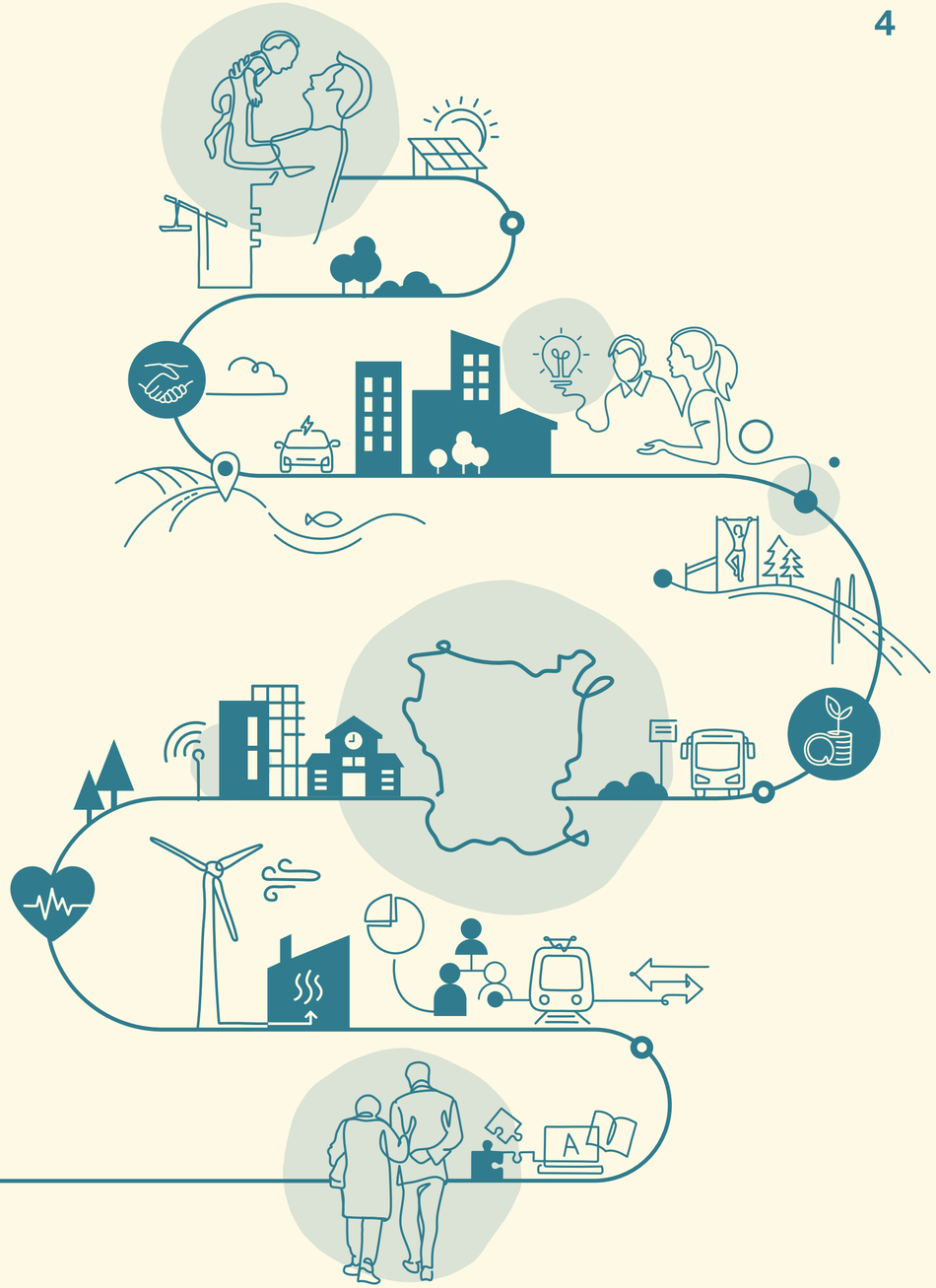
Regional fysisk planering

Vårt levnadssätt och omvärldens förutsättningar kräver nya sätt att planera. Många planeringsfrågor spänner över de kommunala och regionala gränserna och vinner på att ses i ett regionalt sammanhang. Det gäller till exempel infrastruktur, kollektivtrafik och förutsättningar för näringslivets utveckling, men också klimat- och energifrågor. Det handlar om vilka villkor som ges för att människor ska kunna leva och verka i hela Skåne.

Sedan 2019 har Region Skåne enligt 7 kap. Plan- och bygglagen om regional planering ansvar för den regionala fysiska planeringen. Region Skåne ska därmed utreda regionala frågor av betydelse för länets fysiska miljö, verka för insatser som kan bidra till att det långsiktiga behovet av bostäder kan tillgodoses samt verka för insatser som kan bidra till att minska länets klimatpåverkan och dess effekter.

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

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

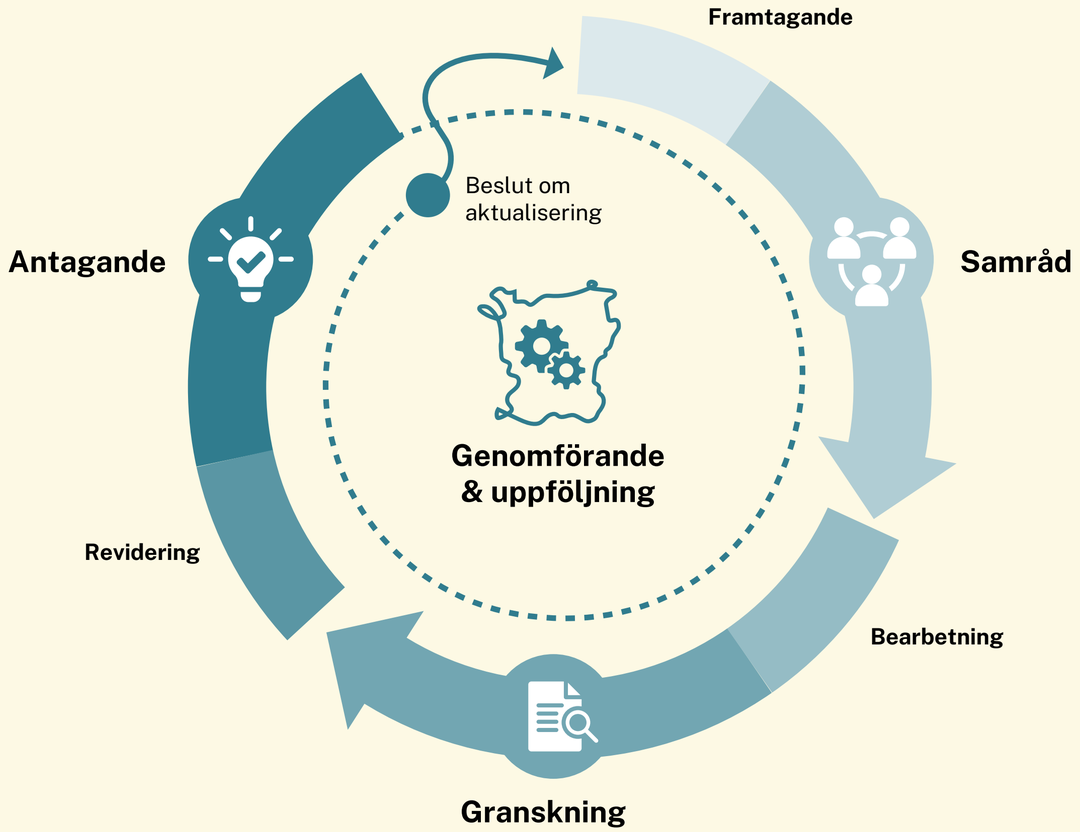


Regionplaneprocessen

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

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

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



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

Så utvecklas regionplanen

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

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

Några viktiga skillnader

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

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

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

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

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

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

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



Foto: Koncernkontoret, Region Skåne

Regionplanens delar

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

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

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

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

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

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

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

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

Bilagor

- Bilaga 1: Konsekvensbedömning
- Bilaga 2: Begreppslista



2. Vision, mål och strukturbild

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

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

Vision

Visionen för *Regionplan för Skåne 2045* lyder:

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



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



Foto: Malmö/Apelöga

Mål

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

Hälsa & livsmiljö

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

Tillgänglighet & mobilitet

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

Konkurrenskraft & robusthet

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



Hälsa & livsmiljö

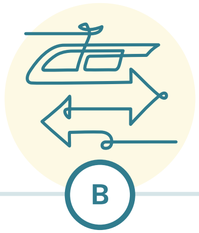
A1. Skåne har hälsofrämjande, hållbara och klimatanpassade livsmiljöer.

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

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

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

A5. Skåne har robust försörjning av dricksvatten och livsmedel.



Tillgänglighet & mobilitet

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

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

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

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

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



Konkurrenskraft & robusthet

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

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

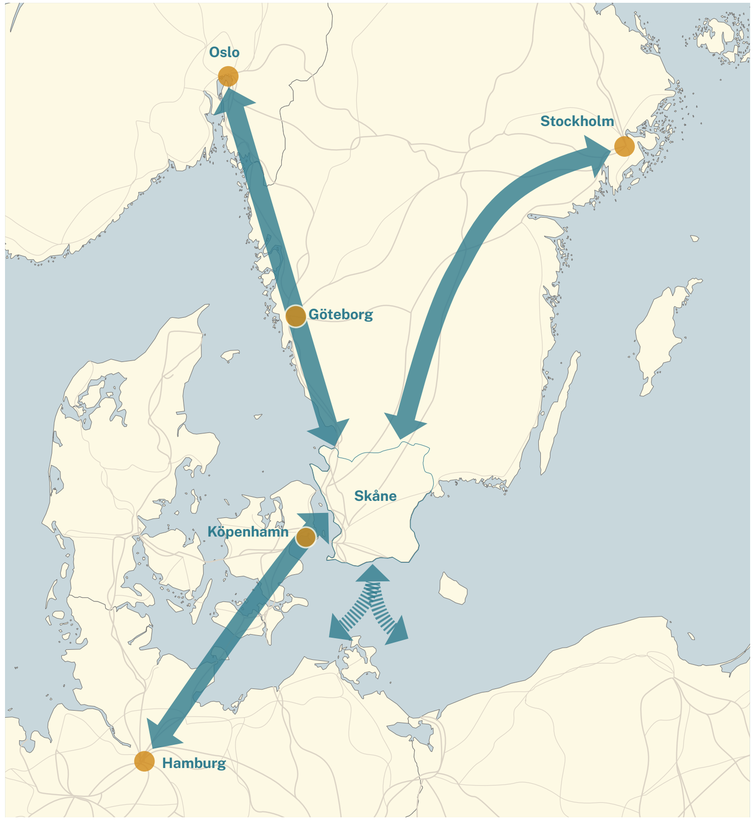
C3. Skånes produktiva jordbruksmark och grön- och blåstrukturer värnas och bidrar till att stärka Skånes attraktivitet och robusthet.

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

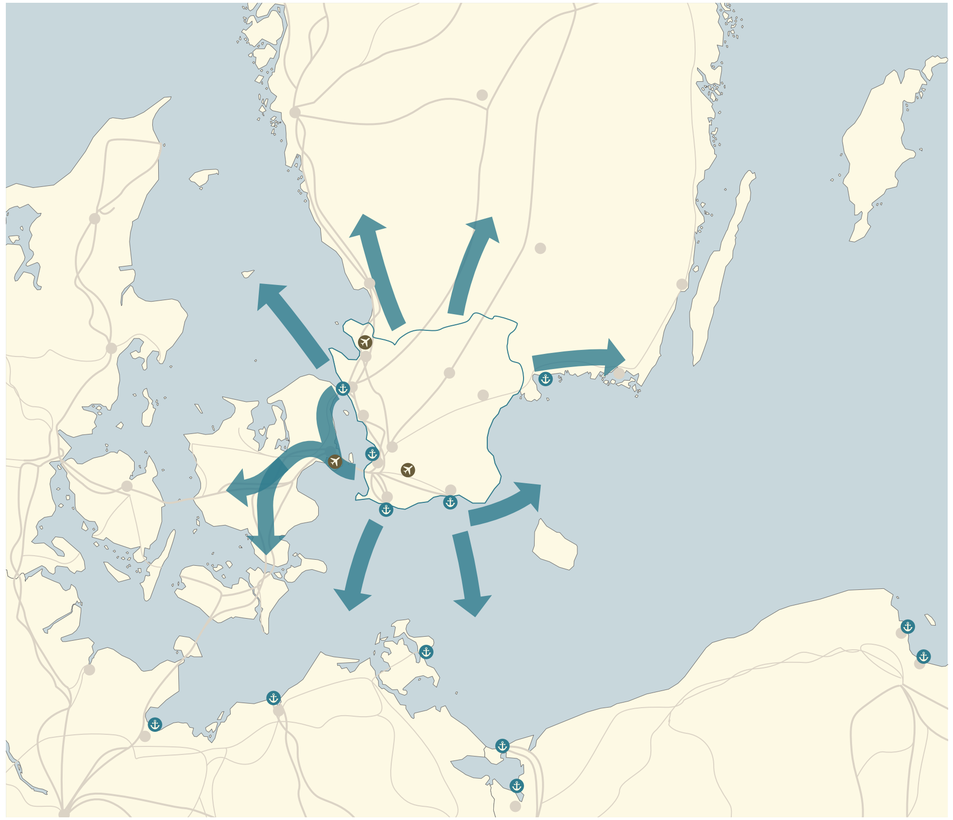
C5. Skåne har robust energiinfrastruktur och god självförsörjning av eleffekt samt en långsiktigt hållbar försörjning och hantering av vatten.

Omvärldsbilder

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



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



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

Strukturbild

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



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



Foto: Skånes universitetssjukhus, Malmö
Patrik Jävert/Andreas Irebring

3. Riktlinjer och plankarta

De regionala strukturerna och deras övergripande rumsliga samband

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



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

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

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

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

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

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

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



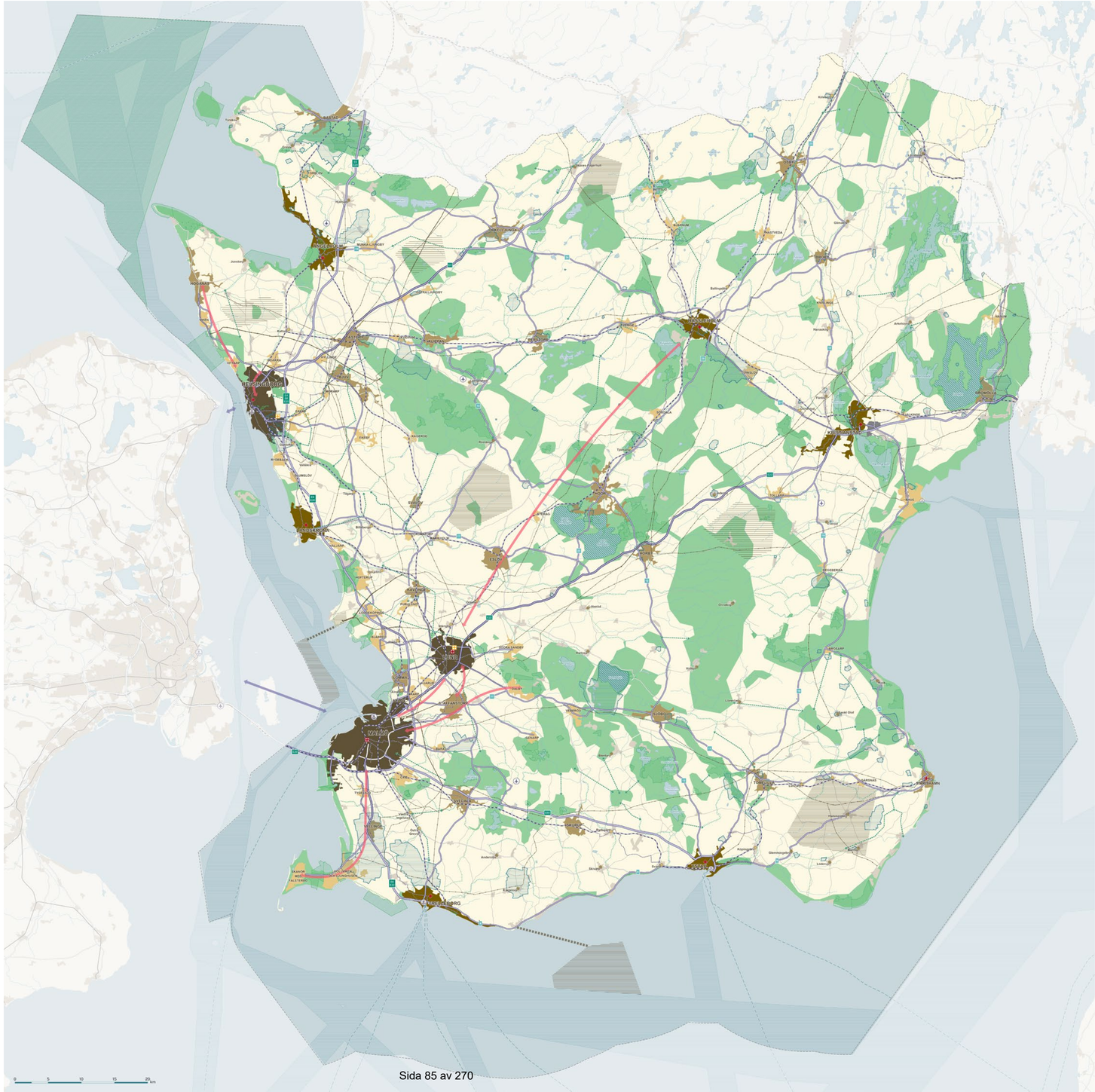
Foto: Helsingborg/Niklas Laurin

Plankarta

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

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

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



3.1 Regional bebyggelsestruktur

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

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

Ortsstrukturen delas in i följande kategorier i plankartan:

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

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

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

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

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

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



Foto: Kristianstad/Malin Palm



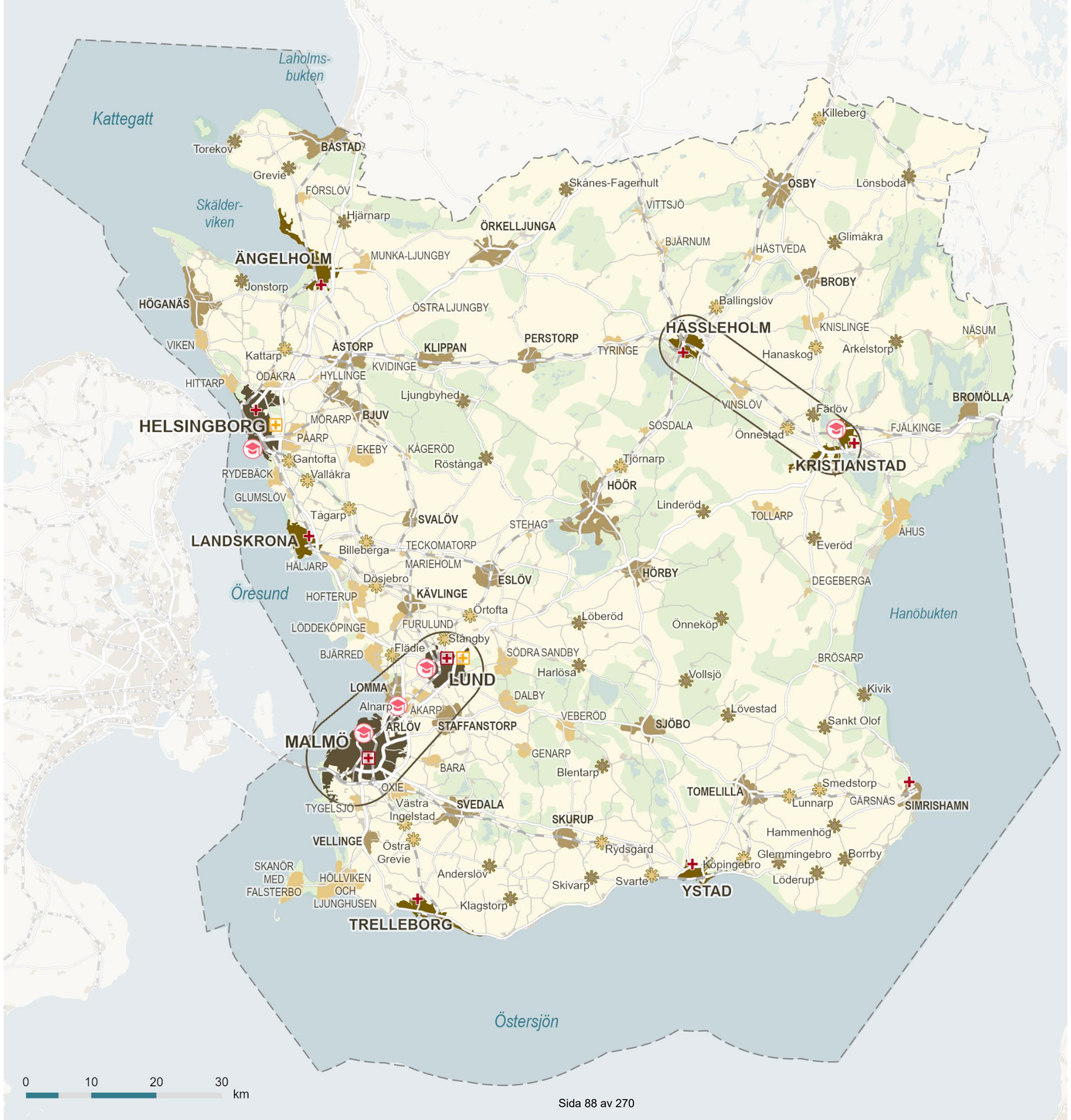
Foto: Eslöv/Christoffer Borg Mattisson

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

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

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

Skånes skilda förutsättningar och utmaningar behandlas närmare i respektive avsnitt.



Bebyggelsestruktur

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

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

Tillväxtmotorer

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

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

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

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

Malmö

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

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

Lund

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

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

Malmö och Lund som gemensam tillväxtmotor

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

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



Foto: Malmö/Perry Nordeng



Foto: Kristianstad

Helsingborg

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

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

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

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

Kristianstad och Hässleholm som gemensam tillväxtmotor

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

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

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

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

Regionala kärnor

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

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

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



Foto: Ystad/Apelöga



Foto: Tomelilla/Thomas Adolfsén, Johnér

Centralorter

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

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

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

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

Strategiska noder

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

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

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

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

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

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



Foto: Åhus/Frits Meyst, MeystPhoto.com

Serviceorter och kollektivtrafiknoder på landsbygden

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

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

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

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

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

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

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

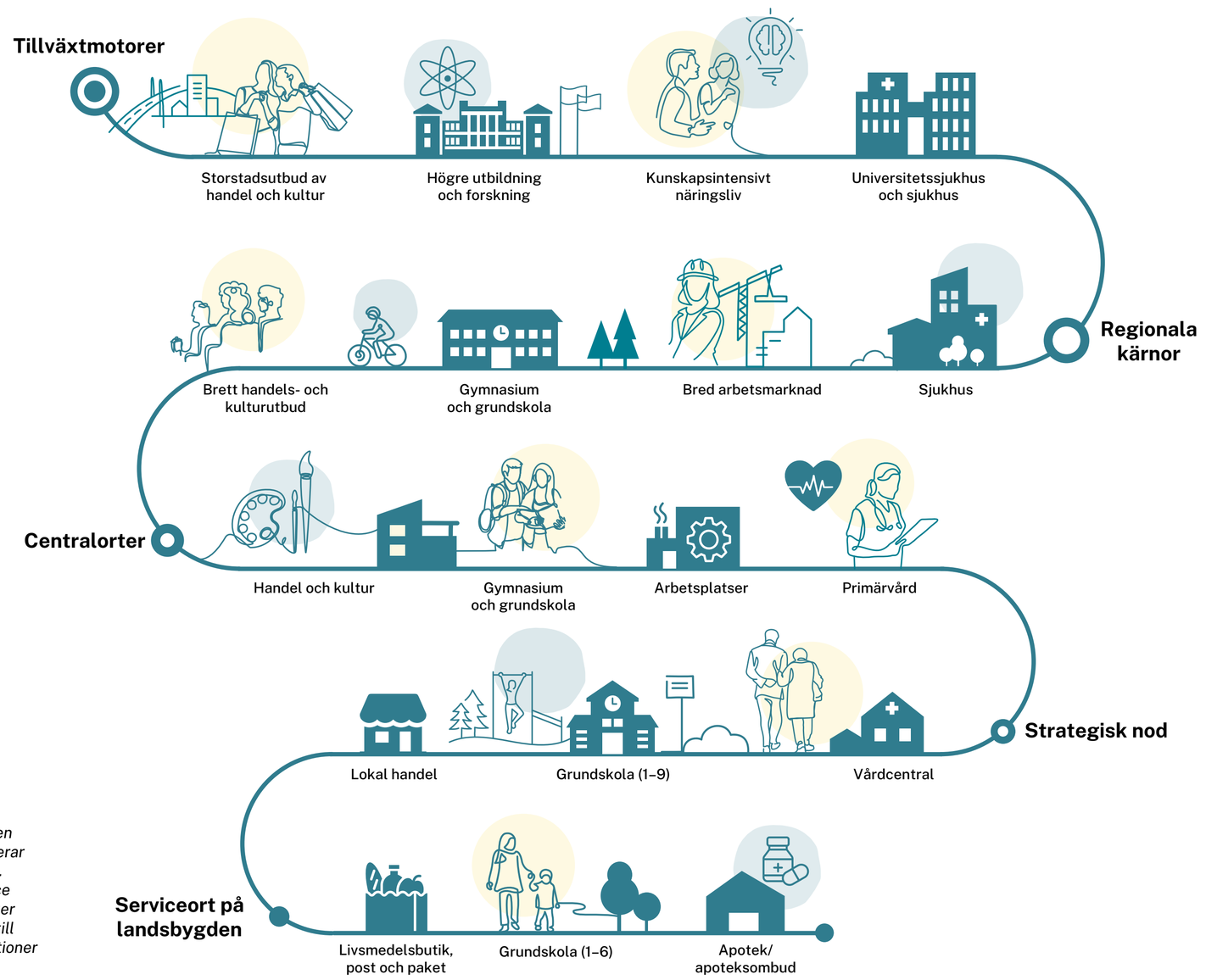
Landsbygden är en befintlig livsmiljö där människor bor och verkar, samtidigt som serviceorternas förutsättningar varierar kraftigt. I delar av Skåne möter landsbygden utmaningar med befolkningsminskning och vikande serviceunderlag, vilket kan sätta grundläggande funktioner som livsmedelsbutik och förskola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



Foto: Österlen/Oliver Bock



Foto: Malmö stadsbibliotek/Leif Johansson



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

Riktlinjer för bebyggelsestruktur

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

Gäller för: Tillväxtmotorer, Regionala kärnor, Centralorter strategiska noder

Bidrar till mål: B1, C1

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

Gäller för: Serviceorter på landsbygden, Kollektivtrafiknoder på landsbygden

Bidrar till mål: B1, B4, C3

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

Gäller för: Tillväxtmotorer, Regionala kärnor, Centralorter strategiska noder

Bidrar till mål: C3

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

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

Bidrar till mål: A1, B4

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

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

Bidrar till mål: B1, C3

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

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

Bidrar till mål: B1

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

Gäller för: Tillväxtmotorer, Regionala kärnor

Bidrar till mål: B1, C1

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

Gäller för: Serviceorter på landsbygden

Bidrar till mål: B1, B2

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

Gäller för: Kollektivtrafiknoder på landsbygden

Bidrar till mål: B1, B2

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

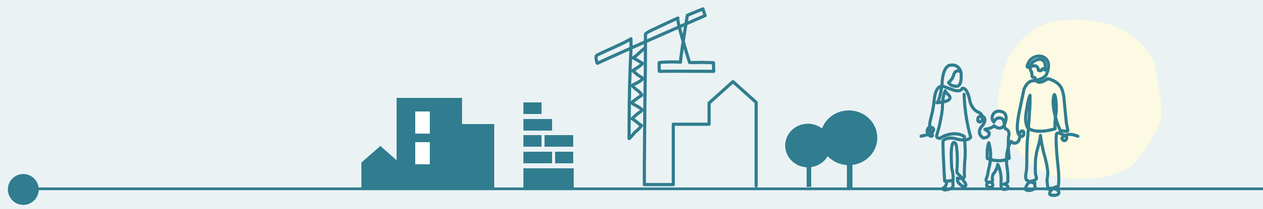
Gäller för: Tillväxtmotorer, Regionala kärnor Centralorter, Strategiska noder, Serviceorter på landsbygden, Kollektivtrafiknoder på landsbygden

Bidrar till mål: A2, B2

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

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

Bidrar till mål: A4, B1



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

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

Bidrar till mål: B2

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

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

Bidrar till mål: C1, C2

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

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

Bidrar till mål: A1

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

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

Bidrar till mål: A1



Foto: Lisa Wikstrand

3.2 Regional transportinfrastruktur

Den regionala transportinfrastrukturen består av:

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

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

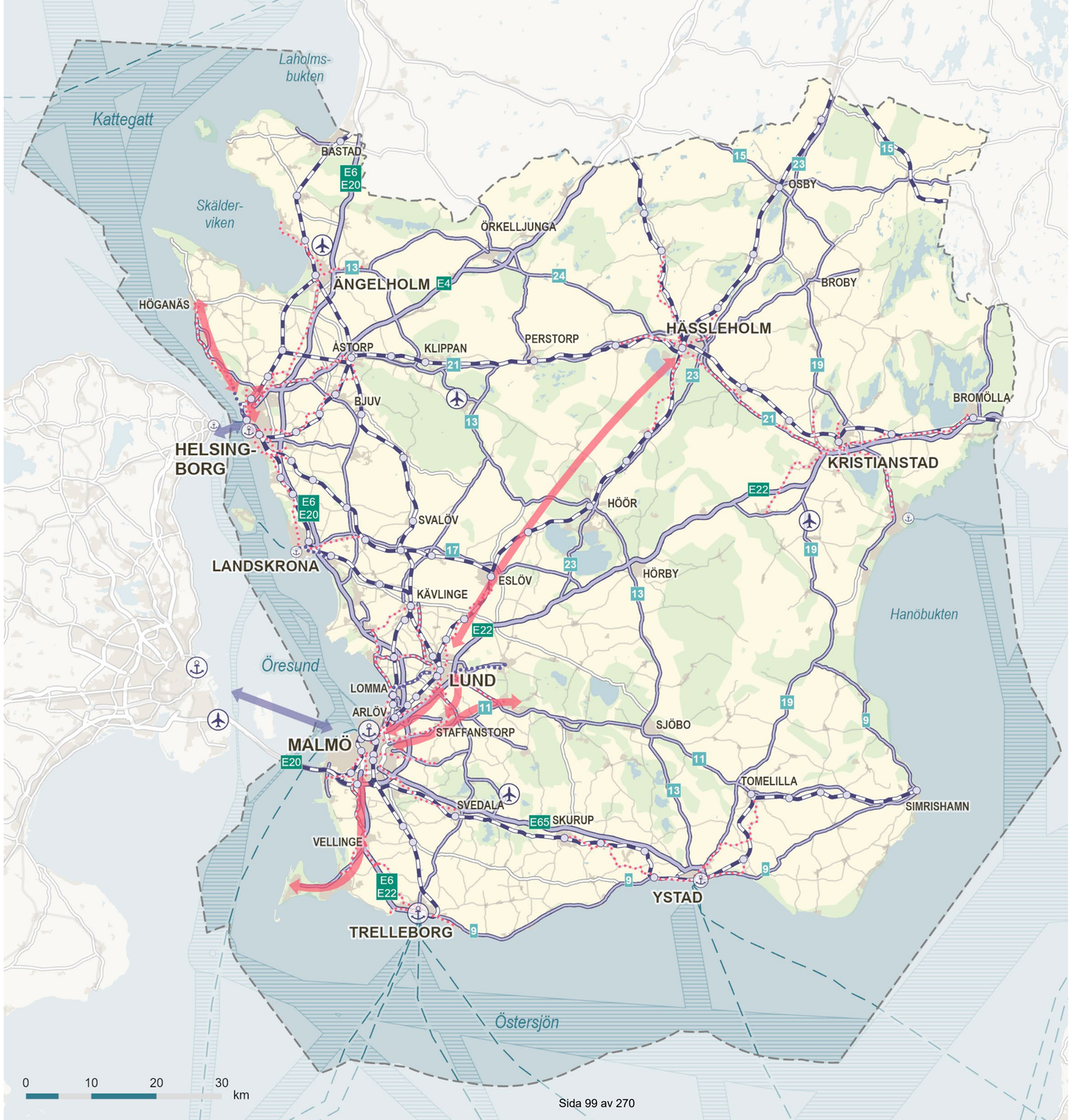
Transportinfrastruktur är en förutsättning för en sammanbunden och flerkärnig bebyggelsestruktur. En välfungerande transportinfrastruktur ger förutsättningar för att så många som möjligt ska kunna nå arbete, utbildning, service och fritidsaktiviteter.

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

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



Foto: E22:an, Lund/Malin Palm



Transportinfrastruktur

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

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

Väginfrastruktur

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

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

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

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

Järnvägsinfrastruktur

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

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

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

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

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



Foto: Trafikplats Kropp, Helsingborg/Studio e



Foto: Fria bad, Helsingborg/Malin Palm

Cykelinfrastruktur

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

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

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

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

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

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

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

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

Hamnar

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

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

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

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

Flygplatser

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

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

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

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



Foto: Trelleborgs hamn/Trelleborgs kommun

Övrig regionalt viktig transportinfrastruktur

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

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

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

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



Foto: Rangerbangården, Helsingborg/Malin Palm

Mark- och luftrumsstruktur för innovativ luftmobilitet

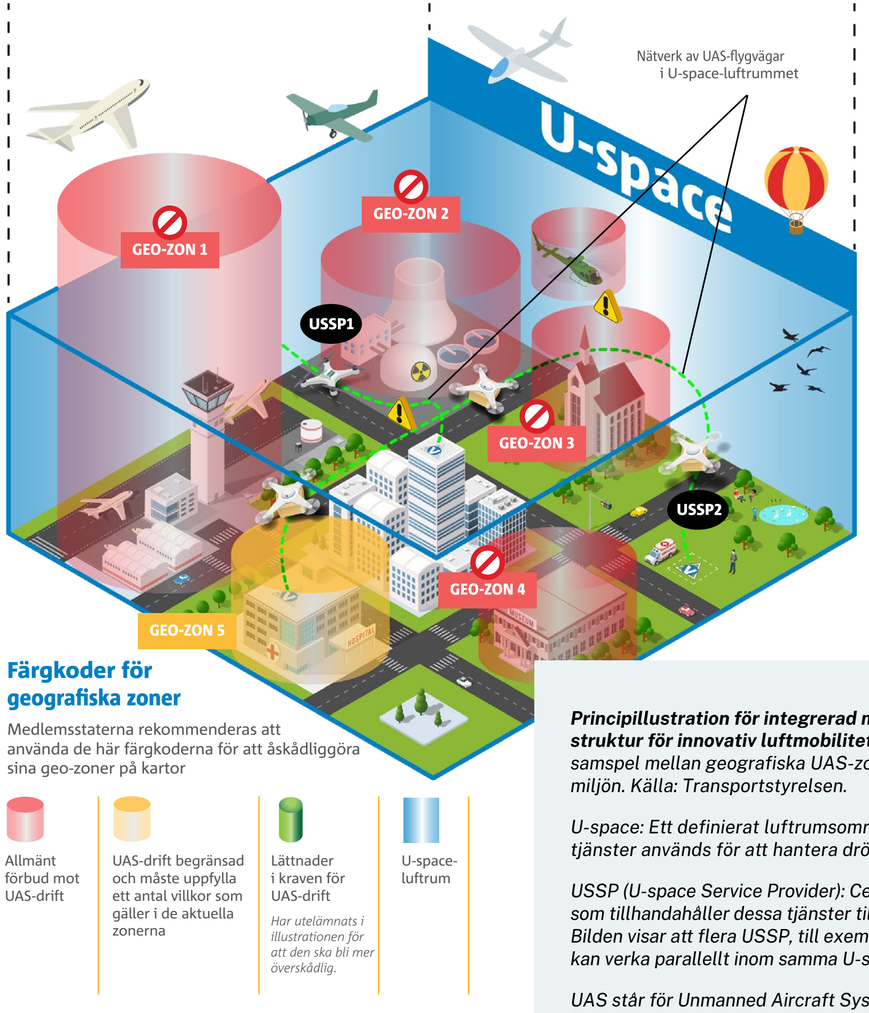
Infrastruktur för innovativ luftmobilitet (IAM) omfattar start- och landningsytor, luftrum för flygning på låg höjd (upp till 120 meter över marken) samt teknisk infrastruktur som stödjer drift och utveckling i både urbana miljöer och på landsbygden.

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

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

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

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



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

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

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

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

Riktlinjer för transportinfrastruktur

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

Gäller för: Väginfrastruktur

Bidrar till mål: B2, B4, C2, C4

3.2 – 2 Beakta järnvägens markanspråk för kapacitetsutveckling.

Gäller för: Järnvägsinfrastruktur

Bidrar till mål: B5, C2

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

Gäller för: Väginfrastruktur, Järnvägsinfrastruktur, Hamnar

Bidrar till mål: B2, B5, C2

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

Gäller för: Väginfrastruktur

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

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

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

Bidrar till mål: B2, B5

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

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

Bidrar till mål: B5, C2

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

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

Bidrar till mål: C2



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

Gäller för: Väginfrastruktur, Järnvägsinfrastruktur, Hamnar, Energiförsörjning

Bidrar till mål: B2, C2

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

Gäller för: Cykelinfrastruktur

Bidrar till mål: A2, B2, C1

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

Gäller för: Cykelinfrastruktur

Bidrar till mål: A2, A3

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

Gäller för: Cykelinfrastruktur

Bidrar till mål: A2, B2, B4

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

Gäller för: Hamnar

Bidrar till mål: B5, C2

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

Gäller för: Flygplatser

Bidrar till mål: B5, C2

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

Gäller för: Mark- och luftrumsstruktur för innovativ luftmobilitet

Bidrar till mål: B2, B5



3.3 Regional grön- och blåstruktur

Den regionala grön- och blåstrukturen består av:

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

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

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

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

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

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



Foto: Järavallen, Kävlinge/ Jonathan Månsson

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

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

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

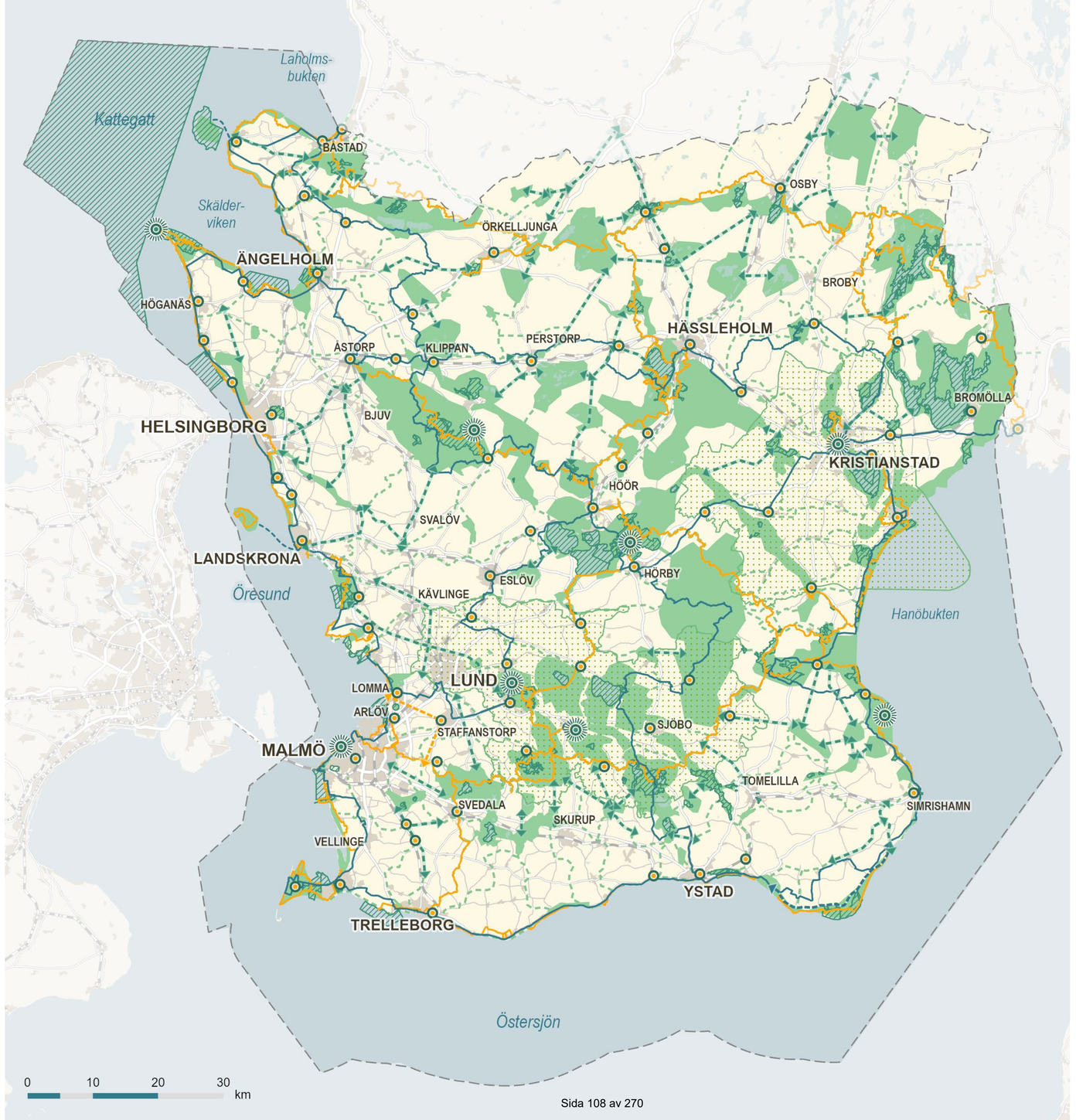
Mot denna bakgrund finns ett behov av att:

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

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



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



Grönstruktur

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

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

Regionala områden för friluftsliv

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

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

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

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

Regionala vandrings- och cykelleder för rekreation och turism

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

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

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

Regionala noder för friluftsliv

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

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

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



Foto: Lärkesholm, Örkelljunga/Apelöga



Foto: Tullstorpsån/ Christian Hellesøe

Sjöar och vattendrag

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

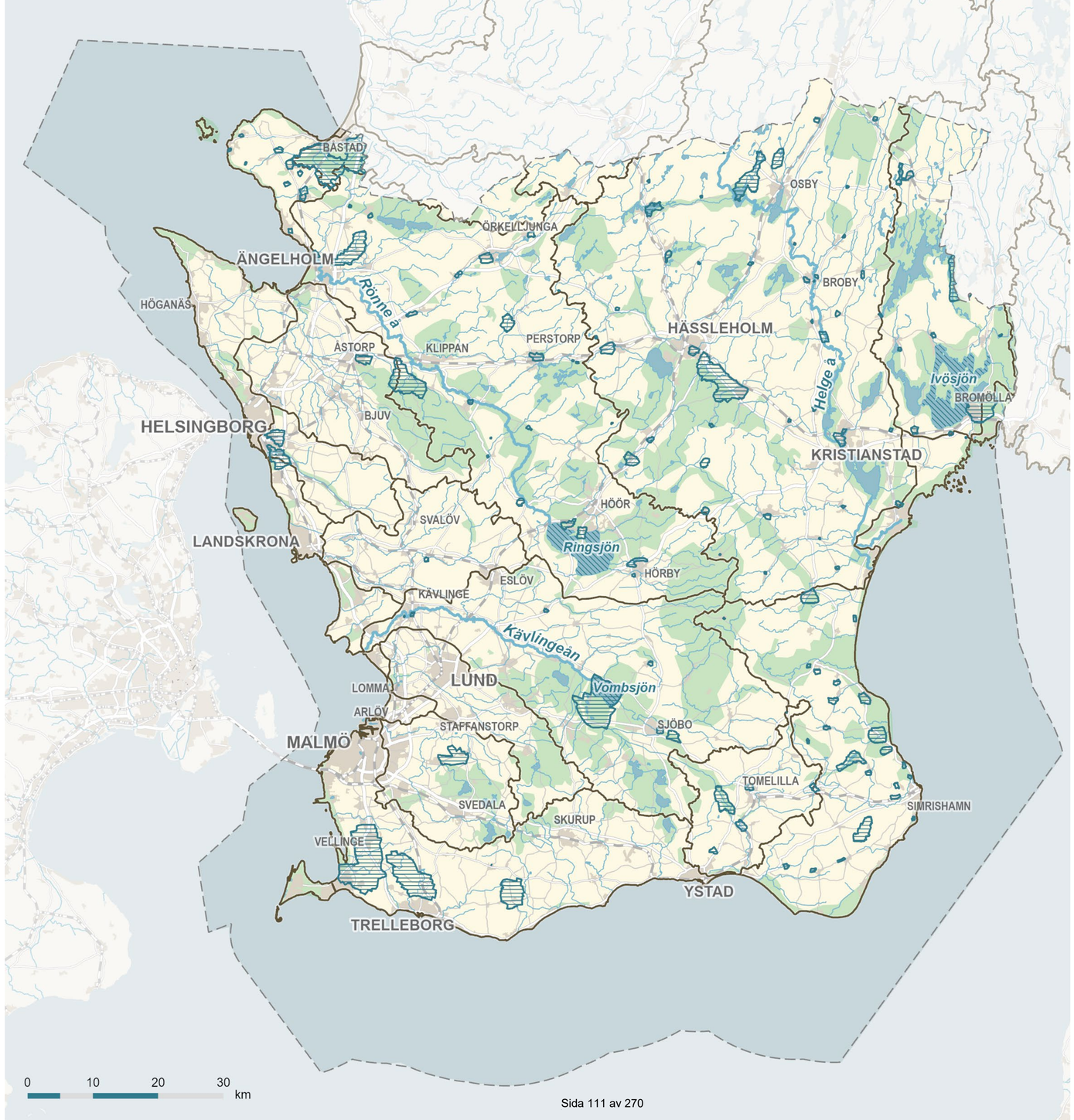
Sjöar och vattendrag utgör viktiga livsmiljöer för växter och djur och har stor betydelse för biologisk mångfald, rekreation, friluftsliv och besöksnäring. Sjöar och vattendrag används utöver grundvatten för vattenförsörjning till hushåll, näringsliv och jordbruk. Vatten av tillräcklig kvantitet och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

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

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

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

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



Blåstruktur

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

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

Havet och kusten

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

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

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

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

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

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



Foto: Ystad/Mona Skoog, Life Coast Adapt

Riktlinjer för grön- och blåstruktur

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

Gäller för: Regional grön- och blåstruktur

Bidrar till mål: A3, C3

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

Gäller för: Järnvägsinfrastruktur

Bidrar till mål: A3, B3, C3

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

Gäller för: Regional grön- och blåstruktur

Bidrar till mål: A3, C3



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

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

Bidrar till mål: A1, A3, C3

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

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

Bidrar till mål: A1, A3, B3, B4

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

Gäller för: Tillväxtmotorer, Regionala kärnor, Centralorter

Bidrar till mål: A1, B4

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

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

Bidrar till mål: A3, C3

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

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

Bidrar till mål: A3, B3

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

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

Bidrar till mål: A3, B3, C3



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

Gäller för: Regionala leder för vandring och cykling

Bidrar till mål: B3

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

Gäller för: Noder för friluftsliv

Bidrar till mål: B3

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

Gäller för: Noder för friluftsliv

Bidrar till mål: B3, C3

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

Gäller för: Sjöar och vattendrag

Bidrar till mål: A3, A5, C5

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

Gäller för: Sjöar och vattendrag

Bidrar till mål: A3, C3, C5

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

Gäller för: Sjöar och vattendrag

Bidrar till mål: A3, C5

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

Gäller för: Hela Skåne

Bidrar till mål: A1, C1

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

Gäller för: Havet och kusten

Bidrar till mål: A3

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

Gäller för: Havet och kusten

Bidrar till mål: A3, C3

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

Gäller för: Havet och kusten

Bidrar till mål: A1

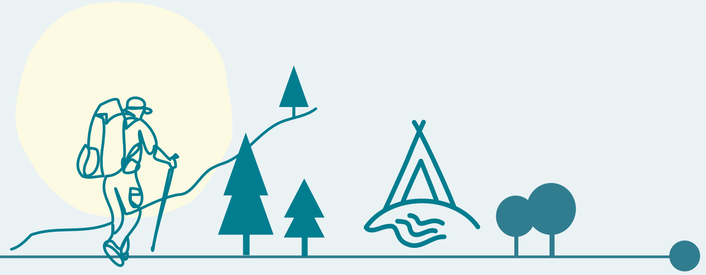




Foto: Rörums backar/ Anders Tukler

3.4 Regional teknisk infrastruktur

Regional teknisk infrastruktur omfattar:

- Energiförsörjning
- Digital infrastruktur
- Vattenförsörjning

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

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

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

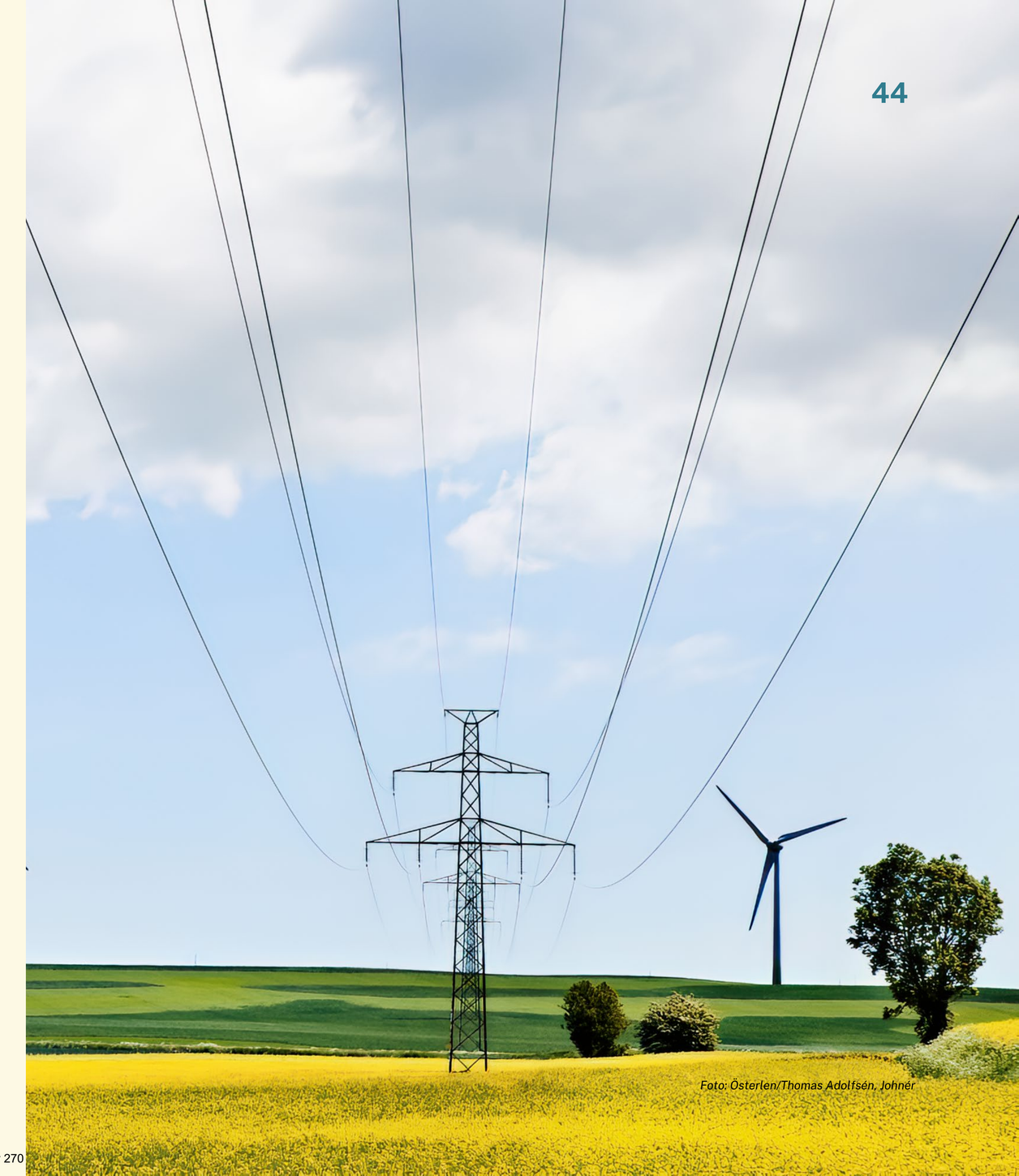
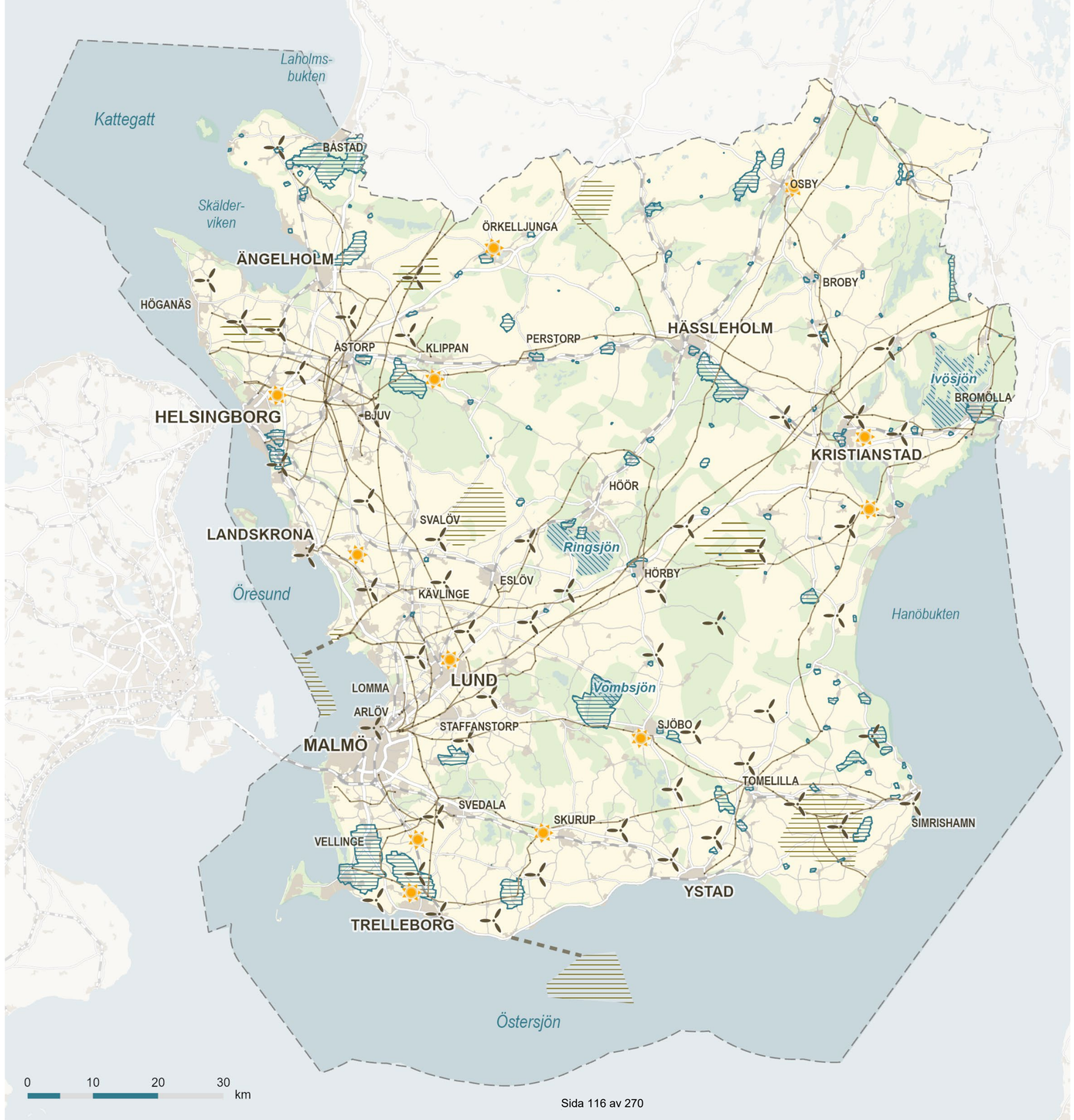


Foto: Österlen/Thomas Adolfsén, Johnér



Teknisk infrastruktur

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

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

Energiförsörjning

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

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

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

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

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

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

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



Foto: Skåne/Anders Andersson, Johnér

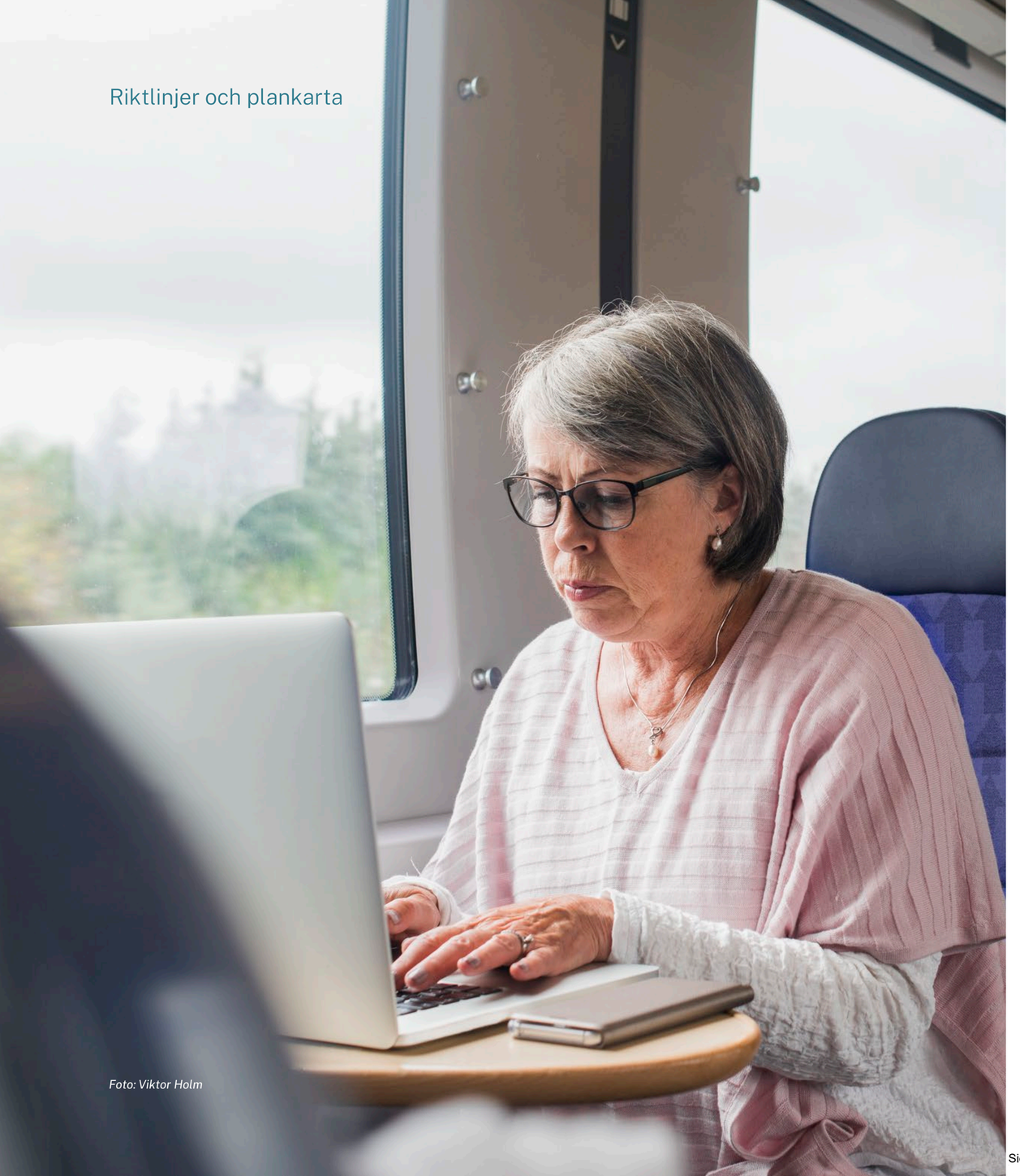


Foto: Viktor Holm

Digital infrastruktur

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

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

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

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

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

Vattenförsörjning

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

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

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

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



Foto: Johnér

Riktlinjer för teknisk infrastruktur

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

Gäller för: Teknisk infrastruktur, Bebyggelse, Transportinfrastruktur

Bidrar till mål: A5, C5

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

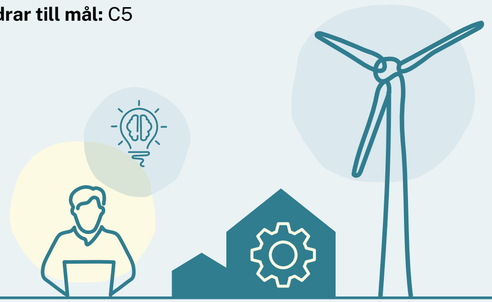
Gäller för: Teknisk infrastruktur

Bidrar till mål: C5

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

Gäller för: Energiförsörjning

Bidrar till mål: C5



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

Gäller för: Hamnar, Energiförsörjning

Bidrar till mål: C5

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

Gäller för: Energiförsörjning

Bidrar till mål: C5

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

Gäller för: Energiförsörjning

Bidrar till mål: A1, C5

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

Gäller för: Energiförsörjning

Bidrar till mål: C5

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

Gäller för: Energiförsörjning

Bidrar till mål: C5

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

Gäller för: Digital infrastruktur

Bidrar till mål: B1, B4, B5, C2, C1

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

Gäller för: Vattenförsörjning, Bebyggelse

Bidrar till mål: A5, B4, C5

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

Gäller för: Vattenförsörjning, Sjöar och vattendrag

Bidrar till mål: A5, C5

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

Gäller för: Vattenförsörjning

Bidrar till mål: A5

4. Riksintressen

Detta kapitel kommer utvecklas till granskningshandlingen.

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

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

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

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



Foto: Borrby/Anders Tukler



Foto: Koncernkontoret, Region Skåne

5. Genomförande och uppföljning

Så förverkligar vi regionplanen

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

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

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



För att stärka genomförandekraften samlas arbetet i tre tydliga drivkrafter:

1. Vägledning i planering och beslut

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

2. Kunskap som ger handlingskraft

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

3. Samverkan som levererar resultat

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



Genomförande i samverkan

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

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

Region Skånes roll

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

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

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

Uppföljning

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

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

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



Foto: Turning Torso, Malmö/Malin Palm

6. Konsekvensbedömning

Uppdatering av konsekvensbedömning

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

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

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

Det omfattar bland annat frågor kopplade till:

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

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

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

Samlad bedömning

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

Bedömning av planens konsekvenser

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

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

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

Genomförande och fortsatt planering

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

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

Slutsatser och rekommendationer

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

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

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

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

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



Foto: Sydkustleden, Skanör–Malmö/ Mickael Tannus



Foto: IUC Syd, Malmö/Malin Palm

7. Planeringsförutsättningar

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

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

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

Mål, planer och program

Det öppna Skåne – regional utvecklingsstrategi

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

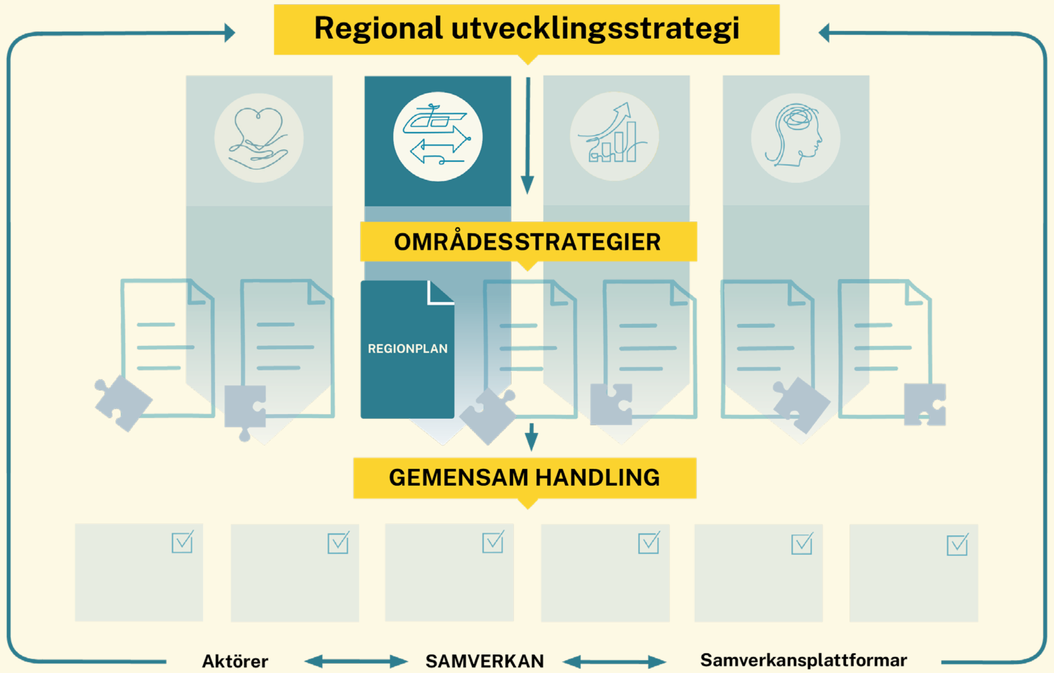
Strategin betonar särskilt vikten av ett sammanhållet och flerkärnigt Skåne, där kopplingar mellan stad och landsbygd stärks och där utvecklingen bidrar till ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet.

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

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

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

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



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

Områdesstrategier

Transportstrategi – för utveckling och hållbar tillgänglighet i hela Skåne

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

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

Transportstrategin antogs av regionfullmäktige 16 juni 2026.

Strategi för näringslivsfrämjande och kompetensförsörjning i Skåne

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

Regional kulturplan för Skåne

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

Strategi för framtidens hälsosystem

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

Klimat- och energistrategi för Skåne 2025–2030

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

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

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Skåne

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

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

Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026–2037

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

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

Kommunernas översiktsplaner

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

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

Kommunala handlingsplaner för bostadsförsörjning

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

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

Boverkets föreskrifter

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



Urval av övriga mål, planer och program

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

Digitalisering

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

Klimat- och energiperspektiv

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

Kulturmiljö

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

Livsmedel

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

Miljö och natur

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

Mänskliga rättigheter och folkhälsa

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

Näringsliv och industri

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

Transport och infrastruktur

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

Totalförsvar

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

Turism

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

Trender

Demografiska förändringar och urbanisering

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

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

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

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

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

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

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

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



Foto: Lund/Malin Palm

Globalisering, internationalisering och ökad konkurrens

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

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

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

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

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

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

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

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



Foto: SLU Alnarp/Apelöga

Klimatförändringar och energiomställning

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

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

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

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

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

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

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

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



Foto: Åhus/Precious People



Foto: Johnér

Social sammanhållning och samhällsspänningar

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

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

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

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

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

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

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

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

Digitalisering och AI

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

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



Foto: Johnér

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

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

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

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

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

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

Omvärldsläge och robusthet

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

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

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

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

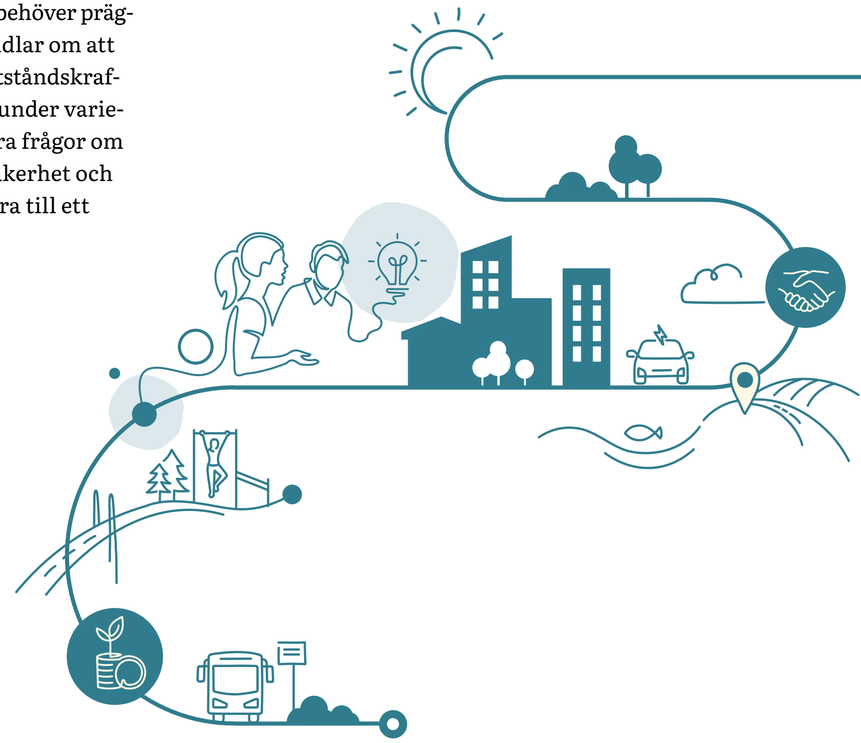
Energiförsörjningen är en annan central faktor för robusthet. Den nuvarande situationen med begränsad lokal produktion och kapacitetsbrist i elnätet innebär sårbarheter som behöver hanteras. En stärkt och mer diversifierad energiförsörjning, tillsammans med utbyggd infrastruktur och ökad regional samordning,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

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

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

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

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



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

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

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

Region Skåne
291 89 Kristianstad
utveckling.skane.se

Konsekvens-bedömning

Regionplan för Skåne 2045
Samrådshandling

Bilaga 1

Konsekvensbedömning Regionplan för Skåne 2045

Projektgrupp Region Skåne: Nikolina Verovic och Johanna Block samt samordningsgrupp bestående av representanter från avdelningen för regional utveckling

Projektgrupp AFRY: Klara Hallberg, Therese Wernstedt, Jennie Kind och Katarina Svedmyr

2026-07-07

https://utveckling.skane.se

Sammanfattning av konsekvensbedömningen

Region Skåne aktualiserar den regionala fysiska planen så att den blir Regionplan för Skåne 2045, som ersätter gällande Regionplan för Skåne 2022–2040. Eftersom en regionplan antas medföra betydande miljöpåverkan har en strategisk miljöbedömning med en miljökonsekvensbeskrivning, i enlighet med miljöbalken, tagits fram. Region Skåne har valt att bredda arbetet till en samlad konsekvensbedömning som utöver de lagreglerade miljöfrågorna även omfattar sociala och ekonomiska konsekvenser.

Planens innehåll, syfte och koppling till andra planer

Regionplanen behandlar regionala och mellankommunala frågor för hela Skåne och är vägledande för kommunernas efterföljande planering, till exempel översikts- och detaljplaner. Den är övergripande formulerad och pekar inte ut enskilda byggprojekt. Målåret har flyttats fram från 2040 till 2045, vilket sammanfaller med Sveriges klimatmål.

Planens vision är "Det robusta Skåne 2045 – där goda livsmiljöer främjar hälsa, där tillgänglighet skapar möjligheter och där hållbar tillväxt stärker konkurrenskraft." Visionen konkretiseras i tre målteman – hälsa och livsmiljö, tillgänglighet och mobilitet samt konkurrenskraft och robusthet och i fyra geografiska strukturer som redovisas i en plankarta med tillhörande riktlinjer:

- Bebyggelsestruktur med utgångspunkt i en flerkärnig ortsstruktur, där utveckling sker i flera orter och regionala kärnor i stället för att koncentreras till en enda huvudort.
- Transportinfrastruktur som binder samman regionens orter och funktioner.
- Grön- och blåstruktur med ekologiska och rekreativa värden, det vill säga sammanhängande miljöer på land och i vatten.
- Teknisk infrastruktur för energi, vatten och digital kommunikation.

Jämfört med gällande plan är den aktualiserade planen tydligare och mer vägledande. De viktigaste förändringarna är planens plankarta med geografiskt kopplade riktlinjer, ett ökat fokus på robusthet, beredskap och klimatanpassning, en mer restriktiv hållning till att ta jordbruksmark i anspråk samt ett tydligare grepp om social hållbarhet, energiförsörjning och livsmedelsförsörjning. Planen förhåller sig till den regionala utvecklingsstrategin Det öppna Skåne, till nationella miljökvalitetsmål och till de globala målen i Agenda 2030.

Så har konsekvensbedömningen gjorts

Bedömningen tar sin utgångspunkt i konsekvensbeskrivningen för gällande regionplan och fokuserar på skillnaderna mellan gällande och aktualiserad plan. För varje aspekt jämförs planförslaget med ett nollalternativ. Nollalternativet innebär att gällande Regionplan för Skåne 2022–2040 fortsätter att gälla utan aktualisering.

Bedömningen görs på en översiktlig nivå som motsvarar planens egen detaljeringsgrad. Den beskriver därför potential och risk för konsekvenser snarare än exakta utfall. Utifrån så kallade påverkansfaktorer i planen följs en kedja av påverkan, effekt och konsekvens. Exempel på påverkansfaktorer är förändrad mark- och vattenanvändning, förutsättningar för hållbart resande, förtätning samt satsningar på tillväxtmotorer och regionala kärnor.

Konsekvenserna värderas på en skala från stor negativ konsekvens till positiv konsekvens. Riksintressen bedöms särskilt utifrån om planen kan innebära påtaglig skada, och risker bedöms utifrån om de kan anses acceptabla. Agenda 2030 och de svenska miljökvalitetsmålen används som måttstock för hur väl planen bidrar till hållbar utveckling. Ett avgränsningssamråd med Länsstyrelsen i Skåne hölls den 17 april 2026.

Bedömningarna görs utifrån miljöbalkens definition av miljöeffekter, det vill säga direkta och indirekta, positiva och negativa samt kort- och långsiktiga effekter. De miljöaspekter som bedömts innebära betydande miljöpåverkan är: naturmiljö, vattenmiljö, kulturmiljö, hushållning med resurser, naturresurser, människors hälsa och livsmiljö, risker samt klimatpåverkan. Därutöver bedöms sociala aspekter (folkhälsa, sociala relationer, trygghet, tillgänglighet, barn/unga/äldre, jämställdhet och jämlikhet samt stad och land) och ekonomiska aspekter (kommunalekonomi och samhällsekonomi).

Den geografiska avgränsningen beror på vilken miljöaspekt som avses, men i huvudsak omfattar bedömningen Skåne samt ett influensområde som kan sträcka sig utanför länet. Tidsmässigt utgår bedömningen från år 2045. Eftersom fysiska strukturer har lång livslängd och vissa val är oåterkalleliga beaktas även långsiktiga effekter i ett 100-årsperspektiv för de aspekter där det bedöms relevant.

Alternativ och nollalternativ

Aktualiseringen av Regionplan för Skåne utgår från den alternativvärdering som redan gjorts inom ramen för gällande *Regionplan för Skåne 2022–2040*. Med aktualiseringen avses här arbetet med att uppdatera och förtydliga den gällande regionplanen, inte att ta fram en helt ny plan med nya fullständiga planalternativ. Regionfullmäktige tog i augusti 2025 beslut att *Regionplan för Skåne 2022–2040* i huvudsak är aktuell men att förändrade planeringsförutsättningar så som ett förändrat omvärldsläge, ny lagstiftning och ökad kunskap föranleder att ta fram ett förslag på en aktualiserad regionplan. Nya, fullständiga planalternativ har därför inte tagits fram inom aktualiseringen.

Planen bygger vidare på det flerkärniga Skåne – huvudalternativet från den gällande planen, valt bland fyra tidigare utvärderade scenarier (Utspridd, Enkärnig, Fåkärnig och Flerkärnig). Det viktigaste vägvalet i aktualiseringen har gällt bebyggelsestrukturen: att antingen pröva en ny övergripande inriktning eller att skärpa och konkretisera nuvarande principer. Slutsatsen blev att behålla den flerkärniga strukturen men göra riktlinjerna tydligare och mer anpassade till olika ortstyper.

Nollalternativet innebär att gällande Regionplan för Skåne 2022–2040 fortsätter att vara vägledande utan aktualisering. Det skulle betyda en fortsatt övergripande och relativt allmänt hållen plan, där identifierade utvecklingsbehov inte hanteras i samma utsträckning och där befintliga målkonflikter riskerar att kvarstå eller förstärkas.

De viktigaste konsekvenserna

Sammantaget bedöms nollalternativet ge små till måttligt negativa konsekvenser, medan planförslaget bedöms ge positiva konsekvenser för samtliga betydande miljöaspekter – förutsatt att planens intentioner får genomslag i kommunernas efterföljande planering.

Miljökonsekvenser

- Naturmiljö: Positiv konsekvens. Koncentrerad, stationsnära utveckling kan minska intrång i obebyggd mark, och en stärkt grön- och blåstruktur samt tydligare krav på samordning gynnar naturvärden. Samtidigt finns risk för fragmentering, intrång och barriäreffekter i tillväxtzoner och längs stråk.
- Vattenmiljö: Positiv konsekvens. Tydligare riktlinjer om dagvatten, skyfall och lokalisering utifrån översvämningsrisk stärker vattenmiljön, men exploatering, hårdgjorda ytor och ökade uttag är fortsatt risker för känsliga vattenförekomster.

- Kulturmiljö: Positiv konsekvens. Kulturmiljö ska vägas in tydligare vid lokalisering. Risk kvarstår för påverkan på landskapsbild och kulturhistoriska värden vid storskalig exploatering.
- Hushållning med naturresurser: Positiv konsekvens. Jordbruksmark ges en tydligare status som strategisk resurs för beredskap och självförsörjning, och skadelindringshierarkin (undvika–minimera–kompensera) betonas.
- Människors hälsa och livsmiljö: Positiv konsekvens. Mer konkret styrning av luft och buller samt hälsofrämjande livsmiljöer. Buller och luftföroreningar från transporter, hamnar och tekniska anläggningar är fortsatt risker i täta lägen.
- Klimatpåverkan: Positiv konsekvens. Planen går från stödjande roll till aktivt styrmedel med mätbara mål och utpekade energizoner. Byggskedet, bland annat för planerade fasta förbindelser över Öresund, ger dock betydande utsläpp.
- Risker och säkerhet: Klimatrelaterade risker bedöms hanteras på en acceptabel nivå. För samhällsrisker, till exempel risker kopplade till försörjning och beredskap, närmar sig planen en acceptabel nivå, men frågorna behöver konkretiseras och följas upp ytterligare.

Riksintressen

Planen bedöms genom sin strategiska och vägledande karaktär inte i sig medföra påtaglig skada på riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken. Riksintressenas och Natura 2000-områdenas värden måste dock prövas och säkerställas i efterföljande planering och tillståndsprövning, särskilt i kustzonen.

Sociala och ekonomiska konsekvenser

Sammantaget bedöms planförslaget ge övervägande positiva sociala och ekonomiska konsekvenser. Det beror bland annat på ett mer samlat grepp om social sammanhållning och folkhälsa samt på att samordning, förtätning och stationsnära utveckling stärker kommunal- och samhällsekonomin. En central kvarstående utmaning är den regionala balansen – skillnader i livsvillkor och tillgänglighet mellan ett växande sydvästra Skåne och ett svagare östra och nordöstra Skåne, samt mellan stad och landsbygd.

Kumulativa effekter

Konsekvenserna uppstår sällan isolerat, utan i ett samspel där samma åtgärd kan ge positiva effekter för en aspekt och negativa för en annan, och där effekter sammanfaller geografiskt och förstärks över tid. Den sammanvägda bilden är därför att planförslaget medför både samverkande positiva kumulativa effekter och samverkande negativa kumulativa effekter och målkonflikter som koncentreras till vissa miljöer och skeden. Positiva effekter förstärker varandra bland annat genom samspelet mellan koncentrerad bebyggelse, kollektivtrafik, grön- och blåstruktur och fossilfri omställning. Negativa effekter ses framförallt i områdena kring tillväxtmotorer, transportstråk, kustzonen och redan ansträngda vattenförekomster – där exploatering, klimatrisker och konkurrens om mark och vatten sammanfaller. På regional nivå och på lång sikt bedöms de positiva effekterna överväga, förutsatt att risker och målkonflikter hanteras aktivt och samordnat. Sammantaget bedöms planförslaget, genom sin mer styrande karaktär med riktlinjer, plankarta, prioritering av grön- och blåstruktur, utpekade energizoner och en restriktivare hållning till jordbruksmark, ge väsentligt bättre förutsättningar att hantera kumulativa effekter än den gällande planen.

Åtgärder för att förebygga negativa konsekvenser

För varje aspekt lämnas rekommendationer riktade dels till Region Skåne och andra aktörer gemensamt, dels till kommunerna. På övergripande regional nivå kan de sammanfattas så här:

- Identifiera och hantera målkonflikter tidigt – särskilt mellan exploatering och värden knutna till natur, kultur, jordbruksmark och riksintressen, gärna i dialog med bland annat länsstyrelsen.

- Stärk regional samordning och systemperspektiv. Planering bör ske samlat över kommungränser med fokus på helhet och mellankommunala frågor (mark, vatten, infrastruktur, energi), där lokaliseringar och investeringar prövas ur ett regionalt perspektiv.
- Identifiera och hantera målkonflikter tidigt. Särskilt konflikter mellan exploatering och värden kopplade till natur, kultur, jordbruksmark och riksintressen ska synliggöras och vägas av tidigt i processen. Gärna i dialog mellan relevanta aktörer inklusive länsstyrelsen.
- Hantera kumulativa effekter och belastade områden samlat. Samordna planering i tillväxtzoner, transportstråk och kustnära områden för att undvika samverkande negativa effekter över tid.
- Prioritera resurshushållning och robusta system. Skydda strategiska resurser (jordbruksmark, vatten, ekosystem) och utveckla redundanta system för energi, vatten och transporter.

Uppföljning

Konsekvensbedömningen ingår som del av regionplanens samråd med möjlighet till dialog om riktlinjer och rekommendationer tillsammans med berörda kommuner. Centralt i samrådet är att lyfta det som bedöms bidra till betydande miljöpåverkan. Detta ger förutsättningar för ett mer effektivt och förankrat genomförande av planens intentioner och bedömningens rekommendationer.

För att skapa ett systematiskt uppföljningsarbete föreslås regionplanen att följas upp på en övergripande nivå genom en uppsättning indikatorer, både styrande indikatorer som följer upp arbetssätt och släpande indikatorer som följer upp resultat. Styrande indikatorer för regionplanen kan exempelvis utgöras av genomförda samordningsinsatser, dokumentation av avvägningar och framtagna strategier eller handlingsplaner som omhändertar regionplanens principer. Släpande indikatorer för regionplanen utgörs till stor del av uppföljning av miljökvalitetsnormer och regionala miljö- och hållbarhetsmål.

Miljökvalitetsnormer är rättsligt reglerade krav på kvaliteten i exempelvis vatten eller luft. Uppföljningen ska samrådas med kommuner och andra aktörer och utvecklas vidare i granskning- och antagandeskedena. Uppföljningen ansluter till miljöbalkens krav på att den betydande miljöpåverkan som genomförandet faktiskt medför ska följas upp efter att planen antagits.

Innehåll

SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSBEDÖMNINGEN ... 3
Planens innehåll, syfte och koppling till andra planer ... 3
Så har konsekvensbedömningen gjorts ... 3
Alternativ och nollalternativ ... 4
De viktigaste konsekvenserna ... 4
Åtgärder för att förebygga negativa konsekvenser ... 5
Uppföljning ... 6
INLEDNING ... 10
Syfte ... 10
Avgränsning och bedömningsgrunder ... 10
Ämnesmässig/innehållsmässig avgränsning ... 11
Geografisk avgränsning ... 11
Avgränsningssamråd ... 12
Metod ... 13
Särskild sammanställning ... 14
PLANFÖRSLAG ... 15
Förändringar jämfört med gällande regionplan ... 15
Vision och målbild för Regionplan för Skåne 2045 ... 17
Hälsa & livsmiljö ... 17
Tillgänglighet & mobilitet ... 17
Konkurrenskraft & robusthet ... 17
Strukturbild ... 18
Riktlinjer och plankarta ... 19
FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR DEN FYSISKA PLANERINGEN I SKÅNE ... 21
Mål, planer och program ... 21
Planeringsförutsättningar ... 23
Demografiska förändringar och urbanisering ... 23
Globalisering, internationalisering och ökad konkurrens ... 23
Klimatförändringar och energiomställning ... 23
Social sammanhållning och samhällsspänningar ... 24
Digitalisering och AI ... 24
Omvärldsläge och robusthet ... 25
ALTERNATIV ... 26
Huvudalternativ – Scenario Flerkärnig - Det flerkärniga Skåne ... 26
Nollalternativ – en fortsatt planering enligt Regionplan för Skåne 2022-2040 ... 27
Övervägda alternativ i aktualiseringen ... 28
Frågor som övervägts men avgränsats eller skjutits framåt ... 29

RIKSINTRESSEN **30**
Förutsättningar **30**
Bedömning av nollalternativ **30**
Bedömning av planförslag **30**
Rekommendationer **31**
KONSEKVENSER **32**
Miljökonsekvenser **32**
Naturmiljö 32
Vattenmiljö 34
Kulturmiljö 37
Hushållning med naturresurser 39
Människors hälsa och livsmiljö 42
Risker och säkerhet 45
Klimatpåverkan 49
Sociala konsekvenser **53**
Folkhälsa 53
Sociala relationer 55
Trygghet 57
Tillgänglighet 58
Barn, unga och äldre 61
Jämställdhet och jämlikhet 63
Stad och land 65
Ekonomiska konsekvenser **68**
Kommunalekonomi 68
Samhällsekonomi 70
Kumulativa effekter **72**
Positivt samverkande effekter 73
Negativt samverkande effekter 73
Motverkande effekter och målkonflikter 74
Samlad bedömning av kumulativa effekter 75
Rekommendationer 75
MILJÖMÅL OCH GLOBALA MÅL **76**
Nationella miljömål **76**
Globala mål **79**
Mål 3: Hälsa och välbefinnande 79
Mål 7: Hållbar energi för alla 79
Mål 8: Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt 80
Mål 9: Hållbar industri, innovationer och infrastruktur 80
Mål 10: Minskad ojämlikhet 80
Mål 11: Hållbara städer och samhällen 80

Mål 13: Bekämpa klimatförändringarna 80
Mål 15: Ekosystem och biologisk mångfald 80
Mål 17: Genomförande och globalt partnerskap 80
SAMLAD BEDÖMNING 81
UPPFÖLJNING 83
REFERENSER 84
Regionala riktlinjer och program 84
Region Skåne 84
Länsstyrelsen Skåne 84
Nationellt 84
Lagar och föreskrifter 84
Nationella mål, strategier och planer 84
Kunskapsunderlag och statistik 85
Internationellt och EU 85

Inledning

Denna rapport utgör den samlade konsekvensbedömningen för aktualisering av *Regionplan för Skåne 2045*. Konsekvensbedömningen har tyngdpunkt på skillnaderna mellan gällande regionplan och den aktualiserade regionplanen, men redovisar också en samlad bedömning av regionplanens konsekvenser.

Regionplan för Skåne 2045 är till sin karaktär bred och generellt formulerad för att passa den regionala planeringsnivån liksom de olika förutsättningar som de skånska kommunerna har i sin fysiska planering. För markanvändningen är ambitionen att bidra med vägledning kring Skånes framtida fysiska utveckling utifrån ett regionalt perspektiv. Aktualiseringen av konsekvensbeskrivningen följer samma geografiska regionala perspektiv som regionplanen och den vägledande ambitionen är att visa på vilka konsekvenser som är centrala ur ett regionalt perspektiv för att den kommunala planeringen lättare ska kunna ta ställning till målkonflikter.

Syfte

En regionplan antas medföra en betydande miljöpåverkan vilket innebär att en strategisk miljöbedömning ska göras när en regionplan upprättas eller ändras. Syftet med miljöbedömningen är, enligt 6 kap. 11 § miljöbalken, att integrera miljöaspekter i planeringen och beslutsfattandet så att en hållbar utveckling främjas. Enligt plan- och bygglagen ska det också framgå hur hänsyn tagits till allmänna intressen enligt 2 kap. 3§, och hur riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken har tillgodosetts vilket har inkluderats i denna konsekvensbedömning.

Syftet med aktualiseringen av konsekvensbedömningen är att bedöma skillnaderna i konsekvenser mellan gällande och aktualiserad plan. Syftet är också att integrera samtliga hållbarhetsdimensioner i framtagande av regionplanen för att främja en hållbar utveckling.

Konsekvensbedömningen tar sin utgångspunkt i den strategisk miljöbedömningsprocessen där miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) utökats så att den även omfattar en konsekvensbedömning av bedömningsgrunderna social och ekonomisk hållbarhet. Samtliga hållbarhetsdimensioner ingår därför i begreppet Konsekvensbedömning. Konsekvensbedömningens sociala och ekonomiska bedömning är inte lagreglerad så som strategisk miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning är, men fungerar som ett processverktyg för att uppfylla 1–2 kap. plan- och bygglagen.

Avgränsning och bedömningsgrunder

För att en hållbar utveckling ska kunna nås, behöver målen i Agenda 2030 och de svenska miljökvalitetsmålen uppfyllas. Dessa har varit viktiga utgångspunkter för konsekvensbedömningen och används som ett verktyg för att bedöma i vilken grad *Regionplan för Skåne 2045* bidrar till en hållbar utveckling.

Konsekvensbedömningen håller samma detaljeringsgrad som den aktualiserade regionplanen vilket innebär att bedömningarna görs på en relativt övergripande nivå. Fokus i konsekvensbedömningen ligger på de stora dragen i både effekter och konsekvenser snarare än på detaljer. Konsekvensbedömningen inriktas därför mot effekter och konsekvenser av planens utvecklingsinriktning och bedömer potential eller risk för konsekvenser snarare än en specifik bedömning av utfallet. Ambitionen med den aktualiserade regionplanen och med konsekvensbedömningen är att utgöra ett stöd för kommunernas fortsatta planering och där det är möjligt, tydliggöra och vägleda kommande planeringsskeden. Med grund i

antagen plan bör sedan Region Skåne tillsammans med kommunerna identifiera de områden inom vilka vidare utredning krävs, speciellt med fokus på regionala och mellankommunala frågor. Konsekvensbedömningarna görs utifrån förutsättningen att *Regionplan för Skåne 2045* genomförs fullt ut i alla väsentliga delar.

Ämnesmässig/innehållsmässig avgränsning

Regionplan för Skåne 2045 tar sin utgångspunkt i aktualiseringsprocessen där analysen av förutsättningar och utmaningar för Skåne har fördjupats och kompletterats med erfarenheter från hur planen har använts. Under aktualiseringen har bedömningen gjorts att planen bör utvecklas inom:

- flerkärnig ortsstruktur
- social hållbarhet
- livsmedelsförsörjning
- energiförsörjning
- klimatanpassning
- teknisk resiliens

Vidare krävs tydliga ställningstaganden kring regionala värden och en tydlig vision utifrån den regionala utvecklingsstrategin Det öppna Skåne. Planförslaget i *Regionplan för Skåne 2045* bedöms utifrån följande övergripande hållbarhetsaspekter i syfte att utgöra en så komplett miljö- och hållbarhetsbedömning som möjligt:

- Miljömässiga och ekologiska konsekvenser
- Sociala konsekvenser för människor som bor, besöker och verkar i regionen
- Samhälls- och kommunalekonomiska konsekvenser

Region Skåne har valt att i konsekvensbedömningen även visa hur hänsyn tagits till allmänna intressen enligt 2 kap. plan- och bygglagen, och i den mån det är möjligt hur riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken har tillgodosetts (7 kap. 3§ plan- och bygglagen). Riksintressen som berörs av planen presenteras kortfattat och har, där det är relevant, inkluderats i konsekvensbedömningen och ställts mot de strategiska ställningstaganden som återfinns i planen. Detta ger överskådlighet inför efterföljande planering där riksintressen utreds och hanteras.

I konsekvensbedömningen görs en uppdelning mellan de miljö- och hållbarhetsaspekter som bedöms innebära en betydande miljöpåverkan och övriga miljö- och hållbarhetsaspekter. För *Regionplan för Skåne 2045* bedöms följande aspekter vara betydande:

- Naturmiljö
- Vattenmiljö
- Kulturmiljö
- Hushållning med naturresurser
- Människors hälsa och livsmiljö
- Risker
- Klimatpåverkan

De övriga miljö- och hållbarhetsaspekter som bedöms i aktuell konsekvensbedömning är:

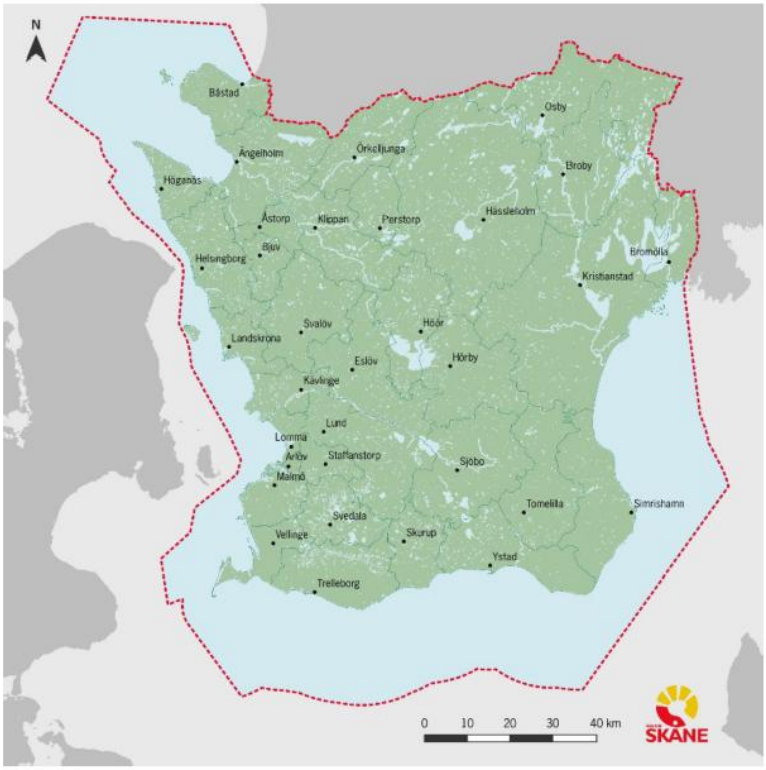
- Hälsa
- Sociala relationer
- Trygghet och säkerhet
- Tillgänglighet
- Barn, unga och äldre
- Jämställdhet och jämlikhet
- Stad och land
- Kommunalekonomi
- Samhällsekonomi

Geografisk avgränsning

Den betydande miljöpåverkan som kan antas uppkomma vid ett genomförande av *Regionplan för Skåne 2045* kan ha olika geografisk avgränsning beroende på vilken miljöaspekt som avses. Beskrivningen och bedömningen av miljöpåverkan kommer hanteras utifrån följande två nivåer:

1. Land- och vattenområdet i Skåne län (cirka 17 000 km²). Skåne län består av 33 kommuner med sammanlagt omkring 1,4 miljoner invånare, vilket utgör omkring 13 procent av Sveriges befolkning (SCB 2020-12-31).

2. Influensområdet är det område som bedöms påverkas av Regionplan för Skåne 2045. Influensområdet kan variera mellan olika miljöaspekter, men kan bland annat innefatta påverkan utifrån ett mellanregionalt eller internationellt perspektiv, exempelvis för luft- och vattenföroreningar. Exempel på satsningar inom influensområdet är de fasta förbindelserna till Danmark.



Figur 1. Geografisk avgränsning för Skåne län – land- och vattenområde. Region Skåne, 2019

Tidsmässig avgränsning

I konsekvensbedömningen baseras bedömningarna på regionplanens utveckling till år 2045, vilket motsvarar planens målhorisont och den tidpunkt då den aktualiserade regionplanen bedöms ha fått genomslag i rumsliga strukturer, bebyggelseutveckling och infrastruktur. Konsekvensbedömningarna görs däremot i ett 100-årsperspektiv för de miljö- och hållbarhetsaspekter där långsiktiga effekter är relevanta.

De fysiska strukturer som behandlas i regionplanen – såsom transportinfrastruktur, bebyggelsestruktur och tekniska system – präglas av en betydande tröghet. Etablering, omvandling eller avveckling av dessa strukturer sker över långa tidsspann, och deras livslängd sträcker sig ofta flera decennier, i många fall upp till eller över 100 år. De val som görs inom planperioden påverkar därmed förutsättningarna för mark- och vattenanvändning, resursutnyttjande och människors livsmiljö under lång tid framöver. Flera av valen kan dessutom vara irreversibla.

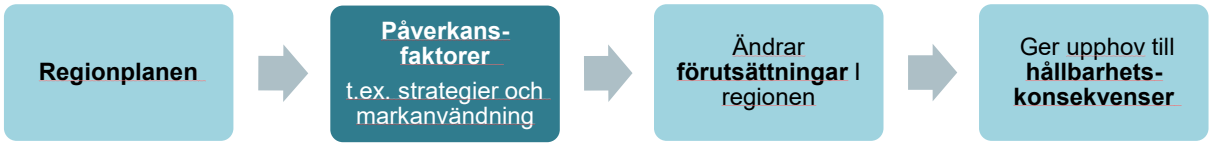
Avgränsningssamråd

Samråd med Länsstyrelsen i Skåne om avgränsningen av konsekvensbedömningens miljökonsekvenser utifrån den aktualiserade regionplanen hölls 2026-04-17.

Metod

För den aktualiserade konsekvensbedömningen används befintlig konsekvensbeskrivning inklusive miljöbedömning av gällande regionplan som underlag. Den befintliga konsekvensbedömningen är därmed utgångspunkt och används för att väga värdet av berörda intressen med påverkan och effekt av planen på lång och på kort sikt samt de samverkande kumulativa effekterna. Nya konsekvensbedömningar görs där det är aktuellt utifrån de förändringar som har skett i samband med aktualisering och revidering av regionplanen, det är alltså skillnaderna som bedöms. Bedömningarna görs för respektive miljöaspekt, för berörda riksintressen samt för sociala och samhällsekonomiska konsekvenser. Vidare görs bedömningarna genom att jämföra planen med nollalternativet.

I bedömningen av skillnad mellan nollalternativet och den aktualiserade planen har begreppet påverkansfaktorer använts som ett verktyg för att identifiera konsekvenser. Med påverkansfaktorer avses exempelvis strategier, förändringar i markanvändning eller riktlinjer i regionplanen som ändrar förutsättningarna i regionen och därmed är konsekvensdrivande för de utpekade miljö- och hållbarhetsaspekterna.



Figur 2. Illustration som redogör för en effektkedja, där de strategier, förändringar i markanvändningen eller riktlinjer i regionplanen ändrar förutsättningarna och därmed utgör påverkansfaktorer för de miljö- och hållbarhetsaspekter som bedöms i konsekvensbeskrivningen.

Med stöd i identifierade påverkansfaktorer görs för miljö- och hållbarhetsaspekterna en bedömning av påverkan, effekt och konsekvens utifrån aspektens värde, vilket illustreras i nedanstående matris, se Tabell 1.

- ***Värde*** (och *känslighet*) beskriver de värden som finns i planområdet och i influensområdet som kan komma att påverkas av verksamheten eller åtgärden. Värden inom respektive miljöaspekt/miljöintresse kategoriseras enligt skalan högt värde, måttligt värde eller lågt värde och för ett lokalt, regional och nationellt perspektiv.

- ***Påverkan*** är den förändring av fysiska förhållanden som projektets genomförande medför. Det kan handla om exempelvis ljud, utsläpp av föroreningar, förlust av värdefulla naturmiljöer, ökat antal transporter i området osv. Påverkan kan vara lokal, regional eller nationell samt vara permanent eller temporär.

- ***Effekt*** beskriver den betydelse som påverkan (förändringen) bedöms få för förekommande värden i omgivningen, dvs påverkans storlek och omfattning. Direkta effekter uppkommer som en direkt följd av till exempel fysiskt intrång, ljud eller påverkan på vatten. Indirekta effekter uppkommer sekundärt till följd av en åtgärd.

  Vilken/vilka effekter som uppstår till följd av en påverkan måste relateras till områdets specifika förutsättningar, det vill säga vilka värden som förekommer och utsätts för påverkan, och deras känslighet. I ett område med få värden kan således effekterna förväntas bli av mindre skala, medan effekterna på en plats med höga värden eller värden med hög känslighet förväntas bli större. Värderingen av effekten görs med hänsyn till relevanta bestämmelser, som miljöbalkens hushållningsbestämmelser, rikt- eller gränsvärden och miljökvalitetsnormer.

- ***Konsekvens*** är en värdering av vad miljöeffekterna medför för de intressen som berörs. Vid värderingen av konsekvenserna utgår bedömningen ifrån värdets/intressets känslighet, hur många som är berörda, miljövärdets betydelse samt hur stor förändringen bedöms bli. Vid värderingen av miljökonsekvenser görs bedömningen mot

ett jämförelsealternativ, ett så kallat nollalternativ. Nollalternativet beskriver den framtida utvecklingen om planen inte genomförs.

För att uppnå en enhetlig bedömning av alla aspekter har konsekvenserna värderats enligt följande skala: stor negativ konsekvens, måttlig negativ konsekvens, liten negativ konsekvens, ingen eller obetydlig konsekvens eller positiv konsekvens. En lokal konsekvens blir generellt lägre värderad jämfört med om planförslaget medför regionala eller nationella konsekvenser för miljöaspekten.

Tabell 1. Matris som illustrerar bedömningsmetodik i MKB. Skala för effekt med avseende på mottagarens känslighet och värde samt miljöpåverkan.

Aspektens värde/känslighet	**Miljöeffekt, ingreppets/störningens omfattning**				
	Stor negativ påverkan/effekt	***Måttlig negativ påverkan/effekt***	***Liten negativ påverkan/effekt***	***Igen eller obetydlig påverkan/effekt***	***Positiv påverkan/effekt***
Högt värde	*Stor negativ konsekvens*	*Stor negativ konsekvens*	*Måttlig negativ konsekvens*	*Ingen eller obetydlig konsekvens*	*Positiv konsekvens*
Måttligt värde	*Stor negativ konsekvens*	*Måttlig negativ konsekvens*	*Måttlig negativ konsekvens*	*Ingen eller obetydlig konsekvens*	*Positiv konsekvens*
Lågt värde	*Måttlig negativ konsekvens*	*Liten negativ konsekvens*	*Liten negativ konsekvens*	*Ingen eller obetydlig konsekvens*	*Positiv konsekvens*

För bedömningarna av riksintressen skiljer sig bedömningsmetodiken, för dessa områden gäller att de så långt som möjligt ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada dess värden. Begreppet påtaglig skada är centralt för tillämpningen av 3 kap. Miljöbalken. Uttrycket utesluter alltså bagatellartad påverkan. Endast sådana åtgärder åsyftas som kan ha en bestående negativ inverkan på det aktuella intresset eller som tillfälligt kan ha mycket stor negativ inverkan på detta. För kapitlet ”Risker och säkerhet” görs bedömningen om riskerna är acceptabla eller inte.

Bedömningen av kumulativa miljöeffekter utgår från kraven i miljöbalken 6 kap. Effekter identifieras och analyseras genom en sammanvägning av konsekvenser och en analys av om konsekvenserna samverkar och förstärks eller motverkar varandra.

Särskild sammanställning

Detta kapitel uppdateras i senare skede när regionplanen med denna konsekvensbedömning varit ute på samråd och granskning.

Planförslag

I detta avsnitt sammanfattas delar av *Regionplan för Skåne 2045* genom att planens vision och mål presenteras tillsammans med planens riktlinjer och plankarta med fokus på det som är relevant för konsekvensbedömningen. För en fullständig beskrivning av planförslaget hänvisas till planhandlingen. Den övergripande utvecklingsinriktning med planeringsstrategier och tematiska fördjupningar med tillhörande planeringsprinciper sammanfattas. Inledningsvis beskrivs förändringarna jämfört med den gällande regionplanen, vilka också är i fokus för aktuell konsekvensbedömning.

Förändringar jämfört med gällande regionplan

Den samlade bedömningen är att planen i huvudsak är aktuell men har ett aktualiseringsbehov inom områden som flerkärnig ortsstruktur, social hållbarhet, livsmedelsförsörjning, energiförsörjning, klimatanpassning och teknisk resiliens. Dessutom krävs tydliga ställningstaganden kring regionala värden och en tydlig vision utifrån *Det öppna Skåne*. Utifrån dessa utvecklingsområden har aktualiseringen av regionplanen fokuserat på förändringar som bidrar till en robust region och tydligare regional vägledning. Tidshorisonten i *Regionplan för Skåne 2045* har justerats och målåret har flyttats fram från år 2040 till år 2045 för att planen ska omfatta ungefär samma tidsrymd som tidigare. Det nya målåret sammanfaller dessutom med Sveriges klimatmål.

I *Regionplan för Skåne 2045* finns en vision och ett antal mål. Målen tar avstamp i regionala värden och kopplas tydligare till geografiska strukturer. Den tidigare strukturkartan har ersatts av en mer övergripande och visionär strukturbild, kompletterad med två omvärldsbilder som sätter in Skåne i ett bredare sammanhang. Målen konkretiseras i fyra geografiska strukturer: bebyggelsestruktur, transportinfrastruktur, grön- och blåstruktur och teknisk infrastruktur. I dessa regionala strukturer anger planen grunddragen för användningen av mark- och vattenområden av betydelse för Skåne. Till respektive struktur hör geografiskt avgränsade riktlinjer. Till *Regionplan för Skåne 2045* finns en plankarta till vilken riktlinjerna är kopplade och innebär att planen blir en tydligare i sin vägledning.

Regionplanen har också fått ett ökat fokus på robusthet, redundans och beredskap, det vill säga förmåga att upprätthålla samhällsviktiga funktioner på kort och lång sikt. Dessa perspektiv har förtydligats i planens mål, geografiska strukturer och riktlinjer. Genomförandet har utvecklats mot en mer strategisk inriktning, med fokus på hur regionplanen får genomslag i ordinarie planerings- och beslutsprocesser. Region Skånes samordnande roll betonas tydligare, liksom vikten av samverkan, gemensamt ansvar och kommunernas delaktighet.

Utifrån förändringarna mellan gällande regionplan och aktualisering har dessa påverkansfaktorer identifierats:

Mark- och vattenanvändning i regionplanen, påverkar konsekvenserna inom:

- Naturmiljö
- Vattenmiljö
- Kulturmiljö
- Hushållning med naturresurser (inkl. livsmedelsförsörjning)
- Risker och säkerhet (energi och klimat, samt beredskap)
- Klimatpåverkan
- Folkhälsa

Förutsättning för hållbart resande, påverkar konsekvenserna inom:

- Människors hälsa och livsmiljö
- Folkhälsa
- Risker och säkerhet (energi och klimat)
- Klimatpåverkan
- Jämställdhet och jämlikhet
- Stad och land
- Hushållning med naturresurser
- Tillgänglighet
- Trygghet och säkerhet
- Barn, unga och äldre
- Sociala relationer (inkl. regionala skillnader)
- Kommunalekonomi
- Samhällsekonomi (inkl. regionala skillnader)

Förtätning, påverkar konsekvenserna inom:

- Hushållning med naturresurser
- Naturmiljö
- Vattenmiljö
- Kulturmiljö
- Risker och säkerhet
- Klimatpåverkan (inkl. hållbart resande)
- Folkhälsa
- Människors hälsa och livsmiljö
- Sociala relationer
- Trygghet och säkerhet
- Tillgänglighet
- Barn, unga och äldre
- Jämställdhet och jämlikhet
- Stad och land
- Kommunalekonomi
- Samhällsekonomi

Tillväxtmotorer och regionala kärnor, påverkar konsekvenserna inom:

- Hushållning med naturresurser
- Naturmiljö
- Vattenmiljö
- Kulturmiljö
- Risker och säkerhet
- Klimatpåverkan
- Folkhälsa
- Människors hälsa och livsmiljö
- Sociala relationer
- Trygghet och säkerhet
- Tillgänglighet
- Barn, unga och äldre
- Jämställdhet och jämlikhet
- Stad och land (inkl. likvärdiga förutsättningar regionalt)
- Kommunalekonomi
- Samhällsekonomi

Skydd av naturvärden, påverkar konsekvenserna inom:

- Naturmiljö
- Vattenmiljö
- Kulturmiljö
- Hushållning med naturresurser
- Risker och säkerhet (energi och klimat)
- Klimatpåverkan
- Folkhälsa

Vision och målbild för Regionplan för Skåne 2045

Visionen för Regionplan för Skåne 2045 lyder:

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

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

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

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

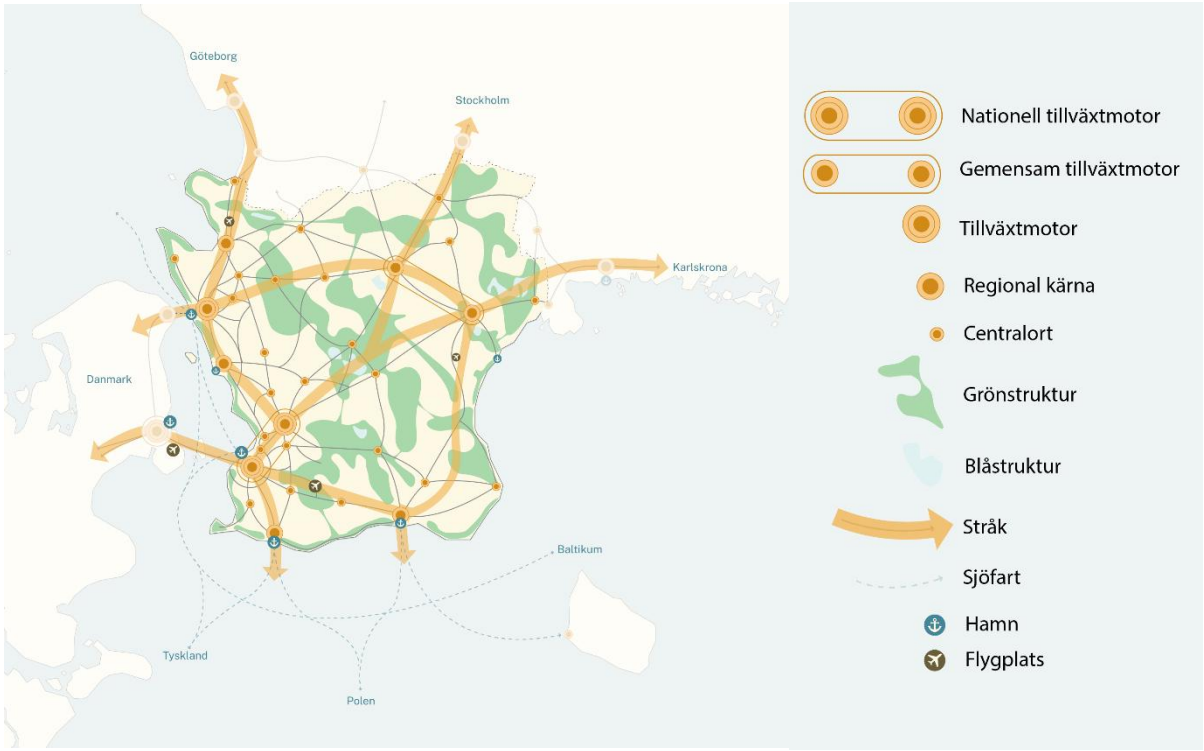
Konkurrenskraft & robusthet
Konkurrenskraft och robusthet är viktiga för Skånes långsiktiga utvecklingsförmåga och anpassning till förändrade omvärldsförhållanden. Ett starkt näringsliv, god tillgång till arbetsmarknad och utbildning samt robusta försörjningssystem stärker Skånes attraktivitet och resiliens.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

Tabell 2 . Regionplanens mål

A. Hälsa & livsmiljö	B. Tillgänglighet & mobilitet	C. Konkurrenskraft & robusthet
A1. Skåne har hälsofrämjande, hållbara och klimatanpassade livsmiljöer.	**B1.** Skåne har en sammanhållen flerkärnig ortsstruktur där kollektivtrafiken är strukturbildande.	**C1.** Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor utgör attraktiva platser för näringsliv och boende.
A2. Skåne har säkra och inkluderande gång- och cykelstråk som möjliggör aktiv mobilitet.	**B2.** Transportsystemet i Skåne är robust och hållbart med kollektivtrafiken som ryggrad och goda förutsättningar för gång- och cykel.	**C2.** Skånes strategiska läge tillvaratas genom ett effektivt och hållbart godstransportsystem och goda internationella förbindelser.
A3. Skåne har klimatanpassade grön- och blåstrukturer som främjar folkhälsa genom ekosystemtjänster och rekreation.	**B3.** I Skåne finns god tillgänglighet till natur- och rekreationsmiljöer genom kollektivtrafik, regionala leder och minskade barriärer i landskapet.	**C3.** Skånes produktiva jordbruksmark och grön- och blåstrukturer värnas och bidrar till att stärka Skånes attraktivitet och robusthet.
A4. Skånes offentliga rum och mötesplatser är inkluderande och främjar sammanhållning och tillit.	**B4.** I Skåne har alla grundläggande tillgänglighet till service, rekreation och kultur.	**C4.** I Skåne finns god tillgänglighet till arbetsmarknad och utbildning som stärker integration och kompetensförsörjning.
A5. Skåne har robust försörjning av dricksvatten och livsmedel.	**B5.** Skåne har robust digital infrastruktur och ett transportsystem med redundans för kritiska funktioner.	**C5.** Skåne har robust energiinfrastruktur och god självförsörjning av eleffekt samt en långsiktigt hållbar försörjning och hantering av vatten.

Strukturbild

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



Figur 3. Strukturbilden illustrerar den rumsliga innebörden av visionen och målen – hur Skånes ortsstruktur, gröna strukturer och transportstråk är tänkta att hänga ihop 2045.

Riktlinjer och plankarta

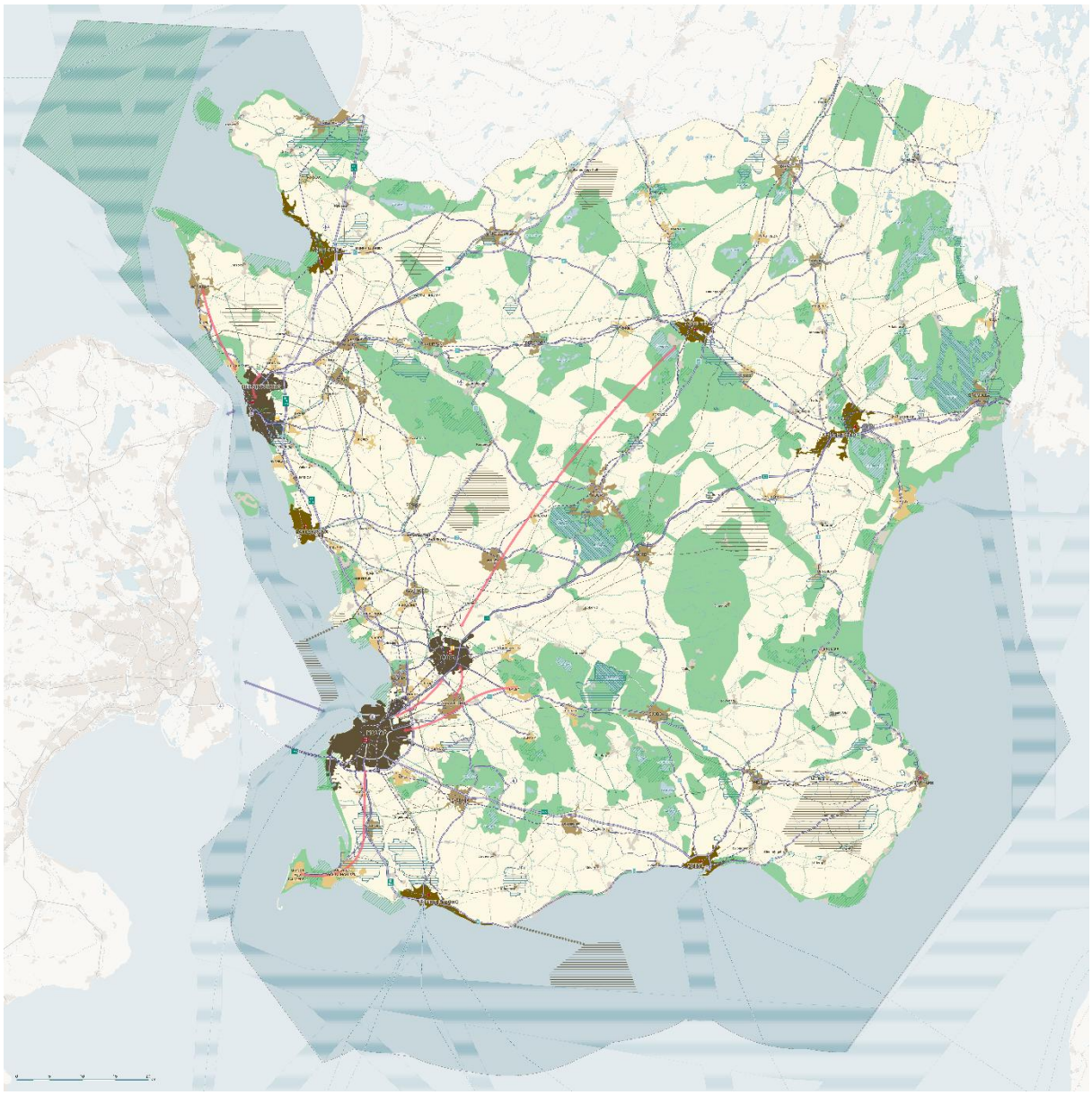
Skånes rumsliga struktur beskrivs genom fyra fysiska, övergripande strukturer som översiktligt redovisar mark- och vattenområden av regional och mellankommunal betydelse. De regionala strukturerna utgör en grundförutsättning för att främja en ändamålsenlig lokalisering av bebyggelse och avvägningar mot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

- **Regional bebyggelsestruktur** omfattar bebyggelsen i Skåne och hur den är rumsligt strukturerad med utgångspunkt i en flerkärnig ortsstruktur.
- **Regional transportinfrastruktur** omfattar regionala samband för person- och godstransporter som binder samman Skånes orter och funktioner och samspelar med bebyggelsestrukturen.
- **Regional grön- och blåstruktur** omfattar mark-och vattenområden med ekologiska och rekreativa samband av regional betydelse.
- **Regional teknisk infrastruktur** omfattar övergripande rumsliga strukturer för samhällsviktiga försörjningssystem för energi, vatten och digital kommunikation.

Samtliga övergripande strukturer har ett antal riktlinjer kopplade till sig. Till riktlinjerna ingår även en beskrivning av planens strukturer som berörs (exempelvis ”tillväxtmotorer”, ”serviceorter på landsbygden”). Vidare har riktlinjerna en tydlig koppling till regionplanens mål.

Skåne behöver kunna upprätthålla samhällsviktiga funktioner under förändrade förhållanden, både på kort och lång sikt. Riktlinjerna ska bidra till att stärka robusthet, redundans och beredskap. Det handlar bland annat om robusta samband

mellan orter, att säkra strategiska funktioner och värna kritiska system som är avgörande för samhällets funktionalitet över tid. Likaså ska riktlinjerna bidra till den samlade förmågan att långsiktigt anpassa Skåne till effekterna av ett förändrat klimat. Ytterligare aspekter är social hållbarhet och förutsättningar för folkhälsa, gemenskap, tillit, inkludering och deltagande. Beredskap blir på så sätt en integrerad del av den fysiska planeringen och avvägningen mellan olika anspråk på mark- och vattenområden i Skåne. Riktlinjerna är alltså en del i att skapa en tydligare regional vägledning.



Figur 4. Plankartan visar de fyra regionala strukturerna: bebyggelsestruktur, transportinfrastruktur, grön- och blåstruktur samt teknisk infrastruktur. ***Klicka här för att ladda ner plankarta och teckenförklaring i högupplöst PDF-format.***

Förutsättningar för den fysiska planeringen i Skåne

Detta kapitel redogör för de övergripande planeringsförutsättningar som ligger till grund för aktualiseringen av Regionplan för Skåne 2045. Förutsättningarna omfattar både strukturella trender, omvärldsfaktorer och relevanta styrdokument som sammantaget påverkar den regionala fysiska planeringen. Vi människor rör oss i en allt större geografi med allt fler regiongränsöverskridande resor, transporter och samarbeten. *Regionplan för Skåne 2045* utgår därför ifrån trender, utmaningar och mål som har särskild påverkan på och för den fysiska planeringen. Detta avsnitt redogör för viktiga frågor för Skånes förutsättningar och här återfinns delar från *Regionplan för Skåne 2045.* Mer detaljerade förutsättningar som rör aktuella miljö- och hållbarhetsaspekter tas upp i kapitlet om Konsekvenser.

Mål, planer och program

I Tabell 3 nedan redovisas de mål, planer och program som är relevanta för den regionala fysiska planeringen i Skåne. I *Regionplan för Skåne 2045* har vissa styrdokument fått en mer framträdande och styrande roll, medan övriga utgör ett bredare ramverk för hållbar utveckling.

Tabell 3. Sammanställning av de mål, planer och program som haft en påverkan i aktualiseringen av regionplanen.

Mål / plan / program	**Funktion i planeringen**	**Innehåll / relevans**
Regional utvecklingsstrategi – Det öppna Skåne	Prioriterade styrdokument / strategier	Utgör grund för regionplanens vision, mål och regionala värden.
Klimat och energistrategi för Skåne 2025–2030	Prioriterade styrdokument / strategier	Fokus på energiförsörjning, elektrifiering och klimatanpassning.
Regionalt trafikförsörjningsprogram för Skåne	Prioriterade styrdokument / strategier	Anger inriktning för kollektivtrafikens utveckling och påverkar tillgänglighet, resmönster och lokalisering av bebyggelse.
Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026–2037	Prioriterade styrdokument / strategier	Anger prioriteringar för investeringar i transportinfrastruktur och påverkar kapacitet, tillgänglighet och regionala samband.
Kommunernas översiktsplaner	Prioriterade styrdokument / strategier	Utgör viktiga underlag för mellankommunala frågor och efterföljande planering.
Kommunala handlingsplaner för bostadsförsörjning	Prioriterade styrdokument / strategier	Utgör ett viktigt underlag för kommunernas planering av bostadsutveckling och kan få en påverkan på lokalisering av bebyggelse, bostadsbehov och förutsättningar för en socialt hållbar utveckling.
Boverkets föreskrifter	Prioriterade styrdokument / strategier	Reglerar hur regionplanen ska utformas och vilka krav som ställs enligt lagstiftning.

Digitalisering	Övriga ramverk / planeringsunderlag	Sveriges digitaliseringsstrategi 2025–2030, regeringen
Gestaltad livsmiljö och hållbar stadsutveckling	Övriga ramverk / planeringsunderlag	• Politik för gestaltad livsmiljö, regeringen (prop. 2017/18:110) • Ny strategi för levande och trygga städer, regeringen (skr. 2024/25:96) • Region Skånes strategi för gestaltad livsmiljö - arkitektur, form och design, Region Skåne
Klimat- och energi	Övriga ramverk / planeringsunderlag	• Agenda 2030 för hållbar utveckling (FN 2015) • Parisavtalet (FN), regeringen (prop. 2016/17:16) • Energipolitikens långsiktiga inriktning (prop. 2023/24:105) • Energi- och klimatplan 2021–2030, regeringen 2024 KN2024/00362. • Färdplan för Skånes elförsörjning 2030, Region Skåne • Regional handlingsplan för klimatanpassning 2026–2030, Länsstyrelsen Skåne • Handlingsplan för elektrifiering i Skåne 2045, Länsstyrelsen Skåne
Kulturmiljö	Övriga ramverk / planeringsunderlag	Kulturmiljöns mångfald, regeringen (prop. 2012/13:96)
Livsmedel	Övriga ramverk / planeringsunderlag	• Livsmedelsberedskap för en ny tid, regeringen (SOU 2024:8), • Skånes livsmedelsstrategi, Region Skåne
Miljö och natur	Övriga ramverk / planeringsunderlag	• Naturrestaureringsförordningen EU nr 2024/1991 • Sveriges miljömål, regeringen rev via Naturvårdsverket • Sveriges friluftsmål, regeringen (2009/10:238) • Nationell strategi och regeringens handlingsplan för klimatanpassning, regeringen (skr. 2023/24:97) • En svensk strategi för biologisk mångfald och ekosystemtjänster, 2014, regeringen uppdaterad via Naturvårdsverket • Åtgärdsprogram för vatten för Västerhavet vattendistrikt 2022–2027 Vattenmyndigheten Västerhavet • Åtgärdsprogram för vatten för Södra Östersjöns vattendistrikt 2022–2027, Vattenmyndigheten Södra Östersjön • Strategi för framtidens friluftsliv i Skåne 2030 Länsstyrelsen Skåne • Regional vattenförsörjningsplan för Skåne län, Länsstyrelsen Skåne (remissversion 2025). • Vägen till ett biologiskt rikare Skåne – Naturvårdsstrategi för Skåne, Länsstyrelsen Skåne 2015. • Handlingsplan för ekologiskt funktionella landskap, 2025, Länsstyrelsen Skåne • Skånsk skogsstrategi, Länsstyrelsen Skåne, Region Skåne med flera
Mänskliga rättigheter och folkhälsa	Övriga ramverk / planeringsunderlag	• Barnkonventionen/FN:s konvention om barnets rättigheter (SFS 2018:1197) • Mål för jämställdhet, regeringen (skr. 2016/17:10 med flera) • Mål för funktionshinderspolitiken, regeringen (prop. 2016/17:188) • God och jämlik hälsa – en utvecklad folkhälsopolitik, regeringen (prop. 2017/18:249) • Ett jämställt Skåne – jämställdhetsstrategi för Skåne 2024–2027, Länsstyrelsen Skåne
Näringsliv och industri	Övriga ramverk / planeringsunderlag	Nationell strategi för hållbar industri- och näringslivsutveckling 2021–2030, regeringen (skr. 2020/21:133)
Transport och infrastruktur	Övriga ramverk / planeringsunderlag	• Transeuropeiska transportnätet (TEN-T) EU nr 1315/2013, rev. 2024 • Nationell plan för transportinfrastruktur 2026–2037, regeringen rev 2026 via Trafikverket. • Persontågsstrategi för Skåne 2020–2040, Region Skåne
Totalförsvar	Övriga ramverk / planeringsunderlag	• Gemensamma förutsättningar för utveckling av totalförsvaret 2025–2030 Fö2024/02054, Regeringen • Nationell säkerhetsstrategi 2030, regeringen, (skr. 2023/24:163) • Mål för civilt försvar, regeringen, prop. (2024/25:34) • Totalförsvarets civila intressen i samhällsplaneringen - med fokus på den fysiska planeringen enligt plan- och bygglagen, MSB/Myndigheten för civilt försvar
Turism	Övriga ramverk / planeringsunderlag	Tourism Matters – strategisk färdplan för turismen i Skåne

Planeringsförutsättningar

I *Regionplan för Skåne* 2045 anges ett antal trender, vilka även utgör förutsättningar för planeringen i regionen. Dessa är på en mer övergripande internationell och regional nivå och har en påverkan på samhällsutvecklingen och planeringen i stort i Skåne. Nedan följer en kort sammanfattning som utgör en grund för de förutsättningar, effekter och konsekvenser som beskrivs vidare i kapitel Konsekvenser.

Demografiska förändringar och urbanisering

Demografiska förändringar och urbanisering är långsiktiga trender som i grunden påverkar samhällsutvecklingen i Skåne. Minskade födelsetal och en åldrande befolkning leder till en förändrad åldersstruktur, vilket påverkar arbetsmarknad, ekonomi och välfärdssystem. Befolkningstillväxten i Skåne har historiskt varit stark, främst genom internationell migration, men har på senare år avtagit och bedöms bli mer dämpad framöver. Samtidigt är utvecklingen geografiskt ojämn, med fortsatt tillväxt i sydvästra Skåne och svagare utveckling i östra och nordöstra delar.

Urbaniseringen innebär att befolkning och funktioner koncentreras till större städer och deras omland, vilket stärker arbetsmarknader och serviceutbud men ökar skillnader mellan stad och landsbygd. För mindre orter innebär detta utmaningar kopplade till service, infrastruktur och attraktionskraft, samtidigt som digitalisering och nya arbetsformer skapar möjligheter. Den demografiska utvecklingen leder även till ökade behov inom vård och omsorg samt ett ökat tryck på kompetensförsörjning och utbildningssystem.

Sammantaget påverkar dessa förändringar efterfrågan på bostäder, transporter och markanvändning, och ställer krav på en samordnad regional och mellankommunal långsiktig fysisk planering. Planeringen behöver hantera skilda förutsättningar inom regionen och bidra till social sammanhållning, regional balans och en hållbar utveckling i hela Skåne.

Globalisering, internationalisering och ökad konkurrens

Globalisering, internationalisering och ökad konkurrens är centrala drivkrafter som påverkar Skånes utvecklingsförutsättningar. De globala flödena av varor, tjänster, kapital och människor fortsätter att öka, men präglas samtidigt av ökad komplexitet, geopolitiska spänningar och förändrade handelsmönster. Skånes strategiska läge i Öresundsregionen innebär starka internationella kopplingar och en viktig roll som nod för handel, logistik och kunskapsutbyte, men också ett beroende av fungerande globala värdekedjor.

Den ökade konkurrensen mellan regioner ställer krav på att stärka innovationsförmåga, näringslivsutveckling och kompetensförsörjning, där forskningsmiljöer som MAX IV och ESS utgör viktiga tillgångar. Den gränsöverskridande integrationen i Öresundsregionen och framtida infrastruktursatsningar, såsom Fehmarn Bält-förbindelsen, skapar möjligheter till stärkt tillgänglighet och arbetsmarknadsintegration, men ökar samtidigt trycket på infrastrukturen.

Utvecklingen innebär även behov av hållbara och effektiva logistiklösningar samt kapacitetsförstärkningar i transportsystemet. Ökad global osäkerhet aktualiserar behovet av stärkt regional robusthet, minskad sårbarhet i försörjningskedjor och säkerställd tillgång till kritiska resurser.

Sammantaget kräver dessa förändringar att den fysiska planeringen i högre grad beaktar internationella samband och flernivåperspektiv, samt att samverkan mellan och inom regioner stärks för att hantera gemensamma utmaningar och tillvarata utvecklingsmöjligheter.

Klimatförändringar och energiomställning

Klimatförändringar och energiomställning är avgörande trender som påverkar förutsättningarna för fysisk planering i Skåne. Den globala uppvärmningen leder till ökade risker för extrema väderhändelser, där havsnivåhöjning, kusterosion, översvämningar och värmeöeffekter är särskilt relevanta utifrån ett regionalt perspektiv. Detta ställer ökade krav på

klimatanpassning genom integrerad planering av exempelvis kustskydd, dagvattenhantering och grönstruktur, ofta i mellankommunal samverkan.

Samtidigt kräver energiomställningen en omfattande omvandling av energisystemet, där elektrifiering och ökad andel förnybar energi medför nya behov av markanvändning och utbyggd energiinfrastruktur. I Skåne är utmaningarna särskilt kopplade till kapacitetsbrist i elnätet och låg lokal elproduktion, vilket påverkar både näringslivets utveckling och möjligheten att nå klimatmålen. Detta innebär behov av stärkt regional energiplanering och avvägningar mellan konkurrerande markintressen.

Utvecklingen mot ett mer elektrifierat samhälle ökar också kraven på robusta och resilienta energisystem samt ökad självförsörjningsgrad. Klimat- och energifrågorna är nära kopplade till andra trender, där särskilt transportsektorn och bebyggelsestrukturens utformning har stor betydelse för utsläpp och resurseffektivitet.

Sammantaget ställer utvecklingen krav på en långsiktig, flexibel och samordnad fysisk planering som integrerar utsläppsminskning, klimatanpassning, energiförsörjning och robusthet för att möjliggöra en hållbar utveckling i hela Skåne.

Social sammanhållning och samhällsspänningar

Social sammanhållning är en central förutsättning för ett hållbart och robust samhälle, men utvecklingen i Skåne präglas av ökade socioekonomiska skillnader mellan och inom olika geografiska områden. Skillnader i tillgång till arbete, utbildning, service och hälsa påverkar människors livsvillkor. Dessa skillnader riskerar att förstärkas av demografiska förändringar och urbanisering. Skillnaderna är tydliga både mellan stad och landsbygd samt inom städer, där vissa områden har särskilda socioekonomiska utmaningar.

Internationell migration bidrar till befolkningsutveckling och mångfald samt bidrar till att fylla luckor där det råder kompetensbrist på arbetsmarknaden, men ställer krav på fungerande etablering och integration för att motverka samhällsspänningar och stärka tilliten. Samtidigt påverkar omvandlingen av arbetsmarknaden, bland annat till följd av digitalisering, förutsättningarna för inkludering och riskerar att öka klyftorna mellan olika grupper.

Tillgång till bostäder, service och kvalitativa livsmiljöer är avgörande för social hållbarhet, liksom möjligheten att skapa trygga och inkluderande offentliga miljöer. Den fysiska planeringen har därmed en viktig roll i att motverka segregation och främja jämlika livsvillkor genom blandade bebyggelsestrukturer och god tillgänglighet.

Sammantaget kräver utvecklingen en samordnad planering som stärker tillit, delaktighet och social sammanhållning, samt bidrar till inkluderande och hälsofrämjande livsmiljöer i hela Skåne.

Digitalisering och AI

Digitalisering och AI är omvälvande drivkrafter som förändrar hur samhället fungerar, planeras och utvecklas, med stor påverkan på ekonomi, arbetsmarknad och offentlig service. Teknikutvecklingen skapar nya möjligheter till effektivare resursanvändning och förbättrade beslutsunderlag, exempelvis inom transporter, energisystem och offentlig verksamhet. Samtidigt omformas arbetsmarknaden genom automatisering, vilket ställer ökade krav på kompetensförsörjning, utbildning och livslångt lärande, och kan förstärka socioekonomiska skillnader.

Tillgång till robust digital infrastruktur, såsom bredband och mobilnät, är en grundläggande förutsättning för näringsliv, service och delaktighet. Skillnader i digital tillgång riskerar att skapa nya former av ojämlikhet mellan olika geografiska områden och grupper. Samtidigt medför digitaliseringen ökade sårbarheter kopplade till cyberhot och beroenden av digitala system, vilket ställer krav på säkerhet och beredskap.

För den fysiska planeringen innebär utvecklingen nya verktyg och arbetssätt, där data och digitala analyser kan stärka planeringsprocesser och samverkan. Digitalisering och AI samspelar även med andra trender, exempelvis genom att bidra till klimatomställning och påverka urbaniseringsmönster.

Sammantaget kräver utvecklingen att fysisk planering i högre grad integrerar digitala perspektiv, säkerställer robust infrastruktur och hanterar sårbarheter, samtidigt som teknikens möjligheter tas tillvara för att skapa ett effektivt, hållbart och inkluderande samhälle i Skåne.

Omvärldsläge och robusthet

Ett förändrat omvärldsläge med ökad geopolitisk osäkerhet, nya säkerhetspolitiska förutsättningar och en mer komplex hotbild ställer ökade krav på robusthet i samhällsplaneringen. För Skåne, med sitt strategiska läge och starka internationella kopplingar, är dessa frågor särskilt betydelsefulla. Ett bredare och mer övergripande förhållningssätt i säkerhetsfrågor omfattar såväl militära hot som cyberangrepp, störningar i försörjningskedjor, klimatrelaterade risker och informationspåverkan, vilket innebär att robusthet behöver integreras som en central del i den fysiska planeringen.

Totalförsvarets utveckling ställer krav på att säkerställa markanvändning och funktioner som kan upprätthålla samhällsviktig verksamhet vid kris och höjd beredskap. Skånes roll som transportnod innebär både möjligheter och sårbarheter, med behov av robusta och redundanta transportsystem samt tryggad logistik och materialförsörjning. Även energiförsörjning och livsmedelsförsörjning är centrala för regionens motståndskraft och kräver ökad självförsörjningsgrad, diversifiering och skydd av viktiga resurser.

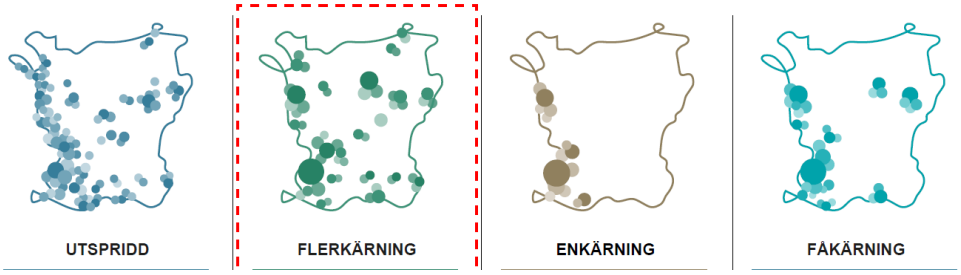
Klimatrelaterade risker, såsom översvämningar och extrema väderhändelser, förstärker behovet av klimatanpassning och genomtänkt lokalisering av bebyggelse och infrastruktur. Demografiska förändringar och urbanisering påverkar också robustheten, där en balanserad ortsstruktur kan bidra till ökad flexibilitet och redundans.

Sammantaget kräver utvecklingen en fysisk planering som i högre grad integrerar beredskap, försörjningssäkerhet och klimatanpassning, och som bidrar till ett motståndskraftigt och resilient samhälle i hela Skåne.

Alternativ

Regionplan för Skåne 2045 utgår från det planförslag som arbetades fram till *Regionplan för Skåne 2022–2040* men med de förtydliganden och ändringar som redogjorts för i kapitel Planförslag. I aktualiseringen av den gällande planen har inga ytterligare alternativ till planförslaget arbetats fram. Detta kapitel redogör därför, kortfattat, kring de alternativ som arbetades fram till den tidigare versionen och fortsatt är aktuella.

Under framtagandet av *Regionplan för Skåne 2022–2040* utvärderades fyra strukturbildsscenarier som verktyg för att diskutera olika rumsliga strukturer. Detta för att nå uppsatta mål med utgångspunkt från effekter på tillväxt, transportsystemet, klimatpåverkan samt social hållbarhet och integration. Scenarierna benämns *Utspridd, Enkärnig, Fåkärnig* och *Flerkärnig*. *Regionplan för Skåne 2045* utgår från scenariot *Det flerkärniga Skåne*. Utöver de scenarier som har förkastats, redovisar detta avsnitt även alternativ och perspektiv som kan övervägas vid fortsatt planering för hållbarhet i Skåne.



Figur 5. Scenarier från arbetet med Regionplan för Skåne 2022–2040. Scenario Flerkärnig är valt huvudalternativ som även gäller för den aktualiserade planen.

Huvudalternativ – Scenario Flerkärnig - Det flerkärniga Skåne

Scenario flerkärnig har valts som huvudalternativ men är endast ett av fyra alternativ som diskuterats. Övriga tre har inte direkt förkastats, men har bedömts svara sämre mot kraven och önskemålen om ett sammanhållet Skåne där hela Skåne ska leva och inte endast de största städerna. Skånes tillväxt är utspridd över stora delar av Skåne med koncentration till tätorterna. Det har värderats högt att bygga kollektivtrafiknära och i miljöer med urbana kvaliteter. All mark som år 2010 klassades som högvärdig jordbruksmark finns kvar obebyggd, tack vare prioriteringen att bevara denna. Förtätningen av tätorterna har fortsatt. Visionen om det flerkärniga Skåne har fortfarande ett starkt stöd politiskt och bland Skånes invånare.

Strukturen erbjuder många alternativ för både verksamheter och människor och ger goda förutsättningar för ökad attraktivitet för regionen och de regionala kärnorna. En viktig attraktivitetsfaktor bedöms vara möjligheten att de regionala kärnorna kan komplettera varandra och finna olika ”nischer”. Att i ett begränsat antal tätorter i olika delar av Skåne skapa förutsättningar för urbana miljöer med hög servicenivå och möjlighet till hög specialisering bidrar till en höjd attraktivitet för boende och verksamheter. Höga krav ställs samtidigt på att tillgängligheten i Skåne fungerar och att satsningar görs för att skapa attraktiva stadsmiljöer samtidigt som miljökvalitetsnormer för luft och buller inte får överskridas.

Den offentliga servicen kan bedrivas effektivt och koncentrerat och den funktionella rollfördelningen ger förutsättningar för en långsiktig efterfrågan. Vardagslivet förenklas för flertalet om den grundläggande sociala och kommersiella servicen som behövs i vardagen finns inom gång- och cykelavstånd. En renässans för den skånska småstaden kan skapa attraktiva stadsmiljöer med god balans mellan bebyggelseutveckling, transporter, grönstruktur och teknisk infrastruktur vilket kan leda till goda förutsättningar för utveckling av ekosystemtjänster och upplevelsevärden. Detta leder till attraktiva tätorter med goda förutsättningar för god livskvalitet och hälsofrämjande urbana miljöer.

Utvecklingen det senaste decenniet har dock visat på att skillnaderna för vissa socioekonomiska parametrar fortsätter att öka mellan de största orterna och övriga Skåne.

Nollalternativ – en fortsatt planering enligt Regionplan för Skåne 2022-2040

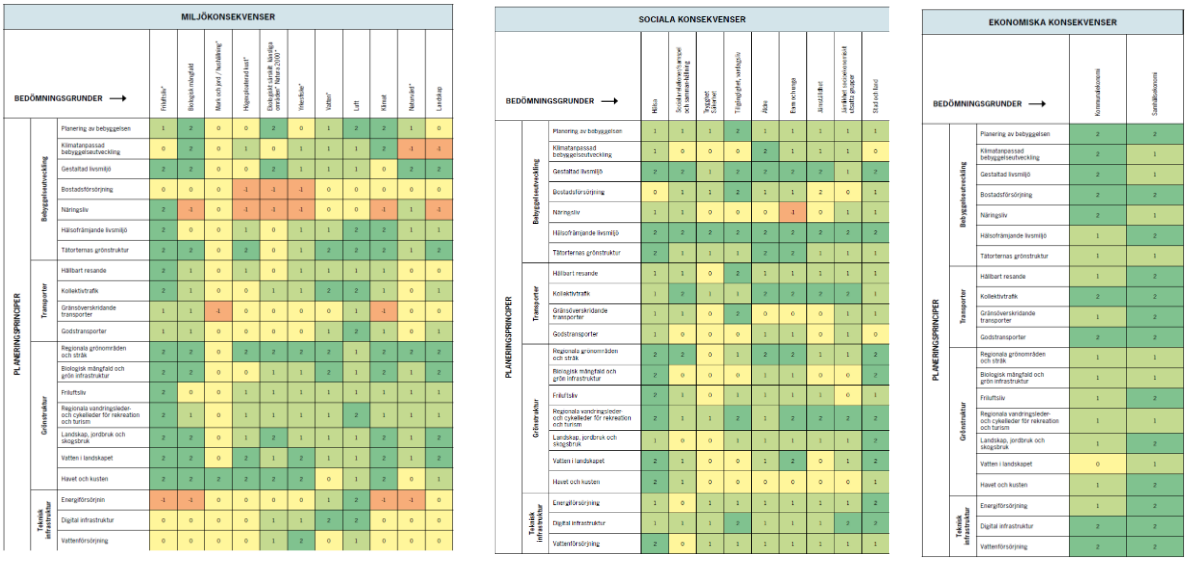
Enligt 6 kap. miljöbalken ska miljökonsekvensbeskrivningen till en regionplan innehålla uppgifter om miljöförhållandena och miljöns sannolika utveckling om planen eller programmet inte genomförs. Konsekvensbedömningen av nollalternativet gäller alltså sådan miljöpåverkan som kan förväntas om åtaganden och förhållningssätt i *Regionplan för Skåne 2045* inte genomförs.

Nollalternativet utgår i det här fallet från att gällande regionplan för Skåne 2022–2040 fortsatt är vägledande för den regionala fysiska planeringen och att den aktualiserade regionplanen inte antas. Det innebär att planens nuvarande utvecklingsinriktning, strategier, tematiska fördjupningar och planeringsprinciper ligger fast och fortsätter att utgöra grund för efterföljande planering. Nollalternativet utgår från att en rad utvecklingstrender och beslutade åtgärder sker oberoende av regionplanens aktualisering. Detta omfattar exempelvis demografisk utveckling, ekonomiska förändringar, teknisk utveckling samt genomförande av redan beslutade infrastruktursatsningar. Även den kommunala översiktsplaneringen fortgår och nationella samt regionala mål, såsom klimatmål och miljökvalitetsmål, fortsätter att vara styrande för planeringen. Nollalternativet innebär därmed en utveckling där den nuvarande regionplanens inriktning tillämpas utan de förändringar, förtydliganden och prioriteringar som föreslås i den aktualiserade planen.

Den huvudsakliga skillnaden mellan nollalternativet och planalternativet i Regionplan för Skåne 2045 är att aktualiseringen innebär en vidareutveckling av den regionala planeringen med ett fördjupat och i vissa delar mer konkret innehåll. Nollalternativet innebär istället en fortsatt tillämpning av en övergripande och relativt generellt formulerad plan vilket kan medföra att konsekvenserna av nollalternativet i stor utsträckning uppstår genom att identifierade utvecklingsbehov inte hanteras i samma utsträckning som i aktualiseringen, att nya eller förstärkta perspektiv inte får genomslag, samt att befintliga målkonflikter kvarstår eller förstärks.

Sammanfattningsvis innebär nollalternativet en utveckling där möjligheten att möta aktuella och framtida utmaningar begränsas jämfört med det aktualiserade planförslaget. Den strategiska styrningen av den regionala fysiska planeringen förblir mer övergripande.

I bedömningen av nollalternativet för respektive miljö- och hållbarhetsaspekt har de konsekvensbedömningar som tagits fram för *Regionplan för Skåne 2022–2040* använts som ett stöd. Matriserna nedan i Figur 6 utgör en sammanfattande bedömning av konsekvenserna för miljö-, sociala- och ekonomiska konsekvenser.



Figur 6. Bedömningsmatriser från konsekvensbedömningen av Regionplan för Skåne 2022–2040. Till vänster redovisas miljökonsekvenser, i mitten sociala konsekvenser och till höger redovisas ekonomiska konsekvenser. För att se matriserna i sin helhet hänvisas till Konsekvensbedömning – Regionplan för Skåne 2022–2040.

Övervägda alternativ i aktualiseringen

Aktualiseringen av Regionplan för Skåne utgår från den alternativvärdering som redan gjorts inom ramen för gällande Regionplan för Skåne 2022–2040. Med aktualiseringen avses här arbetet med att uppdatera och förtydliga den gällande regionplanen, inte att ta fram en helt ny plan med nya fullständiga planalternativ. Regionfullmäktige beslutade i augusti 2025 att *Regionplan för Skåne 2022–2040* i huvudsak är aktuell men att förändrade planeringsförutsättningar så som ett förändrat omvärldsläge, ny lagstiftning och ökad kunskap gör att ett förslag på en aktualiserad regionplan behöver tas fram. Nya, fullständiga planalternativ har därför inte tagits fram inom aktualiseringen. I detta avsnitt redovisas i stället de överväganden och vägval som gjorts under aktualiseringsarbetet.

I gällande plan utvärderades fyra strukturbildsscenarier — Utspridd, Enkärnig, Fåkärnig och Flerkärnig — som underlag för att diskutera olika rumsliga strukturer. Det flerkärniga Skåne valdes som huvudalternativ, medan de övriga tre bedömdes svara sämre mot målet om ett sammanhållet Skåne där hela regionen ska kunna leva och utvecklas.

Det mest betydande övervägandet i aktualiseringen har gällt riktlinjerna för bebyggelsestruktur. Här har valet i praktiken stått mellan två huvudalternativ:

- att pröva nya övergripande utvecklingsinriktningar, exempelvis genom att ompröva den flerkärniga strukturbilden, eller
- att vidareutveckla och skärpa de principer som redan gäller i Regionplan för Skåne 2022–2040.

Aktualiseringen bekräftar det tidigare vägvalet: det flerkärniga Skåne bedöms fortsatt vara den bäst lämpade övergripande strukturen, och något byte av övergripande utvecklingsinriktning har inte befunnits motiverat.

Aktualiseringen har genomgående valt att vidareutveckla och skärpa principerna i befintlig regionplan. Det innebär att planens huvudstruktur ligger fast, medan riktlinjerna har gjorts mer konkreta och mer anpassade till olika geografiska förutsättningar och ortstyper. De viktigaste konkretiseringarna är följande:

- Riktlinjerna har konkretiserats och differentierats för respektive ortsstruktur, i stället för att hållas övergripande och generella.
- Omvandling prioriteras före nyexploatering, och kraven på samlad lokalisering har skärpts.
- Styrningen mot en koncentrerad utveckling på landsbygden har tydliggjorts.
- Kraven på lokalisering utifrån översvämningsrisker har konkretiserats, tidsperspektivet för klimatanpassning har förlängts till 100 år och specifika klimatscenarier används.
- Riktlinjerna har kompletterats med en tydligare integration av social hållbarhet, mobilitetsfrågor och funktionella samband.
- Hushållning med naturresurser har getts högre prioritet.

Aktualiseringen har alltså prioriterat genomförbarhet, tydlighet och relevansen i planens planeringsinriktningar framför att pröva alternativa scenarier, vilket är förenligt med bedömningen att regionplanen i grunden är fortsatt relevant.

Frågor som övervägts men avgränsats eller skjutits framåt

Under arbetet har även ett antal frågor diskuterats där aktualiseringen medvetet avgränsats eller där fördjupning hänvisas till fortsatt planering. De frågor som har avgränsats eller skjutits framåt är följande:

- Robusthet, redundans och beredskap, det vill säga förmåga att upprätthålla samhällsviktiga funktioner på kort och lång sikt, har lyfts som ett område med fortsatt utvecklingsbehov.
- Riskområden för bebyggelse och jordbruksmark, däribland strategier för reträtt avseende klimatrisker utgör också ett område med fortsatta utvecklingsbehov.
- Materialförsörjning i ett regionalt perspektiv har utvecklingspotential som ett sätt att balansera tillväxt och tillvarata resurser på ett effektivt sätt.
- Havsplanering identifieras som ett viktigt område för fortsatt utveckling, samverkan och avvägningar mellan nationella, regionala och lokala intressen och behov.
- Regionala värden pekas ut och utgör ett fortsatt pågående arbete inom regionen. Samverkan och avvägningar mellan nationella, regionala och lokala intressen är centrala.
- Avlopps- och avfallshantering ingår inte i planen.

Avgränsning av omfattning och detaljnivå är en del av de övervägda alternativa utformningarna. Här har en medveten avgränsning gjorts, men ovan nämnda punkter bör vara en del av fortsatt arbete.

Riksintressen

Förutsättningar

Riksintressen är värden som är skyddsvärda ur ett nationellt perspektiv för att de inrymmer eller besitter värdefulla egenskaper. Riksintressen är geografiskt avgränsade men betyder inte att området eller miljön i området har ett automatiskt skydd. Hur riksintresse tillgodoses, påverkas eller berörs måste framgå i planeringen. Detta för att undvika påtaglig skada av riksintresse vid exploatering.

I Skåne finns många områden som är utpekade som riksintressen, vissa av dessa områden innehåller värden som anses så ovanliga att de gör områdena unika för hela landet - och ibland världen. Riksintressen som kan komma att beröras av *Regionplan för Skåne 2045* är:

- Yrkesfiske (hav, sjöar, hamn, kust)
- Naturvård
- Kulturmiljövård
- Friluftsliv
- Rörligt friluftsliv
- Högexploaterad kust
- Natura 2000-områden
- Anläggningar för Energiproduktion (vindkraft)
- Energidistribution
- Kommunikationer (flygplats, hamn, järnväg, sjöfart, väg)
- Kommunikationer (elektronisk)
- Vattenförsörjning
- Totalförsvaret

Bedömning av nollalternativ

Regionplan 2022–2040 beskriver riksintressena på ett övergripande plan och skriver att hänsyn ska tas till intressena utan att vidare konkretisera hur detta ska ske. Därmed skjuts hanteringen av riksintressen till senare planering. Det bedöms kunna finnas förutsättningar för att regionplanen i nollalternativet inte medför skada på riksintressen, men det verkliga utfallet beror helt på hur kommunerna hanterar intressena i kommande planering.

Bedömning av planförslag

Den aktualiserade planen, är något tydligare i hur riksintressen beskrivs och framför allt i dess beskrivning av planer som står i konflikt med riksintressen. *Regionplan för Skåne 2045* bedöms, mot bakgrund av dess strategiska och vägledande karaktär, inte i sig medföra påtaglig skada på riksintressen enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken. Planens inriktning, med fokus på hushållning med mark- och vattenresurser, bevarande av grön- och blå strukturer samt skydd av vattenresurser och kulturmiljöer, är övergripande förenlig med bestämmelserna i 3 kap. miljöbalken. Vidare ger planen en korrekt bild av de särskilda restriktioner som gäller enligt 4 kap. miljöbalken, särskilt i kustzonen, där exploateringsintressen ska vägas mot natur-, kultur- och friluftsvärden.

Regionplanen identifierar omfattande målkonflikter mellan olika intressen. För att undvika påtaglig skada på riksintressen i följande skede är det nödvändigt att målkonflikter hanteras med varsamhet i kommunernas vidare planläggning. Det finns framför allt risk för målkonflikter gällande planens ambitioner om utveckling av bebyggelse och infrastruktur, vilka kan hamna i konflikt med riksintresse för:

- Naturvård
- Kulturmiljövård
- Jordbruksmark (hushållning med naturresurser, nationellt intresse)
- Friluftsliv

På samma sätt kan kustexploatering och etablering av energiproduktion skada riksintressen för:

- Naturvård
- Friluftsliv
- Kulturmiljö

Det är avgörande att riksintressenas värden prövas och säkerställs i efterföljande planering och tillståndsprövning, i enlighet med miljöbalkens bestämmelser. Genom att den aktualiserade regionplanen ger tydligare riktlinjer blir förutsättningar bättre för att målkonflikter pekas ut och kan adresseras så att skada på riksintressena kan undvikas.

Rekommendationer

I fortsatt fysisk planering bör Region Skåne, kommuner och andra aktörer gemensamt arbeta mot att:

- Prioritera hänsyn till kustzonens värden och riksintresse för högexploaterad kust vid framtida utformning av eventuella skydd mot höjda havsnivåer och erosion.

Konsekvenser

Effekter och konsekvenser kan vara direkta eller indirekta, positiva eller negativa, tillfälliga eller bestående, kumulativa eller icke kumulativa och uppstå på kort, medellång eller lång sikt. Med kumulativa effekter menas effekter som förstärker varandra. *Regionplan för Skåne 2045* har bedömts utifrån 6 kap. 2 § miljöbalken samt med kompletterande aspekter vilka inte inryms i lagstiftningen. Jämförelse görs med nollalternativet som innebär att *Regionplan för Skåne 2022–2040* fortsätter gälla.

Miljökonsekvenser

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

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

Naturmiljö

Förutsättningar

Skåne har en av landets mest varierade naturmiljöer trots sin relativt lilla yta. Kombinationen av kust, jordbrukslandskap, skogar och unika geologiska formationer skapar en stor biologisk mångfald. Landskapet kan delas in i slättlandskap som huvudsakligen består av jordbruk, lövskogar, kustmiljöer, våtmarker, åsar och höjdområden och ängs- och betesmarker.

De bördigaste områdena i Skåne är framför allt lokaliserade till Sydvästskånska slätten och Österlens slättbygder. Här finns djupa, näringsrika jordar (morän och lerjord), intensivt jordbruk (spannmål, raps, sockerbetor), relativ brist på naturlig vegetation. Trots odlingen finns viktiga miljöer som alléer, småbiotoper (stenrösen, åkerholmar) och våtmarker.

Gällande skogslandskapen skiljer sig från övriga Sverige genom att vara lövskogsrika (bok, ek, avenbok) och ofta lokaliserade på åsar och höjdområden (till exempel Söderåsen). Kända skogsområden är Söderåsens skogar och Göingeskogarna i nordöstra Skåne. Dessa områden är rika på biologisk mångfald och innehåller många hotade svamp-, moss- och insektsarter.

Skåne har en lång och varierad kust där den västra kusten består av låglänta och vindutsatta sandstränder medan den östra kusten har en mer varierad natur med sandstränder, hedar och betesmarker och i nordväst är det framförallt klippkust. Kusterna har höga naturvärden bland annat som viktiga områden för flyttfåglar och marina miljöer såsom ålgräsängar.

Historiskt fanns många våtmarker i Skåne, men många har dikats ut. Kvarvarande viktiga våtmarker är exempelvis Vombsjön, Krankesjön och Kristianstads Vattenrike. Dessa fyller en viktig funktion och har högt värde då de renar vatten, viktiga för fågelliv och biologisk mångfald samt fungerar som buffert mot översvämningar.

Skåne har även flera geologiskt intressanta åsar såsom Söderåsen, Linderödsåsen, Romeleåsen. Dessa kännetecknas av branta sluttningar, raviner och dalgångar och är ofta täckta av skog. Skåne innehåller även flera viktiga ängs- och

betesmarker med höga naturvärden som har skapats genom traditionellt jordbruk och kännetecknas av öppna marker med stor artrikedom. Betande djur är viktiga för dessa marker som annars riskerar att växa igen.

Flera av dessa områden med höga naturvärden har skyddats genom olika typer av skydd. Det finns en nationalpark, Söderåsens nationalpark med skyddade lövskogar och raviner. Vidare finns över 300 naturreservat, exempelvis Kullaberg, Stenshuvud och Dalby Söderskog. Dessa fyller en viktig funktion för att skydda biologisk mångfald, bevara landskapsbilden och för friluftsliv.

Vidare har Skåne Natura-2000-områden, exempelvis Falsterbohalvön och Vombsänkan. Kristianstads vattenrike är utsett som ett biosfärområde. Det finns ytterligare skydd i form av naturminnen och fågelskyddsområden

Bedömning av nollalternativets konsekvenser

Nollalternativet utgår från att en regionplan utan aktualisering, det vill säga att *Regionplan för Skåne 2022–2040* fortsätter gälla. I denna lyfts grönstruktur som ett centralt begrepp och som ett av fyra likvärdiga ben för en hållbar utveckling. I planen beskrivs ambitioner att stärka förutsättningar för biologisk mångfald i landskapet såväl som i urbana miljöer. Planeringsprinciperna är dock delvis vaga i formuleringarna och innehåller inte de lösningar som krävs för att möta utmaningarna. *Regionplan för Skåne 2022–2040* betonar att det långsiktiga målet om att vara en resurseffektiv och resilient region kräver livskraftiga och väl fungerande ekosystem som kan upprätthålla en hållbar produktion av ekosystemtjänster. Skåne har höga naturvärden, vilka planen lyfter som viktiga att bevara och utveckla. Den hanterar emellertid inte målkonflikter och bedömningen är därmed att det finns risk för att oaktsam lokalisering och ianspråktagande av skog och naturmark skulle kunna ge negativa effekter på värdefulla och känsliga områden. Några av riskerna för sådana negativa effekter är i och kring de tillväxtzoner som pekas ut i planen. Exempelvis stråk mellan Malmö och Falsterbo, Lund och Sjöbo och området kring Kristianstad. Förtätning och utbyggnad av väg- och järnvägsstråk på dessa platser kan riskera förlust av grönområden som är viktiga för friluftsliv och biologisk mångfald. Även några av de energizoner som pekas ut i planen riskerar att ha en negativ effekt på naturmiljöer.

Bedömningen är därmed att nollalternativet ger en liten negativ konsekvens jämfört med nuläget.

Bedömning av planförslagets konsekvenser

Regionplan för Skåne 2022–2040 beskriver naturvård tematiskt som en del i hållbar utveckling, exempelvis genom att beskriva grönstruktur i Skåne och dess värde.

Den aktualiserade planen inkluderar även vatten i dessa värden genom att utöka begreppet till grön- och blåstruktur. I *Regionplan för Skåne 2045* beskrivs grön- och blåstruktur som en viktig funktion och som en bärande samhällsstruktur för robusthet och resiliens, klimatanpassning, samhällsberedskap och regional rättvisa. Vidare är *Regionplan för Skåne 2045* mer beskrivande kring målkonflikter och styrande i sin karaktär. Bland annat i krav på regional samordning och krav på skydd, kompensation samt styrning av lokalisering. Ett exempel är kring de tillväxtzoner som pekas ut i planen, där planen förespråkar förtätning. Ett annat exempel är stråk mellan Malmö och Falsterbo, Lund och Sjöbo och området och omkring Kristianstad. Förtätning och utbyggnad av väg- och järnvägsstråk på dessa platser kan riskera förlust av grönområden som är viktiga för friluftsliv och biologisk mångfald. Planen uppmanar här kommunerna att i sin fysiska planering beakta regionala samband och planera markanvändning som stärker strukturens robusthet, särskilt i områden där bebyggelsetryck, infrastrukturutbyggnad, klimatrelaterade risker och brist på natur sammanfaller.

Naturvärdena i Skåne är höga. De direkta effekterna av planen innebär att platser och stråk för utveckling tydligt pekas ut. Förtätning, stationsnära utveckling och koncentration till noder kan minska exploatering av obebyggd mark och därmed innebära positiva effekter för naturmiljön. Stark grön- och blåstruktur samt tätortsnära natur kan bevaras och kopplas samman. Samlokalisering av infrastruktur kan minska totalt intrång. Inom de utpekade platserna för tillväxtmotorer och stråk för förflyttning finns emellertid även risk för negativa effekter för naturmiljön i form av ny transport-, energi- och bebyggelseutveckling, vilket riskerar fragmentering av landskap, intrång i värdefulla naturmiljöer och barriäreffekter. Särskilt i områdena kring tillväxtmotorer, längs stråk och i landsbygdsområden.

Naturmiljöer karakteriseras av att vara gränsöverskridande och kräva mellankommunalt samarbete. Planen bedöms ge förutsättningar för detta eftersom den även medför effekten av att samordning mellan kommuner gynnas och krav på åtgärder som kan bidra till att bibehålla och utveckla naturvärden. Detta eftersom den aktualiserade planen är mer styrande jämfört *med Regionplan 2022–2040*. Målkonflikterna konkretiseras genom åtgärder och styrning, vilket inte görs i Reg*ionplan 2022–2040.*

Planförslaget bedöms därmed ge positiv konsekvens jämfört med nollalternativet.

Sammanfattning och rekommendationer

Konsekvensbedömningen visar att planförslaget sammantaget ger en positiv konsekvens för naturmiljön jämfört med nollalternativet. Naturmiljöns värde bedöms som högt och den betydande negativa miljöpåverkan som trots detta kvarstår vid ett genomförande utgörs av fragmentering av landskap, intrång i värdefulla och skyddade naturmiljöer samt barriäreffekter för biologisk mångfald. Särskilt i områden kring tillväxtmotorer, längs infrastrukturstråk och i landsbygdsområden. Rekommendationerna nedan syftar till att stödja åtgärder för att förebygga, minimera och avhjälpa betydande negativ miljöpåverkan samt sätt att hantera utpekade målkonflikter i den fortsatta fysiska planeringen.

I fortsatt fysisk planering bör Region Skåne, kommuner och andra aktörer gemensamt arbeta mot att:

- Prioritera samordning av grön- och blåstruktur över kommungränser för sammanhängande ekologiska samband, och identifiera regionalt viktiga värdekärnor, spridningsvägar och rekreationsområden som underlag för kommunal planering.
- Säkerställa att större exploateringar och infrastruktursatsningar analyseras i ett landskapsperspektiv, särskilt där flera kommuner påverkas och där kumulativa effekter kan uppstå, inklusive en gemensam syn på målkonflikter mellan bebyggelseutveckling, infrastruktur och naturmiljö i områden med högt bebyggelsetryck.
- Stärka samverkan kring klimatanpassning i landskapet, exempelvis avseende vattenreglering, skyfall, erosion och kustnära processer, där åtgärder ofta behöver genomföras i ett större geografiskt sammanhang.

I efterföljande planering bör kommuner, med stöd i regionplanen, arbeta mot att:

- Prioritera bevarande och utveckling av grön- och blåstruktur vid lokalisering av ny bebyggelse och infrastruktur, särskilt i områden med höga naturvärden eller brist på tillgänglig natur, samtidigt som ekologiska samband bevaras och stärks så att fragmentering och barriäreffekter undviks eller minimeras.
- Säkerställa att bebyggelseutveckling sker i första hand i redan ianspråktagna och kollektivtrafiknära lägen, för att minska intrång i obebyggd mark och biologiskt värdefulla miljöer.
- Säkerställa att tätortsnära natur, småbiotoper och strukturer i jordbrukslandskapet beaktas och integreras i planeringen, särskilt i områdena mellan stad och landsbygd.
- Tillämpa skadelindringshierarkin vid intrång i naturmiljöer, och säkerställa att förlust av ekologiska funktioner så långt som möjligt undviks, minimeras eller kompenseras.

Vattenmiljö

Förutsättningar

Miljökvalitetsnormer

Vattenförekomster delas in i grundvatten och ytvatten (sjöar, vattendrag och kustvatten). Samtliga omfattas av Sveriges vattenförvaltning. För att bedöma grundvatten görs två statusbedömningar, kemisk och kvantitativ och statusen är antingen god eller otillfredsställande. Den ekologiska statusen bedöms i en femgradig skala; *hög status, god, måttlig, otillfredsställande* och *dålig.*

Hav / Kustvatten (Östersjön & Västerhavet)

I Skåne finns det 22 kustvatten. Den senaste Marina strategin 2024–2029 från Havs och vattenmyndigheten visar att svenska havsområden (inklusive Skånes kustvatten) fortsätter att ha en kritisk miljöstatus, utan uppnådd god miljöstatus för arter, livsmiljöer eller belastningar. De huvudsakliga problemen är övergödning, farliga ämnen (miljögifter), överexploatering av arter och bifångst i fiskenäringen. Östersjön har tydligast problem med övergödning, men övervakningsstationer saknas för att bekräfta förekomsten av miljöproblemet. Skånes vatten har hög vattenomsättning och flödar i stort sett fritt mellan varandra. Utbytet med utsjön gör det svårt att knyta övergödningssituationen till enskilda påverkanskällor per vattenförekomst. Vissa indikatorer visar tecken på förbättring, exempelvis ökande bestånd av hälleflundra och marulk, samt minskade nivåer av vissa miljögifter. Syrebrist i djupområden, särskilt i Östersjön är också ett betydande problem.

Sjöar & vattendrag

I Skåne finns det 40 sjöar och 201 vattendrag. Enligt Miljömålsuppföljning Skåne 2024 bedöms endast 16 % av sjöar och vattendrag i Skåne ha god ekologisk status. Av de 241 bedömda vattenförekomsterna i Skåne nådde 39 (ca 16 %) god status. Övriga har tidsfrist till 2027 eller 2033 för att nå normen. Av ytvattnet är det 100 procent som faller i klassen *uppnår ej god* kemisk status, vilket är genomgående i hela Sverige. Detta på grund av att gränsvärdena för kvicksilver och polybromerade difenyletrar överstigs eftersom det förekommer i atmosfärisk deposition. Den ekologiska statusen och potentialen är till största del *måttlig,* ungefär lika stor andel *god* som *otillfredsställande* och en liten del *dålig*.

De viktigaste påverkansfaktorerna är exploatering och fysiska ingrepp (till exempel rensningar), vattenuttag, övergödning, bekämpningsmedel. Åtgärder har vidtagits i form av restaurering av naturliga flöden, vandringsvägar för fisk, skydd av strandnära miljöer och vattenmiljöer, men har ännu inte gett tillräcklig effekt.

Regionala vattenresurser för vattenförsörjning omfattar utpekade sjöar (Vombsjön, Ringsjöarna, Ivösjön och Bolmen) och vattendrag (Helge å och Rönne å). En stor del av Skånes dricksvatten kommer från sjön Bolmen i Småland. Infrastruktur för vattenförsörjning omfattar anläggningar för dricksvattenproduktion och -distribution som till stor del är sammankopplade i mellankommunala system. Vattenverken Vombsjöverket, Ringsjöverket samt Bolmentunneln är riksintressen.

Grundvatten

Skånes sötvattenresurs är redan idag begränsad, särskilt under de varmare månaderna. Skånes invånare är beroende av vatten från få källor och ytvattentäkter vilket gör samhället sårbart. Skånes grundvatten är huvudsakligen av god status, med vissa undantag. I västra och södra Skåne och Kristianstadsslätten finns större grundvattenförekomster. Det finns lokala riskområden för vattenbrist, till exempel på Österlen. Förorenade områden riskerar även att påverka såväl yt- som grundvatten och den kvantitativa statusen är inom vissa områden måttlig. Flera dricksvattentäkter saknar ett långsiktigt skydd. Grundvattnet är särskilt känsligt i kustområdena med anledning av begränsat jorddjup och nära kontakt med havsvattnet. Klimatförändringar medför ett förändrat nederbördsmönster. I de delar av Skåne där nederbörden förväntas öka kan det leda till översvämningar som kan ge konsekvenser för vattenförsörjningen. Den ledningsburna distributionen av vatten kan skadas i samband med skyfall som orsakar ras och skred. I Sveriges södra delar kan en höjning av havsnivån öka risken för saltvatteninträngning för vattentäkter som ligger nära kusten.

Bedömning av nollalternativets konsekvenser

Nollalternativet innebär att planen utan aktualisering fortsätter gälla. Vattenfrågor hanteras på flera olika ställen i *Regionplan för Skåne 2022–2040* och den övergripande nivån innebär en risk att frågorna i efterföljande planering inte får den uppmärksamhet och förståelse som de förtjänar. Det beror på att kommunerna kan ha svårt att utläsa och tolka vad riktlinjerna betyder praktiskt och operativt för dem i deras dagliga verksamhet. *Regionplan för Skåne 2022–2040* uppmärksammar säkerhets- och beredskapsfrågor och hur ett förändrat klimat påverkar vattenflöden och havsnivåer. Det finns ett stort underhållsbehov av befintligt ledningsnät och dagvattenhantering i Skåne. Planen uppmärksammar behovet av att förstärka vattensystemets utformning, kapacitet och säkerhet för bland annat klimatförändringar och befolkningsökningen Skåne står inför. *Regionplan för Skåne 2022–2040* beskriver ej krav på bebyggelse gällande VA-lösningar och placering, men betonar vikten av att exempelvis anlägga våtmarker som kan minska övergödning och stärka den biologiska mångfalden i områden med intensivt jordbruk. Vattenmiljön i Skåne bedöms ha hög känslighet med tanke på

problemen med att uppnå miljökvalitetsnormerna för vatten och dess kritiska roll för tillgången till rent dricksvatten. I *Regionplan för Skåne 2022–2040* framgår att vattenmiljön är viktig för ekosystem och rekreation, men planen ger en översiktlig vägledning för kommande planering. Det finns alltså risk att effekten av nollalternativet blir en planering med fortsatt bristande helhetsperspektiv för vattenmiljöerna på grund av avsaknad av tydlig styrning och vägledning.

Detta tillsammans med de rådande trenderna och planerad exploatering ger den samlade bedömningen att nollalternativet innebär en måttlig negativ konsekvens i jämförelse med nuläget.

Bedömning av planförslagets konsekvenser

I *Regionplan för Skåne 2022–2040* lyfts vattenmiljöer främst kring dess vikt för ekosystem och rekreation. Den tidigare konsekvensbedömningen lyfte positiva konsekvenser, men också en del farhågor för negativa konsekvenser relaterade till bristande styrning.

I den aktualiserade planen lyfts, förutom dessa delar, även vikten av vatten för dricksvatten- och livsmedelsförsörjning samt robust samhällsförsörjning. I likhet med naturmiljöer lyfts alltså vatten som en viktig funktion för ett fungerande samhälle. Vidare har den aktualiserade planen ett starkare fokus på vattnets roll i ett förändrat klimat såsom risk för torka, vattenbrist och extrema vädervariationer. Vattenmiljö är därmed mer integrerad i andra delar snarare än en separat del. Den aktualiserade planen är därmed mer konkret och styrande. Exempelvis ger planen konkreta riktlinjer som att prioritera ytor för fördröjning av dagvatten och skyfall och lokalisering med hänsyn till översvämningsrisker.

Planen ger både positiva och negativa effekter sett till vattenmiljöer. Planerna på exploatering, ny infrastruktur och ökad hårdgjord yta riskerar att försämra vattenkvalitet, påverka hydrologi och öka belastningen på redan ansträngda vattenförekomster. Ökade uttag kan hota vattenkvantitet i ett förändrat klimat. Däremot ger planen också positiva effekter till följd av ett tydligare stöd för kommunerna i sin fysiska planering med mer konkreta riktlinjer kopplade till vattenhantering. Planen föreslår naturbaserade lösningar, dagvattenfördröjning och planering utifrån avrinningsområden, vilket kan förbättra vattenkvalitet och klimatanpassning. Samordnad bebyggelse- och infrastrukturlokalisering kan minska föroreningsrisker. Planen är alltså direkt styrande genom att den pekar ut vad kommuner ska göra kopplade till specifika planeringsbeslut vid lokalisering och utformning för att skydda vattenmiljöerna. Vattenmiljön i Skåne bedöms ha hög känslighet. I synnerhet med tanke på problemen med att uppnå god ekologisk och kemisk status samt dess kritiska roll för människors tillgång till rent dricksvatten.

Med tanke på planens tydliga styrning som bedöms kunna ge effekt av vägledning till kommunerna, är bedömningen att planen ger en positiv konsekvens jämfört med nollalternativet. Detta under förutsättning att det som anges i planen också genomförs.

Sammanfattning och rekommendationer

Konsekvensbedömningen visar att regionplanens inriktning mot samordnad mark- och vattenanvändning, klimatanpassning och utveckling av grön- och blåstruktur kan bidra till förbättrad vattenmiljö och ökad robusthet i vattenrelaterade system. Den betydande negativa miljöpåverkan som kvarstår är risken att miljökvalitetsnormerna för vatten inte kan följas på grund av försämrad vattenkvalitet, påverkade hydrologiska samband, ökad belastning från hårdgjorda ytor och ökat resursuttag på redan ansträngda vattenförekomster. Rekommendationerna nedan syftar till att stödja åtgärder för att förebygga, minimera och avhjälpa betydande negativ miljöpåverkan samt sätt att hantera utpekade målkonflikter i den fortsatta fysiska planeringen.

I fortsatt fysisk planering bör Region Skåne, kommuner och andra aktörer gemensamt arbeta mot att:

- Prioritera planering av mark- och vattenanvändning utifrån avrinningsområden, så att vattenflöden, belastning och åtgärder hanteras i ett sammanhängande systemperspektiv där lokalisering av bebyggelse, infrastruktur och teknisk försörjning samordnas så att påverkan på särskilt belastade eller känsliga vattenförekomster och kumulativa effekter minimeras.

- Stärka samverkan kring klimatanpassning kopplad till vatten, exempelvis hantering av skyfall, översvämning, erosion och vattenbrist, där åtgärder ofta kräver samordning över kommungränser.
- Verka för en långsiktigt robust vattenförsörjning, genom att samordna planering av vattenresurser i relation till bebyggelseutveckling och klimatförändringar.

I efterföljande planering bör kommuner, med stöd i regionplanen, arbeta mot att:

- Prioritera lokalisering av bebyggelse och verksamheter så att påverkan på vattenförekomster undviks eller minimeras, särskilt i känsliga eller redan belastade områden samt motverka exploatering som ökar belastningen utan att förebyggande eller kompenserande åtgärder säkerställs.
- Säkerställa att hårdgjorda ytor begränsas och att dagvatten hanteras genom naturbaserade lösningar, så att vattenkvalitet, infiltration och naturliga flöden upprätthålls samt integrera dagvattenhantering och klimatanpassning tidigt i planprocessen innan markanvändningen låses.
- Säkerställa att planering och exploatering inte försvårar uppfyllandet av miljökvalitetsnormer för vatten, särskilt i områden med redan otillfredsställande status.

Kulturmiljö

Förutsättningar

Skåne har många kulturmiljöer, som på nationell, regional och kommunal nivå utpekats som mycket värdefulla, exempelvis ett flertal riksintressen. Skånes kulturmiljö är framför allt ett sammanhängande kulturlandskap där jordbruk, slott, byar och kustmiljöer tillsammans berättar regionens historia.

Skånes kulturarv ger ett långt tidsperspektiv, från förhistoria till nutid. Det speglar också regionens historia som både dansk och svensk och dess roll som jordbruks-, kust- och handelsregion. Skåne innehåller cirka 100 riksintressen för kulturmiljövården och cirka 350 särskilt utpekade kulturmiljöområden. De viktigaste typerna av kulturmiljöer i Skåne består av det historiska jordbrukslandskapet med öppna slättbygder och godslandskap med alléer, stenmurar, gårdsstruktur och äldre byar. Vidare finns över 150 slott och herrgårdar och är därmed ett av Europas tätaste slottslandskap. Det finns även flera äldre kyrkor historiska städer, stadskärnor och flera äldre kust- och fiskelägen. Regionen är också rikt på fornlämningar och förhistoriska miljöer såsom Ale stenar och fornlämningslandskap på Bjärehalvön. Dessa visar på en mycket lång bosättningshistoria.

Bedömning av nollalternativets konsekvenser

I nollalternativet fortsätter *Regionplan för Skåne 2022–2040* att gälla utan någon aktualisering. Konsekvenserna uppstår i första hand genom att problembeskrivningar och förslag på inriktningar ger avtryck i efterföljande planering och byggande på kommunal nivå. Planens övergripande karaktär gör att konsekvenserna för kulturmiljöer och kulturhistoriska värden blir svåra att bedöma.

Programskedets och planens huvudspår avseende bebyggelseutveckling har varit att hantera tillväxten i Skåne genom förtätning av existerande bebyggelse. Förtätningen kan få konsekvenser för kulturmiljön då ursprungliga stadsplanekvaliteter med bebyggelse i samspel med grönstruktur riskerar att försvinna. Utan en uttalad övergripande strategi riskerar kulturhistoriskt värdefull bebyggelse utan de estetiska kvaliteter som värderas högt för dagen att rivas. Enstaka kulturmiljövärden kan upplevas inte innebära så stora effekter lokalt, men om detta sker på fler platser samtidigt eller över tid kan effekten bli betydande. Även bebyggelse med särskilda kulturhistoriska och arkitektoniska värden riskerar att väljas bort – om marknadstrycket är tillräckligt starkt. Förtätningens omfattning och höjd kan få konsekvenser för centrala områden i form av störningar av bland annat siluettverkan. I nybyggnadsområden kan det finnas risker att möjligheterna att skapa förnyelse och variation genom arbete med existerande kulturmiljöer och grönområden förbises. Många existerande områden har stor potential att bevaras, återanvändas och integreras i nybyggda områden.

Bärande gestaltningsidéer och sammanhang i kulturmiljöer och grönområden i värdefulla stadsplaner kan påverkas negativt vid förtätning. Dessa inkluderar även ett stort antal fornlämningar, vilket ofta är en förklaring till att marken inte tidigare

bebyggts. Risken för denna typ av påverkan ökar i avsaknaden av tydliga ställningstaganden i *Regionplan för Skåne 2022–2040*. Värdet av kulturmiljön i Skåne bedöms som måttligt högt med tanke på bland annat ett stort antal fornlämningar och det sammanhängande kulturlandskapet som karakteriserar landskapet. Effekterna av planens ambitioner om förtätning i kombination med avsaknaden av tydliga ställningstaganden i *Regionplan för Skåne 2022–2040*, kan få effekten att viktiga kulturlämningar försvinner för alltid och att vyer och siluetter förändras drastiskt.

Bedömningen är därmed att nollalternativet medför en måttligt negativ konsekvens.

Bedömning av planförslagets konsekvenser

I den aktualiserade planen lyfts kulturmiljöns funktion på ett annat sätt, där det framhålls att den bidrar till rekreation, turism och regional attraktivitet. *Regionplan för Skåne 2045* är tydligare i sin styrning jämfört med nuvarande plan. Bland annat syns detta genom att kommuner föreskrivs att aktivt väga in kulturmiljö vid beslut om lokalisering av ny bebyggelse och vid infrastrukturbeslut. På så sätt är *Regionplan för Skåne 2045* tydligare i sin styrning med att kulturmiljön konkret påverkar var kommuner får exploatera. Planen anger vidare att fragmentering av landskapet är ett problem och därmed att sammanhängande strukturer ska bevaras. Detta innebär att infrastruktur och exploatering måste planeras så att kulturpräglade landskap inte bryts sönder. Planen framhåller också att landskapsbild, grön- och blåstruktur (inkl. kulturmiljö) sträcker sig över kommungränser och kräver samordnad planering. Värdet av kulturmiljön i Skåne bedöms som måttligt högt. Bland annat med anledning av de många fornlämningar som finns och som riskerar att försvinna för all framtid vid exploatering. Regionplanens effekter medför risker för att storskalig infrastruktur, energianläggningar och bebyggelse i öppna landskap, kustmiljöer och historiska stråk kan påverka landskapsbild, visuella samband och kulturhistoriska värden negativt. Samtidigt kan förtätning i stationsnära och redan exploaterade lägen minska påverkan på kulturmiljöer och kulturlandskap. Utveckling av ortscentrum och noder kan stärka kulturmiljövärdens användning och synlighet. Effekten av en tydligare styrning och vägledning bedöms kunna innebära att kulturmiljöer beaktas och vägs in som ett tungt intresse vid kommunal planering.

Därmed bedöms planen innebära positiva konsekvenser jämfört med nollalternativet, som innebär en vagare styrning och större risker för att viktiga kulturmiljöer försvinner.

Sammanfattning och rekommendationer

Konsekvensbedömningen visar att regionplanen innebär en tydligare styrning där kulturmiljöer i högre grad ska vägas in i lokalisering av bebyggelse och infrastruktur. Detta kan bidra till att kulturmiljöer beaktas som ett tungt allmänt intresse i planeringen. Kulturmiljöns värde bedöms som måttligt högt och den betydande negativa miljöpåverkan som kan uppstå är främst kumulativ och delvis irreversibel. Enskilda ingrepp kan var för sig framstå som små, men sammantaget och över tid kan storskalig exploatering, infrastrukturutbyggnad och fragmentering leda till att kulturhistoriska värden, fornlämningar och landskapsbild går förlorade för all framtid. Rekommendationerna nedan syftar till att stödja åtgärder för att förebygga, minimera och avhjälpa betydande negativ miljöpåverkan samt sätt att hantera utpekade målkonflikter i den fortsatta fysiska planeringen.

I fortsatt fysisk planering bör Region Skåne, kommuner och andra aktörer gemensamt arbeta mot att:

- Prioritera samordnad planering av kulturmiljöer och kulturlandskap över kommungränser, och säkerställ att större infrastruktur- och exploateringsprojekt analyseras i ett landskapsperspektiv med avseende på kulturhistoriska samband, landskapsbild och visuella kvaliteter.
- Säkerställa att riksintressen och särskilt skyddsvärda kulturmiljöer integreras i planeringsunderlag och avvägningar.

I efterföljande planering bör kommuner, med stöd i regionplanen, arbeta mot att:

- Säkerställa att kulturmiljöer aktivt vägs in i lokalisering av ny bebyggelse och infrastruktur, så att värdefulla miljöer, landskap och strukturer bevaras och utvecklas.
- Prioritera bebyggelseutveckling i redan exploaterade och stationsnära lägen, för att minska påverkan på kulturpräglade landskap och historiska strukturer.

- Bevara och stärka landskapsbild, visuella samband och historiska strukturer vid planering av ny bebyggelse och tekniska anläggningar, särskilt i öppna landskap, kustmiljöer och historiska stråk samt anpassa kommande exploateringars skala, struktur och utformning till platsens kulturhistoriska förutsättningar.
- Integrera kulturmiljöer som en resurs i utveckling av ortscentrum och noder, exempelvis genom att stärka tillgänglighet, användning och synlighet av kulturmiljövärden.

Hushållning med naturresurser

Förutsättningar

Skåne är en av Sveriges mest resursrika, men också mest exploaterade regioner. Det beror på en kombination av mycket bördig jordbruksmark, hög befolkningstäthet, stark urbanisering och tillväxt och begränsade naturresurser per capita. Detta skapar en region där konflikter mellan användning och bevarande är särskilt tydliga. Skåne är resursrikt, men också en region där resurserna är begränsade i relation till efterfrågan.

Jordbruksmark

Jordbruksmarken i Skåne är Sveriges mest produktiva jordbruksmark och står för cirka 40–50 procent av Sveriges vegetabilieproduktion. Ett mildare klimat gör växtsäsongen längre jämfört med övriga Sverige. Marken i Skåne består av lerjord, morän och lössliknande jordar. Landskapet är också relativt platt, vilket gör det lätt att bruka effektivt. Den bördiga jordbruksmarken har bildats över mycket lång tid och är därmed i praktiken oersättlig om den tas i anspråk i annat syfte. Exploatering, fragmentering och klimatförändringar i form av torka och extrem nederbörd är utmaningar som riskerar att försämra möjligheten till vegetabilieproduktion i Skåne.

Vatten

Som redan beskrivits i avsnittet om vattenmiljö är vatten en annan naturresurs där Skåne har utmaningar. Skåne har relativt små sötvattenresurser jämfört med många andra svenska regioner och är starkt beroende av grundvatten och lokala vattentäkter. Problem med vattenbrist har varit återkommande de senaste decenniets torra somrar. Det riskerar överuttag av grundvatten. En annan stor risk är saltvatteninträngning vid kusten, föroreningar från jordbruk i form av näringsläckage och urbana miljöer. Vatten förväntas bli en av de mest kritiska naturresurserna och kan därmed utgöra flaskhals för Skånes utveckling.

Ekosystemtjänster

Skåne rymmer många ekosystemtjänster genom variationsrikedomen i jordbrukslandskap, skog och kust med många arter knutna till odlingslandskap. Samtidigt är Skåne ett av Sveriges mest påverkade landskap till följd av intensivt jordbruk, fragmenterat landskap och få sammanhängande naturområden. Dessa är viktiga då de bidrar till viktiga ekosystemtjänster såsom pollinering, vattenrening, erosionsskydd och rekreation. Sammanfattningsvis har Skåne hög potential gällande naturresurser, men låg resiliens på grund av påverkat landskap.

Energiproduktion

Skåne producerar mindre el än vad som förbrukas och är därmed starkt beroende av import från andra delar av Sverige. Samtidigt finns det potentiella resurser i form av havsbaserad vindkraft, solenergi och biogas från de stora jordbruken. Här uppstår dock konflikter då energiutbyggnad konkurrerar med jordbruksmark, naturvärden och landskapsbild.

Exploatering och markanvändning

Skåne är en av Sveriges mest tätbefolkade regioner med stark tillväxt i västra och sydvästra delen. Detta har lett till högt marktryck för bostäder och infrastruktur, där olika intressen till stor del konkurrerar om samma ytor, exempelvis städer som växer på mycket bördig mark eller ytor som konkurrerar om livsmedels- och energiproduktion. Vid kusten gör även havsnivåhöjning och erosion att mark riskerar att gå förlorad. Kusterna har historiskt sett och är fortfarande mycket viktiga för fiske. Detta gör kusterna till både en viktig resurs, och samtidigt till ett riskområde.

Bedömning av nollalternativets konsekvenser

Nollalternativet, som innebär att *Regionplan för Skåne 2022–2040 fortsätter* gälla, innehåller flera faktorer som stödjer hushållning med mark och naturresurser. Förtätningsambitionerna kan utgöra en möjlighet till minskat ianspråktagande av produktiv jordbruksmark. Förtätning riskerar emellertid också att grönytor i tätorter tas i anspråk så att viktiga reglerande och rekreativa ekosystemtjänster försvinner.

I *Regionplan för Skåne 2022–2040* finns förhållningssätt om användningen av jordbruksmark och skogsmark genom identifierade utmaningar och framtagna planeringsprinciper. I dessa anges just behovet av avvägning mellan exploateringsintressen och brukningsvärd jordbruksmark och att det behöver utvecklas i den efterföljande planeringen. Planens föreslagna förhållningssätt till Skånes grönstruktur innehåller viktiga ställningstagande av hushållningskaraktär. Det finns emellertid en risk att planeringsprinciper för nybyggnad av bostäder som *Regionplan för Skåne 2022–2040* anvisar frångås, det vill säga att detta ska ske kollektivtrafiknära, i huvudsak i tillväxtmotorerna, de regionala kärnorna eller i de strategiska noderna. Det finns även en risk att kortsiktiga vinster, i form av uppnådda mål i termer av påbörjade bostäder eller anvisad mark, nås på bekostnad av långsiktiga ambitioner att skapa en resurssnål och transporteffektiv bebyggelsestruktur, samt goda och hälsosamma boendemiljöer med tillgång på grönska och rekreation.

Med tanke på historiken av ianspråktagna grönytor i flera av Skånes tätorter finns det en icke försumbar risk att det även fortsatt sker ett successivt ianspråktagande av grönytor för exploatering för bostäder, verksamheter och infrastruktur under planperioden. Mindre yteffektiv bebyggelse med fler småhus tar mer mark i anspråk och kan komma att påverka grönstrukturen och den brukningsvärda jordbruksmarken i större utsträckning än bebyggelse med högre täthet och yteffektivitet.

Av de förhållningssätt som lyfts fram i *Regionplan för Skåne 2022–2040* hänvisar flertalet till andra planer eller program och deras innehåll har i begränsad omfattning beskrivits i planen vilket gör det svårt att bedöma om de var för sig eller sammantaget utgör en god hushållning av Skånes mark- och vattenresurser.

Sammanfattningsvis betraktas jordbruksmark i *Regionplan för Skåne 2022–2040* som viktig men inte absolut skyddad. Exploatering kan ske efter noggranna avvägningar och i kollektivtrafiknära lägen. Exploatering ses som nödvändig för tillväxt, men att den ska ske resurseffektivt. Planen betonar förtätning och effektiv markanvändning och att minimera exploatering. Jordbruksmark kopplas till livsmedelsförsörjning, biologisk mångfald och klimatanpassning. För ekosystemtjänster lyfts dessa som viktiga i gällande regionplan och kompensation accepteras vid påverkan.

Värdet av Skånes naturresurser är högt. Inte minst med anledning av den bördiga jordbruksmarken som är viktig för hela landet och med anledning av att dricksvatten i Skåne är en kritisk resurs. Den existerande planen lyfter också vikten av detta. Dock utan att tydligt ange hur naturresurserna ska prioriteras. Effekten kan därmed innebära en risk för att utbyggnad av transport-, teknisk infrastruktur och bebyggelse kräver stora material- och markresurser. Om spridd bebyggelse tillåts ökar resursåtgången och driftkostnaderna långsiktigt. Risk finns då för att värdefull jordbruksmark tas i anspråk, vilket i förlängningen kan äventyra Sveriges möjlighet till självförsörjning i eventuella kristider.

Konsekvensen av nollalternativet bedöms därmed som måttligt negativ.

Bedömning av planförslagets konsekvenser

Den aktualiserade planen innebär en tydlig förskjutning där jordbruksmark och andra naturresurser inte bara ska hushållas utan de ska aktivt säkras för framtida resiliens och självförsörjning, vilket kraftigt skärper synen på exploatering.

Regionen är rik på naturresurser och efterfrågan på dessa resurser är ännu högre, vilket skapar en obalans som gör att frågor om hushållning, prioritering och skydd av naturresurser blir extra viktiga här jämfört med många andra delar av Sverige. Därmed bedöms värdet som högt. Inte minst med anledning av den bördiga jordbruksmarken, viktiga ekosystemtjänster och dricksvatten som en mycket kritisk resurs i regionen. I planförslaget definieras jordbruksmark tydligare som en nationellt strategisk resurs och central för beredskap och robusthet. Nya principer handlar om att aktivt hushålla och undvika fragmentering samt att väga in livsmedelsberedskap och självförsörjning. Riktlinjerna handlar bland annat om att prioritera befintlig mark före ny exploatering. Den aktualiserade planen har alltså en mycket mer restriktiv

hållning till exploatering på jordbruksmark jämfört med gällande plan. Exploatering på jordbruksmark får endast ske när den är tydligt motiverad i ett större systemperspektiv.

För ekosystemtjänster lyfter den aktualiserade planen en skärpt syn för att undvika nettoförlust av naturvärden och för att prioritera sammanhängande grön- och blåstruktur. Den aktualiserade planen introducerar tydligare än gällande plan skadelindringshierarki. Det vill säga att i första hand undvika påverkan, i andra hand minimera den och i sista hand kompensera för den. Vidare har planen tydligare fokus på klimatanpassning och på natur som systemfunktion, exempelvis gällande vatten och värmereglering. Den aktualiserade planen ger alltså tydligare riktlinjer när det gäller att förhindra påverkan från början framför att kompensera negativ påverkan som redan skett.

Den aktualiserade planen eliminerar inte riskerna med att kortsiktiga vinster äventyrar den långsiktiga resurshushållningen. Dock ger planen bättre förutsättningar jämfört med gällande plan i den tydligare styrningen och skiftet från att betrakta naturresurser som värdefulla till att se dem som en förutsättning för regionens och landets fortsatta försörjning. Det kan medföra effekten av att kommunerna får en tydligare vägledning och styrning i sin planering.

Bedömningen är därmed att den aktualiserade planen ger en positiv konsekvens jämfört med nollalternativet.

Sammanfattning och rekommendationer

Konsekvensbedömningen visar att den aktualiserade regionplanen innebär en tydligare och mer restriktiv syn på användning av naturresurser, där särskilt jordbruksmark, vattenresurser och ekosystemtjänster betonas som strategiska resurser för långsiktig robusthet och självförsörjning. Naturresursernas värde bedöms som högt och den betydande negativa miljöpåverkan som kvarstår är den delvis irreversibla förlusten av brukningsvärd jordbruksmark, ekosystemtjänster och vattenresurser vid exploatering, ökad resursanvändning och fragmentering – särskilt vid spridd bebyggelse och infrastrukturexpansion. Rekommendationerna nedan syftar till att stödja åtgärder för att förebygga, minimera och avhjälpa betydande negativ miljöpåverkan samt sätt att hantera utpekade målkonflikter i den fortsatta fysiska planeringen.

I fortsatt fysisk planering bör Region Skåne, kommuner och andra aktörer gemensamt arbeta mot att:

- Prioritera en samordnad och strategisk hushållning med mark- och vattenresurser, särskilt i frågor som rör brukningsvärd jordbruksmark, vattenförsörjning och energisystem där de regionalt viktiga naturresurserna identifieras och värderas som ett gemensamt planeringsunderlag för lokalisering.
- Samordna och säkerställa ett långsiktigt skydd av brukningsvärd jordbruksmark, och pröva exploatering endast när den är tydligt motiverad utifrån ett övergripande samhällsperspektiv där livsmedelsförsörjning och beredskap vägs in som grund för regional robusthet.
- Säkerställa att lokaliseringsbeslut för resurskrävande verksamheter sker i ett regionalt systemperspektiv, där alternativa lokaliseringar även utanför den egna kommunen beaktas.
- Främja samordning av infrastruktur, energiproduktion och verksamhetsområden samt ett cirkulärt perspektiv i planeringen, så att mark- och resursanvändning effektiviseras och kumulativa effekter minimeras.

I efterföljande planering bör kommuner, med stöd i regionplanen, arbeta mot att:

- Prioritera en effektiv markanvändning genom att styra utveckling till befintliga strukturer, noder och kollektivtrafiknära lägen, för att minska uttaget av nya mark- och naturresurser och använda mark- och vattenområden på det sätt de är mest lämpade för.
- Tillämpa skadelindringshierarkin (undvika–minimera–kompensera) vid exploatering, för att begränsa nettoförlust av resurser och ekosystemtjänster.

Människors hälsa och livsmiljö

Detta avsnitt behandlar människors hälsa som en av konsekvensbedömningens betydande miljöaspekter, med fokus på de miljörelaterade hälsorisker som planens fysiska struktur och transportsystem kan ge upphov till. Tyngdpunkten ligger på luftföroreningar och buller samt på risken för ökad exponering vid förtätning av urbana miljöer. Bedömningen utgår från miljökvalitetsnormer och miljömålet Frisk luft och belyser därmed hur planen påverkar förutsättningarna för en hälsosam fysisk livsmiljö. De bredare och mer socialt inriktade hälsofrågorna – om jämlik hälsa och hälsofrämjande vardagsmiljöer för hela befolkningen – behandlas i det efterföljande avsnittet om Folkhälsa.

Förutsättningar

Luft

Luftföroreningar har en stor påverkan på vårt samhälle och det är en av de största orsakerna till sjukdom i hela världen. De kan bero på lokala föroreningskällor men föroreningar kan även transporteras långa avstånd och deponeras genom nederbörd till vatten och mark.

Miljökvalitetsnormer anger gränsvärden för oacceptabla halter, medan miljökvalitetsmålet *Frisk luft* utgår från vad som krävs för att skydda hälsa och miljö och därmed är mer långtgående. Eftersom hälsoeffekter uppstår även vid låga halter är det relevant att relatera till målnivåerna.

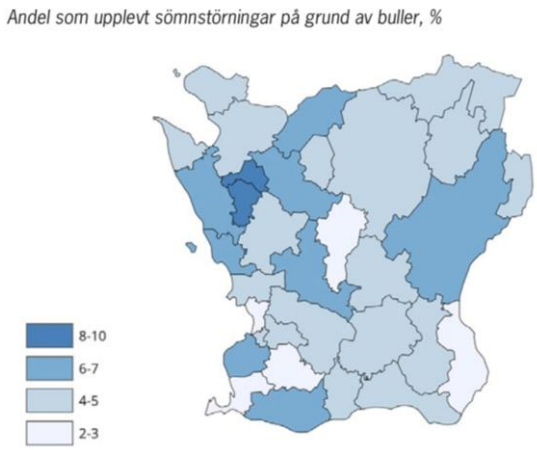
I Skåne är vägtrafik den dominerande lokala källan till hälsopåverkande luftföroreningar, främst kväveoxider och partiklar. Även sjöfart och småskalig uppvärmning bidrar till lokala utsläpp, även om utsläppen från dessa källor generellt har minskat. Samtidigt påverkas Skåne i hög grad av utsläpp utanför Skåne, så kallad bakgrundsluft. Skåne blir påverkat av utsläpp på andra platser på jorden och utsläpp som sker i Skåne påverkar andra platsers luftkvalitet. Generellt sett är de lokala utsläppen mindre än halterna i bakgrundsluften. Forskning visar dock att lokala utsläpp är farligare än partiklar i bakgrundsluften eftersom de är mer nyligen spridda och på grund av det mer reaktiva. Genom att slå samman lokala- och bakgrundshalter överstiger Skånes luft en del halter för miljökvalitetsmålet för *Frisk luft*. Sammantaget innebär detta att luftkvaliteten i Skåne påverkas av både lokala och internationella utsläpp, och att måluppfyllelse förutsätter samverkan över administrativa gränser.

Buller

Enligt *Miljöhälsorapport SKÅNE 2017*, finns uppskattningar om att var femte svensk utsätts för bullernivåer som överskrider det tidigare riktvärdet för trafikbuller på 55 dB (A). Enligt uppföljningen av miljökvalitetsmålet God bebyggd miljö är den vanligaste störningen i Skåne störning från omgivningsbuller. Risken att exponeras för trafikgenererat buller ökar för dem som bor i bostäder som har fönster ut mot större gator och trafikleder. Risken för exponering ökar även vid förtätning av urbana miljöer.

Internationella riktlinjer (WHO) anger lägre nivåer som är betydligt lägre än de svenska riktvärdena för genomsnittlig ljudnivå utomhus från trafikbuller vilket framgår av Folkhälsomyndighetens *Miljöhälsorapport 2021*.

Utöver att bullret kan utgöra ett rent allmänt störningspåslag kan det även ha negativ inverkan på till exempel inlärning och prestation, ge hörselskador och tinnitus, ge negativa fysiologiska följdeffekter samt ge sömnstörningar som i sin tur kan leda till negativ hälsopåverkan.



Figur 7. Andel som upplevt sömnstörningar på grund av buller. Ur Region Skånes folkhälsorapport 2023.

Bedömning av nollalternativets konsekvenser

I nollalternativet fortsätter nuvarande plan att gälla. Denna karakteriseras av planeringsprinciper på en övergripande strategisk nivå, vilket innebär att den är allmänt hållen och vägledande. Planen har ett starkt fokus på transportsystemets omställning genom överflyttning till kollektivtrafik, cykel och järnväg. Vidare lyfts förtätning i kollektivtrafiknära lägen som centralt verktyg för minskade utsläpp och grönstruktur lyfts som medel för bättre luftkvalitet och hälsa. Planen nämner miljökvalitetsnormer för luft men endast översiktligt. De planeringsprinciper som lyfts i planen kan påverka miljökvalitetsnormerna för luftkvaliteten i positiv riktning genom att skapa möjligheter för hållbara transporter och genom att den regionala fysiska planeringen medverkar till ett minskat bilberoende. En ökad satsning på kollektivtrafik bidrar till att minska utsläpp av luftföroreningar och partiklar från biltrafik. Det kan också få synergieffekter så genom att bidra till att uppfylla miljömålet *Frisk luft* och även till *Begränsad klimatpåverkan* då utsläppen från inrikes transporter ska minska väsentligt. Dock nämns arbetet främst som en princip att inte försämra uppfyllelse vid planering snarare än att aktivt uppfylla normer och miljökvalitetsmål. Planen saknar detaljerad redovisning för hur detta bör ske.

Buller är den miljöstörning som påverkar flest människor. I planen behandlas buller som en miljö- och hälsoeffekt av transporter och genom att minska biltrafik så minskas bullerstörningar. Detta lyfts som särskilt viktigt i stadsmiljöer och i friluftsmiljöer som ska skyddas från buller. Planen betonar behov av tysta områden för rekreation och hälsa. Planens inriktning är att förtäta befintliga strukturer utan att miljökvalitetsnormerna påverkas negativt. Detta kräver att den efterföljande planeringen beaktar denna målkonflikt. Fokus är att inte negativt påverka uppfyllelse vid exploatering. Planen har inga specifika riktlinjer kopplade till bullerkällor.

Luftföroreningar och bullerstörningar är tydligt lokaliserade till de utpekade större städerna främst i västra delen av regionen och det är där dessa kan förväntas ge störst effekt i form av försämrad hälsa hos befolkningen. I andra delar av Skåne är problemet inte lika stort. Därmed värderas också känsligheten som betydligt högre i områden som redan har problem med bullerstörda invånare och där luftkvaliteten och bullernivåerna riskerar att överstiga miljökvalitetsnormerna och gränsvärdena för miljömålen. Där värdena ligger över eller nära normer och gränsvärden bedöms känsligheten som hög. Planen nämner målkonflikter som kan uppstå i ambitionen att förtäta och samtidigt underskrida normer och gränsvärden. Dock utan att ge någon tydlig styrning kring hur detta ska ske. Effekten av ett sådant förhållningssätt i planen riskerar att bli att efterföljande planering inte lyckas göra avvägningar mellan olika intressen och att kumulativa effekter uppstår genom fragmenterad planering. Planen fokuserar också främst på bullerstörningar och luftföroreningar från väg- och järnvägstrafik. Därmed riskerar ytterligare en effekt innebära att andra bullerkällor förbises, såsom buller från andra hamnar, buller från energizoner eller buller från ny teknik såsom drönare.

Då känsligheten bedöms som både hög och låg beroende på geografisk plats och effekterna kan innebära att normer och gränsvärden riskerar att överskridas i efterföljande planering, bedöms nollalternativet innebära små till måttligt negativa konsekvenser.

Bedömning av planförslagets konsekvenser

Den aktualiserade planen är tydligt utvecklad när det gäller människors hälsa och livsmiljö, till skillnad från *Regionplan 2022–2040,* som främst utgör en strategisk och principbaserad plan där luft och buller hanteras indirekt via transport, markanvändning och hållbarhetsmål. I planen behandlas luft och buller som centrala hälsorisker, tydligare integrerade med miljökvalitetsnormer. Planen innehåller konkreta riktlinjer och åtgärder och hanterar nya tekniska system och bullerkällor. Åtgärderna handlar om minskade utsläpp och rening och till nya fenomen såsom buller från luftmobilitet såsom drönare. Planen är därför mer operativ och systematisk i sin karaktär och tydligare kopplad till styrning. För miljökvalitetsnormerna för luft beskriver gällande plan hur dessa ej ska försämras medan aktualiserad plan beskriver hur planeringen aktivt ska bidra till uppfyllelse.

För buller beskrivs hur att detta ska hanteras betydligt mer konkret och sektorspecifikt kopplat till transportinfrastruktur (väg, järnväg), från hamnar och flygplatser samt från ny teknik (drönare, luftmobilitet). Behov av bullerskydd i tätorter beskrivs samt lokaliseringsprinciper för störande verksamheter och planering av luftrum och teknik med bullerhänsyn. Åtgärder som tas upp är bland annat koncentration av bebyggelse till kollektivtrafiklägen, reservering av mark för bullerskydd, styrning av lokalisering av störande verksamheter och utformning av transporter och mobilitetssystem för minskad påverkan.

Känsligheten värderas som både hög och låg beroende på geografisk lokalisering där hög känslighet bedöms vara i de större städerna och de utpekade tillväxtmotorerna. Hög känslighet råder även i områden som är viktiga ur friluftssynpunkt och för naturmiljöer. I verksamhetsområden bedöms däremot känsligheten som låg. Planen kan komma att innebära negativa effekter i sitt genomförande i form av buller och luftföroreningar från hamnar, flyg och tekniska anläggningar, vilka kan försämra boendemiljöer, särskilt i täta transport- och logistiklägen. Planen kan även innebära positiva effekter i form av närhet till grönområden, kollektivtrafik, service och trygga noder stärker fysisk och psykisk hälsa. Minskade utsläpp genom hållbart resande och fossilfri energi ger förbättrad luftkvalitet. Med tanke på att planen har en styrande och mer operativ karaktär bedöms det finnas större möjlighet att uppnå positiva effekter vid planens genomförande jämfört med gällande plan.

Bedömningen är därmed att den aktualiserade planen kan ge positiva konsekvenser jämfört med nollalternativet.

Sammanfattning och rekommendationer

Konsekvensbedömningen visar att regionplanens inriktning mot koncentrerad bebyggelsestruktur, hållbara transporter och stärkt grönstruktur kan bidra till förbättrad hälsa. Känsligheten är hög i de större städerna och tillväxtmotorerna, där luftkvalitet och bullernivåer redan ligger nära eller över riktvärden. Den betydande negativa miljöpåverkan som kan uppstå är ökad exponering för buller och luftföroreningar vid förtätning och i täta transport- och logistiklägen med risk att miljökvalitetsnormerna för luft och riktvärdena för buller överskrids och att miljömålen *Frisk luft* och *God bebyggd miljö* motverkas. Rekommendationerna nedan syftar till att stödja åtgärder för att förebygga, minimera och avhjälpa betydande negativ miljöpåverkan samt sätt att hantera utpekade målkonflikter i den fortsatta fysiska planeringen.

I fortsatt fysisk planering bör Region Skåne, kommuner och andra aktörer gemensamt arbeta mot att:

- Prioritera samordning av bebyggelseutveckling, transportinfrastruktur och teknisk försörjning, så att negativa effekter på hälsa och livsmiljö begränsas i ett regionalt perspektiv.
- Säkerställa att lokalisering av större anläggningar och transportstråk analyseras utifrån samlade hälsoeffekter, miljökvalitetsnormer för buller, vatten och luftkvalitet, särskilt där flera kommuner berörs.
- Samordna planering av grön- och blåstruktur som en hälsofrämjande resurs, så att tillgången till rekreation och naturmiljö blir likvärdig i regionen.

I efterföljande planering bör kommuner, med stöd i regionplanen, arbeta mot att:

- Prioritera lokalisering av bebyggelse i miljöer med god tillgång till kollektivtrafik, service, grönområden och rekreation, för att främja god livsmiljö och minska exponering för negativa miljöfaktorer, särskilt i tätortsnära lägen och områden med högt bebyggelsetryck.
- Säkerställa att buller, luftföroreningar och andra miljöstörningar beaktas i lokalisering och utformning av bebyggelse, särskilt i närhet till större transportstråk och logistikområden.

Risker och säkerhet

Detta avsnitt behandlar de faktiska riskerna i samhället och regionens förmåga att hantera dem. Till skillnad från övriga miljöaspekter bedöms riskerna inte som löpande störningar enligt den ordinarie konsekvensmetoden, utan utifrån om de kan anses acceptabla. Tyngdpunkten ligger på klimatrelaterade risker såsom översvämning, värmebölja och torka, samhällsrisker kopplade till kritisk infrastruktur, stora trafikflöden och farligt gods samt ett försämrat säkerhetspolitiskt läge med hot som cyberangrepp, sabotage, terrorism och krig. Avsnittet belyser därmed samhällets robusthet och beredskap inför störningar och olyckor, medan de sociala och upplevda dimensionerna av trygghet behandlas i avsnittet Trygghet.

Förutsättningar

Klimatrelaterade risker

Klimatförändringarna innebär redan idag påtagliga konsekvenser för Skåne, och regionen betraktas som en av de mest utsatta i Sverige. Detta beror framför allt på dess geografiska läge med en lång och låglänt kust, en hög befolkningstäthet och en omfattande jordbruksproduktion. Sammantaget gör dessa faktorer att Skåne är särskilt känsligt för förändringar i temperatur, nederbörd och havsnivåer, vilket ställer stora krav på klimatanpassning och långsiktig planering.

En av de mest framträdande riskerna är kopplad till översvämningar. I Skåne handlar det både om kustöversvämning till följd av stigande havsnivåer och om översvämningar i inlandet orsakade av intensiva regn och höga flöden i vattendrag. Den skånska kusten är i sin helhet utpekad som ett riskområde för översvämning och erosion, vilket innebär att bebyggelse, infrastruktur och viktiga samhällsfunktioner i många fall är exponerade. Klimatförändringen väntas dessutom förstärka dessa risker genom högre medelvattenstånd och fler extrema väderhändelser. Samtidigt ökar risken för kortvariga men intensiva skyfall, vilket kan leda till omfattande urbana översvämningar när dagvattensystem inte klarar belastningen. Erfarenheter från senare år visar att sådana händelser redan orsakar problem med översvämmade bostäder, störningar i trafiksystem och påverkan på vattenkvaliteten.

En annan central klimatrisk i Skåne är värmeböljor och ökande temperaturer. Klimatprognoser visar att antalet varma dagar och perioder med mycket höga temperaturer kommer att öka i framtiden. Detta innebär en ökad belastning på både samhälle och individer, särskilt inom tätorter där så kallade urbana värmeöar förstärker effekterna. Värmeböljor kan få betydande konsekvenser för folkhälsan, inte minst för äldre och andra känsliga grupper, genom ökad dödlighet och sjuklighet. De påverkar även energisystemet och arbetsförmågan samt kan leda till ökade behov av kylning i byggnader och vårdinrättningar.

Torka och vattenbrist utgör ytterligare en viktig riskfaktor. Skåne har redan under senare år drabbats av återkommande sommartorka, och klimatförändringen förväntas förstärka denna utveckling genom högre temperaturer och perioder med minskad nederbörd. Detta kan leda till sjunkande grundvattennivåer, minskad markfukt och lokala problem med vattenförsörjningen. Eftersom Skåne är ett av Sveriges viktigaste jordbruksområden är regionen särskilt sårbar för just kombinationen av torka och värme, vilket kan få stora konsekvenser för livsmedelsproduktionen och den regionala ekonomin.

En viktig aspekt som lyfts i både forskning och regionala analyser är att klimatrisker sällan uppträder isolerat, utan snarare samverkar och förstärker varandra. Exempelvis kan en värmebölja samtidigt med torka förvärra effekterna på jordbruket, medan kraftiga regn i kombination med redan höga vattennivåer kan leda till särskilt omfattande översvämningar. Denna

typ av så kallade samverkande eller kedjade risker innebär att påverkan på samhället kan bli större än summan av enskilda händelser. Konsekvenserna kan spridas mellan olika sektorer, såsom vattenförsörjning, energisystem, transporter och livsmedelsproduktion, vilket gör riskhanteringen mer komplex.

Utöver dessa huvudsakliga riskområden påverkar klimatförändringarna även ekosystem och naturresurser i Skåne. Förändrade temperatur- och nederbördsmönster bidrar till försämrad vattenkvalitet, ökad erosion samt förändrade livsvillkor för växter och djur. Detta kan i sin tur påverka biologisk mångfald och ekosystemtjänster som är viktiga för både natur och samhälle. Även jord- och skogsbruket påverkas genom förändrade odlingsförutsättningar och ökad risk för skador.

Samhällsrisker

En särskilt viktig riskkategori är störningar i kritiska system. Avbrott i elförsörjning, IT eller transporter kan snabbt leda till omfattande konsekvenser genom beroenden mellan olika sektorer. Analyser visar att bortfall av exempelvis el, IT-system eller drivmedel kan få allvarliga effekter på samhällsviktig verksamhet och i vissa fall slå ut centrala funktioner helt. Skåne är även utsatt för risker kopplade till olyckor och tekniska händelser, bland annat till följd av regionens roll som transportnod. Stora trafikflöden och hantering av farligt gods innebär risk för olyckor med potentiellt omfattande konsekvenser, särskilt i tätbefolkade områden. Vidare lyfts hälsorelaterade risker, särskilt pandemier, som en central utmaning. Erfarenheter visar att sådana händelser kan påverka flera samhällssektorer samtidigt och skapa betydande belastning på vård och försörjningssystem. Den säkerhetspolitiska utvecklingen innebär samtidigt ett ökat fokus på hot såsom cyberangrepp, sabotage, terrorism och i förlängningen krig. Dessa hot riktas ofta mot samhällsviktig infrastruktur och kräver en stärkt civil beredskap.

Risk för föroreningar

Risken för markföroreningar i Skåne är nära kopplad till regionens historiska och pågående markanvändning, särskilt inom industri, jordbruk, transport och urban utveckling. Skåne har en lång industriell tradition och är samtidigt ett av Sveriges mest intensivt brukade jordbruksområden, vilket innebär att både punktkällor och diffusa källor bidrar till föroreningssituationen.

En stor del av de identifierade förorenade områdena är kopplade till tidigare industriverksamheter, såsom kemisk industri, verkstadsindustri, varv, impregneringsanläggningar och avfallsupplag. Föroreningar från dessa verksamheter kan innehålla exempelvis tungmetaller, petroleumprodukter, lösningsmedel och organiska miljögifter. Många av dessa områden finns i eller i anslutning till större tätorter som Malmö, Helsingborg och Landskrona, där markanvändningen idag ofta förändras genom förtätning och omvandling.

Utöver detta finns en utbredd påverkan från infrastruktur och transportrelaterad verksamhet, exempelvis längs större vägar, järnvägar och i hamnområden. Här kan föroreningar bestå av oljor, metaller och partiklar som ackumulerats över tid. Även nedlagda bensinstationer och verkstäder utgör vanliga riskobjekt.

Jordbruksmarken i Skåne är i vissa områden påverkad av diffusa föroreningar, framför allt till följd av långvarig användning av växtskyddsmedel och gödningsämnen. Även om dessa föroreningar ofta har lägre halter än i industriområden, kan de vara utbredda och påverka både markens kvalitet och närliggande vattenmiljöer.

En särskild utmaning i Skåne är kopplingen mellan markföroreningar och grundvatten samt ytvatten, då de genomsläppliga jordarna och den intensiva markanvändningen kan underlätta spridning av föroreningar. Detta är särskilt relevant i områden med viktiga dricksvattenresurser. Se avsnitt om vattenmiljö.

Sammantaget bedöms risken för markföroreningar i Skåne vara betydande men väl kartlagd i många områden, med etablerade processer för inventering och efterbehandling. Samtidigt kvarstår utmaningar i form av spridningsrisker, kumulativa effekter och behovet av långsiktigt hållbar hantering, särskilt i områden med högt exploateringstryck.

Bedömning av nollalternativets konsekvenser

Klimatrelaterade risker

Regionplan för Skåne 2022–2040 behandlar klimatrisker huvudsakligen på en strategisk och övergripande nivå, där fokus ligger på långsiktiga utvecklingsinriktningar, robusthet och hållbar mark- och vattenanvändning. Identifierade risker kopplas i viss utsträckning till föreslagna åtgärder, exempelvis genom principer för klimatanpassning, resurseffektivitet och samhällsplanering.

Hanteringen av risker präglas dock i stor utsträckning av generella ställningstaganden snarare än konkreta, operativa åtgärder. Det saknas i flera fall tydlig koppling mellan specifika risker, genomförandeansvar, uppföljningsmekanismer och verifierbara effekter av åtgärderna. Detta innebär att det är svårt att fullt ut bedöma i vilken utsträckning riskreduceringen faktiskt uppnås i praktiken.

På en principiell nivå finns en relevant och ändamålsenlig inriktning för att hantera identifierade risker, men bristen på konkretisering och uppföljningsbarhet innebär att det kvarstår osäkerheter kring den faktiska risknivån. Acceptabiliteten är därmed beroende av hur planen omsätts i efterföljande planering och genomförande.

Mot denna bakgrund bedöms hanteringen av riskerna i planen endast delvis kunna anses vara acceptabla.

Samhällsrisker

I *Regionplan för Skåne 2022–2040* beskrivs risker övergripande och indirekt med fokus på planeringsförutsättningar och robusthet som en del av hållbar utveckling. Säkerhetspolitiska frågor tas upp i planen, men beskrivs relativt kortfattat. Exempelvis genom att beskriva att det finns ett behov av krisberedskap och totalförsvar och genom att ge exempel på pandemier som exempel på globala störningar som kräver omställningsförmåga på arbetsmarknaden. Sociala risker såsom segregation, otrygghet och kriminalitet hanteras genom att belysa socioekonomiska skillnader och segregation som betydelsefulla för tillit och social oro. Någon samlad riskbild finns inte. Huruvida riskerna ses som acceptabla eller ej är helt beroende av efterföljande planering. Så som planen är utformad är det troligtvis svårt för kommunerna att använda dokumentet som vägledning i sitt arbete med att förebygga och hantera risker.

Bristen på konkretisering i planen medför att någon bedömning inte kan göras av om riskerna är acceptabla eller inte.

Risk för föroreningar

Regionplan för Skåne 2022–2040 beskriver ej områden i Skåne där det potentiellt finns föroreningar i mark och/eller vatten. Hanteringen är relevant men relativt implicit och ospecificerad, vilket gör att kopplingen mellan risk och konkreta åtgärder är svag. Däremot syftar planen till att minska riskerna att planlägga områden med risk för människors hälsa och även minska riskerna för spridning av föroreningar i naturen.

Riskerna kan endast delvis anses vara hanterade på en acceptabel nivå. Planen innehåller relevanta principer, men hanteringen är för övergripande för att säkerställa att riskerna faktiskt reduceras i genomförandet.

Huruvida riskerna för föroreningar kan anses som acceptabel eller ej kan därmed inte bedömas utifrån underlaget.

Bedömning av planförslagets konsekvenser

Klimatrelaterade risker

I *Regionplan för Skåne 2045* behandlas klimatrisker mer systematiskt och med ett tydligare fokus på resiliens, klimatanpassning och långsiktig robusthet i samhällsstrukturen jämfört med gällande plan. Risker kopplas i högre grad till konkreta åtgärdsinriktningar, såsom stärkt motståndskraft i bebyggelse och infrastruktur, hänsyn till klimatrelaterade hot samt behov av flexibilitet i planeringen. Klimatanpassning hanteras inte som ett separat tema utan som en grundläggande princip som direkt påverkar var, hur och om utveckling får ske i Skåne.

Planen uppvisar en förbättrad tydlighet i hur klimatrisker ska hanteras jämfört med gällande plan, inklusive en mer utvecklad förståelse för osäkerheter och behovet av kontinuerlig anpassning. Det finns även en starkare koppling mellan strategiska mål och praktiska åtgärder, vilket bidrar till att reducera både sannolikheten för och konsekvenserna av negativa händelser. Bland annat beskrivs detta i åtgärder för att stärka sammanhängande strukturer, reservera mark för vattenreglering och undvika fragmentering. Grön- och blåstruktur blir ett huvudverktyg för klimatanpassning och inte endast en naturmiljöfråga.

Områden som pekas ut i planen för åtgärder är kustnära områden i hela Skåne (inklusive Falsterbonäset, Bjärehalvön och Österlen). Här betonar planen behovet av både fysiska skyddsåtgärder och anpassad lokalisering av ny bebyggelse samt möjlig reträtt från särskilt utsatta lägen. Stadsregioner (Malmö, Helsingborg, Lund och Kristianstad) lyfts också som utsatta för värmeöar, skyfall och komplex systempåverkan. Åtgärder inkluderar grönstruktur, blågröna lösningar och robust stadsplanering som integrerar klimatanpassning i den byggda miljön. I jordbrukslandskapet i Skånes inland (särskilt i nordöstra och sydöstra Skåne) lyfter planen behov av vattenhushållning, multifunktionella landskap och stärkt resiliens i livsmedelssystemet för att motverka risker för torka, vattenbrist och förändrade klimatförutsättningar.

Längs med strategiska transport- och energisystem (till exempel korridorer mellan större städer och kopplingar till hamnar) fokuserar åtgärderna på redundans, robust lokalisering och integrering av klimatanpassning i utbyggnaden för att motverka risker för avbrott, störningar och klimatpåverkan på infrastruktur.

Även Kristianstadområdet är utpekat för åtgärder i och med dess låglänta geografi. Här pekas behov av aktiva skyddssystem och långsiktig planering av markanvändning ut för att minska risk för skador vid översvämning.

Samtidigt är genomförandet i hög grad beroende av aktörer på kommunal och lokal nivå, vilket medför att det även i denna plan kvarstår en viss osäkerhet kring faktisk måluppfyllelse. Trots detta bedöms *Regionplan för Skåne2045* hantera riskerna på ett mer utvecklat och tydligt sätt än nollalternativet.

Med utgångspunkt i detta bedöms hanteringen av risker vara acceptabel.

Samhällsrisker

Samhällsrisker hanteras på ett annat sätt i den aktualiserade planen jämfört med den gällande. I aktualiserad version behandlas risker mer explicit, systematiskt och sektorsövergripande med fokus på resiliens, säkerhetspolitik, beredskap och samhällsstörningar som centrala planeringsfrågor. Planen tydliggör att säkerhetspolitik är en uttalad planeringsförutsättning och nära förknippad med geopolitik, NATO, hybridkrig med mera. Planen har fokus på civilt försvar i fysisk planering, skydd av kritiska funktioner och robust samhällsstruktur mot störningar. Sociala risker kopplas även tydligare till samhällsstabilitet, säkerhet och platsers robusthet. Planen gör en starkare koppling mellan segregation, otrygghet och systemrisker med perspektivet att sociala risker påverkar hela systemets stabilitet.

Huruvida riskbilden avseende samhällsrisker kan anses vara acceptabel eller ej är dock fortsatt osäkert. Planen visar ökad medvetenhet om ett försämrat omvärldsläge och behov av robusthet, men det saknas uppföljningsbarhet. Vidare saknas analys av energiförsörjning i kris, livsmedelsförsörjning ur beredskapsperspektiv och andra beroenden (till exempel import, logistik, IT). Utifrån underlaget är det därmed inte möjligt att avgöra om planen hanterar riskerna på en acceptabel nivå eller ej.

Regionplan för Skåne 2045 bedöms dock hantera dessa risker på ett sådant sätt att nivån närmar sig en acceptabel risknivå i jämförelse med nollalternativet.

Risk för föroreningar

I den aktualiserade planen behandlas markföroreningar i likhet med nollalternativet inte som ett eget huvudtema, men frågan integreras tydligare i resonemang om robust och säker markanvändning, riskmedveten planering, återbruk och omvandling av mark (brownfields) samt kopplingar mellan miljörisker och samhällsplanering. Planen betonar också i högre grad behovet av att identifiera risker i ett tidigt skede, att planering ska ta hänsyn till kumulativa effekter och historiska belastningar, att omvandling av mark kräver aktiv hantering av föroreningar och andra risker. Planen är därmed mer systematisk och integrerad i risk/resiliens-perspektiv och har en starkare koppling mellan risk, planering och genomförande

Riskerna kan i större utsträckning anses vara acceptabla än i den tidigare planen, eftersom hanteringen är mer systematisk och riskmedveten. Samtidigt kan de inte betraktas som fullt ut säkerställda, då det saknas tillräcklig konkretisering.

Sammanfattning och rekommendationer

Konsekvensbedömningen visar att regionplanen innebär förbättrade förutsättningar att hantera risker genom samordnad planering, klimatanpassning och robust infrastruktur. Den betydande påverkan som kvarstår är att bebyggelse och anläggningar kan lokaliseras i riskutsatta områden och att koncentration av samhällsviktiga funktioner kan öka systemets sårbarhet. Rekommendationerna nedan syftar till att stödja åtgärder för att förebygga betydande påverkan samt sätt att hantera utpekade målkonflikter i den fortsatta fysiska planeringen.

I fortsatt fysisk planering bör Region Skåne, kommuner och andra aktörer gemensamt arbeta mot att:

- Prioritera samordning av riskhantering i ett regionalt perspektiv, särskilt avseende klimatrisker, teknisk försörjning och kritisk infrastruktur, och säkerställ att större bebyggelse- och infrastruktursatsningar planeras med hänsyn till samlade risker, sårbarheter och kumulativa effekter.
- Stärka samverkan kring robusta och redundanta system, exempelvis för energi, vatten och transporter, för att minska sårbarhet i regionen.
- Identifiera och samordna hantering av riskområden, såsom översvämnings- och erosionskänsliga områden, där påverkan sträcker sig över kommungränser.

I efterföljande planering bör kommuner, med stöd i regionplanen, arbeta mot att:

- Säkerställa att ny bebyggelse och infrastruktur lokaliseras utanför identifierade riskområden, eller utformas så att risknivån kan hanteras på ett långsiktigt hållbart sätt genom att integrera klimatanpassning och riskhantering avseende översvämning, erosion, värme och extremväder i mark- och vattenanvändningen.
- Planera för robust teknisk försörjning och redundanta system, för att säkerställa funktionalitet vid störningar och kriser.
- Undvika koncentration av funktioner som kan skapa systemrisker, särskilt där flera samhällsviktiga funktioner samlokaliseras.
- Beakta risker i tidiga skeden av planprocessen, så att lokalisering och struktur kan anpassas innan låsningar uppstår.

Klimatpåverkan

Förutsättningar

Fossila bränslen som energiråvara är orsaken till många av dagens miljöproblem. Forskning visar entydigt på att mänsklig aktivitet i form av förbränning av fossila bränslen är orsaken till den globala uppvärmning som världen just nu genomgår. Enligt Parisavtalet som antogs i december 2015 ska temperaturökningen globalt begränsas till två grader, med mål på 1,5 grader, i jämförelse med den förindustriella nivån. Denna målsättning uppnås framför allt genom att minska utsläppen av växthusgaser. Enligt IPCC, FN:s klimatpanel, krävs snabba och långsiktiga förändringar. Enligt det nationella miljömålet ”Begränsad klimatpåverkan” ska halten växthusgaser stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farligt. För Sverige innebär det bland annat att bevara den biologiska mångfalden och säkerställa livsmedelsproduktionen, enligt Riksdagens definition av miljömålet.

Det långsiktiga klimatmålet innebär att Sverige senast år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Sveriges klimatpåverkande utsläpp var cirka 51 miljoner ton år 2019.

Transporter står för majoriteten av koldioxidutsläppen i Skåne. 36 procent av utsläppen kommer från vägtrafik. Genom och inom Skåne löper flera stora vägtrafikstråk där E6/E20 från Malmö till Helsingborg och vidare norrut är Skånes viktigaste väg, där mycket av den tunga trafiken går. E22 som knyter samman Malmö, Lund och Kristianstad med Blekinge är en annan viktig väg som kopplar ihop de stora städerna i östra och västra Skåne. E65 mellan Malmö och Ystad är ytterligare en

led som är central för trafik till Ystad hamn. Här går mycket tung pendel- och godstrafik. Ytterligare centrala och starkt trafikerade vägar utgörs av riksvägarna 11, 13 och 19.

Region Skåne har i *Strategi för ett hållbart transportsystem 2050* tagit fram färdmedelsfördelningsmål för år 2030 och år 2050 för att klara omställningen till ett hållbart transportsystem. En central del i färdmedelfördelningen för personresor är Skånes mål om att kollektivtrafikens marknadsandel ska uppgå till minst 40 procent av den motoriserade trafiken år 2030 jämfört med runt 30 procent år 2018. De infrastrukturprojekt fram till år 2029 som har beslutats nationellt och regionalt och som är finansierade med statliga och kommunala medel kommer med stor sannolikhet att genomföras och eventuellt kunna bidra till att uppnå andelsmålet om 40 procent.

Jordbruk är ytterligare en stor sektor och står för 23 procent av Skånes utsläpp av koldioxid. Industrin står för 15 procent. Inom den senare gruppen finns större punktkällor, där SYSAV avfallsförbränning står för den största delen följt av Höganäs AB.

Elbristen i Skåne (elområde fyra) gör att utsläpp från energiproduktion till stor del sker i andra regioner än Skåne. Skåne har ett stort behov av mer förnybar elproduktion som bland annat behövs för att minska elpriset i södra elområdet såväl som minska risken för kapacitetsbrist i elnäten. Energiproduktionen från förnyelsebara energikällor, främst vindkraft, har även utanför Skåne ökat markant det senaste decenniet, vilket gör att Skånes klimatpåverkan från energiproduktion trots allt bedöms minska. Vidare finns det stor potential i Skåne att utveckla värme från djupgeotermi liksom en vidareutveckling av förnybar gas samt att ett främjande av biogas behövs. Konsekvenserna av ett förändrat klimat innebär en påverkan på både energibehovet och möjligheten att producera energi.

Bedömning av nollalternativets konsekvenser

Regionplan för Skåne 2022–2040 har ambition om att begränsa klimatpåverkan genom att stimulera gång-, cykel- och kollektivtrafik. Planeringsstrategierna och planeringsprinciperna med förtätning i kollektivtrafiknära lägen ansluter till ambitionen. Planens ambitioner om kopplingen mellan de nationella och internationella åtaganden och mål som finns inom klimatområdet framgår. Ett utsläppsmål för växthusgaser är satt till 2030, men det framgår inte av *Regionplan för Skåne 2022–2040* hur väl det ligger i linje med ambitionen att nå nollutsläpp 2030.

Det konstateras i *Regionplan för Skåne 2022–2040* att en betydligt större andel av godset i Skåne fortsättningsvis behöver ske via järnväg alternativt med fordon med fossilfria drivmedel. Omställningen krävs för att nå upp till regionala och nationella miljö- och klimatmål. Därför ska klimatsmarta godstransporter främjas genom bland annat samverkan och ett helhetsperspektiv på Skåne. Kunskapen om den miljöpåverkan som vår konsumtion ger upphov till utanför Sverige har ökat under de senaste åren. Mål om växthusgasutsläpp ur ett konsumtionsperspektiv framgår dock inte särskilt tydligt i planen.

Regionplan för Skåne 2022–2040 konstaterar också att det kommer behövas mer vindkraft på land och till havs i framtiden.

Planen beskriver alltså att omställning i huvudsak ska ske genom omställning av samhällsstrukturer där transporter utgör ett centralt område. Fysisk planering beskrivs som ett verktyg för att minska klimatrelaterade utsläpp, bland annat genom att förtäta och bygga i kollektivtrafiknära lägen och genom att effektivisera markanvändningen, vilket minskar transportbehovet. Fokus ligger på principer såsom flerkärnighet.

Vikten av att minska klimatpåverkan är mycket hög ur ett globalt perspektiv även om de utsläpp som sker i Skåne är marginella för den totala effekten på den globala uppvärmningen. Likaså påverkas Skåne inte direkt av sina egna utsläpp utan de klimateffekter som väntas lokalt i regionen är en effekt av sammanlagda utsläpp på jordklotet som skapar klimatförändringar. Eftersom tiden för att genomföra åtgärder som minskar påverkan på klimatet är kraftigt begränsad bedöms värdet likväl som högt. Effekterna av de strategier som beskrivs i *Regionplan för Skåne 2022–2040*, kan både vara positiva och negativa för klimatet. Stationsnära bebyggelse, kollektivtrafik, cykelinfrastruktur och elektrifiering bidrar till minskade utsläpp. Ökad befolkning, godsflöden och byggande kan däremot bidra till att öka utsläppen i bygg- och anläggningsskede. Om bilberoende och spridd bebyggelse ökar riskerar klimatmålen att motverkas. Planen kan fungera stödjande för kommuner i sin planering, men planeringsprinciperna är inte kopplade till några mätbara mål, direkta

styrmedel eller finansiella instrument. Därmed riskerar planen att inte få särskilt stor genomslagskraft i vidare planering på kommunal nivå.

Jämfört med ett nuläge bedöms därför nollalternativet varken ge en positiv eller negativ konsekvens.

Bedömning av planförslagets konsekvenser

I jämförelse med *Regionplan för Skåne 2022–2040* innehåller den aktualiserade planen mer konkreta, mätbara och sektorsvisa mål. Transportsektorn är fortsatt central och har fått tydliga mål såsom mål om färdmedelsfördelning där 30 procent ska utgöras av gång/cykel och 40 procent av kollektivtrafik. Dessa mål ska, enligt planen, realiseras bland annat genom utbyggnad av supercykelvägar, laddinfrastruktur och intermodala logistiksystem. Planen anger också kraftig utbyggnad av vindkraft, solkraft och biogas. Den fysiska planeringen används fortsatt som ett verktyg för att uppnå klimatreduktion, men har i den aktualiserade planen mer funktionen av ett styrmedel. Bland annat genom användningen av en plankarta där det tydligt pekas ut var energi ska produceras och bebyggelse lokaliseras baserat på klimatmålen. Energizoner är enligt plankartan förlagda till ett större område ute till havs söderut samt i sydöstra Skåne mellan Tomelilla och Simrishamn. Även i norra Skåne och i mellersta Skåne (norr om Eslöv och öster om Hörby) finns utpekade områden för utbyggnad av energiproduktion. *Regionplan för Skåne 2045* pekar också ut kolinlagring i skog, mark och våtmarker som en strategi, vilken inte finns med i den gällande planen.

Sammantaget bedöms den aktualiserade planen ha gått från att ha en stödjande roll till ett aktivt styrmedel. Liksom för nollalternativet bedöms värdet av att minska klimatpåverkan som högt. Även effekterna bedöms snarlika, där positiva effekter av planen kan uppnås genom planerna för stationsnära bebyggelse, kollektivtrafik, cykelinfrastruktur, elektrifiering och lokal fossilfri energiproduktion. Ökad befolkning, godsflöden och byggande kan däremot bidra till att öka utsläppen i bygg- och anläggningsskede. Två sådana exempel som kommer bidra till stora klimatutsläpp i byggskedet är två fasta planerade förbindelser över Öresund. Klimatberäkningar för fastförbindelse Helsingborg-Helsingör samt Malmö-Köpenhamn visar på att det i byggskedet kommer innebära en ansenlig mängd utsläpp av koldioxid. Båda förbindelserna bedöms emellertid också att bidra till reducerad klimatpåverkan i driftskedet. Likaså bedömer Trafikverket att en ny stambana bidrar till att klara klimatutmaningen genom att den möjliggör för ett energieffektivt och klimatsmart resande. En ny stambana bidrar till överflyttning av resande från flyg till tåg, men också till att frigjord kapacitet på den befintliga järnvägen möjliggör för en flytt av godstransporter från väg till järnväg.

Eftersom den aktualiserade planen är betydligt mer styrande till sin karaktär med bland annat mätbara klimatmål och utpekade geografiska energizoner bedöms den kunna få större effekt i genomförandeskedet och i efterföljande planering.

Därmed bedöms planen få en positiv konsekvens jämfört med nollalternativet.

Rekommendationer

Konsekvensbedömningen visar att regionplanen kan bidra till minskad klimatpåverkan genom koncentrerad bebyggelsestruktur, hållbart resande och utveckling av fossilfri energiproduktion. Värdet av att minska klimatpåverkan bedöms som högt och den betydande negativa miljöpåverkan som kan uppstå är växthusgasutsläpp i bygg- och anläggningsskede samt risken att ökad befolkning, ökade godsflöden och fortsatt exploatering ökar utsläppen om utvecklingen inte styrs i en mer hållbar riktning. Rekommendationerna nedan syftar till att stödja åtgärder för att förebygga, minimera och avhjälpa betydande negativ miljöpåverkan samt sätt att hantera utpekade målkonflikter i den fortsatta fysiska planeringen.

I fortsatt fysisk planering bör Region Skåne, kommuner och andra aktörer gemensamt arbeta mot att:

- Prioritera en regional struktur som minskar transportbehovet genom samordning av bebyggelse, kollektivtrafik och arbetsmarknad, samt stärka överföringen av person- och godstransporter till energieffektiva trafikslag som järnväg och sjöfart.
- Främja en regional planering av energisystem, inklusive produktion och distribution av fossilfri energi.
- Samordna strategier för att minska klimatpåverkan från byggande och infrastruktur, särskilt genom effektiv markanvändning och samlokalisering.

I efterföljande planering bör kommuner, med stöd i regionplanen, arbeta mot att:

- Prioritera bebyggelseutveckling i kollektivtrafiknära lägen och i regionala noder med goda förutsättningar för gång-, cykel- och kollektivtrafik för att minska bilberoende och utsläpp från transporter.
- Integrera klimataspekter i lokalisering och utformning av bebyggelse, så att energianvändning och utsläpp minimeras över tid.
- Främja lokal och fossilfri energiproduktion, där det är lämpligt utifrån lokala förutsättningar och systemperspektiv.
- Beakta klimatpåverkan i hela planeringsprocessen, inklusive materialval, byggskede och långsiktig markanvändning

Sociala konsekvenser

I det här avsnittet redovisas de konsekvenser som *Regionplan för Skåne 2045* har på de sociala aspekter som bedöms beröras av aktualiseringen. Här redogörs för konsekvenser av planförslaget för de olika aspekterna av social hållbarhet. De sociala bedömningarna görs uttryckligen i förhållande till regional utvecklingsstrategi, transportpolitiska mål, nationella folkhälsomål, integrationspolitikens mål, mål för boende och byggande, jämställdhetsmål, miljökvalitetsmålen *Frisk luft* och *God bebyggd miljö* samt PBL:s sociala krav.

Folkhälsa

Detta avsnitt anlägger ett bredare folkhälsoperspektiv och beskriver hur hela livsmiljön kan främja en god och jämlik hälsa i hela befolkningen, snarare än enbart hälso- och sjukvårdens lokalisering och kapacitet. Här bedöms strukturella förutsättningar som demografi, ökade vårdbehov och socioekonomiska skillnader tillsammans med tillgången till grön- och blåstruktur, gång- och cykelstråk, service, vård och mötesplatser. Till skillnad från avsnittet Människors hälsa och livsmiljö, som behandlar de miljörelaterade hälsoriskerna kopplade till luft och buller, ligger fokus här på jämlikhet, livsmiljökvalitet och de mer indirekta hälsoeffekterna av planeringen

Förutsättningar

Skåne står inför förändrade förutsättningar för hälsa till följd av demografiska förändringar med en åldrande befolkning och ökade vårdbehov, växande socioekonomiska skillnader och ett förändrat klimat. Från ett huvudsakligt fokus på hälso- och sjukvårdens lokalisering och kapacitet handlar frågan i allt högre grad om hur hela livsmiljön kan främja en god och jämlik hälsa i hela befolkningen. Dessa perspektiv hänger nära samman, där tillgången till hälsofrämjande vardagsmiljöer såsom grönområden, mötesplatser och miljöer för fysisk aktivitet och återhämtning även verkar förebyggande, dämpar framtida vårdbehov och stärker samhällets robusthet. Den fysiska planeringen behöver därför i högre grad bidra till att skapa hälsofrämjande livsmiljöer och säkerställa en god tillgång till vård och omsorg nära invånaren, samtidigt som den skapar förutsättningar för fysisk aktivitet, sociala möten, återhämtning och jämlika livsvillkor i människors vardagsmiljöer. Folkhälsoaspekter kopplade till luft och buller hanteras framförallt i det tidigare avsnittet om Människors hälsa och livsmiljö.

Det finns idag betydande skillnader inom regionen när det gäller tillgång till natur, service och hälsofrämjande miljöer, där det särskilt råder brist på tillgänglig natur nära bostaden i tätbefolkade delar av Skåne, vilket påverkar såväl den faktiska som den upplevda hälsan och bidrar till en ojämlik hälsa. Genom att säkra tillgång till sammanhängande grön- och blåstruktur nära bostaden, fungerande gång- och cykelstråk samt närhet till service, vård och mötesplatser som skapar social gemenskap och återhämtning kan den fysiska planeringen stärka folkhälsan i vardagen såväl som regionens långsiktiga robusthet. I planeringen behöver särskild hänsyn tas till olika gruppers behov såsom exempelvis barn, äldre och personer med funktionsnedsättning, för att säkerställa en inkluderande och tillgänglig miljö.

Bedömning av nollalternativets konsekvenser

I nollalternativet fortsätter Regionplan för Skåne 2022–2040 att gälla utan någon aktualisering. Den gällande planen behandlar hälsa främst som en del av social hållbarhet och goda livsmiljöer, med fokus på tillgång till service, grönstruktur, möjligheter till fysisk aktivitet och attraktiva boendemiljöer. Samtidigt saknas tydliga och samlade ställningstaganden kring hur den fysiska planeringen mer systematiskt kan bidra till att minska ojämlikheter i hälsa och stärka förutsättningarna för god fysisk och psykisk hälsa i hela regionen.

Planens inriktning mot en sammanhållen och flerkärnig bebyggelsestruktur, med fokus på förtätning i kollektivtrafiknära lägen – främst i de större städerna i västra och sydvästra Skåne – kan bidra till förbättrad tillgång till service, arbetsplatser och vardagsfunktioner. Samtidigt finns risk att förtätningen, om den inte utformas med tillräcklig hänsyn till kvalitativa livsmiljöer, kan leda till minskad tillgång till grönområden, ökad exponering för buller och luftföroreningar samt ökad trängsel, vilket kan påverka både fysisk och psykisk hälsa negativt – särskilt i de redan tätbefolkade delarna av västra Skåne,

där tillgången till grönområden är begränsad. Detta hanteras djupare i det tidigare avsnittet om Människors hälsa och livsmiljö.

Planens övergripande och strategiska karaktär innebär att konsekvenserna för hälsa i hög grad uppstår indirekt genom hur planens intentioner omsätts i efterföljande planering, snarare än genom tydliga och operativa ställningstaganden i regionplanen. Detta riskerar att begränsa planens genomslag och kan bidra till att befintliga skillnader i hälsa kvarstår eller förstärks – mellan ett växande, tätbefolkat sydvästra och västra Skåne och svagare östra och nordöstra delar samt landsbygden, och mellan olika befolkningsgrupper i städer. Sammantaget bedöms nollalternativet innebära att hälsa fortsatt utvecklas utifrån befintliga strukturer och arbetssätt.

Mot denna bakgrund bedöms nollalternativet sammantaget medföra en neutral konsekvens för hälsa.

Bedömning av planförslagets konsekvenser

Planförslaget lyfter hälsa som ett uttalat regionalt värde och ett eget måltema, där hälsofrämjande livsmiljöer kopplas samman med jämlika livsvillkor, ett robust samhälle och tillgång till vård nära invånaren. Genom riktlinjer och en plankarta knyts hälsa tydligare till de fysiska strukturerna – särskilt en sammanhängande grön- och blåstruktur, gång- och cykelstråk samt kollektivtrafiknära noder med service – vilket ger planförslaget ett mer samlat och styrande grepp om hälsofrågan än tidigare. Tillgången till vård knyts geografiskt till de regionala kärnorna Hässleholm, Kristianstad, Landskrona, Trelleborg, Ystad och Ängelholm, där bland annat sjukhus och samhällsservice koncentreras.

Planförslagets huvudspår – en koncentrerad och stationsnära bebyggelseutveckling i tillväxtmotorerna Malmö, Lund och Helsingborg, i regionala kärnor och noder, kombinerad med en stärkt grön- och blåstruktur – bedöms ge övervägande positiva konsekvenser för hälsan. Fokus på vardagsrekreation genom närhet till grönområden, tätortsnära natur, kollektivtrafik och service stärker fysisk och psykisk hälsa, samtidigt som ett ökat hållbart resande och en fossilfri energiförsörjning förbättrar luftkvaliteten och en robust vatten-, energi- och vårdinfrastruktur stärker hälsan och krisberedskapen. Om investeringar koncentreras till redan starka lägen finns risk att regionala socioekonomiska skillnader – och därmed en ojämlik hälsa – förstärks, vilket i planförslaget framträder som en skillnad mellan ett starkare västra och sydvästra Skåne och ett svagare östra och nordöstra Skåne. De negativa sammantagna effekterna koncentreras dessutom geografiskt till områdena kring tillväxtmotorerna, transport- och utbyggnadsstråken, tätorternas utkanter och kustzonen.

Att planförslaget formulerar tydliga riktlinjer och en plankarta gör att folkhälsa kan integreras mer enhetligt i den efterföljande kommunala planeringen än i nollalternativet, men konsekvenserna uppstår fortfarande till stor del indirekt och är beroende av hur riktlinjerna omsätts lokalt. Särskild betydelse har hur planeringen tillgodoser olika gruppers behov, såsom barn, unga, äldre och personer med funktionsnedsättning. För dessa grupper är närhet till service, grönområden och säkra gång- och kollektivtrafikmiljöer avgörande – inte minst i mindre orter och på landsbygden, där serviceorter och kollektivtrafiknoder får en nyckelroll för en jämlik hälsa i hela regionen. De positiva effekterna kan inledningsvis vara begränsade i enskilda projekt men bli mer betydande över tid och i ett regionalt perspektiv.

Sammantaget bedöms planförslaget innebära att hälsa hanteras mer samlat, förebyggande och styrande än i den gällande planen.

Mot denna bakgrund bedöms planförslaget sammantaget medföra en positiv konsekvens för folkhälsa, under förutsättning att identifierade risker och målkonflikter hanteras i den fortsatta planeringen.

Sammanfattning och rekommendationer

Konsekvensbedömningen visar att regionplanens inriktning mot en mer sammanhållen bebyggelsestruktur och stärkt kollektivtrafik kan bidra till förbättrade förutsättningar för fysisk aktivitet, tillgänglighet och social sammanhållning. Samtidigt finns risker kopplade till ojämlik tillgång till service, grönområden och hållbara transportlösningar, särskilt i mer perifera lägen eller i områden med socioekonomiska utmaningar. Rekommendationerna nedan syftar till att stödja hur nämnda konsekvenser och utpekade målkonflikter kan hanteras i den fortsatta fysiska planeringen.

I fortsatt fysisk planering bör Region Skåne, kommuner och andra aktörer gemensamt arbeta mot att:

- Prioritera samordning av bebyggelseutveckling och kollektivtrafik i ett regionalt perspektiv för att stärka tillgängligheten till arbete, service och rekreation med en jämlik fördelning av viktiga målpunkter (utbildning, vård, handel, rekreation) och sammanhängande gång- och cykelstråk över kommungränser som främjar aktivt resande.
- Samordna planering av regionala rekreativa strukturer och större grönområden, så att invånare i olika delar av Skåne ges likvärdiga möjligheter till natur- och friluftsliv.

I efterföljande planering bör kommuner, med stöd i regionplanen, arbeta mot att:

- Prioritera en bebyggelsestruktur som möjliggör närhet till vardagsfunktioner, såsom service, skolor, kollektivtrafik och grönområden, för att främja fysisk aktivitet och minska transportbehov.
- Säkerställa god tillgång till parker, grönområden och rekreationsmiljöer i och i nära anslutning till tätorter, med särskilt fokus på områden med brist på sådana kvaliteter.
- Planera för trygga och attraktiva miljöer för gång och cykel, så att aktiva färdsätt blir ett tillgängligt och attraktivt val i vardagen.
- Säkerställa att barn och ungas behov beaktas i planeringen, exempelvis genom tillgång till lek, rörelse och säkra skolvägar.
- Beakta socioekonomiska skillnader i planeringen, och prioritera åtgärder som kan bidra till mer jämlika livsvillkor mellan olika grupper och geografier.

Sociala relationer

Förutsättningar

Samtidigt som regionen växer och utvecklas uppstår utmaningar kopplade till segregation, ojämlika livsvillkor och skillnader i tillgång till mötesplatser och gemensamma miljöer. Förändrade förutsättningar till följd av urbanisering, demografiska förändringar och ökande sociala skillnader gör att det tidigare fokuset på sociala värden inom avgränsade bostadsområden har breddats till att i allt högre grad om hur den fysiska planeringen kan bidra till att skapa sammanhängande strukturer som främjar social interaktion, delaktighet och tillit i hela regionen.

Inom regionen finns idag betydande skillnader när det gäller förutsättningar för sociala relationer, där tillgång till mötesplatser, service, kultur och attraktiva offentliga miljöer varierar mellan olika geografiska områden. Genom att planera för närhet till vardagsfunktioner, trygga och levande offentliga rum samt blandade funktioner kan den fysiska planeringen bidra till att stärka sociala nätverk och minska risken för isolering. Särskild hänsyn behöver tas till olika gruppers behov för att bidra till inkluderande och tillgängliga miljöer som möjliggör deltagande i samhällslivet.

Bedömning av nollalternativets konsekvenser

Regionplan för Skåne 2022–2040 behandlar sociala relationer som en del av social hållbarhet och goda livsmiljöer, med fokus på tillgång till service, attraktiva boendemiljöer och en sammanhållen regional struktur. Likt bedömningen av folkhälsa saknas även för sociala relationer tydliga och samlade ställningstaganden kring hur den fysiska planeringen mer aktivt kan bidra till att stärka social sammanhållning.

Planens inriktning mot en flerkärnig och sammanhållen bebyggelsestruktur, med fokus på förtätning i kollektivtrafiknära lägen – främst i de större städerna i västra och sydvästra Skåne – kan bidra till ökad närhet till service, arbetsplatser och mötesplatser. Detta kan i sin tur skapa bättre förutsättningar för social interaktion och levande stadsmiljöer. Samtidigt finns risk att utvecklingen, om den inte tar hänsyn till sociala kvaliteter, förstärker skillnaderna mellan ett växande sydvästra Skåne och svagare östra och nordöstra delar samt leder till brist på inkluderande mötesplatser och offentliga rum.

Likt tidigare bedömningar innebär planens övergripande och strategiska karaktär att konsekvenserna för sociala relationer i hög grad uppstår indirekt genom hur planens inriktning omsätts i efterföljande planering. Avsaknaden av tydlig vägledning

kring hur social sammanhållning ska integreras i den fysiska planeringen innebär att frågor om blandade boendemiljöer, sammanlänkande stråk och tillgängliga mötesplatser hanteras olika mellan stad och landsbygd och mellan västra och östra Skåne. Detta kan leda till ojämlika förutsättningar för sociala relationer mellan geografiska områden och grupper.

Sammantaget bedöms nollalternativet innebära en neutral konsekvens. Detta då sociala relationer fortsatt utvecklas utifrån befintliga strukturer och arbetssätt, där planens sociala ambitioner ger ett visst stöd men utan den tydligare och mer samlade ansats som en aktualisering skulle innebära.

Bedömning av planförslagets konsekvenser

Plankartan och riktlinjerna innebär att sociala relationer tydligare knyts till de fysiska strukturerna, genom en flerkärnig ortsstruktur med attraktiva noder och centrum, en sammanhängande grön- och blåstruktur och en utvecklad kollektivtrafik. Detta ger planförslaget ett mer samlat och styrande grepp om den sociala sammanhållningen än i nollalternativet och bedöms ge övervägande positiva konsekvenser för sociala relationer. En sammanlänkad region och god tillgänglighet skapar förutsättningar för vardagliga möten mellan människor med olika bakgrund.

Stora infrastrukturstråk, barriärer och ensidigt funktionsuppdelade miljöer kan splittra bostadsområden och minska vardagskontakter. I de fall investeringar koncentreras till redan starka lägen, framför allt tillväxtmotorerna Malmö, Lund och Helsingborg, finns risk att socioekonomiska skillnader förstärks – mellan västra och östra Skåne och mellan tillväxtmotorer och regionala kärnor å ena sidan och landsbygden å andra sidan – vilket kan öka segregationen och försämra förutsättningarna för social interaktion. Att serviceorter och kollektivtrafiknoder på landsbygden pekas ut är i detta avseende positivt. Särskild betydelse har hur planeringen tillgodoser olika gruppers behov, såsom barn, unga, äldre och personer med funktionsnedsättning, samt hur ortsstrukturen utvecklas i förhållande till socioekonomiska skillnader så att svagare områden inte missgynnas.

Sammantaget bedöms planförslaget innebära att sociala relationer hanteras mer samlat och styrande än i den gällande planen, med en tydligare koppling mellan mötesplatser, social sammanhållning och samhällets robusthet. Att planförslaget formulerar tydliga riktlinjer och en plankarta gör att sociala relationer kan integreras mer enhetligt i den efterföljande kommunala planeringen än i nollalternativet. Konsekvenserna uppstår dock fortfarande till stor del indirekt och är beroende av hur riktlinjerna omsätts lokalt och av hur identifierade målkonflikter hanteras.

Mot denna bakgrund bedöms planförslaget sammantaget medföra en positiv konsekvens för sociala relationer, under förutsättning att identifierade risker och målkonflikter hanteras i den fortsatta planeringen.

Sammanfattning och rekommendationer

Konsekvensbedömningen visar att regionplanens inriktning mot en sammanhållen bebyggelsestruktur, stärkt kollektivtrafik och utveckling av noder kan bidra till förbättrade förutsättningar för sociala relationer, möten och delaktighet. Samtidigt finns risker för ökade skillnader mellan olika geografiska områden samt för att sociala samband försvagas i miljöer där tillgänglighet, service och mötesplatser är begränsade. Rekommendationerna nedan syftar till att stödja hur nämnda konsekvenser och utpekade målkonflikter kan hanteras i den fortsatta fysiska planeringen.

I fortsatt fysisk planering bör Region Skåne, kommuner och andra aktörer gemensamt arbeta mot att:

- Prioritera en regional struktur som stärker tillgången till målpunkter och mötesplatser, så att invånare i olika delar av regionen ges möjlighet till sociala kontakter och delaktighet.
- Stärka samverkan kring utveckling av centralorter, strategiska samt serviceorter på landsbygd, som viktiga platser för sociala möten, offentlig service och kulturell verksamhet.

I efterföljande planering bör kommuner, med stöd i regionplanen, arbeta mot att:

- Prioritera en bebyggelsestruktur som skapar närhet till vardagsfunktioner och mötesplatser, såsom service, skolor, kollektivtrafik och offentliga rum, inklusive inkluderande mötesplatser som torg, parker och gemensamma ytor i såväl befintliga som nya bebyggelseområden.

- Planera för blandade funktioner och upplåtelseformer, för att skapa levande miljöer och motverka social segregation.
- Motverka barriäreffekter från infrastruktur och bebyggelse, så att samband mellan områden upprätthålls och inte försvårar social interaktion.

Trygghet

Detta avsnitt anlägger ett bredare och mer socialt perspektiv på trygghet, där frågan vidgas från trygghet i bostads- och stadsmiljöer till regionens samlade förmåga att hantera störningar och påfrestningar. Här bedöms hur den fysiska planeringen kan skapa förutsättningar för social sammanhållning, delaktighet och upplevd trygghet i vardagen genom trygga offentliga rum, fungerande gång- och cykelstråk samt närhet till service och mötesplatser. Till skillnad från avsnittet Risker och säkerhet, som bedömer de faktiska riskernas acceptabilitet och samhällets beredskap, ligger fokus här på den upplevda tryggheten, sociala kontrollen och hur planeringen stärker trygga vardagsmiljöer

Förutsättningar

Skåne står inför förändrade förutsättningar för trygghet och säkerhet till följd av ett förändrat omvärldsläge, klimatförändringar och ökad komplexitet i samhällssystemen. Genom att säkra tillgång till trygga och tillgängliga offentliga rum, fungerande gång- och cykelstråk samt närhet till service och mötesplatser som skapar social sammanhållning och tillit kan den fysiska planeringen stärka trygghet och säkerhet i vardagen såväl som regionens långsiktiga robusthet. Det finns idag betydande skillnader inom regionen när det gäller tillgång till service, infrastruktur och funktioner, vilket påverkar såväl den upplevda som den faktiska tryggheten och säkerheten.

Bedömning av nollalternativets konsekvenser

Den gällande planen behandlar trygghet främst som en del av social hållbarhet och goda livsmiljöer. Samtidigt saknas tydliga och samlade ställningstaganden kring hur den fysiska planeringen kan bidra till trygghet och säkerhet i vardagen, såsom jämlik tillgång till service, trygga offentliga miljöer och möjligheter till social interaktion.

En effektiv och sammanhållen bebyggelsestruktur, med fokus på förtätning i kollektivtrafiknära lägen – främst i de större städerna i västra och sydvästra Skåne – kan bidra till ökad närhet till service, arbetsplatser och offentliga funktioner. Detta kan i sin tur stärka den upplevda tryggheten genom ökad närvaro av människor, bättre tillgång till mötesplatser och förbättrade möjligheter till social kontroll i vardagsmiljöer. Samtidigt finns risk att förtätningen, om den inte tar hänsyn till sociala kvaliteter, leder till minskad tillgång till grönområden, ökad trängsel och konflikter mellan funktioner, vilket kan påverka den upplevda tryggheten negativt.

Konsekvenserna för trygghet uppstår framförallt indirekt genom hur planens inriktning genomförs i efterföljande planering. Frågor om trygga stråk, tillgängliga mötesplatser och jämlik tillgång till samhällsfunktioner riskerar att hanteras olika mellan ett tätbebyggt sydvästra Skåne och glesare östra och nordöstra delar samt landsbygden, på grund av bristen på tydlig vägledning kring hur trygghet ska integreras i den fysiska planeringen. Detta kan leda till ojämlika förutsättningar för trygghet mellan geografiska områden och grupper. Sammantaget bedöms nollalternativet innebära att trygghet fortsatt utvecklas utifrån befintliga strukturer och arbetssätt.

Mot denna bakgrund bedöms nollalternativet sammantaget medföra en neutral konsekvens för trygghet.

Bedömning av planförslagets konsekvenser

Den aktualiserade planen innebär en tydligare integrering av trygghetsperspektivet i den regionala fysiska planeringen, vilket medför att konsekvenserna blir mer direkta och möjliga att bedöma än i nollalternativet. Den aktualiserade planen innebär ett tydligt skifte där trygghet inte enbart behandlas som en del av social hållbarhet, utan som en central del av planens övergripande mål om robusthet och resiliens. Detta konkretiseras genom att samhällsviktiga funktioner, såsom energi-, vatten- och transportsystem, ges en tydligare roll i planens strukturer och riktlinjer, se vidare i avsnittet Risker och

säkerhet. Vidare innebär planens inriktning att trygghet i vardagsmiljöer konkretiseras genom riktlinjer för tillgänglighet, gång- och cykelstråk, kollektivtrafik och utformning av offentliga rum.

Den ökade tydligheten och styrningen kan dock medföra målkonflikter. Förtätning och funktionsblandning, som koncentreras till tillväxtmotorerna Malmö, Lund och Helsingborg samt regionala kärnor och noder, kan stärka liv, rörelse och social närvaro, men samtidigt innebära ökad trängsel, fler trafikflöden och mer komplexa miljöer, exempelvis i kollektivtrafikens större bytespunkter. Trafikintensiva miljöer och komplexa stråk kan påverka orienterbarhet och upplevd trygghet, särskilt för barn och äldre, om utformningen inte hanteras med stor omsorg. Vidare kan införandet av ny teknik, såsom automatiserade transportsystem eller drönarbaserade lösningar, skapa både faktisk och upplevd otrygghet om lokalisering och gestaltning inte anpassas till människors behov och trygghetsupplevelser.

Sammantaget innebär detta att trygghet behöver hanteras som en integrerad del av planeringsprocessen, där olika intressen vägs mot varandra och säkras jämlikt – från de täta stadsmiljöerna till landsbygdens serviceorter och kollektivtrafiknoder. Den ökade tydligheten i den aktualiserade planen bidrar till att dessa avvägningar blir mer synliga och systematiska, vilket ger trygghetsfrågor större tyngd.

Sammantaget bedöms planförslaget innebära en bättre integrering av trygghet i planens mål, strukturer och riktlinjer och medföra en positiv konsekvens.

Sammanfattning och rekommendationer

Konsekvensbedömningen visar att regionplanens struktur med koncentrerad bebyggelse och utveckling av noder kan bidra till ökad trygghet genom mer befolkade och aktiva miljöer. Samtidigt finns risker kopplade till otrygga miljöer i storskaliga infrastrukturlägen, otydliga mellanrum och bristande kopplingar mellan områden, samt till ojämlika förutsättningar för trygghet mellan olika delar av regionen. Rekommendationerna nedan syftar till att stödja hur nämnda konsekvenser och utpekade målkonflikter kan hanteras i den fortsatta fysiska planeringen.

I fortsatt fysisk planering bör Region Skåne, kommuner och andra aktörer gemensamt arbeta mot att:

- Prioritera en regional struktur, där utformningen av regionala noder och knutpunkter bidrar till levande, välfungerande och sammanhängande miljöer, där rörelser och aktiviteter skapar förutsättningar för ökad trygghet.
- Samordna planering av transportinfrastruktur och bebyggelse, så att otrygga miljöer i anslutning till större stråk, bytespunkter och logistiklägen kan begränsas.

I efterföljande planering bör kommuner, med stöd i regionplanen, arbeta mot att:

- Prioritera utformning av bebyggelse och offentliga rum som skapar överblickbarhet, orienterbarhet och närvaro av människor, för att stärka upplevd trygghet och motverka fysiska och visuella barriärer genom att stärka kopplingar mellan områden och minska isolerade ytor.
- Säkerställa att gång- och cykelstråk samt kollektivtrafikmiljöer är trygga, tillgängliga och väl integrerade i bebyggelsen, särskilt i noder och längs viktiga stråk.
- Planera för blandade funktioner som bidrar till liv och rörelse över dygnets olika tider, särskilt i centrala lägen och knutpunkter.

Tillgänglighet

Förutsättningar

Tillgängligheten i Skåne är i grunden god och bygger på en välutvecklad transportinfrastruktur och en flerkärnig ortsstruktur. Samtidigt finns geografiska skillnader, där de större tillväxtmotorerna och de regionala kärnorna generellt har bättre tillgång till arbetsmarknad, service och kollektivtrafik än mindre orter och landsbygdsområden. Dessa skillnader påverkar människors möjligheter att delta i samhällslivet och kan bidra till ojämlika livsvillkor. Transportsystemet är väl utbyggt men samtidigt hårt belastat och i vissa delar sårbart, särskilt vad gäller järnvägssystemet och viktiga regionala stråk.

Kapacitetsbrister och störningar påverkar tillförlitligheten över tid och ställer krav på utveckling av mer robusta och redundanta system. Kollektivtrafiken utgör en central del av tillgängligheten och är avgörande för att binda samman regionen, men behöver kompletteras med stärkt gång- och cykelinfrastruktur för att möjliggöra god vardagsnära tillgänglighet. Tillgängligheten formas i hög grad av samspelet mellan bebyggelse, mobilitet och lokalisering av service och funktioner. En utveckling där dessa planeras samordnat, särskilt i kollektivtrafiknära lägen, är avgörande för att stärka jämlik tillgänglighet. Samtidigt får digital infrastruktur en allt större betydelse, vilket innebär att skillnader i tillgång till digital uppkoppling kan påverka tillgängligheten mellan olika delar av regionen.

Bedömning av nollalternativets konsekvenser

I nollalternativet hanteras tillgänglighet främst utifrån ett transport- och infrastrukturperspektiv, med fokus på att binda samman Skåne genom regionala stråk och kollektivtrafik. Tillgängligheten är i grunden god och bärs av de starka transportstråken kring tillväxtmotorerna Malmö, Lund och Helsingborg samt den gemensamma tillväxtmotorn Kristianstad–Hässleholm, där Hässleholm är en nationellt betydelsefull nod. Planens inriktning mot förtätning och utveckling i kollektivtrafiknära lägen kan stärka tillgängligheten i delar av regionen, särskilt i dessa större städer och i regionala kärnor som Landskrona, Trelleborg, Ystad och Ängelholm, men innebär samtidigt en risk för att skillnaderna mellan ett tillgänglighetsstarkt sydvästra och västra Skåne och svagare östra och nordöstra delar samt landsbygden kvarstår eller förstärks.

Bostadsförsörjningen är en central förutsättning för tillgänglighet. Planens ambition att lokalisera bostäder i kollektivtrafiknära lägen kan bidra till bättre tillgång till arbete, utbildning och service. En fortsatt bostadsbrist och en ojämn fördelning av bostäder innebär samtidigt att vissa grupper, såsom unga och äldre, har begränsade möjligheter att bosätta sig i lägen med god tillgänglighet — framför allt i de attraktiva och stationsnära lägena i sydvästra Skåne. Detta kan leda till ökat transportbehov samt försämrad tillgång till arbetsmarknad och samhällsfunktioner. Bristande matchning mellan bostadsutbud och efterfrågan kan även bidra till geografiska skillnader i tillgänglighet, särskilt i mindre orter samt i landsbygds- och mellanbygdslägen med svag kollektivtrafik.

Planens övergripande och strategiska karaktär innebär att konsekvenserna för tillgänglighet i stor utsträckning uppstår indirekt genom hur planens inriktning omsätts i efterföljande kommunal planering. Avsaknaden av tydliga ställningstaganden kring robusthet och redundans i transportsystemet innebär att tillgängligheten kan vara sårbar för störningar — särskilt känsligt eftersom Skånes järnvägsnät redan är högt belastat och flödena väntas öka när den fasta förbindelsen över Fehmarn Bält öppnar, samtidigt som kapaciteten över Öresund pekas ut som en redundansbrist. Den digitala tillgängligheten behandlas endast översiktligt, trots att skillnader i bredbands- och mobilnätsutbyggnad ger geografiska skillnader i tillgänglighet, särskilt i glesare områden utanför de starka stråken.

Sammantaget innebär nollalternativet att tillgänglighet fortsatt hanteras med fokus på transportinfrastruktur och regional sammanlänkning, utan en tydlig integrering av bostadsförsörjning och jämlik tillgång till funktioner i vardagen. Detta medför en risk för kvarstående eller ökande skillnader i tillgänglighet mellan olika delar av Skåne.

Sammantaget bedöms nollalternativet innebära en liten negativ konsekvens.

Bedömning av planförslagets konsekvenser

Den aktualiserade regionplanen innebär en tydlig breddning av begreppet tillgänglighet, från ett fokus på transportinfrastruktur och regional sammanlänkning till en mer heltäckande syn där tillgång till arbete, service, rekreation och andra viktiga vardagsfunktioner står i centrum. Den stärkta kopplingen till social hållbarhet och robusthet innebär att tillgänglighet i högre grad ses som en fråga om jämlikhet och systemens tillförlitlighet över tid.

Genom tydligare mål kopplade till tillgänglighet och mobilitet, samt en starkare koppling till geografiska strukturer, stärks planens vägledning för hur tillgänglighet ska utvecklas i hela regionen. Den flerkärniga ortsstrukturen — från tillväxtmotorerna och de regionala kärnorna i de starka transportstråken till kollektivtrafiknoder och serviceorter på landsbygden — i kombination med regionala cykelstråk som Kattegattleden, Sydkustleden och Cykelleden Skåne samt en

utvecklad digital infrastruktur, skapar förbättrade förutsättningar för att fler invånare ska kunna nå arbete, utbildning, service och rekreation i hela Skåne, även i östra och nordöstra Skåne och på landsbygden.

Bostadsförsörjningen är en central del i denna utveckling. Planförslagets inriktning mot koncentrerad bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen bidrar till att stärka kopplingen mellan bostäder, arbete, service och mobilitet, särskilt i de stationsnära lägena längs de starka stråken. Detta kan förbättra den vardagsnära tillgängligheten och möjliggöra mer hållbara resmönster, samtidigt som det kan bidra till ökad jämlikhet genom att fler ges möjlighet att bosätta sig i lägen med god tillgång till funktioner. En bättre samordning mellan bostadsbyggande och transportstruktur skapar därmed förutsättningar för minskat transportbehov och förbättrad tillgång till arbetsmarknad och service.

Samtidigt kan utmaningar kvarstå om utvecklingen koncentreras till vissa lägen, exempelvis tillväxtmotorerna Malmö, Lund och Helsingborg, som inte svarar mot behoven i hela regionen. Ojämn tillgång till kollektivtrafik, service och teknisk infrastruktur kan leda till bristande tillgänglighet i vissa landsbygds- och mellanbygdslägen, framför allt i östra och nordöstra Skåne, vilket riskerar att upprätthålla eller förstärka geografiska skillnader. Det är också i områdena kring tillväxtmotorerna och längs transport- och utbyggnadsstråken som de negativa samlade effekterna koncentreras. Därav är de utpekade kollektivtrafiknoderna på landsbygden, tillsammans med serviceorterna på landsbygden, centrala för att skapa jämlik tillgänglighet i hela regionen.

Planförslaget innebär även en tydligare hantering av transportsystemets sårbarheter genom ökat fokus på robusthet och redundans, samt en ökad betydelse av digital infrastruktur som en del av tillgängligheten. Geografiskt är detta särskilt angeläget för det hårt belastade järnvägsnätet och för kapaciteten över Öresund, där planen pekar på behovet av en ny fast Öresundsförbindelse för framtida kapacitet och redundans, liksom för klimatanpassning av riskutsatta delar av väg-, järnvägs- och hamninfrastrukturen. Utbyggnaden av digital infrastruktur prioriteras längs regionalt viktiga transportstråk och över Öresund, med redundans och robusthet, samtidigt som glesare områden kan behöva kompletteras med satellitkommunikation. Detta främjar tillförlitligheten i systemet över tid och förbättrar förutsättningarna att upprätthålla tillgänglighet även vid störningar. Sammantaget bedöms planförslaget innebära en stärkt och breddad hantering av tillgänglighet, där bostadsförsörjning, fysisk och digital tillgänglighet integreras i planens mål, strukturer och riktlinjer. Detta bidrar till förbättrade förutsättningar för en jämlik, robust och hållbar region.

Mot denna bakgrund bedöms planförslaget medföra en neutral till positiv konsekvens för tillgänglighet.

Sammanfattning och rekommendationer

Konsekvensbedömningen visar att regionplanens inriktning mot en flerkärnig struktur och utveckling av noder kan bidra till förbättrad tillgänglighet till arbete, service och funktioner i hela regionen. Samtidigt finns risker kopplade till geografiska skillnader i tillgänglighet samt till ökat beroende av bil i mer perifera eller glesare strukturer, vilket kan leda till ojämlika förutsättningar. Rekommendationerna nedan syftar till att stödja hur nämnda konsekvenser och utpekade målkonflikter kan hanteras i den fortsatta fysiska planeringen.

I fortsatt fysisk planering bör Region Skåne, kommuner och andra aktörer gemensamt arbeta mot att:

- Prioritera och samordna en flerkärnig bebyggelse- och kollektivtrafikstruktur som stärker tillgängligheten mellan noder och kärnor över kommungränser, så att arbetsmarknad, service och funktioner kan nås inom rimliga avstånd.
- Uppmärksamma och hantera regionala skillnader i tillgänglighet, särskilt mellan tätare och glesare delar av Skåne, för att motverka ojämlika förutsättningar.

I efterföljande planering bör kommuner, med stöd i regionplanen, arbeta mot att:

- Prioritera bebyggelseutveckling i kollektivtrafiknära lägen och i anslutning till noder, för att stärka tillgänglighet till vardagsfunktioner (service, skolor, arbetsplatser) samt kopplingar till regionala stråk för att minska bilberoendet.
- Planera för effektiva och sammanhängande gång-, cykel- och kollektivtrafiksystem, så att olika transportslag kompletterar varandra.

Barn, unga och äldre

Förutsättningar

Skåne präglas av demografiska och sociala förändringar, där en växande andel äldre, förändrade livsmönster och skillnader i levnadsvillkor ställer ökade krav på den fysiska planeringen. Förutsättningarna att leva ett självständigt, aktivt och tryggt liv varierar mellan olika delar av regionen och mellan olika grupper, vilket påverkar möjligheten att delta i samhällslivet i olika skeden av livet. Tillgången till utbildning, arbete, service och andra samhällsfunktioner är centrala, men är ojämnt fördelad inom regionen. Större städer och tillväxtområden har generellt bättre tillgång till dessa funktioner, medan mindre orter och landsbygdsområden i vissa fall har mer begränsade förutsättningar. Dessa skillnader kan bidra till ojämlika livsvillkor mellan generationer och mellan olika geografier.

För barn och unga är tillgång till utbildning, trygga miljöer och möjligheten att röra sig självständigt i vardagen avgörande. För äldre är tillgänglighet, närhet till service och möjligheten att leva ett självständigt liv centrala faktorer. En åldrande befolkning innebär ökade krav på tillgängliga bostäder, kollektivtrafik och lokala funktioner. Bristande tillgång till dessa kan leda till minskad delaktighet i samhällslivet och ökad risk för social isolering. Bebyggelsestruktur, tillgänglighet och lokalisering av service och funktioner behöver planeras samordnat, vilket är avgörande för att skapa inkluderande livsmiljöer som fungerar för människor i olika livsskeden.

Bedömning av nollalternativets konsekvenser

I nollalternativet är fokus för äldre främst riktat mot bostadsförsörjning och fysisk tillgänglighet, medan barn och unga i huvudsak behandlas i relation till utbildning och i viss mån den fysiska miljön.

Behovet ser dessutom geografiskt olika ut: yngre grupper och barnfamiljer dras i hög grad till de växande lägena i västra och särskilt sydvästra Skåne kring tillväxtmotorerna Malmö–Lund och Helsingborg, dit inflyttning, arbetsmarknad och serviceutbud koncentreras, medan en åldrande befolkning är mer framträdande i östra och nordöstra Skåne samt på landsbygden, där låg inflyttning och negativ naturlig folkökning gör det svårare att upprätthålla samhällsservice

Planens inriktning mot förtätning och funktionsblandning – som främst får genomslag i de större städerna och deras omland – kan stärka tillgången till service och målpunkter och därigenom öka möjligheterna för både unga och äldre att delta i samhällslivet. Samtidigt medför denna utveckling utmaningar, särskilt för barn, där ökad trafik, minskad tillgång till grönområden och konkurrens om ytor kan begränsa rörelsefriheten i de tätaste och snabbast växande miljöerna i sydvästra Skåne.

För äldre, framför allt i mindre orter och på landsbygden, kan bristande anpassning av bostäder och närmiljö minska möjligheten till ett självständigt liv. Planens övergripande och strategiska karaktär, tillsammans med avsaknaden av tydliga planeringsprinciper kopplade till olika livsskeden, innebär att perspektivet genomförs otydligt och i hög grad är beroende av efterföljande planering.

Sammantaget bedöms nollalternativet innebära att perspektivet fortsatt hanteras fragmenterat och utan tydlig regional styrning. Trots vissa positiva effekter av planens inriktning finns en risk att skillnader i livsvillkor kvarstår eller förstärks över tid – inte minst mellan ett yngre, växande sydvästra Skåne och ett äldre, svagare östra och nordöstra Skåne samt mellan stad och landsbygd.

Nollalternativet bedöms därmed medföra en måttligt negativ konsekvens.

Bedömning av planförslagets konsekvenser

Den aktualiserade planen innebär ett skifte där barns, ungas och äldres livsvillkor inte enbart behandlas som enskilda behov, utan som en del av ett bredare sammanhang där tillgång till utbildning, arbete, service, mobilitet och sociala sammanhang är avgörande – förutsättningar som i dag varierar tydligt mellan regionens olika delar. Detta stärker förutsättningarna för att människor i olika livsskeden ska kunna delta aktivt i samhällslivet. Samtidigt finns en risk att perspektivet försvinner i helheten.

För barn och unga innebär planförslagets fokus på jämlika livsmiljöer, tillgänglighet och social sammanhållning förbättrade förutsättningar att växa upp i miljöer med god tillgång till utbildning, rekreation och trygga miljöer. En mer integrerad planering av bebyggelse, service och transport kan bidra till ökad självständighet och bättre möjligheter till social interaktion. Samtidigt kvarstår behovet av att hantera målkonflikter kopplade till förtätning, såsom säkerhet, tillgång till grönområden och rörelsefrihet för dessa grupper.

Planens riktlinjer pekar särskilt på förtätning i tillväxtmotorerna Malmö, Lund och Helsingborg samt Kristianstad-Hässleholm, i regionala kärnor som Landskrona, Trelleborg, Ystad och Ängelholm samt i centralorter och strategiska noder, varpå det är speciellt viktigt att bevaka barn, unga och äldres intressen i dessa miljöer. Det är också i områdena kring tillväxtmotorerna, längs transport- och utbyggnadsstråken och i tätorternas utkanter som de negativa effekterna koncentreras, vilket gör barns trygghet och rörelsefrihet särskilt känslig just där.

För äldre innebär planförslaget ett tydligare fokus på tillgänglighet, närhet till service och möjligheten att leva ett självständigt liv. Genom att koppla bebyggelsestruktur, kollektivtrafik och service stärker planen förutsättningarna för delaktighet och social kontakt, vilket kan motverka isolering och förbättra livskvaliteten. Detta är särskilt betydelsefullt i östra och nordöstra Skåne och på landsbygden, där andelen äldre är högre och serviceunderlaget svagare, och där serviceorter och kollektivtrafiknoder på landsbygden får en nyckelroll för att hålla vardagsfunktioner och tillgängliga mobilitetslösningar inom räckhåll för grupper med begränsad rörlighet.

Planens fokus på att minska geografiska och socioekonomiska skillnader generellt bidrar även till att förbättra livsvillkoren för både unga och äldre i olika delar av regionen. Genom en mer sammanhållen syn på struktur och funktioner skapas bättre förutsättningar för jämlika livsvillkor över generationsgränser. Samtidigt finns risk att områden med svag tillgång till kollektivtrafik, service och andra funktioner – framför allt landsbygds- och mellanbygdslägen utanför de starka stråken i sydvästra och västra Skåne – fortsatt utvecklas med ett större inslag av bilberoende. Detta kan särskilt missgynna barn, unga och äldre som inte har tillgång till bil och därmed begränsa deras möjligheter att ta del av utbildning, aktiviteter och sociala sammanhang.

Sammantaget innebär planförslaget en tydligare och mer systematisk integrering av perspektivet barn, unga och äldre i planens mål, strukturer och riktlinjer. Detta bidrar till förbättrade förutsättningar för jämlika livsvillkor, delaktighet och goda livsmiljöer över hela livsloppet – och till en jämnare balans mellan ett yngre sydvästra Skåne och ett äldre östra och nordöstra Skåne.

Mot denna bakgrund bedöms planförslaget medföra en neutral till positiv konsekvens för perspektivet barn, unga och äldre.

Sammanfattning och rekommendationer

Konsekvensbedömningen visar att regionplanens inriktning mot en sammanhållen och tillgänglig bebyggelsestruktur skapar goda förutsättningar för att möta behov genom livets olika skeden. Samtidigt finns risker kopplade till bristande tillgänglighet till service, funktioner och livsmiljöer för vissa grupper, särskilt barn, unga och äldre, särskilt i områden med svagare kopplingar till regionala strukturer. Rekommendationerna nedan syftar till att stödja hur nämnda konsekvenser och utpekade målkonflikter kan hanteras i den fortsatta fysiska planeringen.

I fortsatt fysisk planering bör Region Skåne, kommuner och andra aktörer gemensamt arbeta mot att:

- Prioritera en regional struktur som möjliggör tillgång till viktiga funktioner genom hela livet, såsom utbildning, arbete, vård, omsorg och sociala mötesplatser.
- Stärka utvecklingen av regionala noder och ortscentrum som funktionella knutpunkter, där flera behov kan tillgodoses i olika livsskeden, exempelvis genom samlokalisering av service och verksamheter.

I efterföljande planering bör kommuner, med stöd i regionplanen, arbeta mot att:

- Prioritera en bebyggelsestruktur som skapar närhet till funktioner och service i vardagen, så att behov i olika livsskeden kan tillgodoses utan långa resor.
- Säkerställa tillgång till skolor, vård, omsorg, rekreation och mötesplatser, med särskild hänsyn till barn, unga och äldre i planering av nya och befintliga områden.
- Planera för trygga och tillgängliga gång-, cykel- och kollektivtrafikmiljöer, så att personer i olika åldrar kan röra sig självständigt i vardagen.
- Skapa flexibla och anpassningsbara bebyggelsemiljöer, som kan möta förändrade behov över tid, exempelvis genom variation i bostadstyper och närhet till service.
- Prioritera tillräcklig tillgång till grönytor i anslutning till skolor och förskolor, så att negativ påverkan på barns hälsa och mentala och fysiska utveckling undviks i samband med förtätning där risker finns att lek- och grönytor minskar.

Jämställdhet och jämlikhet

Perspektiven jämlikhet och jämställdhet beskrivs nedan tillsammans, eftersom de hänger nära samman och i hög grad formas av samma strukturella och rumsliga förutsättningar i regionen.

Förutsättningar

Den flerkärniga ortsstrukturen ger i grunden goda möjligheter till arbete, service och samhällsfunktioner, men det finns tydliga skillnader mellan större städer och tillväxtområden å ena sidan och mindre orter och landsbygd å andra sidan. Dessa skillnader påverkar människors möjligheter att delta i samhällslivet och riskerar att bidra till ojämlika livsvillkor. Skåne står inför förändrade förutsättningar för jämlikhet och jämställdhet till följd av ökade skillnader i levnadsvillkor, en arbetsmarknad i omvandling genom digitalisering och teknikutveckling samt en åldrande befolkning som ökar trycket på välfärdssystemen.

Regionplanen utgår från de nationella jämställdhetspolitiska målen, där kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv. Skillnaderna i livsvillkor är kopplade till socioekonomi och geografi och får olika konsekvenser för kvinnor och män – bland annat är kvinnors arbetsmarknad i högre grad lokalt orienterad, vilket gör närhet till arbetsplatser, kollektivtrafik och service särskilt betydelsefull. Tillgången till bostäder, service, grönområden och kollektivtrafik har därför stor betydelse för både jämlikhet och jämställdhet, liksom ett transportsystem som utgår från olika gruppers behov och vardagsmönster. Tillgången till natur och rekreation är samtidigt ojämnt fördelad, särskilt i tätbefolkade delar av västra Skåne och i områden med svagare socioekonomiska förutsättningar, vilket kan bidra till skillnader i hälsa och livskvalitet.

Jämlikheten och jämställdheten formas av samspelet mellan geografiska strukturer, tillgänglighet, arbetsmarknad och boendemönster. Den fysiska planeringen kan inte ensam skapa jämlikhet och jämställdhet, men har en central funktion i att skapa förutsättningar för mer jämlika, jämställda och inkluderande livsvillkor genom att minska strukturella och rumsliga barriärer**.**

Bedömning av nollalternativets konsekvenser

I nollalternativet fortsätter Regionplan för Skåne 2022–2040 att gälla utan aktualisering. Jämlikhet och jämställdhet hanteras främst indirekt som en del av social hållbarhet genom inriktningen mot en flerkärnig ortsstruktur, regional sammanlänkning och en tätare bebyggelsestruktur. Strukturen vilar tungt på den sydvästra delen av Skåne, där Malmö–Lund och västkuststråket mot Helsingborg fortsätter att växa, medan östra och nordöstra Skåne har en svagare utveckling.

Förbättrade kopplingar mellan orter och en utbyggd kollektivtrafik kan ge en jämnare tillgång till arbetsmarknad och service, särskilt för grupper med mer lokalt orienterade arbetsmarknader – ett mönster som gynnar kvinnor, vars arbetsmarknad i högre grad är knuten till centrala lägen. Samtidigt saknas en tydlig och operativ koppling mellan fysisk planering och jämlika respektive jämställda livsvillkor. Bostadsförsörjningen och lokaliseringen av service har stor betydelse. Förtätning i kollektivtrafiknära lägen – framför allt i sydvästra Skåne och i de regionala kärnorna – kan förbättra vissa

gruppers tillgång till arbete, utbildning och service, men bristande matchning på bostadsmarknaden och skillnader i attraktivitet gör att andra grupper får begränsade möjligheter att bosätta sig där tillgången är god.

Detta riskerar att befästa den geografiska uppdelningen mellan ett starkare sydvästra Skåne och svagare östra och nordöstra delar samt mellan stad och landsbygd. I tätbefolkade delar av västra Skåne och i områden med sämre socioekonomiska förutsättningar är dessutom tillgången till grönområden redan begränsad. Eftersom dessa frågor behandlas utan ett tydligt jämställdhetsperspektiv synliggörs inte heller skillnaderna mellan kvinnor och män systematiskt.

Tillgängligheten till kollektivtrafik och möjligheten att kombinera arbete med vardagliga ärenden är central för jämställda livsvillkor, inte minst i relation till det obetalda hem- och omsorgsarbetet. Här är förutsättningarna sämst i landsbygds- och mellanbygdslägen, där tillgången till kollektivtrafik, service och teknisk infrastruktur är ojämn.

Planens inriktning mot ett mer sammanhängande transportsystem kan ge vissa positiva effekter, men avsaknaden av en analys av olika gruppers resmönster innebär att jämställdhetsperspektivet riskerar att få begränsat genomslag, särskilt för kvinnors mer vardagsnära resor utanför de större städerna.

Sammantaget hanteras både jämlikhet och jämställdhet fortsatt indirekt och utan tydlig styrning. Befintliga geografiska skillnader – mellan sydvästra Skåne och östra/nordöstra Skåne, mellan stad och landsbygd samt grönområdesbristen i det tätbefolkade västra Skåne – riskerar att kvarstå eller förstärkas över tid.

Konsekvensen bedöms sammantaget vara måttligt negativ för både jämlikhet och jämställdhet.

Bedömning av planförslagets konsekvenser

Till skillnad från den gällande planen lyfter planförslaget jämlika livsvillkor och minskade regionala och socioekonomiska skillnader som ett uttalat regionalt värde. Det integrerar också jämställdhet tydligare genom kopplingen till social hållbarhet, tillgänglighet och jämlika livsvillkor. Perspektiven knyts till de fysiska strukturerna och till en flerkärnig ortsstruktur med tre tillväxtmotorer. Dessa kompletteras av regionala kärnor som Landskrona, Ängelholm, Trelleborg och Ystad samt strategiska noder och serviceorter på landsbygden.

En koncentrerad och stationsnära bebyggelseutveckling i tillväxtmotorer, kärnor och noder bedöms kunna ge positiva konsekvenser för jämlikheten, eftersom en jämlik tillgång till grönområden, service, kollektivtrafik och teknisk infrastruktur kan minska sociala skillnader. Genom att landsbygdens roll tydliggörs via serviceorter, kollektivtrafiknoder, flexibla mobilitetstjänster och digital infrastruktur kan även mindre orter och landsbygd gynnas. Det stärker förutsättningarna att bo och verka i hela Skåne.

Satsningar på kollektivtrafik, gång, cykel och lokala noder innebär särskilt positiva effekter ur ett jämställdhetsperspektiv. De stödjer kortare, mer komplexa vardagsresor kopplade till arbete, omsorg och service där kvinnor ofta är överrepresenterade – en effekt som har särskild betydelse i mindre orter och på landsbygden. En infrastruktur som prioriterar bilpendling och längre arbetsresor riskerar dessutom att förstärka skillnaderna. Sådana strukturer stödjer i mindre grad de vardagsnära resmönster som ofta präglar kvinnors liv, särskilt utanför de större städerna.

Samtidigt finns en tydlig geografisk målkonflikt. Om investeringar och utveckling koncentreras till redan starka lägen – framför allt Malmö–Lund och Helsingborg samt etablerade kärnor i västra Skåne – finns risk att regionala och socioekonomiska skillnader i stället förstärks och att svagare områden, östra och nordöstra Skåne samt landsbygds- och mellanbygdslägen missgynnas. Se mer i avsnittet Samhällsekonomi.

Sammantaget hanteras jämlikhet och jämställdhet mer samlat och styrande än i den gällande planen, med en tydligare koppling mellan likvärdig tillgänglighet, social sammanhållning, vardagsliv och regional balans.

Mot denna bakgrund bedöms planförslaget medföra en positiv konsekvens för jämlikhet och en måttligt positiv konsekvens för jämställdhet, under förutsättning att den geografiska målkonflikten hanteras i den fortsatta kommunala planeringen. Det gäller särskilt balansen mellan att stärka de starka lägena i sydvästra och västra Skåne och att samtidigt lyfta östra och nordöstra Skåne samt landsbygden.

Sammanfattning och rekommendationer

Konsekvensbedömningen visar att regionplanens inriktning mot en tillgänglig och sammanhållen regional struktur kan bidra till förbättrade förutsättningar för både jämställdhet och jämlikhet, bland annat genom ökad tillgång till arbete, service och vardagsfunktioner samt genom samordning av funktioner. Samtidigt finns risker för att skillnader kvarstår eller förstärks – dels mellan kvinnor och män, kopplat till skillnader i resmönster, tillgång till transporter och upplevd trygghet, dels mellan olika geografiska områden, särskilt där tillgången till kollektivtrafik, service och arbetsmarknad är sämre. Sammantaget kan detta leda till ojämställda och ojämlika förutsättningar. Rekommendationerna nedan syftar till att stödja hur nämnda konsekvenser och utpekade målkonflikter kan hanteras i den fortsatta fysiska planeringen.

I fortsatt fysisk planering bör Region Skåne, kommuner och andra aktörer gemensamt arbeta mot att:

- Prioritera en regional struktur som ger likvärdig tillgång till arbete, service och funktioner – både mellan olika grupper oberoende av kön och mellan olika delar av Skåne.
- Uppmärksamma geografiska och socioekonomiska skillnader samt skillnader mellan kvinnor och män, och prioritera insatser i områden och för grupper med svagare förutsättningar.
- Stärka regionala kopplingar mellan tätorter och landsbygder, så att fler kan ta del av regionens möjligheter.

I efterföljande planering bör kommuner, med stöd i regionplanen, arbeta mot att:

- Säkerställa likvärdig tillgång till kollektivtrafik, service och grönområden samt trygga rörelsestråk i olika delar av kommunen, så att vardagsresor kan genomföras utan bil och med hög tillgänglighet.
- Planera för närhet till service, skolor och omsorg, och prioritera utveckling i områden med bristande tillgång till funktioner, för att stärka likvärdiga och jämlika livsvillkor i vardagen.
- Planera för blandade bostads- och verksamhetsmiljöer, för att motverka segregation och uppdelning mellan olika grupper.
- Beakta hur utformning av miljöer påverkar användning och tillgänglighet, så att offentliga rum upplevs som inkluderande för alla.

Stad och land

Förutsättningar

Samspelet mellan stad och land i Skåne präglas av en flerkärnig ortsstruktur med korta avstånd mellan tätorter och landsbygd. Detta skapar i grunden goda förutsättningar för funktionella samband mellan boende, arbete, service och rekreation i hela regionen. Samtidigt finns tydliga geografiska skillnader, exempelvis mellan sydvästra och nordöstra Skåne, vilka påverkar förutsättningarna för en balanserad regional utveckling och kan bidra till ojämlika livsvillkor. Urbaniseringen är en fortsatt stark trend i Skåne och innebär att befolkningstillväxt och investeringar i hög grad koncentreras till de större städerna och deras omland. Detta kan bidra till att stärka regionens konkurrenskraft och effektivitet i resursanvändningen, men innebär samtidigt utmaningar för mindre orter och landsbygdsområden när det gäller att upprätthålla service, infrastruktur och attraktiva livsmiljöer. Landsbygden i Skåne utgör samtidigt en viktig resurs, bland annat genom livsmedelsproduktion, ekosystemtjänster, rekreationsmiljöer och ett differentierat näringsliv. Den geografiska närheten mellan stad och landsbygd ger särskilda möjligheter att utveckla funktionella samband, men ställer även krav på avvägningar mellan exploatering, jordbruksmark, naturvärden och landskapets kvaliteter.

Tillgången till service och kollektivtrafik varierar mellan olika delar av regionen och har stor betydelse för landsbygdens utvecklingsmöjligheter. I områden med svag befolkningsutveckling och begränsat serviceunderlag finns risk för en negativ utvecklingsspiral där minskad tillgänglighet och service påverkar möjligheten att bo och verka på landsbygden. Samtidigt kan digitalisering och nya mobilitetslösningar bidra till att stärka tillgängligheten och minska avståndens betydelse.

Den fysiska planeringen har en central roll i att balansera utvecklingen mellan stad och land. Hur bebyggelse lokaliseras, hur transportsystem och digital infrastruktur utvecklas samt hur naturresurser och mark och vatten används påverkar möjligheterna att skapa en sammanhållen region. En planering som stärker kopplingar mellan orter, koncentrerar

bebyggelse till befintliga strukturer och samtidigt värnar landsbygdens resurser är avgörande för att uppnå en långsiktigt hållbar utveckling i hela Skåne.

Bedömning av nollalternativets konsekvenser

I nollalternativet fortsätter Regionplan för Skåne 2022–2040 att gälla utan någon aktualisering. Den gällande planen behandlar relationen mellan stad och land genom utvecklingsinriktningen för det flerkärniga Skåne – en ortsstruktur som spänner från tillväxtmotorerna Malmö, Lund och Helsingborg i väster och sydväst, via regionala kärnor som Kristianstad, Hässleholm, Landskrona, Trelleborg, Ystad och Ängelholm, till serviceorter och kollektivtrafiknära lägen på landsbygden. Planeringsstrategin uttalar att flerkärnigheten ska utvecklas, samspelet mellan stad och landsbygd stärkas, landsbygdens roll som självständig drivkraft lyftas och serviceorter och kollektivtrafiknära lägen utvecklas. Samtidigt konstaterar planens egen konsekvensbedömning att kommunerna främst bedriver aktiv fysisk planering i urbana miljöer och att perspektivet på planeringen av stad och landsbygd behöver utvecklas. Detta innebär att tydliga och samlade ställningstaganden för landsbygdens långsiktiga förutsättningar delvis saknas.

Planens huvudspår om en effektiv och sammanhållen bebyggelsestruktur, med fokus på förtätning och utveckling i kollektivtrafiknära lägen, kan bidra till att hålla samman regionen, stärka underlaget för service och kollektivtrafik och binda samman stad och land. Detta är särskilt verksamt i det starka sydvästra Skåne kring Malmö–Lund och längs västkuststråket mot Helsingborg, där befolkningstillväxt och investeringar redan i hög grad koncentreras. Samtidigt finns risk att en utveckling som främst koncentreras till de större städerna och deras omland, eller en alltför utspridd bebyggelse i mellan- och skogsbygd, försvagar underlaget för service och kollektivtrafik, ökar de demografiska skillnaderna mellan ett växande sydvästra Skåne och ett svagare östra och nordöstra Skåne och påverkar landsbygdens livskraft negativt.

Avsaknaden av tydlig vägledning kring hur landsbygdens service, mobilitet och bebyggelseutveckling ska hanteras innebär att dessa frågor hanteras olika i regionens olika geografiska delar – i slättbygdens öppna jordbrukslandskap, mellanbygdens mosaiklandskap, skogsbygderna i norr och längs den långa kustzonen. Detta kan leda till ojämlika förutsättningar mellan stad och land och mellan regionens olika delar och är beroende av kommunernas kommande planering.

Sammantaget bedöms nollalternativet innebära att relationen mellan stad och land fortsatt utvecklas utifrån befintliga strukturer och arbetssätt, där planens flerkärniga inriktning ger ett visst stöd men utan den tydligare och mer samlade ansats som en aktualisering skulle innebära.

Mot denna bakgrund bedöms nollalternativet sammantaget medföra en neutral konsekvens för stad och land.

Bedömning av planförslagets konsekvenser

Till skillnad från den gällande planen tydliggör planförslaget landsbygdens roll genom en mer differentierad ortsstruktur i sex kategorier – från tillväxtmotorerna Malmö, Lund och Helsingborg och den gemensamma tillväxtmotorn Kristianstad–Hässleholm i nordöstra Skåne, via regionala kärnor och strategiska noder, till serviceorter och kollektivtrafiknoder på landsbygden – som pekas ut som bärande för att människor ska kunna bo och verka i hela Skåne. Därmed kopplas landsbygdens livskraft till regionens robusthet, beredskap och försörjningsförmåga. Genom riktlinjer och en plankarta knyts relationen mellan stad och land tydligare till de fysiska strukturerna, särskilt ortsstrukturen, kollektivtrafiken, en utbyggd digital infrastruktur och hushållningen med jordbruksmark – som är som mest värdefull i slättbygderna i västra och södra Skåne – vilket ger planförslaget ett mer samlat och styrande grepp om stad- och landsbygdsfrågan än tidigare.

Den flerkärniga ortsstruktur där bebyggelse och service koncentreras till lägen som stärker underlaget för kollektivtrafik och service bedöms ge övervägande positiva konsekvenser för stad och land. Landsbygdsnoder, flexibla mobilitetstjänster, digital infrastruktur och besöksnäring – den senare med tyngdpunkt i kustzonen och längs regionala leder som Skåneleden och Sydkustleden – kan stärka landsbygdens livskraft och dess koppling till städerna, samtidigt som en koncentrerad bebyggelseutveckling värnar den högproduktiva jordbruksmarken i sydvästra och södra Skåne och annan värdefull mark.

Samtidigt finns risker och målkonflikter: en spridd bebyggelse är kostsam att försörja och kan försvaga kollektivtrafik, service och robusthet på landsbygden, och kvarstående socioekonomiska skillnader mellan stad och land, liksom skillnader i

skatteunderlag mellan turistorter med säsongsbefolkning – framför allt längs kusten – och orter med permanent befolkning, kan skapa ojämlikhet, se mer i avsnittet om ekonomiska konsekvenser.

Att planförslaget formulerar tydliga riktlinjer och en plankarta gör att stad- och landsbygdsperspektivet kan integreras mer enhetligt i den efterföljande kommunala planeringen än i nollalternativet, men konsekvenserna uppstår fortfarande till stor del indirekt och är beroende av hur riktlinjerna omsätts lokalt och av hur identifierade målkonflikter hanteras. Här är den geografiska målkonflikten central: om utveckling och investeringar ändå koncentreras till de redan starka lägena i sydvästra och västra Skåne riskerar östra och nordöstra Skåne och de glesare landsbygderna att halka efter, samtidigt som de negativa kumulativa effekterna geografiskt koncentreras till områdena kring tillväxtmotorerna, transport- och utbyggnadsstråken, tätorternas utkanter och kustzonen. Särskild betydelse har hur planeringen säkrar grundläggande service och mobilitet på landsbygden, även för grupper utan tillgång till bil, så att tillgängligheten blir likvärdig i hela regionen.

Sammantaget bedöms planförslaget innebära att relationen mellan stad och land hanteras mer samlat och styrande än i den gällande planen, med en tydligare koppling mellan landsbygdens livskraft, regional balans och samhällets robusthet.

Mot denna bakgrund bedöms planförslaget sammantaget medföra en positiv konsekvens för stad och land, under förutsättning att identifierade risker och målkonflikter hanteras i den fortsatta planeringen.

Sammanfattning och rekommendationer

Konsekvensbedömningen visar att regionplanens flerkärniga struktur kan bidra till att stärka sambanden mellan stad och land, samt skapa bättre förutsättningar för en balanserad regional utveckling. Samtidigt finns risker kopplade till att utvecklingen koncentreras till starka noder, vilket kan innebära att landsbygd och mindre orter får svagare utvecklingsförutsättningar. Rekommendationerna nedan syftar till att stödja hur nämnda konsekvenser och utpekade målkonflikter kan hanteras i den fortsatta fysiska planeringen.

I fortsatt fysisk planering bör Region Skåne, kommuner och andra aktörer gemensamt arbeta mot att:

- Prioritera och utveckla serviceorter och kollektivtrafiknoder på landsbygden så att grundläggande service och goda bytespunkter upprätthålls, vilket gör det möjligt att bo, verka och leva i hela Skåne och stärker regionens robusthet och beredskap.
- Utveckla hållbar mobilitet och flexibla mobilitetstjänster på landsbygden som komplement till bilen, så att tillgängligheten till arbete, service och utbildning blir mer likvärdig mellan stad och land.
- Prioritera digital infrastruktur och utveckla besöksnäring och lokalt näringsliv på landsbygden, så att landsbygdens livskraft och koppling till städerna stärks.
- Uppmärksamma skillnader i utvecklingsförutsättningar mellan olika geografier, och verka för en balanserad regional utveckling.

I efterföljande planering bör kommuner, med stöd i regionplanen, arbeta mot att:

- Prioritera lokalisering av ny bebyggelse på landsbygden till serviceorter och kollektivtrafiknoder och undvika spridd bebyggelse, så att underlaget för service och kollektivtrafik stärks samtidigt som brukningsvärd jordbruksmark och andra markresurser värnas.
- Planera för tillgång till grundläggande service och funktioner i olika delar av kommunen, så att livsvillkor inte skiljer sig kraftigt mellan stad och land.
- Beakta lokala förutsättningar i planeringen, så att utveckling anpassas till platsens karaktär, funktion och behov.

Ekonomiska konsekvenser

I det här avsnittet redovisas de konsekvenser som *Regionplan för Skåne 2045* har på de ekonomiska aspekter som bedöms beröras av aktualiseringen. De ekonomiska bedömningarna görs uttryckligen i förhållande till regeringens mål för näringspolitiken – att stärka den svenska konkurrenskraften och skapa förutsättningar för fler jobb i fler och växande företag – samt till de relevanta målen i Agenda 2030: Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt, Hållbar industri, innovationer och infrastruktur, Hållbara städer och samhällen samt Hållbar konsumtion och produktion.

Kommunalekonomi

Förutsättningar

Skåne står inför förändrade förutsättningar för den kommunala ekonomin till följd av fortsatt befolkningstillväxt, demografiska förändringar med ett ökande försörjningstryck samt växande behov av investeringar i bebyggelse, teknisk infrastruktur och klimatanpassning. Från ett huvudsakligt fokus på enskilda projekts utbyggnad handlar frågan i allt högre grad om hur lokaliseringen och utformningen av bebyggelse och infrastruktur påverkar kommunernas långsiktiga investerings- och driftskostnader. En resurseffektiv och samordnad mark- och vattenanvändning håller både nere de offentliga kostnaderna och stärker förutsättningarna för en långsiktigt hållbar kommunal ekonomi. Den fysiska planeringen behöver därför i högre grad bidra till en samordnad och kostnadseffektiv utbyggnad av bebyggelse, service och teknisk försörjning, samtidigt som den begränsar de ekonomiska riskerna kopplade till spridd bebyggelse och klimatrelaterade skador.

Det finns idag betydande skillnader inom regionen när det gäller kommunernas förutsättningar att bära investeringar och driftskostnader, där växande kommuner möter ett högt utbyggnadstryck samtidigt som mindre kommuner och landsbygd kan ha svårare att försörja spridd bebyggelse och upprätthålla service. Genom att samordna bebyggelse med infrastruktur, kollektivtrafik och teknisk försörjning, förtäta i befintliga strukturer och återanvända redan ianspråktagna områden kan den fysiska planeringen minska de kommunala kostnaderna och stärka den långsiktiga ekonomiska hållbarheten. I planeringen behöver särskild hänsyn tas till skillnaderna mellan stad och land och till kommande klimatanpassningsbehov, för att säkerställa robusta och ekonomiskt hållbara lösningar i hela Skåne.

Bedömning av nollalternativets konsekvenser

I nollalternativet fortsätter Regionplan för Skåne 2022–2040 att gälla utan någon aktualisering. Den gällande planen lyfter en effektiv markanvändning och en kollektivtrafiknära bebyggelseutveckling som bidrar till god hushållning med samhällets resurser, men behandlar de kommunalekonomiska konsekvenserna främst indirekt, vilket innebär att samlade ställningstaganden om kostnadseffektivitet och ekonomiska risker delvis saknas. Förtätning och utveckling i kollektivtrafiknära lägen – främst i de större städerna och de regionala kärnorna i västra och sydvästra Skåne – kan bidra till att hålla nere kommunala investerings- och driftskostnader genom en mer samordnad markanvändning, men utfallet varierar mellan kommuner och delar av regionen, där sydvästra Skåne har starkare förutsättningar än östra och nordöstra delar.

- Bostadsförsörjning: En kollektivtrafiknära och förtätad bostadsutveckling kan minska kommunernas kostnader för utbyggnad av vägar, vatten, avlopp och service, men inriktningen är strategisk och bostadsförsörjningen är ytterst ett kommunalt ansvar, vilket innebär att kostnadseffekterna fördelas ojämnt – exempelvis mellan tillväxtkommunerna i sydväst och kommuner med svagare befolkningsutveckling i öster och nordost.
- Transporter och teknisk infrastruktur: En samordnad bebyggelse stärker underlaget för kollektivtrafik och teknisk försörjning, men de stora infrastrukturinvesteringarna – exempelvis kapacitet över Öresund och längs de regionala stråken – beslutas i andra processer och kan innebära betydande ekonomiska åtaganden för regionen och kommunerna

Samtidigt finns risk att utvecklingen i delar av regionen blir mer utspridd och därmed kostsam att försörja – särskilt i mellan- och skogsbygd samt på landsbygden – och att höga investeringsnivåer i infrastruktur och teknisk försörjning, tillsammans

med ökande kostnader för klimatanpassning (mot kustöversvämning längs kusten och översvämningar i inlandet), belastar kommunernas ekonomi. Sammantaget bedöms nollalternativet innebära att den kommunala ekonomin fortsatt påverkas utifrån befintliga strukturer och arbetssätt, där planens inriktning om effektiv markanvändning ger ett visst stöd men utan den tydligare och mer samlade ansats som en aktualisering skulle innebära.

Mot denna bakgrund bedöms nollalternativet sammantaget medföra en neutral konsekvens för kommunalekonomin.

Bedömning av planförslagets konsekvenser

Till skillnad från den gällande planen kopplar Regionplan för Skåne 2045 tydligare samman bebyggelse, infrastruktur och teknisk försörjning genom en samordnad mark- och vattenanvändning och en flerkärnig ortsstruktur. Genom riktlinjer och en plankarta knyts kostnadseffektiviteten tydligare till de fysiska strukturerna, vilket ger planförslaget ett mer samlat och styrande grepp om den kommunala ekonomin än tidigare.

En koncentrerad och samordnad bebyggelseutveckling – i tillväxtmotorerna Malmö, Lund och Helsingborg samt i regionala kärnor och noder – bedöms ge övervägande positiva konsekvenser för kommunalekonomin. Samordning, förtätning och multifunktionell markanvändning kan minska de kommunala investerings- och driftskostnaderna.

- Bostadsförsörjning: En stationsnära och samordnad bostadsutveckling i ortsstrukturens kollektivtrafiknära lägen innebär en ekonomiskt gynnsam markanvändning med lägre långsiktiga drift- och investeringskostnader för vägar, vatten, avlopp och service.
- Transporter och teknisk infrastruktur: En samordnad lokalisering av bebyggelse och teknisk försörjning stärker underlaget för kollektivtrafik och tekniska system och kan minska de offentliga kostnaderna per ansluten – en effekt som är som störst i de täta lägena och svagast i glesa landsbygdslägen.

Samtidigt finns ekonomiska risker: höga investeringsnivåer i infrastruktur och teknisk försörjning innebär åtaganden, särskilt vid spridd bebyggelse och vid klimatrelaterade skador i kustnära kommuner och översvämningsutsatta inlandslägen, vilket kan belasta kommunernas ekonomi. Att planförslaget formulerar tydliga riktlinjer och en plankarta gör att kostnadseffektiviteten kan integreras mer enhetligt i den efterföljande kommunala planeringen än i nollalternativet, men konsekvenserna uppstår fortfarande till stor del indirekt och är beroende av hur riktlinjerna omsätts lokalt.

Sammantaget bedöms planförslaget innebära att den kommunala ekonomin hanteras mer samlat och styrande än i den gällande planen, med en tydligare koppling mellan samordnad markanvändning, resurseffektivitet och kostnadskontroll.

Mot denna bakgrund bedöms planförslaget sammantaget medföra en positiv konsekvens för kommunalekonomin, under förutsättning att identifierade ekonomiska risker hanteras i den fortsatta planeringen.

Sammanfattning och rekommendationer

Konsekvensbedömningen visar att regionplanens inriktning mot koncentrerad bebyggelsestruktur, samordning och utveckling av noder kan bidra till mer kostnadseffektiv kommunal service och infrastruktur. Samtidigt finns risker kopplade till spridd bebyggelseutveckling, vilket kan leda till ökade investerings- och driftkostnader för kommuner samt svårigheter att upprätthålla effektiv service i hela kommunen. Rekommendationerna nedan syftar till att stödja hur nämnda konsekvenser och utpekade målkonflikter kan hanteras i den fortsatta fysiska planeringen.

I fortsatt fysisk planering bör Region Skåne, kommuner och andra aktörer gemensamt arbeta mot att:

- Prioritera en regional struktur som möjliggör effektiv lokalisering av bostäder, verksamheter och service, för att minska behovet av parallella investeringar i flera kommuner genom att samordna större investeringar i infrastruktur och teknisk försörjning och minska dubbeluppbyggnad.
- Bidra till att lokalisera och anpassa bebyggelse och teknisk infrastruktur med hänsyn till klimatrelaterade risker, så att framtida kostnader för skador och åtgärder begränsas.

I efterföljande planering bör kommuner, med stöd i regionplanen, arbeta mot att:

- Prioritera bebyggelseutveckling i befintliga strukturer och noder, som ett sätt att motverka spridd bebyggelse och ökade kostnader och för att nyttja befintlig infrastruktur och minska behovet av nya investeringar.
- Säkerställa att lokalisering av ny bebyggelse och verksamheter sker med hänsyn till långsiktiga drift- och underhållskostnader, inte enbart initiala investeringar.
- Stärka planberedskap och strategisk markanvändning, så att kommunen kan styra utvecklingen i ekonomiskt hållbara riktningar.

Samhällsekonomi

Förutsättningar

Skåne står inför förändrade förutsättningar för samhällsekonomin till följd av en pågående närings- och energiomställning, ökad regional och internationell konkurrens samt ett förändrat omvärldsläge som ställer nya krav på regionens konkurrenskraft och försörjningsförmåga. Från ett huvudsakligt fokus på tillväxt i de större städerna handlar frågan i allt högre grad om hur den fysiska strukturen kan stärka den samlade regionala ekonomin, arbetsmarknaden och konkurrenskraften i hela Skåne. Den fysiska planeringen behöver därför i högre grad bidra till att stärka tillgänglighet, arbetsmarknadsintegration och konkurrenskraft, samtidigt som den begränsar de samhällsekonomiska kostnader som följer av felaktiga lokaliseringar och målkonflikter.

Det finns idag betydande skillnader inom regionen när det gäller tillväxt, arbetsmarknad och tillgänglighet, där sydvästra Skåne har en stark utveckling medan andra delregioner möter demografiska utmaningar, vilket påverkar den samlade samhällsekonomiska utvecklingen som fördelas ojämnt över Skåne. Genom att utveckla effektiva transportsystem, en sammanhållen bebyggelsestruktur och goda förutsättningar för näringsliv och bostadsförsörjning kan den fysiska planeringen stärka den regionala ekonomin och konkurrenskraften, samtidigt som klimat-, miljö- och hälsokostnader begränsas. I planeringen behöver särskild hänsyn tas till regional balans och fördelningen av nyttor mellan olika delar av regionen, för att säkerställa en långsiktigt hållbar samhällsekonomisk utveckling i hela Skåne.

Bedömning av nollalternativets konsekvenser

I nollalternativet fortsätter Regionplan för Skåne 2022–2040 att gälla utan någon aktualisering. Den gällande planen har en uttalad ambition att stärka Skånes utveckling som en flerkärnig arbetsmarknads- och bostadsregion med stärkt global konkurrenskraft, kopplat till regionens läge i Öresundsregionen, men behandlar de samhällsekonomiska konsekvenserna främst indirekt, vilket innebär att samlade ställningstaganden om regional ekonomisk nytta och fördelning delvis saknas. Planens huvudspår om en effektiv och sammanhållen bebyggelsestruktur, med förtätning i kollektivtrafiknära lägen, kan bidra till en större och mer integrerad arbetsmarknad och stärkt konkurrenskraft.

- Transporter: En väl utbyggd transportinfrastruktur och kollektivtrafik stärker tillgängligheten och arbetsmarknadsintegrationen, men kapacitetsbrister – inte minst på det redan högt belastade järnvägsnätet och över Öresund – och beroendet av investeringsbeslut i andra processer kan begränsa den samhällsekonomiska nyttan.
- Näringsliv: Inriktningen mot en flerkärnig arbetsmarknadsregion gynnar näringslivets utveckling, men utvecklingen mot en mer fåkärnig struktur med stark tillväxt i sydvästra Skåne, kring Malmö–Lund och Helsingborg, riskerar att förstärka regionala obalanser gentemot östra och nordöstra Skåne.
- Bostadsförsörjning: En kollektivtrafiknära bostadsutveckling stödjer matchningen mellan bostäder och arbetsmarknad, men en kvarstående bostadsbrist kan hämma rörlighet och tillväxt.

Planens övergripande och strategiska karaktär innebär att de samhällsekonomiska konsekvenserna i hög grad uppstår indirekt genom hur inriktningen omsätts i efterföljande planering. Sammantaget bedöms nollalternativet innebära att den regionala ekonomin fortsatt utvecklas utifrån befintliga strukturer och arbetssätt, där planens konkurrenskraftsinriktning ger ett visst stöd men utan den tydligare och mer samlade ansats som en aktualisering skulle innebära.

Mot denna bakgrund bedöms nollalternativet sammantaget medföra en neutral konsekvens för samhällsekonomin.

Bedömning av planförslagets konsekvenser

Planförslaget innebär att Regionplan för Skåne 2022–2040 aktualiseras och ersätts av Regionplan för Skåne 2045. Till skillnad från den gällande planen gör planförslaget konkurrenskraft till ett av fyra bärande regionala värden och knyter den samhällsekonomiska utvecklingen tydligt till de fysiska strukturerna – transportsystem, bebyggelse och teknisk infrastruktur – genom en flerkärnig ortsstruktur med tillväxtmotorerna Malmö, Lund och Helsingborg samt Kristianstad–Hässleholm i nordost. Genom riktlinjer och en plankarta får planförslaget ett mer samlat och styrande grepp om den regionala ekonomin än tidigare. Planförslagets huvudspår, en koncentrerad bebyggelseutveckling kombinerad med starka transport- och kollektivtrafiknoder och robust teknisk infrastruktur, bedöms ge övervägande positiva effekter för samhällsekonomin. Effektiva transportsystem, robust teknisk infrastruktur och en tydlig bebyggelsestruktur stärker konkurrenskraften, arbetsmarknadsintegrationen och den långsiktiga regionala utvecklingen.

- Transporter: Ett sammanhållet och effektivt transportsystem, förstärkt av Skånes läge i Öresundsregionen och i TEN-T-nätet med fyra hamnar och Malmö Airport, stärker tillgängligheten till arbete och marknader och därmed den regionala ekonomin.
- Näringsliv: En tydlig ortsstruktur med tillväxtmotorer (Malmö, Lund, Helsingborg och Kristianstad–Hässleholm) och regionala kärnor som Landskrona, Trelleborg, Ystad och Ängelholm stärker näringslivets konkurrenskraft och kompetensförsörjning, med Helsingborg som ett strategiskt transport- och logistiknav i nordväst.
- Bostadsförsörjning: En samordnad bostadsutveckling i goda lägen stödjer matchningen mellan bostäder och arbetsmarknad och bidrar till tillväxt.

Felaktiga lokaliseringar, målkonflikter och ökade klimat-, miljö- och hälsokostnader kan minska den samhällsekonomiska nyttan, och om investeringar koncentreras till redan starka lägen i sydvästra och västra Skåne riskerar regionala och socioekonomiska skillnader att förstärkas. Hur investeringarna fördelas och kopplas till olika geografier i Skåne kan därmed innebära en risk att starka tillväxtmotorer och regionala kärnor utvecklas på bekostnad av övriga orter, landsbygdens serviceorter och utpekade noder, framför allt i östra och nordöstra Skåne. Att planförslaget formulerar tydliga riktlinjer och en plankarta gör att den samhällsekonomiska dimensionen kan integreras mer enhetligt i den efterföljande planeringen än i nollalternativet, men konsekvenserna uppstår fortfarande till stor del indirekt och är beroende av kommande investeringar och av hur målkonflikterna hanteras. Särskild betydelse har hur nyttorna fördelas mellan regionens delar och hur externa klimat-, miljö- och hälsokostnader begränsas.

Sammantaget bedöms planförslaget innebära att den regionala ekonomin hanteras mer samlat och styrande än i den gällande planen, med en tydligare koppling mellan transportsystem, näringsliv och regional konkurrenskraft.

Mot denna bakgrund bedöms planförslaget sammantaget medföra en positiv konsekvens för samhällsekonomin, under förutsättning att identifierade målkonflikter och fördelningsfrågor hanteras i den fortsatta planeringen.

Sammanfattning och rekommendationer

Konsekvensbedömningen visar att regionplanens inriktning mot en flerkärnig struktur, utveckling av noder och samordnad planering kan bidra till en mer effektiv användning av resurser, förbättrad tillgänglighet och stärkt regional konkurrenskraft. Samtidigt finns risker kopplade till ökade resursbehov, transportkostnader och negativa externa effekter om utvecklingen sker spritt eller utan tillräcklig samordning. Rekommendationerna nedan syftar till att stödja hur nämnda konsekvenser och utpekade målkonflikter kan hanteras i den fortsatta fysiska planeringen.

I fortsatt fysisk planering bör Region Skåne, kommuner och andra aktörer gemensamt arbeta mot att:

- Prioritera och samordna en flerkärnig struktur med utvecklade noder och stråk, där planering av bebyggelse, transporter och näringsliv stärker tillgänglighet, ekonomiska synergier och regional konkurrenskraft.
- Prioritera och fördela utveckling och investeringar så att även svagare delregioner stärks, så att den samhällsekonomiska nyttan kommer hela Skåne till del och regionala obalanser motverkas
- Säkerställa att större investeringar analyseras utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv, inklusive långsiktiga effekter och kumulativa konsekvenser.
- Stärka samverkan kring strategiska resurser och funktioner, exempelvis infrastruktur, energisystem och logistik, för att öka effektivitet och robusthet i regionen.

I efterföljande planering bör kommuner, med stöd i regionplanen, arbeta mot att:

- Prioritera en bebyggelsestruktur som minskar transportbehov och främjar hållbara resor, vilket bidrar till lägre samhällsekonomiska kostnader.
- Säkerställa att lokalisering av verksamheter och bostäder sker i lägen som stärker tillgänglighet och arbetsmarknadsintegration, för att öka produktivitet och effektivitet.
- Utveckla näringslivets fysiska förutsättningar och kompetensförsörjning genom en tydlig ortsstruktur och goda verksamhetslägen, så att tillväxt och konkurrenskraft främjas i hela regionen.
- Främja effektiv markanvändning och återanvändning av befintliga områden, för att minska kostnader för nyexploatering.

Kumulativa effekter

I enlighet med metodbeskrivningen utgår bedömningen av kumulativa miljöeffekter från kraven i 6 kap. miljöbalken. Effekter identifieras och analyseras genom en sammanvägning av konsekvenser och en analys av om konsekvenserna samverkar och förstärks eller motverkar varandra. Analysen bygger på samtliga bedömningar av planförslagets påverkan i kapitlet Konsekvenser och omfattar de betydande miljöaspekterna naturmiljö, vattenmiljö, kulturmiljö, hushållning med naturresurser, människors hälsa och livsmiljö, risker och klimatpåverkan, tillsammans med de sociala och ekonomiska aspekterna. Effekterna kan vara direkta eller indirekta, positiva eller negativa, tillfälliga eller bestående, kumulativa eller icke kumulativa, och uppstå på kort, medellång eller lång sikt.

Planförslagets påverkan härrör i hög grad från de påverkansfaktorer som identifierats och driver regionplanens konsekvenser, se även avsnitten Metod samt Förändringar jämfört med gällande regionplan:

- Mark- och vattenanvändning
- Förutsättningar för hållbart resande
- Förtätning
- Tillväxtmotorer och regionala kärnor
- Skydd av naturvärden

Eftersom dessa strukturer påverkar flera aspekter samtidigt uppstår konsekvenserna inte isolerat, utan i ett samspel där samma åtgärd kan ge positiva effekter för en aspekt och negativa för en annan, och där effekter sammanfaller geografiskt och förstärks över tid. Den sammanvägda bilden är därför att planförslaget medför både samverkande positiva effekter och samverkande negativa effekter och målkonflikter som koncentreras till vissa miljöer och skeden.

Positivt samverkande effekter

Planförslagets huvudspår skapar en kedja av ömsesidigt förstärkande positiva effekter. Den koncentrerade och stationsnära bebyggelseutvecklingen minskar exploateringen av obebyggd mark och transportbehovet, vilket samtidigt gynnar:

- naturmiljö genom mindre intrång
- klimat genom lägre utsläpp och ökat hållbart resande
- hushållning med naturresurser genom bevarad jordbruksmark
- tillgänglighet

Den stärkta grön- och blåstrukturen framträder som ett särskilt tydligt exempel på positiv samverkan. Den fungerar samtidigt som verktyg för:

- klimatanpassning
- folkhälsa och rekreation
- biologisk mångfald och ekologiska samband
- dagvattenhantering och vattenkvalitet

På motsvarande sätt samverkar en robust teknisk försörjning och en sammanhållen ortsstruktur positivt för trygghet och säkerhet, krisberedskap, hälsa och samhällsekonomi.

Negativt samverkande effekter

Planförslagets utbyggnadsinriktning ger också effekter som ackumuleras och förstärker varandra, framför allt där de sammanfaller geografiskt. Inom och kring tillväxtmotorerna och längs transportstråken kan ny bebyggelse-, transport- och energiutveckling tillsammans leda till:

- fragmentering av landskap
- intrång i värdefulla naturmiljöer
- barriäreffekter
- förlust av grönområden
- påverkan på landskapsbild och kulturmiljö
- buller och luftföroreningar som försämrar boendemiljöer

I dessa områden adderas alltså konsekvenser för flera aspekter på samma plats.

Vattenmiljön utsätts för en kumulativ belastning när exploatering, ökad hårdgjord yta och ökade uttag samverkar med klimatförändringens effekter på redan ansträngda vattenförekomster. Detta är särskilt påtagligt i kustnära lägen där höjda havsnivåer kan ge saltvatteninträngning. Klimatpåverkan i bygg- och anläggningsskedet ackumuleras genom ökad befolkning, ökade godsflöden och ett omfattande byggande, där stora enskilda projekt som planerade fasta förbindelser över Öresund bidrar med betydande utsläpp.

Slutligen kan en koncentration av utveckling och investeringar till redan starka lägen ge kumulativt förstärkta regionala och socioekonomiska skillnader, med konsekvenser för jämlikhet, relationen mellan stad och land och samhällsekonomin.

Motverkande effekter och målkonflikter

Flera av planförslagets konsekvenser motverkar varandra och utgör inre målkonflikter som behöver vägas av i den fortsatta planeringen.

Förtätningen har en dubbel karaktär:

- Regionalt är den positiv för klimat, hushållning med mark och vatten samt tillgänglighet.
- Lokalt kan den motverka dessa nyttor genom minskad tillgång till grönytor, ökad trängsel och ökad exponering för buller och luftföroreningar om sociala och kvalitativa värden inte säkras.

Andra centrala målkonflikter är att:

- energiomställningen är positiv för klimatet men konkurrerar om mark med jordbruk, naturvärden och landskapsbild
- koncentrationen till starka lägen är samhällsekonomiskt effektiv men står i konflikt med målen om regional balans och jämlikhet
- kustzonen samlar exploateringsintressen och energietablering med natur-, rekreations- och kulturvärden, samtidigt som hela kusten är riskområde för översvämning och erosion

Kustzonen blir därmed en plats där positiva och negativa effekter och risker överlagras. Samtidigt verkar skadelindringshierarkin, den sammanhängande grön- och blåstrukturen samt en mer styrande plan med utpekade energizoner som motverkande och dämpar de negativa kumulativa effekterna.

De negativa kumulativa effekterna koncentreras geografiskt till några särskilt utsatta miljöer:

- områdena kring tillväxtmotorerna
- transport- och utbyggnadsstråken
- tätorternas utkanter
- kustzonen
- redan ansträngda vattenförekomster

Det är i dessa miljöer som bebyggelsetryck, infrastruktur, energiutbyggnad och klimatrisker överlagras och behöver samordnas så att jordbruksmark, natur-, kultur- och rekreationsvärden inte successivt försämras. Tidsmässigt uppträder vissa effekter främst på kort sikt, såsom utsläpp och intrång i bygg- och anläggningsskedet. Andra byggs upp på lång sikt, såsom fragmentering, resursuttömning och påverkan på vattenförekomster.

Även de positiva effekterna är delvis kumulativa och långsiktiga, exempelvis grön- och blåstrukturens samlade bidrag till klimatanpassning och folkhälsa samt den fossilfria omställningens effekt på utsläppen. En central insikt är att klimatrisker sällan uppträder isolerat:

- värmebölja i kombination med torka kan förvärra effekterna på jordbruket
- kraftig nederbörd tillsammans med höga vattennivåer kan ge särskilt omfattande översvämningar

Sådana samverkande risker innebär att den sammantagna påverkan kan bli större än summan av de enskilda händelserna.

Samlad bedömning av kumulativa effekter

Sammantaget bedöms planförslaget, genom sin mer styrande karaktär med riktlinjer, plankarta, prioritering av grön- och blåstruktur, utpekade energizoner och en restriktivare hållning till jordbruksmark, ge väsentligt bättre förutsättningar att hantera kumulativa effekter än den gällande planen. På regional nivå och på lång sikt bedöms de positiva kumulativa effekterna överväga, främst genom samspelet mellan:

- koncentrerad bebyggelse
- kollektivtrafik
- grön- och blåstruktur
- fossilfri omställning

Samtidigt kvarstår betydande negativa kumulativa risker som koncentreras till områdena runt tillväxtmotorer och regionala kärnor inklusive utpekade kommunikationsstråk, kustzonen samt vattenförekomsterna, vilka kan förstärkas över tid.

Eftersom planens konsekvenser i hög grad uppstår indirekt och realiseras först i efterföljande planering, är genomslaget avhängigt hur väl avvägningar görs i kommande skeden. Planen lämnar på flera punkter öppet hur målkonflikter ska lösas och saknar i delar uppföljningsbarhet samt en samlad analys av beroenden och försörjningsförmåga i kris. Det innebär en risk att negativa kumulativa effekter uppstår genom en efterföljande planering som är mer fragmenterad. Den samlade bedömningen är därför att planförslaget medför övervägande positiva kumulativa effekter, under tydlig förutsättning att de identifierade riskerna och målkonflikterna hanteras aktivt och samordnat i genomförandet.

Rekommendationer

I fortsatt fysisk planering bör Region Skåne, kommuner och andra aktörer gemensamt arbeta mot att:

- samordna bebyggelse-, transport- och energiutveckling i områdena kring tillväxtmotorer, längs stråk och i tätorternas utkanter, så att fragmentering, intrång och barriäreffekter inte ackumuleras
- bidra till att i första hand undvika, i andra hand minimera och i sista hand kompensera påverkan på natur-, kultur- och vattenvärden, så att nettoförlust av värden undviks även sett till den samlade utvecklingen
- planera vatten utifrån avrinningsområden och hantera kustzonens samlade press från exploatering, naturvärden och översvämnings- och erosionsrisk på ett sammanhållet sätt
- säkra en sammanhängande grön- och blåstruktur som samtidigt stärker klimatanpassning, folkhälsa, biologisk mångfald och vattenkvalitet, så att de positiva kumulativa effekterna förstärks
- begränsa de ackumulerade utsläppen i bygg- och anläggningsskedet, bland annat genom transporteffektiv lokalisering, materialval och återbruk
- etablera uppföljning och samordnade avvägningar som motverkar att negativa kumulativa effekter uppstår genom en fragmenterad efterföljande planering

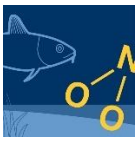
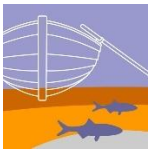
Miljömål och globala mål

Nationella miljömål

Relevanta mål för *Regionplan för Skåne 2045* har främst kopplingar till de nationella miljömålen *Begränsad klimatpåverkan*, *Frisk luft, Giftfri miljö, Ingen övergödning*, *Levande sjöar och vattendrag*, *Grundvatten av god kvalitet*, *Hav i balans samt levande kust och skärgård*, *Levande skogar*, *Ett rikt odlingslandskap*, *God bebyggd miljö* och *Ett rikt växt- och djurliv*. Konsekvenserna av planen för berörda nationella miljömål framgår av Tabell 4 nedan

Tabell 4. Bedömning av hur planförslag och nollalternativ påverkar nationella miljömål.

Nationella mål	**Bedömning**
Begränsad klimatpåverkan 	Planen kan bidra till både uppfyllande av målet såväl som till motverkande av målet. Planerna på stationsnära bebyggelse, kollektivtrafik, cykelinfrastruktur, elektrifiering och lokal fossilfri energiproduktion kan bidra till att uppfylla målet. Ökad befolkning, godsflöden och byggande kan däremot bidra till att motverka målet. Huruvida uppfyllande eller motverkande av målet uppnås är beroende på hur möjligheter tas tillvara i kommande planering, främst avseende att främja hållbara mobilitetslösningar för att minska vägtransporter samt konvertering till förnyelsebar energiproduktion. Den sammantagna bedömningen är att regionplanen varken främjar eller motverkar målet. Nollalternativet innebär liknande effekter, men eftersom aktuell plan är mindre styrande bedöms det vara en högre sannolikhet för att efterföljande planering riskerar att motverka målet.
Frisk luft 	Planen kan både medverka och motverka uppfyllandet av miljömålet. Planens intentioner medverkar till att uppfylla målet genom att styra mot förtätning i kollektivtrafiknära lägen, satsning på aktiv mobilitet, stärkande av grön infrastruktur och omställning till mer fossilfri energi och laddinfrastruktur. Målet riskerar att motverkas genom risk för sämre luft i täta gatumiljöer, ökade godstransporter och utsläpp från nya transportslag. Nollalternativet innebär liknande effekter med både risk för att motverka målet, men också möjligheter till att medverka till målets uppfyllnad. Eftersom aktuell plan är mindre styrande bedöms det emellertid vara en högre sannolikhet för att efterföljande planering riskerar att motverka målet.
Giftfri miljö 	Planen medverkar till att uppfylla miljömålet, men hanterar det främst indirekt genom strukturella riktlinjer för vattenrening och markanvändning. Planen innehåller ingen specifik kemikalie- eller giftstrategi, men målet stöds genom konkreta ställningstaganden kring rening av dagvatten, strikt skydd av regionala vattenresurser och återanvändning av industrimark. Planen riskerar att motverka målet genom utbyggnad av teknisk och digital infrastruktur (såsom schaktning och master) samt transportstråk riskerar att orsaka fragmentering och lokala föroreningar. Genom tidig samplanering och konsekventa miljöbedömningar utifrån ett avrinningsområdesperspektiv kan dessa risker hanteras. Nollalternativet innebär liknande effekter med både risk för att motverka målet, men också möjligheter till att medverka till målets uppfyllnad. Eftersom aktuell plan är mindre styrande bedöms det emellertid vara en högre sannolikhet för att efterföljande planering riskerar att motverka målet.

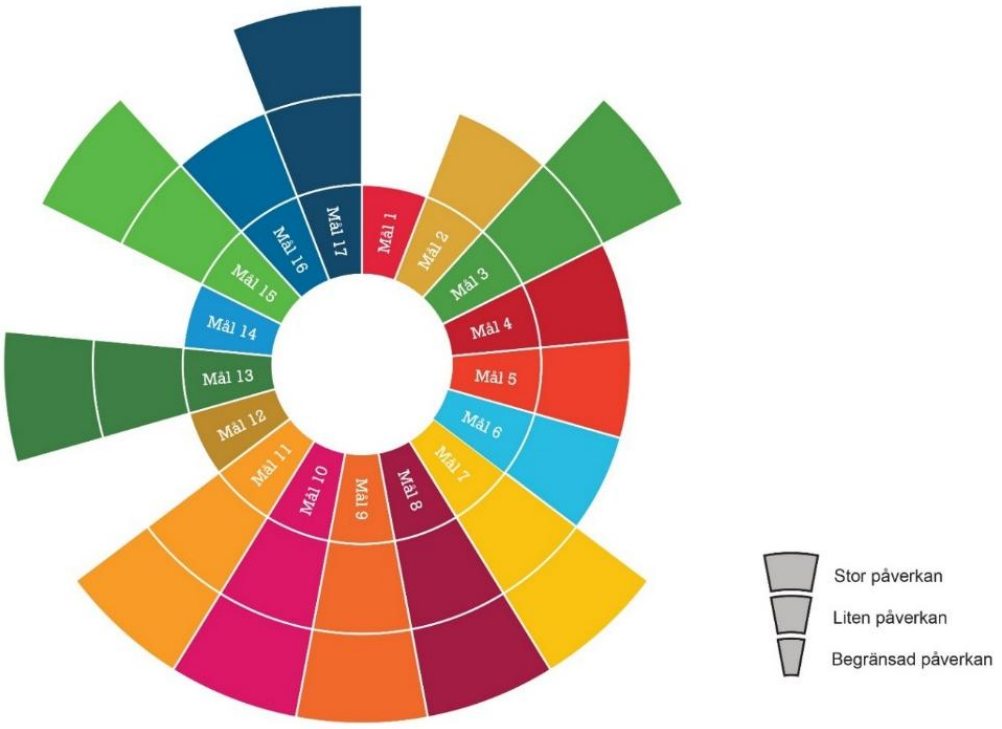
Nationella mål	**Bedömning**
Ingen övergödning 	Både kustområdena, sjöar och vattendrag i Skåne är drabbade av övergödning. För att minska övergödningen skulle åtgärder behövas främst inom avloppshantering och jordbruk. Placering av ny bebyggelse har också stor betydelse för i vilken omfattning befintlig och tillkommande bebyggelse kan anslutas till en effektivare avloppshantering med minskad övergödningspåverkan som följd. *Regionplan för Skåne 2045* beskriver ej krav på bebyggelse gällande VA-lösningar och placering, men betonar vikten av att exempelvis anlägga våtmarker som kan minska övergödning och stärka den biologiska mångfalden i områden med intensivt jordbruk. Planen medverkar till att uppfylla miljömålet, men det är avgörande hur efterföljande planering hanterar avloppshantering och åtgärder för att minska näringsläckage från jordbruk. Nollalternativet innebär liknande effekter med både risk för att motverka målet, men också möjligheter till att medverka till målets uppfyllnad. Eftersom aktuell plan är mindre styrande bedöms det emellertid vara en högre sannolikhet för att efterföljande planering riskerar att motverka målet.
Levande sjöar och vattendrag 	Åtgärder kommer att behövas för att förbättra statusen i Skånes vattenförekomster, så att gällande miljökvalitetsnormer för vatten kan uppnås. Miljökvalitetsmålet kan komma i konflikt med önskemål om att bygga strandnära då stränder generellt har höga naturvärden och är av betydelse för friluftslivet. Planen medverkar emellertid till att uppfylla miljömålet, genom krav på avrinningsområdesperspektiv, reservering av mark för vattnets naturliga processer, skydd av känsliga sötvattenmiljöer och genom hantering av recipienter och rening. Exploateringstryck och klimatförändringar kan emellertid också bidra till att motverka målet. En stärkt grön infra-struktur genom bredare kantzoner längs Skånes vattendrag är en viktig åtgärd för att förbättra livsmiljöer och spridningsvägar för växt- och djurarter. Nollalternativet innebär liknande effekter med både risk för att motverka målet, men också möjligheter till att medverka till målets uppfyllnad. Eftersom aktuell plan är mindre styrande bedöms det emellertid vara en högre sannolikhet för att efterföljande planering riskerar att motverka målet.
Grundvatten av god kvalitet 	Planen medverkar i hög grad till att uppfylla miljömålet. Planen lyfter fram grundvattnet som en strategisk och kritisk resurs för regionens robusthet, hälsa, livsmedelsproduktion och näringsliv. Planen slår fast att regionalt och delregionalt viktiga vattenresurser (vilket inkluderar de stora grundvattenförekomsterna i västra/södra Skåne och på Kristianstadsslätten) samt deras tillrinningsområden ska prioriteras och skyddas och att detta ges absolut företräde framför exploatering. Planen föreskriver att kommunerna ska inrätta ytterligare vattenskyddsområden och koppla samman system för att öka redundansen. Ökad befolkning och ökat exploateringstryck riskerar att motverka målet om uttaget blir för högt gentemot tillgång. Klimatförändringar utgör också ett hot. Nollalternativet innehåller inte lika starkt skydd av vattenresurser och inte samma tydliga prioritering. Därmed finns risk att målet motverkas i efterföljande planering.
Hav i balans samt levande kust och skärgård 	Skåne har flera vattenförekomster som riskerar att ej uppnå miljökvalitetsnormerna för vatten, exempelvis på grund av övergödningsproblematik, särskilt i kustområdena. Planen medverkar till att uppfylla miljömålet. Genom att kräva att kommunerna styr bort generell exploatering från kusten och renar vattnet i avrinningsområdena, ger planen kommunerna de verktyg som krävs för att skydda de skånska haven. Samtidigt finns risker i form av hårdgörning och exploatering och i form av sjöfart och utbyggnad av hamnar, vilka riskerar att motverka målet. Nollalternativet lyfter inte miljökvalitetsnormer och skydd av kusterna på ett lika tydligt sätt även om det finns med i planeringsprinciperna. Därmed finns risk att målet motverkas i efterföljande planering.
Levande skogar 	Regionplanen medverkar till att uppfylla miljömålet. Planen skyddar skogen från att omvandlas till städer eller vägar och betonar skogens ekologiska värden. Däremot har den begränsad makt över hur det skånska skogsbruket faktiskt sköts exempelvis andelen kalhyggen jämfört hyggesfritt skogsbruk. Skogsbruket är en helt avgörande faktor för om miljömålet ska kunna nås fullt ut. Nollalternativet innebär ett betydligt mindre fokus på att förhindra fragmentering så att vägar/bebyggelse splittrar skogen samt att säkra allemansrättslig skog. Nollalternativet medverkar till måluppfyllnaden, men i lägre grad.

Nationella mål	Bedömning
Ett rikt odlingslandskap 	Regionplan för Skåne 2045 medverkar i huvudsak till att uppfylla miljömålet, men med viktiga målkonflikter som kan motverka målet lokalt. Planen betonar att jordbruksmark är en ändlig och nationellt viktig resurs som är viktig att hushålla med. Fragmentering ska undvikas och bebyggelse lokaliseras samlat. Målet kan också motverkas genom planens inriktning på att förtäta i redan bebyggda områden, vilket riskerar att ta värdefull jordbruksmark i anspråk. Nollalternativet innebär liknande effekter med både risk för att motverka målet, och möjligheter till att medverka till målets uppfyllnad. Eftersom aktuell plan är mindre styrande bedöms det emellertid vara en högre sannolikhet för att efterföljande planering riskerar att motverka målet, framför allt när det gäller risken att ta värdefull jordbruksmark i anspråk.
God bebyggd miljö 	Regionplanen medverkar tydligt till att uppfylla miljömålet då den har hållbar bebyggelsestruktur som grund och integrerar klimat, grönstruktur och mobilitet samt fokuserar på livsmiljö och hälsa. Det finns risk för att planen motverkar målet beroende på hur målkonflikter hanteras i kommande planering. Dessa målkonflikter handlar främst om tillväxt jämfört med miljökvalitet, förtätning jämfört med grönstruktur och infrastruktur jämfört med boendemiljö. Hur väl miljömålet uppfylls är beroende på hur avvägningarna görs i praktisk planering. Nollalternativets planeringsprinciper bidrar också till uppfyllande av målet. Målkonflikterna är också likartade för de båda alternativen. Nollalternativen är vägledande för kommunerna snarare än styrande, vilket gör att risker för att motverka målet bedöms som högre i nollalternativet.
Ett rikt växt- och djurliv 	Planen medverkar till uppfyllande av målet genom att prioritera grön- och blåstruktur, biologisk mångfald och ekologiska samband samt genom krav på att undvika naturförluster. Samtidigt innebär planens inriktning mot fortsatt bebyggelse- och infrastrukturutveckling målkonflikter som kan motverka målet, särskilt genom ökat markanspråk och fragmentering av livsmiljöer. Nollalternativet innebär liknande effekter, men är betydligt mindre styrande. Bland annat genom avsaknad av en plankarta där intressen och prioriteringar pekas ut. Därmed riskerar nollalternativet att lämna större utrymme för efterföljande planering att genomföra planering som skapar fragmentering och exploaterar värdefulla naturmiljöer.

Globala mål

Bedömningarna i detta avsnitt görs utifrån en översiktlig analys där regionplanens möjlighet att påverka och bidra till de globala målen i Agenda 2030 lyfts fram. Detta utifrån de mål som regionplanen bedöms ha störst möjlighet att påverka samt som ett sätt att analysera och synliggöra centrala påverkansfaktorer kopplade till planens strategier och riktlinjer.

Resultatet utgör ett övergripande kunskapsunderlag för bedömning av planens övergripande bidrag till en hållbar utveckling i Skåne. Bedömningarna utgår från planens utvecklingsinriktning, planeringsstrategier och identifierade målkonflikter, samt tidigare arbete i *Regionplan för Skåne 2022–2040*. I de sammanfattande texterna efter Figur 8 nedan redogörs för de mål där planen bedöms ha en möjlighet för stor påverkan med en kort motivering.



Figur 8. Sammanställning av hur regionplanen förhåller sig till målen i Agenda 2030. (AFRY 2026)

Mål 3: Hälsa och välbefinnande

Regionplanen har betydande påverkan på hälsa genom utformning av livsmiljöer, transportsystem och tillgång till rekreation. Satsningar på kollektivtrafik, gång- och cykelstråk samt grönstruktur bidrar till ökad fysisk aktivitet och förbättrad luftkvalitet. Samtidigt påverkas hälsan av socioekonomiska skillnader, tillgänglighet och regional struktur, vilket också lyfts som en central utmaning i planeringen. Regionplanens strategiska inriktning på hälsofrämjande livsmiljöer innebär att målet bedöms ha stor påverkan.

Mål 7: Hållbar energi för alla

Regionplanen har stor påverkan på energifrågor genom planering av energiinfrastruktur, främjande av fossilfri energiproduktion och behovet av ökad regional självförsörjning. Energi lyfts också som en central regional utmaning kopplad till robusthet och klimatomställning. Planens strategiska roll i lokalisering och samordning av energisystem innebär att påverkan bedöms som stor.

Mål 8: Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt

Regionplanen bidrar till ekonomisk utveckling genom att stärka tillgänglighet, arbetsmarknadsregioner och utveckla tillväxtmotorer och regionala kärnor. Samtidigt identifieras målkonflikter mellan tillväxt och social samt miljömässig hållbarhet, exempelvis kopplat till geografiska skillnader och resursutnyttjande. Påverkan bedöms som stor eftersom regionplanen i hög grad styr de strukturer som är avgörande för regional tillväxt.

Mål 9: Hållbar industri, innovationer och infrastruktur

Planen har stor påverkan genom utvecklingen av transportinfrastruktur, digital infrastruktur och regionala kluster. Utnyttjande av Skånes strategiska läge och kopplingar till omvärlden lyfts som centrala i regionen. Påverkan bedöms som stor då infrastrukturen är en kärnfråga i regionplanen.

Mål 10: Minskad ojämlikhet

Mål 10 är nära kopplat till regionplanens stärkta fokus på social hållbarhet, jämlika livsvillkor och tillgänglighet i hela Skåne. Planen lyfter tydligt behovet av att hantera regionala skillnader mellan stad och landsbygd samt socioekonomiska skillnader inom och mellan orter. Genom satsningar på tillgänglighet, service, mobilitet och inkluderande livsmiljöer finns förutsättningar för minskade klyftor. Påverkan bedöms som stor eftersom dessa frågor är centrala i planens struktur och målbild.

Mål 11: Hållbara städer och samhällen

Mål 11 är ett av de mest centrala målen i regionplanen. Planen behandlar bebyggelseutveckling, mobilitet, grönstruktur och tillgänglighet i ett sammanhang och syftar till att utveckla ett flerkärnigt och sammanbundet Skåne. Planens fokus på hållbar markanvändning, kollektivtrafik och livsmiljöer ger en direkt koppling till målet, vilket innebär stor påverkan.

Mål 13: Bekämpa klimatförändringarna

Regionplanen har en central roll i både klimatanpassning och minskad klimatpåverkan, särskilt genom transportsystem, energiförsörjning och markanvändning. Klimatfrågan är en av de övergripande utmaningarna i planeringen och genomsyrar flera strategier.

Mål 15: Ekosystem och biologisk mångfald

Regionplanen har stor påverkan genom planering av grön- och blåstruktur, biologisk mångfald och hushållning med mark- och vattenresurser. Detta lyfts även som ett område med stor förbättringspotential. Samtidigt finns tydliga målkonflikter mellan exploatering, jordbruksmark och bevarande av naturvärden. Påverkan bedöms som stor.

Mål 17: Genomförande och globalt partnerskap

Regionplanen har stor påverkan på mål 17 genom sin tydliga betoning på samverkan mellan kommuner, region, stat och andra aktörer. Genomförandet beskrivs uttryckligen som ett gemensamt ansvar där dialog, kunskapsutbyte och samordning är avgörande för att nå planens mål. Även Skånes starka internationella kopplingar och roll i Öresundsregionen förstärker behovet av partnerskap över gränser. Påverkan bedöms därför som stor.

Samlad bedömning

Regionplan för Skåne 2045 anger en strategisk inriktning för ett mer hållbart och robust Skåne. Konsekvensbedömningen utgår från en strategisk miljöbedömning som även omfattar sociala och ekonomiska perspektiv. Planens strategier, riktlinjer och förhållningssätt bedöms sammantaget ligga i linje med den regionala utvecklingsstrategin Det öppna Skåne, de nationella miljökvalitetsmålen – särskilt *Ett rikt växt- och djurliv* och *God bebyggd miljö* – och de globala målen i Agenda 2030, främst mål 11 och 15. Aktualiseringen vidareutvecklar det flerkärniga Skåne genom geografiskt avgränsade riktlinjer, en plankarta, vision och målbild för Skåne samt arbetet med regionala värden. Vidare är klimatperspektivet centralt i planen och kopplas till det nationella målet om klimatneutralitet år 2045.

Jämfört med nollalternativet, som ger små till måttliga negativa konsekvenser, bedöms planförslaget ge positiva konsekvenser för samtliga av de miljöaspekter som bedöms innebära en betydande miljöpåverkan: naturmiljö, vattenmiljö, kulturmiljö, hushållning med naturresurser, människors hälsa och livsmiljö samt klimatpåverkan. Bedömningen bygger på att planens intentioner får genomslag och genomförs i kommunernas efterföljande planering. Eftersom bebyggelse, infrastruktur och dess påverkan på grönstruktur har lång livslängd behöver planeringen hantera frågorna ur ett 100-årsperspektiv. Strukturer som byggs nu ska också kunna möta högre havsnivåer och kusterosion, värmeböljor, torrperioder och kraftigare skyfall. Det ställer krav på lokalisering och utformning redan i dagens planering. För sociala och ekonomiska aspekter bedöms planförslaget sammantaget ge övervägande positiva konsekvenser jämfört med nollalternativet – bland annat genom ett mer samlat och styrande grepp om social sammanhållning och folkhälsa samt genom att samordning, förtätning och stationsnära utveckling stärker kommunal- och samhällsekonomin. Samtidigt kvarstår en central utmaning i den regionala balansen med skillnader i livsvillkor och tillgänglighet mellan ett växande sydvästra Skåne och ett svagare östra och nordöstra Skåne, liksom mellan stad och landsbygd. Det är viktigt att kommunerna adresserar den här utmaningen i den efterföljande planeringen för att inte obalansen skall kvarstå eller riskera att förstärkas.

Till skillnad från övriga miljö- och hållbarhetsaspekter bedöms *risker och säkerhet* inte enligt den ordinarie konsekvensmetoden, utan utifrån om hanteringen av dem kan anses acceptabla. Tyngdpunkten ligger på klimatrelaterade risker och samhällsrisker kopplade till kritisk infrastruktur, stora trafikflöden och farligt gods samt ett försämrat säkerhetspolitiskt läge med hot som cyberangrepp, sabotage, terrorism och krig. För aspekten *risker och säkerhet* bedöms planen hantera risker på ett sätt som närmar sig en acceptabel nivå. För samhällsrisker kvarstår dock att frågor som rör försörjning och beredskap behöver konkretiseras och följas upp samt att ytterligare analyser krävs för att planens hantering av risker fullt ut ska nå en acceptabel nivå.

De kumulativa effekterna visar både på positiva förstärkningar och risker för samlad belastning. Koncentrerad och stationsnära bebyggelse, utvecklad kollektivtrafik, grön- och blåstruktur och fossilfri omställning kan tillsammans bidra positivt till klimat, hälsa och naturmiljö.

Negativa effekter kan samtidigt ackumuleras på några särskilt utsatta platser som områdena kring tillväxtmotorer och transportstråk, kustzonen samt ansträngda vattenförekomster. På dessa platser kan exploatering, klimatrisker och konkurrens om mark och vatten sammanfalla. Händelser kan också förstärka varandra, till exempel torka och värmeböljor eller skyfall och höga vattennivåer. På regional nivå och på lång sikt bedöms de positiva kumulativa effekterna överväga, förutsatt att risker och målkonflikter hanteras aktivt och samordnat.

Planen bedöms, genom sin strategiska och vägledande karaktär, inte i sig medföra påtaglig skada på riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken. Riksintressenas och Natura 2000-områdenas värden behöver dock prövas och säkerställas i efterföljande planering och tillståndsprövning. För att förebygga negativa konsekvenser krävs väl underbyggda

lokaliserings- och utformningsprövningar samt en konsekvent tillämpning av balanseringsprincipen - att undvika, minimera, utjämna och kompensera - särskilt för naturmiljö, vatten, grönstruktur och brukningsvärd jordbruksmark.

Den samlade bedömningen är att planens negativa konsekvenser står i proportion till den nytta den kan ge för Skåne. Region Skåne avser att genomföra planen i nära samverkan med kommunerna och regionala utvecklingsaktörer genom kunskapsdelning, dialog och ett regionalt planeringsstöd. I genomförandet behöver ambitionerna omsättas i konkreta åtgärder och hantera målkonflikter och kumulativa effekter som annars kan förstärkas genom fragmenterad planering. Här utgör uppföljningen av betydande miljöpåverkan en viktig del. Sammantaget är konsekvenserna för *Regionplan för Skåne 2045* beroende av hur kommunerna omsätter planens riktning i praktiken, nyttorna uppstår först när intentionerna får genomslag i den efterföljande planeringen.

Uppföljning

Den strategiska miljöbedömningen har arbetats fram i en iterativ process parallellt med *Regionplan för Skåne 2045*. Eftersom arbetet ska generera kunskap som är till nytta även vid senare tillfälle och i andra processer är det viktigt att uppföljningen ges tid och utrymme så att den kan bli den värdefulla hjälp som det är tänkt. Konsekvensbedömningen ingår som del av regionplanens samråd med möjlighet till dialog om riktlinjer och rekommendationer tillsammans med berörda kommuner. Centralt i samrådet är att lyfta det som bedöms bidra till betydande miljöpåverkan. Detta ger förutsättningar för ett mer effektivt och förankrat genomförande av planens intentioner och bedömningens rekommendationer.

Miljökvalitetsnormer är rättsligt reglerade krav på kvaliteten i exempelvis vatten eller luft. Uppföljningen ska samrådas med kommuner och andra aktörer och utvecklas vidare i granskning- och antagandeskedena. Uppföljningen ansluter till miljöbalkens krav på att den betydande miljöpåverkan som genomförandet faktiskt medför ska följas upp efter att planen antagits.

För att skapa ett systematiskt uppföljningsarbete föreslås regionplanen att följas upp på en övergripande nivå genom en uppsättning indikatorer, både styrande indikatorer som följer upp arbetssätt och släpande indikatorer som följer upp resultat. Styrande indikatorer för regionplanen kan exempelvis utgöras av genomförda samordningsinsatser, dokumentation av avvägningar och framtagna strategier eller handlingsplaner som omhändertar regionplanens principer. Släpande indikatorer för regionplanen utgörs till stor del av uppföljning av miljökvalitetsnormer och regionala miljö- och hållbarhetsmål.

Regionplanens rekommendationer vänder sig dels till Region Skånes fortsatta arbete, dels till kommunernas fortsatta arbete. Rekommendationerna kan sammanfattas enligt nedan på en övergripande regional nivå:

- Stärk regional samordning och systemperspektiv. Planering bör ske samlat över kommungränser med fokus på helhet och mellankommunala frågor (mark, vatten, infrastruktur, energi), där lokaliseringar och investeringar prövas ur ett regionalt perspektiv.
- Identifiera och hantera målkonflikter tidigt. Särskilt konflikter mellan exploatering och värden kopplade till natur, kultur, jordbruksmark och riksintressen ska synliggöras och vägas av tidigt i processen. Gärna i dialog mellan relevanta aktörer inklusive länsstyrelsen.
- Hantera kumulativa effekter och belastade områden samlat. Samordna planering i tillväxtzoner, transportstråk och kustnära områden för att undvika samverkande negativa effekter över tid.
- Prioritera resurshushållning och robusta system. Skydda strategiska resurser (jordbruksmark, vatten, ekosystem) och utveckla redundanta system för energi, vatten och transporter.
- Främja jämlika livsmiljöer och tillgänglighet där klimat, risk och hälsa är integrerad i all planering. Klimatanpassning, riskhantering (till exempel översvämning, buller, luft) och hälsoaspekter ska vara styrande vid lokalisering och utformning. Säkerställ likvärdig tillgång till service, grönområden, mobilitet och mötesplatser i hela regionen, och motverka geografiska och socioekonomiska skillnader.

Referenser

Regionala riktlinjer och program

Region Skåne

- Regional utvecklingsstrategi – Det öppna Skåne (Region Skåne)
- Vägval för Skåne (Region Skåne)
- Klimat- och energistrategi för Skåne 2025–2030 (Region Skåne)
- Färdplan för Skånes elförsörjning 2030 (Region Skåne)
- Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026–2037 (Region Skåne)
- Regionalt trafikförsörjningsprogram för Skåne (Region Skåne)
- Region Skånes strategi för gestaltad livsmiljö – arkitektur, form och design
- Folkhälsorapport Skåne 2023 (Region Skåne, Enheten för samhällsanalys)
- Skånes livsmedelsstrategi (Region Skåne)

Länsstyrelsen Skåne

- Ett jämställt Skåne – jämställdhetsstrategi för Skåne 2024–2027 (Länsstyrelsen Skåne)
- Regional handlingsplan för klimatanpassning 2026–2030 (Länsstyrelsen Skåne)
- Regional vattenförsörjningsplan för Skåne län (Länsstyrelsen Skåne, remissversion 2025)
- Handlingsplan för ekologiskt funktionella landskap (Länsstyrelsen Skåne 2025)
- Handlingsplan för elektrifiering i Skåne 2045 (Länsstyrelsen Skåne)
- Skånsk skogsstrategi (Länsstyrelsen Skåne, Region Skåne m.fl.)
- Strategi för framtidens friluftsliv i Skåne 2030 (Länsstyrelsen Skåne)
- Vägen till ett biologiskt rikare Skåne – Naturvårdsstrategi för Skåne (Länsstyrelsen Skåne 2015)

Nationellt

Lagar och föreskrifter

- Miljöbalken (1998:808), särskilt 6 kap. 2 och 11 §§
- Plan- och bygglagen (2010:900), särskilt 1–2 kap.
- Barnkonventionen / FN:s konvention om barnets rättigheter (SFS 2018:1197)
- Boverkets föreskrifter

Nationella mål, strategier och planer

- Sveriges miljömål
- De transportpolitiska målen
- Målen för boende och byggande
- Målen för integrationspolitiken
- Mål för funktionshinderspolitiken (prop. 2016/17:188)

- Mål för jämställdhet (skr. 2016/17:10 m.fl.) / de nationella jämställdhetspolitiska målen
- Politik för gestaltad livsmiljö (prop. 2017/18:110)
- Energi- och klimatplan 2021–2030 (regeringen 2024, KN2024/00362)
- Nationell plan för transportinfrastruktur 2026–2037
- Nationell strategi och regeringens handlingsplan för klimatanpassning (skr. 2023/24:97)
- Ny strategi för levande och trygga städer (skr. 2024/25:96)
- Totalförsvarets civila intressen i samhällsplaneringen (MSB / Myndigheten för civilt försvar)
- Marina strategin 2024–2029 Havs och vattenmyndigheten

Kunskapsunderlag och statistik

- Folkhälsomyndigheten, Miljöhälsorapport 2021
- SCB, befolkningsstatistik (2020-12-31)
- VISS (VattenInformations System Sverige)

Internationellt och EU

- Agenda 2030 för hållbar utveckling (FN 2015)
- Naturrestaureringsförordningen (EU) nr 2024/1991
- Transeuropeiska transportnätet, TEN-T (EU) nr 1315/2013, rev. 2024
- WHO, rekommenderade riktvärden för trafikbuller

Begreppslista

Regionplan för Skåne 2045
Samrådshandling

Bilaga 2

Begrepp i Regionplan för Skåne 2045

Begreppslistan är framtagen för att underlätta för läsarens förståelse av begrepp i Regionplan för Skåne 2045. Begreppen listas i bokstavsordning.

Aktiva resval

I regionplan för Skåne 2045 handlar aktiva resval om att skapa förutsättningar för att fler ska kunna välja att exempelvis gå eller cykla.

Biologisk mångfald

Biologisk mångfald handlar om variationsrikedomen bland levande organismer av alla ursprung, inklusive från bland annat landbaserade, marina och andra akvatiska ekosystem och de ekologiska komplex i vilka dessa organismer ingår. Detta innefattar mångfald inom arter, mellan arter och av ekosystem (Naturvårdsverket, 2023).

Digital konnektivitet

Digital konnektivitet innebär tillförlitlig och säker samt obruten digital uppkoppling genom bredband via fiber, mobila nät, satellitlänk och andra tekniska lösningar (SKR, 2026).

Ekosystemtjänster

Ekosystemtjänster är alla produkter och tjänster som naturens ekosystem ger oss människor. De bidrar till vår välfärd och livskvalitet. Det kan handla om ekosystemens förmåga att rena luft, sänka temperaturer, ta hand om dagvatten och erbjuda rekreativa och hälsosamma miljöer. Ekosystemtjänster delas vanligtvis in i fyra kategorier: stödjande, reglerande, försörjande och kulturella tjänster (Naturvårdsverket, 2024; Boverket, 2021).

Energizoner

Energizoner är ett strategiskt planeringskoncept som skapar de rumsliga förutsättningar som behövs för att möjliggöra energiproduktion. En regional energizon är en zon för utveckling av befintlig eller ny fossilfri energiproduktion, där synergier med det omkringliggande området och befintlig infrastruktur tillvaratas (Region Skåne, 2025b).

Erosion

Erosion är en ständigt pågående förändringsprocess där vatten, vågor, vind och is ständigt nöter ner jord och berg i landskapet. Denna process kan leda till ras och skred längs med vattendrag, kuster och sluttningar, vilket kan orsaka utmaningar för bebyggelse och infrastruktur. Erosion behöver därför även beaktas i planeringsprocessen (Myndighetsnätverket för klimatanpassning, 2025).

Geografiska UAS-zoner

Geografiska UAS-zoner är avgränsade områden i luftrummet där drönarflygning kan tillåtas, begränsas eller uteslutas. Geografiska UAS-zoner används för att hantera säkerhet, integritet, miljöhänsyn och skyddsvärda platser samt utgör en viktig grund för innovativ luftmobilitet (IAM) (Transportstyrelsen, 2025).

Grönområden

Grönområden är ett samlingsnamn för offentligt tillgängliga vegetationsklädda ytor, både i parker och i natur-och kulturlandskapet. Även vattenområden inkluderas i begreppet (SCB, 2021).

Regionala grönområden: I regionplanen hänvisar regionala grönområden till områden av särskild regional betydelse.

Grönstråk

Grönstråk är mer eller mindre sammanhängande länkar mellan grönområden som utgör rekreativa och ekologiska samband. De byggs upp av större och mindre, ibland långsträckta, landskapselement såsom vattenytor och vattendrag, våtmarker, trädalléer eller gräs- och skogsmarker samt mindre fragment i landskapet som träddungar och i vissa fall kraftledningsgator (Region Skåne, 2024b).

Grönytor

Alla typer av ytor som bygger upp den samlade grönstrukturen inom tätortsgränsen, såsom allmänna parker och öppna gräsytor samt andra träd- eller gräsbevuxna ytor, vid byggnation överblivna gröna ytor (impediment), villaträdgårdar, gröna ytor mellan flerbostadshus eller industribyggnader och även gröna stråk mellan vägar etcetera (SCB, 2021).

Hänsynsavstånd

Hänsynsavstånd är ett avstånd som anger hur nära ett vindkraftverk kan placeras i förhållande till exempelvis bostäder, kommungräns och tätorter (Region Skåne, 2024a).

Innovativ luftmobilitet (IAM)

Innovativ luftmobilitet (IAM) är ett samlingsbegrepp för luftburna tjänster och transportlösningar med exempelvis drönare och eldrivna vertikalstartande luftfartyg (Region Skåne, 2025c). Begreppet omfattar både luftfartyg, digitala stödsystem, markinfrastruktur och användning av det lägre luftrummet för exempelvis godslogistik, samhällsservice, inspektioner och framtida persontransporter.

Intermodala logistiknoder

Intermodala logistiknoder är strategiskt placerade platser där olika transportslag som väg, järnväg, sjöfart och flyg – möts och samverkar för att effektivisera godstransporter. Syftet är att underlätta omlastning mellan transportslagen, minska transportkostnader och miljöpåverkan samt öka logistikens flexibilitet (Trafikverket, u.å; Region Skåne, 2025d).

Klimatanpassning

”Klimatanpassning är åtgärder som syftar till att skydda miljön och människors liv, hälsa och egendom genom att samhället anpassas till de konsekvenser som ett förändrat klimat kan medföra för mark, vatten och bebyggelse. Effekter såsom förskjuten växtsäsong, havsnivåhöjning, torka, skogsbränder och översvämningar ställer krav på åtgärder för att anpassa samhället till de klimatförändringar vi redan märker av och de vi inte kommer kunna förhindra i framtiden.” (Naturvårdsverket, u.å).

Kombinerad mobilitet

Kombinerad mobilitet innebär att integrera olika transporttjänster som exempelvis buss, tåg och cykelpooler i ett tjänstepaket (Innovation Skåne, 2026).

Mobilitet

Mobilitet är möjlighet till förflyttning. Detta är en grundläggande förmåga som påverkas av både personliga förutsättningar och yttre faktorer som infrastruktur och ekonomiska resurser (Region Skåne, 2025d).

Naturbaserade lösningar

”Naturbaserade lösningar är åtgärder som utgår från naturens förmåga för att lösa samhällsutmaningar. Utsläppsminskningar, klimatanpassning och arbete för människors hälsa är några områden där naturbaserade lösningar kan bidra till ett mer hållbart samhälle” (Naturvårdsverket, 2026b)

Planerbar elproduktion

Planerbar elproduktion är elproduktion som kan förutses på förhand. Genom planerbar elproduktion går det att bestämma när vattenkraftverk, gasturbiner, kärnkraftverk eller värmekraftverk ska producera el och hur mycket (Region Skåne, 2025a).

Redundans

Redundans innebär att det finns reservsystem så att samhällsviktiga funktioner fortsätter fungera. Det kan gälla för exempelvis teknisk infrastruktur och transportinfrastruktur (Region Skåne, 2025c).

Repowering av vindkraft

Repowering, även kallat generationsväxling innebär att ersätta eller uppgradera befintliga vindkraftverk på samma projektområde för att bibehålla eller öka eleffekten, förlänga livslängden och eventuellt optimera elproduktionen på befintlig plats (Region Skåne, 2026).

Resiliens

”Resiliens är kapaciteten hos ett system, vare sig det är en skog, en stad eller en ekonomi, att hantera förändringar och fortsätta att utvecklas. Det handlar alltså om både motståndskraft och anpassningsförmåga samt om förmågan att vända chocker och störningar, som en finanskris eller klimatförändringar, till möjligheter till förnyelse och innovativt tänkande (...).” (Stockholm Resilience Centre, 2021).

Robusthet

Robusthet avser exempelvis ett systems förmåga att upprätthålla sin funktion trots störningar, påfrestningar eller oväntade händelser (Region Skåne, 2025c).

Självförsörjningsgrad

Är ett mått som anger i vilken utsträckning ett system eller geografiskt område producerar tillräckligt mycket av en vara för att täcka sitt eget behov inom exempelvis energiförsörjning eller livsmedelsförsörjning.

Skadelindringshierarkin

Skadelindringshierarkin är en modell som ska bidra till att förebygga och lindra skador vid exploatering (Naturvårdsverkets forskning, 2021). Enligt Boverket (2018a) beskrivs skadelindringshierarkin följande: ”Vid exploateringar ska man i första hand försöka undvika eller minimera påverkan, genom skyddsåtgärder. Först om detta inte är möjligt kan kompensation övervägas. Detta innebär att skador vid exploatering i första hand ska undvikas genom god planering, i andra hand ska hänsyn tas vid utformning av verksamheten för att minimera skadan av exploatering och i tredje hand ska efterbehandling och andra avhjälpande åtgärder på plats genomföras för att så långt det är möjligt mildra de negativa effekter som uppstår. Det är först om skada kan förväntas återstå trots att samtliga dessa åtgärder vidtagits som kompensation kan bli aktuellt (...)”.

Tillgänglighet

Tillgänglighet handlar om möjligheten att nå något önskvärt. Det kan exempelvis innefatta arbetstillfällen, service, kultur, sociala sammanhang eller näringslivets tillväxtmöjligheter (Region Skåne, 2025d).

Urban värmeöeffekt

”Den urbana värmeöeffekten innebär att tättbebyggda områden är varmare än sitt omland. Effekten uppstår på grund av den byggda miljöns fysiska struktur och byggnadsmaterial som lagrar värme under dagen och avger värme under natten. På natten fungerar materialen som element som avger värme vilket gör att städer inte kyls ner lika snabbt som dess omland. Då de svala nätterna uteblir får svaga grupper såsom sjuka, äldre och barn svårt att återhämta sig från värmen. Skillnaden i temperatur mellan stad och landsbygd kan ibland vara så stor som upp till tio grader Celsius (...)” (Boverket, 2018b).

Öresundsregionen

Öresundsregionen är en transnationell samarbetsregion som består av Region Skåne på den svenska sidan av Öresund och Region Hovedstaden och Region Sjælland på den danska (Öresundsinstitutet, 2021).

3-30-300 principen

Begreppet har tagits fram för att resonera kring hur mycket grönska en stad behöver. Principen utgår från tre riktvärden. 3 träd: Alla ska kunna se minst tre träd från sin bostad, skola och arbetsplats. 30 procent: Varje stadskvarter ska ha minst 30 procents krontäckningsgrad. 300 meter: Alla invånare ska ha max 300 meter till ett grönområde (Region Skåne,2023; Naturvårdsverket, 2026a).

Referenser

Boverket. (2021). *Ekosystemtjänster i plan-och bygglagen.* Ekosystemtjänster i PBL - PBL kunskapsbanken - Boverket

Boverket. (2018a). *Frivillig ekologisk kompensation i planering och byggande.* Frivillig ekologisk kompensation - PBL kunskapsbanken - Boverket

Boverket. (2018b). *Grönska och vatten reglerar temperaturen vid värmeböljor.* Grönska reglerar temperaturen - PBL kunskapsbanken - Boverket

Myndighetsnätverket för klimatanpassning. (2025). *Erosion.* Erosion — SMHI - Klimatanpassning

Naturvårdsverket forskning. (2021). *Ekologisk compensation.* Ekologisk kompensation ISBN 978-91-620-7008-3

Naturvårdsverket. (2026a). *Grönplanering - Planeringsprinciper för grönstruktur.* Grönplanering

Naturvårdsverket. (u.å). *Klimatanpassning.* Klimatanpassning

Naturvårdsverket. (2026b). *Naturbaserade lösningar.* Naturbaserade lösningar

Naturvårdsverket. (2023). *Vad är biologisk mångfald?* Vad är biologisk mångfald?

Naturvårdsverket. (2024). *Vad är ekosystemtjänster?* Vad är ekosystemtjänster?

Region Skåne. (2025a). *Avsiktsförklaring för vindkraft.* Avsiktsförklaring för vindkraftens utveckling i Skåne

Region Skåne. (2025b). *Energizoner i fysisk planering i Skåne.* Energizoner i fysisk planering i Skåne - Utveckling Skåne

Region Skåne. (2025c). *Innovativ luftmobilitet.* iam-kunskapsoversikt-2505.pdf

Region Skåne (2024a). *Landbaserad vindkraft i Skåne- underlag för dialog och samverkan.* Landbaserad vindkraft i Skåne – Underlag för dialog och samverkan

Region Skåne. (2026). *Repowering av vindkraft.* Repowering av vindkraft - Utveckling Skåne

Region Skåne. (2024b). *Strategi för en grön infrastruktur i Region Skåne.* Strategi för grön infrastruktur

Region Skåne. (2025c). *Strategi för näringslivsfrämjande och kompetensförsörjning i Skåne.* Strategi för näringslivsfrämjande och kompetensförsörjning i Skåne - Utveckling Skåne

Region Skåne. (2025d). *Transportstrategi för hållbar tillgänglighet i hela Skåne.* Transportstrategi remissversion april 2025

Region Skåne. (2023). *3-30-300 i Skåne.* 3-30-300 i Skåne - Utveckling Skåne

Statistiska centralbyrån (SCB). (2021). *Grönytor i och omkring tätorter*. Grönytor i och omkring tätorter

Trafikverket. (u.å). *Framtidens moderna intermodala logistiknoder-kunskaps-och utvecklingsbehov*. Framtidens moderna intermodala logistiknoder-kunskaps-och utvecklingsbehov

Stockholm resilience centre. (2021). *Vad är resiliens? En introduktion till forskning om socialekologiska system*. What is resilience? - Stockholm Resilience Centre

Sveriges kommuner och regioner (SKR). (2025). *Konnektivitet – grundläggande digital infrastruktur*. Konnektivitet-grundläggande digital infrastruktur - SKR

Innovation Skåne. (2026). *Kombinerad mobilitet i Skåne.* Kombinerad mobilitet i Skåne - Innovation Skåne

Transportstyrelsen. (2025). *Geografiska UAS-zoner*. Geografiska UAS-zoner - Transportstyrelsen

Öresundsinstitutet. (2024). FAKTA: Öresundsregionen har 4,2 miljoner invånare. FAKTA: Öresundsregionen har 4,2 miljoner invånare – Øresundsinstituttet

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

Regionala utvecklingsnämnden

Regional planering

Vesna Vasiljkovic, chef regional planering

Johanna Block, processledare

MISSIV

Datum 2026-08-28
Ärendenummer 2026-POL000165

Mottagare, se sändlista
Adressat, ange adress

Missiv samråd Regionplan för Skåne 2045

Region Skåne bjuder in till samråd om *Regionplan för Skåne 2045*.

Region Skåne ansvarar enligt plan och bygglagen för regional fysisk planering och ska utreda regionala frågor av betydelse för länets fysiska miljö. Regionplanen ska vara vägledande och ge stöd för den fysiska planeringen i skånska kommunerna, ge vägledning i frågor av regional och mellankommunal karaktär samt skapa förutsättningar för och bidra till en långsiktigt hållbar utveckling i hela Skåne.

En gång per mandatperiod ska Region Skåne pröva om regionplanen fortfarande är aktuell. Det har Region Skåne gjort utifrån synpunkter från de skånska kommunerna, Länsstyrelsen Skåne och lärdomar från olika projekt och insatser inom ramen för genomförandet av gällande regionplan, *Regionplan för Skåne 2022 – 2040*. Regionfullmäktige beslutade den 30 september 2025 att regionplanen i huvudsak är aktuell men att vissa delar behöver vidareutvecklas.

Utifrån regionfullmäktiges beslut har samrådshandling *Regionplan för Skåne 2045* arbetats fram. Samrådshandlingen har tagits fram med fokus på stärkt robusthet och tydligare regional vägledning. Boverkets föreskrifter om regionplan har utgjort ett stöd i detta arbete och bland annat en plankarta med utvecklingspotential till att bli mer användarvänlig och interaktiv, har tagits fram.

Välkommen att lämna synpunkter

Samrådet genomförs för att samla in synpunkter på planförslagets innehåll och inriktning inför det fortsatta arbetet.

Synpunkter önskas särskilt avseende:

- Regionplanens roll som stöd för kommunal fysisk planering samt behov av vidareutveckling.
- Planförslagets stöd i mellankommunala och regionala frågor.
- Planförslagets bidrag till ett robust Skåne samt identifierade utvecklingsbehov.
- Plankartans funktion som regionalt planeringsunderlag och dess användbarhet i kommunal planering.
- Förutsättningar för genomförandet av regionplanen samt utveckling av samverkan mellan Region Skåne och berörda utvecklingsaktörer.

Handlingar och hur ni lämnar synpunkter

Samrådshandlingen av *Regionplan för Skåne* 2045 samt tillhörande konsekvensbedömning bifogas detta missiv. Samrådsperioden pågår från 2026-08-28 till 2027-01-31. Uppskov kommer ej medges.

Synpunkter på förslaget kan lämnas digitalt via e-post till **region@skane.se**. Synpunkter kan även lämnas skriftligen till Region Skåne, 291 89 Kristianstad. Ange alltid diarienummer **2026-POL000165** som referens.

En tillgänglighetsanpassad handling kommer publiceras på hemsidan inom kort. För mer information, samtliga handlingar i ärendet och kontaktuppgifter avseende planförslaget: www.skane.se/regionplan

Region Skåne ser fram emot era synpunkter som underlag för det fortsatta arbetet!

Med vänlig hälsning,

Region Skåne

Region Skåne
Rådhus Skåne
Västra Storgatan 12
291 89 Kristianstad
Telefon: 044-309 30 00
region@skane.se
skane.se

SFKN § Dnr 2026/112

Källsortering av avfall i kommunens fastigheter

FÖRSLAG TILL BESLUT

Samhällsbyggnad- fritid och kulturnämnden beslutar att ett pilotprojekt avseende källsortering ska genomföras under hösten 2026 och våren 2027 i kommunhuset samt Norje skola och förskola. Nämnden uppdrar åt Samhällsbyggnadsförvaltningen att samordna pilotprojektet i samverkan med berörda förvaltningar.

_____

Ärendet i korthet

Pilotprojekt för källsortering av avfall i kommunens verksamheter och lokaler.

Bakgrund

Kraven på utsortering och återvinning av avfall har successivt skärpts genom nationell lagstiftning och EU-rätt. Från den 1 januari 2027 ska kommunen tillhandahålla fastighetsnära insamling av pappers-, plast-, glas- och metallförpackningar från hushåll samt från verksamheter som delar avfallslösning med hushåll och som har valt kommunal insamling.

Krav på utsortering och separat insamling av avfall har funnits sedan avfallsförordningen (2020:614) trädde i kraft den 1 augusti 2020. Kravet på fastighetsnära insamling införs dock först 2027. Tidigare regler inom producentansvaret ställde lägre krav på tillgänglighet och utsortering, vilket innebar att betydande mängder förpackningsavfall fortfarande hamnade i restavfallet.

Fastighetsnära insamling innebär att hushåll ska ha möjlighet att sortera aktuella avfallsfraktioner i nära anslutning till bostaden. Bestämmelserna omfattar dock inte automatiskt samtliga kommunala verksamheter, skolor, förskolor och lokaler.

Kommunen har samtidigt en viktig roll som förebild i arbetet för hållbar resursanvändning och cirkulär ekonomi. I dag förekommer källsortering i viss omfattning inom kommunens verksamheter, exempelvis i kommunhusets cafeteria, men omfattning, rutiner och ansvar varierar mellan verksamheterna. Det saknas även en samlad bild av hur avfallshanteringen fungerar och vilka resurser som krävs för ett eventuellt mer enhetligt arbetssätt.

Beslutsunderlag

Miljösamordnare Helen Gårners tjänsteskrivelse 2026-10-20.

Yttrande – införande av obligatorisk källsortering av avfall i kommunens verksamheter och lokaler.

Samhällsbyggnads-, fritid och kulturnämnd

Handläggare
Helen Gårner, 0456-8163 68
helen.garner@solvesborg.se

Mottagare

Tjänsteskrivelse - införande av obligatorisk källsortering av avfall i kommunens verksamheter och lokaler

Förslag till beslut

Samhällsbyggnad- fritid och kulturnämnden beslutar att ett pilotprojekt avseende källsortering ska genomföras under hösten 2026 och våren 2027 i kommunhuset samt Norje skola och förskola. Nämnden uppdrar åt Samhällsbyggnadsförvaltningen att samordna pilotprojektet i samverkan med berörda förvaltningar.

Påverkar beslutet barn/ungdomar, direkt eller indirekt?

☐ Ja, se bifogad barnchecklista.

☒ Nej, se förklaring nedan.

Förklaring (vid svar Nej ovan)

Åtgärden bedöms förenlig med principen om barnets bästa enligt miljöbalken.

Ärendet i korthet

Pilotprojekt för källsortering av avfall i kommunens verksamheter och lokaler.

Bakgrund

Kraven på utsortering och återvinning av avfall har successivt skärpts genom nationell lagstiftning och EU-rätt. Från den 1 januari 2027 ska kommunen tillhandahålla fastighetsnära insamling av pappers-, plast-, glas- och metallförpackningar från hushåll samt från verksamheter som delar avfallslösning med hushåll och som har valt kommunal insamling.

Krav på utsortering och separat insamling av avfall har funnits sedan avfallsförordningen (2020:614) trädde i kraft den 1 augusti 2020. Kravet på fastighetsnära insamling införs dock först 2027. Tidigare regler inom producentansvaret ställde lägre krav på tillgänglighet och utsortering,

vilket innebar att betydande mängder förpackningsavfall fortfarande hamnade i restavfallet.

Fastighetsnära insamling innebär att hushåll ska ha möjlighet att sortera aktuella avfallsfraktioner i nära anslutning till bostaden. Bestämmelserna omfattar dock inte automatiskt samtliga kommunala verksamheter, skolor, förskolor och lokaler.

Kommunen har samtidigt en viktig roll som förebild i arbetet för hållbar resursanvändning och cirkulär ekonomi. I dag förekommer källsortering i viss omfattning inom kommunens verksamheter, exempelvis i kommunhusets cafeteria, men omfattning, rutiner och ansvar varierar mellan verksamheterna. Det saknas även en samlad bild av hur avfallshanteringen fungerar och vilka resurser som krävs för ett eventuellt mer enhetligt arbetssätt.

Bedömning

Syftet med utökad källsortering inom kommunens verksamheter är att öka materialåtervinningen, minska mängden restavfall och bidra till en mer resurseffektiv avfallshantering. Mot bakgrund av de krav som följer av avfallslagstiftningen och kommunens miljö- och hållbarhetsarbete finns behov av att utreda förutsättningarna för ett kommunövergripande införande av källsortering i kommunens lokaler.

Det saknas i dagsläget tillräckligt beslutsunderlag avseende investeringskostnader, driftkostnader, finansiering, ansvarsfördelning, organisatoriska förutsättningar samt arbetsmiljömässiga konsekvenser. Det är inte heller klarlagt vilken funktion som ska vara processägare och ansvara för kommunens gemensamma standard avseende sorteringssystem, kärl, skyltning, arbetsrutiner, utbildning, uppföljning och information. Vidare behöver ansvarsfördelningen tydliggöras avseende beställning av kärl, beslut om placering och antal kärl, tömningsintervall, uppföljning av felsortering samt finansiering av eventuella tillkommande arbetsmoment.

För att skapa ett tillräckligt beslutsunderlag föreslås att ett pilotprojekt genomförs i kommunhuset samt Norje skola och förskola under hösten 2026 med fortsättning till 31 maj 2027. Genom att pilotprojektet omfattar både kontorsverksamhet och utbildningsverksamhet ges möjlighet att pröva källsorteringssystem i olika typer av verksamhetsmiljöer och identifiera behov, utmaningar och framgångsfaktorer inför ett eventuellt breddinförande.

Pilotprojektet ska utvärdera de ekonomiska, organisatoriska, arbetsmiljömässiga och praktiska konsekvenserna av utökad källsortering. Utvärderingen ska baseras på tydliga mål och mätetal, såsom mängd restavfall, grad av felsortering, arbetstid och arbetsinsatser, antal

tömningar, investerings- och driftkostnader samt användarnas följsamhet till systemet.

Projektet ska även omfatta en analys av konsekvenserna för lokalvård, fastighetsförvaltning och intern logistik. Inför genomförandet ska en dokumenterad arbetsmiljöriskbedömning genomföras. Särskild hänsyn ska tas till ergonomi, transportvägar, hygien, lukt, skadedjur, brandbelastning, utrymningsvägar och tillgänglighet. Samverkan ska ske med berörda arbetstagarorganisationer och förhandling enligt medbestämmandelagen genomföras vid behov.

Pilotprojektet ska redovisa:

- förslag till ansvarsfördelning och processägarskap,
- förslag till kommunövergripande standard för sorteringssystem,
- investerings- och driftkostnader,
- finansieringsbehov,
- konsekvenser för lokalvård och fastighetsförvaltning,
- behov av utbildnings- och informationsinsatser,
- behov av upphandling och standardisering av kärl, påsar, skyltning och avtal,
- förslag till gränsdragning mellan kommunala verksamheter, inhyrda lokaler och kommunala bolag.

Samhällsbyggnadsförvaltningen ska senast den 31 maj 2027 återrapportera resultatet till samhällsbyggnad, - fritid och kulturnämnden. Återrapporteringen ska innehålla en utvärdering av uppställda mätetal, ekonomiska konsekvenser, arbetsmiljömässiga effekter, ansvarsfördelning samt förslag till fortsatt hantering och eventuell implementering i kommunens verksamheter.

Resultatet ska sammanställas i en slutrapport som redovisar samtliga mätetal före och efter införandet, identifierade framgångsfaktorer och utmaningar samt en samlad bedömning av om ett kommunövergripande införande är ekonomiskt, organisatoriskt och arbetsmiljömässigt genomförbart. Rapporten ska även innehålla förslag till ansvarsfördelning, finansiering, genomförandeplan samt eventuella behov av revideringar av kommunens styrdokument.

Eventuella kostnader som uppstår utanför befintliga budgetramar ska finansieras genom särskilt beslut och ska inte belasta fastighetsavdelningens eller lokalvårdens ordinarie budgetramar. Pilotprojektets resultat ska därefter ligga till grund för samhällsbyggnad, - fritid och kulturnämndens fortsatta ställningstagande till ett eventuellt kommunövergripande införande av källsortering.

För att säkerställa ett effektivt genomförande av pilotprojektet ska ansvarsfördelningen tydliggöras enligt nedanstående matris. Slutlig ansvarsfördelning för ett eventuellt kommunövergripande införande ska fastställas utifrån erfarenheterna från pilotprojektet.

Aktivitet	Ansvarig funktion	Medverkande
Projektägare och övergripande samordning	Samhällsbyggnadsförvaltningen	Berörda förvaltningar
Fastställande av standard för kärl, skyltning och sorteringsfraktioner	Samhällsbyggnadsförvaltningen	Fastighetsavdelning, lokalvård, verksamheter
Upphandling och inköp av kärl, påsar och skyltmaterial	Fastighetsavdelningen alternativt utsedd projektfunktion	Upphandlingsfunktion
Beslut om antal kärl, placering och tömningsintervall inom pilotverksamheterna	Projektorganisationen	Verksamhetsansvariga, lokalvård, fastighetsavdelning
Information och utbildning till berörd personal	Samhällsbyggnadsförvaltningen	Miljösamordnare Respektive verksamhetschef
Praktiskt genomförande i verksamheterna	Respektive verksamhetschef	Berörd personal
Hantering och rapportering av felsortering	Verksamhetsansvariga	Lokalvård, avfallsentreprenör
Uppföljning av mätetal och resultat	Samhällsbyggnadsförvaltningen	Samtliga deltagande verksamheter
Arbetsmiljöriskbedömning	Respektive arbetsgivarföreträdare	Skyddsombud, HR
Samverkan och eventuell MBL-förhandling	Respektive förvaltning	Fackliga organisationer
Finansiering av pilotprojektet	Samhällsbyggnadsförvaltningen	Berörda förvaltningar

Finansiering av eventuella merkostnader för lokalvård och fastighetsdrift	Fastställs genom särskilt beslut	Samhällsbyggnadsförvaltningen

I ärendet har fastighetschef Darko Vuleta samt verksamhetschef för städ Rebecka Nilsson deltagit.

Helen Gårner
Miljösamordnare

Bilagor

Yttrande – införande av obligatorisk källsortering av avfall i kommunens verksamheter och lokaler.



Vid FN:s toppmöte den 25 september 2015 antog världens stats- och regeringschefer 17 globala mål och Agenda 2030 för hållbar utveckling. Världens länder har åtagit sig att från och med den 1 januari 2016 fram till år 2030 leda världen mot en hållbar och rättvis framtid.

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Handläggare
Helen Gårner, 0456-8163 68
helen.garner@solvesborg.se

Mottagare
Samhällsbyggnad, - fritid och kulturnämnden

Yttrande – införande av obligatorisk källsortering av avfall i kommunens verksamheter och lokaler

Bakgrund

Under senare år har kraven på utsortering av bland annat förpackningar, matavfall och farligt avfall skärpts i enlighet med miljöbalkens grundläggande principer om resurshushållning och god miljöhänsyn.

Från den 1 januari 2027 är kommunen skyldig att erbjuda fastighetsnära insamling av papper-, plast-, glas- och metallförpackningar samt matavfall från samtliga hushåll och samlokaliserade verksamheter. Det är därmed inte längre tillåtet att hantera förpackningsavfall genom att lägga det i blandat restavfall för eftersortering. Kommunala verksamheter omfattas av samma skyldigheter som andra verksamhetsutövare, att sortera sitt avfall så att material kan återvinnas och cirkulera i ekonomin.

Bedömning

En ökad utsortering av återvinningsbara material minskar mängden restavfall och bidrar till att kommunens resurser används mer effektivt. Enligt avfallshierarkin ska avfall i första hand förebyggas och i andra hand återanvändas eller materialåtervinnas. En förbättrad källsortering inom kommunens verksamheter ligger därför väl i linje med såväl gällande lagstiftning som nationella miljömål.

Genom att sortera ut återvinningsbara material såsom papper, plast, metall och glas kan värdefulla resurser återföras till kretsloppet. Detta minskar behovet av ny råvaruutvinning och bidrar till lägre energianvändning samt minskade utsläpp av växthusgaser jämfört med produktion från jungfruliga råvaror.

En förbättrad sortering minskar även mängden restavfall, som generellt är den mest kostsamma avfallsfraktionen att hantera. Genom att öka utsorteringen kan kommunen på sikt minska sina avfallskostnader samtidigt som resurser tas tillvara på ett mer ändamålsenligt sätt.

Åtgärden bidrar även till att kommunen uppfyller nationella miljömål, kommunens egen miljö – och hållbarhetsambitioner samt de lagkrav som ställs på verksamhetsutövare avseende avfallshantering och källsortering.

Genom att inleda arbetet med tre försöksobjekt ges möjlighet att pröva olika lösningar, identifiera utmaningar och etablera arbetssätt som därefter kan införas successivt i övriga kommunala verksamheter. Tydliga och lättillgängliga sorteringslösningar bidrar till ökad ordning, minskad risk för felsortering och en stärkt medvetenhet om resurs- och hållbarhetsfrågor bland medarbetare och användare av verksamheterna.

För att åtgärden ska få avsedd effekt krävs ett tydligt ansvarstagande från berörda nämnder, förvaltningar och verksamheter. Det är också viktigt att införandet följs upp regelbundet för att säkerställa att systemet fungerar som avsett, att sorteringsgraden förbättras och att felsortering begränsas. Uppföljningen skapar även förutsättningar för att identifiera behov av justeringar och fortsatt utveckling av avfallshanteringen inom kommunens fastigheter.

Helen Gårner
Miljösamordnare

Bifogas till: Tjänsteskrivelse – införande av obligatorisk källsortering av avfall i kommunens verksamheter och lokaler



Vid FN:s toppmöte den 25 september 2015 antog världens stats- och regeringschefer 17 globala mål och Agenda 2030 för hållbar utveckling. Världens länder har åtagit sig att från och med den 1 januari 2016 fram till år 2030 leda världen mot en hållbar och rättvis framtid.

SFKN § Dnr 2026/98

Avtal om medlemskap i Fritidsbanken

FÖRSLAG TILL BESLUT

Nämnden beslutar föreslå kommunstyrelsen att teckna medlemsavtal med Fritidsbanken.

Ärendet i korthet

Sölvesborgs kommun skriver ett avtal med Fritidsbanken om framtida etablering.

Bakgrund

Första steget att arbeta vidare med konceptet Fritidsbanken är att kommunen blir medlemmar i den ideella organisationen Fritidsbanken. När avtalet är undertecknat påbörjas arbetet med att hitta ett skräddarsytt och anpassat upplägg för Fritidsbanken i Sölvesborg. Med hjälp av Fritidsbanken arbetar vi fram ett koncept som fyller de behov som finns i kommunen. Det handlar om att hitta strukturer internt i kommunen så att det blir hela kommunens Fritidsbank och flera förvaltningar kommer att beröras för att det ska bli så lyckat som möjligt. Vi har förankrat processen med högsta politiska ledning och högsta kommunledning.

Beslutsunderlag

Verksamhetschef fritid/kultur Fredrik Olssons tjänsteskrivelse 2026-10-13.

Samhällsbyggnads-, fritid och kulturnämnd

Handläggare
Fredrik Olsson, 0456-81 60 61
fredrik.olsson@solvesborg.se

Mottagare

Tjänsteskrivelse - Återremiss om avtal med Fritidsbanken

Förslag till beslut

Nämnden beslutar att teckna medlemsavtal med Fritidsbanken.

Ärendet i korthet

Sölvesborgs kommun skriver ett avtal med Fritidsbanken om framtida etablering.

Bakgrund

Första steget att arbeta vidare med konceptet Fritidsbanken är att kommunen blir medlemmar i den ideella organisationen Fritidsbanken. När avtalet är undertecknat påbörjas arbetet med att hitta ett skräddarsytt och anpassat upplägg för Fritidsbanken i Sölvesborg. Med hjälp av Fritidsbanken arbetar vi fram ett koncept som fyller de behov som finns i kommunen. Det handlar om att hitta strukturer internt i kommunen så att det blir hela kommunens Fritidsbank och flera förvaltningar kommer att beröras för att det ska bli så lyckat som möjligt. Vi har förankrat processen med högsta politiska ledning och högsta kommunledning. Avtalstiden träder i kraft från dess att båda parter har signerat och gäller tills vidare. Avtalet förlängs automatiskt med ett år om inget nytt avtal upprättats. Avtalet får sägas upp av part senast tre (3) månader innan uppsägningstiden träder i kraft.

Bedömning

Initialt kommer det ekonomiska kostnader i form av en årsavgift för medlemsskapet, ca 8-10 000/år. Sen är det en serviceavgift på ca 3500 kr/år.

Utifrån den lösningen som kommunen tillsammans med Fritidsbanken finner lämplig kommer nya beslut om ekonomisk finansiering att behöva tas i samband med budgetarbetet framöver. Det kommer kostnader, se tidigare tjänsteskrivelse, i form av bemanning, lokal, drift men det får beslutas om senare.

Fredrik Olsson
Verksamhetschef fritid/kultur

Datum
2026-09-14

Samhällsbyggnad- fritid- och kulturnämnden

Handläggare
Fredrik Olsson, 0456-81 60 61
fredrik.olsson@solvesborg.se

Fritidsbanken

Fritidskontoret har undersökt vilka förutsättningar det finns för att starta en fritidsbank i Sölvesborgs kommun.

Bakgrund

Fritidsbanken är i grunden en ideell organisation som samlar in sport- och fritidsutrustning och lånar ut den kostnadsfritt i upp till 14 dagar. Fritidsbanken är som ett bibliotek fast med sport- och fritidsprylar. Här kan man låna utrustning för en aktiv fritid, som t.ex. skidor, skridskor, inlines, flytvästar, snowboards och mycket mer.

Fritidsbanken drivs utan kommersiellt intresse och inga pengar hanteras mellan lokal Fritidsbank och låntagare.

2013 öppnades den första Fritidsbanken i Deje i Forshaga kommun, tre mil norr om Karlstad. Det var diakonen Carina Haak som kom på idén och i ett samarbete mellan Forshaga kommun, Forshaga-Munkfors församling och projektet Ett Öppnare Värmland förverkligades idén. Mycket har hänt med Fritidsbanken sedan dess, men grunden är och förblir densamma – en verksamhet som ger oanvänd/begagnad utrustning nytt liv, som stimulerar en aktiv fritid, som alltid är gratis och är till för alla.

Idag har Fritidsbanken etablerat sig i ca 40% av landets kommuner.

Fritidsbankens namn och logotyp är varumärkesregistrerat hos PRV av Fritidsbanken Värmland. De lokala huvudmännen har skrivit avtal med Fritidsbanken Värmland om att få använda dessa, samt övriga kännetecken och konceptet i sig, mot att man åtar sig att följa konceptet, de grafiska riktlinjerna och övriga regler. Således är det många aktörer som delar på samma varumärke och bedriver verksamhet på samma sätt. Det här innebär att alla har ett ansvar för att vårda varumärket, öka varumärkeskännedomen och se till att skapa en positiv upplevelse för våra låntagare. Man ska känna igen sig, oavsett vilken Fritidsbank i landet man väljer att besöka, även om lokaler och utbud skiljer sig åt.

Fritidsbanken drivs enligt franchiseprincipen (utan ekonomiska intressen), där lokala huvudmän tecknar avtal med paraplyföreningen om att driva verksamhet under Fritidsbankens varumärke. De lokala Fritidsbankerna ska då följa de regler och riktlinjer som finns kring verksamheten och användandet av varumärket. All utlåning sker i, och genom, de lokala Fritidsbankerna.

Syfte

Syftet är att ge allmänheten möjlighet att prova olika sport- och fritidsaktiviteter.

I förråd, garage och vindsutrymmen runt om i Sverige finns det mängder av sport- och fritidsutrustning som sällan eller aldrig används. Det kan vara skridskor som blivit urväxta, skidor som är för korta eller fotbollsskor som spelat sin sista match. Barn växer ur sin utrustning och de vuxna tröttnar och människor blir väldigt glada när de kan skänka sakerna vidare, då sparar vi både på miljön och gör ekonomiska vinster.

Fritidsbanken är helt beroende av att få in skänkt utrustning. Går utrustningen sönder försöker man reparera den, alternativt montera av delar som kan användas som reservdelar. Material som kasseras skall återvinnas i så stor utsträckning som möjligt.

Mål

Målet är att utrustningen ska användas så länge och ofta det är möjligt. Om en Fritidsbank har utrymmesbrist skänker man vidare utrustning till andra Fritidsbanker. Det ska vara enkelt att skänka utrustning till Fritidsbanken och det är därför en fördel om det erbjuds möjlighet att göra det även utanför ordinarie öppettider, t.ex. via återvinningsstationer.

Målgrupp

Alla får låna på Fritidsbanken, oavsett ålder, kön, ekonomiska möjligheter, etnisk bakgrund, eller bostadsadress. En låntagare är alltid en person, oavsett om hen lånar till sig själv eller andra (exempelvis en skola eller ett företag). Låntagarna står i centrum för verksamheten och Fritidsbanken finns till för dem.

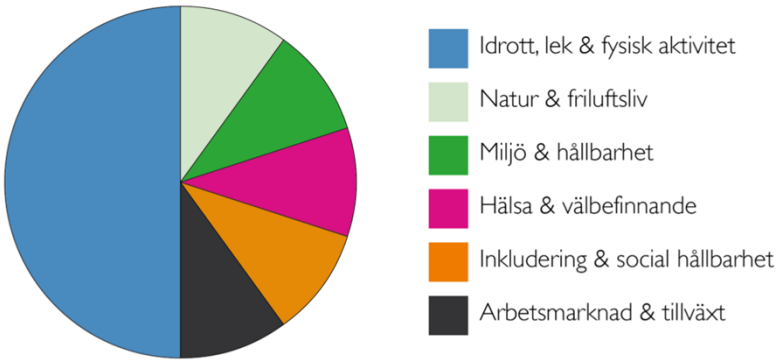
Grundpelare

- **Alla får låna**
- **Allt är gratis**
- **Smart återbruk**

Effekter

Fritidsbanken bidrar till ökad spontanidrott, hälsa, välbefinnande och inkludering. Genom smart återbruk bidrar initiativet till ett hållbart samhälle för kommande generationer. Fritidsbanken bidrar till ett stärkt samarbete mellan idéburen och offentlig sektor. Fritidsbanken är en bra rekryteringsplattform för idrottsföreningar, där intresse väcks för nya utövare. Fritidsbanken är en bra plats för arbetsträning och praktik, där individen får utvecklas i en positiv miljö, med meningsfulla arbetsuppgifter och sociala kontakter.

FRITIDSBANKENS EFFEKTER



Organisation – Lokal Fritidsbank i Sölvesborg

Fritidsbanken är en väl etablerad verksamhet och konceptet är enkelt. För att starta en lokal fritidsbank så krävs det att ett avtal upprättas med paraplyorganisationen. Oftast är det kommunen som står som lokal huvudman.

En förutsättning för att kunna skriva ett avtal med Fritidsbanken är att man följer de regler, etiska riktlinjer och uppförandekoder som finns framtaget.

En avgörande faktor/förutsättning för att lyckas med en lokal fritidsbank är att det finns en fysisk lokal och att det finns en platsansvarig person på plats.

Vi ser goda förutsättningar för att lyckas med en Fritidsbank i Sölvesborg och vi ser många vinster för såväl våra invånare, besökare och vår egen kommunala verksamhet.

Internt i kommunen ser vi att vi skulle kunna finna den organisation som krävs. Fritidsbanken är inte bara en fråga för fritidskontoret utan den kommer att vara beroende och gynna flera verksamheter i kommunen.

Intern målgrupp

- Arbetsmarknadsenheten skulle kunna engageras i såväl materialhantering som bemanning/arbetsträning i den fysiska lokalen.
- Fritidsgårdarnas verksamhet kan involveras
- VMAB, kan vara behjälpliga med en insats ur ett återbruksperspektiv, typ återbruket som idag finns.
- Folkhälsoaspekten, här kan särskilda satsningar uppmuntras.
- Fritidskontoret har i sitt uppdrag att skapa goda förutsättningar för en aktiv fritid.
- Skolverksamheten kan i sin verksamhet använda materialet.
- Äldreomsorgen kan i sin verksamhet använda materialet.

Extern målgrupp

- Kommunens invånare (barn, ungdomar, vuxna) har möjlighet att låna materialet.
- Besökare/turister kan ta del av konceptet.
- Alla får låna på Fritidsbanken, oavsett ålder, kön, ekonomiska möjligheter, etnisk bakgrund, eller bostadsadress.

Ekonomi

Det kostar givetvis pengar att driva en Fritidsbank. Då det inte finns några intäkter från låntagarna måste kostnaderna täckas med andra medel. Det får dock aldrig bli ett självändamål att samla in pengar till Fritidsbanken och pengar ska inte ”samlas på hög”. Skulle en större kassa uppstå tack vare stora likvida donationer så bör dessa hushållas med sparsamt. Ifall kassan är större än vad som rimligen kan behövas så bör lokal Fritidsbank fråga paraplyföreningen eller närliggande Fritidsbank ifall de behöver likvid hjälp, alternativt kan kassan användas för att arrangera olika sport- och fritidsaktiviteter, utflykter eller andra lokala arrangemang som ligger i linje med Fritidsbankens verksamhet.

Finansiering

För att möjliggöra en etablering av Fritidsbanken i Sölvesborg behöver resurser tillföras i form av en ny tjänst som platsansvarig och sen också en hyra för en eventuell fysisk lokal. Det tillkommer en startavgift sen är det en årlig serviceavgift, då får man ta del av fritidbankens utlåningssystem, nätverk och varumärke.

Lokal variant av konceptet

I vår utredning har vi först och främst belyst Fritidsbanken som koncept. Ett alternativ är att driva det i egen kommunal regi, med lokaler bemanning och interna ekonomiska resurser. Vissa kommuner har egna varianter med egna namn t. ex fritidsbibblan. Nackdelen med det är att man inte har den draghjälp som Fritidsbanken ger eftersom den finns spridd över hela landet och är en etablerad verksamhet.

Fritidskontoret har ett stort intresse i att förverkliga en etablering av Fritidsbank för kommuninvånarnas bästa och ser positivt på denna satsning. Finns det då material att tillgå så ökar attraktionskraften ytterligare. Föreningslivet har drabbats hårt under pandemin och verksamheten för föreningarna har minskat. Föreningslivet arbetar nu hårt med återstartsaktiviteter för att locka tillbaka barn och ungdomar och detta hade varit till stor hjälp för deras rekrytering och det vore mycket vunnit om kommunen går i täten för denna satsning. Det har förekommit förslag om att konceptet kunde drivas av en förening men vår bedömning är att den kraften och engagemanget inte finns hos föreningarna i nuläget, det är ingen kärnverksamhet för dem.

Vår bedömning

Vi ser ett stort värde i att etablera konceptet Fritidsbanken i Sölvesborg, dels på grund av att vi har ett rikt föreningsliv och det hade också gynnat alla som kanske normalt inte får möjlighet att prova på aktiviteterna av olika skäl.

Trots att vissa ekonomiska medel måste tillföras är de ekonomiska vinsterna ur ett folkhälsoperspektiv väl investerade pengar.

Servicen med att kunna erbjuda gratis utlåning av sport och friluftsmaterial vore fantastiskt att kunna erbjuda invånare och besökare, inte minst i de svåra ekonomiska tider som spås de närmsta åren.

Fredrik Olsson
Verksamhetschef Fritid och Kultur

SFKN § Dnr 2026/52

Förslag till - Regler för kommunala bidrag till ideella föreningar inom fritid och kulturs verksamhetsområde att gälla fr o m 2027-01-01

FÖRSLAG TILL BESLUT

Nämnden ställer sig bakom förvaltningens svarsskrivelse gällande regler för kommunala bidrag till ideella föreningar och lägger informationen till handlingarna.

Ärendet i korthet

Vänsterpartiet har återremitterat ärendet som nämnden beslutade 260422 gällande regler för kommunala bidrag till ideella föreningar att gälla från 20270101.

Bakgrund

I de nya bidragsreglerna är förslag till beslut att religiösa föreningar och samfund inte kommer att vara bidragsberättigade.

Beslutsunderlag

Verksamhetschef fritid/kultur Fredrik Olssons tjänsteskrivelse 2026-10-12

Samhällsbyggnads-, fritid och kulturnämnd

Handläggare
Fredrik Olsson, 0456-81 60 61
fredrik.olsson@solvesborg.se

Mottagare

Tjänsteskrivelse - Återremissyrkande gällande regler för kommunala bidrag till ideella föreningar

Förslag till beslut

Nämnden ställer sig bakom förvaltningens svarsskrivelse gällande regler för kommunala bidrag till ideella föreningar och lägger informationen till handlingarna.

Ärendet i korthet

Vänsterpartiet har återremitterat ärendet som nämnden beslutade 260422 gällande regler för kommunala bidrag till ideella föreningar att gälla från 20270101.

Bakgrund

I de nya bidragsreglerna är förslag till beslut att religiösa föreningar och samfund inte kommer att vara bidragsberättigade.

Bedömning

De kommunala föreningsbidragen som kommunen hanterar kan endast beviljas till huvudföreningen dvs inte till enskild verksamhet eller sektioner.

Medel som beviljats till huvudförening enligt regelverk är upp till föreningen själv att hantera och använda i föreningens verksamhet.

Under 2026 har kommunrevisionen gett i uppdrag till EY att genomföra en granskning om Samhällsbyggnads-, fritid och kulturnämndens hantering av föreningsbidrag.
Nämnden rekommenderades bl.a att:

- Utarbeta stödmaterial för bedömning och kontroll av ansökningar
- Stärka kontrollrutinerna för föreningsbidrag

Nämnden har inga kontrollfunktioner för att säkerställa om en aktivitet har religiös koppling eller inte, därav finns det ingen möjlighet att skriva om bidragsreglerna för att särskilja om det finns en icke religiös aktivitet i en religiös förening.

Huvudfrågan är om en föreningstyp är bidragsberättigad eller inte. Det finns ingen möjlighet att ej vara bidragsberättigad men ändå kunna ta del

av vissa bidrag utifrån syftet. Det öppnar upp för att alla ej bidragsberättigade föreningar kan söka vissa stöd. Syftet med att vara bidragsberättigad förening faller och det innebär att vi öppnar upp för stöd till alla föreningar.

Fredrik Olsson
Verksamhetschef fritid/kultur

Bilagor

Klicka här för att ange text.

Beslut sänds till:

Klicka här för att ange text.

KS § 135 Dnr 2026/239

Regler för kommunala bidrag till ideella föreningar inom fritid och kulturs verksamhetsområde att gälla fr o m 2027-01-01, FFS 8.1

BESLUT

Kommunstyrelsen återremitterar enligt Vänsterpartiets återremissyrkande för vidare beredning, bilaga.

Yrkande

Kith Mårtensson M: bifall till förslaget.

Willy Söderdahl V, Robert Manea KD: återremiss enligt bilaga.

Propositionsordning

Ordförande ställer först proposition på om ärendet ska avgöras vid dagens sammanträde eller vid ett senare tillfälle. Ordförande finner att kommunstyrelsen ska avgöra ärendet idag.

Omröstning begärs. Följande propositionsordning godkänns.

Ja-röst till Kith Mårtensson M m.fl. bifallsyrkande.

Nej-röst till Willy Söderdahl V m.fl. återremissyrkande.

Med 5 ja-röster mot 8 nej-röster, har kommunstyrelsen beslutat att bifalla Willy Söderdahl V återremissyrkande. Omröstningslista bifogas.

Ärendet i korthet

Samhällsbyggnads-, fritid och kulturnämnden beslutade § 35, 2026-04-22 godkänna upprättat förslag om nya bidragsregler till ideella föreningar inom fritid och kulturs verksamhetsområde att gälla från och med 2027-01-01.

Översyn av kommunens bidrag för ideella föreningar görs varje år införbeslut i nämnd och kommunfullmäktige. Under 2024–2025 har en större och mer omfattande översyn gjorts och det har mynnat ut i ett nytt förslag på bidragsregler med avsikt att reglerna börjar gälla 2027-01-01.

Bakgrund

Inom ramen för den översyn som gjorts har vi gått igenom nuvarande regelverk och alla de bidrag som föreningarna har kunnat söka. En omvärldsanalys har gjorts där vi jämfört med kringliggande kommuner och deras regelverk. Vi har identifierat vissa skillnader men också likheter med andra kommuner.

Historiskt sett har kommunens bidrag och de summor som beviljats styrts av vilken föreningskategori föreningen tillhör. Föreningarnas verksamhet kan förändras över tid och vi har inga tydliga riktlinjer för kategoriseringen. Föreningar kan bedriva flera verksamheter inom ramen för olika kategorier och det kan påverka bidragets storlek.

En identifierad skillnad är att övriga kommuner har någon form av investeringsbidrag, det ser vi som viktigt framöver då vi har många föreningar som äger sina anläggningar. Om detta inrättas krävs en utökad budget för föreningsbidrag. Vi har inte något regelverk klart för detta bidrag då det inte ryms inom befintliga bidragsmedel. Vi har lyft behovet inför 2027 års budgetarbete och om det tillförs medel kommer vi att revidera det nya framarbetade bidragsförslaget. Vi ser också att andra kommuner har avvecklat bidragsformen lönebidrag samt inte ger religiösa föreningar och samfund bidrag.

Likheterna med andra är att det i huvudsak är fokus på barn och ungdomar samt personer med funktionsvariation. De flesta bidragsformerna är ganska lika över lag.

Vi är i behov av ett nytt boknings och bidragssystem då vårt nuvarande från 90-talet håller på att avvecklas. Med ett nytt system får vi också en säkrare digital hantering av ansökningar och vi kan kontrollera och följa upp bidragen på ett enklare och säkrare sätt. Vi ser en stor fördel med att ett nytt system och nya bidragsregler börjar gälla samtidigt.

Vi ser ett stort behov av att kunna stödja föreningslivet med rättvisa och tydliga bidrag för den verksamhet de bedriver i kommunen. Vi ser en ökad kostnadsbild för föreningslivet att bedriva verksamheten och våra bidragsmedel behöver ökas framöver.

Beslutsunderlag

SFKN § 35/2026.

FFS 8.1.

KSAU § 143/2026.

_____

Beslut sänds till
Kommunstyrelsen
Samhällsbyggnads-, fritid och kulturnämnden
Verksamhetschef fritid/kultur

Återremiss ärende 14 Kommunstyrelsen 2026-09-15.

Förslaget till beslut innebär att några religiösa föreningar inte skall få några bidrag. Vi tycker det är i princip rätt, men det innebär också att när dessa föreningar bedriver verksamhet för barn och ungdomar, som inte är religiös verksamhet, nekas bidrag. Det kan vara lokalbidrag eller aktivitetsstöd. Vi vill därför att SBKF-nämnden undersöker möjligheten att reglerna skrivs på ett sådant sätt att när innehållet i verksamheten inte är av religiös karaktär så kan det ges bidrag. Syftet är att barn- och ungdomsverksamhet även fortsättningsvis skall kunna få bidrag om föreningen kan visa att det inte är religiös verksamhet.

Sölvesborg 26-09-16

Will Söderdahl

Vänserpartiet.

SFKN § Dnr 2026/4

Ekonomisk månadsrapport september 2026 – Samhällsbyggnads-, fritid och kulturnämnden (samlingsärende)

FÖRSLAG TILL BESLUT

Samhällsbyggnad-, Fritid och Kulturnämnden godkänner upprättad månadsuppföljning samt ger förvaltningschefen i uppdrag att genomföra anpassningsåtgärder enligt förslag för att uppnå ett mindre underskott per årsbasis. Till nämnden i november delredovisas uppföljning av beslutade åtgärder för ekonomi i balans.

Ärendet i korthet

Ekonomikontoret har sammanställt ekonomisk uppföljning efter september månad. Underskottet har ökat, årsprognosen visar en avvikelse på –8938 tkr, se bifogad ekonomisk rapport.

Bakgrund

Förvaltningen genomför, tillsammans med ekonomikontoret, månatliga sammanställningar av respektive avdelningars budget tillsammans med prognos för helåret. Utfallet av sammanställningarna redovisas i Stratsys i en enhetlig mall för hela kommunen, bifogad rapport. I rapporten tydliggörs de avvikelser som identifierats samt möjliga åtgärder för att eftersträva en ekonomi i balans.

Beslutsunderlag

Förvaltningschef Anders Wanstadius tjänsteskrivelse 2026-10-14.
Ekonomisk rapport september 2026

Samhällsbyggnads-, fritid och kulturnämnd

Handläggare
Anders Wanstadius, 0456-81 63 65
anders.wanstadius@solvesborg.se

Mottagare

Tjänsteskrivelse - Ekonomisk månadsrapport september 2026, Samhällsbyggnads-, fritid och kulturnämnden

Förslag till beslut

Samhällsbyggnad-, Fritid och Kulturnämnden godkänner upprättad månadsuppföljning samt ger förvaltningschefen i uppdrag att genomföra anpassningsåtgärder enligt förslag för att uppnå ett mindre underskott per årsbasis. Till nämnden i november delredovisas uppföljning av beslutade åtgärder för ekonomi i balans.

Påverkar beslutet barn/ungdomar, direkt eller indirekt?

☐ Ja, se bifogad barnchecklista.

☒ Nej, se förklaring nedan.

Förklaring (vid svar Nej ovan)

Ekonomikontoret har sammanställt ekonomisk uppföljning efter september månad. Underskottet har ökat, årsprognosen visar en avvikelse på –8938 tkr, se bifogad ekonomisk rapport.

Bakgrund

Förvaltningen genomför, tillsammans med ekonomikontoret, månatliga sammanställningar av respektive avdelningars budget tillsammans med prognos för helåret. Utfallet av sammanställningarna redovisas i Stratsys i en enhetlig mall för hela kommunen, bifogad rapport. I rapporten tydliggörs de avvikelser som identifierats samt möjliga åtgärder för att eftersträva en ekonomi i balans.

Bedömning

Ekonomikontorets sammanställning per den 31 september redovisas för nämnden. Förvaltningen genomför fortlöpande sammanställningar och ekonomiska uppföljningar av ekonomiska förutsättningar, vilka grunduppdrag som åligger förvaltningen samt vilka resurser som är nödvändiga för en effektiv hantering av alla uppdrag och

arbetsuppgifter. Detta framåtsyftande arbete leder på sikt till en ekonomi i balans.

Anders Wanstadius
Förvalningschef

Bilagor

Klicka här för att ange text.

Beslut sänds till:

Klicka här för att ange text.

Samhällsbyggnads-, fritid och kulturnämnden

Ekonomisk månadsrapport per september 2026, Samhällsbyggnad-, fritid- och kulturnärmnd

Sölvesborgs kommun

Innehållsförteckning

Driftredovisning..... 3

Utfall per sista september..... 3

Helårsprognos per sista september..... 4

Åtgärder för att nå en ekonomi i balans vid årets slut..... 4

Investeringsredovisning..... 7

Driftredovisning

Driftredovisning

	Årsbudget	Budgetavvikelse perioden	Prognos årsutfall	Prognos årsavvikelse	Fg månad prognos årsavvikelse
Intäkter	239 913	18 462	262 513	22 600	22 600
Personalkostnader	-114 215	688	-113 613	602	600
Övriga kostnader	-250 997	-23 857	-283 137	-32 140	-30 320
Summa	**-125 299**	**-4 707**	**-134 237**	**-8 938**	**-7 120**

Driftredovisning per område

	Årsbudget	Budgetavvikelse perioden	Prognos årsutfall	Prognos årsavvikelse	Fg månad prognos årsavvikelse
Administration	-3 945	473	-3 665	280	0
Fastighetsavdelningen	-15 282	-5 821	-22 087	-6 805	-4 820
Bygglovsavdelningen	-1 354	-385	-1 929	-575	-360
Stategiska avdelningen	-13 539	1 956	-12 604	935	635
Gata park avdelningen	-40 167	-480	-41 905	-1 738	-1 465
Fritid och kultur	-51 316	-1 162	-52 051	-735	-810
Måltidsservice	-728	1 008	-328	400	400
Städservice	32	454	332	300	300
Gemensam service FM	1 000	-750	0	-1 000	-1 000
Summa	**-125 299**	**-4 707**	**-134 237**	**-8 938**	**-7 120**

Utfall per sista september

Utfall jämfört med budget

De viktigaste posterna inom varje verksamhetsområde redovisas nedan,

SKFK Centralt +280 tkr
Prognosticerar överskott om 280 tkr varav +100 tkr avser tjänstledighet av personal samt +500 tkr stränder och -320 hamnar.

Fastighetsavdelningen -6805 tkr
-1 300 tkr, överanställning av tjänst som vaktmästare, avvikelsen innefattar även icke budgetmedel för lönedifferens gällande anställda med bidrag samt tillkommande övertidsersättningar. Inför året omfördelades 600 tkr från fastighetsavdelningen till Gata / Park, detta som en förberedande del av överflyttning av vissa arbetsuppgifter avseende skötsel av yttre miljö kring fastigheter.
+890 tkr, vakans av tjänster.
-2600 tkr, ökade driftskostnader för fastigheter. Delvis beror detta på ökning av elpriser som under året stigit med ca 35%.
-600 tkr, kostnadsdrivande uppvärmningskostnader pga kall och och lång vinter. Flertalet fastigheter har elvärme. Kostnaden för fjärrvärme har under året ökat med 3%.
+2500 tkr, besparing på löpande underhåll av fastigheter. Åtgärden är möjlig att genomföra under begränsad period, dock ej en långsiktig lösning då åtgärden är kostnadsdrivande för underhållsskulden på våra byggnader och fastigheter.
+100 tkr ökade personalkostnader pga vakanser
-200 tkr, avsaknad av budget avseende städning för del av ishall.
-725tkr, avsaknad av hyresintäkter för fastigheterna Smeden 5 och Bokeslätt Ridanläggning.

-4170 tkr, avser kostnader för moduler på Strandvallen som inrymmer provisoriska omklädningsrum, ytor för domare, samt övriga kringytor enligt nationella bestämmelser för elitspel. Avvikelsen innefattar också övriga icke budgeterade poster inom ombyggnadsprojektet på Strandvallen såsom ex bygglov mm.
Posten innefattar också kostnader för anpassning av moduler inom kv Fotografen samt kostnader som uppkommit pga stöld av yttertak (koppartak) på Furulundskolan.
-500 tkr, avsaknad av hyresintäkt för lokaler (fd polisens lokaler i ga badhuset) i del av stadshuset samt outhyrda affärs/kontorslokaler i Järnvägsstationen.
-200 tkr, avser kostnader som är relaterade till skadegörelse på fastigheter.

Strategisk avdelning +935 tkr
-200 tkr, ökade kostnader för licenser samt avsaknad av intäkt från Lantmäteriet.
+1100 tkr, busslinje Kämpaslätten mindre kostnader än budgeterat till följd av mindre andel turer.
+400 tkr, personalkostnader och övrigt.
+200 tkr, kommersiell verksamhet, arrenden
+100 tkr, allmän platsmark, arrenden
-500 tkr, det kvarstår osäkerhet kring när kostnader för arkeologi gällande Ljungaviken 2 B, inkommer under året samt vilken omfattning. Enligt tidigare uppgift från Blekinge Museum om en kostnad på 500 tkr tas detta upp i prognosen.

Bygglovsavdelning -575 tkr
+126 tkr, vakans bygglovsarkitekt och partiell tjänstledighet
-700 tkr, minskade intäkter för bygglov

Fritid och Kultur -735 tkr
-529 tkr, avsaknad av budget för Bokeslätts ridanläggning.
-100 tkr, ökat skötselbidrag för SGIF enligt gällande avtal

Gata/Parkavdelning -1738 tkr
-2900 tkr, högre kostnader för intervägh̊llning
+1100 tkr, vakans av tjänst verksamhetschef samt parkchef och lägre kostnader för säsongsanställda. Planerad föräldraledighet (sept-dec) ingår också.
+200 tkr, intäkt av försäljning av flis.

Gemensam service -1000 tkr
-1 000 tkr, avser del i projekt "utvecklad service" som inte påbörjats. Projektet kommer att påbörjas under år 2027.

Helårsprognos per sista september

Större budgetavvikelser

Årets prognos visar ett underskott på -8,9 mkr, några av posterna är av engångskaraktär samt en del av posterna återfinns utanför förvaltningens in- eller påverkan (t ex höjda elpriser, snörik vinter etc).
Enskilt största posterna som uppvisar avvikelse är kopplat till investeringsprojekt på Strandvallen, bland annat kostnader för provisoriska omklädningsmoduler, förrådsbyggnader mm, prognosen för dessa poster på Strandvallen uppgår till ungefär
-3100 tkr.
Intervägh̊llningen under första halvåret har varit väldigt omfattande och visar en prognostiserad avvikelse om -2900 tkr.
Stölden av koppartaket på Furulundsgymnasiet byggnad utgör ca -850 tkr.

Åtgärder för att nå en ekonomi i balans vid årets slut

Nämnden har aktivt arbetat med avvikelsen under hela året och vid varje nämndssammanträde har uppdrag till förvaltningen delats ut och uppmanat till återhållsamhet i verksamheten. Konkreta åtgärder som vidtagits är paus med löpande

underhåll av fastigheter som omfattar 2500 tkr, vakanshållande av tjänster inom Gata / Park 600 tkr samt åtgärder inom Fritid & kultur med 100 tkr där man ställt in planerade arrangemang. Förvaltningen har dessutom aktivt arbetat med att anpassa arbetsmetoder, se över avtal för inköp mm.
Tabellen nedan visar inom vilket ansvarsområde anpassningsåtgärder genomförts, vilken åtgärd som genomförts samt till vilket belopp.

Nedan återfinns nya förslag till åtgärder och effekterna av dessa redovisas vid kommande nämndsmöte i november och december. Redovisning av icke påverkbara kostnader (såsom höjda elkostnader, halk- och snöröjning) redovisas separat.

Åtgärdsplan

Kommunstyrelsen har i ärende (KS2026/382) beslutat ”delårsrapport per den 31/8 2026, Sölvesborgs kommun och kommunkoncern” uppmana nämnden till ytterligare ekonomiska åtgärder. Under år 2026 har nämnden genomfört ekonomiska åtgärder med -3100tkr för att dämpa årsavvikelsen, men ytterligare åtgärder är nödvändiga.

Vid avstämning av SFKN ekonomi per den 30/9 har underskottet ökat till -8938tkr, (från föregående avstämning som var -7100tkr) vilket föranleder extra åtgärder för att uppnå en förbättrad årsprognos.

Förslag till anpassningar med syfte att dämpa årets negativa avvikelse:

Strategiska avdelningen
Ej genomföra personalutbildningar -75tkr
Ej genomföra djupmätning av insegling till Hälleviks hamn -140tkr

Bygglovsavdelningen
Ej genomföra personalutbildningar 10tkr

Gata/Park
Minskad omfattning asfaltlagning av potthål -200tkr
Ej genomföra skyltningar i trafikmiljö -100tkr
Minskade inköp av förbrukningsmaterial inom parkavd -200tkr

Fritid & Kultur
Ej utdelade av kvarvarande medel i föreningsbidrag -300tkr

Städavdelningen
Minskat produktinköp, omsättning av lager av förbrukningsprodukter -80tkr

Måltidsavdelningen
Minskat produktinköp, omsättning av lager av råvaror och tillbehör -100tkr

Fastighetsavdelningen
Ej genomföra löpande underhåll -1000tkr
Minskad vinterväghållning -100tkr
Återhållsamhet av inköp av förbrukningsmaterial -150tkr

Summa möjliga åtgärder för att dämpa helårets negativa avvikelse: 2455 tkr

Respektive verksamhetschef ansvarar för genomförandet av beslutade åtgärder. Genomförda åtgärder ska följas upp och återredovisas skriftligt vid kommande nämndssammanträde i november samt december.

Verksamhet	Åtgärd	Effekt 2026	Helårseffekt	Ansvarig	Verkställt	Klar

Fastighetsavdelning	Löpande underhåll	2 500	0	Förvaltningschef	Ja	2026-10
Fritid och Kultur	Anpassning	100	0	FoK-chef	Ja	2026-10
Gata/Parkavdelning	Anpassning	500	0	Förvaltningschef	Ja	2026-10
Totalt		**3 100**	**0**			

Investeringsredovisning

Investeringsredovisning per projekt

Pr kod	Benämning	Årsbudget	Utfall perioden	Återstår	Prognos årsutfall	Prognos årsavvikelse	Fg månad prognos årsavvikelse
32014	Havsudden	-2 258	-1 658	-600	-1 733	525	600
32016	Busslinje Kämpaslätt	-1 200	-103	-1 097	-253	947	947
32635	Getabjär avlopp åtgärder	0	15	-15	15	15	15
38002	Norje festivalområde	-2 192	-2 147	-45	-2 147	45	18
38006	Geosecma, Karta och LVDB	-150	-25	-125	-165	-15	0
	Delsumma Strategiska avdelningen	**-5 800**	**-3 918**	**-1 882**	**-4 283**	**1 517**	**1 580**
38007	Sölve 6:7	-500	-4	-496	-4	496	500
38010	Sölve 13:4, del 13:2 exploatering	-4 250	-4 318	68	-4 318	-68	-68
38011	Exploatering Hörby 3:111	-3 352	-3 767	415	-3 793	-441	-442
	Delsumma Mark och Exploatering	**-8 102**	**-8 089**	**-13**	**-8 115**	**-13**	**-10**
32012	Digitalt bygglovsarkiv	0	0	0	-455	-455	-455
	Delsumma Bygglovsavdelningen	**0**	**0**	**0**	**-455**	**-455**	**-455**
32005	Bad och friluftsplatser (fd Strandåtgärder)	-1 950	0	-1 950	-1 500	450	0
33473	Vågbrytare Hällevik + Hällevikshamn södra 33472	-1 094	-1 100	6	-1 100	-6	-6
38000	Hanö hamn åtgärder	-8 178	-8 101	-77	-8 101	77	2 877
38003	Åtgärder Nogersundshamn	-510	-368	-142	-280	230	102
38004	Avfallshantering badstränder	-100	0	-100	0	100	0
38009	Hälleviks hamn reinvestering brygga	-1 200	-1 129	-71	-1 129	71	71
38012	Hermans heja	-1 300	0	-1 300	0	1 300	-
	Delsumma SFKF centralt	**-14 332**	**-10 698**	**-3 634**	**-12 110**	**2 222**	**3 044**
32002	Trafikanordningar enligt plan	-300	-301	1	-301	-1	-1
32007	Gräsklippare	-1 300	-1 294	-6	-1 294	6	6
32010	Inventarier fordon och maskiner	-1 200	-1 037	-163	-1 037	163	163
320	Beläggningsprogram GC vägar och	-1 500	-1 329	-171	-1 550	-50	-50

18	gångbanor						
320 19	Gata och trafikinvesteringar (medfinansiering)	-2 000	-535	-1 466	-535	1 466	1 466
320 20	Gatubelysing	-6 500	-2 004	-4 496	-6 550	-50	-50
320 21	Hästtorget/Arielparken ombyggnad	0	0	0	0	0	750
320 23	Naturstensgator	-2 500	0	-2 500	-800	1 700	1 700
320 24	Stadsmiljöförnyelse	-500	-120	-380	-500	0	0
320 25	Sölvesborgsbron underhåll	-1 600	0	-1 600	-750	850	0
320 26	Trafiksignal Järnvägsgatan	0	-713	713	-781	-781	-781
320 31	Stensatta ytor järnvägsstation	-400	0	-400	-400	0	-
320 32	Södergatan tillgänglighetsanpassning	-500	0	-500	-500	0	-
324 68	Beläggningsprogram	-10 000	-6 818	-3 182	-9 938	62	318
325 22	Lekplatsutveckling	-5 064	-5 701	637	-5 711	-647	-641
325 42	Reinvestering park och grönytor	-1 500	0	-1 500	-700	800	1 500
380 05	Avfallshantering offentlig plats	-1 000	0	-1 000	0	1 000	1 000
	Delsumma Gata/Parkavdelningen	**-35 864**	**-19 851**	**-16 013**	**-31 346**	**4 519**	**5 381**
331 31	Toaletter Slottslängorna /vikvägg	-287	0	-287	0	287	0
334 10	Strandvallen utveckling	-1 275	-922	-353	-1 215	60	0
334 12	Strandvallen Omkl rum A-plan	-22 177	-12 236	-9 941	-19 326	2 851	4 191
334 19	Strandvallen omkl rum D-plan	0	-310	310	-410	-410	-337
334 25	Svarta Led omklädningsrum ishall/fotboll	-15 641	-1 868	-13 773	-6 371	9 270	7 034
334 52	Friluftsliv, tillgänglighet, skyltar enligt plan	-150	0	-150	-150	0	0
340 12	Polstjärnans nybyggnad förskola	0	-150	150	-150	-150	-150
390 18	Konsthall RCO låssystem	-130	-130	0	-130	0	0
390 19	Bokeslätt ridskola renovering 2025, därefter årligen	-1 550	-904	-646	-1 527	23	0
390 30	Stadshuset, nytt larm	-300	0	-300	0	300	0
390 31	Mjällby skola miljöhus enl förel.	-650	-578	-73	-578	73	73
390 33	Skyddsrumsåtgärder	-2 170	0	-2 170	0	2 170	2 170
390 35	Alltoa Ryssberget	-175	0	-175	-175	0	0

390 36	Rådhuset ombyggnad	0	0	0	0	0	0
390 37	Backstugans fsk renovering	-1 000	0	-1 000	0	1 000	1 000
390 38	Bossabo ventilation	0	0	0	0	0	0
390 39	Byggprogrammet	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
390 40	Järnvägsstationen ventilation	-600	0	-600	0	600	600
390 41	Rådhuset inköp	0	0	0	0	0	0
390 42	Strandvallen ståplats takbyte	-1 500	-45	-1 455	-115	1 385	1 442
390 43	Svarta Led konstgräs omläggning	-2 500	-1 934	-566	-4 446	-1 946	-2 000
390 44	Strandvallen Gräsklippare	-1 748	-1 649	-100	-1 748	0	100
390 46	Strandvallen iordningställande av parkering	-1 000	-990	-10	-990	10	10
390 47	Strandvallen anpassning europacupspel	-2 200	-2 693	493	-2 693	-493	-493
390 48	Svarta Led omklädningsrum A-plan renovering	-2 500	-1 745	-755	-2 040	460	-2 051
390 50	Strandvallen belysning C-plan	-750	0	-750	-750	0	-
390 62	Strandvallen asfaltering	-1 000	0	-1 000	-900	100	-
392 37	Smeden 5	0	-316	316	-316	-316	-316
392 38	Byte till LED-belysning	-1 000	-901	-99	-1 000	0	0
3931 1	Periodiskt fastigetsunderhåll	-5 737	-4 017	-1 720	-5 737	0	-30
	Delsumma Fastighetsavdelningen	**-66 040**	**-31 386**	**-34 654**	**-50 766**	**15 274**	**11 243**
SFKF totalt		**-130 138**	**-73 943**	**-56 196**	**-107 075**	**23 064**	**20 783**

Helårsprognos per sista september

SFKN § Dnr 2026/2

Meddelanden mm (samlingsärende)

FÖRSLAG TILL BESLUT

Meddelandena läggs till handlingarna.

Meddelande

Dnr 2026/93

Rapport från kontroll av dataskyddsefterlevnad 2026 för samhällsbyggnads-, fritid och kulturnämnden.
