

Markanvändning i Skåne



MARKANVÄNDNING, TILLGÄNGLIGHET OCH FLERKÄRNIG ORTSTRUKTUR – STRUKTURBILD FÖR SKÅNE

Projektledare Charlotte Lindström, Avdelningen för regional utveckling, Region Skåne. **Projektsekreterare** Veronika Sörvik, Marie Larsson, Avdelningen för regional utveckling, Region Skåne.

RAPPORT – MARKANVÄNDNING I SKÅNE

Text Jack Bårström, Marie Larsson, Gabriella Fricke, Erik Bredmar, Veronika Sörvik, Charlotte Lindström, Marinda Jönsson Norin, Therese Andersson, Nina Hannula, My-Linda Lorentsson (Avdelningen för regional utveckling, Region Skåne) Rikard Jacobsson, Patrik Texell (Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB) Anna Thott (Tengbom Michelsen) **Kartor** Jack Bårström, Gabriella Fricke, Erik Bredmar (Avdelningen för regional utveckling) **Statistikunderlag** Statistiska Centralbyrån (SCB) **Kartunderlag** Lantmäteriet **Foto** (inklusive omslag) Sven Persson, SweloPhoto, Hässleholm **Layout** Infab, Helsingborg **Tryck** Elanders **Upplaga** 2 000 exemplar **Utgiven av** Region Skåne, Avdelningen för regional utveckling (2009)

POLITISK STYRGRUPP

Region Skåne (Regionala tillväxtnämnden) Pia Kinhult, Christine Axelsson, Mats Persson, Brita Edholm (2008), **SSSV** Ilmar Reepalu, Lars-Ingvar Ljungman, **Skåne Nordväst** Torkild Strandberg, **Skåne Nordost** Arnold Andreasson, Ulrika Thulin, Åke Hammarstedt (2008), Henry Johansson (2008), **SÖSK** Kent Mårtensson, Kristina Jönsson

ARBETSGRUPP SKÅNE

SSSV Jan Haak, Jan-Inge Ahlfridh, **Skåne Nordväst** Helen Mårtenson, Aziza Holm, **Skåne Nordost** Diana Olsson, **SÖSK** Gunilla Janlert, Anna Palmgren, Dick Bengtsson, **Länsstyrelsen i Skåne län** Kerstin Nilermark, **Region Skåne** Gunne Arnesson Lövgren

ARBETSGRUPP SSSV

Burlövs kommun Marie Sand, Mona Svensson, **Eslövs kommun** Anna Lyhagen, **Höörs kommun** Bo Johansson, **Kävlinge kommun** Marianne Nilsson, **Lomma kommun** Anders Nyquist, Ulrika Ström, **Lunds kommun** Daniel Svärd, **Malmö stad** Bertil Johansson, **Staffanstorps kommun** Göran Berggren, **Svedala kommun** Jan Bergfelt, **Trelleborgs kommun** Stefan Ferm, **Vellinge kommun** Hans Folkesson, Karin Gullberg

ARBETSGRUPP SKÅNE NORDVÄST

Bjuvs kommun Jarl Gustavsson, **Båstads kommun** Per Iwansson, **Helsingborgs stad** Therese Andersson (2008), **Höganäs kommun** Karl-Åke Nilsson, **Klippans kommun** Göran Lönnqvist, **Landskrona kommun** Cecilia Bergström, **Svalövs kommun** Thomas Arnström, **Åstorps kommun** Lena Rönning, **Ängelholms kommun** Erik Lönnerholm, **Örkelljunga kommun** Gertrud Richter

ARBETSGRUPP SKÅNE NORDOST

Bromölla kommun Stefan Apelros, **Hässleholms kommun** Eva Blöfeld, **Hörby kommun** Ingmar Tykesson, **Kristianstads kommun** Göran Persson (2008), Thomas Theander, **Osby kommun** Agneta Malm (2008), **Perstorps kommun** Lena Thore, **Östra Göinge kommun** Camilla Norrman

ARBETSGRUPP SÖSK

Simrishamns kommun Staffan Tellman, Gunilla Janlert, **Sjöbo kommun** Jan-Åke Persson, **Skurups kommun** Robert Werner, **Tomelilla kommun** Bengt Alm, **Ystads kommun** Dick Bengtsson

REFERENSGRUPP

Banverket Karin Nilsson, **Boverket** Jan Gunnarsson, **Göteborgs-regionens Kommunalförbund** Bo Aronsson, **Kommunförbundet Skåne** Stig Ålund, **LRF Skåne** Helén Rosengren, **Lunds Tekniska Högskola** Finn Werne, **Lunds Universitet** Tomas Germundsson, **Länsstyrelsen i Skåne län** Bo Strömberg, Stina Westlin, **Tillväxtverket** Daniel Gustafsson, Bo Wictorin, **Näringsdepartementet** Sverker Lindblad, **Region Skåne** Per Arvidsson, Lova Wigvall, Åke Boalt, Jan Stenfeldt, Christian Lindell, **Regionplane- och Trafikkontoret i Stockholm** Hans Brattström, **Skov- och naturstyrelsen** Axel Thrige Laursen, **Skånetrafiken** Kerstin Gustafsson, **Sveriges Lantbruksuniversitet** Gunilla Lindholm, **Sveriges Kommuner och Landsting** Carmita Lundin, **Sydsvenska Industri- och handelskammaren**, Per Tryding, **Transport- och energiministeriet** Tine Lund Jensen, Jesper Kaae, **Vägverket** Benny Nilsson, **Svensk handel** Sven-Arne Carlsson, **Region Hovedstaden** Sigurbjörn Hallsson

Markanvändning i Skåne

Förord

SKÅNE ÄR EN ATTRAKTIV REGION och folkmängden ökar i snabbare takt än i de flesta delar av riket. År 2008 ökade befolkningmängden i 30 av Skånes 33 kommuner och Skåne ligger på andra plats i riket när det gäller att attrahera flest flyttare från andra delar av landet. Även invandringen till Skåne har varit stor de senaste tre åren.

I det regionala utvecklingsprogrammet 2009-2016 görs bedömningen att, för att nå visionen om ett livskraftigt Skåne och de övergripande målsättningarna tillväxt, attraktionskraft, bärkraft och balans, det bland annat behövs en ökad bostadsproduktion i Skåne – minst 5 000 lägenheter per år. Etableringen av ESS (European Spallation Source) i Lund kommer ytterligare att spåda på detta behov. Beräkningar visar att efterfrågan på bostadsmarknaden ökar med ytterligare cirka 500 bostäder per år som en följd av etableringen. Till detta kommer ökad efterfrågan på kontorsyta med mera och ett behov av kraftigt utbyggd infrastruktur.

Anspråken på marken i Skåne är många samtidigt som vi har Sveriges bästa åkermark sett till avkastning. Jordbrukslandskapet är också en viktig del av Skånes identitet och attraktionskraft. Det är därför viktigt att beakta och diskutera de olika intressena och väga dem mot varandra för att uppnå en långsiktigt hållbar utveckling. Vi måste alla ta vårt ansvar att hushålla med jordbruksmarken och använda den befintliga infrastrukturen så effektivt som möjligt, samtidigt som vi använder den mark som har bäst lägesegenskaper och tillgänglighet för den typ av verksamhet som ger Skåne tillväxt i ett långsiktigt perspektiv. Det handlar också om att arbeta med förtätning av befintlig bebyggelse och andra yteffektiva lösningar så att vi tillsammans säkrar en långsiktigt hållbar samhällsplanering där Skåne kan fortsätta att vara en attraktiv region att leva och verka i.

Vi hoppas att kunskapsunderlaget och analyserna i denna rapport ska kunna bidra i diskussionerna kring hur vi använder marken på bästa sätt till rätt ändamål.

Ett varmt tack till alla som på olika sätt bidrar till arbetet inom Markanvändning, tillgänglighet och flerkärnig ortstruktur – Strukturbild för Skåne.



Pia Kinhult
Ordförande
Regionala tillväxtnämnden,
Region Skåne



Mats Persson
1:e vice ordförande
Regionala tillväxtnämnden,
Region Skåne



Christine Axelsson
2:e vice ordförande
Regionala tillväxtnämnden,
Region Skåne

Sammanfattning

SKÅNE ÄR ATTRAKTIVT. Skåne är en tillväxtregion med en gynnsam befolkningsutveckling, vilket ger ett högt tryck på den skånska marken. Tillväxten medför ökade krav på bostadsbebyggelse och behovet av mark för verksamheter växer. Det innebär också utökade behov av utbyggnad och effektivisering av transportinfrastrukturen. Sammantaget skapar detta intressekonflikter i markutnyttjandet. För- och nackdelar måste vägas mot varandra för att klara expansionsstrycket utan att mista det långsiktiga hållbarhetsperspektivet, som i allra högsta grad har betydelse för den skånska markanvändningens utveckling. Det krävs samverkan för att planera för och utveckla robusta och hållbara fysiska strukturer avseende infrastruktur, bostäder, arbetsplatser, rekreation och grönstruktur. För att kunna hitta fram till nya yteffektiva lösningar måste samverkansformerna mellan planeringsprocessens aktörer förbättras.

Det finns en mängd lagar, regelverk, normer och direktiv som styr användningen av mark och vatten. Det svenska regelsystemet för användningen av mark och miljö i Sverige idag består av två tyngdpunkter, plan- och bygglagen och miljöbalken. De statliga markintressena bevakas av länsstyrelserna som också har ett samordningsuppdrag samt uppgiften att bevaka de mellankommunala planeringsfrågorna. Sveriges medlemskap i EU har medfört ett antal EG-direktiv av betydelse för kommunernas planering av mark- och vatten. Inom EU är landskapsutveckling ett eget politikområde med gemensamma strategiska riktlinjer för landsbygdsutveckling. I Sverige svarar Jordbruksverket för den nationella strategiplanen, varifrån länsstyrelserna sedan utarbetar de regionala landsbygdsprogrammen. Arbetet i Skåne utgick från en icke-sektoriell karaktärsanalys av det skånska landskapet och detta landsbygdsprogram ska även fungera som planeringsunderlag till den kommunala nivån. Därutöver ska miljökvalitetsmålen, på nationell, regional och lokal nivå, implementeras i den fysiska planeringen.

Framtidens regioner och kommuner konkurrerar alltmer med sitt varumärke och sin strategiska position. Om regionen hävdar sig väl i den globala konkurrensen blir det lättare för den enskilda kommunen. Kommunen har en mycket betydelsefull roll som enskilt ansvarig för planering av mark- och

vattenfrågor inom sitt geografiska område, och har också därmed störst möjlighet att påverka vilken markanvändning som ska komma till stånd. Med den tätortsexpansion som följer i spåren av en attraktiv region, med stor inflyttning och höga förväntningsvärden, måste den fysiska planeringen i allt större utsträckning beakta det omgivande landskapets kvaliteter, både inom och utanför kommungränsen. Det blir en stor utmaning att upprätthålla en balans mellan den sociala, ekonomiska och miljömässiga utvecklingen.

Europa är den mest urbaniserade kontinenten och har allvarliga problem med markförstöring från en stor urbanisering och en industriell utbyggnad, samt omoderna brukningsmetoder. Inom EU-geografin är däremot mer än hälften av befolkningen bosatta på landsbygden med en markanvändning som främst är inriktad på jord- och skogsbruk. De senaste decenniernas flyttmönster för Skåne såväl som för Sverige i helhet visar på en centrering till storstadsregionerna. Allra tydligast syns detta bland högutbildade och yngre människor som söker sig till de större arbetsmarknaderna i storstädernas närhet.

Skånes landskap är i både nationell och internationell jämförelse till stor del ett mycket flackt landskap. Det betyder att tätorter kan breda ut sig förhållandevis enkelt, något som ofta skett på bekostnad av högklassig jordbruksmark. I en gles bebyggelsestruktur ökar resbehoven och energiförbrukningen och trängseln i trafiken förvärras. Skåne uppvisar dock relativt stora förtätningsmöjligheter av redan bebyggda tätortsområden, vilket också är i samklang med strävan efter goda kollektivtrafikhärlägen som på senare tid konstaterats som viktiga framtidslägen. Näringslivets omvandling från primärindustri till tjänsteekonomi har inneburit förändrade lokaliseringspreferenser och dess framtidslägen skiljer sig från den funktionsinriktade samhällsplanering som rått under stora delar av 1900-talet. Det kan betyda att modern stadsplanering kan ge staden en renässans i form av nya kombinationer av bostäder och verksamheter i stadskärnan.

Den infrastruktur som används för att transportera människor och varor över land i Skåne upptar åtskillig yta och den förefaller att öka. Stora kapacitetsproblem, i synnerhet på västra sidan, riskerar att skapa konflikter om mark mellan transportsystemets behov av fler järnvägsspår och förbättrat vägnät och å

andra sidan annan markanvändning. För effektivare samhällsplanering bör markanvändning och transporter betraktas som ett integrerat system där förändring i det ena ger återverkningar i det andra.

I södra och sydvästra Skåne växer även de mindre orterna, till skillnad från övriga Skåne. En orsak till detta kan vara pendlingsmöjligheterna i sydvästra Skåne som har en förhållandevis väl utbyggd kollektivtrafik. Detta möjliggör ett boende utanför de större tätorterna. De regionala skillnaderna i den demografiska utvecklingen innebär olika planeringsbehov i Skånes kommuner och det är av största vikt att de regionala utvecklingsfrågorna och den kommunala fysiska planeringen kopplas närmare varandra.

Skåne har den bästa jordbruksmarken i Sverige, och i ett utvecklingsperspektiv är denna mark kanske en av länets största resurser. Den övergripande ansvarsfrågan för jordbruksmark ligger enskilt hos kommunen och ingen myndighet bevakar vilken mark som ska skyddas mot exploatering. Åkermark har därmed ett sämre skydd mot exploatering, än betes- och skogsmark, och kan därmed lättare tas i anspråk för samhällsbyggnad. Frågan om skydd på jordbruksmark har dock lyfts av Lantbrukarnas Riksförbund. Inom den skånska lantbruknäringen pågår en strukturomvandling, som leder till större men färre enheter, vilket sannolikt kommer påverka mark-

användningen. Likaså torde det pågående generationsskiftet, med en yngre och mer affärsinriktad generation som tar över verksamheten, få inverkan på markanvändningen. Dessutom kommer den förväntade klimatförändringen att föra med sig ett varmare och intensivare väderförhållande, som på många sätt kommer att påverka markanvändningen både för stad och för landsbygd.

Det är brist på allemansrättslig mark i Skåne vilket ger skäl till att noga överväga ianspråktagande av naturmark. Naturen tillhandahåller många ekologiska tjänster som har stora ekonomiska värden. Samhällsekonomiskt spelar också hälsofrågor en stor ekonomisk roll och naturupplevelsens betydelse för stressåterhämtning och tillfrisknande har uppmärksammats alltmer.

Med en stigande havsnivå följer konsekvenser för samhället och miljön och i Skåne står det stora ekonomiska värden på spel eftersom det är längs kusterna som de största städerna finns; med flest människor, störst andel bebyggelse och mest infrastruktur. Det handlar också om människors hälsa och risker med en mer instabil miljö med översvämningar, ras, skred och erosion. Övriga vattenfrågor av stor vikt berör grundvattnets kvantitet och kvalitet samt hantering av dagvatten i en alltmer hårdgjord miljö.

Innehåll

MARKANVÄNDNING, TILLGÄNGLIGHET OCH FLERKÄRNIG ORTSTRUKTUR – STRUKTURBILD FÖR SKÅNE	10	BEBYGGELSE	31	Allemansrättslig mark	71
Syfte och mål	10	Markutnyttjande	32	Konflikter avseende allemansrätt och markutnyttjande	72
Hur är arbetet organiserat	11	Markutnyttjande i tätorter	32	Strandskyddet och allemansrätten	72
Delrapporter	11	Förtätning	33	Skyddad natur	73
UTMANINGAR	13	Tätortsexpansion	34	Ny gröonstruktur på den agrara landsbygden	73
BEGREPP OCH LAGSTIFTNING	17	Tätortsexpansion och befolkningsutveckling i Stockholm, Göteborg och Skåne	34	Tätortsnära natur	73
Begreppet mark	18	Bostadsbebyggelsens utveckling i Skåne	37	Skogsmark	74
Plan- och bygglagen, PBL	18	Fastighetspriser och bostadslokaliseringar	41	Tillgänglighet och skoglig produktion	74
Miljöbalken, MB	18	Näringslivets bebyggelseutveckling i Skåne	42	Energiskog (Salix)	74
Rikssintressen	19	Industri	42	VATTEN	77
Rikssintresse av bevarande karaktär	19	Kontor och handel	43	Grundvatten	78
Rikssintressen av exploaterande karaktär	19	Fastighetspriser och verksamhetslokaliseringar	43	Dagvatten	78
Natura 2000	19	Goda planeringsvillkor främjar nyetablering	45	Våtmarker	79
Naturresevat	19	Markutnyttjande i gränsområden	45	Nya våtmarker	79
Landskapsbildsskydd	19	Lägesegenskaper	46	Sjöar och vattendrag	79
Strandskydd	19	Boendepreferenser	47	Nationellt särskilt värdefulla och nationellt värdefulla vatten i Skåne	79
Miljö kvalitetsnormer	20	Livscykel	47	Stigande vattennivå till följd av klimatpåverkan	80
Väg- och järnvägslagen	20	Livsstil	47	Vatten i den kommunala översiktsplaneringen	80
Allemansrätten	20	Boendekarriären	47	Vatten- och avloppsnätets kapacitet och översvämningar	81
Sveriges medlemskap i EU	20	TRANSPORTINFRASTRUKTUR	49	EG:s vattendirektiv	81
Europeiska landskapskonventionen	20	Transportsystemet	50	LÄSTIPS	83
EG:s vattendirektiv	20	Buller och utsläpp	50	REGISTER FÖR KARTOR, FIGURER OCH TABELLER	84
Landsbygdsutveckling	21	Kollektivtrafik	52	REFERENSER	86
Regionalt tillväxtarbete	21	Kollektivtrafikhäna områden	52	BILAGA 1	88
De 16 miljö kvalitetsmålen	21	Regionförstoring, befolkningsförändringar och infrastruktur	56	BILAGA 2	91
De elva folkhälsomålen	21	Befolkningsförändringar	58	BILAGA 3	94
		Konflikt i infrastrukturens markutnyttjande	59	BILAGA 4	96
		JORDBRUKSMARK	61	Del av Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB Fastighetsekonomska aspekter på regional strategi för markanvändning (2008)	96
EXPLOATERINGSPROCESSEN, MARKPOLITIK OCH MARKVÄRDE	23	Jordbrukslandskapets framväxt	62	ANTECKNINGAR	100
Aktörerna i exploateringsprocessen	24	Ett förändrat klimat	63		
Markpolitik	25	Jordbruksmarkens användningsområden	63		
Värdeutveckling	25	Strukturuomvandling i lantbruksnäringen	64		
Kommunal försäljning av exploateringsmark	26	Generationsskifte i lantbruksnäringen	64		
Kommunal prispolitik	26	Prisutveckling på jordbruksmark	64		
Genomförandeavtal, exploateringsavtal och markanvisningsavtal	26	Skydd av jordbruksmark	65		
Kommunal tomtkö	27	Landskapet som utgångspunkt i den kommunala planeringen	65		
Exempel på markprissättning	27	GRÖNSTRUKTUR	69		
Icke kommunal försäljning av exploateringsmark	29	Gröna värden	70		
Värdering av exploateringsmark	29	Ekonomiska värden	70		
Prisutveckling för småhus	30	Sociala värden	71		
		Kulturmiljö- och ekologiska värden	71		

Markanvändning, tillgänglighet och flerkärnig ortstruktur – Strukturbild för Skåne

DEN FYSISKA samhällsplaneringens regionala dimension och koppling till regional utveckling är en högaktuell fråga i Skåne. Redan i förbundsordningen för dåvarande Regionförbundet Skåne formuleras uppdraget från de skånska kommunerna att regionförbundet skall ”verka för att samordna den översiktliga planeringen och regionala miljöfrågor”¹. Det regionala utvecklingsprogrammet för Skåne lyfter flera frågor med direkt koppling till ett arbete med en samsyn kring regional utveckling, fysisk planering och kommunernas översiktsplaner.

Projektet *Markanvändning, tillgänglighet och flerkärnig ortstruktur – Strukturbild för Skåne* är ett sätt att arbeta vidare med och konkretisera det regionala utvecklingsprogrammet för Skåne² och kan också fungera som ett underlag i framtida revideringar av utvecklingsprogrammet. Arbetet är ett sätt att överbrygga glappet mellan, och tydligare koppla samman, det regionala utvecklingsprogrammet och kommunernas översiktsplanering.

Förutom arbetet med att ta fram rapporter ska det inom projektet genomföras en fördjupad kommundialog med fokus på planeringsfrågor. Resultat från den fördjupade kommundialogen kommer att sammanställas och presenteras i en promemoria.

Det pågår även ett arbete med att finna nya vägar att tillhandahålla planeringsunderlag på webben för att göra materialet så användbart som möjligt för kommuner och andra aktörer.

Till dess att det är färdigt hittar du en stor del av det material som publiceras i denna rapport på www.skane.se/strukturbild. Parallellt med detta pågår ett arbete med en analysmodell som gör det möjligt att inom projektet diskutera olika framtids-scenarier för Skåne med hjälp av kartillustrationer.

SYFTE OCH MÅL

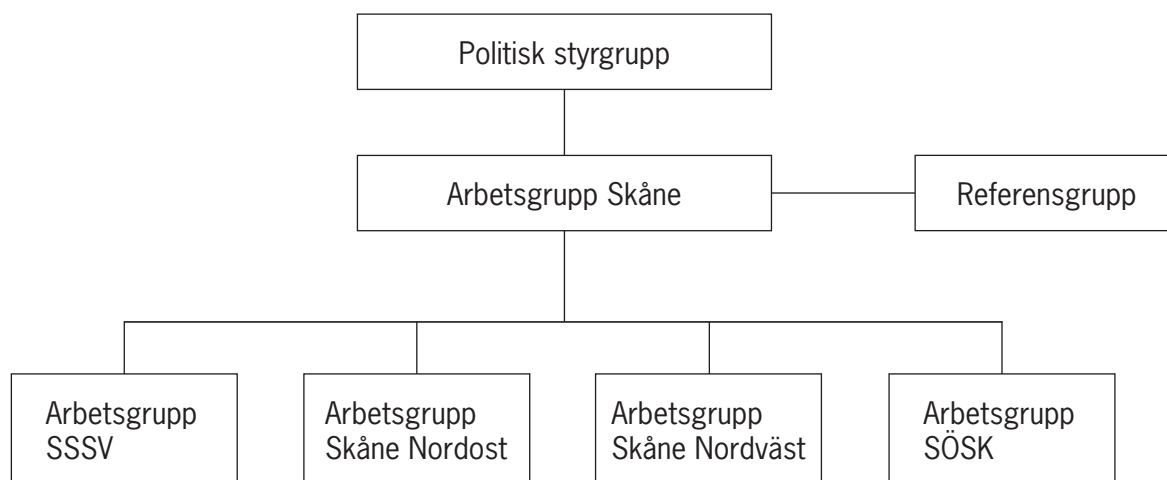
Framtagandet av rapporter inom *Markanvändning, tillgänglighet och flerkärnig ortstruktur – Strukturbild för Skåne* syftar till att samla det material och kunskapsunderlag som finns hos Region Skåne och de skånska kommunerna, Länsstyrelsen i Skåne län och ett flertal andra organisationer, samt att fördjupa och vidareutveckla den regionala dialogen kring olika utvecklingsfrågor med koppling till fysisk planering och kommunernas översiktsplaner.

Den gemensamma kunskapsbasen möjliggör analyser, som i sin tur ger ett underlag för att formulera gemensamma strategier och framtidsbilder. Detta underlättar samspelet mellan näringslivsinstanser, bebyggelseplanering och transportinfrastruktur. Var kommunen planerar olika funktioner har betydelse för hur väl de kommer att samspela och hur tillgängliga de blir.

Att planera strategiskt för effektiva lösningar med hög tillgänglighet kan bidra till en regions konkurrenskraft och till att näringslivet lättare hittar arbetskraft med rätt kompetens

¹ Förbundsförordning för Regionförbundet Skåne. 1997-03-21. I kommentarerna till förbundsordningen punkt 6, 7 och 8 utvecklas tankarna om detta. ”Skånes 33 kommuner har genom det kommunala planmonopolet, var och en inom sitt geografiska område, ett odelat ansvar för den fysiska planeringen. Regionförbundets roll inom den översiktliga planeringen är att initiera och underhålla den planeringsdialog som är nödvändig mellan enskilda kommuner och andra aktörer, till exempel trafikverken, kring markanvändnings-, bebyggelse-, och miljöfrågor som berör flera kommuner i Skåne. För att kunna fylla denna roll krävs att Regionförbundet själv har kompetens att lägga fram alternativ och analysera konsekvenser av olika val.” I punkt 8 står det att ”sambandet med infrastrukturinvesteringar, miljöfrågor och fysisk planering är påtaglig men också med andra utvecklingsfrågor”.

² Regionalt utvecklingsprogram för Skåne 2009–2016 godkändes av Regionfullmäktige den 23 juni 2009.



Figur 1. Organisationsskiss.

och för individen innebär det en större arbetsmarknad inom rimlig restid. Den gemensamma nyttan för de olika aktörer som ingår i projektet är en viktig aspekt i arbetet med *Markanvändning, tillgänglighet och flerkärnig ortstruktur – Strukturbild för Skåne*.

HUR ÄR ARBETET ORGANISERAT

Region Skåne (Avdelningen för regional utveckling) är huvudansvarig för arbetet med *Markanvändning, tillgänglighet och flerkärnig ortstruktur – Strukturbild för Skåne*. Samtliga skånska kommuner deltar i arbetet som är organiserat i sju grupper. Den politiska styrgruppen består av ledamöterna i Regionala tillväxtnämndens presidium samt representanter från Skånes fyra hörn – SSSV, Skåne Nordost, Skåne Nordväst och SÖSK³. Arbetsgrupp Skåne består av tjänstemannarepresentanter från SSSV, Skåne Nordost, Skåne Nordväst och SÖSK samt Länsstyrelsen i Skåne län. Arbetsgrupperna för SSSV, Skåne Nordost, Skåne Nordväst och SÖSK består av tjänstemannarepresentanter från Skånes 33 kommuner.

Utöver den politiska styrgruppen och de olika arbetsgrupperna finns en referensgrupp knuten till projektet, med representanter för bland annat Länsstyrelsen i Skåne län, Kommunförbundet Skåne, universitet och högskolor, Sydsvenska Industri- och Handelskammaren, Regionplane- och trafikkontoret i Stockholm, LRF, Svensk handel, Göteborgs-

regionens kommunalförbund, Boverket, Tillväxtverket och danska samarbetspartners.

Markanvändning, tillgänglighet och flerkärnig ortstruktur – Strukturbild för Skåne har medfinansiering från Europeiska regionala utvecklingsfonden. I detta arbete bidrar, Malmö stad, Lunds kommun, Skåne Nordost, Burlövs kommun, Svedala kommun, Lomma kommun, Svalövs kommun, Höörs kommun, Helsingborgs stad, Klippans kommun, Länsstyrelsen och Tillväxtverket med arbetsinsats samt kontant finansiering.

Projektet påbörjades den 1 april 2008 och avslutas 30 juni 2011. Projektet har även medfinansiering från Tillväxtverkets storstadsprogram till och med 2009.

Delrapporter

I projektet *Markanvändning, tillgänglighet och flerkärnig ortstruktur – Strukturbild för Skåne* arbetas delrapporter med olika teman fram. Nästa delrapport kommer att handla om image och attraktionskraft. Därefter avses resultaten från de olika delrapporterna användas som underlag för en analyserande och sammanfattande rapport om flerkärnighet i Skåne. Som underlag till rapporten om flerkärnighet kommer även rapporterna *Att bo och arbeta i Skåne* samt *Näringsliv, handel och service i Skåne* att ingå, två rapporter som tagits fram av Region Skåne 2006 respektive 2008.

³ Samverkan Skåne Sydväst (SSSV) är ett samarbete mellan kommunerna Burlöv, Eslöv, Höör, Kävlinge, Lomma, Lund, Malmö, Staffanstorps, Svedala, Trelleborg och Vellinge. Skåne Nordost (Skåne NO) är ett samarbete mellan kommunerna Bromölla, Hässleholm, Hörby, Kristianstad, Osby, Perstorp och Östra Göinge. Skåne Nordväst är ett samarbete mellan kommunerna Bjuv, Båstad, Helsingborg, Höganäs, Klippan, Landskrona, Svalöv, Åstorp, Ängelholm och Örkelljunga. Sydöstra Skånes Samarbetskommitté (SÖSK) är ett samarbete mellan kommunerna Simrishamn, Sjöbo, Skurup, Tomelilla och Ystad.

Utgångspunkt för analyserna i denna rapport om markanvändning i Skåne är huvudsakligen tätorterna i Skåne, eftersom cirka 87 procent av Skånes befolkning är bosatta i tätorter. En tätort definieras som en ort med mer än 200 invånare där avståndet mellan husen inte får överstiga 200 meter. I rapporten används begreppet stad synonymt med tätort. Att studera tätorter ger en mer finmaskig och detaljerad bild av utvecklingen i Skåne samtidigt som det ger möjlighet att se andra regionala mönster än vad som möjliggörs om analyser görs utefter de traditionella administrativa gränserna på kommunnivå. I många sammanhang är också skillnaderna inom kommunerna lika stora som skillnaderna mellan kommunerna. De geografiska analyserna som presenteras i kartform i rapporten baseras till största delen på statistik från Statistiska Centralbyrån (SCB). Region Skåne har tillgång till en mycket omfattande statistikdatabas med information om många av de

företeelser som påverkar skåningarnas vardag, vilket möjliggör intressanta analyser. Data rörande fastighets- och taxeringsuppgifter kommer från Lantmäteriet. Under arbetets gång har dialog och avstämning skett med de olika grupperna i projektorganisationen för att få feedback på det arbete som görs och för att säkerställa att arbetet kommer kommunerna till nytta i arbetet med de kommunala planerna, översiktsplaner och detaljplaner med mera.

Remiss

Rapporten *Markanvändning i Skåne* gick ut på remiss till Skånes alla kommuner, Länsstyrelsen i Skåne, statliga myndigheter, organisationer och föreningar, universitet och högskola, danska samarbetspartners med flera under våren 2009. De inkomna remissvaren bidrog till den nu föreliggande rapporten.

Utmaningar



Utmaningar

SKÅNE STÅR INFÖR ett antal utmaningar vad gäller markanvändning med koppling till samhällsutvecklingen. I det regionala utvecklingsprogrammet är utgångspunkterna för ett livskraftigt Skåne – Tillväxt, Attraktionskraft, Bärkraft och Balans. I dessa utgångspunkter finns kopplingar till markanvändning. Attraktionskraft skapar i sig tillväxt som tar mark i anspråk för boende, näringsliv och handel. För bibehållen och ökad attraktionskraft måste detta ske på ett bärkraftigt och långsiktigt hållbart sätt, inte minst med hänsyn till kommande generationer. I en större region som Skåne och Öresundsregionen är attraktionskraften inte endast knuten till en enskild kommun utan till ett större geografiskt område där individer kan hitta attraktiva boendemiljöer och attraktiva arbetsmöjligheter. Detta förutsätter dock att det finns goda möjligheter att pendla mellan bostad och arbetsplats. Ska hela regionen utvecklas är det viktigt att regionens delar flätas samman genom nätverk, såväl fysiska som mentala. Härigenom uppnår man en regional balans som ökar attraktionskraften i hela regionen.

För att uppnå detta pekar det regionala utvecklingsprogrammet på ett antal utmaningar som Skåne står inför. De viktigaste utmaningarna identifieras som; Skåne ska vara en ledande kunskapsregion; Delaktigheten ska öka och utanförskapet minska; Minskad miljöpåverkan samt klimatanpassning; Skånes tillgänglighet ska utvecklas; Integrationen i Öresundsregionen måste öka.

Frågan om markanvändning och fysisk planering i stort har direkt eller indirekt bäring på flera av utmaningarna, men tydligast är kopplingen inom utmaningarna som rör miljön och klimatet samt tillgängligheten. I resonemangen kring utmaningen som rör miljön och klimatet uttrycks att ”det är angeläget att hushålla med den värdefulla åkermarken, vårda och utveckla natur- och kulturmiljöer för rekreation, natur- och kulturupplevelser samt slå vakt om biologisk mångfald”⁴. Likaså uttrycks inom utmaningen som rör tillgängligheten att ”den snabba befolkningstillväxten, regionförstoringen och de miljöproblem trafiken ger upphov till understryker behovet av en ökad samsyn mellan de skånska kommunernas översiktsplaner, utvecklingsprogrammet och infrastrukturplaneringen.

Det krävs en samverkan för att planera för och utveckla robusta och hållbara fysiska strukturer avseende infrastruktur, bostäder, arbetsplatser, rekreation och grönsstruktur. Ett regionalt perspektiv på planeringen är nödvändigt. Det är också angeläget att samordna trafikplaneringen i Öresundsregionen, Sydsverige och södra Östersjöregionen”⁵.

Med bas i det regionala utvecklingsprogrammets vision och utmaningar och den bild som framträder i föreliggande rapport följer nedan ett antal **utmaningar, som med utgångspunkt i frågan om markanvändning i Skåne, är viktiga att diskutera i det fortsatta arbetet och för kommunerna att hantera i sin fysiska planering.**

Utvecklat regionalt samarbete

Det är en utmaning att koppla kommunernas översiktliga fysiska planering och de regionala utvecklingsfrågorna närmare varandra. Skånes geografiska läge med närheten till Europa ger goda förutsättningar för regionen att utvecklas ytterligare som tillväxtmotor för Sverige och södra Östersjöområdet. För att kunna utnyttja dessa förutsättningar maximalt kan det samarbete över kommungränserna som finns idag behöva intensifieras och förbättras ytterligare.

Fördjupad mellankommunal samverkan för att hantera planeringsbehov över kommungränser och samordna markanspråk kring exempelvis satsningar på infrastruktur, näringsliv och miljö, men också bostadsbebyggelse är viktigt. I en del frågor kan det vara viktigt att låta de kommunala intressena stå tillbaka för de regionala. I en utvecklingsmässigt positiv mellankommunal samverkan kommer det långsiktiga resultatet samtliga kommuner till del, även om det initialt kan krävas olika insatser från olika kommuner. Mark har produktionsmässiga, miljömässiga och socioekonomiska betydelser som måste beaktas i planeringen av markens användningsområden och dessa bör sättas in i ett större sammanhang än den kommunala administrativa gränsen. **Vilken markanvändning är mest samhällsekonomiskt effektiv och bidrar bäst till regionens attraktivitet och långsiktigt hållbara utveckling?**

⁴ Regionalt utvecklingsprogram för Skåne 2009–2016.

⁵ Ibid.

Hållbar regionförstoring

Utvecklingen i Skåne visar på ökad arbets- och fritidspendling, både med kollektivtrafik och bil. Det är när människor rör sig över allt större ytor som geografiska områden knyts samman. Detta leder till regionförstoring. För att skapa hållbar regionförstoring behöver användning av infrastruktur och ytor för bebyggelseutveckling optimeras ur ett regionalt perspektiv, och i högre grad baseras på robusta, yt- och energieffektiva bebyggelsestrukturer. Det är därför av största vikt att regionala infrastrukturfrågor kopplas till kommunernas fysiska planering. **Hur kan vi arbeta för en hållbar regionförstoring?**

Öka tillgängligheten utan att skapa barriärer

Den befolkningsmässiga obalansen i Skåne kräver en välutvecklad och väldimensionerad infrastruktur och kollektivtrafik för att öka tillgängligheten. Det ligger en utmaning i att utveckla samordningsförfarandet i planeringsprocesserna, mellan respektive kommun och regionala och nationella aktörer, för att skapa ett effektivt markutnyttjande och en infrastruktur och tillgänglighet som gynnar kommunens och regionens invånare. Det kan handla om att ställa initialt dyrare lösningar i relation till den förbättringspotential de inrymmer på längre sikt, där till exempel en nergrävd järnväg eller väg inte utgör en fysisk barriär utan frigör ytor i staden som kan exploateras för bostäder, verksamheter och service. Infrastrukturen ska bidra till att bygga ihop staden, överbrygga barriärer och nyttja maken effektivt. **Hur planerar vi så att ny infrastruktur ökar tillgängligheten utan att skapa barriärer?**

Växa resurseffektivt

Jordbruk, livsmedelsproduktion och förädling är viktiga näringar i Skåne och för Skånes image. Ur ett utvecklingsperspektiv är jordbrukslandskapet en viktig resurs. Samtidigt är utbyggnadstrycket högt i Skåne och tätorterna breder ut sig på den högklassiga jordbruksmarken. Det är en utmaning att planera för en hållbar utveckling för jordbruk och livsmedelsproduktion samtidigt som efterfrågan på mark för bostäder och verksamheter hanteras. **Hur finner vi en balans mellan utveckling av jordbrukslandskapet, näringarna och ett allt högre exploateringstryck?**

Bevara och utveckla gröna värden

Skåne saknar många av de naturliga hindren för tätortsutveckling som finns på många håll i övriga Sverige och Europa. Med stora öppna jordbruksmarker och ett till stora delar flackt landskap är det relativt enkelt att exploatera marken. Det är en utmaning att behålla gröna kilar och skapa nya sammanhängande grönområden för biologisk mångfald, rekreation, friluftsliv samt ekologiska tjänster. **Hur säkerställs de gröna värdena när exploateringstrycket ökar?**

Hantera effekterna av klimatförändringar

Klimatförändringar, med bland annat ökade nederbörds-mängder och stigande havsnivå, är utmaningar som samhället står inför att bemöta och hantera. I Skåne står stora ekonomiska värden på spel eftersom det är längs kusterna som de största städerna finns; flest människor, störst andel bebyggelse och mest infrastruktur. Det handlar också om människors hälsa och risker med en mer instabil miljö. **Hur kan kommunerna hantera effekterna av klimatförändringarna i sin fysiska planering?**

Skapa gynnsamma miljöer för näringslivet

Det är det kommunala planmonopolet som styr kommunens fysiska planering om än med nya infallsvinklar i takt med att det uppstår nya konsekvenser i en tid när grundläggande strukturer i samhället förändras. Att planera för industrisamhället där platsbundna tillgångar var en avgörande förutsättning för utveckling skiljer sig avsevärt från dagens planering av det postindustriella samhället, som karaktäriseras av ökad geografisk rörlighet hos både företag och människor. Parallellt med den ökade rörligheten i samhället uppvisar det moderna kunskaps- och informationsintensiva näringslivet en större uppskattning av humankapitalet till skillnad från det tidigare så viktiga fasta kapitalet. Det är en utmaning att förstå i vilka miljöer de nya företagen växer. Är det i en blandade stadsmiljö, i traditionella verksamhetsområden eller kanske i garage i villaförorter? **Hur kan den fysiska planeringen bidra till att skapa gynnsamma och attraktiva miljöer för företag?**

Begrepp och lagstiftning



Begrepp och lagstiftning

I detta avsnitt ges en introduktion till begrepp, lagar och direktiv som i olika grad påverkar markens användningsområden.

BEGREPPET MARK

MARKBEGREPPETS GRUNDDEFINITION lyder i allmänhet som det översta lagret av jordskorpan som består av mineralpartiklar, organiska ämnen, vatten, luft och levande organismer. Detta lager av jordskorpan ger livsmedel, biomassa och råmaterial. Marken utsätts för en rad nedbrytningsprocesser som till exempel minskad halt av organisk substans, föroreningar, försaltning, hårdgörning, markkompaktering och reducering av markens biologiska mångfald. Jorden bör betraktas som en icke förnybar resurs eftersom jordmånsbildning är en mycket långsam process. Jordmånen påverkas dessutom av de geologiska och klimatspecifika förutsättningarna samt av en mångårig brukning av marken.

Från en mångårig brukning av marken kommer de kulturhistoriska uttryck som vittnar om platsens historia, om tidigare generationers nyttjande, verksamheter och tankevärld. Bebyggelsemönster, kommunikationsstråk och ägogränser är långlivade strukturer som kan berätta om hur samhällen har varit uppbyggda och hur de har fungerat. Kulturhistoriska samband som till exempel vägnätets sträckning i förhållande till kyrka och sockencentrum eller bruken och deras omland av skog och vattenkraft kan berätta om hur landskapet hängt ihop funktionellt. Om det finns tydliga kulturhistoriska spår från olika tidsepoker kan man säga att landskapet visar på kulturhistorisk kontinuitet – det vill säga samband över tid. Alla landskap och miljöer åldras och förändras, men i ett område med tydlig kontinuitet som till exempel i ett gammalt odlingslandskap, lagras uttryck från olika epoker utan att utplåna varandra.

PLAN- OCH BYGGLAGEN, PBL

Det svenska regelsystemet för användningen av mark och miljö i Sverige idag består av två tyngdpunkter, plan- och bygglagen (PBL) och miljöbalken (MB). Plan- och bygglagen trädde i kraft i juli 1987 och reglerar processen kring hur mark, vatten och den bebyggda miljön ska utvecklas. Plan- och bygglagen utgår från att kommunen har ansvaret för planering och

byggande, det så kallade planmonopolet. Detta förhållande bygger på att det i varje kommun finns en aktuell översiktsplan där kommunens strategi för markanvändningen visas med till exempel avvägningar mellan exploatering och bevarande.

Plan- och bygglagens bestämmelser fungerar som vägledande i planläggning av mark, vatten och byggande. Planeringsprocessen påverkar kommunernas planeringspraxis tillsammans med översiktsplaner, detaljplaner, områdesbestämmelser och fastighetsplaner. Kommunerna tar även fram olika program, policies och handlingsprogram med mera för att fördjupa olika aktuella frågor med relevans för den aktuella kommunen.

Länsstyrelsen bevakar de statliga intressena och fungerar som samrådspart i olika frågor och har även en samordnande roll för frågor som berör flera kommuner. Alla myndigheter som fattar beslut om markens användning och utnyttjande av naturresurser ska beakta riksintressena och de avvägningar kommunerna gjort i sina översiktsplaner. Den mellankommunala samordningen ska vägas in i översiktsplanen.

Eftersom en regional helhetssyn bland annat baseras på infrastruktur, grönsstruktur och en integrerad bostads- och arbetsmarknad är det av speciell vikt att studera grannkommunernas planering och i möjligaste mån integrera strategierna.

Plan- och bygglagen är en lag i förändring och i december 2007 fattade riksdagen beslut om lagändring enligt propositionen *Ett första steg mot en enklare plan- och bygglag* som trädde i kraft i januari 2008. Under sommaren 2009 har ett förslag på *Ny plan- och bygglag* varit på remiss för att träda i kraft våren 2010. Syftet är att ytterligare förenkla regelsystemet.

MILJÖBALKEN, MB

Miljöbalken (MB) som trädde i kraft 1999 har som syfte att främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer kan leva i en hälsosam och god miljö. Alla typer av åtgärder som kan få betydelse för de intressen balken avser att skydda berörs. Detta oavsett om de ingår i den enskildes dagliga liv eller i någon form av näringsverksamhet.

Det innebär i många fall att bestämmelser som ingick i tidigare miljölagstiftning har fått en vidare tillämpning i och med miljöbalken. Miljöbalkens bestämmelser om hushållning med mark- och vatten ger skydd åt områden med höga natur- och kulturvärden och åt områden med särskild betydelse för fiske, rennäring och liknande, och riksintressanta områden får ett särskilt starkt skydd. Utgångspunkten för hushållning med mark- och vattenområden finns i Miljöbalkens så kallade "Allmänna hänsynsregler". Dessa ska följas vid i stort sett alla åtgärder som innebär en skada eller olägenhet för miljön.

RIKSINTRESSEN

Under 1960-talet inleddes en omfattande planeringsprocess, som gick under namnet "den fysiska riksplaneringen" i syfte att öka medvetenheten om riskintressanta, värdefulla områden av mark och vatten i Sverige. Under 1970-talet fastställdes riksintresseområden för bland annat naturvård, kulturmiljö, friluftsliv, totalförsvaret, yrkesfiske och kust men även riksintressen av mer exploaterande karaktär som till exempel för energiproduktion, industri, sjöfart, flygplatser, större vägar och järnvägar, ledningar, fyndigheter av ämnen samt vattenförsörjning. Tanken med riksintresseområdena är att inom dessa ska de nationella intressena gå före regionala och lokala anspråk. Områdena är sedan fastställandet reviderade. Riksintressena regleras numera i miljöbalkens tredje och fjärde kapitel.

Riksintresse av bevarande karaktär

Områden av riksintresse för naturvården, kulturmiljövården eller friluftslivet ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada natur- eller kulturmiljön. Riksintressena för turism och friluftsliv samt riksintresse för kustzonen skyddas även de för sina höga natur- och kulturvärden. Skyddet ska enligt lagstiftningen inte utgöra ett hinder för utvecklingen av befintliga tätorter eller det lokala näringslivet. Bedömning sker i varje enskilt fall, med en restriktiv hållning till exploatering i dessa områden. Områdena utgör relativt stora, sammanhängande arealer och inte sällan sammanfaller flera riksintressen över samma område.

Det är kommunerna som i sin planering ska se till att riksintressena tas till vara. Länsstyrelsen har tillsynen över att det sker. Om ett riksintresse inte blir tillgodosett i en detaljplan har länsstyrelsen skyldighet att pröva kommunens antagandebeslut. I de fall utpekande av ett riskintresse sammanfaller med ett annat, är det upp till staten att avgöra vilket av intressena som väger tyngst.

Riksintressen av exploaterande karaktär

Riksintressen av exploaterande karaktär medför att någon form av mark (eller vatten) behöver tas – eller har redan tagits – i anspråk. Sektorsmyndigheterna har pekat ut anläggningar eller

områden som man ansett vara nödvändiga att skydda från andra intressen, oavsett om det funnits konkurrerande intressen eller inte. Flera utpekade riksintressen var från början inte definierade eller avgränsade, vilket orsakade oklarheter. Att en väg eller järnväg var av riksintresse definierades från början inte särskilt tydligt. Oklarheter kring om det var vägen/järnvägen i sig, eller även omgivande mark för bullervallar och framtida reservat för utbyggnad eller breddning som utgjorde riksintresset, ledde till att dessa intressen därefter har definierats efter hand. Fortfarande är till exempel riksintresse för hamn inte avgränsade för alla platser. Arbete pågår i flera fall och ska leda till ett väl definierat intresse såväl till yta som till innehåll. För Skånes del var hamnen i Ystad den första att få ett avgränsat riksintresse.

Natura 2000

Natura 2000 är ett nätverk av områden, som skyddas enligt två EG-direktiv, art- och habitatdirektivet samt fågeldirektivet. Tanken med Natura 2000-områdena är att de ska skyddas mot yttre påverkan som bebyggelse eller annan exploatering. Natura 2000 har i Sverige status av riksintresse det vill säga områdena ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada dess värden och kommunerna ska i sin planering visa på hur de tillgodoses. För att säkerställa ett formellt skydd, bildas för många av dessa områden naturreservat.

NATURRESERVAT

Syftet med att utpeka naturreservat är att bevara biologisk mångfald, vårda och bevara naturmiljöer eller tillgodose behov av områden för friluftslivet. Både länsstyrelser och kommuner kan bilda naturreservat. Den senaste tiden har marina naturreservat lyfts fram som ett sätt att skydda allt fler sammanhängande områden i havet. Naturreservatsfrågor regleras i miljöbalkens kapitel 7.

LANDSKAPSBILDSSKYDD

Landskapsbildsskydd reglerades genom förordnanden enligt 19 § naturvårdslagen, vilken upphörde att gälla 1 januari 1999. Bestämmelserna har inte överförts till miljöbalken. Trots detta gäller fortfarande förordnandena och länsstyrelsens tillstånd krävs för bland annat byggnation, upplag, schaktning, barrskogsodling och luftledningar.

STRANDSKYDD

Strandskyddet regleras i miljöbalkens kapitel 7. Syftet med strandskyddet är att trygga förutsättningarna för allmänhetens friluftsliv och att bevara goda livsvillkor på land och i vatten för djur och växter. Strandskydd råder längs kusterna, utmed sjöar och vattendrag med 100 meter, alternativt vid utökat strandskydd 300 meter, i båda riktningarna, det vill säga både på land

och ut i vattnet. Nya regler gällande strandskyddet trädde i kraft den 1 juli 2009. Dessa syftar till att bättre ta hänsyn till lokala och regionala förutsättningar i olika delar av landet. Lagändringen innebär att det lokala och regionala inflytandet över strandskyddet ökar och ger kommunerna möjligheter att i sin översiktsplan peka ut lämpliga strandnära områden för landsbygdsutveckling. Sådana områden kan vara områden som lämpar sig för exempelvis bostäder och turistverksamhet och som långsiktigt kan ge positiva sysselsättningseffekter och bidra till att upprätthålla serviceunderlaget på landsbygden. Lagändringen innebär även att skyddet har stärkts i områden med starkt exploateringstryck, medan det ska bli lättare att bygga vid stränder i landsbygdsområden med god strandtillgång.

MILJÖKVALITETSNORMER

Miljö kvalitetsnormer infördes 1999 i miljöbalkens kapitel 5. Miljö kvalitetsnormerna anger de föroreningsnivåer eller störningsnivåer som människor kan utsättas för utan fara för betydande olägenheter, eller som miljön eller naturen kan belastas med utan fara för påtagliga olägenheter. Normer finns bland annat gällande utomhusluft och omgivningsbuller och idag finns gränsvärden för bland annat kväveoxider, svaveldioxid, bensen, bly samt partiklar. De flesta av miljö kvalitetsnormerna baseras på krav i olika EG-direktiv.

VÄG- OCH JÄRNVÄGSLAGEN

Vid byggande av järnväg regleras planeringsprocessen av lag (1995:1649) om byggande av järnväg från 1996. Denna lag tillämpas även för tunnelbanan och spårväg. Planprocessen för byggandet av vägar regleras i väglagen (1971:948) från 1971 och ändrades 1987 för att anpassas till plan- och bygglagen. Förändringar i bägge dessa lagar gjordes 1999 i samband med tillkomsten av miljöbalken för att tydliggöra kopplingen till denna lag. Anläggande av väg eller järnväg får inte ske i strid mot gällande detaljplan.

Planeringen av ny bebyggelse och exempelvis ny järnväg sker utifrån olika förutsättningar. Vid planering av ny bebyggelse enligt plan- och bygglagen ska marken vara lämpad för ändamålet. Enligt lagen om byggande av järnväg ska man, när järnväg planeras och byggs, eftersträva minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad, det vill säga man söker den sträckning som ger bäst nytta till minsta möjliga störning.

ALLEMANSRÄTTEN

Allemansrätten är inskriven i en av Sveriges fyra grundlagar (kapitel 2. 18 § regeringsformen), men den är ingen lag och det finns heller ingen lag som exakt definierar allemansrätten. Allemansrätten kan tolkas i domstol, men rättsfallen som rör allemansrätten är få. Ofta betraktas allemansrätten som ett kulturarv, och ibland till och med som en nationalsymbol.

Begreppet "allmansrätt" är sannolikt inte äldre än från 1900-talets mitt, men delar av det vi idag kallar allemansrätten kan härledas mycket långt tillbaka i tiden och kan idag definieras som en begränsad rätt att färdas över privat mark och att tillfälligt uppehålla sig där.

SVERIGES MEDLEMSKAP I EU

Europeiska unionen (EU) är det övergripande politiska begreppet för det samarbete som bland annat består av Europeiska gemenskapen (EG), där också EG-direktiven antas. Många av de beslut som EU fattar är överstatliga, vilket betyder att medlemsländerna har överlåtit rätten att besluta till EU. Sveriges medlemskap i EU innebär att vi ska följa de beslut som EU:s olika institutioner fattar vilket medför att ett antal EG-direktiv får betydelse för kommunernas planering av mark- och vattenanvändningen. Ett EG-direktiv är inte direkt gällande i Sverige såsom en vanlig lag stiftad av riksdagen, utan det innebär en förpliktelse för den svenska staten att genom lagstiftning eller på annat sätt se till att direktiven implementeras. Om Sverige redan uppfyller de krav som ställts i ett direktiv, behöver inga åtgärder vidtas. I annat fall måste åtgärder vidtas inom en bestämd tid.

EUROPEISKA LANDSKAPSKONVENTIONEN

Den europeiska landskapskonventionen trädde i kraft 2004 då tio länder i Europarådet hade valt att ratificera den. Därefter har ytterligare 19 länder ratificerat konventionen. Sverige gav Riksentikvarieämbetet (RAÄ) i uppdrag att utarbeta ett förslag om hur ett nationellt genomförande av landskapskonventionen skulle kunna gå till. RAÄ:s slutsats, som lades fram i januari 2008, är att Sverige bör ratificera konventionen. Beslut om detta har ännu inte fattats.

EG:S VATTENDIREKTIV

Ett samlat EG-direktiv för vatten antogs i december 2000. Detta direktiv är ett av de mest omfattande som utfärdats hittills. Det ger ramarna till en gemensam europeisk strategi för att bevara eller förbättra kvaliteten på såväl ytvatten och grundvatten som kustvatten i Europa. Målet med ramdirektivet är att alla vattenförekomster ska ha nått god status till år 2015. När direktivet är fullt genomfört får inget vatten, som inte nämns som undantag i direktivet, försämrats med avseende på kvalitet, kvantitet eller ekologi. Åtgärder ska sättas in för de vattenförekomster som riskerar att bli eller redan är förorenade.

Enligt ramdirektivet ska vattenförvaltningen administreras i distrikt som bygger på vattnets avrinning. I juni år 2004 kom förordningen om förvaltning av kvaliteten på vattenmiljön (SFS 2004:660) som resulterade i att Sverige delades in i fem vattendistrikt, där en länsstyrelse inom varje distrikt utgör vattenmyndighet. De fem vattenmyndigheterna har det

övergripande ansvaret för att se till att EG:s ramdirektiv för vatten genomförs i Sverige. Direktivet har delvis införts i svensk lagstiftning, främst i miljöbalken.

LANDSBYGDSUTVECKLING

Inom EU är ett av de prioriterade områdena landsbygdsutvecklingen, med ett eget politikområde. Sedan 2006 finns en gemensam strategi inom EU, med strategiska riktlinjer för landsbygdsutveckling. Varje medlemsstat har därefter utarbetat nationella strategiplaner. Jordbruksverket ansvarade för utarbetandet av Sveriges nationella strategi som godkändes 2007. Länsstyrelserna har sedan haft i uppdrag att utarbeta regionala landsbygdsutvecklingsprogram, vilka delvis ser mycket olika ut mellan länen.

Arbetet i Skåne utgick från landskapet, det vill säga det bygger på en ickesektoriell karaktärsanalys av det skånska landskapet. Denna analys ledde fram till en bedömning av, och riktlinjer för, åtgärder med avseende på framtida förvaltning och utveckling inom respektive område. Målet är ekonomiskt, ekologiskt och socialt hållbar utveckling av landsbygdens produktion av livsmedel och sysselsättning. Landsbygdsprogrammet ska fungera som underlag till direkta jordbruksstöd, men även som planeringsunderlag för den kommunala nivån.

REGIONALT TILLVÄXTARBETE

På den regionala nivån ska det regionala utvecklingsprogrammet (RUP) vara en grund för olika regionala och lokala handlingsprogram. I det regionala utvecklingsprogrammet ska ekonomi och sysselsättningsfrågor kompletteras med miljömässiga och sociala perspektiv på den regionala utvecklingen. Enligt förordningen om regionalt tillväxtarbete (2007:713) ska de kommunala översiktsplanerna beaktas. Region Skåne har uppdraget att ta fram ett regionalt utvecklingsprogram för Skåne och i juni 2009 antogs ett nytt regionalt utvecklingsprogram.

DE 16 MILJÖKVALITETSMÅLEN

I Sverige finns 16 stycken, av riksdagen antagna, miljökvalitetsmål. De första 15 målen antogs 1999 och ett 16:e mål lades till 2005. Målen beskriver den kvalitet och det tillstånd för Sveriges miljö, natur- och kulturresurser som är miljömässigt hållbara på lång sikt.

Regeringen har det övergripande ansvaret för miljökvalitetsmålen och för varje mål finns en utsedd ansvarig myndighet. Länsstyrelsen som regional miljömyndighet har en övergripande och samordnande roll och ska arbeta tillsammans med andra regionala myndigheter och organ i dialog med kommuner, näringsliv och frivilliga organisationer. Kommunernas roll i arbetet med att nå miljömålen är att anpassa de nationella och regionala miljömålen till att fungera som lokala miljömål och att implementera dessa i arbetet.

DE ELVA FOLKHÄLSOMÅLEN

Den svenska folkhälsopolitiken utgår från elva folkhälsomål som fokuserar på de faktorer i samhället som påverkar folkhälsan. Folkhälsa handlar om allt från individens egna val och vanor till strukturella faktorer som yttre miljöer och demokratiska rättigheter i samhället. Det finns många myndigheter som mer eller mindre arbetar med målområdena, men Statens folkhälsoinstitut har ett övergripande ansvar för uppföljning och utvärdering. Kommunernas roll är i högsta grad central i folkhälsoarbetet, eftersom det fattas beslut i kommunerna som i stor utsträckning påverkar människors tillvaro.

Exploateringsprocessen, markpolitik och markvärde



Markhushållning

Detta avsnitt ger inblick i markpriser och markvärden. Här presenteras de fastighetsekonomiska aspekterna kring markanvändning, markens värdeutveckling och de aktörer som påverkar exploateringsprocesser. Hur den kommunala prispolicyn kan påverka värdeutvecklingen beskrivs här, liksom kommunens olika roller samt hur kortsiktiga respektive långsiktiga investeringar och avkastningskrav påverkar exploateringen av mark.

AKTÖRERNA I EXPLOATERINGSPROCESSEN

EN CIVILISATIONENS UTVECKLING kan härledas ur förändringar i markanvändning (exploatering). Markexploatering är en drivkraft till och konsekvens av civilisationens tillväxt. Ansvaret för planering av mark- och vattenanvändningen ligger därför på offentlig förvaltning för att undvika överexploatering av tillgängliga resurser och för att skapa ett långsiktigt hållbart samhälle. I Sverige svarar kommunerna för planeringen av mark- och vattenanvändningen inom sitt geografiska område. Aktuell markanvändning och möjligheten till förändrad markanvändning är avgörande för värdet av marken. En utgångspunkt vid planering av mark är att en förändrad markanvändning skall generera en planvinst genom förädling. En konsekvens av att marken förädlas är ett högre markvärde. Flera olika aktörer påverkar de fastighetsekonomiska aspekterna kring markanvändningen och dess värde.

Kommunen

Kommunen har störst möjlighet att påverka markvärdet. Kommunen har genom det så kallade planmonopolet rätt att besluta vilken användning som ska tillåtas. Behovet av planering uppkommer främst då marken skall bebyggas. I samband med bebyggelse uppkommer vanligtvis infrastrukturbehov för bland annat gator, renhållning, vatten och avlopp. Kommunen har rätt att få ersättning för sina kostnader via gatukostnadsersättning. Många kommuner väljer att via exploateringsavtal reglera kostnaderna istället för att använda instrumentet med gatukostnadsersättning. Kommunen är i flera fall också en stor fastighetsägare och i vissa kommuner är kommunen den enda möjliga säljaren av exploateringsmark.

Staten och statliga myndigheter

Staten påverkar markanvändningen via riksintressen. Riksintressena bevakas av länsstyrelsen i samband med planprocessen. Staten kan också via stimulansåtgärder, bidrag och skattesystemet påverka ekonomin i exploateringsprojekt, vilket i sin tur ger konsekvenser på markvärdet. Statliga verk som till exempel Vägverket och Banverket kan indirekt påverka markvärdet genom investeringar i infrastruktur. Infrastrukturinvesteringar kan dels innebära att efterfrågan ökar till följd av att kommunikationsläget för mark förbättras. Vidare kan infrastrukturinvesteringen ha en negativ påverkan till följd av till exempel förhöjda bullernivåer.

Allmänheten, grannar och lobbyism

Användningen av mark är ofta mycket diskuterad i den allmänna opinionen. Formellt ska medborgarinflytandet tillgodose i den kommunala planprocessen. Dock förekommer opinionsbildning mot exploatörerna och indirekt via opinionsbildning mot regering och riksdag.

Regional samverkan

Regional samverkan har ingen uppenbar påverkan på markanvändningen på grund av det starka kommunala självstyret. Av tradition har planering varit en kommunal kärnverksamhet. Visst samarbete mellan kommuner sker inom kommunförbund och informella samverkansorgan. Indirekt kan regionen/landstinget påverka markanvändningen i sin roll som huvudman för länstrafik och som planerare av och finansiär till investeringar i regional infrastruktur på motsvarande sätt som staten.

Exploatör

Med exploatör avses byggherren som ofta även är fastighetsägare. Exploatören har som fastighetsägare störst intresse av att höja markvärdet genom exploatering. För att möjliggöra detta krävs i allmänhet medverkan av byggentreprenörer och finansiärer. På grund av kombinationen av medverkande aktörer påverkas markvärdet av marknaden för byggindustrin, utvecklingen på finansmarknaden och fastighetsmarknaden. Det finns mycket få aktörer som bygger i egen regi för ett långsiktigt ägande.

MARKPOLITIK

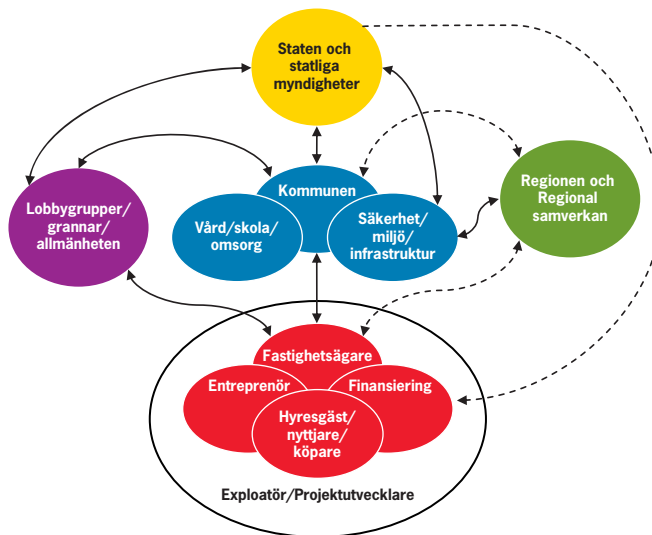
Samhällsförändringar sker snabbt och bemöts olika och hur vi väljer att använda marken är nära sammankopplat med just förändringar i omvärlden. Samhällsförändringar kan bemötas genom att verksamheter anpassas till utvecklingen eller genom att man upprättar beredskap för framtiden. Det som skiljer reaktiv från proaktiv hållning, det vill säga att anpassa eller vara förberedd inför förändringar, är graden av aktivt förutseende och en kontinuerlig omvärldsbevakning. Markanvändning är ett aktivt val som synliggörs i kommunala översiktsplaner. Att agera proaktivt kan innebära att besitta ett betydande mark- och fastighetsinnehav för att kunna styra utvecklingen i önskvärd riktning. Detta markinnehavs inriktning kan bestämmas utifrån en markpolicy som reglerar överlåtandets olika former, oavsett om det gäller markförsäljning, arrende eller tomträtt.

Med ett betydande mark- och fastighetsinnehav har kommunerna möjlighet att genom sina planer och visioner bana väg för den privata marknaden. Kommunalägda fastigheter kan också undantas från kommunens egna riktlinjer i syfte att driva utvecklingen i en för kommunen önskad riktning. Ett exempel som kan nämnas är Malmö stad som redan på 1950-talet reserverade mark för Yttre Ringvägen, vilket kom till användning när Öresundsbron blev realitet. När fastigheter istället ägs av privata aktörer har kommunen mindre möjligheter att påverka utvecklingen i planerad riktning. Privata aktörer med markbehov ligger dessutom ofta långt fram i sina utvecklingsstrategier kring markköp för framtida exploateringsbehov.

VÄRDEUTVECKLING

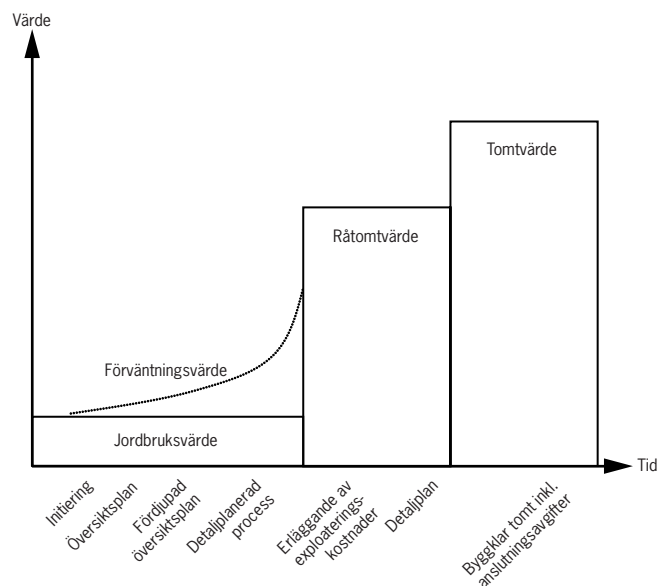
En fastighets marknadsvärde definieras som det pris som sannolikt skulle betalas/erhållas om fastigheten bjöds ut på en fri och öppen marknad med tillräcklig marknadsföringstid, utan partsrelationer och utan tvång⁶. Definitionen gäller för såväl bebyggda som obebyggda fastigheter. Markexploatering sker i allmänhet på frivillig väg. Emellertid har det allmänna

kraftiga styrmedel för markåtkomst. Nedanstående avsnitt beaktar markexploatering som genomförs på frivillig väg. Dock skall noteras att de överenskommelser som sker mellan allmänna och privata aktörer i många fall har sin grund i olika tvingande lagregler⁷.



Figur 2. Aktörerna i exploateringsprocessen.

Källa: Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB (2008)



Figur 3. Värdeutveckling i exploateringsprocessen. Redan då kommunen beslutar om planprocess stiger förväntningsvärdet på det berörda markområdet då byggbar mark alltid värderas högre än mark som inte kan/får bebyggas. I planprocessens slutskede antar marken sitt råtomtvärde och värdet har vid denna tidpunkt stigit dramatiskt. Då marken bebyggts stiger värdet ytterligare och markens tomtvärde erhålls. Källa: Kalbro, Markexploatering, Nordstedts Juridik, 2007, sid 105

⁶ Fastighetsekonomisk analys och fastighetsrätt : fastighetsnomenklatur, Institutet för värdering av fastigheter och Samfundet för fastighetsekonomi, 2005.

⁷ Markåtkomst och ersättning: för bebyggelse och infrastruktur, Sjödin Ejje, Nordstedts Juridik, 2007.

Transaktioner av exploateringsmark i tidiga skeden

Tidpunkten för markförvärv är beroende av köparens tids-horisont och köparens avkastningskrav. Detta eftersom risken minskar ju längre exploateringsprocessen har kommit.

Via planmonopolet kan kommunen reducera sin egen risk genom att styra i vilken ordning marken planläggs. Detta ger kommunerna en särställning vid förvärv av mark i tidiga skeden. För att ett företag i spekulationssyfte ska förvärva icke planlagd mark för att driva en planprocess i syfte att exploatera mark krävs långsiktighet och god tillgång på kapital. För mindre bolag innebär en osäker framtida planprocess en orimlig risk. På grund härav dominerar de stora aktörerna i tidiga skeden. Om transaktionen sker mellan privata aktörer innan detaljplanen vunnit laga kraft villkoras köpet av att planeringsförslaget (som ligger till grund för affären) vinner laga kraft. Köpeskillingen kan sedan regleras beroende på om den slutliga detaljplanen innehåller fler eller färre byggrätter. Villkor i köpeavtalet är begränsade till att gälla i två år. Om exploateringen är komplicerad samt om köpare och säljare inte kan komma överens om priset förekommer det att köparen och säljaren bildar ett gemensamt bolag för att hantera exploateringen. Fördelen är att risk och vinstfördelningen kan hanteras i ett aktieavtal som kan göras mer flexibelt än ett köpeavtal av fast egendom.

KOMMUNAL FÖRSÄLJNING AV EXPLOATERINGSMARK

Kommunerna i Skåne har vitt skilda förutsättningar vad avser till exempel geografi, befolkningstillväxt, näringslivsstruktur, pris- och hyresnivåer. Kommunens syn på sin egen roll varierar också kraftigt. För en exploatör som är verksam i flera olika kommuner varierar förutsättningarna för ett projekt beroende på hur respektive kommun ser på sin roll. Detta kan i sin tur leda till ökad osäkerhet för exploatören. Att ett fastighetsprojekt är förutsägbart är extra viktigt eftersom investeringen är stor och tiden mellan de nedlagda kostnaderna och intäkterna ofta är flera år.

Kommunen påverkar markvärdet genom att i sin roll som:

- stor markägare påverka priset av exploateringsmark inom kommunen,
- ägare till kommunala bolag vara köpare av exploateringsmark,
- beslutsfattare vad avser planfrågor styra användningen av marken och storleken på byggrätterna,

- huvudman för kommunala gator, vatten och avlopp, teckna exploateringsavtal och/eller ta ut anslutningsavgifter och på så sätt påverka ekonomin i exploateringsprojektet. Till exempel kan kommunen via gemensamhetsanläggningar låta exploateringen stå för en större eller mindre del av uppförande, underhåll och drift av infrastruktur,
- ansvarig för kommunala servicen påverka efterfrågan på mark och bostäder i olika delar av kommunen, till exempel genom placeringen av barnomsorg och skola.

Kommunal prispolicy

Enligt kommunallagen skall kommunen sälja sin egendom till marknadsvärdet. När det gäller exploateringsmark är det ovanligt att kommunala markförsäljningar sker till högstbjudande på den öppna marknaden enligt definitionen på marknadsvärdet. Istället tillämpar kommunerna ett så kallat försiktigt marknadspris eller självkostnadspris.

I Boverkets rapport *Markpolitik och kommunala markpriser*, konstateras att priser lägre än marknadspriset kan leda till bättre balans på bostadsmarknaden och en förmögenhetsöverföring från det allmänna till det privata.⁸ Eftersom kommunerna inte använder sig av marknadspris fullt ut har exploatörerna mycket att vinna på att ha goda kontakter med kommunerna för att få marktilldelning. Exploatörerna vill vidmakthålla goda relationer med kommunerna, vilket påverkar exploatörens förhandlings-situation när exploateringsavtalet skall tecknas.

Genomförandeavtal, exploateringsavtal och markanvisningsavtal

Med genomförandeavtal avses exploateringsavtal och markanvisningsavtal som förhandlas mellan exploatören (byggherren) och kommunen. Skillnaden mellan avtalsformerna är att i ett markanvisningsavtal äger kommunen marken och säljer genom avtalet marken till en exploatör medan ett exploateringsavtal förutsätter att exploatören äger marken.⁹ Kommunen har via sin roll som beslutsfattare, vad avser planfrågor, möjlighet att ställa krav på byggherren.

Kraven från kommunen får inte vara mer omfattande än kommunens lagstiftade rätt att ta ut kostnader.¹⁰ Markanvisningsavtalet tecknas vanligtvis en kort tid innan detaljplanen antas. Dock är en förutsättning i avtalet att detaljplanen vinner laga kraft. På så sätt reduceras planrisken och kommunen kan ta ut ett högre pris av exploatören. Utöver planrisken kan kommunen ta på sig att garantera att marken inte belastas av miljöföreningar, arkeologi och att marken har normala

⁸ *Markpolitik och kommunala markpriser*, Boverket, 2005.

⁹ Det förekommer att markanvisningsavtal benämns exploateringsavtal och vice versa.

¹⁰ *Markexploatering*, Kalbro, Thomas, Norstedts Juridik, sid. 167, 2007.

grundförutsättningar. I exploateringsavtalet/markanvisningsavtalet regleras också byggherrens skyldigheter att bekosta allmänna anläggningar (vatten och avlopp, gator, parker, med mera). Höga krav på ersättning från byggherren i exploateringsavtalet och få garantier från kommunen leder till minskad möjlighet att betala för marken.

Kommunal tomtkö

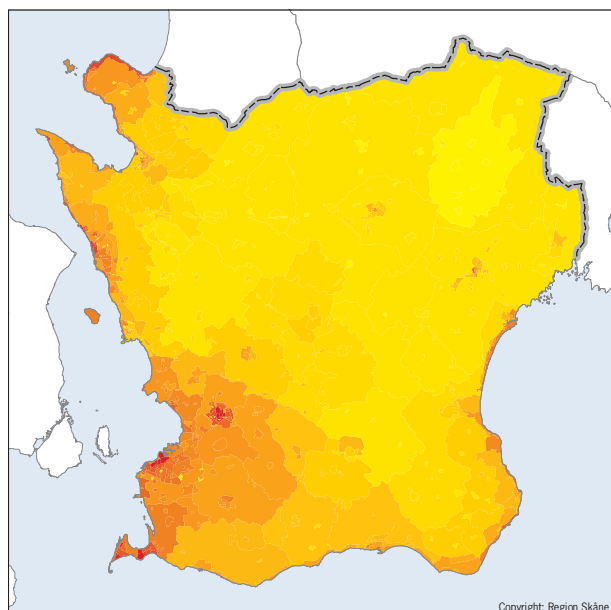
När kommuner säljer småhustomter till så kallade fribyggare, det vill säga direkt till slutkonsument, inkluderas vanligtvis exploateringskostnaderna i tomtpriset. Ibland ingår även kostnader för anslutningsavgifter i tomtpriset.

Exempel på markprissättning

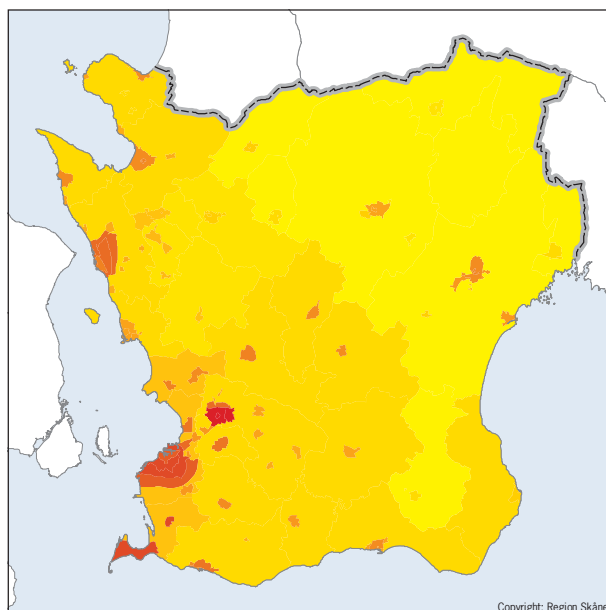
I Boverkets undersökning vad gäller markprissättning och markanvisning i svenska kommuner visade det sig att markpolitik är av skiftande karaktär och att kommunallagen härvidlag tolkas olika. Det förekommer ett antal olika försäljnings- och prissättningsmetoder. Vid försäljning av villatomter är metoderna färre än vid försäljning av mark till flerbostadshus. Vanligen säljs villatomterna antingen genom kommunal kö eller genom anbudsförfarande. Kö- och anbudsförfarandet ser också olika ut på olika platser i landet. Få av de undersökta kommunerna har upprättat policyprogram för markanvisning. Det visade sig att de flesta av de deltagande kommunerna utgår från marknadsanpassade priser. De tillvägagångssätt som uppvisas är att använda sig av försiktiga marknadspriser, öppen budgivning vid anbudsförsäljning och självkostnadsresonemang vid prissättning av mark.

I ekonomisk teori har det sedan 1700-talet bland annat diskuterats om jordränta. Sedan dess har den ekonomiska nyttan av mark gått från att primärt ha varit en produktionsenhet för livsmedel och råvaror till något annat och mer komplext. Förhållandet mellan markvärde och attraktivitet är starkt och kopplat till balansen mellan tillgång och efterfrågan. Den klassiska bilden är att markvärdena är högst i centrum för att sedan sjunka med stigande avstånd. Verkligheten är ofta mer komplicerad. Attraktiva och eftertraktade områden kan ligga granne med slitna och problemtyngda. Det sociala avståndet är ibland mer intressant än det geografiska. Samtidigt bör en fastighets eller en byggnads realiserbara värde just nu, samt de förväntningar och uppskattningar av ett större områdes framtida attraktivitet som kan finnas, beaktas.

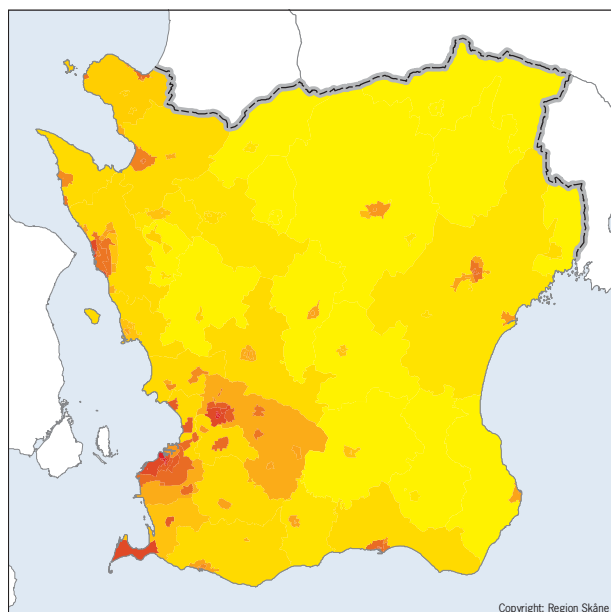
Enligt räntegapsteorin så är det först när skillnaden mellan det faktiska värdet på fastigheter i ett område och det potentiella värdet som skulle kunna realiseras vid en upprustning eller omvandling är tillräckligt stor som det anses intressant att göra nyinvesteringar i området. Studier av bland annat Malmö har visat att räntegapsteorin har stor förklaringskraft bakom omvandling. Bruket av tomträtter, det vill säga att kommunen mot en årlig avgift, och ofta under en lång avtalad tidsperiod, upplåter nyttjanderätt till en tomt, har också varit ett sätt att kombinera offentligt ägande med privata initiativ.



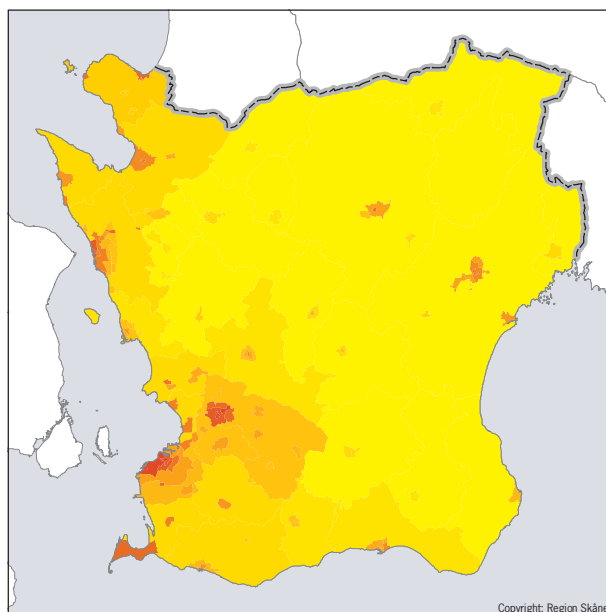
Taxeringsvärden för friliggande småhustomter (taxeringsår 2006)



Taxeringsvärden för industritomter (taxeringsår 2007)



Taxeringsvärden för tomter för flerbostadshus (taxeringsår 2007)



Taxeringsvärden för tomter för verksamhetslokaler (taxeringsår 2007)

Lägst taxeringsvärde



Högst taxeringsvärde

Karta 1a–d. Taxeringsnivåer för olika typer av tomtmark i Skåne (2006, 2007).

Taxeringsvärden avser riktvärden (kr/m²) i de värdeområden som beräknas av Skatteverket inför allmän/förenklad fastighetstaxering och inom vilka värdenivåerna bedöms vara enhetliga. Taxeringsvärdet ska motsvara 75 % av det marknadsvärde som gäller två år före taxeringsåret. Källa: SCB och Skatteverket (2008).

ICKE KOMMUNAL FÖRSÄLJNING AV EXPLOATERINGSMARK

Det saknas en likvid och transparent marknad för exploateringsmark mellan privata exploatörer. De transaktioner som sker mellan privata aktörer avser köp av industrimark som är möjlig att omvandla eller jordbruksmark med förväntningsvärden. Skälet till avsaknaden av marknad är att säljaren inte vill sälja utan att få en stor andel eller hela exploateringsvinsten. Därför är köparen inte villig att ta risken. Flera stora aktörer genomför även entreprenaden i egen regi och vill därför även ha ersättning för utebliven entreprenadvinst vid en försäljning¹¹. Transaktioner av exploateringsmark kombineras istället med en upphandling av entreprenaden eller genom bildande av ett gemensamt bolag för att hantera framtida risker och vinster.

VÄRDERING AV EXPLOATERINGSMARK

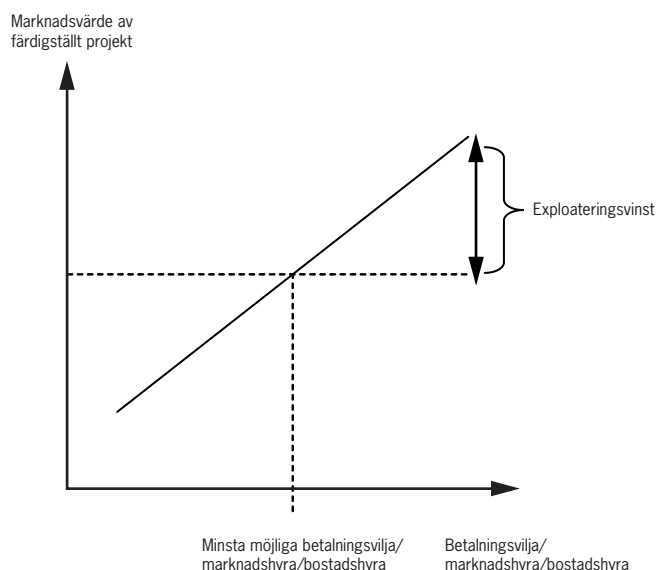
Värdet av mark för exploatering styrs av skillnaden i betalningsvilja för projektet som helhet och de totala kostnaderna för projektet. Mellanskillnaden skall täcka exploitörens vinst och priset på byggrätterna, se figur 4. Utan möjlighet till full kostnadstäckning saknas incitament att starta och genomföra exploateringsprojekt. Storleken på exploateringsvinsten varierar beroende på exploitörens avkastningskrav, användning, finansiering och om exploitören ägt marken innan exploateringsprocessen startat.

Nedan redovisas situationer när det finns skäl till att upprätta kalkyler i samband med markexploatering:

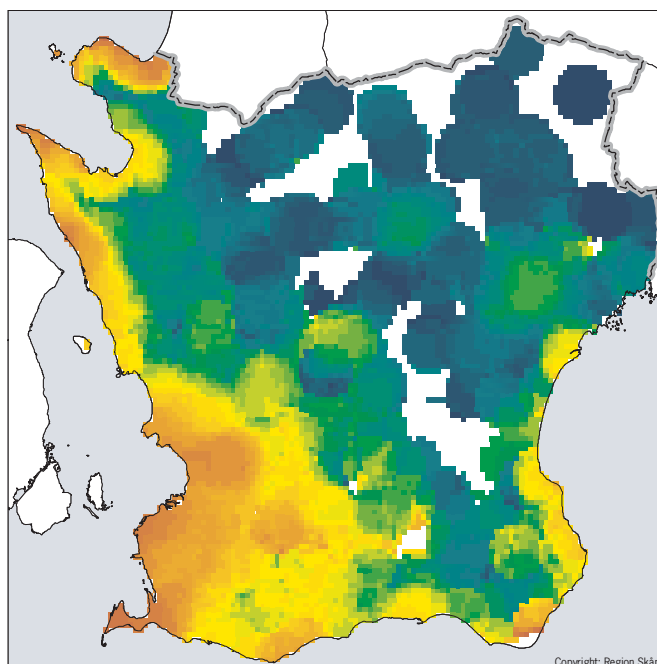
- beslutsunderlag för att avgöra vilket handlingsalternativ som ger högst exploateringsvinst för en aktör,
- beslutsunderlag i samband med planering, för att fastställa om den planerade exploateringen är ekonomisk genomförbar eller om det krävs revideringar för att de inblandande aktörerna skall genomföra till exempel en detaljplans intensifieringar. Det vill säga, är möjligheterna till exploateringsvinst tillräckligt stora för att motivera riskerna i projektet,
- verka som förhandlingsstöd vid till exempel markköp, markanvisnings- och exploateringsavtal,
- underlag till beslut om en tänkt exploatering ger ett överskott som kan finansiera investeringar i infrastruktur.

För småhustomter är det tomtarealen som ligger till grund för taxering, så vanligtvis också för industritomter. För hyreshustomter (flerbostadshus och verksamhetslokaler) beräknas arealen som kvadratmeter bruttoarea (våningsyta) som får bebyggas enligt gällande detaljplan. Taxeringsvärdet ligger i sig till grund för prisnivåerna för de olika tomttyperna i de olika geografiska lägena, se karta 1a–d.

¹¹ Se bilaga 5.



Figur 4. Betalningsvilja byggrätter. Betalningsviljan stiger i takt med marknadsvärdet av det slutförda projektet. Källa: Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB (2008)



Prisutveckling på småhus (1996–2004)

Lägst Högst
☐ Ej beräknat / för få försäljningar

Karta 2. Prisutveckling för småhus 1996–2004. Snittpriser för perioden 1996–1999 har jämförts med perioden 2000–2004. Källa: SCB och Fastighetstaxeringsregistret (2008).

Prisutveckling för småhus

Prisutvecklingen på småhus är ett sätt att mäta det svårfångade begreppet attraktivitet. Detta eftersom försäljningspriset speglar efterfrågan och på grund av att småhus är en mer spridd bebyggelseform än flerbostadshus, och därför inte enbart ger ett mått på attraktivitet inom de större tätorterna. Här studeras helårsbostäder, friliggande hus samt rad- och kedjehus för en till två familjer. Däremot studeras inte fritidshus även om fritidshus används som helårsbostäder. Med undantag av det sydvästra hörnet av Skåne, där närheten till Malmö och Lund påverkar försäljningspriserna i ett stort omland, är det vid kusterna som priserna ökat mest. I karta 2 kan man se att prisutvecklingen under perioden 1996–2004 har varit lägst utanför de större tätorterna i nordöstra Skåne.

Studerar man prisutvecklingen för småhus under en längre period (1981–2008), har priserna procentuellt ökat mest i de sydvästska kommunerna Vellinge, Lomma och Trelleborg medan de ökat minst i Östra Göinge, Osby, Bromölla och Perstorp. Som framgår av karta 3a har pristillväxten varit högre i flera av Malmös kranskommuner även om priserna i absoluta tal generellt kan sägas bli högre ju närmare Malmö innestad man kommer.

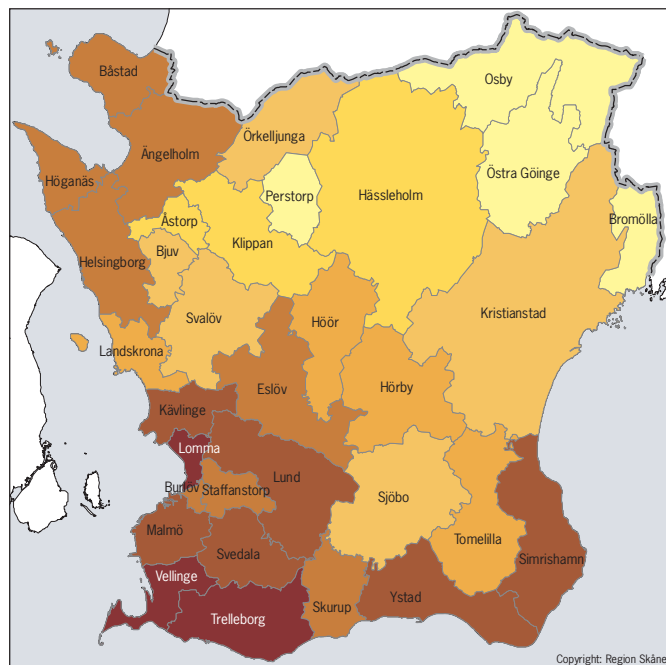
Om pendlingsmöjligheterna till arbete i någon av Skånes delregionala kärnkommuner (Helsingborg, Kristianstad, Malmö och Lund) är goda innebär detta att ett boende i en

kranskommun blir mer attraktivt. Var efterfrågan uppstår handlar om boendepreferenser och pris, men också om vilka initiativ som tas i olika kommuner. Marknadskrafter kan leda till högre priser och skapa förutsättningar för exploatering.

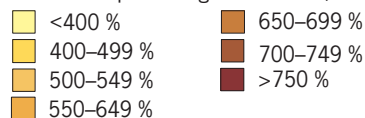
Med fokus på de senaste fem åren (2003–2008) syns ett delvis annorlunda mönster. I karta 3b framgår det att sydvästra Skåne inte längre har Skånes kraftigaste procentuella prisökningar. Dessa återfinns istället i Hörby, Örkelljunga och Ängelholm, det vill säga mindre kommuner relativt långt från Malmöområdet. Det bör dock noteras att de procentuella skillnaderna mellan kommunerna är relativt små och något definitivt trendbrott kan inte påvisas.

Slutsatser

- ▶ Förhållandet mellan attraktivitet och markvärde är kopplat till balansen mellan tillgång och efterfrågan.
- ▶ Kommunerna har olika förutsättningar avseende exploateringstryck och befolkningstillväxt. Kommuner med stark utveckling kan ställa krav medan kommuner med svag efterfrågan kanske tvingas tillåta mindre önskvärda exploateringar.

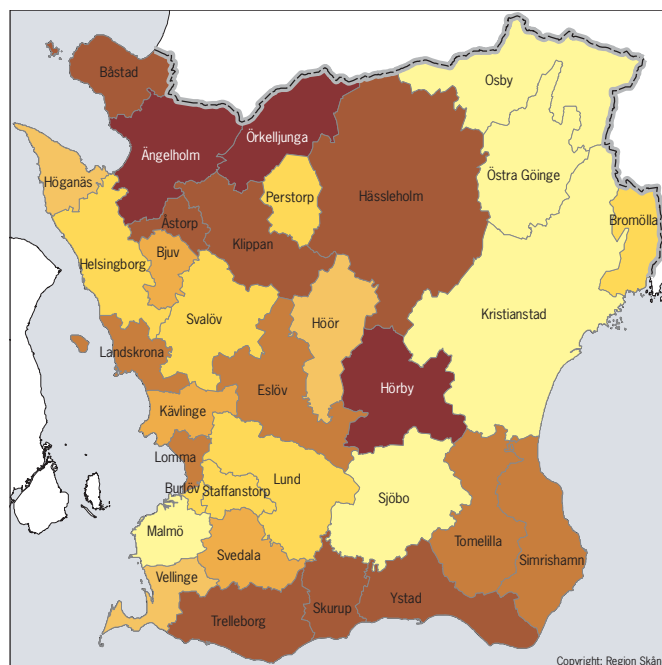


Procentuell prisökning för småhus (1981–2008)

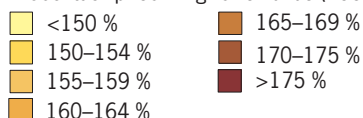


Karta 3a. Procentuell prisökning för småhus 1981–2008 per kommun.

Källa: SCB (2009).



Procentuell prisökning för småhus (2003–2008)



Karta 3b. Procentuell prisökning för småhus 2003–2008 per kommun.

Källa: SCB (2009).

Bebyggelse



Bebyggelse

Detta avsnitt behandlar markutnyttjande, tätortsexpansion, befolkningsutveckling och regionförstoring samt bebyggelseutveckling för bostäder och näringsliv. Vikten av lägesegenskaper, konjunkturcykler och en stabil offentlig planering inför utbyggnad av verksamheter, handel och bostäder beskrivs liksom boendepreferensernas betydelse för tätorters utveckling.

MARKUTNYTTJANDE

FÖR ATT UPPNÅ ett mer effektivt nyttjande av markresurserna är exploatering i anslutning till befintlig bebyggelse att föredra. Det innebär att befintlig infrastruktur kan utnyttjas, vilket minskar såväl kostnaderna som effekterna på omgivningen, och samtidigt kan naturområden som ligger avskilda även fortsättningsvis bevaras oexploaterade.

Skåne har i en internationell och nationell jämförelse helt andra markanvändnings- och utbyggnadsmöjligheter på grund av landskapets speciella karaktär, med sin stora andel öppna jordbruksmarker som breder ut sig med få naturliga hinder för tätortsutbredning. Denna jordbruksmark är den bästa i Sverige och det måste Skåne ta hänsyn till. I detta flacka landskapet är det relativt enkelt att exploatera mark till skillnad från vissa andra storstadsområdena där man ofta måste ta hänsyn till berg och vatten och kanske behöver både spränga och påla vid byggnation. Det innebär emellertid för Skånes del att insprängda kilar av grönområden bland bebyggelsen är något som till stor del uteblir, men å andra sidan kan förtätning utnyttjas i mycket högre grad i Skåne än i övriga expanderande tätortsområden.

Europa

Europa är den mest urbaniserade kontinenten där 75 procent av dagens befolkning lever i städer, dock inom rimligt avstånd till någon form av naturområde. Men urbaniseringen ökar snabbt och mer mark behöver tas i anspråk till bebyggelse. Denna nödvändiga modifiering av landskapet spår på den redan konfliktfyllda markexploateringen. Europa har därtill allvarliga problem med markförstöring som drivs och/eller förvärras av mänsklig verksamhet, bland annat av felaktiga metoder i jord- och skogsbruk, industriverksamhet, turism, samt urban och industriell utbredning. Dessa verksamheter har en negativ effekt på marken och resultatet blir minskad bördighet,

minskat innehåll av organiskt material och minskad biologisk mångfald, sämre fältkapacitet, störningar av cyklerna för gaser och näringsämnen och en minskad nedbrytning av föroreningar. Markförstöringen har direkt inverkan på vatten och luftkvalitet, på den biologiska mångfalden och klimatförändringen. Markförstöring kan också leda till hälsoproblem för europeiska medborgare och hota livsmedels- och fodersäkerheten.

Sverige

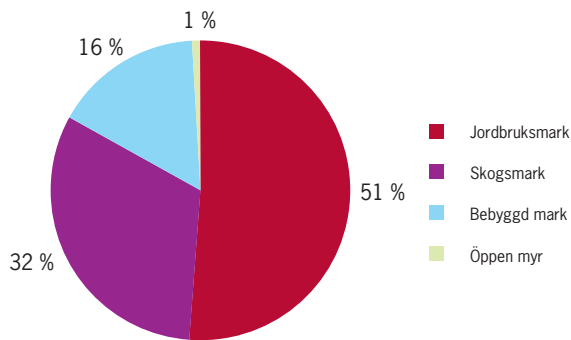
Den svenska landsbygden har under större delen av 1900-talet avfolkats och bakom detta ligger bland annat de konjunkturkänsliga stål- och gruvnäringarna kring vilka många tätorter är och har varit uppbyggda. Men en bakomliggande orsak är också en allmän urbaniseringstendens, något som varit extra tydligt bland högutbildade människor som sökt sig till de större arbetsmarknaderna i storstädernas närhet. Det är en tendens som fortgår än idag och den leder till att det främst är mark i storstadsregionerna som tas i anspråk för exploatering, medan stora delar av landet har ett lågt och i vissa fall obefintligt exploateringsstryck.

Skåne

Skåne består av en totalareal på 11 369 kvadratkilometer, varav landareal är 11 035 kvadratkilometer och 333 kvadratkilometer är inlandsvatten. Markanvändningen i Skåne består idag av åkermark, skogsmark, våtmarker, sjöar och vattendrag, gräsmarker samt tätorter och infrastruktur.

MARKUTNYTTJANDE I TÄTORTER

Mark som planeras för bebyggelse skiljer sig från jord- och skogsbruksmark och inför markexploatering kan markanvändning delas in i fyra kategorier:



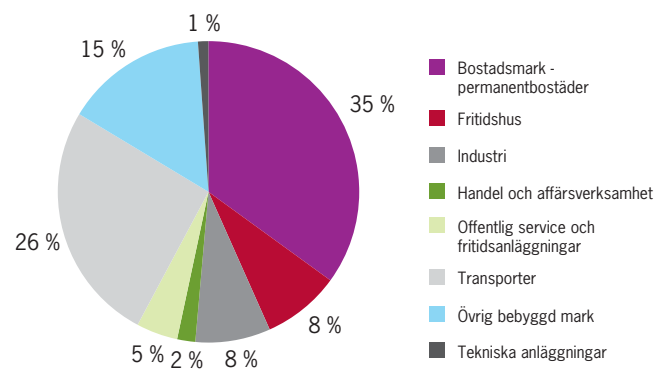
Figur 5a. Markanvändning i Skåne (2005). Åkermarken dominerar med 51 %, följt av skogsmark med 32 %. Den mest expansiva markanvändningen just nu är tätorter och infrastruktur, vilket motsvarar 16 % av landskapet (2005). Det som särskiljer Skåne från övriga landet är den höga andelen jordbruksmark. Totalt sett består Sveriges yta av 8 % jordbruksmark och 53 % skogsmark. Källa: SCB (2009)

1. Tidigare oexploaterad mark som vanligtvis brukas inom jord- eller skogsbruksnäringen. Markanvändningen av jord- och skogsbruksmark regleras normalt inte i detaljplan.
2. Förtättningsprojekt – med förtättningsprojekt avses mark inom tätorter och lucktomter som tidigare haft en låg exploateringsgrad. Exempel på mark för förtättningsprojekt är parkeringsplatser och upplagsmark. Normalt kräver exploateringen en ny detaljplan.
3. Omvandlingsområden – med omvandlingsområden avses omoderna industri- och verksamhetsområden. Omvandlingsområdena ligger ofta vattennära eller citynära i större tätorter. Omvandlingsområden innebär att den nuvarande eller del av den nuvarande bebyggelsen rivs.
4. Övrig markanvändning – till exempel utfyllnadsmark, överbyggd infrastruktur och fastigheter som tidigare tillhört försvaret.

Utöver markexploatering för bebyggelse behöver mark tas i anspråk för andra ändamål, till exempel infrastruktur, rekreationsområden, natur- och kulturskydd.

FÖRTÄTNING

Täthetsjämförelser mellan olika områden kan göras antingen utifrån bebyggelsen; exploateringstal, rumstäthet med mera, eller utifrån befolkningen; befolkningstäthet invånare per hektar och så vidare. Befolkningstätheten beror på exploateringen, andelen bostäder och antalet personer per rumsenhet. Förändringen i befolkningstäthet kan bero på förändrad



Figur 5b. Markanvändning i bebyggd mark i Skåne (2005). I de 11 % som motsvarar bebyggd mark består 35 % av bostadsmark för permanentbostäder, 26 % av mark för transportändamål, 8 % av mark för fritidshus, 8 % av mark för industri, 5 % av mark för offentlig service och fritidsanläggningar, 2 % av mark för handel och affärsverksamhet och 1 % av mark för tekniska anläggningar. Inom kategorin "industri" räknas tillverkningsindustrin med upplagsytor, ytor för lagerbyggnader och parkeringsfält. När det gäller transporter ingår mark för vägar, järnvägar, flygplatser och hamnar, däremot inte mark för post- och telekommunikationer eller mark för terminaler, parkeringsplatser, parkeringshus, linbanor, transporter i rörsystem etc. Källa: SCB (2009)

användning, förändrad utrymmesstandard eller på förtätning eller utglesning av bebyggelsen. På grund av avgränsningsproblem blir olika typer av täthetsmått alltid ungefärliga. Olika sätt att lokalisera rekreationsytor och parkeringsplatser kan medföra stora avvikelser i täthet. Två områden med samma täthet kan ha olika karaktär. Även om de har samma täthet behöver de inte uppfattas som lika täta. Det som har betydelse är hur gatorna är utlagda, hur marken är uppdelad, hur byggnaderna är arrangerade, om träd är planterade och var trottoarer och gångvägar leder.

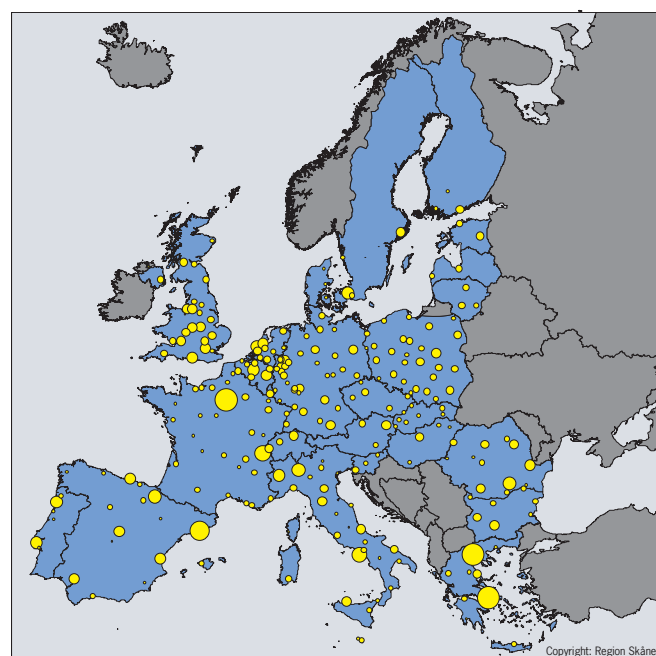
Det är att föredra att områden med hög täthet har tillgång till grönytor eller gröna stråk på gångavstånd från bostäderna. De bästa täta områdena har en blandning av affärer, kontor, lägenheter, småhus och offentliga platser. Förändringar i tätortsstrukturen kommer i första hand att handla om utveckling, förnyelse och komplettering av redan uppbyggda tätorter. Den långsiktigt hållbara utbyggnaden av små och stora orter måste utgå från platsens förutsättningar med successiva utbyggnader, förtätning och förbättring av byggnader och trafiksystem. Utgångspunkten bör vara att i första hand bygga staden inåt, det vill säga att nyttja tidigare exploaterade områden som exempelvis nedlagda industri- och hamnområden och att förtäta befintliga områden. Utgångspunkten bör också vara att skapa ett varierat utbud av bostäder, arbetsplatser, service och kultur och på det sättet skapa en användningsstruktur som ger förutsättningar för miljöanpassade transporter och minskad bilanvändning, samt bidrar till god livsmiljö.

Samtidigt får en ökad förtätning av staden inte innebära att kvalitativa grönområden tas i anspråk för bebyggelse eller att kulturmiljöer förstörs. Underjordiska parkeringshus och yteffektiv infrastruktur kan vara möjliga lösningar, liksom

överbyggda stationer och bullerskyddande fasader istället för exempelvis skyddszoner. Dessa lösningar är initialt dyrare, men ekonomiskt mer hållbara på lång sikt. Ett sätt att motverka utbredning av tätorter är att utveckla flerkärnighet i regionen, vilket innebär att det urbana landskapet omvandlas från en stor tätort till flera större och mindre orter sammanlänkade av ett effektivt kollektivtrafiksystem. För att utveckla en fungerande flerkärnighet behöver de större och mindre orterna hitta sina roller så att de kompletterar varandra.

TÄTORTSEXPANSION

EU:s miljöbyrå, European Environment Agency (EEA), har beskrivit utvecklingen i Europa i en rapport från 2007, *Urban sprawl in Europe. The ignored challenge*. Rapporten handlar om fenomenet "urban sprawl" som fritt översatt betyder städernas okontrollerade utbredning. Av rapporten framgår att under en 10-årsperiod, mellan åren 1990 och 2000, breddade städer och vägbyggen ut sig på 8 000 kvadratkilometer mark i Europa. Det motsvarar ett område lika stort som landet Luxemburg eller 0,25 procent av den sammanlagda europeiska jordbruks-, skogs- och naturmarken. Vidare framgår det att under de senaste 20 åren har de bebyggda områdena ökat med 20 procent, medan folkmängden enbart ökat med sex procent.



Invånare per km² (2003) ■ Ingår ej i datamaterialet

1 000
5 000
20 000

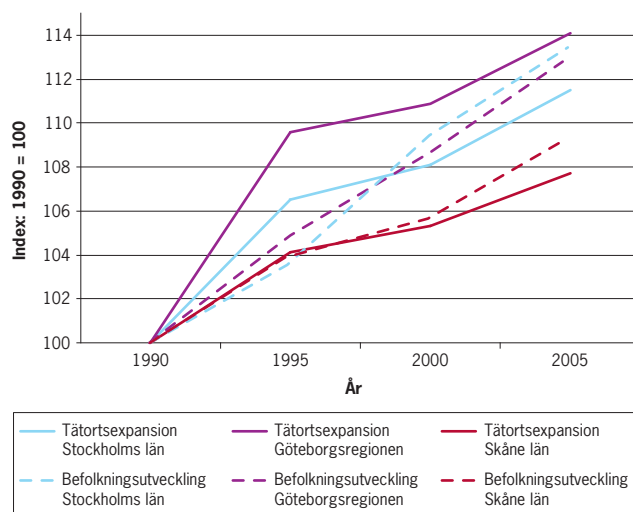
Karta 4. Invånare per km² i ett antal europeiska städer. När det gäller befolknings-täthet liknar Malmö flertalet andra städer i Europa med en likartad befolkningsstorlek, även om städer som exempelvis Genève märker ut sig. För Malmös del är det långt upp till de befolkningskoncentrationer stora metropoler som Paris, Barcelona och Aten uppvisar. Källa: Eurostat 1999–2003, © EuroGeographics för administrativa gränser.

Tätortsexpansion och befolkningsutveckling i Stockholm, Göteborg och Skåne

Under de senaste femtio åren har stadsbyggnadsprinciper, ökad bostadsyta och den platskrävande bilen, lett till att våra städer tillåtit att breda ut sig på ytan. Medan Sveriges befolkning har ökat med drygt 50 procent från år 1960 till 1995 har tätorts-arealen samtidigt mer än sexdubblats. Skåne är i detta avseende inget undantag. Jämfört med Stockholms- och Göteborgsregionerna under perioden 1990–2005 är den skånska tätortsexpansionen relativt blygsam.

I figur 6 framgår hur tätorts- och befolkningsutvecklingen sett ut i de tre regionerna i förhållande till hur situationen såg ut 1990. I Göteborgsregionen har tätortsexpansionen varit större än befolkningsstillväxten, medan förhållandet varit det motsatta i Stockholms och Skåne län. Detta pekar alltså mot att förtätningen, under den aktuella perioden, varit större i Stockholms och Skåne län än i Göteborgsregionen.

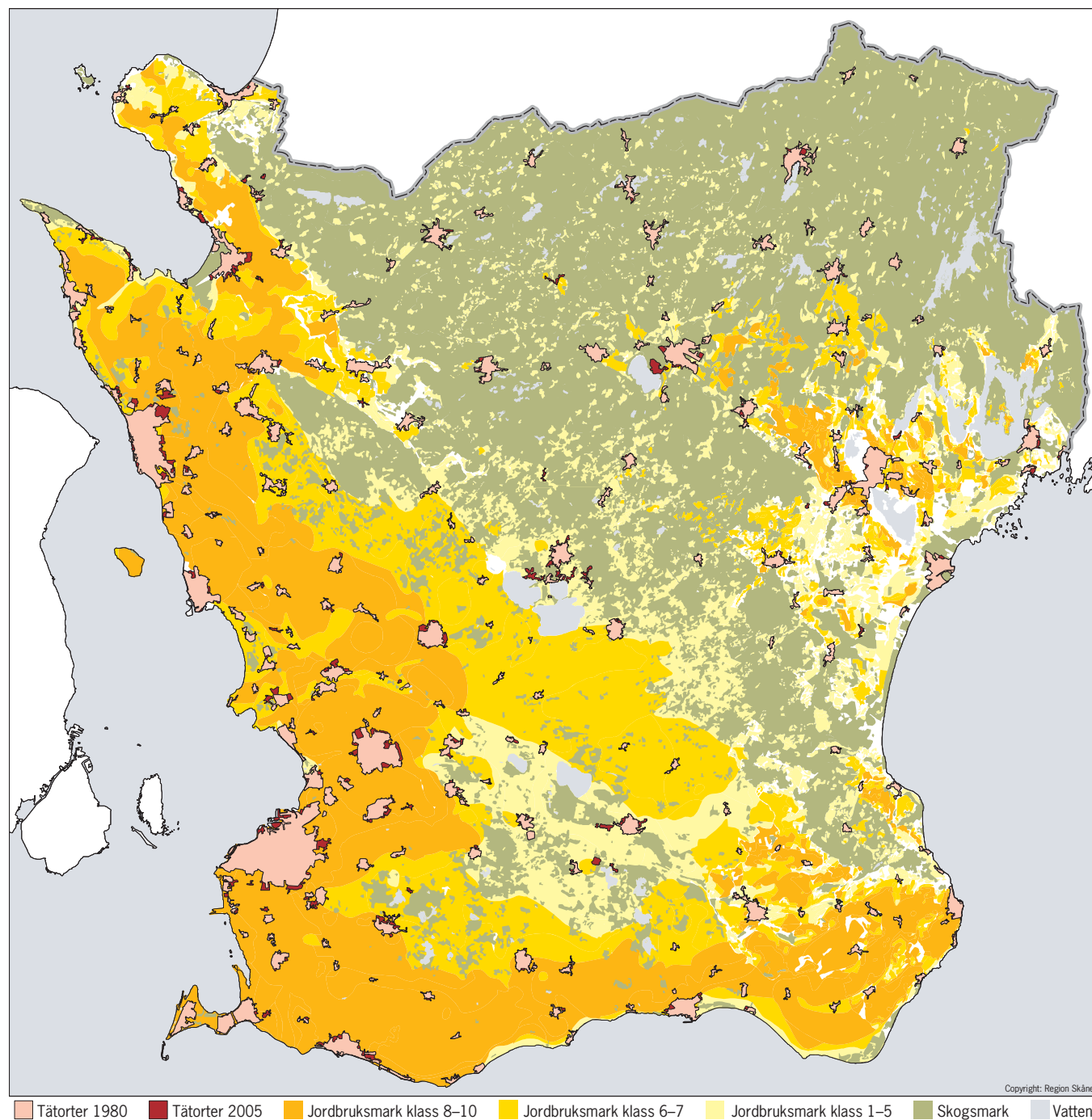
Trots en viss förtätningstendens fortsätter dock de skånska tätorterna att breda ut sig. I Skåne bor cirka 88 procent (2005) av befolkningen i tätorter mot cirka 20 procent för hundra år sedan. Under 1950- och 60-talen växte tätorterna genom att tidigare obebyggd jordbruksmark bebyggdes. Över tiden har tätorterna ofta fortsatt att växa radiellt utåt i zoner. I tät-orternas utkanter ses idag ofta olika ytkrävande funktioner som exempelvis köpcentra för bilburna, småindustrier och handelsträdgårdar. Bostäderna i ytterkanterna består till stor del av låga, glest liggande hus, det vill säga områden med låg exploateringsgrad. En orsak till utglesningen av tätorterna är de



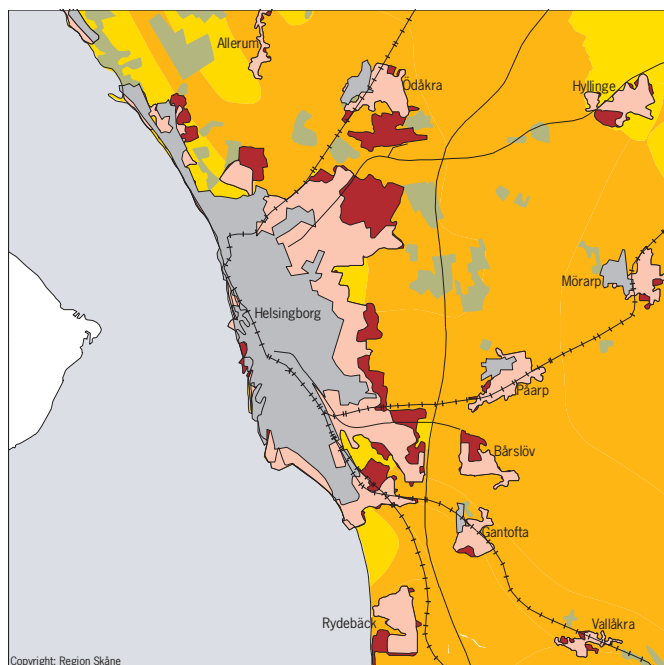
Figur 6. Tätortsexpansion och befolkningsutveckling i storstadsregionerna 1990–2005. 1990 uppgick den sammanlagda tätortsarealen i Stockholms län till 63 300 ha, i Göteborgsregionen till 37 800 ha och i Skåne län till 54 000 ha. 1990 uppgick befolkningsstorleken i Stockholms län till 1 641 700 personer, i Göteborgsregionen till 777 400 personer och i Skåne län till 1 068 600 personer. I Göteborgsregionen ingår kommunerna i Göteborgsregionens kommunalförbund (Ale, Alingsås, Göteborg, Härryda, Kungsbacka, Kungälv, Lerum, Lilla Edet, Mölndal, Partille, Stenungsund, Tjörn och Öckerö). Källa: SCB (2009)

planeringsideal som rått med bland annat funktionsseparering som grundläggande princip. Som del i denna separering finns de stora trafiksystem som byggts ut i bilismens spår, med bland annat trafiksepareringar och planskildheter. Den stadsutglesning som skett har inneburit att resbehovet och bilberoendet ökat, vilket i sin tur ökat trängseln i trafiken, energiförbrukningen och utsläppen. För Skånes del har detta ofta skett på bekostnad av högkvalitativ jordbruksmark. Hur utvecklingen

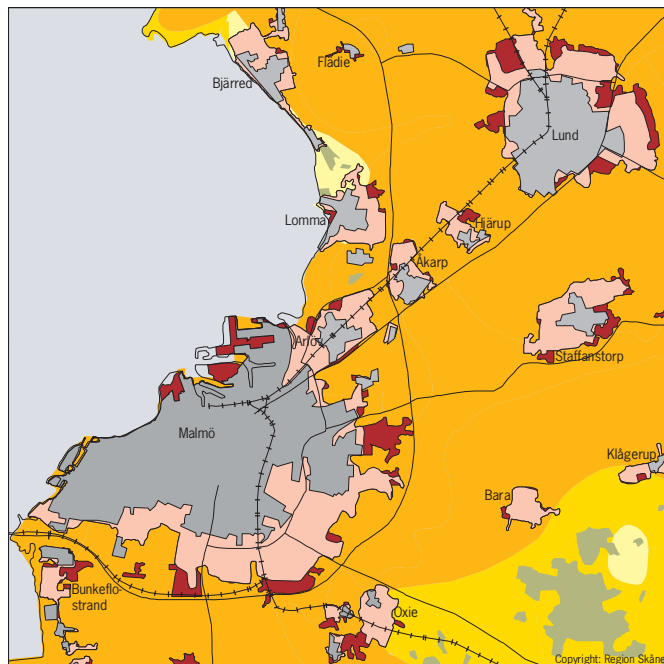
sett ut för Skåne som helhet mellan 1980 och 2005 illustreras i karta 5. Tätortsexpansionen mellan dessa år är dock relativt blygsam jämfört med perioden 1962–1980, se karta 5a–d. Här framgår det tydligt att det var under 1960- och 70-talen som tätorternas verkligt stora expansion ägde rum. Det var till stor del vidsträckta villaområden och storskaliga flerbostads- och verksamhetsområden som låg bakom denna expansion.



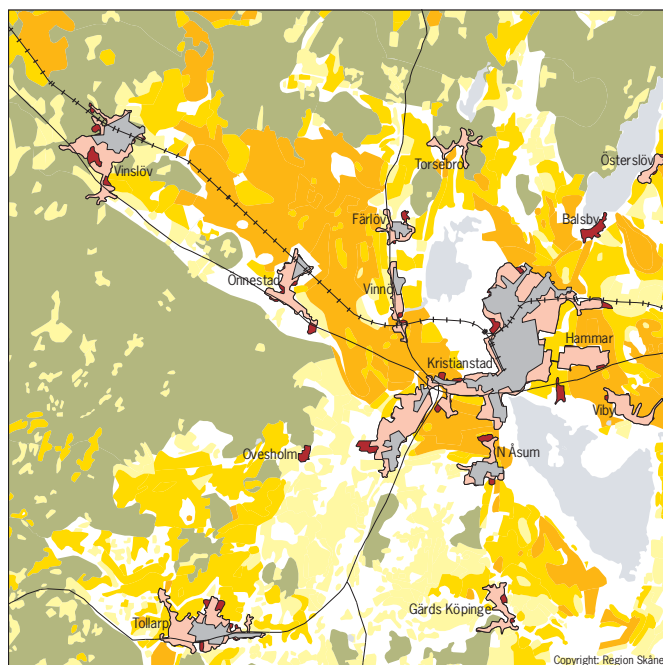
Karta 5. Tätortsexpansion på jordbruksmark 1980–2005 i Skåne. I kartan framgår att expansionen varit som kraftigast i Skånes västra delar, där den mest högklassiga jordbruksmarken finns. Källa: Länsstyrelsen i Skåne län (2008).



Karta 5a. Tätortsexpansion på jordbruksmark 1962–2005 i Helsingborg med omnejd. Kartan visar expansionen under perioden 1962–2005 av Helsingborgs stad samt tätorterna omkring Helsingborg. Tätorterna Helsingborg och Odåkra har under perioden i princip vuxit samman genom utbyggnad av industriområdena Väla södra och Väla norra. Däremellan ligger småorten Väla by som inte redovisas på kartan. Källa: Länsstyrelsen i Skåne län (2008)

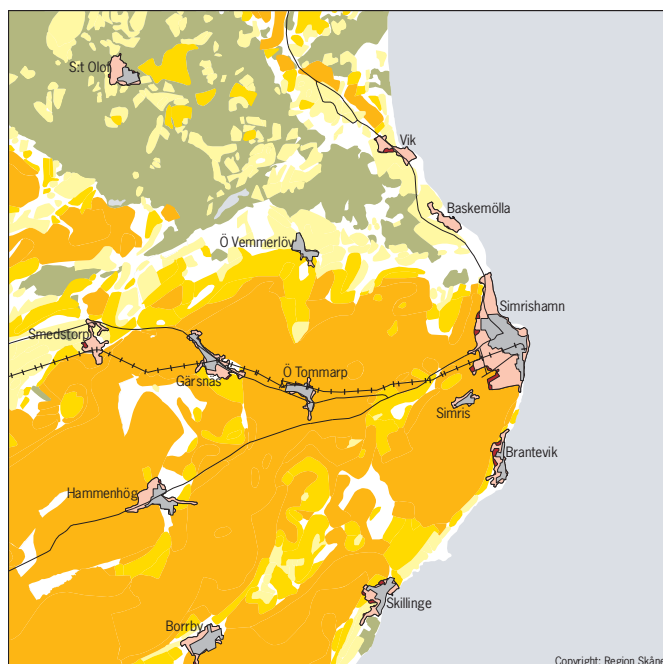


Karta 5c. Tätortsexpansion på jordbruksmark 1962–2005 i Malmö och Lund med omnejd. Till det som framgår i kartan ska även läggas den infrastruktur som tillkommit under perioden. Etablerandet av Yttre Ringvägen i Malmö har exempelvis inneburit omfattande ingrepp på klass 8–10-jordar. Ringleder likt denna innebär hög tillgänglighet vilket lockar exploatörer. Efter några år har nya lokaliseringar uppstått utmed trafikleden och stadens gräns flyttas ut. Nya trafikanläggningar innebär dessutom stor påverkan på markanvändningen även i exempelvis en vägs närområde. Av- och påfarter samt planskildheter är mycket ytkrävande. Ett generellt skyddsavstånd på 12 meter råder för allmänna vägar. För större vägar, som Yttre Ringvägen, gäller skyddsavstånd på upp till 50 meter. Källa: Länsstyrelsen i Skåne län (2008).



■ Tätorter 1962
 ■ Tätorter 1980
 ■ Tätorter 2005
 ✓ Järnväg med persontrafik
 / Större väg
 ■ Skogsmark
 ■ Jordbruksmark klass 8–10
 ■ Jordbruksmark klass 6–7
 ■ Jordbruksmark klass 1–5
 ■ Vatten

Karta 5b. Tätortsexpansion på jordbruksmark 1962–2005 i Kristianstad med omnejd. Kartan visar expansionen av tätorterna i Kristianstads omgivning. Precis som i västra och södra Skåne finns här högklassig jordbruksmark. Tätorterna Norra Åsum och Hammar har i det närmaste vuxit samman med Kristianstad och det är tydligt hur väg- och järnvägsstrukturen utgör ryggraden för hela den bebyggda ytan. Källa: Länsstyrelsen i Skåne län (2008).



Karta 5d. Tätortsexpansion på jordbruksmark 1962–2005 i Simrishamn med omnejd. Också landskapet i Skånes sydöstra hörn präglas i mångt och mycket av högklassig jordbruksmark. Simrishamns expansion har inneburit stora ingrepp på denna mark. Framför allt i tidsspännat 1962–1980. Källa: Länsstyrelsen i Skåne län (2008).

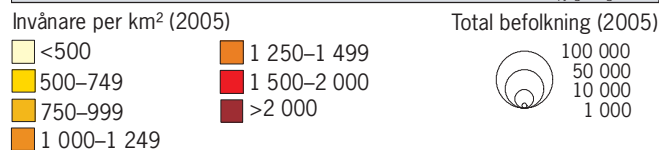
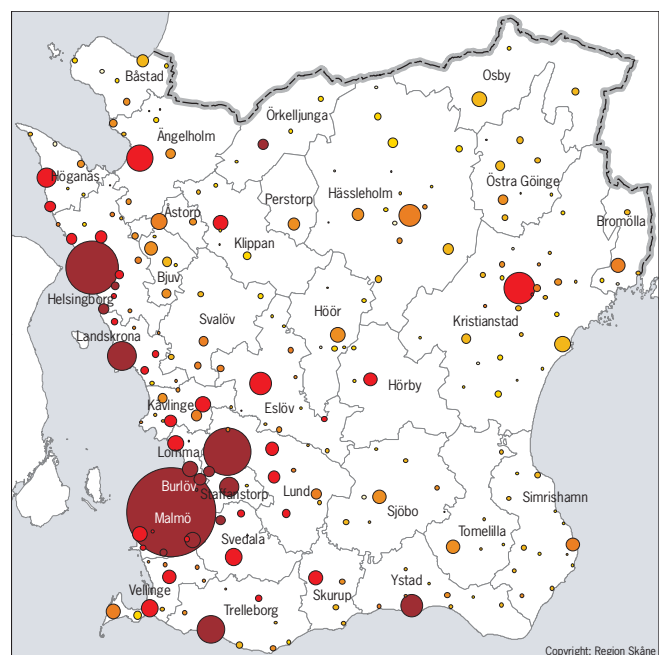
Skånes tätorter har studerats med avseende på befolkningsstorlek, invånar- och sysselsättningstäthet. På tätortsnivån får man ett grovt mått på markutnyttjandet vilket kan vara betydande vid jämförelser mellan tätorterna och framför allt olika typer av tätorter. Karta 6 ger intressant information om vilka tätorter som borde ha potential att förtäta. En hög befolkningsstorlek men en låg invånartäthet, som i exempelvis Kristianstad, Ängelholm och Eslöv, kan vara anledning att studera stadsstrukturen närmare.

BOSTADSBEBYGGELSENS UTVECKLING I SKÅNE

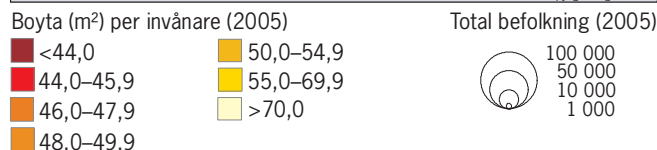
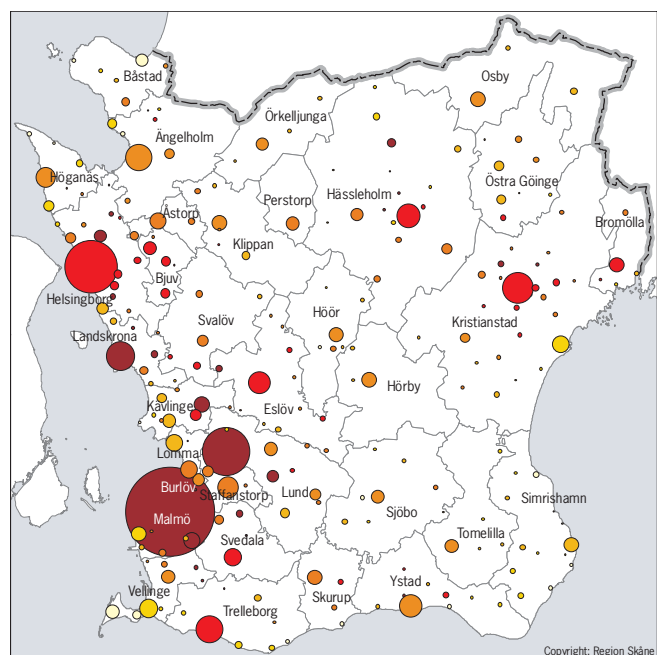
Under 1990-talet minskade generellt bostadsbyggandet i tätorternas förortsområden och på obebyggd mark. Istället blev förtätning och inre expansion vanligare. Delvis var det en reaktion mot 1960- och 70-talens storskaliga bostadsprojekt, men också en uppvärdering av innerstadens kvaliteter och potential. Innerstaden har sedan dess fått ett ökat attraktionsvärde. Jämför man lokaliseringen av den äldre bostadsbebyggelsen med den bostadsbebyggelse som uppförts efter 1995, det vill säga efter finanskrisen, kan vissa skillnader påvisas. När det gäller småhus har andelen som byggs i tätort ökat. Också

andelen uppförda småhus i kustnära lägen har ökat. En motsvarande jämförelse för flerbostadshus visar att det efter 1995 uppförts en lägre andel flerbostadshus i stationsnära lägen, men att andelen uppförda flerbostadshus i kustnära lägen ökat. Andelen flerbostadshus som byggts utanför tätort har ökat något men denna ökning är så pass marginell att det är högst osäkert att påvisa något direkt mönster, se tabell 1.

Skåningen har i allmänhet stor boyta. Genomsnittet i tätorterna ligger på 45,6 kvadratmeter per invånare. Det är mer än motsvarande siffra för både Stockholms län (39,9 m²) och i Västra Götalands län (42,6 m²). Några kustnära tätorter såsom Båstad, Skanör-Falsterbo och Åhus har mycket boyta per invånare. Att dessa orter med sin "semesterbefolkning" sannolikt har stor fritidshusbebyggelse påverkar siffrorna. Exploateringstrycket har successivt ökat i Skåne och allra hårdast exploateras de kustnära områdena. Från att ha varit betraktat som ett mestadels vindpinat område, som utsatte byggnader för ökat slitage, är ett kustnära läge idag en av de viktigaste faktorerna vid värdering av fastigheter med exploateringsmöjligheter. Den nationellt sett höga befolkningsstätheten i Skåne har också bidragit till att länet är ett av Sveriges hårdast exploaterade



Karta 6. Befolkningsstorlek och invånartäthet i Skånes tätorter. Kartan påvisar det starka samband som finns mellan befolkningsstorlek och invånartäthet. Generellt gäller att ju större befolkning desto högre invånartäthet. De tydligaste undantagen från denna regel syns i Åhus, Osby och Båstad vilka, i förhållande till sin befolkningsstorlek, är relativt glesbefolkade. Källa: SCB (2009).



Karta 7. Boyta per invånare i Skånes tätorter. Ur kartan kan skönjas ett antal anmärkningsvärda mönster. Exempelvis tycks boytan per invånare generellt vara större i Skånes kustorter jämfört med orter i inlandet av motsvarande storlek. Intressanta skillnader i boyta per invånare syns också mellan storleksmässigt likvärdiga orter som exempelvis Bromölla och Åhus samt Höllviken och Lomma. Det är tydligt att flerbostadshusen i hög utsträckning lokaliseras till kommunernas centralorter medan småhusen mer påtagligt dominerar kommunernas sekundära orter. Källa: SCB (2009).

	Småhus byggda (%)		Flerbostadshus byggda (%)	
	före 1995	1995–2006	före 1995	1995–2006
I tätort	79,1	83,0	98,0	94,8
Inom 2 km från tågstation	28,1	27,8	67,2	55,2
Inom 500 m från kustlinjen i tätort	8,3	12,3	10,8	19,7
Inom 500 m från kustlinjen utanför tätort	0,8	1,1	0,0	0,6

Tabell 1. Jämförelse mellan äldre och nybyggd bostadsbebyggelse i Skåne med avseende på lokalisering. Källa: Fastighetsregistret (2008)

områden. Det finns dock stora skillnader inom Skåne med ett betydligt högre exploateringsstryck längs Öresundskusten än i övriga delar av länet.

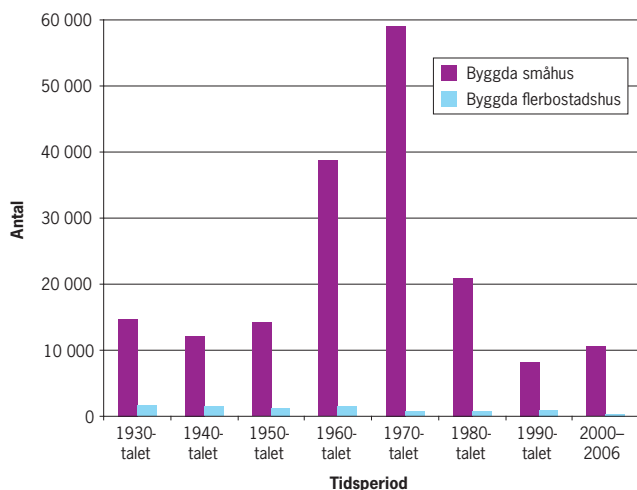
Under 1900-talet kom planeringsidealen att förändras. Tankarna kring vad som kännetecknade en god stadsbyggnad och en riktig bostadsmiljö skiftade under årtiondena, vilket i viss mån synliggörs i Bilaga 1.

Figur 7 illustrerar den skillnad som sedan 1930-talet funnits antalsmässigt mellan byggda småhus och flerbostadshus. Det är tydligt hur 1970-talet så markant domineras av småhusbyggande, trots att det var under detta årtionde som de flesta av områdena inom miljonprogrammet färdigställdes. Något man lätt glömmer bort när man pratar om miljonprogrammet var att det till stor del utgjordes av villabebyggelse.

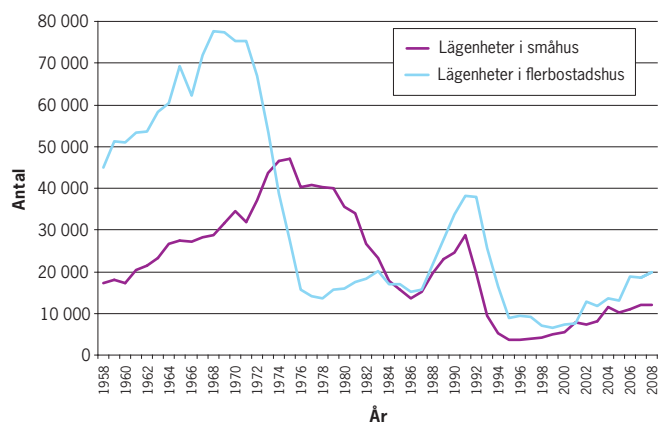
Diagrammen i figur 8a och 8b redogör för bostadsbyggandet under de senaste 50 och 30 åren i Sverige respektive i Skåne. Med fokus på det senaste kvartssekle kan man konstatera att fastighetsmarknaden fick ordentlig fart som en följd av den högkonjunktur som karaktäriserade andra halvan av 1980-talet. Inte minst byggandet av småhus sköt i höjden och var som allra

störst när 1980-tal blev till 90-tal. Efter detta mattades fastighetsmarknaden något, men det var först ett par år in på 1990-talet som luften gick ur marknaden, men då gjorde den det med besked. Bottennoteringarna för såväl småhus som för flerbostadshus nåddes 1993 när det i hela Skåne endast producerades 267 lägenheter i småhus och 1 102 lägenheter i flerbostadshus. I diagrammet syns också hur marknaden för småhus, av förklarliga skäl, är mer trendkänslig och reagerar tidigare på konjunkturförändringar. Detta gäller såväl i uppgång som i nedgång.

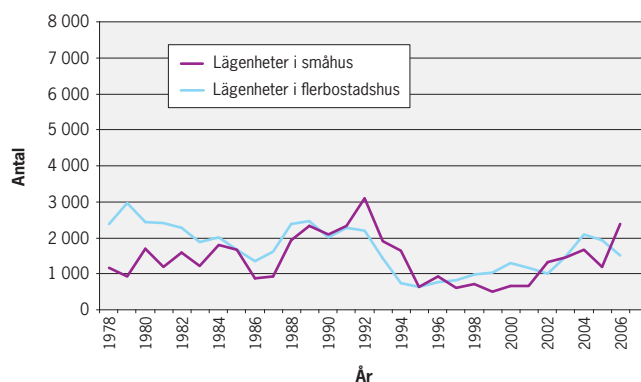
En viss eftersläpning i marknaden för flerbostadshus är en fullt naturlig effekt då det oftast är frågan om större och mer komplicerade byggprojekt. Noterbart är också att det i Skåne, trots stora satsningar på flerbostadshus i samband med miljonprogrammet, är en fortsatt efterfrågan på boende i flerbostadshus. Frånsett ett par år omkring millennieskiftet har antalet färdigställda lägenheter i flerbostadshus, de senaste 15 åren, varit betydligt större än motsvarande antal i småhus. Något som inte var fallet för 20 år sedan. Detta kan mycket väl kopplas ihop med den generella urbaniseringstendens som alltjämt pågår. Värt att påpeka är att Skåne i en mening kan sägas fungera som en barometer för Sverige, då såväl upp- som nedgångar tenderar att komma tidigare i Skåne än i Sverige som helhet.



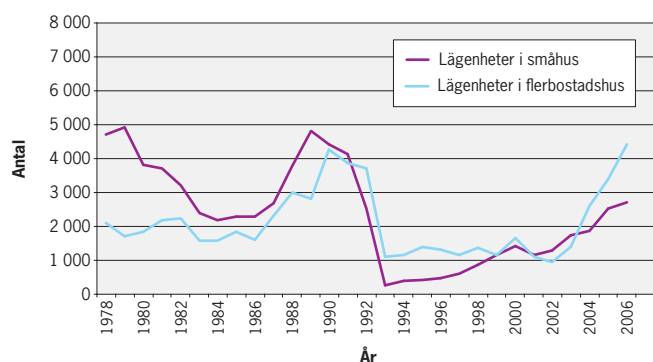
Figur 7. Nybyggda småhus och flerbostadshus i Skåne 1930–2006. Källa: Fastighetstaxeringsregistret (2008)



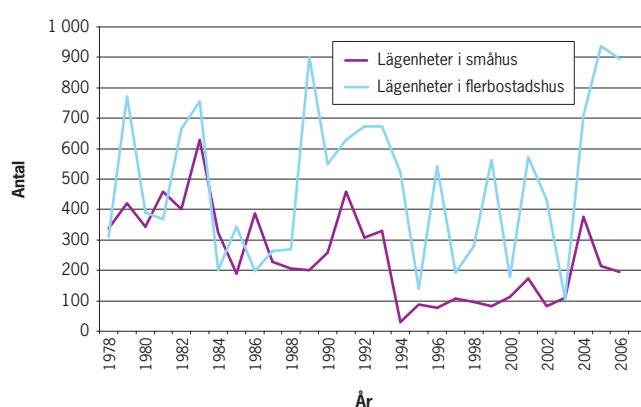
Figur 8a. Antal färdigställda lägenheter i nybyggda hus i Sverige 1958–2008.
Källa: SCB (2009)



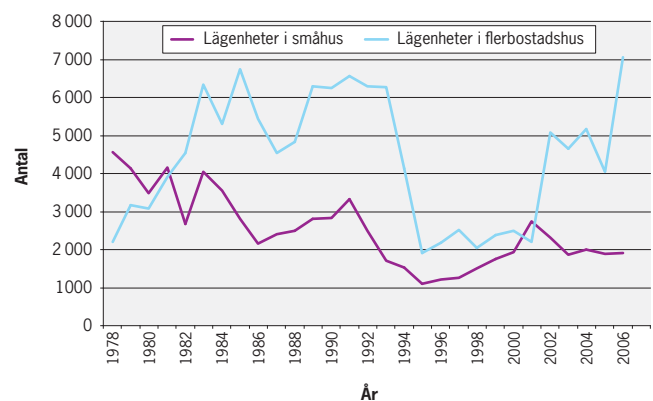
Figur 8d. Antal färdigställda lägenheter i nybyggda hus i Göteborgsregionen 1978–2006. I Göteborgsregionen ingår kommunerna i Göteborgsregionens kommunalförbund (Ale, Alingsås, Göteborg, Härryda, Kungälv, Lerum, Lilla Edet, Mölndal, Partille, Stenungsund, Tjörn och Öckerö). Källa: SCB (2009)



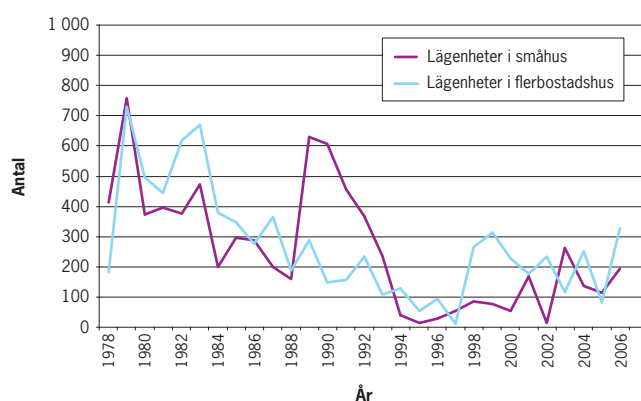
Figur 8b. Antal färdigställda lägenheter i nybyggda hus i Skåne 1978–2006.
Källa: SCB (2009)



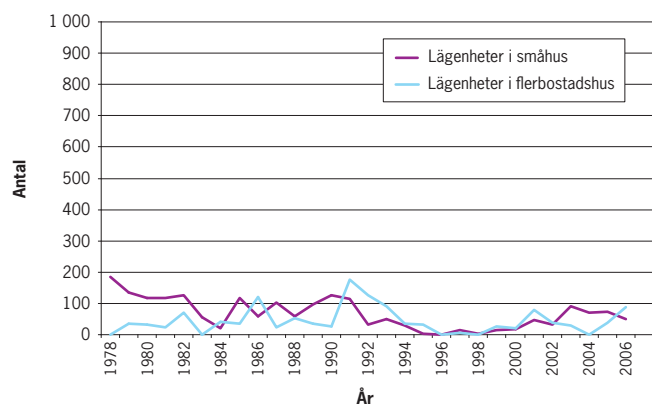
Figur 8e. Antal färdigställda lägenheter i nybyggda hus i Malmö stad 1978–2006. Källa: SCB (2009)



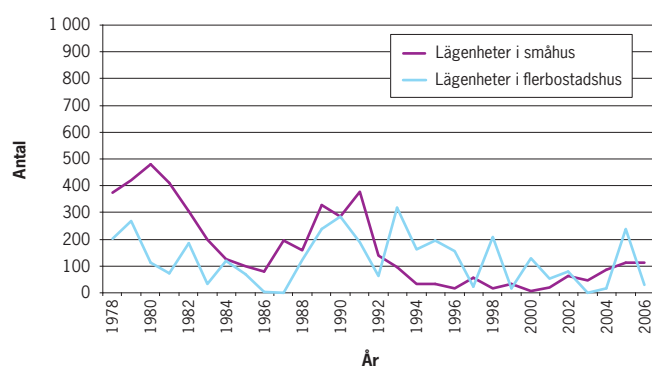
Figur 8c. Antal färdigställda lägenheter i nybyggda hus i Stockholms län 1978–2006. Källa: SCB (2009)



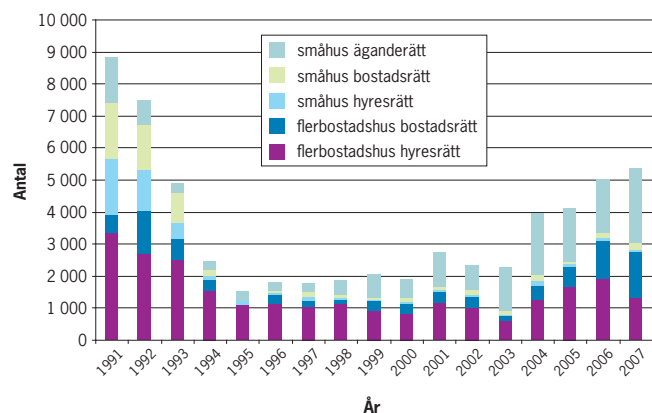
Figur 8f. Antal färdigställda lägenheter i nybyggda hus i Helsingborgs stad 1978–2006. Källa: SCB (2009)



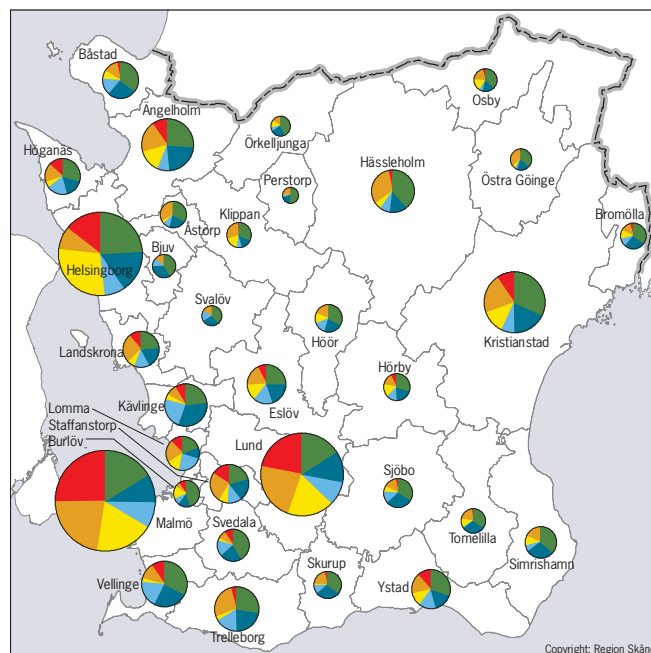
Figur 8g. Antal färdigställda lägenheter i nybyggda hus i Ystads kommun 1978–2006. Källa: SCB (2009)



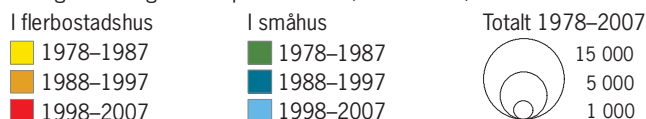
Figur 8h. Antal färdigställda lägenheter i nybyggda hus i Kristianstads kommun 1978–2006. Källa: SCB (2009)



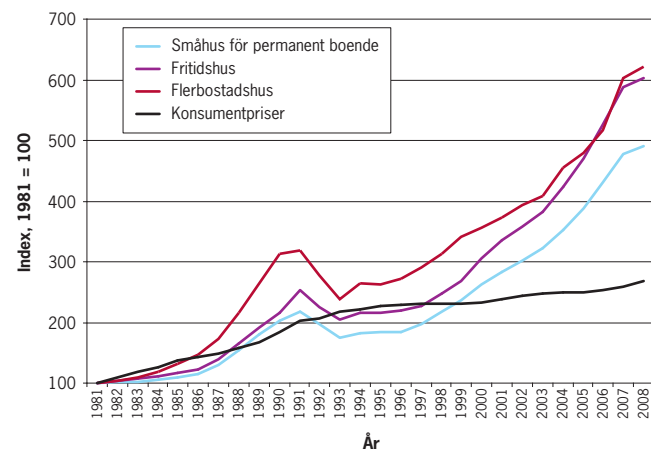
Figur 9. Färdigställda lägenheter i nybyggda hus i Skåne efter hustyp och upplåtelseform 1991–2007. Kategorin "småhus hyresrätt" har nästan helt försvunnit under 1990-talet. Det är framför allt äganderätter i småhus och bostadsrätter i flerbostadshus som står för den stora andelen av nybebyggelsen sedan mitten av 1990-talet. Källa: SCB (2008)



Färdigställda lägenheter per kommun (1978–2007)



Karta 8. Färdigställda lägenheter i flerbostadshus och småhus i Skånes kommuner 1978–2007. Kartan visar förhållandet mellan antalet färdigställda lägenheter i flerbostadshus respektive i småhus per kommun mellan åren 1978–1987, 1988–1997 och 1998–2007. Ur kartan kan bland annat utläsas att över hälften av Perstorps kommuns lägenheter färdigställda i det aktuella tidsintervallet finns i småhus byggda mellan 1978–1987. Källa: Fastighetsregistret och SCB (2008).



Figur 10. Fastighetsprisindex 1981–2008. Diagrammet visar tydligt hur finanskrisen kom att påverka fastighetsmarknaden under 1990-talets inledande år. Lika tydligt syns den kraftiga prisökning som skett på fastigheter sedan 1990-talets mitt. Källa: SCB (2009)

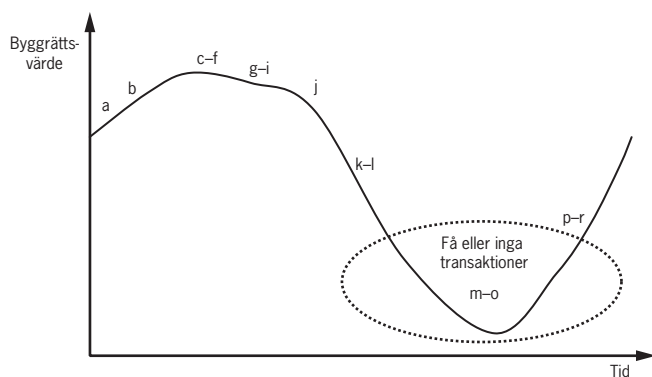
I karta 8 syns också att det är just i Skånes största kommuner som skillnaden mellan antalet färdigställda lägenheter i flerbostadshus och i småhus varit som störst under det senaste decenniet. Om vi fokuserar på den dramatiska utvecklingen sedan 1991 kan vi i figur 9 se hur fastighetsmarknaden, som tidigare till stor del utgjordes av hyresrätter, mer och mer övergått i en produktion av bostadsrätter och äganderätter. Detta är starkt knutet till att de allmännyttiga bostadsföretagens ställning kom att förändras under 1990-talet, vad gäller byggande. Anledningen var bland annat förändrade regler för subventioner. Samtidigt innebar den ekonomiska krisen, som tidigare nämnts, att det totala byggandet minskade.

Fastighetspriser och bostadslokaliseringar

Den svenska fastighetsmarknaden drabbades hårt av finanskrisen i början av 1990-talet. Krisen ledde till en negativ prisutveckling för såväl småhus och fritidshus som flerbostadshus. Denna utveckling redovisas i figur 10. När krisen 1994 sågs som överstånden började bostadsmarknaden successivt återhämta sig med stigande priser som följd. Åren efter finanskrisen får anses vara kännetecknad som en ekonomisk stabiliseringsperiod med en högkonjunktur efter millennieskiftet.

Konjunkturcykler

Marknadens syn på byggrätter varierar med konjunkturen, särskilt med hänsyn till hävstångseffekten i byggrättens prissättning. I figur 11 redovisas karakteristik på marknadens syn på byggrätter i hög- respektive lågkonjunktur.



Figur 11. Byggekongjunkturcykeln. Bostadsbyggandet följer en 20-års cykel, en så kallad byggekongjunkturcykel. Rytmen i byggekongjunkturcykeln styrs, enligt Långtidsutredningen, av kreditgivning och ovan beskriven tröghet i utbudet relativt efterfrågan. Källa: Långtidsutredningen¹² (2009)

Högkonjunktur med stigande fastighetspriser

- Eftersom fastighetspriserna stiger ger hävstångseffekten i exploateringskalkylen kraftigt stigande priser på byggrätter.
- I högkonjunktursens inledning stiger priset på byggrätterna snabbare än kostnaderna.
- Möjligheten till höga exploateringsvinster medför en brist på exploateringsmark.
- Kommunens prispolitik hinner inte anpassas till de stigande fastighetspriserna, vilket innebär en övrefterfrågan på kommunal exploateringsmark som resulterar i en brist på exploateringsmark i de mest attraktiva lägena.
- Bristen på mark i de mest attraktiva lägena, och stigande fastighetspriser, medger möjligheter att exploatera mark i lägen som tidigare inte varit tillräckligt attraktiva.
- Växande tomtköer.
- Byggmateriemarknaden och entreprenadmarknaden kan höja sina marginaler.
- Kommunerna ser möjligheter att ställa högre krav på exploatörerna och tuffare exploateringsavtal vilket, fördyrar exploateringen.
- Marknaden accepterar att projekt startas på spekulation innan det är fullt uthyrt eller sålt.
- Tiden som krävs för att hitta rätt köpare förlängs.

Lågkonjunktur med sjunkande fastighetspriser

- Eftersom fastighetspriserna sjunker ger hävstångseffekten i exploateringskalkylen kraftigt sjunkande priser på byggrätter.
- Projekt som inte är påbörjade stoppas och osålda produktionsstartade projekt rabatteras/prissänks.
- Låg eller obefintlig omsättning på marknaden för byggrätter.
- Utbudsöverskott på kommunal exploateringsmark. Kommunerna konkurrerar inbördes om investeringar.
- Delar av byggrätterna får ett teoretiskt negativt värde om de måste bebyggas omgående eftersom byggkostnaden överstiger betalningsviljan. Värdet i möjligheten att påbörja bygget vid ett senare tillfälle och avkastningen av den nuvarande användningen utgör marknadsvärdet av byggrätten.
- Endast möjligt att exploatera i de mest attraktiva lägena.
- Ingen spekulation och ökade krav på säkerheter för finansiering.
- Möjlighet till att omförhandla entreprenadavtal och sjunkande marginaler i entreprenad och byggmaterialbranschen.

¹² Bearbetning av ÖhrlingsPricewaterhouseCoopers AB, 2008.

Om lågkonjunkturen innebär ökade svårighet för privatpersoner att finansiera sitt boende, relativt företag, kommer det ske en förskjutning från byggnad av bostadsrätter till hyresrätter.

NÄRINGSLIVETS BEBYGGELSEUTVECKLING I SKÅNE

Hur stora markarealer som utnyttjas för industri-, kontors- och serviceändamål varierar kraftigt i Skåne. Karta 9 visar hur denna markanvändning upptar mest mark i Malmö, Lund, Helsingborg och Kristianstad. Det är också tydligt hur städerna Eslöv och Hässleholm, som ligger utmed Södra stambanan, har relativt stora områden som används för industri, kontors- och serviceändamål. Det är tänkbart att det i de sistnämnda städerna till stor del rör sig om förvaringslokaler där råvaror och färdiga produkter lagras i väntan på att distribueras på järnvägsnätet. Motsvarande gäller för hamnstäderna Landskrona och Trelleborg.

En del kommuner i sydvästra Skåne uppger att det är brist på mark för näringslivet samtidigt som det ofta finns en stark förväntan på kommunen att tillhandahålla mark för näringslivets behov. Brist på mark kan ha flera betydelser beroende på vad som efterfrågas. Det kan vara brist på mark utifrån planeringsstatus eller brist på just den mark som efterfrågas för tillfället. Det kan handla om:

- icke detaljplanerad mark,
- detaljplanerad mark,
- brist på mark till "rätt" pris,
- brist på mark i "rätt" läge,
- brist på mark överhuvudtaget,

Detta bör beaktas när man pratar om eventuell brist på mark. Med en ökad samverkan mellan kommuner i markfrågor ökar också chanserna att "rätt" läge kan upprättas någon annanstans än där det först var aktuellt. Det kan också konstateras att lägesfaktorn skapar förutsättningar för olika markanvändning. Viss typ av verksamhet eller boende går endast, och kanske knappt det, att förlägga i vissa lägen medan annan verksamhet eller annan typ av boende går att förlägga i fler geografiska lägen. I väldigt attraktiva lägen går det mesta att bygga.

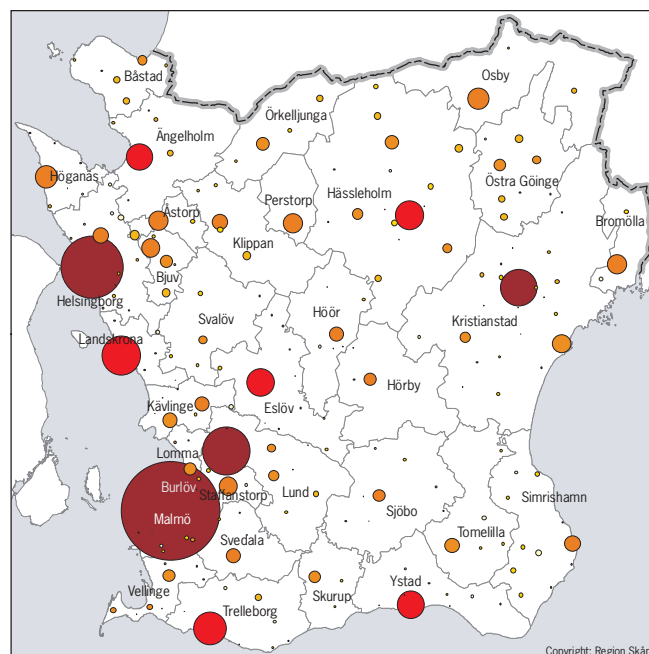
Företag har ofta långt framskridna planer och strategier och håller "mark i lager" tills det blir lönsamt att utnyttja eller avyttra, vilket förstärker signalerna om att det är brist på mark i vissa kommuner. Påståendet om markbrist blir då något missvisande eftersom mark finns, men den är uppbunden och ligger i lager. Detta marklager är inte speciellt kostsamt för

företag att hålla, men det kan ge betydande ekonomiskt tillskott vid en ökning av markvärdet.

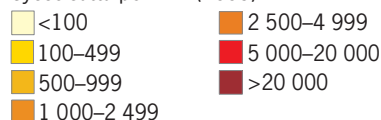
Industri

Den skånska industribebyggelsen vittnar om stora samhälleliga omvälvningar. Industrins roll för sysselsättning och samhälls-ekonomi har minskat sedan 1960-talet då den stod på topp. Den nya tjänsteekonomins bebyggelse är svårare att definiera, eftersom produktionsvärdena inte längre skapas i tydligt avgränsade industri- och verksamhetsområden. Idag betonas vikten av attraktiva och kreativa miljöer för att stimulera en högt utbildad arbetskraft med tillgänglighet till ett brett serviceutbud, företagskluster och så vidare. Också den traditionella industribebyggelsens lokalisering i förhållande till bostäder och infrastruktur har förändrats under hela 1900-talet.

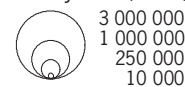
Skåne har stora bebyggda arealer, det är endast Västra Götalands län som har en större sammanlagd bebyggd yta. Det samma gäller för industrimarken. I Skåne är över 9 000 hektar mark avsedd för industriellt ändamål och den siffran är bara högre i Västra Götalands län med knappt 13 000 hektar. Sett till



Sysselsatta per km² (2005)



Lokalyta m² (2005)



Karta 9. Sysselsättningstäthet och lokalyta i Skånes tätorter. Kartan påvisar tydligt sambandet att ju större lokalyta desto högre sysselsättningstäthet. Ur kartan framgår också att lokalytorna i stor utsträckning koncentreras till ett mindre antal tätorter. Orter som Bjärred, Genarp, Höllviken och Rydebäck har, trots sin relativt stora befolkning (jämför karta 5), förhållandevis liten sammanlagd lokalyta. Dessa är typiska exempel på utpendlingsorter med en liten dagbefolkning. Lokalyta avser verksamhetslokaler så som industrilokaler, kontor, service etc. Offentliga byggnader som exempelvis skolor, vårdbyggnader och kulturbyggnader räknas dock inte hit. Källa: SCB (2009).

andelen industrimark av bebyggd yta är det bara Jönköpings län med 8,4 procent som har en högre andel än Skånes 8 procent. Detta kan jämföras med Stockholms läns 4,3 procent och Västra Götalands läns 7 procent. Industrinäringens markbehov ser givetvis olika ut i olika delar av landet och detta kan delvis förklara mönstret. Det finns dock anledning att fråga sig om mönstret kommer att vara detsamma om 50 år. Kanske finns det ur markanvändningsperspektiv ett mer effektivt sätt att lokalisera industrier och verksamheter.

Kontor och handel

Under högkonjunkturerna på 1980- och 1990-talen uppfördes i stor omfattning ny kontorsbebyggelse i de större tätorternas centrala delar. Central och halvcentral mark blev plötsligt

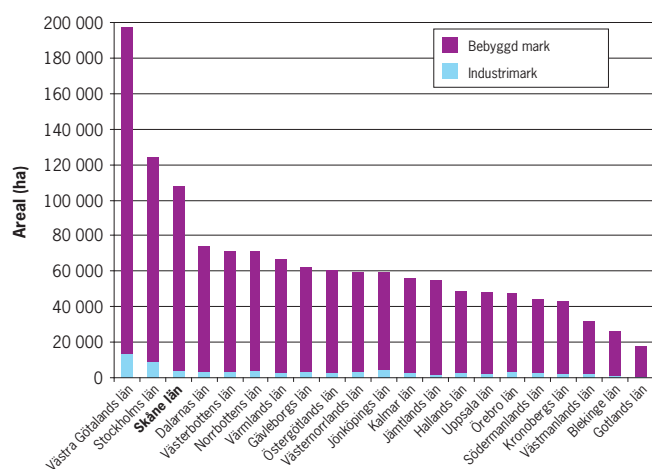
tillgänglig när hamnområden, industrier, trafikanläggningar, försvarsanläggningar med mera ändrat karaktär, lagts ner eller flyttat. I kunskaps- och informationsintensiva branscher efterfrågades centrala lägen. Kapital fanns för att investera i påkostade och inte sällan spektakulära byggnader. Dessa lägen har även visat sig attrahera till exempel utbildningsväsendet. I Malmö, Helsingborg, Kristianstad och Hässleholm är högskolans verksamheter lokaliserade i områden som fram tills nyligen haft ett helt annat innehåll.

Liksom industribyggelsen alltmer kommit att koncentreras till de perifera delarna av tätorterna, har även en liknande utveckling skett inom handeln. Lågprisvaruhus och köpcentrum har i stor utsträckning lokaliserat sig i externa lägen där markpriserna är låga och tillgängligheten med bil är god.

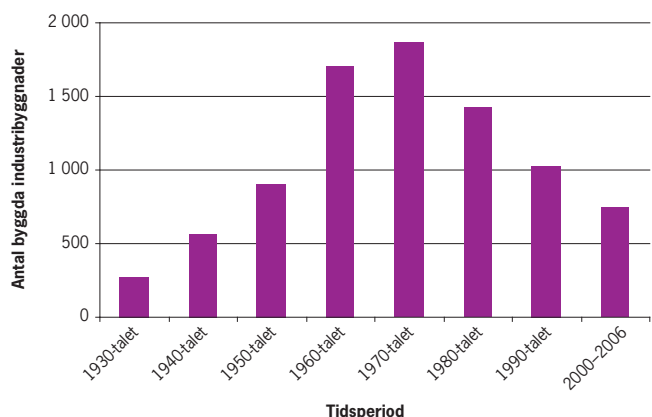
Fastighetspriser och verksamhetslokaliseringar

Olika markanvändning ger olika värde på marken och lägesfaktorn skapar förutsättningar för olika markanvändning. Därför går endast viss typ av verksamhet eller boende att förlägga i vissa lägen, medan annan verksamhet eller annan typ av boende går att förlägga i fler geografiska lägen. I väldigt goda lägen går det mesta att bygga, men det är inte säkert att den markanvändning som sannolikt leder till högst attraktivitet för regionen på lång sikt, och långsiktig hållbar tillväxt, leder till högst ”vinst” för den enskilda kommunen.

Ett exempel är området Vintrie Park vid Svågertorp i Malmö, ett attraktivt markområde i ett bra kommunikationsläge. Ett läge där det kanske skulle kunna gå att skapa ett nytt kontorsläge inriktat på att möta en efterfrågan från innovativa företag med en mix av traditionell kontorsyta och tillverkning/forskning. Men, Malmö stad kan sannolikt sälja denna mark för ett högre pris med markanvändning handel än om markanvändningen är kontor, en kontorsmarknad som dessutom är mer osäker.



Figur 12. Bebyggd mark och industrimark länsvis (2005). Skåne har den näst största bebyggda arealen och även den näst högsta andelen industrimark av bebyggd mark. Källa: SCB (2009)



Figur 13. Nybyggda industribyggnader i Skåne 1950–2006. Under den undersökta perioden uppfördes allra flest industribyggnader i Skåne under 1970-talet. Årtiondet markerade också början på den stora strukturomvandlingen som sedan dess reducerat antalet jobb i industrisektorn. Källa: Fastighetstaxeringsregistret (2008)

Exploateringskalkyl nya kontorsarbetsplatser

Värdering av byggrätt för kontor hyreshus	kr/m² LOA	kr/m² BTA
Hyresnivå kr/m²	1 900	1 583
Drift och underhållskostnader kr/m²	300	250
Driftnetto	1 600	1 333
Direktavkastning (%)	6,5	-
Värde	24 615	20 513
Övriga intäkter och bidrag	-	-
Summa	24 615	20 513
Byggkostnad	20 000	16 667
Transaktionskostnader	250	208
Exploateringskostnader	1 500	1 250
Kapitalkostnad	500	417
Exploateringsvinst	2 500	2 083
Summa	24 750	20 625
Värde byggrätt	-135	-112

Omvandlingstal mellan LOA och BTA, 1 m² LOA = 1,20 m² BTA

Tabell 2a. Värdering av byggrätt för kontor.

Källa: Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB (2008)

LOA = lokalyta BTA = bruttototalyta

I tabell 2a och 2b visas två olika schabloniserade exploateringskalkyler, en med handel och en med kontor i exempelvis Vintrie Park.

En ökad tillväxt i sysselsättning i Malmö skapar förutsättningar för bostadsexploatering i andra delar av regionen. Kranskommuner kan erbjuda mycket goda boendemiljöer som kan vara en avgörande faktor för om ett hushåll väljer att bosätta sig i Skåne. Ett exempel är bostadsområdet Stavstensudde i Trelleborg. Det området hade inte varit möjligt att bygga om det inte fanns en stor arbetsmarknad i Malmö. Alla kommuner kan inte erbjuda goda och varierade boendemiljöer och en stor arbetsmarknad samtidigt.

I kranskommuner är det, på ett liknande sätt som i exemplet Vintrie Park, viktigt att ta vara på och inte "slösa bort" sina bästa lägen på en markanvändning som kunde ha fungerat även i andra lägen. Det blir då viktigt att även här optimera markanvändning utifrån tillförd attraktionskraft. Det kan även handla om grad av exploatering, att skapa densitet och att fullt ut utnyttja bra kommunikationslägen. En högre tillväxt kommer att leda till ökat tryck på att mer jordbruksmark tas i

Exploateringskalkyl ny etablering av sällanköphandel

Värdering av byggrätt för handelsetablering	kr/m² LOA	kr/m² BTA
Hyresnivå kr/m²	1 500	1 364
Drift och underhållskostnader kr/m²	200	182
Driftnetto	1 300	1 182
Direktavkastning (%)	6,0	-
Värde	21 667	19 697
Övriga intäkter och bidrag	-	-
Summa	21 667	19 697
Byggkostnad	13 500	12 273
Transaktionskostnader	250	227
Exploateringskostnader	1 500	1 364
Kapitalkostnad	400	364
Exploateringsvinst	2 500	2 273
Summa	18 150	16 500
Värde byggrätt	3 517	3 197

Omvandlingstal mellan LOA och BTA, 1 m² LOA = 1,10 m² BTA

Tabell 2b. Värdering av byggrätt för handelsetablering.

Källa: Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB (2008)

LOA = lokalyta BTA = bruttototalyta

anspråk för byggande. Det är därför även ur denna synvinkel lämpligt att bra lägen har hög densitet. En stor flerkärnig region med väl utbyggd infrastruktur har goda förutsättningar att tillgodose olika hushålls boendepreferenser samtidigt som tillgången till en stor arbetsmarknad för dessa hushåll bibehålls. Med en god infrastruktur är det rimligt att anta att en hög ekonomisk tillväxt i en region leder till generellt högre bostadspriser i hela regionen. Högre bostadspriser skapar möjlighet att bygga mer där det redan byggs och i vissa fall att bygga där det tidigare inte var möjligt.

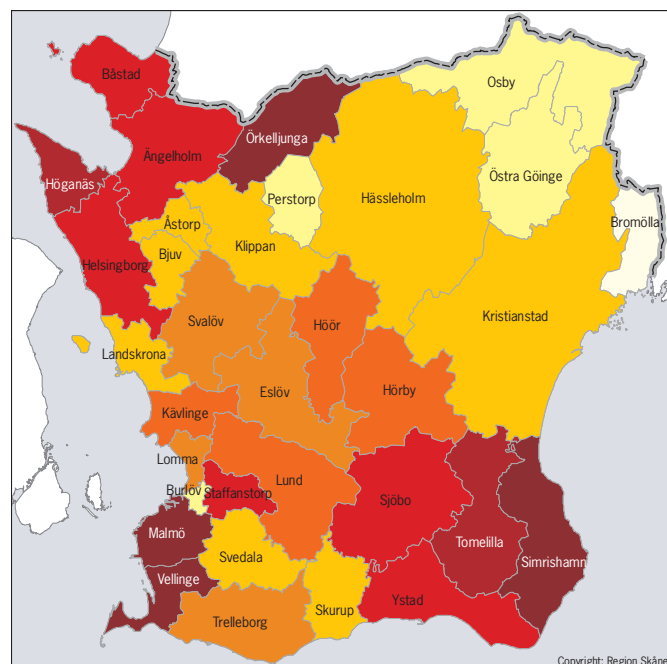
Det handlar om att bäst utnyttja de markområden som egentligen har förutsättningar för flera olika ändamål men som också är de enda markområden där viss markanvändning är möjlig. Det kan vara fallet som ovan med kontor, men det kan också handla om att bygga hyresrätter på de platser där betalningsviljan är tillräckligt hög för att exploateringskalkylen skall gå ihop.

Det går att bygga bostadsrätter på fler platser än det går att bygga hyresrätter. Det kan också vara så att det behövs en annan sammansättning, inte nödvändigtvis fler, av hyresrätter

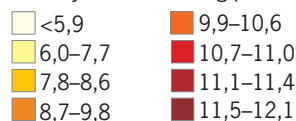
för att skapa en väl fungerande bostadsmarknad. Det är viktigt att skapa flyttkedjor i och mellan kommuner för att rörligheten på bostadsmarkanden skall fungera och för att hushåll ska kunna förändra sitt boende i takt med att deras familjesituation och boendepreferenser förändras.

Goda planeringsvillkor främjar nyetablering

För att kunna erbjuda goda villkor för företag är en stabil offentlig planering av största vikt. För de flesta företag är det nödvändigt att långsiktigt kunna planera sin verksamhet och detta måste de kommunala planavdelningarna och stadsbyggnadskontoren i möjligaste mån försöka tillmötesgå. Liksom en stabil offentlig planering är också det geografiska läget viktigt för företag. De primära faktorerna som historiskt sett legat till grund för ett företags lokalisering är tillgången på råvaror, energi, arbetskraft och marknad. Naturligtvis spelar de olika faktorerna olika stor roll för olika företag. Sett i ett globalt perspektiv tenderar arbetsintensiva verksamheter, som till exempel textilindustrin, att förlägga fabriker i låglöneländer, samtidigt som kunskapsorienterade företag lokaliseras i närhet till större städer, universitet och forskningsenheter, där tillgången på högutbildad arbetskraft är god.



Antal nystartade företag per 1000 invånare i Skånes kommuner (2007)



Karta 10. Antal nystartade företag per 1000 invånare i Skånes kommuner (2007). Notera att kartan visar situationen under ett specifikt år. På grund av bristande tillgång på statistik är utvecklingen i ett längre tidsperspektiv inte möjlig att redovisa. Källa: ITPS Publikationer (2009).

Ett kortare geografiskt avstånd till kunder, distributörer och liknande företagsverksamhet kan bidra till lägre transportkostnader och ökade agglomerationsfördelar (till exempel samlokalisering av olika delar i verksamheten och arbetskraftsutbyte). På så sätt kan arbetet effektiviseras och detta är exempel på hur strategiska lokaliseringar kan gagna företag ekonomiskt. Vid en regional jämförelse kan man se att antalet nya företag per invånare under 2007 var som högst i de nordvästra, sydvästra och sydöstra hörnen av Skåne, medan nyföretagandet per invånare var lägre i nordöstra Skåne och i Mellanskåne.

Även då man studerar hur många arbetstillfällen som dessa nya företag skapade framträder nordvästra Skåne, Malmö och Simrishamn. Men också Höör visar sig ha ett jämförelsevis stort antal anställda per nytt företag år 2007. När företag visar intresse av att etablera sig i en kommun är det viktigt att kommunen, innan sitt ställningstagande, antar ett helhetstänkande. Mot ekonomiska fördelar ska exempelvis medborgerliga och statliga intressen ställas. Sådana intressen kan gälla en lugn boendemiljö och att skydda värdefulla naturområden från exploatering. Men helhetstänkandet kan och bör också inbegripa planering för en blandad bebyggelse med mångfunktionsella områden.

En blandad bebyggelse kräver givetvis en högre tolerans gentemot lukt, buller och andra störande moment som bagerier, bilverkstäder och verksamheter av liknande karaktär kan innebära. Men kanske är dagens stadsinvånare beredda att göra sådana uppoffringar, mot att de ges en tryggare boendemiljö i en mer dynamisk stad. En förutsättning för en utveckling i denna riktning är dock att de tunga industrierna och de mest skrymmande och störande verksamheterna även fortsättningsvis placeras på behörigt avstånd från boendemiljöer.

Kanske befinner vi oss nu i slutfasen av den funktionsinriktade samhällsplanering som under stora delar av 1900-talet gått ut på att separera boende och verksamheter, fritid och arbete. Kanske kan en renässans för exempelvis verksamheter och bostäder i stadskärnan ersätta 1900-talets planeringsmodell och istället planera bostads- och verksamhetsområdena sida vid sida, eller kanske rentav kombinerade i en och samma byggrätt. Ett sådant stadsplanerande ger goda förutsättningar för småföretagande, samtidigt som det motverkar förslummade industriområden och bostadsområden som är tömda på människor under dygnets ljusa timmar. Dessutom kan minskad kriminalitet följa som en positiv effekt av att bostadsområden befolkas även dagtid.

MARKUTNYTTJANDE I GRÄNSOMRÅDEN

Med gränsområden menas här dels gränsområden mellan en tätort och dess omgivningar, dels gränsområden mellan kommuner. Gränsområden tenderar att behandlas styvmoderligt när det gäller markutnyttjande. Planerade nya områden i

gränstrakter föreslås ofta innehålla verksamheter som inte har så hög status, inte är önskvärda någon annanstans eller är beroende av hyfsat låga markpriser. Vindkraft är ett exempel, som kräver avstånd till (bostads-) bebyggelse och industrietableringar är ett annat exempel. I viss mån kan även större handelsetableringar sägas höra hit. Vad beror gränsområdesproblematiken på och vilka konsekvenser får den för upplevelsen av landskapet?

Ett par tolkningar kan vara dessa: Kommunernas centralorter ligger mindre ofta nära kommungränsen. Närheten till centralorten eller annan tätort utgör en attraktivitet i sig, och mycket mark planeras för bostadsexpansion i sådana lägen. I kommungränsen är det oftast som längst till tätortens icke kommersiella service i form av förskolor, skolor eller vård, en faktor, som innebär mindre bebyggelsetryck och i förlängningen färre boende. Eftersom närheten till bostäder är en dimensionerande faktor vid vindkraftplanering i Skåne är det därför inte konstigt att flera vindkraftsprojekt lokaliserats till områden i närheten till kommungränser. Vindkraft innebär stora visuella ingrepp i landskapet och det är alltid en grannliga uppgift att placera verken rätt. Drygt hälften av de skånska kommunerna har utnyttjat möjligheten att söka statliga bidrag till vindkraftsplanering. I den översiktliga planeringen är den mellankommunala samordningen lagstadgad, vilket borgar för en god och relativt samtidig dialog mellan flera av de skånska kommunerna. Några kommuner har också valt att göra ett gemensamt, tematiskt tillägg till respektive översiktsplan; Helsingborg, Höganäs och Ängelholm, vilka identifierade just vindkraften i det gemensamma gränsområdet som en viktig fråga att samarbeta kring.

Ett annat exempel på typiskt markutnyttjande i gränsområden är industrietableringar längs tätorters förbifarter eller andra större vägar i tätortens periferi. Det kan tyckas vara ett särskilt lämpligt markutnyttjande i områden, som ändå är både bullerstörda och störda i visuellt hänseende. Konsekvensen kan dock bli ensartade väglandskap utan större upplevelsevärden, på grund av industribyggnader och buskridåer där det som kunde ha uppfattats som en tätorts entréområde istället tenderar att bli en baksida. Funderingar om vad som händer, när marken intill förbifarten tagits i anspråk fullt ut, och tätortens vidare expansion står för dörren, uppstår också. Detta sätt att planera förstärker också den funktionsuppdelade staden och medverkar till att ta ytterligare jungfrulig mark i anspråk. Ett gott exempel på motsatsen – om än så länge på visionsstadiet – ger Malmö, som i dialog-PM 2009:1, *Hur kan Malmö växa hållbart* visar på exempel där den framtida funktionsblandade staden ska växa inåt.

Större externa handelsetableringar har en (bil-)resande befolkning som målgrupp och är förlagda intill större vägar, där markpriset är lägre vilket underlättar att kunna erbjuda gratis

parkeringar, vilket i sin tur säkert bidrar till deras popularitet. Externa handelsetableringar innebär påfrestningar för citykärnors affärer och ”köptroheten” i de skånska kommunerna är relativt låg, delvis beroende på närheten till nästa stad/kommun/handelscentrum. Detta har på senare tid lett till kraftiga mellankommunala protester mot såväl nyetableringar som utvidgningar av befintliga köpcentrum.

Den regionala nivån saknar idag möjligheter att mer kraftfullt agera för att lösa denna typ av konflikter. Men konflikterna är verkligen angelägna att lösa. När alla etableringar konkurrerar med varandra, är det oundvikligen så att vissa etableringar, eller i värsta fall, hela centra slås ut. I dess spår följer irreversibla spår i mark och landskap i form av vägar och andra hårdgjorda ytor. P-platser är här ett särskilt problem, då de utgör mycket stora, ofta hårdgjorda ytor, vilka ger konsekvenser på dagvattenhantering, översvämningsproblematik, grundvattenförorening, samhällsekonomi och så vidare.

LÄGESEGENSKAPER

Givetvis efterfrågas olika lägesegenskaper beroende på hur marken är tänkt att användas. Att vissa områden har ett högre exploateringstryck än andra kan direkt kopplas till områdets lägesegenskaper. Lägesegenskaperna säger något om var området är lokaliserat i förhållande till vissa faktorer. Exempel på sådana faktorer kan vara infrastruktur, kollektivtrafik, kundkrets och distributörer men det kan också vara frågan om faktorer som är knutna till topografin, som till exempel kustlinjen, höjdskillnader och vegetation. De topografiska faktorerna kan påverka i vilken utsträckning området kan bebyggas och påverkar därmed också bruksvärdet på marken. Övriga faktorer som påverkar var lokalisering sker är platsens image och attraktionskraft, vilket är mer subtilt och outtalat och därmed svårare att planera för. Vad som fungerar som identitetsskapande faktorer förändras ofta över tiden och kan i en mening verka som motreaktioner mot varandra. Det som en gång fungerar som en attraktionskraft kan några år senare ha mist sin effekt och vice versa.

I gynnsamma lägen i tillväxtregioner och i anslutning till tätorter uppkommer förväntningar om att marken inom en överskådlig framtid skall införlivas i staden. Markvärdet i dessa lägen delas upp i ett avkastningsvärde av den nuvarande användningen och förväntningsvärdet. På grund av planmonopolet kan uttalanden av kommunpolitiker bidra till förväntningsvärden. Mer konkret uppkommer förväntningsvärden till följd av att mark får ändrad användning vid förnyelsen av översiktsplanen, vid upprättande av en fördjupad översiktsplan och vid större infrastruktursatsningar som möjliggör ökad tillgänglighet till marken. När detaljplan vinner laga kraft övergår förväntningsvärdet till råtomtvärde då det under detaljplanens genomförandetid (5–15 år) finns en garanterad byggrätt.

Värdet av exploateringsmarken bestäms av fastighetsmarknaden, fastighetens läge samt villkoren i detaljplanen. Fastighetens lägesmässiga attraktivitet bestäms av vilken typ av användning detaljplanen medger.

Nedan redovisas några betydande lägesegenskaper för olika ändamål. För vissa typer av verksamhet kan en kombination av ändamål kräva en kombination av lägesegenskaper.

Industri

- Logistikläget, det vill säga tillgänglighet med lastbil, tåg, närhet till hamn och flygplats.
- Avstånd till marknaden, det vill säga avståndet till industrins kunder.
- Tillgång till utbildad arbetskraft.
- Tillgång till tillväxtskapande effekter i teknologi- och kunskapskluster (lägesegenskapens tyngd är beroende på teknikinnehållet i verksamheten).

Kontor

- Avstånd till marknaden, närhet till kunder.
- Tillgång till utbildad arbetskraft.
- Image, det vill säga närvaro i ett läge som kan förknippas med hyresgästens vision och företagsidé.
- Närhet till kommunikationer, det vill säga parkeringsmöjligheter, tillgång till internationell flygplats och andra allmänna kommunikationer.

Bostäder

- God boendemiljö.
- Närhet till service och allmänna kommunikationer.
- Närhet till en växande arbetsmarknad.

Om ovanstående punkter är uppfyllda finns det goda möjligheter till exploatering av marken.

BOENDEPREFERENSER

Med boendepreferenser menas undersökningar av vilka slags bostäder (hustyp, storlek och upplåtelseform) som efterfrågas och i vilka slags omgivningar dessa bostäder är belägna.

Livscykel

Var i livet man befinner sig har stor betydelse för hur människor väljer att bosätta sig. Livscykeln är en populär modell för att analysera valet av bostad. Den utgår från att människan har skilda behov i olika faser av livscykeln beroende på ålder, kön och familj. De olika behoven kan generera flyttningar. De olika stadierna i livscykeln kan indelas i perioderna före och efter

barnen (giftermål, första barnet börjar skolan, äldsta barnet börjar i högstadiet, barnen flyttar hemifrån, partnern dör och man blir ensam). Innan barnen väljer många att bo i billiga citylägenheter, medan man företrädesvis väljer större, bekvämare och mindre centrala lägenheter eller enfamiljshus under barnperioden. Föreställningen om att det är bättre för barn att bo på en liten ort är mycket vanlig bland unga människor som bor utanför storstäderna. Många familjer som väljer att lämna staden för ett liv på landsbygden gör det i avsikt att ge barnen en bättre uppväxtmiljö. Sedan kommer utbildningstiden och ungdomarna lämnar sin hemort vilket skapar nya preferenser och styr i ett längre tidsperspektiv därmed valet av framtida bostadsort. När barnen flyttat hemifrån väljer man en mindre bostad tills man har behov av institutionell vård.

Livsstil

För att förstå och förklara hushållens bostadsval måste hänsyn tas till socioekonomiska faktorer och livscykeln. Utbildningsnivå, arbetsförhållanden, inkomst och bostadsort ger materiella ramar för livet och är rimligtvis också bestämmande för bostadsvalet. Detta är dock inte hela förklaringen då det finns hushåll som skulle ha råd att bo i småhus men som inte gör det. Det kan förklaras med hur livsstilen påverkar valet av boende. Livsstil är den mest individbaserade nivån där erfarenheter, talanger och smak samlas. Olika livsstilskaraktärer (till exempel familister, karriärister, kosmopoliter) finns inte renodlat i var sin boendeform och barnfamiljer bor även i innerstaden.

Boendekarriären

Boendekarriär är idén om att hushållet genomlöper en slags normalutveckling under familjecykeln när det gäller bostadsstorlek, bostadstyp och upplåtelseform och är en kombination av familjecykeln och boendeformen över tiden. I de undersökningar som gjorts finns det däremot en spridning i faktisk bostadskonsumtion mellan hushåll i samma skede i livscykeln. Föreställningarna om en plats är en viktig aspekt för var vi väljer att bosätta oss.

Den mentala bilden av en plats har ofta större betydelse än de faktiska förhållandena på platsen. Den utgörs i betydande utsträckning av subjektivt upplevda och inte objektivt uppmätta förhållanden. Det gäller både hur man upplever och värderar den sociala och fysiska omgivningen.

Det är viktigt att skilja mellan boendepreferenser under ideala förhållanden. Det vill säga om hushållen fritt kan välja mellan alternativen på bostadsmarknaden och de uttalade önskemål som finns, när det gäller bostäder som de faktiskt skulle kunna flytta till i en realistisk situation där hushållen tar hänsyn till sina ekonomiska förhållanden och det som marknaden har att erbjuda, i förhållande till dessa begränsningar.

Förändringar i hushållens storlek och sammansättning, giftermål och skilsmässor är också tillfällen där flyttning är nödvändigt. Det som kan påverka hushåll att flytta från en ort kan vara negativa förhållanden på hemorten som till exempel arbetslöshet, slum, svag ekonomi och så vidare. Medan det som påverkar hushåll att flytta till en ort utgörs av attraktionskraften hos inflyttningssorten. En tvåförsörjarfamilj är mer trögrörlig än enförsörjarfamiljen eftersom det blir svårare att finna en arbetsmarknad där bådadas behov sammanfaller. Dessa familjer kan därför vara i behov av en bostadsregion med ett rikt utbud av arbetstillfällen inom pendlingsavstånd.

Det finns skillnader i var man väljer att bosätta sig, och allt kan inte förklaras genom livscykel och livsstil, men ett mönster som framträder är att:

- unga ensamstående med lägre inkomst bor i hyresrätt,
- ensamstående med högre inkomst bor i bostadsrätt,
- yngre sambos utan barn bor i hyresrätt,
- barnfamiljer (oberoende av inkomst) bor helst i småhus med äganderätt,
- ensamstående med barn bor i hyresrätt,
- äldre par bor ofta kvar i sina småhus,
- ensamstående äldre (ofta kvinnor) bor i hyresrätt.

Slutsatser

- ▶ Sedan 1960-talet har stadsbyggnadsprinciper, ökad bostadsyta och den platskrävande bilen med utbyggda trafiksystem som följd, lett till att våra städer tillåts att breda ut sig på ytan.
- ▶ Det är varken önskvärt eller troligt att tätortsutvecklingen kommer att avstanna. Men det är i en mer yteffektiv planering som det skapas möjligheter till robusta strukturer.
- ▶ Förtätning får inte ske på bekostnad av mötesplatser, grönytor för rekreation och kulturmiljöer. Det är därför viktigt att använda sig av yteffektiva lösningar som till exempel underjordiska parkeringshus, nedgrävd infrastruktur och överbyggda stationer, även om det medför initialt dyrare lösningar. Buller och vibrationer kan till exempel byggas bort genom fasadlösningar istället för att anlägga skyddszoner.
- ▶ En stadskvalitetsmässig utveckling av livsmiljön får inte förhindras av ekonomiska faktorer, därför är det viktigt att tillåta initialt dyrare lösningar.
- ▶ För att uppnå en mer hållbar planering av den fysiska miljön är kunskap om såväl människors som näringslivets preferenser vad gäller etableringsvilja, rörelsemönster och boendestrukturer nödvändig.
- ▶ I lågkonjunktur är lägesegenskaperna viktigare. Det går bara att bygga i de mest attraktiva lägena. Kraven på kvalitet och bra byggande tillsammans med noggrannare överväganden ger ofta ett långsiktigt bättre resultat.
- ▶ En flerkärnig region med väl utbyggd infrastruktur har goda förutsättningar att tillgodose olika boendepreferenser och samtidigt ge individen tillgänglighet till en stor arbetsmarknad.
- ▶ I Skåne finns det stora möjligheter att förtäta bebyggelsen då det inte finns några naturliga hinder så som berg och vatten för att exploatera.
- ▶ Idag betonas vikten av attraktiva och kreativa miljöer för att stimulera en högutbildad arbetskraft.

Transportinfrastruktur



Transportinfrastruktur

Här beskrivs transportinfrastrukturens växelverkan med bebyggelsen samt den attraktiva kollektivtrafikens förutsättningar. De stationsnära områdenas potential för ett ökat kollektivtrafikresande belyses och konflikter i markutnyttjande kring infrastrukturfrågor uppmärksammas i korthet.

TRANSPORTSYSTEMET

BEBYGGELSE OCH TRANSPORTINFRASTRUKTUR har en växelverkande effekt. Markanvändning i betydelsen hur, var och för vad det byggs, utgör en av grundförutsättningarna för trafiksystem och transporter. En andra förutsättning är förstås transportsystemet i sig som består av fast infrastruktur och trafikering. Bebyggelsen påverkar infrastrukturen och infrastrukturen påverkar bebyggelsen. Genom att transportinfrastruktur skapar tillgänglighet kan det påverka ett områdes lämplighet och attraktivitet för olika verksamheter. Normalt antar man att en hög tillgänglighet är attraktivt för såväl boende som verksamheter och därigenom kan transportinfrastrukturen driva bebyggelseutvecklingen.

Genom att skapa god tillgänglighet kan det vara möjligt att ge förutsättningar för bebyggelse med hög täthet. En tät eller en gles bebyggelse påverkar transportsystemet på så vis att det påverkar antalet resor som görs, resornas längd samt val av färdmedel. Men markanvändningen i ett område påverkar inte bara de boendes resor utan även hur resor och transporter sker i ett senare led. Det kan exempelvis påverka hur leveranser och uppsamlingstrafik till hushållen bedrivs och hur offentlig och kommersiell service kan organiseras, givet en markanvändning. Markanvändning påverkar således transporterna i flera led genom en komplex kedja av beroenden.

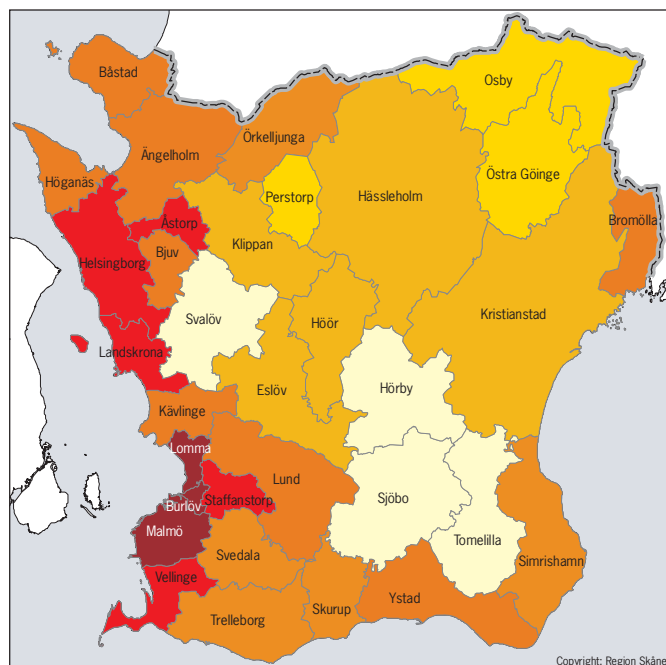
Den infrastruktur som används för att transportera människor och varor över land i Skåne upptar åtskillig yta och den förefaller att öka. Stora kapacitetsproblem, i synnerhet på västra sidan, riskerar att skapa konflikter om mark mellan transportsystemets behov av fler järnvägsspår och förbättrat vägnät, och å andra sidan annan markanvändning. För effektivare samhällsplanering bör markanvändning och transporter betraktas som ett integrerat system där förändring i det ena ger återverkningar i det andra.

I Stockholms län utgörs 16,8 procent av den bebyggda marken av ytor för vägar och järnvägar. För Västra Götalands län är siffran 24,4 procent, medan den för Skåne är 25,8 procent. Den relativt låga andelen i Stockholm kan tänkas bero på att de naturliga barriärerna i landskapet, som till exempel vattnet utgör, har tvingat stockholmarna att bygga tätare och utnyttja landytorna mer effektivt. Tunnelbanesystemet är också ett markeffektivt transportmedel med stor kapacitet. En ytterligare tänkbar orsak till den lägre andelen infrastruktur av bebyggd mark i Stockholms län, jämfört med Skåne, kan vara skillnader i stadsbyggnadsprinciper och markanvändningspolicy. Se karta 11 för en jämförelse mellan de skånska kommunernas procentuella andel av totalytan som utgörs av väg- eller järnvägsinfrastruktur.

Buller och utsläpp

Transportinfrastruktur innebär inte bara ökad tillgänglighet. Den genererar också vissa störningar i form av buller och utsläpp som påverkar ett områdes attraktivitet som plats att bo och arbeta på. Infrastrukturen behöver utrymme för att kunna utföra transporter på ett effektivt sätt och det behövs yta för uppställning av fordon som inte är i trafik samt skyddszoner för buller och utsläpp. Utöver detta tillkommer impediment, det vill säga den yta som blir ”över”, och den är svår att hitta funktionella användningsområden till.

Buller följer dessutom i infrastrukturens och transportsystemets spår. Sedan 2004 finns miljö kvalitetsnormer som reglerar buller. Direktivet om bedömning och hantering av omgivningsbuller syftar till att samordna bullerarbetet i EU, genom gemensamma bullermått, gemensamma kartläggnings- och bedömningsmetoder, information till allmänheten och fastställda handlingsplaner. Direktivet ska också vara en grund för åtgärder för att minska buller från större källor, i synnerhet



Procentuell andel landyta per kommun som utgörs av väg- eller järnvägsinfrastruktur (2008)

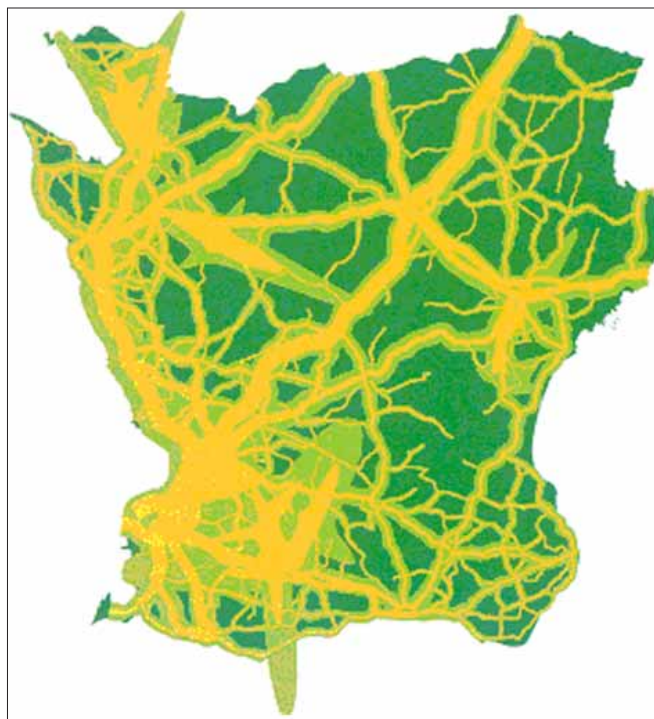
<1,20 %	1,50–1,99 %
1,20–1,29 %	2,00–2,99 %
1,30–1,39 %	3,00–6,20 %
1,40–1,49 %	

Karta 11. Procentuell andel landyta per kommun som utgörs av väg- eller järnvägsinfrastruktur (2008). I den beräknade ytan ingår inte områden för banvallar, bullervallar, bangårdar, skyddszoner, eller annan impedimentmark utan endast hårdgjord yta för järnvägsspår och vägar farbara med bil. Inräknat även den omgivande vägmarken, kan mängden mark som tas i anspråk för transportinfrastruktur utgöra i det närmaste det dubbla mot det nu angivna. De västra kustkommunerna, och i synnerhet Malmö och Burlöv har procentuellt sett den största mängden mark avsatt till väg- och järnvägsändamål i Skåne. Källa: Banverket och Vägverket (2008).

väg- och järnvägsfordon och infrastruktur, flygplan och helikoptrar samt större industriell verksamhet. I svensk lagstiftning återfinns detta i en förordning om bedömning och hantering av omgivningsbuller.

EU-länderna har fått i uppgift att kartlägga hur många människor som är exponerade för buller. I den första fasen som avser förhållandena 2006, ingår kommuner med fler än 250 000 invånare, vägar med mer än 6 miljoner fordon per år, järnvägar med mer än 60 000 tåg per år och flygplatser med mer än 50 000 flygrörelser per år. Utifrån kartläggning av bullernivåer och beräkning av antalet exponerade personer har ansvariga trafikverk och kommuner utarbetat åtgärdsprogram.

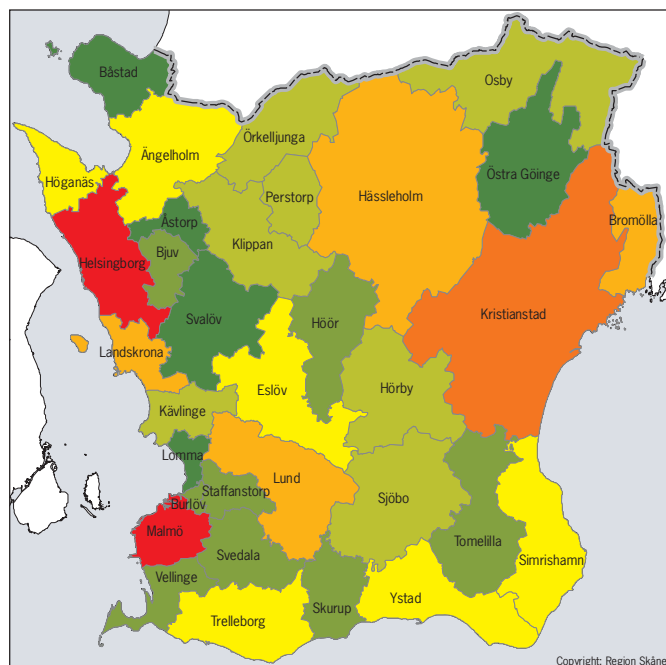
I första fasen som rapporterats till EU-kommissionen 30 december 2007 har Stockholm, Göteborg och Malmö kartlagt buller från vägtrafik, spårtrafik och flygplatser samt stora industrier och hamnar inom kommunerna. Vägverket kartlade cirka 238 mil vägar, Banverket kartlade cirka 31 mil järnvägar och Transportstyrelsen kartlade bullret vid Arlanda



Karta 12. Skånes ekvivalenta bullernivåer. I de mörkgröna områdena ligger ekvivalentnivåerna under 30 dBA. Ekvivalentnivåerna i de ljusgröna områdena ligger mellan 30 och 40 dBA, medan ekvivalentnivån i de gula områdena ligger över 40 dBA. Källa: Länsstyrelsen i Skåne län (2009).

och Landvetter. Naturvårdsverket har sammanställt och rapporterat dessa uppgifter.

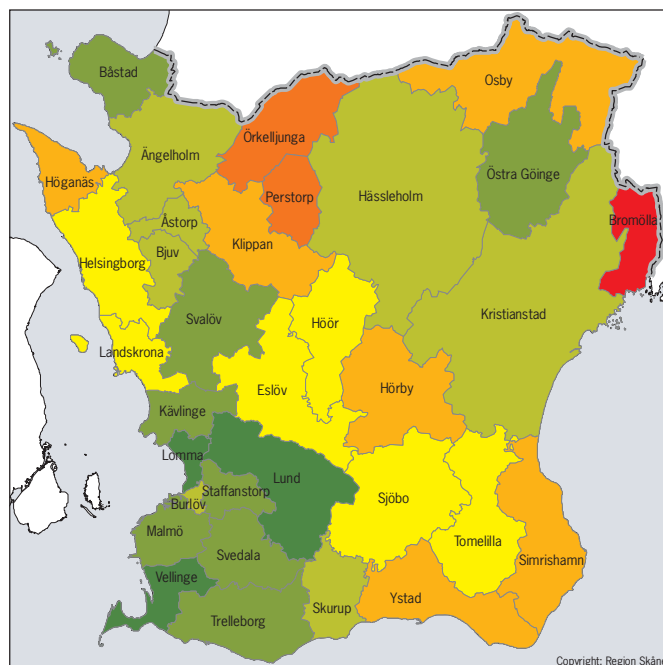
År 2011, i den andra fasen, omfattas även kommuner med mer än 100 000 invånare, vägar med mer än tre miljoner fordon per år och järnvägar med mer än 30 000 tåg per år. Därefter ska kartläggning och åtgärdsprogram upprepas vart femte år. Samtidigt växer kunskapen om hur bullerproblem kan förebyggas och byggnadstekniska framsteg görs. Framstegen kan exempelvis gälla olika fasadlösningar som på ett effektivt sätt förhindrar en bullrig utomhusmiljö att sprida sig innanför byggnadsväggarna. Det är med tekniska innovationer som man kan möjliggöra bostadsbyggande intill exempelvis järnvägsstationer och i förlängningen åstadkomma en tätare tätortsstruktur. I karta 12 redovisas bullernivåer från flygtrafik, järnväg och större vägar i Skåne. De mörkgröna områdena, som klassas som tysta, har en ekvivalentnivå som inte överstiger 30 dBA, medan ekvivalentnivån i de gula områdena ligger över 40 dBA. Kartan illustrerar på ett tydligt sätt skillnaderna som finns i Skåne. I stora delar av sydvästra och nordvästra Skåne finns det i stort sett inga tysta områden. Övriga Skåne besitter dock fortfarande stora tysta områden, vilka rymmer stora värden, inte minst ur rekreationssynpunkt.



Utsläpp av kväveoxider, NO_x, per år (2004)



Karta 13a. Utsläpp av kväveoxider per år i Skånes kommuner (2004). De befolkningsmässigt största kommunerna är också de som släpper ut mest kväveoxider. Noterbart är dock att Malmö stad, som hyser mer än dubbelt så stor befolkning som Helsingborgs stad, endast släpper ut omkring 12 % mer kväveoxider än Helsingborg. Observera att här redovisade uppgifter bör tolkas med försiktighet då saknade eller felaktiga uppgifter från enskilda företag kan få stort statistiskt genomslag, samt att statistik efter år 2005 inte är tillgänglig på grund av SCB:s sekretessbestämmelser. Källa: Länsstyrelsen i Skåne län (2009).



Utsläpp av kväveoxider, NO_x, per år och invånare (2004)



Karta 13b. Utsläpp av kväveoxider per år och invånare i Skånes kommuner (2004). Räknat per invånare ser mönstret annorlunda ut och mindre kommuner som Bromölla, Perstorp och Höganäs hamnar högt upp i utsläppsstatistiken. Observera att här redovisade uppgifter bör tolkas med försiktighet då saknade eller felaktiga uppgifter från enskilda företag kan få stort statistiskt genomslag, samt att statistik efter år 2005 inte är tillgänglig på grund av SCB:s sekretessbestämmelser. Källa: Länsstyrelsen i Skåne län (2009).

Vägförhållanden står för en stor del av luftföroreningarna. I våra största städers centrala delar kan vi räkna med att upp till 90 procent av luftföroreningarna härstammar från trafiken. Trafikens utsläpp av kväveoxider bidrar tillsammans med kolväten till bildning av marknära ozon, vilket skadar fotosyntesen hos växter och irriterar slemhinnorna hos djur och människor. Andra stora källor till utsläpp av kväveoxider är tillverkningsindustrier som exempelvis massfabriker.

Bilansvändningen stiger fortfarande och även om allt fler bilmodeller blir miljöklassade finns trängselproblematiken kvar. Fler fordon som ska samsas om samma gatuutrymme innebär inte bara en ökad risk för olyckor, utan också försämrade stadskvaliteter. Här spelar kollektivtrafiken en viktig roll. En roll som kan bli än viktigare i framtiden.

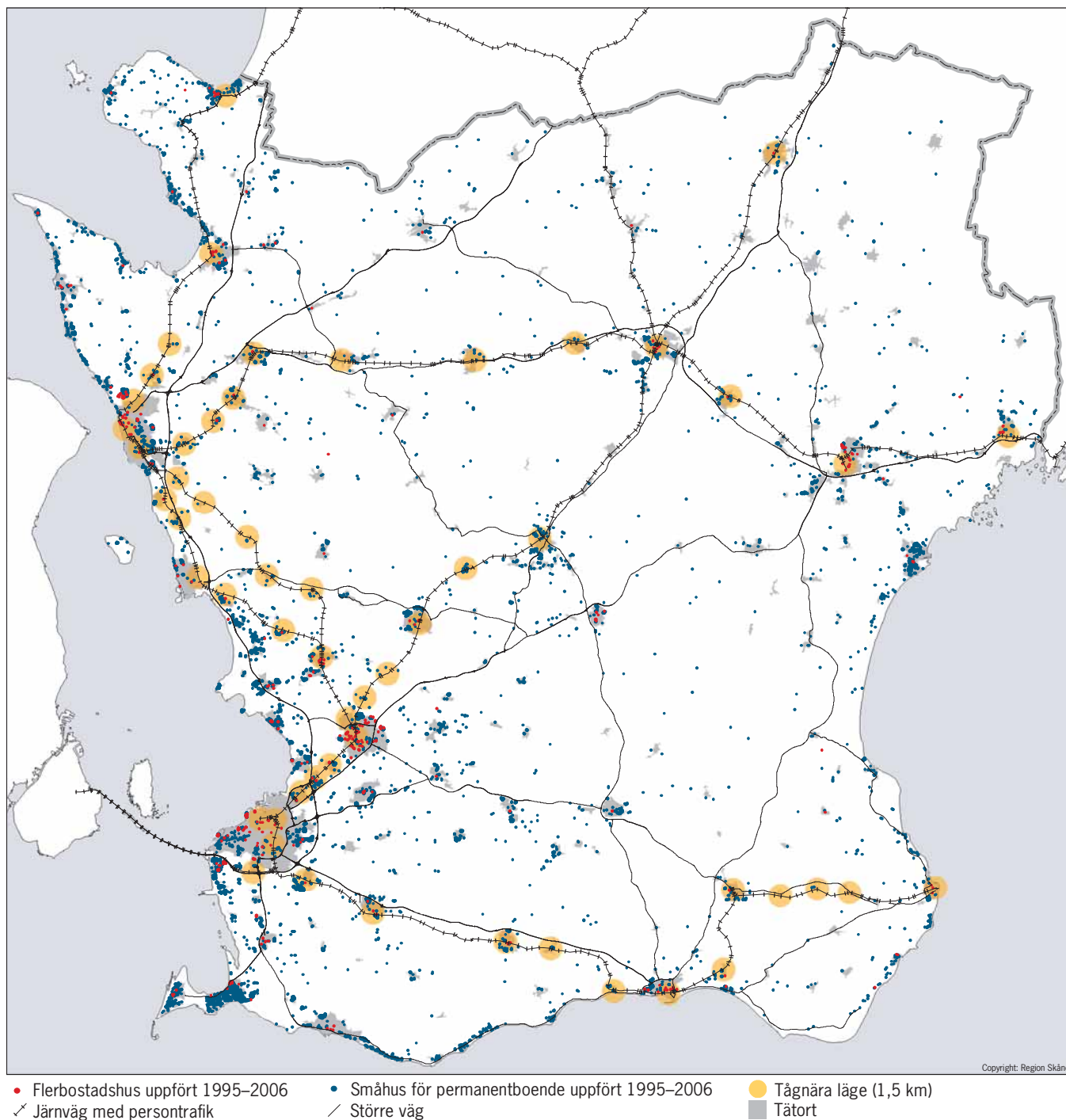
KOLLEKTIVTRAFIK

En kollektivtrafik som anses attraktiv bygger på ett effektivt kollektivtrafiksystem, vilket är ett system som behöver goda fysiska förutsättningar för att fungera och som i sin tur kräver

goda ekonomiska villkor. Det handlar i mångt och mycket om en väl utbyggd trafikinfrastruktur och en tät bebyggd miljö, med ett nät av gång- och cykelvägar. Men det handlar också om ett tekniskt system som medger smidiga övergångar mellan linjer och trafikslag samt tillräcklig passagerarkapacitet och tillförlitlighet i tidtabellerna. Bra kollektivtrafik handlar om en hög grad av tillgänglighet och pålitlighet för alla resenärer, oavsett fysisk och mental förmåga.

Kollektivtrafiknära områden

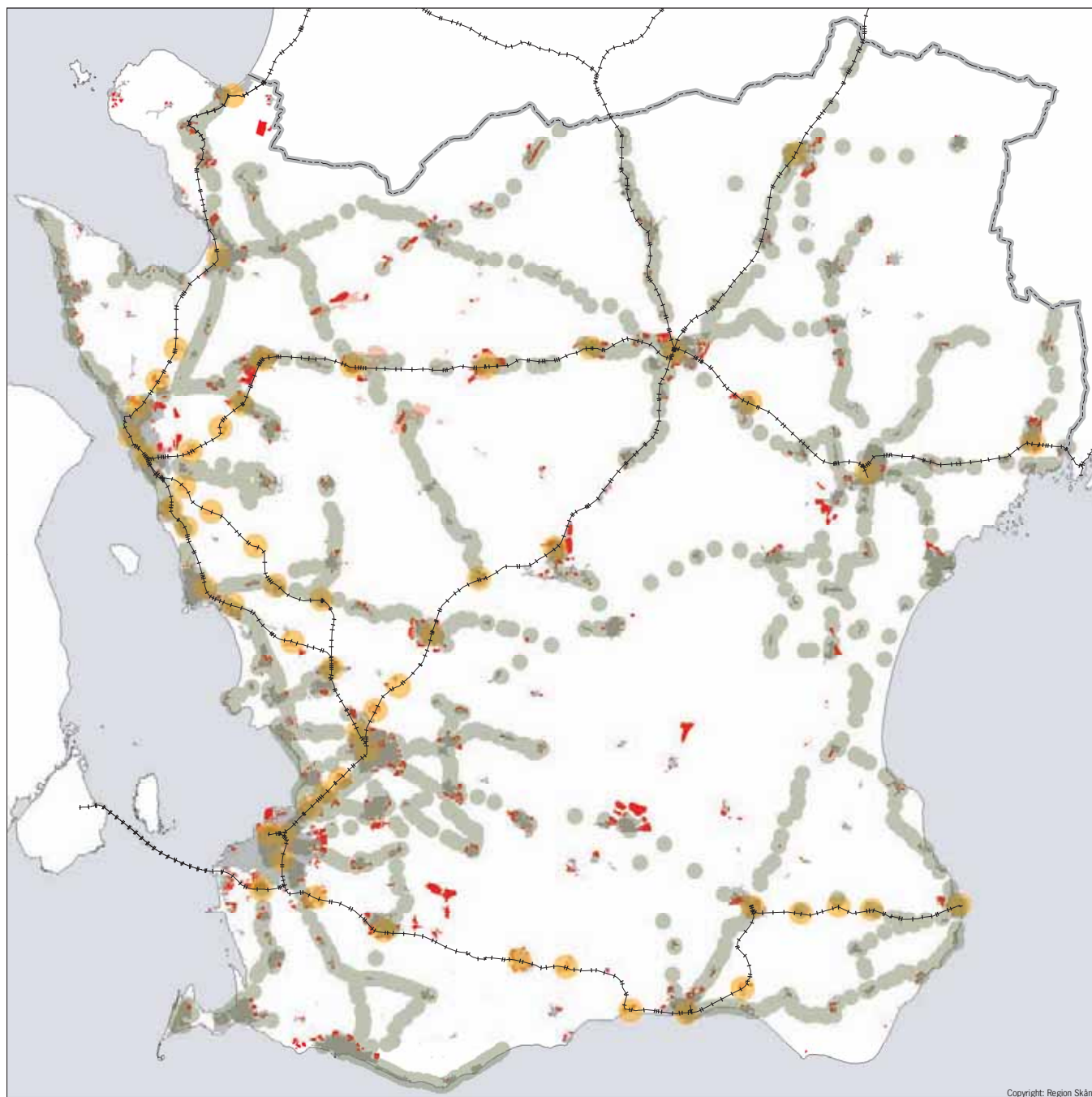
Områden kring kollektivtrafikens knutpunkter, stationer och hållplatser för tåg och buss, har av många konstaterats som viktiga framtida exploateringslägen. Vad som planeras i dessa områden har stor betydelse för huruvida målen om ökat kollektivtrafikresande i Skåne ska uppnås eller inte. I en utbredd stad blir utgifterna för gator, vägar och ledningar högre än i en tät, samtidigt som underlaget och möjligheterna till kollektivtrafikförsörjning blir sämre. Med en glesare bebyggelse krävs det också ett större transportarbete att ta sig till och från arbetsplatser.



Karta 14. Bostadsbebyggelse tillkommen 1995–2006 och Skånes tågnära lägen. Källa: Fastighetsregistret och Lantmäterimyndigheten (2008).

Inför en ökande efterfrågan på mark för tätortsexpansion rekommenderas en planering inriktad på att motverka utspridning av tätorterna. Detta ska åstadkommas genom satsningar på omvandling och förtätning framför ianspråktagande av ny mark, samt ett större värnande om öppna landskapsstråk. I stora delar av Skåne finns idag en väl utbyggd kollektivtrafik och en mängd buss- och tågnära lägen med en stor förtätnings-

potential, inte minst på höjden. I strävan efter ett mer hållbart Skåne är det naturligt att i första hand planera för exploatering i dessa områden. Enligt konjunkturcykeln (se figur 11) borde attraktiva lägen, som stationsnära lägen får anses vara, bebyggas i hög utsträckning. På de mindre stationsorterna där även småhus uppförs i stationsnära lägen tycks det också fortfarande finnas möjlighet att förtäta centrala områden.



Copyright: Region Skåne

- Planerad bebyggelse enligt Länsstyrelsens ÖP-sammanställning (2006)
- Planerad förtätning enligt Länsstyrelsens ÖP-sammanställning (2006)
- Tågnära läge (1,5 km)
- ✓ Järnväg med persontrafik
- Bussnära läge (1 km)
- Tätort

Karta 15. Planerade områden för bebyggelse och förtätning i Skånes kollektivtrafikhärlägen (1,0 kilometer till busshällplats och 1,5 kilometer till station).

I kartan redovisas ej de bussnärlägen som ligger utmed svaga sträcker (Skånetrafikens klassificering). Källa: Länsstyrelsen i Skåne läns ÖP-sammanställning (2006) och Skånetrafikens Strategi för busstrafiken (2006).

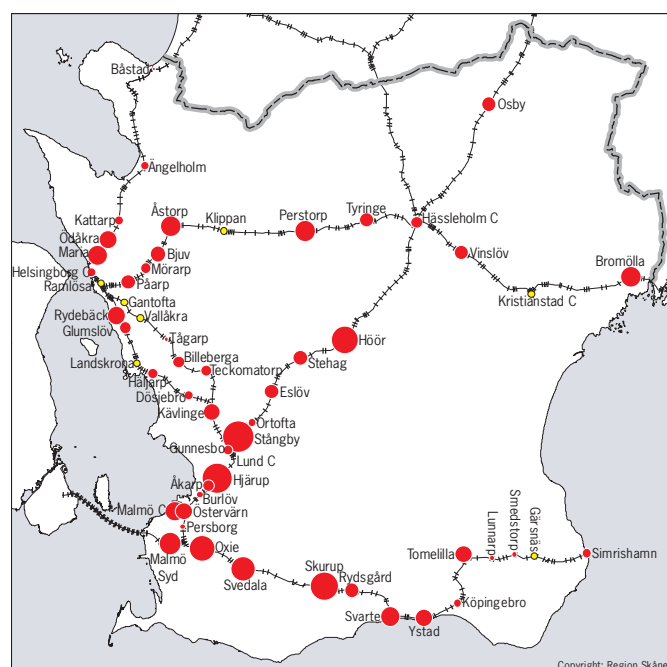
Karta 14 redogör för samtliga småhus och flerbostadshus uppförda under perioden 1995–2006. Något direkt mönster kring hur bostadsbebyggelsen uppförts i förhållande till Skånes tågstationer under denna period kan inte påvisas. Vissa regionala skillnader finns dock. Det är tydligt hur de kustnära områdena exploaterats i högre grad än de stationsnära. Det ska dock sägas att stationsnära mark ofta till stor del redan är exploaterad på ett sätt som inte möjliggör uppförande av nya flerbostadshus och småhus. Detta gäller i synnerhet i de större städerna. Att marken är bebyggd utesluter dock inte att ytterligare förtätning är möjlig.

En dansk studie, *Stationsnærhedspolitikken i hovedstadsområdet – baggrund og effekter*, har visat att om bostad eller arbetsplats ligger inom en zon av 600 meter från en järnvägsstation är chansen att man ställer bilen och istället åker kollektivt som störst. Allra störst effekt på resandet med kollektivtrafik ger en lokalisering av arbets- och besöksintensiva

verksamheter inom 600 meters avstånd från en station.

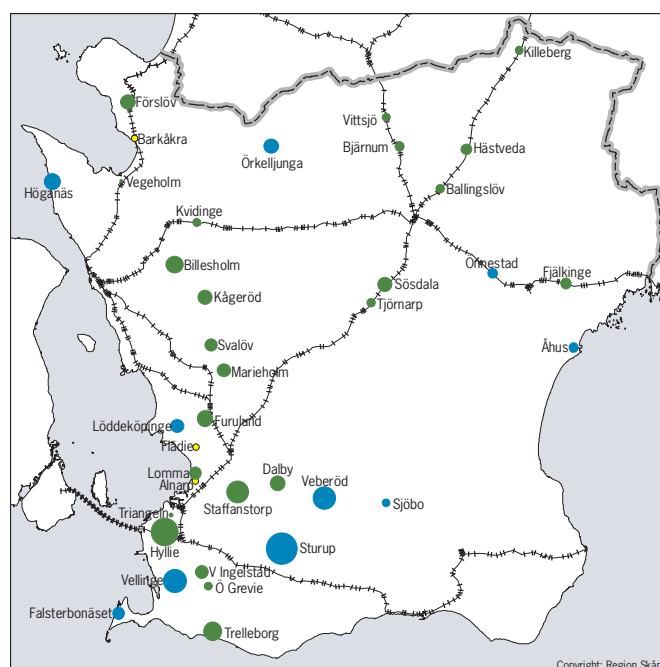
Ur ett hållbarhetsperspektiv är detta mycket viktigt att beakta. Skånetrafiken har utifrån studier också ställt upp ett antal brytvärden för hur långt det anses rimligt att förflytta sig till och från en järnvägsstation eller busshållplats, beroende på trafikslag.¹³ För stadsbuss är detta avstånd 500 meter, för regionbuss 1 000 meter och för tåg 1 500 meter.

Områden inom dessa avstånd från hållplats eller station är att beteckna som kollektivtrafknära lägen. I karta 15 och i kartserien i Bilaga 2 redovisas dessa lägen för tågens och regionbussarnas starka och medelstarka stråk (klassindelningen i starka, medelstarka och svaga stråk har gjorts utifrån ett antal parametrar, däribland olika resänder, öppettider, turtäthet, nattrafik, marknadsandel, resande och trafikekonomi). Kartorna redogör utöver detta även för planerad bebyggelse enligt Översiktplaneringsammansättning (2006) från Länsstyrelsen i Skåne.



- 250 ha
100 ha
25 ha
- Planerad bebyggelse inom tågnära läge (1,5 km) enligt Länsstyrelsens ÖP-sammanställning (2006)
- Ingen planerad bebyggelse inom tågnära läge (1,5 km) enligt Länsstyrelsens ÖP-sammanställning (2006)
- Befintlig järnväg med persontrafik

Karta 16. Planerad bebyggelse i befintliga tågnära lägen. Planerad bostads-, service-, verksamhets- och blandad bebyggelse inom 1,5 kilometers radie från befintliga järnvägsstationer. Källa: Länsstyrelsen i Skåne läns ÖP-sammanställning (2006).



- 250 ha
100 ha
25 ha
- Planerad bebyggelse inom tågnära läge (1,5 km) enligt Länsstyrelsens ÖP-sammanställning (2006)
- Ingen planerad bebyggelse inom tågnära läge (1,5 km) enligt Länsstyrelsens ÖP-sammanställning (2006)
- Spårburen trafik på kort sikt (2020)*
- Spårburen trafik på lång sikt (2030)*
- Befintlig järnväg med persontrafik

Karta 17. Planerad bebyggelse i framtida tågnära lägen. Planerad bostads-, service-, verksamhets- och blandad bebyggelse inom 1,5 kilometers radie från tänkbara framtida järnvägsstationer. Källa: Länsstyrelsen i Skåne läns ÖP-sammanställning (2006) och Skånetrafikens Tågstrategi 2037 (2007). *Kort sikt innebär att stationen presenteras i Tågstrategins "Trafikupplägg 2020". Lång sikt innebär att stationen presenteras i Tågstrategins "Trafikupplägg 2030".

¹³ Utgångspunkterna för framtagande av brytpunkter har varit *Gångavstånd till regionbussar*, Bjärred 1992, Susanne Wonderlöf, 1993 och material från International Association of Public Transport, 2009.

Generellt kan sägas att det finns flera stationer där det redan finns bebyggelse, framförallt i och kring de större tätorterna. Det finns även planerad bebyggelse samt förtätning av bebyggelse kring flera stationer. Däremot finns det många stationer där möjligheterna att planera ny bebyggelse är särskilt intressant ur ett tågnärhetsperspektiv (och då inga andra hänsyn är tagna). Med tågnärhet menas här inom en radie på 1,5 kilometer från befintliga stationer.

Kartorna 16 och 17 visar i vilken utsträckning kommunerna i sin översiktsplanering (Länsstyrelsen i Skånes ÖP-sammanställning 2006) planerar för ny bebyggelse för bostäder, service och verksamheter inom 1,5 kilometers radie från sina järnvägsstationer. Omkring 70 procent av all planerad bebyggelse ligger utanför de befintliga tågnära lägena. Det ska nämnas att det i åtta av Skånes 33 kommuner inte finns någon järnvägsstation med persontrafik. Det bör också påpekas att de skånska kommunernas översiktsplaner är av varierande aktualitet och att vissa kommuner antagit nya översiktsplaner sedan 2006. Med detta i åtanke kan man ändå konstatera att många järnvägsstationer omges av stora obebyggda områden (se Bilaga 2). I vissa fall rör det sig om områden som av en eller annan anledning inte kan bebyggas. Många gånger handlar det dock om outnyttjade markresurser som ur hållbarhetsaspekt är mycket värdefulla och som på sikt bör bebyggas.

REGIONFÖRSTORING, BEFOLKNINGSFÖRÄNDRINGAR OCH INFRASTRUKTUR

Genom att människor pendlar och rör sig över allt större geografiska områden knyts kommuner funktionellt samman i allt större arbetsmarknadsregioner och vi får en regionförstoring. Den samverkan kring och utbyggnad av infrastruktur i Skåne som hittills skett har varit lyckosam och skapat förutsättningar för regionförstoring, även jämfört med andra regioner. Dessutom har Skåne och Öresundsregionen goda förutsättningar att på sikt utgöra en än mer integrerad pendlingsregion. Många kommuner i Skåne anses vara attraktiva som boendekommuner och befolkningen har ökat i många kommuner. Efterfrågan på bostäder i Skåne har ökat främst på grund av lägre levnadsomkostnader särskilt med tanke på boendekostnaderna. Det är billigare att bo på svenska sidan medan arbetsmarknaden har varit mer gynnsam i Danmark. Skatteregler, konjunkturläge och valutakurser är faktorer som bidrar till förhållandena om var det är mest fördelaktigt att bo och arbeta. Dessa faktorer är dock föränderliga och svåra att förutse och överblicka.

Om långa pendlingsresor ska vara hållbara och gå att förena med klimatmålen måste fler resa med tåg och övrig kollektivtrafik. Det ställer krav på bland annat pålitlig och snabb trafik samt anpassade taxor. Men det ställer också krav på stadsplaneringen. Välplanerade stationer, bra anslutningar till lokaltrafiken, infartsparkeringar samt gång- och cykelförbindelser är viktiga element i planeringen för en hållbar regionförstoring. Det är också viktigt med tät bebyggelse i städerna. Regionförstoring medför ökad arbetspendling vare sig det sker via spårburen trafik eller pendling med bil.

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) pekar i en rapport¹⁴ på att andelen pendlare i Sverige har ökat varje år under perioden 1993–2006. En tredjedel av alla förvärvsarbetande i Sverige pendlade över en kommungräns år 2006 och Skåne är den region i Sverige där pendlingen har ökat mest. Det är en markant ökning av pendlingsresandet över Öresundsbron och inflyttningen av danskar var sex gånger så stor år 2006 som innan bron byggdes¹⁵. Den stora pendlingsökningen i Skåne förklaras bland annat med att fler människor har fått arbete, att investeringar gjorts i kollektivtrafiken, att Öresundsbron har byggts och närheten till Danmark, men också att det har skett ”en mental regionförstoring” i Skåne. Efter Öresundsbrons invigning år 2000 har det skett en ökad integration i Öresundsregionen och svenskar och danskar bor och arbetar i allt större utsträckning på ömse sidor Öresund. Siffror från Öresundsbron visar dock att trafikökningen under första halvåret 2008 var den minsta hittills i brons historia.

Tabell 3 visar befolkningstillväxten i Sveriges lokala arbetsmarknader med fler än 50 000 invånare. Av tabellen framgår tillväxt i kärnkommunen, kärnkommunens omland och i hela den lokala arbetsmarknaden. Det intressanta som tabellen visar är att i de tre storstadsregionerna växer hela regionen, även omlandet. I flera pendlingsregioner växer bara kärnkommunen och då på omlandets bekostnad. Att vara en del av ett större sammanhang verkar innebära ökad tillväxt även för mindre kranskommuner. Det handlar om en väl fungerande infrastruktur, att vara en del av ett större sammanhang, men kanske också om huruvida samhället utgörs av ett samverkande eller ett sektoriserat samhälle.

I en marknad av en viss storlek kan vissa branscher få tillräckliga skalfördelar. Om denna marknad växer, till exempel genom regionförstoring så kan ytterligare branscher nå skalfördelar och marknaden växer ytterligare. Marknaden får en självförstärkande tillväxt på grund av sin växande storlek. Regionens storlek förefaller ha betydelse för tillväxten och regionens attraktivitet. En större marknad har bättre förutsättningar att attrahera kompetens.

¹⁴ *Pendlare utan gränser?* Sveriges Kommuner och Landsting i samarbete med Arena för Tillväxt, 2008.

¹⁵ *Hur har det gått i Skåne?* 2008 års uppföljning av regionalt utvecklingsarbete, Region Skåne.

Lokala arbetsmarknader	Befolkning 2007	Antal kommuner i LA	Årlig ekonomisk tillväxt 1995–2007		Årlig ekonomisk tillväxt 2000–2007		Årlig ekonomisk tillväxt LA	
			kärn-kommunen	omland	kärn-kommunen	omland	1995–2007	2000–2007
Stockholm-Solna	2 316 195	36	0,94	0,96	0,83	0,97	0,95	0,92
Malmö-Lund	1 026 770	27	1,12	0,60	1,13	0,89	0,74	0,95
Göteborg	964 440	17	0,79	0,69	0,79	0,83	0,74	0,81
Linköping	247 697	8	0,55	-0,30	0,75	-0,10	0,17	0,38
Västerås	226 536	7	0,65	-0,48	0,82	-0,14	0,17	0,42
Örebro	223 513	8	0,72	-0,38	0,70	-0,12	0,24	0,35
Jönköping	206 471	7	0,58	-0,22	0,79	0,06	0,25	0,49
Trollhättan-Vänersborg	198 483	9	0,28	-0,10	0,38	0,08	0,00	0,16
Skövde	177 645	10	0,13	-0,40	0,25	-0,04	-0,25	0,04
Kristianstad	176 785	6	0,38	-0,14	0,58	0,21	0,08	0,37
Karlstad	174 336	8	0,43	-0,53	0,58	-0,25	-0,09	0,14
Norrköping	169 352	4	0,19	-0,57	0,52	-0,36	-0,01	0,29
Gävle	154 604	5	0,19	-0,53	0,30	-0,20	-0,11	0,10
Borås	155 012	5	0,41	-0,31	0,59	-0,09	0,15	0,35
Luleå	150 490	4	0,24	-0,33	0,30	-0,12	-0,06	0,08
Falun-Borlänge	150 308	6	0,02	-0,21	0,21	0,07	-0,13	0,12
Eskilstuna	150 778	4	0,36	-0,41	0,78	-0,17	0,06	0,41
Umeå	142 610	6	0,82	-0,78	0,96	-0,65	0,44	0,60
Sundsvall	137 381	3	0,00	-0,61	0,22	-0,22	-0,19	0,08
Växjö	128 492	5	0,75	-0,73	1,06	-0,44	0,15	0,47
Kalmar	112 850	5	0,43	-0,47	0,53	-0,18	0,01	0,20
Halmstad	112 916	2	0,60	0,02	0,74	0,28	0,48	0,64
Östersund	103 559	6	-0,15	-0,63	0,11	-0,34	-0,36	-0,09
Karlskrona	90 829	3	0,24	-0,22	0,41	-0,07	0,09	0,26
Skellefteå	76 470	2	-0,37	-1,29	-0,08	-0,97	-0,42	-0,13
Lidköping-Götene	72 475	4	0,22	-0,44	0,37	-0,08	-0,10	0,15
Nyköping-Oxelösund	61 908	2	0,34	-0,44	0,49	0,37	0,19	0,49
Gotland	57 122	1	-0,14	-	-0,05	-	-0,14	-0,05
Varberg	56 114	1	0,65	-	0,91	-	0,65	0,91
Örnsköldsvik	55 284	1	-0,43	-	-0,11	-	-0,43	-0,11
Gislaved	49 244	3	-0,14	-0,44	-0,51	-0,59	-0,26	-0,55

Tabell 3. Kärnkommunens tillväxtpåverkan på omlandet i ett antal svenska lokala arbetsmarknadsregioner (LA). Källa: SCB (2008) (bearbetning av Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB)¹⁶

¹⁶ Bearbetning av Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB, 2008.

Kompetens är en kritisk faktor för flertalet branscher och företag väljer därför att förlägga sin verksamhet där det är lättare, eller över huvudtaget möjligt att attrahera kompetens.

Vid undersökningar av större regioner förefaller dessa ha högre tillväxt i befolkning, lönesummor och unga vuxna än vad mindre regioner uppvisar. Större regioner förefaller bland annat även ha högre etableringsgrad, lägre arbetslöshet, högre utbildningsintensitet, större mångfald, högre bostadspriser och större bostadsbyggande. Som framgår av tabell 3 uppvisar Malmö-Lunds pendlingsregion den högsta befolknings-tillväxten i det kortare tidsintervallet, 2000–2007.

Befolkningsförändringar

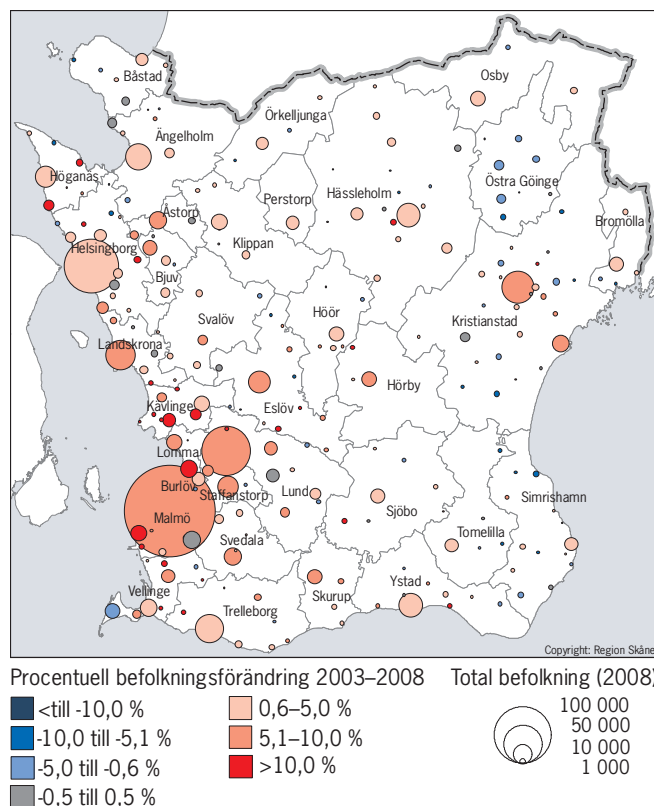
De senaste decenniernas flyttmönster har inneburit en befolkningsmässig centrering till storstadsregionerna, för såväl Skåne som för Sverige i stort. Befolkningsförändringarna mellan år 2003 och 2008 påvisar en fortsatt centrering till Skånes största städer i synnerhet, och till kommunernas centralorter i allmänhet. I södra och sydvästra Skåne växer även de mindre orterna, till skillnad från övriga Skåne. En möjlig orsak till detta mönster kan vara pendlingsmöjligheterna. Sydvästra Skåne har en förhållandevis väl utbyggd kollektivtrafik, vilket möjliggör boende även utanför de större orterna. Mönstret pekar på behovet av satsningar på kollektivtrafik, vägar och järnvägar i hela regionen för att motverka en ännu större avfolkning av landsbygden i norra och östra Skåne. En positiv trend är dock att antalet skånska kommuner med en negativ befolkningsutveckling minskat stadigt sedan 1990-talet. Under perioden 1995–2000 hade elva kommuner i Skåne en negativ befolkningsutveckling. Under perioden 2000–2004 var motsvarande siffra fyra kommuner. Mellan 2003 och 2008 är det bara en (Östra Göinge) av Skånes 33 kommuner som uppvisar en negativ befolkningsutveckling. Se karta 18.

Den fortsatta obalans i flyttströmmarna som syns kan förklaras av hur arbetsmarknaden ser ut. Antalet arbetstillfällen är fler längs den expansiva Öresundskusten, i synnerhet i Malmö och Lund, än i övriga Skåne. Här är Lunds universitet och Malmö högskola viktiga drivkrafter. Men detta gäller även storföretag och en större befolkning som kräver en väl utbyggd offentlig service, vilket genererar arbetstillfällen. På motsvarande sätt kan befolkningsstrukturen i Skånes norra och östra kommuner förklaras. Till följd av en mindre och därmed känsligare arbetsmarknad har befolkningstalen på många håll kommit att minska. De som flyttat har främst varit yngre människor i arbetsför ålder vilket resulterat i en äldre befolkningsstruktur. Dessa regionala skillnader innebär olika planeringsbehov. Men lika viktigt som det är att se till dagens behov är det att se till framtida utmaningar. Kan kommunen skönja framtida omvandlingar i befolkningsstrukturen är det viktigt att den

kommunala organisationen har en handlingsplan för att bemöta dessa förändringar. Men lika viktigt är det att kommunerna är aktiva och med hjälp av sina planinstrument försöker locka människor att flytta till kommunen. Här spelar översiktsplanarbetet kring markanvändningen en central roll.

Den befolkningsmässiga obalans som finns i Skåne ställer särskilda krav på pendlingsmöjligheterna. Den arbetsföra befolkningen koncentreras till Malmö, Lund och Helsingborg, samtidigt som andelen äldre ökar i norra och östra Skåne. Mot bakgrund av detta är det av största vikt att infrastruktur och kollektivtrafik fungerar och utvecklas. Att invånarna kan pendla med tåg och buss är en viktig pusselbit när det gäller regionförstoring och att knyta samman regionens delar med varandra. Detta är i ett markanvändningsperspektiv en viktig faktor. Det är av största vikt att de regionala infrastrukturfrågorna kopplas till kommunal fysisk planering.

I diskussioner om regionförstoring och infrastruktur är det också viktigt att uppmärksamma faktorer på individnivå. Hur regionförstoring, tillväxt och pendlingsmönster utvecklas handlar i slutändan om vilka val, av exempelvis bostadsort och arbetsort, som människor gör. Det handlar om att det måste finnas någon form av incitament för individen att pendla långa sträckor mellan bostad och arbete. Ett sådant incitament kan



Karta 18. Befolkningsförändring i tätorter 2003–2008.¹⁷ Källa: SCB (2009).

¹⁷ Kartor som visar befolkningsförändring i tätort med flera tidsintervall återfinns i rapporten *Att bo och arbeta i Skåne*, Region Skåne, 2006)

exempelvis utgöras av gynnsamma bostadspriser som kan bidra till sammantaget lägre levnadskostnader.

I kölvattnet av regionförstoring och tillväxt tenderar de gynnsamma hus- och bostadspriserna sprida sig i allt vidare cirklar ut från storstadsområdena. Ökade levnadsomkostnader i form av dyrare boende och ökade reskostnader och inte minst tidsaspekten kommer sannolikt att ge utslag i framtida pendlings- och bosättningsmönster.

KONFLIKT I INFRASTRUKTURENS MARKUTNYTTJANDE

I ett planeringsperspektiv är det intressant att diskutera vad bullerproblematiken kan få för effekter i form av ökade anspråk på mark, när risk för buller kan medföra utspridning av bebyggelse. På samma sätt är det intressant att reflektera över vad som kommer att hända när tillgången på mark blir alltmer knapp, markpriserna stiger och efterfrågan på snabba transporter fortsätter att vara stark. De stora utmaningarna för framtidens transporter är den tilltagande kapacitetsbristen inom transportnätet och den negativa miljöpåverkan som transporterna genererar.

Enligt EU-kommissionen uppstår flaskhalsar på 20 procent av det europeiska järnvägsnätet. Av de större flygplatserna i Europa är 16 stycken överbelastade och tio procent av vägnätet drabbas dagligen av trafikstockningar. Ett antal hamnar i Europa har också trängselpproblem. Intermodala transportlösningar som möjliggör byte mellan olika transportsätt framhålls som en viktig förutsättning för att få bort flaskhalsarna inom transportsystemet. Även i det något mindre perspektivet är transportsektorns ytkrav och övriga belastningar på miljön betydande. I en förstudie från Trivector¹⁸, med inriktning på transportinfrastrukturens utrymme i tätort, påpekas det, att genom att förtäta så ökar närheten till befintlig transportinfrastruktur och fler kan nyttja den, samt att mark från väginfrastrukturen kan återfås genom att däcka över, bullersanera, gräva ner parkeringsplatser och minska på vägbredder. Det är förknippat med stora investeringar att ge sig in i befintliga strukturer och det är troligtvis endast i de mer tätbefolkade områdena denna typ av investeringar kan komma i fråga. I de övriga kommer troligen så kallad "sprawl", det vill säga utspridning av tätorter att fortsätta vara ett större problem.

För att minska utspridningen av bebyggelse på grund av buller kan en mer effektiv markanvändning skapas genom god fysisk planering. Idag finns på många platser, stora outnyttjade markområden mellan transportleder och bebyggelse, med syfte att skydda bebyggelsen från buller och olyckor. På flera ställen är dessa outnyttjade ytor nödvändiga med tanke på säkerhet och hälsa men på vissa ställen skulle, med rätt byggnadsteknik, mindre personintensiva och mindre bullerkänsliga verksamheter kunna uppföras. På så vis uppnås yteffektiva vinster

genom att dessa byggnadskroppar skulle kunna fungera dels som bullerskydd mot intilliggande mer känsliga verksamheter och dels bidra till förtätning av våra städer.

Slutsatser

- ▶ Bäst effekt på resandet med kollektivtrafik ger lokalisering av personal och besöksintensiva verksamheter inom 600 meter från en station, visar en dansk studie.
- ▶ Det finns många fördelar med yteffektiv markanvändning i goda kollektivtrafiknära lägen; hög tillgänglighet, energieffektivitet, hushållning med åkermark och effektiv användning av investeringar i infrastrukturen, samt attraktiva stationer med underlag för service.
- ▶ Idag finns stora outnyttjade markområden invid transportleder som med rätt verksamheter och med rätt byggnadsteknik, kan skapa bullerskydd för mer bullerkänsliga verksamheter.
- ▶ Funktioner så som handel och service vid stationerna bidrar till trygga och attraktiva stationer och en enklare vardag för individen, som kan utföra ärenden på vägen hem.
- ▶ Markanvändning och bebyggelsens utveckling påverkar belastningen i transportinfrastrukturen, antalet resor, resornas längd och valet av transportmedel.
- ▶ Intermodala transportlösningar som möjliggör byte mellan olika transportsätt är en viktig förutsättning för att få bort flaskhalsarna inom transportsystemet.
- ▶ Regioner med en större befolkning och en större kritisk massa av välutbildade människor tenderar att ha högre tillväxt och en större positiv utveckling.
- ▶ En större marknad har bättre förutsättningar att attrahera kompetens.
- ▶ Förbättringar i infrastruktur och kommunikationer har ökat möjligheterna för pendling och människor rör sig idag över geografiskt större ytor och pendlingsavstånd. Avstånd som tidigare var otänkbara för många människor är normala idag.
- ▶ I kölvattnet av regionförstoring och tillväxt tenderar gynnsamma hus- och bostadspriser att sprida sig i allt vidare cirklar ut från storstadsområdena.

¹⁸ Ysnåla trafikplaneringar: del av förstudie, Trivector, 2009.



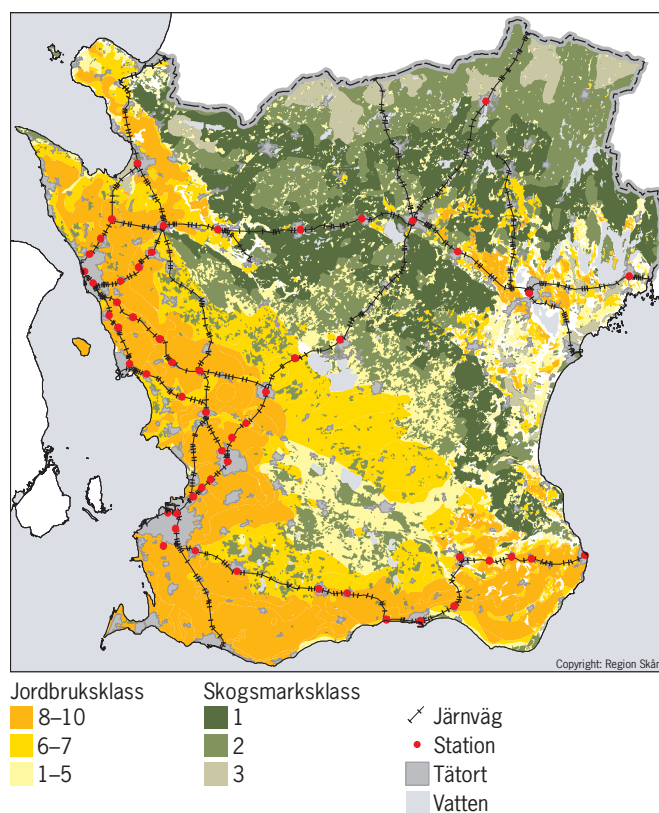
Jordbruksmark

I ett utvecklingsperspektiv är det skånska jordbrukslandskapet kanske en av länets största resurser. Ansvaret för en god hushållning med all mark ligger hos kommunerna och ingen myndighet bevakar vilken jordbruksmark som ska skyddas mot exploatering. Den högproduktiva jordbruksmarken återfinns endast i västra och södra Skåne. Den skånska lantbruksnäringen genomgår en strukturomvandling, som ger större men färre enheter. Det pågår också ett generationsskifte som alltmer lägger tonvikt på goda affärer. Samtidigt påverkas arealen jordbruksmark av den höga exploateringsgraden i Skåne.

JORDBRUKSLANDSKAPETS FRAMVÄXT

DAGENS LANDSKAPSBILD har formgetts av både fysiska och kulturella faktorer i ett komplext samspel mellan människa och miljö som dessutom varierar i tid och rum i takt med förändrade förutsättningar, möjligheter och behov. Markanvändningens utveckling beror också på en rad formella omständigheter, så som den politiska inriktningen, den samhällsekonomiska utvecklingen, gällande lagar och regler samt de ekonomiska styrmedlen för den aktuella tidpunkten. Därtill kommer också de av människans egna, för tiden gällande, preferenser beträffande boende, arbete, fritid och rekreation.

Utvecklingen har gått från en tid när marken odlades av ett oräkneligt antal självförsörjande bönder som fick avsättning för sina varor på lokala marknader, till ett landskap som numera brukas av ett förhållandevis litet antal lantbrukare som i en mer storskalig produktion förser industrin med råvaror. Kultur- och odlingslandskapet är således under stark påverkan av olika förändringsprocesser som härstammar från de areella näringarna men också alltmer från en ökad samhällsutbyggnad. Vi har en ökad efterfrågan på boende på landsbygd men också vad gäller rekreation, turism och besöksnäring från en växande urban befolkning. Det är inte oproblematiskt att det sker en urbanisering av den skånska landsbygden eftersom det skånska jordbrukslandskapet kanske är en av länets största resurser sett ur ett utvecklingsperspektiv. Som tydliggörs i karta 19 finns den mest högklassiga jordbruksmarken i Skånes mest tätbefolkade delar. Vid en fortsatt tätortsexpansion reduceras den värdefulla jordbruksmarken ytterligare. Dessutom pågår en global klimatförändring som sannolikt får konsekvenser för jordbruket.



Karta 19. Jordbruks- och skogsmarksklassificeringen i Skåne. År 1974 graderades den svenska jordbruksmarken efter dess produktionsförmåga, av lantbruksnämnderna i fd Malmöhus respektive Kristianstads län. Jordbruksmarken graderades i klasserna 1-10 där 1 är jordbruksmark av lägsta kvalitet och 10 av högsta. Skogsmarken redovisas i klasserna 1-3, där 1 har högsta kvalitet och 3 har lägsta. Av kartan framgår att den mest produktiva jordbruksmarken är koncentrerad till västra och södra Skåne. Källa: Länsstyrelsen i Skåne län (2009).

Ett förändrat klimat

Ett förändrat klimat kommer att påverka markanvändningen på flera sätt men konsekvenserna är svåra att överblicka. I länsstyrelsens rapport, *En meter i timmen – klimatförändringarnas påverkan på jordbruket i Sverige*, sägs att förändringen förväntas gå så långsamt att några särskilda planeringsproblem för jordbruket inte kommer att uppstå i någon större utsträckning. Den nordliga odlingsgränsen för grödor beräknas att flyttas så långsamt att det inte blir några problem med kunskapsöverföring. Den förväntade temperaturökningen kan innebära att Skåne får en förlängd växtperiod, med möjlighet till fler skördar per säsong. Ett förändrat klimat kan också medföra andra växtbetingelser som gör det möjligt att odla andra typer av grödor. Det kan innebära att mark med en lägre jordklassificering, det vill säga mindre bördig mark, kan bli mer lönsam och i större utsträckning bli jämförbar med dagens högklassiga jordbruksmark. Ett förändrat klimat kan således få betydelse för avkastningen, när växelverkan mellan grödor och markförhållanden förändras.

Något som lantbruksnäringen däremot kan få problem med är mer skadedjur, ogräs och högre temperaturer som ger torka, men även en ökad fuktighet kan bli ett problem. Likaså förväntas variationen i vädret bli större vilket kan försvåra jordbrukarnas planering och även påverka avkastningen negativt. Det finns områden där det kan vara angeläget att redan nu ta höjd för förändringar framöver och det gäller vattenhushållningsfrågorna i jordbruket och i djurstallar. Det gäller för såväl dränering som möjligheterna till bevattning. Mera nederbörd, särskilt vintertid kan på sina håll ställa större krav på dränering och hur fördröjning av vattenavrinning vid exempelvis skyfall ska utformas. Å andra sidan kan det uppstå perioder med torka och frågan om bevattningsmöjligheter kommer sannolikt bli aktuell.

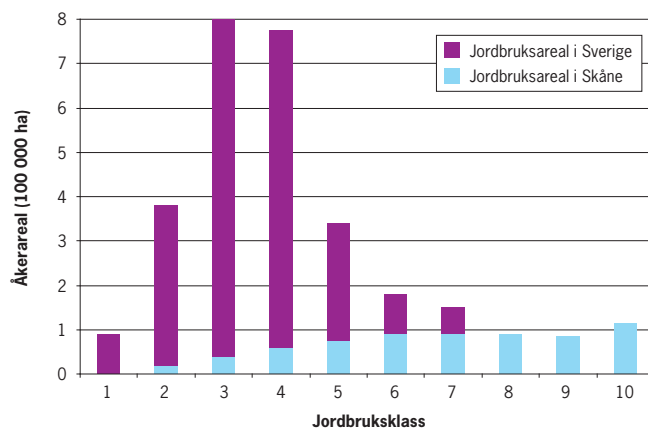
JORDBRUKSMARKENS ANVÄNDNINGSMÖJLIGHETER

Varje år försvinner cirka en procent av världens odlade areal vilket betyder att världens odlingsareal kan vara halverad om 70 år om den negativa utvecklingen fortsätter. Under en tioårsperiod har cirka 8 000 kvadratkilometer mark bebyggts i Europa. Sveriges jordbruksareal år 2007 uppgick till totalt 3,4 miljoner hektar varav knappt 2,7 miljoner hektar var åkermark och resten betesmark. Vall- och spannmålsodling var de vanligaste användningsområdena för åkerarealen och under år 2006 användes cirka 42 respektive 37 procent av åkerarealen för dessa ändamål. Spannmålsodlingen minskar emellertid stadigt och den areal som utnyttjas för detta ändamål har minskat med omkring 25 procent sedan år 1990.

Under senare år har flera rapporter presenterats som visar på ett hårdnande exploateringsstryck mot jordbruksmarken i Sverige. I bland annat *Jordbruksverkets rapport, Exploatering av*

jordbruksmark vid bebyggelse- och vägutbyggnad 1996/98–2005, redovisas att det under den tioårsperioden exploaterades drygt 3 400 hektar svensk jordbruksmark till städer och infrastruktur i Sverige. Det är en tredubbling av exploateringen på tio år, men de regionala skillnaderna är dock mycket stora. Av den jordbruksmark som bebyggs har cirka 75 procent använts till småhusbebyggelse. Till detta kan läggas det faktum att världsbefolkningen växer och det globala betinget på att minska växthusgaserna gör att marken förutom livsmedel även behöver producera energi. Knappt tre procent av Sveriges åkermark, cirka 70 000 hektar, används i dag för odling av grödor som utnyttjas för energiproduktion. Biobränslen från jordbruket kan bestå dels av odlade energigrödor dels av restprodukter från växtodling. För närvarande handlar energiodlingen främst om vete och oljeväxter för produktion av biodrivmedel och om olika grödor som används för värmeproduktion.

Jordbruksverket fick i regleringsbrevet för 2008 i uppdrag av regeringen att kartlägga hur mycket mark i Sverige som är outnyttjad och som åter skulle kunna användas till odling. En avgörande faktor är att det finns odlingsvärd mark att ta i anspråk och i olika sammanhang har det diskuterats hur stor areal det finns i Sverige som skulle kunna utnyttjas för odling av energigrödor. Enligt arealstatistiken för 2007 är det ungefär 283 000 hektar mark som ligger i träda eller är obrukad. Sloppt krav på trädesplikt och höga spannmålspriser har bidragit till att trädan för 2008 har beräknats omfatta knappt 150 000 hektar. Det mest troliga är att det främst är de större trädesskiftena som åter tagits i produktion. Det innebär att potentialen för ökad odling begränsas av att den kvarvarande trädesmarken till stor del består av små skiften. För att nedlagda marker åter ska tas i produktion måste lönsamheten förbättras eller stöd ges. Om ett så kallat Salixstöd (energiskog) införs kan utfallet bli att enbart redan utnyttjad åker övergår till Salix till följd av stödet och den nedlagda marken förblir oanvänd.



Figur 14. Jordbruksareal i Sverige och i Skåne i respektive jordbruksklass (2000). Källa: Skånes värdefulla jordbruksmark, Länsstyrelsen i Skåne län (2009)

STRUKTUROMVANDLING I LANTBRUKSNÄRINGEN

Lantbruksnäringen genomgår en strukturomvandling som innebär att landskapet delas in i större men färre brukningsenheter. Under 1993 fanns 12 536 jordbruk i Skåne vilket kan jämföras med 8 836 jordbruk år 2003. Nästan vart tredje jordbruksföretag har alltså försvunnit under en tioårsperiod, vilket motsvarar en minskning med 3,4 procent per år vilket är avsevärt mycket snabbare än den långsiktiga trenden från 1930-talet på 2,7 procent årligen.

Den största minskningen av antalet jordbruksföretag i Skåne mellan åren 1993 och 2003 återfinns bland de mellanstora företagen, det vill säga bland deltidsjordbruk, enmansföretag och familjejordbruk. De större jordbruken däremot har ökat med nästan 50 procent från 476 stycken till 733 stycken och dessa har stor betydelse för både produktion och användning av mark.

I Skånes södra och västra kustområde pågår en snabb strukturomvandling där antalet jordbruksföretag skyndsamt minskar i och med att brukningsenheterna blir större, och där arealen jordbruksmark minskar till följd av det hårdnande trycket från andra intressen som utbyggnad av tätorter, olika typer av teknisk infrastruktur och en ökad urbanisering av landsbygden. I Skånes norra delar däremot ökar arealen jordbruksmark och då främst betesmark, vilket antas bero på stödreglernas utformning där stödberättigad betesmark är mer ekonomiskt intressant än att bruka en dålig åker. Struktur-omvandlingen går långsamt i denna del av länet eftersom det knappast finns någon möjlighet att bygga upp stora rationella och bärkraftiga jordbruk.

I länsstyrelsens rapport, *Strukturomvandlingen i skånskt lantbruk*, indikeras att den nya jordbrukspolitiken från 2005 kan leda till problem genom att den ekonomiska bärkraftigheten i såväl animalie- som vegetabilieproduktionen blir låg. Följden antas bli att nya djurstallar inte byggs i takt med att de gamla blir uträknade, vilket i sin tur betyder minskad efterfrågan på foder. Detta kan få till följd att stora delar åkermark blir obrukade med endast det skötselkrav som gårdsstödet kräver, det vill säga jordbrukaren får stöd efter hur mycket mark som brukas och inte efter hur mycket som produceras.

Minskningen av antalet jordbruksföretag innebär att drygt 2 000 skånska jordbruk kommer att upphöra fram till år 2013. Vissa typer av företag minskar mer i antal än andra och de viktigaste strukturvariablerna som styr detta är brukarens ålder, företagets storlek och företagets driftsinriktning. Med knappt 7 000 jordbruk kvar i Skåne 2013 kommer mjölk- och svinproduktionen att koncentreras till ett fåtal större företag medan växtodling och produktion av nötkött i högre grad kommer att finnas kvar på mindre gårdar. Typiskt för dessa mindre gårdar är att jordbruket bedrivs i kombination med annan sysselsättning och ofta med anställning utanför det egna företaget.

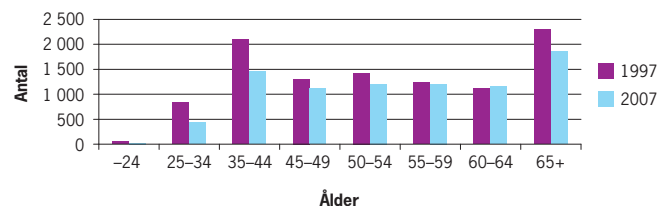
Generationsskifte i lantbruksnäringen

Svenskt lantbruk är inne i ett generationsskifte där den yngre generationen som tar över har ett tydligt affärstänkande, en stark framtidstro och satsar på storskalighet. Efterfrågan på råvaror har ökat de senaste åren och lantbrukarna utökar sina ägor. De stora företagen växer, vilket vanligtvis sker genom att några mindre slås samman och bildar större enheter. Under 2007 gick lantbrukets produkter från att utgöra en överskottsmarknad till en underskottsmarknad.

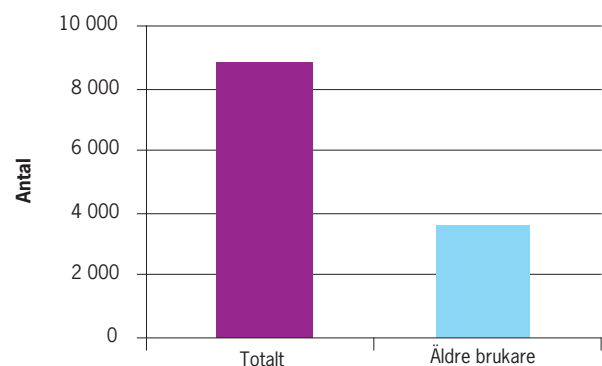
När lantbrukets enheter avyttras eller går ihop med andra gårdar till större enheter kommer marken för det mesta till användning och många byggnader utrangeras, hyrs ut eller slutar som avstyckad gård med lite tillhörande mark och då uppstår så kallade bostadsjordbruk ofta med inriktning på hästar. Ett annat alternativ är att den pensionerade brukaren bor kvar på sin gård och arrenderar ut marken.

Prisutveckling på jordbruksmark

Den svenska åkermarken är indelad i olika regioner beroende på vilken avkastning jordarna ger. De bästa jordarna i Sverige finns i Skåne och Östergötland och sedan EU-inträdet 1995 har priserna på jordbruksmark ökat kontinuerligt. Mellan år 2006 och 2007 har ökningen dock varit något lägre än föregående år men ligger ändå på i genomsnitt cirka sju procent. Det genomsnittliga priset för jordbruksmark i Sverige beräknades år 2007 till 36 600 kronor per hektar vilket är tre gånger så högt som 1995, men det är ännu inte på samma höga nivå som i övriga



Figur 15a. Antal jordbrukare efter ålder 1997 och 2007 i Skåne.
Källa: SCB (2008)



Figur 15b. Totalt antal jordbrukare samt antal jordbrukare 55 år och äldre i Skåne (2003). Källa: SCB (2008)

Europa. Priset var högst i Götalands södra slättbygder med 90 100 kronor per hektar och lägst i övre Norrland med 8 800 kronor per hektar. Under första halvåret 2008 steg i genomsnitt medelpriset i Sverige med 16 procent till 73 555 kronor per hektar.

De bästa odlingsmarkerna återfinns i Skåne med en toppnotering år 2008 på 254 000 kronor per hektar. En viktig anledning till att priset på åkermark fortsatte stiga under 2007 var höga spannmålspriser, det allmänna ekonomiska läget med låga räntor och en stor efterfrågan på åkermark. Det rådde samtidigt en stark optimism inom lantbruket i hela landet, som är påverkande för prisutvecklingen. De ökade kraven på att minska beroendet av fossila bränslen och en ökad välfärd har också ökat efterfrågan på jordbruksprodukter runt om i världen.

Det har lett till att priserna på främst spannmål och oljeväxter har stigit. Mjölkkpriset har höjts och vi ser fler användningsområden för råvarorna, till exempel inom energiodling. En annan viktig orsak till att priserna för jordbruksmark stigit de senaste åren är den reform av jordbrukspolitik som trädde i kraft 1 januari, 2005. Reformen innebar att stödet till jordbruket förändrades från att vara kopplat till odlad areal av vissa grödor och viss djurhållning, till att ges i förhållande till arealen oavsett vilken gröda som odlas. Det innebar att mark som tidigare inte fått något stöd, främst åkermark som användes för vallodling samt betesmark, blev stödberättigad.

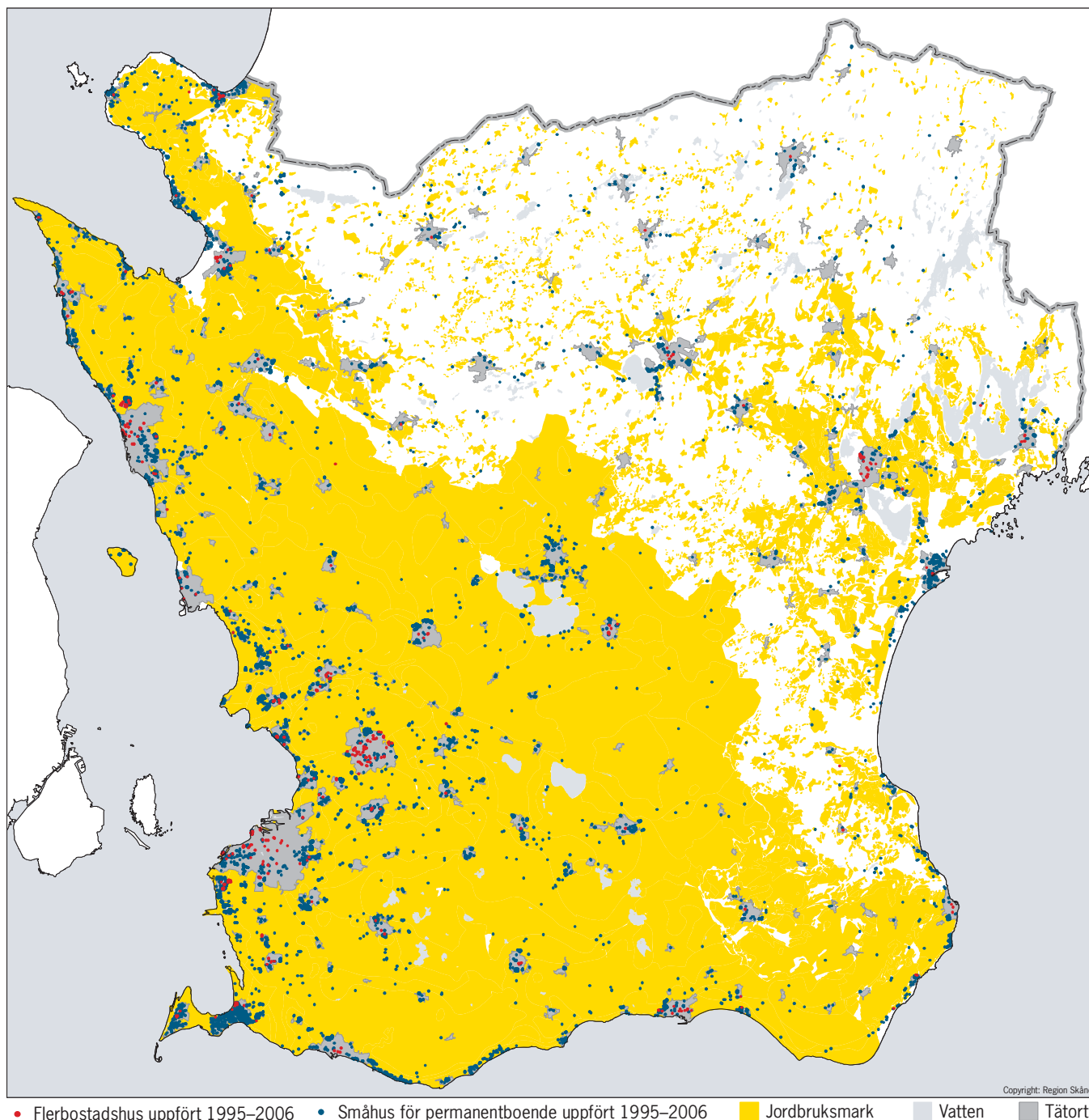
SKYDD AV JORDBRUKSMARK

Lantbrukarnas Riksförbund (LRF) driver frågan om att lägga skydd på jordbruksmark. I Skåne är åkermarken av nationellt intresse men den har ett sämre skydd mot exploatering än betes- och skogsmark. Lantbrukarnas Riksförbund vill att åkermarkens bevarandevärde får en högre status så att den jämföras med övriga ägoslag. Att åkermark idag inte har något skydd innebär att ansvaret för hushållandet med åkermark ligger hos kommunen och det finns ingen myndighet som bevakar vilken mark som ska skyddas mot exploatering. Eftersom åkermark inte har något skydd är det givetvis lättare att sådan mark tas i anspråk för samhällsutbyggnad, jämfört med annan mark av riksintressekaraktär eller som åtnjuter skydd i annat avseende.

LANDSKAPET SOM UTGÅNGSPUNKT I DEN KOMMUNALA PLANERINGEN

En samlad politik för det gemensamma begreppet "landskap" saknas i Sverige idag, utöver synen på landskapet som en del av miljöpolitiken och dess arbete med att säkra en hållbar utveckling. Även vid beslut enligt miljöbalken, plan- och bygglagen och de olika sektorslagarna är beslutsordning och tillämpning sektoriserade och uppdelade efter landskapets olika beståndsdelar. I miljöbalken saknas bestämmelser om generell kartläggning och värdering av landskap, men kunskap om, delar av eller aspekter på, landskapet ska tas fram i samband med miljöbedömningar och miljökonsekvensbeskrivningar. Även plan- och bygglagen saknar tydliga, övergripande formuleringar om landskap enligt landskapskonventionen.

Utgångspunkten i plan- och bygglagen är att förändringar i markens användning ska planeras. (Jordbruks-) landskapet tenderar därmed att karaktäriseras som "pågående markanvändning" i kommunernas översiktsplaner. En del framsynta kommuner försöker råda bot på detta genom att ägna landsbygden särskild vikt i sina översiktsplaner. Helsingborg redovisar i förslag till ny översiktsplan (remissversion, 2009) exempel på såväl landskaps- som landsbygdsutveckling. Kristianstad anger att en av tre grundpelare i den kommande översiktsplanen (samråd planerat till 2010) ska vara stad och landsbygd i balans.



Karta 20. Bostadsbebyggelse tillkommen 1995–2006 och Skånes jordbruksmark. Källa: Fastighetsregistret, Lantmäterimyndigheten och Länsstyrelsen i Skåne län (2009).

Karta 20 visar var nybyggnation av småhus för permanentboende i Skåne 1995–2006 beviljats och byggts. Det finns stora anspråk på landsbygdsboende, vilket medför konflikt om marken – och en urbaniserad landsbygd. Den urbaniserade landsbygden är i sin tur svår att applicera på en hållbar utveckling, framför allt med avseende på det ökade transport-

arbetet. Intressekonflikter kan heller inte uteslutas mellan nya boende och befintligt lantbruk med till exempel djurhållning, som genererar såväl lukt som flugor.

Översiktsplanernas avsedda styrning av bebyggelseutvecklingen (till småorterna) är inte så betydelsefull som översiktsplanernas riktlinjer antyder. Ungefär 25 procent av bebyggelsen

utanför tätorterna sker i småorter och jämförbara bebyggelsegrupper. Kommunerna upplever ett ökat tryck på att få bygga utanför samlad bebyggelse men inom pendlingsavstånd till större orter. Samstämmigheten mellan översiktsplan och bebyggelseutveckling är således svag.

Överensstämmelsen mellan kommunala avsikter och faktiskt utfall av byggverksamheten på landsbygden är inte särskilt god. Sammanfattningsvis kan man konstatera att byggandet uppgår till nästan dubbelt så mycket i de kommuner som anger som mål att begränsa byggandet på landsbygden, jämfört med dem som aktivt vill stimulera landsbygdsboende. Det är lätt att dra slutsatsen att efterfrågan på mark har varit mer avgörande för utvecklingen än uttalanden i översiktsplanen.

En fundering kring kommunernas översiktsplanering är att landsbygdens resurser och markområden ofta reduceras till "pågående markanvändning" utan övriga, uttalade riktlinjer. Vad säger detta om inställningen till landsbygdens resurser? Vilket eget värde tillskrivs en resurs, som saknar beskrivning i kommunernas planering? Betraktas jordbruksmarken endast som värdefull i ett perspektiv som markreserv för utbyggnad?

Länsstyrelsens arbete med *Det skånska landsbygdsprogrammet* är tänkt att fungera som underlag till direkta jordbruksstöd, men även som planeringsunderlag för den kommunala nivån. Just den fysiska planeringen, till exempel i form av fördjupning av eller tematiskt tillägg till den kommunala översiktsplanen, skulle vara ypperliga instrument, där landsbygdsprogrammets riktlinjer skulle kunna omsättas i praktisk, kommunal vilja. Synsättet bör gå från att betrakta landsbygdens verksamheter som "pågående markanvändning" till att se, beskriva och behandla dem som ett alltmer diversifierat företagande med samma, om än inte likadana, behov av infrastruktur i form av vägar och bredband och så vidare. Fördjupningsteman kan vara turism, närrekreation, naturvård, hur man ska förhålla sig till byggnader vars ursprungliga användning upphört, eller hur man tillgodoser en alltmer åldrad landsbygdsbefolknings behov i form av vård, service och kommunikationer. Även frågor som tidigare förvaltades av Agenda 21-samordnare, det vill säga miljöstrategisk arbete, kan med fördel hanteras i den kommunala översiktsplanen. Helt enkelt: en fördjupning av översiktsplaner för landsbygden, i likhet med en dito för staden.

Slutsatser

- ▶ Jordbruksmark är en ändlig resurs, som utvecklas i samspel mellan geologiska förutsättningar, klimat, vegetation och mänsklig påverkan. Medvetenheten om dess ändlighet bör stärkas och jordbruksmarken bör skyddas bättre än hittills.
- ▶ Olika grödor har olika preferenser avseende jordbruksmarken. Därför är även jordbruksmark av lägre klass värdefull i ett långsiktigt perspektiv.
- ▶ Jordbruksklasserna är kopplade till geologiska förutsättningar, brukningsmetoder, nederbörd och klimat vilket kommer att förändras över tid. Till följd av förändrade odlingsbetingelser i Europa och världen kan den skånska jordbruksmarken, internationellt sett, komma att öka ytterligare i värde.
- ▶ Mindre nederbörd under växtsäsongen kombinerat med ökad frekvens av häftiga skurar och högre temperatur leder sannolikt till ändrade möjligheter för jordbruket.
- ▶ En urbaniserad landsbygd kan leda till nya intressekonflikter.
- ▶ Jordbruksmark betingar ett allt högre pris. De senaste årens utveckling har varit markant i Skåne.
- ▶ Jordbruksmark saknar formellt skydd, har ett lågt råmarkspris och förhållandevis få motstående intressen, vilket är orsaken till att den exploaterats i så hög grad.
- ▶ Jordbruken har blivit färre men större.
- ▶ All tätortsutveckling i västra och södra Skåne sker på god åkerjord, förutom den som sker i förtätnings- och omvandlingsområden som till exempel på nedlagd industrimark eller i hamnområden.
- ▶ Det är av stor betydelse att landskapet som helhet och de verksamheter som pågår där ses som en viktig ingångsfaktor i den översiktliga planeringen. Länsstyrelsens arbete med en landskapskaraktärsanalys i *Det skånska landsbygdsprogrammet* är ett steg i den riktningen, något som kommunerna bör beakta och utveckla.



Grönstruktur

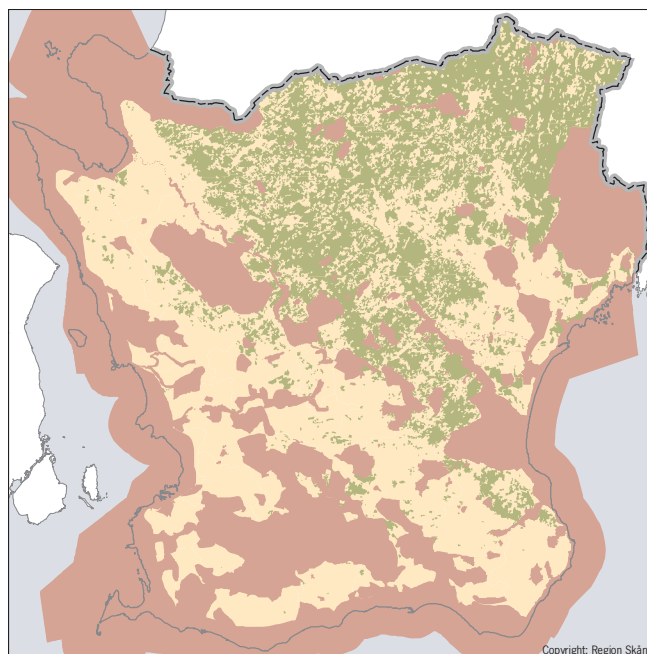
Bristen på allemansrättslig mark i Skåne ger skäl till att noga överväga ianspråktagande av naturmark. Det kan emellertid vara svårt att hindra bebyggelsens utbredning i landskapet eftersom de naturliga hindren i den skånska naturen är få, jämfört med ett landskap med naturliga inslag av till exempel berg och vatten. Grönstruktur är ett samlande begrepp för en struktur som består av ett nätverk med små och stora gröna områden av olika karaktär och funktion. Grön-områden används ofta som benämning för offentliga områden med gräs-, busk- och trädvegetation i tätbebyggda områden.

GRÖNA VÄRDEN

DE GRÖNA MILJÖERNAS VÄRDEN och användningsmöjligheter ökar när delområden blir större och ingår i en väl fungerande helhet. Genom att knyta de mindre natur- och kulturmiljöerna till en regional struktur ökar deras värde för rekreation och biologisk mångfald. Grönstrukturen har också betydelse för att vidmakthålla historisk förankring och kulturell identitet. I de gröna värdena ingår ekonomiska, sociala, kulturmiljö- och ekologiska värden. Riksintressen av bevarandekaraktär (riksintresse för naturvård, kulturmiljö, kustzon, friluftsliv och turism samt Natura 2000) upptar 35 procent av Skånes sammanlagda land- och sjöyta, se karta 21. För ytterligare kartor över enskilda riksintressen, se Bilaga 3.

Ekonomiska värden

Naturen tillhandahåller många ekologiska tjänster som tas för givet men som har stora ekonomiska värden. Skulle dessa tjänster upphöra genom överutnyttjande eller exploatering av gröna områden får detta allvarliga konsekvenser. Det gäller klimatstabiliserande och förbättrande effekter, rening och reglering av vatten och luftföroreningar, dämpa upplevelsen av buller, pollinering med mera. Grönstrukturen står också för viktiga kretsloppstjänster med nedbrytning av organiskt avfall och produktion av biomassa som utnyttjas i skogs- och jordbruk. Grönstrukturen med dess områden och stråk är till största delen ett produktionslandskap med skogsbruk, boskapskötsel samt jakt och fiske som ger stora ekonomiska värden. Men det finns även ekonomiska värden i form av rekreation och friluftsliv som i tätortsnära lägen kan överskrida de



Karta 21. Riksintresse för naturvård, kulturmiljö, kustzon, friluftsliv och turism samt Natura 2000. Källa: Länsstyrelsen i Skåne län (2009).

produktiva värdena. Samhällsekonomiskt spelar hälsofrågor också en stor ekonomisk roll och naturupplevelsens positiva betydelse för stressåterhämtning och tillfrisknande har uppmärksamats alltmer och är vetenskapligt bevisad.

Sociala värden

Gröna miljöer är en trivselsfaktor som påverkar bostadspriser och lokalisering av bebyggelse. God miljö och närhet till natur- och rekreationsområden får allt större betydelse vid val av bostadsort. Det finns forskning som visar att det är viktigt att det finns någon grönyta av hög kvalitet inom några minuters avstånd från bostaden. Grönytan kan vara den egna trädgården, odlingslotten eller kvartersgården likväl som en allmän park eller ett grönt promenadstråk.

För företag och olika verksamheter blir den gröna miljön allt viktigare vid etablering och företag blir allt mer medvetna om detta. För att understryka sin miljömedvetenhet kan företag söka sig till områden som upplevs som gröna. Att kunna erbjuda en trevlig arbetsmiljö är också ett sätt att locka till sig arbetskraft.

Gröna områden har en social funktion som mötesplats för rekreation, lek och upplevelser. De fungerar som kommunikationsstråk och rymmer ofta möjligheter till motion och hälsofrämjande aktiviteter. Aktuell forskning belyser också värdet av gröna miljöer och naturupplevelser för kreativt tänkande. Likaså finns det studier som visar att upplevelser i gröna miljöer påskyndar tillfrisknande hos personer som varit sjuka. För barn är gröna miljöer viktiga för lek, fysisk och mental träning samt för inlärningsförmågan.

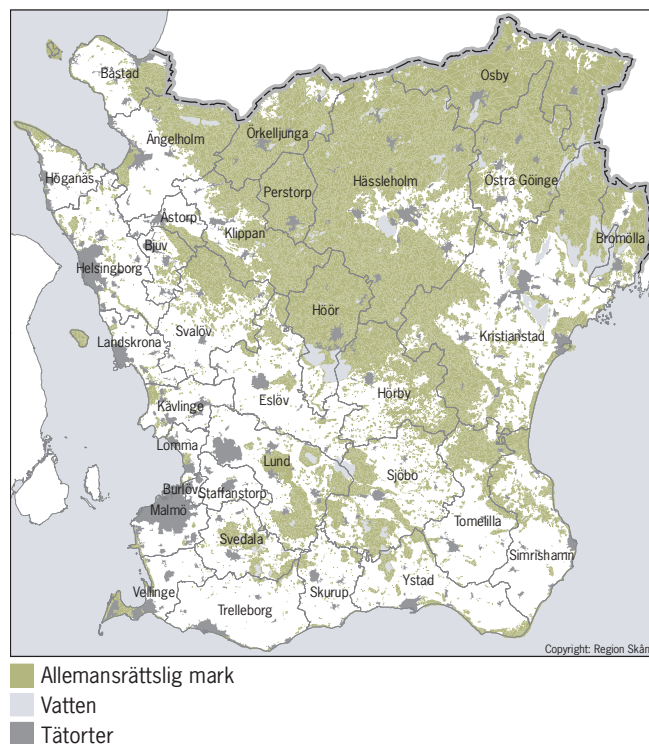
Kulturmiljö- och ekologiska värden

Natur- och grönområden har kulturmiljövärden som bärare av bygdens historia och identitet. Ängs- och hagmarker, parker, kyrkogårdar, trädgårdar och andra gröna områden ger stora skönhetsvärden åt landskapet och har arkitektoniska kvaliteter. All mark i Skåne är påverkad av människan och bär spår av äldre tiders markanvändning eller är direkt beroende av mänsklig påverkan för att behålla de ekologiska och sociala värdena. Grönstrukturens ekologiska funktioner är betingade av hela systemet av växter, djur, mark, vatten, klimat och mänsklig påverkan. Ekologiska värden hänvisar till de företeelser och samband som är förutsättningen för att bibehålla en varierad och artrik natur. Det gröna i staden och på landsbygden utgör basen för den biologiska mångfalden i kommunen. De gröna ytorna är en förutsättning för att ett rikt och varierat utbud av växter, djur och biotoper skall kunna utvecklas. Avgörande för växt- och djurförekomsten är också de gröna ytornas placering i förhållande till varandra, förekomsten och fördelningen av olika biotoper samt de gröna ytornas areal. Många organismer kräver större, sammanhängande områden av en viss dominerande biotop för att kunna hålla livskraftiga populationer.

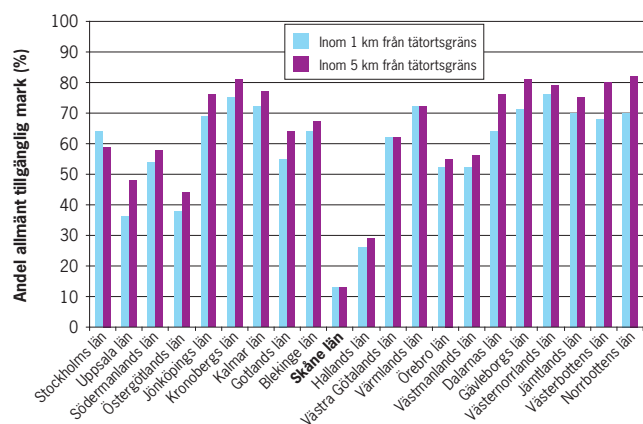
ALLEMANSRÄTTSLIG MARK

Det finns inte mycket allemansrättsligt tillgänglig mark i Skåne, särskilt inte i de västra delarna där stora delar av arealen är uppodlad jordbruksmark. Det får konsekvenser för friluftslivet som hänvisas till vägar eller till särskilda anläggningar för friluftslivsutövning.

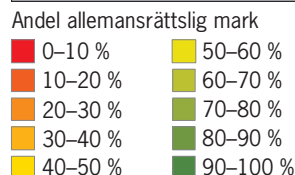
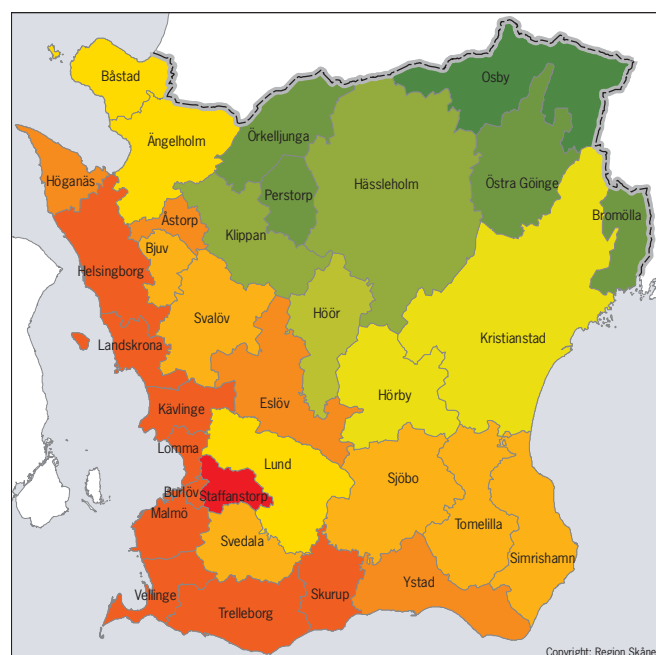
I Skåne bor i genomsnitt 101 invånare per kvadratkilometer, vilket kan jämföras med 20 invånare per kvadratkilometer för landet som helhet. Andelen tillgänglig mark per invånare är 4,4 hektar som riksgenomsnitt, medan man i Skåne endast har 0,6 hektar. Befolkningen är dessutom koncentrerad till de större tätorterna längs kusten, där andelen allemansrättslig mark är som lägst. I Skåne är i genomsnitt drygt 50 procent av marken allemansrättslig mark, till skillnad från övriga landet som har cirka 90 procent. Variationen är stor inom Skåne och det finns kommuner som har över 90 procent, som till exempel Osby, medan andra har mindre än 10 procent allemansrättslig mark, som Staffanstorps.



Karta 22. Allemansrättslig mark i Skåne (2004). Källa: Atlas över Skåne (2004).



Figur 16. Allmänt tillgänglig mark inom 1 km och 5 km från tätortsgräns länsvís. Län med mycket jordbruksmark har låg andel allmänt tillgänglig mark, medan skogsläna har en betydligt större andel. Endast tätorter med fler än 10 000 invånare har undersökts. Källa: SCB (2009)



Karta 23. Andel allemansrättslig mark i procent i Skånes kommuner (2004).
Källa: Atlas över Skåne (2004).

Även sett i ett europeiskt perspektiv är tillgången liten om än inte i paritet med de mest tätbefolkade delarna av övriga Europa, samtidigt som Sverige har den högsta andelen hårdgjord yta per person i Europa enligt rapporten *Urban-rural relations in Europe* från ESPON.

Konflikter avseende allemansrätt och markutnyttjande

Önskemål att nyttja mark för friluftslivsändamål kommer allt oftare i konflikt med markägarens intresse att nyttja sin (skogs-) mark utan skador eller upptrampade stigar. Visserligen får en markägare tåla intrång i den mening att andra vistas på dennes mark (under förutsättning att det inte är växande gröda på den), men ofta kan en större grupp som håller till på ett begränsat område ställa till större skador och obehag för en markägare än denne rimligen bör få tåla även om varje enskild persons nyttjande i sig inte medför skador. Det kan tyckas att markägaren inte ska behöva acceptera att andra nyttjar hans mark för kommersiella ändamål, särskilt om det medför obehag eller ens begränsade skador, men här har Högsta domstolen (HD) gjort en annan tolkning, som blivit prejudicerande¹⁹.

Sedan Sverige gick med i EU, och äganderätten stärkts genom dess lagstiftning, har även allemansrätten allt starkare ifrågasatts och toleransen mot dess nyttjare blivit mindre. Fler konflikter kan förutspås i framtiden. Bland annat kan stängsel bli ett problem. Även om passager görs, är ett instängslat landskap omedelbart svårare att nå, såväl fysiskt som mentalt. För djurlivet innebär stängsel, beroende på hur de utformas, också problem i form av avskurna stråk och/eller revir.

Strandskyddet och allemansrätten

Riksdagsmotioner från senare år har bland annat tagit upp strandskyddet, det vill säga inskränkningen i rätten att bebygga stränderna, som har stor betydelse för allemansrätten. I dessa motioner menas att markägarens rätt här borde väga tyngst. Den nya strandskyddslagen, som trädde i kraft 1 juli 2009, pekar dock i motsatt riktning och där har allemansrätten snarare stärkts. Vid framtida dispenser från strandskyddet ska i framtiden alltid tillgänglighet för passage längs hela strandområdet säkras.

Troligen kommer de nya strandskyddsreglerna inte att påverka de juridiska delarna i allemansrätten. Men om allemansrätten ska ha ett värde krävs att den innebär en allmän tillgång till naturen. Risken finns att fokus alltför mycket har hamnat på strandområdena och förutsättningarna där. Därmed finns en risk att missa andra hot mot de allemansrättsliga möjligheterna. Sådana hot kan vara de minskande kulturlandskapen, till exempel ängs- och hagmarker, där tilltalande och diversifierade landskap många gånger har förvandlats till ensartade skogsplanteringar. Då är det inte lika attraktivt att vara där längre,

¹⁹ Nytt juridiskt arkiv, sid. 495, 1994.

och kvalitén i grönområdena har minskat. Andra hot mot nyttjandet av allemansrätten är att de tätortsnära grönområdena minskar i snabb takt. Hotet mot den biologiska mångfalden är stort.

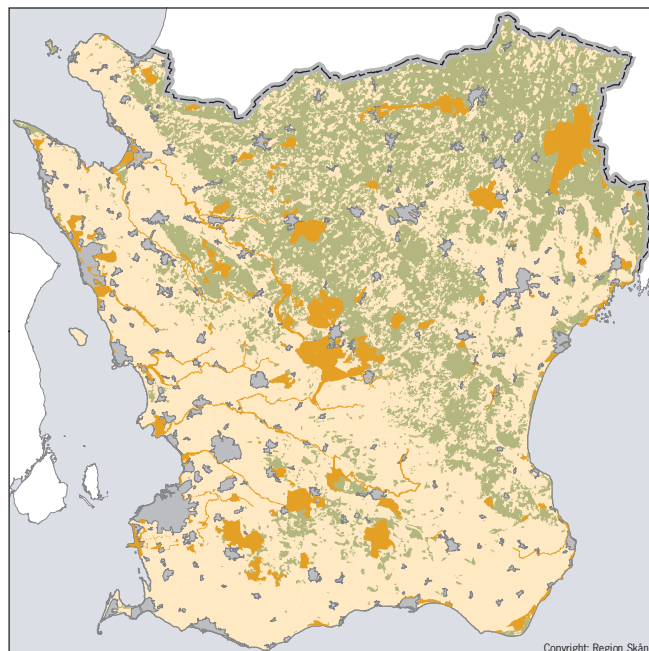
SKYDDAD NATUR

De områden där allemansrätten kan vara begränsad eller utökad är nationalparker, naturreservat, naturminnen, strand-skyddsområden, djur- och växtskyddsområden, kulturminnen och kulturresevat. Föreskrifterna inom denna typ av områden kan se olika ut från område till område, beroende på vad som krävs för att bevara de värden som finns där. Kommuner och myndigheter kan fatta beslut och utfärda föreskrifter som begränsar allemansrätten, men även utvidgar den. Vanligtvis handlar det om miljöbalkens regler för att skydda djurliv eller särskilt värdefull natur.

NY GRÖNSTRUKTUR PÅ DEN AGRARA LANDSBYGDEN

Längs en del vattendrag, men även i det övriga åkerlandskapet finns idag så kallade beträddor, vars ursprungliga syfte är att minska bekämpningsmedels- och kväveläckage. Beträddorna utgörs av tillfälliga remsor av mark, där man sått in vall (gräs), där man kan promenera eller rida. Beträddorna ger möjlighet till större rörelsefrihet i det skånska jordbrukslandskapet och kan därför vara mycket värdefulla ur rekreationssynpunkt. Även den biologiska mångfalden kan gynnas av dessa stråk genom ett i övrigt monokultiverat landskap. "Den bästa av världar" skulle ur dessa perspektiv innebära beträddor längs alla vattendrag och nyanlagda dammar och våtmarker och i övrigt förbindelse-länkar mellan så kallade odlingshinder som rösen, alléer, mangelgravar och så vidare.

Gestaltning- och genomförandeprocessen kan dock innebära en del utmaningar. Till exempel måste jordbrukare motiveras att sälja eller arrendera ut delar av sina marker. Utan ersättning för förlorad produktion är det förmodligen få markägare som är intresserade av att upplåta mark. Dessutom bör beträddorna, om syftet ska vara ökad vistelse i naturen, placeras lättåtkomligt för den urbana befolkningen. Konflikten med att ta jordbruksmark ur livsmedelsproduktion kommer också att behöva diskuteras och lösas. Beträddor finns idag till exempel i Lund, Burlöv och Staffanstorps.



Av Länsstyrelsen föreslagna utredningsområden för tätortsnära natur

Karta 24. Tätortsnära naturområden (2007). Samlat förslag över tätortsnära områden som bör utredas för att skyddas för friluftsliv och naturvård i Skåne. Källa: Länsstyrelsen i Skåne län (2009).

TÄTORTSNÄRA NATUR

På regeringens uppdrag har Länsstyrelsen i Skåne län upprättat ett program för varaktigt skydd och förvaltning av de för naturvård och friluftsliv mest värdefulla tätortsnära områdena. Tillsammans upptar områdena, som redovisas i karta 24, 82 000 hektar eller sju procent av Skånes sammanlagda land- och sjöyta. Dessa områden föreslås av länsstyrelsen erhålla skydd som antingen natur- eller kulturresevat. För en nationell jämförelse av andelen allmänt tillgänglig mark i tätortsnära lägen, se figur 16.

SKOGSMARK

Skogen är den del av grönstrukturen, som mer tydligt än de andra, visar på betydelsen av stora sammanhängande arealer, särskilt om det gäller värden för den biologiska mångfalden och arters möjlighet att sprida sig.

Skånes skogar finns huvudsakligen i de norra och östra delarna. Ungefär hälften av all skogklädd mark utgörs av gran-, barr- eller barrblandskog. Skåne har den högsta andelen ädellövskog i Sverige med 73 000 hektar, vilket utgör drygt 20 procent av den skånska skogsytan. Bland övrig lövskog kan särskilt klibbalen nämnas, eftersom den täcker nästan 20 000 hektar. Den vanligaste skogstypen är dock den planterade granskogen, som utgör cirka 40 procent av den totala arealen. Skogsmark utgör totalt cirka 32 procent av Skånes landyta och bestånden domineras av träd som är 60 år eller yngre, främst på grund av granens, björkens och alens korta omloppstid.

Tillgänglighet och skoglig produktion

Majoriteten av Skånes invånare bor i en tätort och det är i tätorternas omland som behovet av mark för friluftsliv är som störst. I de befolkningstäta sydvästra delarna av Skåne sker en stor del av det skogliga friluftslivet i mer eller mindre uttalade rekreationsskogar, till vilka man måste resa med bil eller buss. Det gör dessa skogar särskilt viktiga ur ett socialt perspektiv och ofta sker anpassningar av skogsbruket för att tillmötesgå rekreationsintresset.

Den skog som är mest intressant ur ett frilufts- och rekreationsperspektiv är den uppvuxna lövskogen med stora träd. Förekomsten av stora träd anses öka skogens upplevda skönhet. Ju äldre och större ett träd blir, desto mer karaktär får det. På samma sätt växer människans fascination och vördnad för en skog ju äldre den tillåts bli. Tillgänglighet, skötsel och graden av omväxling och variation påverkar också upplevelsens kvalitet.

De tätortsnära skogarna hotas främst av tätorternas expansion. Natur i eller nära tätorter är ofta föremål för exploateringsplaner och grönstrukturen ses emellanåt som en outnyttjad resurs, lämplig att ta i anspråk till att förtäta staden. Man riskerar därmed att bygga bort värden som gjort områden attraktiva. Detta är kanske det främsta skälet till att det är viktigt att värna grönstrukturen/skogen i den kommunala planeringen

Energiskog (Salix)

De som väljer att odla energiskog gör det ofta för att de behöver en lämplig gröda som kan odlas på uttagen areal (så kallad EU-träda). 1980-talet var energiskogens årtionde i Skåne, men nyplanteringen har under den senaste tioårsperioden stadigt minskat. Salix har inte blivit någon särskilt populär gröda bland odlarna, trots att den har ett kalkylerat täckningsbidrag som är högre än för spannmålsgrödor. Det kan finnas flera orsaker till detta. En är att grödan är förknippad med hög återställningskostnad av åkermarken när odlingen bryts, på grund av livskraftiga rötter, som måste rensas bort om man vill återgå till spannmål. En annan orsak kan vara att den högväxande energiskogen förändrar landskapsbilden på ett sätt som inte uppfattas som positivt.

Skogstyp	Definition	Skåne	(%)	Blekinge	Halland	Götaland	Övriga Sverige
Ädellövskog	>50 % ädellöv	73 200	21	26 300	15 900	195 000	204 000
Övrig lövskog	>70 % löv	59 500	17	16 300	28 200	401 000	1 199 000
Blandskog	40–60 % löv	16 800	5	15 500	20 600	352 000	1 741 000
Tallskog	>70 % tall	35 700	10	14 400	51 500	1 187 000	9 136 000
Granskog	>70 % gran	138 600	40	95 400	146 400	1 895 000	6 060 000
Barrblandskog	>70 % barr	13 300	4	17 600	25 900	708 000	3 550 000
Kalmark		13 000	3	3 600	5 900	142 000	678 000
Summa		350 100	100	189 100	294 400	4 885 000	22 614 000

Tabell 4. Arealer (ha) av olika skogstyper i Skåne och olika delar av landet samt typernas andel (%) av skogsmarksarealen i Skåne.
Källa: Riksskogstaxeringen 1997–2001

Slutsatser

- ▶ Grönstrukturens samlade värden har tidigare inte givits ekonomiska förtecken. Senare tids forskning har visat att naturupplevelser bidrar till ökad kreativitet, bättre inlärningsförmåga, snabbare stressåterhämtning och tillfrisknande etcetera. Detta kan omsättas i ekonomiska termer, vilket bör öka värderingen av grönstrukturen.
- ▶ Den tätortsnära grönstrukturen hotas av bland annat av bebyggelseexpansion och är samtidigt väldigt viktig ur rekreationssynpunkt. I de tätortsnära områdena är det särskilt viktigt med någon form av samarbetsavtal mellan kommuner/regionala organ och skogsbrukande markägare.
- ▶ Allemansrättens privilegier kommer att bli föremål för diskussioner framöver, där äganderätt och intrångsersättning kommer att vara utgångspunkter liksom även hävd och sedvanerätt.
- ▶ Strandskyddslagen ändrades under 2009, så att den kan prövas olika i olika kommuner. Dock har det allemansrättsliga skyddet skärpts, vilket medför att det vid alla dispenser från strandskyddet ska tillgodoses allemansrättsliga passager längs vattnet.

Vatten



Vatten

I detta avsnitt beskrivs yt-, grund- och havsvatten och dess olika förekomster, liksom markanvändningens påverkan på vatten och planeringsstatusen för detsamma.

GRUNDVATTEN

GRUNDVATTNET ÄR EN VÄRDEFULL RESURS som är viktig för tillgång på dricksvatten och för livsmiljöer i sjöar och vattendrag. Genom olika mänskliga ingrepp, till exempel vattenuttag och föroreningar, kan grundvattnet påverkas negativt.

De geologiska förhållandena i Skåne skiljer sig från de i övriga landet. Det gör att sårbarheten är hög på många platser även om tillgången på grundvatten i Skåne är god. Risk finns att föroreningar tränger ned i grundvattnet och gör det obrukbart som dricksvatten. Under senhösten 2007 genomfördes en grundvattenundersökning i 62 dricksvattentäkter i Skåne. I 17 av 62 undersökta grundvattenförekomster (27 procent) överskrids föreslagna riktvärden eller miljökvalitetsnormer (MKN).

På Österlen och Bjärehalvön är situationen bitvis kritisk, med överskridna riktvärden för ett eller flera ämnen. På Österlen är det framför allt ammonium som överskrider riktvärdet i flera provpunkter, men även bekämpningsmedel och nitrat återfinns på flera platser. I Mellanskåne, främst Kävlingeån, varierar påverkansgraden. Bitvis överskrids miljökvalitetsnormer eller riktvärden. I Alnarpströmmens jordmagasin finns tre provpunkter där resultaten visar på betydande påverkan ifråga om både bekämpningsmedel, ammonium och nitrat, men grundvattenförekomsten är så stor att det är svårt att dra några generella slutsatser om hela magasinets status. I 85 procent av de undersökta brunnarna finns tecken på mänsklig påverkan ur kvävesynpunkt, det vill säga förhöjda värden av ammonium eller nitrat till följd av gödning. Kartläggningen är inte heltäckande och många kunskapsluckor finns i resultatet, men det bör ändå tjäna som en väckarklocka. Indikationerna av mänsklig påverkan på kvaliteten på vårt grundvatten är påtagliga.

DAGVATTEN

Dagvatten är tillfälligt förekommande, avrinnande vatten på markytan eller på en konstruktion. Skillnaden mellan dag-

vatten och avrinnande regnvatten är att regnvatten endast avser vatten med ursprung i regn, medan dagvatten även omfattar till exempel smältvatten och tillfälligt framträngande grundvatten. Skillnaden mot ytvatten och vattendrag ligger i själva ”tillfälligheten”, det vill säga att marken inte är täckt av vatten permanent.

Ett viktigt styrinstrument för en bra dagvattenhantering är plan- och bygglagen. I detaljplanen kan lösningar för hantering av dagvatten redovisas och eftersom dagvatten kan ge upphov till översvämningar är det viktigt att de tänkta lösningarna redovisas tydligt i alla planskeden. Länsstyrelsen kan pröva och upphäva kommunens beslut att anta en detaljplan med hänsyn till risken för översvämningar.

I miljöbalken definieras vatten, som avleds för avvattnings av mark inom detaljplan, som inte görs för en viss fastighets räkning, som avloppsvatten. I lagen om allmänna vattentjänster definieras bortledande av dagvatten och dräneringsvatten från ett område med samlad bebyggelse som avlopp. Det kan uppkomma situationer när dagvattnet juridiskt är att betrakta som en vattenverksamhet. En sådan situation är när avledandet av vattnet inte sker genom en allmän avloppsledning. Om det vid lokalt omhändertagande av dagvatten krävs att enstaka fastigheter inom detaljplan leder bort vatten genom en särskild ledning, är det i stället fråga om markavvattnings.

I Skåne är markavvattnings generellt förbjudet. Prövningen av markavvattnings ska därför ske i två steg. Först krävs dispens från markavvattningsförbudet och sedan tillstånd till åtgärden. Om vattnet leds vidare till ett markavvattningsföretag eller dikningsföretag krävs ytterligare tillstånd. I vissa fall kan det krävas omprövning av ett befintligt tillstånd/förrättning på grund av att det uppstår väsentligt ändrade förhållanden. Tillstånd från dikningsföretag och markavvattningsföretag samt eventuell omprövning krävs också om allmänna vatten- och avloppsledningar leds till ett sådant.

Från och med december 2009 kommer miljökvalitetsnormer att fastställas för alla vattenförekomster och åtgärdsprogram

kommer att tas fram för de vattenförekomster som inte uppnår ”god status”. Om dagvatten släpps direkt ut i en sådan vattenförekomst utan behandling kan utsläppet medverka till att miljö kvalitetsnormen inte uppnås. Miljö kvalitetsnormen innebär också att statusen inte får försämrats i vattenförekomsterna.

VÅTMARKER

Våtmarkerna har sedan drygt ett sekel i stor utsträckning försvunnit genom att marken dikats ut, framför allt av skogs- och jordbruket. I skogslandskapet har under 1900-talet en omfattande markavvattning ägt rum, framför allt för att öka skogsproduktionen på våtmarker och säkra skogsmarkens produktionsförmåga. Stora våtmarksarealer har även gått förlorade genom utvinning av torv och genom dämning av våtmarksstränder vid sjöar och vattendrag som utnyttjas för kraftproduktion. I Skåne återstår endast omkring tio procent av den våtmarksareal som fanns innan man började dika i stor skala. Våtmarkerna är viktiga livsmiljöer för många hotade växter och djur.

Sedan 1980-talet har våtmarkerna successivt fått ett starkare skydd, bland annat genom förbud och tillståndsplikt för markavvattning. Det finns en stark politisk vilja att bevara och vid behov restaurera och nyanlägga våtmarker. Inte mindre än 216 av de arter i Skåne som ArtDatabanken har med i sina rödlistor hör hemma i våtmarksområden på ett eller annat sätt. Av dem tillhör 64 arter, till exempel flera av grodarterna, kategorierna akut hotad eller starkt hotad. När nya våtmarker anläggs flyttar olika djur snabbt dit – ett tecken på att våtmarkerna är behövda. Dessutom är våtmarkerna viktiga för att minska utsläppen av övergödande ämnen till vattendrag, sjöar och hav.

I Skånes miljömål finns tydliga delmål för hur våtmarkerna ska skyddas och utökas. Som ett exempel kan nämnas att det i Skåne ska anläggas, återskapas eller vara beslutat på strategiska platser i odlingslandskapet, minst 2 500 hektar våtmarker, till år 2010 med utgångspunkt från år 2000. Ytterligare minst 2 500 hektar våtmarker bör anläggas eller restaureras till år 2015. Dessutom ska potentiellt värdefulla våtmarker utanför odlingslandskapet, till exempel myrar och sumpskogar, återställas. Andra delmål omfattar till exempel minskade kväveutsläpp till Skånes kustvatten.

För Skånes del har vattendragsförbunden spelat en viktig roll i återskapandet av våtmarker och dammar. Tillskotten finns längs årnas avrinningsområden och fungerar främst som utjämningsmagasin för näringsläckage, men har blivit tillflyktsorter för många fåglar och andra djur, som annars har svårt att finna tillflyktsorter i det ensartade jordbrukslandskapet.

Exempel på nytillskott av vattenmiljöer är Näsbyholmssjön, som en gång var Skånes näst största sjö och som återskapats till en viss del av sin ursprungliga yta. Svalövssjön, som är en helt

nyskapad sjö är ett annat exempel, vars ursprung kom ur en diskussion angående omläggning av åkermark och miljöproblemen relaterat till allt för näringsrikt dagvatten.

Nya våtmarker

Från 2000 fram till i maj 2008 har det totalt anlagts cirka 1 350 hektar våtmarker i Skåne, vilket innebär att det under senare år har anlagts betydande arealer våtmark. Trots detta behövs stora ansträngningar för att nå målsättningen. Den kommunala översiktsplaneringen har här en viktig roll att spela genom att hantera och peka ut möjliga våtmarksområden.

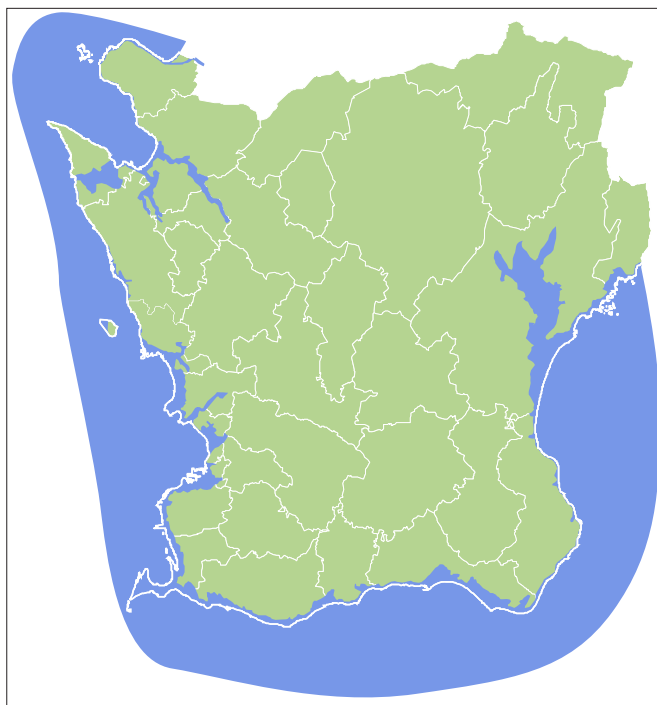
SJÖAR OCH VATTENDRAG

Sjöar och vattendrag är viktiga resurser i samhället ur flera perspektiv. Dels har vatten en viktig ekologisk funktion, dels är vatten en viktig friluftsfaktor och rekreationsfaktor. Ur ett ekologiskt perspektiv ska den fysiska planeringen gynna en långsiktig hållbar hushållning av mark och vatten. För att säkerställa detta måste förhållandena i sjöar och vattendrag vara sådana att naturligt förekommande växt- och djurarter kan fortleva utan att allvarligt störas av människors påverkan. Ofta transporteras vattnet långa sträckor och avrinningsområdena är ofta omfattande, vilket innebär att övergripande planering krävs. Kvaliteten på vattnet beror dels på vilka naturliga förutsättningar som finns och dels på hur människor nyttjar det. Strandskyddet råder generellt vid hav, insjöar och vattendrag och omfattar både land- och vattenområdet.

Den fysiska planeringens uppgift är att tillgängliggöra sjöar och vattendrag för natur- och kulturupplevelser samt för bad och friluftsliv. Därutöver är sjöar och vattendrag en attraktionsfaktor i den fysiska planeringen. Genom de nya reglerna gällande strandskyddet öppnas möjligheterna upp för kommunerna att i sin översiktsplan peka ut lämpliga strandnära områden för landsbygdsutveckling. Det är viktigt att det finns en långsiktig hållbarhet när strandnära mark exploateras. Det gäller att hitta balans i att skapa attraktiva bostadsområden med vattenkontakt och att bevara tillgängligheten till kommunens vattennära friluftsområden.

Nationellt särskilt värdefulla och nationellt värdefulla vatten i Skåne

Inom Skåne finns cirka 100 vattenmiljöer som bedöms vara nationellt särskilt värdefulla eller nationellt värdefulla. De sjöar och vattendrag som är utpekade har höga värden för naturvård, fisk/fiske eller kulturmiljöer i och i anslutning till vatten. För att uppnå det nationella miljö kvalitetsmålet *Levande sjöar och vattendrag* ska de utvalda vattenområdena på sikt få ett långsiktigt skydd samt restaureras där behovet finns.



Karta 25. Stigande havsnivåer. Kartan visar Skånes högvattenstånd i ett 100-års-perspektiv och ska ses som en grov illustration. Källa: Stigande havsnivå, Länsstyrelsen i Skåne län (2009).

Länsstyrelsen har med hjälp av befintlig kunskap om naturfiske- och kulturvärdena valt ut dessa vattenmiljöer och en nationell prioritering har sedan gjorts av Naturvårdsverket, Fiskeriverket och Riksantikvarieämbetet, för respektive område. Prioriteringen ska fungera som hjälp för planerare och visa på vilka värden som ska bevaras, vårdas och utvecklas. Det långsiktiga skyddet skulle kunna handla om att formellt skydda områden eller avgränsade miljöer som natur- eller kulturresevat.

STIGANDE VATTENNIVÅ TILL FÖLJD AV KLIMATPÅVERKAN

Enligt FN:s klimatpanel Intergovernmental Panel on Climate Change, (IPCC) kan havens medelvattenyta stiga med 0,18–0,59 meter fram till slutet av detta sekel. Men då är inte bidraget från förändringar i utflödet samt smältande inlandsisar medräknat, vilket kan innebära ett tillskott med ytterligare 0,1–0,2 meter²⁰. SMHI har beräknat att framtida (2070–2100) medelvattenstånd kommer att vara 0,38–0,79 meter högre än idag. Framtida högvattenstånd i Skåne med 100 års återkomsttid är beräknade till nivå 1,86–2,29 meter i värsta scenariot och skiljer sig åt mellan olika platser. De områden som förväntas drabbas av den största havsnivåhöjningen är Öresund och Skånes sydkust.

Nya resultat pekar dock nu på att avsmältning av isarna kan ske snabbare än man tidigare trott, och allt fler klimatforskare

har börjat tala om en meter som en rimlig bedömning. Den holländska deltagarkommittén rekommenderar att man bör räkna med en maximal höjning på så mycket som 0,55–1,2 meter till slutet av detta sekel.²¹

Med en stigande havsnivå följer konsekvenser för samhället och miljön. I Skåne står stora ekonomiska värden på spel eftersom det är längs kusterna som de största städerna finns, tillika flest människor, störst andel bebyggelse och mest infrastruktur. Det handlar också om människors hälsa och risker med en mer instabil miljö. Exempelvis kan hus och boendemiljöer bli osunda att vistas i bakom skyddsvallar och med fuktproblem. En tilltagande kusterosion kan medföra rasrisker, och översvämningar kan medföra att tillgänglighet till områden försvåras. En sekundär effekt av havsnivåhöjning är dessutom att åarnas vatten inte kan rinna ut i havet, med översvämningar långt in i landet som följd. Av detta följer stora konsekvenser för jordbruk och infrastruktur långt in i landskapet.

Just det värsta scenariot, nivån 2,29 meter, är den nivå som länsstyrelsen rekommenderar kommunerna att beakta inom den fysiska planeringen. Enligt *Förslag till nytt miljömål för Skåne* avseende klimatanpassningen, anges att alla kommuner senast år 2015 bör ha identifierat och analyserat risker för översvämningar, ras, skred och erosion, liksom även beaktat riskerna i sin fysiska planering och tagit fram förslag på åtgärder för anpassning av befintlig, bebyggd miljö.

Malmö stad har beskrivit konsekvenserna av en stigande havsnivå till följd av klimatförändringar. I ett dialog-pm²² föreslår man en allmän genomgång av kunskapsläget liksom en revidering av den lägsta tillåtna marknivån för nybyggande från dagens +2,5 meter till +3,0 meter som rekommenderad byggnivå. Båstad kommun har i sin översiktsplan tydliga riktlinjer för vilken lägsta nivå som framtida byggande inte bör lokaliseras under. Vellinge och Kristianstads kommuner har också arbetat med klimatanpassningsfrågan utifrån konsekvenser av direkt havsnivåhöjning, respektive indirekta konsekvenser i form av översvämningssrisker beroende på att åvatten inte kan rinna ut i havet.

VATTEN I DEN KOMMUNALA ÖVERSIKTSPLANERINGEN

Samtidigt som indikationer och forskningsresultat pekar på nödvändigheten av god planering för vattenverksamheten, är det förhållandevis få kommuner, som tagit in frågan i ett större perspektiv. Översiktsplanerna saknar i många fall helt ett samlat vattenperspektiv. I de fall frågan belyses har ämnet emellanåt mer karaktären av planeringsunderlag.

Klimatfrågan och havsnivåhöjningen har satt fokus på frågan och de översiktsplaner som tagits fram på senare tid, har alla på

²¹ www.smhi.se, 090915

²² *Klimatet, havsnivån och planeringen*, dialog-pm, Malmö stad, 2008:2.

²⁰ IPCC, 2007

något sätt bearbetat frågan (se goda exempel ovan). Men fortfarande saknas goda exempel på ett samlat grepp över vattenfrågan i någon översiktsplan. Kanske avvaktar man i kommunerna vad de nya vattenmyndigheternas verksamhet kommer att föra med sig och på vilket sätt man kommer att angripa problematiken. Oavsett vilket, så innebär översiktsplanens samlade grepp på den fysiska planeringen att vattenfrågan bör arbetas in i det samlade materialet.

Vatten- och avloppsnetets kapacitet och översvämningar

Om dagvattenhanteringen är bristfällig kan det få stora konsekvenser för till exempel boende och infrastruktur. Översvämningar efter kraftiga regn kan vara ett stort problem. Det är därför viktigt att dagvattenhanteringen uppmärksammas i kommunerna redan på ett tidigt planeringsstadium. Andelen hårdgjord mark bör ur denna aspekt minimeras, eftersom infiltration i marken omöjliggörs över hårdgjorda ytor. Minskad infiltration ger större och kraftigare flöden av vatten under kortare tid, vilket i sin tur bidrar till förvärrade översvämningssituationer. Särskilt allvarligt är detta naturligtvis i skuggan av rapporterna om stigande havsnivå, vilket gör att dagvattnet får svårare att rinna ut i recipienterna och till slut i havet.

Enligt ESPON-rapporten, *Urban-rural relations in Europe*, har Sverige den högsta andelen hårdgjord yta per person i Europa, vilket borde stämma till eftertanke i den kommunala planeringen. Generellt borde kommunerna i detaljplaner föreskriva icke hårdgjord mark i mycket större utsträckning än vad som idag sker.

I exploaterade områden kan det vara svårt att begränsa avrinningen, särskilt om mängden befintlig, hårdgjord yta är betydande. Vattnet kan ledas via bräddavlopp bort från området i ledning, till diken eller över öppen mark. Detta finns det många goda exempel på. I Helsingborg har man exempelvis i samband med detaljplan för ett större industriområde (Tostarp) avsatt mark för omhändertagande av dagvatten. Vattnet ska ledas till ett mindre dagvattenmagasin med oljeavskiljare för att därefter ledas till en större, nyanlagd våtmark. Många andra skånska kommuner är också förtjänstfullt långt framme med planer och dagvattenstrategier.

EG:S VATTENDIREKTIV

Som ansvariga för mark- och vattenanvändning, dricksvattenproduktion, avloppsrening och som tillsynsmyndigheter för det lokala miljöarbetet berörs kommunerna direkt av EG:s vattendirektiv. Vattendirektivet ger att kommunernas översiktsplanering tillsammans med den regionövergripande vattenmyndigheten ansvarar för och hanterar planeringen av vattenmiljöfrågor. Vattenmyndigheterna ges möjlighet att i åtgärdsprogram ange vilka förändringar av befintliga planer

eller antagande av nya planer som behövs för att miljö kvalitetsnormer för vatten skall kunna uppfyllas. Detta är åtgärder som kan komma att kräva detaljplanering enligt plan- och bygglagen för att kunna genomföras. Det är därför nödvändigt att vattenmyndigheterna och kommunerna har ett nära samarbete. Direktivet anger också att varje stat ska sträva efter att engagera medborgare i arbetet med vattenfrågorna, vilket naturligt faller på kommunerna att genomföra. Sverige har fem vattenmyndigheter och är indelat i fem vattendistrikt, vilka är uppbyggda av flera avrinningsområden. Ytvatten, grundvatten, kustvatten och landområden vid kusten, som inte kan hänföras till ett visst avrinningsområde, hänförs till det vattendistrikt som är närmast eller lämpligast. Skåne tillhör två olika vattendistrikt. Som synes i karta 26 går gränsen mellan de båda vattendistrikten rakt genom kommuner, vilket ställer krav på en samverkande administration av vattenfrågorna. Dessa frågor är i sig av en mycket komplex art och omgärdas ofta av vattendomar som sedan lång tid tillbaka reglerar exempelvis avtappningsrättigheter.



- Gräns för vattendistrikt
- Större vattendrag

Karta 26. Skånes vattendistrikt. Större delen av Skåne upptas i Södra Östersjöns vattendistrikt, medan nordvästra Skåne ingår i Västerhavets vattendistrikt. Vattenmyndigheterna för Södra Östersjöns och Västerhavets vattendistrikt finns på Länsstyrelserna i Västra Götalands respektive Kalmar län. Källa: Vattenmyndigheterna (2009).

Slutsatser

- ▶ Vattenfrågorna utgör en komplicerad enhet, där de ingående delarna påverkar varandra. Tillgången till rent vatten är en utmaning för alla och en viktig planeringsfråga.
- ▶ Betydande arealer kan sättas under vatten om havsnivåhöjningen blir så stor som "värsta scenariot", dryga två meter, inom detta sekel. Detta är en utmaning för såväl den kommunala fysiska planeringen som för fastighetsägare och andra nyttjare av marken.
- ▶ Andelen hårdgjord yta bör kraftigt begränsas, eftersom infiltration i marken omöjliggörs över hårdgjorda ytor. Häftiga dagvattenflöden kan leda till översvämningar och att vatten, som är viktigt för grundvattenbildningen, leds ut till recipient i stället.
- ▶ Vårt grundvatten är påverkat av mänsklig aktivitet. Främst gäller det kväveförekomst, men även bekämpningsmedelsrester förekommer.
- ▶ Miljömålet *Myllrande våtmarker* kan bli svårt att nå trots en stark vilja att bevara och restaurera våtmarker. Det blir allt viktigare att i översiktsplanen peka ut lämpliga områden för anläggande av våtmarker.
- ▶ Översiktsplanerna saknar i många fall ett planerings- och utvecklingsperspektiv på vattenfrågorna. Att hantera det breda spektrat av vattenfrågor i översiktsplaneringen är en stor utmaning för kommunerna.

Lästips

- Beträdor och andra grönstråk,*
Gröna fakta 2/2008, Movium, 2008.
- Byggande på landsbygden i Skåne – hot eller möjlighet?*
Länsstyrelsen i Skåne, 2006.
- Dagvatten*
Länsstyrelsen i Skåne, 2009.
- Det skånska landsbygdsprogrammet.*
Ett utvecklingsprogram med landskapsperspektiv,
Länsstyrelsen i Skåne, 2007.
- Effektiva transporter och samhällsbyggande*
– en ny struktur för sjö, luft, väg och järnväg,
SOU 2009:31.
- En meter i timmen*
– klimatförändringarnas påverkan på jordbruket i Sverige
Jordbruksverket, 2007.
- Exploatering av jordbruksmark vid bebyggelse- och vägutbyggnad*
1996/98–2005,
Jordbruksverket, 2006.
- Förslag till genomförande av den europeiska landskapskonventionen i*
Sverige, slutredovisning av regeringsuppdrag
Riksantikvarieämbetet, 2008.
- Hur kan Malmö växa hållbart?*
Malmö stad, 2009.
- Hushållning med åkermark?*
Länsstyrelsen i Skåne, 2006.
- I Blandstaden*
Länsstyrelsen i Skåne, 2007.
- Kartläggning av mark som tagits ur produktion,*
Jordbruksverket, 2008.
- Klimat och sårbarhetsutredningen*
SOU, 2007.
- Klimat- och energistrategi*
Länsstyrelsen i Skåne, 2008.
- Landsbygden i kommunernas översiktsplan – en vägledning*
Länsstyrelsen i Skåne, 2009.
- Landskapet som mål och medel*
Länsstyrelsen i Skåne, 2009.
- Miljötillståndet i Skåne*
Länsstyrelsen i Skåne, 2008.
- Nya klimatmål för Skåne, remissversion*
Länsstyrelsen i Skåne, 2009.
- Skånes värdefulla jordbruksmark*
Länsstyrelsen i Skåne, 2001.
- Strategi för en grön struktur i Skåne*
Region Skåne, 2004.
- Stationsnærhedspolitikken i hovedstadsområdet – baggrund og effekter*
Peter Hartoft-Nielsen, Skov og Landskab, Miljöministeriet, 2002.
- Stigande havsnivå*
Länsstyrelsen i Skåne, 2009.
- Tätare Stockholm*
Regionplanekontoret, Stockholms läns landsting, 2009.
- Urban-rural relations in Europe*
ESPON, 1.1.2., 2008.

Internet

www.espon.eu
www.eu-upplysningen.se
www.naturvardsverket.se
www.itps.se/espon
www.jordbruksverket.se
www.lansstyrelsen.se
www.naturvardsverket.se
www.riksdagen.se

Register för kartor, figurer och tabeller

KARTOR	SIDAN		
Karta 1a–d. Taxeringsnivåer för olika typer av tomtmark i Skåne (2006, 2007)	28	Karta 20. Bostadsbebyggelse tillkommen 1995–2006 och Skånes jordbruksmark	66
Karta 2. Prisutveckling för småhus 1996–2004	29	Karta 21. Riksintresse för naturvård, kulturmiljö, kustzon, friluftsliv och turism samt Natura 2000	70
Karta 3a. Procentuell prisökning för småhus 1981–2008 per kommun	30	Karta 22. Allemansrättslig mark i Skåne (2004)	71
Karta 3b. Procentuell prisökning för småhus 2003–2008 per kommun	30	Karta 23. Andel allemansrättslig mark i procent i de skånska kommunerna (2004)	72
Karta 4. Invånare per km ² i ett antal europeiska städer	34	Karta 24. Tätortsnära naturområden (2007)	73
Karta 5. Tätortsexpansion på jordbruksmark 1980–2005 i Skåne	35	Karta 25. Stigande havsnivåer	80
Karta 5a. Tätortsexpansion på jordbruksmark 1962–2005 i Helsingborg med omnejd	36	Karta 26. Skånes vattendistrikt	81
Karta 5b. Tätortsexpansion på jordbruksmark 1962–2005 i Kristianstad med omnejd	36		
Karta 5c. Tätortsexpansion på jordbruksmark 1962–2005 i Malmö och Lund med omnejd	36	FIGURER	SIDAN
Karta 5d. Tätortsexpansion på jordbruksmark 1962–2005 i Simrishamn med omnejd	36	Figur 1. Organisationsskiss	11
Karta 6. Befolkningsstorlek och invånartäthet i Skånes tätorter	37	Figur 2. Aktörerna i exploateringsprocessen	25
Karta 7. Boyta per invånare i Skånes tätorter	37	Figur 3. Värdeutveckling i exploateringsprocessen	25
Karta 8. Färdigställda lägenheter i flerbostadshus och småhus i Skånes kommuner 1978–2007	40	Figur 4. Betalningsvilja byggrätter	29
Karta 9. Sysselsättningstäthet och lokalyta i Skånes tätorter	42	Figur 5a. Markanvändning i Skåne (2005)	33
Karta 10. Antal nystartade företag per 1000 invånare i Skånes kommuner (2007)	45	Figur 5b. Markanvändning i bebyggd mark i Skåne (2005)	33
Karta 11. Procentuell andel landyta per kommun som utgörs av väg- eller järnvägsinfrastruktur (2008)	51	Figur 6. Tätortsexpansion och befolkningsutveckling i storstadsregionerna 1990–2005	34
Karta 12. Skånes ekvivalenta bullernivåer	51	Figur 7. Nybyggda småhus och flerbostadshus i Skåne 1930–2006	38
Karta 13a. Utsläpp av kväveoxider per år i Skånes kommuner (2004)	52	Figur 8a. Antal färdigställda lägenheter i nybyggda hus i Sverige 1958–2008	39
Karta 13b. Utsläpp av kväveoxider per år och invånare i Skånes kommuner (2004)	52	Figur 8b. Antal färdigställda lägenheter i nybyggda hus i Skåne 1978–2006	39
Karta 14. Bostadsbebyggelse tillkommen 1995–2006 och Skånes tågnära lägen	53	Figur 8c. Antal färdigställda lägenheter i nybyggda hus i Stockholms län 1978–2006	39
Karta 15. Planerade områden för bebyggelse och förtätning i Skånes kollektivtrafiknära lägen (1 kilometer till busshållplats och 1,5 kilometer till station)	54	Figur 8d. Antal färdigställda lägenheter i nybyggda hus i Göteborgsregionen 1978–2006	39
Karta 16. Planerad bebyggelse i befintliga tågnära lägen	55	Figur 8e. Antal färdigställda lägenheter i nybyggda hus i Malmö stad 1978–2006	39
Karta 17. Planerad bebyggelse i framtida tågnära lägen	55	Figur 8f. Antal färdigställda lägenheter i nybyggda hus i Helsingborgs stad 1978–2006	39
Karta 18. Befolkningsförändring i tätorter 2003–2008	58	Figur 8g. Antal färdigställda lägenheter i nybyggda hus i Ystads kommun 1978–2006	40
Karta 19. Jordbruks- och skogsmarksklassificeringen i Skåne	62	Figur 8h. Antal färdigställda lägenheter i nybyggda hus i Kristianstads kommun 1978–2006	40
		Figur 9. Färdigställda lägenheter i nybyggda hus i Skåne efter hustyp och upplåtelseform 1991–2007	40
		Figur 10. Fastighetsprisindex 1981–2008	40

Figur 11.	Byggkonjunkturcykeln	41
Figur 12.	Bebyggd mark och industrimark länsvis (2005)	43
Figur 13.	Nybyggda industribyggnader i Skåne 1950–2006	43
Figur 14.	Jordbruksareal i Sverige och i Skåne i respektive jordbruksklass (2000)	63
Figur 15a.	Antal jordbrukare efter ålder 1997 och 2007	64
Figur 15b.	Totalt antal jordbrukare samt antal jordbrukare 55 år och äldre (2003)	64
Figur 16.	Allmänt tillgänglig mark inom 1 km och 5 km från tätortsgräns länsvis	72

TABELLER

SIDAN

Tabell 1.	Jämförelse mellan äldre och nybyggd bostadsbebyggelse i Skåne med avseende på lokalisering	38
Tabell 2a.	Värdering av byggrätt för kontor	44
Tabell 2b.	Värdering av byggrätt för handelsetablering	44
Tabell 3.	Kärnkommunens tillväxtpåverkan på omlandet i ett antal svenska lokala arbetsmarknadsregioner (LA)	57
Tabell 4.	Arealer (ha) av olika skogstyper i Skåne och olika delar av landet samt typernas andel (%) av skogsmarksarealen i Skåne	74

Referenser

- Atlas över Skåne.*
Sveriges National Atlas, 1999.
- Att bygga i Skåne, – platsen, traditionen, framtiden.*
Johanson, Carin och Tågil, Tomas, 2001.
- Beträdor och andra grönstråk.*
Movium 2008. Gröna fakta 2/2008.
- Bostadsmarknad och ekonomisk tillväxt.*
Lundström, Stellan, Lind, Hans m.fl., 2007.
- Byggandet på landsbygden i Skåne. Hot eller möjlighet?*
Länsstyrelsen i Skåne, 2006:10.
- Den storstadsnära landsbygden – regionala funktioner och intressenter.*
Regionplane- och trafikkontoret, Stockholms läns landsting, PM
06/2006.
- Det skånska landsbygdsprogrammet.*
Ett utvecklingsprogram med landskapsperspektiv.
Länsstyrelsen i Skåne, 2007.
- En meter i timmen*
– klimatförändringarnas påverkan på jordbruket i Sverige
Jordbruksverket, rapport 2007:16.
- En temainriktad strategi för markskydd.*
Europeiska gemenskapernas kommission, 2006.
- Exploatering av jordbruksmark vid bebyggelse och
vägutbyggnad 1996/98–2005.*
Jordbruksverket, rapport 2006:31.
- Fastighetsekonomisk analys och fastighetsrätt: fastighetsnomenklatur.*
Institutet för värdering av fastigheter och
Samfundet för fastighetsekonomi, 2005.
- Fastighetsekonomiska aspekter på regional strategi för markanvändning.*
Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB, 2008.
- Förslag till energistrategi för Skåne.*
Länsstyrelsen i Skåne, remissversion 2007-10-31.
- Förslag till genomförande av den europeiska landskapskonventionen i
Sverige: slutredovisning av regeringsuppdrag.*
Riksantikvarieämbetet, 2008.
- Homo Domesticus, En marknadsanalys av
bostadskonsumenter strategier och preferenser.*
Vigerland, Lars, 2007.
- Hur kan Malmö växa hållbart?*
Malmö Stad, dialog-pm 2009:1.
- Hushållning med åkermark?*
Länsstyrelsen i Skåne, rapportserie Skåne i utveckling 2006:8.
- Jordbruket om 10 år, Hur påverkar omvärlden?*
Jordbruksverket, 2008.
- Jordbruksmarkens användning.*
SCB, 2007.
- Järnvägen i samhällsplaneringen.*
Banverket, 2009.
- Lantbruksbarometern.*
Lantbrukarnas Riksförbund, 2008.
- Markanvändningen i Sverige.*
SCB, 2004.
- Markanvändningen i Sverige.*
SCB, 2007.
- Markåtkomst och ersättning: för bebyggelse och infrastruktur.*
Sjödén, Eije, 2007.
- Markexploatering.*
Kalbro, Thomas, 2007.
- Markpolitik och kommunala markpriser,*
Nilsson, Pål och Svedin, Cecilia. Boverket, 2005.
- Marktäckedata.*
SCB, 2000.
- När långt borta blir nära.*
Kåks, Helena & Westholm, Erik, 2006.
- Närmare till naturen i Skåne.*
Skydd av tätortsnära områden för friluftsliv och naturvård.
Länsstyrelsen i Skåne, 2003:60.
- Pendlare utan gränser?*
Sveriges kommuner och landsting, 2008.
- På väg mot en hållbar landsbygdsutveckling.*
SOU, Delbetänkande Landsbygdskommittén, 2005:36.
- Priser på jordbruksmark.*
SCB, 2006.
- Samhällsplanering.*
Khakee, Abdul, 2000.
- Skånes skogar – historia, mångfald och skydd. Kunskapsunderlag för
bevarande av värdefulla skogsområden och andra trädbärande marker.*
Länsstyrelsen i Skåne, 2005:12.
- Skånes värdefulla jordbruksmark, Tätortsexpansion och utbyggnad av
infrastruktur på högt klassad åkermark – från 1960 till nutid.*
Länsstyrelsen i Skåne, rapportserie Skåne i utveckling 2001:45.

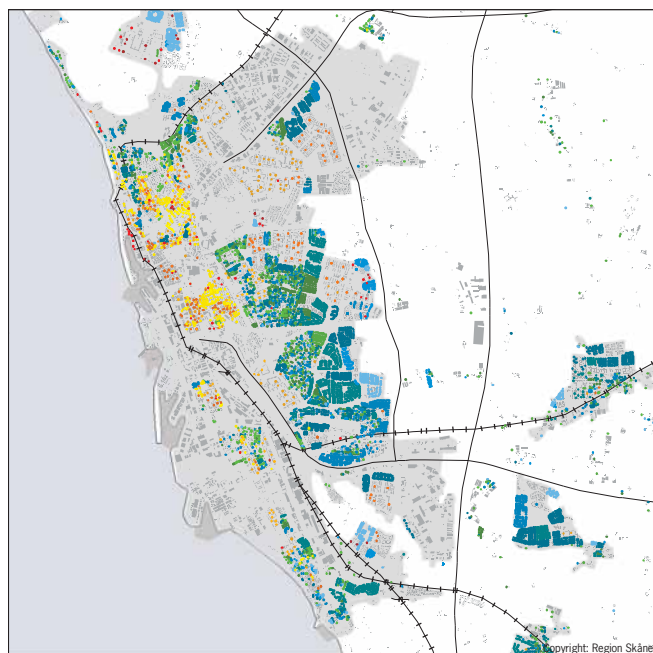
- Sprawl.*
 Arnstberg, Karl-Olov, 2005.
- Stationsnærhedspolitikken i hovedstadsområdet – baggrund og effekter. Skov & Landskab, Miljøministeriet.*
 Hartoft-Nielsen, Peter, 2002.
- Stigande havsnivå – konsekvenser för fysisk planering.*
 Länsstyrelserna i Skåne och Blekinge län, 2008.
- Strategi för formellt skydd av skog i Skåne.*
 Länsstyrelsen i Skåne, 2006:14.
- Strategi för en grön struktur i Skåne*
 Region Skåne, Planering och Miljö, 2004.
- Strategier för ökad bosättning i Skånes storstadsnära landsbygd – exemplet Hörby kommun.*
 Region Skåne, Planering och Miljö, 2001.
- Strukturomvandling i skånskt lantbruk.*
 Länsstyrelsen i Skåne, rapportserie Skåne i utveckling 2005.
- Styrning av markanvändning och miljö.*
 Lerman, Peggy och Emmelin, Lars, 2006.
- Sveriges gles- och landsbygder.*
 Glesbygdverket, 2006.
- Tätare Stockholm*
 Regionplane- och trafikkontoret, Stockholms läns landsting, 2009
- Underlagsmaterial för samhällsplanering.*
 Vägverket Region Skåne, 2006.
- Urban-rural relations in Europe*
 ESPON 1.1.2. 2008.
- Urban Sprawl in Europe.*
 European Environment Agency, rapport 10/2006.
- Ur ett sociologiskt perspektiv – om hushållens bostadskonsumtion på lokala bostadsmarknader.*
 Siksiö, Ola, 1991.
- Utveckling och omvandling i Malmös verksamhetsområden.*
 Malmö stad, Stadsbyggnadskontoret, 2007.
- Vardagens arkitektur. Vem bestämmer din livsmiljö?*
 Lindvall, Jöran & Myrman, Ann-Kristin, 2001.
- Ytsnåla trafikanläggningar: del av förstudie*
 Trivector Traffic AB, 2009:03.

Internet

www.boverket.se
www.espon.eu
www.itps.se
www.jordbruksverket.se
www.lantmateriet.se
www.lansstyrelsen.se
www.nutek.se
www.scb.se
www.sgu.se
www.skl.se
www.smhi.se
www.sou.gov.se
www.riksdagen.se
www.tillvaxtverket.se
www.vattenportalen.se
www.uitp.org
www.oresundsbron.com

BILAGA 1

I karta a-j syns stora grå områden. Dessa utgörs av all annan tätortsmark än bostadsbebyggelse uppförd mellan 1930 och 2006. Det kan röra sig om äldre bebyggelse, verksamhetsområden, uppställningsplatser och grönytor.



✓ Järnväg med persontrafik / Större väg Tättort Byggnad

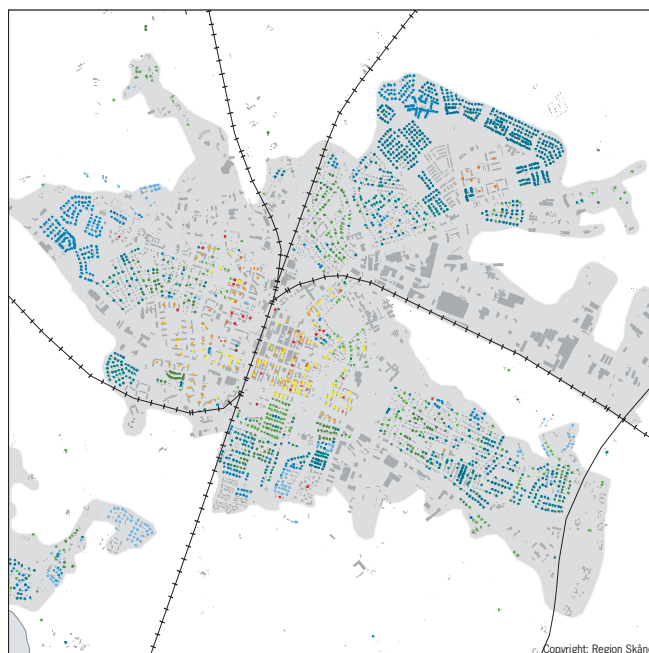
Flerbostadshus

- 1930–1939
- 1940–1949
- 1950–1959
- 1960–1969
- 1970–1979
- 1980–1989
- 1990–1999
- 2000–2006

Småhus

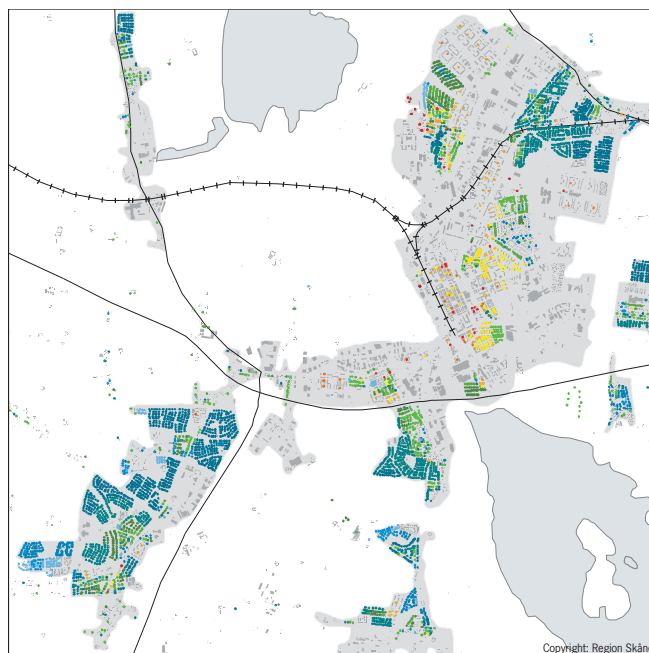
- 1930–1939
- 1940–1949
- 1950–1959
- 1960–1969
- 1970–1979
- 1980–1989
- 1990–1999
- 2000–2006

Karta a. Bostadsbebyggelsens utveckling 1930–2006 i Helsingborg. I karta a kan vi bland annat se att flerbostadsbebyggelsen i centrala Helsingborg till stor del utgörs av hus uppförda under å ena sidan 1930- och 40-talen och å andra sidan 1990- och 2000-talen. De flerbostadshus som uppfördes mellan dessa perioder lokaliserades till mer perifert belägna områden. Detta låg helt i linje med miljonprogrammets idé om storskaliga bostadsområden i stadernas utkanter som ett sätt att lösa den akuta bostadsbrist som rådde i slutet av 1950-talet och början av 1960-talet. Även småhusbebyggelsen lokaliserades under denna tid till stor del till tätorternas ytterkanter och markexploateringen var i dessa områden mycket stor, vilket fick till följd att tätorterna expanderade kraftigt under några få decennier. Källa: Fastighetsregistret och Lantmäterimyndigheten (2008).

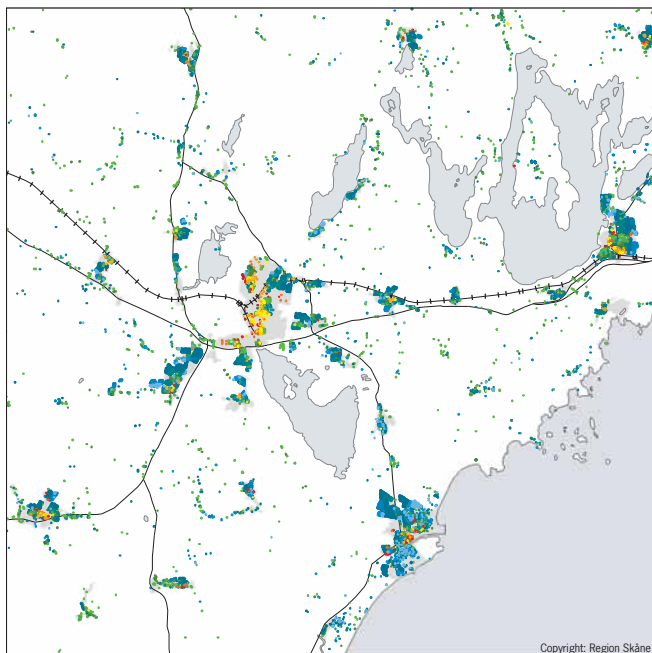


Karta b. Bostadsbebyggelsens utveckling 1930–2006 i Hässleholm.

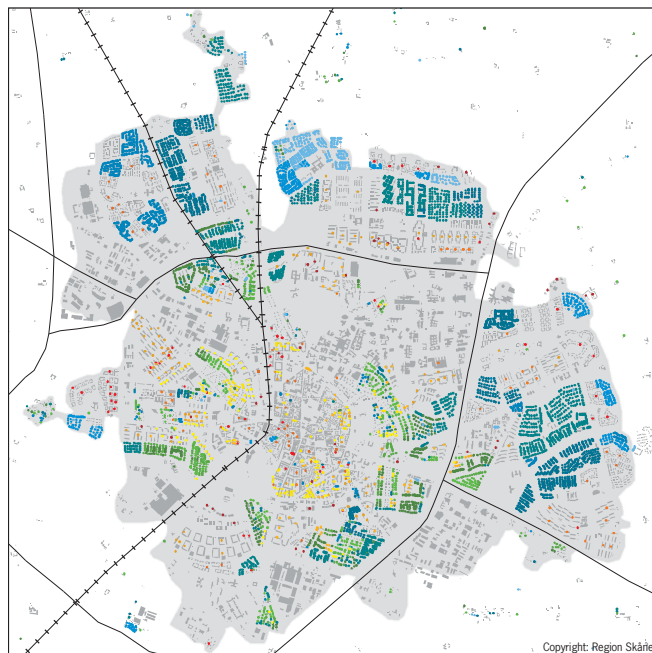
I Hässleholms stadskärna, vars tyngdpunkt ligger öster om järnvägen, består bostadsbebyggelsen av en blandning av äldre och nyare flerbostadshus. Givetvis finns det många hus som uppförts före 1930 och som därför endast redovisas i grått. Det är dock tydligt att gestaltningen av centrala Hässleholm fortskridit relativt oavbrutet under hela 1900-talet. I Hässleholm finns också en närmast radiell gräns ungefär 500 meter från järnvägsstationen. Innanför gränsen dominerar flerbostadshusbebyggelsen och utanför tar trädgårdsstaden vid med sina villaområden, nästan helt utan inslag av flerbostäder. Källa: Fastighetsregistret och Lantmäterimyndigheten (2008).



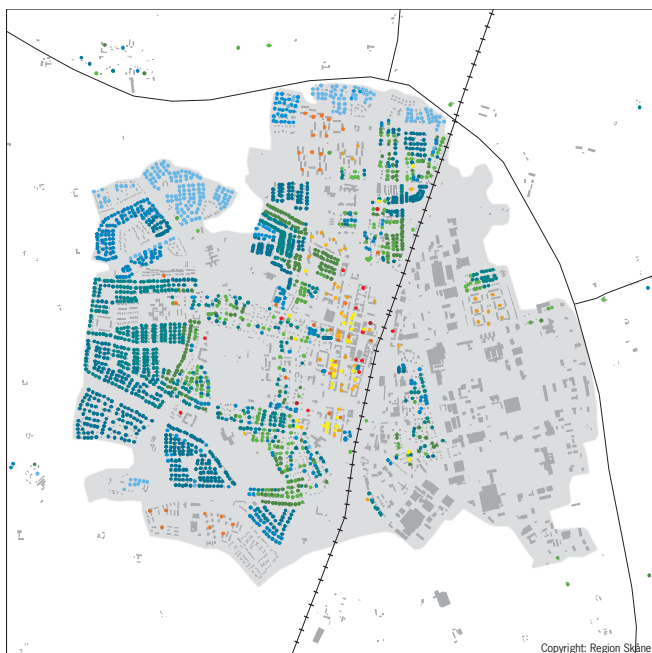
Karta c. Bostadsbebyggelsens utveckling 1930–2006 i Kristianstad. Precis som i Helsingborg syns det även i Kristianstad tydligt hur flerbostadshusbebyggelsen i stadens mest centrala delar tillkommit under det aktuella tidsintervallets första och sista decennier. Här finns det dock relativt centralt belägna flerbostadshus uppförda under miljonprogrammets era. Det stora flertalet av dessa hus finns dock i stadens norra semi-perifera och perifera delar. Småhusen å sin sida finns samlade i en handfull villaområden i stadens yttre delar. Ett par av områdena började byggas under 1950-talet medan det stora flertalet av småhusen uppfördes under 1960- och 70-talen. Källa: Fastighetsregistret och Lantmäterimyndigheten (2008).



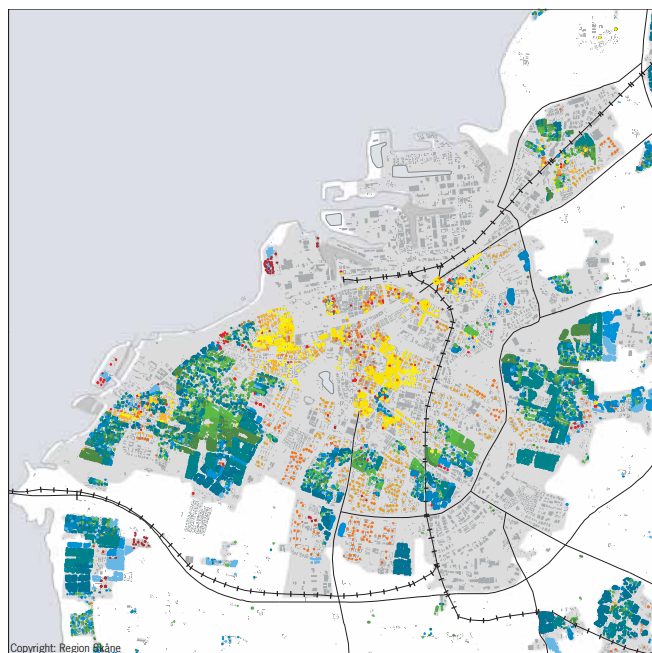
Karta d. Bostadsbebyggelsens utveckling 1930–2006 i Kristianstad med omnejd. Noterbart när det gäller Kristianstads omgivningar är Åhus expansion under dessa årtionden. En expansion som i mångt och mycket fortsatt in på 2000-talet. Från att ha bestått av en koncentrerad bebyggelse i bykärnan har stora markarealer tagits i anspråk av småhusbebyggelse uppförd under 1960-talet och framåt. Källa: Fastighetsregistret och Lantmäterimyndigheten (2008).



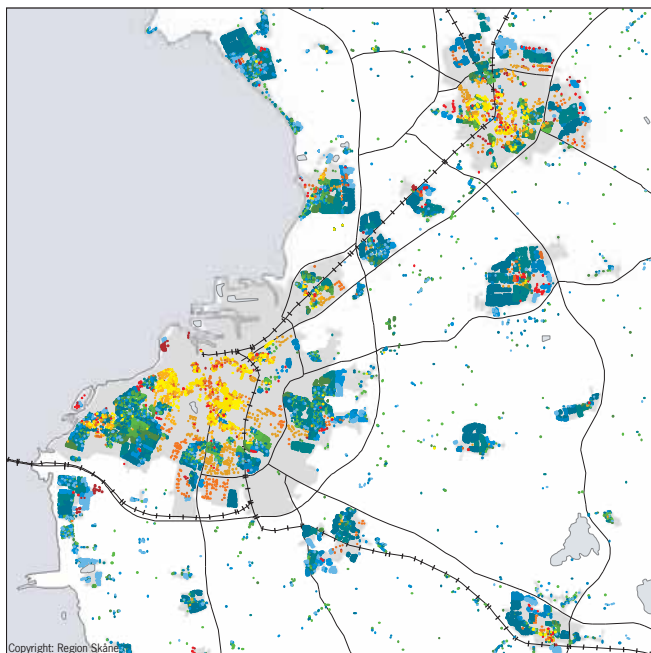
Karta f. Bostadsbebyggelsens utveckling 1930–2006 i Lund. Lund utgörs till stor del av bebyggelse tillkommen långt före det tidsintervall som redovisas i kartan och de stora områdena knutna till sjukhuset och universitetet förklarar många av de grå byggnaderna öster om järnvägen. Trots detta är en förhållandevis stor andel av Lunds centrala bostadsbebyggelse uppförd under 1990- och 2000-talen. Miljonprogrammets era representeras också i stadens centrala delar även om de talrikaste miljonprogramsområdena finns i utkanterna. Liksom i Eslöv (karta 13e) syns småhusbebyggelsens årsringar tydligt, främst norrut och österut. Källa: Fastighetsregistret och Lantmäterimyndigheten (2008).



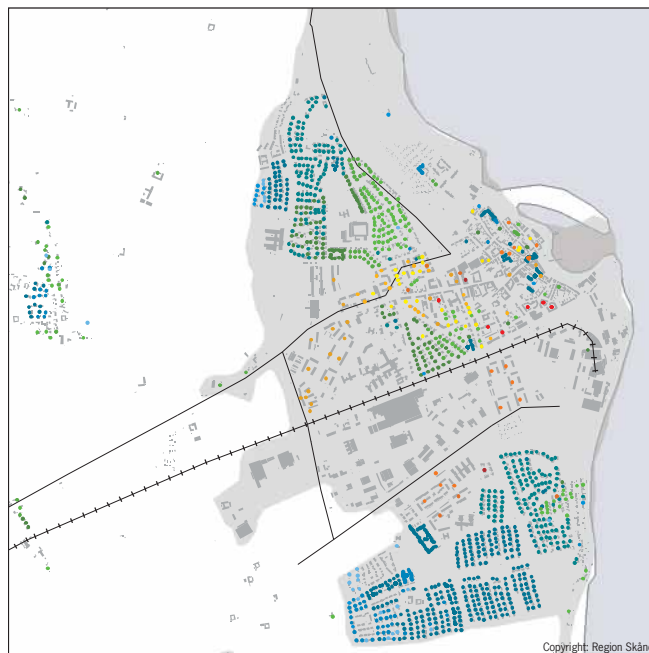
Karta e. Bostadsbebyggelsens utveckling 1930–2006 i Eslöv. I Eslöv kan man skönja småhusbebyggelsens årsringar väster om järnvägen. Utbyggnaden har skett etappvis. Öster om järnvägen dominerar industrimarken och verksamhetsområdena. Flerbostadshusen är, fränsett ett par undantag, koncentrerad till ett stråk i nordsydlig riktning. Stadens centrala delar domineras bostadsmässigt av flerbostadshus och här finns större delen av 1900-talet representerat. Källa: Fastighetsregistret och Lantmäterimyndigheten (2008).



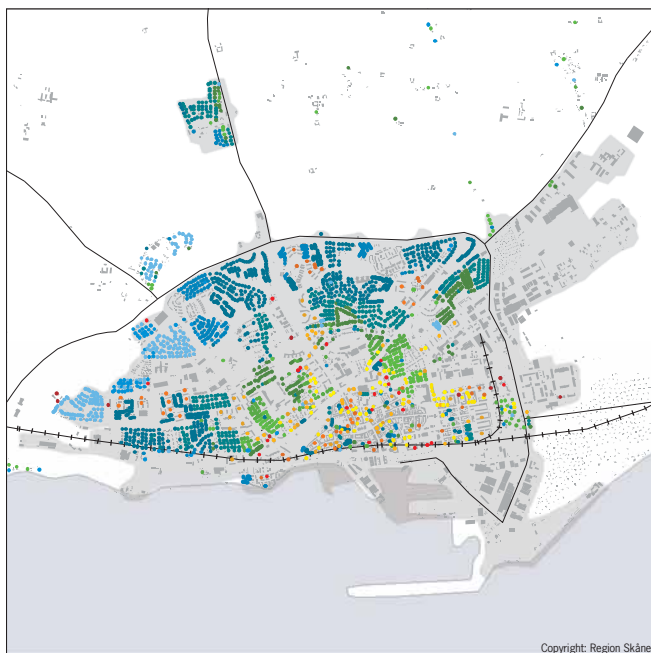
Karta g. Bostadsbebyggelsens utveckling 1930–2006 i Malmö. I karta g blir det tydligt hur 1930- och 40-talen var årtiondena då Malmös moderna innerstad fick dess nuvarande form. Stora delar av det som idag är centrala Malmö utgörs av bebyggelse uppförd under mellankrigstiden. I kartan syns också att delar av miljonprogrammets flerbostadshus är relativt centralt belägna i innerstadens västra delar. Det är också tydligt hur Malmö långt in på 1980- och 90-talen fortsatte expandera söderut genom storskaliga flerbostadshusområden. I kranen runt innerstaden finns småhusområden som representerar hela tidsintervallet, från 1930-tal till nutid. Källa: Fastighetsregistret och Lantmäterimyndigheten (2008).



Karta h. Bostadsbebyggelsens utveckling 1930–2006 i Lund och Malmö med omnejd. I orterna som omger Lund och Malmö är det småhusbebyggelsen uppförd under 1970-talet som dominerar. Stora arealer högklassig jordbruksmark togs i anspråk och fick pendlingsorter som Bjärröd, Staffanstorp och Bara att ytmässigt exploatera. Källa: Fastighetsregistret och Lantmäterimyndigheten (2008).

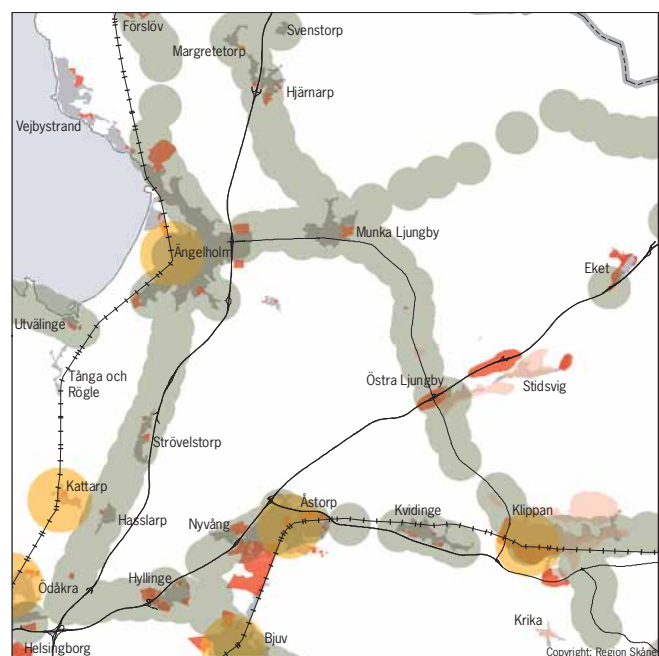


Karta j. Bostadsbebyggelsens utveckling 1930–2006 i Simrishamn. Centrala Simrishamn utgörs av blandad bebyggelse. Här samsas småhus och flerbostadshus från hela 1900-talet med betydligt äldre bebyggelse. I norr och söder omgärdas stadskärnan av småhusområden, vilka med tiden vuxit längre och längre ut från centrum. Längst österut finns flerbostadshus från 1950- och 60-talen. Källa: Fastighetsregistret och Lantmäterimyndigheten (2008).



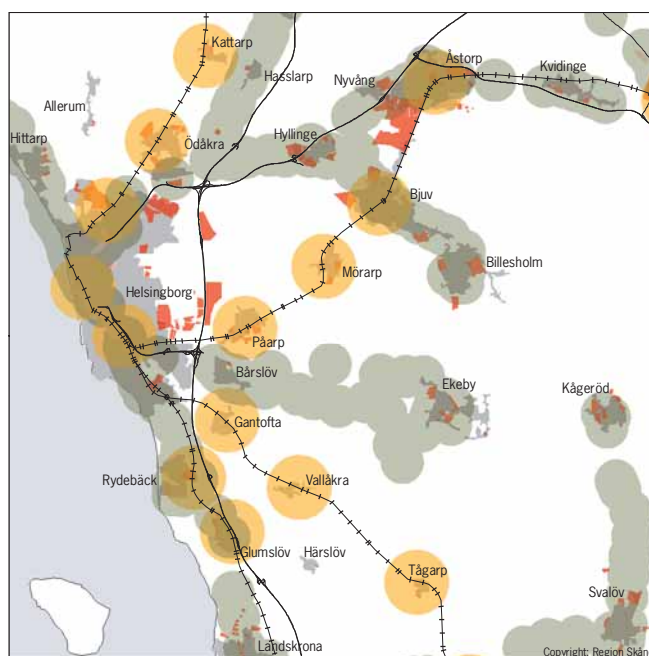
Karta i. Bostadsbebyggelsens utveckling 1930–2006 i Ystad. Ystad är liksom Lund en stad vars centrala delar till stor del utgörs av äldre bebyggelse. Trots detta har det tillkommit en del bebyggelse i centrala Ystad under 1900-talet, delvis naturligtvis till följd av rivningar. Flerbostadshusen är förhållandevis jämnt utspridda i Ystad även om det i stadens norra delar finns områden som uteslutande domineras av småhusbebyggelse. Ett band av småhusbebyggelse från 1930-, 40- och 50-talen sträcker sig i sydväst-nordöstlig riktning. Källa: Fastighetsregistret och Lantmäterimyndigheten (2008).

BILAGA 2

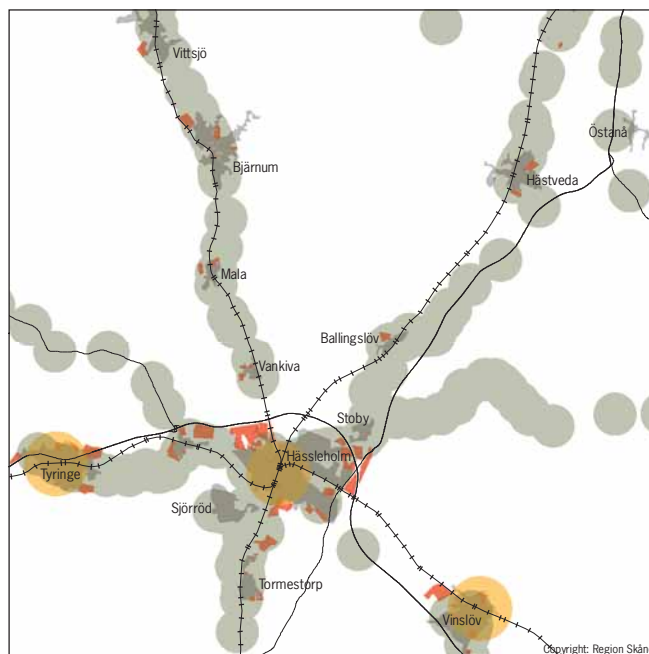


- Planerad bebyggelse enl. Länsstyrelsens ÖP-sammanställning (2006)
- Planerad förtätning enl. Länsstyrelsens ÖP-sammanställning (2006)
- Tätort
- Bussnära läge (1 km)
- Tågnära läge (1,5 km)
- ✓ Järnväg med persontrafik
- Större väg

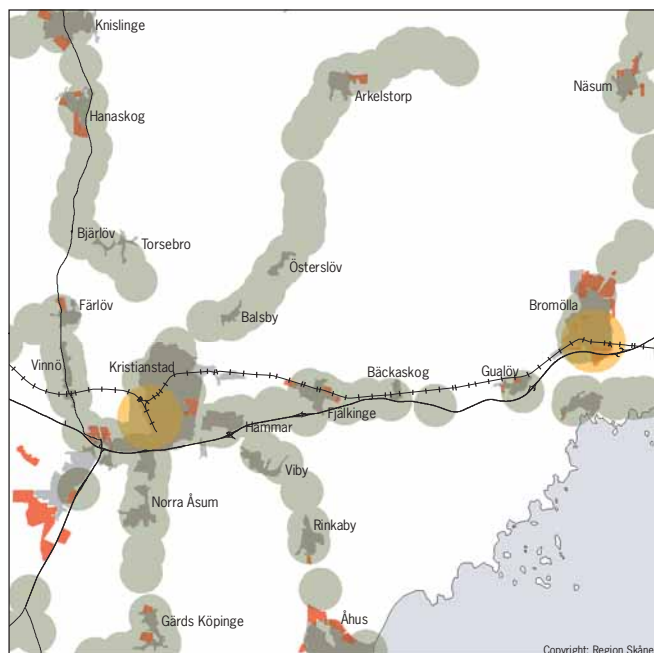
Karta a. Ängelholm med omnejd. I området är den planerade bebyggelsen i huvudsak koncentrerad till de kollektivtrafknära lägena. Det tydligaste undantaget utgör det stora utbyggnadsområde som är planerat intill Skånebanan mellan Åstorp och Bjuv. Kartan visar att förtätning av bebyggelsen planeras kring Klippans station, medan det kring stationerna i Bjuv och Åstorp redan finns bebyggelse och det även planeras för ny bebyggelse. Källa: Länsstyrelsen i Skåne läns ÖP-sammanställning (2006) och Skånetrafikens Strategi för busstrafiken (2006).



Karta b. Helsingborg med omnejd. I kartan syns stora förtätningsområden i Helsingborgs stad, men också stora exploateringsområden öster om staden. De senare ligger inte inom vad som kan betraktas som kollektivtrafknära lägen. I övriga delar av kartans område är så gott som all planerad bebyggelse förlagd till kollektivtrafknära lägen. Källa: Länsstyrelsen i Skåne läns ÖP-sammanställning (2006) och Skånetrafikens Strategi för busstrafiken (2006).

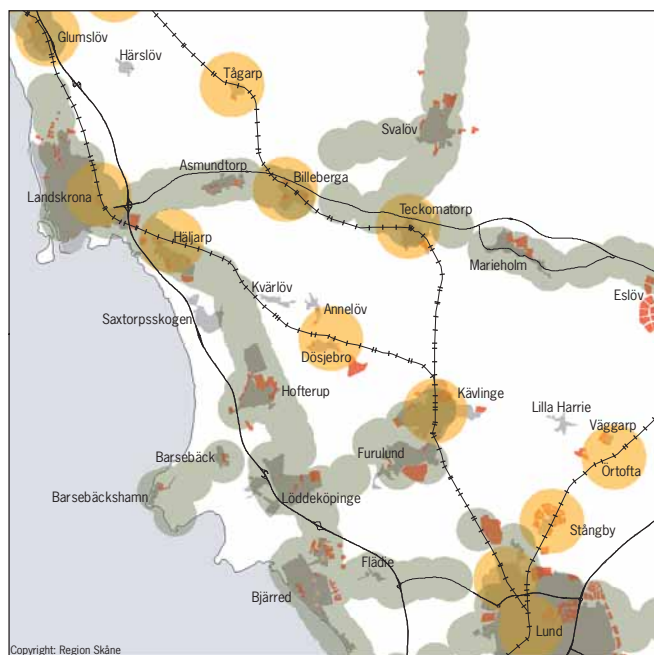


Karta c. Hässleholm med omnejd. Utbyggnad planeras norr, öster och söder om Hässleholm på mark som inte betecknas som kollektivtrafknära. Detsamma gäller även ett område väster om Vinslöv. Så gott som all övrig planerad bebyggelse ligger i kollektivtrafknära lägen. Källa: Länsstyrelsen i Skåne läns ÖP-sammanställning (2006) och Skånetrafikens Strategi för busstrafiken (2006).

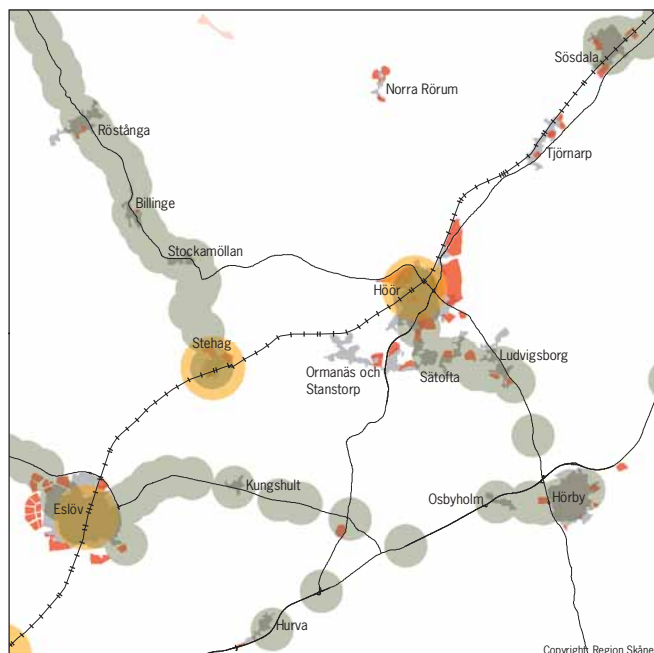


- Planerad bebyggelse enl. Länsstyrelsens ÖP-sammanställning (2006)
 Planerad förtätning enl. Länsstyrelsens ÖP-sammanställning (2006)
 Tätort
 Bussnära läge (1 km)
 Tågnära läge (1,5 km)
 Järnväg med persontrafik
 Större väg

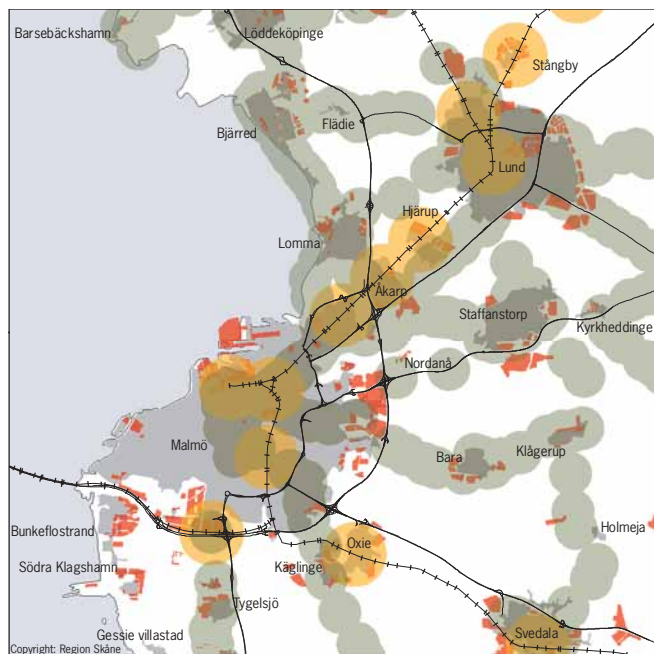
Karta d. Kristianstad med omnejd. Ett stort utbyggnadsområde sydväst om Kristianstad planeras. Detta område upptas av Kristianstads stadsbussnät, vilket ej presenteras i kartan. Också i övrigt ligger större delen av de planerade utbyggnadsområdena i kollektivtrafiknära lägen. Källa: Länsstyrelsen i Skåne läns ÖP-sammanställning (2006) och Skånetrafikens Strategi för busstrafiken (2006).



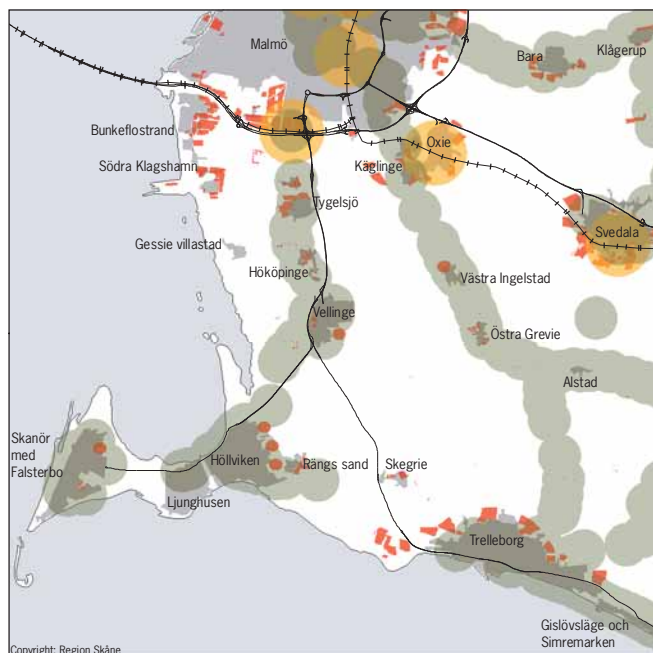
Karta e. Landskrona och Kävlinge med omnejd. Nästintill samtlig planerad utbyggnads- och förtätningsmark i området ligger i kollektivtrafiknära lägen. Ett fåtal undantag finns, bland annat sydost om Dösjöebro och i Eslöv (se karta f). Källa: Länsstyrelsen i Skåne läns ÖP-sammanställning (2006) och Skåneträfiksens Strategi för busstrafiken (2006).



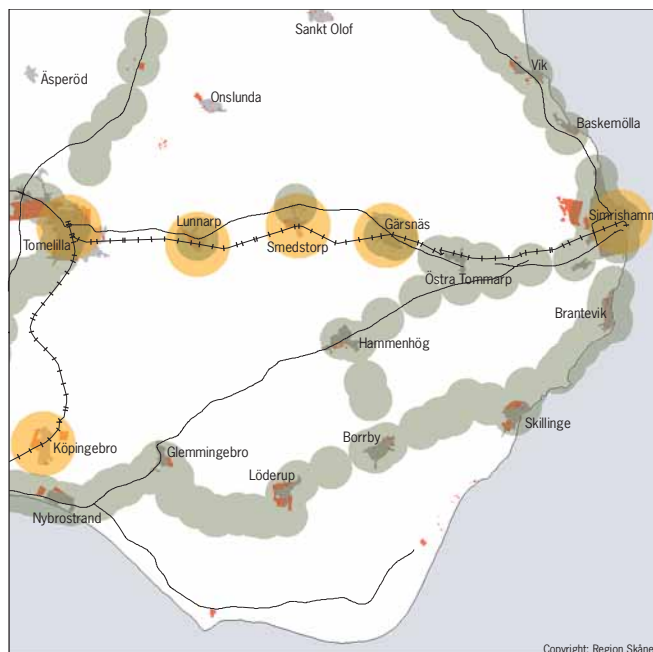
Karta f. Eslöv, Höör och Hörby med omnejd. Stora delar av Eslövs tätort ligger i buss- och/eller tågnära lägen. Dock planeras betydande utbyggnader, främst väster och söder om staden, i vad som inte betecknas som kollektivtrafnära lägen. Motsvarande utbyggnad planeras öster och norr om Höör. Källa: Länsstyrelsen i Skåne läns ÖP-sammanställning (2006) och Skånetrafikens Strategi för busstrafiken (2006).



Karta g. Malmö och Lund med omnejd. Eftersom stadsbusstrafik inte presenteras i kartan ges en delvis skev bild då stora delar av Malmös södra och östra förorter täcks in av detta kollektivtrafiksystem. Bland de utbyggnadsområden som inte ligger inom någon sorts kollektivtrafikanrå läge kan dock nämnas områdena söder om Staffanstorp, väster om Käglinge och öster om Svedala. Källa: Länsstyrelsen i Skåne läns ÖP-sammanställning (2006) och Skånetrafikens Strategi för busstrafiken (2006).



Karta h. Trelleborg med omnejd. Som nämnts ingår stora delar av Malmös förorter i stadsbussnätet, vilket inte presenteras här. I övriga delar av området ligger merparten av utbyggnadsområdena i kollektivtrafknära lägen. Det främsta undantaget är områdena väster om Trelleborg. Källa: Länsstyrelsen i Skåne läns ÖP-sammanställning (2006) och Skånetrafikens Strategi för busstrafiken (2006).

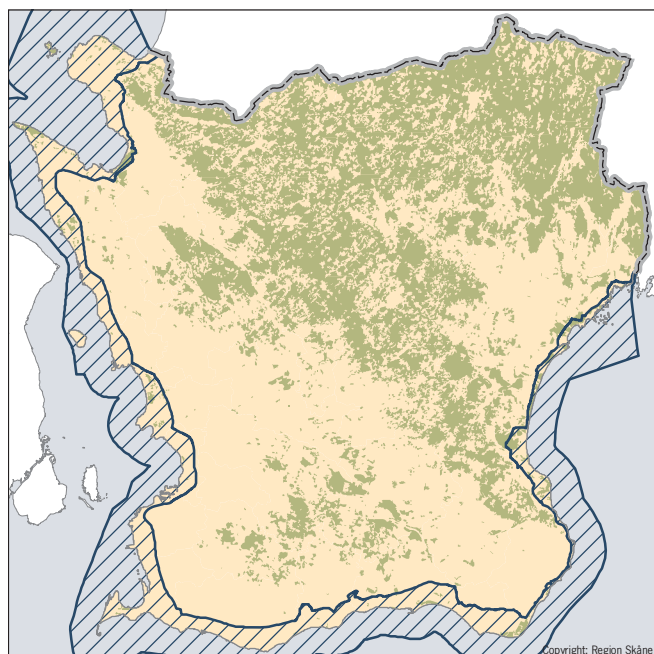


Karta i. Simrishamn med omnejd. Väster om Simrishamn planeras ett utbyggnadsområde som delvis ligger utanför kollektivtrafknära lägen. Viss bebyggelse planeras även utmed kusten och i anslutning till tätorterna Onslunda och Sankt Olof. I övrigt ligger all planerad utbyggnadsmark i kollektivtrafknära lägen. Källa: Länsstyrelsen i Skåne läns ÖP-sammanställning (2006) och Skånetrafikens Strategi för busstrafiken (2006).

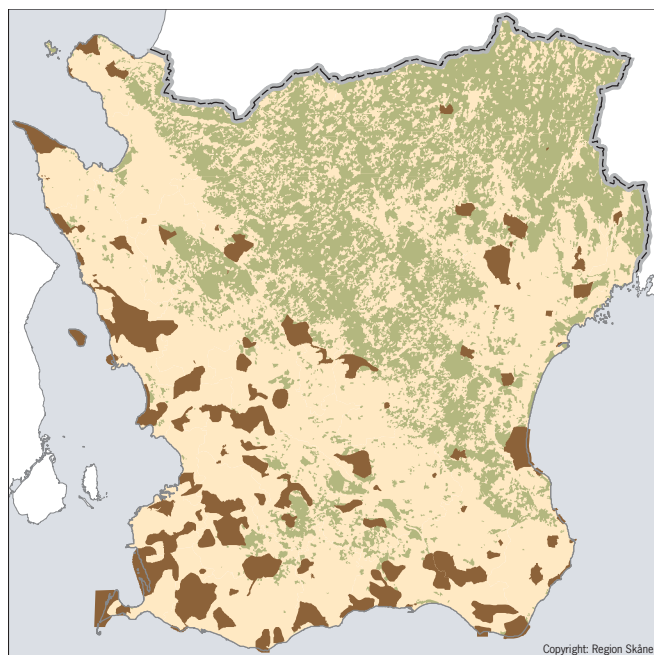
BILAGA 3



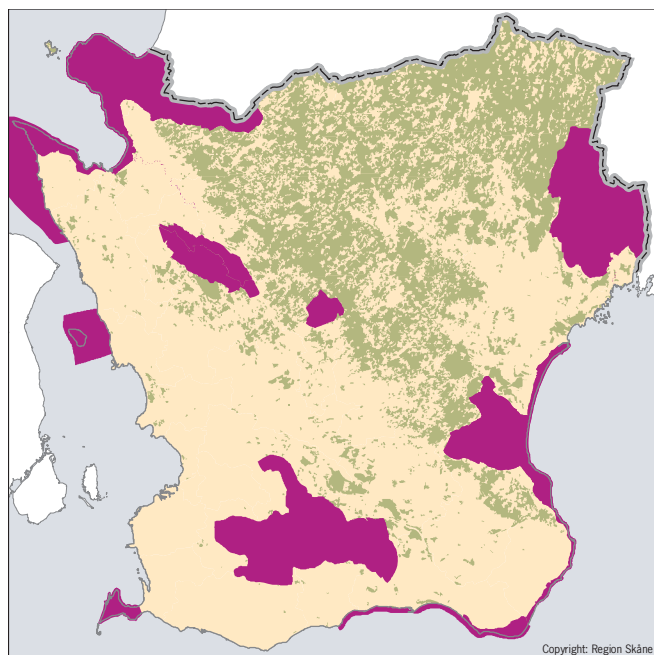
Karta a. Riksintresse för kulturmiljövård. Källa: Länsstyrelsen i Skåne län (2009).



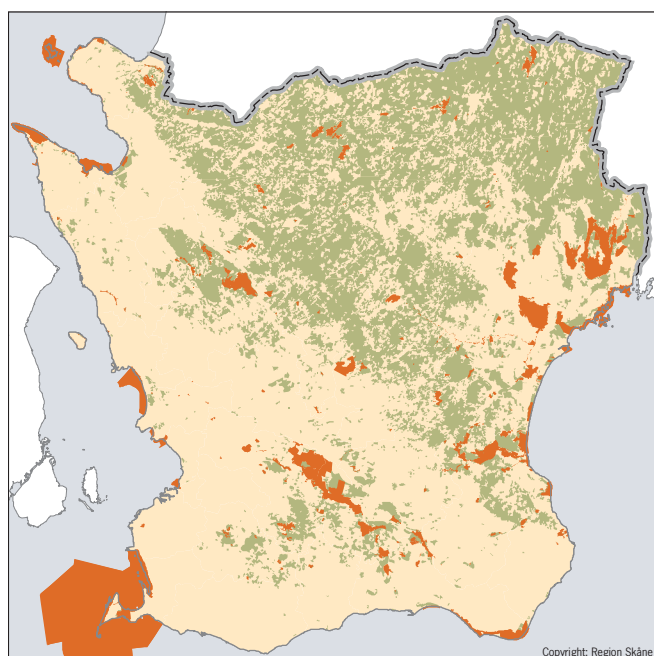
Karta c. Riksintresse för kustzon. Källa: Länsstyrelsen i Skåne län (2009).



Karta b. Riksintresse för naturvård. Källa: Länsstyrelsen i Skåne län (2009).



Karta d. Riksintresse för friluftsliv. Källa: Länsstyrelsen i Skåne län (2009).



■ Natura 2000-områden

Karta e. Natura 2000-områden i Skåne. Källa: Länsstyrelsen i Skåne län (2009).

BILAGA 4

Del av Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB

Fastighetsekonomiska aspekter på regional strategi för markanvändning (2008)

Konsekvensen av ändrad markanvändning varierar stort och begränsas till att omfatta ändrad markanvändning till mark för industri, kontor, handel och bostäder.

- Mark för industriändamål. Byggrätten redovisas i kvadratmeter industrimark. Storleken på byggrätten begränsas av i detaljplanen angivet exploateringsstal i procent av tomtyta och i byggnadshöjd. Mark för industriändamål kan även tillåta sällanköpshandel. Köpare är den framtida nyttjaren som väljer att bygga i egen regi eller en projektutvecklare. Om den framtida bebyggelsen i hög grad måste anpassas för nyttjaren ökar risken för en projektutvecklare. Den ökade risken för projektutvecklaren gör det lönsamt för den framtida nyttjaren att genomföra exploateringen i egen regi.
- Mark för kontors- och handelsändamål. Byggrätten redovisas i kvadratmeter bruttoarea ovan mark (m² BTA). Storleken på byggrätten begränsas av i detaljplanen angivet exploateringsstal t ex i procent av tomtyta och i byggnadshöjd eller som direktangivelse av m² BTA. Köpare är normalt en projektutvecklare. Det finns inga hinder att den framtida nyttjaren väljer att bygga i egen regi.

Det är främst två orsaker till att marknaden domineras av projektutvecklare.

- Under de senaste åren har trenden varit att verksamhetsutövare säljer av sina fastighetstillgångar för att frigöra kapital till kärnverksamheten.
 - Företagets behov av kontors- och handelslokaler överensstämmer sällan med ett optimalt utnyttjande av detaljplanen.
- Mark för bostadsändamål kan delas in i tre kategorier
 - Grupphusområden. Prissätts normalt i kr/tomt. Köpare är normalt småhusföretag eller projektutvecklare.
 - Hyreshusområden. Byggrätten redovisas i kvadratmeter bruttoarea ovan mark (m² BTA). Storleken på byggrätten begränsas av i detaljplanen angivet exploateringsstal i procent av tomtyta och i byggnadshöjd eller som direktangivelse av m² BTA. Köpare är normalt projektutvecklare eller fastighetsbolag.
 - Så kallade fribyggartomter. Prissätts normalt i kr/tomt inklusive gatukostnader. Köpare är normalt småhusföretag eller privatpersoner.

Exploateringskalkyl

En exploateringskalkyl används för att en byggherre skall kunna bedöma hur mycket som är möjligt att betala för marken och för att bedöma exploateringsvinsten i projektet. Byggrättens marknadsvärde kan beskrivas som marknadsvärdet av det färdiga projektet minus kostnaderna för att uppföra projektet.

$$BV = MV_{\text{projektslut}} - BY - EX - Kap - Vinst$$

MV = Marknadsvärde av färdigställt projekt/försäljningspris

BY = Totala byggkostnader

EX = Exploateringskostnader

Kap = Kapitalkostnader

T = Transaktionskostnader

Vinst = Byggherrens vinst och avkastningskrav

BV = Värdet av byggrätt

Formel 1

I exploateringskalkylerna nedan redovisas två förenklade och schabloniserade exempel för ett hyreshus respektive ett bostadsrättsprojekt¹. För bostadsrättsföreningar skiljer sig intäktssidan jämfört med ett kontorshyreshus se Exploateringskalkyl exempel 2 nedan.

Fördelningen mellan insatser och föreningsskuld varierar. Föreningsskulden utgör i allmänhet mellan 0 och 40 % av försäljningspriset till bostadsrättsföreningen.

Marknadsvärde (MV) av färdigställt projekt/försäljningspris

Summa av intäkterna av exploateringen alternativt värdet av fastigheten/projektet i exploaterat skick. Storleken på intäkten kan bedömas med hjälp av en förhandsvärdering av projektet.

Exploateringskalkyl exempel 1

Värdering av byggrätt för kontor	kr/m ² LOA	kr/m ² BTA
Hyresnivå	1 900	1 583
Drift och underhållskostnader	300	250
Driftnetto	1 600	1 333
Direktavkastning (%)	5,8	-
Värde	27 826	23 188
Övriga intäkter och bidrag	-	-
Summa	27 826	23 188
Byggbkostnad	20 000	16 667
Transaktionskostnader	250	208
Exploateringskostnader	1 500	1 250
Kapitalkostnad	500	417
Exploateringsvinst	3 000	2 500
Summa	25 250	21 042
Värde byggrätt	2 576	2 147

Omvandlingstal mellan LOA och BTA, 1 m² LOA = 1,20 m² BTA

Tabell 1. Exploateringskalkyl kontorshyreshus²

¹ Regeringen har (2008) i en lagrådsremiss förslagit att det som komplement skall införas ägarlägenheter som upplåtelseform. Konsekvenserna av lagrådsremissen på exploateringskalkylen har inte utretts inom ramen för uppdraget.

² Observera att redovisade intäkter och kostnader i samtliga kalkylexempel är fiktiva värden som endast syftar till att redovisa mekanismerna i och konsekvenserna av exploateringskalkylen.

Övriga intäkter

Utöver intäkter från försäljningen av fastigheten/projektet kan det, beroende på typ av projekt, genereras intäkter från parkeringar och gemensamhetsanläggningar. Dessutom kan räntebidrag och olika subventioner påverka intäkterna.

Byggbkostnader

Kostnadsposten innehåller entreprenadkostnader för att uppföra projektet. I kostnadsposten ingår kostnader för projektering, byggherrekostnader, garantikostnader, kostnader för markanläggningar på kvartersmark och anslutningsavgifter.

Transaktionskostnader

Kostnadsposten innehåller kostnader för stämpelskatt, mäklarkostnader, lagfart och konsultkostnader.

Exploateringskalkyl exempel 2

Värdering av byggrätt för brf	kr/m ² BOA	kr/m ² BTA
Insatser	23 000	19 167
Föreningsskuld	7 000	5 833
Övriga intäkter och bidrag	-	-
Summa försäljningspris till brf	30 000	25 000
Byggbkostnad inkl moms	22 000	18 333
Transaktionskostnader ev inkl moms	250	208
Exploateringskostnader ev inkl moms	1 500	1 250
Kapitalkostnad	500	417
Exploateringsvinst	3 000	2 500
Summa	27 250	22 708
Värde byggrätt	2 750	2 292

Omvandlingstal mellan BOA och BTA, 1 m² LOA = 1,20 m² BTA

Tabell 2. Exploateringskalkyl bostadsrätt

Kapitalkostnader

Kostnadsposten innehåller kostnader att förränta markförvärvet och finansiering under byggtiden. Om förvärvet av marken genomförs flera år innan projektet är möjligt att starta, i så kallade tidiga skeden, kan kapitalkostnaden komma att utgöra en stor andel jämfört med värdet av byggrätten. Konsekvensen innebär att köparens möjlighet att finansiera förvärvet och köparens avkastningskrav på insatt kapital i hög grad påverkar priset på byggrätten. Kalkylräntan för att förränta markköpet under väntetiden skall spegla risken i projektet.

Exploateringskostnader

Kommunen kan kräva ersättning för gator och andra allmänna platser när dessa är färdigställda enligt Plan- och Bygglagen. Istället för att kräva gatukostnadsersättning tecknar kommunerna genomförandavtal. I genomförandavtalet regleras fördelningen av kostnaderna för infrastrukturåtgärder t ex huvud-, lokal- och uppsamlingsgator, parkmark och gång- och cykelvägar.

Övriga exploateringskostnader kan delas in i följande undergrupper:

- Kostnader för miljöföreningar i mark, byggnader och grundvatten. Kostnaderna för sanering är beroende av områdets framtida användning. I Miljöbalken finns bestämmelser kostnadsansvaret för saneringen. Under vissa förutsättningar finns möjlighet till delfinansiering via statliga medel.
- Rivningskostnader. Kostnader för att riva byggnader och deponera rivningsmassorna.
- Kostnader till följd av antikvarisk utredning. Kostnaderna för eventuella arkeologiska undersökningar och utgrävningar som krävs för en framtida exploatering. Även byggnader som måste bevaras på grund av omistliga antikvariska värden kan medföra kostnader för exploateringen.
- Kostnader för planutredningar, detaljplaneprocessen, konsultkostnader och övriga kostnader.

Exploateringsvinst och övriga vinster

Som redovisas i figur 1 ovan är flera olika branscher involverade i exploateringsprocessen. Lönsamheten i respektive bransch är beroende av konkurrensen i branschen. Om inträdesbarriärerna är höga i branscherna kan aktörerna i branschen tillgodogöra sig en andel av exploateringsvinsten om exploateringsvinsten ökar relativt risken i projektutvecklingen. Följden blir att ett ökat markpris kommer att fördelas på fler aktörer än markägaren. I goda tider med ökade markvärden tenderar också kommunerna att ta del av markvärdestegringen. Förutom att

som markägare tillgodogöra sig högre markpriser ökar möjlighet att i genomförandavtalet ställa krav på upplåtelseform, bekostande av gemensamhetsanläggningar och delfinansiering av infrastruktur.

Förväntningsvärde	Försäljningspris/ marknadsvärde
Mark	
Exploateringsvinst	
Projektutveckling	
Entreprenadvinst	
Byggkostnad	
Vinster i byggmaterialindustrin	
Byggmaterial	
Räntemarginal	
Finansieringskostnad	
Skatter och avgifter	

Figur 1. Vinster i exploateringsprocessen

Planvinst som kommunalt styrmedel

Om det är brist på hyresrätter har till exempel Malmö kommun i avtal reglerat andelen hyresrätter och bostadsrätter. I nedanstående kalkylexempel redovisas hur en bostadsrätts-exploatering kan finansiera ett hyresrättsprojekt. I nedanstående schabloniserade exempel redovisas en exploateringskalkyl för bostadsrätter och en för hyresrätter. Om en och samma exploatör bygger 50 procent hyresrätter och 50 procent bostadsrätter kan markpriset för bostadsrätterna subventionera markpriserna för hyresrätterna. I nedanstående exempel kan exploatören betala för marken trots att kalkylen för hyresrätterna inte går ihop³. Exemplet bygger på ett antagande att betalningsviljan för en bostadsrätt (insats och föreningsskuld) om 30 000 kr per kvadratmeter motsvarar en betalningsvilja/hyresnivå om 1 500 kronor per kvadratmeter.⁴

Åtgärder som ger minskat överskott i plankalkylen gör exploateringen känsligare för förändringar i konjunkturen och förändringarna i hyres- och prisnivåer.

³ Orsaken till att ekonomin är sämre för ett hyresrättsprojekt än ett bostadsrättsprojekt kan bland annat härledas till skillnaden i avkastningskrav på eget kapital mellan en bostadsrättsköpare (privat person) och ett fastighetsbolag (aktiebolag). Produkterna är heller inte helt jämförbara eftersom serviceinnehållet är större i hyresrättsboende.

⁴ Betalningsviljan som ligger till grund för priset på bostadsrätten och hyresnivån för hyresrätten kan skattas med hjälp av en så kallad betalningsvillighetsanalys. Resultatet av betalningsvillighetsanalysen är bland annat beroende av läget och objektets specifika kvaliteter. Betalningsviljan varierar således kraftigt både inom kommunen och mellan kommunerna i Skåne. Även spridningseffekter som redovisas ovan påverkar resultatet av betalningsvillighetsanalysen.

Exploateringskalkyl hyresrätt

Värdering av byggrätt för hyresrätt	kr/m ² BOA	kr/m ² BTA
Hyresnivå	1 500	1 250
Drift och Underhållningskostnader	300	250
Driftnetto	1 200	1 000
Direktavkastning %	5,25	-
Värde	22 857	19 048
Övriga kostnader och bidrag	-	-
Summa	22 857	19 048
Byggkostnad	20 000	16 667
Transaktionskostnader	250	208
Exploateringskostnader	1 500	1 250
Kapitalkostnad	400	333
Exploateringsvinst	2 500	2 083
Summa	24 650	20 542
Värde byggrätt	-1 793	-1 494

Omvandlingstal mellan BOA och BTA, 1 m² LOA = 1,20 m² BTA

Tabell 3.

Exploateringskalkyl bostadsrätt

Värdering av byggrätt för brf	kr/m ² BOA	kr/m ² BTA
Insatser	23 000	19 167
Föreningsskuld	7 000	5 833
Övriga intäkter och bidrag	-	-
Summa försäljningspris till brf	30 000	25 000
Byggkostnader inkl moms	20 000	16 667
Transaktionskostnader ev inkl moms	250	208
Exploateringskostnader ev inkl moms	1 500	1 250
Kapitalkostnad	400	333
Exploateringsvinst	2 500	2 083
Summa	24 650	20 542
Värde byggrätt	5 350	4 458

Omvandlingstal mellan LOA och BTA, 1 m² LOA = 1,20 m² BTA

Tabell 4.

Anteckningar

[illegible]

[illegible]



www.skane.se

