

## Stationstillgängligt byggande

I Skånes regionala utvecklingsstrategi, *Det Öppna Skåne 2030*, fastställs att regionen ska dra nytta av sin flerkärniga ortstruktur, bland annat genom att säkerställa bostäder med goda pendlingsmöjligheter. Samtidigt bör bostadsbyggandet ske så effektivt som möjligt vad gäller mark- och resursanvändning, vilket innebär att så långt det går utnyttja befintlig infrastruktur. Resurseffektivt bostadsbyggande för pendling innebär då att i möjligaste mån bygga där det redan finns pendlingsmöjligheter. Tillgången till tågstation ger särskilt stora öknings i möjligheterna att pendla i ett stort omland<sup>1</sup>. Denna studie undersöker hur stationstillgängligt Skånes bostadsbyggande varit under perioden 2010 – 2014.

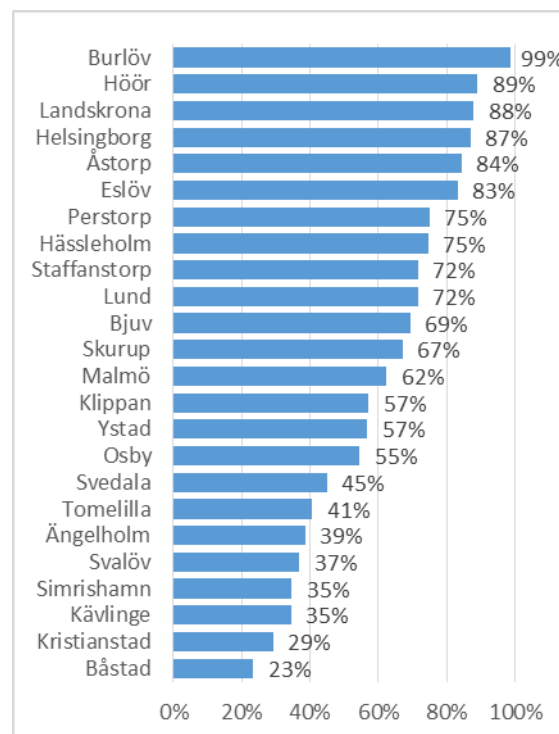
### Stationstillgängligt läge

Mellan 2010 och 2014 byggdes ungefär 18 000 nya bostäder i Skåne. 24 av Skånes kommuner fick eller hade sedan tidigare en tågstation med kollektivtrafik under perioden. Ungefär 15 500 av de nya bostäderna byggdes i dessa 24 kommuner. Denna studie hänvisar till de områden som har god tillgänglighet till tågstationer som *stationstillgängliga* (se faktaruta på sista sidan för hela definitionen). Bostäder som byggts i dessa områden har alltså byggts i *stationstillgängligt läge*.

### Hur mycket har byggts stationstillgängligt?



Totalt sett byggdes strax över hälften, 56 %, av alla nya bostäder i Skåne i stationstillgängligt läge under perioden 2010 - 2014. Figur 1 visar hur stor andel av de nybyggda bostäderna i kommuner med tågstation som byggts stationstillgängligt. Ungefär 65 % av bostäderna som byggdes i en kommun med tågstation under perioden byggdes i stationstillgängligt läge. Variationen är dock stor kommunerna emellan.

Figur 1: Andel nybyggda bostäder 2010 – 2014 i stationstillgängligt läge per stationskommun

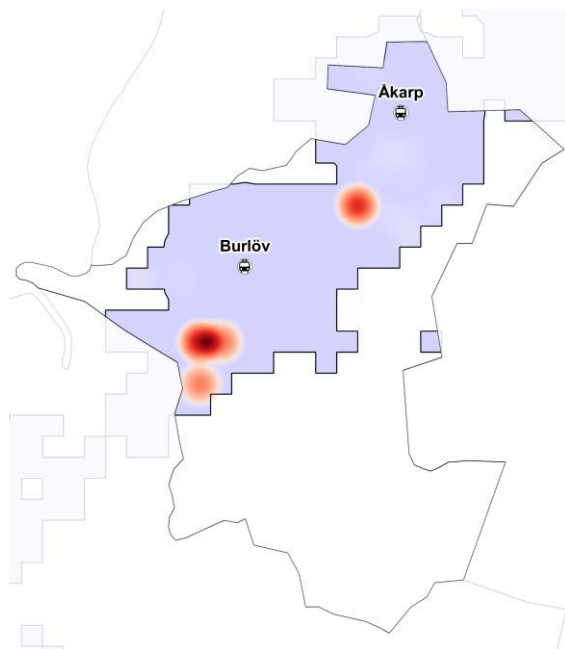


Burlöv är den kommun där störst andel, 99 %, av kommunens nya bostäder byggdes stationstillgängligt. Detta är inte förvånande eftersom Burlöv är Skånes till ytan minsta kommun. Samtidigt har kommunen stationer i både Åkarp och Arlov. En ytmässigt liten kommun med flera stationslägen och stadsbusstrafik har naturligt bättre förutsättningar för att bygga stationstillgängligt.

Figur 2: Teckenförklaring för kartbilderna

-  Område inom 1 km och/eller 15 min kollektivtrafikresa från tågstation
-  Koncentration av bostäder byggda mellan 2010 - 2014

Figur 3: Stationstillgänglighet och bostadsbyggande i Burlöv

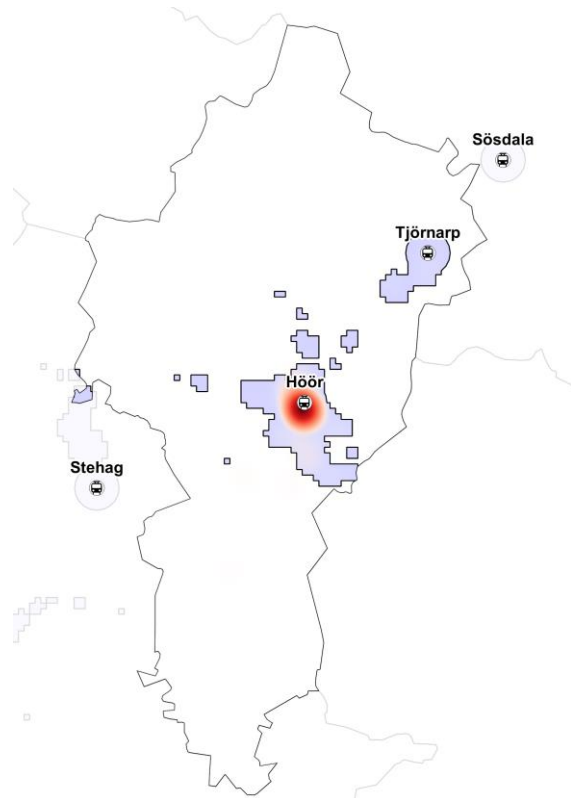


Burlöv följs av Höör med 89 % av bostäderna i stationstillgängligt läge. En stor del av Höörs nya bostäder byggdes under perioden nära Höörs station. Samtidigt går en stor del av landsbygdsinflyttningen i Höör till fritidshus som omvandlas till permanentboende<sup>ii</sup>. Det kan göra att nybyggnationen sker stationstillgängligt samtidigt som inflyttningen kan vara av mer varierad karaktär. Det vill säga att nettoinflyttning sker i både nya och befintliga hus, medan nybyggnationen kan ske stationstillgängligt.

**56 %**

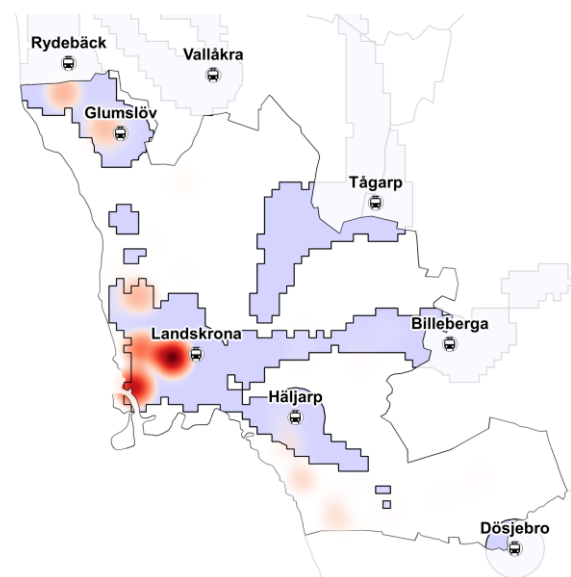
...av bostäderna byggda i Skåne mellan 2010 och 2014 byggdes i stationstillgängligt läge.

Figur 4: Stationstillgänglighet och bostadsbyggande i Höör

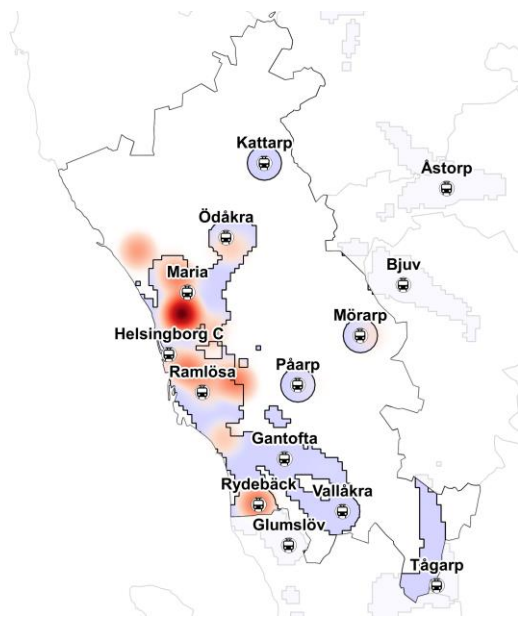


Höör följs av Landskrona och Helsingborg, med 88 % respektive 87 % av bostäderna i stationstillgängligt läge under perioden. Båda har många tågstationer, samt stationer nära gränsen i grannkommunerna. Detta kombinerat med god busstillgänglighet gör att en stor del av kommunytorna ligger stationstillgängligt.

Figur 5: Stationstillgänglighet och bostadsbyggande i Landskrona

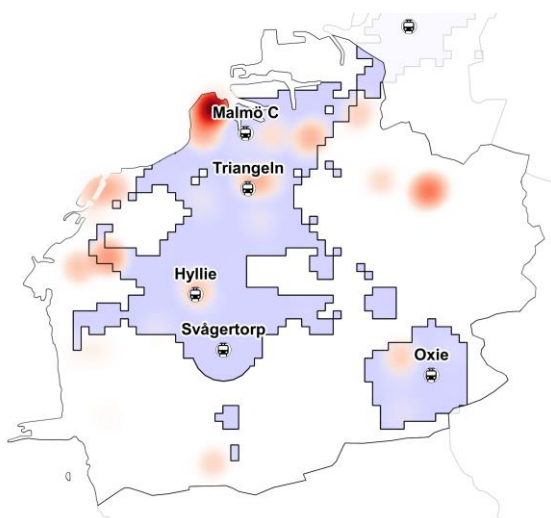


Figur 6: Stationstillgänglighet och bostadsbyggande i Helsingborg



Skånes befolkningsmässigt största kommun, Malmö, finns i mitten av listan med 62 %. Malmö har redan en hög exploateringsgrad i de centrala delarna. Särskilt området runt Triangeln är redan tätt bebyggt eller upptas av parker som till exempel Pildammsparken. Många bostäder har dock tillkommit stationstillgängligt i Västra Hamnen och Hyllie. Dessa balanseras dock mot nya bostäder längre från tågstation, till exempel i Limhamn och Tygelsjö.

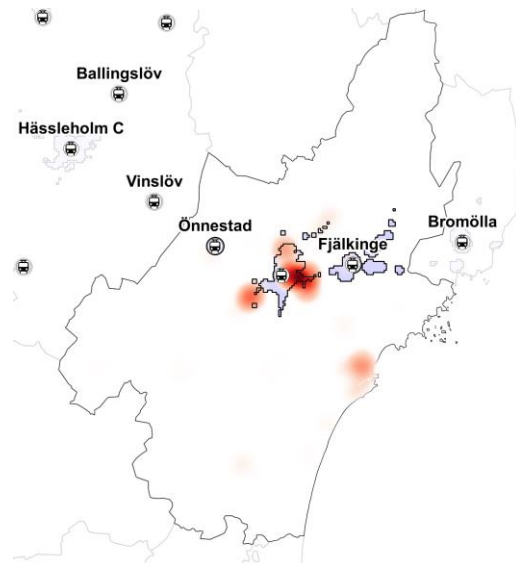
Figur 7: Stationstillgänglighet och bostadsbyggande i Malmö



Nybyggnationen i Kristianstad har främst skett i de mindre orterna runt Kristianstad tätort

samt Åhus, vilket har gett den lägre siffran 29 % under perioden.

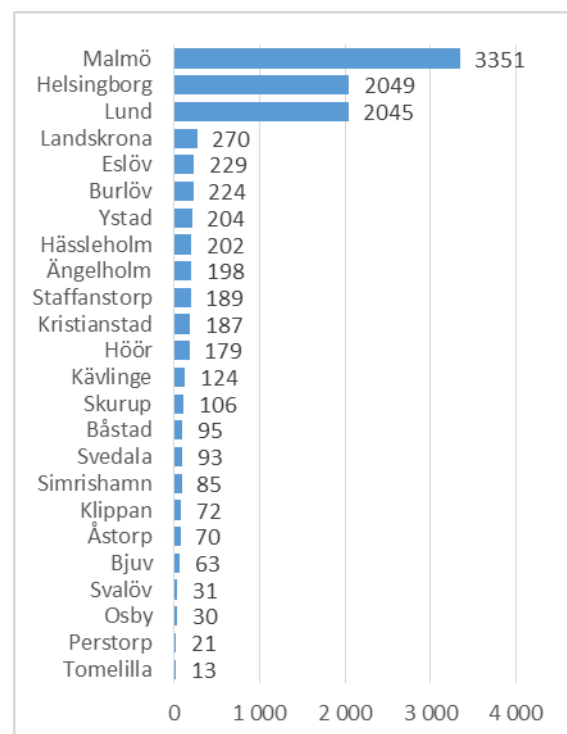
Figur 8: Stationstillgänglighet och bostadsbyggande i Kristianstad



## Absoluta tal

Många mindre kommuner har byggt andelsmässigt stationstillgängligt, men merparten av regionens stationstillgängliga bostäder i reella tal har fortfarande tillkommit i Malmö, Helsingborg och Lund.

Figur 9: Antal nybyggda bostäder 2010 – 2014 i stationstillgängligt läge per stationskommun

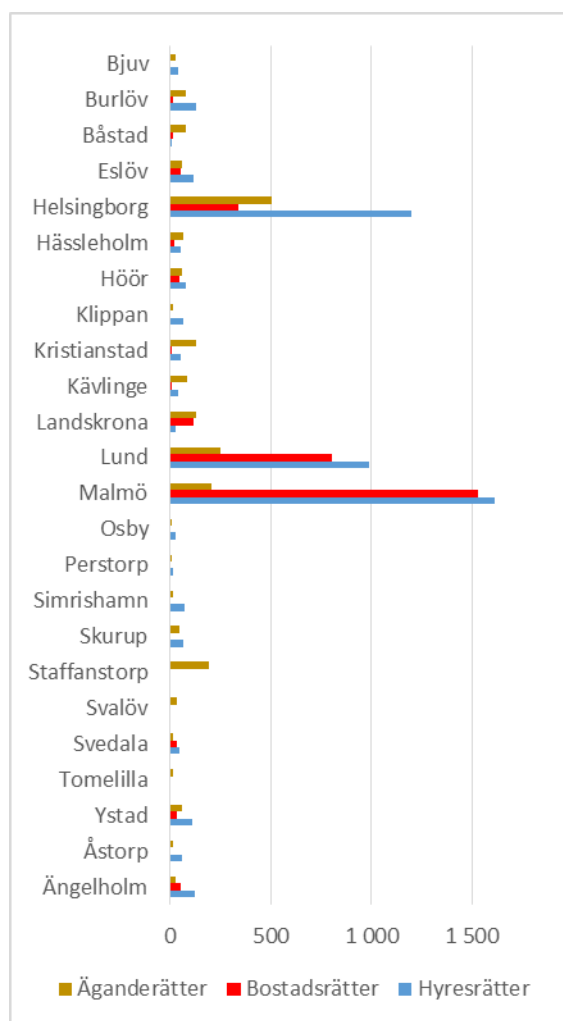


## Upplåtelseformer

Ungefär hälften av bostäderna som byggts i stationstillgängligt läge var hyresrätter. I tillväxtmotorerna Malmö, Lund och Helsingborg dominerar just hyresrätter som upplåtelseform. Ungefär 1600, en tredjedel, av de stationstillgängliga hyresrätterna i Skåne under perioden, byggdes i Malmö.

Tillsammans byggde Malmö, Lund och Helsingborg ungefär 3800 hyresrätter i stationstillgängligt läge. Det utgör tre fjärdedelar av alla stationstillgängliga hyresrätter som byggdes i Skåne under perioden. I en handfull kommuner, som till exempel Staffanstorp och Kävlinge, dominerar äganderätt som upplåtelseform i stationstillgängligt läge, då oftast i småhus.

Figur 9: Antal nybyggda bostäder 2010 – 2014 i stationstillgängligt läge per stationskommun



## Slutsatser

Strax över hälften av alla bostäder som byggdes i Skåne 2010 – 2014 byggdes i ett stationstillgängligt läge, detta trots att en fjärdedel av Skånes kommuner saknade tågstation med kollektivtrafik under perioden. Detta är en positiv utveckling med hänsyn till den regionala utvecklingsstrategin, även om utfallet varierar mycket mellan kommunerna. Med det sagt är det samtidigt värt att upprepa att majoriteten av regionens bostäder, både i och utanför stationstillgängligt läge, byggdes i de tre tillväxtmotorerna Malmö, Lund och Helsingborg.

I slutändan är denna studie bara ett av många möjliga sätt att ta sig an frågan om bostadsbyggande och kollektivtrafikpendling. Skåne har till exempel flera regionbusstråk som inte fångas i denna analys. Studien tar inte heller hänsyn till tätheten på bebyggelsen, en viktig faktor för långsiktigt tillgängligt byggande. Frågor som kommande järnvägsinvesteringar, klimatanpassning av transporter och bostadsbrist gör det önskvärt att nyansera och vidareutveckla denna typ av analys även i framtiden.

<sup>i</sup> Stationsnära läge - Länsstyrelsen i Skåne / Skånetrafiken / Region Skåne / Trafikverket 2010

<sup>ii</sup> Bostadsförsörjningsprogram för Höörs kommun – Höörs kommun 2015

### Data & metod

Stationstillgängligt läge definieras här som en kombination av 1 km fågelavstånd till tågstation, och 15 minuters kollektivtrafikresa till tågstation. En km fågelavstånd fångar gång och cykeltillgänglighet schablonmässigt. 15 min kollektivtrafikresa till stationen lämnar 45 min kvar till resten av resan inklusive tåg, för en timmes total pendlingstid. 30-45 min tågresor i Skånes järnvägsnät täcker relativt långa avstånd.

Bostadsstatistiken kommer ifrån Statistiska Centralbyrån (SCB) 2015, och har bearbetats och analyserats av Region Skåne. Antalet nybyggda bostäder innehåller under perioden färdigställda småhus och lägenheter i nybyggda hus. Alltså finns inte bostäder med som skapats till följd av ombyggnader (till exempel omvandling av vindutrymmen till bostäder eller liknande). Bostadsstatistiken bygger även på att nybyggnation rapporterats in av kommunerna, och där finns utrymme för registerfel. Siffrorna ska därför ses som ungefärliga.

Tillgängligheten till tågstation är beräknad med hjälp av Region Skånes tillgänglighetsmodell med tidtabell för 2015, med stationslägen för samma år.

Övrig kartdata är © Lantmäteriet 2016 inom ramen för Geodatasamverkan.