



Hur tolkas regional fysisk planering i kommunala översiktsplaner?

Mot Region Skånes målbild om *Den flerkärniga miljonstaden Skåne* med en bebyggelsestruktur som stödjer en minskning av de regionala persontransporternas utsläpp av växthusgaser

Hanna Frisk

2013

Miljövetenskap

Examensarbete för masterexamen 30 hp

Lunds universitet

Hur tolkas regional fysisk planering i kommunala översiktsplaner?

Mot Region Skånes målbild om *Den flerkärniga miljonstaden Skåne* med en bebyggelsestruktur som stödjer en minskning av de regionala persontransporternas utsläpp av växthusgaser

Hanna Frisk, augusti 2013



©Region Skåne/Strukturbild

Handledare:

Jamil Khan

Miljö- och energisystem
LTH, Lunds universitet

Fredrik Pettersson

Miljö- och energisystem
LTH, Lunds universitet

FÖRORD

Detta examensarbete om 30 högskolepoäng är det sista momentet på min masterutbildning i Miljövetenskap vid Lunds Universitet. Därmed läggs locket på och jag vill tacka Lund för fem fantastiska år i studentbubblan. Nu väntar nya utmaningar och erfarenheter – både med vemod och med ett stort äntligen.

Jag vill ta tillfället i akt och tacka mina handledare *Jamil Khan* och *Fredrik Pettersson* för ert engagemang och er vägledning i mitt arbete. Eftersom både statsvetenskap och fysisk planering var relativt outforskade områden för mig har er guidning i snårigheten varit välbehövlig. Dessutom vill jag passa på att tacka *Region Skåne* och framför allt *Tine Utzon-Frank* (Avdelningen för Regional Utveckling, Region Skåne) för att ni gav mig möjligheten att genomföra denna studie. Det är ett utmanande arbete ni bedriver och det ska bli spännande och se hur arbetet kommer att utvecklas framöver. Vidare vill jag tacka alla som jag har intervjuat under min studie; *Magnus Ydmark* (Helsingborgs kommun), *Anders Nyqvist* (Lomma kommun), *Johan Lindström* (Lunds kommun), *Jeanette Gabrielsson* (Svedala kommun), *Linda Svederberg* (Åstorps kommun) och *Linnéa Widing* (Östra Göinge kommun). Tack för att ni tog er tid, ställde upp med kort varsel samt lämnade snabb feedback på intervjumaterialet.

Sist men inte minst vill jag rikta ett stort tack till min *familj* och alla mina *vänner* (ni vet vilka ni är) för att ni har peppat mig och stått ut med alla mina dippar under detta arbete. Utan ert stöd hade arbetet inte blivit som det blev och med största sannolikhet aldrig blivit färdigskrivet. Tack!

Hanna Frisk
Lund, augusti 2013

ABSTRACT

The society is constantly changing because of the globalization and the requirements of specialization increases. In regional growth policies regional expansion is advocated as a mean of increasing economic growth. Increased mobility is a prerequisite for regional expansion, something that conflicts with established climate and transport policy objectives. This essay examines how municipalities in Scania is planning for the built environment and if the spatial planning contribute to an energy efficient transport pattern at a regional level, with focus on personal transportation. The project *Strukturbild för Skåne* is Region Skåne's attempt to link the regional development program with the municipal comprehensive plans. The actors have together developed a structure image for Scania including common strategies to develop a polycentric regional physical structure. Therefore, this essay also examines if the structural image of Scania contribute to an energy efficient transport pattern at a regional level and if the municipal spatial planning contributes to the fulfilling of the structural image. The purposes have been answered by using qualitative methods for the gathering of empirical data. Initially a literature survey was conducted to explain what research says about the relationship between physical structures, transport patterns and energy consumption. Several physical measures for an energy efficient transport pattern were identified during the literature survey. Comprehensive municipal plans were examined by textual analysis and plan architects were interviewed to examine how the physical measures are reflected in the spatial planning.

The result shows that the municipalities in Scania are including the physical measures needed for a future energy efficient transport pattern in their comprehensive planning. The main strategy is to plan for cohesive and dense urban agglomerations, but the planning focus on a dense city center and a gradually decreasing density towards the agglomerations edge zone. The strategy is to prioritize the expansion of a few urban agglomerations and avoid scattered rural settlements. Another main strategy is to locate new development areas with access and closeness to transport infrastructure, i.e. close to the train stop and/or the bus stop. An unexpected result was the lack of agreed and established definitions on distance concepts such as close to a train station, close to public transport mode, acceptable cycling distance and acceptable walking distance. An additional result was that the municipalities are planning the largest expansion in the urban agglomeration were the train station is located. This does not mean a conscious prioritization of the train station. Instead, the main reason seems to be that the urban agglomeration is the county seat. The result also shows that proximity to a train station is not always regarded more valuable than proximity to a bus stop when analyzing a location of a development area, and no municipality exclusively prioritizes an expansion of agglomerations that have a train station. Another municipal strategy is to plan for multi-functional areas and to some extent for multi-functional buildings. As for distance concepts the definitions of multi-functional areas are varying between the municipalities. The municipalities argue that their comprehensive planning contribute to a polycentric regional physical structure but the result shows that the local planning rather result in a dispersed regional structure. This indicates that it is problematic to translate a regional structural image in the local spatial planning.

The conclusion is that the ambition of an energy efficient transport pattern at a regional level are included in the municipal comprehensive planning. However, it is difficult to determine if the planning steer the development in a desirable direction. Reasons are that a comprehensive plan is not legally binding and that consistent definitions of planning concepts are absent. Therefore, municipal spatial planning is pointing in different directions.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1 INTRODUKTION	1
1.1 Syfte och frågeställningar.....	2
1.2 Avgränsningar.....	3
1.3 Disposition.....	3
2 METOD	4
2.1 Val av metod och forskningsansats.....	4
2.2 Litteraturinventering.....	4
2.3 Skånska kommuners översiktsplaner.....	5
2.3.1 Val av fall.....	5
2.3.2 Kvalitativ textanalys.....	6
2.3.3 Avgränsningar.....	6
2.4 Intervjuer.....	7
2.4.1 Val av fall.....	7
2.4.2 Val av intervjupersoner.....	7
2.4.3 Genomförande av forskningsintervjuerna.....	8
3 UTVECKLING OCH UTFORMNING AV FYSISK PLANERING	9
3.1 Utveckling av kommunal fysisk planering.....	9
3.1.1 Historik.....	9
3.1.2 Plan- och bygglagen.....	10
3.1.3 Nuvarande aktörer och planinstitut.....	10
3.2 Utveckling av regional tillväxtpolitik.....	12
3.2.1 Historik.....	12
3.2.2 En omvärld i förändring.....	13
3.2.3 Regionala tillväxtavtal (RTA) och regionala tillväxtprogram (RTP).....	14
3.2.4 Regionala utvecklingsprogram (RUP) och regionala utvecklingsstrategier (RUS).....	14
3.2.5 Vägen mot en ökad samverkan mellan regionala utvecklingsprogram och översiktsplaner.....	15
3.2.6 Nuvarande koppling mellan regional tillväxtpolitik och fysisk planering: RUP-ÖP.....	17

3.3 Den svenska transportsektorn	18
3.3.1 Transportpolitiska mål.....	18
3.3.2 Transportarbete, färdmedelsfördelning och utsläpp av växthusgaser	19
3.3.3 Bedömning av måluppfyllelse	20
3.4 Avslutande sammanfattning	22
4 STRUKTURBILD FÖR SKÅNE	23
4.1 Historik	23
4.2 Strukturbild för Skåne	23
4.3 Strategiområden för Den flerkärniga miljonstaden Skåne.....	25
4.3.1 Satsa på Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor samt utveckla den flerkärniga ortsstrukturen	25
4.3.2 Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne.....	27
4.3.3 Växa effektivt med en balanserad och hållbar markanvändning.....	28
5 FYSISK PLANERING FÖR ETT ENERGISNÅLT REGIONALT TRANSPORTMÖNSTER.....	29
5.1 Inventering av forskningslitteratur.....	29
5.1.1 Täthet	30
5.1.2 Funktionsblandning	31
5.1.3 Regional struktur	32
5.1.4 Tillgång och närhet till transportinfrastruktur	33
5.1.5 Ett skånskt perspektiv	35
5.2 Avslutande sammanfattning – teoretisk analysram.....	37
6 EMPIRI OCH ANALYS.....	42
6.1 Täthet och markutnyttjande	42
6.2 Tillgång och närhet till transportinfrastruktur	49
6.3 Funktionsblandning, arbetsplatser och offentlig och kommersiell service	57
6.4 Flerkärnig regional struktur och strategiområdena i Strukturbild	62
7 DISKUSSION.....	68
7.1 Inledande sammanfattning	68
7.2 Den teoretiska analysramen och översiktsplanering	69
7.3 Täthet och markutnyttjande	70

7.3.1 Innebörd och tillämpning av begreppet förtätning.....	70
7.3.2 Koncentrerad utbyggnad av tätorterna	70
7.3.3 Prioriteringsordning och exploateringsgrad.....	70
7.4 Tillgång och närhet till transportinfrastruktur	71
7.4.1 Innebörd och tillämpning av begreppen stationsnära läge, kollektivtrafikhärlärläge, acceptabelt cykelavstånd och acceptabelt gångavstånd	71
7.4.2 Koncentrerad utbyggnad av stationssamhällen.....	72
7.5 Funktionsblandning, offentlig och kommersiell service och arbetsplatser	73
7.5.1 Innebörd och tillämpning av begreppet funktionsblandning.....	73
7.5.2 Olika typer av funktionsblandning	74
7.5.3 Funktionsblandning i stations- eller kollektivtrafikhärlärlägen	75
7.6 Flerkärnig regional ortstruktur och strategiområdena i Strukturbild.....	76
7.6.1 Ekonomisk tillväxt och regionförstoring.....	76
7.6.2 Innebörd och tillämpning av begreppet flerkärnig ortstruktur	76
7.6.3 Konsensusbaserad fysisk planering för att nå målbilden	77
7.6.4 Innebörd och tillämpning av de tre strategiområdena	78
8 SLUTSATS	79
8.1 Frågeställningar och slutsatser.....	79
8.2 Ett framtidsperspektiv – Regional fysisk planering	83
8.2.1 Utveckla det befintliga plansystemet.....	84
8.2.2 Förändra det befintliga plansystemet	85
9 REFERENSER	87

1 INTRODUKTION

En progressiv svensk riksdag har antagit en vision för 2050 med följande delmål, att:

”Sverige vid denna tid har en hållbar och resurseffektiv energiförsörjning och inga nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären” (Regeringen, 2012)

”År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen” (Regeringskansliet, 2009)

Trots att transportsektorns utsläpp av växthusgaser har minskat sedan 2005 är klimatmålen en stor utmaning för Sverige och därmed även för Skåne (Naturvårdsverket, 2013c). Eftersom persontransporterna står för majoriteten av transportsektorns utsläpp är en av de största utmaningarna i Skåne att minska personbilstransporterna samt att öka andelen miljöanpassade transporter (Länsstyrelsen i Skåne län, 2010a). Samtidigt bidrar globaliseringen till att samhället är under ständig förändring. För att hänga med i utvecklingen ökar kraven på specialisering, krav som i sin tur fordrar en ökad tillgänglighet för en effektiv rekrytering av kvalificerad arbetskraft. Strävan efter en fortsatt regionförstoring som medel för ökad ekonomisk tillväxt gör att transporterna ökar, något som kommer i konflikt med uppsatta klimatmål (Johansson, 2008). Utmaningen är att förena en ökad tillgänglighet med kraven på en minskad klimatbelastning. Bättre teknik och energieffektivisering av fordon är nödvändigt och viktigt, men enligt Trafikverket (2012a) kommer detta inte att vara tillräckligt för att minska utsläppen av växthusgaser i den omfattning som krävs tillräckligt fort.

Numera har intresset ökat för hur fysisk planering enligt plan- och bygglagen, PBL, (SFS 2010:900) kan användas som ett verktyg för att minska det motoriserade transportbehovet. Dessutom har fysisk planering ett stort inflytande på vilka färdmedel som är attraktiva. Här har kommunerna en central roll som formellt ansvariga för bebyggelse- och markanvändningsplaneringen via det så kallade planmonopolet. Enligt 3 kap. 1-2 § PBL (2010:900) ska varje kommun ha en aktuell översiktsplan, ÖP, som ska ange inriktningen för den långsiktliga utvecklingen av den bebyggda miljön. För att uppnå en hållbar regionförstoring gäller det att kommunerna tillämpar både ett lokalt och ett regionalt perspektiv i sin översiktsplanering. Kommunerna kan stärka den lokala och regionala tillgängligheten genom att koppla bebyggelseutvecklingen till befintlig eller framtida transportinfrastruktur (Region Skåne, 2010a).

Som ansvarigt organ för det regionala tillväxtarbetet har Region Skåne ansvar för framtagandet av det regionala utvecklingsprogrammet, RUP. Därmed har Region Skåne en central roll med avseende på regionalekonomiska frågor men en svagare roll med avseende på fysisk planering eftersom det är en kommunal angelägenhet. Kommunerna har å sin sida ofta en mer tillbaka dragen roll när det gäller regionala tillväxtfrågor. Dock medför den regionala befolkningstillväxten, regionförstoringen och klimathotet att utvecklingsfrågorna numera är av kommunöverskridande karaktär. Här krävs en ökad koordinering mellan kommunerna och Region Skåne eftersom regionala utvecklingsstrategier kräver kommunalt förtroende och legitimitet för att implementeras i översiktsplanerna. Det optimala hade varit om den regionala tillväxtpolitiken i större utsträckning kunde utkristalliseras via samverkan mellan kommunala och regionala aktörer. En möjlighet är att förena det regionala utvecklingsprogrammet med de kommunala översiktsplanerna för att på så vis skapa ett forum för dialog mellan de olika aktörerna (Engström et al., 2010).

Region Skåne har sedan 2005 arbetat med projektet *Strukturbild för Skåne* där syftet är att koppla samman det regionala utvecklingsprogrammet med de kommunala översiktsplanerna. Strukturbild är Region Skånes arena för dialog med kommunerna där avsikten är att skapa en regional samsyn på utvecklingsfrågorna i Skåne. Tillsammans har aktörerna tagit fram en *Strukturbild för Skåne 2030 – Den flerkärniga miljonstaden Skåne* med fem gemensamma strategiområden för att utveckla hållbara fysiska strukturer. Strategiområdena ska belysa samspelet mellan kollektivtrafik, infrastruktur, bebyggelse och grönstruktur och för att de ska få genomslagskraft gäller det att strategiområdena konkretiseras i de kommunala översiktsplanerna (Region Skåne, 2012a). På så vis kan den fysiska planeringen bidra till en hållbar utveckling i Skåne, det vill säga en regional utveckling som leder till ökad tillväxt och ökad regionförstoring samtidigt som persontransporternas utsläpp av växthusgaser minskar.

1.1 Syfte och frågeställningar

Studien tar avstamp i *Strukturbild för Skåne 2030 – Förslag till gemensamma strategier för Den flerkärniga miljonstaden Skåne*. Tidigare studier indikerar att en regional flerkärnig ortsstruktur är fördelaktig, dels för att förbättra tillgängligheten i det skånska transportsystemet och dels för att minska persontransporternas utsläpp av växthusgaser (WSP, 2011). En utgångspunkt för denna studie är därför att en regional flerkärnig ortsstruktur är gynnsam för Skånes bebyggelseutveckling.

Studiens syfte är att utreda hur Skånes kommuner strategiskt planerar för den bebyggda miljöns utveckling och om planeringen stödjer en minskning av de regionala persontransporternas utsläpp av växthusgaser. Syftet besvaras genom en litteraturinventering om vad aktuell forskning säger om sambandet mellan fysiska strukturer, transportmönster och transportrelaterade utsläpp av växthusgaser. I efterföljande steg studeras kommunala översiktsplaner för att visa om/hur de studerade kommunerna planerar utifrån de fysiska åtgärderna som identifieras under litteraturinventeringen samt om kommunerna planerar mot en gemensam målbild – *Den flerkärniga miljonstaden Skåne*.

Utifrån syftet har följande frågeställningar formulerats:

- Vad säger litteraturen om vilka fysiska åtgärder en kommun kan arbeta med i sin fysiska planering för att styra bebyggelseutvecklingen mot ett mer energisnålt regionalt transportmönster avseende persontransporter?
- Överensstämmer de identifierade fysiska åtgärderna från litteraturinventeringen med *Strukturbild för Skåne 2030 – Förslag till gemensamma strategier för Den flerkärniga miljonstaden Skåne*?
- Hur återspeglas de identifierade fysiska åtgärderna i de kommunala översiktsplanerna?
- Bidrar kommunernas översiktsplanering till ett energisnålt regionalt transportmönster avseende persontransporter respektive till den regionala målbilden om *Den flerkärniga miljonstaden Skåne*?

1.2 Avgränsningar

För studien har vissa ramar fastställts. Det är uteslutande fysisk planering enligt PBL (2010:900) som studeras och endast kommunala översiktsplaner. Studien fokuserar på att studera ”kommunens plats i regionen” men även ”regionen i kommunen” eftersom strategiområdena för *Den flerkärniga miljonstaden Skåne* innefattas. Av de fem gemensamma strategiområdena (se kapitel 4.3 för närmare beskrivning) inkluderas tre i den här studien. De två strategiområdena som uteslutits behandlar den sociala dimensionen i fysisk planering samt Skånes relation med Öresundsregionen och södra Sverige, något som denna studie inte avser att studera. Eftersom studien har en orientering mot en fortsatt regionförstoring är det främst arbetsrelaterade persontransporter som är intressanta i det sammanhanget. Studien har därför inriktats på att i huvudsak behandla arbetsrelaterade persontransporter. Det bör dock förtydligas att arbetsrelaterade transporter endast utgör en begränsad del av det totala transportarbetet i Skåne. I resvandeundersökningen Resvanor Syd 2007 undersöktes persontransporternas fördelning mellan olika ärenden. Enligt resultatet stod transporter med avseende på arbete/skola för 34 % av personbilarnas utsläpp av koldioxid. Därefter följde fritidsresor (32 %), inköp/service (14 %), tjänsteresa (10 %) samt hämta/lämna barn/annat (6 %) (Länsstyrelsen i Skåne län, 2010a).

1.3 Disposition

I nästkommande kapitel redogörs för de metodval som studien har baserats på. I kapitel tre följer en bredare teoribakgrund som redogör för utveckling och samspel mellan kommunal fysisk planering och regional tillväxtpolitik samt hur transportplaneringen influeras av detta samspel. Är du som läsare inte intresserad av någon djupare genomgång kan detta kapitel uteslutas ur din läsning. I kapitel fyra presenteras Region Skånes arbete med Strukturbild för Skåne och de gemensamma strategiområden som arbetet har resulterat i. I kapitel fem följer en mer renodlad teoribakgrund baserad på aktuell forskningslitteratur. Kapitlet fokuserar på att utveckla det ramverk som används i kapitel sex där det empiriska materialet analyseras. I kapitel sju följer en diskussion av vad som framkom under analysen och slutligen i kapitel åtta följer en sammanställning av studiens resultat och slutsatser.

2 METOD

I detta kapitel redogörs för studiens forskningsdesign och metodval. Studiens metoder för empiriinsamling är kvalitativa och består av litteraturinventering, textanalys och intervjuer.

2.1 Val av metod och forskningsansats

Kvalitativ metod karaktäriseras av att forskaren vill skapa en djupare förståelse av samhällsfenomen genom att få fram mångfasetterad och heltäckande empiri. Forskarens avsikt är därmed att skapa en helhet kring undersökta fenomen, till skillnad från en forskare som använder en kvantitativ metod. Med en kvantitativ metod försöker forskaren istället att kartlägga ett givet samhällsfenomen genom att räkna fenomenets förekomst (Johannessen & Tuft, 2003). För denna studie har en kvalitativ metod bedömts som mest lämpad eftersom studien inte avser att numeriskt mäta någon företeelse. Vid studiens ingångsskede fanns dock en ambition om att göra en kvantitativ beskrivning av översiktsplanerna, något som snabbt visade sig vara omöjligt på grund av brister i underlaget. Studiens avsikt är istället att skapa en ökad förståelse och djupare kunskap om fysisk planering i skånska kommuner.

Därtill finns två angreppssätt för att dra slutsatser, deduktiv eller induktiv forskningsansats, vilka på olika sätt beskriver relationen mellan teori och empiri. En deduktiv ansats kännetecknas av att forskaren genom en befintlig teori härleder en eller flera hypoteser som sedan provas empiriskt gentemot verkligheten. En induktiv ansats innebär istället att forskaren genom en empirisk undersökning av verkligheten gör observationer som utmynnar i generella teorier och begrepp. I kvalitativa studier används vanligtvis ett induktivt angreppssätt med fördel, medan det i kvantitativa studier användes ett deduktivt angreppssätt. De två forskningsansatserna kan betraktas som extremer och förekommer ofta i kombination, varvid det kan vara svårt att göra en tydlig distinktion mellan de båda (Esaiasson et al., 2007). I denna studie har en blandning av de båda ansatserna använts, dock med tyngdpunkt mot en induktiv ansats. Studiens deduktiva del består av den litteraturinventering som har utförts för att skapa en förståelse för redan befintlig teori. Därefter undersöktes om teorin överensstämmer med studiens empiriskt insamlade material, det vill säga översiktsplaner och intervjuer. Eftersom studiens slutsatser härleds ur empirin från översiktsplanerna och intervjuerna ansågs den induktiva ansatsen som mest lämplig.

2.2 Litteraturinventering

Inledningsvis gjordes en inventering av forskningslitteratur som berör sambandet mellan fysiska strukturer, transportmönster och persontransporternas utsläpp av växthusgaser. Inventeringen initierades med genomläsning av två befintliga litteraturinventeringar, dels *Bebyggelsestruktur och transporter* av Bengt Holmberg och dels *Stadsstruktur och transportrelaterad klimatpåverkan* av Patrik Tornberg och Inga-Maj Eriksson. Inventeringarna användes som vägledning vid uppstart av sökandet efter vetenskapliga studier, där studier sedan söktes upp och genomlästes. Dessa studier hänvisade i sin tur till liknande studier vilka i sin tur söktes upp och genomlästes. Efterhand bildades ett mönster där redan genomlästa studier började återkomma vid genomläsning av nya studier, varvid en förståelse för det eftersökta sambandet ansågs belyst.

Litteraturinventeringen bidrog till sökandet efter den analysram som användes i studiens efterföljande delar. En teoretisk analysram konstruerades innehållande teman med ett antal identifierade fysiska åtgärder som en kommun kan arbeta med i sin fysiska planering för att påverka samhällets transportmönster. Implementeras åtgärderna i den fysiska planeringen bör, rent teoretiskt, transportbehovet minska och därmed de transportrelaterade utsläppen av växthusgaser. Samtliga av de identifierade fysiska åtgärderna sorterades in under någon/några av strategiområdena för *Den flerkärniga miljonstaden Skåne*.

2.3 Skånska kommuners översiktsplaner

Redan vid studiens ingångsskede existerade en geografisk avgränsning bestående av Skåne län som geografiskt område. Skåne län utgörs av 33 kommuner, alla med en obligatorisk översiktsplan, som tillsammans påverkar bebyggelseutvecklingen mot *Den flerkärniga miljonstaden Skåne*. Studien är en fallstudie där den teoretiska analysramen prövas på det empiriska materialet, det vill säga de kommunala översiktsplanerna. Fallstudien omfattar ett strategiskt urval av ett mindre antal skånska kommuner. Orsaken är att en studie måste avgränsas för att vara hanterbar, både med hänsyn till studiens tidsbegränsning och med hänsyn till dess praktiska genomförbarhet. Hur många fall som ska ingå i en fallstudie är inte helt självklart, utan det beror på vilka generaliseringsambitioner som studien har. Här talar Esaiasson et al. (2007) om skillnaden mellan intern och extern validitet, där extern validitet innebär i vilken utstäckning studiens resultat är förenlig med andra fall som inte har ingått i studien. Eftersom denna studie avgränsats till Skåne län som geografiskt område finns det ingen ambition om extern validitet i fråga om resultatets överförbarhet till andra län. Dock gäller det att göra ett strategiskt urval av kommuner för att kunna dra generella slutsatser om de kommuner i Skåne län som inte ingick i studien. Därmed svarar studien för den interna validiteten, alltså Skåne län som geografiskt område. De urvalskriterier som användes presenteras nedan.

2.3.1 Val av fall

Referensramen för urval av kommuner bygger på Region Skånes arbete med Strukturbild för Skåne och *Förslag till strategier för Den flerkärniga miljonstaden Skåne*. Syftet med Strukturbild är att koppla samman det regionala utvecklingsprogrammet med de kommunala översiktsplanerna, en koppling som sedan 2011-05-02 även finns befast i PBL (SFS 2010:900), se förklaring i kapitel 3.2.6. Ett första urvalskriterium var att sortera ut kommunala översiktsplaner avtagna av kommunfullmäktigt efter 2011-05-02. Ett andra kriterium var att kommunen inte skulle bedriva ett pågående arbete med att ta fram en ny översiktsplan. De kommunala översiktsplanerna söktes upp, datum för antagande kontrollerades varvid resultatet visade att tre översiktsplaner hade antagits efter 2011-05-02 och att 11 kommuner bedrev en pågående planprocess. För att göra urvalet något större ändrades datum för antagande till 2010-01-01 och samma procedur genomfördes, se bilaga 1. Följande 10 kommunala översiktsplaner kunde identifieras vilka fick utgöra studiens empiriska material:

1. Helsingborgs kommun
2. Kävlinge kommun
3. Lomma kommun
4. Lunds kommun
5. Osby kommun
6. Svedala kommun
7. Trelleborgs kommun
8. Vellinge kommun
9. Åstorps kommun
10. Östra Göinge kommun

2013-03-12 antog Kristianstad kommun en ny översiktsplan men eftersom denna studie redan hade inletts uteslöts den planen.

2.3.2 Kvalitativ textanalys

För att besvara frågeställningarna utfördes en textanalys av de 10 översiktsplanerna. Enligt Esaiasson et al. (2007) är textanalys en lämplig metod när forskaren vill förstå helheten i texten eller söka efter uttalade innebörder som inte kan utläsas direkt ur texten. Textanalys innebär att forskaren bedriver en intensiv läsning av texten genom att aktivt ställa frågor till textmaterialet. Därefter besvaras frågorna, antingen direkt ur texten (textens manifesta budskap) eller indirekt genom att forskaren gör en tolkning inom det sammanhang texten återfinns i (textens latenta budskap). Därmed är en textanalys mer djupgående än en sammanfattning av textens innehåll. Förklaringen ligger i att det är forskaren som redogör för textens innehåll utifrån sin egen förståelse och tolkning. Därför är det viktigt att textmaterialet läses igenom ett flertal gånger och på olika sätt, från fort och övergripigt till långsamt och detaljerat (Esaiasson et al., 2007).

Denna studie har varit en form av *systematiserande textanalys* vilket innebär att översiktsplanernas textinnehåll klassificerades in under bestämda huvudkategorier (Esaiasson et al., 2007). Den teoretisk analysram som identifierats under litteraturinventeringen utgjorde följande fem huvudkategorier:

1. Täthet
2. Markutnyttjande
3. Närhet till offentlig och kommersiell service
4. Tillgång och närhet till transportinfrastruktur (I och II)
5. Funktionsblandning

I efterföljande steg konkretiserades respektive huvudkategori i ett antal subkategorier bestående av ett flertal preciserade frågor. Frågorna blev metodens analysredskap eftersom det var dessa som aktivt ställdes till texten. Vid sökandet av frågornas svar användes *ett öppet förhållningssätt*, alltså att svaret styrdes av det som hittades i textmaterialet (Esaiasson et al., 2007). Ett problem som uppdagades vid detta skede var svårigheten att placera in svaret under lämplig subkategori. Orsaken var dels att översiktsplanernas struktur var av varierande karaktär, från mer strategiska till mer specifika, och dels att svaren i flera fall föll under flera subkategorier. Vissa av frågorna kunde besvaras genom textens manifesta budskap medan andra frågor besvarades genom textens latenta budskap. För att klargöra skillnaden mellan de två svarssätten användes två redovisningsprinciper vid sammanställning av empirin. Den första principen består av sammanfattande referat av forskarens egen tolkning och den andra principen består av citat direkt hämtade från ursprungstexten. Samtliga svar sammanställdes i tabellform för att ge en samlad överblick av kommunernas fysiska planering, se bilaga 2. Därefter inleddes arbetet med sökandet mellan samband och mönster, dels mellan kommunerna och dels inom huvud- och subkategorierna.

2.3.3 Avgränsningar

Vid textanalysen genomlästes enbart kommunens aktuella översiktsplan. Därutöver arbetar majoriteten av kommunerna med fördjupningar av översiktsplanen samt med att ta fram andra strategiska dokument och program med en direkt koppling till planen. Enligt Esaiasson et al. (2007) hade det optimala varit att analysera allt material. Dock fanns det inte utrymme för ytterligare textmaterial i denna studie eftersom översiktsplanerna i sig krävde detaljerad och tidskrävande läsning.

2.4 Intervjuer

Enligt Kvale & Brinkmann (2009) är den kvalitativa forskningsintervjun ett samtal mellan två individer som har en struktur och ett syfte. Den kunskapsproducerande processen uppstår vid samspelet mellan intervjuaren och den som intervjuas under samtalet (Kvale & Brinkmann, 2009). Fördelen med forskningsintervjuer är att de fokuserar på djupet av det fenomen som undersöks. Genom erhållen information från den intervjuade kan forskaren tolka innebörden av det undersökta fenomenet (Johannessen & Tofte, 2003). En forskningsintervju kan vara av två olika typer, antingen en informantintervju eller en respondentintervju. Vid en informantintervju används intervjupersonen som en källa som ska generera kunskap om det fenomen som studeras – till exempel hur kommunens översiktsplanering bedrivs och hur det gick till när översiktsplanen togs fram. Vid en respondentintervju är det istället intervjupersonen som är studieobjektet och vad personen har för tankar och åsikter om det fenomen som studeras. I praktiken kan dock en intervjuperson fungera både som informant och respondent vid en forskningsintervju (Esaiasson et al., 2007). I denna studie användes informantintervjuer för att få ytterligare kunskap om kommunens översiktsplanering, men där informanten nyanserar kommunens planarbete utefter sin egen position.

2.4.1 Val av fall

Efter övervägande ansågs intervjuer med sex kommuner kunna rymmas inom studiens tidsram. Eftersom alla kommuner har en unik kontext kan ett strategiskt urval göras utefter en mångfald kontextuella variabler. För att sortera ut relevanta variabler hämtades kommunstatistik från Statistiska centralbyrån, Region Skåne och kommunernas översiktsplaner, se bilaga 3. När information inhämtats stod det klart att gruppering av likvärdiga kommuner inte skulle vara möjligt, utan vissa kriterier fick styra urvalet samt när kommunen hade tid för en intervju. Generellt efterstävades en variation av kommuner med avseende på invånarantal (högt/lågt), årlig befolkningsökning (kraftig/mindre kraftig/minskning), landareal (stor/liten), befolkningstäthet (hög/låg), tågstation (finns/saknas), utpekad tillväxtmotor av Region Skåne (ja/nej) samt nettopendling (inpendling/utpendling). Urvalet blev följande kommuner:

- Helsingborg
- Lomma
- Lund
- Svedala
- Åstorp
- Östra Göinge

2.4.2 Val av intervjupersoner

Urvalsprincipen för intervjupersoner i denna studie var *centralitet*, det vill säga centralt placerade personer på kommunen med god kunskap och erfarenhet om kommunens översiktsplanering. På respektive kommuns hemsida uppsöktes en informant involverad i kommunens strategiska planarbete till vilken e-post sändes. I e-posten gjordes en kort förklaring över studiens övergripande syfte, syftet med intervjun och vilken kunskap och erfarenhet som eftersöktes. Om den utvalda informanten inte ansåg sig lämplig för intervjun ombads denna uppge någon annan lämplig informant på kommunen. Detta innebar att ett *snöbollsurval* gjordes, det vill säga ett urval där forskaren hänvisades vidare till dess att lämplig informant hade nåtts. Hur många personer från respektive kommun som borde intervjuas var inte helt givet. Kvale & Brinkmann (2009: 129) hänvisar forskaren att:

”Intervjua så många personer som behövs för att ta reda på vad du behöver veta”

medan Esaiasson et al. (2007: 292) hänvisar forskaren att:

”... fortsatt göra intervjuer tills det uppstått teoretisk mättnad, det vill säga tills det inte uppkommer nya relevanta aspekter /.../”

I denna studie bedömdes en intervju per kommun vara tillräckligt eftersom syftet var att skapa en förståelse för kommunens fysiska planering, inte hur olika informanter uppfattar planeringen, se bilaga 4 för information angående aktuella informanter.

2.4.3 Genomförande av forskningsintervjuerna

Efter att översiktsplanerna hade analyserats och intervjuerna hade bokats konstruerades en intervjuguide, se bilaga 5. Intervjuguiden ska fungera som ett hjälpmedel under intervjun och måste inte följas till punkt och pricka (Easiasson et al., 2007). I denna studie gjordes semistrukturerade intervjuer, det vill säga att samma frågor ställdes till alla informanter men där svarsalternativen var öppna. Detta gav informanten möjlighet att formulera svaren på sitt sätt och vid de tillfällen då frågor utöver intervjuguiden dök upp under intervjun kunde dessa ställas. Intervjuguiden delades in i övergripande teman med ett antal generella frågor kopplade till varje tema och sändes med e-post till informanten två till sex dagar innan intervjutillfället. Till de generella frågorna formulerades underfrågor inför intervjutillfället med koppling till respektive kommuns översiktsplan. Underfrågorna sändes dock inte i förväg till informanten. Intervjun utfördes ansikte mot ansikte på plats i respektive kommun. Samtliga intervjuer dokumenterades genom ljudinspelning under informantens samtycke samt kompletterades med anteckningar. Direkt efter intervju, eller efterföljande dag, transkriberades intervjun. Intervjuerna skrevs ut så ordagrant som möjligt, dock uteslöts intonationer och känslöbetonade uttryck. Den utskrivna intervjun användes i det efterföljande analysstadiet. Samtliga informanter fick möjlighet att läsa igenom den sammanställda empirin för att kontrollera att felciteringar och dylikt inte förekom.

3 UTVECKLING OCH UTFORMNING AV FYSISK PLANERING

I detta kapitel redogörs för relationen mellan regional tillväxt och hållbar transportplanering och hur den kommer till uttryck i den fysiska planeringen. Kapitlet inleds med att beskriva hur den kommunala fysiska planeringen samt den regionala tillväxtpolitiken har utvecklats och successivt närmat sig varandra över tiden. Därefter följer en redogörelse av den svenska transportsektorn. Kapitlet avslutas med en sammanfattning som synliggör den konflikt som råder mellan planeringsnivåerna och uppsatta klimat- och transportpolitiska mål.

3.1 Utveckling av kommunal fysisk planering

3.1.1 Historik

För att hantera den kraftiga urbaniseringen infördes 1874 Sveriges första bygglagstiftning, *1874 års byggstadga*. Enligt byggstadgan skulle kommuner upprätta stadsplaner, men då stadgan saknade civilrättslig status behövde fastighetsägare inte följa stadsplanerna. För att kunna styra tätortsutvecklingen i önskvärd riktning blev lösningen kommunala markinköp. Utanför stadsplanlagt område var det ännu omöjligt för kommunerna att styra bebyggelsen (COMMIN, 2007). Med *1907 års stadsplanlag* infördes det kommunala planmonopolet eftersom stadsplanerna nu skulle antas av stadsfullmäktige samt fastställas av regeringen. Kommunens position gentemot fastighetsägaren förstärktes med *1931 års reform av stadsplanlagen* eftersom kommunen fick rätt att i bindande bestämmelser kunna styra användningen av byggnadskvarter, gator och allmän platsmark samt hur byggnader skulle formges. Regeringen fick också besluta om upprättandet av *byggnadsplan* utanför tätort om ett större byggprojekt var att förvänta. Problemet med 1931 års stadsplanlag var att kommunerna inte kunde reglera var tätbebyggelse fick uppkomma. Införandet av *1947 års byggnadslag* innebar avsevärda reformer av kommunens rätt i förhållande till den enskilda fastighetsägaren. Platser där tätbebyggelse var lämpligt eller var att förvänta skulle planläggas av kommunen (stadsplan eller byggnadsplan). All nybyggnation krävde bygglov och byggandet fick inte strida mot planen. Dessutom behövde inte fastighetsägaren ersättas ekonomiskt för utebliven markanvändning om bygglov nekades (Blücher, 2006). Med 1947 års byggnadslag introducerade även de övergripande planinstituterna *generalplan* (för städer och tätorter) och *regionplan* (för flera kommuner). Precis som för övriga planer fastställdes dessa av regeringen, varvid ett fastställande gjorde generalplanen bindande medan regionplanen endast fungerade som en rekommendation (COMMIN, 2007). 1965 hade en fysisk riksplanering påbörjats med syftet att kartlägga vilka naturvärden som var av riksintresse. Orsaken var att bygglov i glesbygdsområden i princip var ohindrad och den industriella expansionen och en växande fritidsbebyggelse hade gjort att stora naturresurser hade tagits i anspråk. Efter de ändringar som gjordes i *bygglagstiftningen 1972 och 1973* krävdes bygglov även för enstaka hus i glesbebyggelse (Blücher, 2006). 1972 rekommenderade Statens Planverk kommunerna att ta fram kommunöversikter och markdispositionsplaner för hela kommunarealen till förmån för generalplanen (Tillväxtanalys, 2013). Syftet var att dessa skulle öka kommunernas inverkan i frågor om markanvändning. Vid denna tidpunkt var det kommunala planmonopolet som starkast eftersom ramverket omfattade all typ av bebyggelse, kommunen hade rätt till expropriation av mark samt hade stort inflytande på markanvändningen genom att själv vara en stor markägare (Blücher, 2006).

3.1.2 Plan- och bygglagen

Plan- och bygglagen, PBL, (SFS 1987:10) infördes 1987 för att förnya och förenkla plansystemet och är aktuell än idag. Den stora skillnaden gentemot föregående lagstiftning är att PBL inriktas mot planeringsprocessen, det vill säga att samordna intressen och lösa konflikter i ett tidigt skede vid byggande och förändring av mark- och vattenanvändning. Med lagen infördes ett obligatoriskt krav på att varje kommun ska ha en *översiktsplan* som är antagen av kommunfullmäktige (vilket ersatte den frivilliga generalplanen) och stadsplan och byggnadsplan ersattes med *detaljplan*. Kommunerna fick ett utökat ansvar genom att den statliga prövningen av planbeslut togs bort. Idag får staten, via Länsstyrelsen, endast ingripa mot ett kommunalt planbeslut om det står i strid med riksintressen, med mellankommunala intressen eller i frågor som innebär fara för människors hälsa och säkerhet. Regeringen får även besluta om lokalisering av kärnkraftsavfall samt anläggningar i trafikens infrastruktur och vattenkraft. Kommunens ställning gentemot fastighetsägaren försvagades i och med att den enskilde fick rätt till ekonomisk trygghet till pågående markanvändning samt rätt till ekonomisk ersättning vid intrång i pågående markanvändning (COMMIN, 2007). PBL (SFS 1987:10) har reviderats vid ett flertal tillfällen och 2011-05-02 ersattes lagen i sin helhet med en *ny plan- och bygglag (SFS 2010:900)*. Målsättningen med nya PBL var bland annat att göra ramverket mer lättöverskådligt samt att göra det enklare för medborgaren. Exempel på förändringar är att bygglovansökningar ska besvaras inom 10 veckor, en förstärkt kvalitetskontroll av byggandet, krav på närhet till grönområden och att kommunerna måste ta hänsyn till miljö- och klimataspekter i planarbetet (Regeringskansliet, 2010)

3.1.3 Nuvarande aktörer och planinstitut

Sverige har ett plansystem där det enligt 1 kap. 2§ PBL (2010:900):

”... är en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark och vatten”

Detta så kallade planmonopol ger kommunerna rätt att reglera användningen av mark- och vattenområden, bebyggelse och byggnadsverk genom planinstitutens översiktsplan, detaljplan och områdesbestämmelser. Trots att planmonopolet ger den lokala nivån en stark position i den svenska samhällsorganisationen är även övriga administrativa nivåer inblandade i planeringen (Boverket, 2009). Kommunerna måste i den fysiska planeringen följa de nationella politiska mål som fastställts av staten och därmed även lagstiftning inom EU. På regional nivå bedriver Länsstyrelserna tillsyn eftersom de har delegerats ansvaret att kontrollera att kommunerna fullföljer de statliga intressena enligt 3 kap. 16 § PBL (2010:900). Till respektive översiktsplan ska Länsstyrelsen lämna ett granskningsyttrande som redovisar om planen är förenlig med målen. Länsstyrelsen saknar dock befogenhet att upphäva en översiktsplan eftersom planen inte är juridiskt bindande (3 kap. 20 § PBL 2010:900). Däremot kan Länsstyrelsen under vissa omständigheter överpröva eller upphäva en detaljplan som antagits av kommunen (11 kap. 11 § PBL 2010:900). På nationell nivå övervakar Boverket hur PBL tillämpas och kan om det behövs initiera förändringar i lagstiftningen (Boverket, 2012b).

Regionplan

Flertalet lokala planeringsfrågor är av gränsöverskridande karaktär och ger en påverkan utanför den kommunala administrativa enheten, bland annat frågor rörande infrastruktur, energi, klimat, handel samt bostadsbyggande (Boverket, 2009). I 7 kap. PBL (2010:900) ges förutsättningar för fysisk planering på regional nivå där regeringen vid behov kan tillsätta ett regionplaneorgan för att samordna mellankommunala planeringsfrågor. Regionplaneorganet

kan anta en *regionplan* som ska ange grunddrag för användning av mark- och vattenområden samt riktlinjer för lokalisering av bebyggelse och byggnadsverk¹. Regionplanen ska vara vägledande för beslut om översiktsplaner, detaljplaner och områdesbestämmelser. Regionplanen är inte juridiskt bindande vilket betyder att kommunerna inte måste tillämpa dess innehåll i sina översiktsplaner (7 kap. PBL 2010:900). Både formella och informella mellankommunala samarbeten förekommer dock i andra konstellationer runt om i landet (Boverket, 2009). I Skåne finns bland annat mellankommunalt samarbete i Skånes fyra hörn – MalmöLundregionen, Skåne Nordost, Skåne Nordväst och SÖSK (Sydöstra Skånes Samarbetskommitté).

Översiktsplan

Enligt 3 kap. PBL (2010:900) är det obligatoriskt för samtliga kommuner att ha en aktuell översiktsplan som omfattar hela den geografiska ytan. Planen ska redovisa hur mark- och vattenområden ska användas, hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras samt hur allmänna intressen, riksintressen och miljö kvalitetsnormer ska tillgodoses enligt Miljöbalkens (1998:808) 2:a, 3:e och 4:e kapitel. Planen ska också redovisa hur kommunen avser att ta hänsyn till nationella och regionala mål, planer och program. Planen ska utformas så att innebörden och konsekvenserna av den tydligt framgår och minst en gång under mandatperioden ska kommunfullmäktige pröva om översiktsplanen är aktuell i förhållande till de krav som ställs (3 kap. PBL 2010:900). Trots att översiktsplanen inte är juridiskt bindande är den både tidsmässigt och geografiskt ett strategiskt och vägledande verktyg för kommunen. Planen redovisar kommunens långsiktiga målsättning för den fysiska miljöns utveckling och är därmed kommunens instrument för att styra utvecklingen i en önskvärd riktning. Översiktsplanen visar även kommunens roll i ett vidare sammanhang, till exempel i den regionala utvecklingsplaneringen och i frågor rörande statliga infrastruktursatsningar. Samtidigt fungerar planen som en vägledande plattform för de bygg- och tillståndsbeslut som kommunen tar här och nu (Nyström & Tonell, 2012). Översiktsplanen ska vara aktuell och för att inte behöva uppdatera hela planen kan kommunen arbeta med fördjupningar eller tillägg. En fördjupning görs för ett utpekade geografiskt område, till exempel en tätort eller en kuststräcka, och ska ha en mer detaljerad utformning än översiktsplanen. Ett tillägg innebär att kommunen inkluderar en tematisk fråga som inte tidigare har behandlats i översiktsplanen. Ett tillägg gäller för hela den geografiska ytan och kan till exempel utgöras av frågor rörande vindkraft eller förorenade områden (Boverket, 2010a).

Detaljplan och områdesbestämmelser

Detaljplaner och områdesbestämmelser är kommunens instrument för att juridiskt reglera och pröva ett mindre mark- eller vattenområdes lämplighet för bebyggelse och byggnadsverk samt för att reglera bebyggelsens utformning. Genom detaljplanen implementerar kommunen den lokala bebyggelsepolitiken genom att byggnadsnämnden prövar efterföljande bygglov gentemot detaljplanen. I PBL finns bestämmelser om under vilka omständigheter en detaljplan ska upprättas, men det är kommunen själv som beslutar när och var en detaljplan ska tas fram. En detaljplan krävs bland annat för ny sammanhållna bebyggelse och när existerande bebyggelse ska förändras eller bevaras. Kommunen anger detaljplanens genomförandetid som ska vara minst fem år och maximalt 15 år. Detaljplanen fortsätter att gälla vid genomförandetidens utgång men kan därefter ersättas, ändras eller upphävas (4 kap. PBL 2010:900). Kommunen får anta områdesbestämmelser för begränsade områden som inte

¹ Regeringen har utsett regionplaneorgan i Stockholms län och Göteborgsregionen. Hittills har tre regionplaner antagits, samtliga för Stockholms län (Boverket, 2013).

omfattas av detaljplan. Med områdesbestämmelser får kommunen endast reglera grundragen för användning av mark- och vattenområden, till exempel om kommunen vill säkerställa syftet med översiktsplanen eller för att tillgodose ett riksintresse (4 kap. PBL 2010:900). Skillnaden gentemot en detaljplan är att områdesbestämmelser endast får reglera ett begränsat antal frågor, saknar genomförandetid, ger ingen säkerställd byggrätt och ger inte kommunen rätt att lösa in mark för allmän plats (Boverket, 2002).

3.2 Utveckling av regional tillväxtpolitik

3.2.1 Historik

I början på 1960-talet fick den svenska regionalpolitiska samhällsplaneringen sitt riktiga genombrott när en aktiv lokaliseringpolitik föreskrevs². Orsaken var att effektiviseringar inom jord- och skogsbruket i kombination med en växande industrisektor hade gjort att urbaniseringen tilltog och landsbygden avbefolkades. Syftet med det nya politikområdet var att hejda den regionala obalansen genom att styra näringslivsutvecklingen så att ett differentierat näringsliv återfanns i varje region. 1967 infördes statlig *länsplanering* med Länsstyrelsen som ansvarigt organ och 1970 infördes att Länsstyrelsen även skulle ta fram *länsprogram*. Genom kvantitativa trendanalyser av befolknings- och sysselsättningsutvecklingen skulle befolkningsmål för respektive län formuleras samt i länsprogrammet precisera vilka åtgärder som var nödvändiga för måluppfyllelse (Nilsson, 2006). Länsprogrammet utarbetades i samarbete mellan Länsstyrelsen och kommunerna för att möjliggöra en prioritering av insatsbehov mellan länets kommuner. Vid denna tid införde staten även en *ortssystempolitik* med syftet att identifiera olika ortstyper för att kunna skapa en hållbar regional ortstruktur. Idén var att flera orter inom en speciell näringsgren skulle kunna samspela med varandra för att öka motståndskraften vid konjunktur- och strukturomvandlingar. Länsstyrelsen skulle klassificera länets större orter enligt en ortshierarki. Varje län skulle innehålla ett *storstadsalternativ*, ett antal *tillväxtcentrum*, *serviceorter i glesbygd* samt *kommuncentra och kommundelcentra*. Därutöver hade riksdagen fastställt att Stockholm, Göteborg och Malmö var Sveriges *storstadsregioner*. Ortsklassificeringen innebar en hierarkisk struktur med stadsalternativ i toppen. Stadsalternativen skulle vara lämpliga för verksamheter i storstadsregioner medan tillväxtcentra skulle vara knutpunkt för näringslivsutveckling och service. Klassificeringen innebar att orterna strävade efter att utses till tillväxtcentrum eftersom dessa fick majoriteten av de statliga investeringarna (Tillväxtanalys, 2013). På 1980-talet hade ortssystempolitiken förlorat sin funktion och det blev tydligt att länsplanerna inte realiserades. Orsakerna var bland annat att urbaniseringsvågen hade avstannat på grund av att befolkningstillväxten avtog samt att norrlandsindustrierna gick bättre än näringslivet i övriga landet. Länsplaneringen och ortssystempolitiken avvecklades officiellt med 1982 års proposition³ och länsplanerna ersattes då med årliga *länsrapporter*. Efter 1994 års regionalpolitiska proposition⁴ fick Länsstyrelserna ansvaret för *länsanslaget*, det vill säga fördelning av statliga medel för det regionala utvecklingsarbetet. Utvecklingsarbetet skulle utgå ifrån långsiktiga strategier som arbetades fram av Länsstyrelserna i samverkan med övriga aktörer i länet. Utvecklingsarbetet skulle genomföras i projektform samt skraddarsys för respektive län och lokala

² SOU 1963: 58, *Aktiv lokaliseringspolitik*

³ Prop. 1981/1982:113, *Program för regional utveckling och resurshushållning*

⁴ Prop. 1993/94: 140, *Bygder och regioner i utveckling*

förutsättningar. Regionalpolitiken fick då ett mer strategiinriktat arbetssätt än tidigare då politiken varit mer situationsanpassad (Nilsson, 2006).

3.2.2 En omvärld i förändring

Fram tills 1980-talet hade den regionala tillväxtpolitiken ett tydligt nationellt fokus, men sedan dess har synen på regionernas roll för ekonomisk tillväxt förändrats (Tillväxtanalys, 2013). Globaliseringen och en växande konkurrens gör att industrisamhället har ersätts av ett tilltagande informations- och kunskapssamhälle och där innovationsrika företagsmiljöer ses som ett måste för att skapa regionala konkurrensfördelar (Engström et al., 2010). Trots att omvärlden blir allt mer globaliserad argumenterar forskare inom *ny ekonomisk geografi* och *ny tillväxtteori* att det går att åstadkomma konkurrenskraftiga tillgångar på regional nivå som inte är imiterbara. Inom ny geografisk ekonomi anses regionens storlek och urbana agglomerationer (tätorter) ha en central roll för ekonomisk tillväxt. Genom urbana agglomerationer kan likartade företag interagera med varandra i nätverksform och därmed erbjuds interna och externa funktioner till en lägre kostnad, så som arbetskraft, infrastruktur och faciliteter för forskning och utveckling. Dessa så kallade skaleffekter bidrar till att fler företag söker sig från periferin in till de större urbana agglomerationerna. En kumulativ process uppstår där fortsatt urbanisering ger ytterligare skalfördelar, nya innovationer tar form och den ekonomiska tillväxten ökar (Nordregio, 2006). Resultatet blir att större urbana agglomerationer har ett mer specialiserat och diversifierat näringsliv än mindre tätorter (Tillväxtanalys, 2011).

Det växande informations- och kunskapssamhället har lett till en ökad specialisering, både med avseende på företag och med avseende på arbetskraft. Humankapitlet har fått en ökad betydelse och därför förespråkas regionförstoring i den regionala tillväxtpolitiken (Tillväxtanalys, 2011). Regionförstoring innebär att människor arbetspendlar över större geografiska enheter varvid kommuner funktionellt knyts samman till större lokala arbetsmarknadsregioner. Därmed underlättas rekrytering av kvalificerad arbetskraft vilket bidrar till ytterligare specialisering inom näringslivet. Rent teoretiskt ökar den samlade produktiviteten och med detta följer ekonomisk tillväxt. Genom att knyta samman mindre lokala arbetsmarknader skapas ett mer differentierat näringsliv vilket gör dem mindre utsatta vid konjunkturella och strukturella störningar (Johansson, 2008). På individnivå anses regionförstoring bidra till en ökad valfrihet eftersom arbetsmöjligheterna utökas. Med förbättrade pendlingsmöjligheter är det inte längre ett krav att välja bostadsort utefter arbetsmöjlighet, utan en attraktiv boende- och livsmiljö kan kombineras med ett eftertraktat arbete (Engström et al., 2010).

Sedan 1990-talet finns en stark diskurs om att en polycentrisk flerkärnig tätortsutveckling på regional nivå är positivt för den regionala tillväxten. Här används begreppet polycentrisk för att beskriva samspelet mellan strukturens tätorter, medan begreppet flerkärnig används för att beskriva den fysiska fördelningen av urbana agglomerationer inom ett definierat geografiskt område. Därmed kan begreppet flerkärnighet förstås utifrån flera fysiska nivåer, till exempel inom en kommun eller inom en region (Region Skåne, 2011d). Att en regional polycentrisk flerkärnig tätortsutveckling är gynnsamt för tillväxten brukar associeras med de synergistiska effekter strukturen genererar. Polycentrism gör att varje urban agglomeration kan specialisera sig utefter egna komparativa fördelar och undvika att lägga resurser på sådant som inte tillhör dess kärnverksamhet. Följden blir att tätorten kan specialisera sin kärnverksamhet ytterligare och skapa en egen ekonomisk profil. Synergieffekter är de samordningsfördelar som uppstår när fler nischade tätorter i en region knyts samman i ett polycentriskt nätverk. Nätverket ger

en större diversifiering av näringslivet än vad varje tätort ensamt kan erbjuda, samtidigt som kreativa korskopplingar mellan tätorterna gynnas. Genom regionförstoring skapas större kritiska massor av befolkning, kapital och urbana funktioner vilket ökar regionens samlade konkurrenskraft. Det primära syftet med en polycentrisk flerkärnig tätortsutveckling är att varje tätort tillåts att utvecklas utan att det måste ske på bekostnad av någon annan (Johansson, 2008). Ur ett strikt ekonomiskt perspektiv bör regionalpolitik och fysisk planering främja stora urbana agglomerationer eftersom de är centrum för innovation och ekonomisk tillväxt. Med tiden mognar företagen vilket medför en spridningseffekt nedåt i den regionala ortshierarkin, det vill säga från storstad till kringliggande tätorter och landsbygd. I regionalpolitiken ses därför stora urbana agglomerationer som tillväxtmotorer för regionen på grund av den spilleffekt som uppstår (Nordregio, 2006).

3.2.3 Regionala tillväxtavtal (RTA) och regionala tillväxtprogram (RTP)

Regionalpolitiken förändrades avsevärt i samband med Sveriges inträde i EU 1995. Genom EU:s strukturfondsprogram introducerades både ett nytt arbetssätt och betydande ekonomiska resurser (Tillväxtanalys, 2013). Dessutom har en del av Länsstyrelsens ansvar överförs till en regional politisk nivå (Reglab, 2012). 1998 infördes EU:s arbetssätt i hela Sverige genom att regeringen lanserade de regionala tillväxtavtalen i *Proposition (1997/98:62) regional tillväxt – för arbete och välfärd*. I propositionen betonas att:

”Utgångspunkten för den regionala näringspolitiken är att den ekonomiska tillväxten i Sverige kan öka genom att den tillväxtpotential som finns i alla regioner bättre tas tillvara genom att näringspolitiken regionaliseras och anpassas till lokala och regionala förutsättningar” (prop. 1997/98:62: 1)

Syftet med de regionala tillväxtavtalen var att skapa regionala partnerskap bestående av olika aktörer med intresse av att bidra till regionens utveckling. Partnerskapet skulle bidra till en ökad sektorsamverkan och därmed samordning av olika aktörers insatser och resurser med målet att:

”... bidra till att utveckla väl fungerande och hållbara lokala arbetsmarknadsregioner med en god servicenivå i alla delar av landet” (Boverket, 2004: 11)

Tillväxtavtalen genomfördes under perioden 2000-2003 av samtliga län och inga statliga medel tilldelades arbetet, utan syftet var att samordna resurser inom existerande utgiftsområden på ett mer effektivt sätt. Ansvarig för framtagandet av de regionala tillväxtavtalen var Länsstyrelsen, förutom i de län där det fanns ett självstyrelseorgan eller ett samverkansorgan, och tillväxtavtalen var inte juridiskt bindande (Näringsdepartementet, 2003). 2004 ersattes de regionala tillväxtavtalen med regionala tillväxtprogram och dess första programperiod gällde 2004-2007. De regionala tillväxtprogrammen existerar fortfarande men dess framtagande sker i dag under frivillig basis (2 § SFS 2007:715).

3.2.4 Regionala utvecklingsprogram (RUP) och regionala utvecklingsstrategier (RUS)

I *Förordning (2003:593) regionalt utvecklingsarbete* infördes regionala utvecklingsprogram. Enligt förordningen skall varje län arbeta fram ett tidsbundet regionalt utvecklingsprogram där ansvarig för framtagandet är Länsstyrelsen, förutom i de län där det finns ett regionalt

självstyrelseorgan eller ett samverkansorgan. De regionala utvecklingsprogrammen presenterades för första gången i en proposition⁵ 2001 när regeringen lämnade förslag till:

”... en ny politik för hållbar regional utveckling i alla delar av landet /.../ regional utvecklingspolitik” (prop. 2001/02:4: 100)

Sedan 2003 är utvecklingsprogrammet obligatoriskt och enligt propositionen är programmet:

”... tänkt att kunna fungera som ett paraplydokument för olika former av utvecklingsåtgärder” (prop. 2001/02:4: 108)

Detta innebär att utvecklingsprogrammet ska fungera som en samlad plattform för olika regionala sektorsprogram. Därmed integreras olika politikområden och insatser kan lättare samordnas och samverka mot gemensamma visioner, mål och handlingsplaner inom olika planeringsområden, såsom näringslivsutveckling och infrastruktur (Regeringskansliet, 2007). Tanken är att det regionala utvecklingsprogrammet ska utgöra ett strategiskt instrument för att på regional nivå bryta ner den nationella hållbarhetsstrategin. Det regionala utvecklingsprogrammet ska visa hur regionen ska bidra till att förverkliga regeringens ambition om att:

”... utveckla en sammanhållen politik för en hållbar regional utveckling inom vilken olika nationella mål och prioriteringar kan tillgodoses och utvecklas med hänsyn till skilda regionala förutsättningar och behov” (NUTEK, 2005: 1)

Sedan 2011-01-01 har de regionala utvecklingsprogrammen ersatts med regionala utvecklingsstrategier för att förtydliga dokumentets strategiska funktion (Boverket, 2011).

3.2.5 Vägen mot en ökad samverkan mellan regionala utvecklingsprogram och översiktsplaner

Det regionala utvecklingsprogrammets koppling till översiktsplanerna

Ovanstående beskrivning av den regionala tillväxtpolitiken redogör för en politisk önskan om ett sektorsövergripande arbete som ska resultera i synergistiska effekter. Att arbeta sektorsövergripande har dock visat sig vara svårt i praktiken och därför gav regeringen 2004 13 myndigheter i uppdrag:

”... att redovisa förslag till metoder som bidrar till att stärka myndigheternas arbete med regionala utvecklingsprogram. Förslagen skall ta hänsyn till olika regioners skilda utvecklingsförutsättningar samt beakta möjligheterna till mellanregional samverkan” (NUTEK, 2005: 103)

De redovisade förslagen skulle illustrera hur sex utvalda strategiska områden kan hanteras i arbetet med de regionala utvecklingsprogrammen, varav två av de strategiska områden som ingick i uppdraget var:

- Regionförstoring och dess betydelse för arbetsmarknads-, bostads- och utbildningsregioner,
- Den fysiska samhällsplaneringens regionala dimension (NUTEK, 2005).

NUTEK konstaterade att den eventuellt viktigaste slutsatsen av metodutvecklingsarbetet var att:

⁵ Prop. 2001/02:4, *En politik för livskraft och utveckling i hela Sverige*

”... det behövs ett sammanhållet RUP-system” (NUTEK, 2005: 6)

Det innebär ett regionalt utvecklingsprogram som olika aktörer kan använda som ett verktyg i deras arbete med det regionala tillväxtarbetet för att på så vis skapa en samsyn mellan olika sektorer och administrativa nivåer i samhället. I frågan om regionförstoring konstaterar NUTEK att:

”Ett viktigt instrument i sammanhanget är den kommunala översiktsplaneringen (ÖP), där en successivt ökad regional åtkomlighet kan behandlas. RUPen behöver därför översiktligt redovisa vilket territoriellt genomslag olika utvecklingsalternativ kan få” (NUTEK, 2005: 52)

När det gäller frågan om den fysiska samhällsplaneringens regionala dimension konstaterar NUTEK att:

”Det finns ett stort behov av att fysiska strukturfrågor behandlas i RUP/.../ De regionala planeringsunderlagen kan i många fall ha stor geografisk-strukturell karaktär och kan i många fall utgöra ett viktigt underlag för fysiska strukturresonemang i RUP” (NUTEK, 2005: 53)

Sammanfattningsvis framhävde metodutvecklingsarbetet att de kommunala översiktsplanerna bör uppmärksammas vid utformning av regionala utvecklingsprogram. Vid denna tidpunkt fanns det en skrivelse i *Förordning (2003:505) om regionalt utvecklingsarbete* om att Länsstyrelsen, samverkansorganet eller det regionala självstyrelseorganet skall i det regionala utvecklingsarbetet:

”beakta kommunernas översiktliga planering” (11 § 4 st. SFS 2003:595)

Dock saknades ett omvänt förhållande, det vill säga en skrivelse i PBL (1987:10) om att det regionala utvecklingsprogrammet ska finnas med som ett underlag i den kommunala översiktsplaneringen (Boverket, 2008).

Översiktsplanernas koppling till det regionala utvecklingsprogrammet

2002 fick en PBL-kommitté i uppdrag av regeringen att se över plan- och bygglagstiftningen. 2005 överlämnade kommittén sitt slutbetänkande⁶ och därefter behandlades kommitténs lagförslag i ett flertal propositioner. I regeringens *Proposition (2009/10:170) en enklare plan- och bygglag* framfördes att en ny PBL bland annat behövdes för att:

”Sedan lagen trädde i kraft har flera företeelser inneburit samhällsförändringar, bl.a. de demografiska förändringarna i landet, ökat regionalt beroende, klimat- och miljöpolitikens framväxt samt IT-teknikens snabba utveckling” (prop. 2009/10:170: 127)

Vidare framfördes i propositionen att regeringens syn är att:

”För att kunna ge vägledning för olika typer av beslut behöver översiktsplanen /.../ grundas på omvärldsanalyser och mål för utvecklingen i ett nationellt, regionalt och mellankommunalt perspektiv” (prop. 2009/10:170: 176)

Därmed kan en ny lagstiftning:

⁶ SOU 2005:77, *Får jag lov? Om planering och byggande*

”... ge stöd för en mer visionär och strategisk översiktsplan som tar hänsyn till och samordnar med överordnade, för kommunen relevanta, nationella, regionala och mellankommunala mål, planer, program och strategier. Sambanden mellan översiktsplanen och t.ex. regionala tillväxt- och utvecklingsprogram, länsplaner för transportinfrastruktur, de transportpolitiska målen, miljö kvalitetsmålen och regionala klimat- och energistrategier bör tydliggöras /.../ Därigenom kan översiktsplanen utvecklas till ett sektorsövergripande och strategiskt instrument för kommunens långsiktiga utveckling av den fysiska planeringen och även fungera som en plattform för kommunens medverkan i bl.a. den regionala utvecklingsplaneringen” (prop. 2009/10:170: 177)

3.2.6 Nuvarande koppling mellan regional tillväxtpolitik och fysisk planering: RUP-ÖP

Kopplingen mellan det regionala utvecklingsprogrammet och översiktsplanerna är numera befäst i förordnings- respektive lagtext från både det regionala och det kommunala perspektivet. Förordning (2003:595) om regionalt utvecklingsarbete ersattes 2007 av *Förordning (2007:713) om regionalt tillväxtarbete*. I förordningen förtydligas vad som ska eftersträvas vid framtagande av regionala utvecklingsprogram, nämligen att:

”Samordning med regionala planer inom ramen för det nationella strukturfondsprogrammet, kommunernas översiktsplanering, landsbygdsprogrammet, program för de areella näringarna, lokala utvecklingsavtal samt länsplaner för regional transportinfrastruktur ska särskilt eftersträvas i arbetet” (4§ SFS 2007:713)

Skrivningarna har därmed skärps i den nya förordningen jämfört med den äldre. De ansvariga regionala organen ska numera särskilt eftersträva en samordning med de kommunala översiktsplanerna i det regionala tillväxtarbetet, medan den äldre förordningen föreskrev att kommunernas översiktsplaner skall beaktas.

I 3 kap. 4§ 4 st. PBL (2010:900) förstärks översiktsplanens strategiska funktion och knyts samman med det regionala utvecklingsprogrammet genom att det av planen ska framgå:

”hur kommunen i den fysiska planeringen avser att ta hänsyn till och samordna översiktsplanen med relevanta nationella och regionala mål, planer och program av betydelse för en hållbar utveckling inom kommunen”

3.3 Den svenska transportsektorn

För att uppnå den regionala tillväxtpolitikens önskan om regionförstoring ställs krav på en ökad rörlighet, vilket i sin tur ställer krav på transportsystemet. I trafikplaneringssammanhang brukar dock termen tillgänglighet användas istället för rörlighet. Tillgänglighet är ett bredare begrepp än rörlighet och har som mål att medborgare och näringsliv ska ha tillgång till olika funktioner för att tillfredsställa sina behov, till exempel service, arbetsmarknad och arbetskraft (Trafikanalys, 2013). För denna studie är det viktigt att ha rörlighet i åtanke även om det redogörs för tillgänglighet. Orsaken är att rörlighet är ett medel för att nå tillgänglighet och det är själva rörligheten som bidrar till de transportrelaterade utsläppen av växthusgaser. Regionförstoring har de senaste decennierna varit en spontan process tack vare förbättrade transportmöjligheter. Regionförstoringen fick sitt egentliga genomslag med bilismen och bilen är fortfarande det färdmedel som dominerar persontransporterna. Bilen förväntas inom en överskådlig tid ha gjort sitt som regionförstorare, dels eftersom det inte går att köra så mycket fortare och dels eftersom de transportrelaterade utsläppen av växthusgaser medför negativa konsekvenser för klimatsystemet (Boverket, 2005). I Boverkets *Vision för Sverige 2025* ses utbyggd kollektivtrafik som nästa steg i regionförstoringprocessen. Visionen är ett kollektivtrafiksystem som bygger på spårbunden trafik i form av pendeltåg, tunnelbana och spårvagn (Boverket, 2012a).

3.3.1 Transportpolitiska mål

2011 presenterade EU-kommissionen vitboken *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – Ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem*. Kommissionen presenterar en framtidsvision för transportsektorn 2050 samt åtgärder som behöver tillämpas för att nå visionen. Vitboken har ett tydligt klimatmål som anger att utsläppen av växthusgaser från transportsektorn ska minska med cirka 70 % till 2050 jämfört med nivåerna 2008 (Europeiska kommissionen, 2011). Detta innebär en stor utmaning eftersom kommissionen samtidigt uttrycker att en:

”... minskad rörlighet inte är något alternativ” (Europeiska kommissionen, 2011: 6)

Sverige riksdag har beslutat om mer ambitiösa klimatmål för transportsektorn än EU-kommissionen och 2009 togs beslut om nya nationella transportpolitiska mål. Det övergripande målet för transportpolitiken är att:

”... säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet” (Regeringskansliet, 2009)

Till det övergripande målet finns sedan ett funktionsmål och ett hänsynsmål med ett antal preciseringar av respektive mål. Funktionsmålet berör transportens tillgänglighet medan hänsynsmålet berör säkerhet, hälsa och miljö. Hänsynsmålet har en precisering med koppling till klimatpåverkan enligt:

”Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen” (Regeringskansliet, 2009)

Enligt det nationella miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan ska:

”Halten av växthusgaser i atmosfären i enlighet med FN:s ramkonvention för klimatförändringar stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig” (Miljömål, 2012)

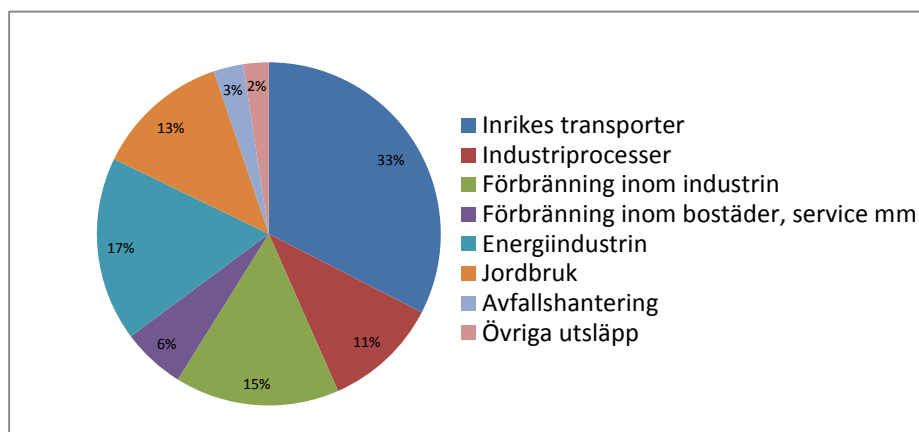
För att inte riskera negativ påverkan på klimatsystemet enades EU:s medlemsländer om tvågradersmålet vid FN:s klimatförhandlingar i Köpenhamn 2009. Målet innebär att den globala medeltemperaturen ska begränsas till en höjning av maximalt två grader Celsius jämfört med förindustriell temperaturnivå (Miljömål, 2012). För att om möjligt kunna nå miljökvalitetsmålet och tvågradersmålet måste världen bryta sitt beroende av fossila bränslen inom alla sektorer (Naturvårdsverket, 2012). För måluppfyllelse har Naturvårdsverket bedömt att det svenska energi- och transportsystemet måste minska sina utsläpp med 85 % till 2050 (Naturvårdsverket, 2007). Sveriges riksdag har även antagit en vision för 2050 om att:

”Sverige vid denna tid har en hållbar och resurseffektiv energiförsörjning och inga nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären” (Naturvårdsverket, 2012)

Detta innebär att fordonsflottans utsläpp bör vara nära noll och förklarar det högt satta målet om en fossiloberoende fordonsflotta inom vägtrafik 2030 (Naturvårdsverket, 2012).

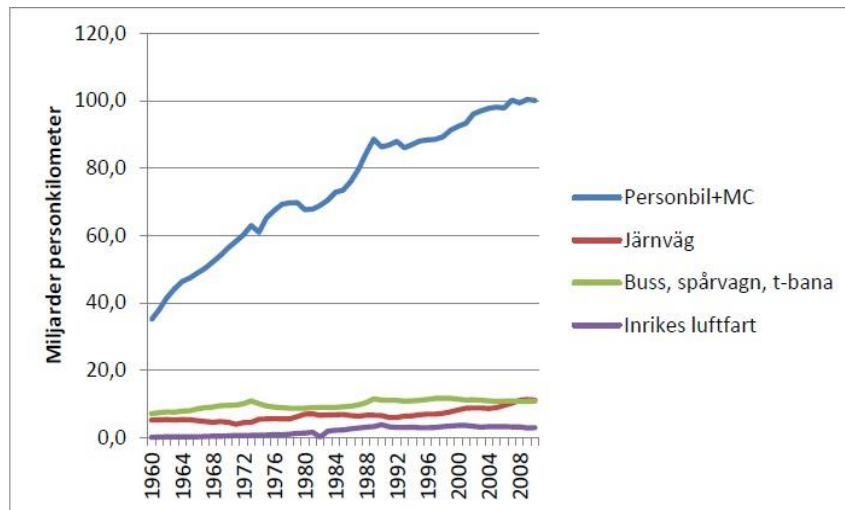
3.3.2 Transportarbete, färdmedelsfördelning och utsläpp av växthusgaser

2011 stod transportsektorn för 33 % av de nationella utsläppen av växthusgaser, se figur 1. Av dessa svarade vägtrafiken för mer än 90 % av utsläppen och inom kategorin vägtrafik dominerade utsläppen från personbilar (59 %), följt av lätta/tunga lastbilar och bussar (36 %) och mopeder/MC (5 %) (Naturvårdsverket, 2013a; Naturvårdsverket, 2013b). Enligt Trafikanalys (2013) har transportsektorns utsläpp av växthusgaser successivt minskat sedan ett antal år tillbaka och det verkar vara en långsiktig positiv trend.



Figur 1. Svenska utsläpp av växthusgaser 2011, procent koldioxidekvivalenter.
Källa: Statistik sammanställd från Naturvårdsverket (2013a).

De senaste 50 åren har persontrafiken i Sverige, uttryckt i antalet personkilometer, ökat med 150 %, se figur 2. Färdmedelsfördelningen har däremot varierat något men personbilstrafiken har under hela tidsperioden dominerat. Fram till 1990-talet tillväxte personbilstrafiken mycket kraftigt och det är först sedan 2000 och framåt som järnvägstrafiken på allvar har börjat bli ett konkurrenskraftigt alternativ till personbilstrafiken. 2010 bestod persontransporterna i Sverige av personbil/MC (80 %), tåg (9 %), buss/spårvagn/tunnelbana (9 %) och inrikes flyg (2 %) (Trafikverket, 2012b).



Figur 2. Utveckling av persontrafik sedan 1960 uttryckt som antal personkilometer och fördelat på färdmedel.

Källa: Trafikverket, 2012b: 7.

Karakteristiskt för det svenska transportsystemet är följaktligen en tydlig dominans av vägtrafik, ständigt ökade persontransporter där personbil är det dominerande färdmedlet. 2011 stod transportsektorn för cirka en fjärdedel av Sveriges samlade energianvändning och utgjordes i huvudsak av fossila drivmedel, runt 7 % bestod av förnybara drivmedel (Energimyndigheten, 2012). Enligt den nationella resvaneundersökningen 2005-2006 gjorde Sveriges befolkning i snitt 13,4 miljoner resor per dag och av dessa var endast 200 000 långväga, det vill säga mer än 100 km. Majoriteten av persontransporterna sker alltså lokalt eller regionalt och dessa resor borde även stå för merparten av energianvändningen. Störst potential för att minska transportsektorns utsläpp av växthusgaser bör därmed erhållas genom att minska personbilstrafiken inom och mellan våra tätorter (SIKA, 2007).

3.3.3 Bedömning av måluppfyllelse

Tre faktorer är avgörande för storleken på transportsektorns utsläpp av växthusgaser. Den första är antalet transporter, den andra är längden på transporterna och den tredje är färdmedlets specifika egenskaper såsom energieffektivitet och utsläppsvärden (Boverket, 2010b). För att nå de transportpolitiska utsläppsmålen är det dessa faktorer som måste angripas. Här krävs ett förändrat transportbeteende i kombinationer med åtgärder inom följande områden:

1. Transportsnålt samhälle – planera bebyggelse och transportsystem så att transportbehovet minskar,
2. Överflyttning till mer energieffektiva färdmedel – från bil till tåg-, gång- och cykel,
3. Energieffektivisering av samtliga färdmedel,
4. Biodrivmedel och el ersätter återstående energibehov (Naturvårdsverket, 2012).

Teknikutveckling bidrar till att dagens fordon blir allt mer energieffektiva och förbrukar en mindre mängd drivmedel per körd kilometer. Detta i kombination med en ökad andel förnybara drivmedel har gjort att andelen växthusgasutsläpp per fordon successivt har minskat. Tyvärr räcker inte åstadkommen utsläppsminskning åt för att kompensera för det ständigt ökande transportarbetet, en trend som förväntas fortgå, varvid uppsatta klimatmål är en stor utmaning (Trafikverket, 2012a). Vetskapen om den fysiska planeringens betydelse för måluppfyllelse växer i dagens samhälle, något som är en central beståndsdel i åtgärdsområdena 1 och 2 ovan (Naturvårdsverket, 2012).

Trafikverket (2010) har gjort en övergripande bedömning över vilken potential åtgärdsområdena 1 till 4 har för att minska vägtrafikens utsläpp av växthusgaser. Tidsperspektivet är 2030 och Trafikverket förtydligar att åtgärder inom ett område inte kommer att vara tillräckligt för att nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta. Trafikverkets samlade bedömning är att med åtgärder inom de fyra områdena kan vägtrafikens användning av fossil energi minska med 80 % till 2030. Av den totala minskningen av fossil energi på 80 % står samhällsplanering och överflyttning för 34 %, energieffektivisering för 42 % och förnybar energi för 24 %. I tabell 1 nedan visas en sammanställning av specifika potentialer enligt Trafikverkets bedömning. Enligt bedömningen har en medveten samhällsplanering stor potential att minska antalet biltransporter och därmed utsläppen av växthusgaser. Maximal potential uppnås vid kombination av flera åtgärder, något som ofta är ett måste för att kunna utnyttja varje områdes fulla potential. Samtliga färdmedel har god potential för energieffektivisering men allra högst är effektiviseringspotentialen för lätta vägfordon. För övriga färdmedel återfinns potentialen inom intervallet 20-40 %. Enligt Trafikverkets bedömning kommer Sveriges fordonsflotta inte att vara fossiloberoende 2030, utan 45 % av den energi som används kommer fortfarande att bestå av fossil energi.

Tabell 1. Sammanställning av teknisk potential för att begränsa vägtrafikens energianvändning till 2030.
Källa: Trafikverket, 2010: 25, 30, 34.

Samhällsplanering och överflyttning		Potentiell utsläppsminskning 2030		
Stadsplanering för minskat bilresande		-10 %		
Förbättrad kollektivtrafik (ökad turtäthet)		-6 %		
Förbättrad gång- och cykeltrafik (ökad tillgänglighet)		-2 %		
Totalt		-18 %		
Energieffektivisering av fordon		Potentiell energieffektivisering av fordonsflottan 2030		
Personbil och lätt lastbil (exklusive eldrift)		58 % (51 %)		
- <i>Andel eldrift personbil</i>		21 %		
Fjärrlastbil och landsvägsbuss		24 %		
Stadsbuss och distributionslastbil		31 %		
Tågdrift		Oklart		
Förnybar energi		Energianvändning för vägtrafik 2030 (TWh)		
		Lätta fordon	Tunga fordon	Total
Bensin		4,2		4,2
Diesel		4,4	6,9	11,3
Låginblandad etanol		0,5		0,5
Låginblandad FAME		0,8	1,2	2,0
Biogas/Etanol		3,0	3,0	6,0
Biodiesel (FTD, HVO)		2,4	3,5	5,9
DME			2,0	2,0
El		1,7	0,7	2,4
Totalt		17	17,2	34,2
<i>Total andel fossil energi</i>		<i>8,6 (51 %)</i>	<i>6,9 (40 %)</i>	<i>15,5 (45 %)</i>

3.4 Avslutande sammanfattning

Ovanstående redogörelse beskriver relationen mellan regional tillväxt och hållbar transportplanering. Det finns en uppenbar konflikt mellan en ökad tillgänglighet och klimat- och transportpolitiken. Eftersom en minskad tillgänglighet inte är något alternativ inom den regionala tillväxtpolitiken är huvudstrategin att överföra persontransporterna från vägtrafik till miljöanpassade transporter. Fokus ligger på överflyttning till järnvägstrafik eftersom det skulle kunna bidra till en fortsatt regionförstoring samtidigt som utsläppen av växthusgaser kan minskas. Problemet är att det är en kostsam strategi eftersom järnvägskapaciteten behöver förbättras och byggas ut. I dagsläget saknas tillräckliga ekonomiska medel för de järnvägsinvesteringar som krävs för att en tillfredsställande överflyttning ska bli möjlig inom det kommande decenniet (Pettersson, 2013).

Förutom ökad tillgänglighet med transportsystemet är lokalisering och bebyggelse ytterligare ett medel för att öka tillgängligheten till olika funktioner. Insikten om den fysiska planeringens betydelse för att stärka miljöanpassade transporter och för att nå de transportpolitiska utsläppsmålen har successivt ökat vilket har gjort att det regionala tillväxtarbetet och den kommunala fysiska planeringen har integreras allt mer med varandra. Problemet är att ett regionalt utvecklingsprogram har funktionen av ett paraplydokument, det vill säga en samlad plattform för regionala program. Därför får slutprodukten ofta en övergriplig karaktär och kan betraktas som ett visionsdokument som lyfter fram viktiga regionala frågor med ett tydligt fokus på ekonomisk tillväxt. Följden har blivit att kommunerna inte kan använda det regionala utvecklingsprogrammet i sin planering eftersom fysiska aspekter saknas (Boverket, 2008). Enligt Boverket (2011) går dock trenden mot en ökad vertikal samverkan i planeringsfrågor eftersom både kommunala och regionala representanter har börjat inse vikten av att sammanfoga de två planeringsnivåerna. Ett flertal RUP-ansvariga organ har börjat använda sig av ett geografiskt/rumsligt perspektiv i form av kartskisser i det regionala tillväxtarbetet, så kallade regionala rumsliga strukturbilder. Med hjälp av strukturbilderna kan regionen visa en samlad regional bild över länets territoriella förutsättningar. Syftet med strukturbilderna är att tydliggöra kommunens roll i ett regionalt perspektiv samt visa vilka utvecklingsmöjligheter som finns inom den egna kommunen. Genom strukturbilderna kan de mål som fastställts i det regionala utvecklingsprogrammet lättare översättas i den kommunala översiktsplaneringen. På så vis kan de två planeringsnivåerna synkroniseras med varandra och bidra till att de klimat- och transportpolitiska målen uppfylls (Boverket, 2011).

4 STRUKTURBILD FÖR SKÅNE

I detta kapitel redogörs för Region Skånes arbete med Strukturbild för Skåne. Kapitlet inleds med en presentation av Strukturbild för Skåne. Därefter följer en beskrivning av de tre strategiområdena för Den flerkärniga miljonstaden Skåne.

4.1 Historik

Arbetet med att integrera det regionala tillväxtarbetet med den kommunala fysiska planeringen initierades när riksdagen godkände *Proposition (1996/97:36) regional framtid*. Godkännandet innebar en försöksverksamhet med ändrad regional ansvarsfördelning som inleddes 1997 i samband med en länssammanslagning av Kristianstads och Malmöhus län, varvid Skåne län bildades. Försöksverksamheten innebar att ett regionalt självstyrelseorgan fick överta vissa uppgifter som staten överlät till Länsstyrelsen. I Skåne utgjordes det regionala självstyrelseorganet av ett regionförbund bestående av Skånes 33 kommuner, två landsting (Kristianstads läns landsting, Malmöhus läns landsting) samt sjukvården i Malmö stad. Enligt *Lag (1996:1414) om försöksverksamhet med ändrad regional ansvarsfördelning* fick regionförbundet ansvar för:

1. Det sektorsövergripande arbetet med att utarbeta en strategi för länets långsiktiga utveckling, RUP,
2. Frågor om länsplaner för regional transportinfrastruktur,
3. Beslut om fördelning av statsbidrag till regionala kulturinstitutioner,
4. Beslut om användningen av regionalpolitiska och andra utvecklingsmedel.

1999 slogs landstingen och sjukvården i Malmö stad samman och Region Skåne bildades. Vid bildandet överfördes försöksverksamheten från regionförbundet till Region Skåne och genom *Lag (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar i vissa län* beslutade riksdagen att permanentera försöksverksamheten. Sedan dess ansvarar Region Skåne för hälso- och sjukvård inklusive tandvård och regional utveckling, vilket även omfattar kollektivtrafik, infrastruktur, näringslivsutveckling, kultur, turism, forskning, samhällsplanering samt miljö och klimat (Region Skåne, 2011a).

4.2 Strukturbild för Skåne

Sedan 2005 arbetar Region Skåne med ett projekt – *Strukturbild för Skåne* där syftet är att koppla samman det regionala utvecklingsprogrammet med de kommunala översiktsplanerna genom att samverka med regionens 33 kommuner. Det är därmed ett initiativ för fysisk planering med den regionala skalan i fokus. Målet med Strukturbild är att skapa en samsyn mellan regional utveckling, fysisk planering och kommunala översiktsplaner. Tanken är att skapa en arena för dialog där regionens aktörer möts och enas om en gemensam helhetssyn över hur Skåne bör utvecklas. På så vis ska Skåne kunna utvecklas på ett långsiktigt hållbart sätt med avseende på fysisk planering (Region Skåne, 2011b).

Projektet har genomförts i två faser, där den första fasen bestod av en förankringsdel och en kunskapsdel. *Förankringsdelen* var nödvändig för att skapa förtroende och legitimitet för projektet i kommunerna. Inledningsvis fördes därför en omfattande dialog med både den politiska nivån och tjänstemannanivån för att diskutera och informera om arbetsprocessen

(Tillväxtanalys, 2013). I *kunskapsdelen* har det handlat om att skapa en regional kunskapsbank om hur Skåne ser ut med koppling till fysisk planering. Projektets målgrupper är Skånes 33 kommuner, statliga verk, trafikhuvudmän samt näringslivet. Det långsiktiga målet är att den gemensamma kunskapsbanken ska generera en ökad förståelse för kommunens plats i ett regionalt perspektiv. Tanken är att materialet i kunskapsbanken ska användas som underlag i den kommunala utvecklingsplaneringen samt generera en ökad regional samverkan mellan Skånes kommuner (Ramböll Management, 2011). Den första rapporten publicerades 2006 och hittills har totalt 21 rapporter och TemaPM givits ut. Materialet omfattar flertalet kartbilder samt tar upp en mängd tematiska frågor, till exempel grönstruktur, befolkning- och bostadsfördelning, näringsliv, markanvändning och tillväxt. I de rapporter och TemaPM som har tagits fram har ett antal utmaningar för den fysiska planeringen identifierats (Region Skåne, 2013a).

Under 2010 gick Strukturbild för Skåne in i den andra fasen – *Strukturbild 2.0*. Utifrån underlagsmaterialet i kunskapsbanken påbörjades arbetet med att ta fram en gemensam skånsk strategi med gemensamma prioriteringar och ställningstaganden kring Skånes utveckling med koppling till fysisk planering. Målsättningen är att Region Skåne i samverkan med kommunerna ska skapa långsiktigt hållbara fysiska strukturer för Skånes utveckling. Tanken är också att Strukturbild 2.0 ska vara ett underlagsmaterial vid utarbetande av nästa regionala utvecklingsstrategi. På våren 2011 inleddes den andra fasen genom att Region Skåne presenterade *Tidningen Strukturbild 2.0* innehållande fyra rumsliga/geografiska utvecklingsscenarior för Skånes framtida Ortsstruktur år 2030 – *utspridd, flerkärnig, enkärnig och fåkärnig*. Scenarierna visar fyra mer eller mindre realistiska framtidsbilder för Skåne och tillsammans med scenarierna presenterades ett antal frågeställningar:

- Vilket Skåne vill du leva i 2030?
- Hur vill vi att Skåne ska utvecklas?
- Hur agerar vi tillsammans?
- Vad krävs för att nå dit?

Med tidningen som plattform har en politisk dialog med samtliga kommunstyrelser förts angående fokus och samverkan kring gemensamma frågor, mål och strategier (Region Skåne, 2011c).

I augusti 2012 publicerade Region Skåne ett förslag på en regional *Strukturbild för Skåne 2030 – Förslag till gemensamma strategier för Den flerkärniga miljonstaden Skåne*. Tillsammans med strukturbilden presenterades fem regionövergripande strategiområden, med grund i den fysiska planeringen, med syfte att skapa hållbara fysiska strukturer och realisera målbilden. De fem strategiområdena är:

1. Satsa på Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor samt utveckla den flerkärniga Ortsstrukturen,
2. Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne,
3. Växa effektivt med en balanserad och hållbar markanvändning,
4. Skapa attraktiva miljöer som erbjuder hög livskvalitet,
5. Stärka Skånes relation till Öresundsregionen, södra Östersjön och södra Sverige.

Strategiområdena innehåller ett antal principer som enligt Region Skåne kan användas som utgångspunkter vid den kommunala fysiska planeringen. Detta innebär att varje kommun kan tillämpa principerna utefter sina egna förutsättningar. Tanken är att om principerna används som grund i planeringen stöds en utveckling där både de kommunala och de regionala värdena förstärks. Samtidigt menar Region Skåne att det uppnås en synergi mellan de båda planeringsnivåerna, mellan kommunerna och mellan regionens olika delar. Detta gör att

Skånes utveckling som helhet drivs framåt (Region Skåne, 2012a). Förslaget om strukturbild och strategiområden är nu ute för diskussion. Region Skånes förhoppning är att dialogerna ska leda till att förslaget förankras och förfinas under våren 2013, för att under sommaren 2013 godkännas av den Regionala tillväxtnämnden och Regionstyrelsen (Region Skåne, 2012b).

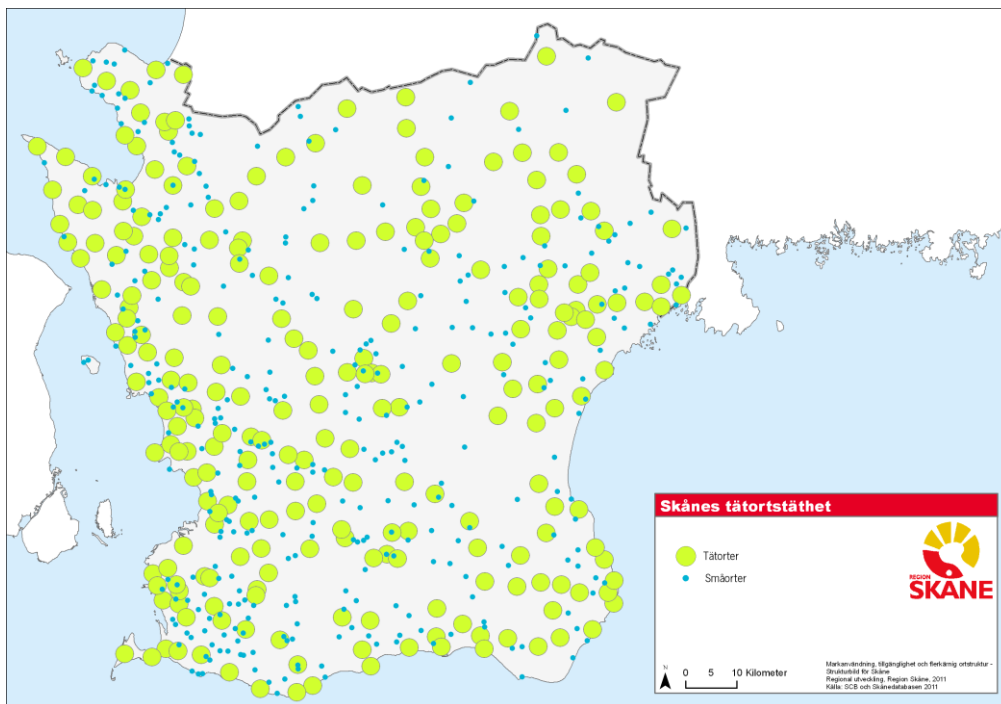
4.3 Strategiområden för Den flerkärniga miljonstaden Skåne

Enligt den avgränsning som gjorts inkluderas endast tre av totalt fem strategiområden för *Den flerkärniga miljonstaden Skåne* i denna studie. En närmare beskrivning av varje strategiområde med innehållande principer för den fysiska planeringen presenteras nedan.

4.3.1 Satsa på Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor samt utveckla den flerkärniga Ortsstrukturen

Skåne har en polycentrisk flerkärnig Ortsstruktur med en hög tätortstäthet, det vill säga fördelning av antal tätorter i förhållande till landareal (se figur 3). Närheten mellan tätorterna i kombination med det stora antalet tågstationer som finns i strukturen medför en potential till att förbättra tillgängligheten och interaktionen mellan tätorterna. Om potentialen utnyttjas kan en ökad regionförstoring uppnås med en hög rörlighet och ett högt utbyte av humankapital mellan tätorterna. Att Skåne har en polycentrisk flerkärnig Ortsstruktur kännetecknas av att arbetspendlingen är riktad mot flera tätorter i strukturen, där varje tätort har sina specifika beskafter. Motsatsen till polycentrism är monocentrism och i en sådan tätortsstruktur går pendlingsströmmarna koncentrerat mot en tätort. Olika tätorter har olika funktioner i en polycentrisk flerkärnig Ortsstruktur och vissa av tätorterna kan betraktas som kärnor och andra som tillväxtmotorer (Region Skåne, 2011d). Region Skåne definierar en kärna och en tillväxtmotor enligt följande;

”En kärna är en tätort med central betydelse för sitt omland, en relativt stor befolkningsmängd, ett positivt pendlingsnetto samt en relativt stor branschbredd /.../ En tillväxtmotor är en kärna med en relativt kraftig tillväxt av befolkning och sysselsättning som ger spridningseffekter till övriga delar av regionen” (Region Skåne, 2011d: 24)



Figur 3. Skånes flerkärniga ortstruktur med avseende på tätorter och småorter. Definitionen av en tätort är att bebyggelsen är sammanhängande med maximalt 200 meter mellan husen och att befolkningen är på minst 200 invånare. Definitionen av en småort är att bebyggelsen är sammanhängande med max 150 meter mellan husen och att befolkningen är på minst 50 invånare.

Källa: Region Skåne, 2011d: 24.

Om utgångspunkten är en flerkärnighet på lokal nivå kan en kommuns centralort betraktas som en kärna. I somliga fall skulle denna kunna ha funktionen av en kärna även vid en regional eller nationell utgångspunkt. Region Skåne har satt upp tre kriterier som alla måste uppfyllas för att tätorten ska kunna betraktas som en regional kärna;

- Minst 14 000 invånare,
- En branschbredd med över 200 branscher i kommunen,
- En större inpendling än utpendling.

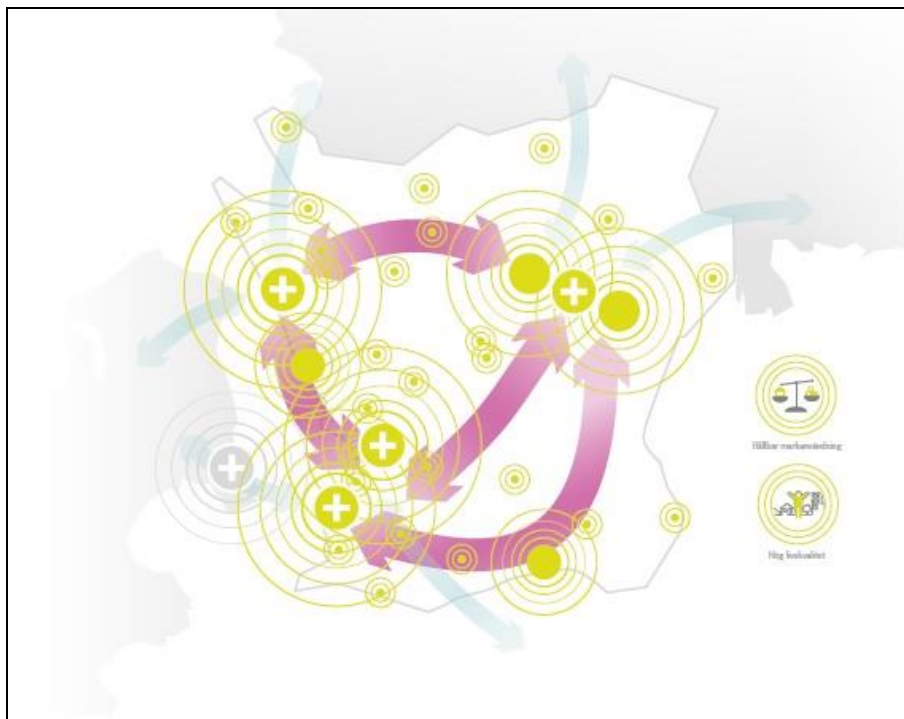
Sju tätorter i Skåne uppfyller samtliga kriterier och betraktas därmed som regionala kärnor, nämligen Malmö, Lund, Helsingborg, Landskrona, Kristianstad, Hässleholm och Ystad (Region Skåne, 2011d).

För att kunna avgöra vilka av dessa sju som är regionala tillväxtorer satte Region Skåne upp följande kriterium;

- En tillväxtmotor är en regional kärna som har högre befolkningstillväxt (minst 9,6 %) och sysselsättningstillväxt (minst 15 %) än genomsnittet i regionen.

Malmö, Lund och Helsingborg är tillväxtmotorer eftersom samtliga uppfyller båda kriterierna. Landskrona och Kristianstad uppfyller inte kriteriet för sysselsättningstillväxt och Hässleholm uppfyller inte kriteriet för befolkningstillväxt. Kristianstad och Hässleholm kan dock komplettera varandra och utgöra en tillväxtmotor på gemensam basis. Ystad uppfyller inte något av ovanstående kriterium men är en regional kärna av betydelse för sydöstra Skåne (Region Skåne, 2011d). Figur 4 visar den gemensamma Strukturbilden för Skåne 2030 där respektive tillväxtmotor utmärkts med en plus, övriga regionala kärnor med en fylld cirkel och övriga kommunala centralorter med mindre cirklar (Region Skåne, 2012a).

Enligt Region Skåne innebär det första strategiområdet principer om att Skåne ska utnyttja respektive tätorts egenskaper och kvalitéer för att stärka Skåne som helhet. Det gäller att varje tätort och småort identifierar sin plats i regionen och vad denna kan bidra med för att gynna tillväxten. Det är viktigt att kommunerna tar fram gemensamma strategiska planeringsdokument, såväl mellankommunalt som regionalt för att undvika att kommunerna planerar emot varandra. De sju regionala kärnorna och speciellt de tre tillväxtmotorerna är viktiga för Skånes utveckling. Därför ska alla orter hjälpas åt att stärka dessa och det är väsentligt att utbytet mellan orterna och de regionala kärnorna fungerar. Samtidigt är det viktigt att utbytet mellan de regionala kärnorna fungerar för att skapa en balans och en jämn fördelning av tillväxten mellan Skånes fyra hörn (Region Skåne, 2012a).



Figur 4. Strukturmodell för Skåne 2030 som visar tillväxtmotorer, regionala kärnor och övriga kommunala centralorter. Pilarna visar hur regionala kärnor och tillväxtmotorer är sammanlänkade med varandra.

Källa: Region Skåne, 2012a: 11.

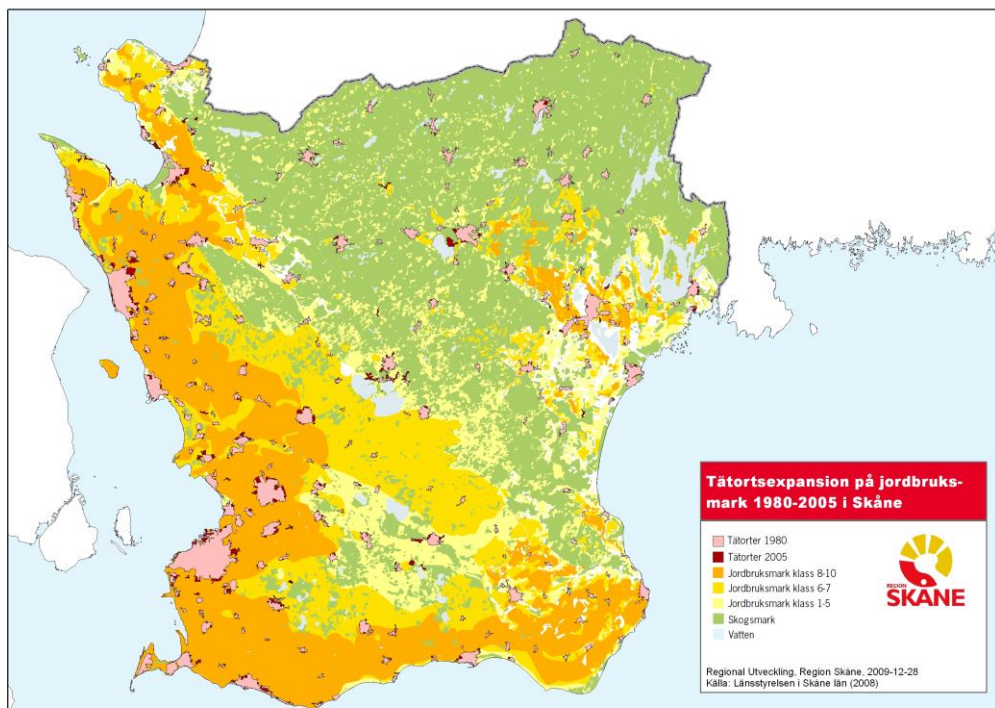
4.3.2 Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne

Detta strategiområde innebär principer för en fysisk planering som bidrar till en ökad tillgänglighet, det vill säga att kommuninvånarna får tillgång till ett ökat utbud av funktioner inom en skälig restid, rimlig kostnad och god komfort. En ökad tillgänglighet ger varje invånare en större valmöjlighet med avseende på bland annat arbetsplats, bostad, fritidsaktiviteter och serviceutbud. En god tillgänglighet är en förutsättning för en fortsatt regionförstoring och regional tillväxt. Transportmöjligheterna behöver förbättras mellan Skånes nordöstra hörn och övriga delar för att skapa en sammanhållen lokal arbetsmarknadsregion. För att driva på utvecklingen ytterligare är det viktigt att tillgängligheten mellan de regionala kärnorna förstärks. Här handlar det om att förbättra existerande tåg- och busskommunikationer så att de blir mer robusta, går fortare och ges en utökad turtäthet. Enligt Region Skåne är den framtida utvecklingen också beroende av att

samtliga av Skånes orter erhåller en koppling till någon av de regionala kärnorna. Här är kollektivtrafiken väsentlig och det är betydelsefullt att utveckla den, till exempel genom nya tågstationer. För att uppnå en ökad tillgänglighet kan bebyggelseutvecklingen planeras i närhet till befintlig infrastruktur och kollektivtrafik. Det gäller också att arbeta med förtätning och byggnation i kontakt med befintlig kollektivtrafik för att stärka dess attraktivitet, öka reseunderlaget och bidra till ett mer energisnålt regionalt transportmönster. Det är även väsentligt att arbeta med att bygga ut gång- och cykelvägnätet för att länka samman viktiga målpunkter med varandra, både inom tätorten men även till den regionala kollektivtrafiken (Region Skåne, 2012a).

4.3.3 Växa effektivt med en balanserad och hållbar markanvändning

I Skåne finns Europas bästa jordbruksmark vilket är en värdefull resurs som bör bevaras för kommande generationer. Den mest högproduktiva jordbruksmarken återfinns i Skånes södra och västra delar, se figur 5. Det är också här den kraftigaste befolkningstillväxten, urbaniseringen och exploateringstrycket återfinns (Region Skåne, 2010a). Strategiområdet innebär principer för en fysisk planering där Skåne växer på ett effektivt sätt för att jordbruksmarken så långt som möjligt ska undantas från exploatering. Det handlar om att föra ett resonemang om jordbruksmarkens värde och ta hänsyn till detta i den fysiska planeringen. En möjlighet är att arbeta med förtätning inom befintlig tätortsstruktur för att undvika ianspråktagandet av jordbruksmark. Idag är en stor del av markarealen runt Skånes tågstationer outnyttjad. Här finns potential för nybyggnation men i många fall består marken av högproduktiv jordbruksmark. För att främja ett energisnålt regionalt transportmönster kan det enligt Region Skåne trots allt betraktas som motiverat att bebygga jordmark, under förutsättning att det sker med en hög exploateringsgrad för att nyttja marken så effektivt som möjligt (Region Skåne, 2012a).



Figur 5. Tätortsexpansion på jordbruksmark 1980-2005 i Skåne. Visar även fördelning över aktuell klassificering av jordbruksmark.

Källa: Region Skåne, 2010a: 35.

5 FYSISK PLANERING FÖR ETT ENERGISNÅLT REGIONALT TRANSPORTMÖNSTER

I detta kapitel presenteras en teoretisk ram för undersökningens syfte genom att redogöra för vad forskning säger om hur fysisk planering kan användas för att stödja ett energisnålt regionalt transportmönster. Kapitlet avslutas med en sammanfattning som utgör den teoretiska analysram som används i efterföljande analys.

5.1 Inventering av forskningslitteratur

Numera finns en omfattande akademisk forskningslitteratur som analyserar sambandet mellan bebyggelsestruktur, transportmönster och energiförbrukning. Studierna visar att det finns en stor potential att påverka vårt transportmönster genom att medvetet styra bebyggelsens lokalisering och struktur, både med avseende på färdmedelsval och med avseende på transportlängd (Holmberg, 2011). Sveriges bebyggelse förändras 1-2 % varje år varav etablerad bebyggelse har en lång livslängd och endast små förändringar är genomförbara. Därför är en medveten lokalisering och utformning av ny bebyggelse väsentlig för att stödja ett långsiktigt energisnålt regionalt transportmönster⁷.

Inventeringen har inriktats på forskningslitteratur med avseende på empiriska studier, inte modellerande studier. Orsaken är att empiriska studier illustrerar reella fall och därmed den komplexa samverkan mellan flertalet ingående variabler. Modellerad data kan ofta vara mer svårtolkad eftersom studien har lyfts ut ur sitt sammanhang och bygger på en större mängd antaganden. Bristen med empiriska studier är att de medför en svårighet att fastställa eventuella orsakssamband mellan bebyggelsevariabler och transportmönster eftersom bebyggelsestrukturen är knuten till den specifika plats som undersöks. Avgörande för all forskning är att studien bygger på tillförlitlig och korrekt data. I denna inventering görs inga försök att analysera exaktheten av ingångsdata, men naturligtvis varierar resultaten beroende på hur till exempel transportlängd och energiförbrukning har beräknats (Stead & Marshall, 2001). Trots den omfattande forskningslitteraturen är det svårt att finna samstämmighet mellan resultaten, där fastställandet av orsakssamband är en aspekt. En ytterligare aspekt är svårigheten som uppkommer vid jämförelse av studier eftersom de analyserar olika skalor. Vissa fokuserar på ett kvarter, andra på en tätort och en del på regioner (Tornberg & Eriksson, 2012). Det finns även ett stort antal socio-ekonomiska parametrar som påverkar samhällets transportmönster, bland annat inkomstnivå, utbildning, kön, bilnehav, personlighet samt hushållets storlek och sammansättning (Stead & Marshall, 2001). Problemet är att vissa studier endast analyserar förhållandet mellan bebyggelsestruktur och transportmönster, andra mellan socio-ekonomiska parametrar och transportmönster och vissa studier inkluderar båda aspekterna. Forskningen bör inriktas på studier som inkluderar båda aspekterna för att skapa en förståelse för hur dess samspel påverkar transportmönstret (Holmberg, 2011). Detta synliggörs av Dieleman et al. (2002) som visar att socio-ekonomiska parametrar och bebyggelsestruktur ofta har en lika stor inverkan på färdmedelsval och transportlängd, men även att de två faktorerna många gånger korrelerar med varandra. Till exempel är

⁷ Lars-Olof Olander, professor Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi, Lunds universitet. Seminarium – Hållbar Stadsutveckling i Framkant, Sustainable Buisness Hub 2013-05-24.

höginkomsttagare och individer med ett högt bilnehav generellt sett bosatta i en annan typ av bebyggelsestruktur än låginkomsttagare.

Nedan presenteras ett antal teman med avseende på bebyggelsestruktur som enligt forskning, rent teoretiskt, påverkar samhällets transportmönster. Däremot finns det inget avgjort sätt att bestämma respektive tema på vilket gör att de i viss utsträckning överlappar varandra. Syftet med tematiseringen är att på ett mer överskådligt sätt kunna illustrera skillnader och likheter mellan studier.

5.1.1 Täthet

Bebyggelsemönstret under 1900-talet karaktäriseras av tre rumsliga trender som pågår parallellt med varandra och som påverkar transportarbetet. Samtidigt som befolkning och ekonomisk aktivitet koncentreras till urbana agglomerationer (urban koncentration) pågår en utglesning av tätorterna (urban sprawl). Utglesningen karaktäriseras av;

1. En successiv expansion av tätortsgränsen,
2. En generell utglesning av markanvändning, det vill säga en minskad täthet av bostäder och arbetsplatser,
3. Ett transportnät som binder samman olika målpunkter i tätorten, även de perifera delarna, varvid tillgängligheten ökar,
4. Bostäder separeras från övriga funktioner, varvid merparten av bostäderna lokaliseras till perifera områden (Anderson et al., 1996).

Den snabba utvecklingen av urban sprawl, främst under 1950- och 1960-talet, förknippas med bilismen. Med bilen blev det möjligt att välja bostad långt ifrån arbetsplatsen och nya bostadsområden kunde förläggas utan hänsyn till tillgänglighet till kollektiva färdmedel (Anderson et al., 1996). På senare tid har urban koncentration blivit alltmer populärt där förtätning av tätorternas centrum pågår. Orsakerna till förtätning är främst att industriell verksamhet har ersatts av kunskapsdriven verksamhet varvid dessa markområden tillsammans med äldre bostadsområden kan omvandlas. Den tredje rumsliga trenden som pågår är regionförstoring, se förklaring i kapitel 3.2.2 (Boverket, 2010b).

Tätorters täthet är väl undersökt och har visat sig påverka transportmönstret på flera sätt. Täthet kan ha flera betydelser, men anges oftast som befolkningstäthet uttryckt i urban yta per capita. En stor del av litteraturen visar att ökad täthet medför ett minskat transportarbete och en minskad bilanvändning (Tornberg & Eriksson, 2012; Holmberg, 2011). I en omfattande studie av Newman & Kenworthy (1989) undersöks sambandet mellan befolkningstäthet och energiförbrukning i flertalet storstäder i USA, Kanada, Australien, Europa och Asien. Studien visar ett klart samband mellan täthet och energiförbrukning, där energiförbrukningen per invånare minskar med ökad täthet. Näss (1993) har gjort en liknande studie baserat på 97 svenska tätorter. Även han drar slutsatsen att ökad tätortsyta per invånare ger en ökad energiförbrukning för transportarbetet, där korrelationen är starkast för tätorter med låg täthet.

Dock har studien av Newman & Kenworthy (1989) mötts av kritik. Mees (2010) är tveksam till hur de har avgränsat städerna och därmed hur städernas täthet har beräknats. För städerna i USA och Kanada använde Newman & Kenworthy en morfologisk tätortsavgränsning och för de övriga en administrativ avgränsning. En morfologisk tätortsavgränsning omfattar den areal som består av urbaniserad mark. I en administrativ avgränsning inkluderas även landsbygd, vilket innebär att dessa städers täthet underskattades i jämförelse med städerna i USA och Kanada. Mees (2010) har gjort en omarbetning av Newman & Kenworthys studie endast innehållande städerna i USA, Kanada och Australien. Mees resultat visar en svagare

korrelation mellan ökad täthet och minskad energianvändning samt mellan ökad täthet och ökad kollektivtrafikanvändning. Även om korrelationen är svagare kvarstår dock sambandet.

Det ledande teoretiska argumentet för att ökad täthet leder till ett minskat transportarbete är att avstånden mellan målpunkter blir kortare i en tät stad. Därmed minskar behovet av motoriserat transportarbete för förflyttningar och andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik ökar (Næss 2006). En högre befolkningstäthet gör invånarna mindre bilberoende för att kunna mötas samtidigt som en högre täthet förbättrar kundunderlaget, varvid förutsättningarna för upprätthållande och etablering av lokala servicefunktioner och kollektivtrafik underlättas (Stead & Marshall, 2001).

Flera studier visar även att täthet har betydelse för färdmedelsval. Miltakis et al. (2008) visar att befolkningstäthet i Athens storstadsområde är positivt korrelerat med kollektiv- och gångtrafik och negativt korrelerat med bilresor, genomsnittlig reslängd och energiförbrukning med bil. Även Cervero (1996) konstaterar i en studie av 11 storstäder i USA att befolkningstäthet korrelerar positivt med kollektiv-, gång- och cykeltrafik och negativt med bilresor. Tornberg & Eriksson (2012) säger i sin litteraturinventering att detta är en generell slutsats i flertalet studier och att det finns tydliga bevis på att ökad täthet minskar energiförbrukningen för transportarbetet.

Erwing & Cervero (2010) har i en kvantitativ meta-analys sammanställt resultaten från ett stort antal studier för att undersöka sambandet mellan olika transportrelaterade parametrar och olika bebyggelseparametrar. Resultatet visade att antalet körda kilometer med bil främst påverkades av tillgänglighet till olika funktioner och av gatuedesign. Andelen gångtrafik kunde främst relateras till funktionsblandning, antalet korsningar och antalet målpunkter inom gångavstånd. Andelen kollektivtrafik påverkades främst av tillgången till kollektivtrafik (avstånd till station/hållplats, gatuedesign) och därefter av funktionsblandning. Erwing & Cervero var överraskade över att bebyggelsens täthet inte fanns med bland de viktigaste bebyggelseparametrarna. De förklarar detta med att täthet alltid är en viktig faktor för transportarbetet.

5.1.2 Funktionsblandning

Med funktionsblandning avses en markanvändning där bostäder, arbetsplatser, verksamheter och servicefunktioner blandas inom ett område. En blandad markanvändning minskar den fysiska separationen mellan funktioner och minskar rent teoretiskt det motoriserade transportbehovet. Dock uppvisar studierna varierande resultat, varvid funktionsblandningens egentliga påverkan på transportarbetet är svårtolkat (Tornberg & Eriksson, 2012). Både Holmberg (2011) och Tornberg & Eriksson (2012) konstaterar i respektive litteraturinventering att majoriteten av studierna har ett fokus på arbetsplatser och bostäder, vilket oftast anges som antal arbetstillfällen per capita i området.

Flera studier visar ett svagt samband mellan minskat transportarbete och en blandning av arbetsplatser och bostäder, något som i många fall förklaras av i vilken grad arbetsplatsen är specialiserad. Funktionsblandningens betydelse minskar med ökad specialiseringsgrad. Detta visas genom att högutbildade personer generellt sett pendlar längre sträckor till sin arbetsplats än lågutbildade. Dessutom ser personer med en specialistkompetens längre pendelavstånd som mer acceptabla (Holmberg, 2011; Næss, 2012; Dahl et al., 2003). Många studier analyserar relationen mellan bostäder och arbetsplatser på kvarters- eller stadsdelsnivå inom en tätort, men det finns även flertalet som fokuserar på tätorten som helhet (Holmberg, 2011). Exempel på det sistnämnda är en studie av Næss & Sandberg Lyssand (1996). Här

analyseras sex företag med varierande lokalisering inom tätorten Oslo. Slutsatsen är att anställda på företag i tätortens perifera delar (lägre täthet) pendlar längre till arbetet, är mer frekventa bilanvändare och förbrukar mer energi än anställda på företag belägna inne i centrala Oslo (högre täthet). Arbetsplatsens lokalisering visade sig vara mer betydelsefull än pendlingsavstånd för färdmedelsval. En företagslokalisering på ett ökat avstånd från centrum medförde en högre bilanvändning, vilket kan förklaras av ett sämre kollektivtrafikutbud och bättre parkeringsmöjligheter. Ett flertal andra studier kommer fram till samma resultat, bland annat Hanssen (1995) och Bell (1991).

Meurs och Heijer (2001) har i en nederländsk studie analyserat i vilken utsträckning bebyggelsestrukturen i bostadsområden påverkar transportmönstret. De konstaterar att i bostadsområden med en blandning av servicefunktioner minskar det totala transportarbetet, även bilanvändningen minskar till förmån för gång och cykel. Resultatet visar att funktionsblandning främst påverkar transporter för dagligvaruhandel och övrig basservice, medan transporter till och från arbetsplatsen påverkas mycket lite. Næss (2006) har även undersökt transportmönster i sin genomgripande Köpenhamnsstudie. Han kommer fram till att olika funktioner är olika känsliga för transportavstånd. En del funktioner tillåts på ett lägre avstånd (arbetsplats, släktingar etc.) medan andra funktioner ska finnas i närområdet (dagligvaruhandel, förskola, skola etc.). Om flera av dessa vardagliga servicefunktioner finns i närområdet minskar bilanvändningen. Därför är transportarbetet och andelen bilanvändning negativt korrelerat med de som bor i Köpenhamns centrum och därefter med de som bor nära ett regionalt subcentrum. Förortens och landsbygdens invånare pendlar ofta längre avstånd till arbetsplatsen vilket ger en ökad tendens för att utträtta ärenden på vägen. Enligt Tornberg & Eriksson (2012) talar detta för att en geografisk koncentration av servicefunktioner kan minska det totala transportarbetet om samtliga ärenden kan uträttas på samma plats.

5.1.3 Regional struktur

Holmberg (2011) konstaterar efter sin litteraturinventering att studier med avseende på den regionala strukturens betydelse för transportarbetet är svårfunnet. Däremot finns starka belägg för att ett boende nära centrum med en koncentration av servicefunktioner bidrar till ett minskat transportbehov, i synnerhet på bilanvändning och främst inom tätorter. Frågan är om liknande tendenser kan urskiljas på en regional nivå? I en studie av tre danska regioner fann Næss & Johannsen (2004) att mängden bilresor tenderar att öka med ökat bostadsavstånd från regionens centralort. Detta gällde för ett bostadsavstånd på 15-25 km. På ett avstånd utöver denna sträcka började mängden bilresor återigen att avta. Detta förklaras av att andra centrum då blir viktigare än själva centralorten. Annorlunda uttryckt förlorar centralorten i attraktionskraft med ökat avstånd, även om arbetsplats- och serviceutbud är sämre i den mindre tätorten. Att avståndet varierar för när mängden bilresor återigen börja avta förklaras av den regionala kontexten, både med avseende på antal tätorter och med avseende på tätorternas storlek.

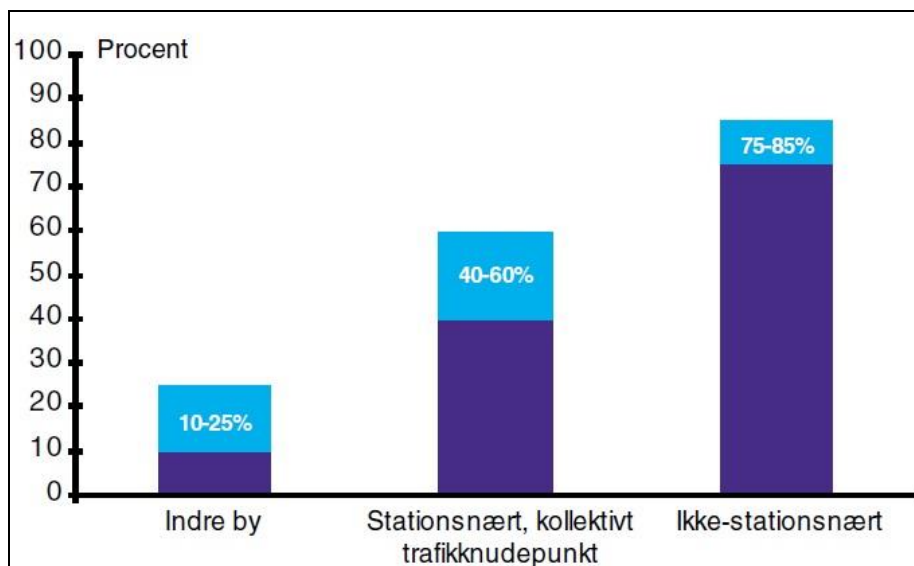
Eftersom närhet till en centralort har visat sig betydelsefull för transportarbetet förespråkar många forskare en monocentrisk, enkärnig, regional struktur. Argumentet är att i större regioner med ett monocentriskt bostadsmönster undviks transporter mellan olika lokala centrum, till skillnad från en större region med ett polycentriskt, flerkärnigt, bostadsmönster. Dock visar studier från de nordiska länderna att monocentrism inte innebär samma fördelar på en regional nivå som inom en tätort eller inom ett storstadsområde (Næss, 2012). Ur ett svenskt perspektiv är Næss studie från 1993 intressant. Här studerades energianvändningen för transporter i 15 svenska regioner. Resultatet visade (i motsats till vad som förväntats) att

energianvändningen ökade ju mer bebyggelsen koncentrerades kring den största tätorten i regionen, det vill säga när andelen boende på landsbygden och i de små tätorterna minskade. Dock visade resultatet (som förväntat) att en hög befolkningstäthet inne i tätorterna bidrog till en minskad energianvändning. Næss slutsats är att en decentraliserad regional struktur är mest energieffektiv – en struktur utan en alltför dominerande centralort med ett flertal omkringliggande tätorter med en hög befolkningstäthet. Förklaringen ligger i ett ökat utnyttjande av det lokala serviceutbudet i de mindre orterna (Næss, 2012). Det råder delade meningar om huruvida en monocentrisk eller en polycentrisk regional struktur är mest energieffektiv. Stora tätorter erbjuder å ena sidan ett brett arbetsplats- och serviceutbud vilket skulle kunna minska transportavstånden och bidra till ökad användning av miljöanpassade transporter. Å andra sidan kan en ytstor tätort innebära längre avstånd varvid invånarnas bilanvändning ökar. Detta talar för en polycentrisk regional struktur där centralorten kan avlastas av de omkringliggande tätorterna. Däremot finns risken för att de små tätorterna får ett begränsat arbetsplats- och serviceutbud, något som kan generera ökade transporter mellan orterna. Detta talar istället för en monocentrisk regional struktur (Dieleman et al., 2002).

5.1.4 Tillgång och närhet till transportinfrastruktur

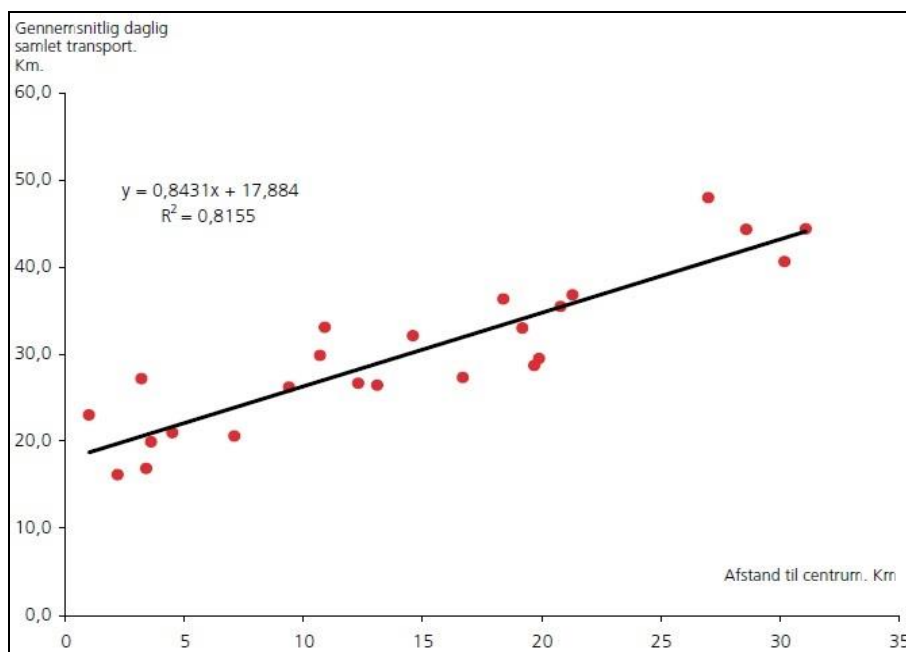
Som tidigare diskuterats är täthet en avgörande parameter vid färdmedelsval, både täthet inom tätorten och mellan tätorter, eftersom avstånd mellan start- och målpunkt är avgörande för olika färdmedels lämpligt. Sannolikheten för vilket färdmedel som används bestäms även av hur förutsättningarna för respektive färdmedel ser ut. Här kan en medveten fysisk planering styra byggnation mot en fysisk struktur som främjar användandet av miljöanpassade transporter. Det finns flera studier som visar att närhet till motorväg bidrar till ett ökat bilanvändande och till längre körsträckor, medan närhet till tågstation/busshållplats bidrar till ett minskat bilanvändande och ett ökat pendelavstånd (Holmberg, 2011). Det sistnämnda framkommer även i tidigare nämnd studie av Erwing & Cervero (2010). De finner ett positivt samband mellan närhet till tågstation/busshållplats och en ökad andel kollektiv- och gångtrafik. Samtidigt minskar antalet körda kilometer med bil med närhet till tågstation/busshållplats. Flera studier visar att god tillgång till parkeringsplats vid målpunkten, och även gratis parkering, ökar bilanvändandet och transportfrekvensen (Stead & Marshall, 2001). Enligt Kenworthy (2007) är tillgång till parkering viktigare än prissättning på parkering för att individen ska ta bilen till arbetsplatsen.

I en dansk studie över Köpenhamns huvudstadsområde har det undersökts hur bilresandet påverkas beroende på kontorsarbetsplatsens placering i förhållande till en tågstation. Enligt resultatet minskar bilresandet per person och dag med cirka 10 km om arbetsplatsen placeras stationsnära i förhållande till icke-stationsnära. Resultatet visar (se figur 6) att 10-25 % av de anställda använder bil till kontoret om arbetsplatsen ligger inne i centrum, 40-60 % om arbetsplatsen ligger stationsnära och 75-85 % vid en icke-stationsnära placering. Generellt sett var det dubbelt så många som använde kollektiva färdmedel till en stationsnära arbetsplats som till en icke-stationsnära arbetsplats. Resultatet visade även att sannolikheten att använda kollektiva färdmedel istället för bil ökar om arbetsplatsen ligger inom en radie på 600-700 meter ifrån stationen. 600-700 meter kan därmed betraktas som ett acceptabelt gångavstånd (Hartoft-Nielsen, 2002).



Figur 6. Visar variation av andel anställda som använder bil till kontorsarbetsplatsen beroende på arbetsplatsens placering i Köpenhamns huvudstadsområde.
Källa: Hartoft-Nielsen, 2002: 15.

Den danska studien visar att effekterna av stationsnära placering av bostäder är mer osäkra än stationsnära arbetsplatser. Resultatet visar att cirka 5 km bilkörning sparas per person och dag om en bostad på ett givet avstånd från centrum placeras stationsnära istället för icke-stationsnära. Studien visar däremot att störst effekter på bilresorna erhålls ju närmare centrum bostäderna placeras, se figur 7. Studiens slutsats är att arbetsplats- och besöksintensiva verksamheter bör placeras inom ett avstånd på 600 meter från en station, samtidigt som både arbetsplatser och bostäder bör placeras stationsnära för att öka reseunderlaget (Hartoft-Nielsen, 2002).



Figur 7. Visar invånarnas totala genomsnittliga reslängd med bil (km) som en funktion av bostadens avstånd till centrum (km). Figuren visar undersökta bostäder i Köpenhamns huvudstadsområde, exklusive städerna.
Källa: Hartoft-Nielsen, 2002: 20.

5.1.5 Ett skånskt perspektiv

Det finns tre studier som specifikt har studerat relationen mellan bebyggelsestruktur, transportmönster och energiförbrukning i Skåne.

I den *första studien* av Holmberg & Brundell-Freij (2012) undersöktes hur den regionala bebyggelsestrukturen i Region Skåne påverkar persontransporterna och därmed energianvändningen. I analyserna inkluderades både markanvändningsvariabler och socioekonomiska variabler och analyserna har gjorts utifrån två modeller; en regional modell för skånska tätorter exklusive Malmö och en lokal modell endast för Malmö. Enligt resultaten från *den regionala modellen* är det bebyggelsevariablerna täthet och självförsörjningsgrad (antalet arbetstillfällen per capita) som har störst inverkan på total reslängd. Både en ökad täthet och en ökad självförsörjningsgrad minskar den totala reslängden. Täthet och självförsörjningsgrad är även de variabler som har störst inverkan på reslängderna med bil i de analyserade tätorterna. Antalet kilometer med kollektivtrafik ökar med täthet, kollektivt turutbud och tågförbindelse. Dock minskar det med självförsörjningsgrad och avstånd till regioncentrum, något Holmberg & Brundell-Freij (2012) förklarar med att en hög självförsörjningsgrad underlättar för gång- och cykeltrafik och att ett stort avstånd till regioncentrum kan innebära ett sämre utbud av kollektivtrafik. Även energianvändningen påverkas mest av täthet och självförsörjningsgrad, medan avstånd till regioncentrum och tågförbindelse har en begränsad inverkan. Dock visar resultatet att tillgång till tågstation trots allt inte är försumbart, främst vid låg självförsörjningsgrad. En möjlig tolkning är att det i Skåne finns ett visst motstånd mot att arbeta på ett långt avstånd från bostaden och därför är en ökad självförsörjningsgrad betydelsefull för att minska transportarbetet med personbil.

Enligt resultatet från *den lokala modellen* är endast två bebyggelsevariabler signifikanta, nämligen avstånd till Malmö centrum och kollektivt turutbud. Båda variablerna ger stor inverkan på total reslängd och energianvändning. Stort avstånd till centrum leder till ökade transporter och ökad energianvändning. Det gäller både total reslängd, reslängd med bil och reslängd med kollektivtrafik. Ett ökat kollektivt turutbud leder till en betydande minskning av reslängd med bil och energianvändningen. Enligt resultatet minskar även reslängd med kollektivtrafik med ökat kollektivt turutbud, något Holmberg & Brundell-Freij (2012) förklarar med att turutbudet är bäst i stadens centrala delar där invånarna går och cyklar mer. Studiens slutsats är att en fysisk planering som fokuserar på att uppnå en hög täthet runt kollektiva knutpunkter gynnar kollektiv-, cykel- och gångtrafik samtidigt som biltrafiken minskar. En hög täthet innehållande både bostäder, arbetsplatser, handel och service borde vara det optimala.

I den *andra studien* har Quester (2006) undersökt regionala skillnader i resvanor för storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Malmö genom att göra en jämförelse mellan olika socioekonomiska befolkningsgrupper. Resultatet visar tydliga regionala skillnader i resvanor mellan de olika storstadsregionerna, där skillnaderna i resvanor förklaras av skillnader i bebyggelsestruktur och endast i begränsad utsträckning av socioekonomiska variabler. I Malmöregion reser invånarna kortare avstånd per dag än i Stockholms- och Göteborgsregionen. Även tidsinsatserna per person och dag för förflyttning är kortare i Malmöregionen än i övriga storstadsregioner. I samtliga regioner ökar distansen per dag och person med avtagande täthet. Även andelen bilresor ökar med avtagande befolkningstäthet, medan gång- och cykeltrafik ökar med ökande täthet. Intressant är att kollektivtrafik utgör en relativt låg andel av totala mängden resor i alla storstadsregioner, 21 % i Stockholm, 13 % i Göteborg och endast 6 % i Malmö. Att Malmö särskiljer sig förklarar Quester (2006) med en

högre andel cykeltrafik. Orsaken är att Malmöregionen har en flack topografi samt korta distanser eftersom regionen har en polycentrisk flerkärnig Ortsstruktur med flertalet regionala subcentrum. När det gäller arbetsresornas längd varierar bilden för de olika regionerna, där distanserna är något lägre i Malmöregionen än i Stockholms- och Göteborgsregionen. Enligt resultatet ökar hushållsresornas längd med avtagande täthet, där Malmöregionen är den regiontyp med kortast reslängd. Intressant är dock att medianvärdet för tidsåtgången för hushållsrelaterade resor är 10 minuter för samtliga regiontyper. Ytterligare en intressant aspekt är skillnaderna i den regionala frekvensen, alltså antalet delresor, där frekvensen är något högre för Malmöregionen än Stockholms- och Göteborgsregionen. Enligt Quester (2006) beror detta på Malmöregionens flerkärniga Ortsstruktur med korta avstånd vilket gör att ett större antal hushållsrelaterade resor kan göras under samma tidsspektrum.

I den *tredje studien* har WSP (2011) undersökt hur bebyggelsens lokalisering på regional nivå påverkar tillgängligheten i transportsystemet samt koldioxidutsläppens storlek. De geografiska områdena som har studerats är storstadsregionerna Stockholm och Skåne. För regionerna har tre tänkbara utvecklingsscenarior (målbilder) för bebyggelseutveckling och trafik- och tillgänglighetseffekter modellerats för år 2050 – *Den monocentriska staden*, *Den utspridda staden* och *Stationssamhällen*.

Modelleringsresultaten visar att skillnaderna över bebyggelseutveckling är stora mellan målbilderna. *Den utspridda staden* har det absolut högsta markanvändningsbehovet. För Skåne innebär detta att cirka 25 % jungfrulig mark tas i anspråk medan en utveckling enligt *Stationssamhällen* eller *Den monocentriska staden* endast kräver cirka 6 % jungfrulig mark. Hur effektivt marken används återspeglas i bebyggelsestäthet. Enligt modelleringarna för Skåne förblir tätheten oförändrad enligt *Den utspridda staden* medan tätheten ökar med cirka 15 % för de andra målbilderna.

För både Skåne och Stockholmsregionen ger *Den utspridda staden* högst koldioxidutsläpp från vägtrafik, lägst regional tillgänglighet, lägst andel resor med kollektiv-, cykel- och gångtrafik och högst andel resor med bil. För *Den monocentriska staden* är förhållandet omvänt medan *Stationssamhällen* återfinns i spannet mellan de två andra målbilderna. Enligt resultatet erhålls en skillnad på koldioxidutsläpp på cirka 10-15 % från vägtrafiken mellan *Den monocentriska staden* och *Den utspridda staden*. För Skåne ger målbilden *Stationssamhällen* cirka 9 % lägre koldioxidutsläpp än *Den utspridda staden*. För Stockholm blir minskningen endast 3 % mellan samma målbilder. WSP (2011) förklarar skillnaden med att Skåne redan idag har en mer polycentrisk Ortsstruktur medan Stockholm är mer monocentrisk.

Enligt modelleringarna för Skåne ger de olika målbilderna en skillnad i tillgänglighet på cirka 1 %. För Stockholm är motsvarande siffra 3-4 %. För båda regionerna är tillgängligheten störst i *Den monocentriska staden* på grund av minskad trängsel i vägnätet. Målbilden har även en tät bebyggelsestruktur vilket förbättrar tillgängligheten genom minskade distanser mellan målpunkter. Eftersom Skåne redan idag har en polycentrisk Ortsstruktur utan ett alltför dominerande regionalt centrum blir tillgänglighetsskillnaderna mellan *Den monocentriska staden* och *Stationssamhällen* mindre i Skåne jämfört med Stockholm som har en monocentrisk struktur med ett dominerande centrum.

Studiens samlade slutsats är att koldioxidutsläppens storlek år 2050 påverkas av hur den nya bebyggelsen lokaliseras. Dock är det svårt att göra genomgripande förändringar av den

regionala bebyggelsestrukturen på grund av den infrastruktur och bebyggelse som redan finns etablerad. Skåne har idag en polycentrisk flerkärnig ortsstrukturer med enskilda samhällen etablerade vid knutpunkter i trafikinfrastrukturen. Eftersom en skånsk utveckling enligt *Stationssamhällen* ligger relativt nära *Den monocentriska staden* med avseende på koldioxidutsläpp och tillgänglighet har Skåne mer att vinna på om de bygger vidare på existerande polycentrisk ortsstrukturer. Ur ett ekonomiskt perspektiv är det också mer kostnadseffektivt att bygga vidare på existerande bebyggelse och trafikinfrastruktur.

5.2 Avslutande sammanfattning – teoretisk analysram

Den samlade slutsatsen är att kommunerna via sitt planmonopol har stor potential att minska utsläppen av växthusgaser genom sin markanvändningsplanering. Rent teoretiskt har bebyggelsens lokalisering och täthet en direkt inverkan på transportbehov och färdmedelsval och därmed på de persontransportrelaterade utsläppen av växthusgaser. Lämpliga fysiska åtgärder som kan inkluderas i den fysiska planeringen finns sammanfattade i den teoretiska analysram som redovisas i tabell 2.

Täthet verkar vara den bebyggelseparameter som är mest undersökt. Litteraturinventeringen visar på en samstämmighet om att med ökad täthet minskar den totala energianvändningen för transporter, samtidigt som bilanvändningen minskar och andelen kollektiv-, cykel- och gångtrafik ökar. Orsaken är att i en tät tätort minskar avståndet mellan målpunkter eftersom ett ökat befolkningsantal ofta genererar fler arbetsplatser samt ett utökat handels- och serviceutbud. Med en ökad befolkningstäthet förbättras även reseunderlaget för kollektivtrafik och utbudet kan i många fall utökas. Här gäller det för kommunen att planera för en ökad täthet genom ett effektivt markutnyttjande. Det gäller att förtäta inom befintlig urban struktur för att öka bebyggelsestätheten samtidigt som tätorten som helhet bör hållas koncentrerad. En möjlighet för kommunen är att vara restriktiv till en successiv expanderings av tätortsgränsen med ett lågt markutnyttjande i randzonen.

Angående funktionsblandning är dess betydelse inte helt klargjord. Överlag indikerar litteraturen att en blandning av bostäder och vardagsfunktioner, såsom dagligvaruhandel, förskola och skola verkar leda till ett minskat bilanvändande. När det gäller blandning av bostäder och arbetsplatser är dock effekten mer oklar. Förklaringen ligger i att arbetsmarknaden idag blir allt mer specialiserad varvid personer inte längre väljer bostad efter arbetsplatsens lokalisering. Däremot kan en blandning av bostäder och arbetsplatser ha en större betydelse i de tätorter där arbetsmarknaden är mindre specialiserad. Bland annat visade Holmberg & Brundell-Freij (2012) i sin studie att befolkningen i skånska tätorter med en hög självförsörjningsgrad (antal arbetstillfällen per capita) reser mindre, både totalt sett samt med bil, än de som bor i tätorter med en lägre självförsörjningsgrad. Kommunen kan därmed i sin markanvändningsplanering ge möjlighet för samexistens av flera olika funktioner inom ett område, underlätta för serviceetableringar samt planera bostadsområden utefter närhet till vardagsfunktioner. För ett effektivare markutnyttjande kan kommunen vid nybyggnad verka för tillkomst av byggnader innehållande flera funktioner, till exempel handel i bottenplanet och bostäder på övervåningen.

Litteraturen indikerar att arbetsplatsens lokalisering kan ha betydelse för transportarbetet. Resultaten pekar mot att anställda på arbetsplatser i tätortens centrala delar reser mindre med bil än anställda på arbetsplatser i tätortens mer perifera delar. Förklaringen återfinns i att

kollektivtrafikförsörjningen oftast är bättre i de centrala delarna samtidigt som det finns ett begränsat antal parkeringsplatser. Enligt litteraturen tenderar bilanvändningen att öka om arbetsplatsen placeras lättillgängligt intill en väg av god standard. På samma sätt ökar det kollektiva resandet om arbetsplatsen placeras intill välförsörjda knutpunkter för kollektivtrafik. Även bostäder bör placeras med närhet till tågstationer/busshållplatser eftersom det ökar sannolikheten för nyttjandet av kollektiva färdmedel samt ökar reseunderlaget. Kommunen bör planera för stationsnära lokalisering av arbetsplats- och besöksintensiva verksamheter inom ett acceptabelt gångavstånd, helst inom en zon av 600-700 meter. Avstånd därutöver har visat sig ge ett drastiskt avtagande av kollektivtrafikutnyttjandet. Det är även viktigt att kommunen arbetar för gång- och cykelvägar av hög kvalitet som knyter ihop det lokala transportnätet med den lokala och regionala kollektivtrafiken.

Ur ett regionalt perspektiv verkar närhet till ett regionalt centrum med en koncentration av servicefunktioner ha störst betydelse för transportarbetet. Dock är litteraturen oense om en regional monocentrisk eller en regional polycentrisk Ortsstruktur är det optimala. Viss forskning lutar åt att en struktur med flera omkringliggande tätorter med en hög befolkningstäthet minskar transportarbetet. Argumentet är att en hög befolkningstäthet leder till ett ökat lokalt serviceutbud varvid transporterna minskar då flertalet ärenden kan uträttas i närområdet. Genomförda studier tyder på att en polycentrisk flerkärnig Ortsstruktur är att föredra ur ett skånskt perspektiv. Argumenten som framförs är att region redan idag utgörs av en flerkärnig Ortsstruktur innehållande ett stort antal närliggande tätorter, orterna finns etablerade vid knutpunkter i trafikinfrastrukturen och regionen saknar ett dominerande regionalt centrum. Studier pekar på att kommande utsläpp av växthusgaser blir lägre om Skåne bygger vidare på den flerkärniga strukturen och undviker en utspridd regional bebyggelse. Positivt för begränsning av de transportrelaterade utsläppen av växthusgaser verkar vara en framtida utbyggnad enligt stationssamhällen, det vill säga en medveten utbyggnad av ett begränsat antal tätorter vid regionalt viktiga noder för kollektivtrafik. Denna utveckling begränsar även inanspråktagandet av värdefull jordbruksmark. För måluppfyllelse krävs att kommunen styr bebyggelsen till regionala knutpunkter, planerar för ett effektivt stationsnära markutnyttjande med en hög exploateringsgrad och med blandade funktioner, placerar arbetsplats- och besöksintensiva verksamheter i stationsnära lägen och undviker en utspridd bebyggelse till flertalet tätorter inom kommunen samt på landsbygden.

Tabell 2. Visar en teoretisk analysram innehållande fysiska åtgärder som en kommun kan inkludera i den fysiska planeringen för att stödja ett energisnålt regionalt transportmönster. Samtliga fysiska åtgärder har sorterats in under lämpligt strategiområde för *Den flerkärniga miljonstaden Skåne*.

TEORETISK ANALYSRAM			
Tema	Effekt	Fysisk åtgärd	Strategiområde inom Strukturbild för Skåne
Ökad täthet <i>Befolkningstäthet, uttryckt som andel urban yta per capita</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Minskar det geografiska avståndet mellan målpunkter i tätorten • Minskar det geografiska avståndet mellan människor i tätorten • Minskar den totala energianvändningen för transporter samt transporterna med bil • Ökar andel gång-, cykel- och kollektivtrafik • Ökar möjligheterna för en omställning och en förbättring av kollektivtrafik genom ett ökat reseunderlag • Ökar möjligheterna för upprätthållande och etablering av offentlig och kommersiell service genom ett ökat kundunderlag • Ökar möjligheterna för utökad självförsörjningsgrad (antal arbetstillfällen per capita) 	Koncentrera utbyggnaden till befintliga tätorter och undvik en successiv expansion av tätortsgränsen	<p>Satsa på Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor samt utveckla den flerkärniga ortstrukturen</p> <p>Växa effektivt med en hållbar och balanserad markanvändning</p>
		Undvik ny spridd bebyggelse på landsbygden	Växa effektivt med en hållbar och balanserad markanvändning
		Förtäta inom befintlig urban struktur	Växa effektivt med en hållbar och balanserad markanvändning
		Nyttja en hög exploateringsgrad för ett effektivt markutnyttjande	Växa effektivt med en hållbar och balanserad markanvändning
		Var restriktiv mot en låg exploateringsgrad vid utbyggnad i tätorternas randzoner	Växa effektivt med en hållbar och balanserad markanvändning
Tillgång och närhet till transportinfrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> • Närhet till tågstation/busshållplats minskar transportlängden med bil och ökar pendlingsavståndet med kollektiva färdmedel • Närhet till motorväg ökar antalet biltransporter samt ökar transportlängden med bil • Tillgång till parkeringsplats vid målpunkten ökar antalet och andelen transporter med bil • Om arbetsplatsen lokaliseras i ett stationsnära läge ökar andelen kollektiva transporter till 	Lokalisera arbetsplatser nära kollektiva knutpunkter	Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne
		Lokalisera arbetsplats- och besöksintensiva verksamheter inom ett acceptabelt gångavstånd från tågstation/busshållplats	Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne

	<p>arbetsplatsen, jämfört med en arbetsplats som inte lokaliseras stationsnära</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sannolikheten att nyttja kollektiva färdmedel ökar om arbetsplatsen lokaliseras inom en radie på 600-700 meter från tågstationen • Sannolikheten att använda kollektiva färdmedel ökar om bostaden lokaliseras med närhet till en tågstation eller en busshållplats 	Lokalisera både arbetsplatser och bostäder nära tågstation/busshållplats för att öka reseunderlaget och för att öka sannolikheten för nyttjandet av kollektiva färdmedel	Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne
<p>Ökad funktionsblandning och medveten lokalisering av arbetsplatser</p> <p><i>Offentlig och kommersiell service, bostäder och arbetsplatser</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Minskar det geografiska avståndet mellan målpunkter i tätorten • Minskar den totala energianvändningen för transporter • Bostadsområden med en blandning av bostäder, förskola/skola och dagligvaruhandel/basservice minskar det totala transportbehovet, minskar transporterna med bil och ökar andelen gång- och cykeltrafik • Bostadsområden eller tätorter innehållande en blandning av bostäder och mindre specialiserade arbetsplatser minskar det totala transportbehovet samt transportlängden med bil • Energianvändningen för transporter minskar om arbetsplatsen lokaliseras i tätortens centrum (bättre kollektivtrafikutbud och sämre parkeringsmöjligheter) • Geografisk koncentration av servicefunktioner minskar den totala transportlängden eftersom fler ärenden kan utföras inom samma närområde 	Planera nya bostadsområden med närhet till skola/förskola och övrig basservice	Växa effektivt med en hållbar och balanserad markanvändning
		Möjliggör för funktionsblandade utbyggnadsområden för bostäder	Växa effektivt med en hållbar och balanserad markanvändning
		Planera för funktionsblandade byggnader för ett effektivt markutnyttjande	Växa effektivt med en hållbar och balanserad markanvändning
		Möjliggör för etablering av arbetsplatser i tätortens centrala delar och för en utökad självförsörjningsgrad	<p>Satsa på Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor samt utveckla den flerkärniga ortsstrukturen</p> <p>Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne</p> <p>Växa effektivt med en hållbar och balanserad markanvändning</p>
		Möjliggör för en koncentration av servicefunktioner så att förortens och landsbygdens invånare kan utträta fler ärenden på vägen	<p>Satsa på Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor samt utveckla den flerkärniga ortsstrukturen</p> <p>Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne</p>

Flerkärnig regional struktur	<ul style="list-style-type: none"> • Närhet till en regional centralort med ett högre arbetsplats- och serviceutbud minskar andelen transporter med bil • En regional struktur innehållande flera tätorter med ett lokalt serviceutbud minskar den totala energianvändningen för transporter • Idag har Skåne en flerkärnig ortstruktur med korta avstånd mellan tätorterna, en struktur som minskar transportbehovet jämfört med storstadsregionerna Stockholm och Göteborg 	Koncentrera utbyggnaden till ett begränsat antal tätorter. Då ökar befolkningstätheten och möjligheterna för ett utökat arbetsplats- och serviceutbud förbättras	Satsa på Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor samt utveckla den flerkärniga ortstrukturen Växa effektivt med en hållbar och balanserad markanvändning
		Bygg vidare på Skånes flerkärniga ortstruktur och nyttja existerande bebyggelse- och transportinfrastruktur med enskilda samhällen uppbyggda vid knutpunkter i kollektivtrafiken	Satsa på Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor samt utveckla den flerkärniga ortstrukturen Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne Växa effektivt med en hållbar och balanserad markanvändning
		Rikta utbyggnaden mot existerande stationssamhällen för att nyttja befintlig spårinfrastruktur	Satsa på Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor samt utveckla den flerkärniga ortstrukturen Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne
		Tillämpa en hög exploateringsgrad vid kollektiva knutpunkter innehållande både arbetsplatser, bostäder, handel och service.	Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne Växa effektivt med en hållbar och balanserad markanvändning

6 EMPIRI OCH ANALYS

I detta kapitel redogörs för den empiri som framkommit vid textanalys av de 10 översiktsplanerna sammanvävt med den empiri som insamlats via intervjuer. En mer detaljerad sammanställning av textanalysen återfinns i bilaga 2. Innebörden av kommunernas översiktsplanering klarläggs med hjälp av den analysram som identifierats i kapitel 5.2. Analysen byggs upp kring teman; (1) Täthet och markutnyttjande, (2) Tillgång och närhet till transportinfrastruktur, (3) Funktionsblandning, arbetsplatser och tillgång till offentlig och kommersiell service samt (4) Flerkärnig regional struktur och strategiområdena i Strukturbild. Respektive tema återföljs av ett flertal frågeställningar med koppling till analysramens fysiska åtgärder.

6.1 Täthet och markutnyttjande

Avgörande för att öka befolkningstätheten i en tätort är att kommunen koncentrerar utbyggnaden till tätorten samt riktar utbyggnaden till ett fåtal tätorter i kommunen. Därmed främjas och upprätthålls mer eller mindre livskraftiga samhällen, där samtliga samhällen har ett utvecklat serviceutbud och en acceptabel kollektivtrafikförsörjning.

Koncentreras den planerade utbyggnaden till befintliga tätorter?

I vilken utsträckning de studerade kommunerna planerar en koncentrerad tätortsutbyggnad varierar. En tydlig trend är att majoriteten av kommunerna har valt att rikta den största procentuella andelen av utbyggnaden till ett fåtal tätorter och att huvuddelen av bostadsutbyggnaden planeras till kommunens centralort. Ofta återfinns den planerade bostadsutbyggnaden i centralorten inom storleksintervallet 50-80 % och därutöver styr kommunerna generellt utbyggnaden till någon eller några av de mindre tätorterna. Den andel som tillkommer i övriga byar eller i kontakt med sammanhållna bebyggelse är procentuellt mycket låg. Trendbrottet är Östra Göinge kommun som har en översiktsplan som utgår från att:

”... den flerkärniga Ortsstrukturen, med det spridda boendet på många byar av varierande storlek, är en tillgång för kommunen och en bra grund för att utveckla det goda boendet /.../ Inriktningen i översiktsplanen är att skapa förutsättningar för alla byar att växa...” (Östra Göinge kommun, 2012: 19, 20)

Enligt informanten från Östra Göinge kommun har det aldrig funnits någon politisk vilja om att satsa på ett fåkärnigt alternativ. Politiskt handlar det om en bystolthet där alla byar är lika mycket värda och bör satsas på. Däremot förtydligar informanten att i praktiken så vet kommunen att det är fyra av kommunens byar som kommer att växa allra mest eftersom det är i dessa den prioriterade satsningen görs och det är de byar som har bäst kollektivtrafik:

”Det finns inte behov av att detaljplanera i de andra orterna, utöver den mark som redan finns planlagd /.../ Men vi kan inte gå ut i ett sådant dokument som en översiktsplan och säga att vi endast tror på fyra orter. Där måste det stå att vi tror på hela kommunen”

Undviks ny spridd bebyggelse på landsbygden?

Alla kommuner, undantaget Osby, tydliggör i respektive översiktsplan att de är restriktiva till ny spridd bebyggelse på landsbygden (se bilaga 2, *Täthet – Tillåts bebyggelse på landsbygden?*). Generellt tillåts endast ny bebyggelse inom eller i anslutning till områden som

redan är ianspråktagna för bebyggelse, vid etablering av hästgårdar eller som kompletterande verksamheter inom jordbruket. Lund och Svedala skriver dessutom att ny bebyggelse i tätorternas randzoner ska prövas mycket restriktivt. I Osbys översiktsplan återfinns dock följande skrivelse:

”Kommunen har en positiv inställning till bebyggelseutveckling på landsbygden. Detta gäller såväl bostadshus, fritidshus som annan bebyggelse /.../ För att underlätta för den som vill bygga, anvisar planen dessutom tre områden som är lämpliga att planera för samlad fritidsbebyggelse. Lämplighetsbedömningen är bara översiktlig. Kommunen kommer inte att engagera sig i planeringen av dessa eller andra fritidshusområden. Fältet är fritt fram för berörda fastighetsägare och andra privata aktörer att i samråd utveckla förslagen” (Osby kommun, 2010: 23, 30)

Osby är den enda av studiens kommuner som sedan 2010 har haft en negativ befolkningsutveckling. Samma problem återfanns i Östra Göinge fram till och med 2010, men därefter har befolkningsutvecklingen vänt och tagit en positiv riktning. Övriga kommuner har haft en stabil befolkningsökning under flertalet år och bland annat Helsingborg, Lund, Lomma och Kävlinge har eller har haft en mycket kraftig tillväxt. Även om nio av tio kommuner betonar en restriktiv syn på ny spridd bebyggelse i översiktsplanen så varierar graden av restriktivitet när det kommer till praktisk handling. Graden av restriktivitet kan illustreras med de två motpolerna Osby och Lomma. Till skillnad från Osby uppger informanten från Lomma kommun att:

”Ny bebyggelse på den rena landsbygden säger kommunen nej till. För det mesta blir det också så, men i några fall, förvånansvärt även i strandnära läge, har kommunen fått ge sig vid överprövning”

I mitten på restriktivitetsskalan kan Svedala kommun placeras in efter informantens upplysning om att:

”Här finns ett intresse av politikerna att göra vissa utbyggnader i kommunens mindre orter. Då gäller det mindre utbyggnader på maximalt 20 hus. Det är områden där intressenter har visat ett intresse”

Planeras förtätning inom befintlig urban struktur?

En koncentrerad utbyggand av tätorterna med målsättning att nå en hög bebyggelsetäthet och hög befolkningstäthet erhålls optimalt genom att uteslutande arbeta med förtätning. Förtätning är ett välkänt, mångfasetterat begrepp och numera något av ett modeord inom hållbar stadsplanering. Samtliga av de studerade kommunerna planerar förtätning, men hur kommunen definierar begreppet varierar. Det är endast tre av tio kommuner som anger en exakt definition av begreppet förtätning i översiktsplanen (se bilaga 2, *Täthet – Finns en definition av förtätning?*). Övriga kommuner pratar runt begreppet utan att precisera det mer noggrant, även om den outtalade innebörden överensstämmer mellan samtliga kommuner. Jämförs skrivelserna runt begreppet uttalar samtliga kommuner att förtätning som paraplybegrepp kan anses vara all typ av bebyggelse som tillkommer inom redan planlagd mark, det vill säga inom befintlig tätortsstruktur. Förtätning kan till exempel innebära att komplettera befintlig bebyggelse, att bebygga ineffektivt utnyttjad mark, att bebygga grönområden eller att omvandla äldre industrimark. Trots att kommunerna ofta saknar en antagen och dokumenterad definition av förtätning framkom det vid intervjuerna att det är ett väl inarbetat begrepp där det finns en god förståelse. Detta gör att det är ett begrepp som aktivt tillämpas i planarbetets olika skeden, men som informanten från Åstorp förtydligade:

”Förtätning behöver inte genomföras med en högre exploateringsgrad än vad omgivningen har, vilket kanske ofta sker i de större städerna. För Åstorps kommun kan förtätning innebära att nya villor uppförs i ett villaområde. Det behöver inte vara att man går in och bygger flerbostadshus”

Sju av tio kommuner pekar ut förtätning antingen på den kommunövergripande plankartan eller på inzoomade plankartor över tätorterna (se bilaga 2, *Täthet – Pekas förtätning ut på plankartan?*). Förutom Helsingborg och Lund gör kommunerna en noggrann utpekning av specifika områden med förtätningspotential eller där förtätningprojekt pågår. Helsingborg har istället valt att peka ut i princip all befintlig bebyggelse som möjlig förtätning, ett koncept som även Lund har anammat. Lunds kommun har däremot valt att illustrera förtätning ännu mera diffust genom att med ett "F" på plankartan peka ut de tätorter där förtätning är möjligt. Informanten från Lunds kommun anger dock att:

"... en mycket stor andel av det som planläggs just nu, eller som är på gång att byggas, är förtätning i Lunds tätort. Det är alltså rätt mycket som händer inom befintlig struktur"

Den genomgripande trenden är att förtätning planeras och utförs i tätorternas centrala delar, där majoriteten av förtätningssprojekten inbegriper radhus och flerbostadshus. Detta gör att exploateringsgraden stiger i tätorternas centrala delar och bebyggelsen blir oftast tätare och högre. Åtta av tio kommuner är förhållandevis öppna i översiktsplanen och skriver att kommunen främst är attraktiv för den som vill bygga en villa (se bilaga 2, *Markutnyttjande – Vilken bostadstyp planeras?*). Därför ska en stor del av kommunernas nyproduktion även fortsättningsvis utgöras av småhusbebyggelse. Att kommunerna trots allt planerar och uppför en del flerbostadshus är för att kunna erbjuda ett varierat bostadsbestånd för livets alla skeden, såväl småhus som flerbostadshus och med olika upplåtelseformer.

Planeras en hög exploateringsgrad för att uppnå ett effektivt markutnyttjande?

Huruvida kommunerna har valt att i översiktsplanen ange förväntad exploateringsgrad för respektive utbyggnadsområde för bostäder varierar. Exploateringsgrad är ett mått på tätheten hos bebyggelsen och en utpekad exploateringsgrad kan därför betraktas som en indikation på kommunens framtidsplaner. En del kommuner har varit konsekventa och angett exploateringsgrad för samtliga utbyggnadsområden, medan andra redovisar det för ett mindre antal utvalda områden. Dessutom skiftar redovisningsmetodik, bland annat används förväntat antal bostäder/lägenheter, planerad bebyggelse och exploateringsgrad. Sju av tio kommuner har valt att helt eller delvis ange förväntad exploateringsgrad enligt någon redovisningsmetodik för utbyggnadsområden för bostäder (se bilaga 2, *Markutnyttjande – Anger planen bostadstyp/verksamhetstyp för de olika utbyggnadsområdena?*). Helsingborg är den kommun som särskiljer sig från mängden. I deras översiktsplan redovisas inga utbyggnadsområden för vare sig bostäder eller för verksamheter, utan i översiktsplanen formuleras det klart och tydligt att:

"ÖP 2010 riktar in sig på att förmedla ett strategiskt budskap kring Helsingborgs utveckling /.../ Som strategisk översiktsplan ska ÖP 2010 vara flexibel, möjliggöra variation och ge beredskap för ett samhälle i förändring /.../ Eftersom ÖP 2010 är av strategisk karaktär, redogörs inte i detalj för alla föreslagna gränser mellan ny stadsbebyggelse och idag oexploaterade områden. Avsikten är att den exakta gränsdrawingen görs i kommande fördjupningar eller detaljplanearbeten" (Helsingborgs kommun, 2010: 6, 47, 81)

Vid intervjuerna uppenbarades att motiven till varför/varför inte kommunen väljer att ange förväntad exploateringsgrad för utbyggnadsområdena styrs av flera faktorer, bland annat ambitionsnivå, politisk vilja och exploateringsstryck i kommunen. Lunds kommun har valt att redovisa bebyggelse för respektive utbyggnadsområde och enligt informanten från kommunen:

”... handlar det någonstans sannolikt om att försäkra sig om en viss täthet. Att det inte blir för glest”

Informanten från Åstorps kommun redovisar en likartad tankegång och anger att:

”Vi pekar ut vad vi tänker oss för bostadstyper i de olika områdena för att utåt vara så tydliga som möjligt med vad det är för ambition vi faktiskt har /.../ Det är så pass förankrat hos politiken att det inte behöver bli någon ytterligare diskussion när man kommer dit /.../ Vår ambition var att göra en extremt konkret översiktsplan utan några tveksamheter”

Vellinge kommun använder en annan redovisningsmetodik och tillämpar inte exploateringsgrad eller förväntat antal bostäder för de olika utbyggnadsområdena. Istället redovisar Vellinge kommun hur de önskar att befolkningstillväxten ska fördelas mellan kommunens olika tätorter. Planens ambition är att förskjuta befolkningstillväxten från kommunens västra delar till de centrala och östra delarna genom att styra bostadsbyggandet dit. I översiktsplanen redovisas därför bostadsbyggandet under planperioden uttryckt som antalet bostäder fördelat mellan de fyra kommundelarna. Östra Göinge kommun är den tredje och sista kommunen som har valt att inte redovisa någon förväntad exploateringsgrad. Enligt informanten från kommunen är orsaken att:

”... vi har inte den informationen. Generellt sett så är ju vår översiktsplan väldigt öppen och vi har inte haft behov av att redovisa förväntad exploateringsgrad eftersom vi inte har de problem som finns i västra Skåne /.../ Efterfrågan styr vad det blir på de olika utbyggnadsområdena”

Undviks en successiv expansion av tätortsgränsen?

Huvuddelen av kommunerna redovisar en önskvärd exploateringsgrad, ett konstaterande som inte är tillräckligt för att säga vad det är för bebyggelsetäthet som faktiskt planeras i kommunen som helhet. Vid en första anblick på de kommunövergripande plankartorna ges uppfattningen om att tätorterna växer koncentrerat genom att kommunerna anlägger de nya utbyggnadsområdena i kontakt med befintliga tätorter. Inkluderas planerad exploateringsgrad i granskningen uppträder ett tydligt mönster. En hög exploateringsgrad efterstavas i de centrala delarna främst i de större tätorterna. Sedan sjunker exploateringsgraden och tätorten glesas successivt ut mot randzonen. Gles bebyggelse i form av småhusbebyggelse och villor planeras antingen tillkomma i de större tätorternas perifera delar eller hänvisas till kommunens mindre tätorter, orter eller byar. Skrivelser hämtade från Lomma kommuns översiktsplan respektive Lunds kommuns översiktsplan sammanfattar ovanstående mönster tämligen väl:

”... generellt bör gälla att bebyggelsen är tätare i centrala områden i de två stora samhällena Bjärred och Lomma /.../ Tomter för enskilt byggande bör erbjudas i mera perifera lägen som t.ex. öster om Borgeby och Bjärred samt i kommunens mindre samhällen” (Lomma kommun, 2011: 69)

”För att hushålla med marken byggs det tätt. Dock finns möjligheter till små områden av täta villakvarter runt staden Lund samt i övriga tätorter” (Lunds kommun, 2010: 24)

På det här planeringsperspektivet replikerar informanten från Lunds kommun och tillägger:

”Man kan tolka översiktsplanen som att ju längre bort från kollektivtrafik du kommer ju glesare kan du bygga. Varför då kan man fundera över? Naturligtvis är det för att det finns en efterfrågan på glesare bebyggelse och den ska också tillfredsställas på något sätt. Men en villamatta är inte så lätt att kollektivtrafikförsörja i nästa steg, så på det sättet accepterar man ett bilresande”

Anges en tidsmässig prioriteringsordning för de planerade utbyggnadsområdena?

Dagens bostadstillskott utgörs således till stor del av småhus och ofta av glesare karaktär, dock fortfarande i kontakt med befintlig tätort. Risken är att det sker en successiv utglesning av tätorten med effekten att befolkningstätheten minskar. Anges en hög exploateringsgrad finns riktlinjer att tillämpa i den fortsatta planprocessen och om riktlinjerna följs bör en stegvis utglesning kunna begränsas. Genom att i översiktsplanen ange en prioriteringsordning för samtliga utbyggnadsområden har kommunen ytterligare riktlinjer att tillgå i efterföljande planering. Med en medveten prioriteringsordning, där lämpliga förtättnings- och utbyggnadsområden centralt i tätorten tas i anspråk före mer perifert belägna områden, finns en potential att arbeta mot en tät och koncentrerad bebyggelseutveckling. Fem av tio kommuner (se bilaga 2, *Täthet – Ges de olika utbyggnadsområdena en prioriteringsordning?*) anger i översiktsplanen en prioriteringsordning för de olika utbyggnadsområdena, fördelat på två olika prioriteringskoncept. Det första prioriteringskonceptet tillämpas av Åstorp, Osby och Lomma kommun och är något mer konkret än det koncept som Lunds och Vellinge kommun har använt sig av. Åstorp har valt att arbeta med prioritering på två olika nivåer och i kombination med varandra. På den första nivån görs en prioriteringsordning för samtliga utbyggnadsområden för bostäder, där förtätning ges högsta prioritet och därefter rangordnas resterande utbyggnadsområden i en fallande skala. På den andra nivån anges planerat utbyggnadsår för respektive utbyggnadsområde uttryckt som ett årtalsintervall någonstans i spannet 2013-2029. Informanten från Åstorps kommun påpekar att:

”Ja, vi har en prioriteringsordning. Samtidigt är det en spännvidd på utbyggnaden och vissa etapper kommer att klättra över flera år”

Osby kommun har använt ett liknande tillvägagångssätt för prioritering, dock endast för utbyggnadsområdena för bostäder i Osby tätort. Här har kommunen valt att peka ut vilka områden som är möjliga att bygga ut under en 10-årsperiod och sedan delat in dessa i områden med hög prioritet, områden med mellanprioritet och framtida områden. Lomma kommun har också arbetat med årtalsintervall samt angett i vilken ordning de olika utbyggnadsområdena bör tas i anspråk inom dessa intervall. Lunds och Vellinge kommun har däremot använt sig av ett mer långsiktigt och övergripande prioriteringskoncept. De har sorterat in vilken utbyggnad som planeras under olika utvecklingsfaser/utvecklingskedan. Varje fas/skede rymmer en tidsperiod på 20 år, men någon närmare prioriteringsordning för de områden som ingår i respektive fas/skede görs inte. Därmed saknas en tydlig prioriteringsordning vilket även informanten från Lunds kommun framhåller:

”Idag finns det ingen utbyggnadsstrategi, men det är en fråga som vi tittar på och som det finns ett stort behov av. Översiktsplanen är ju mycket grovt indelad i två 20-års faser och det är inom de första 20 åren som det mesta ska ske, överallt i kommunen. Det är direkt olämpligt att börja bygga överallt och kommunen måste fokusera på vissa delar. Utbyggnadsstrategin blir en precisering av den här planen eftersom den inte riktigt ger det idag”

Är det betydelsefullt att ange en förväntad exploateringsgrad och en prioriteringsordning?

Vid intervjuerna framkom det att betydelsen av att ange en förväntad exploateringsgrad och/eller en prioriteringsordning i många fall är oklar eftersom de beslut som fattas till stor del styrs av efterfrågan och av privata exploatörers intressen. En genomgående orsak till varför kommunerna inte har gjort någon prioriteringsordning är för att hålla sin planberedskap öppen om det skulle dyka upp någon exploatör som är intresserad. En annan orsak är att marken ofta är privatägd och därför kan kommunen inte styra vilken mark som blir tillgänglig för exploatering, något som informanten från Lomma kommun förklarar med att:

”I översiktsplanen pekar vi ut vilka områden som vi tror att vi kan exploatera. Prioriteringsordningen bygger på att vi för vissa områden har avtal med markägaren och viss mark äger vi. Vissa områden tror vi oss ha en utbyggnadsordning på, men markägaren kan ändra sig”

Samtliga informanter angav att ett utredningsområde för bostäder eller verksamheter mycket väl kan exploateras före ett utpekad utbyggnadsområde, bara det finns en attraktivitet och en exploatör som är villig att betala, något som också sker. Samma trend uppdagades när det gällde exploateringsgrad, det vill säga att en angiven förväntad exploateringsgrad per automatik inte behöver realiseras. Ibland får utbyggnadsområdena en högre exploateringsgrad än förväntat, ibland överensstämmer det och ibland blir resultatet det omvända. Informanten från Svedala beskriver att:

”För ett utbyggnadsområde hade vi från början planerat för 6-våningshus men det var ingen exploatör som var villig att bygga det. Däremot finns det ett intresse för 4-våningshus”

Både informanten från Åstorps kommun och informanten från Lomma kommun framför att trots att kommunen i översiktsplanen redovisar förväntad exploateringsgrad kan den uttalade ambitionsnivån vara starkare. Vid intervjuerna framkom två exempel på tillvägagångssätt för hur den uttalade ambitionsnivån kan hanteras. Informanten från Lomma kommun anger att:

”Vi la bara ut traditionell villamatta när vi gjorde denna översiktsplanen, men nu när vi tittar lite noggrannare i fördjupningen ser vi att vi absolut kan bygga tätare”

Informanten från Åstorps kommun förklarar att även de främst har satt upp småhusbebyggelse i översiktsplanen:

”Men från planerarhåll har vi en ambition om att försöka planera för en effektivare markanvändning. De förtätningsplaner som just nu är under framtagande försöker vi göra så flexibla som möjligt, så även om vi pratar om småhusbebyggelse så ska det finnas möjlighet att kunna få in radhusbebyggelse om en exploatör vill bygga det”

Undviks ianspråktagande av värdefull jordbruksmark?

I Skåne finns Europas bästa jordbruksmark och just nu pågår en livlig debatt huruvida ett fortsatt byggande på jordbruksmark ska tillåtas eller inte. Idag skyddas Sveriges jordbruksmark enligt 3 kap. 4 § Miljöbalken (1998:808). Enligt Miljöbalken är:

”Jordbruksmark av nationell betydelse. Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk”

Jordbruksmark är inte ett utpekad riksintresse och har därmed ett svagare skydd än annan natur- och kulturmark när det kommer till planlägningsarbetet. Både kommunerna och Länsstyrelsen har en viktig roll i bevarandearbetet av jordbruksmark, kommunen via planmonopolet och Länsstyrelsen via sin rådgivande roll, eftersom avvägning mellan olika intressen sker i den fysiska planeringen. För närvarande har regeringen gett Jordbruksverket i uppdrag att undersöka hur kommuner och Länsstyrelser tillämpar reglerna i planlägningsarbetet och uppdraget ska redovisas 2013-09-30 (Regeringskansliet, 2013). I oktober 2012 antogs dokumentet *Skånska åtgärder för miljömålen – Regionalt åtgärdsprogram för miljö kvalitetsmålen 2012-2016*. Dokumentet anger prioriterade åtgärder som kan genomföras av skånska aktörer inom tidsintervallet för att nå de skånska

miljökvalitetsmålen, bland annat förespråkar Länsstyrelsen i Skåne nollvision för exploatering av den värdefulla jordbruksmarken (Länsstyrelsen i Skåne, 2012). Region Skåne hävdar å sin sida att det kan vara motiverat att bebygga jordbruksmark om det sker med en hög exploateringsgrad eller i samband med utveckling av noder i kollektivtrafiken (Region Skåne, 2013b).

Denna debatt återspeglas i kommunernas översiktsplaner. Nio av tio kommuner redovisar i planen hur stor andel/antal hektar jordbruksmark som utbyggnadsområdena tar i anspråk (se bilaga 2, *Markutnyttjande – Anges vilken typ av mark som tas i anspråk?*). Att det är en aktuell fråga indikeras av att sju kommuner endast redovisar hur mycket jordbruksmark som tas i anspråk, trots att övrig naturmark också kommer att exploateras. Ytterligare en anledning till varför endast jordbruksmark redovisas skulle kunna vara att det uteslutande är den mark som finns tillgänglig för exploatering inom kommungränsen. I översiktsplanerna ges flertalet motiv till varför jordbruksmark behöver ianspråk tas vid utbyggnad. Vanliga motiv är att det sker med en hög exploateringsgrad, att det sker i stations- eller kollektivtrafiknära lägen, att det inte finns någon annan mark tillgänglig eller att kommunen har förtätat färdigt och nu är tvungna att expandera på jordbruksmark. I denna debatt inflikar informanten från Åstorps kommun att:

”Vår geografiska position är väldigt speciell. Åstorp tätort ligger där kommunen har en midja och bygger vi åt norr eller åt söder kommer vi in i de angränsande kommunerna. Alternativet är att bygga åt väster eller åt öster och då är det jordbruksmark. Då är det ganska likvärdigt om det är kollektivtrafiknära eller inte”

Att jordbruksdebatten pågår så livligt i samhället gör att både allmänheten, tjänstemän och politikerna får upp ögonen för frågan. Informanten från Helsingborgs kommun förtydligar:

”I översiktsplanen uppges ingen exploateringsgrad eller prioriteringsordning. Efterhand som vi får in projekt till kommunen och när vi ska ta fram detaljplaner behandlas de frågorna där /.../ Det är en ständig diskussion om täthet, tomtstorlekar etc. Hur mycket yta tar vi i anspråk och hur mycket får vi ut av det? Men man vet aldrig riktigt var det kommer att byggas, och det är ju delvis så kommunen fungerar med det politiska styret”

Informanten från Lunds kommun påpekar hur viktigt det är att ta tillfället i akt när diskussionen finns här:

”I utbyggnadsområdet Norränga pekades 500-600 bostäder ut i planen. Nu blev det i princip det dubbla och det var faktiskt politiken /.../ Speciellt nu när politiken pekar på att ha en hög ambition och att bygga tätare bör ambitionsnivån kunna höjas”

6.2 Tillgång och närhet till transportinfrastruktur

För att få så stor andel av kommuninvånarna att välja kollektiva färdmedel framför personbil är det av stor betydelse att bostäder och arbetsplatser lokaliseras med närhet till tågstationer och busshållplatser. Kommunen bör planera och lokalisera utbyggnadsområden så att existerande kollektivtrafik kan nyttjas på ett effektivt sätt, det vill säga bygga vidare på den kollektivtrafik som redan finns etablerad. Samtidigt måste kommunen planera de nya utbyggnadsområdena så att de möjliggör en utveckling av infrastrukturen, antingen genom att förändra befintlig kollektivtrafik eller för etablering av ny tillkommen kollektivtrafik.

Hur arbetar kommunerna för att minska persontransporterna med bil i sin fysiska planering?

Vid intervjuerna svarade samtliga informanter att en transportsnål samhällsplanering, ur den kommunala synvinkeln, kort och gott är att minska behovet av transporter. Det genomgående svaret på frågan om hur kommunen arbetar för att minska persontransporterna med bil var genom att placera ny bebyggelse på ett sådant sätt att det finns goda förutsättningar att åka kollektivt. Den som avvek från standardsvaret var informanten från Östra Göinge kommun:

”Utifrån Östra Göinges sätt att se på det, så är transportsnål samhällsplanering att vi ska bygga i byarna och spara på landsbygden. Sedan finns det ju en mängd andra sätt att lösa det på, men vi får utgå från de geografiska förutsättningarna och den politiska viljan”

Samtliga informanter framförde dessutom att de arbetar aktivt med att utveckla gång- och cykelvägnätet, men på lokal nivå sker det främst i detaljplaneringen. Lunds kommuns översiktsplan är den enda av studiens översiktsplaner som har en tydligt formulerad målsättning om att minska energianvändningen för persontransporter, bland annat återfinns följande skrivelse:

”Eftersom människors transporter är energikrävande, i synnerhet enskilt resande med bil, finns stora energivinster att göra genom en struktur som gör det möjligt att gå, cykla och åka kollektivt. En minskad energiåtgång minskar också utsläppen av växthusgaser” (Lunds kommun, 2010: 17)

Planeras utbyggnadsområdena med närhet till kollektiva kommunikationer?

Ett tydligt mönster som utkristalliserades under analysen av översiktsplanerna var att det finns en uttrycklig medvetenhet och ambition om att planera utbyggnadsområden med närhet till kollektivtrafik. I planerna återfinns liknande skrivelser, vilka ofta upprepas genomgående i planen, om hur de utpekade utbyggnadsområdena lokaliseras i förhållande till kollektiva kommunikationer. De skrivelser som återfinns är bland annat att utbyggnadsområdena har lokaliserats i ett stationsnära läge, i ett kollektivtrafiknära läge, i goda kollektivtrafiklägen, inom ett rimligt/acceptabelt gångavstånd eller inom ett rimligt/acceptabelt cykelavstånd. Dock är det tveksamt vilka avstånd, uttryckt i kilometer eller meter, som kommunerna betraktar som *nära* samt som *rimligt/acceptabelt*. Arbetar kommunerna efter samma avståndskriterier eller har respektive kommun en egen definition på de olika begreppen? Som utgångspunkt för jämförelse om vad som kan betraktas som ett stations- eller kollektivtrafiknära läge kan avståndsdefinitioner fastställda av Trafikverket, Skånetrafiken och Köpenhamns stationsnärhetspolitik användas, se tabell 3 nedan. Dessa aktörer tillämpar samma avståndskriterier oberoende om det gäller ett utbyggnadsområde för bostäder eller ett utbyggnadsområde för verksamheter/arbetsplatser.

Tabell 3. Definition av ett stationsnära läge fördelat på respektive aktör.

STATIONSNÄRA LÄGE - DEFINITIONER		
Trafikverket	Skånetrafiken	Köpenhamns stationsnärhetspolitik
Ett avstånd inom 2-3 kilometer från en tågstation kan betraktas som ett <i>stationsnära läge</i> . Bedömningen utgår från vad som kan anses vara ett rimligt cykelavstånd (Länsstyrelsen i Skåne län, 2010b).	Avståndskriterier för ett <i>kollektivtrafiknära läge</i> baseras på vad som kan betraktas rimligt att förflytta sig till och från en tågstation eller en busshållplats: <ul style="list-style-type: none"> • Stadbus: 500 meter, • Regionbus: 1000 meter, • Tåg: 1500 meter. Ett kollektivtrafiknära läge förutsätter förutom avståndskriterierna en turtäthet på minst 10 dubbelturer per dag (måndag-fredag) och helst ska bebyggelsen ligga vid ett starkt stråk, det vill säga vid en tågstation eller i anslutning till de största busslinjernas hållplatser. Ovanstående avståndskriterier gäller både för cykel- och gångavstånd (Länsstyrelsen i Skåne län, 2010b; Skånetrafiken, 2006).	Ett avstånd inom 600 meter från stationen kan betraktas som ett stationsnära läge. <p>Stationsnärhetsprincipen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kommersiell och offentlig service lokaliseras i direkt anslutning till tågstationen, • Personalintensiva arbetsplatser lokaliseras inom gångavstånd (maximalt 600 meter) från tågstationen, • Bostäder lokaliseras inom gång- eller cykelavstånd (maximalt 1-2 kilometer) från tågstationen (Länsstyrelsen i Skåne län, 2010b).

Hur definieras ett stations- eller kollektivtrafiknära läge?

Tre av tio kommuner (Helsingborg, Kävlinge och Lund) redovisar i översiktsplanen någon form av definition på stationsnära läge, en definition som troligtvis inbegriper både cykel- och gångavstånd. Helsingborgs kommun har på den kommunövergripande plankartan märkt ut kommunens tre regionala tågknoder med två cirklar. Den första cirkeln har en radie på en kilometer från tågstationen och den andra cirkeln har en radie på två kilometer. Därutöver markeras på plankartan varje stationsort med en cirkel som motsvarar en kilometers avstånd från ortens tågstation. Inom respektive cirkel är ett område på 500 meters avstånd från stationen utmärkt. Innanför den innersta cirkeln ska en hög exploateringsgrad eftersträvas, både vad gäller de regionala tågknoderna samt stationsorterna. Informanten från Helsingborgs kommun påpekar att:

”Detta är en väldigt schablonartad definition där vi endast har ritat in ett avstånd. Det finns ju så mycket mer av betydelse när man går in och studerar den faktiska stationen /.../ Pratar vi om stationsnära lägen så är det tågstationer som räknas, inte buss”

Kävlinge kommun definierar ett avstånd inom 2000 meter från en tågstation som ett stationsnära läge enligt följande skrivelse i översiktsplanen:

”Den planerade bostadsutbyggnaden innebär att 2600 lägenheter kan byggas ut inom 2 km från en tågstation, förutsatt att Lommabanan öppnas för tågtrafik så att Furulund får en station. Resterande 800 lägenheter ligger icke stationsnära” (Kävlinge kommun, 2010: 54)

Kävlinge kommun motiverar sålunda den planerade bostadsutbyggnaden utifrån framtida spårinvesteringar. Lunds kommun är den tredje kommunen som har någon form av definition på stationsnära läge i sin översiktsplan och är dessutom den enda av studiens kommuner som har en definition på cykelavstånd. Genom ett visionärt tillvägagångssätt har Lunds kommun beräknat hur bilsnålt läge respektive utbyggnadsområde för bostäder har, det vill säga i vilken utsträckning utbyggnadsområdet möjliggör för invånarna att klara av en vardag utan bil. I tabell 4 visas ett utdrag ut Lunds kommuns översiktsplan om hur beräkningen har genomförts. Lunds kommun använder i princip samma avståndskriterier som Skånetrafiken för ett kollektivtrafiknära läge men har en egen definition för cykelavstånd på maximalt 5 km. I översiktsplanens första utbyggnadsfas (0-20 år) prioriteras en förtätning och nyexploatering i

de bilsnåla lägen som har högst tillgång till högvärdig kollektivtrafik, dagligvarubutik och cykelavstånd till Lunds centrum och Ideon. Beräkningarna bygger på en bild för 2050 och den förutsätter en fullt genomförd översiktsplan, det vill säga att förtätningarna har genomförts, serviceutbudet har förbättrats och kollektivtrafiken är mycket bra eftersom samtliga spårinvesteringar har realiserats.

Tabell 4. Utdrag ur Lunds kommuns översiktsplan som redovisar uträkningsmetodik för bilsnåla lägen.
Källa: Lunds kommun, 2010: 40.

SÅ HÄR RÄKNAS DE BILSNÅLASTE LÄGENA UT:	
Utbyggnadsområdena får delbetyg 1, 2 eller 3 för tillgång till högvärdig kollektivtrafik, cykelavstånd till centrum och kunskapsstråket och närhet till välsorterad dagligvarubutik. Ett genomsnittsbetyg för varje område räknas ut genom att summan av delbetygen delas med tre.	
Kollektivtrafik	
3 =	Tillgång till regional hållplats/station med spårbunden trafik till både Malmö och Lund inom rimligt gångavstånd (1000 m) med en turtäthet på minst fyra turer per timme i högtrafik. Förbindelserna ska ge en låg restid men ett direkt byte vid Lund C tolereras. Lund C anses ha så god regional tillgänglighet att 1500 m gångavstånd tolereras.
2 =	Tillgång till busshållplats med linje till Lund eller Malmö inom rimligt gångavstånd (inom Lund 400 m, i tätorterna inom 1000 m gångavstånd) med en turtäthet på minst fyra turer per timme i högtrafik. Förbindelserna ska ha en kort restid och inte kräva byte (byte vid Lund C tolereras).
1 =	När inte upp till nivå 2.
Cykel	
3 =	Både Lunds centrum och Ideon inom 5 km cykelavstånd.
2 =	Antingen Lunds centrum eller Ideon inom 5 km cykelavstånd.
1 =	Varken Lunds centrum eller Ideon inom 5 km cykelavstånd.
Service	
3 =	Större livsmedelsbutik (>1500 m ²) inom ca 1 km.
2 =	Mindre livsmedelsbutik (500 – 1500 m ²) inom ca 1 km.
1 =	Ingen livsmedelsbutik inom 1 km.

Trots att definitioner på stationsnära läge eller acceptabelt gång- eller cykelavstånd saknas i resterande kommuners översiktsplaner framkom det vid intervjuerna att avståndskriterier trots allt finns med i den fysiska planeringen. Svedala kommun använder sig av Skånetrafikens definitioner, men även av Trafikverkets när det gäller cykelavstånd till tågstation. Informanten från Lomma kommun förklarar att de i princip tittar på Skånetrafikens avståndskriterier men tillägger:

”Idag täcker busslinjerna bra, men Skånetrafikens framtidsvision innebär att många av de här slingorna försvinner om de ska kunna attrahera arbetspendlare. Arbetspendlare är ofta beredda att cykla och gå lite längre avstånd till bussen om den går fort. Vi tycker att 1 km till regionbuss är för långt och där är vi och Skånetrafiken inte riktigt överrens”

Östra Göinge kommun har inga definitioner eller nerskrivna avståndskriterier som tillämpas i den fysiska planeringen. När de planerar nya utbyggnader arbetar de snarare efter devisen att det i första hand ska vara lika lätt att ta bussen som att ta bilen. Informanten från kommunen påpekar att:

”I princip 100 % av utbyggnadsområdena hamnar i ett kollektivtrafikhärläge. Generellt sett så är allt inom 1 km med cykel i byarna och då är ju allt kollektivtrafikhärläge... per så”

Planeras utbyggnadsområdena till befintlig eller till kommande spårbunden trafik?

Lunds kommuns bostadsutbyggnad stödjer sig i princip helt på framtida investeringar i spårbunden kollektivtrafik. Det är spårbunden trafik som är stommen och det är den som definieras och sätts i relation till utbyggnadsområdena. Investeringarna är mycket osäkra och

därför är det relevant att ifrågasätta om utbyggnadsområdena kommer att tas i anspråk även om den planerade spårinfrastrukturen inte realiseras, eller gör kommunen en omprioritering av de planerade utbyggnadsområdena? Enligt informanten från Lunds kommun så:

”... är den frågan kopplad till om det finns en utbyggnadsstrategi. I arbetet med en utbyggnadsstrategi skulle vi kunna försöka fånga in osäkerhetsmomentet med infrastrukturen. Men det är en klurig fråga för samtidigt vill ju kommunen få igenom infrastrukturen. Om vi visar på ett alternativ, att vi kan planera utan Simrishamnsbanan, det kanske inte är då regeringen kommer att ge pengar till Simrishamnsbanan”

Precis som Lunds kommun bygger Helsingborgs kommun upp sin planerade utbyggnad kring spårbunden infrastruktur. Skillnaden är att Helsingborg prioriterar utbyggnad i centralorten Helsingborg och i stationssamhällena (har i dagsläget tågstation) med en grundsyn om att maximera de befintliga förutsättningarna med järnväg. De planerar även en utbyggnad i nya stationssamhällen där tågstationer kan tillkomma. På frågan om det kommer att ske en utbyggnad i dessa orter även om de nya tågstationerna inte förverkligas replikerar informanten från Helsingborgs kommun:

”I vissa fall har vi satt krav att om inte detta händer så gör vi inte detta steg, till exempel bygger ut på andra sidan järnvägen... Men vissa orter är väldigt attraktiva oavsett om det blir tågstopp eller inte”

Hur stor andel av utbyggnadsområdena planeras i ett stations- eller kollektivtrafikhärläge?

Av de tio kommunerna är det endast Kävlänge kommun som i översiktsplanen redovisar hur stor andel av den planerade bostadsutbyggnaden som föreslås ske i ett stationsnärläge (se utdrag s. 50 – *Hur definieras ett stations- eller kollektivtrafikhärläge?*). Samma fråga ställdes därlför vid intervju tillfällena men ingen av informanterna kunde besvara hur stor andel av bebyggelsen som planeras i ett stations- eller kollektivtrafikhärläge. Det framkom att ingen av kommunerna hade räknat på detta. Dock uppskattade informanterna från Lomma, Östra Göinge, Svedala och Åstorp att större andelen av de planerade utbyggnadsområdena indirekt får ett stations- eller kollektivtrafikhärläge eftersom tätorterna är välavgränsade geografiskt, förutsatt ett antagande baserat på ett rimligt cykelavstånd på 2-3 km. Informanten från Lunds kommun gjorde ingen uppskattning men förklarar att:

”Vad jag vet finns inte någon sådan kontinuerlig uppföljning. Däremot ska vi försöka arbeta med att koppla samman alla upprättade detaljplaner genom att lägga in viktig information om dem. Tanken är att vi ska kunna plocka ut information och göra statistiska sammanställningar och då skulle ju t.ex. läget kunna analyseras”

Redovisas avstånd från utbyggnadsområdet till busshärlplats/tågstation?

Möjligheten att tolka huruvida kommunerna lokaliserar utbyggnadsområdena för bostäder och verksamheter i ett stations- eller kollektivtrafikhärläge (definitioner enligt tabell 3) var inte helt självklart. Orsakerna var bland annat att busshärlplatser inte fanns redovisade på plankartorna eller att plankartorna saknade en legend för avståndsskala. Osby, Åstorp och Svedala kommun har däremot helt eller delvis redovisat avstånd till centrum och kollektiva kommunikationer (tåg och buss) för varje utpekad utbyggnadsområde för bostäder. Osby kommun redovisar enbart avstånd för utbyggnadsområden i Osby tätort, där samtliga områden ligger inom 2,5 km från järnvägsstationen (fågelvägen). Under intervjun med informanten från Åstorps kommun framkom det att kommunen inte har några definitioner eller nerskrivna avståndskriterier för något av ovanstående begrepp. Trots detta har kommunen valt att

redovisa avstånd till kollektiva kommunikationer för samtliga utbyggnadsområden för bostäder i översiktsplanen. Informanten förklarar:

”När översiktsplanen gjordes satte styrgruppen upp avståndskriterier för utbyggnadsområden. Avståndet från bostad till tågstation/busshållplats bör inte överstiga 1 km och helst inte 0,6 km, men dessa avstånd är inget som är vedertaget på så vis att vi arbetar med dem i planeringen”

Avståndskriteriet till kollektiva kommunikationer var ett av sex kriterier som användes vid framtagandet av översiktsplanen för att värdera varje utbyggnadsområde. För respektive kriterium gjordes en värdering från 1-3, där 1 poäng är sämst och 3 poäng är bäst. Det område som fick högst poäng när samtliga kriterier hade summerats bedömdes som mest gynnsamt. De kriterier som sattes upp visas i tabell 5.

Tabell 5. Visar en sammanställning av de sex kriterier som användes för områdesvärdering vid framtagande av Åstorps kommuns översiktsplan.

Källa: Bilagor erhöles vid intervju 2013-05-16, Åstorps kommun.

A. Hänsyn till jordbruksmarken	
a. Jordbruksmark klass 8	= 1
b. Jordbruksmark klass 6	= 2
c. Jordbruksmark klass 4	= 3
B. Kollektiva kommunikationer	
a. Avståndet överstiger 1 km	= 1
b. Avståndet är 0,6 – 1 km	= 2
c. Avståndet är högst 0,6 km	= 3
C. Skola/förskola	
a. Avståndet till skola överstiger 1,5 km	= 1
b. Avståndet till skola är 1 – 1,5 km	= 2
c. Avståndet till skola understiger 1 km	= 3
D. Närhet till centrum och andra servicefunktioner	
a. Avståndet till centrum är mer än 3 km	= 1
b. Avståndet till centrum är 2 – 3 km	= 2
c. Avståndet till centrum är 1 – 2 km	= 3
E. Bostadens geografiska läge	
a. Avståndet till natur- och strövområden överstiger 2 km	= 1
b. Avståndet till natur- och strövområden är 1 – 2 km	= 2
c. Avståndet till natur- och strövområden är mindre än 1 km	= 3
F. Ekonomi	
a. Överskott i % av investeringen är -0,3 %	= 1
b. Överskott i % av investeringen är -3 – 6 %	= 2
c. Överskott i % av investeringen är -6 – 10 %	= 3

Vid värdering av närhet till kollektiva kommunikationer har styrgruppen tagit hänsyn till att tågstopp kommer att införas i Kvidinge och att busslinje 520 kommer att försvinna öster om Åstorps station i samband med tågstoppet, därmed även busshållplatserna. Här är skillnaden jämfört med Lunds kommuns beräkning av bilsnåla lägen att Åstorps kommun utgår från dagens situation, inte en framtidsvision. Kommunen vet att tågstopp i Kvidinge kommer att realiseras eftersom finansiering och projektering är klarlagt.

Görs någon prioritering av kollektiva kommunikationer vid val av utbyggnadsområdenas lokalisering?

Åstorps kommun har både tågstation och busshållplatser och därför är det relevant att ifrågasätta om kommunen prioriterar närhet till tågstation högre än närhet till busshållplats. Informanten från kommunen förklarar att:

”Vi har inte prioriterat de utbyggnadsområden som ligger järnvägsnära före de som ligger busstrafiknära, men det är något som är relevant och något som kommunen borde överväga ././ Idag pratar vi kollektivtrafik och då inkluderas både tåg och buss. Från planerarhåll ska vi nu försöka föra in begreppet stationsnära läge i planeringen. Det är både för förståelsen och för att tydliggöra vad vi faktiskt har att bygga vidare på. Idag är begreppet inte inarbetat, vi pratar inte ens om stationsnära lägen och därför har vi inga avståndskriterier”

Trots att grundresonemanget i Helsingborgs översiktsplan är att utnyttja befintliga järnvägsförutsättningar framkom det vid intervjun att:

”Tågstationen är inte det enda. Huvudpoängen är att om vi kan erbjuda en god kollektivtrafik med buss, tät trafik, hög kapacitet... så absolut kan man bygga ut. Vad gäller nyexploatering så är det ju byggherrar och där är kommunen beroende av var det är attraktivt och bygga. Vi har ett nära samarbete med flera av byggherrarna och ett stationsnära läge är ju attraktivt också ur deras perspektiv”

Vid samtliga intervjuer uppkom frågan om vad som kan betraktas som god kollektivtrafikstandard eftersom många faktorer samverkar, såsom turtäthet, komfort, tidsåtgång, prissättning och öppettider. Hur standarden upplevs varierar också beroende på individuella preferenser. Ur ett regionalt perspektiv har tåg överlag en bättre tillgänglighet än buss varvid kommunerna bör prioritera utbyggnaden hit. Lomma, Östra Göinge, Vellinge och Trelleborgs kommun saknar idag tågförbindelser och som informanten från Östra Göinge kommun förklarar:

”Hade vi haft både en tågstation och en busshållplats så hade vi självklart prioriterat tågstationen, men nu har vi inte tåg så då måste vi förhålla oss till bussen. Och det gör vi”

I flera kommuners översiktsplaner återkommer skrivelser om att utbyggnad ska prioriteras i goda kollektivtrafiklägen, både med avseende på tåg och med avseende på buss. Frågan är om en lokalisering intill busshållplatser med endast ett fåtal turer per dag kan betraktas som goda kollektivtrafiklägen? Samtliga översiktsplaner saknar en tydlig utbyggnadsprioritering med avseende på buss, det vill säga vilka busshållplatser kommunen ska rikta utbyggnaden åt, men som informanten från Lomma kommun påpekade:

”Vi kan inte styra en prioritering mot buss eftersom det råder en osäkerhet ifall busshållplatsen kommer att finnas kvar. Det vi kan göra är att försöka lägga utbyggnadsområden där det är rimliga avstånd”

Detta är ett genomgående svar vid intervjuerna. Region Skåne har genom Skånetrafiken sammanställt strategier för hur både tågtrafiken och busstrafiken ska utvecklas utifrån Regionfullmäktiges mål. 2006 tog Skånetrafiken fram den nuvarande busstrategin *Med buss i Skåne – Strategier för busstrafiken*. I busstrategin har Skånetrafiken delat in all busstrafik i tre olika klasser; starka stråk, medelstarka stråk och svag trafik. Medelstarka stråk delas därefter in i regional busstrafik samt stadstrafik, där regional busstrafik i sin tur delas upp i regionalt viktiga stråk, delregionalt viktiga stråk och övriga medelstarka stråk. Skånetrafikens generella strategi är att de starka stråken och de regionalt viktiga stråken ska ses som stabila element i samhällsplaneringen. Det är hit de betydande infrastruktursatsningarna kommer att riktas och därför ska dessa prioriteras vid lokalisering av bostäder och arbetsplatser (Skånetrafiken, 2006). Vid analysen framkom att ingen kommun uttalar i översiktsplanen att de prioriterar en utbyggnad till dessa stråk. Därmed saknas en indikation på att Skånetrafikens generella strategi har fått genomslagskraft i den fysiska planeringen. Däremot redovisar sex kommuner

i översiktsplanen en eller flera kartor över befintliga busslinjer och två av kommunerna har även valt att redovisa önskvärda busslinjer (se bilaga 2, *Tillgång och närhet till transportinfrastruktur (I) – Vad skrivs om buss när tåg inte finns?*). Det är endast Östra Göinge kommun som har valt att redovisa både busslinjer och busshållplatser. Därutöver varierar det hur pass noggrant kommunerna beskriver turtäthet för respektive busslinje eller om de väljer att använda översiktsplanen som ett verktyg för att framföra vilka busslinjer de önskar en förbättring på.

Planeras en utbyggnad innan eller efter framtida spårsatsningar har förverkligats?

Under analysen uppträdde två skilda planeringsperspektiv i översiktsplanerna. Vissa kommuner planerar en utbyggnad för att understödja framtida spårsatsningar, medan andra kommuner snarare planerar en utbyggnad först när den spårbundna kollektivtrafiken blir aktuell. Som redan nämnts är Lunds kommun ett exempel på det första planeringsperspektivet och även Svedala kommun. För närvarande har Svedala kommun en tågstation i Svedala tätort och cirka 2/3 av den planerade bostadsutbyggnaden riktas hit. Kommunen har medvetet valt att lägga utbyggnadsområdena syd-sydväst från tågstationen för att förbättra upptagningsområdet runt stationen. Orsaken är att bebyggelsen idag är koncentrerad på den norra sidan. Majoriteten av den resterande bostadsutbyggnaden planeras till Bara och Klågerup och för dessa tätorter finns en långsiktig vision om en light rail. Det är Malmö stad som planerar att bygga en light rail och eventuellt skulle denna kunna förlängas vidare till Bara och Klågerup. Enligt informanten från Svedala kommun måste Svedala kommun åstadkomma följande:

”Reseunderlaget i Bara och Klågerup är idag för litet för att det ska vara lönsamt att dra ut light rail. Först måste vi fördubbla antal boende i Bara och Klågerup för att skapa ett reseunderlag”

Exempel på det andra planerarperspektivet kan hämtas från Lomma, Åstorp och Vellinge kommun. Idag finns ingen tågstation i Lomma kommun. Det finns planer på att införa persontrafik på Lommabanan efter 2021 med planerade stationer i Alnarp, Lomma och Flädie. I översiktsplanen har därför ett stort utreningsområde lagts in runt Flädie, en tätort med cirka 250 invånare. För att forcera fram persontrafik på Lommabanan skulle en utbyggnad av Flädie kunna vara en utväg, dessutom skulle byggnation ske i ett framtida stationsnära läge. Det är dock inget alternativ enligt informanten från kommunen:

”Här skulle vi kunna bygga ut för kanske 5000 invånare i ett stationsnära läge, men då är det på bästa jordbruksmark. Därför har vi lagt det som ett utredningsområde och sagt att Flädie bara ska växa i mycket begränsad omfattning, kanske 25 villor. Ett skäl är jordbruksmarken och ett annat skäl är att det känns verklighetsfrämmande att försöka skapa ett nytt samhälle med en egen skola, en egen livsmedelsbutik etc.”

Liknande planeringsperspektiv återfinns i Åstorp och Vellinge kommun. Åstorps kommun kommer att få ett nytt tågstopp i Kvidinge och i översiktsplanen finns ett stort utbyggnadsområde för bostäder i direkt kontakt med stationsområdet. Informanten från kommunen förklarar att målsättningen aldrig har varit att bygga ut för att forcera fram ett tågstopp:

”Vi vet att de kommer tåg till Kvidinge. Idag finns inget intresse för Kvidinge och det finns många lediga tomter. Vi hoppas att det nya tågstoppet kan ändra karaktären på samhället, för idag är det nästan så att du har någon form av personlig koppling för att flytta dit”

Två nya tågsstationer ska även tillkomma i Västra Ingelstad och Östra Greve i Vellinge kommun. Deras översiktsplan fokuserar på att förskjuta befolkningstillväxten från kommunens västra till kommunens centrala och östra delar. Utbyggnaden av de nya stationsorterna sker i anslutning till tågstationerna, inte i ett tidigare skede. Jämfört med Lomma kommun är Vellinge kommuns målsättning att låta Västra Ingelstad växa från 700 personer (2010) till 3500 personer (2050). Syftet är att skapa en ny centralort i kommunens östra delar med service, bostäder och verksamheter i närhet till den nya tågstationen. Däremot försvarar översiktsplanen de nyinförda tågstoppen med skrivelsen:

”Föreslagna utbyggnadsområden i Västra Ingelstad och Östra Greve innebär ett stort reseunderlag som motiverar att tågen stannar i dessa orter” (Vellinge kommun, 2013: bilaga B: 22)

Planeras utbyggnad där fungerande kollektivtrafikförsörjning redan finns etablerad?

För att underlätta för kommuninvånarna att nyttja kollektiva färdmedel till och från arbetsplatsen är en möjlighet att endast bygga ut de tätorter som för närvarande har en fungerande kollektivtrafikförsörjning. Om så planeras är omöjligt att tolka ur Lunds och Helsingborgs översiktsplaner. Förklaringen är att Lunds översiktsplan målar upp en framtidsbild och därför redovisas inte dagens kollektivtrafikförsörjning. Helsingborgs översiktsplan är av strategisk karaktär och redovisar inte vare sig utbyggnadsområden eller befintlig kollektivtrafikförsörjning. Informanten från Helsingborgs kommun påpekar:

”I de flesta fall lokaliseras utbyggnaden till den befintliga kollektivtrafiken. Sen så har vi vissa projekt som inte gör det... och så kommer det nog alltid att vara”

Av resterande åtta kommuner är Åstorp den enda av kommunerna som uteslutande planerar samtliga utbyggnadsområden till kommunens fyra tätorter, det vill säga till tätorter som alla har en bra kollektivtrafikförsörjning. Informanten från kommunen säger:

”Vi försöker hitta områden som ligger med närhet till tågstation eller hållplats, mellan 1,5 – 2 km, och vi har hamnat ganska nära för de flesta områdena. De som är mest tveksamma är utredningsområdena”

Övriga kommuner planerar huvuddelen av utbyggnaden till någon eller några av kommunens större tätorter och därmed indirekt till den bästa kollektivtrafikförsörjningen. Däremot planeras även mindre utbyggnader i orter och i byar som saknar eller har en begränsad kollektivtrafikförsörjning. Denna utbyggnad motiveras flertalet gånger i planerna med att det finns någon form av bussförbindelse, trots att den är av bristande karaktär.

Planeras arbetsplatser i stations- eller kollektivtrafiknära lägen?

Att placera arbetsplatser inom gångavstånd från tågstation eller busshållplats är ytterligare en möjlighet som ökar sannolikheten för arbetspendling med kollektiva färdmedel. Av studiens tio kommuner är det endast Lund och Helsingborg som har detta som en uttrycklig målsättning i översiktsplanen. Båda kommunerna för ett resonemang som påminner mycket om stationsnärlighetsprincipen. Följande skrivelser återfinns i Lunds respektive Helsingborgs översiktsplan:

”Personal- och besöksintensiva verksamheter ska prioriteras i lägen med god kollektivtrafik” (Lunds kommun, 2010: 99)

”Närmast stationslägena (regionala noder) krävs en hög exploatering och effektivt markutnyttjande. Personal- och besöksintensiva verksamheter prioriteras /.../ Service, handel och till viss del kontor bör eftersträvas i stationernas närmiljö (stationssamhällen)” (Helsingborgs kommun, 2010: 48, 51)

Lund och Helsingborg är de enda av studiens kommuner som har en daglig nettoinpendling för arbete. Övriga kommuner är utpendlarkommuner och i flera av kommunerna saknas personalintensiva arbetsplatser. Flera av kommunerna arbetar istället med att skapa en planreserv för att möjliggöra nyetablering av nya verksamheter och företag vid förfrågan. Här utgör Lomma kommun ett undantag och informanten belyser:

”Vi är en utpendlingskommun och det kan vi inte göra något åt. Vi har inte mark för att kunna bygga upp en massa stora arbetsplatser och så. Då vill vi naturligtvis satsa mer på kollektivtrafik”

Informanten från Östra Göinge kommun är inne på ett liknande spår:

”Man måste se de förutsättningar som finns här. Östra Göinge är en väldigt, väldigt bra boendekommun. Vi måste acceptera att man kanske inte kan jobba här men att man i alla fall kan bo här, och än så länge kan man bo här väldigt billigt”

6.3 Funktionsblandning, arbetsplatser och offentlig och kommersiell service

För att minska kommuninvånarnas transportbehov och därmed energiförbrukningen kan kommunen planera för funktionsblandade områden innehållande både service, verksamheter och bostäder. Det är särskilt viktigt att förskola, skola och övrig basservice finns i nära anslutning till bostaden. För att ett nytt område som uppfattas som en del av tätorten är det viktigt att avståndet till centrum med service och handel är så begränsat som möjligt.

Har kommunen en dominerande centralort?

Nio av tio kommuner har idag en tätort som är kommunens dominerande centralort. I centralorten finns den största befolkningskoncentrationen, majoriteten av arbetstillfällena samt det största utbudet av offentlig och kommersiell service. I Östra Göinge kommun saknas en dominerande centralort med ett tillräckligt befolkningsunderlag för upprätthållande och tillväxt inom handel och tjänstenäringarna. Trots detta satsar Östra Göinge kommun på en utbyggnad i alla byar, där de största byarna har ett tillräckligt befolkningsunderlag för offentlig service. I översiktsplanen motiveras en utbyggnad i alla byar med följande skrivelse:

”Eftersom alla service inte kan finnas i alla byar kan lösningen i mindre byar vara att olika typer av service samordnas/samlökaliseras och att den service som inte finns i den egna byn kan finnas i grannbyn” (Östra Göinge kommun, 2012: 20)

Planeras serviceutbud i en eller flera tätorter?

Alla tio kommuner redogör i översiktsplanen att de satsar på att utveckla ett serviceutbud i ett fåtal tätorter istället för att enbart prioritera en utveckling i centralorten. I regel finns det ett visst serviceutbud etablerat i dessa tätorter redan idag. Två av kommunerna, Trelleborg och Vellinge, har valt ett planeringsförfarande som särskiljer sig från övriga kommuner. Den absolut största bebyggelseutvecklingen inom Trelleborgs kommun planeras till Trelleborgs stad och där prioriteras centrumhandeln. Därutöver har kommunen valt att göra en mindre utbyggnad av bostäder, service och infrastruktur i sex utpekade utvecklingsorter. Karakteristiskt för en utvecklingsort är att den idag erbjuder ett visst serviceutbud och syftet med utbyggnaden är att den offentliga servicen ska bevaras och utökas i orten. Förhoppningen är också att dagligvaruhandel ska kunna bli bärkraftig i utvecklingsorterna. Trelleborgs

kommun har valt att studera utvecklingsorterna i par eftersom de ska kunna komplettera varandra, bland annat i fråga om kommersiell och offentlig service.

Vellinge kommun redovisar ett liknande grundresonemang i deras översiktsplan. Vellinge har delat upp kommunen i sex geografiska karaktärsområden, där de tätorter och omland som ingår i respektive karaktärsområde har en liknande identitet och särdrag. Enligt översiktsplanen är syftet med indelningen att:

”Utveckla en hållbar kommun som byggs upp av en robust struktur bestående av flera stabila mindre tätorter med omgivning /.../ Det här ger möjlighet att tydligt verka för att erbjuda en komplett kommunal service för varje karaktärsområde genom att lyfta fram en tätort per karaktärsområde som fungerar som områdets kärnområde” (Vellinge kommun, 2013: 21)

Genom att lyfta fram en större tätort i varje karaktärsområde gör kommunen en prioriterad satsning på att utöka serviceutbudet, antalet verksamheter samt ny bostadsbebyggelse främst i tätortens centrala delar. Skillnaden gentemot Trelleborgs planering är att Vellinge uttrycker att den prioriterade satsningen görs för att på sikt skapa ett serviceunderlag i orter där utbudet är undermåligt, medan Trelleborg prioriterar en bostadsutbyggnad i utvecklingsorter för att upprätthålla servicenivån genom att skapa en tillräckligt stor kundkrets. Lunds kommun bedriver sin fysiska planering i samma syfte som Trelleborg eftersom landsbygden är en stor del av Lunds kommun. 2010 bodde cirka 20 % av kommunens invånare i de mindre tätorterna utanför Lunds stad samt i dess omland. Eftersom det för närvarande finns en viss handel och service i orterna anges det i översiktsplanen att:

”De mindre tätorterna Genarp, Torna Hällestad och Revingeby ges en planberedskap som bidrar till ett jämt inflöde av barnfamiljer för att på så sätt bibehålla serviceunderlag och bidra till en hållbar social utveckling” (Lunds kommun, 2010: 24)

Lunds kommun är den enda av studiens kommuner som rent konkret applicerar ett traditionellt planeringsperspektiv i översiktsplanen, nämligen att:

”Det är viktigt att det finns service och handel i stadsdelarna /.../ Nya stadsdelar bör inrymma minst 2000-2500 bostäder för att kunna bära en skola och en livsmedelsbutik” (Lunds kommun, 2010: 17)

Planeras nya bostadsområden med närhet till förskola/skola och övrig basservice?

Tre av tio kommuner (Osby, Åstorp och Svedala) redovisar helt eller delvis avståndet till centrum och skola för de planerade utbyggnadsområdena för bostäder. Åstorps kommun är ensam om att redovisa avstånd för samtliga utbyggnadsområden vilket förklaras av att det var ett av sex kriterier vid områdesvärderingen (se förklaring i kapitel 6.2 – *Tabell 5*). Osby och Svedala kommun redovisar endast avstånd för de planerade utbyggnadsområdena för bostäder i kommunens centralort. Vid intervjuerna framkom det att orsaken till att de andra kommunerna inte har redovisat några avstånd är för att de avvägningarna sker först under detaljplaneringen. Därför ansågs det onödigt att redovisa alla detaljerna i en översiktsplan. Samtliga informanter angav att det under detaljplaneprocessen klarläggs var den befintliga servicen finns och i regel skapas en möjlighet för en ny förskola/skola i ett större utbyggnadsområde.

Alla kommuner, förutom Helsingborg, gör någon form av beskrivning över den offentliga servicen i översiktsplanen. Vissa kommuner redogör endast för befintliga verksamheter inom den offentliga servicen, medan andra även redogör för planerade eller framtida behov. Om redogörelsen görs i textform, med hjälp av kartor eller med båda formerna varierar mellan

kommunerna. Kännetecknande är att det i huvudsak är offentlig service som redovisas detaljerat i översiktsplanerna eftersom kommersiell service inte ingår i den kommunala regin. Trots detta är det flertalet kommuner som gör en nulägesbeskrivning över befintlig basservice i de tätorter och byar där utbyggnad planeras. Vad en kommun kan göra i den fysiska planeringen för att främja utveckling inom kommersiell service sammanfattas bland annat av informanten från Helsingborgs kommun:

”Vi kan skapa en möjlighet i detaljplanen för etablering av t.ex. en livsmedelsbutik. Vi kan också förstärka befintliga centra, antingen genom att få fler personer att passera centrat eller genom att få fler personer att bo där. Med en hotspot av människor kan vi hjälpa till att skapa en lönsamhet”

Planeras serviceutbud i stations- eller kollektivtrafikhärlägen?

För att minska transportbehovet kan både arbetsplatser, bostäder och offentlig och kommersiell service lokaliseras vid tågstationer och busshållplatser. Detta möjliggör för kollektivtrafikens resenärer att utträta flera ärenden på samma resa. Endast två kommuner ger riktlinjer för detta i översiktsplanerna, nämligen Helsingborg och Lund:

”Vid de regionala noderna bör även livsmedelshandel och service prioriteras /.../ Service, handel och till viss del kontor bör eftersträvas i stationssamhällenas närmiljö” (Helsingborgs kommun, 2010: 51, 58)

”De viktigaste hållplatslägena ska utvecklas till lokala centrum” (Lunds kommun, 2010: 115)

Finns en beslutad strategi för hur bebyggelsens ska placeras i ett stations- eller kollektivtrafikhärläge?

Som tidigare nämnts är Helsingborg och Lund studiens två inpendlarkommuner. I stadskärnorna i Helsingborg och Lund finns en betydande koncentration av arbetsplatser varvid tätorterna försörjer ett stort omland med arbetstillfällen. Människor pendlar dagligen in för arbete från omkringliggande kommuner och ett stort antal resenärer passerar därmed de regionala knutpunkterna för kollektivtrafik. Båda informanterna fick under intervjun frågan om kommunen har någon beslutad strategi för hur bebyggelsen ska lokaliseras och utformas i de stationsnära lägena (till exempel stationsnärlägsprincipen). Informanterna upplyste om att strategier saknas och att detta preciseras längre fram i planprocessen. Enligt informanten från Helsingborgs kommun behandlas detaljerna för ett stationsnärläge i samband med framtagande av fördjupningar av översiktsplanen:

”Och där kan jag säga att en prioritering sker av fördjupningar för stationsorterna”

Enligt informanten från Lunds kommun handlar det snarare om att tillämpa de riktlinjer som finns i översiktsplanen och sedan tolka dem i detaljplaneskedena, bland annat:

”Vid utbyggnad och förtätning i Lunds innerstad, i stadsdelscentra, längs kollektivtrafikens huvudstråk och i tätorternas centrum ska bebyggelsen möjliggöra blandade funktioner. Denna bebyggelse ska ges sådan täthet att ett tillräckligt underlag skapas för handel, service och kollektivtrafik” (Lunds kommun, 2010: 83)

Strukturomvandling inom industrisektorn har medfört förändringar i flertalet skånska tätorter som förr hade en lokal arbetsmarknad, till exempel Svedala. Tätorterna har numera förvandlats till attraktiva bostadsorter men invånarna väljer att pendla till andra kommuner för att arbeta. Studiens övriga åtta kommuner är utpendlarkommuner och samtliga har en högre nattbefolkning än dagbefolkning. I dessa kommuner är flödet av människor inte lika stort vid tågstationer och busshållplatser vilket kan vara en förklaring

till varför riktlinjer saknas i översiktsplanerna. I Osby kommuns översiktsplan återfinns följande skrivelse:

”Möjligheterna att pendla till andra kommuner för att arbeta eller studera förbättras successivt. Översiktsplanen har inte så stor roll i detta, men planen har haft att lösa placeringen av en pågatågsstation i Killeberg” (Osby kommun, 2010: 7)

Östra Göinge kommun är den enda av utpendlarkommunerna som tydligt lyfter fram betydelsen av att ha en busshållplats i byarnas centrala delar. Kommunen kännetecknas av en gles bebyggelsestruktur med ett utspritt boende på flera byar av olika storlek, något som är en utmaning för kollektivtrafiken. Tillgängligheten till och från kommunen är fortfarande låg med kollektivtrafik varvid en stor del av persontransporterna sker med bil. Även om det i översiktsplanen saknas riktlinjer för hur busshållplatserna ska utvecklas framkom det vid intervjun att det var något som kommunen aktivt arbetar med:

”Vi har inte möjlighet att påverka kollektivtrafikens turtäthet hur som helst för det är ändå baserat på ett visst underlag. Däremot kan vi som samhällsplanerare skapa ett resecentrum som också blir en mötesplats där det kan finnas service på plats, både kommersiell och offentlig. Detta kan i sin tur göra att människor väljer bussen framför bilen för att det är så pass bekvämt och så pass smidigt”

Hur definieras funktionsblandning?

Precis som förtätning är funktionsblandning något av ett modeord inom hållbar stadsplanering. Av studiens tio kommuner är det bara Lunds kommun som redovisar en distinkt definition på begreppet funktionsblandning i översiktsplanen. Sju av de övriga kommunerna pratar runt begreppet och här råder en klar samstämmighet mellan kommunerna (se bilaga 2, *Funktionsblandning – Hur definieras funktionsblandning?*). Alla är överrens om att funktionsblandning avser en blandad markanvändning innehållande både icke störande verksamheter, bostäder, arbetsplatser, handel och service. Osby och Åstorps kommun nämner överhuvudtaget inte funktionsblandning i respektive plan. Tillverkningsindustrin dominerar fortfarande sysselsättningen i de båda kommunerna och Åstorps kommun har logistik som verksamhetsnisch. I Osbys översiktsplan återfinns en skrivelse som tar strukturomvandlingen i beaktande och kan tolkas som en förskjutning mot funktionsblandning:

”I framtiden är det förmodligen viktigare att utveckla områden och lokaler som lämpar sig för mångsidig användning, än traditionella industriområden” (Osby kommun, 2010: 12)

Enligt informanten från Åstorps kommun är funktionsblandning inget som kommunen strävar efter att uppnå:

”Vi har en del äldre planer där man pratar om funktionsblandning och det är inte så enkelt att hantera det i verkligheten. Har man en gång tillåtit kombinationen verksamheter – bostäder så ställer det ganska stora krav på anläggningen, t.ex. blandningen verksamheter – bostäder – bilverkstad. Sen kan man absolut prata blandningen kontor – bostäder eller något sådant”

Riktlinjerna kring funktionsblandning hålls någorlunda öppna i översiktsplanerna. Vanliga formuleringar är bland annat att det *bör ges möjlighet* till en blandad markanvändning, en blandad markanvändning *bör eftersträvas* eller *där så bedöms lämpligt* integreras bostäder och verksamheter i en blandad markanvändning. Sex av tio kommuner planerar uttalat för funktionsblandade områden och då gäller det antingen vid utveckling av tätorternas centra, vid stadsomvandling, vid omvandling av äldre industriområden eller vid etablering av helt nya stadsdelar (se bilaga 2, *Funktionsblandning – Planeras funktionsblandade områden?*). Enligt

Lomma kommuns översiktsplan planeras en centrumutveckling av Lomma tätort och informanten från kommunen replikerar:

”Vi försöker verkligen få en funktionsblandning i Lomma Centrum och Lomma Hamn, få in restauranger, caféer och så. Målsättningen är egentligen inte att skapa arbetsplatser, utan det är servicen och det sociala livet med en rörelse i området även på kvällstid som är huvudsyftet”

Fyra kommuner (Helsingborg, Lund, Östra Göinge och Vellinge) pekar i någon bemärkelse ut funktionsblandade områden på den kommunövergripande plankartan eller på inzoomade kartor. Vid intervjuerna framkom det att begreppet funktionsblandning kan ha en tvådelad betydelse i den fysiska planeringen. Bland annat förklarar informanten från Svedala:

”I Svedala planerar vi för funktionsblandning som ett varierat utbud av boende- och upplåtelseformer i utbyggnadsområden för bostäder”

Informanten från Lunds kommun var inne på samma spår:

”I dag pekar vi ut både blandad bebyggelse och bostadsområden på plankartan. Man hade kunnat använda begreppet blandad bebyggelse för egentligen all bebyggelse för att visa på någon sorts riktning. I översiktsplanen är det ändå bostadsbebyggelse man planerar för och då gäller det olika bebyggelsetyper med olika täthet”

Planerar kommunerna för funktionsblandade byggnader?

Fyra av tio kommuner (Helsingborg, Lomma, Lund och Vellinge) anger i översiktsplanen att de planerar för funktionsblandade byggnader. Samtliga kommuner planerar funktionsblandade byggnader i områden där det är en god genomströmning av människor, till exempel tätorternas centrum, kommersiella stråk samt tågstationer och hållplatslägen. I både Lomma och Helsingborg har översiktsplanernas riktlinjer efterlevts, men informanten från Helsingborgs kommun påpekar att det har varit jättesvårt att få de funktionsblandade byggnaderna uthyrda:

”Man vill gärna kunna ha butikslokaler i alla bottenvåningar och sen så är ju tycket inte alltid så högt. Önskan om vad det skulle bli är något annat än vad det faktiskt blir och finns möjligheter till”

Planerar kommunerna att utöka tätorternas självförsörjningsgrad?

Ur ett skånskt transportperspektiv har tätortens självförsörjningsgrad (antal arbetstillfällen per capita) visat sig betydelsefull för transportarbetet och energiförbrukningen. Alla tio kommuner gör i översiktsplanen en nulägesbeskrivning av näringslivsstrukturen samt hur kommunen önskar att denna ska utvecklas. Samtliga kommuner uttalar en målsättning om att öka antalet arbetstillfällen inom kommunen för att skapa mervärden för kommunen. Dock är det endast Vellinge och Lunds kommun som rent konkret påpekar självförsörjningsgradens relation till det totala transportarbetet i översiktsplanen:

”Näringslivet bidrar till kommunens ekonomiska utveckling genom att skapa arbetstillfällen och ge service både till kommuninvånare och besökare, vilket i förlängningen innebär minskad arbetspendling med mindre miljöpåverkan /.../” (Vellinge kommun, 2013: 92)

”En mycket stor del av växthusgaserna som släpps ut beror på uppvärmning av byggnader och biltrafiken. Åtgärder som bidrar till att minska utsläppen är därför flera. Det handlar om /.../ tydliga mål och konkreta och kontinuerliga åtgärder för att skapa fler arbetsplatser i större tätorter såsom Dalby, Veberöd för att bland annat minska pendlingen” (Lunds kommun, 2010: 14)

I de resterande översiktsplanerna framförs ingen målsättning om att öka självförsörjningsgraden i kommunen för att minska utpendlingen. Istället uttrycks behovet av en välutvecklad kollektivtrafik med en hög mellankommunal tillgänglighet, både med avseende på inpendling och med avseende på utpendling. Många av kommunerna profilerar sig som bostadsorter med ett attraktivt läge i regionen och därför läggs fokus i översiktsplanen snarare på bostadsutveckling än på verksamhetsutveckling. Helsingborgs kommun är dock mycket attraktiv för näringslivs- och företagsetableringar. Översiktsplanens inriktning är att styra respektive etablering till lämplig lokalisering beroende på verksamhetsinriktning. Eftersom arbetsinpendlingen dominerar är det implicit denna som styr planeringen, något som uttrycks i översiktsplanen genom att arbetsplats- och besöksintensiva verksamheter ska lokaliseras där det finns god kollektivtrafik.

6.4 Flerkärnig regional struktur och strategiområdena i Strukturbild

Skåne har idag en polycentrisk flerkärnig Ortsstruktur och för att stärka strukturen kan kommunerna prioritera en utbyggnad i stationssamhällena. Därmed får en högre andel av kommuninvånarna möjlighet att nyttja tåg som färdmedel vilket bidrar till regionförstoring samtidigt som de transportrelaterade utsläppen av växthusgaser kan begränsas.

Prioriteras en utbyggnad i stationssamhällena?

Sex av studiens tio kommuner har idag ett eller flera tågstopp inom kommungränsen, se bilaga 3. Analysen av översiktsplanerna visar i vilken utsträckning kommunerna planerar att utnyttja de tågresurser som finns genom att styra bebyggelseutvecklingen till de tätorterna. Helsingborgs kommun har idag tre tågstationer i Helsingborgs stad samt sju befintliga stationssamhällen till vilka all utbyggnad och förtätning i första hand ska prioriteras. Eftersom Helsingborgs kommun inte pekar ut några utbyggnadsområden i översiktsplanen är det omöjligt att göra någon närmare värdering. De övriga fem kommunerna planerar i storleksordning 50-70 % av utbyggnaden till centralorten där också tågstationen finns. Därutöver fördelas utbyggnaden till mindre tätorter och småorter i kommunen, vilket redogörs för i kapitel 6.1 – *Koncentreras den planerade utbyggnaden till befintliga tätorter?*

Planerar kommunerna för ett effektivt samspel mellan tätorterna i den flerkärniga regionala Ortsstrukturen?

Ur ett regionalt transport- och tillväxtperspektiv är speciellt två huvudflöden väsentliga för en effektiv integration mellan tätorterna i den flerkärniga strukturen. För det första att stegen blir så små som möjligt att transportera sig från en regional kärna till en annan regional kärna. För det andra att stegen blir så små som möjligt att ta sig från omkringliggande tätorter in till den regionala kärnan. Nuvarande fysisk planering ger dock ytterligare ett eller flera steg i ortshierarkins transportkedja eftersom kommunerna planerar utbyggnad även i mindre tätorter och byar. Då krävs ett transportarbete från de mindre orterna, in till kommunens centralort där tågstationen oftast återfinns och vidare till en av de regionala kärnorna. Den lokala flerkärnigheten samspelar därmed med den regionala flerkärnigheten. Det här kan betraktas som ett hinder för att nå målbilden om en flerkärnig regional Ortsstruktur där de transportrelaterade utsläpp av växthusgaser minskar. Förklaringen är att dessa mindre orter och byar i många fall har ett begränsat utbud av kollektivtrafik eller helt saknar kollektiva kommunikationer vilket bidrar till att invånarna blir mer bilberoende. Vid intervjuerna ställdes därför frågan; På vilket sätt underlättar/hindrar kommunens fysiska planering invånarnas möjlighet att på ett miljövänligt sätt pendla till och från arbetsplatsen, så väl inom

kommungränsen som inom ett större arbetsmarknadsområde? Samtliga sex informanter ansåg att deras kommun underlättar pendlingsmöjligheterna genom att de aktivt försöker koppla ihop utbyggnadsområdena med de kollektiva kommunikationerna. Informanten från Helsingborg tillade dessutom att kommunen arbetar med:

”Att utnyttja de stationsnära lägena genom att i första hand placera arbetsplats- och besöksintensiva verksamheter här. Det är betydligt lättare att ta cykeln från din villa in till stationen, men när du väl hoppar av tåget då vill du vara på plats och ha målpunkten tätt inpå”

Informanterna var mer konfunderade om hur kommunens fysiska planering hindrar invånarnas pendlingsmöjligheter. Det generella svaret var att det i så fall var om det byggs där det saknas kollektiva kommunikationer eller om utbyggnadsområdena får bristfälliga kollektiva förbindelser. Informanten från Lomma var ensam om att påpeka att kommunens trafiksäkerhetsarbete kan betraktas som ett hinder:

”Trafiksäkerhetsaspekter kan bli ett hinder för bussens framkomlighet. Vi sänker hastigheterna inne i samhällena och det gillar inte Skånetrafiken eftersom det tar längre tid med bussarna”

Tre av sex informanter nämnde likaså bebyggelsens exploateringsgrad som ett pendlingshinder. Bland annat replikerade informanten från Åstorps kommun:

”Det är en ganska låg täthet att planera för småhusbebyggelse där du sprider ut och kommer längre ifrån tågstation och hållplatser”

Planerar kommunerna en utbyggnad i de nya stationssamhällena?

16 nya tågstationer finns upptagna i *Skånes länsplan för regional transportinfrastruktur 2010-2021* (Region Skåne, 2010b). Två av studiens fyra kommuner, Vellinge och Trelleborg, som idag saknar tågförbindelser kommer därmed att få nya tågstationer innan utgången av 2021. Därutöver kommer en tågstation att öppnas i Kvidinge i Åstorps kommun. I dessa fall vet kommunerna att tågstationerna kommer att förverkligas och kan planera en utbyggnad som förstärker den framtida tågresursen. Åstorps kommun har lagt in ett stort utbyggnadsområde för 210 villor i nära anslutning till den nya tågstationen, något som innebär att cirka 20 % av kommunens planerade utbyggnad ska tillkomma i Kvidinge. I Trelleborgs kommun planeras cirka 70 % av utbyggnaden till Trelleborgs stad till vilken den nya tågstationen planeras. För samtliga utbyggnadsområden i Trelleborgs stad planeras ett bostadsbestånd bestående av blandade markbostäder och flerbostadshus. För Vellinge kommun ser situationen annorlunda ut eftersom de nya tågstationerna tillkommer i Västra Ingelstad och Östra Grevie. Idag är sammanlagt cirka 4 % av kommunens invånare bosatta i de två tätorterna vilka är lokaliserade i kommunens östra del. Som nämnts i kapitel 6.2 planerar kommunen att förskjuta befolkningstillväxten och bostadsbyggandet från kommunens västra delar till kommunens centrala och östra delar. I faktiskt tal planeras fortfarande det största bostadsbyggandet till kommunens västra delar, men i förhållande till dagens situation planeras den största ökningen i Västra Ingelstad (en ökning med cirka 80 %) och Östra Grevie (en ökning med cirka 70 %).

Hur betraktar kommunerna sin geografiska position i ett regionalt sammanhang?

Alla tio kommuner redogör i översiktsplanen för deras plats i regionen och vad det innebär att återfinnas i en regional kontext. Det förs ett grundresonemang om behovet av att planera utanför den egna kommungränsen eftersom utbildnings-, bostads- och arbetsmarknaderna inte länge är knutna till den egna kommunen, något som bland annat uttrycks i Åstorps kommuns översiktsplan:

”Det är inte möjligt att uppnå balans mellan befolkning och sysselsättning i varje kommun. Det är viktigt att det tillkommer fler arbetstillfällen, men i vilken kommun är mindre viktigt eftersom det inte går att styra vart vi ska bo och arbeta” (Åstorps kommun, 2012: 9)

Kommunerna beskriver Skåne som en viktig del i den expansiva Öresundsregionen och att det är angeläget att ekonomisk tillväxt och utveckling fördelas jämnare över Skåne, från väst till öst. Samtliga kommuner trycker på behovet av förbättrade kollektiva kommunikationer för att stärka tillgängligheten till och från kommunen och därmed bidra till regionförstoring och ekonomisk tillväxt. Sju av tio kommuner nämner det regionala utvecklingsprogrammet i översiktsplanen och förklarar programmets vision och övergripande målsättningar. Fem av de sju kommunerna behandlar även Region Skånes arbete med Strukturbild för Skåne, nämligen Vellinge, Trelleborg, Lomma, Kävlinge och Östra Göinge. Tre av kommunerna (Vellinge, Östra Göinge och Lomma) konstaterar att Strukturbild finns och redogör för syftet med arbetet. Vellinge och Östra Göinge kommun har valt att göra en mer detaljerad beskrivning av Strukturbild och hur deras arbete konkretiseras i kommunens fysiska planering. De är också de enda av studiens kommuner som diskuterar begreppet flerkärnighet och hänvisar till att deras planering stödjer en lokal flerkärnig utveckling. I Vellinge kommuns översiktsplan återfinns bland annat följande skrivelse:

”De regionala målen som Region Skåne och kommunerna gemensamt har arbetat fram och lagt fast fungerar som inspel till kommunernas planarbete. De har gett stöd till den utveckling och det planförslag som redovisas i den nya översiktsplanen för Vellinge kommun” (Vellinge kommun, 2013: 49)

Vellinge, Östra Göinge och Åstorp är de av studiens kommuner som har översiktsplaner antagna 2012 eller senare, det vill säga de mest aktuella översiktsplanerna. Dock saknas helt skrivelser om det regionala utvecklingsprogrammet eller Region Skånes arbete med Strukturbild i Åstorps kommuns översiktsplan.

Bidrar kommunernas översiktsplanering till en flerkärnig regional ortstruktur?

Analysen av översiktsplanerna gav ingen djupare förståelse för i vilken utsträckning kommunerna tar hänsyn till målbilden om *Den flerkärniga miljonstaden Skåne* eller vilken betydelse de tre strategiområdena har i planeringsprocessen. Därför ställdes frågor med avseende på en flerkärning regional ortstruktur, på de tre strategiområdena och på regional fysisk planering vid intervjutillfällena. Samtliga informanter ansåg att kommunens fysiska planering bidrar till en flerkärnig regional ortstruktur eftersom kommunen har valt att koncentrera utbyggnaden till ett fåtal tätorter. Informanten från Lomma kommun förklarar:

”Alla 33 kommuner i Skåne vill bygga ut sina samhällen och då blir det ju en flerkärnighet. Det känns som det enda rimliga”

Återfinns Strukturbilds första strategiområde i kommunernas översiktsplanering?

När ovanstående fråga utvecklades genom att inkludera Strukturbilds första strategiområde – *Satsa på Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor och utveckla den flerkärniga*

ortsstrukturen blev svaret om flerkärnighet inte längre lika självklart. Då uppkom frågan om hur många kärnor respektive kommun ska få lov att bygga ut och vad den flerkärniga ortsstrukturen egentligen innebär. Fyra av sex informanter påpekar att om kommunen strikt ska följa Region Skånes flerkärniga regionala ortsstruktur så ska endast utbyggnad tillåtas i tätorter med en tågstation eller i tätorter med högvärdig kollektivtrafik om tågstation saknas. Den flerkärniga ortsstrukturen ges olika innebörd beroende på vilken geografisk nivå som flerkärnigheten studeras ifrån. Informanten från Åstorps kommun ger ett perspektiv på frågan:

”Om vi zoomar in från den regionala nivån på Skåne Nordväst, alltså delnivån mellan den regionala och lokala nivån, vill kommunerna ha med ännu fler orter. Åstorps kommun har ju en fördel av att ha tre stycken orter som ändå har sina berättiganden. Åstorps och Kvidinge eftersom de har tågstationer och Hyllinge efter orten ligger bra till pendlingsmässigt och med närhet till Region Skånes tillväxtmotor Helsingborg. Hyllinge ligger så pass nära Helsingborg att orten nästan skulle kunna ses som en stadsdel i den tillväxtmotorn. Med tiden när den tillväxtmotorn växer så kommer den att suga in en sådan som Hyllinge. Nu finns det en kommungräns här så då tittar vi plötsligt på Hyllinge som en egen ort istället för som en stadsdel”

Att endast bygga ut de tätorter som har en tågstation verkar inte vara ett alternativ hos kommunerna. Det råder en samstämmighet mellan informanterna om att det trots allt finns flera tätorter inom kommungränsen som är berättigade en utbyggnad. Motiv som nämns är bland annat att tätorterna har en samhällsservice som vore fel att inte utnyttja, att tätorten ligger bra till pendlingsmässigt eller för att attraktiviteten och bebyggelsestrycket är högt i tätorten. När det gäller att satsa på Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor är informanterna överrens om att det inte finns någon motsättning i det. Det är en bild som är tagen och relativt självklar eftersom det är dagens verklighet i Skåne. Däremot har informanterna inte något riktigt svar på hur kommunen bidrar till att stärka de regionala kärnorna. Informanten från Östra Göinge förklarar:

”Vi vet ju att för att Östra Göinge ska överleva så måste vi stötta Kristianstad och Hässleholm. De två måste få finnas, verka och växa för att sprida tillväxten till oss. För oss är det jätteviktigt att samverka mellan de två fungerar så att de kan bli den tillväxtmotorn de har potential att bli. Vi måste göra allt för att underlätta för dem, och hur gör vi det? Det är jättesvårt”

Samtliga utpendlingskommuner redovisar i översiktsplanen i vilken riktning huvudpendlingen går åt. Uteslutande går huvudpendlingen mot närmst belägna tillväxtmotor eller regionala kärna varav betydelsen av denna framförs. Osby är den enda av Skånes kommuner som inte tillhör en skånsk regional arbetsmarknadsregion. Här går huvudpendlingen istället mot Älmhult i Småland. Helsingborg och Lund är studiens tillväxtmotorer och båda kommunerna poängterar tätorternas betydelse för den regionala utvecklingen i respektive översiktsplan. Nedanstående skrivelse är hämtad från Lunds kommuns översiktsplan:

”Lund försörjer, i kraft av universitetet, sjukvården och de tongivande företagen, en stor del av regionen med kvalificerade arbetsplatser och har en funktion som regional motor för tillväxt /.../ Genom en kraftfull satsning på möjlig utbyggnad av bostäder och företagande i Dalby och Veberöd och utbyggnad av Simrishamnsbanan för tågtrafik samt Lundalänken till Dalby, så bidrar kommunens planering till att skapa en utvecklingsaxel österut som kan få positiva effekter för Sjöbo, Tomelilla och Simrishamns kommuner” (Lunds kommun, 2010: 11)

Här replikerar informanten från Lunds kommun och förtydligar:

”Huvudstrategin i översiktsplanen är att sprida utvecklingen mot öster och antar att tillväxten och utvecklingen är given i Lunds stad. Kritiken mot översiktsplanen är att den inte trycker på Lunds roll som tillväxtmotor utan man glömmer nästan bort staden och hur viktigt det är att jobba med den”

Återfinns Strukturbilds andra strategiområde i kommunernas översiktsplanering?

På frågan om hur väl kommunerna inkluderar Strukturbilds andra strategiområde – *Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne* i den fysiska planeringen råder även här en samstämmighet mellan kommunerna. Samtliga informanter anser att strategiområdet inkluderas i planeringen eftersom de arbetar med att koppla bebyggelsen till den befintliga kollektivtrafiken. Informanterna från Lunds och Helsingborgs kommun påpekar att deras översiktsplaner lyfter fram Simrishamnsbanan respektive Skånebanan som viktiga planelement för att binda samman Skåne, det vill säga att det behövs en förstärkning av järnvägen för att stärka tillgängligheten. För att hitta lösningar till den avsaknade spårtrafiken har Östra Göinge kommun engagerat sig i projektet superbussar. Enligt informanten från kommunen kan superbussprojektet inkluderas i Strukturbilds andra strategiområde. Superbussprojektet utgår ifrån ”Tänk tåg – kör buss” och innebär ett busskoncept som ska ge kortare restider, hög punktlighet och god komfort för att locka fler av kommunens invånare att åka kollektivt. Målpunkten för superbussen är den regionala kärnan Kristianstad eftersom den huvudsakliga pendlingen går i den riktningen. Därför har kommunen valt att göra en prioriterad satsning i de tre tätorter som ligger längs med det här stråket.

Återfinns Strukturbilds tredje strategiområde i kommunernas översiktsplanering?

Det tredje och sista strategiområdet i Strukturbild är *Växa effektivt med en balanserad och hållbar markanvändning*. Informanterna är överrens om att det är ett strategiområde som tillämpas i planeringen eftersom de arbetar med förtätning, bygger centralt och eftersträvar ett effektivt markutnyttjande med en hög exploateringsgrad. Framför allt handlar det om att se jordbruksmarkens värde och resonera om den i planeringen, vilket informanten från Helsingborgs kommun påpekar:

”Idag finns en större acceptans för att vi kanske inte ska använda jordbruksmarken just här, och så försöker man bygga lite tätare och lite högre”

Två av informanterna förtydligar att det tredje strategiområdet är en komplex fråga eftersom det beror på vilken nivå som är strategiområdets utgångspunkt. På en mikronivå handlar det om den kommunala fysiska planeringen och följaktligen hur mycket jordbruksmark som tas i anspråk och vilken exploateringsgrad som tillämpas. På en makronivå sätts istället den regionala skalan i fokus och då får en effektiv och balanserad markanvändning en annan innebörd. Då kanske det är mera lämpligt att anlägga småhusbebyggelse i nordöstra Skåne där exploatering inte måste ske på värdefull jordbruksmark, medan det byggs högt och tätt i de södra och västra delarna.

Tillämpas de tre strategiområdena i den kommunala översiktsplaneringen?

Samtliga informanter anser att de tre strategiområdena tillämpas i kommunens fysiska planering, trots att de inte hade konkretiserats vid översiktsplanens framtagande. Orsaken är att strategiområdena går att hitta i översiktsplanerna och successivt genomsyrar den fysiska planeringen. Informanten från Svedala kommun sammanfattar mycket väl den konklusion som framkom vid alla intervjuerna:

”Strategiområdena är så pass övergripande att det blir svårt att arbeta emot dem”

Hur betraktas strukturbilden för Den flerkärniga miljonstaden Skåne?

Informanterna är eniga om att de instämmer med Region Skåne och strukturbilden för *Den flerkärniga miljonstaden Skåne*. Anledningen är att det saknas uppenbara konflikter och att

strukturbilden i mångt och mycket överensstämmer med hur kommunerna själva ser på Skånes utveckling. Informanten från Lomma förtydligar:

”Regionen har en viktig uppgift att se till att det inte bara är västra Skåne som växer /.../ Det är rätt sätt som man tänker på i Region Skåne”

Alla kommuner ser positivt på Region Skånes arbete med Strukturbild för Skåne eftersom det har utgjort grunden till mycket annat. Informanterna förklarar att Region Skånes arbete, kommunernas reaktioner på det och hur aktörerna sedan agerar gör att det har skapats en förståelse för att alla är beroende av varandra och hur alla fungerar tillsammans, något som informanten från Lunds kommun sammanfattar med:

”Det som det handlar om i grund och botten är att regionen är den nya staden”

Därutöver är det tre av sex informanter som uppger att rent kunskapsmässigt har Region Skånes arbete varit värdefullt för dem. Region Skåne har gjort mycket analyser och arbetat fram ett brett underlagsmaterial som kommunerna kan ta del av i sin fysiska planering. Enligt informanten från Östra Göinge kommun fungerar regionen som kommunens bollplank:

”Vi använder både deras material och kunskap i vår fysiska planering. Vi har inte resurser att hitta på något eget och vi känner att det som Region Skåne har tagit fram den sista tiden har varit väldigt, väldigt bra och då vill vi använda det så mycket som möjligt /.../ Just nu jobbar vi mycket med regionen och tar hjälp av dem i vår planering. Vi träffar dem och använder deras kompetens”

7 DISKUSSION

I detta kapitel konkretiseras de resultat som framkom i analysen och diskuteras i ett större sammanhang. Kapitlet inleds med en sammanfattning av de huvudpunkter som framträder i efterföljande diskussionsavsnitt.

7.1 Inledande sammanfattning

Resultatet från analysen av översiktsplanerna och från intervjuerna visade att de teman för fysisk planering och de fysiska åtgärderna som identifierades under litteraturinventeringen återfinns i den kommunala översiktsplaneringen. Huruvida tillämpningen av de fysiska åtgärderna bidrar till ett energisnålt regionalt transportmönster angående persontransporter visade sig däremot många gånger vara svårtolkat utefter översiktsplanerna. Enligt resultatet återspeglas vissa karaktäristiska förhållningssätt i översiktsplanerna och ett antal övergripande planeringsstrategier framträder. I följande diskussionsavsnitt kommer dessa att utvecklas djupare men kan sammanfattas i följande huvudpunkter:

- En huvudstrategi är att arbeta med förtätning. Dock planerar ingen kommun att uteslutande arbeta med förtätning inom den befintliga tätortsstrukturen, utan kommunerna planerar för nya utbyggnadsområden i tätorternas randzoner,
- En huvudstrategi att koncentrera utbyggnaden till ett fåtal prioriterade tätorter. Därutöver planeras en viss komplettering av bebyggelse i byar och på landsbygden, det vill säga på platser som inte ligger i direkt anslutning till befintliga kollektivtrafikstråk med god tillgänglighet till de regionala kärnorna,
- Marknadskrafterna bidrar till att det finns en klyfta mellan planeringsstrategier och den faktiska bebyggelseutvecklingen. Följden blir att den tidsmässiga prioriteringsordningen och de förväntade exploateringsgraderna som anges i översiktsplanerna inte realiseras,
- En huvudstrategi är att styra bebyggelsen till stations- eller kollektivtrafiknära lägen. Ett förvånansvärt resultat är att det saknas tydliga definitioner på begreppen stationsnära läge, kollektivtrafiknära läge, acceptabelt cykelavstånd och acceptabelt gångavstånd,
- Kommunerna planerar den huvudsakliga utbyggnaden i den tätort där tågstation finns. Det behöver dock inte betyda att det är tågstationen som prioriteras, utan huvudstrategin kan istället vara att det är kommunens centralort,
- Vid utbyggnad prioriteras inte alltid närhet till tågstation som mer värdefullt än närhet till busshållplats. I fråga om utbyggnad i närhet till lämpliga busshållplatser görs oftast ingen åtskillnad på vilken turtäthet den aktuella busshållplatsen innehar, utan det är uteslutande avståndskriterier som utgör bedömningsgrunden,
- Översiktsplanen används som ett verktyg för att framföra önskvärda infrastruktursatsningar. Samtidigt kan framtida infrastruktursatsningar vara ett försvarsargument för de utpekade utbyggnadsområdena,
- En huvudstrategi är att arbeta med funktionsblandning. Hur funktionsblandning definieras och avgränsas i översiktsplanerna kan dock diskuteras,

- Det är endast inpendlarkommunerna som har som huvudstrategi att placera arbetsplats- och besöksintensiva verksamheter samt offentlig och kommersiell service i stations- eller kollektivtrafiknära lägen,
- Det råder en problematik kring hur begreppet flerkärning Ortsstruktur ska relateras till olika geografiska nivåer. Följden blir att även om det finns en förståelse för den regionala målbilden så tolkas den annorlunda på den kommunala nivån,
- De tre strategiområdena för *Den flerkärniga miljonstaden Skåne* tillämpas indirekt i den kommunala översiktsplaneringen eftersom strategierna är så pass övergripande att det är svårt att arbeta emot dem.

7.2 Den teoretiska analysramen och översiktsplanering

Eftersom det vid studiens ingång saknades en förståelse för vad fysisk planering för ett energisnålt regionalt transportmönster egentligen innebar existerade även en tveksamhet gentemot strategiområdena för *Den flerkärniga miljonstaden Skåne*. Efter litteraturinventeringen kunde det konstateras att de teman för fysisk planering och de fysiska åtgärderna som identifierades överensstämmer med de planeringsidéer som i skrivande stund förespråkas i lokal och regional hållbar stadsplanering. Dessutom överensstämmer de fysiska åtgärderna med strategiområdena eftersom åtgärderna utan problem kunde sorteras in under någon/några av de tre strategiområdena. Detta påvisar att strategiområdena är just principer som kan tillämpas i den fysiska planeringen och inte specifika åtgärder. Även de fysiska åtgärderna presenterades med en öppen karaktär i analysramen eftersom det inom denna studie ansågs irrelevant att gå ner i detalj då studien fokuserar på översiktsplanering.

Det är upp till kommunerna att implementera strategiområdena och de fysiska åtgärderna eftersom de innehar planmonopolet. Analysen visade att de fysiska åtgärderna helt klart finns med och diskuteras i översiktsplanerna. Det kan tolkas som att det finns en god medvetenhet om vad som krävs för en transportsnål samhällsplanering. Hur specifik kommunerna är i sina ställningstaganden varierar däremot mellan kommunerna. Mycket beror på hur respektive översiktsplan har utformats och vilken funktion den ska fylla under framtida planprocess. Somliga översiktsplaner har en mer övergripande struktur eftersom kommunen väljer att ta detaljerna i kommande fördjupningar. Andra väljer konkreta översiktsplaner med tydliga ställningstaganden och riktlinjer som kan tillämpas i efterföljande detaljplanering. Överlag kan tyckas att en mindre kommun bör ha en mer konkret översiktsplan eftersom begränsade resurser (personalstyrka, tidsåtgång, ekonomiska medel etc.) kan hindra dem från att arbeta med fördjupningar. Någon sådan trend är dock svår att urskilja, till exempel har Åstorps kommun en mycket specifik översiktsplan samtidigt som Östra Göinge kommun har en mer generell översiktsplan och hänvisar till kommande fördjupningar.

En annan trend är att översiktsplanen kan beskriva i huvudsak dagens plansituation, dagens plansituation i kombination med den framtida bebyggelseutvecklingen eller vara mer framtidsinriktad. Ett exempel på det förstnämnda är Östra Göinge kommun som till stor del redovisar befintlig planlagd mark som ännu inte har exploaterats. Lunds kommun är ett exempel på det sistnämnda där alla utbyggnadsområden sätts i relation till framtida spårinvesteringar. Med ett sådant förhållningssätt kan översiktsplanen närmare betraktas som en förändringskarta som beskriver vad kommunen vill ska tillkomma. För att skapa en

strategisk bild gäller det att både befintliga och framtida aspekter finns med för att skapa en förståelse från hur kommunen ska utvecklas från en punkt till en annan. Studiens övriga kommuner återfinns någonstans i spannet mittemellan Östra Göinge och Lunds kommun. Beträffande studiens generaliserbarhet är det svårt att dra några slutsatser angående kommuner som inte utgör studieobjekt. Däremot kan det antas att eftersom de fysiska åtgärderna går att tyda i samtliga av studiens översiktsplaner är sannolikheten stor att samma förhållande råder i övriga skånska kommuner.

7.3 Täthet och markutnyttjande

7.3.1 Innebörd och tillämpning av begreppet förtätning

Resultatet visar att kommunernas genomgående strategi är att arbeta med förtätning, främst i kommunens centralort och i mindre utsträckning i övriga tätorter. Det finns en god förståelse för begreppet förtätning och samtliga kommuner tillämpar begreppet i sin fysiska planering utefter likartade definitioner. Analysen visar att ingen kommun planerar att enbart arbeta med förtätning inom den befintliga tätortsstrukturen, utan kommunerna planerar för nya utbyggnadsområden för bostäder i tätorternas randzoner. Det här innebär att tätortsgränsen successivt expanderar utåt. Om utbyggnaden sker med en låg exploateringsgrad är risken att tätorten gradvis glesas ut och att befolkningstätheten indirekt sjunker. I studiens kommuner återspeglas precis denna trend. De planerar för tätare bebyggelse inne i tätortens centrum och för glesare småhusbebyggelse ut mot randzon och i kommunens mindre tätorter. Trots att en stor del av bebyggelsetillskottet utgörs av småhus är den bärande strategin att utbyggnad fortfarande ska ske i kontakt med tätorterna. Problemet är att en lägre bebyggelsetäthet är negativt för det kollektiva turutbudet eftersom det förutsätter ett visst reseunderlag.

7.3.2 Koncentrerad utbyggnad av tätorterna

Ingen av kommunerna styr uteslutande bebyggelseutvecklingen till endast en av kommunens tätorter. Istället är kommunernas strategi att koncentrera utbyggnaden till ett fåtal prioriterade tätorter. Därutöver sker även en viss komplettering av bebyggelsen i byar och på landsbygden, något som kan betraktas som kommunernas strategi för att hantera en ohämmad utspriddhet. Planeringsstrategin bidrar till att reseunderlaget sprids ut ytterligare och det blir svårare att styra en prioriterad satsning av kollektivtrafik. Dessutom innebär strategin att bebyggelse tillkommer i tätorter och byar som inte ligger i direkt anslutning till befintliga infrastrukturstråk med god tillgänglighet till de regionala kärnorna. Den negativa följden blir troligtvis att invånarna i större utsträckning tar personbilen till arbetsplatsen eftersom bilen har bättre tillgänglighet än befintlig kollektivtrafik.

7.3.3 Prioriteringsordning och exploateringsgrad

Enligt resultatet varierar det mellan kommunerna om de i översiktsplanen anger en tidsmässig prioriteringsordning och/eller en önskvärd exploateringsgrad för utbyggnadsområdena för bostäder. Båda angivelserna kan betraktas som ett reellt ställningstagande där kommunen anvisar sin viljeriktning om en tätare bebyggelseutveckling och i vilken ordning denna ska tillkomma. Dock framkom det vid intervjuerna att angivelsen i mångt och mycket var verkningslös. Orsaken är att översiktsplanen inte är juridiskt bindande varvid andra marknadskrafter är med och styr när det kommer till praktiskt handling. Vissa av tätorterna byggs ut mer än andra eftersom det finns ett intresse från allmänheten att bosätta sig här.

Samtidigt kan allmänheten visa ett motstånd för hur tätorterna utvecklas varvid vissa byggprojekt läggs ner. Det är uppenbart att både en högre eller lägre exploateringsgrad än den som anges i översiktsplanen kan realiseras och även att ett utredningsområde kan tas i anspråk före ett utbyggnadsområde. Det är tydligt att det finns en klyfta mellan strategi och den faktiska bebyggelseutvecklingen beroende på bland annat bostadsköparens preferenser, den politiska viljan och exploatörernas intressen.

Just nu är bevarandet av jordbruksmark ett hett diskussionsämne i Skåne. Detta återspeglas i översiktsplanerna genom att kommunerna har en restriktiv hållning till exploatering på jordbruksmark. Både politiker och samhällsplanerare har fått upp ögonen för frågan och det börjar betraktas som allt mer acceptabelt att bygga högre och tätare. Samtidigt finns det en stor efterfrågan för småhusbebyggelse från allmänheten, något som politikerna vill tillgodose för att locka nya kommuninvånare. Ska viljorna uteslutande få styra är sannolikheten stor att det leder till ett ineffektivt markutnyttjande med glesa tätorter och där bebyggelsen inte koncentreras till tätorterna. Det krävs en politisk vilja om tätare bebyggelse och en konsekvent tillämpning av ställningstaganden när de infunnits. Det gäller att hålla debatten vid liv för att på sikt skapa ett nytt paradigm, en tid där invånarna ser ett tätt och högt boende som det självklara valet och där beslutsfattarna har förstått värdet av en tät bebyggelsestruktur för att bevara jordbruksmarken och för att främja ett energisnålt regionalt transportmönster.

7.4 Tillgång och närhet till transportinfrastruktur

7.4.1 Innebörd och tillämpning av begreppen stationsnära läge, kollektivtrafikhärläge, acceptabelt cykelavstånd och acceptabelt gångavstånd

När det gäller tillgång och närhet till transportinfrastruktur återspeglas även dessa fysiska åtgärder i översiktsplanerna. Vid samtliga intervjuer framkom det att kommunernas dominerande strategi är att placera ny bebyggelse där det finns goda förutsättningar för att åka kollektivt, det vill säga nära tågstation eller busshållplats. Förvånandesvärt var dock att tydliga definitioner av stationsnära läge, kollektivtrafikhärläge och acceptabelt cykel- och gångavstånd saknades eller var otydligt i översiktsplanerna. Trots detta skriver kommunerna att bebyggelsen planeras i ett stations- eller kollektivtrafikhärläge och inom ett acceptabelt gång- och cykelavstånd. Under intervjuerna uppdagades att begreppen finns med i den fysiska planeringen men att det ofta saknas antagna och fastställda avståndskriterier. Det är tydligt att både en kombination av Trafikverkets och Skånetrafikens definitioner av stationsnära läge respektive kollektivtrafikhärläge tillämpas i den fysiska planeringen utan att finnas definierade i kommunerna. En förklaring till att begreppen har en oklar definiering kan vara att flertalet av de tätorter som byggs ut är välavgränsade geografiskt, det vill säga att tätorterna är små med korta transportavstånd. Det här gör att utbyggnadsområdena indirekt lokaliseras i ett stations- eller kollektivtrafikhärläge och att kommunen därför inte har behov av fastställda avståndskriterier för begreppen. Vad en kommun anser vara ett stations- eller kollektivtrafikhärläge beror således på den kommunala kontexten. Informanterna hänvisar i huvudsak till Trafikverkets definition, nämligen att ett avstånd på 2-3 km från en tågstation kan betraktas som ett stationsnära läge eftersom det baseras på ett rimligt cykelavstånd. Dock är det osäkert om informanterna tillämpar ett rimligt cykelavstånd även för busshållplatser. I fråga om Skånetrafikens definitioner återfinns de i planeringen eftersom samtliga kommuner för en diskussion med Skånetrafiken beträffande lämpliga hållplatslägen och utveckling av nuvarande och framtida busstrafik. Här pratar informanterna uteslutande om Skånetrafikens

avståndskriterium till regional busshållplats och ingen inkluderar parametern om turtäthet. Implicit betyder detta att om utbyggnadsområdet ligger inom 1000 meter från en regional busshållplats kan det betraktas som kollektivtrafikhärlä oavsett vilken turtäthet den aktuella busshållplatsen innehar. Här bör förtydligas att samtliga informanter var översiktsplanerare/planarkitekter och inte trafikplanerare. Troligtvis finns begreppen mer definierade hos kommunens trafikplanerare, vilket även tre av sex informanter påpekade. Det här skulle kunna tolkas som en bristande kommunikation inom organisationen vilket i sin tur kan påverka utvecklingen av bebyggelse och trafiksystem. Optimalt sker en integrerad planering av bebyggelse och kollektivtrafik för att de ska kunna förstärka varandra. Intervjuerna pekar dock på att informanterna har en god kunskap och kännedom om begreppens betydelse. Om samhällsplanerarna arbetar aktivt med att föra in begreppen inom den egna organisationen bör förståelsen öka om begreppens innebörd även hos övriga aktörer som är involverade i planeringsprocessen. På så vis skapas en förståelse för vilka potentialer som finns att nyttja inom kommungränsen, till exempel ett stationsnärlä läge.

7.4.2 Koncentrerad utbyggnad av stationssamhällen

Ur ett regionalt transportperspektiv och för en hållbar regionförstoring bör utbyggnaden prioriteras till de tätorter som har en tågstation eller med säkerhet kommer att få en tågstation. Helsingborgs, Kävlinge, Lunds, Trelleborgs och Vellinge kommun anger specifikt att de prioriterar att styra bebyggelseutvecklingen till nuvarande/tillkommande tågstationer. Även Åstorps kommun prioriterar en utbyggnad i kollektivtrafikhärlä lägen med skillnad att kommunen inte gör någon distinktion mellan tågstation och busshållplats. I dagsläget anses tågstation och busshållplats som lika värdefulla vid bedömning av utbyggnadsområdets lämplighet ur kollektivtrafiksynpunkt. Informanten förklarar att begreppet stationsnärlä läge nu ska föras in i planeringen just för att skapa en förståelse för de utvecklingsmöjligheter som finns i tågstationens närområde. En intressant aspekt redovisas i rapporten *Stationsnärlä läge* som är ett samarbetsprojekt mellan Länsstyrelsen i Skåne, Skånetrafiken, Trafikverket och Region Skåne. Projektets resultat visade att 2010 var 80 % av marken inom 1 km från Skånes tågstationer oexploaterad. Detta betyder att samtliga av Skånes 1,2 miljoner invånare skulle kunna få ett boende i ett stationsnärlä läge även om en lägre exploateringsgrad tillämpades. Dock är bilden endast schematisk eftersom all mark inte är lämplig att bebygga på grund av bevarandevärden för riksintressen eller för att det är värdefull jordbruksmark (Länsstyrelsen i Skåne län, 2010b). Däremot kan en ökad förståelse för begreppet stationsnärlä läge medföra att potentialen kan komma att nyttjas i större utsträckning framöver.

Denna information leder till ytterligare frågeställningar. Studiens kommuner planerar den huvudsakliga utbyggnaden i den tätort där tågstation finns. Det behöver nödvändigtvis inte betyda att tågstationen prioriteras utan det huvudsakliga motivet kan istället vara att tätorten är kommunens centralort. För tillfället planeras och uppförs nya tågstationer i tätorter runt om i Skåne. Detta medför att små tätorter får en tågstation och ur ett regionalt transportperspektiv borde de här orterna byggas ut. Frågan är om det ur kommunal synvinkel är motiverat att bygga ut de nya stationsorterna? För att skapa ett någorlunda självständigt samhälle krävs ett visst befolkningsunderlag för etablering och upprätthållande av offentlig och kommersiell service. Rent kommunalekonomiskt bör sannolikheten vara stor att endast en mindre utbyggnad tillkommer i den nya stationsorten. Istället borde den huvudsakliga utbyggnaden prioriteras till de större tätorterna för att utnyttja den samhällsservice och infrastruktur som redan finns etablerad. Risken är att nya icke självförsörjande stationsorter växer fram, där invånarna nyttjar tågkommunikationerna för arbetsrelaterade resor men använder personbil för att få tillgång till serviceutbud i närliggande tätorter. Om det är en sådan Ortsstruktur som

är aktuell krävs utvecklade bussförbindelser mellan den nya stationsorten och övriga tätorter för att om möjligt minska de transportrelaterade utsläppen av växthusgaser. Alternativet är att kommunen beslutar att övriga tätorter i kommunen är färdigutbyggda och att all utbyggnad härnäst ska tillkomma i den nya stationsorten. På så vis skulle nya självförsörjande stationsorter kunna växa fram, en Ortsstruktur som främjar ett energisnålt regionalt transportmönster.

Ytterligare ett motiv till att styra utbyggnaden till stationsorter är att det är en relativt stabil form av kollektivtrafik. Stationen är strukturbildande och spåren ligger där de ligger. Detta genererar i sin tur investeringar för stationsområdet eftersom det finns en trygghet jämfört med buss. Busslinjer kan lätt styras om eller läggas ner, något som gör det svårt för kommunen att planera utbyggnaden efter kommunikationer med buss. Här är ett alternativ att styra utbyggnaden till utpekade regionalt viktiga stråk eftersom Skånetrafiken prioriterar en satsning på dessa. Däremot framkom det i analysen att ett sådant synsätt inte återspeglas i översiktsplanerna.

Analysen visade att översiktsplanen även används som ett verktyg för att framföra önskvärda infrastruktursatsningar. Detta är kommunens sätt att forcera fram investeringar från högre instanser genom att tydligt visa deras ståndpunkt. Samtidigt får översiktsplanen formen av ett visionsdokument när infrastruktursatsningar som inte kommer att förverkligas inom planperioden tillförs planhandlingen, till exempel spårdragning av light rail (Svedala, Kävlinge, Lomma och Vellinge kommun) och Europabanan (Åstorps kommun). Att tillföra framtida infrastruktursatsningar i översiktsplanen kan också vara ett sätt för kommunen att argumentera för de utpekade utbyggnadsområdena. Det är lättare att försvara ett utbyggnadsområde som planeras i ett framtida stations- eller kollektivtrafiknära läge i jämförelse med ett utbyggnadsområde som inte ges en likvärdig placering.

7.5 Funktionsblandning, offentlig och kommersiell service och arbetsplatser

7.5.1 Innebörd och tillämpning av begreppet funktionsblandning

Begreppet funktionsblandning finns med i åtta av tio översiktsplaner men det är förvånansvärt lite fokus på begreppet. Det är i princip bara Helsingborg och Lunds kommun som har funktionsblandning som en bärande strategi i översiktsplaneringen med riktlinjer för i vilka områden och lägen funktionsblandning är önskvärd. Resterande sex kommuner pekar istället ut specifika områden där funktionsblandning planeras. En möjlig förklaring skulle kunna vara att funktionsblandning måste kopplas till olika plannivåer för att bli ett kvantifierbart begrepp, till exempel integrering av funktioner i en byggnad, inom en tomt eller i ett område. Är utgångspunkten tätorten som helhet är det omöjligt att bedöma graden av funktionsblandning eftersom alla funktioner per automatik blir integrerade med varandra. För studiens kommuner är funktionsblandning främst aktuellt vid stadsomvandling, till exempel vid omvandling av äldre industriområden, eller i centrum och utpekade kommersiella stråk. Rent teoretiskt bidrar funktionsblandade områden till ett minskat transportbehov och därmed av de transportrelaterade utsläppen av växthusgaser, framför allt om basservice finns i bostadsområdet. Att kommunerna endast i ett fåtal fall planerar för funktionsblandade områden kan förklaras av att tätorterna är välavgränsade geografiskt varvid nya utbyggnadsområden för bostäder hamnar inom ett begränsat avstånd från centrum där

majoriteten av tätortens serviceutbud finns. Ytterligare en förklaring till varför översiktsplanerna inte fokuserar på funktionsblandning kan vara att sådana praktiska detaljer behandlas under detaljplaneprocessen.

I analysen framkom det att den främsta argumentationslinjen för funktionsblandning är för att skapa socialt hållbara och levande bostadsområden, något som även ökar områdenas attraktivitet och lockar nya kommuninvånare. Ytterligare ett argument är att kommunala investeringar i infrastruktur kan utnyttjas mer effektivt. Hur funktionsblandning avgränsas kan dock ifrågasättas. Vid intervjuerna framkom det att bostadsområden med en blandning av bostadstyper och upplåtelseformer också kan definieras som funktionsblandning. Detta är trots allt en enfunktionell typ av blandning eftersom det endast omfattar funktionen bostäder. För att betraktas som funktionsblandning kan det tyckas att minst två funktioner måste finnas i området, såsom bostäder och arbetsplatser.

7.5.2 Olika typer av funktionsblandning

Tre av studiens sex kommuner som planerar för funktionsblandade områden planerar även för funktionsblandade byggnader. Om översiktsplanens ställningstagande och riktlinjer sedan realiserar kan inte denna studie avgöra eftersom det krävs en granskning av detaljplaner. Dock kan vissa generella antaganden göras med grund i annan litteratur. Som nämnts i kapitel 5.1.1 fick det funktionalistiska planeringsidealet ett stort genomslag när personbilen introducerades. Funktionalismen innebar att olika funktioner separerades från varandra för att undvika störningar. Därför kan liknande karaktärsdrag identifieras i små och medelstora tätorter, således även för tätorterna i denna studie. Tätorterna har i flera fall ett centrum med bostäder, kontor och offentlig och kommersiell service i närhet till ett stationsområde. Utanför centrum återfinns särskilda områden för industrier, logistikföretag, skrymmande varuhandel och bostadsområden med villor och flerbostadshus (Bellander, 2005). Analysen visar att planeringsidealet fortfarande framträder i översiktsplanerna i och med att funktionsblandning främst planeras i tätorternas centrum och separata områden för bostäder och verksamheter pekade ut på de kommunövergripande plankartorna. Det är i detaljplanerna som kommunen har möjlighet att styra bebyggelseutvecklingen mot funktionsblandning genom att ge tillåtelse till flera funktioner inom ett område. Enligt Bergdahl & Rönn (2001) är svenska kommuners detaljplaner mycket likartade till utformningen och det beror på existerande planeringspraxis, bland annat *Boverkets allmänna råd 2002:1* och *Boverkets allmänna råd 1995:5*. I ett delbetänkande av Plan- och byggtredningen⁸ granskades ett stort antal detaljplaner. Granskningen visade att 79 % av detaljplanerna gav tillåtelse till en funktion, 14 % till två funktioner och 7 % till mer än två funktioner. I de detaljplaner som tillät flera funktioner var det i huvudsak konstellationen bostäder-handel eller konstellationen bostäder-kontor som tilläts. Endast i ett fåtal detaljplaner tilläts konstellationen bostäder-industri (Bergdahl & Rönn, 2001). Samma trend kan tolkas i analysen av planerna eftersom översiktsplanernas generella målsättning att integrera bostäder med icke störande verksamheter där så bedöms lämpligt, så som handel, kontor och service. Ur ett regionalt transportperspektiv skulle funktionsblandning kunna vara ett tillvägagångssätt för att öka självförsörjningsgraden i tätorten, något som har visat sig minska transportarbetet med personbil. Om kommunen möjliggör för etablering av till exempel butiker eller restauranger i området eller planerar för funktionsblandade byggnader skulle det kunna attrahera nya företagare till tätorten.

⁸ SOU 1994:36, *Miljö och fysisk planering*

7.5.3 Funktionsblandning i stations- eller kollektivtrafiknära lägen

En generell iakttagelse är att kommunerna i huvudsak planerar för bostäder och i mindre utsträckning för arbetsplatser och service. Det är endast studiens inpendlarkommuner som anger riktlinjer i översiktsplanen om att arbetsplats- och besöksintensiva verksamheter bör lokaliseras i ett stations- eller kollektivtrafiknära läge, det vill säga Helsingborgs och Lunds kommun. En möjlig förklaring kan vara att Lunds stad och Helsingborgs stad är de enda tätorterna i studien med en betydande befolkningsmängd på cirka 84 500 respektive 99 000 invånare (årsskiftet 2012/2013). Övriga kommuners centralorter har i mycket grova tal runt en tiondel av invånarantalet, medan de mindre tätorterna och byarna i princip inte överstiger 1000 invånare (Region Skåne, 2012c). För Helsingborgs kommun avser riktlinjerna framför allt de regionala noderna i Helsingborgs stad och när det gäller stationsorterna görs en bedömning från fall till fall. Samma förhållande råder i Lunds kommun eftersom de goda kollektivtrafiklägena återfinns i Lunds stad. Utifrån det perspektivet får det anses rimligt att övriga kommuner inte anger några sådana riktlinjer i översiktsplanerna.

För studiens generaliserbarhet hade det varit önskvärt om någon/några kommuner från Skånes sydöstra del hade funnits representerade. Varje kommun innehar en egen specifik kontext som i många fall påverkas av kommunens plats i regionen. Det är troligt att omgivningsförhållandena i sydvästra Skåne skiljer sig från de övriga tre hörnen i Skåne, en aspekt som fattas i studien. Ytterligare en nackdel med det urval som gjordes var att det i huvudsak föll på kommuner i västra Skåne med närhet till Malmö, Lund och Helsingborg. Det här är den mest expansiva delen av Skåne med en tydlig befolkningstillväxt och ett högt exploateringsstryck. Från merparten av studiens kommuner går kraftiga pendlingsströmmar i riktning mot tillväxtmotorerna och kommunerna har därmed fått inta rollen som bostadskommun. Flera tätorter kan dessutom betraktas som sovstäder eftersom nattbefolkningen är betydligt högre än dagbefolkningen.

Ovanstående mönster avseende lokalisering i stations- och kollektivtrafiknära lägen gäller även för service. Det är uteslutande Lunds och Helsingborgs kommun som anger riktlinjer om att service bör finnas vid de viktigaste stations- och hållplatslägena samt i stadsdelarna. I samtliga kommuner påträffas huvuddelen av serviceutbudet i kommunens centralort, något som förutsätter goda kopplingar mellan centralorten och omkringliggande tätorter för att ge alla kommuninvånare tillgång till utbudet. Även om den prioriterade satsningen görs i centralorten har kommunerna som strategi att bygga ut flera tätorter för att vidmakthålla och skapa underlag för service. Problemet är att orterna är små och risken är att serviceutbudet sprids ut mellan kommunens tätorter och invånarna blir mer bilberoende i det vardagliga livet. Ur ett regionalt transportperspektiv vore det optimalt med självförsörjande samhällen eller om kommuninvånarna bodde med närhet till ett regionalt centrum med ett brett serviceutbud. Därmed kan flera ärenden uträttas på samma resa och transportbehovet bör således minska. Idealet vore om centralorten och omkringliggande tätorter dessutom länkades samman med välutvecklade kollektiva kommunikationer. På så vis borde de transportrelaterade utsläppen av växthusgaser kunna minskas ytterligare.

7.6 Flerkärnig regional ortstruktur och strategiområdena i Strukturbild

7.6.1 Ekonomisk tillväxt och regionförstoring

I målbilden om *Den flerkärniga miljonstaden Skåne* finns en tydlig konflikt mellan en ökad regional tillväxt och transportrelaterade utsläpp av växthusgaser. Som diskuteras i kapitel 3 är den regionala tillväxtpolitiken och Region Skånes arbete inriktat på att utvidga de lokala arbetsmarknadsregionerna för att utöka den kritiska massan av specialiserad arbetskraft. Därmed skapas ett konkurrenskraftigt näringsliv som blir mindre känsligt vid konjunkturella och strukturella förändringar. En fortsatt regionförstoring förutsätter ett effektivt transportsystem med en ökad tillgänglighet för att uppnå ekonomisk tillväxt och utveckling. Ska en fortsatt regionförstoring kunna ske utan att de transportrelaterade utsläppen av växthusgaser ökar krävs att transportarbetet sker med miljöanpassade transporter.

Strukturbild för Skåne kan ses som en av Region Skånes mer långsiktiga strategier för att hantera konflikten genom att arbeta med bebyggelsestrukturer. Den bärande principen är att de regionala kärnorna ska stimulera utvecklingen i regionen och därför ska tillgängligheten till och från dessa stärkas. Transportinfrastrukturen ska av den orsaken utvecklas genom att förstärka de stråk där den största arbetspendlingen förekommer och ny bebyggelse ska riktas till dessa stations- och kollektivtrafiknära lägena. Målsättningen är att fördela tillväxten jämnt över Skåne och att arbetspendlingen ska gå i riktning mot flera regionala kärnor. Järnvägen utgör ryggraden i utvecklingsstrategin men kan kompletteras med andra kollektiva färdmedel, till exempel superbuss. Tanken är att det ska vara möjligt att vara bosatt i en av tätorterna i de regionala kärnornas omland och därifrån nyttja kollektiva kommunikationer för arbetspendling. En annan bärande strategi är att bygga vidare på Skånes flerkärniga ortstruktur för att nyttja redan gjorda investeringar, till exempel kollektivtrafik och samhällsservice.

7.6.2 Innebörd och tillämpning av begreppet flerkärnig ortstruktur

Analysen visar att det råder en problematik kring begreppet flerkärnighet och hur begreppet ska relateras till olika geografiska nivåer. Vid intervjuerna framkom det att det förekommer vissa svårigheter att sätta sin kommuns utveckling i relation till regionens flerkärniga ortstruktur. Kommunerna menar att deras fysiska planering bidrar till en flerkärnig ortstruktur eftersom de koncentrerar utbyggnaden till ett fåtal tätorter samtidigt som de har ett restriktivt förhållningssätt till ny spridd bebyggelse på landsbygden. Ur ett kommunalt perspektiv kan det tolkas som att en utspriddhet först uppkommer när enstaka hus uppförs på landsbygden eller i byar där kollektivtrafik inte finns tillgänglig. En möjlig förklaring till detta resonemang kan vara att Skåne har en bebyggelsestruktur bestående av flertalet små tätorter vilket i sig kan betraktas som en utspriddhet.

Ovanstående resultat indikerar att flerkärnighet dominerar de kommunala planeringsstrategierna. Även om huvudstrategin är att rikta utbyggnaden till ett fåtal tätorter tillåter kommunerna även en viss komplettering och utbyggnad i mindre tätorter och byar. En utzoomning från den lokala nivån till den regionala nivån medför att bebyggelseutvecklingen snarare leder till en regional utspriddhet. Det indikerar att även om det finns en förståelse för den regionala målbilden så tolkas den annorlunda på den kommunala nivån, varvid kommunerna formulerar en egen målbild om flerkärnighet. Det uppkommer således en

problematik när den regionala målbilden om *Den flerkärniga miljonstaden Skåne* ska översättas i den kommunala översiktsplaneringen.

Ytterligare en svårighet är att det inom begreppet flerkärnighet ryms en hierarki mellan strukturens tätorter. På den regionala nivån skulle det betyda att överst i hierarkin placeras Skånes sju regionala kärnor (inbegriper de tre tillväxtmotorerna) och därefter följer kärnorna med tågstationer eller med god kollektivtrafikförsörjning. Enligt målbilden ska bebyggelseutvecklingen riktas till dessa kärnor varav en eller flera kärnor kan återfinnas inom respektive kommun. Svårigheten att styra bebyggelseutvecklingen mot ett energisnålt regionalt transportmönster uppkommer då det dessutom sker en intern rangordning av kärnorna inom respektive kommun. Här kan kommunen till exempel placera sin centralort överst i hierarkin och därefter mindre tätorter. Ju mer generös tolkning av vilka kärnor som ska inbegripas i begreppet flerkärnighet desto svårare blir det att minska de transportrelaterade utsläppen av växthusgaser.

Resultatet antyder att det är problematiskt att konkretisera en regional målbild i den kommunala fysiska planeringen. Även om kommunerna har ett regionalt perspektiv på sin planering så handlar det i slutändan om vad som är praktiskt görbart inom den egna kommungränsen. Varje kommun utgår från sin kontext, sina tätorter och vilka utvecklingsmöjligheter som finns. Den prioritering som görs sker på kommunal basis varav kommungränsen skulle kunna betraktas som ett hinder för ett regionalt energisnålt transportmönster. Eftersom Skånes kommuner är geografisk små finns också en risk att kommunerna planerar emot varandra. Hade kommunerna istället bestått av större administrativa geografiska enheter finns möjligheten att en annan prioriteringsordning hade gjorts, till exempel skulle prioriteringen ha kunnat förskjutas mot de regionala kärnorna samt till stationsorter och till kärnor med god kollektivtrafikförsörjning.

7.6.3 Konsensusbaserad fysisk planering för att nå målbilden

Större enheter är inte dagens verklighet utan kommunernas handlingsutrymme återfinns inom den kommunala administrativa enheten. För att nå målbilden om *Den flerkärniga miljonstaden Skåne* är det därför viktigt att alla kommuner är överrens om målbilden, planerar utifrån samma strategier och är konsekventa i tillämpningen av strategierna. Här har Region Skåne och arbetet med Strukturbild haft en viktig funktion genom att samla alla kommunerna kring gemensamma ståndpunkter och strategiområden. Eftersom förslag till strategiområden är nyare än de översiktsplaner som ingick i studien kan de rent uttalat inte finnas med i planerna. Däremot är det intressant att se om strategierna återspeglas i planerna eftersom alla Skånes kommuner har varit med vid utarbetandet av strategierna och därmed har kännedom om dess principer. Som tidigare nämnts visade analysen att samtliga strategiområden återspeglas i översiktsplanerna.

Vid intervjuerna framkom det att kommunerna är väl införstådda i Strukturbild och dess tillhörande strategiområden och ingen närmare förklaring behövde ges. Samtliga informanter uppger att kommunen instämmer i målbilden om *Den flerkärniga miljonstaden Skåne*. Det saknas även uppenbara motsättningar gentemot målbilden eftersom alla informanter anger att kommunen tycker att den är relevant och önskvärd, delvis eftersom den i mångt och mycket beskriver hur Skånes utveckling ser ut idag. Eftersom Strukturbilds bärande strategi är att fördela tillväxten jämnt över Skåne blir det också till fördel för samtliga av Skånes kommuner. Om någon kommun motsätter sig målbilden skulle det kunna betraktas som bakåtsträvande och att kommunen inte vill ta del av den regionala tillväxten. Dock gäller det

att kommunerna även accepterar och agerar i linje med målbilden och inte bara instämmer i den.

När det gäller de tre strategiområdena anser samtliga kommuner att de inkluderas i den fysiska planeringen. Däremot sker ingen aktiv tillämpning av dem i planprocessen men kommunerna menar att strategiområdena är så pass övergripande att det blir svårt att arbeta emot dem. Strategiområdena genomsyrar istället hur kommunerna redan tänker i planeringen och därför går det utan svårighet att hämta argument från strategierna och hävda att planeringen bedrivs inom dess ramar. Kommunernas synsätt sammanfaller väl med vad som framkom under litteraturinventeringen, det vill säga att de fysiska åtgärderna utan problem kunde sorteras in under lämpligt strategiområde.

7.6.4 Innebörd och tillämpning av de tre strategiområdena

Syftet med strategiområdena är just att förmedla övergripande principer som varje kommun sedan ska kunna formge efter sina kontextuella behov och förutsättningar. Om strategierna är alltför flytande är dock risken att kommunerna inte planerar i samma riktning. Detta beskriver problemet med den dialog- och konsensusbaserade typ av fysisk planering som medges enligt nuvarande plansystem. För att få alla kommuner att acceptera strategiområdena måste de vara så diffusa att de inte får någon större praktisk betydelse. För att om möjligt nå målbilden om *Den flerkärniga miljonstaden Skåne* är det viktigt med gemensamt fastställda strategier som kan tillämpas i detaljplaneringen. Med fastställda strategier kan kommunerna även sätta upp mätbara mål och genom konsekventa utvärderingar granska om strategierna sedan efterlevs i den fysiska planeringen. I detta arbete har Region Skåne och arbetet med Strukturbild en viktig roll som arena för dialog mellan planeringens aktörer. Det är via dialog som målbilden förankras och strategiområdena kan utvecklas ytterligare. Genom dialog kan även en tillförlitlighet skapas mellan aktörerna vilket kan bidra till att kommunerna tittar utanför kommungränsen under planeringen.

Det är tydligt att Region Skånes arbete med Strukturbild är ett försök att förena regional tillväxt med en hållbar regionförstoring. Samtidigt pekar resultaten på att kommunerna inte själva kommer att kunna styra utvecklingen mot en regional målbild som stödjer en minskning av de transportrelaterade utsläppen av växthusgaser. Kommunerna kan dra sitt strå till stacken via planmonopolet men det förutsätter en preciserad målbild. Samtidigt krävs ett utvecklat transportsystem och här är regionen och kommunerna beroende av investeringar från nationell nivå.

8 SLUTSATS

I detta kapitel redogörs för studiens slutsatser baserat på frågeställningarna och de resultat som framkom i analysen. I analysen uppkom nya frågeställningar och kapitlet avslutas med att problematisera dessa genom att lyfta in resultatet i ett framtidsperspektiv.

8.1 Frågeställningar och slutsatser

Studiens utgångspunkt var att genom en litteraturinventering konstruera en teoretisk analysram för att skapa något konkret att pröva det empiriska materialet emot. Härmed besvaras studiens första frågeställning.

- *Vad säger litteraturen om vilka fysiska åtgärder en kommun kan arbeta med i sin fysiska planering för att styra bebyggelseutvecklingen mot ett mer energisnålt regionalt transportmönster avseende persontransporter?*

Inventeringen visar att det finns en gedigen forskningslitteratur som analyserar sambandet mellan bebyggelsestruktur, transportmönster och energiförbrukning. Ett antal teman med avseende på fysisk planering innehållande flertalet fysiska åtgärder kunde identifieras som rent teoretiskt har potential att påverka samhällets transportmönster. För att minska det motoriserade transportbehovet och för att göra miljöanpassade transporter mer attraktiva bör kommunen planera för en ökad *täthet*. Det gäller för kommunen att förtäta inom befintlig urban struktur, att koncentrera utbyggnaden till befintliga tätorter och att nyttja en hög exploateringsgrad. Samtidigt bör tätorten som helhet hållas koncentrerad genom att undvika en successiv expanderingsgrad av tätortsgränsen med en låg exploateringsgrad i randzonen. På så vis ökar bebyggelse- och befolkningstätheten och det geografiska avståndet mellan målpunkter och människor i tätorten minskar och därmed det motoriserade transportbehovet. Enligt inventeringen tenderar ökad täthet att generera förbättrad kollektivtrafik samt ökar möjligheterna för upprätthållande och etablering av offentlig och kommersiell service. Förklaringen är att en ökad befolkningstäthet leder till ett ökat rese- och kundunderlag.

Inventeringen visar att *tillgång och närhet till transportinfrastruktur* har en direkt påverkan på transportlängd och färdmedelsval. Närhet till tågstation/busshållplats ökar pendlingsavståndet med kollektiva färdmedel medan närhet till motorväg ökar antalet biltransporter samt ökar transportlängden med bil. Enligt inventeringen ökar andelen kollektiva transporter till arbetet om arbetsplatsen lokaliseras i ett stationsnära läge. Samtidigt ökar sannolikheten för att fler nyttjar kollektiva färdmedel om bostaden lokaliseras med närhet till en tågstation eller en busshållplats. Det gäller för kommunen att lokalisera arbetsplats- och besöksintensiva verksamheter med närhet till knutpunkter i kollektivtrafiksystemet samt inom ett acceptabelt gångavstånd ifrån tågstation/busshållplats. Samtidigt bör kommunen lokalisera både arbetsplatser och bostäder med närhet till kollektiva färdmedel för att öka reseunderlaget och för att öka sannolikheten för nyttjandet av miljöanpassade transporter.

Inventeringen visar att *funktionsblandning* påverkar de transportrelaterade utsläppen av växthusgaser eftersom funktionsblandning minskar det geografiska avståndet mellan målpunkter i tätorten. Enligt litteraturen minskar det motoriserade transportbehovet samt transportlängden med bil om bostäder och basservice (dagligvaruhandel, förskola och skola etc.) blandas inom ett område eller i en byggnad. Här gäller det för kommunen att planera för funktionsblandade områden samt för funktionsblandade byggnader för att öka

exploateringsgraden. Litteraturen visar att kommunen även kan möjliggöra för en koncentration av servicefunktioner. Detta bör generera en minskad transportlängd eftersom förortens och landsbygdens invånare ges möjlighet att uträtta fler ärenden på vägen inom samma närområde. När det gäller en blandning av bostäder och arbetsplatser är dock effekten mer oklar. Orsaken är att arbetsmarknaden blir allt mer specialiserad varvid personer inte längre väljer bostad efter arbetsplatsens lokalisering. Däremot visar litteraturen att en blandning av bostäder och arbetsplatser kan ha en större betydelse för transportbehovet i de tätorter där arbetsmarknaden är mindre specialiserad. Litteraturen visar även att befolkningen i skånska tätorter med en hög självförsörjningsgrad (antal arbetsplatser per capita) reser mindre, både totalt sett samt med bil, än de som bor i tätorter med en lägre självförsörjningsgrad. Här kan kommunen möjliggöra för en utökad självförsörjningsgrad samt lokalisera arbetsplatser i tätortens centrum. En central lokalisering kan minska energianvändningen för transporter på grund av bättre kollektiva kommunikationer och sämre parkeringsmöjligheter.

Enligt inventeringen bör Skåne bygga vidare på sin *flerkärniga Ortsstruktur* för att minska de transportrelaterade utsläppen av växthusgaser. Orsaken är att Skåne redan idag har en flerkärnig Ortsstruktur med korta avstånd mellan tätorterna. Ortsstrukturen innehåller dessutom ett stort antal tågstationer och under de kommande åren finns det planer på att uppföra nya tågstationer. För att uppnå en fortsatt regionförstoring och ökad ekonomisk tillväxt i kombination med en minskning av de transportrelaterade utsläppen av växthusgaser gäller det för kommunen att koncentrera utbyggnaden till ett begränsat antal tätorter inom kommungränsen. Dessutom bör kommunen rikta utbyggnaden till existerande stationssamhällen för att nyttja befintlig spårinfrastruktur samt tillämpa en hög exploateringsgrad vid kollektiva knutpunkter innehållande både arbetsplatser, bostäder och kommersiell och offentlig service.

När studien initierades fanns en tveksamhet gentemot *Strukturbild för Skånes – Förslag till strategier för Den flerkärniga miljonstaden Skåne*. Med hjälp av litteraturinventeringen och den teoretiska analysramen kunde studiens andra frågeställning besvaras.

- *Överensstämmer de identifierade fysiska åtgärderna med Strukturbild för Skåne 2030 – Förslag till gemensamma strategier för Den flerkärniga miljonstaden Skåne?*

Litteraturinventeringen visade att de teman för fysisk planering och de fysiska åtgärderna som identifierades överensstämmer med *Förslag till gemensamma strategier för Den flerkärniga miljonstaden Skåne*. Utan problem kunde de fysiska åtgärderna sorteras in under någon/några av de gemensamma strategierna. Detta påvisar att de gemensamma strategiområdena är övergripande principer som kan tillämpas i den fysiska planeringen och inte specifika fysiska åtgärder. Om kommunerna tillämpar strategiområdena i den fysiska planeringen borde bebyggelseutvecklingen styras mot ett mer energisnålt regionalt transportmönster. Det är därmed relevant att besvara studiens tredje frågeställning.

- *Hur återspeglas de identifierade fysiska åtgärderna i de kommunala översiktsplanerna?*

Analysen av översiktsplanerna och intervjuerna visar att ett antal karakteristiska förhållningssätt och övergripande planeringsstrategier framträder i kommunernas översiktsplanering. Dessa grundas på de identifierade fysiska åtgärderna vilka alltså finns med och diskuteras i översiktsplanerna. Att arbeta med förtätning, att koncentrera utbyggnaden till ett fåtal prioriterade tätorter inom kommungränsen, att styra bebyggelsen till stations- eller

kollektivtrafiknära lägen och att arbeta med funktionsblandning är huvudstrategier som tydligt återspeglas i översiktsplanerna.

Analysen visar att ingen kommun uteslutande planerar att arbeta med förtätning inom befintlig urban struktur, utan kommunerna planerar för nya utbyggnadsområden för bostäder i tätorternas randzoner. Även om strategin är att utbyggnaden ska ske i kontakt med tätorten planerar kommunerna för tätare bebyggelse i tätortens centrum och för småhusbebyggelse med lägre expolateringsgrad i randzonen. Följden blir att tätortsgränsen successivt expanderar utåt med en minskad täthet vilket är negativt för kollektivtrafikförsörjningen. Analysen visar också att ingen kommun planerar att endast styra utbyggnaden till en tätort. Istället är kommunernas strategi att koncentrera utbyggnaden till ett fåtal prioriterade tätorter. Därutöver tillåts en viss komplettering av bebyggelse i byar och på landsbygden. Detta bidrar till att reseunderlaget sprids ut och att bebyggelse tillkommer i tätorter och byar som inte ligger i direkt anslutning till befintliga infrastrukturstråk med god tillgänglighet till de regionala kärnorna. I vissa fall visar kommunen upp en ambitiös vilja om en förväntad exploateringsgrad och en önskvärd prioriteringsordning för de olika utbyggnadsområdena. Analysen visar dock att det finns en klyfta mellan strategi och den faktiska bebyggelseutvecklingen som orsakas av att översiktsplanen inte är juridiskt bindande. Andra intressen är med och styr utvecklingen vilket innebär att både en högre och en lägre exploateringsgrad än den som anges i översiktsplanen kan realiserars och även att ett utredningsområde kan tas i anspråk före ett utbyggnadsområde.

Analysen visar att samtliga kommuner har som huvudstrategi att lokalisera utbyggnadsområdena med tillgång och närhet till transportinfrastruktur, det vill säga nära tågstation eller busshållplats. Ett förvånansvärt resultat var att begrepp så som stationsnära läge, kollektivtrafiknära läge och acceptabelt cykel- och gångavstånd finns med i den fysiska planeringen men att det ofta saknas en antagen definition med fastställda avståndskriterier för begreppen. Vad en kommun betraktar som ett stations- eller kollektivtrafiknära läge beror i viss mån på den kommunala kontexten. Ytterligare ett förvånansvärt resultat var att kommunerna planerar den största utbyggnaden i den tätort där tågstation finns. Detta betyder dock inte att det är tågstationen som prioriteras, utan den främsta orsaken till utbyggnaden verkar vara att det är kommunens centralort eller största tätort. Analysen visar också att närhet till tågstation inte alltid betraktas som mer värdefullt än närhet till busshållplats vid bedömning av utbyggnadsområdets lämplighet ur kollektivtrafiksynpunkt. I fråga om utbyggnad i närhet till busshållplats inkluderar kommunerna inte parametern om turtäthet vid bedömning om det är ett kollektivtrafiknära läge eller inte. Det verkar uteslutande vara avståndskriterier som utgör bedömningsgrunden för begreppet kollektivtrafiknära läge. Analysen visar också att det endast är inpendlarkommunerna som har som huvudstrategi att lokalisera arbetsplats- och besöksintensiva verksamheter samt offentlig och kommersiell service i ett stations- eller kollektivtrafiknära läge.

Nya tågstationer ska uppföras under de kommande åren vilket betyder att förutsättningarna kommer att ändras för de nya stationsorterna. I vissa fall är dessa tätorter idag mycket små och ur ett regionalt transportperspektiv borde dessa tätorter tillåtas en utbyggnad. Problemet är att det krävs ett visst befolkningsunderlag för att skapa ett självständigt samhälle med etablering och upprätthållande av offentlig och kommersiell service. Rent kommunalekonomiskt kanske det inte är motiverat att bygga ut de nya stationsorterna i den omfattning som krävs. Risken finns att nya icke självförsörjande stationsorter växer fram där invånarna nyttjar tåg för arbetspendling men använder personbil för att få tillgång till serviceutbudet i närliggande tätorter. Analysen visar också att det är svårt för kommunerna att

prioritera en utbyggnad i närhet till busshållplatser. Orsaken är att busslinjer snabbt kan styras om eller läggas ner. Här är en möjlighet att styra utbyggnaden till utpekade starka regionala busstråk eftersom huvuddelen av Skånetrafikens investeringar riktas hit. Enligt analysen saknas dock ett sådant synsätt i den fysiska planeringen.

Enligt analysen är ytterligare en kommunal huvudstrategi att arbeta med funktionsblandning. Däremot framkom det i analysen att även detta begrepp saknar en samstämmig definition mellan kommunerna. För vissa kommuner betyder funktionsblandning en blandad markanvändning innehållande flera funktioner, så som arbetsplatser, bostäder och service. För andra kommuner är en enfunktionell markanvändning tillräcklig för att rymmas inom begreppet, så som bostäder av varierande storlek och upplåtelseformer. Analysen visade också att huvudmotivet till varför funktionsblandning förespråkas snarare är för att skapa en befolkningsrörelse i områden än för att bidra till ett minskat motoriserat transportbehov.

Analysen visar också att det råder en problematik kring hur begreppet flerkärnig ortstruktur ska relateras till olika geografiska nivåer. Samtliga kommuner anser att deras fysiska planering bidrar till en regional flerkärnig ortstruktur eftersom de prioriterar en utbyggnad i ett fåtal tätorter inom kommungränsen och är restriktiva till ny spridd bebyggelse på landsbygden. Dock är det ingen kommun som uteslutande styr bebyggelsen till endast en tätort eller till de tätorter där tågstation finns. Ur ett regionalt perspektiv kan den kommunala planeringen därmed snarare komma att betraktas som en utspridd bebyggelseutveckling. Analysen visar således att även om det finns en förståelse för en regional flerkärnig ortstruktur så tolkas den regionala målbilden annorlunda på en kommunal nivå varvid kommunerna formulerar en egen målbild om flerkärnighet. Det är därmed relevant att ifrågasätta studiens fjärde frågeställning.

- *Bidrar kommunernas översiktsplanering till ett energisnålt regionalt transportmönster avseende persontransporter respektive till den regionala målbilden om Den flerkärniga miljonstaden Skåne?*

Efter analysen står det klart att kommunerna bedriver en översiktsplanering som till viss del bör bidra till att styra bebyggelseutvecklingen mot ett mer energisnålt regionalt transportmönster avseende persontransporter. Förklaringen är att de fysiska åtgärderna som identifierades under litteraturinventeringen återfinns i de kommunala översiktsplanerna. Även om ambitionerna om ett energisnålt transportmönster finns med i planeringen är det utefter denna studie omöjligt att avgöra om planeringen ger något egentlig effekt. Eftersom översiktsplanen inte är juridiskt bindande saknas krav på kommunen att fullfölja sina ambitioner varvid andra intressen påverkar den reella utvecklingen. För att kunna avgöra om kommunernas översiktsplanering bidrar till ett energisnålt regionalt transportmönster krävs studier av detaljplaner. Det är först i detaljplanerna som det tydliggörs om översiktsplanens visioner och ställningstaganden förverkligas och därför hade det varit intressant att följa upp denna studie med en detaljplanestudie. Däremot kommer det alltid att vara problematiskt att göra uppföljningar eftersom översiktsplanerna ofta är diffusa och saknar konkreta riktlinjer.

För att nå ett regionalt energisnålt transportmönster gäller det att kommunerna planerar i samma riktning. För att det här ska vara möjligt behövs samstämmiga definitioner av planeringsbegrepp så att utvecklingen styrs åt samma håll i alla kommuner. Analysen visar att det i samtliga kommuner finns en medvetenhet om begreppen förtätning, funktionsblandning, stationsnära läge, kollektivtrafiknära läge, acceptabelt gång- och cykelavstånd och exploateringsgrad. Dock saknas fastställda definitioner av begreppen varvid kommunerna

tillämpar egna riktlinjer och principer i översiktsplaneringen. Med ett sådant planeringsförfarande blir det svårt att styra den regionala utvecklingen i en önskvärd riktning. Slutsatsen är att det behövs gemensamma definitioner som alla är överens om för att bebyggelseutvecklingen ska stödja ett mer energisnålt regionalt transportmönster.

Enligt analysen bidrar kommunernas översiktsplanering till den regionala målbilden om *Den flerkärniga miljonstaden Skåne*. Samtliga kommuner inkluderar indirekt de tre gemensamma strategiområdena i sin översiktsplanering utan att göra några större förändringar av nuvarande planering. Analysen visar att strategiområdena är så pass övergripande att det är svårt för kommunerna att arbeta emot dem. Istället kan kommunerna utan större problem finna argument och lyfta fram planeringsexempel som visar att översiktsplaneringen bedrivs inom strategiområdenas ramar. Idag finns en förståelse för den regionala målbilden och kommunerna är överens om den men planerar inte utifrån samma strategier. Trots detta är slutsatsen att kommunernas översiktsplanering bidrar till den regionala målbilden eftersom målbilden i sig är så pass diffus. Därmed vore det fel att säga att deras planering inte *bidrar* till måluppfyllelse, men det vore även fel att säga att planeringen *leder* till måluppfyllelse eftersom det är svårt att avgöra vad det är som kommunerna exakt ska åstadkomma. Det här synliggör problemet med den dialog- och konsensusbaserade planeringen som medges enligt nuvarande planeringssystem, det vill säga att strategiområdena måste vara relativt öppna för att kommunerna ska kunna komma överens om dem. Den här studiens resultat och slutsatser öppnar för nya frågeställningar om hur planeringen fortsättningsvis bör utvecklas för att om möjligt nå ett energisnålt regionalt transportmönster och förverkliga den regionala målbilden.

8.2 Ett framtidsperspektiv – Regional fysisk planering

Vid intervjuerna framkom det att kommunerna är positivt inställda till Region Skånes arbete med Strukturbild, främst för det kunskapsutbyte som genereras via underlagsmaterial och via nätverkande. På det sättet har regionens planering varit en del i den kommunala fysiska planeringen eftersom ny kunskap och nya perspektiv finns med i bakhuvudet under planprocesserna. I övrigt menar informanterna att den regionala fysiska planeringen inte styr den kommunala planeringen. Dock råder det en samstämmighet om att en regional fysisk planering behövs för att hantera en regional tillväxt i kombination med minskade transportrelaterade utsläpp av växthusgaser. Analysen visade att kommunerna upplever att utveckling av infrastruktursystem skapar en vardagsmiljö, en geografi, där kommuninvånarna rör sig regionalt och därför är det nödvändigt att kommunen ser sig själva i ett större geografiskt sammanhang. Enligt analysen av planerna betraktas arbetspendling och regionförstoring som det normala och önskvärda i översiktsplaneringen. Det ses inte längre som tabu att vara en kommun med kraftig nettoutpendling och en låg självförsörjningsgrad gällande arbetsplatser. Istället skriver samtliga kommuner att förbättrade kommunikationer och pendlingsmöjligheter är viktigt fysiska strukturfrågor ur det regionala perspektivet. Dessa värderingar har medfört att behovet av en stärkt regional fysisk planering har uppmärksamats alltmer eftersom det saknas en harmonisering mellan regional tillväxtpolitik och kommunal fysisk planering. Dock råder det delade meningar om vilket eller vilka tillvägagångssätt som är mest lämpande för framtiden. Nedan följer ett antal möjligheter som kan ses som exempel på framtida styrningsformer, vilka kan utvecklas i kommande studier.

8.2.1 Utveckla det befintliga plansystemet

En *första möjlighet* är att arbeta vidare med *Strukturbild för Skåne* och utnyttja befintliga kapaciteter. Idag finns ett etablerat dialogforum i form av *Strukturbild för Skåne* och dialogen är igång där aktörerna har enats om en förankrad regional målbild. Nu gäller det att genom konsensus förfina och precisera målbilden med tillhörande strategiområden under dialogprocessens gång. Enligt denna studies resultat är en mycket viktig fråga hur begrepp så som stations- och kollektivtrafiknära läge, acceptabelt gång- och cykelavstånd, funktionsblandning, flerkärning ortsstruktur och täthet/exploateringsgrad kan utvecklas. Det krävs tydligare definitioner av begreppen för att ge en skärpt målbild som på samma gång synliggör konflikter för måluppfyllelse. För närvarande är strategiområdena alltför övergripande för att ge någon praktisk relevans. Frågan är hur definitionen av begreppen kan utvecklas så att de både tar hänsyn till den kommunala kontexten samtidigt som de får en praktisk relevans för att styra bebyggelseutvecklingen mot målbilden?

En idé kan vara att införa enhetliga men kontextspecifika definitioner av begreppen. Exempelvis skulle en kommun kunna bli tvungen att prioritera en utbyggnad i stationssamhällen eller att ett kollektivtrafiknära läge ges olika definitioner beroende på om kommunen ligger i ett starkt regionalt kollektivtrafikstråk eller om kommunen är en in- eller utpendlingskommun. Är kommunen en tydlig inpendlarkommun kanske handel och service bör inkluderas i definitionen av kollektivtrafiknära läge? Ytterligare ett problem är att exploateringsstrycket är mycket högt i västra Skåne och möjligtvis skulle detta kunna förändras om definitionen av exploateringsgrad kan utvecklas. Exploateringsgrad skulle kunna utvecklas till ett begrepp som styr utvecklingen mot en fastställd tät och hög bebyggelse i områden med högt exploateringsstryck, i kollektivtrafiknära lägen och i områden där marken utgörs av värdefull jordbruksmark. På så vis skulle småhusbebyggelse av lägre täthet automatiskt förskjutas österut på grund av lägre exploateringsstryck och mer lämplig mark för nybyggnation.

Resultatet visar att flerkärning ortsstruktur är ett problematiskt begrepp eftersom det tolkas olika beroende på vilken geografisk nivå som är utgångspunkten. I dagsläget finns indikationer på att den kommunala planeringen snarare leder till en regional utspriddhet än en regional flerkärnighet. För att åtgärda problemet måste utbyggnaden konsekvent styras till någon eller några prioriterade tätorter inom kommunen. Frågan är vilka tätorter som ska inkluderas i en utvecklad definition av begreppet och hur många tätorter varje kommun ska få lov att bygga ut? Ska kommunen endast få bygga ut nuvarande/framtida stationssamhällen, tätorter med ett visst befolkningsunderlag eller tätorter med ett visst serviceutbud? Det finns många frågor som är olösta och som aktörerna behöver arbeta vidare med. Osäkerheten med kontextspecifika definitioner är att ingen kommun är exakt den andre lik varvid för många definitioner kan komma att formuleras för att tillgodose samtliga kommuners intressen. Risken är att för många definitioner kommer att cirkulera, kommunerna blir osäkra på vilken som ska tillämpas och definitionerna förlorar sin betydelse. Det optimala är säkerligen ett begränsat antal definitioner men ändå så pass kontextspecifika att alla kommuner kan sorteras in under någon av definitionerna. Det bör bidra till att styra utvecklingen mot den förankrade målbilden.

En *andra möjlighet* är att genom mellankommunala samarbeten ta fram en *gemensam översiktsplan* för flera kommuner. Skåne Nordväst är ett exempel på ett politiskt samarbete mellan 11 kommuner i Skånes nordvästra hörn som skulle kunna resultera i en gemensam översiktsplan. En gemensam översiktsplan skulle ge vägledning vid efterföljande kommunal

planering och eftersom kommunerna sätts i ett större perspektiv blir andra prioriteringar möjliga. Dock kvarstår problemet med att översiktsplanen inte är juridiskt bindande.

En *tredje möjlighet* är att Region Skåne utses till regionplaneorgan enligt 7 kap. PBL (2010:900) med ansvar att ta fram en *regionplan för Skåne*. Regionplanen är inte juridiskt bindande men ska ge vägledning för beslut om översiktsplaner, detaljplaner och områdesbestämmelser. Region Skånes arbete med Strukturbild för Skåne skulle kunna mynna ut i en regionplan med fastlagda utvecklingsprinciper. En regionplan bör underlätta för kommunerna att planera mot samma målbild.

8.2.2 Förändra det befintliga plansystemet

En *fjärde möjlighet* är en *kommunsammanslagning*. En sammanslagning skulle innebära att Skånes 33 kommuner sammanfogas till ett fåtal administrativa enheter som var för sig omfattar ett större geografiskt område. Följden blir att kommunernas planeringsperspektiv utvidgas eftersom de får ett större geografiskt område att relatera utvecklingen till. Implementeringen av ett regionalt perspektiv i den fysiska planeringen bör underlättas och det bör även försvåras för kommunerna att planera emot varandra.

En *femte möjlighet* är att förändra nuvarande regelverk och införa *juridisk bindande regionplaner*. Med en juridiskt bindande regionplan måste planer som tas fram på en lägre nivå i planhierarkin följa regionplanens ramverk. Det skulle innebära att översiktsplaner, detaljplaner och områdesbestämmelser är underordnade regionplanen. Ett sådant system finns till exempel i Tyskland.

En *sjätte möjlighet* är att *avskaffa den regionala nivån*. Det skulle innebära att ramverket för den fysiska planeringen fastställs på nationell nivå och implementeras på lokal nivå. Systemet skulle medge mindre tveksamheter i planprocessen med tydliga riktlinjer från den nationella nivån. Ett sådant plansystem har nyligen införts i England.

En *sjunde möjlighet* är att återinföra en *nationell ortssystempolitik* av den typ som bedrevs under 1970-talet. Genom att styra var framtidens befolkning ska bo bör de transportrelaterade utsläppen av växthusgaser kunna minskas. Globaliseringen bidrar till en befolknings- och arbetsplatskoncentration i de större städerna vilket är en kumulativ process som driver på urbaniseringen ytterligare. Idag bor majoriteten av Sveriges befolkning i storstadsregionerna och i de större tätorterna och denna befolkning bidrar med lägre växthusgasutsläpp per capita än bosatta i till exempel en pendlar- eller glesbygdskommun. Eftersom tillväxt och ekonomisk utveckling styrs av samspelet mellan orterna i en storstadsregion är avstånd och transportsystemet mellan orterna avgörande för en fortsatt tillväxt. Införs en nationell ort- och regionsystempolitik kan bebyggelseutvecklingen bättre samordnas med infrastrukturplanering och infrastrukturinvesteringar. Med förbättrade möjligheter att nyttja miljöanpassade transporter bör de transportrelaterade utsläppen av växthusgaser kunna minskas.

Flera av ovanstående möjligheter berör någon typ av administrativ reform där en lokal kommun istället får inta rollen som en regional kommun. Enligt studiens resultat är kommunerna inte enväldiga i den fysiska planeringen utan de är beroende av marknadskrafterna. En viktig aspekt är därmed att ifrågasätta vilken betydelse större administrativa geografiska enheter eller ett regionalt planmonopol skulle ha för att förändra denna dynamik? Ur marknadssynpunkt kommer det fortfarande att vara mest lönsamt att

bygga där det finns en attraktivitet och ett befolkningsunderlag. Administrativa reformer kan bidra till att politikerna i högre grad vågar neka byggnation på olämpliga platser och istället rikta byggnation till andra platser eftersom alternativa lokaliseringar ökar i samband med större geografiska enheter. Dock kommer en regional kommun förmodligen inte att ha större möjligheter att påverka marknadskrafterna än en lokal kommun. Frågan är om det krävs en reform av de nationella spelreglerna för att förändra marknadsdynamiken? Detta öppnar för ytterligare frågeställningar som kan behandlas i kommande studier.

9 REFERENSER

Anderson, William P., Kanaroglou, Pavlos S. & Miller, Eric J. (1996). Urban form, energy and the environment: A review of issues evidence and policy. *Urban Studies*, 33(1): 7-35.

Bell, Douglas Adrian (1991). Office location – city or suburbs? *Transportation*, 18(3): 239-259.

Bellander, Gunilla (2005). *Blandstaden: ett planeringskoncept för en hållbar bebyggelseutveckling?*. Karlskrona: Boverket.

Bergdahl, Eva & Rönn, Magnus (2001). *Planering för funktionsintegrering – problem och utgångspunkter*. Umeå: CERUM, Umeå universitet (CERUM Working Paper Nr 30).

Blücher, Gösta (2006). 1900-talet – det kommunala planmonopolets århundrade. I Blücher, Gösta & Graningen, Göran (Red.), *Planering med nya förutsättningar: ny lagstiftning, nya värderingar*. Vadstena: Stiftelsen Vadstena forum för samhällsbyggande, ss. 133-155.

Boverket (2002). *Boken om detaljplaner och områdesbestämmelser: 2002 års revidering*. 4. uppl. Karlskrona: Boverket.

Boverket (2004). *Regionala tillväxtprogram och fysisk samhällsplanering*. 1. uppl. Karlskrona: Boverket.

Boverket (2005). *Är regionförstoring hållbar?*. 1. uppl. Karlskrona: Boverket.

Boverket (2008). *Bra dialog ger bra resultat: kommunala översiktsplaner och regionala utvecklingsprogram: fångar dagens regionala utvecklingsprogram upp idéer och ståndpunkter i kommunala översiktsplaner?*. 1. uppl. Karlskrona: Boverket.

Boverket (2009). *Regionplanering*. [Elektronisk] Uppdaterad 2009-03-06. Tillgänglig: <<http://www.boverket.se/Planera/Kommunal-planering/Regionplanering/>> [Hämtad 2013-04-10]

Boverket (2010a). *Fördjupning av och tillägg till översiktsplanen*. [Elektronisk] Uppdaterad 2010-03-05. Tillgänglig: <<http://www.boverket.se/Planera/Kommunal-planering/Oversiktsplanering/Tillagg-till-oversiktsplaner/>> [Hämtad 2013-04-10]

Boverket (2010b). *Planer som styrmedel för att minska samhällets klimatpåverkan*. 1. uppl. Karlskrona: Boverket.

Boverket (2011). *Rumslig utvecklingsplanering: Länken mellan regionalt tillväxtarbete och kommunal översiktsplanering*. 1. uppl. Karlskrona: Boverket (Rapport 2011:3).

Boverket (2012a). *Vision för Sverige 2025: dnr: 109-2640/2011: rapportering av regeringsuppdrag*. Karlskrona: Boverket.

- Boverket (2012b). *Riksintressen är nationellt betydelsefulla områden*. [Elektronisk] Uppdaterad 2012-07-02. Tillgänglig: <<http://www.boverket.se/Planera/Nationell-planering/Riksintressen/>> [Hämtad 2013-04-10]
- Boverket (2013). *PBL Kunskapsbanken*. [Elektronisk] Uppdaterad 2013-03-11. Tillgänglig: <<http://www.boverket.se/Global/Vagledning/Kunskapsbanken/PBL-kunskapsbanken-Regionplanering.pdf>> [Hämtad 2013-04-15]
- Cervero, Robert (1996). Mixed land-uses and commuting: Evidence from the American Housing Survey. *Transport Research A*, 30(5): 361-377.
- COMMIN The Baltic Sea Concept Share (2007). *Planning system in Sweden*. [Elektronisk] Tillgänglig: <http://commin.org/upload/Sweden/SE_Planning_System_in_Swedish.pdf> [Hämtad 2013-02-21] (BSR INTERREG III B project)
- Dahl, Åsa, Einarsson, Henrik & Strömquist, Ulf (2003). *Effekter av framtida regionförstoring i Stockholm-Mälarenregionen*. Västerås: Fördel Stockholm-Mälarenregionen (Rapport - Fördel Stockholm-Mälarenregionen Nr 1:2003).
- Dieleman, Frans M., Dijst, Martin & Burghouwt, Guillaume (2002). Urban form and travel behavior: Micro-economic household attributes and residential context. *Urban Studies*, 39(3): 507-527.
- Energimyndigheten (2012). *Transportsektorns energianvändning 2011*. Eskilstuna: Energimyndigheten (ES 2012:01).
- Engström, Carl-Johan, Fredriksson, Charlotta & Hult, Anna (2010). *ÖP – RUP: från svag länk till plattform för utvecklingskraft*. Stockholm: Kungliga tekniska högskolan, Stadsregioner och utvecklingskraft (STOUT-rapport 2010:1, Forskningsprogrammet för stadsregioner och utvecklingskraft).
- Esaiasson, Peter, Gilljam, Mikael, Oscarsson, Henrik & Wängnerud, Lena (2007). *Metodpraktikan: konsten att studera samhälle, individ och marknad*. 3., [rev.] uppl. Stockholm: Norstedts juridik AB.
- Europeiska kommissionen (2011). *Vitbok: Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem*. Bryssel: KOM(2011) 144 slutlig. [Elektronisk] Tillgänglig: <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:SV:PDF>> [Hämtad 2013-04-02]
- Ewing, Reid & Cervero, Robert (2010). Travel and the Built Environment: A Meta-Analysis. *Journal of the American Planning Association*, 76(3): 265-294.
- Hanssen, Jan Usterud (1995). Transportation impacts of office relocation: A case study from Oslo. *Journal of Transport Geography*, 3(4): 247-256.
- Hartoft-Nielsen, Peter (2002). *Stationsnærhedspolitikken i hovedstadsområdet - baggrund og effekter*. Hørsholm: Skov & Landskab (By- og Landsplanserien nr. 18-2002).

Holmberg, Bengt (2011). *Bebyggelsestruktur och transporter: en litteraturinventering*. Lund: Trafik och väg, Institutionen för teknik och samhälle, Lunds tekniska högskola (Rapport, Bulletin 264 – 2011).

Holmberg, Bengt & Brundell-Frej, Karin (2012). *Bebyggelsestruktur, resande och energi för persontransporter*. Lund: Trafik & väg, Institutionen för teknik och samhälle, Lunds tekniska högskola (Rapport, Bulletin 275 – 2012).

Johannessen, Asbjørn & Tufte, Per Arne (2003). *Introduktion till samhällsvetenskaplig metod*. 1. uppl. Malmö: Liber.

Johansson, Mats (2008). Storstadsregioner, tillväxt och regionförstoring – en kumulativ process?. I Cars, Göran & Engström, Carl-Johan (Red.), *Stadsregioners utvecklingskraft: trender och nya perspektiv*. Stockholm: Kungliga tekniska högskolan, Stadsregioner och utvecklingskraft, ss. 7-23 (STOUT-rapport 2008:1, Forskningsprogrammet för stadsregioner och utvecklingskraft).

Kenworthy, Jeffrey (2007). Urban Planning and Transport Paradigm Shifts for Cities of the Post-Petroleum Age. *Journal of Urban Technology*, 14(2): 47–70.

Kvale, Steinar & Brinkmann, Svend (2009). *Den kvalitativa forskningsintervjun*. 2. uppl. Lund: Studentlitteratur.

Länsstyrelsen i Skåne län (2010a). *Klimatmål för Skåne*. Malmö: Länsstyrelsen i Skåne län (Rapport 2010:1).

Länsstyrelsen i Skåne län (2010b). *Stationsnära läge: Detta är en del av ett samarbetsprojekt med syfte att stärka och underlätta planeringen i stationsorter*. Malmö: Länsstyrelsen i Skåne län.

Länsstyrelsen i Skåne (2012). *Skånska åtgärder för miljömålen – Regionalt åtgärdsprogram för miljö kvalitetsmålen 2012-2016*. Malmö: Länsstyrelsen Skåne (Länsstyrelserapport: 2012:7).

Mees, Paul (2010). Density and sustainable transport in US, Canadian and Australian cities: another look at the data. *12th WCTR, July 11-15, 2010 – Lisbon, Portugal*.

Meurs, Henk & Haaijer, Rinus (2001). Spatial structure and mobility. *Transportation Research Part D*, 6(6):429-446.

Milakis, Dimitris, Vlastos, Thanos & Barbopoulos, Nikos (2008). Relationships between Urban Form and Travel Behaviour in Athens, Greece. A Comparison with Western European and North American Results. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 8(3): 201-215.

Miljömål (2012). *Begränsad klimatpåverkan*. [Elektronisk] Uppdaterad 2012-10-11. Tillgänglig: <<http://www.miljomal.nu/sv/Miljomalen/1-Begransad-klimatpaverkan/>> [Hämtad 2013-04-02]

Naturvårdsverket (2007). *Tvågradersmålet i sikte?*. Stockholm: Naturvårdsverket (Rapport 5754).

Naturvårdsverket (2012). *Uppdrag färdplan: Sverige utan klimatutsläpp år 2050 Sammanfattning av delrapport*. Stockholm: Naturvårdsverket (Rapport 8574).

Naturvårdsverket (2013a). *Svenska utsläpp av växthusgaser*. [Elektronisk] Uppdaterad 2013-01-29. Tillgänglig: <<http://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Vaxthusgaser--nationella-utslapp/>> [Hämtad 2013-03-31]

Naturvårdsverket (2013b). *Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter*. [Elektronisk] Uppdaterad 2013-02-05. Tillgänglig: <<http://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter/>> [Hämtad 2013-03-31]

Naturvårdsverket (2013c). *Växthusgaser – utsläpp från inrikes transporter*. [Elektronisk] Uppdaterad 2013-02-05. Tillgänglig: <<http://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter/>> [Hämtad 2013-06-17]

Næss, Petter (1993). Transport energy in Swedish towns and regions. *Scandinavian Housing & Planning Research*, 10(4): 187-206.

Næss, Petter (2006). *Urban structure matters: residential location, car dependence and travel behaviour*. London: Routledge.

Næss, Petter (2012). Urban form and travel behavior: Experience from a Nordic context. *The Journal of Transport and Land use*, 5(2): 21-45.

Næss, Petter & Johannsen, Hans Henrik Winther (2004). *Regional Patterns of Urban Development and Travel Behaviour – It's a matter of proximity in addition to choice*. A revised version of the paper "Urban Patterns of Development Affect Travel Behaviour – Also at a Regional Level", which was submitted to and presented at the Third Joint Congress ACSP-AESOP, Leuven, Belgium, July 8-12, 2003. [Elektronisk] Tillgänglig: <<http://www.trafikdage.dk/td/papers/papers04/Trafikdage-2004-371.pdf>> [Hämtad 2013-03-02]

Næss, Petter & Lyssand Sandberg, Synnøve (1996). Workplace Location, Modal Split and Energy Use for Commuting Trips. *Urban Studies*, 33(3): 557-580.

Newman, Peter W.G. & Kenworthy, Jeffrey R. (1989). Gasoline Consumption and Cities. *Journal of the American Planning Association*, 55(1): 24-37.

Nilsson, Jan-Evert (2006). Regional planering i Sverige. I Blücher, Gösta & Graningen, Göran (Red.), *Planering med nya förutsättningar: ny lagstiftning, nya värderingar*. Vadstena: Stiftelsen Vadstena forum för samhällsbyggande, ss. 91-106.

Nordregio (2006). *Polycentrisk stadsutveckling ur ett europeiskt och nordiskt perspektiv*. Stockholm: Nordregio (Nordregio Working Paper 2006:5).

NUTEK, Verket för näringslivsutveckling (2005). *Regionala utvecklingsprogram, RUP: ett metodutvecklingsarbete*. Stockholm: NUTEK (Serie Nutek Info nr 062-2005).

Nyström, Jan & Tonell, Lennart (2012). *Planeringens grunder: en översikt*. 3. uppl. Lund: Studentlitteratur.

Näringsdepartementet (2003). *Rapport om tillväxtavtalen: tredje året - från tillväxtavtal till tillväxtprogram*. Stockholm: Näringsdepartementet (Departementsserien 2003:43).

Pettersson, Fredrik (2013). From words to action: Concepts, framings of problems and knowledge production practices in regional transport infrastructure planning in Sweden. *Transport Policy*, 29: 13-22.

Ramböll Management (2011). *Utvärdering Strukturbild för Skåne*. Stockholm: Ramböll Management (Rapport). Tillgänglig: <http://www.skane.se/Upload/Webbplatser/Strukturbild/Höst%202011/Utvärdering%20Strukturbild%20för%20Skåne.pdf> [Hämtad 2013-03-19]

Regeringen (2012). *Nationellt klimatarbete*. [Elektronisk] Uppdaterad 2012-08-28. Tillgänglig: <http://www.regeringen.se/sb/d/8756> [Hämtad 2013-04-02]

Regeringskansliet (2007). *Regionala utvecklingsprogram*. [Elektronisk] Uppdaterad 2012-11-06. Tillgänglig: <http://www.regeringen.se/sb/d/9724/a/91340> [Hämtad 2013-03-07]

Regeringskansliet (2009). *Transportpolitisk målstruktur i sammandrag*. [Elektronisk] Uppdaterad 2011-11-15. Tillgänglig: <http://www.regeringen.se/sb/d/11771/a/122569> [Hämtad 2013-04-02]

Regeringskansliet (2010). *Ny plan- och bygglag*. [Elektronisk] Uppdaterad 2010-03-18. Tillgänglig: <http://www.government.se/sb/d/12858/a/141916> [Hämtad 2013-06-14]

Regeringskansliet (2013). *Uppdrag: Hur skyddas jordbruksmark*. [Elektronisk] Uppdaterad: 2013-02-14. Tillgänglig: <http://www.regeringen.se/sb/d/16752/a/209159> [Hämtad 2013-05-16]

Region Skåne (2010a). *Markanvändning i Skåne*. Kristianstad: Region Skåne.

Region Skåne (2010b). *Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2010-2021*. Kristianstad: Region Skåne.

Region Skåne (2011a). *Så bildades Region Skåne*. [Elektronisk] Uppdaterad 2011-01-04. Tillgänglig: http://www.skane.se/sv/Om_Region_Skane/Hur-Region-Skane-bildades/ [Hämtad 2013-03-08]

Region Skåne (2011b). *Strukturbild för Skåne*. [Elektronisk] Uppdaterad 2011-09-29. Tillgänglig: <http://www.skane.se/strukturbild> [Hämtad 2013-03-09]

Region Skåne (2011c). *Scenarier och vägval*. [Elektronisk] Uppdaterad 2011-03-09. Tillgänglig: <http://www.skane.se/sv/Webbplatser/Strukturbild-for-skane/Strategier-for-Skane/Scenarier-och-vagval-/> [Hämtad 2013-03-10]

Region Skåne (2011d). *Flerkärnighet i Skåne*. Kristianstad: Region Skåne.

Region Skåne (2012a). *Förslag till strategier för Den flerkärniga miljonstaden Skåne: Strukturbild för Skåne*. Malmö: Region Skåne.

Region Skåne (2012b). *Förslag till upplägg och process*. [Elektronisk] Uppdaterad 2012-03-29. Tillgänglig: <<http://www.skane.se/sv/Webbplatser/Strukturbild-for-skane/Strategier-for-Skane/Scenarier-och-vagval-1/>> [Hämtad 2013-03-10]

Region Skåne (2012c). *Tätorter*. [Elektronisk] Uppdaterad 2012-10-30. Tillgänglig: <<http://www.skane.se/Skanes-utveckling/Samhallsanalys/Statistik/BefolkningFolkmangd/Tatorter/>> [Hämtad 2013-06-11]

Region Skåne (2013a). *Summerat: En sammanfattning av rapporter och TemaPM, Strukturbild för Skåne*. Malmö: Region Skåne.

Region Skåne (2013b). *Ett tätare Skåne värnar Europas bästa åkermark*. [Elektronisk] Uppdaterad: 2013-02-01. Tillgänglig: <<http://skane.se/sv/Skanes-utveckling/Ansvarsomraden/Planeringsdialog/Nyheter/thomasjnilssonskanese/>> [Hämtad 2013-05-16]

Reglab (2012). *Fysisk planering och regional utveckling*. [Elektronisk] Tillgänglig: <<http://www.reglab.se/fysiskplanering/wp-content/uploads/2012/11/Rapport-Fysisk-planering.pdf>> [Hämtad 2013-06-11] (Seminarie serie Reglab 2012).

SIKA, Statens institut för kommunikationsanalys (2007). *RES 2005-2006 Den nationella resvaneundersökningen*. Östersund: Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA Statistik 2007:19).

Skånetrafiken (2006). *Med buss i Skåne: strategi för busstrafiken*. Helsingborg: Skånetrafiken.

Stead, Dominic & Marshall, Stephen (2001). The Relationships between Urban Form and Travel Patterns. An International Review and Evaluation. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 1(2): 113-141.

Tillväxtanalys (2011). *Städer och deras tillväxtförutsättningar: En beskrivning av olika städer och deras förutsättningar för tillväxt*. Östersund: Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser (Rapport 2011:08).

Tillväxtanalys (2013). *Kommunal översiktsplanering och regionala utvecklingsprogram*. Östersund: Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser (Rapport 2013:01).

Tornberg, Patrik & Eriksson, Inga-Maj (2012). *Stadsstruktur och transportrelaterad klimatpåverkan: En kunskapsöversikt*. Stockholm: Institutionen för samhällsplanering och miljö, Kungliga tekniska högskolan (Rapport, serie: TRITA-SoM 2012-08).

Trafikanalys (2013). *Uppföljning av de transportpolitiska målen*. Stockholm: Trafikanalys (Rapport 2013:4).

Trafikverket (2010). *Trafikslagsövergripande planeringsunderlag för Begränsad klimatpåverkan*. Borlänge: Trafikverket (Rapport, publikationsnummer 2010:095).

Trafikverket (2012a). *Målbild för ett transportsystem som uppfyller klimatmål och vägen dit*. Borlänge: Trafikverket (Underlagsrapport, publikationsnummer 2012:105).

Trafikverket (2012b). *Persontransporter*. Borlänge: Trafikverket (Underlagsrapport, publikationsnummer 2012:121).

Quester, Anja (2006). *Alltagsmobilität und Siedlungsstruktur Eine Untersuchung am Beispiel von Schweden*. Diplomarbeit. Bonn: Geographisches Institut der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität. Svensk sammanfattning tillgänglig: <http://www.trivector.se/fileadmin/uploads/Traffic/Examensarbeten/Quester_sammanf_Vardaglig_roerlighet.pdf> [Hämtad 2013-02-04]

WSP (2011). *Bebyggelselokaliseringens betydelse för koldioxidutsläpp och tillgänglighet*. Stockholm: WSP Sverige AB (WSP Analys & Strategi rapport).

Lagar, förordningar och propositioner

Förordning (2003:595) om regionalt utvecklingsarbete

Förordning (2007:713) om regionalt tillväxtarbete

Lag (SFS 1996:1414) om försöksverksamhet med ändrad regional ansvarsfördelning

Lag (SFS 2010:630) om regionalt utvecklingsansvar i vissa län

Miljöbalk (SFS 1998:808)

Plan och bygglag (SFS 1987:10)

Plan och bygglag (SFS 2010:900)

Regeringens proposition 1981/1982:113, *Program för regional utveckling och resurshushållning*

Regeringens proposition 1993/94: 140, *Bygder och regioner i utveckling*

Regeringens proposition 1996/97:36, *Regional framtid*

Regeringens proposition 1997/98:62, *Regional tillväxt – för arbete och välfärd*

Regeringens proposition 2001/02:4, *En politik för livskraft och tillväxt i hela Sverige*

Regeringens proposition 2009/10:170, *En enklare plan- och bygglag*

SOU 1963:58, *Aktiv lokaliseringspolitik*

SOU 1994:36, *Miljö och fysisk planering*

SOU 2005:77, *Får jag lov? Om planering och byggande*

Översiktsplaner

Helsingborgs stad (2010). *ÖP 2010 – en strategisk översiktsplan för Helsingborgs utveckling*. Helsingborg: Helsingborgs stad.

Kävlinge kommun (2010). *Kävlinge översiktsplan ÖP 2010*. Kävlinge: Kävlinge kommun.

Lomma kommun (2011). *Översiktsplan 2010 för Lomma kommun*. Lomma: Lomma kommun.

Lunds kommun (2010). *ÖP 2010: översiktsplan för Lunds kommun*. Lund: Lunds kommun.

Osby kommun (2010). *Översiktsplan för Osby kommun*. Osby: Osby kommun.

Svedala kommun (2010). *Svedala översiktsplan 2010*. Svedala: Svedala kommun.

Trelleborgs kommun (2010). *Översiktsplan 2010 Trelleborgs kommun*. Trelleborg: Trelleborgs kommun.

Vellinge kommun (2013). *Vellinge översiktsplan 2010 – med utblick mot 2050*. [Elektronisk]
Tillgänglig: <<http://www.vellinge.se/kommun-politik/planer-och-styrdokument/oversiktsplan/oversiktsplan-2010-antagande/>> [Hämtad 2013-03-26]

Åstorps kommun (2012). *Översiktsplan 2012 Åstorps kommun*. Åstorp: Åstorps kommun.

Östra Göinge kommun (2012). *Översiktsplan 2012*. [Elektronisk]. Tillgänglig:
<<http://www.ostragoinge.se/Bygga--Bo/Oversiktsplan/>> [Hämtad 2013-03-25]

BILAGA 1

Sammanställning av Skånes kommuner med aktuell status för respektive översiktsplan. **Grön markering** visar de kommuner och planer som inkluderades i studien. **Röd markering** visar den översiktsplan som uteslutits eftersom den antogs efter studiens uppstart.

Kommuner i Skåne		
Nummer	Kommun	Antagen översiktsplan
1	Bjuv	2009-05-28
2	Bromölla	Pågå
3	Burlöv	Pågå
4	Båstad	2008-09-24
5	Eslöv	2002-02-25
6	Helsingborg	2010-05-18
7	Hässleholm	2007-05-02
8	Höganäs	Pågå
9	Hörby	Pågå
10	Höör	Pågå
11	Klippan	Pågå
12	Kristianstad	2013-03-12
13	Kävlinge	2010-02-11
14	Landskrona	Pågå
15	Lomma	2011-02-10
16	Lund	2010-10-28
17	Malmö	Pågå
18	Osby	2010-11-29
19	Perstorp	2006-05-29
20	Simrishamn	2001-05-28
21	Sjöbo	2009-03-30
22	Skurup	2009-10-26
23	Staffanstorp	2009-11-30
24	Svalöv	2007-05-28
25	Svedala	2010-06-09
26	Tomelilla	Pågå
27	Trelleborg	2010-06-21
28	Vellinge	2013-01-23
29	Ystad	2005-11-17
30	Åstorp	2012-10-29
31	Ängelholm	Pågå
32	Örkelljunga	2008-12-15
33	Östra Göinge	2012-09-20

BILAGA 2

Sammanställning av textanalysen av översiktplanerna. Det som visas med **svart text eller med citat** är direkt hämtat ur översiktsplanerna medan det som visas med **blå text** är forskarens egen tolkning eller sammandrag av en längre textbeskrivning.

TÄTHET								
KOMMUN	Koncentreras utbyggnaden till tätorterna?	Till vilka tätorter?	Planeras förtätning?	Finns en definition av förtätning?	Pekas förtätning ut på plankartan?	Tillåts bebyggelse på landsbygden?	Hur definieras samlad bebyggelse alternativt sammanhållen bebyggelse?	Ges de olika utbyggnadsområdena en prioriteringsordning?
Osby	<p>I HUVUDSAK</p> <p>"Av bl.a. kommunalekonomiska skäl, måste kommunen välja ut ett begränsat antal orter och områden där den väljer att satsa"</p> <p>Ca 50 % till Osby</p>	<p>"Planen anvisar mark för ca 1000 nya bostäder fram till 2025, varav ca 500 i Osby tätort"</p> <p>Nya bostadsområden pekas i ÖP ut i:</p> <ul style="list-style-type: none"> Osby tätort Killeberg <p>"Ställningstagande om bostadsbyggandet i Lönsboda och Killeberg-Loshult görs i kommande FÖP"</p> <p>"Målet är kommunens tätorter ska ges goda utbyggnadsmöjligheter"</p> <p>"I Osby tätort, Lönsboda, Killeberga och Visseltofta ska alltid finnas en planreserv för verksamheter"</p>	<p>JA</p> <p>I Osby tätort.</p> <p>"Förtätningmöjligheter i Osby centrum (ej studerade i denna plan) bedöms rymma ca 100 nya lägenheter"</p>	<p>INGEN UTTALAD</p> <p>"Utbyggnad av bostäder bör ske inom nuvarande tätort genom utnyttjande av redan upprättade planer och genom förtätning – som det finns goda förutsättningar för"</p> <p>"I Osby tätort finns förutsättningar för tillskapande av nya bostäder genom förtätning ././ I kommunens centrumberedning pågår ett arbete med att identifiera mark i tätorten som skulle kunna nyttjas för förtätning ././ En förtätning skapar fler bostäder och nyttjar redan gjorda investeringar. Den ger också möjlighet att försköna stadsbilden"</p>	<p>NEJ</p>	<p>JA</p> <p>"ÖP uttalar stöd för bostadsbyggande på landsbygden"</p> <p>"Kommunen har en positiv inställning till bebyggelseutveckling på landsbygden. Detta gäller såväl bostadshus, fritidshus som annan bebyggelse"</p> <p>"För att underlätta för den som vill bygga, anvisar planen dessutom tre områden som är lämpliga att planera för samlad fritidshusbebyggelse. Lämplighetsbedömningen är bara översiktlig. Kommunen kommer inte att engagera sig i planeringen av dessa eller andra fritidshusområden. Fältet är fritt fram för berörda fastighetsägare och andra privata aktörer att i samråd utveckla förslagen"</p>	<p>"Samlad bebyggelse redovisas på den kommuntäckande plankartan. Begreppet samlad bebyggelse är hämtat från Plan- och bygglagen ././ ÖP: s redovisning av vilka områden som ska räknas till samlad bebyggelse, utgår från byggnadsnämndens beslut"</p>	<p>JA, FÖR OSBY TÄTORT</p> <p>I fördjupningen för Osby tätort ges en prioriteringsordning för bostäder enligt:</p> <ul style="list-style-type: none"> Områden med hög prioritet (1-3) Områden med mellan prioritet (4) Framtida områden (5-6) Utanför prioriteringslistan (7-8) <p>"Områdena 1-7 kan byggas ut under en 10-årsperiod om efterfrågan motiverar detta"</p> <p>Utbyggnadsområdena för verksamheter ges ingen prioriteringsordning</p>
Åstorp	<p>JA</p>	<ul style="list-style-type: none"> Åstorp Nyvång Kvidinge Hyllinge 	<p>JA</p> <ul style="list-style-type: none"> Åstorp <ul style="list-style-type: none"> 300 lägenheter i flerbostadshus 80 radhus 50 villor Kvidinge <ul style="list-style-type: none"> 52 villor Hyllinge <ul style="list-style-type: none"> 40 radhus 6 villor 	<p>INGEN UTTALAD</p> <p>"Åstorps kommuns begränsade yta och stora andel högkvalitativ jordbruksmark gör det angeläget att studera förtätningmöjligheter"</p>	<p>JA</p> <p>6 områden pekas ut i Åstorps tätort med ringar</p> <p>Därutöver finns en tabell med alla utbyggnadsområden för bostäder som beskriver övriga områden där förtätning planeras (se "Planeras förtätning?")</p>	<p>RESTREKTIVT</p> <p>"Kommunen är positiv till kompletterande verksamheter inom jordbruket"</p> <p>"Ytterligare bebyggelse inom den skogsbevuxna delen av Söderåsen ska inte tillåtas"</p>	<p>"Kommunfullmäktige har beslutat om omfattningen, dvs. vilken bebyggelse som ligger inom område med sammanhållen bebyggelse. Som regel innebär område med sammanhållen bebyggelse att det skall finnas minst 10 hus där tomterna gränsar direkt till varandra. Inom dessa områden krävs bygglov i huvudsak på samma sätt som inom planlagt område"</p>	<p>JA</p> <p>För samtliga utbyggnadsområden för bostäder finns en tabell som anger prioriteringsordningen för alla områden. Tabellen anger även årtalsintervall, 2013-2029, för då respektive utbyggnadsområde planeras att bli bebyggt</p>

TÄTHET

KOMMUN	Koncentreras utbyggnaden till tätorterna?	Till vilka tätorter?	Planeras förtätning?	Finns en definition av förtätning?	Pekas förtätning ut på plankartan?	Tillåts bebyggelse på landsbygden?	Hur definieras samlad bebyggelse alternativt sammanhållen bebyggelse?	Ges de olika utbyggnadsområdena en prioriteringsordning?
Svedala	I HUVUDSAK Ca 66 % till Svedala Ca 34 % till Bara och Klågerup	<p>”Bebyggelseutvecklingen sker framförallt till de tre tätorterna:</p> <ul style="list-style-type: none"> Svedala (2/3) Bara och Klågerup (1/3)” <p>”Planförslaget visar 2600 nya lägenheter med fördelningen:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1800 till Svedala (varav 600 är förtätning) 700 till Bara 100 till Klågerup” <p>Därutöver finns ett utbyggnadsområde i Börringe och utredningsområden i Lindholmen. I framtiden kan även Västra Kärrstorp (3 km till pågatåg i Vellinge kommun) och Holmeja (ligger nära väg 108 där busshållplats finns) bli aktuellt</p> <p>”Holmeja, Börringe, Lindholmen och Västra Kärrstorp har tillförts planhandlingarna med motiveringen att en begränsad utbyggnad krävs för att bibehålla en levande landsbygd”</p>	<p>JA</p> <p>”Omfattande förtätningar föreslås i Svedalas och Baras centrala delar. Viss förtätning är även möjlig i Klågerup”</p>	<p>INGEN UTTALAD</p> <p>Skriver för Svedala: ”Inom befintlig bebyggelse planeras för förtätning och utveckling av en tydligare småstadskaraktär i samhällets centrum”</p>	<p>JA</p> <p>För alla 3 tätorterna. Både på den kommunövergripande plankartan och mer i detalj på respektive plankarta till varje tätort</p>	<p>RESTRIKTIVT</p> <p>”Kommunen vill visa en positiv inställning till binäringar och nya verksamheter i befintliga jordbruksbyggnader”</p> <p>”Kommunen har en positiv inställning till att fler hästgårdar etableras inom det skogsbeklädda backlandskapet”</p> <p>”Kommunen vill prioritera jordbruksintresset och landskapsvärdena utanför tätorter och samlad bebyggelse. Där är ny spridd bebyggelse i regel inte lämpligt”</p> <p>”En restriktiv hållning till ny spridd bebyggelse krävs i tätorternas randzon för att bevara framtida handlingsfrihet för orternas utbyggnad”</p> <p>Inom och i direkt anslutning till samlad bebyggelse kan ny bebyggelse tillåtas enligt kommunens riktlinjer</p>	<p>”Med samlad bebyggelse avses enligt plan- och bygglagen (PBL) bebyggelsegrupper om 10-20 hus, om de bebyggda tomterna gränsar till varandra eller åtskiljs av en väg, parkmark eller liknande. Detta gäller områden som inte omfattas av detaljplan”</p>	<p>NEJ</p> <p>Skriver för Svedala: ”Eftersom marken är privatägd och odlad kan kommunen inte styra vilken mark som blir tillgänglig för exploatering. En utbyggnad bör ske från centrum och utåt”</p>
Helsingborg	<p>JA OCH TILL KNUTPUNKTER FÖR KOLLEKTIVTRAFIK</p>	<ul style="list-style-type: none"> Tätorten Helsingborg 7 befintliga stationssamhällen: <ul style="list-style-type: none"> Kattarp Ödåkra Mörarp Påarp Vallåkra Gantofta Rydebäck 4 nya stationsområden: <ul style="list-style-type: none"> Domsten Hittarp/Laröd Vege (Utvälinge) Raus Utveckling av byar med möjlighet till god kollektivtrafik. De ligger nära ett stationssamhälle eller har möjlighet att utveckla annan god kollektivtrafikförsörjning till Helsingborg <ul style="list-style-type: none"> Allerum Hjälmsult Bärslov Hasslarp Varsam komplettering av mindre byar på landsbygden 	<p>JA</p> <p>”För att växa resurseffektivt /.../ ska vi i första hand växa genom förtätning”</p> <p>”Vi ska i första hand förtäta och optimera befintliga verksamhetsområden”</p> <p>”Med ledstjärnan att Helsingborg utvecklas hållbart genom förtätning ska lämpliga förtätningar utredas och planeras”</p> <p>”Även i några av stationsorterna finns befintlig stadsbebyggelse som med fördel kan kompletteras genom lämpliga förtätningar”</p> <p>”Inom Helsingborgs storskaliga flerbostadsområden (8 st) finns möjlighet till utveckling och bebyggelsekomplettering”</p> <p>”Vid utveckling av befintliga/nya stationssamhällen bör förtätning av redan bebyggd mark uppmuntras och studeras tillsammans med boende och verksamma i området”</p> <p>”Utveckling av byar med möjlighet till god kollektivtrafik /.../ Främst ses möjlighet att komplettera med enbostadshus /.../ Möjlighet att komplettera med enstaka flerbostadshus samt olika former av äldreboenden bör övervägas”</p>	<p>JA</p> <p>”Förtätning betyder nybyggnation inom befintliga bebyggelseområden och kan göras på olika sätt: genom komplettering av bebyggelsen inom befintlig struktur, utveckling av ny tätare struktur på lågutnyttjade ytor och genom olika former av till- och påbyggnader. Förtätning innebär vinster för miljön eftersom vi hushåller med vår jordbruksmark och effektiviserar energiförbrukningen genom att befintlig infrastruktur utnyttjas på ett mer effektivt sätt. Att använda markresurser effektivt betyder också att vi får mer plats över; plats för fler bostäder, fler grönytor, verksamheter och service, vilket skapar mervärde för områden i fråga”</p>	<p>JA</p> <p>Kartan pekar ut:</p> <ul style="list-style-type: none"> Stora utvecklingsområden Komplement i befintlig stadsbebyggelse – utveckla till blandad stad Utveckling och komplettering i storskaliga flerbostadshusområden Utveckling av befintliga/nya stationssamhällen Utveckling av byar med möjlighet till god kollektivtrafik Varsam komplettering av mindre byar på landsbygden 	<p>RESTRIKTIVT</p> <p>”Småbyar och husgrupper på landsbygden, utan kollektivtrafikförsörjning och utan egen service bör endast tillåtas växa inom det område som redan är ianspråktaget för bebyggelse. Enstaka avstyckningar kan beviljas och planer för små bostadskompletteringar kan provas. I reella tal handlar det om att endast enstaka nya bostäder kan provas lämpliga i varje husgrupp” (se ”Hur definieras samlad bebyggelse alternativt sammanhållen bebyggelse?”)</p> <p>”Landborgen, havet, skogarna, ravinerna och åkerlandskapet definierar Helsingborg och ger det dess karaktär. Genom att analysera landskapsbilden /.../ har ett antal landskapskaraktärer identifierats (13 st). När landskapet utvecklas eller projekt provas bör det ske enligt dessa riktlinjer”</p>	<p>”Helsingborgs stad har antagit en definition av samlad bebyggelse och identifierat bebyggelsegrupper som faller under denna kategori och där bygglagsplikter regleras enligt plan- och bygglagen. För nybyggnad av tre eller flera huvudbyggnader krävs att detaljplan föregår bygglovsprövning. Totalt finns cirka 20 småbyar eller husgrupper där detta gäller”</p> <p>”I fördjupnings-PM utvecklas bedömningskriterierna för prövning av lämplighet av kompletterande bebyggelse”</p>	<p>NEJ</p> <p>”I ÖP görs inte någon prioritering eller tidsättning av olika geografiska områdens utveckling. Som strategisk ÖP ska ÖP vara flexibel, möjliggöra variation och ge beredskap för ett samhälle i förändring”</p>

TÄTHET

KOMMUN	Koncentreras utbyggnaden till tätorterna?	Till vilka tätorter?	Planeras förtätning?	Finns en definition av förtätning?	Pekas förtätning ut på plankartan?	Tillåts bebyggelse på landsbygden?	Hur definieras samlad bebyggelse alternativt sammanhållen bebyggelse?	Ges de olika utbyggnadsområdena en prioriteringsordning?
Kävlinge	<p>I HUVUDSAK</p> <p>Ca 72 % till Kävlinge-Furulund Ca 22 % till Löddeköpinge Ca 11 % till Ålstorp/Hoferup Ca 5 % till Dösjebro</p>	<p>Den största utbyggnaden planeras att ske i Kävlinge-Furulund och Löddeköpinge. Totalt planeras 3400 lägenheter</p> <ul style="list-style-type: none"> Kävlinge-Furulund (1900 resp. 570 lägenheter) Löddeköpinge och dess omland (Barsebäcks by, Barsebäckshamn och Barsebäck Sjöstad planeras ca 760 lägenheter) Ålstorp/Hoferup (380 lägenheter) Dösjebro (190 lägenheter) <ul style="list-style-type: none"> ÖP redogör för 10 byar, utbyggnad planeras i: <ul style="list-style-type: none"> Häg: Detaljplanering för bostäder pågår, 10 lägenheter Barsebäcks by: Planlagt, 60 lägenheter Barsebäckshamn: Utbyggnad har diskuterats oh bör prövas i fortsatt planläggning Stora Harrie: Utbyggnad har diskuterats Lilla Harrie: Ett planlagt område samt ett område som håller på att bebyggas med 20 lägenheter <p>Utpekade utbyggnadsområden i byarna finns alltså i:</p> <ul style="list-style-type: none"> Barsebäcks by Lilla Harrie <p>Ingen utbyggnad planeras i Vikhög, Södervidinge, Virke och Stävie</p> <ul style="list-style-type: none"> Övrig utbyggnad planeras i: <ul style="list-style-type: none"> Barsebäck Resort (Järavallen) Försiktig utbyggnad av nya bostäder i kustområdet Barsebäck-Järavallen. Omfattar de områden som nämnts ovan. 	<p>JA</p> <p>”ÖP föreslår att ca 50 % av kommunens utbyggnad under planperioden ska ske genom förtätning och återanvändning av mark”</p> <p>”Äldre verksamhetsområden inom centrala Kävlinge (Kävlinge Östra Centrum) och vid Barsebäcksverket (Barsebäck Sjöstad) planeras att omvandlas till bostadsområden”</p> <p>”Viss möjlighet till förtätning inom Löddeköpinge ges”</p>	<p>INGEN UTTALAD</p> <p>”Bygga inåt” genom förtätning och omvandling av äldre industriområden i syfte att spara god åkermark”</p> <p>”Att komplettera och koncentrera bebyggelsen inom nuvarande tätortsgränser, ”Bygga inåt”, är en uttalad målsättning”</p>	NEJ	<p>RESTREKTIVT</p> <p>”Ny bostadsbebyggelse bör som huvudregel inte tillåtas utanför befintliga bebyggelsegrupper. Det bör heller ej tillåtas utanför i ÖP föreslagna utbyggnadsområden och utredningsområden, inom områden enligt kommunens naturvårdsprogram, inom vägområden och strandskyddsområden eller inom riksintresseområden”</p> <p>”Riktlinjerna i dokumentet ”Råd och rekommendationer för bebyggelse på landet utanför planlagt område” ska följas vid ny- och ombyggnad på landsbygden”</p> <p>”Etablering av hästgårdar utanför tätortszonerna kan som huvudregel prövas positivt. Riktlinjer ges i dokumentet ”Riktlinjer för etablering av hästgårdar och byggande av bostäder i befintliga hästgårdars närhet”</p> <p>”Spridd bebyggelse i kustzonen bör undvikas”</p>	<p>”Samlad bebyggelse definieras som bebyggelse med 10-20 hus på tomter i princip gränsade till varandra. Kommunfullmäktige har beslutat vilka områden som ska anses utgöra samlad bebyggelse enligt PBL. Enligt PBL krävs inte bygglov för vissa åtgärder utanför samlad bebyggelse, om området saknar detaljplan”</p>	<p>NEJ</p> <p>Pekar endast ut utbyggnadsområden och utredningsområden för bostäder och verksamheter</p> <p>”Redovisade utbyggnadsområden för bostäder tillgodoser utbyggnadsbehovet under planperioden. Därutöver redovisar planen ett antal utredningsområden. Även dessa områden kan, där så prövats lämpligt, bli aktuella för utbyggnad under planperioden”</p>
Lomma	<p>JA</p> <p>Ca 70 % till Lomma Ca 25 % till Bjärred-Borgeby Ca 5 % till övrigt i kommunen</p>	<p>”Den principiella utgångspunkten är att nya områden för bostäder, service och verksamheter ska lokaliseras till de stora tätorterna Lomma resp. Bjärred-Borgeby. Viss utbyggnad kan övervägas i Flädie by och övriga mindre samhällen i kommunen”</p> <p>”Totalt 2000 lägenheter under planperioden. Mellan 2011-2020 planeras en utbyggnad av cirka 1400 bostäder och mellan 2021-2030 cirka 600 bostäder”</p> <p>”Av alla bostäder som byggs mellan 2011-2030 planeras 70 % till Lomma tätort. Utbyggnadsområdet Lomma Hamn står för nästan 50 % av bostadsutbyggnaden”</p> <ul style="list-style-type: none"> Lomma tätort: ca 1400 lägenheter Bjärred-Borgeby: ca 500 lägenheter I kommunen i övrigt: ca 100 lägenheter 	<p>JA</p> <p>”I Lomma tätort prövas förtätning i befintlig bebyggelse”</p> <p>”I framtiden föreslås en förtätning och utökning av verksamhetsområdet i Alnarpområdet”</p>	<p>INGEN UTTALAD</p> <p>”Ny bebyggelse ska huvudsakligen ske genom förtätningar och utbyggnad av Lomma Hamn står för cirka 50 % av de bostäder som ska byggas fram till 2030. Befintlig tätortsmark räcker dock inte till för utbyggnadsområdet och högklassig jordbruksmark tas därför i anspråk”</p>	NEJ	<p>RESTRIKTIVT</p> <p>”Ny bebyggelse på landsbygden, för annat än jordbruksändamål, bör undvikas såvida inte mycket särskilda skäl finns”</p> <p>”I möjligaste mån ska exploatering av den högvärdiga jordbruksmarken undvikas”</p> <p>”Utbyggnad av nya bostäder ska i första hand ske inom eller i anslutning till befintliga samhällen. En spridd bebyggelse ska undvikas i syfte att bibehålla det öppna landskapets karaktär”</p>	<p>”Samlad bebyggelse definieras som en bebyggelsegrupp om tio eller flera hus, vars tomter gränsar till varandra eller endast skiljs åt av väg, parkmark eller liknande. Även en mindre bebyggelsegrupp kan betraktas som samlad bebyggelse om den gränsar till detaljplanlagt område och den tillsammans med bebyggelsen i det planlagda området omfattar fler än tio hus”</p>	<p>JA: BOSTÄDER NEJ: VERKSAMHETSOMRÅDEN</p> <p>Utbyggnadsområden för bostäder beskrivs både med text och med årtalsintervall, 2011-2020 samt 2021-2030</p> <p>För bostäder: ”I första hand färdigställs pågående utbyggnadsområden i Lomma tätort. I Lomma tätort prövas ny bebyggelse i området Prämlyckan-Lindströms samt förtätning i befintliga områden”</p> <p>”I Östra Borgeby färdigställs först området vid Rutsborgsvägen. Därefter föreslås en fortsättning nordväst om Borgeby, sedan öster om Borgeby och slutligen öster om Bjärred”</p> <p>”I Alnarpområdet finns diskussioner om att bygga nya studentbostäder under de kommande åren”</p>

TÄTHET

KOMMUN	Koncentreras utbyggnaden till tätorterna?	Till vilka tätorter?	Planeras förtätning?	Finns en definition av förtätning?	Pekas förtätning ut på plankartan?	Tillåts bebyggelse på landsbygden?	Hur definieras samlad bebyggelse alternativt sammanhållen bebyggelse?	Ges de olika utbyggnadsområdena en prioriteringsordning?
Lund	<p>JA</p> <p>Ca 50 % till Lund (Se "Till vilka tätorter?")</p>	<p>"ÖP ger en planberedskap för sammanlagt cirka 31 350 bostäder"</p> <p>2/3 av bostäderna är lokaliserade till Lund och Stångby (har redan spår bunden kollektivtrafik)</p> <ul style="list-style-type: none"> Lund: 52,7 % Stångby: 10,8 % <p>1/3 är huvudsakligen lokaliserade till Dalby och Veberöd som är belägna längs Simrishamnsbanan (nya pågatågsstationer) samt till Södra Sandby som ligger nära utvecklingsområdet Lund NE/Brunnshög i nordöstra Lund.</p> <ul style="list-style-type: none"> Dalby: 9,3 % Veberöd: 8,1 % Södra Sandby: 6,7 % <p>De mindre tätorterna ges en planberedskap som bidrar till ett jämnt inflöde av barnfamiljer för att bibehålla serviceunderlag.</p> <ul style="list-style-type: none"> Genarp: 1,8 % Torna Hällestad: 0,7 % Revingeby: 0,5 % 	<p>JA</p> <p>"I tätorten Lund bedöms ca 7500 bostäder kunna byggas inom redan planlagt område, varav 6300 i den första fasen och ca 1200 i den andra fasen. Cirka 700 bostäder bör på samma sätt kunna tillkomma i Dalby, Södra Sandby och Veberöd i den första fasen. Förtätning bör också innehålla verksamheter"</p> <p>"Staden ska framförallt förtätas i strategiska lägen såsom i stadsdelscentrum och vid starka kollektivtrafikhållplatser och stråk"</p>	<p>JA</p> <p>"Förtätning kan grovt indelas i tre kategorier: förtätning i syfte att skapa bättre underlag för handel, service och kollektivtrafik, förtätning genom omvandling av verksamhetsområden, samt förtätning i områden där det finns behov av att läka staden"</p>	<p>JA</p>	<p>RESTRIKTIVT</p> <p>"Kommunen ska vara restriktiv mot annan markanvändning på brukningsvärd jordbruksmark än för jordbruksändamål"</p> <p>"Prövning av förhandsbesked och bygglov på landet sker enligt PBL 8 kap. och ÖPs "Vägledning vid byggnation på landsbygden"</p> <p>"Ej planlagd ny bebyggelse i tätortsnära zon provas restriktivt"</p> <p>"Tillkommande bebyggelse på landsbygden bör – om inte särskilda skäl förekommer – placeras i anslutning till befintlig bebyggelse"</p>	<p>SAKNAS</p>	<p>JA</p> <p>ÖP har en planperiod på 40 år, indelat i två faser (1-20 år och 21-40 år)</p> <p>"I ÖPs första fas prioriteras förtätning och nyexploatering i de lägen som har bäst tillgång till högvärdig kollektivtrafik, dagligvarubutik och cykelavstånd till Lunds centrum och Kungskapsrådet. Den andra fasen innehåller utbyggnadsområden som inte är fullt lika bra ur kollektivtrafiksynpunkt. Dessa områden bör bebyggas sist i planperioden och efter att läget för klimatfrågan och biltrafiken analyserats ytterligare"</p> <p>"Av tätorterna i öster får Dalby den ledande rollen i den första fasen. På sikt kommer bebyggelseutvecklingen i tätorterna alltmer att förskjutas mot Veberöd, förutsatt att Simrishamnsbanan byggs ut, samt till Södra Sandby"</p> <p>ÖP ger en prioriteringsordning för bostadsutbyggnaden, 1-4, för samtliga utbyggnadsområden</p> <p>"Utbyggnadsordningen och takten är preliminär. Precisering sker framförallt i utbyggnadsprogram (UBP) och i mark- och bostadsförsörjningsprogrammet (MBP)"</p>
Östra Göinge	<p>NEJ</p> <p>"ÖP utgår från att den flerkärniga Ortsstrukturen, det spridda boendet på många byar av varierande storlek, är en tillgång för kommunen och en bra grund för att utveckla det goda boendet"</p> <p>"Inriktningen i ÖP är att skapa förutsättningar för att alla byar ska kunna växa"</p>	<p>"Byarna kommer att växa olika mycket i förhållande till sin storlek, vissa kommer att växa mer än andra. Det är rimligt att anta att de byar som har bäst kollektivtrafik, dvs. Hanaskog, Knislinge och Broby kommer att växa snabbast"</p> <p>I ÖP redovisas hur 9 byar och landsbygden ska utvecklas:</p> <ul style="list-style-type: none"> Hanaskog Knislinge Broby Östanå – Hemmestorp Boalt Glimåkra Sibbhult Immeln Hjärsås 	<p>JA</p> <p>"ÖP pekar ut möjlighet att förtäta i centrala lägen. När byggnader ska rivas eller större ombyggnader planeras kan möjligheten till förtätning provas i plan. Ny bebyggelse bör då utformas så att byarnas centrala delar får en mer urban prägel"</p> <p>Byförtätning eller byförnyelse pekas ut för:</p> <ul style="list-style-type: none"> Hanaskog Knislinge Broby Östanå Glimåkra Sibbhult Immeln Hjärsås 	<p>JA</p> <p>"Byförtätning = Att bygga inom befintlig bebyggelse exempelvis bostäder, butiker och kontor. Det kan också innebära att bygga grönområden, industrimark, parkeringsplatser"</p> <p>"Byförnyelse = Program över hur man vill utveckla byns centrum"</p>	<p>JA</p> <p>Kartorna pekar ut:</p> <ul style="list-style-type: none"> Byförtätning Byförtätning centrum Byförnyelse Byförnyelse förtätning av blandad bebyggelse <p>Otydligt om byförnyelse alltid innebär förtätning, eller om det bara gör det i vissa fall</p>	<p>RESTRIKTIVT</p> <p>"Kommunen är positiv till en utbyggnad i de mindre byarna och till att en planberedskap ska finnas även där"</p> <p>"Nya bostadshus utanför byarna ska placeras i närheten av befintliga grupper med hus, små byar, eller i anslutning till en gård eller ett torp på landsbygden. Kommunen vill inte tillåta spridd bebyggelse utan bevara tystnaden, naturen och lugnet"</p> <p>"Enstaka hus kan provas i bygglov men i känsliga lägen eller om flera hus ska byggas krävs bygglov"</p>	<p>"Sammanhållen bebyggelse" = Bebyggelse på tomter som gränsar till varandra eller skiljs åt endast av väg, gata eller parkmark"</p>	<p>NEJ</p> <p>"Genomförande av ÖP innebär att man i första hand bebygger befintliga planer och förtätar i byarna. ÖP pekar även ut områden i anslutning till byarna för strategisk utbyggnad av bostäder, verksamheter och handel"</p> <p>Det saknas en tydlig prioriteringsordning för respektive by vad gäller bebyggelseutveckling</p>

TÄTHET

KOMMUN	Koncentreras utbyggnaden till tätorterna?	Till vilka tätorter?	Planeras förtätning?	Finns en definition av förtätning?	Pekas förtätning ut på plankartan?	Tillåts bebyggelse på landsbygden?	Hur definieras samlad bebyggelse alternativt sammanhållen bebyggelse?	Ges de olika utbyggnadsområdena en prioriteringsordning?					
Trelleborg	<p>I HUVUDSAK</p> <p>Ca 80 % till Trelleborg</p> <p>”Utbyggnader föreslås i utvecklingsorter och i Trelleborgs stad medan det i byar endast föreslås mindre kompletteringar”</p> <p>”Utvecklingsorterna studeras i par av anledningen att paren ska kunna dra nytta av varandra, t.ex. avseende offentlig service:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Skegrie – Västra Tommarp • Anderslöv – Alstad • Smygehamn – Beddingestrand” <p>”Finns ett programområde för bevarande och utveckling av Smygehuksområdet. Målet med planeringen är att bevara och förstärka platsens befintliga värden samtidigt som förutsättningar ges för besöksnäringen att utvecklas”</p>	<p>”Cirka 4000 bostäder planeras inom en 20-års period. Av dessa föreslås huvuddelen lokaliseras till Trelleborgs stad, men även i utvecklingsorter, framför allt Skegrie- Västra Tommarp”</p> <p>Kan fördelas enligt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trelleborg: 3200 • Skegrie – Västra Tommarp: 300 • Övriga utvecklingsorter: 300 <ul style="list-style-type: none"> - Anderslöv – Alstad - Smygehamn - Beddingestrand <p>Landsbygd och 40 kyrkbyar: 200</p>	JA	<p>I Trelleborgs stad.</p> <p>”Planeringsramen för förtätning bör vara 500-1000 bostäder”</p>	INTE UTTALAD	<p>”Utnyttja marken bättre och förtäta i befintliga strukturer”</p> <p>”Förtätning ska vila både på att utnyttja överlopsmark i vår stad och utnyttja den effektivt”</p>	DELVIS	<p>”Har identifierat det utvecklingsbehov som finns för kompletteringar och reparationer i stadsgruppen för vissa områden eller kvarter i Trelleborgs centrum”</p> <p>På karta inringas 7 områden i Trelleborgs centrum, varav förtätning bl.a. planeras i kvarteren Sjöjungfrun, Signalen och Sparven</p>	RESTRIKTIVT	<p>”Ny bebyggelse eller nya anläggningar skall endast tillåtas om det är förenligt med jordbrukets intressen av livsmedels- och energiproduktion”</p> <p>”Ny bebyggelse skall anpassas till landsbygdens bebyggelsemönster och byggnadstradition”</p> <p>”Jordbrukets intressen av livsmedel- och energiproduktion skall underordnas boendeintresset i anslutning till byar som är planlagda med områdesbestämmelser eller detaljplan”</p> <p>”Kommunens förhållningssätt är att bejaka enstaka nybyggnation på landsbygden om frågor kring vatten och avlopp kan lösas och konflikter med jordbrukets näringar inte föreligger”</p>	<p>”Samlad bebyggelse är en grupp byggnader, tio till tjuo hus, vars tomter gränsar till varandra eller bara åtskiljs av väg eller grönområde. Trelleborgs kommun har i Kommunfullmäktige beslutat pekats ut vad som är samlad bebyggelse”</p>	NEJ	<p>”Gemensamt problem för utbyggnadsområden för bostäder är att om nya transportvägar inte skapas kommer områdenas trafik att skapa ytterligare problem i det befintliga vägnätet. Vid val av utbyggnadsordning av dessa områden skall därför transportförutsättningarna vara vägledande. För valfrihetens skull måste dock utbyggnader i 2-3 områden kunna ske samtidigt men alla föreslagna kapaciteter kommer att tas i anspråk med prognostiserad befolkningsutveckling”</p> <p>”Vid val av utbyggnadsordning av områdena ska möjligheten till god kollektivtrafik och annan infrastruktur vara vägledande”</p> <p>(Gäller Trelleborgs stad)</p>
Vellinge	<p>I HUVUDSAK</p> <p>”Principen är att planering och byggnation av nya bostadsområden och verksamhetsområden antingen sker genom förtätning inne i tätorterna, och då främst kopplat till centrum eller stationsområden, eller med direkt koppling till tätorterna genom att utvidga deras randzon”</p> <p>Mål och riktlinjer för utveckling av framtida mark- och vattenanvändning presenteras och beskrivs för 6 utpekade karaktärsområden</p> <p>”Indelning i karaktärsområden ger möjlighet att utveckla en hållbar kommun som byggs upp av en robust flerkärnig struktur som består av genuina mindre bostadsorter”</p>	<p>Kommunen har indelats i 6 karaktärsområden (se nedan).</p> <p>”Idag är det de västra delarna av kommunen, med fokus på Höllviken/Ljunghusen och Rängs sand, som växer snabbast. För att uppnå en hållbar balans måste befolkningstillskottet förskjutas österut, främst mot Vellinge och Hököpinge, till området utmed Trelleborgsbanan, Västra Ingelstad och Östra Grevie”</p> <p>”I ÖP föreslås att ca 2/3 av befolkningstillskottet sker i kommunens centrala och östra delar”</p> <p>Befolkningen ska öka från 33 300 (2010) till 50 500 (2050) och planeras öka enligt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 4500; Arrie (300), Västra Ingelstad (2800), Östra Grevie (1400) 2. 1500; Hököpinge (1100) Gessie kyrkby (100), Gessie villastad (300) 3. 300; Jordbrukslandskapet 4. 4700; Vellinge 5. 5200; Höllviken (4000), Ljunghusen (200), Rängs sand (1000) 6. 1000; Skanör/Falsterbo 	JA	<p>”ÖP ger möjligheter till förtätning och komplettering i de större tätorternas centrala delar och ny bebyggelse i randzonen ut mot det omgivande landskapet samt möjliggör en något tätare bebyggelse i nya bostadsområden”</p> <p>Förtätning planeras i:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Västra Ingelstad • Hököpinge • Gessie Kyrkby • Vellinge • Skanör/Falsterbo 	INTE UTTALAD	<p>”Kommunen ska verka för en måttfull förtätning anpassad till ortens skala med tyngdpunkt på utveckling och komplettering i tätorternas centrala delar och vid nya och befintliga stationslägen”</p>	JA	<p>På den kommunövergripande plankartan pekas följande ut för byar och centrum:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Byar – Bymiljö, positivt med kompletterande bebyggelse • Centrum – Prioriterad centrumutveckling alternativt förtätning och komplettering med en blandning av bostäder, service och verksamheter 	RESTRIKTIVT	<p>”Kompletterande bebyggelse ute på landsbygden och i de små byarna ska tillåtas restriktivt och med stor varsamhet. Bevarandeplaner, områdesbestämmelser och områdesplaner ska noggrant följas. I ÖP: s plankarta redovisas byar där endast mycket restriktiv bebyggelsekomplettering tillåts, men även några områden ute på landsbygden där bymiljön kan tillåtas att kompletteras med ny bebyggelse”</p> <p>”Detaljplan krävs där ny sammanhållen bebyggelse skall uppföras och som underlag för bygglovsprövning utanför planlagda områden föreslås avgränsning av sammanhållen bebyggelse. Ny bostadsbebyggelse i mer omfattande karaktär bör i första hand hänvisas till tätorterna”</p> <p>”Bebyggelsemönstret på platsen skall följas. Nya bostadshus kan medges i befintliga hussamlingar om det finns naturliga luckor i befintlig bebyggelse. I särskilda fall kan hus också byggas i utkanten av hussamlingar eller som förlängning av husrader. Nybyggen helt utan kontakt med existerande bebyggelse medges normalt inte och inte heller ny bebyggelse där kommunens VA-nät inte är utbyggt”</p> <p>”Befintliga bostadshus kan moderniseras, byggas till eller rivs och ersätts med nya”</p> <p>”Nya ekonomibyggnader för jordbruk och handelsträdgårdar medges normalt”</p> <p>”Kommunens hästpolicy ska följas”</p>	<p>”Begreppet samlad bebyggelse enligt den gamla PBL (1987:10) har sedan den 2 maj 2011 ersatts av det vidare begreppet sammanhållen bebyggelse (bebyggelse på tomter som gränsar till varandra eller skiljs åt endast av en väg, gata eller parkmark) enligt den nya PBL (2010:900)”</p> <p>”Inom områden med sammanhållen bebyggelse gäller samma bygglovsplikt som inom detaljplanlagt område. Kommunens syn på sammanhållen bebyggelse (tidigare samlad bebyggelse) har uppdaterats i ÖP-arbetet för att stämma med aktuella förhållanden och den bebyggelseutveckling som skett sedan förra genomgången”</p> <p>Finns en karta som redovisar kommunens bedömning beträffande utsträckningen av sammanhållen bebyggelse inom kommunen</p>	JA	<p>Den kommunövergripande plankartan pekar ut vilka bostadsområden samt områden för service och verksamheter som planeras i:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Skede 1 (0-20 år) • Skede 2 (10-30 år) • Skede 3 (20-40 år) <p>”Det kommer säkert även att ske omprioriteringar av vilka områden som ska få en förändrad mark- och vattenanvändning före andra beroende på förändrad efterfrågan, olika privata exploaterares intressen, eventuella klimatförändringar, politiska beslut och andra ännu oanade förutsättningar”</p>

MARKUTNYTTJANDE

KOMMUN	Anges vilken typ av mark som tas i anspråk?	Vilken och hur mycket?	För respektive utbyggnadsområde?	Anger planen bostadstyp/verksamhetstyp för de olika utbyggnadsområdena?	Vilken bostadstyp planeras?	Tätare bebyggelse centralt i tätorten och glesare i dess periferi?	Hur definieras bebyggelsetäthet, exploateringsgrad?	Planerar kommunen främst för utbyggnad av bostäder eller av verksamheter?
Osby	JA	<p>”De nya bostads- och verksamhetsområden som planen anvisar, upptar totalt ca 280 ha. Av dessa utgör ungefär:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 6 ha mark i park/grönområde inom tätort • 200 ha produktiv skogsmark • 20 ha åkermark • 55 ha ängsmark” <p>”Inom Osby tätort innehåller planen ca 200 ha nya verksamhetsområden”</p> <p>”De nya bebyggelseområdena som föreslås i ÖP, tar relativt lite mark i anspråk”</p>	<p><i>Bostäder:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Areal – NEJ • Marktyp – JA <p><i>Verksamheter:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Areal – JA • Marktyp – NEJ 	<p><i>Bostäder – JA (För Osby)</i></p> <p><i>Verksamheter – DELVIS</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • För Osby tätort anges för 3 av 6 områden • För Lönsboda anges inget av de 3 områdena • För Visseltofta, anges det enda området som finns 	<p>”Vid planering av nya bostäder är det naturligtvis i första hand efterfrågan som styr placering och utformning”</p> <p>”Kommunen skall utveckla ett bostadsbestånd som ger det enskilda hushållet stor frihet i valet av bostad, både när det gäller läge, upplåtelseform och storlek”</p> <p>”Kommunens tre tätorter (Osby, Lönsboda, Killeberg/Loshult) planeras för att möjliggöra fortsatt byggande av både småhus och flerbostadshus. I Visseltofta och Hökön finns gällande planer för småhus”</p> <p>I Osby planeras villor, lägenheter i låg bebyggelse och lägenheter i radhus/kedjehus (mest villor). I Killeberg planeras friliggande småhus. I Loshult planeras villor</p>	INTE UTTALAT	SAKNAS	<p>BÅDE OCH</p> <p>Främst traditionella industriområden</p>
Åstorp	DELVIS Anger endast jordbruksmark	<p>”Av tillkommande bostadsbebyggelse (1380 bostäder) ligger 41 % på jordbruksmark. Av dessa föreslås 360 stycken på jordbruksmark klass 8 och 210 stycken på jordbruksmark klass 6. 59 % bebyggs ej på jordbruksmark”</p> <p>”Där jordbruksmark tas i anspråk för bostäder är detta i kollektivtrafik- och skolnära lägen”</p> <p>”Cirka 80 ha nya verksamhetsområden ligger på åkermark”</p>	<p><i>Bostäder:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Areal – JA • Marktyp – JA <p><i>Verksamheter:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Areal – JA • Marktyp – NEJ 	<p><i>Bostäder – JA</i></p> <p><i>Verksamheter – JA</i></p>	<p>”Totalt 1380 bostäder till år 2030:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Småhus 840 stycken (61 %), • Radhus 120 stycken (9 %) • Flerbostadshus 420 stycken (30 %)” <p>”I första hand är Åstorps kommun intressant för den som önskar bygga en villa”</p>	INTE UTTALAT	SAKNAS	<p>BÅDE OCH</p> <p>”Inom Åstorps kommun finns starkt begränsade markområden för utbyggnad. Det är bättre med många små företag inom service- och verkstadssektorn än några få ytkrävande företag inom transportsektorn som t.ex. containerterminaler och liknande”</p> <p>”Marken ska räcka i många år framöver. Vid företagsetablering ska service och kunskapsföretag prioriteras”</p>
Svedala	JA	<p>”Närmast 100 % av den nyexploaterade marken tas från högklassig jordbruksmark”</p> <p>”Utbyggnadsområdena kring Svedala är klass 8 och 9, kring Bara klass 8 och kring Klågerup klass 7 och 8”</p>	<p><i>Bostäder:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Areal – NEJ • Marktyp – NEJ <p><i>Verksamheter:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Areal – NEJ • Marktyp – NEJ 	<p>DELVIS</p> <p><i>Bostäder:</i></p> <p>För Svedala anges föreslagen exploateringsgrad för bostäder enligt ”antal bostäder/ha”. För Bara och Klågerup finns FÖP</p> <p>För majoriteten av utbyggnadsområdena i Svedala görs en beskrivning av föreslagen bostadstyp</p> <p><i>Verksamheter:</i></p> <p>”Redovisade utbyggnadsområden för verksamheter i de tre tätorterna kan tillhandahållas för tillverkningsindustri, lager och annat. Verksamheter som inte är störande kan med fördel ligga inom blandad bebyggelse”</p>	<p>”Totalt 2600 bostäder till 2025, dvs. 150 bostäder/år”</p> <p>”En stor del av nyproduktionen ska även fortsättningsvis vara småhus för att kommunens karaktär inte ska gå förlorad. Ett tätare centrum ska dock utvecklas i alla tre orterna”</p> <p>I Svedala tätort planeras både blandad bebyggelse, villor och marklägenheter</p> <p>För Bara och Klågerup finns FÖP</p>	JA	<p>”Exploateringsgrad är ett mått på hur tätt området är, vilket beror på andelen bebyggd mark och höjd på husen i förhållande till ytan” (antal bostäder/ha)</p>	<p>BOSTÄDER</p> <p>”Det råder brist på lämpliga verksamhetsområden”</p> <p>Planerar dock för utbyggnad av Malmö Airport</p> <p>”Icke-störande verksamheter bör istället integreras med övrig bebyggelse i tätorternas centrum”</p>

MARKUTNYTTJANDE

KOMMUN	Anges vilken typ av mark som tas i anspråk?	Vilken och hur mycket?	För respektive utbyggnadsområde?	Anger planen bostadstyp/verksamhetstyp för de olika utbyggnadsområdena?	Vilken bostadstyp planeras?	Tätare bebyggelse centralt i tätorten och glesare i dess periferi?	Hur definieras bebyggelsestäthet, exploateringsgrad?	Planerar kommunen främst för utbyggnad av bostäder eller av verksamheter?
Helsingborg	<p>JA</p> <p>För utvalda geografiska områden</p>	<p>”Jordbruksmarken vid <i>Östra Ramlösa</i> är klassad till 8-9. På grund av läget direkt intill befintlig stadsstruktur och möjligheten att försörja området med högkvalitativ kollektivtrafik prioriteras framtida bebyggelse högre än bevarandet av jordbruksmark”</p> <p>”På grund av det stationsnära läget vid utveckling av <i>befintliga och nya stationssamhällena</i> prioriteras framtida bebyggelse närmast stationen högre än bevarandet av jordbruksmarken, gäller för:</p> <ul style="list-style-type: none"> Jordbruksmarken runt <i>Kattarp</i> är klassad till nivå 9 Jordbruksmarken runt <i>Ödåkra</i> är klassad till nivå 8 Jordbruksmarken runt <i>Mörarp</i> är klassad till nivå 8 Jordbruksmarken runt <i>Påarp</i> är klassad till nivå 9 Jordbruksmarken runt <i>Gantofta</i> är klassad till nivå 8-10 Jordbruksmarken runt <i>Vallåkra</i> är klassad till nivå 8-9 Jordbruksmarken runt <i>Rydebäck</i> är klassad till nivå 10 Jordbruksmarken runt <i>Hittarp och Laröd</i> är klassad till nivå 7-8 Jordbruksmarken runt <i>Vege och Utvälinge</i> är klassad till nivå 6” <p>”Vid utveckling av byar <i>med möjlighet till god kollektivtrafik</i> bör ianspråktagande av jordbruksmark ske restriktivt och utveckling av redan exploaterad mark prioriteras.</p> <ul style="list-style-type: none"> Jordbruksmarken runt <i>Bårslöv</i> är klassad till nivå 9 Jordbruksmarken runt <i>Allerum och Hjälmshult</i> är klassad till nivå 7-8. En utbyggnad av samhällena bör ske i anslutning till befintlig bebyggelse Jordbruksmarken runt <i>Hasslarp</i> är klassad till nivå 9. Därför bör ianspråktagande av jordbruksmark ske restriktivt och utveckling av redan exploaterad mark prioriteras” 	<p>NEJ</p> <p>Det är en strategisk ÖP så den redovisar avvägningar och riktlinjer inför kommande planering för geografiskt avgränsade områden (se ”Vilken och hur mycket?”)</p>	<p>FINNS INGA UTPEKADE OMRÅDEN</p> <p>Anger endast riktlinjer för vilken exploateringsgrad som bör eftersträvas inom de geografiska områdena</p>	<p>”Hög exploateringsgrad inom 1 km-radie från de regionala noderna samt inom 500 m från stationssamhällena”</p> <p>”För byarna med möjlighet till god kollektivtrafik ses främst möjlighet att komplettera med enbostadshus, gärna i form av fribyggartomter. Möjligheter att komplettera med enstaka flerbostadshus bör övervägas”</p>	<p>JA</p> <p>FÖRTÄTNING INNE I CENTRALORTEN OCH TÄTARE BEBYGGELSE RUNT STATIONERNA</p> <p>”Inom 1 km-radie runt de tre regionala noderna ska särskilt beaktas hög exploatering med blandad bebyggelse”</p> <p>”Inom 500 m från befintliga/nya stationssamhällena ska högre täthet eftersträvas”</p> <p>”Det kan finnas en konflikt med hög exploateringsgrad, flerbostadshus och högre byggnader i befintliga byar där småskalighet och äldre bykärnor finns att ta hänsyn till. De mindre stationsorterna bör byggas ut varsamt”</p>	<p>”Ett sätt att beskriva bostadstätheten i ett område är att ange antal lägenheter/ha för ett större område – medräknat ytor för lokalator, småparker, gårdar och gröningar samt viss bostadsservice såsom förskolor och närbutiker. Utifrån val av bebyggelsekaraktär kan helt olika täthet uppnås. Friliggande villor ger täthet av 7-10 lägenheter/ha. Mer än dubbelt så många gruppbyggda enfamiljshus kan rymmas på samma yta. På samma yta kan fyra gånger så många lägenheter (30 lgh/ha) rymmas. Och med tät innerstadsbebyggelse, slutna kvarter i fyra-sex våningar, kan upp till tio gånger fler lägenheter (60-80 lgh/ha) rymmas”</p> <p>”Eftersom flera av utvecklingsprinciperna fokuserar på effektivt markutnyttjande för att minimera exploatering av jordbruksmark är det viktigt att lämplig täthet används för respektive område”.</p>	<p>BÅDE OCH</p>
Kävlinge	<p>DELVIS</p> <p>Anges endast jordbruksmark</p>	<p>”Totalt föreslås 550 ha jordbruksmark ianspråkta för utbyggnad av bostäder och verksamheter inom planperioden (inklusive utredningsområden). Detta motsvarar 6-7 % av åkermarken i kommunen. Den största utbyggnaden planeras dock i Kävlinge Östra Centrum och är redan på exploaterad mark”</p> <p>”En del bostadsutbyggnad föreslås på god åkerjord. Cirka 200 ha åkermark av klass 6-10 föreslås ianspråkta för bebyggelse. Därutöver redovisas ytterligare 300 ha som utredningsområde, där bostäder kan bli aktuella. På längre sikt, dvs. efter år 2025, anges ytterligare cirka 80 ha jordbruksmark vara intressant för bostadsutbyggnad”</p> <p>”Exploatering av högproduktiv jordbruksmark gäller främst områdena:</p> <ul style="list-style-type: none"> Söder om Hofterup (klass 7) Norr och öster om Löddeköpinge (klass 8-9) Norra Kävlinge (delvis klass 10) I Furulund (klass 9-10)” <p>”Utbyggnadsområdet vid Häradsvägen i Furulund utgör 1/3 av den jordbruksmark som planeras för bostäder”</p> <p>”Utbyggnads och utredningsområdena för verksamheter utgör alla utbyggnad på befintlig jordbruksmark, vad gäller området i nordvästra Kävlinge på klass 10. Knappt 50 ha åkermark klass 6-10 kan enligt ÖP ianspråkta för utbyggnadsområden för verksamheter. Ytterligare drygt 50 ha delvis redan exploaterad mark i östra Löddeköpinge föreslås för utbyggnad för verksamhetsområde”</p>	<p><i>Bostäder:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Areal – NEJ Marktyp – NEJ <p><i>Verksamheter:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Areal – NEJ Marktyp – NEJ <p>I ÖP görs istället en områdesvis bedömning för:</p> <ul style="list-style-type: none"> Kävlinge-Furulund Löddeköpinge Hofterup-Ålstorp Dösjebro Barsebäck Sjästad Barsebäckshamn Barsebäcks by Kustzonen <p>För varje område görs en samlad bedömning för alla utbyggnads- och utredningsområden, dvs. hur mycket åkerjord dessa totalt tar i anspråk och vilken jordbruksklass de tillhör</p>	<p><i>Bostäder – NEJ</i></p> <p><i>Verksamheter – JA</i></p> <p><i>Bostäder:</i></p> <p>Planen anger planerad bostadsbebyggelse för respektive utbyggnadsområde angett som antal lägenheter, inget om vilken bostadstyp som planeras</p> <p><i>Verksamheter:</i></p> <p>Det enda planlagda utbyggnadsområdet för verksamheter bedöms som lämpligt för stora till mellanstora industriföretag</p>	<p>I Kävlinge Östra Centrum och i det stora utbyggnadsområdet i Furulund planeras flerbostadshus</p> <p>”Området i Furulund utgör 1/3 av den jordbruksmark som planeras för bostadsbebyggelse. Området ska ha en hög exploateringsgrad för att utnyttja det stationsnära läget samt begränsa ianspråktagandet av värdefull åkermark”</p> <p>”Resterande åkermark som planeras för bostadsbebyggelse kommer troligtvis att exploateras med småhus”</p> <p>”I framtida Barsebäck Sjästad (200 ha) har en tät blandstadsbebyggelse diskuterats”</p>	<p>DELVIS</p> <p>JA: Flerbostadshus planeras centralt i Kävlinge Östra Centrum och Furulund</p> <p>NEJ: Det andra området där flerbostadshus planeras finns i Furulund men detta är ett nytt område i tätortens utkant</p> <p>Förutom dessa två områden kommer resterande åkermark troligen att exploateras med småhusbebyggelse och dessa områden finns främst i tätorternas ytterkanter</p>	<p>SAKNAS</p> <p>”Exploateringsgraden bör vara relativt hög för att så långt som möjligt hushålla med jordbruksmarken”</p> <p>Endast för ett utbyggnadsområde anges lägenheter/ha</p>	<p>BOSTÄDER</p> <p>Finns bara ett utbyggnadsområde för verksamheter i kontakt med Center Syd i Löddeköpinge. Däremot finns ett antal utredningsområden för verksamheter</p>

MARKUTNYTTJANDE

KOMMUN	Anges vilken typ av mark som tas i anspråk?	Vilken och hur mycket?	För respektive utbyggnadsområde?	Anger planen bostadstyp/verksamhetstyp för de olika utbyggnadsområdena?	Vilken bostadstyp planeras?	Tätare bebyggelse centralt i tätorten och glesare i dess periferi?	Hur definieras bebyggelsetäthet, exploateringsgrad?	Planerar kommunen främst för utbyggnad av bostäder eller av verksamheter?
Lomma	DELVIS Endast att det är åkermark och hur mycket som tas i anspråk	”Redovisade utbyggnadsområden för bostäder på nuvarande jordbruksmark utgör 85,5 ha och verksamheter 50,8 ha. Detta utgör 3,8 % av kommunens totala åkerareal på drygt 3600 ha”	<i>Bostäder:</i> • Areal – NEJ • Marktyp – NEJ <i>Verksamheter:</i> • Areal – NEJ • Marktyp – NEJ	Bostäder – NEJ Verksamheter – JA <i>Bostäder:</i> Planen redovisar endast antal planerade lägenheter för respektive utbyggnadsområde för bostäder, samt beskriver i text vilken typ av bebyggelse som kan uppföras <i>Verksamheter:</i> ”De planlagda områdena i Lomma och Borgeby är för service och lättare tillverkningsindustri av icke störande karaktär. Viss kommersiell service kommer också att lokaliseras till Borgeby” ”Enligt ett generellt ställningstagande från kommunen ska enbart lättare industri av icke störande karaktär tillåtas i kommunen” ”Vid SLU Alnarp tillkommer områden för teknik- och forskningsföretag”	”Varierat utbud eftersträvas. Såväl hyres- som bostadsrätter och egnahem är avsedda att uppföras i båda kommundelarna. Projekten rymmer alltifrån flerbostadshus med mellan två till fyra våningar till styckbelagda enfamiljshus”	JA, GENERELL AMBITION ”Bebyggelsetäthet, hustyper, våningshöjder och liknande prövas främst i samband med upprättande av detaljplan. Vissa principiella resonemang bör dock kunna föras i en översiktsplan, särskilt i fördjupningar av översiktsplanen som omfattar delar av kommunen. Så har också skett i fördjupningarna för Bjärred-Borgeby och Lomma tätort” (Redovisar möjliga hustyper: flerbostadshus, grupphusområden, tomter) ”Generellt bör gälla att bebyggelsen är tätare i centrala områden i de två stora samhällena Bjärred och Lomma med hänsyn till bl.a. närheten till serviceutbud och befintlig bebyggelses utformning. Tomter för enskilt byggande bör erbjudas i mera perifera lägen som t.ex. öster om Borgeby och Bjärred samt i kommunens mindre samhällen”	SAKNAS ”Vad gäller verksamhetsområden anges inte någon eftersträvd exploateringsgrad. Dock anger ÖP att lagerverksamheter inte är de mest angelägna i kommunen” För bostäder: Se ”Tätare bebyggelse centralt i tätorten och glesare i dess periferi?”	BOSTÄDER Endast två nya utbyggnadsområden för verksamhet pekas ut
Lund	DELVIS För åkerjord Samtlig åtgång (angett i ha) för respektive åkermarksklass, 4-10, redovisas. Områden inom befintlig tätort är ej medräknade	”Totalmarkåtgång: 1730 ha” ”Totalt nya verksamhetsområden: 249 ha” ”Åtgång av jordbruksmark klass 8-10+: 1225 ha” Åtgång av jordbruksmark klass 8-10+ för utbyggnadsområden, bostäder: ca 700 ha (691 ha, områden inom befintlig tätort ej medräknade)” ”Åtgång av jordbruksmark klass 8-10+ för utbyggnadsområden, verksamheter: ca 150 ha (147 ha, områden inom befintlig tätort ej medräknade)”	<i>Bostäder:</i> • Areal – NEJ • Marktyp – NEJ <i>Verksamheter:</i> • Areal – NEJ • Marktyp – NEJ	JA I ÖP görs en beskrivning för respektive utbyggnadsområde. För varje område för bostäder anges förväntat antal bostäder och planerad bebyggelsetyp För områdena för verksamheter görs en beskrivning av lämplig verksamhetstyp	”ÖP ger möjlighet till bebyggelse med olika täthet i olika områden beroende på läge och andra förutsättningar” ”Nästan 60 % av utbyggnaden sker i de tätare bebyggelsetyperna” (Se: Hur definieras bebyggelsetäthet, exploateringsgrad?)	JA ”För att hushålla med marken byggs det tätt. Dock finns möjligheter till små områden av täta villakvarter runt staden Lund samt i övriga tätorter”	”De bebyggelsetyper som redovisas ska ses som illustrationer och representerar en genomsnittlig täthet i ett visst område” (Preciserar ytterligare i ÖP) ”Villa/radhusbebyggelse (Radhus, parhus och kedjehus samt friliggande villor i varierande kvartersstruktur) Tät tvåvåningsbebyggelse (Tät bebyggelse med dominans av tvåvåningshus) Småstadsbebyggelse (Blandad bebyggelse från stadsvillor till flerbostadshus upp till ca 4 våningar) Tät stadsbebyggelse (Tät kvartersbebyggelse med företrädevis flerbostadshus upp till 5-6 våningar)”	BÅDE OCH
Östra Göinge	JA För strategisk utbyggnad av bostäder, verksamheter och handel	Redovisar inte någon samlad beskrivning av hur mycket mark som tas i anspråk för utbyggnad, samt hur mycket av respektive marktyp som tas i anspråk För varje strategiskt utbyggnadsområde görs en beskrivning över dagens markanvändning ”Dessa områden tar vid utbyggnad jordbruksmark, betesmark och skogsmark i anspråk” ”Det är lite ny mark som pekas ut eftersom planen i första hand säger att befintliga planer skall bebyggas samt en förtätning av byarna ska ske”	<i>Bostäder:</i> • Areal – NEJ • Marktyp – JA <i>Verksamheter/handel:</i> • Areal – NEJ • Marktyp – JA	NEJ (NÅGON ENSTAKA GÅNG) Hur stort tillskott av bostäder som de utpekade områdena innebär framgår inte. Bostadstyp framgår inte heller <i>Bostäder:</i> ÖP pekar ut lämpliga lägen för marklägenheter, tomter i attraktiva lägen och möjlighet att förtäta i centrala lägen Däruöver redovisar ÖP strategisk utbyggnad för bostäder, alltså åt vilket håll byarna bör byggas ut, men de gör inte någon direkt beskrivning över lämplig bebyggelse <i>Verksamheter:</i> ÖP pekar ut strategisk utbyggnad för verksamheter men anger inte vad det kan vara lämpligt för, endast i något enstaka fall	Det planeras främst för villor, lite flerbostadshus i byarnas centrala delar ”Kommunens planberedskap är god i kvantitativa termer. Idag finns det planlagt för 730 villatomter. Det finns också planlagt mark för flerbostadshus i några av byarna. Kommunens markreserv är god i alla större byar. Men många av planerna är gamla och behöver uppdateras. Det är nödvändigt att ompröva vissa av planområdena utifrån dagens förutsättningar” ”När visionen om 15 000 invånare har realiserats har det byggts cirka 735 nya bostäder”	JA, GENERELL AMBITION ”I centrala lägen i de större byarna är en tätare och blandad bebyggelse att föredra framför villor” ”Trygghetsboenden och lägenheter bör byggas i centrala lägen i byarna. I små byar kan det vara 5 till 10 lägenheter och i de större kan det handla om 2 till 4 våningar höga byggnader med blandat innehåll, t.ex. trygghetsboende och lägenheter” Ovanstående, om tätare boendetyper, nämns i ÖP för Hanaskog, Knislinge, Broby och Sibbhult	SAKNAS	BÅDE OCH ÖP redovisar främst redan planlagd mark

MARKUTNYTTJANDE

KOMMUN	Anges vilken typ av mark som tas i anspråk?	Vilken och hur mycket?	För respektive utbyggnadsområde?	Anger planen bostadstyp/verksamhetstyp för de olika utbyggnadsområdena?	Vilken bostadstyp planeras?	Tätare bebyggelse centralt i tätorten och glesare i dess periferi?	Hur definieras bebyggelsetäthet, exploateringsgrad?	Planerar man främst för utbyggnad av bostäder eller verksamheter?
Trelleborg	DELVIS Anger jordbruksmark för utbyggnadsområden för bostäder, både för Trelleborgs stad och för utvecklingsorterna	”Samtliga utbyggnadsområden för bostäder i Trelleborgs stad (förutom Sjöstaden) består i dagsläget av brukad jordbruksmark. Maglarps Strand är det utbyggnadsområde som har lägsta klass på åkermarken, klass 8” ”Jordbruksmark tas i anspråk för alla utpekade utbyggnadsområden för bostäder i utvecklingsorterna” Inga arealer anges	<i>Bostäder:</i> • Areal – NEJ • Marktyp – NEJ <i>Verksamheter:</i> • Areal – NEJ • Marktyp – NEJ	Bostäder – JA Verksamheter – NEJ <i>Bostäder:</i> I <i>Trelleborgs stad</i> redovisas 6 utbyggnadsområden. För respektive område anges förväntat exploateringsstal. Exploateringsstal mellan 0,4-0,7. Därutöver förtätning med exploateringsstal 0,7-1,2 <i>Skegrie – Västra Tommarp:</i> Förväntat exploateringsstal är 0,2-0,4 <i>Övriga utvecklingsorter:</i> Smygehamn-Beddingestrand och Anderslöv-Alstad, förväntat exploateringsstal 0,2-0,4 För <i>byarna</i> anges inte något förväntat exploateringsstal <i>Verksamheter:</i> Inget anges	VARIERAT (Se: ”Anger planen bostadstyp/verksamhetstyp för de olika utbyggnadsområdena?” och ”Hur definieras bebyggelsetäthet, exploateringsgrad?”) ”Vid en framtida utveckling av utvecklingsorterna behöver bostadsbudgeten förändras och utvecklas mot att kunna erbjuda en större variation av boendeformer”	JA Förtätning av Trelleborgs stad gör att bebyggelsen blir tätare centralt medan de nya utbyggnadsområdena för bostäder och verksamheter lokaliseras i tätortens ytterkant. Har tankar om yteffektiv markanvändning i mer stationsnära lägen	”Med hänsyn till markhushållning och möjligheten att skapa variation i bostadsområdena bör följande exploateringsstal gälla: • Blandade markbostäder: 0,2-0,3 • Radhus: 0,4-0,5 • Blandade höga/låga hus: 0,5-0,7 • Centrumbostäder: 0,7-1,2”	BÅDE OCH
Vellinge	NEJ Det enda som skrivs är: ”Nytt område för icke miljöstörande verksamheter planeras vid södra infarten till Vellinge. Denna plats har bedömts som mest lämplig, trots att värdefull jordbruksmark tas i anspråk”	SAKNAS	<i>Bostäder:</i> • Areal – NEJ • Marktyp – NEJ <i>Verksamheter:</i> • Areal – NEJ • Marktyp – NEJ	NEJ <i>Bostäder:</i> ”ÖP siktar mot en större variation i boende- och ägandeformer i de olika kommundelarna, bl.a. med ett större antal flerfamiljshus” I Hököpinge, Höllviken, Vellinge och Skanör planeras en variation av bostäder både till upplåtelseformer och till storlek <i>Verksamheter:</i> Det enda som skrivs är: ”Nytt område för icke miljöstörande verksamheter planeras vid södra infarten till Vellinge för att stärka näringslivsutveckling och öka antalet arbetsplatser i kommunen”	Vellinge kommun består av 4 kommundelar: • <i>Vellinge</i> (Vellinge, Hököpinge, Gessie Kyrkby och Gessie Villastad) • <i>Månstorp</i> (Arrie, Västra Ingelstad, Östra Grevie) • <i>Räng</i> (Ljunghusen, Höllviken, Rängs sand) • <i>Skanör-Falsterbo</i> I ÖP redovisas två diagram: 1. Bostadsbyggande i Vellinge kommun, antal bostäder efter inflyttningsår (konventering, flerbostadshus, småhus) 2. Bostadsbyggande i Vellinge kommun, antal bostäder efter kommundel och inflyttningsår (Vellinge, Månstorp, Räng och Skanör-Falsterbo) ”ÖP ger underlag för totalt ca 7500 bostäder. Därutöver tillkommer förtätning och komplettering med fler bostäder inom tätorter och kompletterande bebyggelse ute på landet samt konventeringar av sommarboende till permanentboende” Största delen av bostadsbyggandet planeras i Vellinge och Räng. I hela kommunen planeras de kommande 15 åren ett bostadsbestånd enligt: • Konventering: 7 % • Flerbostadshus: 40 % • Småhus: 53 % ”I faktiska tal ligger tyngdpunkten på bostadsbyggandet i Höllviken, Ljunghusen och Rängs sand (ca 2500 bostäder) medan den högsta ökningen i förhållande till dagens situation planeras att ske i Vellinge tätort och ute i backlandskapet i öster i Arrie, Västra Ingelstad och Östra Grevie (ca 1500 bostäder)”	JA, GENERELL AMBITION ”ÖP prioriterar att eftersträva en måttlig förtätning med tyngdpunkt på tätorternas centrala kärnor och framtida nya stationslägen”	”I ÖPs markanvändningsplan har mängden lägenheter i ny bebyggelse beräknats efter pågående planarbeten samt uppskattats för senare etapper med varierad täthet på 7-8 lägenheter per hektar, gles småhusbebyggelse, upp till 15-20 lägenheter per hektar i tätare delar”	BÅDE OCH

NÄRHET TILL OFFENTLIG OCH KOMMERSIELL SERVICE

KOMMUN	Har kommunen en dominerande centralort?	Serviceutbud i flera tätorter eller i en centralort?	Anges avstånd (km) till service för utbyggnadsområden?	Ställningstagande angående extern handel?	Prioriteras utbyggnad i de orter som redan har bra service?
Osby	<p>JA</p> <p>Osby tätort</p> <p>”Här finns den största befolkningkoncentrationen och det största antalet arbetsplatser /.../ Mycket av den service som vänder sig till hela kommunen, finns i Osby”.</p>	<p>FLERA</p> <p>Osby och Lönsboda</p> <p>”Osby är centralorten i kommunen och skall växa och utvecklas. En stark och välrustad centralort är en förutsättning för en levande landsbygd och för livskraftiga tätorter och byar i omlandet”</p> <p>”Lönsboda, kommunens näst största tätort, är viktig för östra kommundelen”. Avståndet till större tätorter är 20-25 km. Service i Lönsboda är därför mycket viktig för invånarna i orten och ett stort omgivande landskap”</p>	<p>DELVIS</p> <p>För Osby tätort anges för respektive utbyggnadsområde för nya bostäder avstånd till skola och till centrum</p> <p>Beskriver i text hur den befintliga offentliga servicen ser ut i kommunen</p>	<p>INTE UTTALAT</p> <p>”I Osby tätort pekas ett verksamhetsområde (F) ut som lämpligt för storskaliga handelsetableringar. Det ger väl exponerat och lättillgängligt från en större trafikled. Handelsetableringar kan dessutom lämpa sig i två andra områden (C och D)”</p> <p>”ÖP fördjupar sig inte i den utveckling som bör ske i Osby centrum och övriga befintliga handelsområden. Särskilt för centrum, behöver planeringen fördjupas ytterligare”</p>	<p>JA</p> <p>Både i Osby. Lönsboda, Killeberg och Visseltofta finns service, dock i varierande utsträckning. För Hökon skrivs inget om serviceutbud</p> <p>Prioriteras indirekt eftersom majoriteten av utbyggnaden planeras till Osby där nästan all service finns</p>
Åstorp	<p>JA</p> <p>Åstorp tätort</p>	<p>FLERA</p> <p>Serviceutbud finns i varierande grad i alla tätorter där utbyggnad planeras</p>	<p>JA</p> <p>För samtliga utbyggnadsområden för bostäder redovisas avstånd till skola, service och kollektiva kommunikationer (utförligt i konsekvensbeskrivningen)</p> <p>”Analys av närhet till skola, service, kollektiva kommunikationer, naturområden m.m. har gjorts för att analysera olika utbyggnadsalternativ”</p> <p>Beskriver i text hur den befintliga offentliga servicen ser ut i varje tätort</p>	<p>INTE UTTALAT</p> <p>”Hyllinge storcentrum i sydväst är handelsplats för människor från ett stort geografiskt område”</p> <p>Skriver: ”Hyllinge storcenter har cirka 500 anställda med ICA Maxi, Citygross, 55 specialvarubutiker, Bauhaus, möbelvaruhus m.m.”</p> <p>”Hyllinge har haft en stark tillväxt av arbetstillfällen genom utvecklingen av Hyllinge handelscentrum”</p> <p>”Ligger intill länsväg 110 och nya utbyggnadsområden för verksamheter anges här”</p>	<p>JA</p> <ul style="list-style-type: none"> ”Åstorp har god service. Hyllinge har mycket god närservice, framför allt avseende den extraordinära handels servicen. I Kvidinge är handels servicen svag. Nyväng har god service”
Svedala	<p>JA</p> <p>Svedala tätort</p>	<p>FLERA</p> <p>Målet är att utveckla de tre tätorternas centrum (Svedala, Bara och Klågerup). Målet är att utveckla alla tätorter till ”den lilla staden på landet”</p> <p>”Genom att utveckla dagens karaktär av småstad till en tydligare stadsstruktur med god service”</p>	<p>DELVIS</p> <p>För 2 av 3 utbyggnadsområden för bostäder i Svedala anges avstånd till stationen och centrum. Saknas för de andra utbyggnadsområdena</p> <p>Beskriver övergripande i text hur framtida service ska utvecklas i tätorterna</p>	<p>RESTRIKTIV</p> <p>”Kommunen är negativ till externa handelsetableringar för annat än sällanköpsvaror av det slag som finns etablerat i Svedala vid korsningen mellan E65 och väg 108. Handel bör lokaliseras i orternas centrala delar”</p>	<p>JA</p> <p>Svedala, Bara och Klågerup</p>
Helsingborg	<p>JA</p> <p>Helsingborg tätort</p>	<p>FLERA</p> <p>”Vid de regionala noderna bör även livsmedelshandel och service prioriteras”</p> <p>”Service, handel och till viss del kontor bör eftersträvas i stationsområdena närmiljö”</p> <p>”Till de regionala noderna, stadsdelscentra, stationsområdena och till byar med möjlighet till god kollektivtrafikförsörjning bör även privat och offentlig service, som t.ex. bibliotek och skola lokaliseras för att generera ett ökat flöde av människor och underlätta hållbart resande i vardagen”</p>	<p>NEJ</p> <p>Utbyggnadsområden redovisas inte då det är en strategisk ÖP</p> <p>”Vid nyplanering inom centralorten bör det eftersträvas att basservice nås inom 1 km”</p>	<p>RESTRIKTIV</p> <p>”För att bevara attraktiviteten och säkerställa kundunderlaget till cityhandeln, med dess utvidgning in i H+-området samt till Väla, ska omfattande detaljhandel koncentreras dit”</p> <p>”Det finns behov av att stärka citys konkurrenskraft genom att utöka det område som uppfattas som city in i H+-området”</p> <p>”Näst city är Väla det område där storskalig detaljhandel bedöms lämplig. Inom Väla finns det planlagda ytor där handeln kan utökas. Ytterligare ytor för framtida expansion finns inom ÖP. Framtida spårvägslinje till Väla måste beaktas”</p> <p>”Vid Landskronavägen har ett område för dagligvaruhandel utvecklats. Inom detta område bör relationen till kollektivtrafik och cykelvägnät utvecklas så alternativ till bilanvändning möjliggörs. Framtida pågatågsstation vid Raus och spårvägslinje vid Landskronavägen bör beaktas”</p>	<p>DELVIS</p> <p>Centralorten Helsingborg har mycket bra service. Ambitionen är att skapa ett bra serviceunderlag i stationsorterna så ett hållbart transportsätt främjas. Betyder inte att stationsorter och byar med möjlighet till god kollektivtrafikförsörjning har ett bra serviceutbud redan idag</p>
Kävlinge	<p>JA</p> <p>Kävlinge tätort</p> <p>”Kävlinge utgör kommunens centralort och här finns ett levande centrum med väl utbyggd kommersiell och social service”</p> <p>”Den kommersiella och offentliga servicen samt verksamheter är framförallt knutna till de största orterna Kävlinge och Löddeköpinge”</p>	<p>FLERA</p> <p>”Kommunen vill verka för ett fortsatt brett handelsutbud. De olika tätortcentrumen (Kävlinge centrum och Lödde centrum) bör utvecklas liksom det regionala handelsområdet Center Syd”</p> <p>”Dock koncentreras utbyggnaden främst till Kävlinge-Furulund vilket ger underlag till en stark centralort med god samhällsservice”</p>	<p>NEJ</p> <p>Däremot finns i ÖP 3 kommunövergripande kartor som pekar ut befintlig:</p> <ul style="list-style-type: none"> Kommunal service (skolor, bibliotek, idrottsplatser etc.) Vård och omsorg (hemvård, LSS) Verksamhetsområden och handel (livsmedelsbutik, handelscentra, regionalt handelscentra) <p>I ÖP görs även en beskrivning av 10 byar och vilken kommunal och kommersiell service som idag finns i varje by</p>	<p>POSITIVA</p> <p>TILL FORTSATT UTVECKLING AV CENTER SYD</p> <p>”Handelsplatsen Center Syd är en viktig och stor arbetsgivare för en mycket stor andel av kommunens invånare”</p> <p>”Idag är handelscentret en av de största handelsplatserna i Skåne”</p>	<p>JA</p> <p>Majoriteten av utbyggnaden planeras i Kävlinge-Furulund och i Löddeköpinge</p> <p>Det enda planlagda utbyggnadsområdet för verksamheter finns i Löddeköpinge i kontakt med Center Syd</p>

NÄRHET TILL OFFENTLIG OCH KOMMERSIELL SERVICE

KOMMUN	Har kommunen en dominerande centralort?	Serviceutbud i flera tätorter eller i en centralort?	Anges avstånd (km) till service för utbyggnadsområden?	Ställningstagande angående extern handel?	Prioriteras utbyggnad i de orter som redan har bra service?
Lomma	<p>JA</p> <p>Lomma tätort</p>	<p>FLERA</p> <p>Lomma tätort och Bjärred</p> <p>”Den kommersiella servicen i form av butiker, restauranger och liknande avses i första hand placeras i Lomma Hamn, Lomma Centrum och de centrala delarna av Bjärred. Viss kommersiell service kommer också att lokaliseras till verksamhetsområdet i nordöstra Borgeby”</p> <p>”Genom planerad utbyggnad av Lomma centrum och Lomma hamn kommer den nuvarande handelsytan i Lomma tätort att fördubblas”</p>	<p>NEJ</p> <p>Däremot finns i ÖP kommunövergripande kartor som pekar ut:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Offentlig service, befintliga verksamheter (skola, kulturverksamhet, fritidsanläggning, LSS etc.) • Offentlig service, framtida behov 	<p>INTE UTTALAT</p> <p>”Borgeby verksamhetsområde har etableras sig med stark sällanköpshandel. Ytterligare verksamheter är planerade på området, vilket kommer att ha en blandad karaktär av handel, service och tillverkning”</p> <p>”Det nya verksamhetsområdet vid Borgeby Nordost kan ses som en naturlig utökning av Borgeby verksamhetsområde”</p>	<p>JA</p> <p>Huvuddelen av utbyggnaden sker i Lomma och Bjärred-Borgeby och det är där befintlig offentlig service finns</p>
Lund	<p>JA</p> <p>Lunds tätort</p>	<p>FLERA</p> <p>”Det är viktigt att det finns service och handel i stadsdelarna. Stadsdelscentra ska utvecklas till livskraftiga mötesplatser med ett välutvecklat utbud av dagligvaruhandel, service och kulturinstitutioner”</p> <p>”Nya stadsdelar bör inrymma minst 2000-2500 bostäder för att kunna bära en skola och en livsmedelsbutik”</p> <p>”De viktigaste hållplatslägena ska utvecklas till lokala centrum”</p> <p>”Utbyggnaden av tätorterna utanför Lund ska ske så att de får en jämn inflyttning av barnfamiljer med bibehållet underlag för service”</p>	<p>NEJ</p> <p>Däremot finns i ÖP en karta över tätorten Lund som pekar ut:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Befintliga livsmedelsbutiker i Lund med bostadsområden markerade • Handelslägen som stärker stadsstrukturen i tätorten Lund (prioriterade utvecklingslägen samt andra möjliga lägen för ny handel) <p>Beskriver i text endast framtida riktlinjer för offentlig service</p>	<p>RESTRIKTIVA</p> <p>”Kommunen ska även fortsättningsvis ha en restriktiv hållning till föreslag till extern- och halvextern lokaliserings av dagligvaruhandel och icke skrymmande sällanköpshandel (shopping)”</p> <p>”Verksamhetsområdet i Hasslanda avses delvis kunna rymma volymhandel och delvis ytkrävande och/eller störande verksamheter. Området är dock inte avsett för dagligvaruhandel”</p> <p>”I visioner och strategiska dokument framträder en tydlig bild av en levande och dynamisk stadskärna i Lund. Samtidigt har innerstadens handel utvecklats betydligt svagare än genomsnittet i Skåne de senaste fem åren. Att detta sammanfaller med öppnandet av NOVA Lund som ny handelsplats i staden är ingen tillfällighet. Därför är det rimligt att förmoda att ev. nya handelsplatser (t.ex. inom Hasslandaområdet), skulle komma att ta ytterligare marknadsandelar från centrumhandeln”</p>	<p>JA</p> <p>”Ca 20 % av kommunens befolkning bor i orterna Dalby, Södra Sandby, Veberöd, Genarp, Stångby, Revingeby och Torna Hällestad med omland. Samtliga orter är stora nog att kunna erbjuda invånarna viss handel och service redan idag”</p> <p>”Utbyggnad av orterna ska ske så att de får en jämn inflyttning av barnfamiljer med bibehållet underlag för service och handel”</p> <p>”Underlaget för handel och service stärks genom att öka bostadsbebyggelsen i närområdet”</p> <p>”Planeringen ska skapa goda förutsättningar för attraktiva centra i stadsdelar och tätorter med god tillgång till service”</p>
Östra Göinge	<p>NEJ</p> <p>”Det saknas en dominerande centralort med tillräckligt befolkningsunderlag för en stark tillväxt inom handel och tjänstenäringsarna”</p> <p>”Den största byn är Knislinge med 3000 invånare. Broby som är administrativt centrum är ungefär lika stor”</p>	<p>FLERA</p> <p>”De största byarna har underlag för förskola, skola, äldreboende, bibliotek. De minsta byarna består av ett par tre gårdar. Det innebär att förutsättningarna för byarna är väldigt olika och underlaget för service varierar mycket”</p> <p>”Eftersom all service inte kan finnas i alla byar kan lösningen i mindre byar vara att olika typer av service samordnas/samlokaliseras och att den service som inte finns i den egna byn kan finnas i grannbyn”</p> <p>”Kommunen råder inte över var kommersiell service etableras men kan hjälpa till att skapa möjligheter för etablering genom att satsa på bostäder, lokaler och trevliga, attraktiva miljöer”</p>	<p>NEJ</p> <p>Beskriver i text befintlig offentlig och kommersiell service i varje av de utpekade 9 byarna</p>	<p>INTE UTTALAT</p> <p>”Handeln är väl spridd mellan kommunens byar. Det gäller såväl dagligvaru- som sällanköpshandel. Kommunen ser gärna att denna struktur består och utvecklas eftersom det finns en attraktionskraft i att varje by har sin egen handel och service”</p> <p>”Infarten till Knislinge söderifrån är ett bra läge för en ny handelsetablering”</p> <p>”Läget vid väg 19 gör industriområdet i Broby lätt att nå med transporter. Det kan vara ett lämpligt läge för logistikverksamhet eller för verksamheter som har nytta av annonsläget vid vägen”</p>	<p>INTE UTTALAT</p> <p>I de byar där utbyggnad planeras varierar förutsättningarna väldigt mycket</p> <p>”I kommunen finns en mer småskalig flerkärnighet med byar som kompletterar varandra när det gäller utbud av offentliga tjänster såsom förskola, skola, äldreboende, bibliotek, vårdcentral, bank samt annan service i form av butiker, fritidsaktiviteter, turismanläggningar”</p>
Trelleborg	<p>JA</p> <p>Trelleborgs stad</p>	<p>FLERA</p> <p>”Merparten av handelsutbudet finns i centrala delen av Trelleborgs stad. Dagligvarubutiker är önskvärda i utvecklingsorterna men kan endast bli lönsamma om där finns en köptrogen och tillräckligt stor kundkrets”</p> <p>”Ny bebyggelse utanför Trelleborgs stad ska främst lokaliseras till utpekade utvecklingsorter. Här bör utbyggnad av bostäder kunna ske för att kunna bidra till att upprätthålla servicenivån”</p>	<p>JA, BESKRIVS MED TEXT</p> <p>För respektive utbyggnadsområde för bostäder i Trelleborgs stad beskrivs i text om det ligger i anslutning till stadens bebyggelse, om det ligger nära centrum och om det är försörjt med basservice</p> <p>Görs även en beskrivelse i text för förutsättningarna i de respektive utvecklingsorterna, dvs. vilket serviceutbud som finns i orten idag</p>	<p>POSITIVA</p> <p>”Köptroheten i kommunen inom dagligvaruhandeln är god men när det gäller sällanköpshandeln finns en stor köpkraftsflykt till i huvudsak Malmö södra handelsområden”</p> <p>”Nya handelsetableringar i halvexterna eller externa lägen kan vara motiverade utifrån att köpkraft lämnar kommunen. Vid närmare utredningar kring detta måste det klarläggas att utbudet i dessa etableringar har profil som inte övertar centrumhandels roll (Trelleborgs stad)”</p>	<p>DELVIS</p> <p>JA: Eftersom majoriteten av utbyggnaden planeras till Trelleborgs stad där huvuddelen av kommunens serviceutbud finns</p> <p>”Maglarps strand saknar basservice”</p> <p>JA: ”Utvecklingsorterna Skegrie, Anderslöv, Alstad och Smygehamn erbjuder viss grad av basservice som t.ex. livsmedelsbutik och skola. Därutöver skiftar servicens innehåll och nivå”</p> <p>NEJ: ”I Västra Tommarp finns ingen service. Servicen i Beddingestrand är begränsad i sitt utbud”</p> <p>NEJ: ”Avsaknad av service på landsbygden och i kyrkbyarna”</p>

NÄRHET TILL OFFENTLIG OCH KOMMERSIELL SERVICE

KOMMUN	Har kommunen en dominerande centralort?	Serviceutbud i flera tätorter eller i en centralort?	Anges avstånd (km) till service för utbyggnadsområden?	Ställningstagande angående extern handel?	Prioriteras utbyggnad i de orter som redan har bra service?
Vellinge	<p>JA</p> <p>Vellinge tätort</p> <p>”Vellinge tätort är landsbygdscentra och kommunens centralort”</p> <p>”ÖP har ett starkt fokus på att stärka kommunens centralort. Utbyggnad av Vellinge är en väsentlig del i strategin att fördela tillkommande bebyggelse till kommunens centrala och östra delar och i mindre grad till Falsterbonäset”</p>	<p>FLERA</p> <p>”Inom respektive karaktärsområde har en större tätort lyfts fram, vilket innebär en prioriterad satsning på att skapa utvecklad service, kompletterande verksamheter och eventuell förtätning med mer bebyggelse och fler bostäder i dess centrum”</p> <p>De utpekade tätorterna är Skanör/Falstebo, Höllviken, Vellinge och Västra Ingelstad</p> <p>”Detta ger möjlighet att tydligt verka för att erbjuda en komplett kommunal service i varje karaktärsområde”</p> <p>”I ÖP: s första skede vill kommunen prioritera planering och agerande för att utveckla och förbättra den kommunala servicen, centrumutveckling för att stärka handeln i kommunens 3 största tätorter: Vellinge, Höllviken och Skanör/Falsterbo”</p> <p>”På sikt ska Västra Ingelstad utvecklas till den centrala tätorten i öster med en genomtänkt komplettering av service, bostäder och verksamheter i områden nära den nya pågatågsstationen”</p> <p>”Nya utbyggnadsområden i Höllviken, Skanör och Falsterbo är av stor vikt för att kunna skapa underlag till att bibehålla och utveckla servicen i orterna”</p>	<p>NEJ</p> <p>Däremot finns i ÖP kartor som pekar ut:</p> <ul style="list-style-type: none"> Planskiss över befintliga och planerade skolor Planskiss över befintlig och planerad vård och omsorg Planskiss över befintligt fritidsutbud (föreningsliv, camping, idrottscentrum, hamn, golfbana etc.) Planskiss över befintligt kulturutbud (museum, bibliotek, konsthall etc.) 	<p>RESTRIKTIV</p> <p>”Det ligger inte i kommunens intresse att i första hand satsa och planera för etablering av stora externa handelscentrum eller av stora externa logistikcentrum, utan istället eftersträvas en småskalighet och ett brett varierat utbud av olika typer av verksamheter, service och handel, helst med lokal förankring”</p> <p>”Ett modernt köpcentrum som är under expansion i Höllviken, Toppengallerian, lockar en mängd besökare och kunder, men viss risk kan finnas att detta verkar hämmande på verksamheter belägna på andra platser i kommunen”</p>	<p>NEJ</p> <p>”Kommunen satsar på att lyfta fram en större tätort i respektive karaktärsområde för att på sikt skapa en utvecklad kommunal service”</p> <p>”Varken Arrie, Västra Ingelstad eller Östra Grevie har idag något större serviceutbud”</p> <p>”Hököpinge, Gessie kyrkby och Gessie villastad har bristfällig service. Gessie villastad har idag ingen service”</p>

TILLGÅNG OCH NÄRHET TILL TRANSPORTINFRASTRUKTUR (I)

KOMMUN	Planeras nya bostäder med närhet till tåg/buss (befintlig)?	Planeras nya bostäder med närhet till tåg/buss (framtida, planerad)?	Planeras nya verksamhetsområden med närhet till väg/tåg/buss (befintlig)?	Planeras nya verksamhetsområden med närhet till väg/tåg/buss (framtida, planerad)?	Vad skrivs om buss när tåg inte finns?	Prioriteras utbyggnad i kollektivtrafiknära lägen?	Bygger kommunen ut de tätorter som redan har god kollektivtrafik?	Bygger kommunen ut tätorter för att stödja en framtida kollektivtrafik?
Osby	<p>DELVIS</p> <p>JA: Redovisad utbyggnad sker i tätorterna som är geografiskt små</p> <p>JA: "Osby tätort är väl sammanhållen. Ingen punkt i tätorten ligger längre än 2,5 km (fågelvägen) från centrum och stationen"</p> <p>NEJ: "På landsbygden bör om möjligt bostäderna placeras högst 2,5 km från hållplats/station. Närhet till kollektivtrafik ska eftersträvas men är inget krav"</p>	<p>JA</p> <p>"I kommande FÖP för Killeberg-Loshult kommer en översyn av möjligt bostadsbyggande att bli en viktig del, bl.a. därför att förväntat framtida tågstopp skapar en mer positiv efterfrågesituation"</p> <p>"Det finns både ledig industrimark och lediga lokaler att tillgå i Killeberg. Kommunen vill dock öka attraktiviteten och har övervägt att planera för mark öster om järnvägen /.../ Å andra sidan kan (delar av) området vara intressant att bebygga med bostäder med tanke på närheten till pågatågsstationen. Området betecknas därför som utredningsområde. Det kommer att bebyggas, men kommande utredningar och planering får visa vilket ändamål området kommer att få"</p>	<p>JA</p> <p>"I Osby tätort bör utbyggnad av verksamhetsområden ske i tätortens östra del, i första hand som utveckling av befintliga områden /.../ Kopplingarna till den viktigaste vägen (19/23) och till industrispår, blir dessutom goda"</p> <p>"Det största tillskottet av verksamhetsområden finns i östra delen av Osby tätort, nära Rv 19/23"</p>	<p>JA</p> <p>"Osby kommun har medvetet och aktivt satsat på industrispårutbyggnad på Nordöstra industriområdet"</p>	<p>ÖP redovisar de viktigaste pendlingslinjerna, både inom kommunen och regionalt</p> <p>"För många av kommuninvånarna är buss det enda kollektiva transportmedel som står till buds"</p> <p>"Möjligheterna att pendla till andra kommuner för att arbeta eller studera förbättras succesivt. ÖP har inte så stor roll i detta, men planen har haft att lösa placering av en pågatågsstation i Killeberg"</p> <p>"Osby kommun måste även i fortsättningen verka för förbättring och utveckling av tåg- och busskommunikationer till kommunen och mellan orterna i kommunen"</p>	<p>INTE UTTALAT</p> <p>Indirekt eftersom majoriteten av utbyggnaden sker i Osby tätort där station finns</p> <p>Av utbyggnadsområdena för bostäder får "Söder Marklunda" långt till centrum, ca 3,5 km. De andra utbyggnadsområdena har ett avstånd på mellan 1-2 km</p>	<p>DELVIS</p> <p>JA: Utbyggnad sker främst i Osby tätort där både tåg och buss finns</p> <p>NEJ: Stödjer en spridd bebyggelse</p>	<p>JA, GENERELL AMBITION</p> <p>"Nya bostads- och verksamhetsområden ska lokaliseras så de stödjer utvecklingen av ytterligare kollektivtrafik"</p> <p>"Kommande bebyggelseplanering i Osby tätort ska underlätta en eventuell framtida tätortstrafik med buss"</p> <p>"Ur energisynpunkt bör kommunens tätorter hellre hållas samman och förtäts än spridas och glesas ut. Dessutom blir förutsättningarna bättre för att utveckla kollektivtrafiken"</p> <p>JA: Indirekt eftersom kommunen planerar nya verksamhets- och bostadsområden till Osby, Lönsboda, Killeberg-Loshult och Visseltofta som redan har kollektivtrafik</p> <p>NEJ: Stödjer en spridd bebyggelse</p>
Åstorp	<p>JA</p> <p>Avstånd redovisas för samtliga utbyggnadsområden för bostäder</p>	<p>JA</p> <p>Stort utbyggnadsområde för bostäder i Kvidinge vid den nya tågstationen</p> <p>Tågstationen i Kvidinge är ännu inte i bruk</p>	<p>JA</p> <p>"ÖP redovisar ca 80 ha nya verksamhetsområden. 65 ha (ca 80 %) har eller kan få tillgång till industrispår. Alla områden har anslutning till omgivande övergripande vägnät"</p> <p>"Alla föreslagna verksamhetsområden ligger nära befintliga eller planerade GC-vägar och nära kollektiva kommunikationer, med undantag för sydöstra Kvidinge (1,3 km från stationen)"</p> <p>"Det största arbetsområdet i södra Åstorp har 900 m till busshållplats"</p>	<p>JA</p> <p>(Se: "Planeras nya verksamhetsområden med närhet till väg/tåg/buss (befintlig?)"</p>	<p>ÖP pekar ut både tågstation och busshållplatser på de respektive plankartorna</p>	<p>JA</p> <p>"Arbetet med att komma fram till vilka områden som i ÖP ska redovisas som utbyggnadsområden för bostäder har gått till så här /.../:</p> <p>4. Analys av närhet till skola, service, kollektiva kommunikationer, naturområden mm. För att utvärdera olika utbyggnadsalternativ"</p> <p>"Arbetet med att komma fram till vilka områden som i ÖP ska redovisas som utbyggnadsområden för verksamheter har gått till så här:</p> <ol style="list-style-type: none"> Förhållande mellan sysselsättning, dag- och nattbefolkning samt pendling har studerats. Analys av kommunens förutsättningar för och politiska önskemål om utbyggnad av verksamheter för att minska nettoutpendlingen och därav följande markbehov /.../" <p>"Eftersom all utbyggnad sker relativt nära kollektiva kommunikationer"</p>	<p>JA</p> <ul style="list-style-type: none"> "Åstorp har goda kollektiva kommunikationer (stor turtäthet med både buss och tåg) Hyllinge har lika goda kollektiva kommunikationer som Åstorp, dock inte tåg Kvidinge kommer att få förbättrade kollektiva kommunikationer med det planerade tågstoppet Nyväng har kollektiva kommunikationer och ligger relativt nära Åstorps centrum" 	<p>INTE UTTALAT</p> <p>(Se: "Bygger kommunen ut de tätorter som redan har god kollektivtrafik?")</p> <p>"Från och med december 2013 ersätts busstrafiken genom Kvidinge med tågstopp med täta förbindelser till Åstorp-Bjuv-Helsingborg samt till Klippan. Genom förkortade restider bidrar detta till att öka samhällets attraktivitet"</p> <p>"I Kvidinge är utbyggnad mot nordväst optimalt därför: att avståndet till station och skola m.m. blir kort; att samhället får en koncentration kring stationen som centrum"</p>
Svedala	<p>DELVIS</p> <p>JA: Alla tre tätorter har idag en fungerande kollektivtrafikförsörjning. Tätorternas begränsade geografiska utbredning gör att utbyggnadsområdena lokaliseras, som längst, 2 km från centrum och stationen</p> <p>NEJ: Området "Öster om Hindstorp" i Svedala ligger vid E65 och får långt till centrum. Även utbyggnadsområdet vid Börringe får långt till centrum</p>	<p>INDIREKT</p> <p>Om lightrail Malmö-Bara-Klägerup blir verklighet med stopp i Bara och Klägerup</p> <p>"En framtida utbyggnad av Västra Kärrtorp kan bli aktuell pga. närhet (drygt 3 km) till ny tågstation i Västra Ingelstad (Vellinge kommun)"</p>	<p>JA</p> <p>"Nya verksamhetsområden placeras med närhet till de större vägnarna"</p>	<p>INDIREKT</p> <p>Om lightrail blir verklighet och om målsättningen om att integrera icke störande verksamheter med övrig bebyggelse i tätorternas centrala delar realiserar</p> <p>Planerar för Sturupspendeln ut till Malmö Airport där utbyggnadsområden för verksamheter finns (kommunens största arbetsplats)</p>	<p>"Bussförbindelserna i kommunen är också viktiga delar av kollektivtrafiken"</p> <p>"Kollektivtrafiken inom kommunen behöver förbättras, framför allt mellan Svedala och Bara och Trelleborg-Svedala-Lund".</p> <p>ÖP redovisar sträckning av befintliga busslinjer och behov av ny busslinje. Pekar inte ut hållplatser</p> <p>Pekar däremot ut tågstation, möjliga lightrail-stationer samt nya pågatågsstationer i Vellinge kommun</p>	<p>INTE UTTALAT</p> <p>Men indirekt eftersom utbyggnaden koncentreras till de tre tätorterna</p> <p>"Det gäller att riktiga nybyggnad till starka kommunikationslägen och se till att där också finns service"</p>	<p>JA</p> <p>"Både buss och tågförbindelser är goda men ökad turtäthet på bussarna är önskvärd liksom en bättre harmonisering mellan tåg och buss"</p>	<p>DELVIS</p> <p>JA: "Med ett ökat invånarantal i Svedala kan en lokalbuss bli verklighet under 2020-talet. Vägnätet i tätorten bör därför utformas för en framtida buss"</p> <p>INDIREKT: Eftersom en koncentrerad utbyggnad av de tre tätorterna ökar reseunderlaget</p>

TILLGÅNG OCH NÄRHET TILL TRANSPORTINFRASTRUKTUR (I)

KOMMUN	Planeras nya bostäder med närhet till tåg/buss (befintlig)?	Planeras nya bostäder med närhet till tåg/buss (framtida, planerad)?	Planeras nya verksamhetsområden med närhet till väg/tåg/buss (befintlig)?	Planeras nya verksamhetsområden med närhet till väg/tåg/buss (framtida, planerad)	Vad skrivs om buss när tåg inte finns?	Prioriteras utbyggnad i kollektivtrafiken nära lägen?	Bygger kommunen ut de tätorter som redan har god kollektivtrafik?	Bygger kommunen ut tätorter för att stödja en framtida kollektivtrafik?
Helsingborg	JA "Inom 1 km-radie runt de regionala noderna ska särskilt beaktas hög exploatering för boende"	JA Utbyggnad planeras i stationssamhällen som kan komma att få tågstopp i framtiden	JA "Inom 1 km-radie runt de regionala noderna ska särskilt beaktas hög exploatering för verksamheter" "Inom 1 km-radie runt de regionala noderna ska i första hand kontor med hög sysselsättningstäthet och olika publika verksamheter med hög besöksfrekvens planeras" "Stationssamhällena bedöms kunna inrymma besöks- och personalintensiv verksamhet och icke störande verksamheter i stationsnära lägen" "Verksamhetsområden i goda kollektivtrafiklägen utgör lämplig lokalisering för detaljhandel, nöjesliv, kontor, utbildning och forskning. Totalt antal anställda inom dessa områden kan beräknas till 100-200 sysselsatta/ha" "Personal- och besöksintensiva verksamhetsområden ska förläggas dit kollektivtrafiken är god medan tillgång till spår är en avgörande faktor för om godshandling är lämpligt" "Blandad, icke störande verksamhet (småindustri, kontor, forskning och lager) ska kunna utgöra en buffertzonen mellan ev. störande verksamheter och områden för boenden och/eller besöksintensiva verksamheter. Handel bör normalt inte tillåtas inom dessa områden" "Handel med skrymmande varor kan planteras i trafikmässigt lättillgängliga delar, med viss kollektivtrafik" "I områden som ligger nära eller har goda kopplingar till E4 och E6/E20 och i områden som har järnvägsanslutning, prioriteras transportintensiva och yttextensiva verksamheter med 10-40 sysselsatta/ha"	JA Till de nya stationssamhällena	"Stadskollektivtrafiken ska knyta an till alla de regionala noderna för att skapa attraktiva bytespunkter samt avlasta Knutpunkten" "I närheten av stationerna ska gångtrafik, cykelvägar och kollektivtrafik prioriteras för att möjliggöra hållbart och lättillgängligt resande" "Det bör göras så enkelt som möjligt att byta mellan kollektivtrafikslag. Byten underlättas med enkla och nära övergångar" "Kollektivtrafiken kan utvecklas och stärkas, bland annat genom att integreras med skolskjutsarna. I första hand bör samhällen kopplas till stationsorterna. Sekundärt bör kopplingarna mellan de mindre orterna utan stationer stärkas för att realisera ett mer finmaskigt nätverk av kollektivtrafik samt GC-vägar"	JA Det är grundtanken med hela ÖP JA: Till tätorten Helsingborg, till stationssamhällena och till byar med möjlighet till god kollektivtrafikförsörjning	JA "All utbyggnad och förtätning prioriteras till områden med högkvalitativ kollektivtrafik och järnvägsstationer"	JA "För att skapa underlag för spårvägslinjen/annan kollektivtrafik krävs högre täthet i området närmast dess huvudsträckning" "I förtätning av Helsingborg ska kollektivtrafiken vara strukturbildande för var och hur tätt vi bygger. Målsättningen är att bygga upp ett högkvalitativt kollektivtrafikenät där spårvagn utgör ryggraden. För att skapa ett effektivt, gent och robust linjenät krävs bland annat genombrott i befintlig bebyggelse, fler bussfält och hög prioritet i korsningar" "Förbered spårsträckning till Östra Ramlösa enligt devisen "Tänk spårvagn, kör buss"
Kävlinge	DELVIS JA: ÖPs målsättning är att bygga i goda kollektivtrafiklägen, dvs. i Kävlinge, Dösjebro och Furulund (här planeras nytt pågatågsstopp). Här finns tågstationer NEJ: Planerar även utbyggnad i de västra kommundelarna som har dålig kollektivtrafikförsörjning pga. avsaknad tågtrafik. En viss utbyggnad planeras även i byarna där kollektivtrafiken inte är lika god, trots att busstopp finns	INDIREKT "Persontrafik ska återupptas på Lommabanan vilket innebär ett nytt tågstopp i Furulund" Om framtidsvisionen om lätt spårväg (Bjärred-Lomma-Malmö till Löddeköpinge till Høfterup/Ålstorp till Landskrona) blir verklighet och om kommunen i ett första skede förverkligar principen "Tänk spår-Kör buss"	JA "Det enda planlagda verksamhetsområdet finns i Löddeköpinge. Området har god tillgänglighet från motorvägen E6/E20" "Både utbyggnadsområde för verksamheter och utredningsområden för verksamheter koncentreras i huvudsak till goda motortrafiklägen i östra Löddeköpinge, södra Høfterup samt vid nordvästra infarten till Kävlinge"	JA Det enda planlagda verksamhetsområdet finns i Löddeköpinge och här är visionen en framtida spårväg "Genom att samla olika verksamheter i norra Löddeköpinge blir området även en stor arbetsplats med många pendlare och det bör finnas underlag för en god kollektivtrafik, jämfört med mer utspridda verksamhetsområden" ÖP föreslår en fortsatt utveckling av Center Syd. Kommunen planerar för lätt spårtrafik som även kan ge spårtrafik till handelscentret	Buss nämns för de orter och byar som inte har tågstation "Under planperioden kommer kollektivtrafiken i Löddeköpinges och Høfterup/Ålstorp att bestå av buss" "Byn Hög kan försörjas med busstrafik" "Barsebäcks by, Barsebäckshamn, Stora Harrie och Lilla Harrie trafikeras med busslinje" "Vikhög, Södervidinge, Västra Karaby, Virke och Stävie saknar kollektivtrafikförsörjning"	GENERELL AMBITION "Utbyggnad av ny bebyggelse i goda kollektivtrafiklägen ska prioriteras" Prioriteras indirekt eftersom den största utbyggnaden sker i Kävlinge-Furulund som har samt kommer att få tågstopp	DELVIS (Se: "Vad skrivs om buss när tåg inte finns?") JA: Alla utbyggnadsorterna har någon typ av kollektivtrafikförsörjning NEJ: "Orterna i kommunens västra delar har idag bristfällig kollektivtrafik" Kommunen bygger även ut byar som har bristfällig kollektivtrafikförsörjning. ÖP anger endast att byarna har busstrafik, men nämner inget om turtäthet etc.	JA "Löddeköpinge är till största delen bilberoende liksom Høfterup-Ålstorp. Det finns dock flera busslinjer mellan Malmö-Löddeköpinge-Høfterup/Ålstorp. Dessa busslinjer klassas som starka stråk i regionen och trafiken visar att det finns förutsättningar att utveckla bussresandet till spårbunden trafik" "Genom att samla olika verksamheter i norra Löddeköpinge blir området även en stor arbetsplats med många pendlare och det bör finnas underlag för en god kollektivtrafik, jämfört med mer utspridda verksamhetsområden"

TILLGÅNG OCH NÄRHET TILL TRANSPORTINFRASTRUKTUR (I)

KOMMUN	Planeras nya bostäder med närhet till tåg/buss (befintlig)?	Planeras nya bostäder med närhet till tåg/buss (framtida, planerad)?	Planeras nya verksamhetsområden med närhet till väg/tåg/buss (befintlig)?	Planeras nya verksamhetsområden med närhet till väg/tåg/buss (framtida, planerad)?	Vad skrivs om buss när tåg inte finns?	Prioriteras utbyggnad i kollektivtrafiken lägen?	Bygger kommunen ut de tätorter som redan har god kollektivtrafik?	Bygger kommunen ut tätorter för att stödja en framtida kollektivtrafik?
Lomma	<p>JA</p> <p>Genom att utbyggnaden koncentreras till befintliga tätorter</p> <p>Idag finns ingen spårbunden kollektivtrafik i kommunen</p>	<p>JA</p> <p>Om den planerad infrastrukturen blir realiserad</p> <p>”Ett stort utredningsområde för byggnation har lagts in vid Flädie. Aktuell utbyggnad är dock beroende av när ombyggnad av väg 913 och Lommabanan genom byn kan genomföras”</p> <p>”Reserverar mark för framtida eventuell kollektivtrafik från stationsområdet i Lomma via Lomma Hamn längs kusten till Bjärred och Borgeby och vidare norrut. Planen ska också beakta framtida kollektivtrafik mellan Bjärred och Lund via Flädie. Det system som för närvarande är mest aktuellt är lätt spårtrafik. Kommunen delar en långsiktig vision med andra kommuner om ett stråk som sträcker sig från Malmö i söder till Höganäs i norr”</p>	<p>JA</p> <p>”Nya verksamhetsområden bör ligga med bra tillgänglighet för trafik, dvs. i nära anslutning till E6 och med tanke på framtida tågtrafik inom gångavstånd från hållplatser”</p> <p>De två nya utbyggnadsområdena för verksamheter som planeras uppfyller detta (nordost om Borgeby samt i Lomma)</p>	<p>JA</p> <p>(Se: ”Planeras nya verksamhetsområden med närhet till väg/tåg/buss (befintlig)?”)</p>	<p>”Lomma ligger bra till trots avsaknad av spårbunden kollektivtrafik”</p> <p>”Ett spårreservat avsätts i planen med sträckning Löddeköpinge-Bjärred/Borgeby-Lomma där spårvägen ansluter till Lommabanan. Spårreservaten kan i ett första utbyggnadsstadium trafikeras med busstrafik inom vissa avsnitt”</p> <p>”Lomma kommun trafikeras idag av Skånetrafikens regionbussar som till en mindre del även fungerar som lokaltrafik inne i Lomma och Bjärred. Tillsammans med Skånetrafikens arbetar kommunen med att få till ett högklassigt busstråk längs kusten. Ett sådant stråk skulle få pendlarstatus med både tätare avgångar, snabbare körväg och hög standard på bussarna”</p> <p>”Kommunen förespråkar en ny trafikplats på E6 för att möjliggöra snabbare bussförbindelser”</p>	<p>INTE UTTALAT</p> <p>Men indirekt eftersom både Lomma och Bjärred-Borgeby idag har relativt god kollektivtrafik</p> <p>Åtminstone kan utbyggnaden komma att få ett framtida bra kollektivt läge med nya stationer, busstråk/light rail</p>	<p>JA</p> <p>(Se: ”Prioriteras utbyggnad i kollektivtrafiken lägen?”)</p>	<p>INTE UTTALAT</p> <p>”Planerade stationslägen i Alnarp, Lomma och Flädie ger nya förutsättningar för kommunens planering, där möjligheten att öka kollektivtrafikens attraktivitet ska tillvaratas”</p>
Lund	<p>JA</p> <p>”ÖP: s bärande strategi är att bygga nära spårbunden kollektivtrafik och sprida utvecklingstrycket österut längs Simrishamnsbanan”</p> <p>”Ny bebyggelse lokaliseras därför dels inom cykelavstånd från kunskapsstråket, dels invid hållplatser i högklassiga kollektivtrafikstråk, främst regionaltågs- och spårvägslinjer och Lunda-länken”</p> <p>”Planeringen av nya bostads- och verksamhetsområden ska utgå från att när de första boende och verksamheter flyttar in, så ska dels GC-vägar vara färdigställda, dels ska kollektivtrafiken kunna köra med en turtäthet så att det finns goda alternativ till bilen redan från början”</p> <p>”Vid ny bebyggelse på landsbygden bör lägen med närhet till regional busstrafik prioriteras”</p>	<p>JA</p> <p>Spårbunden trafik på Lunda-länken och Simrishamnsbanan</p> <p>”Det är kommunens uttryckliga målsättning att Lunda-länkens första etapp (Lund C- Brunns-hög) ska vara i drift 2014. Etapp två (Brunns-hög-Dalby) har målår 2020 och etapp 3 (Lund C- Staffanstorps) har målår 2025”</p> <p>”Simrishamnsbanans första etapp (Malmö-Dalby) och andra etapp (Dalby-Tomeilla) bör vara klar för trafik 2020”</p> <p>”Utbyggnadsområdena utanför Lunds tätort lokaliseras i första hand till stationer längs Lunda-länken eller Simrishamnsbanan”</p> <p>”I Dalby kommer nuvarande bussar att ersättas med pågatåg. Matarbussar från Genarp, Torna Hällestad, Södra Sandby och Revingeby till Dalby station säkerställer att orterna får tillgång till det regionala kollektivtrafiksystemet”</p>	<p>JA</p> <p>”ÖP ger utrymme för tätare kontorsbebyggelse i södra Lund och för förtätning av befintligt verksamhetsområde längs kunskapsstråket”</p> <p>”Särskilt personal- eller kundintensiva verksamheter bör styras till goda kollektivtrafiklägen”</p> <p>”Vid Valkärra reserveras ett område för störande verksamheter. Området har god tillgång till det regionala vägnätet samt Gunnesbo station inom cykelavstånd”</p> <p>”För både icke-störande och annan verksamhet finns mer markreservat i tätorterna utanför Lund. Här inriktas verksamhetsområdena mot småskaliga verksamheter och tillverkningsindustri”</p> <p>”Det är viktigt att skapa förutsättningar och möjligheter för utveckling av service, näringsliv, företagande och arbetstillfällen, vilket kan bidra till att fler får möjlighet till arbete i närheten av bostaden och som också kan bidra till att minska pendlingen”</p>	<p>JA</p> <p>Lunda-länken och Simrishamnsbanan</p> <p>”Hållplats på Lunda-länken mot Staffanstorps vid Hasslanda verksamhetsområde skulle göra det lämpligt också för mer personalintensiva verksamheter”</p>	<p>”Målsättningen för kollektivtrafiken är att utveckla dess attraktivitet. Snabba, tät förbindelser med goda bytesmöjligheter är viktigt för attraktiviteten. En förbättrad framkomlighet för stads- och regionbussarna är en viktig del i denna utveckling, samt närområdet kring hållplatserna”</p> <p>”Lunda-länkens etapp 2 (Brunns-hög-Dalby) planeras med målår 2020. En förbindelse Dalbyvägen-Utmarks-vägen behövs tidigt för att kunna etablera Lunda-länken till Dalby som busstrafik”</p>	<p>JA</p> <p>”Vid den framtida utbyggnaden krävs en prioritering av de orter som har bäst förutsättningar för god tillgänglighet till det regionala kollektivtrafiksystemet och där näringsliv och företagande kan utvecklas”</p> <p>”ÖP prioriterar en utbyggnad i de mest bilsnåla lägena”</p> <p>Bilsnåla lägen finns uträknade i ÖP: s konsekvensbeskrivning</p>	<p>INTE UTTALAT</p> <p>ÖP redogör inte i detalj för befintlig kollektivtrafik i respektive tätort.</p> <p>ÖP betonar en framtidsvision och därför går det ej att säga något då den ej beskriver nuläget</p>	<p>JA</p> <p>”ÖP ger ett reseunderlag som stödjer en utbyggnad av såväl Simrishamnsbanan som snabbspårväg på Lunda-länken. Tät bebyggelse inom 1 km från hållplatslägena på sträckan Lund-Brunns-hög-Dalby och från Brunns-hög C mot ESS, innebär att reseunderlaget blir tillräckligt för att motivera hållplatslägena”</p> <p>”Utöver regionbusstråken mot Malmö finns särskilt stor potential för förbättringar på Lunda-länken Lund C-Universitetssjukhuset och på linjerna mot Linero, Gunnesbo och Nöbbelöv. Längs dessa linjer finns också stora möjligheter att förtäta bebyggelsen. Det gör att det i framtiden blir ännu fler som får nytta av förbättrad framkomlighet för dessa busslinjer”</p> <p>”Vid utbyggnad och förtätning i Lunds innerstad, i stadsdelcentra, längs kollektivtrafikens huvudstråk och i tätorternas centrum ska bebyggelsen möjliggöra blandade funktioner. Denna bebyggelse ska ges sådan täthet att ett tillräckligt underlag skapas för handel, service och kollektivtrafik”</p>

TILLGÅNG OCH NÄRHET TILL TRANSPORTINFRASTRUKTUR (I)

KOMMUN	Planeras nya bostäder med närhet till tåg/buss (befintlig)?	Planeras nya bostäder med närhet till tåg/buss (framtida, planerad)?	Planeras nya verksamhetsområden med närhet till väg/tåg/buss (befintlig)?	Planeras nya verksamhetsområden med närhet till väg/tåg/buss (framtida, planerad)?	Vad skrivs om buss när tåg inte finns?	Prioriteras utbyggnad i kollektivtrafikhöga lägen?	Bygger kommunen ut de tätorter som redan har god kollektivtrafik?	Bygger kommunen ut tätorter för att stödja en framtida kollektivtrafik?
Östra Göinge	<p>DELVIS</p> <p>”Det utspridda boendet innebär särskilda utmaningar när det gäller att försöka invånarna med god kollektivtrafik”</p> <p>INDIREKT: Eftersom byarna är så geografiskt avgränsade lokaliseras i princip samtlig strategisk utbyggnad för bostäder inom 1,5 km till en busshållplats (om byn har en busshållplats)</p> <p>NEJ: Bygger även ut de byar som har bristfällig kollektivtrafik</p>	<p>INTE UTTALAT</p> <p>Två nya busslinjer pekas ut på plankartorna. Den enda är ”superbussen”. Den linjen planeras gå igenom Hanaskog, Knislinge och Broby. I Glimåkra planeras en ny busslinje till Osby</p> <p>”Med en fortsatt utveckling av kollektivtrafiken mellan byarna skapas förutsättningar för fler byar att utvecklas”</p>	<p>DELVIS</p> <p>JA: Verksamhetsområdena ligger i princip alltid i tätorternas ytterområden med god tillgång till vägnätet</p> <p>NEJ: ”I Broby är verksamhetsområdet norr om skolorna inte lätta att nå med transporter. Möjligheten att planera detta område för kombinerat boende och icke störande verksamheter bör prövas. Det är en boendeform som kan passa småföretagare”</p>	<p>INTE UTTALAT</p> <p>(Se: ”Planeras nya bostäder med närhet till tåg/buss (framtida, planerad)?”)</p>	<p>”Det är strategiskt viktigt att verka för effektiva och snabba busstransporter för att kompensera avsaknaden av tågstation”</p> <p>Nuvarande busslinjer med hållplatser finns utpekade på karta</p> <p>”Busstrafiken är uppbyggd kring ett stornät med 3 huvudlinjer:</p> <ul style="list-style-type: none"> • En pendellinje • En regionallinje • En expresslinje <p>Parallellt har skett en ombyggnad av busshållplatserna. I Knislinge, Broby och Glimåkra hade det byggts upp mindre resecentrum. Genom att dessa ligger i centrum stödjer de övriga verksamheter som finns i byn”</p> <p>”För att hitta lösningar till den avsaknade järnvägstrafiken har kommunen engagerat sig i projektet ”superbussar”. Det gäller att tänka tåg men köra buss. Dessa bussar kommer inte att kunna gå in i alla byar om den ska vara snabb. Där det är möjligt bör en rak och snabb bussväg ledas genom byns centrum, så att stationen kan förläggas dit”</p> <p>Superbussens linje pekas ut i ÖP för:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hanaskog • Knislinge (även nytt resecentrum) • Broby <p>”När tågsystemet ”Pågatåg Skånenordost” byggs ut blir det allt viktigare att genom busslinjer nå stationerna i närområdet. Det gäller därför att skapa ett integrerat system med buss- och tågtrafik”</p>	<p>NEJ</p>	<p>DELVIS</p> <p>JA: ”I Hanaskog är förutsättningarna för pendling goda”</p> <p>”Det är lätt att resa kollektivt till och från Knislinge”</p> <p>Broby är knutpunkten för busstrafiken i kommunen</p> <p>”Glimåkras kollektivtrafik har koncentrerats till resecentrum i Broby. Det finns ingen bussförbindelse direkt till Osby”</p> <p>”Sibbhult har i huvudsak bra bussförbindelser till Broby, Kristianstad och Lönsboda men saknar direktförbindelser till Osby”</p> <p>”Östanå ligger knappt 1 km eller 10 min promenad från väg 23. Det innebär att man har relativt god tillgång till kollektivtrafik. Därutöver trafikeras den gamla vägen mellan Broby och Östanå med 3 turer per dag”</p> <p>NEJ: ”I Boalt finns ingen fungerande kollektivtrafik”</p> <p>”Immeln har mycket begränsad kollektivtrafik, endast ett fåtal turer per dag”</p> <p>”I Hjårsås saknas fungerande kollektivtrafik”</p>	<p>INTE UTTALAT</p>
Trelleborg	<p>DELVIS</p> <p>Kommunen saknar idag spårbunden kollektivtrafik</p> <p>JA: Majoriteten av utbyggnaden planeras i Trelleborgs stad där kollektivtrafikutbudet är av god standard</p> <p>JA: Samtliga utvecklingsorter har någon form av kollektivtrafik</p> <p>NEJ: Maglarps strand, Smygehamn och Beddingstrand har svagt utbud av kollektivtrafik</p>	<p>JA</p> <p>”Kommunens planering ska särskild behandla och beakta möjligheterna att knyta bostäder till regionala tågssystem”</p> <p>”Trelleborgs stads bebyggelseutveckling står idag inför behovet av ny väginfrastruktur för att kunna fortsätta i önskvärd takt”. (En ringväg är avgörande både för utbyggnad av bostäder och för verksamheter)</p> <p>”Ett stationsläge för pågatågsstation föreslås vid Trelleborg. C. Förutom detta stationsläge föreslås ytterligare ett hållplatsläge i stadens östra eller nordöstra del”</p> <p>”Från både Anderslöv och Alstad, men främst Alstad, finns goda framtida pendlingsmöjligheter till Trelleborg och Malmö, inte minst när persontåg börjar trafikera Östra Grevie (Vellinge kommun). Det är cirka 6 km från Alstad till Östra Grevie”</p>	<p>JA</p> <p>”Kommunen ska ha en mark- och planberedskap för verksamhetstableringar och då särskilt för de som kan etableras med god kollektivtrafikkoppling eller järnvägskoppling”</p> <p>”Trelleborgs stads arbetsplatsområden (verksamhetsområden) är lokaliserade till de västra respektive östra delarna. Intresset har varit mycket stort för det västra området medan det varit mindre i det östra området. Denna utveckling förväntas bestå fram till dess bättre kommunikationer till stadens östra delar genomförts”</p>	<p>JA</p> <p>”Kommunen ska särskilt behandla och beakta förutsättningar för etableringar av verksamheter nära en framtida regional tågsstation och ytterligare stationslägen”</p> <p>”Genomfartstrafikens konsekvenser kräver åtgärder och kommunen kan inte se annan lösning än att etablera en ringväg och nya länkar i huvudvägnätet” (Trelleborgs stad)</p> <p>”I samband med att ringväg etableras runt Trelleborgs stad måste nya verksamhetsområden i anslutning till denna och norr om staden övervägas. Viss kompletteringsbebyggelse kan dock ske i delen mellan järnväg och föreslagna ringväg i områdets södra del”</p> <p>”Intresset för verksamhetstablering i det östra området i Trelleborgs stad förväntas öka om en ringväg, men även en regional tågsstation, realiserats”</p>	<p>”Kollektivtrafiken i Trelleborg utgörs av lokaltrafik och regional trafik. Busstrafiken mellan Trelleborg och Malmö är av mycket god standard både vad gäller restid och turtäthet”</p> <p>”Planeringen för persontågstrafik innebär strukturförändringar. Terminalen för lokalbussar och regionalbussar föreslås flyttas till Trelleborg C”</p>	<p>JA</p> <p>”Kommunen skall planera för utvecklad kollektivtrafik och ny kollektivtrafik med persontåg och att lokaliseringar av ny bebyggelse styrs till denna trafik”</p>	<p>DELVIS</p> <p>JA: ”Västervägen, och Sjöstaden ligger i kontakt med staden. Även Larsgården och Mellanköpinge ligger i närheten till stadens bebyggelse och har stora möjligheter att utvecklas ytterligare med en ny regional tågsstation”</p> <p>NEJ: ”Marglarps strand har begränsad kollektivtrafik”</p> <p>NEJ: ”Kollektivtrafik i form av buss, försörjer samtliga utvecklingsorter men i varierande omfattning”</p> <p>JA: ”Anderslöv och Alstad har god kollektivtrafik. Skegrie har ett bra pendlingsläge sett ur bilpendlingsynvinkel. Orten är försörd med kollektivtrafik. I Skegrie och Västra Tommarp är pendlingsmöjligheterna till Trelleborg såväl som till Malmö/Köpenhamn goda”</p> <p>NEJ: ”Utbudet av kollektivtrafik är svagt i Smygehamn och Beddingstrand”</p> <p>NEJ: ”Orterna i kustzonen visar svårigheter att upprätthålla service och kollektivtrafik i konkurrens med vad staden kan erbjuda”</p> <p>NEJ: ”Landsbygdslinjerna har begränsningar i turtätheten stora delar av dygnet. Förbindelserna, möjligen resandunderlaget, till Malmö Airport och Lund är dåliga”</p>	<p>INTE UTTALAT</p> <p>”Kommunen ska fortsätta verka för att persontågstrafik kommer att trafikera Trelleborg och att kollektivtrafiken i övrigt utvecklas till att styra respektive styras av bebyggelseutvecklingen”</p>

TILLGÅNG OCH NÄRHET TILL TRANSPORTINFRASTRUKTUR (I)

KOMMUN	Planeras nya bostäder med närhet till tåg/buss (befintlig)?	Planeras nya bostäder med närhet till tåg/buss (framtida, planerad)?	Planeras nya verksamhetsområden med närhet till väg/tåg/buss (befintlig)?	Planeras nya verksamhetsområden med närhet till väg/tåg/buss (framtida, planerad)?	Vad skrivs om buss när tåg inte finns?	Prioriteras utbyggnad i kollektivtrafiknära lägen?	Bygger kommunen ut de tätorter som redan har god kollektivtrafik?	Bygger kommunen ut tätorter för att stödja en framtida kollektivtrafik?
Vellinge	<p>DELVIS</p> <p>Kommunen saknar idag spårbunden kollektivtrafik</p> <p>Indirekt eftersom tätorterna ha en begränsad geografisk utsträckning</p> <p>JA: Utbyggnad planeras i tätorter som har en fungerande kollektivtrafik, dvs. Hököpinge, Gessie kyrkby, Vellinge</p> <p>NEJ: Utbyggnad planeras i tätorter som saknar en fungerande kollektivtrafik, dvs. Gessie villastad, Arrie och landsbygdens byar</p>	<p>JA</p> <p>Om spårväg och nya busslinjer realiseras</p> <p>JA: Utbyggnad planeras i Västra Ingelstad och Östra Grevie där nya pågatågsstationer ska uppföras</p> <p>"I ÖP föreslås en framtida satsning på spårburen kollektivtrafik. Antingen spårväg Malmö-Hyllie-Vellinge-Hölviken-Skanör-Falsterbo alternativt pågatåg Malmö-Hyllie-Vellinge-Hölviken"</p> <p>"Kommunen förespråkar spårbunden trafik ända ner till Skanör och Falsterbo, vilket inte är möjligt med utbyggnad till pågatågsstrafik"</p> <p>"Det framtida kollektivtrafikstråket, helst med ett spårbundet system, är av stor vikt för byarnas (Hököpinge och Gessie kyrkby) framtida utveckling"</p> <p>"En komplettering med spårbunden kollektivtrafik är av största betydelse för Skanör och Falsterbos hållbara utveckling"</p> <p>"Utredning pågår om ny dragning alternativt komplettering av busslingen i Hölviken för att skapa god kollektivtrafikstandard i hela Hölviken som även inkluderar de östra stadsdelarna och Rängs sand"</p>	<p>JA</p> <p>"Verksamhetsområdet vid E6 söder om Vellinge tätort fortsätter att växa till vilket har god koppling till väginfrastrukturen"</p> <p>"Verksamhetsområden med omgivningspåverkan, i form av t.ex. trafik eller andra olägenheter hänvisas till kommunens trafikleder (E6: an eller väg 101)"</p> <p>"Kommunen ska uppmuntra komplettering och nyetablering av verksamheterna utmed de stora trafiklederna E6: an, Trelleborgsbanan och väg 101"</p>	<p>INDIREKT</p> <p>Indirekt om spårväg eller pågatåg realiseras</p>	<p>"Vid en framtida satsning på spårbunden trafik kan under en första etapp en förbättrad utbyggd kollektivtrafik med ökad turtäthet, modernare bussar, nya och/eller ändrade busslinjedragningar samt utbyggnad av prioriterade busskörfält fungera enligt principen "Tänk spår – kör buss"</p> <p>"Mål och riktlinjer är att erbjuda kommuninvånarna en attraktiv, hållbar och välutbyggd kollektivtrafik med ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet"</p> <p>"Ett projekt pågår tillsammans med Trafikverket och Skånetrafiken om att förbättra trygghet, stadsmässighet, kapacitet och trafiksäkerhet vid den regionalt viktiga busshållplatsen Vellinge ängar utmed E6: an"</p> <p>"Prioriterad satsning på förbättrad busstrafik mellan Malmö och Näset".</p> <p>"Den framtida kollektivtrafiken behöver utredas för Arrie och Gessie Villastad"</p> <p>"För Hölviken, Ljunghusen och Rängs sand behöver kollektivtrafiken kompletteras och utvecklas"</p>	<p>JA</p> <p>"Ökad tillväxt med byggnation av fler bostäder, etablering av ny service och nya verksamheter uppmuntras att efterfölja de regionala målen som påpekar vikten av en hållbar utveckling genom förtätning i goda kollektivtrafiklägen"</p> <p>En koncentration av bebyggelsen föreslås till Västra Ingelstad och Östra Grevie i samband med de nya pågatågsstationerna. Västra Ingelstad ska utvecklas till att bli en östlig centralort</p>	<p>DELVIS</p> <p>I ÖP finns en kommunövergripande karta som visar befintliga busslinjer. Dock redovisas inte turtäthet eller hållplatser</p> <p>JA: "Vellinge tätort har goda kommunikationer till både Malmö och Trelleborg. Vägarna och utbudet av kollektivtrafik mot de östra delarna i kommunen behöver förbättras"</p> <p>JA: "Hököpinge och Gessie kyrkby ligger utmed ett frekvent nord-sydligt kollektivtrafikstråk med buss"</p> <p>JA: "Nya pågatågsstationer i Västra Ingelstad och Östra Grevie ger god kollektivtrafik"</p> <p>NEJ: "Gessie villastad saknar idag kollektivtrafik"</p> <p>NEJ: "Den framtida kollektivtrafiken med buss behöver utredas för Arrie eftersom tågstopp inte är aktuellt i byn"</p> <p>NEJ: Komplettering av byarna i jordbrukslandskapet som saknar kollektivtrafik</p>	<p>JA</p> <p>"Redovisar en ÖP med förskjutning av utbyggnad till kommunens östra delar med ett bra kollektivtrafikutbud med nya pågatågsstationer"</p> <p>"Föreslagna utbyggnadsområden i Västra Ingelstad och Östra Grevie innebär ett stort reseunderlag som motiverar att tågen stannar i dessa orter"</p> <p>"Tågen kommer inte att stanna i Arrie. Med utbyggnad av byn förbättras förutsättningarna för busslinjen i Oxie att förlängas till Arrie"</p> <p>"Ett ökat antal invånare i Hököpinge stödjer planerna på att satsa på ett spårbundet kollektivtrafikstråk mellan Malmö och Falsterbonäset"</p>

TILLGÅNG OCH NÄRHET TILL TRANSPORTINFRASTRUKTUR (II)

KOMMUN	Hur stor andel byggs stationsnära?	Hur definieras ett stationsnära läge?	Hur definieras acceptabelt cykelavstånd?	Hur definieras acceptabelt gångavstånd?	Anges avstånd (km) för utbyggnadsområden till hållplats/station?	Bygger kommunen tätare i stationsnära lägen?
Osby	SAKNAS ”Bostadsbebyggelsen i Osby tätort, inkl. den som nybyggs enligt ÖP, ligger inom 2,5 km från järnvägsstationen (fågelvägen)”	SAKNAS 2,5 km (fågelvägen)? (Se: ”Hur stor andel byggs stationsnära?”)	SAKNAS ”Strävan är att hålla samman bebyggelseutvecklingen så att kollektivtrafiken kan nås på bekvämt cykelavstånd – vilket underlättar pending”	SAKNAS	DELVIS För Osby tätort anges avstånd till centrum	NEJ Utredningsområdet för bostäder i Killeberga (vid ny tågstation) innehåller villor
Åstorp	SAKNAS ”Alla föreslagna bostadsområden ligger <i>relativt nära</i> kollektiva kommunikationer”	SAKNAS ”ÖP innebär att kommunen generellt genom ökade kollektivtrafiksatsningar, planering av bostäder i kollektivtrafknära lägen /.../ bidrar till en bättre luftmiljö”	SAKNAS ”Alla föreslagna bostadsområden ligger nära befintliga eller planerade gång- och cykelleder”	SAKNAS (Se: ”Hur definieras acceptabelt cykelavstånd?”)	JA För samtliga utbyggnads- och utredningsområden för bostäder	NEJ ”Åstorp centrum med offentlig förvaltning, service och handel samt stationen ligger mitt i samhället. Ett optimalt område för framtida utveckling med lägenheter i högre bostadshus”
Svedala	SAKNAS	SAKNAS	SAKNAS ”För att ge fler möjlighet att åka kollektivt bör så många som möjligt bo inom gångavstånd till stationen eller busshållplatsen. Det är möjligt att gå 1 km till tåget på 10 min eller cykla 2 km på samma tid”	SAKNAS (Se: ”Hur definieras acceptabelt cykelavstånd?”)	DELVIS För 2 av 3 utbyggnadsområden för bostäder i Svedala Kartan redovisar ringar för upptagningsområde runt befintlig station och planerade lightrail-stationer. I Svedala finns huvuddelen av bebyggelsen inom 2 km, i Bara inom 1 km och i Klågerup inom 1-2 km	INTE UTTALAT, UNDANTAG FÖR SVEDALA ”I Svedala planeras fortsatt utbyggnad med stationen som nav. Centrum ligger precis intill stationen och här planeras förtätning. Närmast stationen bör flerbostadshus byggas med hög exploateringsgrad och längre ifrån kan villor och radhus bli aktuella” I Bara planeras förtätning av centrum vilket ligger nära den planerade stationen. Även i Klågerup planeras förtätning av centrum, men hur nära det blir lightrail-stationen beror på vilken lokalisering den kommande stationen får (finns 2 förslag)
Helsingborg	SAKNAS	OTYDLIGT De regionala noderna utmärks med ringar av 1 km- och 2 km-radie Stationssamhällena utmärks med ringar på 500 m och 1 km	SAKNAS ”För att få fler att gå och cykla ska Helsingborgs stad satsa på upplysta, trygga, gena, väl underhållna och vackra GC-stråk. Det ska vara enkelt för helsingborgaren att välja cykeln som färdmedel. Vid nyplanering inom centralorten bör det eftersträvas att basservice nås inom 1 km”	SAKNAS (Se: ”Hur definieras acceptabelt cykelavstånd?”)	OTYDLIGT De regionala noderna utmärks med ringar av 1 km- och 2 km-radie Stationssamhällena utmärks med ringar på 500 m och 1 km	JA, GENERELL AMBITION ”Inom stationslägena krävs hög exploatering och effektivt markutnyttjande”
Kävlinge	ENLIGT DERAS DEFINITION ”Ca 80 % av den planerade utbyggnaden föreslås ske i mycket goda kollektivtrafiklägen”	FINNS ”Den planerade bostadsutbyggnaden innebär att 2600 lägenheter kan byggas ut inom 2 km från en tågstation, förutsatt att Lommabanen öppnas för tågtrafik så att Furulund får en station. Resterande 800 lägenheter ligger icke stationsnära”	SAKNAS ”Inom såväl Kävlinge som Furulund finns goda möjligheter att utveckla nya bostadsområden inom gång- och cykelavstånd från nuvarande och framtida station” ”Från Lilla Harrie är det cykelavstånd, cirka 2,5 km, till pågatågsstationen i Örtofta (Eslövs kommun)” ”Den största potentialen för att öka andelen resor med cykel bedöms i första hand finnas inom tätorter och för resor kortare än 5 km”	SAKNAS Se: ”Hur definieras acceptabelt cykelavstånd?”	NEJ I ÖP finns en karta som pekar ut busslinjer (inga hållplatser), järnvägar (med befintliga stationer och planerade stationer) samt sträckning för framtida möjlig spårtrafik	JA ”I de två största utbyggnadsområdena i Kävlinge och Furulund planeras flerbostadshus för att utnyttja det stationsnära läget och utnyttja jordbruksmarken så effektivt som möjligt”
Lomma	SAKNAS	SAKNAS Nämns inte alls, varken stationsnära läge eller kollektivtrafknära läge	SAKNAS	SAKNAS	SAKNAS	INTE UTTALAT

TILLGÅNG OCH NÄRHET TILL TRANSPORTINFRASTRUKTUR (II)

KOMMUN	Hur stor andel byggs stationsnära?	Hur definieras ett stationsnära läge?	Hur definieras acceptabelt cykelavstånd?	Hur definieras av acceptabelt gångavstånd?	Anges avstånd (km) för utbyggnadsområden till hållplats/station?	Bygger kommunen tätare i stationsnära lägen?
Lund	<p>SAKNAS</p> <p>"Däremot anger ÖP att 75 % av utbyggnadsområdena lokaliseras i de mest bilsnåla lägena, dvs. de lägen som ger störst möjlighet att klara av en smidig vardag utan bil (ca 23 500 bostäder av totalt 31 350)"</p> <p>Här ges utbyggnadsområdena delbetyg 1, 2 eller 3 för tillgång till:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Högvärdig kollektivtrafik • Cykelavstånd till centrum och kunskapsstråket • Närhet till välsorterad dagligvarubutik <p>Ett genomsnittsbetyg för varje område räknas ut genom att summan av delbetygen delas med tre. Ju högre genomsnittsbetyg desto bättre</p>	<p>INTE UTTALAT</p> <p>Skriver om stations- och hållplatsnära lägen.</p> <p>Vid uträkning av hur bilsnålt läge utbyggnadsområdet för bostäder har, har följande poängsättning används:</p> <p>"3 = Tillgång till regionalhållplats/station med spårbunden trafik till både Lund och Malmö inom rimligt gångavstånd (1000 m) med en turtäthet på minst 4 turer per timme i högttrafik. Förbindelserna ska ge en låg restid men ett direkt byte vid Lund C tolereras. Lund C anses ha så god regional tillgänglighet att 1500 m gångavstånd tolereras"</p> <p>"2: Tillgång till busshållplats med linje till Lund och Malmö inom rimligt gångavstånd (inom Lund 400 m, i tätorterna inom 1000 m gångavstånd) med en turtäthet på minst 4 turer per timme i högttrafik. Förbindelserna ska ha en kort restid och inte kräva byte (byte vid Lund C tolereras)"</p> <p>"1 = När inte upp till nivå 2"</p>	<p>INTE UTTALAT</p> <p>"Bostadsområden i staden lokaliseras så att cykelavstånd till arbetsplatser och centrum inte överskider 5 km".</p> <p>Vid uträkning av hur bilsnålt läge utbyggnadsområdet för bostäder har, har följande poängsättning används:</p> <p>"3 = Både Lunds centrum och Ideon inom 5 km cykelavstånd"</p> <p>"2 = Antingen Lunds centrum eller Ideon inom 5 km"</p> <p>"1 = Varken Lunds centrum eller Ideon inom 5 km cykelavstånd"</p>	<p>INTE UTTALAT</p> <p>Skriver om rimligt gångavstånd</p> <p>(Se "Hur definieras ett stationsnära läge?")</p>	<p>NEJ</p> <p>Varje utbyggnadsområde för bostäder ges ett genomsnittsbetyg för dess bilsnåla läge</p>	<p>JA</p> <p>I alla fall när det gäller runt tillkommande pågatågsstationer på Simrishamnsbanan. För hållplatslägena kring Lundaänken uttalas inte lika hög täthet</p> <p>"I Dalby ska stationsområdet prioriteras och byggas ut som en stadsmässig småstadsbebyggelse, vilket innebär en blandning av byggnader i upp till 4-6 våningar. Även i Veberöd planeras en stadsmässig bebyggelse i 4-6 våningar i området kring den framtida stationen"</p> <p>"Tät bebyggelse inom 1 km från hållplatslägena på sträckan Lund-Brunnshög-Dalby och från Brunnshög C mot ESS, innebär att reseunderlaget blir tillräckligt för att motivera hållplatslägena"</p>
Östra Göinge	SAKNAS	SAKNAS	SAKNAS	SAKNAS	NEJ	NEJ
Trelleborg	SAKNAS	SAKNAS	SAKNAS	SAKNAS	NEJ	NEJ
Vellinge	SAKNAS	<p>SAKNAS</p> <p>"ÖP: s planförslag på framtida ny exploatering redovisar en förtätning av befintliga tätorter främst i centrum eller stationsnära lägen kombinerat med utbyggnadsområden förlagda i direkt anslutning till befintliga tätorter"</p> <p>"ÖP prioriterar tätortsutveckling i goda kollektivtrafiklägen och vill prioritera kollektivtrafik genom utbyggnad av spårtrafik, trygga pendelparkeringar och bättre bytesmöjligheter från kollektivtrafik till cykel"</p> <p>"Busshållplatsen "Vellinge ängar" utmed E 6:an förbättras och görs tryggare och mer inbjudande. Busshållplatsen omvandlas på sikt till ett attraktivt stationsområde"</p>	SAKNAS	SAKNAS	NEJ	<p>JA</p> <p>(Se: "Hur definieras ett stationsnära läge?")</p> <p>"ÖP prioriterar att eftersträva en måttlig förtätning med tyngdpunkt på tätorternas centrala kärnor och framtida nya stationslägen"</p> <p>Prioriterad centrumutveckling planeras kring stationen i Västra Ingelstad</p>

FUNKTIONSBLANDNING

KOMMUN	Hur definieras funktionsblandning?	Planeras funktionsblandade områden?	Planeras funktionsblandade byggnader?	Hur stor andel av utbyggnadsområdena planeras att bli funktionsblandade?	Pekas funktionsblandade områden ut på plankartan?
Osby	SAKNAS	NEJ "I framtiden är det förmodligen viktigare att utveckla områden och lokaler som lämpar sig för mångsidig användning, än traditionella industriområden"	NEJ	SAKNAS	NEJ
Åstorp	SAKNAS	NEJ	NEJ	SAKNAS	NEJ
Svedala	INTE UTTALAT "Orternas centra ska innehålla handel, boende, arbetsplatser och service" "I centrala lägen kommer icke störande verksamheter, bostäder, affärer och annan service att blandas i centrumbebyggelsen"	JA "I utvecklingen av de tre tätorternas centrum. (Se: Hur definieras funktionsblandning?)"	NEJ	SAKNAS	NEJ
Helsingborg	INTE UTTALAT "/.../ Bör blandad markanvändning eftersträvas med både bostäder, service och verksamheter"	JA "Vid de regionala noderna och i de tre områdena för stadsutveckling (inom tätorten Helsingborg) bör blandad markanvändning eftersträvas med både bostäder, service och verksamheter" "Inom 1 km-radie runt de regionala noderna ska särskilt beaktas blandad bebyggelse för både boende och verksamheter" "Blandad stadsbebyggelse planeras inom H+, Maria och Östra Ramlösa (områden för stadsutveckling inom tätorten Helsingborg)" "Vid komplement i befintlig stadsbebyggelse ska en blandning av verksamheter, kontor, service och bostäder eftersträvas"	JA "Inom 1 km-radie runt de regionala noderna ska bottenvåningar i flerbostadshusbebyggelse förberedas för att tekniskt möjliggöra verksamhetslokaler"	SAKNAS	JA Kartan pekar ut: <ul style="list-style-type: none"> • "Stora utvecklingsområden (3 st.) • Komplement i befintlig stadsbebyggelse – utveckla till blandad stad • Utveckling och komplettering i storskaliga flerbostadshusområden"
Kävlinge	INTE UTTALAT "Företag och verksamheter bör, så långt det är möjligt integreras med övrig bebyggelse" "En hållbar bebyggelsestruktur handlar även om att ge förutsättningar för ett socialt hållbart samhälle. Detta kan konkret bestå i att t.ex. blanda olika upplåtelseformer och att integrera särskilt boende och äldreboende i den vanliga bebyggelsen. Det handlar också om att blanda bostäder med service- och verksamheter, så att det finns liv och rörelse större delar av dygnet, vilket skapar en tryggare miljö"	JA "I framtida Barsebäck Sjöstad planeras attraktiva bostäder, hotell, restauranger, caféer, serviceverksamheter och offentliga platser vid vattnet" "Det före detta industriområdet Kävlinge Östra Centrum ska omvandlas till ett bostadsområde. Området ska förutom lägenheter innehålla en viss del butiker, caféer och andra offentliga lokaler. Även kontor planeras i området. Området är beläget i direkt anslutning till stationen och utbyggnaden möjliggör en vitalisering av Kävlinge centrum, vilket innebär att förbindelserna över järnvägen blir särskilt viktiga"	NEJ	SAKNAS	NEJ
Lomma	INTE UTTALAT "Där så bedöms lämpligt integreras nya verksamheter och bostäder i en blandad bebyggelse"	JA "Förutom att det i Lomma tätort skapas nya byggnader för butiker, kontor och andra verksamheter tillkommer ett antal bostäder i nya kvarter"	JA "I Lomma tätort (kring Hamntorget och nya Centrumtorget) växer nya flerbostadshus fram med lokaler för verksamheter som restauranger och affärer i gatuplanet och bostäder ovanpå"	SAKNAS	NEJ

FUNKTIONSBLANDNING

KOMMUN	Hur definieras funktionsblandning?	Planeras funktionsblandade områden?	Planeras funktionsblandade byggnader?	Hur stor andel av utbyggnadsområdena planeras att bli funktionsblandade?	Pekas funktionsblandade områden ut på plankartan?
Lund	<p>FINNS</p> <p>Förklarar innebörden av blandad bebyggelse</p> <p>"I blandad bebyggelse innefattas icke-störande verksamheter som kontor, institutioner, handel, bostäder med mera. Blandad bebyggelse varierar i täthet, från innerstadsbebyggelse till glesare bebyggelse i tätorterna utanför Lund"</p> <p>"Begreppet "blandad stad" används för att beskriva en bebyggelse med flera funktioner och med en social och arkitektonisk blandning. I den blandade staden minskar behovet av transporter, bebyggelseområden har ett folkliv under stora delar av dygnet och möjligheterna för samutnyttjande av parkeringar, parkytor och andra allmänna ytor ökar. En blandstad är en blandad, urban miljö där just blandning är nyckelordet. Det räcker inte enbart att bygga funktionsblandat för att uppnå "blandstad" – alla typer av blandning behövs"</p>	<p>JA</p> <p>"En bärande strategi i Lunds kommun i planeringen framöver är att icke-störande verksamhet som kontor och institution samt även handel, i möjligaste mån ska integreras med den övriga bebyggelsen, framförallt i goda kollektivtrafiklägen. Detta kan ske i de utbyggnadsområden som planeras som blandad stad, samt i förtätningar av staden och i de övriga tätorterna"</p> <p>"Stadsbyggandet bör sträva efter att blanda arbetsplatser bostäder och service, gärna i samma kvarter eller i samma byggnader"</p> <p>"Vid förtätning av de centrala delarna i Lund, Dalby, Veberöd och Södra Sandby ska möjligheter att blanda in handel, service, kultur och arbetsplatser tas tillvara"</p>	<p>JA</p> <p>(Se: "Planeras funktionsblandade områden?")</p> <p>"Vid gator och hållplatser med god genomströmning ska lokaler för verksamheter och handel i bottenvåningarna möjliggöras"</p>	<p>SAKNAS</p>	<p>JA</p> <p>Plankartan pekar ut blandad bebyggelse</p>
Östra Göinge	<p>INTE UTTALAT</p> <p>"I samband med att byarnas kärnor förtätas och utvecklas ska möjligheten att blanda handel, kontor och icke störande verksamheter med boende tas tillvara"</p>	<p>JA</p> <p>TVÅ UTPEKADE OMRÅDEN I GLIMÅKRA</p> <p>"I Glimåkra finns två områden – sågverkstomten och gamla stationsområdet – som kan utvecklas till blandade områden för bostäder och icke störande verksamheter"</p> <p>"I Hanaskog kan bostäder kombineras med affärsverksamhet och annan icke störande verksamhet vid byförtätning"</p> <p>"I Broby bör verksamheter som inte är störande lokaliseras till centrala lägen för att stärka bykärnan"</p> <p>"I Glimåkra arbetar kommunen för att ta fram detaljplaner som tillåter att boende och icke störande verksamheter blandas"</p>	<p>NEJ</p>	<p>SAKNAS</p>	<p>JA</p> <p>PÅ TVÅ STÄLLEN I GLIMÅKRA</p> <p>Pekar ut "Byförnyelse förtätning av blandad bebyggelse"</p>
Trelleborg	<p>INTE UTTALAT</p> <p>"Kontor och icke miljöstörande verksamheter bör ges möjlighet att integreras med bostäder och service i planerade utbyggnadsområden för att skapa den blandade staden"</p>	<p>NEJ</p>	<p>NEJ</p>	<p>SAKNAS</p>	<p>NEJ</p>
Vellinge	<p>INTE UTTALAT</p> <p>"Mål och riktlinjer för att skapa en god livsmiljö och gott boende är att eftersträva ett bostadsbestånd som består av en mosaik (blandning) av bostads-, verksamhets- och servicelokaler, som erbjuder lokaler som kan användas till olika funktioner beroende av hur behovet förändras över tiden"</p>	<p>JA</p> <p>"Utveckling av "Campusområdet" i Vellinge tätort till en levande stadsdel med karaktär av blandad stadsbebyggelse med inslag av nya kompletterande byggnader för både service, verksamheter och bostäder"</p> <p>"Huvudgatan genom Höllviken (Falsterbovägen) utvecklas och kompletteras till att bli ett attraktivt service- och affärsstråk med blandad stadsbebyggelse"</p> <p>"Falsterbokanalens hamn utvecklas till att bli en knutpunkt med nya bostäder, service och verksamheter"</p> <p>"Området norr om väg 100 i Ljunghusen byggs ut i etapper med för området väl anpassade kvalitativa bostäder i kombination med service och verksamheter"</p> <p>"Skanörs hamn har stor potential för utveckling med kompletterande verksamheter inklusive service och övernattningsmöjligheter samt en allmän upprustning och försköning av hela hamnområdet samt av vägen dit"</p>	<p>JA</p> <p>"För utpekade "kommersiella stråk" ska bottenvåningar i husen i huvudsak vara planerade och avsedda för att även kunna rymma service- och verksamhetslokaler med inte alltför störande verksamhet"</p>	<p>SAKNAS</p>	<p>JA</p> <p>På den kommunövergripande plankartan pekas följande ut:</p> <ul style="list-style-type: none"> • "Centrum – Prioriterad centrumutveckling alternativt förtätning och komplettering med en blandning av bostäder, service och verksamheter • Hamnar – Befintliga områden utvecklas, förskönas och kompletteras med service och verksamheter"

BILAGA 3

I tabell 1 och 2 visas en sammanställning av diverse kommunstatistik. Använda referenser presenteras efter respektive tabell.

Tabell 1. Visar folkmängd/folkökning där uppgifterna avser förhållandena den 31 december för valt/valda år enligt den regionala indelning som gäller den 1 januari året efter. Visar även landareal och befolkningstäthet (invånare per kvadratkilometer) efter kommun år 2012.

KOMMUN	Folkmängd [antal]					Folkökning [antal]					Landareal [km ²]	Invånare per km ²
	2008	2009	2010	2011	2012	2008	2009	2010	2011	2012	2012	2012
Helsingborg	126 754	128 359	129 177	130 626	132 011	1 768	1 605	818	1 449	1 385	344,01	383,7
Kävlinge	28 255	28 638	29 013	29 261	29 427	509	383	375	248	166	152,56	192,8
Lomma	20 449	21 065	21 559	22 017	22 298	426	616	494	458	281	55,52	401,6
Lund	107 351	109 147	110 488	111 666	112 950	2 065	1 796	1 341	1 178	1 284	427,23	264,3
Osby	12 648	12 656	12 724	12 699	12 637	25	8	68	-25	-62	576,24	21,9
Svedala	19 390	19 625	19 822	19 805	19 971	241	235	197	-17	166	218,05	91,5
Trelleborg	41 558	41 891	42 219	42 542	42 605	539	333	328	323	63	125,3	339,87
Vellinge	32 843	33 162	33 303	33 510	33 615	278	319	141	207	105	235,7	142,61
Åstorp	14 533	14 667	14 737	14 789	14 806	300	134	70	52	17	92,22	160,5
Östra Göinge	13 662	13 526	13 590	13 603	13 620	-166	-136	64	13	17	431,96	31,5

Referenser

SCB, Statistiska centralbyrån (2013). *Statistikdatabasen: Befolkningstäthet (invånare per kvadratkilometer), folkmängd och landareal efter region och kön. År 1991 – 2012.* [Elektronisk]. Tillgänglig:

<http://www.scb.se/Pages/SSD/SSD_SelectVariables.aspx?id=340487&rxid=9c70b359-a800-4f76-8fa0-39d92d5981e4&px_tableid=ssd_extern:BefArealTathetKon&deltabellid=K1> [Hämtad 2013-04-02]

SCB, Statistiska centralbyrån (2013). *Statistikdatabasen: Folkmängden efter region, civilstånd, ålder och kön. År 1968 – 2012.* [Elektronisk].

Tillgänglig: <http://www.scb.se/Pages/SSD/SSD_SelectVariables.aspx?id=340487&px_tableid=ssd_extern%3aBefolkningNy&rxid=5281fa3e-e5b1-4fa6-949d-849e45f9123b> [Hämtad 2013-04-23]

Tabell 2. Visar förvärvsarbetande dag- och nattbefolkning (16+ år), förvärvsintensitet (20-64 år) samt antal pendlare efter kommun år 2011. Visar även vilka kommuner som har en eller flera tågstationer samt om tätorten är en av Region Skånes utpekade tillväxtmotorer.

KOMMUN	Dagbefolkning [antal]	Nattbefolkning [antal]	Förvärvsintensitet [%]	Inpendling [antal]	Utpendling [antal]	Bor och arbetar i kommunen [antal]	Tågstation [finns/saknas]	Utpekad tillväxtmotor [ja/nej]
	2011	2011	2011	2011	2011	2011	2012	2011
Helsingborg	64909	58 396	71,8	21 810	15 297	43 099	Finns	Ja
Kävlinge	7 561	14 448	83,1	3 167	10 054	4 394	Finns	Nej
Lomma	5 404	10 333	84,0	2 973	7 902	2 431	Saknas	Nej
Lund	66 753	50 766	67,3	34 943	18 956	31 810	Finns	Ja
Osby	4 786	5 861	78,1	1 376	2 451	3 410	Finns	Nej
Svedala	6 865	9 927	83,4	3 904	6 966	2 961	Finns	Nej
Trelleborg	14 128	19 507	76,4	3 496	8 875	10 632	Saknas	Nej
Vellinge	8 180	15 468	80,3	3 245	10 533	4 935	Saknas	Nej
Åstorp	5 836	6 464	73,1	3 155	3 783	2 681	Finns	Nej
Östra Göinge	4 731	6 098	75,7	1 414	2 781	3 317	Saknas	Nej

Referenser

Helsingborgs stad (2010). *ÖP 2010 – en strategisk översiktsplan för Helsingborgs utveckling*. Helsingborg: Helsingborgs stad.

Kävlinge kommun (2010). *Kävlinge översiktsplan ÖP 2010*. Kävlinge: Kävlinge kommun.

Lomma kommun (2011). *Översiktsplan 2010 för Lomma kommun*. Lomma: Lomma kommun.

Lunds kommun (2010). *ÖP 2010: översiktsplan för Lunds kommun*. Lund: Lunds kommun.

Osby kommun (2010). *Översiktsplan för Osby kommun*. Osby: Osby kommun.

Region Skåne (2011d). *Flerkärnighet i Skåne*. Kristianstad: Region Skåne

SCB, Statistiska centralbyrån (2012). *Registerbaserad arbetsmarknadsstatistik: Antal förvärvsarbetande och förvärvsintensitet per kommun*. [Elektronisk]. Tillgänglig: <http://www.scb.se/Pages/TableAndChart_124856.aspx> [Hämtad 2013-04-02]

SCB, Statistiska centralbyrån (2012). *Registerbaserad arbetsmarknadsstatistik: Antal pendlare per län och kommun*. [Elektronisk]. Tillgänglig: <http://www.scb.se/Pages/TableAndChart_23020.aspx> [Hämtad 2013-04-02]

Svedala kommun (2010). *Svedala översiktsplan 2010*. Svedala: Svedala kommun.

Trelleborgs kommun (2010). *Översiktsplan 2010 Trelleborgs kommun*. Trelleborg: Trelleborgs kommun.

Vellinge kommun (2013). *Vellinge översiktsplan 2010 – med utblick mot 2050*. [Elektronisk] Tillgänglig: <<http://www.vellinge.se/kommun-politik/planer-och-styrdokument/oversiktsplan/oversiktsplan-2010-antagande/>> [Hämtad 2013-03-26]

Åstorps kommun (2012). *Översiktsplan 2012 Åstorps kommun*. Åstorp: Åstorps kommun.

Östra Göinge kommun (2012). *Översiktsplan 2012*. [Elektronisk]. Tillgänglig: <<http://www.ostragoinge.se/Bygga--Bo/Oversiktsplan/>> [Hämtad 2013-03-25]

BILAGA 4

Sammanställning av information angående informantintervjuerna.

Tabell 1. Visar informant och dess aktuella befattning på kommunen. Visar även när och var intervjun ägde rum.

KOMMUN	Informant	Befattning	Datum för intervju	Plats för intervju
Helsingborg	Magnus Ydmark	Översiktsplanarkitekt	2013-05-02	Stadsbyggnadsförvaltningen, Helsingborg
Lomma	Anders Nyqvist	Planeringschef	2013-05-06	Kommunhuset, Lomma
Lund	Johan Lindström	Samhällsplanerare	2013-05-07	Stadsbyggnadskontoret, Lund
Svedala	Jeanette Gabrielsson	Planarkitekt	2013-05-14	Bygg och miljökontoret, Svedala
Åstorp	Linda Svederberg	Planarkitekt	2013-06-16	Samhällsbyggnadsenheten, Svedala
Östra Göinge	Linnéa Widing	Planarkitekt	2013-05-13	Stadsbyggnadsavdelningen, Broby

BILAGA 5

Visar den intervjuguide som användes vid intervjuerna. Det som visas i **svart text** sändes till informanten i förväg, medan det som visas i **röd text** var underfrågor som användes som ett stöd för forskaren vid intervjutillfället.

TEMA 1: TRANSPORTPLANERING

I din yrkesroll som tjänsteman på kommunen, vad betyder begreppet transportsnål samhällsplanering?

Arbetar ni för att minska personbilstransporterna i er fysiska planering?

- På vilket sätt? Ge exempel
- Hur uttrycks det i översiktsplanen?

Har kommunen en definition på följande begrepp? Om ja, vilken?

- Förtätning
- Funktionsblandning
- Acceptabelt cykelavstånd
- Acceptabelt gångavstånd
- God kollektivtrafikstandard

Hur tillämpas ovanstående begrepp i er fysiska planering?

- På vilket sätt? Ge exempel
- Hur uttrycks de i översiktsplanen?

Hur definierar kommunen begreppet stationsnära läge?

- Hur stor andel av de planerade utbyggnadsområdena för bostäder och verksamheter ligger i ett stationsnära läge?
- Omfattar definitionen både tågstation och busshållplats?
- Har begreppet endast en geografisk avgränsning eller tar kommunen även hänsyn till turtäthet?
- Hur mäts avståndet? Är det fågelvägen eller det faktiska gång- och cykelavståndet?

Har kommunen en beslutad strategi för hur bebyggelsens utformning och placering i närheten av tågstationen/busshållplatsen ska genomföras?

- Stationsnärhetsprincipen

TEMA 2: TÄTHET OCH MARKUTNYTTJANDE

Varför/Varför inte redovisas förväntad bebyggelsestäthet/exploateringstal för de planerade utbyggnadsområdena i översiktsplanen?

Vilken bebyggelsetäthet/exploateringstal planerar ni för i respektive utbyggnadsområde?

- Vill kommunen bygga villor eller flerfamiljshus?
- Tänker de bygga tätare i centrum och mer glesare i ortens ytterkant?

Planerar kommunen att bebygga jordbruksmark?

- Om ja, vad motiverar utbyggnad på jordbruksmark?
- Ställs specifika krav vid utbyggnad på jordbruksmark?

Exempel på motiv är:

- Det finns ingen annan mark att bygga på
- Utbyggnaden sker i ett stationsnära läge
- Det finns en kraftig efterfrågan på villatomter

Exempel på specifika krav:

- Typ av bebyggelse (bostäder, arbetsplatser, verksamheter)
- Bebyggelsetäthet/exploateringstal/exploateringsgrad

Planerar kommunen att bebygga jordbruksmark med villor/enfamiljshus?

Varför/Varför inte anges i översiktsplanen en tidsmässig prioriteringsordning för planerade utbyggnadsområden?

- Vad grundar sig prioriteringsordningen på?
- Varför finns en prioriteringsordning för bostäder men inte för verksamheter, eller tvärt om?
- Väljer kommunen medvetet att inte prioritera områdena för att kunna erbjuda vilken mark som helst, när som helst?

TEMA 3: TRANSPORTINFRASTRUKTUR

Anser du att kommunens utbyggnadsområden för bostäder och verksamheter planeras med närhet till befintlig infrastruktur och kollektivtrafik?

- På vilket sätt?
- Vilka färdmedel prioriteras?
- Hur uttrycks det i översiktsplanen? Ge exempel

Flera av kommunens utbyggnadsområden för bostäder och verksamheter lokaliseras/motiveras av framtida infrastruktursatsningar, såsom järnväg, spårväg och light rail. Om den nya infrastrukturen inte realiserar, hur tror du att kommunen hanterar de planlagda utbyggnadsområdena?

- a. Utbyggnadsområdena bebyggs ändå
- b. Utbyggnadsområdena får en lägre prioriteringsordning (utbyggnad skjuts på framtiden)
- c. Vid aktualisering av översiktsplanen ges utbyggnadsområdena en förändrad markanvändning

TEMA 4: SERVICE OCH ARBETSPLATSER

Hur påverkar er fysiska planering invånarnas tillgänglighet till kommersiell och offentlig service? (I första hand vardagsservice, såsom skola, förskola och dagligvaruhandel)

- Underlättar eller försvårar planeringen
- Koncentreras utbyggnaden till ett fåtal tätorter så befolkningsunderlaget på sikt underlättar för upprätthållande och nyetablering av service?
- Finns service vid kollektiva knutpunkter?
- Finns olika servicefunktioner samlade på ett ställe så fler ärenden kan uträttas samtidigt?

Hur underlättar er fysiska planering invånarnas möjlighet att på ett miljövänligt sätt pendla till och från arbetsplatsen, såväl inom kommunen som inom ett större arbetsmarknadsområde?

- Vart lokaliseras arbetsplatser/verksamhetsområden i förhållande till infrastruktur och kollektivtrafik?
- Vart lokaliseras bostäder i förhållande till infrastruktur och kollektivtrafik?
- Har kommunen någon beslutad strategi vid val av lokalisering av arbetsplatser, t.ex. stationsnärhetsprincipen?

På vilket sätt hindrar er fysiska planering invånarna att på ett miljövänligt sätt pendla till och från arbetsplatsen, såväl inom kommunen som inom ett större arbetsmarknadsområde?

TEMA 5: REGIONAL FLERKÄRNIG STRUKTUR

Anser du att er fysiska planering styr bebyggelseutvecklingen mot en flerkärnig ortsstruktur i Skåne?

- Om ja, på vilket sätt? Ge exempel
- Hur uttrycks det i översiktsplanen

Hur förhåller sig kommunen till regionens arbete med en regional fysisk planering?

- Påverkar den er fysiska planering?
- Är en regional fysisk planering viktig för er?
- Behövs det?
- Styr den er fysiska planering?
- Påverkar den er fysiska planering? Struntar ni i den?

Hur väl anser du att de tre strategiområdena (se nedan) mot *Den flerkärniga miljonstaden Skåne* inkluderas i kommunens fysiska planering?

1. Satsa på Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor samt utveckla den flerkärniga ortsstrukturen
2. Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne
3. Växa effektivt med en balanserad och hållbar markanvändning



LUNDS UNIVERSITET

Miljövetenskaplig utbildning

Centrum för klimat- och
miljöforskning

Ekologihuset

22362 Lund