



LUNDS
UNIVERSITET

Framtidens ortstruktur i ett flerkärnigt Skåne

Fallen Kävlinge och Lomma

Hedvig Johnsson

Examensarbete inom Kandidatprogrammet i samhällsplanering

SGEL36 VT21

Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi, Lunds universitet

Handledare: Ola Jonsson

Abstract

This paper aims to explore several aspects of municipal growth in a polycentric region. Firstly, and mainly, the future polycentric structure of villages in Kävlinge and Lomma municipalities. Secondly how the polycentric village structure may be affected by the newly re-opened passenger train track 'Lommabanan' that runs through both municipalities. And lastly what role the municipalities what to play in the polycentric region of Skåne.

The paper's theoretic framework consists of polycentric theory, as well as the concept of 'Transit-Oriented development'. Furthermore, the study is based on a document analysis of four documents; both municipalities' master plans, MalmöLund-regionen's plan for future regional structure and the regional master plan of Region Skåne; as well as on two interviews with representatives from the planning offices of Kävlinge and Lomma, respectively.

The results suggests that both municipalities want to grow into a more hierarchical polycentric structure. Kävlinge desires to grow with the now main center Kävlinge as primary center, while Lomma aims to grow by two different centers, partly in Lomma, partly in Bjärred – today's secondary center. Lommabanan is affecting some places more than others, especially in the villages Flädie and Furulund the new locations close to public transport greatly affect development scale. The regional polycentric structure is an important aspect of the planning in both municipalities, as they both aspire to become attractive residential municipalities, with their citizens working elsewhere.

Nyckelord: Flerkärnighet, Polycentrism, Lomma, Kävlinge, Lommabanan

Innehållsförteckning

1. Inledning	1
1.1 Syfte och frågeställningar.....	2
1.2 Avgränsning	3
1.3 Disposition.....	3
2. Teoretiskt ramverk	5
2.1 Polycentrism, monocentrism och flerkärnighet	5
2.1.1 Christallers centralortsteori	5
2.1.2 Polycentrism och monocentrism.....	6
2.1.3 Flerkärnighet	6
2.1.4 Varför polycentrism och flerkärnighet?	7
2.2 Transit-oriented development och regionen	9
2.2.1 Transit-oriented development.....	9
3. Material och metodik	11
3.1 Fallstudie	11
3.2 Dokumentanalys	12
3.2.1 Material.....	12
3.2.2 Bearbetning inför analys och analys	13
3.3 Intervjuer med kommuner	14
3.3.1 Material.....	14
3.3.2 Bearbetning inför analys och analys	15
3.4 Befolkningsstatistik och mål för ny bebyggelse	15
3.4.1 Material.....	16
3.5 Problematisering och generalisering	16
4. Bakgrund	18
4.1 Kävlinge kommun.....	19
4.2 Lomma kommun.....	20
4.3 Lommabanan	22
4.4 Region Skåne och MalmöLund-regionen.....	22
5. Ortstruktur idag och planer för framtiden	24
5.1 Kävlinge kommun.....	24
5.1.1 Kävlinge.....	25
5.1.2 Furulund.....	26
5.1.3 Löddeköpinge.....	27
5.1.4 Hofterup	28
5.1.5 Dösjebro.....	28

5.1.6 Barsebäcks by, Barsebäckshamn och Barsebäcks sjöstad	28
5.1.7 Västra Karaby och Lilla Harrie	29
5.2 Lomma kommun	29
5.2.1 Lomma	31
5.2.2 Bjärred	32
5.2.3 Flädie	33
5.3 Malmö-Lundregionens strukturplan	34
5.4 Regionplan 2022–2040	36
6. Analys och diskussion	38
6.1 Lomma och Kävlinges framtida kommunstruktur: Komplementär eller hierarkisk polycentrism?	38
6.2 Lommabanan och ortstrukturen	42
6.3 Det kollektivtrafiknära läget	44
6.4 En framtida region: Fåkärnig eller flerkärnig?	46
7. Slutsats	50
7.1 Hur kommer ortstrukturen i Lomma och Kävlinge utvecklas fram till 2040?	50
7.2 Hur kommer återinförandet av persontrafik på Lommabanan påverka ortstrukturen i Lomma och Kävlinge?	51
7.3 Vad har kommunerna för funktion i det regionala sammanhanget?	51
7.4 Vidare forskning	52
Referenslista	54
Bilaga I	57
Bilaga II	58

Figurförteckning

Figur 4.1: Översiktskarta över Lomma och Kävlinge med omland.....	18
Figur 4.2: Karta över Kävlinge kommun med tätorter.....	19
Figur 4.3: Folkmängd i Lomma, respektive Kävlinge kommun 1968–2020.....	19
Figur 4.4: Karta över Lomma kommun med tätorter.....	21
Figur 4.5: Skånes lokala arbetsmarknader.....	23
Figur 4.6: Skånes mellankommunala samarbeten	23

Tabellförteckning

Tabell 3.1: Material för arbetets dokumentanalys	13
Tabell 3.2: Exempel ur kodbok	14
Tabell 3.3: Genomförda intervjuer	14
Tabell 4.1: Folkmängd i Kävlinges och Lommas respektive kommuner och tätorter	20
Tabell 4.2: Pendling ut från och in till kommunerna år 2018.....	22
Tabell 5.1: Resultat av uppskattning av hur mycket orter i Kävlinge kommun ska växa till 2040	29
Tabell 5.2: Resultat av uppskattning av hur mycket orter i Lomma kommun ska växa till 2030/34	34
Tabell 5.3: MalmöLund-regionens strukturplans kategorisering av ortstruktur 2035	35
Tabell 5.4: Regionplanens uppdelning för framtida flerkärnig ortstruktur	36

1. Inledning

I samhällsplanering pågår små och stora processer parallellt. Det lilla stadsdelstorget är en del av den större tätorten, som i sin tur är en del av den än större regionen. Regional översiktlig planering är ett relativt nytt fenomen som än så länge bara är lagstadgat i Stockholm och Skåne län, men som antingen är eller håller på att bli en viktig spelare på strategiska planeringsarenor runt om i Sverige (Rakar, Tallberg, 2013). Region Skånes strategiska planering för en sammanhållen region har hur som helst pågått under en längre tid, med en funktionell flerkärnighet som mål. Region Skåne ser behovet av att överbrygga gapet mellan regionalt tillväxtarbete och den kommunala översiktsplaneringen. (2020)

Att befinna sig i en attraktiv region beskrivs i Region Skånes regionplan som en konkurrens fördel för kommunerna. Där uttrycks en vision om att skåningen ska bo i en kommun, arbeta i en annan, och rekreera sig i en tredje. Att samarbeta för sådan funktionell flerkärnighet bygger på att alla kommuner planerar för att möjliggöra ökad rörlighet över kommungränsen. Därför är en av den nya regionplanens primära syften att beskriva strategier och principer för ökad rörlighet och flerkärnighet som förhoppningsvis ska absorberas i alla skånska kommuners översiktsplaner (ibid).

Hur kommuner ska nyttja sina markresurser, var det är bäst för kommunen att växa och vilken ortstruktur som är mest fördelaktig är frågor som den kommunala översiktsplaneringen behandlat relativt självständigt under lång tid, i linje med det kommunala självstyret (Nyström, Tonell, 2012). Vad händer när kommuner, som tidigare varit fokuserade på att utveckla självständigt inom kommunens gränser, plötsligt ska planera sina kommuner också efter regionens flerkärnighets bästa; vilket i det här fallet innebär planering för ökad rörlighet och att kommunerna medvetet driver människor till målpunkter utanför kommunen. Till de skånska kommunernas hjälp finns, som sagt, den sedan 2019 lagstadgade men endast vägledande, regionplanen, men också mindre mellankommunala samarbeten såsom MalmöLund-regionen och dess strukturplan. Hur

anpassar man egentligen sina egna kommunala pusselbitar efter det regionala pusslet runt omkring?

Ibland händer saker som, nästan över en natt, förändrar mindre orters förutsättningar när det kommer till just rörlighet över kommungränsen. En sådan sak skedde klockan 05:55, den 13 december 2020. Då rullade ett lila pågatåg ut från Malmö Centralstation och in på Lommabanan. Det var första gången sedan 1983 som ett persontåg trafikerade sträckan och gjorde uppehåll i Malmö, Lomma, Furulund och Kävlinge (Lomma kommun, 2021a). Pia Almström, kommunstyrelsens ordförande i Kävlinge kommun uttrycker sig så här i samband med Lommabanans öppnande:

”- Äntligen får vi en ny tågförbindelse mellan Kävlinge-Malmö och Furulund kopplas upp på det regionala tågnätet. Det finns sådan potential kring Furulunds utveckling framåt, vi vet att etablering av en ny station ger en ort en energiboost. Vi är stolta över att vi nu har tre pågatågsstationer i kommunen som underlättar för våra invånares vardag, bidrar till klimatsmart resande och att våra förutsättningar som tillväxtort stärks. Allt detta är en viktig del i vårt arbete för att bli Skånes bästa boendekommun. Nu tar vi steget till ännu bättre pendlingsmöjligheter och storstadspulsen.” (Kävlinge kommun, 2020b)

Almström har höga förhoppningar på både energiboost och tillväxt. Lommas kommunordförande uttrycker liknande framtidshopp i samma pressmeddelande. Nya stationslägen och fler avgångar förändrar orters koppling till regionen och ger dem nya funktioner i det regionala sammanhanget. Plötsligt överträffar vissa orter andra. Det kan handla om just ett snabbt kommunikationsstråk ut i regionen, eller kanske om ett miljövänligare transportalternativ. Hur anpassar kommunerna sin planering efter de nya förutsättningarna, och hur väljer man att utveckla sina orter i flerkärnighetens region?

1.1 Syfte och frågeställningar

Detta arbete syftar till att utifrån polycentrisk teori undersöka hur Lomma respektive Kävlinge kommuns ortstruktur planeras utvecklas till 2040. Särskilt fokus ska också ligga

på hur kommunens planer påverkas av att nya platser blir kollektivtrafiknära i samband med Lommabanans öppnande, och hur detta påverkar kommunernas flerkärniga ortstruktur. Slutligen undersöks vad kommunerna ser sig ha för funktion i det regionala sammanhanget. Därför lyder arbetets frågeställningar som följer:

- Hur kommer ortstrukturen i Lomma och Kävlinge utvecklas fram till 2040?
- Hur kommer återinförandet av persontrafik på Lommabanan påverka ortstrukturen i Lomma och Kävlinge?
- Vad vill kommunerna ha för funktion i det regionala sammanhanget?

1.2 Avgränsning

Fallstudien avgränsas geografiskt till Kävlinge och Lomma kommuner, deras mellankommunala samarbete i MalmöLund-regionen och Region Skåne. I det mellankommunala och regionala sammanhanget avgränsas studien materialmässigt till MalmöLund-regionens strukturplan och Region Skånes nya Regionplan eftersom dessa dokument kan anses lyfta fram grundragen i organisationernas aktuella flerkärniga utvecklingsstrategier.

Tematiskt avgränsas studien till de begrepp som rör ortstruktur. Ortstruktur definieras som orternas, eller kärnornas, funktion i kommunen, både gentemot varandra och sitt omland. Vidare kan funktionen definieras som ortens utbud av service, rekreation, företag och bostäder. Arbetet avgränsas ifrån sociala aspekter såsom orternas olika sociala sammansättning, och politiska motsättningar, som visserligen hade varit intressanta att undersöka, men som inte ryms inom arbetets ramar. Fokus ligger i stället helt och hållet på hur kommunernas visioner om den byggda miljön ser ut, och hur de planerna kan tänkas påverka kommunernas framtida ortstruktur.

1.3 Disposition

Uppsatsen är uppdelad i 7 kapitel. Det första har redogjort för arbetets syfte och dess relevans, liksom arbetets centrala frågeställningar. Arbetet har också avgränsats geografiskt och materialmässigt. Kapitel 2, som nu följer, redogör för arbetets teoretiska ramverk i vilket två teoretiska områden presenteras. I nästkommande kapitel (3) redovisas

det material som studien bygger på och hur det materialet bearbetats och analyserats. Innan uppsatsens empiriska avhandling i kapitel 5, presenteras de två kommunerna, Lommabanan, Region Skåne och MalmöLund-regionen i ett bakgrundskapitel. I kapitel 5 redogörs sedan för hur kommunerna planerar utveckla sina tätorter fram till 2030/2040, liksom Lommabanans påverkan på den strategin. Kapitlet redogör vidare för hur kommunernas tätorter behandlas i MalmöLund-regionens strukturplan såväl som i Region Skånes flerkärnighetsstrategi i regionplanen. Därpå följer analyskapitlet (6) där det empiriska materialet som beskrivs i föregående kapitel analyseras och diskuteras i det teoretiska ramverket. Slutligen presenteras arbetets slutsatser, alltså svaret på frågeställningarna, och förslag på vidare forskning på området.

2. Teoretiskt ramverk

I strävan mot att tyda och synliggöra de olika polycentriska resonemangen i materialet, kommer det teoretiska ramverket behandla begreppen 'hierarkisk polycentrism', 'monocentrism', 'funktionell polycentrism' och 'morfologisk polycentrism'. Avsnittet redogör också för drivkrafter bakom polycentriska strategier, förväntningar på det rumsliga fenomenet och kritisk granskning av nämnda förväntningar.

En förutsättning för polycentrism är som sagt transportförbindelser mellan orter. Fysiska avstånd spelar i det här fallet mindre roll - det är snarare restid som är det passande måttet på det faktiska avståndet. Förmågan att röra oss effektivt i rummet och tidsavståndet avgör sedermera hur funktionell en flerkärnighet kan bli. När vi i arbetet förflyttar oss från ett fokus på makroperspektiv, i form av europeisk, nationell och en större regional skala, till ett någorlunda mikroperspektiv i kommunal skala, blir möjliggörande strukturer i kommunal skala intressanta. Därför upptas den andra delen av arbetets teoretiska ramverk av konceptet 'Transit-oriented development'.

2.1 Polycentrism, monocentrism och flerkärnighet

2.1.1 Christallers centralortsteori

Centralortsteorin är ett tidigt försök att utveckla matematiska formler för kartläggning och optimering av orters lokalisering, med särskilt fokus på orternas förhållande till varandra. Christaller teoretiserade redan 1933 om sydtyska centralorters lokalisering. Resultatet blev centralortsteorin – en modell som bygger på att orter är av olika storlek och placerar sig i en hierarkisk ordning, utifrån vad de erbjuder för funktioner. Teorin möjliggör kategorisering av orter som antingen primärort, sekundärort eller tertiärort och visar på ett tydligt beroendeförhållande uppåt i hierarkin, från tertiärorter till sekundärorterna och från sekundärorterna och tertiärorterna till primärorten. Teorin applicerades bland annat på den svenska kommunindelingsreform som genomfördes 1971 och kan ses som den polycentriska teorins vagga. (Adolphson, Johansson, Van Well, 2006; Nationalencyklopedin, u.å.

2.1.2 Polycentrism och monocentrism

Begreppet 'polycentrism' kan översättas till "flera centra", medan 'monocentrism' betyder "ett centrum". Trots den ganska rättframma översättningen menar många att det finns viss tvetydighet i begreppen (Burger, Meijers, 2011; Turok, Bailey, 2004; Lambregts, 2009). De flesta går med på att det, i en monocentrisk ortstruktur, finns *en* tydlig kärna. Det som skiljer definitionerna åt är om det i en monocentrisk region också får finnas subcentras, alltså mindre centrum. Om det får finnas flera kärnor, är det i stället en utmärkande dominant kärna, med stark dragningskraft, som utmärker en monocentrisk region. En monocentrisk region med flera kärnor, som är beroende av den dominanta, kan hursomhelst också benämnas som en polycentrisk region med tydligt hierarkisk ortstruktur, där Christallers hierarkiska ordning kan agera förlaga (Adolphson, Johansson, Van Well, 2006). Polycentrism kan därtill ses ur två huvudperspektiv: funktionellt respektive morfologiskt. Kriterierna för vad som faktiskt är polycentrism skiljer dem åt. För att man ska kunna hävda morfologisk polycentrism krävs det endast att en region rymmer flera centra. I en funktionell polycentrism måste det ske interaktioner mellan noderna, till exempel i form av arbetspendling eller resa i rekreationssyfte (Burger, Meijers, 2011). Sammanfattningsvis kan monocentrism och polycentrism beskrivas som en skala. En region kan vara mer eller mindre polycentrisk, liksom den kan vara mer eller mindre monocentrisk. Det som skiljer dem åt är främst hur välfungerande rörelseflöden som finns mellan noderna är, och hur beroendeförhållandet mellan noderna ser ut (Vandermotten m. fl., 2008; Burger, Meijers, 2011).

2.1.3 Flerkärnighet

En flerkärnig region kan i sin tur definieras som en region med betydande polycentrisk struktur, alltså med flera subcentra (Turok, Bailey, 2004). Dessutom måste det finnas ett utbyte mellan kärnorna, alltså är funktionell polycentrism i alla fall i någon mån att föredra. Utbytet mellan kärnorna kan i sin tur vara mer eller mindre komplementärt eller hierarkiskt. Flerkärnighet kan i stor skala, på kommunal planeringsbasis eller i en del av en region, beskrivas som ett sätt att kategorisera tätorter, småorter och städer. Genom kategoriseringen är förhoppningen att man ska kunna konkretisera ett komplementärt syfte, ett slags existensberättigande, för var och en av regionens kärnor som ska stödja ett, för regionen, större syfte. Detta återfinns till exempel i svensk kontext i den svenska

ortsklassificeringen som genomfördes i samband med lanseringen av ett regionalpolitiskt handlingsprogram på 70-talet (Fälldin, 1972). En sak som skiljer dagens flerkärnighetstankar från Christallers är att de bredare komplementära elementen är det viktigaste, alltså ett ömsesidigt beroende mellan flera kärnor (Burger, Meijers, 2011; Vandermotten, 2008).

2.1.4 Varför polycentrism och flerkärnighet?

Under paraplyet 'flerkärnighet' ryms som synes många olika varianter och själva flerkärnigheten är sällan motiv i sig själv. Flerkärnigheten är ett verktyg för att skapa något annat. 'Det andra' avgör sedan vilken polycentrisk diskurs planeringen adopterar. Skälet för flerkärnighetens snabba spridning som regional strategi menar Turok och Bailey är dess grundfundament (2004). Flerkärnighetens grundidé är att utvecklas från en monocentrisk stad till en polycentrisk region. I enkla ordalag innebär det att tillväxten och dragningskraften omriktas från en växande stad till flera mindre kärnor som kompletterar varandra. En å blir i stället flera bäckar små. I teorin löser det direkt två problem; dels minskar växtvärken för städerna - stor efterfrågan på mark, bostäder och kontorsplatser på en enda plats skapar trängsel och överhettar fastighetsmarknaden; dels vitaliserar man regionen runt omkring – där det finns gott om mark för bostäder, industrier och kontorsplatser, och där satellitorterna tillsammans med storstaden kan verka som en enad konkurrenskraftig region. (Turok, Bailey, 2004; Dühr, 2005).

EU och dess forskningsprogram European Spatial Planning Observation Network (ESPON), som har i uppdrag att analysera den regionala utvecklingen i EU, ser polycentrism som en kompromiss mellan monocentrism och utglesning i ett mikro- och mesoperspektiv, men också som ett sätt att balansera utvecklingen i unionen på makronivå. Historiskt har storstadsregionerna i centrala EU, i rapporter kallad 'Pentagonen', tillsammans varit EU:s ekonomiskt starkaste del. EU:s polycentriska strategi syftar till att decentralisera tillväxten från 'Pentagonen' till vad man kallar för 'Globala ekonomiska integrationszoner' vilka byggs av 'Funktionella urbana områden', med andra ord: funktionella arbetsmarknadsområden. Man kan tala om strategin som polycentrisk på flera nivåer som svarar mot varandra; dels intra- regional (urbana kluster, regionala innovationssystem, lokala arbetsmarknadsregioner), dels interregional

(komplementära kluster), dels unionsövergripande (exempelvis EU:s inre marknad). Incitamenten för EU:s polycentriska strategier kan sammanfattningsvis sägas vara: Ökad konkurrenskraft, territoriell sammanhållning och balanserad regional utveckling (ESPON, 2004; Dühr, 2005). Konkurrenskraften antas korrelera till graden polycentrism en region har. Det grundas i antagandet att ett regionalt agglomererat (rumsligt eller socialt) näringsliv möjliggör starka förbund företag emellan, samtidigt som tillgång till exempelvis kvalificerad arbetskraft, forsknings- och utvecklingsinstitutioner och utvecklad infrastruktur är stor. En stark polycentrism ökar konkurrenskraften mot andra regioner eller större städer, vilket i det här fallet antas attrahera ekonomiskt starka företag, vilka i sin tur attraherar fler företag. (ESPON, 2004; Turok, Bailey, 2004) EU:s förhoppningar för 'balanserad regional utveckling' och 'territoriell sammanhållning' kan i detta sammanhang definieras som kapitalets jämna utbredning i rummet som är regionen eller unionen. Detta kan till exempel konkretiseras som att kapitalet, i stället för att vara heterogent spritt främst i den dominerande staden, ska finnas utspritt i regionen. (Vandermotten m.fl., 2008)

En aspekt av flerkärnighetstanken som inte vidare kommer behandlas i uppsatsen men ändå borde nämnas är kritik mot den mycket populära strategin. Vandermottens med fleras kritiska granskning av ESPON:s ovanstående förväntningar på europeisk polycentrismstrategi, från 2008, konkretiserar konkurrenskraften som desto mer polycentriska rörelsemönster - desto högre BNP per capita, och den balanserade regionala utvecklingen som likhet i BNP per capita i regionens olika orter. Deras resultat visar att det inte finns något generellt signifikant samband mellan graden polycentrism och BNP per capita på nationell nivå såväl som i större regioner, förutom i de allra mest monocentriska länderna. Utbredningen av BNP per capita är statistiskt signifikant större i länder med högre grad polycentrism, men korrelationen är svag. Vandermotten varnar, tillsammans med bland andra Lambregts, dessutom om en övertro på polycentrism som bot mot allt ont (2008, 2006).

2.2 Transit-oriented development och regionen

2.2.1 Transit-oriented development

Peter Calthorpe, det specifika begreppets anfader, definierar Transit-oriented development i sin bok 'The Next American Metropolis: Ecology, Communities and the American dream' från 1993. Definitionen lyder:

A Transit-Oriented Development (TOD) is a mixed-use community within an average 2,000-foot walking distance of a transit stop and core commercial area. TODs mix residential, retail, office, open space, and public use in a walkable environment, making it convenient for residents and employees to travel by transit, bicycle, foot, or car.

(Calthorpe, 1993:56)

Calthorpe är dock långt ifrån ensam med tankar om att spårbunden trafik är en viktig sak för en modern stad och region. Begreppet är numera vida använt, dels enligt Calthorpes definition men också som en generell inställning till kollektivtrafikfrämjande åtgärder i samhällsplanering (Hrelja m.fl., 2020). Knowles talar om TOD som möjliggörare för suburbanisering, och understryker att bebyggelse i linje med strategin ofta har hög täthet och tydliga drag av blandade upplåtelseformer (2012). Här kan ytterligare en koppling till flerkärnighet göras, Transit-oriented development kan ses som en kompromiss mellan urbanisering och suburbanisering samt centralisering och decentralisering. Något som, som tidigare nämnts, också syns i flerkärnighetsidealet.

Med Transit oriented development följer som sagt ett täthetsideal. I en ekologisk hållbarhetsdiskurs är det önskvärt att så många som möjligt har så nära tillgång till kollektiva färdmedel som möjligt eller kan ta sig till sina målpunkter till fots eller på cykel. Följaktligen är hög befolkningstäthet i kollektivtrafikhöga läge välkommet. Om vi kombinerar en ekologisk hållbarhetsdiskurs med en regional flerkärnighetsdiskurs läggs emphasisen på det snabba kollektiva färdmedlet eller på längre snabba cykelstråk, eftersom restiden mellan kärnor är en viktig faktor. Den önskvärda tätheten går hand i hand med att effektiv spårbunden kollektivtrafik ofta är dyrare än vägburen och har färre stopp, och att det därför krävs en större koncentrerad massa kring färre antal stationer för att kollektivtrafiken ska vara ekonomiskt genomförbar. Transit Oriented Development kan

alltså ses som ett sätt att samla kritisk massa för trafikeringens skull, alternativt som ett sätt att öka andelen som färdas kollektivt för resandetalets skull. (Hrelja m.fl., 2020)

När det kommer till skillnad mellan rälsbunden och vägburen kollektivtrafik visar Hansson m.fl. i sin fallstudie av mindre skånska orter att de orter som skiftat sin regionbusslinje mot pendeltåg har sett en signifikant ökning av antalet kollektivtrafiksresenärer, jämfört med liknande orter som fortsatt endast trafikerats av buss (2021). Calthorpe skiljer vidare på urbant förlagd bebyggelse i kollektivtrafikhärläge och i glesare bebyggelse i kollektivtrafikhärläge. Han förespråkar spårbelagd kollektivtrafik där det är möjligt, men menar annars att det i "glesbygd" är nödvändigt med matarlinjer till närmsta spårtrafiksnod (1993).

3. Material och metodik

För att besvara forskningsfrågorna görs en fallstudie som baseras på dokumentanalyser och intervjuer. I detta avsnitt beskrivs, motiveras och kritiserar arbetets metodik.

3.1 Fallstudie

Arbetets forskningsdesign är en fallstudie. Fallstudien är av tvåfallsdesign; den består alltså av två geografiskt avgränsade fall som prövas på samma sätt. Valet av just Lomma och Kävlinge som fall understöds av att de är vad Denscombe, i sin bok 'Forskningshandboken: För små forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna, kallar för 'typiska undersökningsenheter'. De är kommuner som de flesta andra i sitt regionala närområde, och går därför att likna vid dessa (2018). En annan omständighet som väckte intresset för just Kävlinge kommuns översiktliga planering är att jag tidigare gjort praktik på samhällsbyggnadsenheten.

Den, för mitt syfte, gemensamma nämnaren för de två fallen är att de 2020 fick en strukturförändrande persontågssträckning i kommunen som förändrar förutsättningarna för Transit-oriented development i de berörda orterna. Kävlinge är hur som helst en kommun som redan idag trafikeras av persontåg, medan persontrafik på räls är ett helt nytt fenomen i 2000-talets Lomma. Eftersom forskningen baseras på ett aktuellt skeende är kommunernas utveckling särskilt intressant att undersöka i en fallstudie (Yin, Nilsson, 2007). Dessutom präglas de såklart av olika ortstrukturer, olika geografiska intressen och allt annat som skiljer två olika kommuner åt. Fallen och deras regionala sammanhang beskrivs närmre i kapitel 4. När man undersöker en kommun går den inte att separera från den fysiska och sociala miljö som den inrymmer och omges av. Vilket är anledningen till att detta arbete behandlas som just en tvåfallstudie (ibid.)

Fallstudien baseras på dokumentanalyser och intervjuer, vilka redogörs närmre för nedan. Syftet med att kombinera en dokumentanalys med semistrukturerade intervjuer i fallstudie är att se bortom de redigerade planeringsdokumenten till de tankegångar som

visserligen kan anas, men som ändå gömmer sig bakom textformuleringarna. Speciellt fokuserat till Lommabanans påverkan.

3.2 Dokumentanalys

Dokumentanalysen används för att styrka kommunernas ståndpunkter och för att utröna hur kommunerna vill att deras orter ska utvecklas under och efter den angivna planperioden, samt för att undersöka hur orterna behandlas i regional och mellankommunal kontext.

3.2.1 Material

Organisationerna som äger dokumenten är Lomma kommun, Kävlinge kommun, MalmöLundregionen och Region Skåne. Urvalet har skett baserat på vilka strategidokument som direkt och indirekt påverkar planering av orter i kommunerna Kävlinge och Lomma, utifrån kommunal, mellankommunal och regional organisationsnivå. Kommunernas båda översiktsplaner är framtagna de senaste 4 åren, vilket innebär att de är dokument som bearbetats under influens av den mellankommunala strukturplan som publicerades 2016. Regionplanen beskriver Region Skånes flerkärnighetsstrategi som legat till grund för Region Skånes regionala utvecklingsarbete åtminstone det senaste decenniet. De kommunala dokumenten är mer eller mindre heltäckande översiktsplaner och behandlar därför många aspekter som inte är relevanta för arbetet. Dokumentanalysen görs därför endast på utvalda delar som berör de orter som enligt Statistiska Centralbyrån utgör 'tätorter' i kommunerna.

Alla dokument som analyseras är framtagna och politiskt beslutade som styrdokument för organisationerna. Det är mot visionerna i dokumenten kommunerna ämnar arbeta i den dagliga planeringen och därför har dokumenten hög kredibilitet. Kävlinges översiktsplan är endast politiskt beslutad som samrådsversion och kan därför komma att ändras innan slutligt antagande, som eventuellt blir 2022. Samma sak gäller samrådsversionen av Lommas översiktsplan som nu revideras för utställning. Samrådsversionen av regionplanen beskriver Skånes regionala utvecklingsstrategier fram till 2040, och är inte heller den slutligt antagen.

Tabell 3.1: Material för arbetets dokumentanalys

Dokument	Utgivare	År	Nivå
Samrådsversion: Översiktsplan 2020–2030	Lomma kommun	2020	Kommunal
Samrådsversion: Översiktsplan 2040	Kävlinge kommun	2021	Kommunal
Strukturplan för MalmöLund-regionen: <i>Gemensam målbild 2035</i>	MalmöLundregionen	2016	Mellankommunal
Regionplan för Skåne 2022–2040 - Samrådshandling	Region Skåne	2020	Regional

3.2.2 Bearbetning inför analys och analys

Dokumentanalysen bearbetades för två syften och därför med två olika metoder. Först och främst lästes dokumenten noggrant. För att sortera ut de, för syftet, relevanta ståndpunkterna tematiserades översiktsplanerna och strukturplanen i en innehållsanalys. Tematiseringen gjordes efter koderna i tabell 3.2. Innehållsanalysen valdes över andra typer av dokumentanalys eftersom syftet var att presentera vad texten framhåller som relevanta idéer, resonemang och strategier knutna till de valda teoretiska begreppen, därtill vad texterna presenterar, eller döljer, för prioriteringar (Denscombe, 2018). Det kan innebära att synliggöra vilken polycentrisk diskurs som gömmer sig bakom visionen om en sjöstad, eller ett industriområde såväl som mer tydliga tendenser. Koderna har valts för att passa in i det teoretiska ramverket med polycentrism och olika typer av polycentrism, samt Transit-oriented development.

Tabell 3.2: Exempel ur kodbok

Kod	Beskrivning
Hierarkisk	Tillväxtmotor
polycentrism	Åtgärd för ökad utpendling Transit Oriented Development: Bostäder Centralisering
Funktionell	Förbättrade ömsesidiga kommunikationer
polycentrism	Transit Oriented Development: Arbetsplatser Ömsesidiga komplementära nyttor

3.3 Intervjuer med kommuner

Som fördjupning av det kommunala perspektivet av just Lommabanans påverkan på den översiktliga planeringen har två semistrukturerade intervjuer genomförts med en representant från Kävlinge kommun respektive Lomma kommuns tjänstemannaorganisationer. Eftersom det var just den semistrukturerade intervjuemetoden som användes, skapades varsin intervjuguide för intervjuerna. De återfinns i bilaga I och II.

3.3.1 Material

Tabell 3.3: Genomförda intervjuer

Nr	Informant	Plats	Tid
1	Tjänsteperson, Kävlinge kommun	Kävlinge kommunhus	20 mars 2021 14:30–15:15
2	Tjänsteperson, Lomma kommun	Microsoft Teams	12 maj 2021 15:00-15:30

Syftet med arbetet stämmer väl överens med när intervju är en lämplig datainsamlingsmetod eftersom intervjuer är passande att nyttja i syfte att utforska komplexa och subtila problem i form av erfarenheter av och uppfattningar om situationen. Eftersom kommunal strategisk planering beror av en mängd olika faktorer är konstateranden om just Lommabanans inverkan på kommunernas planering i det här fallet avhängigt privilegierad information – värdefulla insikter baserade på deras

yrkesroller och närslutna erfarenheter. Vilket intervjuer med nyckelpersoner inom fältet, ett fält som här kan anses vara översiktlig planering i de två organisationerna, kan ge (Denscombe, 2018). Vidare är den semistrukturerade formen på intervjun viktig av samma anledning. Genom att låta den intervjuade tala i en semistruktur kan dennes idéer utvecklas utförligt och vidare efterträdas av följdfrågor från intervjuarens sida. (ibid.). Intervjun fungerar också kompletterande i fallet Lommas ortstruktur med 2040 som utsikt, eftersom deras översiktsplan endast sträcker sig till 2030. Med anledning av olyckliga omständigheter på informantens sida kunde inte den planerade semistrukturerade intervjun med Lomma kommun genomföras på utsatt tid i samband med intervjun med Kävlinge kommun. Därför vilar fallet Lomma i större utsträckning på dokumentanalysen. Det innebär att intervjun med Lomma kommun kom att bli mindre semistrukturerad än Kävlinges eftersom de sista pusselbitarna som krävdes tillhandahölls genom mer strukturerade frågor från intervjuarens sida.

3.3.2 Bearbetning inför analys och analys

För att kunna analysera intervjumaterialet i sin ostörda form så gjordes ljudupptagningar av intervjuerna. De inspelade intervjuerna har transkriberats i sin helhet för att kunna möjliggöra kvalitativ analys av fraktioner av intervjuerna såväl som genomgående, underliggande större budskap (Denscombe, 2018). Transkriberingen har sedan kodats som en innehållsanalys på samma sätt som beskrivs i avsnitt 3.2.2 (se tabell 3.2). Ett urval av citaten har sedan gjorts utifrån ansedd relevans.

3.4 Befolkningsstatistik och mål för ny bebyggelse

Det kan finnas tydliga brister i att endast basera sin undersökning på kvalitativa faktorer när det kommer till objektivitet och reproducerbarhet. Samtidigt är studiens syfte avgränsat till att kvalitativt undersöka hur man behandlar sin ortsutveckling i sin översiktliga planering. En faktor som ger studien viss kvantitativ tyngd är att kommunerna uttryckt var man vill bygga sina bostäder, vilket kan ses som ett objektiva svar på var man vill att bebyggelse läggs, iallafall inom planperioden. I syfte att uppskatta i vilka orter kommunerna planerar, eller möjliggör, störst ny bebyggelse i relation av vad där redan finns, sattes de ungefärliga befolkningsökningar som översiktsplanernas utbyggnadsområden kan leda till i relation till hur många som redan bor på platsen.

3.4.1 Material

Det ideala hade varit att räkna ut den procentuella ökningen genom att ta tätorternas totala antal bostäder idag, 2020, mot målet om nya bostäder på orterna 2030/2040. Men eftersom kommunerna beskriver sina mål i antal bostäder per ort, det som Statistiska Centralbyrån kallar för lägenheter, och Statistiska Centralbyrån inte erbjuder data om antal lägenheter på tätortsnivå gick inte det. I stället användes det genomsnittliga antalet personer per hushåll idag för att estimerar var i kommunen som den största befolkningsökningen kommer ske inom respektive kommuns planperiod.

Att nyttja antalet personer per hushåll idag som ett mått för bebyggelse som enligt planerna ska vara blandad och ha annan karaktär än den som finns i kommunen idag är såklart problematiskt. Dessutom skiljer de olika tätorterna sig åt när det kommer till bostadstyp och socioekonomiska strukturer, som tydligt påverkar hushållsstorleken i just den tätorten. På riksnivå ser till exempel antal personer per hushåll annorlunda ut beroende på boendetyper. I flerbostadshus bodde 2017 i genomsnitt 1,9 personer per hushåll, medan ägda småhus i genomsnitt rymde 2,7 personer per hushåll (Statistiska Centralbyrån, 2018a). Vidare är antalet bostäder kommunerna möjliggör för inom planperioden i sig en ungefärlig siffra eftersom det ligger i en översiktsplans karaktär att vara generell, övergripande och endast vägledande. Resultatet blir som sagt, en uppskattning, som endast kan visa tendenser och ska därför behandlas som det i arbetet.

3.5 Problematisering och generalisering

Precis som alla forskare har jag mina förutfattade meningar och mer eller mindre medvetna hypoteser, just därför är det viktigt att synliggöra metod och arbetsgång och inte glömma att motivera till exempel urval och val av kodord vilket redogörs för i föregående avsnitt. Av samma anledning är det nödvändigt att vara kritisk mot stringens genom insamlingen och kategoriseringen av de olika aktörernas visioner. Därför bifogas intervjuguider i bilagor till uppsatsen och kodbok i avsnitt 3.2.2.

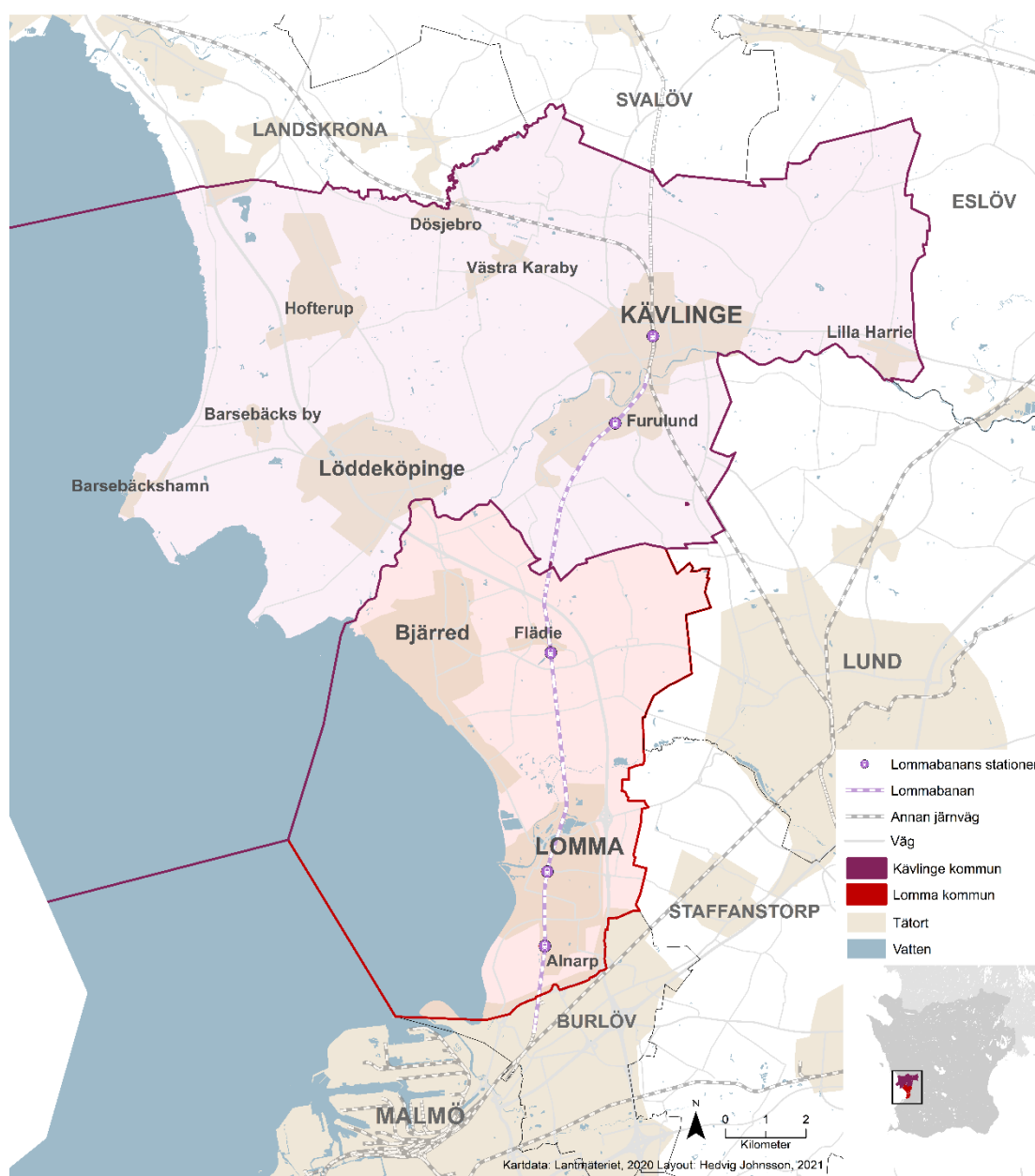
Eftersom forskarens roll och forskarens perception påverkar både vad som samlas in och hur insamlade data bearbetas kan inte viss snedvridning uteslutas. I en intervjusituation kan det förekomma snedvridning från både den som intervjuar och den som intervjuas. Människans förmåga att anpassa sig efter situationen hon befinner sig i ska inte underskattas. 'Intervjuareffekten', det vill säga effekten som intervjuens omständigheter, informantens och intervjuarens respektive bakgrunder ger på insamlade datas kvalitet är en självklar risk i alla intervjusituationer. Problematiken består dels i att intervjuaren anpassar frågor efter vad hen, mer eller mindre undermedvetet, söker för svar. Dels i att informanten svarar det hen tror att intervjuaren vill höra. För att minimera intervjuareffektens och personliga relationers inflytande på empirin att det är viktigt att synliggöra effekten och dess möjliga ursprung (Denscombe, 2018). Av den anledningen är det viktigt att vara transparent med att jag praktiserat bredvid samhällsstrategen på Kävlings kommun. Vi känner varandra och min tid på 'Sektor Samhällsbyggnad' har påverkat hur jag tagit mig an projektet.

Det kan vidare vara politiskt känsligt att tala om ortstruktur i båda kommunerna eftersom det finns en historia av rivalitet mellan de största tätorterna som lever kvar efter kommunsammanslagningen. Ett tydligt uttryck för rivaliteten i arbetets fall är att missnöjespartiet 'Fokus Bjärred' tog stora landvinningar i norra delen av Lomma kommun i kommunalvalet 2018 genom vallöften om att stoppa favoriseringen av kommunens centralort (Amnell, 2020). Att kombinera intervjuer med en än tyngre dokumentanalys av ett politiskt godkänt dokument är därför viktigt för validiteten – att det som framkommit i undersökningen faktiskt är förankrat i den verkliga planeringen och inte är baserat på informantens privata åsikter.

Studien kan reproduceras till viss del eftersom den bygger på kvantitativa mål om ny bebyggelse och kvalitativ analys av dokument rörande kommuners översiktsplanering. Eftersom arbetet baseras på två fallstudier är de per definition två avgränsade fall som inte kan generaliseras rakt av utanför sitt sammanhang. Studiens metod kan hur som helst generaliseras analytiskt till till exempel andra kommuner med goda kollektivtrafikskopplingar eller med polycentrisk ortstruktur. Där liknande motsättningar eller gemensamma nämnare kan upptäckas. (Denscombe, 2018)

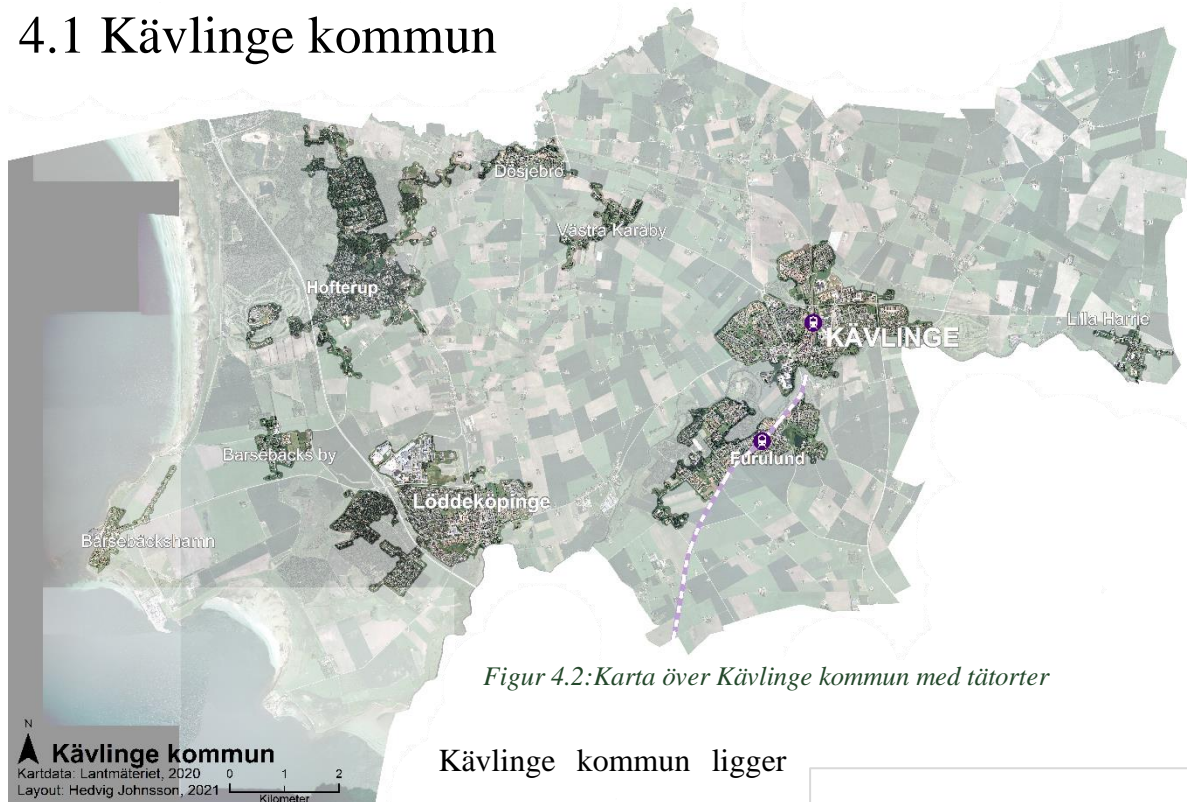
4. Bakgrund

I detta avsnitt beskrivs Kävlinge och Lomma som kommunala sammanhang, och deras regionala och mellankommunala sammanhang. Nedan i figur 4.1 syns kommunernas placering i regionen och Lommabanan med sina stationslägen.



Figur 4.1: Översiktskarta över Lomma och Kävlinge med omland

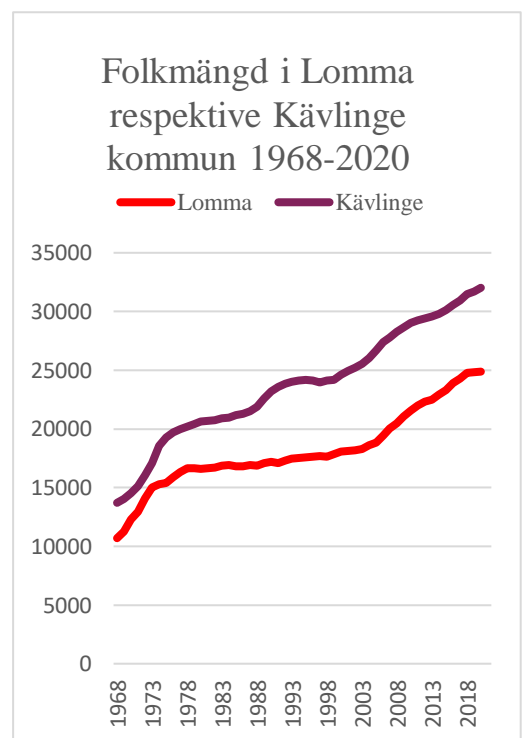
4.1 Kävlinge kommun



Figur 4.2: Karta över Kävlinge kommun med tätorter

Kävlinge kommun ligger längst Skånes västkust och gränsar till Landskrona, Svalöv, Eslöv, Lund och Lommas kommuner. I Kävlinge kommun bodde det 32 020 personer i slutet av 2020, varav 92,6% bodde i någon av kommunens tätorter, som syns markerade i figur 4.2 ovan. (Statistiska Centralbyrån, 2021).

1974 slogs Löddeköpinge kommun, med orterna Löddeköpinge, Barsebäck och Höfterup, samman med Kävlinge köping och blev då det som idag är Kävlinge kommun. Kommunen har under 1800- och 1900-talen präglats av flera stora industrier. I Kävlinge tätort har järnvägen möjliggjort för, bland annat, en omfattande livsmedelsindustri. En annan stor arbetsplats som borde nämnas är kärnkraftsanläggningen vid Barsebäckshamn. Under slutet av 1900-talet drabbades kommunens industrier hårt av strukturomvandling och nedläggningar, exempelvis för de två industrierna som



Figur 4.3: Folkmängd i Lomma, respektive Kävlinge kommun 1968–2020, Statistiska Centralbyrån, 2021

nämnts. Detta innebar en strukturomvandling även för kommunen i stort. (Billing m.fl., 1983, Kävlinge kommun, 2020a)

Det strategiska pendlingsläget längst bland annat E6 gjorde Kävlinge till en boendekommun med stor utpendling. Befolkningen kom därför att öka kraftigt under 2000-talet, som syns i figur 4.3. I

Kävlinge kommun pendlade drygt 70% av de förvärvsarbetande till arbete utanför kommungränsen 2018. (Statistiska Centralbyrån, 2019a)

Kommunens befolkning är utspridd i många orter, som kan anas i figur 4.2 och utläsas i tabell 4.1. Idag bor 50% av Kävlinges invånare inom 500 meter av en kollektivtrafikförsörjd hållplats, vilket är signifikant färre än rikssnittet som ligger på 81%. (Kävlinge kommun, 2021). Region Skånes resvaneundersökning, som gjordes 2018, visade att boende i Kävlinge kommun använde bilen som transportsätt på 68% av sina gjorda resor. En siffra som är högre än det skånska genomsnittet på 53% (Region Skåne, 2018).

4.2 Lomma kommun

Lomma är en av Sveriges minsta kommuner till ytan. I årsskiftet 2020/2021 bodde 24 867 personer här, varav 96,2 % bor i någon av kommunens tre tätorter som syns utmärkta i figur 4.4 (Statistiska Centralbyrån, 2021). Kommunen har

Tabell 4.1: Folkmängd i Kävlinges och Lommas respektive kommuner och tätorter, Statistiska Centralbyrån, 2021

Tätort	Folkmängd 2020	Andel av total befolkning
Kävlinge	10 026	31%
Löddeköpinge	7 437	23%
Furulund	4 669	15%
Hofterup	4 007	13%
Barsebäcks by	977	3%
Dösjebro	936	3%
Barsebäckshamn	498	2%
Lilla Harrie	383	1%
Västra Karaby	273	Ca 1%
Landsbygd	2 814	9%
Hela kommunen	32 020	100%

Tätort	Folkmängd 2020	Andel av total befolkning
Lomma (inkl. Alnarp)	13 772	51%
Bjärred	9 916	40%
Flädie	244	1%
Landsbygd	944	4%
Hela kommunen	24 876	100%

funnits sedan 1963 då Flädie storkommun, med orterna Bjärred, Flädie, slogs samman med Lomma köping.

Det strategiska läget för sjöfart, och de rika lerfyndigheterna i området ligger bakom orternas förflutna som plats för framgångsrik tegel- och cementindustri från 1800-talets andra hälft. Kommunens tunga industri faciliterades sedermera av de nya

järnvägssträckningarna, vilket möjliggjorde ytterligare industrisatsningar på i Lomma hamn, med stor befolkningsökning i nuvarande södra delen av kommunen som följd.

Anläggningen av bland annat

Lommabanan, som öppnades 1886, kan i efterhand ses som avgörande för

Lommas framgång som industriort.

Vilket sedermera attraherade nya invånare till orten under den kraftiga urbanisering som fortgick under mitten av 1900-talet.

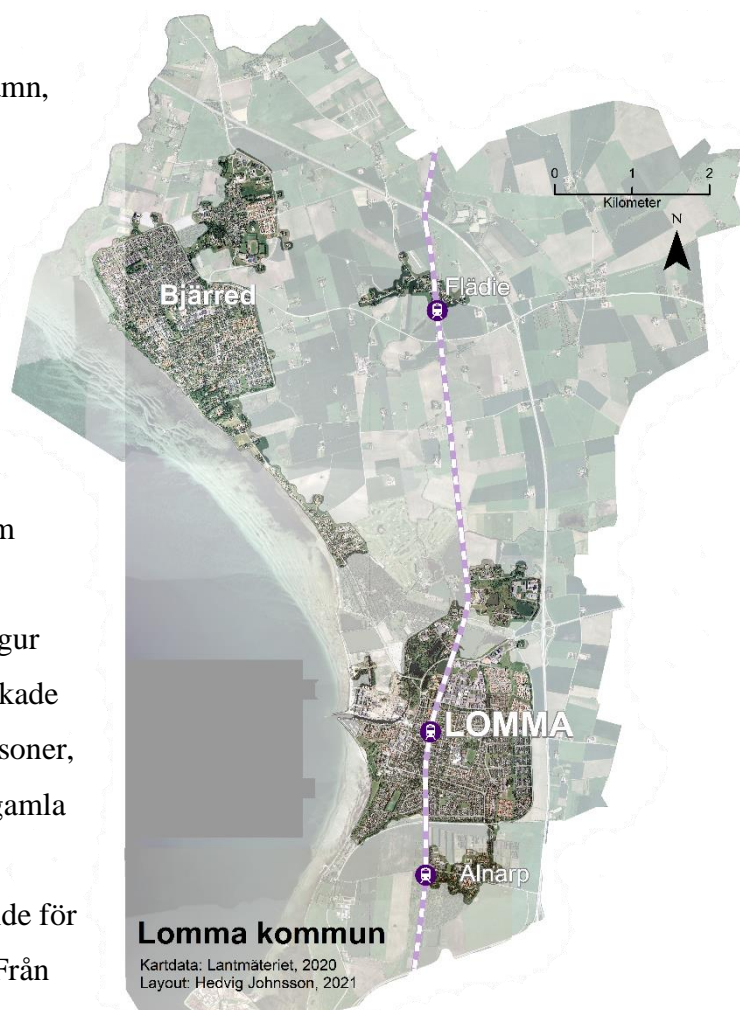
Befolkningsutvecklingen var, som synes i figur 4.3, ganska dramatisk. Från 1968 till 1978 ökade Lomma kommuns befolkning med 5931 personer, vilket var en ökning med 64%. Idag är den gamla industrihamnen omvandlad till attraktivt bostadsområde, vilket på många sätt är talande för

kommunens utveckling de senaste 70 åren. Från 2005 har man upplevt stor inflyttning till kommunen, bland annat till Lomma hamn, men

också till de norra delarna av Lomma kommun som präglats av glesare villabebyggelse.

(Lomma kommun, 2021a) Kommunen har, inte olikt de flesta kommunerna i

MalmöLund-regionen, ett kraftigt negativt pendlingsnetto, nästan 80% av de arbetande Lommaborna pendlade år 2018 utanför kommungränsen (se tabell 4.2). De största pendlingsströmmarna går till Malmö och Lund. (Statistiska Centralbyrån, 2019a)



Figur 4.4: Karta över Lomma kommun med tätorter

Tabell 4.2: Pendling ut från och in till kommunerna år 2018, Statistiska Centralbyrån, 2019a

Kommun	Inpendlare över kommungräns	Utpendlare över kommungräns	Bor och arbetar i kommunen	Pendlingsnetto
Kävlinge	3 724	10 855	4 421	-5 308
Lomma	3 615	8 923	2 451	-7 131

4.3 Lommabanan

När persontågstrafik åter började rulla på Lommabanan i december 2020 blev det plötsligt möjligt för furulundsbor att vara i Malmö på 20 minuter och lommabor fick 7 minuter resväg in till Malmö Centralstation, i stället för 25 minuter med buss (Skånetrafiken, u.å.; Trafikverket, 2015). 2026 färdigställs förhoppningsvis etapp 2 av återöppnandet av Lommabanan. Då kommer tåget även stanna i Flädie och Alnarp (Lomma kommun, 2021b).

4.4 Region Skåne och MalmöLund-regionen

Region Skåne beskriver den flerkärniga strukturen i Skåne, med många tätorter och korta avstånd som en identitetsbärare och styrka för regionen (2020). Region Skånes regionala utvecklingsstrategi ”Det öppna Skåne 2030” framhåller sex visionsmål som bland annat samhällsplaneringen ska mynna ut i:

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

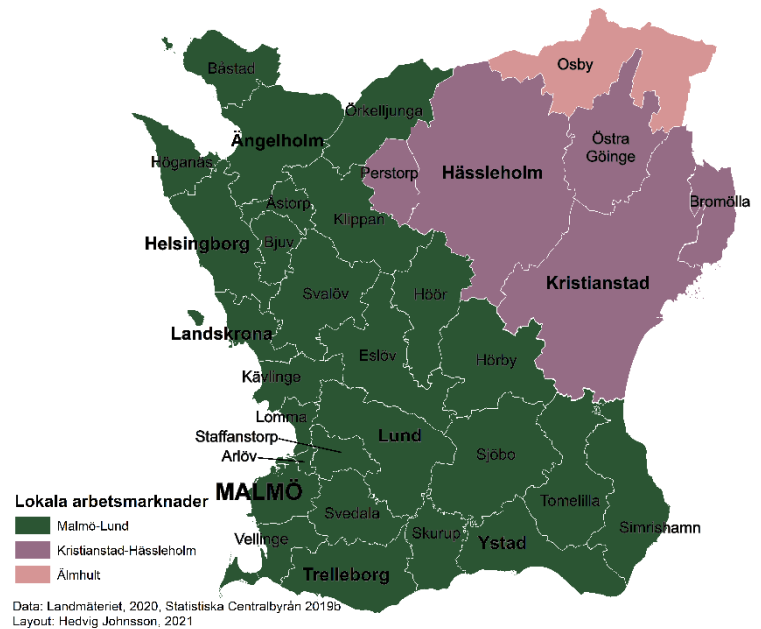
Visionen om ”Det öppna Skåne 2030” ska genomföras med olika områdesstrategier, varav två är ’Strategier för det flerkärniga Skåne’ och Regionplanen (Region Skåne 2020). Region Skåne har arbetat uttalat med flerkärnighet som strategi inom arbetet med en ’Strukturbild för Skåne’. I rapporten ’Strategier för det flerkärniga Skåne’ beskrivs Skånes ortstruktur, med god infrastruktur och unik tillgänglighet mellan många men

relativt små tätorter, som en potentiell grogrund för en välfungerande flerkärnighet. Region Skåne ser flerkärnigheten som ett verktyg för regionförstoring och tillväxt (2013).

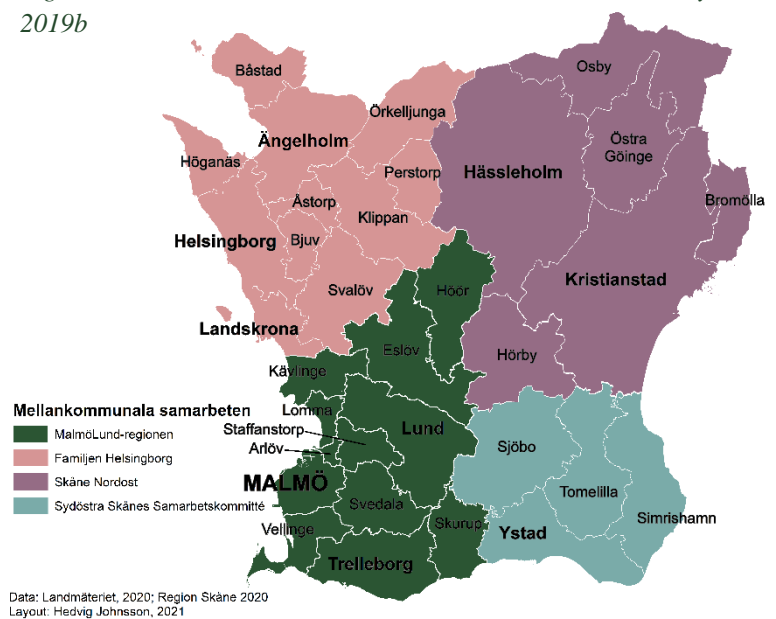
Statistiska centralbyrån delar in Sverige i 69 lokala arbetsmarknader. I Skåne ryms idag tre olika lokala arbetsmarknader enligt Statistiska Centralbyråns definition: Malmö-Lund, Kristianstad-Hässleholm och Älmhult. (Statistiska Centralbyrån, 2019b). Malmö-Lund-arbetsmarknadens storlek visar på att det redan idag sker funktionella utbyten mellan skånska kommuner. Utav de 27 kommunerna som ingår i Malmö-Lunds arbetsmarknad har fyra positivt pendlingsnetto: Malmö, Lund, Helsingborg och Burlöv.

Arbetspendlingen är med andra ord till stor del koncentrerad till regionens största tätorter.

De gemensamma arbetsmarknaderna till trots är Region Skånes utvecklingsarbete vidare uppdelat i kvartar: 'Skånes fyra hörn'. De är fyra olika mellankommunala samarbeten där utvecklingsstrategier tas fram utifrån just det hörnets möjligheter och utmaningar. I nordväst finns 'Familjen Helsingborg', i nordost 'Skåne Nordost', i sydost 'Sydöstra Skånes Samarbetskommitté' och i sydväst 'MalmöLundregionen'. I MalmöLund-regionen samarbetar Lomma och Kävlinge med Burlöv, Eslöv, Höör, Lund, Malmö, Skurup, Staffanstorps, Svedala, Trelleborg och Vellinge. (Region Skåne, 2020)



Figur 4.5: Skånes lokala arbetsmarknader, Statistiska Centralbyrån, 2019b



Figur 4.6: Skånes mellankommunala samarbeten, Region Skåne 2020

5. Ortstruktur idag och planer för framtiden

Avsnittet beskriver kommunernas tätorter idag, och vad deras översiktsplaner beskriver för planer för de specifika orterna framöver utifrån det som framkommit i dokumentanalyser och intervjuer.

Avsnittet kan inledas med konstaterandet att den morfologiska flerkärnigheten i de två kommunerna ser olika ut. Det som kommunerna har gemensamt är att de båda har två orter som liknar varandra i storlek; Kävlinge och Löddeköpinge, respektive Lomma och Bjärred. Men något som skiljer kommunerna åt är storleken på resterande orter. Lomma kommuns två stora orter har befolkningstal på cirka 14 000 och 10 000, därefter kommer den tredje tätorten Flädie med cirka 250 invånare. Kävlinge präglas tvärtom av ett flertal relativt stora tätorter. Kommunen har totalt 5 tätorter med över 1000 invånare, och nästkommande, Dösjebro, har cirka 940 invånare. (Statistiska Centralbyrån, 2021)

5.1 Kävlinge kommun

Kävlinge delar i sin översiktsplans översiktliga strategikarta upp sina tätorter bortom år 2040 i fyra kategorier: 'En gemensam centralort', 'Ett stärkt kommundelscentrum', 'Våra serviceorter' och 'Byar'. Den gemensamma centralorten är Kävlinge och Furulund, Löddeköpinge agerar stärkt kommundelscentrum, Kävlings serviceorter är Dösjebro och Hofterup och till sist utgör Barsebäcks by, Barsebäckshamn, Hög, Järvallen, Lilla Harrie, Stora Harrie, Stävie, Södervidinge, Vikhög, Virke, Västra Karaby och Ålstorp 5 kommunens byar. I sin strategikarta för år 2040 pekar kommunen också ut vad man anser ska vara sex 'kvalitativa knutpunkter för kollektivtrafik'. De består av kommunens tre tågstationslägen i Kävlinge, Furulund och Dösjebro, och busshållplatser i centrala Löddeköpinge, på Center Syd och i Hofterup.

Kommunen framhåller sin strategiska placering i regionen i sin kommuns platsvarumärke där det konstateras att Kävlinge: 'Ligger bra till'. Den övergripande visionen för kommunens utveckling är att Kävlinge kommun ska bli "Skånes bästa boendekommun". Kommunen ska vidare sammantaget 'Växa i hållbara lägen', vilket innebär att man vill att kommunens höga ambitioner för tillväxt ska ske genomtänkt utifrån både ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet. Det innebär bland annat att man vill i huvudsak koncentrera förläggning av verksamheter och bostäder till redan kollektivtrafiknära lägen. Företag som vill etablera sig i Kävlinge ska erbjudas i lägen som gynnar hållbara transporter. Vidare är ännu ett prioriterat område för planperioden att tillhandahålla invånarna 'ett tryggt och nära vardagsliv' med funktioner och service i medborgarnas närhet.

5.1.1 Kävlinge

Kävlinge tätort är kommunens huvudort. I orten bor nästan en tredjedel av alla Kävlinge kommuns invånare, närmare bestämt 31%. Genom stationsstaden Kävlinge går både Väst kustbanan och 'Godsstråket genom Skåne', vilket bland annat inkluderar Lommabanen. Kollektivtrafikavgångar på räls finns det därför gott om.

Kävlinge ska inom planperioden bli ett tydligare kommuncentrum med stadskaraktär. Det innebär, i kommunens ögon, att man ska bygga tätare och i mer blandade upplåtelseformer. Man kommer dessutom arbeta med centrumutveckling för att ytterligare vitalisera staden. I centralt läge, på industritomter och i områden med flerfamiljshus, finns möjlighet till omvandling och förtätning. Det, kombinerat med utbyggnadsområden utanför den nuvarande tätortsgränsen, möjliggör för 5583 bostäder till 2040. Den nya bebyggelsen är till viss del koncentrerad till det stationsnära läget. Ett tydligt exempel på detta är 'Stationsstaden', en helt ny stadsdel direkt öster om stationen. Stationsstaden ska ensam stå för 1750 nya bostäder de kommande 10 åren. Informanten från Kävlinge kommun tror inte att de planerade utbyggnads- och förtätningsoverområdena nödvändigtvis står och faller med Lommabanen. Hen menar dock på att Lommabanen förstärker Kävlinge som stationsstad genom ökad turtäthet och kortare restid till Malmö.

"Realiteten är ju att vi lever i Malmö-Lund-regionen. Vi är en del av Stormalmö om man börjar titta på det statistiskt. Det är ju dit

pendlingen går, lika många till Malmö som till Lund. Det är ju en konkurrenskraft att ha den kopplingen och det kanske inte är så att, jag vet inte hur det blir för de som redan bor här [i Kävlinge] – om man får en tydligare koppling till Malmö exempelvis. Men jag kan tänka mig att människor som idag bor i Malmö och börjar leta efter boende i någon av kranskommunerna i större utsträckning kollat mot Furulund och Kävlinge än vad man hade gjort innan Lommabanan, när man väljer var man ska bosätta sig.” (Intervju 1)

5.1.2 Furulund

Söder om centralorten, på andra sidan av Kävlingeån, ligger Furulund. Furulund är idag Kävlinge kommuns tredje största tätort och hyser 15% av kommuninvånarna. Orten har historiskt varit ett stationssamhälle, men med nedläggningen av persontågstrafiken och en minskande dagsbefolkning försvann också närservice som till exempel matbutiker och postombud. Sådan service har i stället centraliserats till Kävlinge tätort. Kommunens visioner för Furulund går enligt informanten till stor del ut på en vitalisering i samband med att Furulund station åter trafikeras. Som hen själv uttrycker det:

” [...] för att kunna motivera en större utbyggnad och för att kunna skapa den här, mer centrumkänslan i Furulund, så gör tåget jättestor skillnad. För annars blir det att 'ja, människor rör sig och bor i Furulund' men det kanske inte blir en koncentration av rörelse på samma sätt som det blir när man har en tågstation. Att det kommer vara många människor som rör sig till en och samma punkt, och då finns det också kanske för någon form av centrumverksamhet och att man ska passa på att dra nytta av den förändringen som sker nu. Så för Furulund skulle jag säga att det gör jättestor skillnad. Det är just i det här skiftet där man har möjlighet att ta tag i saker och kanske börja jobba mer proaktivt och hitta det där samspelet mellan kollektivtrafik och bebyggelseutveckling.” (Intervju 1)

Den nyöppnade stationen blir alltså ett centrumelement att anpassa sig efter. I översiktsplanen finns förhoppningar om både en tätare ortstruktur och stark offentlig,

kulturell och kommersiell service på orten. En annan stor förändring som ska ske under planperioden är att orten ska växa ihop med Kävlinge. Med ny bebyggelse runt Kävlingeån ska orterna tillsammans vara en "levande centralort och stad" till 2040. Sammanslagningen menar informanten inte är avhängig Lommabanan utan att: " [...] [det] är en annan process där man ser att de ligger så nära varandra och båda orterna har blivit så pass stora att det är ett naturligt steg att ta." (Intervju 1). Översiktsplanen möjliggör för 2270 nya bostäder i Furulund fram till 2040. Det är en ganska ordentlig befolkningsökning om man antar att antalet personer per hushåll stannar på ungefär samma nivå som idag. Då växer Furulunds befolkning med cirka 125% fram till 2040. Nybyggnationen innebär dels förtätning och omvandling inuti orten, men också ett utbyggnadsområde på jordbruksmark söderut, i anslutning till just stationen, som ska rymma 1700 bostäder. Utbyggnadsområdet på högklassig jordbruksmark är något som informanten menar kunnat motiveras av just Furulund stations öppnande, och det stationsnära läget som uppstått.

5.1.3 Löddeköpinge

Kävlinge kommuns näst största tätort är Löddeköpinge där 41% av kommuninvånarna bor. Löddeköpinge ligger strategiskt vid E6, som ger orten goda vägförbindelser till bland annat Malmö, Lund och Helsingborg. I köpcentret Center Syd, som utgör tätortens norra del, finns en stor del av kommunens arbetstillfällen. Köpcentret är också en betydande del av Kävlinge kommuns kommersiella serviceutbud. Informanten beskriver platsen som en viktig nod i kommunen. Idag omfattar det offentliga serviceutbudet i Löddeköpinge bland annat vårdcentral och skolor upp till årskurs 9.

Enligt översiktsplanen ska Löddeköpinge 2040 fungera som ett "kompletterande kommundelcentrum" till centralorten Kävlinge/Furulund. Kommunen vill att Löddeköpinge utvecklas tätt och stadsmässig främst i centrala Löddeköpinge, samt att det nuvarande småhusutbudet blandas upp med andra upplåtelseformer. Man framhåller särskilt betydelsen av att utveckla nära arbetstillfällena på Center Syd. Tätorten ska, enligt målet i översiktsplanen, utöka sitt bostadsutbud med 1575 bostäder till 2040 vilket kan innebära en befolkningsökning på cirka 58%, räknat med dagens genomsnittliga

hushållsstorlek. Löddeköpings kollektivtrafikutbud ska 2040 bestå i snabba bussförbindelser till Lund och Malmö, såväl som till orterna runt omkring.

5.1.4 Hofterup

Hofterup, eller egentligen byarna Hofterup, Ålstorp och Henkelstorp, är en tätort som idag framför allt består av småhus. Här bor 13% av Kävlinge kommuns invånare. I kollektivtrafiksväg har Hofterup regional busstrafik till Löddeköpinge, Kävlinge och Lund. I Hofterup finns viss service, i form av förskola, skola upp till år 6 samt matvarubutik och bensinmack. Kävlinge kommun beskriver Hofterups strategiska funktion år 2040 som 'en viktig serviceort' för sitt omland. Kommunen ser det inte som lämpligt att förtäta i tätorten men vissa områden har ändå pekats ut. Sammanlagt planeras det för 325 nya bostäder i anslutning till Hofterup till 2040.

5.1.5 Dösjebro

Dösjebro är en liten ort belägen på gränsen till Landskrona kommun. I orten bor 3% av Kävlinge kommuns invånare. Dösjebro trafikeras av Pågatågen på Väst kustbanan och har således mycket god kollektivtrafikförsörjning. Det finns planer på en kraftig utbyggnad söderut för att ta vara på det kollektivtrafiksnära läget. Det hade möjliggjort för en utbyggnad på ca 500 bostäder vilket, tillsammans med de 50 bostäder som kommunen bedömer som en rimlig förtätning inne i byn, hade inneburit 550 nya bostäder. Utbyggnaden motsvarar en befolkningsökning på 185% räknat från 2020 till 2040, med år 2020 genomsnittliga hushållsstorlek. Samtidigt understryker Kävlinge kommun att det är av största intresse att man bevarar ortens befintliga bykaraktär. Dösjebro ska 2040, liksom Hofterup, erbjuda service för det närliggande omlandet.

5.1.6 Barsebäcks by, Barsebäckshamn och Barsebäcks sjöstad

Barsebäcks by och Barsebäckshamn är två mindre byar i västra Kävlinge. Orterna har 977 respektive 498 invånare och har bussanslutningar till Kävlinge via Löddeköpinge. Den kommunala servicen i byarna är i princip obefintlig, kommunen ser hur som helst orterna som mycket värdefulla eftersom de menar att Barsebäckshamn och Barsebäcks by erbjuder ett landsbygdsnära alternativ till kommunens större tätorter.

På platsen för Barsebäcksverket, som är under avveckling, finns det så småningom efter 2040, planer för ett ”attraktivt kustnära bostadsområde”, med huvudsakligen tät karaktär. Man vill också att den nya orten ska rymma restauranger, caféer och samhällsservice.

5.1.7 Västra Karaby och Lilla Harrie

Västra Karaby och Lilla Harrie är Kävlinge kommuns minsta tätorter befolkningsmässigt. De har ingen kommunal service, bortsett från en förskola i Lilla Harrie, och ingen kollektivtrafik, varken på spår eller väg. I Översiktsplanen finns inga planer på utbyggnad av byarna i någon större utsträckning.

Tabell 5.1: Resultat av uppskattning av hur mycket orter i Kävlinge kommun ska växa till 2040

Tätort	Folkmängd 2020	Mål för ytterligare bostadsbyggande till 2040	Uppskattning av befolkningsökning
Kävlinge	10 026	5 583	13 734 (137%)
Löddeköpinge	6 707	1 575	3 875 (58%)
Furulund	4 669	2 270	5 584 (120%)
Hofterup	4 007	325	800 (20%)
Barsebäcks by + Barsebäckshamn	1 475	190	467 (32%)
Dösjebro	936	550	1 353 (145%)
Lilla Harrie	383	-	-
Västra Karaby	273	-	-

5.2 Lomma kommun

Lomma kommun beskriver i sin översiktsplan kommunens strategi för ortstrukturen som:

”Tidigare har utgångsläget varit att Lomma tätort är kommunens huvudort men framöver eftersträvar kommunen i stället två olika, men likvärdiga och stadigt växande tätorter. Detta innebär att kommunen växer flerkärnt med ett tätortskluster i södra kommundelen bestående av Lomma/Alnarp och ett tätortskluster i norra kommundelen

bestående av Bjärred/Flädie.” (Lomma kommuns översiktsplan 2020–2030, 2020:45)

Lomma kommuns motsvarighet till Kävlinge kommuns strategiska ’kvalitativa knutpunkter för kollektivtrafik’ kan sägas vara stationerna längst Lommabanan: Alnarp, Lomma och Flädie, samt Bjärreds centrum. Informanten beskriver Lommabanans stationsläge i norra kommundelen som avgörande för den skala man tänker utbyggnadsområdena där kommer ta och konstaterar att: *”Hela Lommabanan ritas ju om planeringen i kommunen, så är det ju definitivt.”* (Intervju 2), men menar samtidigt att *”[Lommabanan] påverkar nog mer i norra kommundelen än i södra”* (Intervju 2).

Informanten från Lomma kommun beskriver Lomma som en del av det flerkärniga MalmöLund, med naturlig funktionell koppling till närliggande kärnor även i andra kommuner. Hen nämner till exempel Bjärreds starka interaktiva band med Lund och Löddeköpinge och Lommas nära kopplingar till Malmö och Burlöv. Där bjärredsbon till exempel gärna tar bilen till stormarknaden i västra Lund för att göra sina veckovisa matinköp. De tidigare och nuvarande interaktionerna mellan den norra och södra kommundelen beskriver informanten som fåtaliga. Det är, enligt informanten, inte heller särskilt sannolikt att interaktionerna kärnorna mellan kommer att öka med tvåkärnigheten. Hen menar snarare att den tvåkärniga ortstrukturen kommer minska interaktionerna ytterligare, i takt med det kommersiella utbudets expansion i norra kommundelen, och att resandet till andra kommuner ökar. Hen beskriver, med förbehållet att det är svårt att sja, orterna i ett längre tidsperspektiv som att:

”Även fast man kommer ha olika karaktär så kommer man vara ganska lika varandra. Så man kommer nog inte ha ett jättestort behov av att röra sig till den andra orten.” (Intervju 2)

Förtätning i Lomma kommun görs enligt översiktsplanen för att hushålla med mark och resurser samtidigt som man framhåller att en förtätad kommun inte ska beröva kommunens orter dess ursprungliga karaktär. Tät bebyggelse ska i stället vara ett styrande ideal för ny utbyggnad, speciellt på jordbruksmark där incitamenten för bebyggelse är höga, till exempel i nya eller centrala kollektivtrafiknära lägen. Lommabanan beskrivs i

intervju 2 som: ” [...] *en attraktivitetsparameter på de platser där man inte har lika tung attraktivitet idag.* ”. (Intervju 2)

Som kärnor i den större regionen ser Lomma kommun det som sin huvudfunktion att vara en attraktiv boendekommun som erbjuder attraktiva boendeorter. Eller som informanten själv uttrycker det: ”*En del av Lommas uppgift är att vara en väldigt attraktiv bostadsmiljö dit människor vill flytta, för att människor ska flytta hit [till regionen].* ” (Intervju 2). Bredvid det ser kommunen det som en viktig uppgift att underlätta, och göra det bästa av, den gröna forskningspark som planeras i Alnarp också för regionens skull.

5.2.1 Lomma

Centralorten Lomma är i Statistiska centralbyråns bok både Lomma tätort och Alnarp. Där bor drygt hälften av alla Lomma kommuns invånare. Tätorten har historiskt präglats både av industri och småhusbebyggelse, men har under det senaste årtiondet gått mot en alltmer stadsmässig struktur - något som understöds av den nya stationen. I stationsnära läge vill man bygga vidare med betoning på tät bebyggelse och ett levande centrum. I Trädgårdsstaden – den sista etappen i Lomma hamn-projektet, byggs till exempel 200 bostäder under planperioden (Lomma Hamn, u.å.).

Centrala Lomma är en av Lomma kommuns två utpekade områden för vidare utredning om förtätning. När Lomma omarbetas till en tät, urban och stationsnära boendestad görs det på bekostnad av industriområden med viss tung industri. Samtidigt ämnar man att inom planperioden anlägga ett nytt verksamhetsområde i utkanten av tätorten. Kommunen vill att det nya verksamhetsområdet ska ha tydlig profil mot kunskapsintensiva verksamheter för att svara mot de kompetenser som finns i kommunen.

Lommabanans påverkan på framtida bebyggelsetal i Lomma tätort är enligt informanten från Lomma kommun inte omfattande. Hen beskriver Lomma tätort som relativt färdigbyggd, eftersom stor tillbyggnad skett under de senaste decennierna. Lomma är som tätort också omsluten av både motorväg och en låg kustlinje, som är stora fysiska hinder för vidare utbyggnad.

När nästa etapp av Lommabanans utbyggnad slutförs 2026 öppnar pågatågsstationen i Alnarp. Då ska Alnarp omvandlas till, vad som i översiktsplanen benämns som, 'grön stadsdel'. Det innebär att man drar nytta av Sveriges Lantbruksuniversitets filial i Alnarp och utvecklar en slags industripark för gröna näringar. På så sätt hoppas man att de akademiska vinningarna ska komma det lokala näringslivet till del och att kommunen ska få ett kunskapsintensivare näringsliv generellt. Samtidigt som man förser regionen med en forskningspark. Verksamheterna kompletteras med studentbostäder. Den nya stationen motiverar också en tillbyggnad av vanliga bostäder och viss kommunal service i Alnarp. Översiktsplanen möjliggör för cirka 500 nya bostäder på orten.

5.2.2 Bjärred

Bjärred, eller snarare Bjärred och Borgeby, ska under planperioden, alltså fram till 2030, påbörja resan från villasamhälle till småstad. Det innebär bland annat centrumomvandling med förtätning. För tillfället genomförs till exempel omarbetningen av Bjärreds centrum. En annan viktig aspekt är att man ska bygga ihop Borgeby och Bjärred rent fysiskt. De åtskiljs idag av en par bitar åkermark som i översiktsplanen både beskrivs som fysisk och mental barriär mellan orterna. Samtidigt understryker kommunen att Borgeby och Bjärred fortsättningsvis ska behålla sina karaktäristiska drag. På åkermarken mellan orterna ska kommunen hur som helst anlägga området 'Bjärreds vångar', vilket kommer bestå i relativt tät bebyggelse med plats för 900 bostäder, verksamheter och kommunal service i form av förskola och äldreboende. Man möjliggör också för en utbyggnad av Borgebys verksamhetsområde med intentionen att stödja inhemska verksamheter som behöver flytta ifrån de centrala lägena i tätorterna.

Ianspråktagandet av högklassig åkermark runt, och mellan, de befintliga orterna motiveras med det kollektivnära läget till Flädie station. När stationen i Flädie öppnar 2026 räknar nämligen Lomma kommun Borgeby och hela Bjärred som kollektivtrafikhögt läge eftersom det tar mindre än 15 minuter att cykla till stationen. Från centrala Bjärred finns idag busstrafik till Lund och Malmö. Bjärred och Borgeby det andra området i kommunen som ska utredas för förtätning, delvis för att man vill åt en tätare, mer stadsmässig struktur. Lomma kommun ser framför allt potential för förtätning i Borgeby där man möjliggör för cirka 450 nya bostäder. I Bjärred menar man att

förutsättningarna är sämre eftersom man ser det svårt att behålla ortens befintliga kvalitéer i samband med förtätning.

I ett längre tidsperspektiv planerar Lomma kommun att den norra kommundelen kommer vara där man utvecklar mest och där tyngdpunkten kommer ligga befolkningsmässigt. Det har enligt kommunen flera orsaker. En orsak är att norra kommundelen inte är lika hotad av översvämningsrisker i takt med att havsnivåerna stiger, en annan att det finns större markytor att ta i anspråk mellan kust och motorväg och en tredje är att det finns ytterligare möjligheter för kollektivtrafiknära bebyggelse i norra kommundelen. Informanten från Lomma kommun beskriver tågtrafikens betydelse för utbyggnadsområdena runt Bjärred som:

”Det är svårare i Bjärred, för här [i Lomma] har man kunnat bygga havsnära hela tiden och Bjärred ser annorlunda ut och har andra förutsättningar, och det är inte [havsnära] där man kan bygga i Bjärred utan det blir på andra sidan om. Så då får man jobba med andra attraktivitetsparametrar, och självklart - hade vi inte haft tågtrafik i norra kommundelen så hade det nog varit svårare att försvara att vi ska bygga så mycket där.” (Intervju 2)

5.2.3 Flädie

Det lilla, före detta, stationssamhället Flädie blir år 2026 stationssamhälle på nytt. Eftersom Lommas nya översiktsplan endast sträcker sig till 2030 så innehåller den inga särskilt precisa planer för orten. Man slår i stället fast att det inte ska byggas utanför detaljplanelagt område i Flädie under planperioden. Med en vidare tidshorisont kan det bli tal om att göra ett strategiskt helhetsomtag om byn. Syftet är att planera om orten för att nyttja det nya kollektivtrafiknära läget genom tät, blandad bebyggelse.

” [...] sen tänker jag mig att man kommer utveckla Flädie på ett sätt där man tar till nytta det här [kollektivtrafiknära] läget. Det är ju en väldigt liten by med en egen station och jag tror att många kommuner kanske hade rullat ut något liknande det som finns, men det är inte det vi ser tänker jag utan vi vill bygga något annat. Något lite tätare och utnyttja stationsläget.” (Intervju 2)

På det sättet ämnar man enligt översiktsplanen även skapa befolkningsunderlag för kommunal service. Den nya bebyggelsen är enligt informanten från Lomma kommun avhängig Lommabanan:

” [...] hade vi inte haft en station i Flädie hade vi definitivt inte byggt ut i Flädie i någon större utsträckning, för det är ju inget hållbart samhällsbyggande i så fall.” (Intervju 2)

Tabell 5.2: Resultat av uppskattning av hur mycket orter i Lomma kommun ska växa till 2030

Tätort	Folkmängd 2020	Mål för ytterligare bostadsbyggande inom ÖP	Uppskattning av befolkningsökning
Lomma (inkl. Alnarp)	13 772	700	1778 (13%)
Bjärred (inkl. Borgeby)	9 916	1350	3 429 (35%)
Flädie	244	0	-

5.3 Malmö-Lundregionens strukturplan

Malmö-Lundregionens strukturplan för orterna i Malmö, Lund, Trelleborg, Vellinge, Svedala, Staffanstorps, Eslöv, Höör, Kävlinge och Lommas kommuner heter Livsmiljöer – städer, orter och landsbygd 2035. I strukturplanen har bland andra tätorterna i Kävlinge och Lommas kommuner tilldelats den ortstruktur de har som målsättning att ha till år 2035. MalmöLund-regionen delar i sin strukturplan in orterna i fyra olika ortstrukturer. 'Stad', 'Större tätort', 'Mindre tätort i starka kollektivtrafikstråk' och 'Mindre tätort'. Resultatet syns i tabell 5.3. En 'större tätort' är enligt MalmöLund-regionens strukturplan en tätort med olika typer av bostadstyper, upplåtelseform och arbetsplatser. Det ska dessutom finnas mycket goda möjligheter att ta sig ut i regionen genom effektiv kollektivtrafik, för flerkärnighetens skull. Det som skiljer en 'stad' från en 'större tätort' är en urban karaktär. Det innebär i det här sammanhanget en större bredd både vad gäller bostadstyper och näringsliv, och vård, utbildning, handel och kultur. Det ska, i en 'stad', dessutom finnas högklassig kollektivtrafik inom själva staden. En 'mindre tätort i ett starkt kollektivtrafikstråk' har bostäder och service, men är framför allt en ort som har stor utvecklingspotential. Det har de 'mindre tätorterna i ett starkt kollektivtrafikstråk' eftersom den har goda förutsättningar för att facilitera en god funktionell flerkärnighet

även som större ort. 'Mindre tätort' är de orter som erbjuder en attraktiv boendemiljö och viss service men inte ligger i ett starkt infrastrukturstråk och därför inte borde utvecklas i någon större utsträckning.

Tabell 5.3: MalmöLund-regionens strukturplans kategorisering av ortstruktur 2035

Ort	Ortstruktur 2035
Kävlinge/Furulund	Stad
Löddeköpinge	Stad
Hofterup	Större tätort
Dösjebro	Mindre tätort i starka kollektivtrafikstråk
Lilla Harrie	Mindre tätort
Västra Karaby	Mindre tätort
Barsebäck	Mindre tätort
Barsebäckshamn	Mindre tätort
Ort	Ortstruktur 2035
Lomma	Stad
Bjärred/Borgeby	Större tätort
Alnarp	Mindre tätort i starka kollektivtrafikstråk
Flädie	Mindre tätort i starka kollektivtrafikstråk

5.4 Regionplan 2022–2040

I Region Skånes Utvecklingsinriktning 'Det flerkärniga Skåne' är städerna indelade som följer:

Tabell 5.4: Regionplanens uppdelning för framtida flerkärnig ortstruktur

Funktion	Ort
Nationell tillväxtmotor	Malmö/Lund
Tillväxtmotor	Helsingborg, Hässleholm/Kristianstad
Regional kärna	Hässleholm, Kristianstad, Landskrona, Trelleborg, Ystad, (Ängelholm)*
Lokal kärna	Samtliga kommunhuvudorter, till exempel Kävlinge och Lomma

*Ska utredas som eventuell regional kärna

De olika funktionerna beskrivs så här:

”Det behövs en kraftsamling för att stärka Skånes större städer som tillväxtmotorer för att öka hela regionens konkurrenskraft, både nationellt och internationellt. De regionala kärnorna ska utvecklas utifrån sina geografiska lägen och funktioner samt i högre grad kunna stärka utvecklingen i sitt omland och Skåne. De lokala kärnorna ska stärkas för att kunna erbjuda grundläggande service och utgöra betydelsefulla mötesplatser för sitt närområde.” (Region Skåne 2020: 28)

Region Skåne beskriver flerkärnigheten som fördelaktig över en 'fåkärnig', 'enkärnig' och 'utspridd' ortstruktur. Den flerkärniga ortstrukturens överlägsenhet motiveras genom att den ska skapa ökad regional balans och komplettera de befintliga regionala arbetsmarknaderna väl. Syftet med att peka ut Skånes större städer och städer som är betydelsefulla för regionens konkurrenskraft är att stärka få kärnor, och genom att stärka fåkärnigheten sedermera öka *hela* regionens konkurrenskraft. Den sistnämnda regionala konkurrenskraften ska i ett senare skede även stärka mindre tätorter, och på så sätt få hela regionen att frodas (ibid). Vad gäller det kollektivtrafiknära läget tar regionplanen tydligt parti för bebyggelse i strategiska kollektivtrafiklägen. En, enligt Regionplan för Skåne 2022–2040, välkommen bieffekt av just flerkärnigheten är också att: *”Det flerkärniga scenariot skapar även särskilt goda förutsättningar till ökat kollektivtrafikresande genom*

god samordning mellan transportsystem och bebyggelse” (2020: 26). Som kollektivtrafiknoder för strategisk bebyggelseutveckling i de två kommunerna pekar regionplanen bland annat ut stationsorterna, samt Hofterup, Löddeköpinge och Bjärred (ibid).

6. Analys och diskussion

I detta avsnitt placeras ortstrukturen i kommunerna idag och planerna på framtida ortstruktur som presenterats i det föregående avsnittet i det teoretiska ramverket. De nya kollektivtrafiknära lägen som Lommabanan skapar sätts i kommunal kontext och kommunernas flerkärnighet presenteras i ett regionalt sammanhang.

6.1 Lomma och Kävlinges framtida kommunstruktur: Komplementär eller hierarkisk polycentrism?

I syfte att beskriva hur kommunerna planerar att utveckla sina orter och kommunens övergripande ortsstuktur under den kommande planperioden diskuteras de nu i ett polycentriskt ramverk. Utan större ansträngning kan kopplingar till fundamentala drag i centralortsteorin och hierarkisk polycentrism synliggöras i planerna. Ett exempel på det är att man valt att kategorisera orterna och ge dem olika funktioner (Adolphson, Johansson, Van Well, 2006; Burger, Meijers, 2011). Vilket ses i MalmöLund-regionens strukturplan liksom i Kävlinges översiktsplan. De olika orternas funktioner är, i MalmöLund-regionens strukturplan, indelade efter förväntningar och förutsättningar för bostadsutbud, kulturutbud och kvalitet på kollektivtrafik. Medan Kävlinges fyra strategiska kategorier är en mer detaljerad version som behandlar kommunal service såväl som ortkaraktär.

Det hierarkiska, som just centralortsteorin bygger på, syns tydligt i både Region Skånes flerkärnighetsstrategi, MalmöLund-regionens och Kävlinge kommuns ortskategorisering. En av de saker som tydligt skiljer Kävlinge och Lommas interna polycentriska strategier från varandra är det uttalade förhållandet kärnorna emellan. Kävlinges orter är i översiktsplanen tydligt kategoriserade och satta i relation till varandra. Översiktsplanen tar till exempel tydlig ställning till att Dösjebro *ska* försörja byar och landsbygd runt sig med service och att 'byarna' *ska* fungera som lantliga boendemiljöer och grogrunder för ett socialt sammanhållet civilsamhälle gentemot landsbygden. Kommunens orter svarar

hierarkiskt mot varandra på ett sätt som inte Lommas översiktsplan ger uttryck för på samma tydliga vis. I Lommas översiktsplan pekas Bjärred och Lomma ut som två kärnor som inom den överskådliga tidrymden ska växa i liknande takt. Orterna ska båda växa likvärdigt och stadigt som två olika orter - kommunen ska alltså enligt sin översiktsplan fortsättningsvis växa tvåkärnigt.

Enligt MalmöLund-regionens strukturplan från 2016 ska Lomma vara en 'stad' 2035, medan Bjärred ska vara en 'större tätort'. Det som är ett tydligt uttryck för hierarkisk polycentrism i Lomma kommun, en klar centralort, har i översiktsplanen bytts ut till två jämlika kärnor. Är Lomma kommuns nya ortstruktur då ett potentiellt typexempel på komplementär polycentrism? Pondera att Bjärred växer bredvid Lomma i samma takt, kanske till och med i raskare takt. Orten får sin egen centrumhandel, bredare offentlig service och eget nöjesliv i form av restauranger och dylikt. Då försvagas den redan svaga hierarkiska ställningen orterna emellan, men det behöver inte innebära att flerkärnigheten stärks genom att en komplementär polycentrism uppstår mellan just norra kommundelen och södra kommundelen (Burger, Meijers, 2011). Om Lomma och Bjärred växer självständigt, och interaktionerna mellan orterna minskar ytterligare, växer man kanske ifrån en funktionell flerkärnighet mot en mer morfologisk flerkärnighet på övergripande kommunal nivå (ibid).

Det finns hur som helst en desto tydligare plan från kommunens sida på framtida funktionell flerkärnighet mellan orterna i södra kommundelen, Alnarp och Lomma, respektive orterna i norra kommundelen, Bjärred, Borgeby och Flädie. Lomma har kommersiell service att erbjuda Alnarp, akademien i Alnarp blir identitetsbildande för näringslivet i Lommas verksamhetsområden; Bjärred förser, i alla fall fram till 2030, Flädie och Borgeby med service. Flädie kopplar Bjärred och Borgeby till regionen via persontåg. Kommunens önskan om att kommunikationerna mellan Flädie och de andra orterna i norra kommundelen ska stärkas är ytterligare ett tecken på att man även vill stärka interaktionerna dem emellan. Vidare är kommunens tydliga distinktion mellan 'Norra kommundelen' och 'Södra kommundelen' i sig ytterligare ett tecken på att man bygger hierarkisk flerkärnighet, men inte i ett övergripande kommunalt sammanhang som till exempel syns i Kävlinge kommun, utan i ett delkommunalt sammanhang. Där Bjärred

respektive Lomma får agera centralort och där Flädie respektive Alnarp med sitt strategiska kollektivtrafikläge får agera sekundärort. Trots både Lomma kommuns stadsambitioner för både Lomma och Bjärred, kvarstår vissa hinder på deras väg mot centralortsstatus. För Lomma finns fysiska begränsningar i form av lågt läge i kombination med stigande havsnivåer och den begränsande motorvägen. För Bjärred ligger problemet i att man vill bevara befintliga kvalitéer och den befintliga interna bebyggelsestrukturen, vilket ju är ett hinder om man vill bli en 'stad' enligt MalmöLund-regionens kriterier. Kommunen har själv som målsättning att norra kommundelen långsiktigt ska vara kommunens tyngsta punkt befolkningsmässigt. Menar man allvar med detta är hinder mot tätare bebyggelse en sak man måste överbygga. Emedan vi talar om just ortsstrukturer och flerkärnighet på kommunnivå i skånsk kontext finns det ytterligare en viktig faktor att beakta: det större sammanhanget. (Rakar, Tallberg, 2013; Edling, 2013) För att förstå polycentrism i fallet Lomma är det därför en god idé att också vända blicken mot regionen.

Något som är centralt i regionala sammanhang, såväl som i fastighetsbranschen är 'läge, läge, läge' - både vad gäller de faktiskt fysiska avstånden, de relativa reseavstånden och de mentala barriärerna. Något som man inte kommer ifrån är Kävlinge och Lommas olika placering i relation till de två orter som i MalmöLund-regionens strukturplan beskrivs som 'Nationella kärnor' och i Region Skånes regionplan benämns som 'Nationell tillväxtmotor': Malmö och Lund. Östra Kävlinge kommun har ett tydligt transportsamband med Lund genom både riksväg och Västkustbanan, medan västra Kävlinge kommun knyts till både Malmö och Lund genom E6. Lomma delar gräns med både Malmö och Lund och knyts till Malmö och Lund genom E6 och flera riksvägar. Kommunerna är därför självklara delar i större sammanhang som arbetsmarknaden 'Stor-Malmö' eller MalmöLund-regionen, såväl som i den hierarkiska ortstrukturen i Region Skåne. Detta påverkar även den kommuninterna flerkärnigheten, eftersom människor lever och rör sig även bortom den egna kommunens gränser. Det syns särskilt i Lomma kommun där Bjärred haft starka kopplingar mot Lund och Lomma haft många interaktioner med Malmö.

Situationen med tre nya pågatågsstationer i Lomma kommun gör att den interna ortsstrukturen även sätts i ett större sammanhang, främst för de som inte har bilen som primärt färdssätt. Samma sak gäller för den nya stationen i Furulund. I polycentriska termer kan det nya färdssättet möjliggöra större rörlighet för fler och därmed direkt leda till en mer funktionell flerkärnig region (Burger, Meijer, 2011). Ett tydligt exempel på detta är att tjänstepersonen från Kävlinge, som sagt, ser Lommabanan som ett sätt att koppla Kävlinge kommun närmre Malmö, både restidsmässigt och mentalt. Det är ett tydligt exempel på ett steg mot en mer funktionell polycentrism, eftersom man rör sig från den morfologiska flerkärnigheten, och i stället knyter kärnor närmre sig genom en effektiv, gen transportkoppling.

I fallet Lomma kanske primärorten i stället finns i det närbelägna Lund eller Malmö? De ökade funktionella flerkärnigheten skapar nya förutsättningar för kommunernas egen flerkärnighet. Genom sin närhet till de större städerna med större utbud av bland annat arbetsplatser, kultur och utbildning, försörjs kommunernas kärnor av dessa. Därför är Lomma och Bjärreds tröghetsproblem när det kommer till ortsutvecklingen kanske inte ett särskilt stort bekymmer. Primärortsfunktioner finns redan hos de närliggande större orterna i regionen. Den synen är tydligt i linje med flerkärnigheten som regionplanen framhåller, och faciliteras av de nya kommunikationsvägarna.

Lomma vill däremot uttalat minska utpendlingen genom att etablera näringar som motsvarar invånarnas kompetensnivå i kommunen, något som tydlig står som motsats till ovanstående resonemang. Detta kan tolkas som ett uttryck för monocentriska vindar i Lommas visioner, men också som ytterligare ett polycentriskt ställningstagande. Stor utpendling är ett tecken på en funktionell flerkärnighet, men det är inte ett tecken på en komplementär flerkärnighet. En väg mot mer komplementär flerkärnighet är dock att arbeta mot att balansera sitt pendlingsnetto, vilket Lommas ambitioner ger visst uttryck för. Samtidigt är det väl inte särskilt troligt att de 4 000 lommabor som varje dag pendlar till Malmö helt plötsligt helt växlar om till att arbeta i Lomma. Skalan spelar i det här fallet stor roll. Man får helt enkelt skilja på arbetsmarknad som helhet och företagsetableringar i kommunen som följd av goda kommunikationer och strategiskt läge. Att just vilja utveckla arbetsplatser i kommunen är ett sätt att minska resandet och

gå mot en mer komplementär flerkärnighet. Såvida utvecklingen leder till att pendlingen från andra kommuner in till Lomma ökar.

Informanten från Kävlinge kommun ser den ökade funktionella flerkärnigheten på regional nivå som ett potentiellt problem på kommunal nivå. Vad händer med den kommunala flerkärnigheten när det i delar av Furulund är enklare att ta sig till Malmö än till Kävlinge? Den utbyggnad av effektiva kollektivtrafikstråk som regionplanen framhåller ska framför allt koncentreras till de regionala kärnorna och tillväxtmotorerna. Det gör det, enligt informanten från Kävlinge kommun, svårare att knyta kommunens kärnor till varandra med kollektivtrafik. Kävlinge kommuns prioriterade område 'Ett nära vardagsliv' beskriver dessutom en önskan om att låta invånarnas vardagliga servicebehov uppfyllas i invånarnas närområde, vilket förutsätter *nära* kopplingar mellan kärnor med olika funktioner. I en tydligt hierarkisk kommunal polycentrism som Kävlinge, där man vill att hela kommunen ska leva, finns alltså en diskrepans mellan regionplanens strategi och kommunens strategi. Samtidigt som regionplanen driver en strategi som bygger på att den funktionella flerkärnigheten regionalt stärks av kollektivtrafikstråk mot de regionala kärnorna, så vill Kävlinge kommun att det ska gå att transportera sig kollektivt även mellan mindre kärnor inom kommunen. Till exempel mellan Lilla Harrie och Kävlinge tätort.

6.2 Lommabanan och ortstrukturen

Regionplanen pekar tydligt på att de kollektivtrafiknära lägena, som till exempel Lommabanas stationslägen utgör, ska bebyggas maximalt för att de kollektiva färdmedlen ska kunna nyttjas maximalt. En enkel indikator på just Lommabanas påverkan på ortstrukturen i kommunerna är att se till just den hierarkiska Ortsordningen: Om Lommabanan påverkar ortstrukturen i kommunerna, så kommer Lommabanas stationsorter finnas högt upp i strategiernas ortshierarki. I Kävlinge kommun är det just så - stationsorterna längst just Lommabanan är på toppen av den hierarkiska ortskategoriseringen i Kävlinge, medan bussorten Löddeköpinge och dessutom Västkustbanans stationsort Dösjebro kategoriseras som kompletterande kommuncentrum respektive serviceort. De strategiska kategoriseringarna man gör motsvarar också antalet nya bostäder man möjliggör för till 2040 i respektive ort, med flest i Kävlinge, näst flest

i Furulund och så vidare. Den största estimerade befolkningsökningen, i proportion till den nuvarande folkmängden, kommer däremot ske i den vältrafikerade stationsorten Dösjebro.

Informanten från Kävlinge kommun instämmer i bilden att omfattningen av den nya bebyggelsen i Furulund underbyggs av, och är avhängig, det nya kollektivtrafiknära läget. Utbyggnaden av Furulund är ett tydligt exempel på att man tycker att det nya stationsnära läget är en konkurrensfördel för orten, i alla fall för att attrahera nya kommuninvånare. De nya kommuninvånarna möjliggör också för en vitalisering av ortens centrumhandel och en breddning av ortens serviceutbud. Den nya tågstationen hjälper alltså preliminärt direkt Furulund att tillhandahålla de funktioner som krävs för att de ska nå målet att bli en 'stad' enligt MalmöLund-regionens definition och en stark centralort tillsammans med Kävlinge i linje med kommunens strategikarta.

Samtidigt är det väl optimistiskt att anta att den stadsmässiga utvecklingen och förtätningsarbetet i Kävlinge tätort är beroende av just Lommabanan, eftersom man redan innan hade ett stationsläge med relativt god trafikering. Dessutom är Kävlings ställning som kommunhuvudort särpräglad dels genom sin ställning som administrativt centrum, dels i storlek gentemot resten av kommunens kärnor, men också som 'lokal kärna' i regionplanens flerkärnighetsstrategi. Det är därför naturligt att, i arbetet med en hierarkisk polycentrisk Ortsstruktur, i viss mån koncentrera bebyggelse till centrum. Sammanläggningen av Kävlinge och Furulunds tätorter är inte heller den avhängig Lommabanan, eftersom det varit något man, från politiskt håll, arbetat mot under en längre tid.

Fast man till exempel har liknande befolkningssammansättning och pendlingsmönster i de båda kommunerna, går det inte att komma ifrån att storleken på de två kommunerna skiljer sig åt. Vilket innebär att Lommabanans påverkan på kommunerna är olika omfattande. Eftersom man i Lomma kommun räknar alla sina tätorter som tillräckligt nära Lommabanans stationer för att räknas som stationsnära lägen, är det svårt att dra några större växlar på sambandet mellan det stationsnära läget och utbyggnaden i antal bostäder där. Det kommande planeringsomtagat om Flädie har dock helt motiverats av det nya

stationsnära läget. Som en liten by mellan två större orter, Bjärred och Lund, med bevarad historisk ortskaraktär och social ”bysammanhållning”, dessutom placerad på och omringad av Europas bästa jordbruksmark, finns det inte mycket annat som talar för Flädie som växande kärna. Man skulle till och med kunna påstå att den ytterligare flerkärniga tillväxtstrategin i Lomma kommun är helt beroende av de nya stationslägena. Liknande resonemang syns i Kävlinges översiktsplan om stationsorten Dösjebro. Viljan att bevara ortskaraktären i Dösjebro, likväl som i Bjärred, Borgeby och – inte minst – Flädie, är en påminnelse om att ortsutveckling inte sker i ett vakuum. Flerkärnestrategier som står och faller med transportinfrastruktur och kollektivtrafiknära bebyggelse trumfar inte nödvändigtvis ett litet samhälles historiska strukturer och sociala värden. Däremot visar kommunernas planer att kollektivtrafiknära bebyggelse ibland kan trumfa ekologiska värden såsom högklassig åkermark, såväl som ortskaraktär. Som är fallet i bland annat Dösjebro, Furulund och Flädie.

Samtidigt som just stationsorterna i Kävlinge kommun sticker ut som orter som ska växa mest i proportion till sin nuvarande storlek, syns inte samma dramatiska utbyggnad i absolut stationsnära läge i Lomma kommuns översiktsplan. Det kan bero på att tidshorisonten för Lomma kommuns översiktsplan är 10 år kortare än Kävlinges 20 år. 10 år är ett ganska kort tidsperspektiv när man talar om att förändra hela kommuners ortsstrukturer, även i kommuner som räknar med kraftig tillväxt. Den nuvarande översiktsplanen förtäljer till exempel inte hur, eller i vilken skala, man planerar att utveckla den kollektivnära bebyggelsen i Flädie.

6.3 Det kollektivtrafiknära läget

Koncentration av bebyggelse i kollektivtrafiknära läge är viktiga planeringsstrategier i alla fyra granskade planer. Själva poängen med att placera bebyggelse i linje med principen om Transit Oriented Development är att bebyggelse inte ska uppföras perifert. Hansson med fleras fallstudie presenterar slutsatsen att ny skånsk pågatågstrafik tycks vara överlägsen busstrafiken i den mån att den generellt attraherar fler nya resenärer. Vill man minska bilanvändandet till förmån för kollektiva färdmedel är det därför koncentration av bebyggelse i just stationsnära läge som är det optimala tillvägagångssättet (Hansson m.fl., 2021). Informanten från Kävlinge kommun talar också om spårsträckningars

beständighet som en fördel gentemot vägbunden kollektivtrafik; en tåglinje är svårare att dra om vartannat år än en busslinje. Det gör att det blir enklare att planera för permanent kollektivtrafikhärla bebyggelse, men framför allt spelar beständigheten roll för människors perception av vilka potentiella färdmedelsalternativ man har. Region Skåne framhåller, liksom Kävlinge kommun, den effektiva busstrafikens möjligheter, men en effektiv busstrafik kräver som sagt större koncentrerad massa kring ett färre antal stationer för att vara rimlig.

Den nya bebyggelsen i till exempel Löddeköpinge visar alltnog på kommunens tilltro till det busstrafikhärla läget. Det underbyggs inte minst av att man vill bygga 1 575 bostäder i vad man menar är kollektivtrafikhärla läge på orten. Vidare visar den utbyggnad man vill möjliggöra i Löddeköpinge, som hade kunnat leda till att ortens befolkning växer med 58% fram till 2040, att man som kommun värnar sin polycentriska ortstruktur och att man, trots tågtrafikens prägel på östra kommundelen, vill bygga vidare på den västra kommundelens befintliga strukturer.

Kävlinges planer på en Barsebäcks sjöstad bortom år 2040 är ett exempel på ett område som tvärtom inte alls tar hänsyn till befintlig ortstruktur och dessutom bortser från nuvarande kollektivtrafikhärla lägen. MalmöLund-regionens strukturplan talar om flerkärnighet endast utifrån kärnor som finns i nuläget, och Kävlinges översiktsplan har lämnat Barsebäcks sjöstad utanför sina strategiska kategorier. Därför är sjöstaden något av en joker i den här analysen.

Vad som är kollektivtrafikhärla, eller ligger i ett svagt kollektivtrafikstråk, beror förutom närhet till hållplats också på trafikering och restider. Hur god trafikering och hur gen sträckning en linje kan ha beror sedermera på befolkningsunderlaget orten erbjuder (Hrelja m.fl., 2020). Enligt MalmöLund-regionens strukturplan ska endast kärnor i starka kollektivtrafikstråk växa. Kävlinges översiktsplan presenterar liknande ställningstaganden i sina planeringsstrategier. Ingenstans i varken strukturplan, regionplan eller översiktsplaner står det att man vill avveckla bebyggelse, man vill i stället göra ett urval om var man ska utveckla fortsättningsvis. Den underliggande poängen i MalmöLund-regionens ställningstagande kan hävdas vara att orter måste uppfylla kravet

på ett visst befolkningsunderlag, som möjliggör rimlig kollektivtrafik, för att få växa. Det är ett resonemang som tydligt är i linje med Calthorpes idé om Transit Oriented Development. Vilket ytterligare kan motiveras genom att MalmöLund-regionens strukturplan beskriver orterna Kävlinge/Furulund, Löddeköpinge, Hofterup och Dösjebro som orter som får lov att växa; alltså samma orter som är utpekade som 'kvalitativa knutpunkter för kollektivtrafik' i Kävlinge kommuns översiktsplan. Översiktsplanens planeringsstrategier rörande kollektivnära bebyggelse förankras vidare i Kävlinges översiktsplan där Lommabanan och Väst kustbanans stationslägen sticker ut som föremål för ytterligare bostadsbyggande.

Sammanfattningsvis kan sägas att det, för den effektiva kollektivtrafikens fortlevnads skull, är viktigt att koncentrera sina resenärer både runt start- och målpunkt. Bussorterna Löddeköpinge och Hofterup är exempel på orter som måste växa befolkningsmässigt för att orterna ska kunna erbjuda effektiv och stabil, men kostsam, busstrafik. I Kävlinge kommun ska effektiv busstrafik vara ett verktyg för funktionell flerkärnighet, jämte Lommabanan och Väst kustbanan, för att hela Kävlinge kommun ska kunna växa i kollektivtrafikenära läge. För visst vill Kävlinge kommun att *hela* kommunen ska växa. Om Barsebäcks sjöstad blir verklighet så måste orten bli en stor kärna för att följa både MalmöLundregionen- och kommunens linje. Uppförandet av en så betydande ny kärna, som Barsebäcks sjöstad, i kommunen går emot den hierarkiska utvecklingsinriktningen baserad på befintliga strukturer som strategikartan ger uttryck för, och utmärker sig som inkonsekvent.

6.4 En framtida region: Fåkärnig eller flerkärnig?

Regionplanen beskriver en flerkärnestrategi som ironiskt nog initialt fokuserar på få kärnor; Skånes regionala kärnor och tillväxtmotorer. Region Skåne kan alltså inte uppnå funktionell flerkärnighet utan att först öka tillväxten i få kärnor. I polycentriska termer så ska det morfologiskt flerkärniga Skånes väg mot en funktionell, komplementär flerkärnighet alltså kantas av hierarkisk flerkärnighet. Det Region Skånes regionplan egentligen säger är att för att understödja regionala kärnor och tillväxtmotorer, behöver resandet från mindre kärnor till dem öka, eftersom det ökar kärnans upptagningsområde.

Det är ett resonemang som har en tydlig koppling till centralortsteorin och hierarkisk polycentrism (Adolphson, Johansson, Van Well, 2006).

Resande för resandets skull är hur som helst inte målet med en flerkärnestrategi, utan vägen till flerkärnig tillväxt. European Spatial Planning Observation Network motiverar flerkärnighet som ett sätt att öka konkurrenskraften, stärka den territoriella sammanhållningen och sprida utvecklingen jämnare i regionen. (ESPON, 2004; Dühr, 2005). Vissa paralleller kan dras mellan EU:s flerkärnighetsstrategier och utvecklingen av ortstrukturen i våra två kommuner. De är båda från början präglade av morfologiskt flerkärniga ortstrukturer, vilket är en förutsättning för att utveckla en funktionell flerkärnighet. Genom att utvecklas i lägen som gagnar rörligheten vill man knyta regionen närmre sig med förhoppning om att det ska öka kommunens relativa närhet. Genom att ha en konkurrenskraftig placering, att 'ligga bra till', i en konkurrenskraftig region ska fler boende och företag till lockas att etablera sig i kommunerna, liksom i det mer perifera EU.

Kävlinge lägger upp sin flerkärnighetsstrategi på liknande vis som Region Skåne lägger upp sin regionala flerkärnighetsstrategi: Mot flerkärnighet genom fåkärnighet. Genom att stärka Kävlunge/Furulund, koncentrera funktioner till orten och sikta på att bredda kulturellt och kommersiellt utbud i stadskärnan samt bygga i blandade upplåtelseformer hoppas man skapa *en* attraktiv central kärna. Centralortens attraktivitet bygger i översiktsplanen till stor del på att man lyckas samla verksamheter som skapar rörelse och "urbanitet". Om kommunen på något vis vill diversifiera kärnornas olika karaktär lyfts centralorten som fokuspunkt. Genom att kunna erbjuda boende i både 'en gemensam centralort', 'ett stärkt kommundelcentrum', 'våra serviceorter' och 'byar' attraherar kommunen många målgrupper med olika behov och önskemål. Närheten till regionens andra kärnor förser Kävlungeborna med ett ökat utbud av funktioner. Samma grundprinciper finns i Lommas planer för orternas vidare utveckling. Som tidigare konstaterats så innebär Lommas befintliga närhet till regionens starkare kärnor möjligtvis ännu större konkurrenskraft i flerkärnekontexten. Efterfrågan på boende nära tillväxtmotorerna där störst koncentration av arbetsplatser finns är stor. Kanske är det ytterligare en av förklaringarna till att Lomma kan satsa på en tvåkärnig kommun. Den

stora efterfrågan som kommunens regionala läge ger gör också tätheten i orterna till en viktig faktor, liksom placeringen av ny tät bebyggelse i just kollektivtrafiknära läge, för att ge så många människor som möjligt, så nära till omlandets funktioner som möjligt.

På samma sätt som 'Pentagonen' i Centraleuropa har en viss ekonomisk särställning gentemot det mer perifera EU, är MalmöLund-regionen Region Skånes tillväxtmotor. Därför går flerkärnearbetet i Region Skåne, liksom EU:s regionala tillväxtstrategi, också till stor del ut på att sprida tillväxten i rummet, ytterligare (Region Skåne 2020, ESPON, 2004). Kommunerna som analyserats i detta arbete ligger i Skånes bästa möjliga läge eftersom de i högsta grad är nära kopplade till en nationell tillväxtmotor, men i den regionala kontexten 'Region Skåne' finns fortfarande polycentriska klyftor att överbygga. Ett tydligt exempel är mellan västra och östra Skåne. Regionplanen ger tydligt uttryck för en önskan om att knyta just resten av Skåne närmre MalmöLund-regionen. De goda kommunikationerna som finns i Lomma och Kävlinge ska även finnas i de östra delarna av Skåne. Konkurrenskraften som tillväxtmotorerna ger regionen ska delas, och blir det som Region Skåne tänker, så ska regionförstoringen ge konkurrensfördelar för alla.

Polycentrism är inte en naturkraft, och flerkärnighet är inte automatiskt fördelaktig för alla inblandade (Vandermotten m. fl., 2008; Lambregts, 2006). Regionplanens vision är att skåningen ska bo i en kommun, arbeta i en annan, och rekreera sig i en tredje (2020). Ökad rörlighet på vardagsbasis innebär också vissa svårigheter. När vi till exempel talar om flerkärnighet som ett sätt att undvika växtvärk och trängsel i staden är det viktigt att komma ihåg att urban trängsel inte bara tar sig uttryck på fastighetsmarknaden. I en funktionellt flerkärnig region med stor ortshierarki flyttas trängseln i stället till regionens transportsystem; alltså till morgonpendlingen in till städerna och till kvällspendlingen ut från städerna. För att åtgärda den trängseln måste antingen transportsystemen hinna med utvecklingen, eller så måste skånska pendlingsnetton jämkas. Den kollektivtrafiknära bebyggelsen kan ses som möjliggörare för kollektivtrafik som platseffektivt transportsätt och därför som ett sätt att utveckla transportsystemen. Men ännu en nyckel till en funktionell flerkärnighet är även sprida ut arbetstillfällena i regionen. Att möjliggöra för

ökad rörlighet är alltså önskvärt, men det är inte nödvändigtvis önskvärt att resandet ökar bara för sakens skull.

7. Slutsats

Avsnittet besvarar frågeställningarna utifrån det som framkommit i analysen. Avslutningsvis presenteras vidare utsikter för forskning på området.

7.1 Hur kommer ortstrukturen i Lomma och Kävlinge utvecklas fram till 2040?

Både Lomma kommun och Kävlinge kommun vill växa under sin kommande planperiod. Kävlinge vill växa i en hierarkisk flerkärnighet, med koncentration i kollektivtrafiknära läge, alltså i närheten av kommunens kvalitativa kollektivtrafiksnoder i Kävlinge, Furulund, Löddeköpinge, Dösjebro och Hofterup. Utvecklingen är i ungefärlig proportion till orternas nuvarande storlek och den nuvarande ortstrukturen med två huvudsakliga undantag: Furulund och Dösjebro. De två stationsorterna ska byggas ut med byggnader som motsvarar en ungefärlig befolkningsökning på 120% respektive 145% från 2020 till 2040. Vidare strävar Kävlinge kommun efter att i viss utsträckning bibehålla orternas funktioner i den nuvarande ortshierarkin, och visar tydligt på att man vill vidareutveckla de funktionella interaktionerna mellan kommunens kärnor.

Lomma kommun tar tydlig ställning till att de vill växa tvåkärnigt, dels med Lomma tätort som kärna i södra delen, dels med Bjärred som kärna i norra kommundelen. Flädie är ett exempel på en ort som eventuellt ska genomgå stor utbyggnad efter nuvarande planperiod och därigenom förändra sin ställning i kommunens övergripande ortstruktur radikalt. Det regionala perspektivet är i stor utsträckning redan idag mycket relevant med hänsyn till Lomma kommuns centrala placering i MalmöLund-regionen. Det regionala perspektivet kan ses som möjliggörande för Lommas tvåkärnighetsstrategi, eftersom de två tänkta tätortsklusterna är relativt små men ändå fungerar som attraktiva tätorter att bosätta sig i med tanke på sitt strategiska läge.

7.2 Hur kommer återinförandet av persontrafik på Lommabanan påverka ortstrukturen i Lomma och Kävlinge?

För regionens funktionella flerkärnighets skull är det kollektivtrafiknära läget viktigt i båda kommunernas strategier. I Kävlinge kommun ska det byggas en hel del bostäder de kommande 20 åren. Bostäderna är i huvudsak förlagda till de orter som har ett strategiskt kollektivtrafikläge, och är i den mån det är möjligt koncentrerade till absoluta kollektivtrafiksnära lägen. Vidare är blandad bebyggelse, med betoning på täthet, en viktig punkt i båda kommunernas framtidsplaner. I vilken utsträckning detta beror på just Lommabanan varierar från ort till ort. Furulunds dramatiska utbyggnad är till stor del avhängig Lommabanan, medan Kävlinge tätorts utbyggnad snarare kan härledas till kommunens övergripande ortsutveckling. Möjliggörande av utbyggnadsområden i Västkustbanans stationsort Dösjebro motiveras också av det kollektivnära läget, liksom utbyggnadsområden i Löddeköpinge som är en nod för kvalitativ busstrafik. Lommabanans påverkan på Kävlings ortstruktur kan alltså anses vara ganska stor i den mån att stora utbyggnadsområden möjliggjorts i Furulund, samtidigt håller man kvar den befintliga ortstrukturen utöver Furulund. Det syns till exempel i valet att fortsätta utveckla orterna i västra delen av kommunen, trots att de endast trafikeras av busstrafik.

Ortstrukturen i Lomma kommun påverkas framåt i stor utsträckning av Lommabanan, även fast man valt en långsammare bebyggelseakt än sin granne i norr. Utvecklingen och den omfattande omvandlingen som Flädie står inför bortom planperioden blir omdanande för kommunen som helhet. Den nya kollektivnära läget spelar även en stor roll i att Lomma valt att växa tvåkärnigt. Även om Lomma tätorts barriärskapande omgivning också spelat stor roll i att man nu utvecklar norra kommunhalvan i större utsträckning.

7.3 Vad har kommunerna för funktion i det regionala sammanhanget?

Båda kommunerna ser sin huvudsakliga regionala funktion som att vara attraktiva boendekommuner. En funktion som överensstämmer väl med Region Skånes klassificering av kommunernas orter som antingen 'lokal kärna' eller dess omland, och

framför allt med devisen *”skåningar ska kunna bo i en kommun, arbeta i en annan och ha våra fritidsaktiviteter i en tredje.”* (Region Skåne, 2020: 7).

Lomma kommun vill framför allt utveckla attraktiva boendemiljöer och god kommunal service. Vidare talar Kävlinges vision 'Skånes bästa boendekommun' sitt tydliga språk. Båda kommunerna vill växa i regionen och konkurrerar med alla Skånes kommuner, framför allt de i närområdet, om att vara just regionens attraktiva boendekommuner. På så sätt placerar de in sig i en mycket tydlig hierarkisk ortstruktur där kommunerna, genom att erbjuda ett brett utbud av bostäder och nära vardagsservice, ska försörja Region Skånes regionala kärnor och tillväxtmotorer med pendlare arbetare. Den stadsmässiga karaktär som båda kommunerna arbetar med i sina största orter: Kävlinge, Lomma, Löddeköpinge och Bjärred, kan vid första anblick tyckas gå emot den slutsatsen. Å andra sidan så kan det, i fåkärnighetsstadiumet av Region Skånes flerkärnighetsstrategi, härledas till försök att skapa en attraktiv, trendig ort och en täthet i just ortens kollektivtrafiknära centrala lägen. Tätheten är i det här läget kritisk för att kunna, maximalt, nyttja de färdmedel som blir en miljövänlig möjliggörare för ytterligare funktionell flerkärnighet i regionen.

7.4 Vidare forskning

Bilden av kommunernas funktion i flerkärnigheten hade vidare kunnat kompletteras med en kartläggning av kommunernas planering för regionens näringsliv. I detta arbete har det visat sig att Lomma kommun är tydlig med att man vill försöka göra det mesta av Sveriges Lantbruksuniversitetets filial i Alnarp genom att locka dit gröna näringar och matcha sin egen befolknings kompetensprofil. Kävlinge vill erbjuda hållbara lägen för företagsetableringar. Detta är intressanta öppningar för vidare forskning om och hur kommunerna arbetar för ett flerkärnigt näringsliv.

Hur regionala strategier behandlas i kommunala strategier är ett tema som det här arbetet bara berör ytligt. Om svensk samhällsplanering blir mer regionorienterad är det alltmer intressant att studera konflikterna som uppstår, och diskrepansen som finns, mellan regionala strategier och kommunernas översiktsplaner. För att vidare besvara generellt hur till exempel Region Skånes flerkärnighetsstrategi avspeglas i skånska kommuners

översiktsplaner hade det varit önskvärt att reproducera studien i flera kommunala sammanhang, som gärna kan ligga i Skånes andra ”tre hörn”.

Referenslista

- Adolphson, M., Johansson, M., Van Well, L., 2006. Polycentrism, monocentrism och regionförstoring: Alternativa och/eller komplementära utvecklingsförlöpp
<http://dx.doi.org/10.13140/RG.2.2.12469.68325>
[Hämtad 2021-04-01]
- Amnell, M., 2020. Väljarnas uppror i Bjärred ändrade den lokala politiken. Sydsvenskan, 2020-09-28.
<https://www.sydsvenskan.se/2020-09-26/valjarnas-uppror-i-bjarred-andrade-den-lokala-politiken?redirected=1>
[Hämtad 2021-05-11]
- Billing, J., Eklund, B., Hägglund, L., Lagerberg, G. & Zettersten, A-M., 1983. Kävlinge: Ett skånskt järnvägssamhälle. <http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:kkh:diva-442>
[Hämtad 2021-03-18]
- Burger, M., Meijers, E., 2011. Form Follows Function? Linking Morphological and Functional Polycentricity. Urban Studies, 49, 1127–1149
- Calthorpe, P. 1993. The next American metropolis: ecology, communities, and the American dream. New York: Princeton Architectural Press.
- Denscombe, M., 2018. Forskningshandboken: för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna. Fjärde upplagan Lund: Studentlitteratur
- Dühr, S. 2005. Potentials for polycentric development in Europe: The ESPON 1.1.1 project report. Planning Practice & Research, 20, 235–239
- Edling, J. 2013. Tillväxtens regionala logik. I Rakar, F. & Tallberg, P. 2013. Behövs regioner? Stockholm: Reglab i samarbete med Sverige kommuner och landsting. 12–25
- ESPON, 2004. ESPON 1.1.1: Potentials for polycentric development in Europe – project report. Luxemburg: ESPON
- Fälldin, T., 1972. Motion 1972:1376 angående ortklassificering i förslaget till regionalpolitiskt handlingsprogram.
<https://data.riksdagen.se/fil/D94F41A1-534B-4C99-9482-DAEE4B176CBE>
[Hämtad 2021-04-03]
- Hansson, J., Pettersson-Löfstedt, F., Svensson, H., Wretstrand, A., 2021. Replacing region bus services with rail: Changes in rural public transport patronage in and around villages. Transport Policy, 101, 89–99
- Hrelja, R., Olsson, L., Pettersson, F., Rye, T., 2020. Transit oriented development (TOD) – A Literature Review, Lund: K2
- Intervju 1, Informant från Kävlinge kommun, 2021-03-21
- Intervju 2, Informant från Lomma kommun, 2021-05-12
- Knowles, R. D., 2012. Transit Oriented Development in Copenhagen, Denmark: from the Finger Plan to Ørestad. Journal of Transport Geography, 22, 251–261.
- Kävlinge kommun, 2020a, Historia, 2020-10-14,
<https://www.kavlinge.se/kommunochpolitik/kommunfakta/historia.4.733c4d9113d1efc66f189d.html>
[Hämtad 2021-03-18]

Kävlinge kommun, 2020b. Snart rullar efterlängttade pågatåg på Lommabanan, 2020-12-11, <https://www.mynewsdesk.com/se/kavlinge/news/snart-rullar-efterlaengtade-paagataag-paa-lommabanan-417240>

[Hämtad 2021-03-31]

Kävlinge kommun, 2021. Översiktsplan 2040, Samrådsversion (Opublicerat utkast), 2021-03-20.

Lambregts, B. 2006. Polycentrism: Boon or barrier to metropolitan competitiveness? The case of the Randstad Holland. Built Environment, 32, 114–123.

Lomma Hamn, u.å. Trädgårdsstaden, u.å., <https://www.lommahamn.se/tradgardsstaden>

[Hämtad 2021-04-19]

Lomma kommun, 2021a. Historia – från 1700-talet och framåt, 2021-01-04, <https://lomma.se/kommun-och-politik/kommunfakta/historia---fran-1700-talet-och-framat.html>

[Hämtad 2021-04-12]

Lomma kommun, 2021b. Lommabanan, 2021-01-12, <https://lomma.se/bygga-bo-och-miljo/byggprojekt/lomma/lommabanan.html>

[Hämtad 2021-03-18]

MalmöLund-regionen, 2016. Strukturplan för MalmöLund-regionen: Gemensam målbild 2035, <https://www.malmolundregionen.se/wp-content/uploads/2020/09/Strukturplan-Malm%C3%B6Lundregionen-20161223low.pdf>

[Hämtad 2021-03-30]

Nationalencyklopedin, u.å.. Centralortsteori, u.å., <https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/centralortsteori>

[Hämtad 2021-04-05]

Nyström, J. & Tonell, L. 2012. Planeringens grunder: en översikt, Lund: Studentlitteratur.

Rakar, F. & Tallberg, P. 2013. Behövs regioner? I Rakar, F. & Tallberg, P. 2013. Behövs regioner? Stockholm: Reglab i samarbete med Sverige kommuner och landsting. 9–11

Region Skåne, 2013. Strategier för det flerkärniga Skåne, 2013.

https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/kommunrapporter-rvu-2018/strategier-for-det-flerkarniga-skane.pdf

[Hämtad 2021-05-09]

Region Skåne, 2018. Region Skåne, 2018, Så reser vi i Skåne – Resvaneundersökningen 2018,

https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/resvaneundersokning_2018.pdf

[Hämtad 2021-04-02]

Region Skåne, 2020. Regionplan för Skåne 2022–2040 – Samrådshandling,

<https://geodata.skane.se/regutv/regionplan/2022/samrad/dokument/regionplan-for-skane-2022-2040-samradshandling.pdf>

[Hämtad 2021-03-22]

Statistiska Centralbyrån, 2018. Vanligast för barn att bo i småhus, 2018-04-19, <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/hushallens-ekonomi/inkomster-och-inkomstfordelning/hushallens-boende/pong/statistiknyhet/hushallens-boende/>

[Hämtad 2021-04-29]

Statistiska Centralbyrån, 2019a. Förvarvsarbetande pendlare 16+ år över kommungräns (RAMS) efter kommun och kön. År 2004-2018.

https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_AM_AM0207_AM0207L/PendlingK/#
[Hämtad 2021-04-14]

Statistiska Centralbyrån, 2019b. Förteckning över lokala arbetsmarknader, <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/arbetsmarknad/sysselsatning-forvarvsarbete-och-arbetstider/registerbaserad-arbetsmarknadsstatistik-rams/produktrelaterat/Fordjupad-information/lokala-arbetsmarknader-la/forteckning-over-lokala-arbetsmarknader/>
[Hämtad 2021-04-20]

Statistiska Centralbyrån, 2021. Kommunsiffror: Kävlinge och Lomma, 2021, <https://kommunsiffror.scb.se/?id1=1261&id2=1262>
[Hämtad 2021-04-29]

Skånetrafiken, u.å.. Vad sägs om Lomma - Malmö C på sju minuter?, u.å. <https://www.skanetrafiken.se/aktuellt/lommabanan/>
[Hämtad 2021-03-18]

Trafikverket, 2015. Lommabanan, 2015–10 <https://www.kavlinge.se/download/18.4b3035e31513fd9a92f4866/1448528996594/Lommabanan-broschyr.pdf>
[Hämtade 2021-03-18]

Turok, I., Bailey, N., 2004. The theory of polynuclear urban regions and its application to central Scotland. European Planning Studies, 12, 371–389

Vandermotten, C., Roelandts, M., Halbert, L., Cornut, P. 2008. European planning and the polycentric consensus: Wishful thinking? Regional Studies, 42, 1205–1217.

Yin, R. K., Nilsson, B. 2007. Fallstudier: design och genomförande, Malmö, Liber.

Bilaga I

Intervjuguide - Kävlinge

Inledning

- Berätta kort om din roll i Kävlinge? Hur länge har du haft den rollen?

Översiktlig planering

- Hur skulle du säga att er översiktliga planering behandlar införandet av persontrafik på Lommabanan? Både i det stora och det lilla
- 2018 fick man det sista klartecknet från regeringen. Ni har hoppats på persontåg på Lommabanan ett tag, men nu när det är skarpt läge: Ni skickar ny översiktsplan på samråd nu nästa månad. Har ni hunnit med att planera för ett Kävlinge kommun med Lommabanan?
- Ni siktar på en kommunhuvudort till 2040, ett hopväxt Kävlinge/Furulund. Vad spelar Furulund station för roll i den visionen?
 - o Intern kommunikation i kommunen
- I Kävlinge tätort, hur stor roll spelar just Lommabanan för er tätortsutveckling. Hur stor skillnad gör den 5 min kortare restiden till centrala Malmö som tåglinjen innebär? Liknande tenderande utvecklingsstrategier finns t.ex. i Löddeköpinge. Hade man planerat för Kävlinge på samma sätt även utan tåget?

Positiva effekter med Lommabanan

- Vad borde ni som kommun i din mening göra för att få ut största möjliga nytta av de förbättrade kollektivtrafiksstråken? Dröm stort
 - o Vad kommer ni att göra?
- Ser du några tydliga hinder för att maximera nyttan?

Negativa effekter med Lommabanan

- Furulund/Kävlinge busslinje

Regional planering

- Vad betyder Lommabanan för Kävlinge kommun i ett regionalt perspektiv?
 - o Hur påverkar Lommabanan Furulunds relation till tillväxtmotorerna Malmö och Helsingborg?
- Hur fungerar Lommabanan som regionalt sambandselement från Kävlinge ut i övriga regionen?

Bilaga II

Intervjuguide - Lomma

- Något kort om din roll i Lomma kommun, hur länge har du haft den rollen?
- Hur ser ortstrukturen i Lomma ut idag, och hur vill ni utveckla den såg med utsikt mot 2040
- I MLRs strukturplan från 2016 benämns Bjärred som 'Större tätort' och Lomma som 'Stad', i er ÖP ska ni plötsligt växa tvåkärnigt. Lika mycket i båda kommundelarna. Vad ändrades?
- Vad har Lommabanan spelat för roll i var ni väljer att lägga utbyggnadsområden?
 - o Flädie, Bjärred, Lomma, Alnarp
- Flädie står med som område för vidare utredning. Vill du beskriva lite hur tankarna går?
- 2026 kommer Lomma kommun, om allt går som planerat, ha 3 pågatågstationer i kommunen. Lika många som Lund har nu. Hur påverkar Lommabanan Lomma kommuns förutsättningar för regional interaktion
- I Lomma tätort, hur stor roll spelar just Lommabanan för er tätortsutveckling. Hur stor skillnad gör de 13 minuter kortare restid till centrala Malmö som tåglinjen innebär? Liknande utvecklingsstrategier täthetsmässigt finns t.ex. i Bjärred centrum. Hade man planerat för centrala Lomma på samma sätt även utan tåget?
- Klusterbildning – vad betyder Lommabanan för hur ni planerar kommunikationerna inom kommunen.
 - o Även de utan station, t.ex. Bjärred, Borgeby, Fjellie (gc-spår)
- Finns det faktorer med den regionala flerkärnighetsstrategin, och ökad regional rörlighet som stör er egen ortsutveckling. Till exempel konkurrens mellan Malmö/Lund och Lomma tätort som hindrar orten från att gå mot större urbanitet med större serviceutbud exempelvis?

