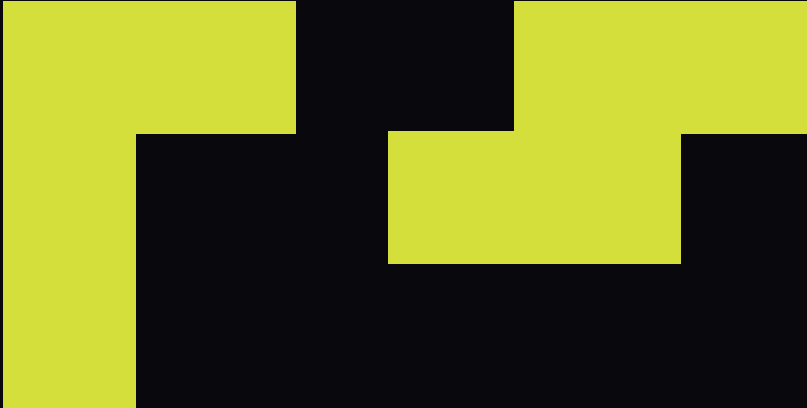


Vilka fysiska strukturer genererar mest tillväxt?

Utvärdering och konsekvensbeskrivning av fyra scenarier för Skåne år 2030



4 FRAMTIDSSCENARIER OCH FYSISKA STRUKTURER FÖR SKÅNE

TemaPM: Vilka fysiska strukturer genererar mest tillväxt? Utvärdering och konsekvensbeskrivning av fyra scenarier för Skåne år 2030

Detta TemaPM är ett uppdrag från Strukturbild för Skåne att beskriva tänkbara konsekvenser av de fyra scenarierna i Tidningen Strukturbild 2.0. Utgångspunkten för bedömningen är de dokument och scenarieberättelser som Region Skåne tagit fram, och som översiktligt beskriver de olika scenarierna. Syftet med föreliggande studie är att ge Region Skåne och de skånska kommunerna en bred kunskapsgrund och ett batteri med argument om fördelar och nackdelar med de olika scenarierna, baserat på teoretisk och empirisk grund.

Uppdragsgivare: Therese Andersson, Strukturbild för Skåne, Avdelningen för regional utveckling, Region Skåne

Konsult/författare: WSP Sverige AB, Lars Berglund, Mattias Frithiof, Anna Vindelman

Textbearbetning: Therese Andersson och Moa Åhnberg, Avdelningen för regional utveckling, Region Skåne

Layout: Dockside AB

Tryck: Tryckfolket


Upplaga: 2000 ex

Utgiven av: Region Skåne, Avdelningen för regional utveckling 2012

www.skane.se/strukturbild



Inledning



Region Skåne har sedan 2005 arbetat med att ta fram olika typer av planeringsunderlag i syfte att samla kommunerna i Skåne kring gemensamma och övergripande strategier för Skåne med koppling till fysisk planering. Arbetet har genomförts under samlingsnamnet *Strukturbild för Skåne*. Arbetet har bland annat resulterat i fyra långsiktiga framtidsscenarioer och fysiska strukturer för Skåne. Dessa presenteras i Tidningen *Strukturbild 2.0 – Dialog om Skånes utveckling kopplat till fysiska strukturer* som, ”Utspridd”, ”Enkärnig”, ”Fåkärnig” och ”Flerkärnig”.

Vilket av scenarierna som blir verklighet (om någon) är svårt att bedöma. Egentligen finns det pågående processer i regionen idag som talar för samtliga scenarier, samtidigt. Malmö-Lunds starka utveckling och en allt större regional koncentration till dessa städer bidrar till en utveckling mot en enkärnig struktur. I vissa delar av Skåne är landsbygdsutvecklingen stark, vilket på dessa platser talar för det utspridda scenariot. Samtidigt finns det orter utanför de centrala delarna av regionen som också har en positiv utveckling, vilket i sin tur talar för en få- eller flerkärnig utveckling.

WSP har haft i uppdrag att beskriva tänkbara konsekvenser av de fyra scenarierna. Syftet med arbetet är att ge Region Skåne och kommunerna en bred kunskapsgrund och ett batteri med argument om fördelar och nackdelar med de olika scenarierna, baserat på teoretisk och empirisk grund.

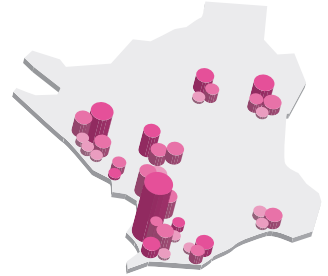
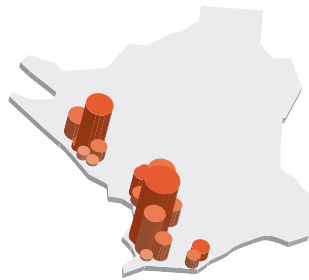
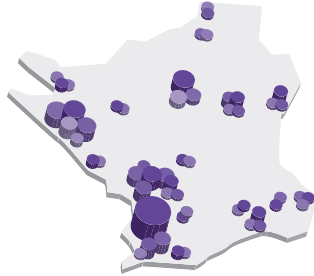
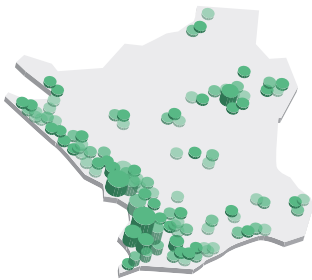
Denna rapport innehåller en bedömning och konsekvensbeskrivning av de fysiska scenarierna för Skåne år 2030. Arbetet handlar därmed inte om att bedöma eller beskriva Skåne idag på något sätt. Utredningen fokuserar på fyra tematiska områden som bedöms vara särskilt viktiga att belysa, nämligen Tillväxt, Transportsystem, Klimatpåverkan samt Social hållbarhet och integration. Genom fördjupade analyser inom varje fokusområde beskrivs hur scenarierna påverkar (och påverkas av) förutsättningarna för regional utveckling i Skåne. Scenarierna utvärderas dels för varje fokusområde, och dels jämförs scenarierna med varandra.

Rapporten belyser de olika scenarierna ur ett systemperspektiv, det vill säga den överordnade regionala bebyggelsestrukturens förmåga och förutsättningar till att skapa tillväxt, ökad tillgänglighet, minskad klimatpåverkan och ökad social hållbarhet i regionen. Ur dessa fokusområden görs även försök att belysa vad som skulle krävas för att dessa framtidsbilder ska bli verklighet.

Resultatet av bedömningen visar att de olika scenarierna är bra på olika sätt, men att en utveckling mot flera kärnor i regionen på många sätt är fördelaktig.

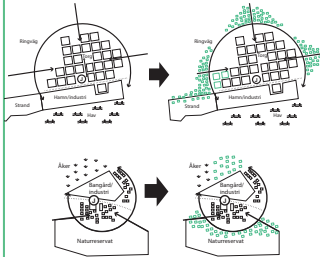
4

FRAMTIDSSCENARIER OCH FYSISKA STRUKTURER FÖR SKÅNE



UTSPRIDD

Skånes tillväxt är utspridd över stora delar av Skåne utan fokusering på tätorterna. Befolkningen har god tillgänglighet till arbetsplatser via bil. Låg, gles och utspridd bebyggelse till stor del på nyexploaterad mark. Den mesta byggnationen finns utanför städerna. Tätorterna har blivit marginellt tätare. Trots allt finns större delen av de senaste 20 årens byggnation i kollektivtrafiknära lägen.



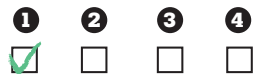
Karaktärsdrag

- Stark lokal hemmatillhörighet och identitet
- Alla konkurrerar om nya invånare
- Mångfald genom individuell frihet
- Stark tro på marknadslösningar
- Urban sprawl där bilen och väginfrastrukturen knyter samman



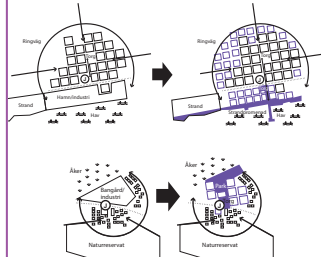
Trafiklagspyramid
Illustrationen visar viktning av de olika trafikslag för scenariot.

Måluppfyllelse TABB



FLERKÄRNIG

Skånes tillväxt är utspridd över stora delar av Skåne med koncentration till våra tätorter. Det har värderats högt att bygga ut nära kollektivtrafik och i miljöer med urbana kvaliteter. All mark som år 2010 klassades som högvärdig jordbruksmark finns kvar obebyggd, tack vare prioritering att bevara. Betydligt tätare städer nu än för 20 år sedan.



Karaktärsdrag

- En lokal förankring/identitet som stärks regionalt
- Skånes orter kompletterar varandra, Skåne stärks som helhet
- Mångfald genom samverkan och internationell konkurrenskraft
- Stark tro på möjligheten att planera i samverkan och långsiktigt
- Kollektivtrafiken är strukturbildande och där sker tätortsutvecklingen



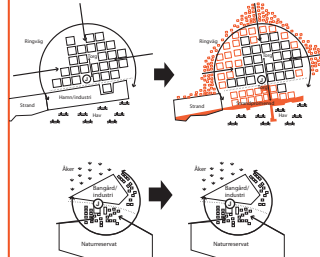
Trafiklagspyramid
Illustrationen visar viktning av de olika trafikslag för scenariot.

Måluppfyllelse TABB



ENKÄRNIG

Skånes tillväxt är starkt koncentrerad till Malmö-Lundområdet men delvis även till Helsingborg och Trelleborg. Det har värderats högt att bygga i nära urbana miljöer där tillgängligheten till arbetsplatser är god med såväl bil som kollektivtrafik. Högvärdig åkermark har exploaterats. Malmö och Lund har blivit mer eller mindre ett hopvuxet storstadsstråk.



Karaktärsdrag

- Malmö/storstadsregionen står sig starkt internationellt
- Tillväxtmotorn växer på bekostnad av resten
- Tätortsutvecklingen koncentrerad inom storstadsregionen
- Storstadsregionen utvecklas som en "fingerplan" med kollektivtrafik till kärnan
- Tätt och utspritt byggande i storstadsregionen men glesst utanför



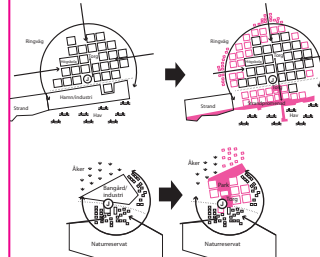
Trafiklagspyramid
Illustrationen visar viktning av de olika trafikslag för scenariot.

Måluppfyllelse TABB



FÅKÄRNIG

Skånes tillväxt är koncentrerad till några tätorter med fokus i sydväst. God tillgänglighet till urbana miljöer samt till högskolor/ universitet. Skåne består av några få tydliga kärnor som främst utgörs av utbildningsorterna Malmö, Lund, Helsingborg och Kristianstad. All nybyggnation har skett kollektivtrafiknära, inom tätorter. Högvärdig jordbruksmark och grönsstruktur finns bevarad.



Karaktärsdrag

- Nätverkssamverkan koncentrerar och stärker Skåne
- Högskole/universitetsorter utgör tillväxtmotorer
- Stark tro på högskole/universitetsorter och nätverkssamverkan
- Tätortsutvecklingen sker i de större kärnorna och deras kranorter
- Kollektivtrafiken binder samman större kärnor



Trafiklagspyramid
Illustrationen visar viktning av de olika trafikslag för scenariot.

Måluppfyllelse TABB



Måluppfyllelse TABB

1 Samtliga regiondelar i Skåne har fler inflyttare än utflyttare i alla åldrar.

2 En väsentlig del av tillkommande bebyggelse för bostäder, arbetsplatser och service sker i goda kollektivtrafiklägen.

3 Kollektivtrafikens andel av det totala resandet ska öka.

4 Andelen av de förvärvsarbetande som har högst 45 minuters restid till arbetet med kollektivtrafik ökar i alla Skånes kommuner.

I det regionala utvecklingsprogrammet finns ett antal operativa mål som är framtagna för att uppnå visionen och de övergripande TABB-målen. Vi har valt ut fyra mål som är starkt knutna till arbetet inom Strukturbild för Skåne för att visa på hur scenarierna kan uppfylla RUP:ens vision och TABB-mål.

Innehåll

INLEDNING	3	Marknadsstorlek och skalfördelar	18
INNEHÅLL	4	Konsumtionsfördelar	18
HUR STÖDJER VI ALLA SKÅNES KÄRNOR?	6	Utvärdering	19
De fyra scenariernas möjligheter	8	<i>Scenariernas strukturalternativ och tillväxt</i>	21
<i>Ekonomisk utveckling som utgångspunkt</i>	8	<i>Strukturalternativens förutsättningar för att vara tillväxtdrivande</i>	24
<i>Satsa först på de regionala tillväxtmotorerna</i>	8		
<i>Tillväxten sprider sig</i>	8		
Den flerkärniga strukturens logik	9	FOKUSOMRÅDE 2: FYSISKA STRUKTURER OCH TRANSPORTSYSTEM	26
<i>De övriga kärnornas roll</i>	9	Transportsystem och regional ortstruktur	29
<i>En tydlig rollfördelning</i>	9	<i>Bebyggelse och transportsystem måste samspela</i>	29
<i>Kärnornas karaktär</i>	10	<i>Hur man bygger har stor betydelse för hur resandet blir</i>	30
Hur kan Skåne arbeta vidare med en regional ortstruktur?	11	Att inte bygga infrastruktur har också ett pris	31
<i>Den regionala rollen</i>	11	Regional rörlighet och transportsystemet i Skåne idag	32
<i>Den kommunala rollen</i>	12	<i>Ramverk: Kort om planer på kort och lång sikt</i>	32
<i>En regional samsyn</i>	12	Utvärdering	34
		<i>Strukturalternativen, kärnor och transportsystemet</i>	35
FOKUSOMRÅDE 1: FYSISKA STRUKTURER OCH TILLVÄXT	14	<i>Strukturalternativen, transportsystem och bebyggelselokalisering</i>	37
Tillgänglighet & den nya ekonomin	15	<i>Strukturalternativen, transportsystem och tillgänglighet</i>	38
Storlek och täthet har stor betydelse	16		
Kunskapsrollen	17		
<i>Kunskaper skapas och sprids</i>	17		

FOKUSOMRÅDE 3: FYSISKA STRUKTURER OCH KLIMATPÅVERKAN

40

Ortstruktur och koldioxidutsläpp	42
Utvärdering	42
<i>Strukturalternativen och koldioxidutsläpp</i>	43

FOKUSOMRÅDE 4: FYSISKA STRUKTURER OCH SOCIAL HÅLLBARHET

44

Sociala aspekter att studera i scenarierna	45
<i>Integration</i>	46
<i>Trygghet i det offentliga rummet</i>	48
<i>Ett fungerande vardagsliv</i>	48
<i>En god hälsa</i>	49
Utvärdering	50
<i>Strukturalternativen och integration</i>	52
<i>Strukturalternativen och trygghet i det offentliga rummet</i>	52
<i>Strukturalternativen och ett fungerande vardagsliv</i>	53
<i>Strukturalternativen och en god hälsa</i>	54


SAMLAD BEDÖMNING

57

En spridd ortstruktur	58
En enkärnig ortstruktur	58
En få- och flerkärnig ortstruktur	58



Hur stödjer vi alla
Skånes kärnor?



I arbetet med att bedöma de fysiska scenariernas egenskaper, effekter på, och möjligheter att skapa de förutsättningar som krävs för tillväxt, tillgänglighet och hållbarhet i alla dimensioner har en rad intressanta reflektioner och iakttagelser gjorts. Det är också då som komplexiteten på allvar blir tydlig och de svåra avvägningar som den rumsliga planeringen ställs inför konkretiseras.

Frågorna är flera och mångbottnade. De handlar om orsaks-samband, om skalor och roller, om det tidsmässiga perspektivet och, inte minst, om omvärldens påverkan. Bortsett från att det är i helheten som den verkliga komplexiteten ligger är det också när man ser Skåne-regionen som en helhet – och inte i delar – som dessa scenarier utgör ett effektivt verktyg. I den bästa av världar skulle det finnas en enkel lösning och oändliga resurser att genomföra den. Men så ser verkligheten inte ut.

Bakom de av Region Skåne framtagna scenarierna; ”utspridd”, ”enkärnig”, ”fåkärnig” och ”flerkärnig” finns insikten om att det starka utvecklingstryck som råder i Skåne, tillsammans med allt högre krav på hållbarhet i alla dimensioner, på sikt kan komma att leda till konflikter av olika slag. Det kan handla om viljan att växa både ekono-

miskt och befolkningsmässigt, men samtidigt belasta miljön mindre. Det kan handla om att ta hänsyn till hur människor vill bo och samtidigt effektivisera den offentliga servicen och minska resandet med bil. Det kan också handla om att ge näringslivet optimala förutsättningar för tillväxt och utveckling samtidigt som långsiktiga naturvärden säkras. Sammantaget kan det sägas att utvecklingen ställer krav på en väl övervägd och förankrad strategi som så långt det är möjligt eliminerar dessa målkonflikter. I de fall en konflikt inte går att undvika helt ska strategin fungera som ett stöd i den prioritering som då blir nödvändig.

De fyra scenariernas möjligheter

De fyra scenarierna har samtliga både fördelar och nackdelar. Bedömningen visar för det första att en utveckling mot en utspridd region på många sätt är ofördelaktig. Den är tillväxthämmande, tenderar att leda till ett ökat bilresande och minskat kollektivtrafikresande samt att ge väsentligt högre klimatpåverkan än övriga alternativ. Den tenderar därtill att skapa sämre förutsättningar till att främja kunskap och kunskapsöverföring, vilket påverkar den regionala tillväxten. Två möjliga positiva egenskaper som det utspridda scenariet har kan dock vara att den ökar möjligheterna till individuella val och att den skapar attraktiva boendemiljöer, genom exempelvis möjligheter till naturnära boende.

Det enkärniga scenariot bedöms ha bäst förutsättningar för konkurrens och för att skapa ett högt kunskapsinnehåll i regionen. Den bedöms också kunna bidra till hög tillgänglighet i kollektivtrafiken och passar in väl i de planerade infrastrukturinvesteringarna i regionen till år 2021. Andra positiva egenskaper är att den höga befolkningstätheten skapar ett utrymme för kultur och kulturutövning. Tänkbara nackdelar med den enkärniga strukturen är att den sannolikt bidrar till ökad trängsel i vägsystemet i och kring de centrala tillväxtmotorerna samt att den bedöms ha hög lokal påverkan av buller och partiklar.

De fäkärniga och flerkärniga scenarierna har flera positiva egenskaper som sammanfaller med varandra. Till dessa kan framförallt nämnas att de bidrar till en ökad regional balans i regionen samt att de skapar förutsättningar till ökad matchning på den regionala arbetsmarknaden. Det flerkärniga scenariot bedöms skapa särskilt goda förutsättningar till ökat kollektivtrafikresande genom god samordning mellan transportsystem och bebyggelse. Eftersom god interaktion mellan de regionala kärnorna är en viktig förutsättning för det flerkärniga scenariets funktion kan det dock bli dyrt att försörja alla kärnor med kollektivtrafik av god kvalitet.

EKONOMISK UTVECKLING SOM UTGÅNGSPUNKT

När summan av löner och vinster ökar i snabbare takt än befolkningen talar man om ekonomisk tillväxt. I materiell mening innebär ekonomisk tillväxt att befolkningen blir rikare och både den privata och den offentliga sektorn kan expandera om ekonomin växer. Av denna andelning är den ekonomiska tillväxten en av samhällets viktigaste utvecklingskrafter, särskilt med tanke på att den även samspelar med andra typer av tillväxt såsom befolknings- och sysselsättningsstillväxt. Ur detta perspektiv är det rimligt att en av den fysiska strukturens grundläggande uppgifter är att stödja den ekonomiska tillväxten. Denna utgångspunkt

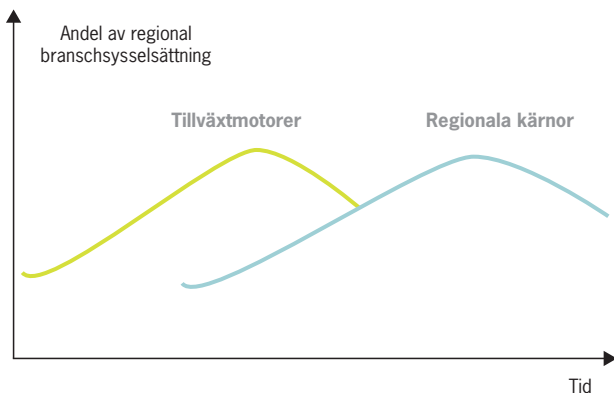
måste dock nyanseras och jämkas med andra mål som finns för en regions utveckling. Täthet och närhet är två av tillväxtens viktigaste förutsättningar. De bidrar till kunskapsuppbyggnad, kunskapsspridning och stora marknader som i sin tur är tillväxt drivande. I stora städer är tätheten och närheten störst och därför växer stora städer också mer och snabbare än mindre orter. Samma relation går att observera på regional nivå.

SATSA PÅ DE REGIONALA TILLVÄXTMOTORERNA FÖRST

Stora och täta regioner växer mer och snabbare än små och glesa. Planeringen bör alltså sikta på att skapa ett stort, tätt och effektivt Skåne. En rumslig utvecklingsstrategi ska därmed i första hand satsa på att skapa förutsättningar för utveckling av, och i, de stora regionala tillväxtmotorerna. Egentligen är det, ur ett strikt ekonomiskt perspektiv, motiverat att alltid först prioritera funktionen och förutsättningarna på dessa orter. Det är i dessa områden som det entreprenörsdrivna, innovativa, högspecialiserade och kunskapsintensiva näringslivet först kommer att etablera sig och utvecklas. Denna utveckling kan sedan sprida sig till andra delar av regionen.

TILLVÄXTEN SPRIDER SIG

Varefter enskilda branscher som lokaliserat sig i de regionala tillväxtmotorerna mognar – ett skede i vilket de utsätts för ökad konkurrens och prispress – blir de känsligare för kostnader associerade med sin centrala lokalisering. Dessa branscher har då en tendens att flytta verksamheten till mindre kostsamma lokaliseringar. Utvecklingen, i näringslivets karaktär och branschbredd, i sysselsättningen och i kringliggande och stödjande verksamheter, ändras därmed hela tiden – både i tillväxtmotorerna och i de kärnor som erbjuder bättre förutsättningar för mognande branscher. En av förutsättningarna för att detta ska kunna ske på ett effektivt sätt är att det finns ett välutbyggt transportsystem som understödjer denna utveckling. På branschnivå finns det därför goda skäl att anta att utvecklingen i de regionala kärnorna imiterar utvecklingen i tillväxtmotorerna med viss förskjutning i tid.



Den flerkärniga strukturens logik

Det är därmed genom att satsa på de regionala tillväxtmotorernas förutsättningar för ekonomisk tillväxt som övriga skånska kärnor bäst kan stödjas. De naturliga stegen för optimal tillväxt går från enkärnig till fåkärnig till flerkärnig. För att de regionala tillväxtmotorerna ska vara tillräckligt täta, stora och diversifierade samt långsiktigt kvalificera sig som tillväxtmotorer finns det dessutom skäl att inte ”sprida” utveckling för mycket.

DE ÖVRIGA KÄRNORNAS ROLL

Övriga kärnor har fortsatt en viktig roll för den skånska tillväxten. Utöver mottagare och lokaliseringalternativ för näringslivet fyller övriga kärnor andra, för tillväxtmotorerna, viktiga funktioner. I mindre kostsamma lägen finns komparativa fördelar för servicefunktioner såsom partihandel och logistikverksamhet. Det näringsliv som redan finns etablerat här repellerar på tillväxtmotorernas näringsliv där den höjda kunskapsnivån utgör en viktig förstärkning av rekryteringsbasen och ger möjligheter att ytterligare förfina produkter och processer. Nya metoder och förbättrad service finns – genom effektiva och snabba transporter – nära tillhands. De regionala kärnorna utgör också viktiga resurs- och kompetenscentra för hela regionens funktion. Olika kärnor får – baserat på traditioner, läge och det existerande näringslivets karaktär – olika roller och funktioner i regionen. Det är i samspelet mellan kärnorna och

tillväxtmotorerna som den flerkärniga dynamiken uppstår. Med kvalitativ utbildning, goda boendemiljöer, högt utbud av kultur, effektiva transporter, samt ett anpassat serviceutbud förstärks banden med tillväxtmotorerna. Ju tätare band desto snabbare utveckling. Det är därför mycket viktigt att det regionala transportsystemet är rätt dimensionerat. Ju mer kärnorna integreras med varandra, desto bättre blir förutsättningarna till en livskraftig och robust region.

EN TYDLIG ROLLFÖRDELNING

En gemensam regional målbild avseende fysisk planering ökar möjligheterna för Skånes samtliga kommuner att utvecklas till attraktiva och framgångsrika kommuner. I en hårdnande internationell och nationell konkurrens mellan regioner och tillväxtcentra är det en framgångsfaktor att gå samman för att stärka hela regionen. För att skapa långsiktigt hållbara och effektiva fysiska strukturer krävs samsyn och samverkan. Om en regional samsyn saknas, medan andra regioner stärker sin ställning, kommer Skåne att förlora i konkurrenskraft. Kommunerna ska inte konkurrera mot varandra, utan i stället arbeta tillsammans för att säkerställa

hela Skånes gemensamma konkurrenskraft och attraktivitet gentemot andra regioner.

Rollfördelningen i målbilden flerkärnighet behöver identifieras och accepteras tidigt. På så vis sker

eventuella ”upppoffringar” som rollfördelningen kan innebära tidigt, medan nyttan inträffar på lång sikt. I praktiken innebär det att alla Skånes mindre orter och kärnor i det regionala systemet inte kan förväntas ha exempelvis en egen simhall eller ett bibliotek. Den typen av funktionalitet bör reserveras till de större regionala kärnorna. Eftersom den regionala planeringen inte kan tvinga fram ett sådant utfall är det viktigt att en rollfördelning diskuteras. Detta är en förutsättning för att frigöra flerkärnighetstankens fulla potential. En regional framgångsfaktor är därför att aktörer på alla nivåer är överens om att i detta scenario sammanfaller egennytta med den regionala nyttan.

**ATT SATSA PÅ DE REGIONALA
TILLVÄXTMOTORERNA ÄR ATT
SKAPA FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR
FLERKÄRNIGHET!**

KÄRNORNAS KARAKTÄR

I föregående stycke diskuterades vikten av en tydlig rollfördelning som en förutsättning för att en funktionell flerkärnighet ska växa fram i Skåne. Frågan är då vilka funktioner som kan förväntas finnas var och vad olika aktörer behöver komma överens om?

I avsnittet nedan ges exempel på funktioner som kan – och som inte kan – förväntas uppstå i den skånska ortshierarkin. Dessförinnan är det dock viktigt att poängtera att beskrivningarna nedan inte är absoluta. Beroende på hur en kärna definieras är Skåne idag enkärnigt, fåkärnigt, flerkärnigt och utspritt – samtidigt. Eftersom Skåne i funktionell mening är tu- eller tredelat har vissa mindre orter institutionella roller, historiska arv eller traditionellt platsbunden verksamhet – och hyser därmed verksamheter som de inte tillskrivs nedan. Detta bör bejakas och stödjas. Väl fungerande verksamheter, relationer och funktioner ska inte offras på flerkärnighetens altare.

Tillväxtmotorer

Dessa orter har, genom sin karaktär av storstad, en unik attraktivitet. Mycket hög specialisering driver näringslivet och hit förläggs forskning och utveckling, universitet och kunskapsintensiv tjänstesektor såsom finansiella institut och forskning. Dessa orter kräver därför närhet till internationella flygplatser då de är sammankopplade i internationella och globala nätverk. Den unika urvalshandeln lokaliseras till dessa orter liksom större arenor, opera och liknande verksamheter. Ett transportsystem som understödjer de regionala tillväxtmotorerna bör byggas dels på effektiv kollektivtrafik *inom* tillväxtmotorerna, och dels på snabba och effektiva transporter *mellan* tillväxtmotorerna.

Regionala kärnor

I den regionala kärnan hittar vi urbana kvaliteter och större och mellanstora centrum. Den regionala kärnan är mycket väl försedd med förbindelser och hög tillgänglighet – både med kollektiva och privata färdmedel. Kärnan är kopplad till övriga regionala kärnor genom snabba och effektiva transporter, i huvudsak med tåg. Den regionala kärnan har en positiv befolkningstillväxt och bostäder i dessa områden utgör attraktiva alternativ – en sorts semiurbant boende. Det är sannolikt fortfarande för dyrt för yrkrävande verksamhet, men större kontorslokaliseringar är inte ovanliga. Här dyker oftast också större köpcentra upp för sällanköpsvaror liksom ishallar, simhallar och till exempel bibliotek och teatrar. Näringslivet är relativt specialiserat och kunskapsintensivt.

Övriga kärnor

Bland övriga kärnor återfinns orter som erbjuder ”det goda livet”. Fokus ligger på boendets kvaliteter i kombination med närheten till de regionala kärnornas och, i vissa fall, tillväxtmotorernas arbetsmarknad. Befolkningens behov styr utbudet av service som oftast karaktäriseras av en blandning mellan vardagsbehov och enklare service. De ”nära” tjänsterna har en egen och primärt lokal marknad. Bostadsbebyggelsen är blandad. Orten är inte nödvändigtvis spåransluten, men den kan kopplas till de regionala kärnorna med en välutvecklad och tät busstrafik. Lokalt finns grundskolor, dagis och vårdcentral. Den egna arbetsmarknaden karaktäriseras av yrkrävande industri, logistik och vissa tjänster – oftast med ett lägre kunskapsinnehåll. Förutsättningarna för utveckling hänger intimt samman med restidsupppoffringen till storstaden. De som pendlar in till kunskapsintensiva och höglönnade jobb i storstaden kan utgöra en viktig kunskaps- och entreprenörskapsresurs i den mån de lockas att starta små företag i villakällaren.

Hur kan Skåne arbeta vidare med en regional ortstruktur?

Poängen med resonemanget ovan är inte bara att ge exempel på vad som kan karaktärisera de olika kärnorna i ett få- eller flerkärnigt system. Poängen är också att återigen tydliggöra att en rollfördelning, och acceptans för detta, är nödvändig.

Om målet är att skapa en flerkärnig ortstruktur i Skåne bör man primärt stödja lokaliseringen av högspecialiserade verksamheter till de regionala tillväxtmotorerna samt i övrigt förse dessa med de förutsättningar som krävs för att de fortsatt ska kunna vara tillväxtmotorer. Detta bör prioriteras samtidigt som, och som en effekt av tillväxtmotorernas utveckling, de regionala kärnorna utvecklar egna och kompletterande egenskaper. Det är viktigt att utvecklingskraften tillåts fokuseras till tillväxtmotorerna, att dessa får växa och specialisera sig, eftersom även övriga kärnor har nytta av detta. I det korta perspektivet kan det uppfattas som att tillväxt och satsningar sker på bekostnad av både kärnor och regionala kärnor. Långsiktigt är det dock bäst för regionen om en flerkärnig och funktionsfördelad struktur växer fram med bas i tillväxtmotorerna.

DEN REGIONALA ROLLEN

En gemensam målbild för Skåne avseende fysiska strukturer representerar den helhet varje aktör ingår i och skapar en gemensam grundsyn och förutsättningar för satsningar som stärker regionen. Det är en rad frågor som bäst hanteras i en regional kontext för att utvecklingen ska bli hållbar. Det handlar bland annat om ett gemensamt synsätt på den byggda miljöns och transportsystemets utveckling samt en samsyn kring värdet av att bevara och vidareutveckla värdefull jordbruksmark, vatten- och grönområden. En regional strukturbild kan ange platser och funktioner av gemensamt intresse för regionen och visa på olika orters utvecklingspotential. Den kan ge underlag för planering och investeringar, men också visa på var kunskaps- och planeringsunderlag saknas och peka på behovet av sådant.

Transportsystemet är en fråga av central betydelse för hela regionen. Ett välutbyggt och ändamålsenligt regionalt transportsystem är på många sätt avgörande för det funktionella samspelet mellan orter, oavsett vilken framtida struktur man siktar på. Det är en betydelsefull förutsättning för regional tillväxt, regionförstoring, minskad klimatpåverkan och möten mellan människor. Därför är det viktigt att kommunerna kommer överens och talar med en gemensam röst för att få de infrastrukturinvesteringar som regionen behöver. Priset för att inte komma överens, eller att komma överens om dåliga kompromisser, riskerar också att bli högt för regionen. Detta kan exempelvis innebära att rörlighet i regionen suboptimeras, vilket i slutändan kan innebära stora regionala samhällskostnader, eller att regionens potential för minskad klimatpåverkan inte används fullt ut. Att skapa förutsättningar för hög specialisering och avancerad kunskapsackumulering (läs universitet med internationellt anseende) är också en regional uppgift. En viktig del i ett sådant arbete är att positionera och marknadsföra Skåne både nationellt och internationellt.

DEN KOMMUNALA ROLLEN

För att en gemensam målbild för Skåne avseende fysisk planering ska kunna bli verklighet, måste idéerna bakom den kännas angelägna för många och vara just *gemensam*. Kommunerna har en viktig uppgift i att både formulera sin roll i målbilden som sin nytta av den. En regional strukturbild kräver samverkan från många aktörer för att bli verklighet och det är av avgörande betydelse att de skånska kommunala krafterna samspelar med strukturbilden.

En avgörande framgångsfaktor är insikten att *ett flerkärnigt system inte betyder att fler kärnor blir föremål för regionala satsningar än i till exempel ett fåkärnigt system*. Kommunernas uppslutning bakom flerkärnigheten bör snarare grunda sig i tillväxtmotorernas betydelse och deras behov av ett vitalt och dynamiskt omland. Samtidigt är förstås kommunernas primära uppgift att säkra bäst förutsättningar för sin egen utveckling. Att skapa förutsättningar för en stark kommunal utveckling i samspel med andra är det bästa kommunala bidraget till den regionala skalan. På många sätt är dessa uppgifter traditionella. Det handlar om skola, omsorg och övrig kommunal service. Vad gäller exempelvis bostadsbygget finns det dock en viktig regional koppling, då kommunerna har en viktig uppgift i att förhålla sig till regionala strategier och att ta ansvar för att lokalt implementera dessa. Detta innebär i sin tur att kommunerna behöver göra *åtaganden* för att hela regionen ska kunna skörda frukterna av en positiv utveckling i Skåne som helhet.

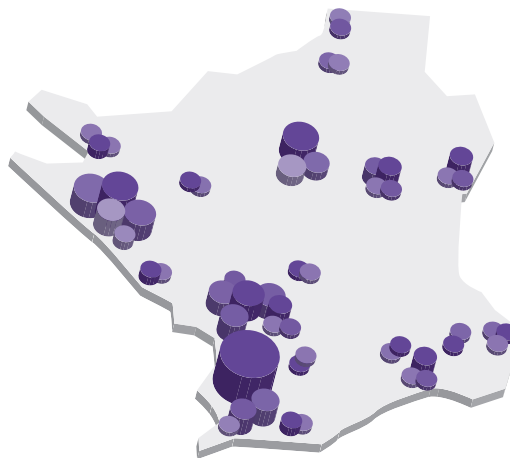
EN REGIONAL SAMSYN

Det finns ett uppenbart värde i att sluta upp kring en gemensam regional strategi för hur Skåne bör utvecklas i framtiden avseende fysiska strukturer. Genom att komma överens om vilka faktorer och strategier som leder till en positiv regional utveckling kommer regionens robusthet att öka inför framtidens utmaningar. Det är viktigt att påpeka

att en gemensam regional strategi sannolikt kommer att innebära ”uppoftningar” på kort sikt för vissa av Skånes kommuner, men där nyttan med strategin ökar med tiden. Genom att hjälpa andra kan man hjälpa sig själv, även om vinsten inte kan realiseras omedelbart.

Region Skåne har i sitt arbete med scenarierna identifierat flera viktiga utmaningar inför framtiden. Utmaningarna är väl valda. De pekar på viktiga ställningstaganden som regionen behöver göra för att Skåne ska vara vitalt även i framtiden. Utmaningarna kan egentligen lika gärna ses som en bruttolista på vad framgångsrika strategier för Skåne behöver innehålla. Det väsentliga i detta sammanhang är att prioritera dessa efter deras betydelse, och bedöma utsikterna till regionala överenskommelser. Det är inte sannolikt att kunna komma överens om allting, varför det är angeläget att fokusera på de mest betydelsefulla strategierna.

Med utgångspunkt i analysen som gjorts i denna studie finns ett antal framgångsfaktorer för en utveckling mot flera kärnor i Skåne. Strategierna är desamma oavsett vilket av de tre scenarierna som eftersträvas. De ersätter inte redan gjorda ställningstaganden. WSP:s analys är att Skånes utveckling långsiktigt skulle gynnas av en flerkärnig struktur. Följande punkter sammanfattar kort *hur* detta skulle kunna ske, och *vad* som åtminstone bör karaktärisera samarbetet. Lika lite som de ersätter tidigare gjorda ställningstaganden gör de anspråk på att vara fullständiga eller tillräckliga.



Vad behöver göras för att stärka Skånes flerkärnighet?

- Samlas kring gemensamma och väl förankrade regionala fysiska strategier för Skåne
- Utveckla aktörssamverkan, deltagande och dialog så att arbetet är allas
- Samordna bebyggelse och transportsystem
- Satsa på en utveckling mot flera kärnor i flera steg
 - Stärk regionens relation till de centrala tillväxtmotorerna
 - Satsa på ökad tillgänglighet mellan de regionala kärnorna – stegvis
- Satsa på kommunala insatser för en attraktiv stadsmiljö i kärnorna (med utformning av platser, bebyggelse och trafik så att trivsel och tillgänglighet uppnås).
- Verka för förbättrad attraktivitet för en gynnsam befolkningsutveckling
- Satsa på ett brett utbud av bostadstyper och upplåtelseformer både i regionen som helhet och i kärnorna
- Satsa på ökad tillgänglighet och närhet (lokalt och regionalt), framför allt mellan kärnorna
- Satsa på kunskap
- Satsa på entreprenörskap och innovationer
- Stärk regionens internationella kopplingar
- Säkerställ kommunala åtaganden för att genomföra regionala strategier på lokal nivå

A low-angle, upward-looking photograph of a modern building's facade. The building features a grid of large glass windows and panels, with dark metal frames. The perspective creates strong diagonal lines that lead the eye towards the top right. A bright yellow banner is overlaid on the right side of the image, containing the title text. The background shows a clear sky.

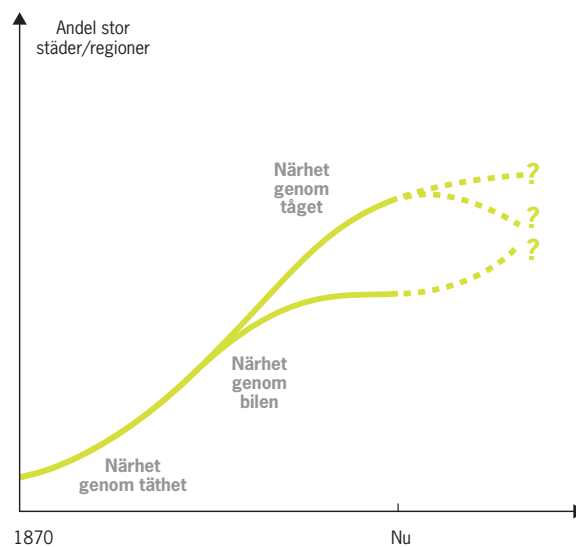
Fokusområde 1: Fysiska strukturer och tillväxt

Följande avsnitt utgår från de förutsättningar och drivkrafter som finns bakom den ekonomiska tillväxten. Den rumsliga strukturen har naturligtvis mycket stor betydelse för dessa förutsättningar. I grund och botten agerar marknaden och näringslivet rationellt och egennyttigt. Företag lokaliserar sig på platser där deras lägesförutsättningar är bäst och det är på dessa orter jobben skapas.

Traditionellt sett har det handlat om skärningspunkter där tillgången på insatsvaror, lokaler och arbetskraft möter kostnaderna för desamma – alltså i det läge där priset för att driva verksamheten matchar läget. Men på senare år har nya faktorer fått allt större betydelse i tillväxtens dynamik. Det hänger ihop med det som kallas den nya ekonomiska geografin, och strukturomvandlingen.

Tillgänglighet & den nya ekonomin

Såväl på nationell, som på regional och lokal nivå präglas omställningen från varuproducerande industriella ekonomier till kunskapsintensiva tjänsteekonomier av tillgänglighetsfrågan. Omställningen i sig – det som generellt kallas för strukturomvandlingen – för med sig en rad effekter i ekonomiernas interna funktionssätt och karaktär. Men de internationella och globala mönster för handel och utbyte av varor och tjänster som utvecklas påverkar också näringslivets utveckling. Även om traditionella näringar och platsbundna egenskaper fortfarande utgör viktiga komparativa fördelar blir näringslivet alltmer globaliserat och "rotlöst". Täthet och närhet är fortfarande en av de viktigaste tillväxtfaktorerna, men avståndens betydelse minskar i takt med förbättrade res- och transportmöjligheter (Figur 1).



Figur 1 Regionstorlek och närhet - Utveckling över tid

Sammantaget innebär detta att företag i allt större utsträckning agerar i nätverk som är beroende av effektiva transporter och snabba kommunikationer. Attraktiviteten för kunskapsintensiva företag är beroende av, och ställer krav på, både inomregional tillgänglighet och kontakt med regionala och internationella centra. Investeringar i transportinfrastruktur anpassas också alltmer för att stödja de krav som ett internationaliserat näringsliv ställer – både i form av dess egna transporter (ofta på en internationell eller global nivå) och för att kunna rekrytera rätt arbetskraft (ofta på en regional eller lokal nivå). Tillgängligheten är alltså mycket starkt kopplat till regionernas attraktivitet och i förlängningen deras potentiella befolkningsstorlek. Dessutom behövs en kritisk massa för att kunna förse ett vitalt näringsliv med den arbetskraft, service, partners och kunder det söker – vare sig denna kritiska massa befinner sig geografiskt nära eller på längre avstånd.

På den regionala eller lokala nivån är det dessa behov som bör vägleda arbetet och leda till åtgärder för att stödja eller skapa det som kallas regionförstoring. Den regionala strukturen är i denna mening ett sätt att organisera det fysiska rummet för att optimera förutsättningarna att skapa täthet och närhet på ett resurseffektivt sätt. En grundläggande slutsats som brukar lyftas fram är att de lokala arbetsmarknadernas omfattning – storlek och koncentration av företag och människor – spelar en betydande roll för en regions konkurrensförmåga och tillväxtpotentialer. Bland de positiva effekterna av regionförstoring eller regional integration räknas; större ekonomisk mångfald, ett minskat konjunkturberoende, högre utbildningsintensitet, högre etableringsgrad av företag, högre ekonomisk tillväxt, lägre arbetslöshet samt lägre anta sjuka och beroende av socialförsäkringar. Men det finns också negativa sidor. Dessa handlar primärt om ett ökat transportbehov och dess miljökonsekvenser. Men allt längre restider kan också ha sociala och familjära konsekvenser, vilket behandlas i ett senare kapitel i rapporten.

Huvudrollen i denna process spelas av regionala och urbana ekonomier, som i högre grad än nationer blir bärare av konkurrensfördelar. Som tidigare nämnts har den regionala marknadens omfattning – storlek och täthet – en avgörande roll för konkurrensförmåga och tillväxt. Detta beror på att större regioner kan hysa särskilda lokala resurser och en mångfald av specialiserade verksamheter, som ger konkurrensfördelar. Större regioner innebär också större lokala hemmamarknader, både för avsättning av produkter och tjänster och för rekrytering.

Att storleken faktiskt spelar roll visar sig i att större och tätare regioner har högre tillväxt. En viktig förklaring till det är just den större lokala marknaden och större (och växande) branschriktighet, vilket kortsiktigt är en stabiliserande faktor som minskar risken i enskilda konjunkturer och förbättrar den samlade marknadens utveckling. Långsiktigt är en stor branschriktighet en förutsättning för kreativa kopplingar mellan olika branscher och kunskaper. Regionförstoring främjar därför innovationsintensiteten och därmed även den ekonomiska tillväxten på lång sikt.

Storlek och täthet har stor betydelse

Storlek och täthet har stor betydelse för tillväxtens tre viktigaste drivkrafter – kunskapsackumulation, skalfördelar och konsumtionsfördelar. Dessa tre spelar alla en viktig roll när vi lär oss saker, när våra kunskaper sprids till någon annan, när vi producerar och när vi konsumerar.

Som beskrivits ovan bidrar täta urbana miljöer framför allt till tre viktiga funktioner i den ekonomiska tillväxtprocessen. För det första är de genom sin marknadsstorlek centrum för kunskapsproduktion och kontaktintensiva verksamheter. För det andra ger dessa stadsregioner genom sin marknadsstorlek olika typer av skalfördelar. För det tredje ger den stora marknaden betydande konsumtionsfördelar. Dessa tre funktioner attraherar både människor

och företag till regionen och denna ömsesidiga tillväxt förstärker de tre funktionerna i en positiv spiral. I länder som Sverige är denna attraktionskraft än tydligare. I en europeisk jämförelse finns det i Sverige egentligen endast tre storstadsregioner, varav Skåne är en. Det glesa och relativt lilla befolkningsunderlaget i Sverige ”räcker” endast till ett fåtal riktigt stora tätorter. I dessa stora städer samlas därför omfattande och viktiga delar av landets specialiserade näringsliv och de stöd- och leverantörsfunktioner som dessa branscher nyttjar. De utgör också viktiga tillväxtmotorer både i sitt regionala sammanhang och i riket.

Kunskapsrollen

Vissa, såsom exempelvis Nobelpristagaren Paul Krugman, menar att fördelar av stora marknader som framhålls i moderna rumsliga ekonomiska analyser är fördelar som skapas av lokalt kunskapskapital och lokalt kunskapsutbyte snarare än av marknadens storlek. Statistiska analyser visar också genomgående att kunskapskapitalet tycks ha en avgörande betydelse för en stads eller regions utveckling; ju fler välutbildade individer desto större befolkningstillväxt. Framför allt tycks andelen sysselsatta med vad som i Sverige skulle kunna kallas mellanutbildning (motsvarande gymnasium och kort högskoleutbildning) vara viktig. Vidare framgår det tydligt att tillväxten blir lägre ju högre andel av befolkningen som är sysselsatta inom tillverkningsindustrin. Andelen arbetslösa i utgångsläget visar sig likaså ha en negativ inverkan på tillväxten.

KUNSKAPER SKAPAS OCH SPRIDS

Med kunskapsackumulation avses den relativt elementära processen att varje person samlar på sig mer och mer kunskaper och erfarenheter genom livet. Det intressanta är att denna process sker lättare och gör större nytta i en tät och tillgänglig region.

Ett schematiskt exempel fångar in flera saker som är viktiga att förstå för att kunna koppla kunskaper till täthet och tillväxt. Det krävs att det finns erfarna personer tillhands för att överföra kunskapen, samtidigt som det krävs att den som tar emot kunskapen förstår hur den ska användas och på vilket sätt han eller hon kan ha nytta av att tillämpa sina nya kunskaper. Detta sammanfattar de viktigaste orsakerna till att kunskaper sprids snabbare och utvecklas snabbare i stora regioner än i små. I den engelska fack- och forskningslitteraturen kallas det ”Sharing, Matching, Learning”. Delning betyder att det är lättare att dela på en pool av personer med specialiserad kunskap i en tät miljö. Matchning innebär att det är mer sannolikt att arbetskraft och arbetsgivare hittar den mest produktiva kombinationen i en storstad än i en småstad. Om någon inte trivs på jobbet eller att kompetensen inte kommer till nytta är det lätt att byta jobb utan att behöva flytta. Lärande betyder att det i en storstad är större sannolikhet att man spontant stöter på någon som kan det man vill lära sig. Det finns också fler intryck att få från nya saker i en storstad än i en mindre stad.

Kunskapsuppbyggnad och kunskapspridning är också en viktig förutsättning för innovationer. I korthet kan innovationer sägas vara nyheter som är mera produktiva än det befintliga. Det kan röra sig om varor, tjänster och organisationsformer. När en person kan riktigt mycket, är välutbildad och har lång erfarenhet inom ett område brukar den kallas för specialist. I en stor och diversifierad region som Skåne finns en stor tillgång på specialistkunskaper. Därför går också kunskapsutvecklingen snabbare här än i mindre och glesare regioner. Denna logik påverkar självfallet också Skånes interna förhållanden. Kunskapsackumulation och kunskapsöverföring går fortare i Skånes täta miljöer än i de mer glesa. Utmaningen för en framtida rumslig struktur är att göra Skåne så tätt som möjligt. Men oavsett den framtida strukturen kan inte de glesare delarna av Skåne konkurrera med de tätare. Här handlar det istället om att fördela funktioner och uppgifter.

Marknadsstorlek och skalfördelar

Med växande skalavkastning menas att det går lättare eller snabbare att genomföra olika aktiviteter i takt med att regionen får flera invånare. Produktiviteten är alltså högre i stora regioner än i små regioner. I en stor och tät region är det möjligt för företag att dra nytta av olika slags skalfördelar. En stor marknad möjliggör således för en större produktionsvolym än vad en mindre marknad gör. Detta ger kostnadsfördelar, förutsatt att styckkostnaden minskar med växande produktionsvolym. Skälen till *interna* skalfördelar av detta slag är vanligen att en verksamhets fasta kostnader kan fördelas på allt fler enheter när produktionsvolymen växer. Att många stora industriföretag har höga fasta kostnader och därmed kan dra nytta av skalfördelar framstår som uppenbart. Men även mindre industriföretag och tjänsteföretag har ofta fasta kostnader av ett eller annat slag, till exempel i form av ledning, administration och marknadsföring. Mindre företag kan således också vinna på produktion i större skala. Skillnaden mellan stora och små företag i detta avseende är bara att de förra vanligen torde kräva en större marknad än de senare för att kunna dra nytta av dessa fördelar.

Skalfördelar kan också vara *externa*, det vill säga bero på att företag på olika sätt kan dra nytta av varandras aktiviteter. Dessa fördelar delas ofta in i två undergrupper: branschspecifika fördelar och fördelar som skapas av den stora marknadens mångfald. De branschspecifika skalfördelarna kallas ibland också samlokaliseringfördelar och avser dels fördelar som beror på samutnyttjande av olika produktionsinsatser och dels effektivitetsvinster kopplade till arbetsmarknadens storlek. Genom sin sammantagna storlek kan företag i en viss bransch locka till sig specialiserade företag som levererar insatsvaror och konsulttjänster och därigenom göra kvalitets- eller kostnadsvinster. Samlokaliserade

företag har också större möjligheter än geografiskt utspridda företag av samma slag att attrahera för branschen i fråga specialiserad arbetskraft.

Därutöver kan geografiskt samlade företag inom en viss bransch, eller så kallade företagskluster, vinna försprång avseende till exempel produktutveckling jämfört med andra företag i branschen genom kunskapsspridning. De kan också bli effektivare genom att personalen i olika företag lär av varandra i samband med att de byter jobb eller genom att de träffas på fritiden.

Den andra typen av externa skalfördelar uppstår därför att vissa verksamheter tycks utvecklas bättre i en miljö som präglas av stor mångfald. Den typen av fördelar beror kanske främst på överföring av idéer och kunskap. Eftersom mångfalden växer starkt med växande marknadsstorlek utvecklas dessa verksamheter bäst i stora regioner.

Konsumtionsfördelar

De stora täta miljöernas fördelar ur produktions- och arbetsmarknadssynpunkt ställs ofta mot dess nackdelar så som livsmiljö. Annorlunda uttryckt är det vanligt att se storstadsutvecklingen som en fråga om balans mellan koncentrerande och utspridande eller drivande och bromsande krafter. I dessa fall brukar skalfördelar av olika slag ses som den främsta drivande kraften.

Till bromskrafterna och storstädernas mest framträdande nackdelar hör trängsel, trafikköer och därtill relaterade miljöproblem. Tätheten av boende och företag gör att mark-, lokal- och bostadspriser blir avsevärt högre än på andra håll. Dessutom karaktäriseras storstäder, både i Sverige och internationellt, av en hög brottslighet. Köer och trängsel, höga bostadspriser och hög brottslighet kan med andra ord ses som ”motkrafter” som förhindrar en än större befolkningkoncentration till stora städer. Följande uppgifter, som

avser storstäder i USA och är hämtade från Glaeser (1998), visar hur några storstadsegenskaper hänger samman med folkmängden:

Procentuell förändring om folkmängden ökar med 10 procent:

Löner	1,0
Levnadskostnader	1,6
Huspriser	1,9

Uppgiften i tablåns första rad visar att lönenivån växer med växande folkmängd; den ökar med en procent när folkmängden ökar med tio procent. Av det följer att även produktiviteten ökar med växande storlek, annars skulle företagen inte kunna betala högre löner. Av den andra raden

framgår att levnadskostnaderna likaså ökar med växande folkmängd; 1,6 procent när folkmängden ökar med tio procent. Den tredje raden i tabellen visar att ökade boendekostnader är ett viktigt skäl till att levnadskostnaderna stiger med växande folkmängd. Att levnadskostnaderna stiger mer än lönen när folkmängden växer indikerar att reallöner minskar. Sett från ett ekonomiskt jämviktsperspektiv borde lägre reallön därför leda till utflyttning. För att ekvationen skall gå ihop måste således storstaden ha andra fördelar, till exempel bättre karriärmöjligheter, rikare serviceutbud eller kortare resor för att utnyttja denna typ av utbud.

Utvärdering

Förutsättning för...	Spridd	Enkärnig	Fåkärnig	Flerkärnig
Att nå många konsumenter	2	4	4	5
Att hitta rätt samverkanspartner	2	4	5	5
Att hitta rätt utbildad arbetskraft	2	4	5	4
Att hitta rätt jobb	2	4	4	5
Att kunskap skapas	2	5	5	4
Att kunskap sprids	1	4	5	4
Att innovationer skapas	3	4	5	4
Ett brett utbud av varor och tjänster	2	4	4	4
För konkurrens	1	5	4	4
Ett ändamålsenligt boende	5	2	3	4
Tillgång till en mångfald av utbildningar	2	4	5	4
Summerat	24	44	49	47

Ovanstående tabell utgör en förenklad bedömning av scenariernas strukturalternativ för regionen som helhet. Värderingen är gjord ur ett tillväxtperspektiv och utgår från följande skala: **1=mycket små, 2=små, 3=tillfredsställande, 4=goda, 5=mycket goda.**

Konsekvensbeskrivning

Reducerade transaktionskostnader

Storstadsregionernas komparativa fördel består i allt väsentligt av den reduktion av kostnader associerade med interaktion som närheten innebär – alltså reducerade transaktionskostnader. Ju ”närmare” företagen befinner sig varandra, ju större är denna potential.

En spridd struktur är dålig för kunskapsackumuleringen

Så länge det finns transportkostnader – antingen i tid eller i pengar – är en spridd region det sämsta alternativet ur ett tillväxtperspektiv. Rent generellt gör flaskhalsar i den fysiska infrastrukturen att en regions tillväxtpotential inte fullt kan utnyttjas – oavsett rådande struktur.

Stora regioner växer mer och snabbare än små

En viktig förklaring till att stora regioner växer mer än små är större marknader och större branschriktighet som skapar förutsättningar för kreativa korskopplingar och kunskaper. Stora regioner främjar innovationsintensiteten och därmed även den ekonomiska tillväxten på lång sikt. En struktur som gynnar framväxten av stora och täta miljöer är tillväxt drivande.

Kunskap, skalfördelar och marknadsstorlek

Bland de viktigaste drivkrafterna bakom ekonomisk tillväxt är kunskaper som skapas, delas och matchas, de skalfördelar som uppstår av stora och täta miljöer och av marknadens storlek – alltså tillgång till kunder, arbetskraft, partners och leverantörer. Det är dessa egenskaper som en rumslig struktur bör fokusera på.

Långsiktig tillgänglighet är svår att uppnå i enkärnighet

Det är främst tillgängligheten och rörligheten som begränsar det enkärniga systemets förutsättningar för kunskaps-spridning – alltså delning. I omlandet är det glest och spritt och i kärnan är det trångt och dyrt – vilket hämmar förutsättningarna för de processer som främjar den kunskapsintensiva tillväxten.

Ett fåkärnigt Skåne är tillväxt drivande

I ett fåkärnigt Skåne uppstår naturliga förutsättningar för specialisering i kraft av geografiskt koncentrerad utveckling. Samtidigt uppstår också en hälsosam konkurrens och komplementaritet och i ett system av kompetenscentra med varierande inriktning.

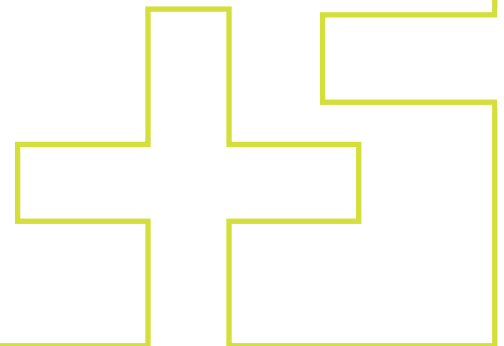
En flerkärnig struktur kan erbjuda något för alla

En flerkärnig struktur är inte mer tillväxt drivande, men ger bättre förutsättningar att erbjuda en bättre balans av attraktiva lättillgängliga alternativ. En annan kärna, med en annan struktur och ett annat kostnadsläge har förutsättningar att ”ta vid” och erbjuda attraktiva förutsättningar. Näringslivet erbjuds på så sätt ett regionalt alternativ och därmed skapas förutsättningar för att behålla företaget i regionen.

Det befintliga näringslivet är också viktigt

Redan etablerade företag är viktiga, men forskningen pekar emellertid på vikten av att skilja på entreprenörskap och företagande. Entreprenörskap kännetecknar en miljö som främjar personer som är innovativa, ser nya möjligheter och är beredda att ta risker för att genomföra sina affärsidéer. Det finns därför två typer av företagande: ett entreprenörsdrivet som är innovativt och riskfyllt, och ett allmänt företagande som inte är innovativt och som innebär ett lägre risktagande.

Utmaningen för en framtida rumslig struktur är att göra Skåne så tätt som möjligt – men samtidigt erbjuda alternativ för boende och företag som inte kan eller vill betala priset för lokalisering i en tillväxtmotor.



SCENARIERNAS STRUKTURALTERNATIV OCH TILLVÄXT

Hur påverkar då den regionala strukturen de tillväxtdrivande faktorer som nämnts i tidigare avsnitt? Storstadsregionernas komparativa fördel består i allt väsentligt av reducerade transaktionskostnader samt den bredd som inflödet av människor, kompetens och kapital för med sig. Ju ”närmare” man befinner sig varandra, ju större är denna potential. Det är den fysiska infrastrukturen (bostäder, lokaler, vägar, järnvägar, flygplatser, hamnar och bredband) som knyter ihop människorna inom en region (och mellan regioner). En region där detta samspel kan ordnas effektivt, billigt och snabbt kommer att ha en större tillväxtfördel jämfört med andra regioner.

En väl utbyggd fysisk infrastruktur i ett system av komplementära noder kan därför sägas medföra att de potentiella fördelarna av tätbebyggelse som tidigare beskrivits, verkligen kan nyttjas – möjligen med undantag för en spridd utveckling. Så länge det finns transportkostnader – antingen i tid eller i pengar – är en spridd region det sämsta alternativet ur ett tillväxtperspektiv. Rent generellt gör flaskhalsar i den fysiska infrastrukturen att en regions tillväxtpotential inte fullt kan utnyttjas – oavsett rådande struktur. Invånarna blir således fattigare än vad de skulle vara om den fysiska infrastrukturen saknade flaskhalsar. Med ett system av kärnor med olika funktioner kan transportbehovet reduceras och flaskhalsar undvikas.

Kunskaper och ortstrukturen

Den mekanism som gör att kunskaper är en stark drivkraft för långsiktig ekonomisk tillväxt är att kunskaper kan användas av en person utan att denna användning hindrar en annan person från att använda densamma. Andra produktionsfaktorer – som arbetskraft och kapital – kan endast användas för ett ändamål samtidigt.

Som tidigare beskrivits går kunskapsgenerering och kunskapsspridning snabbare i täta regioner än i glesa. Kunskaper påverkar tillväxten genom att investeringar i forskning och utbildning höjer den tekniska nivån i samhället. När den tekniska nivån höjs ökar arbetskraftens och kapitalets produktivitet. Ökad produktivitet leder i sin tur till högre ekonomisk tillväxt. De huvudsakliga processerna med vilka detta sker har tidigare beskrivits som delning, matchning och lärande. Men det är också viktigt att en region erbjuder en bredd av utbildningar och till behoven anpassade utbildningar. För detta krävs en kritisk massa och ett studentunderlag som små orter inte själva kan generera.

En flerkärnig struktur, sammanlänkad med effektiva transporter, gör att ett sådant studentunderlag kan skapas. I en enkärnig struktur är däremot förutsättningarna för en bred kunskapsuppbyggnad långsiktigt små. Den enkärniga strukturen kommer att innebära ett högt tryck på den enda kärnan. I en sådan är det sannolikt bara de mest kapital- och resursstarka aktörerna som kan hitta komparativa fördelar att lokalisera sig. Hit kan möjligen enstaka utbildningshuvudmän höra, men de lär bli få och studenterna lär tryckas ut till mer perifera lägen. I ett enkärnigt system finns också risk för att flaskhalsar uppstår på vägarna i, och kring, den centrala kärnan, vilket ytterligare sänker tillgängligheten till utbildning. Det är också främst tillgängligheten och rörligheten som begränsar det enkärniga systemets förutsättningar för kunskapsspridning – det vill säga delning. I omlandet är det glest och spritt och i kärnan är det trångt och dyrt – vilket hämmar förutsättningarna för de processer som främjar den kunskapsintensiva tillväxten.

I en fåkärnig struktur är förutsättningarna bättre. Dels för att det då uppstår naturliga förutsättningar för specialisering som speglar orternas karaktär, och dels för att ett flerkärnigt system kan minska de flaskhalsar som sänker tillgängligheten till utbildning. I ett fåkärnigt system kan de olika orterna få olika roller och utgöra specifika kompetenscentra med varierande inriktning. Den dimension som adderas i en flerkärnig ortstruktur har relativt lite med själva utbildningserbudandet och kunskapsackumuleringen att göra. Det som läggs till i ett flerkärnigt system är snarare en fördelning av orternas funktioner och roller. I ett flerkärnigt system kan det tänkas att specialiserad forskning och utveckling, universitet och högt specialiserad högskoleutbildning sker i de regionala tillväxtmotorerna. Det är i den stora och täta miljön som både behov och förutsättningar finns för högt specialiserad sysselsättning och därmed för matchning och delning. I de regionala kärnorna finns förutsättningar för gymnasieutbildning och annan relativt specialiserad yrkesutbildning, den kunskapsintensiva tillverknings- och serviceindustrin och viktig offentlig service. I övriga kärnor – som också i övrigt karaktäriseras av boenderelaterad service och funktioner – erbjuds i huvudsak grundskola. Det är alltså i samspelet mellan olika orters strukturer och funktion som de få- och flerkärniga ortstrukturerna har sina främsta fördelar.

Skalfördelar och ortstrukturen

Kunskapsöverspill är en av mekanismerna till att en geografisk ansamling av företag och personer leder till ökad produktivitet och ökade inkomster. Ju fler företag och personer som samlas i en region desto flera blir de potentiella kontaktytorna. Kunskapspridning mellan företag leder till förbättrad produktivitet och processer. Det finns också en stor tillgång på potentiella kunder, samarbetspartners och leverantörer. Priser kan pressas och effektiviteten öka. De interna skalfördelarna skapas alltså när företagens produktion ökar och företagets fasta kostnader kan slås ut på större produktionsvolym. De externa skalfördelarna är skälen till att företag har en tendens att lokalisera sig i kluster. Företag kan dra nytta av varandra genom att de gemensamt attraherar specialiserad arbetskraft, att de köper liknande typer av tjänster, att de kan samverka och skapa positivt kunskapsöverspill mellan varandra.

I den vetenskapliga litteraturen skiljer man ibland på "agglomerationer" och "kluster". Skillnaden ligger i kontakter och utbyte. En agglomeration blir ett kluster när företagen samverkar och drar nytta av varandras verksamheter – så kallade samlokaliseringfördelar.

En fåkärnig och flerkärnig ortstruktur har de bästa förutsättningarna att stödja framväxten av kluster. Precis som i det förra avsnittet om kunskapsackumulation gynnas företagen av en stor marknad – både för avsättning av sina produkter och tjänster och för rekrytering och samverkan med leverantörer och partners. Veldigång många av de egenskaper och processer som beskrivits ovan gynnas också i en enkärnig struktur. Men det finns en hake. När många människor och företag lokaliseras sig tätt på en landyta – och det inte finns några alternativ – blir den centralt belägna marken en bristvara. Priserna för att utnyttja marken stiger snabbare än både inkomster och skalfördelar och många företag och personer börjar se sig om efter alternativa lokaliseringar.

I förhållande till den enkärniga strukturen har en flerkärnig struktur bättre förutsättningar att erbjuda attraktiva alternativ som är tillgängliga och som innehåller den lokala service som behövs. En annan kärna, med en annan struktur och ett annat kostnadsläge har då förutsättningar att "ta vid" och erbjuda attraktiva förutsättningar. Näringslivet erbjuds på så sätt ett regionalt alternativ och därmed skapas förutsättningar för att behålla företagen i regionen. I ett utvecklat system med hög tillgänglighet kan det dessutom vara en fördel att "utlokalisera" antingen sitt företag eller sin bostad. På så vis kan ännu fler kunder eller möjliga arbeten nås än vad som tidigare var möjligt (under förutsättning att det finns ett transportsystem som understödjer detta).

Konsumtionsfördelar och ortstrukturen

Specialiserade varor och tjänster kräver en stor marknad. Ett exempel på detta är Savile Row i London. Visst kulturutbud – till exempel opera – är ett annat. Det krävs en mycket stor stad med många konsumenter för att en sådan samling högspecialiserade verksamheter ska uppstå. Annorlunda uttryckt; inom områden där konsumtionen per capita är låg krävs det ett stort antal potentiella kunder för att en högt specialiserad tjänst eller produkt ska bära sig. Omvänt betyder detta att konsumenten har stora fördelar av att bo i en stor stad. Det finns ett brett utbud av varor och tjänster som inte bär sig någon annanstans. Därtill tenderar konkurrensen att vara hög, vilket sänker priserna. I en tillräckligt stor stad kan en konsument hitta en för sina specifika behov anpassad produkt till rätt pris.

Men när en stad blir så stor att ett "Savile Row" uppstår är sannolikt priset för en centralt belägen verksamhet eller bostad för högt för många. Om den fysiska infrastrukturen byggs ut så att bostäder och lokaler kommer till i koncentrerade områden på pendlingsavstånd från varandra försörjda av snabba vägar och järnvägar kommer de flesta ändå kunna vara kvar i regionen. I Skåne finns redan tecken på att en fåkärnig struktur växer fram. De flesta av de mest kunskapsintensiva verksamheterna kommer fortfarande att finna centrala lägen med bra kommunikationer och nära till bra bostäder. Verksamheter som är ytkrävande, men inte så beroende av att ligga "mitt i smeten" kommer att välja en lokalisering ytterligare en bit ut från city – i en alternativ, men billigare och mindre, kärna. Verksamheterna i de stora städerna har tillgång till ett system av stödjande lokaliseringssorter och kan således dra nytta av marknadsstorleken. Trots det kan konsumtionsfördelarna bibehållas också i en flerkärnig struktur. Återigen är kärnorna i huvudsak fokuserade på lokal service och bostäder. De tillgodoser människors behov av vardaglig service, medan den stora staden med det större utbudet finns tillhands när sådana behov uppstår.

Entreprenörskapsdriven tillväxt & innovationer

Det befintliga näringslivet och redan etablerade företag är även viktiga för den framtida tillväxten. Forskningen pekar emellertid på vikten av att skilja på entreprenörskap och företagande. Entreprenörskap kännetecknar en miljö som främjar personer som är innovativa, ser nya möjligheter och är beredda att ta risker för att genomföra sina affärsidéer. Det finns därför två typer av företagande: ett entreprenörskapsdrivet som är innovativt och riskfyllt, och ett allmänt företagande som inte är innovativt och som innebär ett lägre risktagande.

Givet en viss stock av företag och FoU-institutioner bygger individer upp kunskaper som gör att de ser nya möjligheter på marknaden. De ställs då inför valet att genomdriva innovationer i det befintliga företaget eller att realisera idén i ett nytt företag. Att starta ett nytt företag är riskfyllt och kräver en riskpremie på inkomsten från anställningen i det befintliga företaget. Det är när denna riskpremie är högre än lönen i det befintliga företaget som en anställd har ekonomiska motiv för att starta ett nytt företag. Hur många av de individer som har ekonomiska motiv att starta ett nytt företag som verkligen gör det beror på tjockleken i ett "entreprenöriellt filter", som utgörs av regionalt bundna faktorer som förekomst av stora företag, livsstilsideologier och lokal entreprenörskapspolitik.

Kärnan i föreställningen att entreprenörskap är en viktig drivkraft bakom ekonomisk tillväxt i regioner är att nya innovativa företag (inte nya företag i allmänhet) går via tre mekanismer: 1) Nya innovativa företag omvandlar kunskaper till kommersiella produkter i de fall befintliga företag inte gör det. Därmed snabbar innovativt nyföretagande på

den takt i vilken ny teknologi introduceras i ekonomin, 2) nya innovativa företag främjar konkurrensen vilket gör att befintliga improduktiva företag slås ut eller tvingas höja produktiviteten, 3) nya och innovativa företag ökar diversifieringen i ekonomin och leder till att antalet nya idéer och kunskaper som kan kombineras ökar.

Det är det entreprenörskapsdrivna företagandet baserat på innovationer som långsiktigt påverkar den ekonomiska tillväxten mest. Det allmänna företagandet påverkar den kortsiktiga tillväxten om företagen sysselsätter personer som annars skulle vara arbetslösa eller undersysselsatta. Ett nyföretagande som bygger på outsourcing från stora företag har liten direkt påverkan på den ekonomiska tillväxten om arbetet utförs på samma sätt som tidigare. Men, outsourcing som innebär att tidigare anställda utför sina arbetsuppgifter som egna företagare i stället för som anställda kan ge dem större friheter att vara innovativa, se nya möjligheter och ta risker som de inte kan göra som anställda. Därför kan outsourcing indirekt leda till ett ökat entreprenörskapsdrivet företagande som påverkar tillväxten positivt.



Förmågan att skapa och kommersialisera nya kunskaper är därför viktiga byggstenar i regioners långsiktiga tillväxtprocess. För att stödja detta bör den fysiska strukturen dels främja processer som gör att nya kunskaper som skapas är lokalt bundna och svåra att flytta eller kopiera, och dels främja entreprenörers strävan att kommersialisera de nya kunskaperna. Dessa två processer leder tillsammans till en lokalt och regionalt förankrad kunskapsackumulation. Det innebär att tyst kunskap, sådan kunskap som inte beskrivs i olika manualer och andra öppna källor, växer fram och kommersialiseras.

Täthet, inomregionala kopplingar, funktionella samband och tydliga regionala kluster (specialisering) bidrar till bildandet av nätverk mellan entreprenörer och mellan entreprenörer och stödjande organisationer. Det bidrar också till det som tidigare beskrivits som en av de viktigaste byggstenarna i den långsiktiga tillväxten, nämligen kunskaps- och teknikspridning. Avslutningsvis bidrar det till att främja lärprocesser som leder till entreprenörskap baserat på innovationer.

STRUKTURALTERNATIVENS FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR ATT VARA TILLVÄXTDRIVANDE

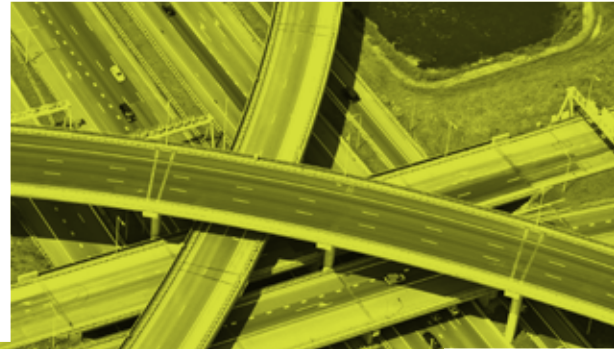
Den framtida ekonomiska utvecklingen ställer krav på närhet och täthet, dels att en större andel av de arbetsföra kommer i arbete och dels att takten i den teknologiska utvecklingen snabbas på. Inom ett land har de regioner som lockar till sig många unga och välutbildade personer och är ledande i teknologisk utveckling bättre förutsättningar för ekonomisk tillväxt i framtiden än regioner som tappar de unga och ligger efter i den teknologiska utvecklingen. När perspektivet vidgas till Europa och övriga världen blir utmaningen för en region att erbjuda attraktivitet för unga och välutbildade personer. I näringslivet måste regionen ha en internationell konkurrenskraft i lokaliseringen av koncerners forsknings- och utvecklingsavdelningar och universiteten måste locka toppforskare och forskningsanslag. Sammantaget kräver detta en stor bredd och variation som är svår att tillgodose i ett en- eller ensfåkört system. Istället krävs ett samspel mellan flera alternativa lokaliseringsplatser och ett varierat utbud där många platser har kompletterande profiler men delar egenskaper som urbanitet och täthet. En viktig förutsättning är att kärnorna i detta system är just komplementära och inte konkurrerande.

En spridd rumslig struktur är varken ekonomiskt, socialt eller ekologiskt försvarbar. Den är heller inte tillväxtdrivande. Skälen är flera, men beror främst på denna strukturs bristande egenskaper gällande kunskapsöverföring och långa avstånd mellan människor. Kunskaper leder till ekonomisk tillväxt på grund av personer med en högre kunskapsnivå som kan utföra mer produktiva aktiviteter än personer med låg kunskapsnivå. Den som har hög utbildning har lättare att få ekonomisk nytta av sin utbildning i en storstad än i en småstad. De med lägre utbildning har också större ekonomisk nytta av sin utbildning i storstad då det går snabbare att lära sig nya saker i en storstad. Detta beror främst på att individen ser och kommer i kontakt med personer med en högre kunskapsnivå och kan lära sig av dessa. Av dessa andelningar, utöver de kostnadsskäl som nämndes inledningsvis, blir en spridd struktur aldrig konkurrenskraftig.

Samtidigt kommer stora, täta – och därmed ofta också dyra – städer alltid att trycka ut verksamheter som är kostnadskänsliga och som inte har tillräckliga komparativa fördelar av en central lokalisering. Företag och branscher som är mindre transportkänsliga och mindre kunskapsintensiva ”trängs ut” i mer perifera lägen. Detsamma gäller människor som inte kan eller vill betala för en centralt belägen bostad. Om den fysiska infrastrukturen inte byggs ut tillräckligt snabbt uppstår dock flaskhalsar som kan göra att människor och företag flyttar ut ur regionen helt och hållet. Detta får negativa effekter på den framtida ekonomiska tillväxten och kommer att leda till att invånarna inte bara blir färre utan även fattigare än vad de skulle vara med en väl utbyggd fysisk infrastruktur. Därför är det viktigt att de som inte kan eller vill välja en central belägen plats för sin bostad eller sitt företag har ett attraktivt alternativ inom regionen. Det är i detta perspektiv som en flerkärnig struktur har sin styrka.

Tillgänglighet kan mätas som kostnaden i tid och pengar att flytta sig mellan olika delar av en region och mellan olika delar av ett land eller en kontinent. Regiondelar som har många invånare som bor tätt har i allmänhet en högre tillgänglighet än regiondelar som har lika många invånare men där befolkningen bor glesare. Folkrika regiondelar har högre tillgänglighet än regiondelar med få invånare även om det bor lika många invånare per kvadratkilometer i de båda regiondelarna. Givet liknande folkmängd och befolk-

ningstäthet har regiondelar som det är billigt att resa mellan
högre tillgänglighet än regiondelar som det är dyrt att resa
mellan. Vilka vägar och järnvägar som byggs, dess kapacitet
och mellan vilka regiondelar de dras påverkar således hela
regionens tillgänglighet. Därmed påverkar planeringen av
den fysiska infrastrukturen de tre processer som ger en re-
gion dess skal fördelar och agglomerativa fördelar; delning,
matchning och lärande. En väl utbyggd fysisk infrastruktur
lägger grunden för snabb kunskapsutveckling och snabb
kunskapsspridning och därmed en långsiktigt snabb eko-
nomisk tillväxt med en allt rikare befolkning som följd.



A photograph of a large number of bicycles parked in a row, likely in a public bike-sharing station. The bicycles are of various colors and models, including some with baskets and fenders. A green text box is overlaid on the right side of the image, containing the text "Fokusområde 2: Fysiska strukturer och transportsystem".

Fokusområde 2: Fysiska strukturer och transportsystem



Transportsystemets betydelse för regional utveckling kan inte nog understrykas. Transportsystemet är samhällets blodomlopp. Det knyter samman orter och regiondelar i tid och rum och skapar förutsättningar för regional rörlighet för individer, varor och tjänster. En mindre ort som kopplas samman med en större har särskilt goda förutsättningar till en gynnsam ekonomisk utveckling.

En region där transportsystemet är utbyggt och anpassat efter regionala behov kommer att stå väl rustad för framtiden. Motsatsen, det vill säga en region utan ett välfungerande transportsystem, innebär att rörligheten i regionen som helhet kommer att minska. Detta innebär ofta att perifera regiondelar med dåliga kommunikationer inte kan dra full nytta av en positiv tillväxt i regionen som helhet. En region med ambitionen att hela området ska utvecklas måste därför gemensamt verka för ett transportsystem som kan försörja alla regiondelar med goda kommunikationsmöjligheter.

Förbättringar i transportsystemet länkar ihop platser med varandra och skapar förutsättningar till ökat utbyte mellan tätorter. Detta är särskilt viktigt i en region med en

flerkärnig ortstruktur. En fundamental del är den tillgänglighet som transportsystemet bidrar till. Tillgänglighet kan definieras som hur nåbar en viss plats är i förhållande till trafiksystemet. En plats där man når många andra målpunkter inom kort restid (med bil eller kollektivtrafik), eller som nås från många andra punkter, har hög tillgänglighet. Nyttan med en hög tillgänglighet består bland annat av att det från en plats finns ett stort utbud av service, arbetsplatser och tjänster inom en tidsmässig närhet. Tillgängliga områden visar sig också vara attraktiva på bostadsmarknaden. Flera studier har visat att bostäder som är välbelägna ur ett tillgänglighetsperspektiv i allmänhet betingar högre försäljningspriser än bostäder med dålig tillgänglighet.

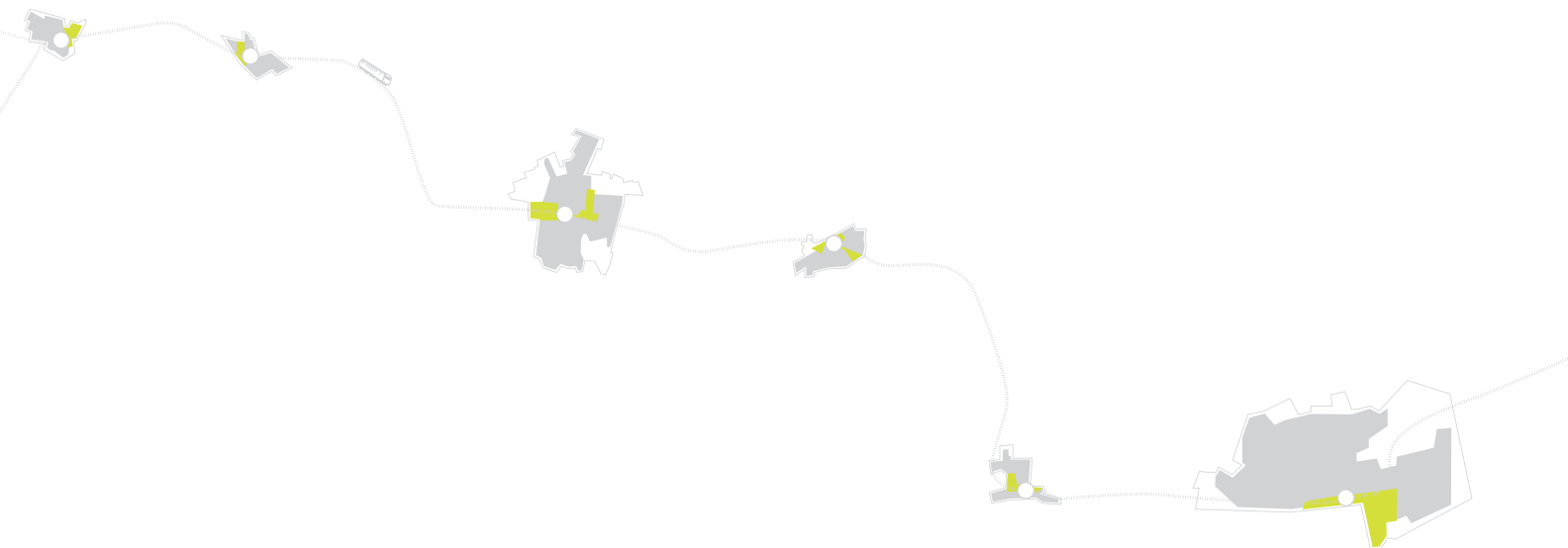
De samhällsnyttiga tjänster som transportsystemet bidrar till är flera. De nyttor som uppkommer till följd av investeringar i transportsystemet handlar i grunden om minskade restider, minskade transportkostnader eller mer generellt – minskade geografiska transaktionskostnader. Dessa nyttor kommer direkt och indirekt till uttryck som vinster på flera områden i samhället. Den nytta som transportsystemet ger kan främst mätas i ökad tillgänglighet. Men vinsterna av ökad tillgänglighet stannar inte i transportsystemet, utan sprids även till andra samhällssektorer, bland annat i form av ökade möjligheter till regional utveckling även utanför storstäderna. Andra, inte alltid omedelbart synbara, fördelar av ett välfungerande transportsystem är ökade alternativ för individen att välja boendemiljö, ökad specialisering på arbetsmarknaden och regionala skalfördelar.

En annan process där transportsystemet har en väsentlig betydelse är regionförstoring. Regionförstoring innebär att arbetsmarknaderna expanderar genom förbättrade möjligheter till pendling mellan bostadsort och arbetsort. Arbetsmarknaderna i Sverige har med tiden blivit allt färre och större, och tenderar att koncentreras kring de större städerna. Förbättringar i transportsystemet är den enskilt viktigaste faktorn som gjort detta möjligt. Rummets friktion har överbyggats genom utbyggnad av infrastruktur och teknologiska landvinningar som gjort det möjligt att transportera gods och personer till en relativt låg kostnad.

Förbättringarna i infrastrukturen har gjort att arbetsmarknaderna blivit större och kan fungera bättre. Regionförstoring kan således innebära att det går att kombinera arbete med boende i orter som ligger på relativt långt avstånd från de centrala regionala arbetsmarknaderna.

Tågtrafik möjliggör snabba transporter över längre sträckor och spelar en mycket viktig roll för regionförstoringen. På längre sträckor blir bilen mindre lockande för arbetspendling, medan snabb och effektiv tågtrafik utgör ett attraktivt alternativ. Ytterligare regionförstoring förutsätter två saker - det kräver en väl fungerande kollektivtrafik, men det kräver också att bostadens läge är relativt central i förhållande till stationer och övriga kollektivtrafiklägen. Närhet är därför ett centralt begrepp i sammanhanget, både lokal närhet (täthet och koncentration på ortsnivå) och regional närhet (snabba kommunikationer mellan orter). En tidsvinst som uppkommer till följd av förbättrade regionala transportinvesteringar riskerar att utebli om inte bebyggelsen samtidigt koncentreras kring viktiga kommunikationsnoder. Regionförstoring kan därför också åstadkommas genom traditionell urbanisering, då förtätning innebär att ett större utbud av potentiella arbetsplatser kan nås i bostadens närhet. En väl genomtänkt planering med förtätning i stationslägen är ett exempel på en strategi för att uppnå detta.





Transportsystem och regional ortstruktur

Platser som har hög tillgänglighet i transportsystemet, ligger på tillräckligt stort avstånd för att kunna konkurrera med den centrala regionkärnan om befolkning och arbetskraft och som har en tillräcklig marknadspotential i sitt omland, har goda förutsättningar till att utvecklas till en regional kärna. Samspelet mellan olika kärnor gynnas av snabba och täta kollektivtrafikförbindelser mellan dem och bidrar till att regionen som helhet stärker sin roll i den nationella och internationella konkurrensen. Hög tillgänglighet från regionala stadskärnor till en central regionkärna är viktigt, men även hög tillgänglighet inom och mellan regionala stadskärnor och deras omland. Hög tillgänglighet är också en viktig förutsättning för att regionala stadskärnor ska växa. God sammankoppling via kollektivtrafik och i vägsystemet är fundamentala faktorer för att befolkning och näringsliv ska betrakta kärnorna som attraktiva alternativ för sina verksamheter. Regionala kärnor som har en station för regional-tåg har potential att bli ännu mer attraktiva jämfört med övriga områden¹.

När bebyggelsen förtätas och transportsystemet byggs ut kommer de yttre kärnorna att bli mer lättillgängliga. Men även i ett längre tidsperspektiv kommer en central regionkärna sannolikt att vara den plats som flest regioninvånare kan nå inom en given restid med både bil och kollektivtrafik. För att fler människor ska kunna nå de yttre kärnorna med kollektivtrafik krävs nya tvärförbindelser som knyter kärnan till övriga radiella spårssystem. Detta ger de yttre stadskärnorna ett bättre läge jämfört med andra områden.

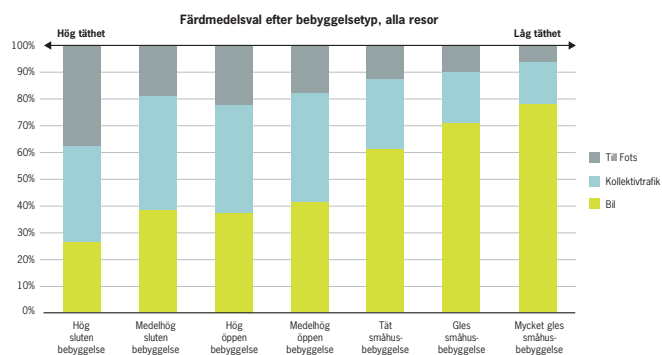
BEBYGGELSE OCH TRANSPORTSYSTEM MÅSTE SAMPELA

Att bara bygga (eller förbättra) infrastrukturen räcker inte till för att nå en hög tillgänglighet i en region. Hög tillgänglighet kan bara nås genom en kombination av hög bebyggelsetäthet och ett väl dimensionerat transportsystem. Kostsamma infrastrukturinvesteringar måste därför gå hand i hand med en bebyggelseutveckling som understödjer transportsystemets funktion. För att få full utväxling på regionala tillväxtstrategier med målet att hela regionen ska vara tillgänglig måste transportsystem och bebyggelse samordnas. Därför är det av central betydelse att kommunerna planerar bostäder och arbetsplatser så att den lokala och regionala närhetsaspekten inte går förlorad. För samhällsplaneringen handlar detta främst om att planera för nya bostäder och arbetsplatser i områden som har, eller kommer att få, hög tillgänglighet. Därför måste utspridningen av bebyggelsen också begränsas. Detta behöver dock inte nödvändigtvis innebära planer för hög och tät flerbostadsbebyggelse i stationsområden, även om detta ur ett tillgänglighetsperspektiv är fördelaktigt. I de områden där det finns en efterfrågan på friliggande bostäder eller radhusboende går det i många fall också att planera för villabebyggelse i välbelägna områden på cykelavstånd från ortsentrum. Utmaningen är i dessa fall att skapa en god bebyggelsetäthet som fortfarande har de efterfrågade boendekvaliteter som ofta förknippas med villaboende. En varierad bebyggelse med olika typer av bostäder, kombinerat med verksamheter och handel ger en attraktiv tätortsmiljö. En variation av bostadstyper och upplåtelseformer är även viktigt, eftersom olika typer av hushåll har olika behov, som dessutom växlar över tiden.

¹ Fler kärnor. Regionplane- och trafikkontoret i Stockholm 2003

HUR MAN BYGGER HAR STOR BETYDELSE FÖR HUR RESANDET BLIR

Hur och var det byggs spelar stor roll för hur resandet från ett område ser ut. Det finns ett klart och tydligt samband mellan bebyggelsetäthet och vilken typ av färdmedel som väljs, hur långt individen reser, hur lång tid resan tar och för olika sorters ärenden. Hur det faktiska resandet ser ut idag för olika typer av bebyggelse kan studeras genom att koppla ihop resvaneundersökningar (RVU) med en typologisering av bebyggelsen². Om de olika bebyggelseklasserna sedan sorteras efter täthet framträder ett tydligt mönster. Det visar sig till att börja med att valet av färdmedel i mycket hög grad påverkas av bebyggelsetätheten. Bilens andel av det totala resandet ökar ju glesare bebyggelsen är. För kollektivtrafikandelen gäller det omvända, det vill säga den minskar med minskad bebyggelsetäthet (Figur 2). Resor som företas till fots är som högst i de allra tätaste bebyggelseområdena.

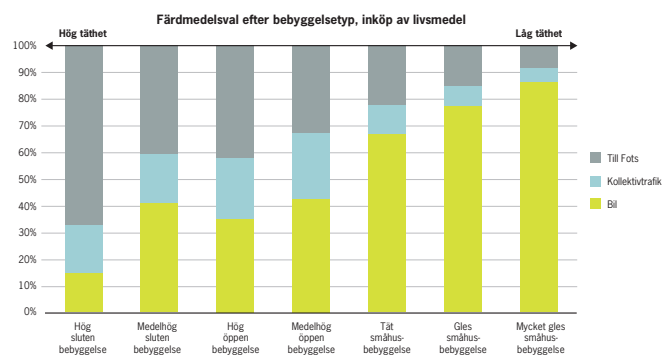


Figur 2 Färdmedelsval efter bebyggelsetyp, alla resor

Varför valet av färdmedel ser ut som det gör i täta och glesa områden är kanske inte så konstigt om de genomsnittliga restiderna för olika typer av ärenden studeras. Arbetsresor från glesa områden tar i snitt 2,6 gånger så lång tid med kollektivtrafik som med bil, men bara 1,6 gånger så lång tid från täta områden. Görs då *längre* resor med kollektivtrafik än med bil i de glesa områdena? Statistiken visar att kollektivtrafikresorna från glesa områden tar betydligt längre tid, men är obetydligt längre. En möjlig slutsats av detta är att de flesta resor som görs med kollektivtrafik från dessa områden görs av personer som har begränsade möjligheter att välja färdmedel.

Bilens dominerande ställning i glesa områden förklaras i hög grad av två faktorer. Den första har att göra med att

bilen är mer flexibel jämfört med kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken kan utgöra ett bra alternativ om man åker direkt mellan bostad och arbete. När det gäller arbets- och skolresor är kollektivtrafikandelen hög i samtliga bebyggelsetyper. Detta beror på att en arbetsresa är betydligt lättare att planera än andra typer av resor. Resan görs ungefär vid samma tid varje dag, och kollektivtrafiken är anpassad till de tider då dessa resor vanligen sker. Om ärendet däremot behöver utföras på vägen hem från jobbet (exempelvis hämta barn eller handla mat) är bilen ofta ett betydligt attraktivare val i glesa områden. Statistiken visar exempelvis att bilens andel för inköpsresor från glesa områden ligger på knappt 90 procent (Figur 3). Statistiken indikerar också att de täta bebyggelseområdena ger goda förutsättningar för gångtrafik när det gäller exempelvis inköp av livsmedel. Gångtrafikens andel i tät kvartersbebyggelse ligger på knappt 70 procent.



Figur 3 Färdmedelsval efter bebyggelsetyp, inköp av livsmedel

Den andra faktorn som påverkar valet av färdmedel har med utbudet av kollektivtrafiken att göra. I glesa områden är kollektivtrafiken ofta dåligt utbyggd, eller saknar den turtäthet och bekvämlighet som krävs för att individen ska få livspusslet att gå ihop. Dessutom saknas det befolkningsmässiga underlaget för att motivera kostsamma kollektivtrafikinvesteringar.

Vad innebär då detta ur ett planeringsperspektiv? Statistiken bekräftar tydligt de planeringsteoretiska argumenten till varför det är samhällsekonomiskt och klimatomänsligt fördelaktigt att planera för en sammanhållen bebyggelse i goda kollektivtrafiklägen. Det finns knappast någon kommun idag som inte nämner detta förhållande i sin översiktsplan, men det finns ibland en diskrepans mellan vad som står i

² Underlaget bygger på data från RVU för riket samt för Stockholms län. Andelarna varierar något mellan olika regioner, men det övergripande resmönstret är representativt för alla storstadsregioner i Sverige.

planen och hur det faktiskt byggs. Den regionala bebyggelsestrukturen påverkar resmönster och resval, vilket innebär att dessa *kan förändras* genom bebyggelsestrukturella förändringar. De förändringar som kan göras i riktning mot en hållbar samhällsutveckling är därför intimt kopplade till dels trafiksystem, dels bebyggelsestruktur.

Bebyggelsen i sig ger naturligtvis inte upphov till särskilda resvanor. Men de förutsättningar som ges av olika bebyggelse ger upphov till en mängd faktorer som är bestämmande för färdmedelsval och reslängd. I täta bebyggelseområden finns det befolkningsmässiga underlaget för att skapa förutsättningar för god kollektivtrafik, gång- och cykelstråk, serviceutbud och närhet mellan bostad och arbete. Förutsättningar till kollektivtrafikförsörjning är ett exempel på detta. Utbudet av kollektivtrafik är generellt sett högre i täta områden jämfört med glesa områden. En annan skillnad som kan observeras är att individer i den täta staden relativt sällan behöver använda bilen för en inköpsresa, medan bilen i de glesa småhusområdena i många fall är en absolut nödvändighet för inköpen. Här finns ett enkelt och tydligt samband där den täta staden ger tillräckligt underlag för handel och möjliggör korta resor med gång och cykel. De glesa områdena är svåra (och dyra) att kollektivtrafikförsörja och ger begränsat underlag för service och handel, vilket gör att bilen många gånger blir det enda rimliga alternativet.

Den *lokala* tillgängligheten på ortsnivå kan höjas genom att bygga samlat. På detta sätt skapas goda förutsättningar till ökad gång- och cykeltrafik. Den *regionala* tillgängligheten kan öka genom en kombination av bebyggelseutveckling i stationslägen och satsningar på kollektivtrafiken. Om målsättningen är att planera för minskat bilåkande och ökad kollektivtrafikanvändande är detta den enkla ekvationen som måste lösas.

Att inte bygga infrastruktur har också ett pris

Att bygga infrastruktur är kostsamt, men investeringarna är långsiktiga och har som tidigare visats flera positiva samhällseffekter, varav många inte är direkt synbara. Att inte genomföra, eller att senarelägga, planerade infrastrukturprojekt har också ett pris. Det har gjorts flera studier som beräknat det förlorade värdet av uteblivna infrastruktur-satsningar. I en rapport från NUTEK ("Vad kostar det att vänta – En kontrafaktisk analys") beräknas det samhälls-ekonomiska intäktsbortfallet till följd av att en rad centrala infrastrukturprojekt i storstäderna blivit kraftigt försenade.

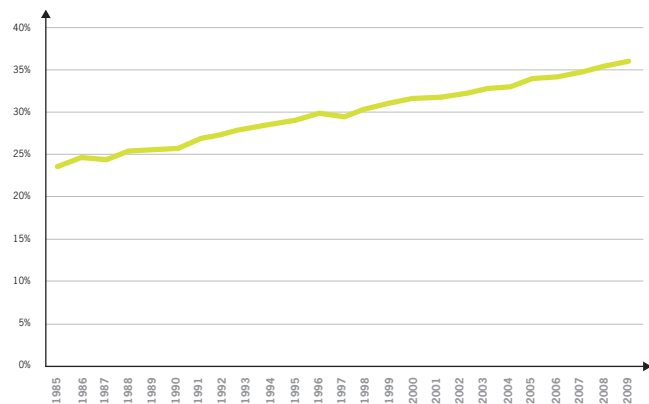
Utgångspunkten för beräkningarna är det tidiga 1990-talets överenskommelser mellan staten och storstadsregionerna, de så kallade Dennis-, Adelson- och Hulterströmöverenskommelserna. Till grund för beräkningar gällande Malmöregionen ligger Citytunneln, kapacitetsutbyggnad på Södra stambanan mellan Malmö och Lund samt utbyggnad till dubbelspår på Västkustbanan.

Beräkningarna visar att det nuvärdesberäknade samhälls-ekonomiska intäktsbortfallet fram till år 2020 då skulle uppgå till närmare 10 miljarder kronor i Malmöregionen, vilket innebär omkring 10-15 procent av regionens samlade bruttoregionprodukt. Detta får betraktas som en betydande andel, eftersom beräkningarna grundar sig på tre infrastrukturprojekt som endast representerar en del av de samlade planerade investeringarna i regionen, och som dessutom är koncentrerade till sydvästra och västra Skåne. En samlad regional beräkning av vad intäktsbortfallet skulle bli om dagens regionala infrastrukturplaner inte blir av, eller blir kraftigt försenade, skulle med stor sannolikhet visa på betydligt högre siffror. Förseningseffekterna som är förenade med senareläggning av projekten överstiger vida byggkostnaderna. Slutsatsen av detta resonemang är att det är av central ekonomisk betydelse för Skåne att de planerade infrastrukturensatsningarna verkligen blir av, särskilt med tanke på om en balanserad utveckling i hela regionen ska bli verklighet. För att åstadkomma detta krävs det att Skåne enas kring gemensamma strategier och talar med gemensam röst gentemot staten.

Regional rörlighet och transportsystemet i Skåne idag

Kollektivtrafiken i Skåne har idag en marknadsandel av det totala personresandet på 15 procent, vilket är betydligt mindre än i övriga storstadsregioner i Sverige. Trenden under de senaste åren är dock positiv. Kollektivtrafikresandet i Skåne har ökat med omkring 14 procent mellan 2006-2009. Ökningen har till största delen utgjorts av ett ökat tågresande, även om utvecklingen av tågresandet mattats av sedan år 2008. Trafikutvecklingen på det övergripande vägnätet har ökat mycket kraftigt, speciellt i sydvästra Skåne. Den rådande trenden är att denna utveckling väntas fortsätta, eller till och med öka mer än vad prognoserna anger. Detta kommer att ställa krav på åtgärder i vägnätet för att komma till rätta med minskad framkomlighet och flaskhalsar.

Den regionala rörligheten i Skåne ökar. För 25 år sedan fanns arbetet och bostaden i större utsträckning i samma kommun. Arbetsmarknaden var i huvudsak lokal. I takt med ökad specialisering och utbyggnad av transportsystemet har möjligheterna till att arbeta i andra kommuner ökat. Trenden är att Skåne går mot större (och färre) arbetsmarknader. År 1985 arbetspendlade omkring 23 procent av Skånes befolkning över den egna kommungränsen. År 2009 hade denna andel ökat till 36 procent (Figur 4). Detta är en del av den pågående regionförstoringsprocessen vilken som tidigare visats har regionala fördelar ur ett tillväxtperspektiv.



Figur 4 Pendling över kommungräns i Skåne 1985-2009

RAMVERK: KORT OM PLANER PÅ KORT OCH LÅNG SIKT

Det finns flera plan- och strategidokument som uttrycker Skånes samlade vilja och ambitioner vad gäller utvecklingen av transportinfrastrukturen i länet. Det kanske viktigaste dokumentet är den regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne 2010-2021. I denna anges en bedömning av regionens samlade behov och prioriteringar av ny och förbättrad transportinfrastruktur till år 2021. Den omfattar bland annat investeringar i regionala vägar, trafiksäkerhetsåtgärder, cykelvägar, busstrafikens infrastruktur samt statlig medfinansiering till åtgärder på kommunalt vägnät. En geografisk översikt av de objekt som pekas ut i planen (regionala och nationella investeringar) visar att järnvägsinvesteringarna främst koncentreras till Skånes västra delar, medan Skånes centrala och östra delar karaktäriseras av väginvesteringar och nya Pågatågstationer på befintlig järnväg (Figur 5). Investeringarna i Skånes sydöstra delar är i jämförelse blygsamma.

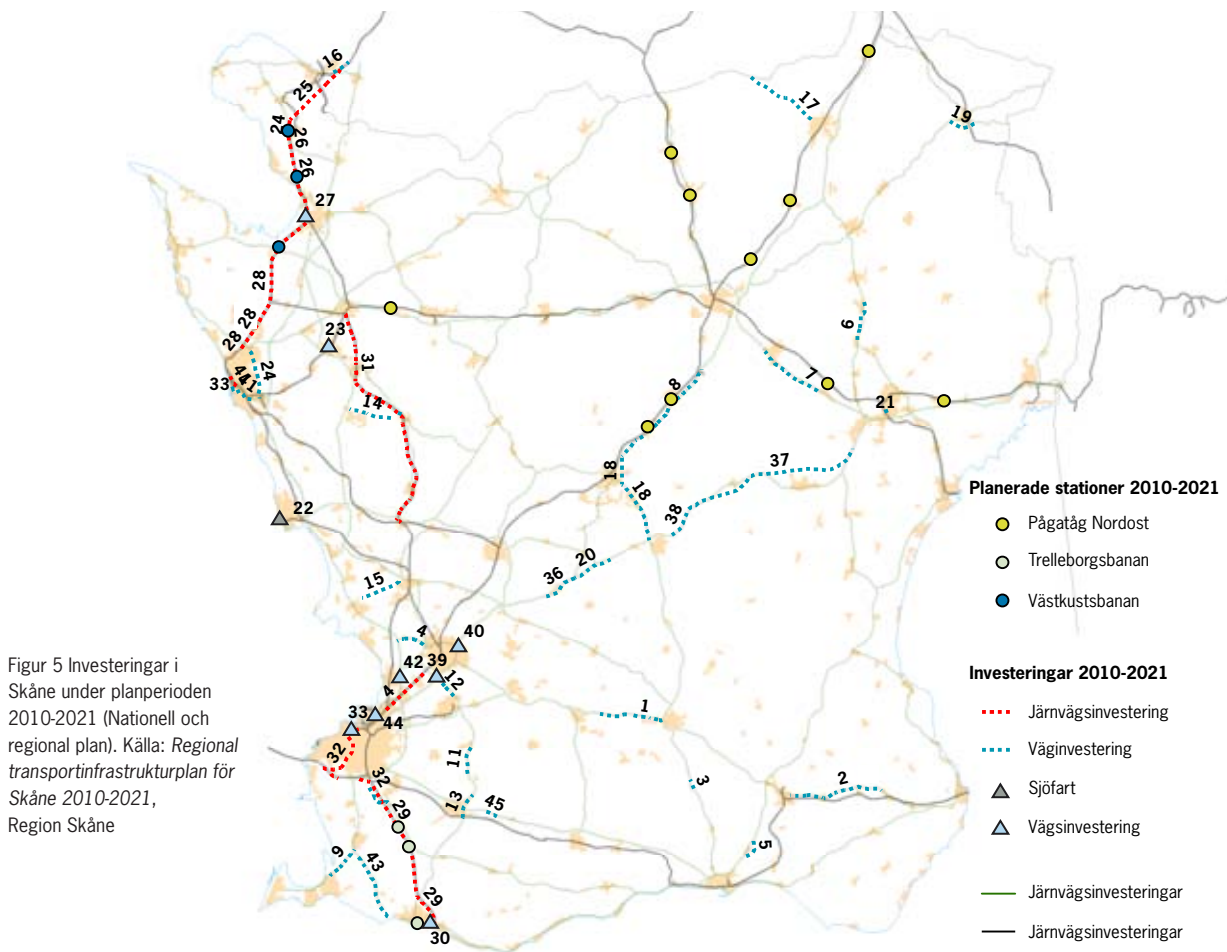
Planen anger sex övergripande mål för Skånes transportsystem. Målen omfattar ökad regionförstoring, minskad klimatpåverkan, utveckling av Skånes tillväxtcentra och ökad internationell integration (med bland annat Danmark). Ambitionen är att målen ska nås genom en rad strategier för Skånes framtida transportsystem. Bland dessa bör framför allt nämnas:

- Fortsatt utveckling av kollektivtrafiken
- Investeringar på järnvägssidan
- Åtgärder mot flaskhalsar i vägsystemet
- Höghastighetståg mot norr och söder
- Utredning av en fast HH-förbindelse

Den främsta strategin är att fortsätta utveckla kollektivtrafiken. För att konkretisera detta har Skånetrafiken tagit fram två strategidokument som anger hur detta ska genomföras; *Regional tågstrategi för Skåne* samt *Strategi för busstrafiken i Skåne*. I Skånes tågstrategi anges målet att kollektivtrafikresandet ska fyrdubblas till år 2030, och sexdubblas till år 2037, vilket skulle innebära en marknadsandel på omkring 30 procent. Skånetrafikens bedömning är att kollektivtrafiken i Skåne, särskilt tågtrafiken, har stor utvecklingspotential på lång sikt.

Transportinfrastrukturplanen för Skåne anger de regionala stråk som utgör ramverket för de prioriterade investeringarna. Dessa stråk är främst koncentrerade till Skånes västra delar (Malmö → Helsingborg) samt korsande stråk genom Skånes centrala delar (Malmö → Hässleholm). Satsningarna sker storleksmässigt koncentrerat till Skånes västra och sydvästra delar, men hela Skåne tjänar på dem då de ökar kapaciteten till de regionala tillväxtmotorerna och kärnorna och därmed skapar förutsättningar för att en starkare utveckling ska sprida sig till andra delar av regionen.

Ett annat viktigt styrande dokument är det regionala utvecklingsprogrammet för Skåne. Det bygger på visionen om ett livskraftigt Skåne och lägger fast de skånska utvecklingsmålen om Tillväxt, Attraktionskraft, Bärkraft och Balans. I utvecklingsprogrammet anges regionala mål om att andelen av de förvärvsarbetande som har högst 45 minuters restid till arbetet med kollektivtrafik ska öka i alla Skånes kommuner, kollektivtrafikens andel av det totala resandet ska öka samt en ökad kapacitet i järnvägsnätet.



Figur 5 Investeringar i Skåne under planperioden 2010-2021 (Nationell och regional plan). Källa: Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2010-2021, Region Skåne

Utvärdering

Förutsättning för...	Spridd	Enkärnig	Fåkärnig	Flerkärnig
Ökad regionförstoring och arbetspendling över längre avstånd	2	3	4	4
Ökat utbyte och koppling mellan regionala kärnor	2	3	4	4
Hög lokal tillgänglighet på ortsnivå	3	4	4	5
Hög regional tillgänglighet mellan orter	1	3	4	5
Inpassning till befintliga infrastrukturplaner	2	5	4	3
Ökat kollektivtrafikresande	1	4	4	5
Behov av interregionala järnvägsinvesteringar (5=Litet behov, 1=Stort behov)	1	4	3	2
Högt kollektivtrafikunderlag i goda lägen	1	4	5	5
Samordning mellan bebyggelse och transportsystem	2	4	4	5
Minskat bilåkande	1	3	4	4
Minskad trängsel i vägsystemet	4	2	3	4
Summerat	20	36	43	46

Ovanstående tabell utgör en förenklad bedömning av scenariernas strukturalternativ för regionen som helhet. Värderingen är gjord ur ett tillgänglighetsperspektiv och utgår från följande skala: **1=mycket små, 2=små, 3=tillfredsställande, 4=goda, 5=mycket goda.**

Konsekvensbeskrivning

Ju fler kärnor, desto större krav på trafiksystemet

En förutsättning för att en regional ortstruktur ska fungera är ett välutbyggt trafiksystem. En av grundtankarna kring hur en flerkärnig struktur ska vara fördelaktig är att det behövs god interaktion mellan kärnorna. Dessa kopplingar skapas framför allt genom utbyggnad av kollektivtrafik på järnväg och vägar. Om de funktionella sambanden mellan kärnorna ska stärkas i regionen måste trafiksystemet understödja denna utveckling. Ju fler kärnor – desto större krav på trafiksystemet. En utspridd struktur är den struktur som är dyrast att försörja med kollektivtrafik.

Tåget bör utgöra basen i det framtida nätverket mellan kärnorna

Även om bilen fortfarande utgör ett viktigt transportmedel har snabb persontrafik med tåg den största potentialen att knyta samman kärnorna med varandra. Tågets fördel över bilen ökar med ökat avstånd, och utgör över längre sträckor ofta det enda rimliga alternativet.

Befintliga infrastrukturplaner stödjer främst en utveckling mot en enkärnig och fåkärnig ortstruktur

De flesta av de föreslagna spårinvesteringarna i RTI och Tågstrategin sker i Skånes sydvästra och västra delar, samt i stråket Malmö-Lund-Hässleholm.

På kort sikt bör förstärkning av kollektivtrafiken i och mot Malmö-Lund och Helsingborg prioriteras

Insatser bör fokuseras inom, och mot radiella stråk in mot de centrala kärnorna. Detta skapar förutsättningar för tillväxt genom att det möjliggör spridningseffekter och understödjer samtidigt en utveckling mot en enkärnig och fåkärnig ortstruktur.

På längre sikt bör förstärkning mellan de regionala kärnorna med snabb och effektiv kollektivtrafik prioriteras och kopplingarna mellan kärnor och regionala kärnor stärkas

Detta skapar förutsättningar på sikt för en utveckling mot en flerkärnig ortstruktur i ett längre perspektiv, som är den mest fördelaktiga strukturen om regionen har en tillräcklig kritisk massa och ett utbyggt trafiksystem.

Utan samordnad planering mellan bebyggelse och trafiksystem bli nyttan av ny infrastruktur liten

Kostsamma infrastrukturinvesteringar måste därför gå hand i hand med en bebyggelseutveckling som understödjer transportsystemets funktion. Därför är det av central betydelse att kommunerna planerar bostäder och arbetsplatser så att den lokala och regionala närhetsaspekten inte går förlorad.

STRUKTURALTERNATIVEN, KÄRNOR OCH TRANSPORTSYSTEMET

I Skåne är de flesta platser nära varandra tidsmässigt. Skåne som helhet har en relativt hög sammantagen tillgänglighet, framför allt med bil, men för att förverkliga och få full utväxling i enlighet med någon av framtidsbilderna behöver regionen öka sin tillgänglighet ytterligare. En förutsättning för samtliga strukturalternativ är därför att de måste understödjas av ett attraktivt och väl fungerande regionalt transportsystem. Utan detta kan egentligen ingen av strukturalternativen bli verklighet. Det kommer att krävas en målmedveten kraftsamling av regionens aktörer för att se till att hela Skåne kan dra nytta av framtida infrastrukturinvesteringar. Hela Skåne behöver komma närmare, oavsett vilket strukturalternativ som blir verklighet.

Skånes större tätorter är delar av ett övergripande ortsnätverk i Skåne, men även i ett nationellt och internationellt perspektiv. Malmö utgör den centrala gravitationspunkten i det regionala transportsystemet i Skåne. En väl utvecklad kollektivtrafik på järnväg ger regionen förutsättningar att utvidgas geografiskt. Det stimulerar samtidigt en tätare och mindre utspridd bebyggelsestruktur. Därför är det särskilt viktigt att utforma områdena kring stationer och andra knutpunkter med en tät och tilltalande utformning.

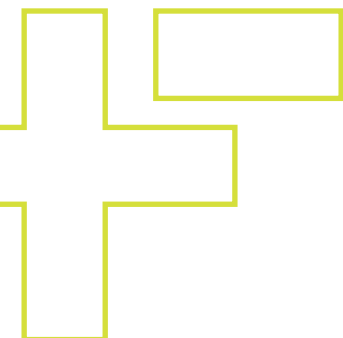
För att nå en positiv utveckling behöver de perifera kärnorna få bättre tillgänglighet och tydligare kopplingar till järnvägsnät och regionalt vägnät. De behöver också länkas samman, i första hand genom spårtrafik. Dessutom behöver de goda förbindelser till de regionala kärnorna och med varandra i tvärled.

Järnväg

Järnvägens viktigaste regionala funktion i framtiden kommer vara att knyta samman regionala städer och kärnor med varandra. Järnvägen kommer att spela en central roll för den framtida interaktionen mellan Skånes kärnor, och är det enda transportslag som kan klara av att erbjuda verkligt snabba regionala transporter på ett sätt som bil eller buss inte kan. Eftersom kontakterna mellan regionala kärnor är en fundamental del – och en förutsättning för – för en utveckling mot en flerkärnig region är satsningar på snabba järnvägstransporter av central betydelse. Utan snabba och effektiva transporter av god kvalitet riskerar de positiva effekterna av flerkärnigheten att utebli. En sann flerkärnighet uppstår inte spontant och förutsättningslöst. Utan en god sammankoppling mellan kärnorna riskerar orterna att bli satelliter med dåliga förutsättningar till interaktion – vilket står i motsats till grundtankarna bakom den polycentriska flerkärnigheten.

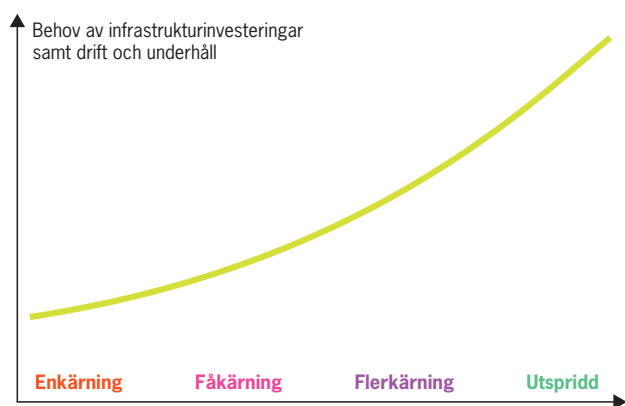
Det finns idag en viss regional obalans i utbudet av och möjligheterna till snabbt tågresande mellan olika delar av Skåne. Vissa orter i sydöstra och norra Skåne är relativt svagt sammanknutna med varandra och mot de centrala delarna av regionen.

Restidsfriktionen i Skåne behöver minska så att de platser som idag upplevs ligga i utkanten i framtiden knyts närmare övriga orter i regionen. Det är de perifera delarna av Skåne



som har mest att vinna på att bättre knytas an till de regionala arbetsmarknaderna, men de har också mest att förlora om transportinvesteringarna uteblir. Med en utveckling mot en enkärnig struktur minskar behovet av regionala tågförbindelser över längre sträckor i regionen eftersom befolkning och arbetsplatser i huvudsak koncentreras till de centrala delarna.

En utveckling mot en fåkärnig eller flerkärnig ortstruktur kräver å andra sidan förbättrade kommunikationer, inte bara mot regioncentrum, utan även mellan kärnorna. Ett annat sätt att uttrycka detta är att kraven på transportinfrastrukturen samt kostnader för spårinvesteringar som behövs för att understödja de olika strukturalternativen ökar med antalet regionala kärnor, givet att alla i regionen ska ha likvärdig tillgänglighet (Figur 6).



Figur 6 Schematisk bedömning av behov av infrastrukturinvesteringar för fyra strukturbilder

Väg

Bilen som transportmedel spelar idag en viktig roll för den regionala rörligheten i Skåne. Bilen är flexibel och tillgängliggör delar av regionen som inte nås med kollektivtrafik. En av orsakerna som bidragit till bilens starka ställning för individuellt resande är att transportkostnaderna historiskt sett varit låga. Det finns också skäl till att anta att detta varit en pådrivande faktor bakom en viss utspridning av bebyggelsen. Bilen är för vissa individer det enda alternativet för det dagliga resandet, framför allt mellan bostad och arbete.

Bilen har dock spelat ut sin roll som katalysator för ytterligare regionförstoring över längre sträckor. En tillväxtregion där befolkning och sysselsättning växer innebär att det ställs högre krav på transportsystemet. Om utbyggnaden av vägsystemet inte håller jämna steg med utvecklingen uppstår kapacitetsbrist. På vägarna manifesteras detta genom ökad trängsel och minskad framkomlighet.

En utveckling enligt den enkärniga strukturen kommer därför sannolikt att innebära att det uppstår flaskhalsar i de stora städerna av regionen. Vissa vägvägnitt kommer att korkas igen under rusningstiderna och de genomsnittliga restiderna kommer att öka. En mer balanserad regional tillväxt, fördelat till ett antal regionala kärnor (i enlighet med de få- eller flerkärniga scenarierna), kommer att bidra till att avlasta tillväxtmotorerna i regionen och medverka till bättre framkomlighet på vägarna i regionen som helhet.

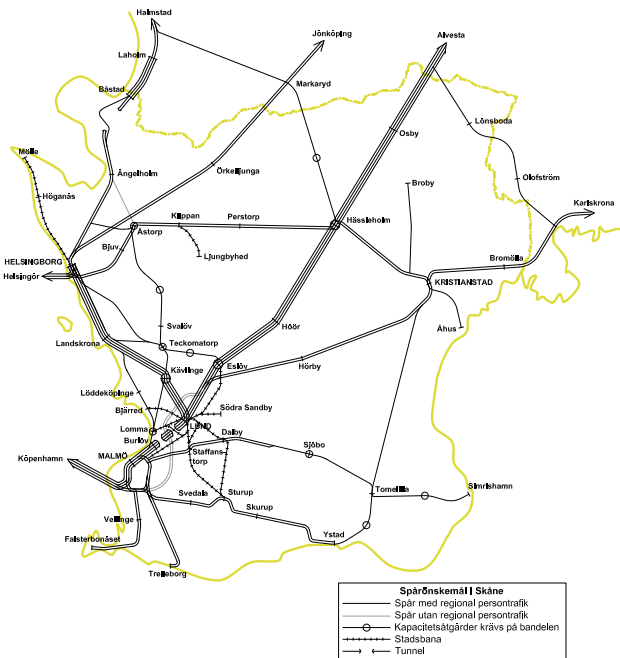
Transportinfrastrukturplaner

De planerade transportinvesteringarna som anges i transportinfrastrukturplanerna för Skåne bidrar till en ökad regional rörlighet i regionen som helhet, och skapar förutsättningar till att stärka orter även utanför de centrala delarna av Skåne. De objekt och åtgärder som anges i de regionala och nationella transportinfrastrukturplanerna 2010-2021 kommer dock sannolikt inte att räcka till för att *fullt ut* och på *kort sikt* skapa förutsättningar till en utveckling enligt det flerkärniga eller utspridda scenariot. En flerkärnig struktur kräver funktionella samband mellan kärnorna, och detta skapas i huvudsak genom god sammanlänkning i transportsystemet. För att transportsystemet helt ska understödja en flerkärnig utveckling kommer det att krävas satsningar, framför allt på spårsidan, men även på vägutbyggnad mellan kärnorna.

Transportinfrastrukturplanen anger satsningar som i huvudsak riktar in sig på kapacitetsförstärkningar och radiell utbyggnad mot och mellan Skånes större städer samt längs huvudstråken, medan satsningar på tvärförbindelser är få. Eftersom detta är en viktig utgångspunkt för framför allt det flerkärniga scenariot måste tvärförbindelserna mellan kärnorna stärkas ytterligare så att den tidsmässiga närheten mellan dessa minskar. Det flerkärniga scenariot siktar på en balanserad regional utveckling i alla delar av Skåne. För att skapa förutsättningar för det regionala scenariot om få- eller flerkärnighet behöver de regionala tvärförbindelserna med tåg förbättras. Detta gäller framför allt förbindelserna mellan Kristianstad-Hässleholm-Helsingborg samt Malmö-Simrishamn.

I Skånetrafikens tågstrategi för år 2030 anges de satsningar som bedöms som mest angelägna för Skåne på lång sikt. En översikt över den geografiska spridningen av dessa visar att de flesta av de föreslagna investeringarna sker i Skånes sydvästra och västra delar, med undantag för nya Pågatågstationer i Skånes centrala och norra delar. Utbyggnad av Simrishamnsbanan anges visserligen också, men är undantagen i den regionala transportinfrastrukturplanen 2010-2021.

I Skånes tågstrategi anges också det ambitiösa målet att kollektivtrafikresandet ska fyrdubblas till år 2030, och sexdubblas till år 2037, vilket skulle innebära en marknadsandel på omkring 30 procent. En långsiktig befolkningsökning med 290 000 nya invånare på 20 års sikt innebär enligt scenarierna dock betydande utmaningar. Trafikutvecklingen pekar redan idag mot en kommande kapacitetsbrist i vägsystemet i sydvästra Skåne. Om den positiva trenden mot ökat kollektivtrafikresande ska hålla i sig kommer det att krävas ytterligare investeringar mot utbyggnad och kapacitetsförstärkningar av kollektivtrafiksystemet – utöver plan. En fingervisning om detta anges i den regionala tågstrategin, där regionens samlade önskemål om spårinvesteringar redovisas (Figur 7). Ett spårssystem enligt denna struktur är bättre anpassat till framför allt det flerkärniga scenariot, eftersom den knyter ihop kärnorna i hela Skåne, inte enbart de sydvästra och västra delarna. Huruvida detta spårssystem är realistiskt eller inte bedöms inte här.



Figur 7 Regionens samlade önskemål om spårinvesteringar i Skåne.
Källa: Tågstrategi 2037, Skånetrafiken

En fullt utbyggd busstrafik enligt de planer och linjer som anges i den regionala busstrategin bedöms främst passa in i det fåkärniga och flerkärniga scenariot. Busstrafiken är flexibel och kan försörja orternas upptagningsområden med matartrafik in mot de regionala kärnorna. På så sätt kan förutsättningar skapas för ett ökat kollektivtrafikresande med buss där tåg inte finns. För de som ska vidare på längre sträckor kan byte till spårbunden trafik ske där det är möjligt. För att busstrafiken ska vara ett attraktivt och konkurrenskraftigt val vid arbetsresor jämfört med bilen krävs det hög turtäthet under morgon och eftermiddag.

STRUKTURALTERNATIVEN, TRANSPORTSYSTEM OCH BEBYGGELSELOKALISERING

Den framtida lokala bebyggelselokaliseringen samt den regionala organiseringen av bebyggelsestrukturen har som tidigare visats stor betydelse för hur effektivt transportsystemets fulla potential kan utnyttjas. Utan en samordning mellan tillkommande bebyggelse och transportinvesteringar riskerar de positiva tillgänglighetseffekterna att utebli. Därför är det av central betydelse att kommunerna (som har det övergripande ansvaret för bostadsförsörjningen) planerar och håller planberedskap för sammanhållna bebyggelse i goda kollektivtrafiklägen.

I de översiktliga beskrivningarna av scenarierna ges en fingervisning om hur den tillkommande bebyggelsen kan tänkas lokaliseras i respektive scenario. En direkt slutsats ur ett effektivitetsperspektiv är att det utspridda scenariet ger små förutsättningar till god integrering mellan kollektivtrafik och bostäder, eftersom den lokala närhetsaspekten i stort sett går förlorad. Detta är ett i huvudsak bilorienterat alternativ, vilket ger ett för litet befolkningsunderlag för kollektivtrafikinvesteringar. Ett sådant alternativ ger också små förutsättningar för ett ökat resande till fots och med cykel.

Det flerkärniga scenariot kan karaktäriseras av *koncentrerad utspridning*, då den bygger på utveckling i delregionala kärnor, relativt jämnt fördelade i Skåne. Detta scenario innebär att tillkommande bebyggelse (både bostäder och arbetsplatser) i huvudsak lokaliseras i stationsnära lägen, och då främst som flerbostadshus. Det flerkärniga scenariot bedöms därför ha goda förutsättningar till kollektivtrafikresande och minskat bilresande. Samordningen mellan bebyggelsestruktur och kollektivtrafiksystem bidrar också till ökad närhet, både på lokal och på regional nivå. Scenariot bedöms av denna anledning ha goda förutsättningar till både lokal och regional tillgänglighet, givet att det finns ett anpassat transportsystem som understödjer denna utveckling.

Det fåkärniga scenariot är egentligen en variant på det flerkärniga scenariot, fast med färre antal regionala kärnor. Bebyggelsen i det fåkärniga scenariot tillkommer i huvudsak i kollektivtrafiklägen, men en viss bebyggelse lokaliseras även till kärnornas ytterkanter. Detta alternativ kräver mindre av trafiksystemet för att försörja regionens befolkning med kollektivtrafik av god kvalitet. Trafikinveringarna kan koncentreras till stråken mellan huvudkärnorna. Nackdelen är att den regionala obalansen riskerar att bestå i och med att perifera delar av regionen inte kan dra full nytta av transportinvesteringarna.

Det enkärniga scenariot bygger på stark utveckling i Skånes sydvästra delar, framför allt i Malmö- och Lundområdet, som i detta alternativ stärker sin roll som Skånes gravitationspunkt. Bebyggelsen tillkommer i huvudsak som flerbostadshus inom befintlig tätort, men viss bebyggelse tillkommer även i stadens periferi. Detta alternativ bedöms ha goda förutsättningar till resurseffektiva transportlösningar, eftersom befolkning och arbetsplatser koncentreras till ett begränsat geografiskt område. Transportinvesteringarna kan koncentreras till områden där huvuddelen av Skånes befolkning kommer att finnas i framtiden. En möjlig negativ effekt av detta alternativ är ökad lokal trängsel i vägsystemet, i och kring den centrala kärnan. Det kommer således att krävas stora väginvesteringar kring Malmö för att förebygga en kommande trafikinfarkt. En fördel med detta alternativ är dock att den lokala närhetsaspekten stärks. När befolkningen koncentreras skapas underlag för storskaliga kollektivtrafiksatsningar som kan nyttjas av många individer, och därtill goda förutsättningar till service och handel.

STRUKTURALTERNATIVEN, TRANSPORTSYSTEM OCH TILLGÄNGLIGHET

Trafikverket och WSP har i ett forskningsprojekt tillsammans studerat tänkbara effekter av olika regionala bebyggelsestrukturer år 2050³. Tre regionala bebyggelsestrukturer/målbilder för Skåne och Stockholms län har simulerats i en markanvändningsmodell (IPM) och utvärderats i en trafikmodell (LuTrans). Målbilderna liknar till stor del Region Skånes scenarier, men benämns som ”Den monocentriska staden” (liknar det enkärniga scenariot), ”Den utspridda staden” (liknar det utspridda scenariot), samt ”Stations-samhällen” (påminner om en kombination av det få- och flerkärniga scenariot). Huvudfrågorna som analysen baseras på är hur den regionala bebyggelseutvecklingen påverkar tillgänglighet och koldioxidutsläpp från trafiksystemet, och med utgångspunkt från detta, hur mycket det är möjligt att åstadkomma med alternativ lokalisering och planering av bebyggelsen.


Resultatet från studien visar på påtagliga skillnader gällande tillgänglighet i Skåne beroende på hur den regionala bebyggelsestrukturen kommer att se ut i framtiden. Det visar sig att den enkärniga regionen ger de gynnsammaste förutsättningarna till resande med kollektivtrafik samt ger högst sammantagen regional tillgänglighet. Den utspridda regionen leder till högst användning av bilen, lägst regional tillgänglighet samt stora tidsförluster för bilresande till följd av trängsel. Målbilden som motsvarar de få- och flerkärniga alternativen ligger mittemellan de ovanstående alternativen för samtliga utvärderingsvariabler.

Även om de uppmätta effekterna är resultatet av ett räkneexempel ger de ändå en indikation på vilka systemeffekter, med avseende på tillgänglighet, som kan förväntas av olika rumsliga strukturer. Resultaten kan betraktas som representativa för regionen som helhet och visar på ett tydligt sätt att bebyggelsens lokalisering har stor betydelse för den regionala tillgängligheten och hur resandet i den framtida regionen kan komma att utvecklas.

En intressant iakttagelse som studien också visar är att den befintliga bebyggelsestrukturen i hög grad påverkar möjligheterna till förändring av den regionala strukturen. Den bebyggelsestruktur och det trafiksystem som successivt byggts upp under de senaste 100 åren finns till stora delar kvar idag. Den befintliga bebyggelsen och trafikinfrastrukturen är därför i hög grad strukturerande för den fortsatta bebyggelseutvecklingen. Förutsättningarna för att väsentligt förändra den regionala strukturen är begränsade på grund av det bebyggelsearv som finns i regionerna idag. Resultaten visar att en region har mycket att vinna på (eller mindre att förlora på) att bygga vidare på den bebyggelsestruktur som den redan har idag. För Stockholms län, som idag är en utpräglat monocentrisk region, innebär detta att större utväxling nås genom en fortsatt utveckling enligt det enkärniga scenariot. Skåne, som i högre grad redan idag är flerkärnig, har mindre att vinna på en enkärnig utveckling jämfört med Stockholm, även om resultaten visar att det enkärniga scenariot ur tillgänglighetssynpunkt är mest gynnsamt för regionen. Skillnaden mellan det enkärniga och flerkärniga scenariot är alltså mindre i Skåne jämfört med i Stockholm.

³WSP/Trafikverket 2011: *Bebyggelselokaliseringens betydelse för koldioxidutsläpp och tillgänglighet*

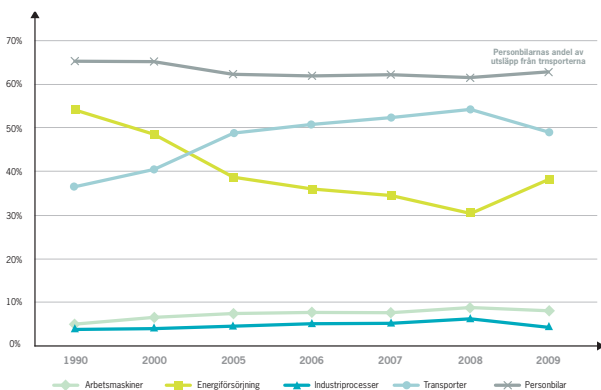




Fokusområde 3:
Fysiska strukturer
och klimatpåverkan

Den främsta orsaken till klimatförändringar är användningen av fossila bränslen. Förbränningen står för mer än hälften av de globala utsläppen, där industriländerna svarar för den absolut största delen av dessa.

I Skåne står transportsektorn och energisektorn tillsammans för 87 procent av de direkta utsläppen av klimatpåverkande gaser. Även om Skånes samlade koldioxidutsläpp har minskat med omkring 25 procent sedan år 1990, har transporternas andel under samma tid ökat med 13 procent. Personbilstrafiken står för den allra största delen (65 procent) av transporternas koldioxidutsläpp i regionen⁴ (Figur 8).



Figur 8 Koldioxidutsläpp i Skåne 1990-2009 efter sektor

Nettotillförsel av koldioxid till atmosfären kan ske på många olika sätt. Ur ett fysiskt planeringsperspektiv finns det dock två särskilt viktiga aspekter som påverkar koldioxidutsläppen.

Den ena har med transporter och resande att göra, medan den andra handlar om bostädernas och lokalernas utformning och energieffektivitet. Genom att planera bebyggelsen så att bilresandet minskar, och genom att anpassa befintlig bebyggelse och bygga nya klimatsmarta bostäder kan regionens samlade koldioxidutsläpp minska.

Som visats tidigare finns ett tydligt samband mellan regional bebyggelsestruktur och trafikgenerering. En utspridd och gles bebyggelsestruktur tenderar att leda till ökad biltrafik medan täta miljöer skapar bättre förutsättningar till ökat kollektivtrafikresande. Ur ett fysiskt planerings- och klimatperspektiv finns det därför en stor potential för klimatförbättrande åtgärder genom att planera bebyggelsen på ett sådant sätt så att den indirekt bidrar till minskat bilresande. Eftersom yttre teknikfaktorer såsom minskad bränsleåtgång eller förnybart bränsle för bilar inte är alternativskiljande med avseende på de rumsliga scenarierna, är det mest intressant att jämföra scenariernas inbördes rumsliga organisation och egenskaper.

Eftersom skillnaden mellan energianvändning i nya småhus (exempelvis passivhus eller lågenergihus) och flerbostadshus är relativt små, har bebyggelsestypen begränsad betydelse för koldioxidutsläppen för nya bostäder. När det gäller klimatåtgärder för bebyggelsen blir det istället viktigt att anpassa befintlig och äldre bebyggelse så att den blir

⁴ SCB/Naturvårdsverket 2011: RUS, Regional utveckling och samverkan i miljömålssystemet

mer energieffektiv. Det går sannolikt snabbare att uppnå en reduktion av fossila bränslen för energiförsörjningen av bostäder och lokaler än för vägtransporter, men detta har liten bäring på den rumsliga strukturen och ligger i huvudsak utom ramen för denna studie. För utsläppen från vägtrafiken ligger den största utmaningen i att minska själva bilresandet.

Storleksordningen mellan energianvändningen i bebyggelse och transporter visar också att koldioxidutsläpp från bebyggelsen är liten i förhållande till transporternas utsläpp. Därför har åtgärder som bidrar till att reducera trafikarbetet (= resor x reslängd), framförallt personbilsresandet, störst potential för att minska koldioxidutsläppen. Vid försök att bedöma hur olika framtida strukturer kan påverka koldioxidutsläppen är följaktligen hur transporterna sker i trafiksystemet den enskilt viktigaste faktorn att studera. Frågan blir då hur mycket koldioxidutsläppen kan påverkas genom att planera för olika fysiska bebyggelsestrukturer.

Utvärdering

Förutsättning för...	Spridd	Enkärnig	Fåkärnig	Flerkärnig
Minskad energi och klimatpåverkan	2	4	3	4
Anslutning till fjärrvärme	1	5	4	4
Summerat	3	9	7	8

Nedanstående tabell utgör en förenklad bedömning av scenariernas strukturalternativ för regionen som helhet. Värderingen är gjord ur ett klimatperspektiv och utgår från följande skala: **1=mycket små, 2=små, 3=tillfredsställande, 4=goda, 5=mycket goda.**

Konsekvensbeskrivning

Den rumsliga organiseringen av den regionala bebyggelsestrukturen har stor betydelse för koldioxidutsläppen

Den främsta orsaken till detta är skillnader i den biltrafik som genereras i olika strukturer.

En enkärnig struktur har goda förutsättningar till minskad klimatpåverkan

Nyttan med en enkärnig struktur ligger främst i att en större andel av den regionala befolkningen koncentreras till en plats. Detta bidrar till att skapa ett större befolkningsunderlag för kollektivtrafikförsörjning, och främjar gång- och cykeltrafik. Strukturen skapar dessutom goda förutsättningar till utbyggnad av fjärrvärme.

Ortstruktur och koldioxidutsläpp

Utveckling i regionala kärnor stärker förutsättningarna för kapacitetsstark och frekvent kollektivtrafik eftersom marknadsunderlaget förstärks i områden som har, eller kommer att få, hög tillgänglighet i transportsystemet. Många människor koncentreras till bebyggelseområden med många arbetsplatser, bostäder och andra aktiviteter. Kollektivtrafik på dessa villkor bidrar till ett mer miljöanpassat transportsystem. En gles och utspridd struktur skulle resultera i genomsnittligt längre resor, en högre andel biltrafik och därmed ett större totalt trafikarbete. Utveckling av regionala stadskärnor bidrar därför till att begränsa energiförbrukningen och därmed även utsläppen av koldioxid och andra växthusgaser.

Klimatnyttan med en flerkärnig struktur ligger främst i den goda samordningen mellan bebyggelse och trafiksystem

I bebyggelseområden med många arbetsplatser, bostäder och andra aktiviteter har kollektivtrafiken goda förutsättningar att bidra till ett mer miljöanpassat transportsystem.

En utspridd struktur är minst fördelaktig ur klimatsynpunkt

Den utspridda ortstrukturen tenderar till ökat bilresande och skapar små förutsättningar för ökat kollektivtrafikresande. Minskat resande med personbil är en viktig del för att minska regionens utsläpp av klimatpåverkande gaser.

STRUKTURALTERNATIVEN OCH KOLDIOXIDUTSLÄPP

Det är svårt att bedöma exakt hur olika rumsliga strukturer påverkar en regions koldioxidutsläpp, då det finns flera faktorer som påverkar samhällets utsläpp av klimatpåverkande gaser. Det är dock få faktorer som har en direkt koppling till fysiska strukturer. En tydlig beröringspunkt finns emellertid i kopplingen mellan utsläpp och trafiksystem. Ett sätt att utvärdera olika strukturers klimatpåverkan är att modellmässigt beräkna den trafikgenerering och alstring av resor som de olika scenarierna ger upphov till. I en forskningsstudie⁵, som kommenterats i tidigare avsnitt, redovisas beräkningar för hur alternativa regionala bebyggelsestrukturer kan påverka resandet i Skåne. Tre regionala bebyggelsestrukturer/målbilder för Skåne och Stockholms län har simulerats i en markanvändningsmodell och utvärderats i en trafikmodell. Målbilderna liknar till stor del Region Skånes scenarier och kan därför studeras som en parallell till dessa.

Resultatet av studien visar att bebyggelsens alternativa lokalisering kan påverka de regionala koldioxidutsläppen från trafiken med i storleksordningen 10-15 procent, vilket motsvarar skillnaden mellan det bästa och sämsta alternativet, allt annat lika. Andra studier har visat på en förbättringspotential på omkring 20 procent⁶. Detta innebär att bebyggelsens lokalisering har en betydande inverkan på koldioxidutsläppen. Hur stor denna lokaliseringseffekt blir beror på hur den befintliga bebyggelsestrukturen ser ut idag i förhållande till målbilden. Resultatet visar exempelvis att Skåne har särskilt mycket att vinna (ur klimatsynpunkt) på att minska bilresandet jämfört med Stockholm. Olikheter mellan regionerna kan delvis förklaras av skillnader i grundförutsättningar i kombination med geografisk storlek. En utspridd bebyggelseutveckling får större negativ inverkan i en stor region än i en mindre.

Störst koldioxideffekt nås genom en bebyggelseutveckling enligt det enkärniga alternativet, där bilresandet beräknas bli lägst i förhållande till övriga strukturer. Den täta och koncentrerade bebyggelsen i det enkärniga alternativet påverkar resandet framför allt genom att de genomsnittliga avstånden mellan bostad och arbete minskar, samt genom att förutsättningarna till kollektivtrafikresande ökar. I det spridda scenariot tenderar avstånden mellan bostad och arbete att bli längre i kombination med att bilresandet ökar på bekostnad av resor med kollektivtrafiken. Detta scenario innebär också att fler småhus byggs än i övriga alternativ, vilket bland annat har en direkt inverkan på trafiksystemet genom ett högre bilnehav. Hushåll i småhus tenderar att genomsnittligt ha fler bilar än hushåll i flerbostadshus.

De få- och flerkärniga scenarierna kan ses som varianter på samma tema, och effektskillnaderna mellan alternativen är svåra att särskilja. Utfallet av beräkningarna visar dock att det trafikarbete och koldioxidutsläpp som genereras enligt dessa strukturer är något högre än i det enkärniga alternativet, men väsentligt lägre jämfört med det spridda alternativet. De få- och flerkärniga scenarierna beräknas ge ungefär 9-11 procent lägre koldioxidutsläpp jämfört med det spridda alternativet, medan motsvarande siffra för Stockholm endast är 3-4 procent. I det här fallet spelar Skånes befintliga ortstruktur in, varför utfallet delvis kan förklaras av att Skåne redan idag har drag av flerkärnighet och, därför har mer att vinna på en sådan utveckling jämfört med Stockholm. Som en jämförelse kan nämnas att det också finns beräkningar av den tänkbara climateffekten av minskat biltrafikresande genom att införa ekonomiska styrmedel (reseavgifter, ökad bränsleskatt och införande av trängselskatt). Dessa åtgärder beräknas ha potential att minska bilresandet i Skåne med i storleksordningen 3-4 procent.

En sammantagen bedömning av ovanstående studie genererar två slutsatser. Den ena är att bebyggelsens lokalisering är den faktor som ur ett fysiskt planeringsperspektiv har störst potential för att minska koldioxidutsläppen, den andra slutsatsen är att det genom god planering av bebyggelsen därför finns stora möjligheter att påverka framtida resmönster och koldioxidutsläpp.


En annan aspekt som har bäring på regionens klimatpåverkan är kopplingen mellan bebyggelsestäthet och förutsättningar för anslutning till fjärrvärme. Fjärrvärme är en resurseffektiv uppvärmningsform, men eftersom en utbyggnad av fjärrvärmenätet innebär kostsamma infrastrukturinvesteringar krävs det att bebyggelsen har hög täthet. Den potentiella nyttan med fjärrvärme ökar alltså ju tätare bebyggelsen är. Det enkärniga scenariot innebär ur detta perspektiv därför en klimatfördel jämfört med övriga alternativ, men eftersom de få- och flerkärniga alternativen också innebär en relativt hög bebyggelsestäthet (dock fördelade på flera kärnor) har även dessa alternativ goda förutsättningar för fjärrvärmeförsörjning. Det utspridda scenariot bedöms däremot ha direkt ogynnsamma förutsättningar för fjärrvärmeförsörjning.

⁵ WSP/Trafikverket 2011: *Bebyggelselokaliseringens betydelse för koldioxidutsläpp och tillgänglighet*

⁶ Vägverkets klimatstrategi 2004

A young girl with blonde hair is sitting on the ground, eating a sandwich. She is surrounded by several brown chickens. The background is a lush green field. A yellow banner with a pattern of circles and lines is overlaid on the right side of the image, containing the text.

Fokusområde 4:
Fysiska strukturer
och social hållbarhet



I dagsläget finns det ingen allmän definition av social hållbarhet, men de flesta tycks vara eniga om att det handlar om människors behov och välbefinnande samt människors lika värde och inbördes relationer. Viktiga aspekter är arbete, bostad, utbildning, hälsa, trygghet, jämlikhet, jämställdhet, rättssäkerhet, kultur, social sammanhållning och möjlighet att påverka sociala och politiska förhållanden.

Sociala faktorer, som till exempel jämlikhet, trygghet och hälsa, påverkas av en rad politikområden och kan naturligtvis inte enbart lösas med fysiska strukturer. Men den fysiska planeringen kan skapa förutsättningar för att olika grupper av människor ska kunna röra sig i samhället, ta del av det offentliga livet, vistas i attraktiva miljöer, träffas på gator och torg, komma ut i naturen, ta sig till jobb och utbildning och så vidare. Det finns en mängd sociala faktorer som tar sig rumsliga uttryck och vars rumsliga samband går att studera. De rumsliga sambanden är emellertid svåra att isolera och det är svårt att hävda att en viss strategi eller åtgärd tvärsäkert leder till ett bättre socialt tillstånd i regionen som helhet.

Sociala aspekter att studera i scenarierna

En social konsekvensbeskrivning av de fyra scenarierna syftar i första hand till att integrera sociala aspekter i planprocessen så att den kan styra mot uppsatta sociala mål. Att bedöma konsekvenserna av översiktliga framtidsscenarioer kan endast göras övergripande med utgångspunkt från de intentioner och riktningar som anges i scenarierna. När det gäller social hållbarhet och fysisk planering så är det också

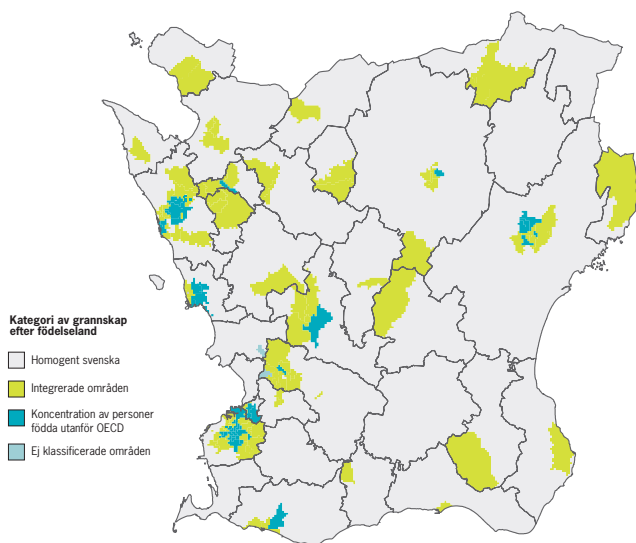
många åtgärder som ligger på den lokala nivån, som bäst behandlas i kommunernas planering samt genomförande och förvaltning. Det finns ändå en del som kan sägas om konsekvenser av scenarierna på en regional nivå.

I Region Skånes utvecklingsprogram pekas det på att det idag finns en etnisk, social och ekonomisk segregation i regionen. Detta innebär att det finns stora skillnader mellan olika grupper när det gäller till exempel sysselsättning, utbildningsnivå, skolresultat, hälsa och boendesituation. En ökad integration ses som en förutsättning för Skånes utveckling. Jämlikhet mellan olika grupper och jämställdheten mellan kvinnor och män ska främjas. Utifrån detta har några viktiga aspekter med koppling till fysisk planering valts ut. Dessa är integration, trygghet i det offentliga rummet, ett fungerande vardagsliv samt hälsa. Aspekterna har också valts eftersom de i viss mån bedöms kunna konsekvensbeskrivas på en rimlig nivå i översiktliga scenarier. Nedan presenteras ett kunskapsunderlag om de fyra aspekterna samt deras koppling till fysisk planering och situationen i Skåne. Därefter görs en bedömning i vilken utsträckning aspekterna påverkas av en strukturutveckling enligt de fyra scenarierna.

INTEGRATION

Trots att det finns ambitioner om att människor ska leva tillsammans i integrerade städer så visar forskning, och en snabb titt på den geografiska och socioekonomiska verkligheten, att så inte är fallet. Såväl i Stockholm och Göteborg som i Malmö är uppdelningen mellan olika grupper och bostadsområden tydlig och segregationen och polariseringen ökar.⁷

Enligt statistik sammanställd av Region Skåne⁸ så är den etniska bostadssegregationen mycket tydlig i Skåne. Ungefär hälften av befolkningen bor i grannskap som har en homogen svensk befolkning, belägna längs kusterna och på landsbygden, medan de som är födda utanför OECD främst bor i vissa kommundelar i Skånes större städer (Figur 9). Polarisationen ökar, vilket beror på att befolkningsökningen har varit störst i områden med homogent svensk befolkning och att det har varit en minskning av personer födda i Sverige i de områdena med en hög koncentration av personer födda utanför OECD.



Figur 9 Etnisk sammansättning av befolkningen i grannskap kring mellanstadie-skolor. Källa: SCB/Region Skåne

För att illustrera hur barns levnadsvillkor kan variera mellan skilda bostadsområden har Region Skåne låtit ta fram data om arbetslöshet hos barnens föräldrar. Det visar sig att i grannskap med homogen svensk befolkning hade knappt fyra procent av barnen någon förälder som varit arbetslös någon gång under 2008. Motsvarande andel bland barnen i områden med mycket stor koncentration av synliga minoriteter är cirka 18 procent.

Det anses finnas stöd i forskningen för att påstå att personer som invandrat till Sverige har sämre inkomstutveckling om de under längre tid bor i koncentrationer med många från den egna minoritetsgruppen, jämfört med personer som invandrat och inte bor geografiskt koncentrerat. Vidare hävdas i forskningen att en person som varit arbetslös har svårare att komma tillbaka i sysselsättning om många i grannskapet är arbetslösa, men att en stor del av de negativa effekterna av att bo i utpräglade låginkomstområden försvinner vid en flytt därifrån.⁹

I forskningsprojektet "Bebyggelseplaneringens betydelse för utsläpp och tillgänglighet på lokal och regional nivå"¹⁰ görs en forskningslitteraturnomgång för att identifiera faktorer som är viktiga och möjliga att hantera i fysisk planering för att minska boendesegregationen. Faktorer som anses gynnsamma och möjliga att hantera även i de regionala geografiska modellerna är att:

- Mixa bostadsformer (småhus, flerbostadshus etc.) i hela regionen, alternativt att endast ha relativt små enklaver med ensidig bebyggelse.
- Blanda upplåtelseformer (hyresrätt, bostadsrätt, egnahem).
- Skapa täta miljöer.
- Skapa funktionsblandade miljöer.
- Skapa god tillgänglighet, men förstå att det behövs vidtas åtgärder när tillgänglighet i den regionala skalan utgör barriärer i den lokala skalan.

Mixade bostadsformer och blandade upplåtelseformer

Kännetecknande för den etniska segregationen är oftast en stark sortering som kan kopplas till olika upplåtelseformer, en geografisk segregation inom upplåtelseformerna samt en etnisk hierarki. I bland annat Malmö är personer med utländsk bakgrund överrepresenterade i kommunala hyresrätter och underrepresenterade i egnahem och bostadsrätter. Samtidigt är skillnaden mellan olika grupper med "utländsk bakgrund" stor, där personer från Afrika och västra Asien är

de som i störst utsträckning bor i hyresrätt, medan personer från övriga Västeuropa och Latinamerika i större utsträckning bor i bostadsrätt.

Mixade bostadsformer och upplåtelseformer inom samma stadsdel kan minska segregationen och tillgodose det varierande behovet som människor har av till exempel bostadsstorlek under olika tidpunkter i livet. På så vis kan en etnisk, ekonomisk och åldermässig integration på områdesnivå underlättas.

Funktionsblandning och täthet

Funktionsblandning lyfts ofta fram som en lösning för att skapa levande stadsmiljöer. Funktionsblandning knyts också till stor del till hållbar utveckling, då den funktionsblandade staden anses leda till god tillgänglighet som i sin tur gynnar både miljö, människa och ekonomi. Strategin innehåller således en strävan om en blandad stad både vad gäller funktioner, människor och affärsmöjligheter.

En kompakt stadsform med hög befolkningstäthet anses av flera studier också gynna socioekonomisk utveckling. Tätare städer har oftast bättre kollektivtrafiksystem och invånarna har bättre tillgång till tjänster och arbetsplatser än i glesbyggda städer.¹¹ Men när städer förtätas höjs generellt också markpriserna i de bebyggda områdena, vilket kan leda till ett mer segregerat bostadsmönster eftersom de som inte har råd att bo centralt i det läget måste bo ännu längre ut.¹²

Tillgänglighet på lokal och regional nivå

Förutsättningar för en mer integrerad stad anses kunna skapas genom att olika delar av staden eller regionen länkas samman med hjälp av stråk och kommunikationer. Människor från olika bostadsområden och grupper har på så vis möjlighet att träffas. Samtidigt skapas bättre tillgänglighet till arbetsplatser och utbildning, vilket ger individer möjlighet att hitta och kunna nå ett jobb eller skola som passar deras erfarenhet eller behov. Ett annat perspektiv på tillgänglighet är att individen inte är isolerad, utan tillgänglighet till urbana mötesplatser med brett utbud ses som goda förutsättningar för såväl integration som innovation och tillväxt.

Ibland kan tillgänglighet på regional nivå stå i konflikt med tillgänglighet på lokal nivå och en planeringsåtgärd för ökad tillgänglighet för en grupp kan försämra densamma för en annan. Ett typiskt exempel är en motorväg eller järnväg som förbättrar tillgängligheten mellan noder, men effektivt isolerar områden på varsin sida av vägen eller järnvägen från varandra. Järnvägar och större vägar eller trafikplatser tenderar ofta att skapa stora ödsliga ytor som på en lokal nivå inte är tillgängliga eller försvårar tillgängligheten till närliggande plaster. I planeringen behöver konflikterna mellan regional och lokal nivå göras så små som möjligt med hjälp av exempelvis passager, nedgrävningar av infrastruktur och genomtänkt utformning av trafikobjekt.

Samspelsintegration

Integration handlar inte bara om att olika grupper ska bo i samma område, utan också om hur olika människor i ett område eller en stad har möjlighet att interagera med varandra. Hur offentliga rum skapas av omkringliggande hus och verksamheter är viktigt för möjligheten till integration mellan människor. Sören Olsson, professor i socialt arbete vid Göteborgs universitet, använder i sin forskning begreppet ”samspelsintegration”. Han menar att om den typen av integration uppstår eller inte beror på om det finns platser som gynnar eller missgynnar möten mellan olika grupper av människor. För att skapa samspelsintegration måste de offentliga rummen till exempel ge tillträde för alla. Miljön sägs också bli mer tillåtande om det finns offentliga institutioner på platsen. Olsson lyfter också upp staden och stadslivet och dess mötesplatser som en förutsättning för ”den nya ekonomin”, för vilken informationsteknologi och nätverk utgör grunden. Kreativitet och affärer anses frodas i varierade stadsmiljöer och den nya ekonomin vara förbunden med utbildningar, kultur och mötesplatser på ett sätt som innebär att staden och stadslivet utvecklas.

¹⁰ Bebyggelselokaliseringens betydelse för koldioxidutsläpp och tillgänglighet. Trafikverket och WSP 2011

¹¹ Burton, E., 2000. "The Compact City: Just or just compact? A preliminary analysis", *Urban Studies*, Vol. 37, No 11, 2000, pp. 1969-2006.

¹² Cheshire, P. & Sheppard, S., 2004. "Land markets and land regulation: progress towards understanding", *Regional Science and Urban Economics*, Vol. 34, No. 6, 2004, pp. 619-637.

TRYGGHET I DET OFFENTLIGA RUMMET

Trygghet har många dimensioner, alltifrån att ha en bostad och försörjning till att känna sig trygg ute på gator och torg. Det är dock ganska få som faktiskt råkar ut för våld eller på annat sätt ofredas i det offentliga rummet, men det är ändå relativt många som känner sig otrygga och till exempel väljer att avstå från olika typer av aktiviteter. Enligt SCB:s undersökning om levnadsförhållanden är var tredje kvinna i Skåne så orolig för att bli överfallen eller ofredad att hon avstått från att gå ut på kvällen. Motsvarande siffra för männen är färre än en på tio och äldre personer är mer oroliga än yngre. Utanför storstadsområdena är otryggheten lägre, men det finns samtidigt en tydligt ökad tendens till otrygghet där skillnaderna mellan regiontyperna minskar. Undersökningen visar också att personer födda i utlandet upplever större otrygghet än genomsnittsbefolkningen.¹³

Den fysiska planeringen behandlar många frågor som kan påverka trygghet, till exempel tillgång till och utformning av bostäder, arbetsplatser, infrastruktur, kollektivtrafikmiljöer och mötesplatser. Den fysiska planeringen kan också öka tryggheten i stadsrummet genom att skapa översikt och orientering samt förutsättningar för att platser och stråk blir befolkade under dygnets alla timmar.

Hela stadens mönster är viktigt för att uppnå en trygg stad, eftersom det övergripande stadsmönstret ofta påverkar de enskilda platsernas förhållanden. Det handlar till exempel om genomströmning av människor, då öde platser upplevs som otrygga. Ett rutnätsmönster ger oftast bättre genomströmning än en trädstruktur. Korta kvarter och många korsningar ger upphov till många möten. Det är också lättare att orientera sig i ett rutnätsmönster, vilket ökar känslan av trygghet. Funktionsuppdelning och trafikseparering ger ofta långa avstånd och områden som endast lever under vissa timmar på dygnet. Den funktionsuppdelade planeringen finns på många platser och det kan vara svårt att ändra på befintliga strukturer, men det går att göra förbättringar genom att bygga ihop trädstrukturen så att det inte längre är återvändsgränder.¹⁴

Det kan vara svårt att skapa genomströmning i en hel stad för att inte tala om en hel region. Av förklarliga skäl måste det finnas stråk och platser med mindre genomströmning. För att öka tryggheten kan aktiviteter, hållplatser och bra belysning riktas mot speciellt utvalda platser och stråk, så att det blir tydligare vilken väg som är bäst att ta på kvällen. Trafiksäkerhet och trygghet kan ibland synas vara på kontrakt med varandra. En gångtunnel upplevs ofta otrygg av

gående och cyklister, men kan trafiksäkerhetsmässigt vara en bra lösning. Likaså kan det trygghetsmässigt vara befogat att dra in långsamgående trafik i trafikseparerade områden. Ett sätt att komma till rätta med ”konflikten” mellan trafiksäkerhet och trygghet är att prioritera gång- och cykeltrafiken. Placeringen av gång- och cykelvägar är avgörande för att de ska kännas trygga. De ska helst inte gå genom tunnlar, vid buskage eller långs med slutna vägar. Likaså måste kollektivtrafikens hållplatser placeras och utformas på ett sätt som ökar tryggheten.

ETT FUNGERANDE VARDAGSLIV

Stadens uppbyggnad och funktion påverkar möjligheterna till ett bra och rikt vardagsliv. Det handlar om hur staden är organiserad så att vardagens aktiviteter, som att ta sig till jobbet, handla mat, motionera, leka, umgås med vänner, ta del av kultur- och fritidsliv, är lätta att hantera. Det handlar mycket om närhet och utformning, men även om tillgänglighet och kommunikationer. De flesta människor önskar sig närhet till lokal service så som livsmedelsbutik, skola, förskola, grönområden och fritidsaktiviteter. Den lokala servicen utgör en viktig bas för det sociala livet, men människor behöver också kunna ta sig till arbetsplatser och utbildningar som ligger längre ifrån bostaden. Goda kommunikationer är därför också viktiga för ett fungerande vardagsliv. Det gäller även möjligheten att kunna ta sig till större kultur- och fritidsanläggningar med mera.

Bilberoendet bör av miljö- och trängselskäl minska. Mänskors tillgång till bil är ojämnt fördelat, varför utvecklingen av kollektivtrafik och cykelbanor är väsentligt för att möjliggöra för alla människor att kunna transportera sig. Närhet till kollektivtrafik och service är extra viktigt för grupper som inte har tillgång till eller möjlighet att köra bil, till exempel äldre personer, barn och ungdomar.

Satsningar på kollektivtrafik innebär även ibland en utbyggnad där det i dag inte finns någon kollektivtrafik, vilket är en god tanke för att fler ska få tillgång och en bra tillgänglighet, men i praktiken innebär det att den ibland byggs ut i socioekonomiskt starka områden, där det ofta inte finns kollektivtrafik etablerad. Det är därför viktigt att stärka kollektivtrafiken även i de områden som i dag är försörjda med kollektivtrafik men kanske behöver tätare eller effektivare trafik.

**HELA STADENS MÖNSTER
ÄR VIKTIGT FÖR ATT UPPNÅ
EN TRYGG STAD**

¹³ Hur har det gått i Skåne? 2011 års uppföljning av regionalt utvecklingsarbete. Region Skåne, Koncernkontoret, 2011.

¹⁴ Listerborn Carina. Tryggare stad – Kan man förändra rädsplans platser? Chalmers Tekniska Högskola, 2003.

Den ökade regionförstoringen bidrar till att fler människor har möjlighet att finna ett jobb, men i vissa fall kan jämställdheten i en familj påverkas. Det kan behövas att den ena parten befinner sig nära hemmet för barnens skull. Det har visat sig att kvinnan oftare än mannen väljer ett arbete närmare hemmet, vilket kan innebära kortare arbetsdagar (på grund av att pendlingen försvinner) och ökade möjligheter till att vara nära barnen om något händer. Men det kan också i vissa fall försämra kvinnans karriärmöjligheter.

EN GOD HÄLSA

Människors hälsa och livskvalitet påverkas av både deras livsvillkor, deras levnadsvanor och samhällets organisation. På individnivå bestäms förutsättningar för hälsa av arv, kön, ålder och levnadsvanor. På samhällsnivå påverkas individen till exempel genom ett förbättrat och mer lättillgängligt utbildningssystem och möjlighet att försörja sig (ökat socialt kapital) eller genom åtgärder för förbättrad luftkvalitet och minskat buller (miljörelaterat). Insatser på samhällsnivå kan också påverka individen indirekt genom att individen ges ökade förutsättningarna att göra hälsosamma val.¹⁵

I Skåne orsakar luftföroreningar, framför allt partiklar och marknära ozon, ungefär tusen fall av för tidig död per år. Luftföroreningar är i första hand ett tätortsproblem då transportsektorn orsakar en stor del av luftföroreningarna, men även småskalig vedeldning samt energi- och industri-sektorerna bidrar. Transportsektorn bidrar också i hög grad till bullerstörningar. Buller kan bland annat skapa stress och koncentrationssvårigheter samt skada hörseln. Hälsoeffekter och störningsupplevelser av buller påverkas både av vilken

typ av buller det handlar om, vilken styrka och frekvens det har samt vilken tid på dygnet det förekommer. Det finns nationella riktvärden för trafikbuller, vid nybyggnation av bostäder gäller riktvärdet 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå. Även vid denna nivå upplever dock omkring 10 procent av befolkningen att de blir störda av bullret. Funktionsintegration av bostäder, trafik och verksamheter kräver omsorgsfull planering så att störningar och hälsorisker minimeras.

Samhället kan underlätta för individen att göra hälsosamma val till exempel genom att planera så att miljön stödjer ett rörligt och aktivt liv. En stor del av den vuxna befolkningen för idag ett stillasittande liv och når inte upp till de rekommendationer för fysisk aktivitet som finns ur hälsosynpunkt, vilket innebär en ökad risk för exempelvis hjärt- och kärlsjukdomar, typ 2 diabetes, högt blodtryck och fetma. I Skåne är andelen individer som lider av kraftig övervikt högre än riket, och andelen fortsätter att öka.

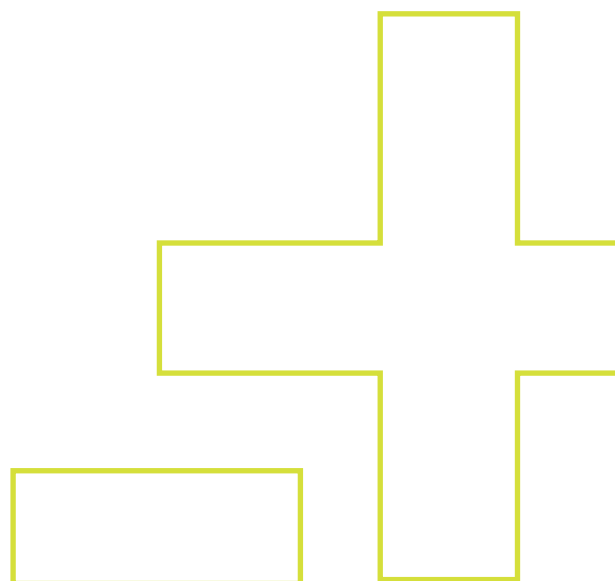
Ett rörligt och aktivt liv kan stödjas genom till exempel tillgängliga, trevliga och trafiksäkra gång- och cykelvägar, promenadvänliga stads- och bostadsmiljöer, tillgängliga och varierande lek- och strövområden samt tillgång till sport- och fritidsanläggningar. Grön- och vattenområden ger möjlighet till fysisk aktivitet, men också till vila och återhämtning samt möten mellan människor. Användningen är oftast gratis, vilket gör dessa områden extra viktiga. Avstånd och tillgänglighet är avgörande faktorer för att stimulera hälsosamma val i vardagen. Även tillgång till kultur och möjligheter till kulturutövning, så som museum, opera, bio, teater, bibliotek, studieförbund, replokaler, hembygdsgårdar m.m. är viktigt för hälsan.

¹⁵ Regional folkhälsost strategi för Skåne 2010-2013.
Kommunförbundet Skåne och Region Skåne.

Utvärdering

Förutsättning för...	Spridd	Enkärnig	Fåkärnig	Flerkärnig
Blandade bostadstyper	2	3	3	4
Blandade upplåtelseformer	2	3	3	4
Täta miljöer	1	3	3	5
Funktionsblandade miljöer	1	3	3	5
Interaktion mellan människor	1	3	3	5
(Tillgänglig) kollektivtrafik	1	3	4	5
(Tillgänglig) gång- och cykeltrafik	1	3	4	5
Tillgång (Korta avstånd) till närservice	2	3	4	5
Låga bullernivåer	4	2	3	3
God luftkvalitet (ex. partiklar, kvävedioxid, marknära ozon)	4	2	3	3
Fysisk aktivitet (en miljö som främjar samt tillgängliga sport- och fritidsanläggningar)	2	3	4	4
Bostadsnära grön- och strövområden	4	2	2	3
Tillgång till kulturinstitutioner och möjligheter till kulturutövning	2	4	4	3
Summerat	27	37	43	54

Ovanstående tabell utgör en förenklad bedömning av scenariernas strukturalternativ för regionen som helhet. Värderingen är gjord ur ett socialt hållbarhetsperspektiv och utgår från följande skala: **1=mycket små, 2=små, 3=tillfredsställande, 4=goda, 5=mycket goda.**



Konsekvensbeskrivning

Det flerkärniga scenariot ger störst förutsättningar för en socialt sammanhållen region som är tillgänglig för alla

Genom att befolknings- och näringslivsutveckling koncentreras till funktionsintegrerade och täta kärnor som är jämt fördelade i regionen och väl sammanbundna med kollektivtrafik, gynnas både integration, trygghet och ett fungerande vardagsliv. Funktionsblandade och täta miljöer med en blandning av bostadstyper och upplåtelseformer ger förutsättningar för en varierad hushållssammansättning och en levande tätortsmiljö med närhet till social- och kommersiell service, fritidsaktiviteter och ett jämlikt transportsystem. Även hälsan kan gynnas om miljöerna stimulerar till fysisk aktivitet och det är nära till sport-, fritids- och kulturinstitutioner.

I det enkärniga scenariot och det fåkärniga scenariot skapas förutsättningar för social hållbarhet främst i storstäderna respektive i högskole- och universitetsstäderna och kopplingarna dem emellan

Flertalet bostäder och arbetsplatser tillkommer i de större städerna, bebyggelsen placeras kollektivtrafiknära och stadsregionerna sammankopplas med kollektivtrafik. Förutsättningarna för social hållbarhet skapas främst i de större orterna, eftersom bland annat underlaget för kompletterande funktioner och bostadstyper samt möjligheterna att ta sig med cykel och kollektivtrafik från och mellan de övriga orterna är mindre.

En utspridd ortstruktur gynnar varken integration, trygghet eller ett fungerande vardagsliv

Förutsättningarna i den utspridda ortstrukturen är låga för till exempel blandade bostadstyper, interaktion mellan människor, närhet till funktioner och möjligheter att kunna cykla eller åka kollektivt till studier, arbete och fritidsintressen.

En utspridd ortstruktur har vissa fördelar, kopplat till miljörelaterad hälsan, eftersom luftkvalitet och buller sällan är problem i glesa miljöer

I den utspridda ortstrukturen etableras bostäder och företag lite här och var, vilket innebär att tätorterna sprids ut, framför allt med villabebyggelse. Detta betyder både att bebyggelsen sprids ut utanför tätorterna och att tätorterna inte blir tätare. Även om ett utspritt bebyggelsemönster innebär en ökad mängd biltrafik och till den kopplade problem, så

torde ändå inte miljö kvalitetsnormer för luft och riktlinjer för buller bli ett problem, eftersom dessa till stora delar är kopplade till täta stadsmiljöer.

En god luftkvalitet, låga bullernivåer och en god tillgång till bostadsnära grönstruktur är planeringsutmaningar som behöver lösas i kärnstrukturerna

Det täta, funktionsintegrerade och kollektivtrafiknära bostadsbyggandet ställer speciella krav på planering och utformning så att alla funktioner kan samsas samtidigt som halterna av luftföroreningar och bullernivåer inte får påverka människors hälsa negativt. Täta miljöer är mark-effektiva, vilket bland annat innebär att grönstruktur utanför tätorterna inte behöver tas i anspråk för bebyggelse. Däremot innebär förtätning att fler personer ska dela på den bostadsnära grönstrukturen och de parker som finns inne i tätorten. Förtätning kan också innebära att ytor som tidigare använts för rekreation av olika slag bebyggs.

Scenarierna kräver stöd i utformning och förvaltning

När det gäller social hållbarhet och kopplingen till fysisk planering så kan den övergripande strukturen skapa förutsättningar för människor att tillfredsställa sina behov, så som att ta sig till jobbet eller ha möjlighet att träffa människor i det offentliga rummet. Detta kräver dock att kollektivtrafikplatser och offentliga rum har en placering, utformning och förvaltning så att de svarar mot människors behov och verkligen blir attraktiva och tillgängliga både fysiskt och mentalt. Övergripande regionala strukturer kräver omsorgsfull detaljutformning på lokal nivå för att fungera.

Social hållbarhet kan kräva kollektivtrafiksatsningar även i områden där kollektivtrafik redan finns

Vid förtätning kompletteras ibland en del socialt utsatta områden med nya bostadstyper, upplåtelseformer och funktioner. Många av dessa områden är redan i dag kollektivtrafikförsörjda, varför satsningar på kollektivtrafik inte alltid görs vid dessa tillfällen. Kollektivtrafiksatsningar görs istället i områden där ingen kollektivtrafik finns. I praktiken innebär det att kollektivtrafik byggs ut i socioekonomiskt starka områden, eftersom det är i dessa det ofta inte finns någon kollektivtrafik i dag. I ett jämlikhetsperspektiv är det viktigt att stärka kollektivtrafiken även i de områden som i dag är försörjda med kollektivtrafik, då dessa ofta kan behöva en tätare eller effektivare trafik.

STRUKTURALTERNATIVEN OCH INTEGRATION

Ett varierat bostadsutbud vad gäller lägen, bostadstyper, storlek och upplåtelseformer innebär större möjligheter för människor med olika förutsättningar och behov att leva närmare varandra och kan i bästa fall öka integrationen. Ett varierat bostadsutbud skapar också möjlighet att bo kvar i ett område även om de personliga förutsättningarna ändras, till exempel om familjen blir större eller mindre eller om andra nya behov uppstår.

I det utspridda scenariot är det i hög grad marknaden som bestämmer vad som byggs och var, vilket kan innebära att det framför allt är köpstarka individers och företags preferenser som styr utvecklingen. Bostäder och företag etableras lite här och var vilket innebär att tätorterna sprids ut, framför allt med villabebyggelse. Detta motverkar integration och kan försvåra möjligheterna för stora grupper att få en bostad. I det flerkärniga, det fåkärniga och det enkärniga scenariot främjas till större del en bostadsmarknad med varierade upplåtelseformer samt täta och funktionsblandade miljöer, vilket kan bidra till integration. I det enkärniga scenariot är dock den utvecklingen i huvudsak förbehållen de större städerna. Skånes mer perifera kommuners tätorter kan komma att försvagas vad gäller befolkning och sysselsättning, vilket påverkar möjligheten att utveckla orterna med olika bostadstyper och upplåtelseformer samt service och kultur med mera. Det samma gäller det fåkärniga scenariot där tillväxten i huvudsak sker i några få regionala kärnor. I dessa kärnor förtätas och byggs det dock i kollektivtrafikhöga lägen, vilket kan främja integrationen.

Det är dock främst i det flerkärniga scenariot som regionen blir socialt sammanhållen och tillgänglig för alla. Detta genom att befolkningsutvecklingen koncentreras till centrala kärnor, sinsemellan förbundna med kollektiva förbindelser, och jämt fördelade i regionen. Även i det fåkärniga scenariot stärks kollektivtrafiken, men framför allt till och från de regionala stadskärnorna, vilket innebär att det från vissa delar av regionen är fortsatt svårt att transportera sig med annat än bil. I det fåkärniga scenariot växer dock högskolefilialer och utbildningar upp på flera olika ställen i Skåne, vilket kan utveckla dessa orter till att bli mer attraktiva och funktionsblandade.

STRUKTURALTERNATIVEN OCH TRYGGHET I DET OFFENTLIGA RUMMET

Mycket som kan göras i form av trygghetsskapande åtgärder i den offentliga miljön ligger på en detaljerad nivå och handlar om utformning av stadsrum, kollektivtrafikmiljöer, gång- och cykelstråk, parker och grönområden samt underhåll av dessa etc. Det kan dock sägas att en del övergripande strukturer kan påverka och framförallt ge förutsättningar för en ökad trygghet.

De tätare och funktionsintegrerade delarna i de flerkärniga, enkärniga och fåkärniga scenarierna innebär att fler personer vistas i stadsrummet under flera tider på dygnet. Om stadsdelar, bostadsområden och landsbygdsorter levandegörs med hjälp av komplettering av saknade funktioner



och mötesplatser kan genomströmningen av människor koncentreras och känslan av trygghet öka. I de enkärniga och fåkärniga scenarierna tydliggörs dock en uppdelning mellan arbetsstäder och sovstäder, där endast storstäderna respektive högskole- och universitetsstäderna utvecklas till attraktiva stadsmiljöer med mötesplatser, kulturutbud, och olika bostadstyper. Övriga städer och orter kompletteras i mindre utsträckning.

Den trygghetsskapande effekten av ”fler personer i stadsrummet under flera tider på dygnet” minskar ju längre ut från tätorterna individen kommer. Trots detta går det inte att påstå att tryggheten försämras i landsbygdsområdena i det utspridda scenariot. Däremot minskar förutsättningarna för täthet och funktionsintegration i tätorterna, då befolk-

ningen sprids ut och därmed också förutsättningarna för en ökad trygghet. Viktigt att komma ihåg är att platser inte endast behöver en koncentration av människor, utan också behöver utformas så att de bättre svarar mot de olika behov människor har för att känna trygghet.

I de flerkärniga och fåkärniga scenarierna byggs nya områden främst i anslutning till kollektivtrafiken, vilket minskar risken för att nybyggnadsområden blir isolerade öar med i huvudsak bilburna invånare. Även i det enkärniga scenariot är själva stadsregionen sammankopplad med väl utbyggd kollektivtrafik. Kollektivtrafikplatser bidrar till ett slags pulserande flöde av människor i samband med till exempel tåg och bussars ankomst och avgång. Att tillgängligheten med gång och cykel prioriteras och bättre integreras i den fysiska strukturen, som i det flerkärniga scenariot, bidrar också till att områden blir tryggare och mer levande. Avgörande är dock hur dessa placeras och integreras i befintlig bebyggelsestruktur, vilket inte går att avgöra i strukturalternativen. Däremot gör förtätning och komplettering av funktioner att fler målpunkter hamnar inom gång- och cykelavstånd. Det går inte heller att bedöma om förutsättningar för gång- och cykeltrafikanter görs säkrare och tryggare genom åtgärder så som att bygga bort trafikbarriärer och obehagliga passager eller att gång- och cykelbanor separeras från biltrafiken.

STRUKTURALTERNATIVEN OCH ETT FUNGERANDE VARDAGSLIV

Vardagslivet förenklas för flertalet om den grundläggande sociala och kommersiella service som behövs i vardagen finns inom rimligt gång- och cykelavstånd och om det genom kollektivtrafik går att nå studier, arbetsplatser och större kultur- och fritidsanläggningar.

I det flerkärniga scenariot skapas förutsättningar både för att ha nära till vardagens målpunkter och för att pendla med kollektivtrafik till studier och jobb i hela regionen. I de enkärniga och fåkärniga scenarierna skapas dessa förutsättningar främst i storstäderna respektive i högskole- och universitetsstäderna. Underlaget för service i de övriga orterna minskar, då flertalet bostäder och arbetsplatser tillkommer i de större städerna. I det fåkärniga scenariot har drivkraften dock varit att stärka orters koppling till sin närmaste kärna,



vilket kan innebära att avstånd till service trots allt inte behöver bli så långt och att kärnan stärks så att den kan få ett relativt stort utbud av service och kultur med mera.

I det utspridda scenariot kan tillkommande bebyggelse på landsbygden stärka befintliga byar och ge dessa ett mer stabilt kundunderlag som kan gynna både service och företagande på orten. På så sätt kan byarna hållas levande och en livskraftig landsbygd gynnas. Faran är dock att bebyggelsen är så pass utspridd och bilberoende att den inte stärker befintliga byar, utan inköp och service istället utförs i närmaste stad.

Förutsättningarna för landsbygdsbefolkningen att åka kollektivt till studier, arbete och fritidsintressen är låg i det utspridda scenariot, då kollektivtrafik i svaga stråk har prioriterats bort. Större satsningar på kollektivtrafik görs i de tre andra scenarierna, men i det enkärniga scenariot är trafiken koncentrerad runt storstadsområdet och svag i övriga delar av regionen. Intentioner att bygga i den redan byggda staden där avstånden är korta och där kommunikationerna är väl utvecklade, ger bättre förutsättningar för en jämställd fördelning av vardagsarbetet. Regionförstoringen kan dock samtidigt innebära långa resor och paradoxalt nog en ojämn fördelning av hemarbetet.

STRUKTURALTERNATIVEN OCH EN GOD HÄLSA

En ökad mängd människor i en stad eller tätort innebär mer biltrafik och mer transporter och i funktionsintegrerade miljöer kan störningar mellan till exempel boende och verksamhet uppstå. Det funktionsintegrerade och kollektivtrafikhäna bostadsbyggandet, som vi kan se i större eller mindre omfattning i samtliga scenarier förutom det utspridda scenariot, ställer speciella krav på planering och utformning så att alla funktioner kan samsas samtidigt som gränsvärden för buller och partiklar inte överskrids. Om antalet personer som störs av buller ökar och förtätningen leder till höjda halter av luftföroreningar blir konsekvenserna för människors hälsa negativ.

Förtätning och funktionsintegration kan dock ge bra förutsättningar för fysisk aktivitet, hälsa och välbefinnande. Om det skapas trivsamma miljöer som är promenad- och cykelvänliga, om det blir lättare att nå fritids- och idrottsanläggningar och ett varierat kulturutbud, får individen möjlighet till rekreation och stimulans. Regionala cykelnät kan vara viktiga i ett hälsoperspektiv så att det ges möjlighet att cykla till jobbet och fritidssysselsättningar m.m. En god samverkan mellan kommuner underlättar för ett kommunö-

vergripande cykelnät. God samverkan mellan kommuner främjas i det flerkärniga scenariot, men även till viss del mellan några kommuner i de fåkärniga och enkärniga scenarierna.

Närhet till grönstruktur och stränder är viktiga livskvalitetsfaktorer. Ibland tillåts dock grön- och strandområden att exploateras då efterfrågan på naturskönt och strandnära boende är stor. I det utspridda scenariot är bebyggelsen gles och breder ut sig på både jordbruksmark och grönstruktur. Detta innebär att vissa människor förvisso har fått ett naturskönt boende och eventuellt god tillgänglighet till grön- och vattenområden, men samtidigt minskar mängden grönstruktur och tillgängligheten för flertalet. I de flerkärniga och fåkärniga scenarierna för 2030 är den grönstruktur som fanns 2010 i princip sig lik. I en utbyggnad med en hög exploateringsgrad/täthet kan det dock vara en utmaning att säkra tillgången till grönstruktur och parker. När befintliga stadsdelar ska kompletteras med ny bebyggelse kan andelen grönyta per person minska, både genom att naturmark och impediment som används för exempelvis lek och hundpromenader tas i anspråk och genom att det är ett större antal personer som ska dela på befintlig grönstruktur. Detta kan bli fallet i de utpekade tätortsdelarna i både de flerkärniga, enkärniga och fåkärniga scenarierna. Till viss del kan den grönyta som eventuellt försvinner ersättas med parker och ibland kan det också innebära att kvaliteten och användbarheten ökar genom att dessa ställs i ordning.







Samlad bedömning

I de fyra föregående kapitlen har analysen utgått från respektive scenarios egenskaper och förutsättningar att generera de effekter, och tillgodose de krav, som regionen söker inom områdena tillväxt, transporter och tillgänglighet, klimatpåverkan och social hållbarhet. Beskrivningarna har tagit sin utgångspunkt i till exempel tillväxtens drivkrafter och hur dessa påverkas och stöds av den rumsliga strukturen. På samma sätt har den rumsliga strukturens påverkan och förutsättningar för transportsystem, klimatpåverkan och social integration beskrivits. Inom varje område har en matris ställts upp för att på ett enkelt sätt beskriva de olika scenariernas egenskaper som är relevanta för ämnesområdet. Matriserna är varken vetenskapliga eller exakta. Deras syfte är att skapa en enkel och lättillgänglig överblick över de olika strukturernas styrkor och svagheter i förhållande till varandra.

Om de föregående kapitlen fokuserat på scenariernas egenskaper per tematiskt område, görs i följande avsnitt snarare en samlad bedömning där utgångspunkten istället är det rumsliga scenariots sammanvägda egenskaper. I nedanstående tabell har de tidigare matriserna summerats. Tabellen kan läsas både horisontellt och vertikalt. Horisontellt ger den en indikation på de olika strukturernas förutsättningar per område. Vertikalt ger tabellen en indikation på en strukturs samlade egenskaper.

Förutsättning för...	Spridd	Enkärnig	Fåkärnig	Flerkärnig
Tillväxt	24	44	49	47
Transportsystem	20	36	43	46
Klimatpåverkan	3	9	7	8
Social integration	27	37	43	54

Även om det inte finns några skarpa gränsdragningar mellan två scenarier är det – ur ett planeringsperspektiv – viktigt med en målbild. Avsnittet nedan är tänkt att ge en övergripande summerande bild av scenariernas samlade egenskaper.

En spridd ortstruktur

En spridd ortstruktur sätter få begränsningar för människors individuella val och är på så vis en ”ickestruktur”. Däremot är det sannolikt inte den typ av struktur som uppstår om ingen planering görs. Skälet är att strukturen är transportintensiv, och så länge kostnader är associerade med resor och transporter kommer komparativa fördelar fortfarande att finnas i tätare miljöer. En av nackdelarna är att det blir komplicerat och dyrt att förse medborgarna med samhällsservice. Vidare gynnar inte en spridd struktur specialisering och tillväxt och individers löner sjunker. I en spridd ortstruktur ges även få förutsättningar till ett varierat bostadsutbud gällande bostadstyp, storlek och upplåtelseform, vilket kan öka segregationen. En mycket problematisk brist med en spridd ortstruktur är att det är svårt att ”backa” utvecklingen. Bland fördelarna finns minskad trängsel i regionen som helhet och förutsättningar för en levande landsbygd.

En enkärnig ortstruktur

Fullständigt fria marknadskrafter skulle sannolikt resultera i en enkärnig struktur, vilket den globala urbaniseringstrenden egentligen är ett bevis för. Däremot betyder inte detta att en enkärnig struktur är väl fungerande eller marknadsoptimerad. Strukturen har emellertid förutsättningar att – med ett begränsat befolkningsunderlag – skapa en kärna med urbana storstadskvaliteter av internationell dignitet.

Till strukturens svagheter hör att den stora efterfrågan i centrum relativt snabbt skulle skapa mycket trängsel och höga priser och därmed ”trycka ut” en rad verksamheter och människor som vare sig kan eller vill betala för en sådan lokalisering. Den regionala balansen blir också svår att upprätthålla med ett starkt koncentrerat utbud av varor och tjänster. Detta skulle kunna innebära att Skånes mer perifera tätorter försvagas vad gäller befolkning och sysselsättning, vilket påverkar möjligheterna att utveckla orterna med bostäder, service, kultur med mera.

En få- och flerkärnig ortstruktur

De få- och flerkärniga strukturerna är i denna beskrivning sammanslagna, främst för att dess effekter och egenskaper är likartade. Denna typ av struktur erbjuder många alternativ för både verksamheter och människor och har goda förutsättningar att skapa attraktivitet. Kärnornas kompletterande egenskaper är en viktig faktor, liksom möjligheterna att på ett fåtal platser skapa förutsättningar för storstadsmiljöer och därmed hög specialisering. Strukturernas attraktivitet ger goda förutsättningar för den befolkningsutveckling som krävs för att fylla dem. Samtidigt ställer strukturen höga krav på att den inomregionala tillgängligheten måste fungera och likaså krav på stadsmiljöutformning så att attraktiva stadsmiljöer kan skapas samtidigt som gränsvärden för buller och partiklar inte får överskridas. Den offentliga servicen kan bedrivas effektivt och koncentrerat och den funktionella rollfördelningen ger förutsättningar för uthållig efterfrågan. Vardagslivet förenklas för flertalet om den grundläggande sociala och kommersiella servicen som behövs i vardagen finns inom rimliga gång- och cykelavstånd.

Foto och illustrationer:

Utvik: Illustrationer Dockside Reklambyrå AB och Åsa Bjerndell och Martin Sundberg, White Arkitekter **Sid 6:** iStockphoto
Sid 12: Illustration Dockside Reklambyrå AB **Sid 14:** skane.com © Helena Bergqvist **Sid 25:** Hövding och iStockphoto
Sid 26: Strukturbild för Skåne **Sid 28:** skane.com © Lasse Davidsson **Sid 29:** Åsa Bjerndell och Martin Sundberg, White Arkitekter
Sid 39: Strukturbild för Skåne **Sid 40:** iStockphoto **Sid 44:** skane.com © Precious People **Sid 52:** Strukturbild för Skåne
Sid 55: Thomas Althin och Strukturbild för Skåne **Övriga illustrationer:** WSP och Strukturbild för Skåne



