



Smart stad

– smart samhällsplanering för att nå Sveriges miljömål

Oktober 2016

Rapportförfattare:

Olshov, Anders



Innehåll:

Sammanfattning **2**. Introduktion: 700 000 fler bostäder och 70 procent färre utsläpp **3**. Mycket pekar åt fel håll om utsläppsmålet skall nås **5**. Skånes utveckling: Stora problem med "sprawl" **10**. Smart samhällsplanering för hållbart Skåne **14**. Policyrekommendationer **21**.

Sammanfattning

Sex av sju partier i den nationella Miljömålsberedningen bedömer att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter behöver vara minst 70 procent lägre 2030 jämfört med 2010 för att Sverige skall ha nettonollutsläpp senast 2045. Medan utsläppen har minskat på andra områden skedde ingen minskning alls för inrikes transporter 2015. Det är nödvändigt med insatser inom området då inrikes transporter är den enskilt största sektorn med över 30 procent av Sveriges utsläpp av växthusgaser.

Den föreslagna utsläppsminskningen inom inrikes transporter står i konflikt med den rådande stadsutvecklingen som på grund av sitt starka fokus på tillväxt leder till omfattande ”sprawl”, tätortsutglesning som suddar ut gränserna mellan stad och land: en större befolkning, fler villaområden, mer externhandel, mer infrastruktur, en större bilpark och mer arbetspendling längre sträckor över kommungränserna. Det har bidragit till att kraftigt öka privatbilismen. Utan en radikal kursomläggning kan de framtida utsläppen förväntas stiga ytterligare.

Sverige är ett av de mera utglesade länderna i Europa och svenska städer är dåliga på att följa principerna för TOD (Transit Oriented Development). Om vi fortsätter som förut uppnås inte Miljömålsberedningens mål. Vi är fortfarande inne i en ohållbar utveckling.

För att göra våra tätorter mer barn-, gång och cykelvänliga, ge fler möjlighet att bo i produktiva områden där jobben finns, minska riskerna för en farlig klimatförändring, hejda trängseln på vägarna och i städerna, öka den samhällsekonomiska avkastningen i kollektivtrafiken och minska pendlingen och restiderna föreslår denna rapport en ny, smart samhällsplanering som stoppar utglesningen och minskar bilanvändningen.

I vår samhällsbyggnadsvision för hållbar utveckling byggs städer och samhällen så att fler individer får råd att bo och verka i en zon med närhet till arbete och livets mest nödvändiga. Befintlig mark och infrastruktur utnyttjas maximalt och tätorterna växer inåt, förtätas med fler invånare, fastigheter och grön växtlighet. Stationsnära lägen planeras med tät, funktionsblandad bebyggelse för fotgängare och cyklister samt kollektivtrafik för att underlätta en hållbar regional arbetspendling. Behovet av att äga en bil elimineras. Visionen innebär omsatt i praktisk politik slutet på tätortsutglesningen och ett successivt mer hållbart, produktivt samhälle där människans enastående förmåga till gemensam kunskapsproduktion tas tillvara.

1. Introduktion: 700 000 fler bostäder och 70 procent färre utsläpp

Sveriges befolkning växer kraftigt, så kraftigt att SCB prognostiserar invånarantalet till 12,55 miljoner 2050. Ett av de övergripande målen i svensk politik är att bygga 700 000 nya bostäder till 2025. Det är en utmaning finansiellt och kapacitetsmässigt. Försöken att nå en bred politisk uppgörelse om hur det skall gå till har misslyckats, men det kommer under alla omständigheter att byggas mer än det har gjorts på länge. Hur vi bygger kommer att få stora effekter på samhället i övrigt: socialt, hur vi rör oss, hur vi mår, för arbetsmarknaden och för miljön.

Den 1 juli 2010 tillsatte regeringen Miljömålsberedningen såsom en parlamentarisk beredning vars uppgift är att lämna förslag på hur Sveriges miljökvalitetsmål och generationsmål kan nås. Den leds av Anders Wijkman och är sammansatt av ledamöter från sju av riksdagspartierna, samt sakkunniga och experter utsedda av regeringen.

I sitt slutbetänkande ”En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige” (SOU 2016:47) den 22 juni 2016 har en stor riksdagsmajoritet bestående av Socialdemokraterna, Miljöpartiet, Centern, Liberalerna, Kristdemokraterna och Moderaterna ställt sig bakom att minska koldioxidutsläppen från inrikes transporter med minst 70 procent 2030 jämfört med 2010 års nivå. Beredningen menar att en sådan utsläppsminskning är möjlig med rätt utformade styrmedel och en snabb teknisk utveckling, men påpekar att det även krävs åtgärder inom samhällsplaneringen för att sänka utsläppen långsiktigt. Den föreslår att gång- cykel och kollektivtrafik görs till normgivande i planeringen i större tätorter samt att resor med buss och tåg underlättas vid planering av infrastruktur mellan tätorterna. Fossildrivna fordon i städerna skall i praktiken vara helt borta 2030, ett mål den före detta regeringen lanserade redan 2009.

Parallellt har regeringen under 2016 inrättat Miljömålsrådet under ledning av Maria Wetterstrand för att stärka de berörda myndigheternas roll i genomförandet av miljöpolitiken. Rådets ledamöter är generaldirektörerna för sexton nationella myndigheter och en landshövding som representerar länsstyrelserna. Miljömålsrådet har valt ut 44 samverkansåtgärder inom åtta temaområden där hållbara transporter prioriteras 2016. Såväl drivmedlen som mängden transporter står i fokus. Regeringen har även startat initiativet Fossilfritt Sverige med Naturskyddsföreningens avgående generalsekreterare Svante Axelsson som nationell samordnare. Det råder ingen tvekan om att Sverige vill bli ett världens första fossilfria välfärdsländer.

Samtidigt är Sverige ett av Europas mest utglesade länder. Svenska städer är dåliga på att följa principerna för TOD (Transit Oriented Development), där täta, funktionsblandade strukturer byggs upp i de stationsnära lägena. Internationella exempel visar att kostnaderna i exploaterings- och underhållsskedet gällande VA- och gatuunderhåll och infrastrukturen är väsentligt dyrare med utglesning jämfört med samlad bebyggelse. Fordonstransporterna blir mer omfattande. Det är som professor Edward Glaeser vid Harvard University skriver i boken Stadens triumf: ”För planeringen skulle det vara mycket bättre om den urbaniserade befolkningen bodde i förtätade städer uppbyggda kring hissen, i stället för i utglesade förstäder uppbyggda kring bilen.”

Byggandet av 700 000 nya bostäder påverkar möjligheterna att nå målet om minst 70 procent lägre koldioxidutsläpp 2030, då det avspeglar cirka 1,4 miljoner fler invånare som konsumenter och i rörelse. Om de sex partierna som ställt sig bakom Miljömålsberedningens slutbetänkande menar allvar med miljömålen kräver det en smartare samhällsplanering nu för hur och var bostäderna byggs.

Utsläppsmålet kan nämligen inte enbart uppnås genom ny teknologi eller höjda koldioxidskatter. Konjunkturinstitutet var i sin rapport ”Miljö, ekonomi, politik 2013” kritisk till regeringens vision om en

fossiloberoende fordonsflotta till 2030 och varnade för kraftigt höjda koldioxidskatter: ”Visionen medför betydande samhällsekonomiska kostnader och kommer bli mycket svår att nå även vid en snabb teknikutveckling och kraftigt höjda koldioxidskatter.” Konjunkturinstitutet ställde sig också frågande till hur Sverige på egen hand ska bidra till teknikgenombrott inom fordonsforskning och komponent- och fordonstillverkning. Det finns stora frågetecken kring om, hur och när energiproduktionen kan bli fossilfri och fordonens utsläpp av växthusgaser.

Förhoppningarna på biodrivmedel, elbilar, bilpooler och delningsekonomin är stora, men ting tar tid och om de olika politiska målen skall uppnås behövs realism och konkreta, modiga förslag för att stoppa utglesningen av samhället och begränsa biltrafiken. I kapitel 2 pekar vi på en rad försvårande omständigheter som gör att målet minst 70 procent mindre koldioxidutsläpp från inrikes transporter 2030 ser ut som ett önsketänkande, i synnerhet som de 700 000 nya bostäderna bara är början och befolkningen fortsätter växa bortom 2025. I kapitel 3 analyseras en av Sveriges nyckelregioner, Skåne, med stor befolkningsökning, stor arbetspendling, stort bilberoende och omfattande tätortsutglesning, en analys som stärker bilden av att Sverige får svårt att nå utsläppsmålet. I kapitel 4 diskuteras åtgärder för en smartare samhällsplanering i Skåne, där det unika pärlbandet av järnvägsstationer längs västkusten och Malmös omfattande arbetspendling norr- och söderifrån lyfts fram som centrala faktorer att planera utifrån om fler skall välja att resa kollektivt framför i bil. De tre stora pendlingsstäderna Malmö, Lund och Helsingborg diskuteras särskilt. Rapporten avslutas med policyrekommendationer för Sverige och Skåne.

Rapporten avgränsas till att analysera trafikens personsida. Den behandlar således inte lastbilstransporterna och godstrafikens utsläpp eller konsumtionen av animaliska produkter och nötkreaturens metangaser, vilka förtjänar sina egna analyser. Den behandlar inte heller det väl så viktiga området energitillförsel (el- och värmeproduktion), vilket Energikommissionen arbetar med. Författaren vill tacka Fredrik N G Andersson, docent i nationalekonomi vid Lunds universitet, och Katarina Nylund, professor i stadsbyggnad vid Malmö Högskola, för värdefulla kommentarer, samt deltagarna på Intelligence Watch expertrådsmöte den 29 augusti 2016 då ytterligare värdefulla kommentarer gavs.

2. Mycket pekar åt fel håll om utsläppsmålet skall nås

2.1 Fordonsflottan växer kontinuerligt

I fjol såldes 345 108 personbilar i Sverige, vilket är nytt rekord. Tron att bilpoolerna, Uber och självkörande bilar skall medföra en ny paradigm med minskat bilägande riskerar att vara ett önsketänkande. Olika former av taxisystem finns redan idag och används flitigt, men när inkomsterna stiger och arbetsplatser och handel sprids väljer fler att skaffa en ägd bil. För hela Sverige har antalet privatägda personbilar per tusen invånare ökat med 2,5 procent mellan 2002 och 2015. Adderas de juridiska personerna och taxi stiger ökningen till 5,1 procent.

Antalet personbilar per tusen invånare har visserligen minskat i storstäderna Stockholm, Göteborg och Malmö sedan 2002 – där behovet av bil är mindre och parkeringskostnaderna större än i övriga landet. Det finns en tendens i storstäderna att färre äger bil privat, medan juridiska personer och taxi ökar. Samtidigt måste siffrorna tolkas med försiktighet. Befolkningen har ökat kraftigt på grund av betalningssvag immigration. Med en tidseftersläpning stiger immigranternas inkomster och köper fler bil, vilken ofta är en större statussymbol för dem än för inrikes födda. Ett nytt storstadsmönster kan möjligen vara på väg att uppstå, men det definitiva svaret dröjer ytterligare ett antal år och avhänger även om det mer bilberoende omlandet medräknas. För hela Västra Götaland och Skåne ökar antalet privatägda bilar per capita, med 3,3 respektive 1,1 procent och med 4,1 respektive 4,4 procent om alla ägandeformer beaktas.

Statistiken visar också att det totala antalet personbilar i Sverige har ökat med 15,5 procent sedan 2002, från 4,04 till 4,67 miljoner. Stockholms stad har ökat mer än genomsnittet, 21,5 procent, och Stockholms län 20,8 procent. Malmö stad kommer inte långt efter med en ökning på 19,8 procent och i Skåne är fordonen 18,8 procent fler. Regioner med kraftig befolkningsökning har generellt kraftigt ökad nybilsförsäljning och en större bilpark. Västra Götalands län avviker från de övriga storstadsregionerna med en måttlig uppgång på 13,7 procent där Göteborg med en ökning med 9,9 procent drar ned ökningstakten. Det är dock fortfarande tal om en markant uppgång sedan 2002.

Ökningen speglar det faktum att Sveriges befolkning slår nya rekord och att fler har råd att köra bil. Antalet körkortsinnehavare har enligt Transportstyrelsen ökat från 4,29 miljoner 1980 till 6,38 miljoner 2015, även det nytt rekord. I synnerhet i åldersgruppen över 65 år ökar antalet innehavare, från 448 000 år 1980 till 1,66 miljoner 2015. För gruppen över 65 år hade andelen med körkort för personbil ökat från drygt 30 procent 1980 till över 80 procent år 2011, enligt Trafikverket. Sedan dess har nästan ytterligare 200 000 personer äldre än 65 år körkort. Sedan 1970 har persontransporterna med bil ökat med 70 procent, enligt Trafikverket.

Normen är fortfarande att ha bil. Fler har råd med det. Ekonomin och sysselsättningen är beroende av att vi tillverkar och konsumerar. Befolkningen ökar. Fler kör i äldre åldrar. Affärer och service flyttar ut från centrum. Den nya teknologi som alla väntar på som skulle kunna göra bilarnas bränslen fossilfria dröjer. Delningsekonomin har funnits länge genom olika former av taxisystem, utan att påverka trenderna. Vi är fortfarande inne i en ohållbar utveckling.

	2002	2015	Förändring, %
Sverige	452	475	+5,1
Skåne län	452	472	+4,4
Västra Götalands län	441	459	+4,1
Stockholms län	399	398	-0,3
Stockholms stad	369	368	-0,3
Malmö stad	364	359	-1,4
Göteborgs stad	351	335	-4,6

Tabell 1. Totala antalet personbilar per 1000 invånare. Källa: Trafikanalys, SCB. Fotnot: Statistiken avser bilar ägda av såväl fysiska som juridiska personer.

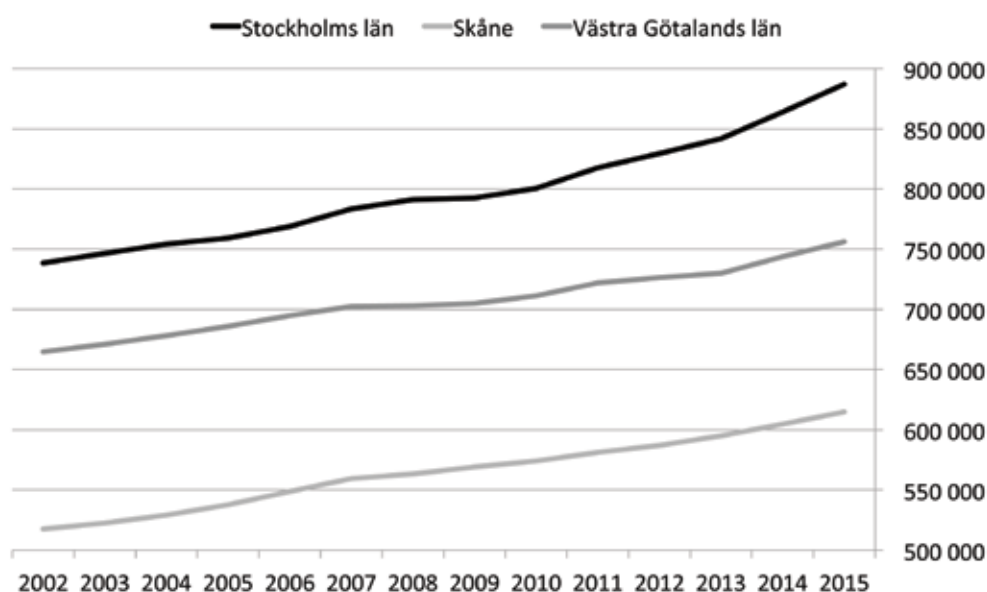


Diagram 1. Totalt antal personbilar per län 2002-2015. Källa: SCB.

2.2 Långt kvar till "miljövänliga fordon" och förnybar elproduktion

Förhoppningarna om att fordonen skall bli fossilfria har ännu så länge kommit på skam. I USA såldes endast 72000 elbilar av 17,4 miljoner sålda bilar totalt i fjol och i Sverige består 93 procent av nybilsförsäljningen sedan januari 2015 av diesel- och bensindrivna bilar. Ett skäl är att alternativen el-, hybrid-, etanol- och gasbilar är dyra och alla har vissa nackdelar. Men även om de sålde bättre skulle problemen kvarstå för lång tid framöver då framställningen av bilarna och drivmedlen till dessa fortfarande är förenade med stora utsläpp, varför beteckningen "miljöbilar" inte är korrekt. Först när produktionen av el har ställts om från fossila bränslen som kol och naturgas till hållbara alternativ som sol, vind och vatten kan el- och vätgasbilarna, generöst uttryckt, betraktas som miljöbilar.

Forskning och utveckling för att framställa mindre miljöskadliga bilar har pågått under lång tid. Redan 1966 visade GM upp Electrovan med vätgasdriven bränslecellsdrivlina och på 1990-talet presenterade Mazda och Mercedes vätgasdrivna bränslecells-konceptbilar. Toyota FCHV kom 2002 och 2014 lanserade Toyota den vätgasdrivna bränslecells-bilen Mirai. Hyundai har lanserat ix35 FCEV. På elbilssidan har Tesla lett utvecklingen. Fler märken deltar nu i konkurrensen med modeller som erbjuder körning med längre räckvidd. Ingen av de två huvudteknikerna vätgasdriven bränslecell eller elbil med laddningsbart batteri är

ännu tillräckligt effektiv, men fler biltillverkare deltar i kapplöpningen om ett genombrott. Samtidigt stiger intresset för självkörande bilar, men det är oklart när och hur dessa realiserar. T.ex. måste en rad säkerhetsproblem, som att de eller trafikljusen kan hackas, lösas och de juridiska frågorna få svar.

Biltillverkarnas svårigheter illustreras av att Volkswagen inkl. Porsche, Audi, Skoda och Seat inte lyckades framställa bilar med tillräckligt låga utsläpp för att komma i åtnjutande av ländernas skattesubventioner för miljöbilar och då valde att manipulera mjukvaran i sina dieselmotorer för att visa lägre utsläpp av kväveoxid, något som avslöjades av USA:s miljöskyddsmyndighet EPA den 18 september 2015. Uppgifter från tyska Der Spiegel (Dieselgate in Europe: How Officials Ignored Years of Emissions Evidence, 19 augusti 2016) visar att EU-kommissionen, dess förre industrikommissionär Antonio Tajani och medlemsländerna kände till att biltillverkarens hälsofarliga utsläpp från dieslbilar överskred legala nivåer, sannolikt redan 2007 och åtminstone från 2010, fem år före skandalen briserade, men inte larmade allmänheten. Transportstyrelsen i Sverige skall, enligt SVD, ha fått vetskap om misstänkta manipulationer av avgastester våren 2012 och EU skall ha skrivit ett brev till medlemsstaterna sommaren 2012, däribland till Sverige och statsrådet Annie Lööf (C), med förslag på granskning av bilindustrins utsläppstester. Informationen hemlighölls av samtliga inblandade parter och ingen agerade för att stävja fusk. Senare höjde EU-kommissionen istället de tillåtna gränsvärdena för bilarnas kväveoxidutsläpp 2020-23 med femtio procent med motiveringen att bilarna ändå släpper ut mer än testerna visar. Det visar tydligt att ekonomi går före miljö i politiska kretsar i EU:s medlemsländer såsom Tyskland, Frankrike, Italien och Sverige, samtliga med betydande fordonsindustri. T&E (Transport & Environment) kritiserar i rapporten "Dieselgate: Who? What? How?" Europas regleringssystem för att misslyckas med att mäta de verkliga utsläppen och visar i en undersökning av 230 modeller med dieselmotorer att det rullar 696 000 "dirty" Euro 5 och 6 dieslbilar i Sverige.

Bilindustrins svårigheter att tillverka miljöbilar har sin motsvarighet i energisektorns försök att framställa ren energi. Det är tekniskt svårt, därutöver verkar starka krafter emot en omställning. Energin ingår i ekonomiska och säkerhetspolitiska maktspel världen över. När priset på kol och olja faller tenderar användningen att åter öka och försämras konkurrenskraften för sol, vind och vatten, liksom biobränslen. Den delvis rena kärnkraften har strålningsrisker. Problemen med att ställa om kan illustreras av att det har gått 36 år sedan den svenska folkomröstningen om kärnkraft. Den efterföljande politiska konsensusen i riksdagen var att all kärnkraft skulle vara avvecklad 2010, något som skulle möjliggöras genom att minska oljeberoendet och bygga ut förnybara energikällor. Det har inte lyckats. Den 10 juni presenterade regeringen tillsammans med Moderaterna, Kristdemokraterna och Centerpartiet en blocköverskridande energioverenskommelse som kan rädda kvar kärnkraften i Sverige genom att effektskatten slopas, som tillåter kärnkraft efter 2040 och som anger att Sveriges elproduktion ska vara 100 procent förnybar senast 2040. Elcertifikatsystemet som subventionerar förnybar el förlängs och utökas med 18 TWh efter 2020.

Utvecklingen i världen innehåller blandade signaler, enligt REN 21, ett internationellt nätverk av aktörer inom förnybar energi. I hela världen ökade investeringarna i förnybar energi med 5 procent till 286 miljarder dollar 2015, exklusive vattenkraft >50 MW. Investeringarna i solenergi ökade med 12 procent till 161 miljarder dollar och svarade för 56 procent av investeringarna i förnybar kraft och bränsle. Investeringarna i vindenergi ökade med 4 procent till 110 miljarder dollar och svarade för 38 procent, medan övriga teknologier minskade. Kina, plågat av miljöföroreningar och dålig luft i städerna, har tagit täten och investerade 103 miljarder dollar i förnybar energi 2015, en ökning med 17 procent och 36 procent av världens totala investeringar. I USA ökade investeringarna med 19 procent till 44 miljarder dollar, medan Europas investeringar i förnybar energi minskade med 21 procent, från 62 till 49 miljarder dollar. Bakom låg ett fall på 46 procent i Tyskland efter förändrad regeringspolitik.

Enligt REN 21 svarade förnybar energi för 4 procent av bränslet för vägtransporter 2015, varav merparten utgjordes av flytande biobränsle. Även om det pågår en solcellsrevolution i världen är prognosen att olja, naturgas och kol, som används som bränsle för ca 65 procent av världens energikonsumtion, enligt IEA, kommer att vara viktiga bränslen för lång tid framöver.

Vi måste planera för att omställningen mot ett fossilbränslefritt samhälle kan ta längre tid än vi önskar och att vi 2030-2050 åter kan tvingas revidera tidigare målsättningar. Förutom de tekniska och ekonomiska svårigheterna att ställa om det befintliga tillkommer att befolkningen och konsumtionen växer kraftigt. Jordens befolkning beräknas enligt FN att öka från 7,3 miljarder till 9,7 miljarder invånare 2050 och 11,2 miljarder invånare 2100. De kommer att förbruka energi och råvaror, vill köra bil och kommer att vara priskänsliga i sina val. Många kommer inte att ha råd att bry sig om energikällan är fossilfri eller inte. Frågan är också om de som har råd bryr sig tillräckligt.

2.3 Sveriges befolkning ökar dubbelt så snabbt som förra seklet

Sveriges befolkning ökade under de hundra åren från 1900 till 2000 med 3,74 miljoner till 8,88 miljoner invånare. SCB prognostiserar att befolkningen 2050 når 12,55 miljoner. Det skulle innebära en nästan lika stor ökning på halva tiden. Möjligheterna att uppnå de ambitiösa miljömålen försvåras med en så kraftig befolkningsökning.

Prognosen är behäftad med stor osäkerhet och är avhängig fortsatt stor immigration från utlandet, politiska beslut, säkerhetssituationen och ekonomisk utveckling i Sverige och övriga världen. SCB har tidigare underskattat immigrationen. Den nuvarande prognosen är t.ex. en ordentlig uppskrivning med nästan 2 miljoner invånare jämfört med 2003 då SCB prognostiserade befolkningen till 10,60 miljoner invånare 2050 (Demografiska rapporter 2003:4).

	1900	2000	Prognos 2050
Sverige	5,14	8,88	12,55
Stockholms län	0,47	1,82	3,10
Västra Götalands län	0,86	1,49	2,07
Skåne län	0,63	1,13	1,76
Andel i storstadslänen	38%	50%	55%

Tabell 2. Befolkning i Sverige och storstadslänen (miljoner invånare). Källa: SCB/Prognos 2050. Befolkningsframskrivning.

Liksom tidigare prognostiseras en stor del av befolkningsökningen ske i storstadslänen, vars andel av Sveriges befolkning har ökat från 38 till 50 procent mellan 1900 och 2000 och är på väg mot 55 procent. Det innebär också att utvecklingen i de befolkningsrika storstadslänen blir allt viktigare för om hållbarhetsmålen skall kunna nås.

2.4 Arbetspendlingen över kommungränserna och "sprawl" ökar

Det sker en regionförstoring i hela landet. Fler och fler invånare arbetspendlar över kommungränserna, i synnerhet i storstadslänen. 1993 uppgick de till knappt en miljon av Sveriges samtliga sysselsatta, motsvarande 26 procent. 2014 hade de ökat till 1,55 miljoner, motsvarande 33 procent.

Att rörligheten ökar brukar betraktas som något positivt, men baksidan av regionförstoringen är att de sammanlagda luftföroreningarna ökar när fler arbetspendlar över kommungränserna längre sträckor i fordon. Aldrig förr har så många bilar rullat på Sveriges vägar. Det förklaras, som vi tidigare har visat, av den kraftiga befolkningsökningen och successiva inkomstökningar som ökar efterfrågan på bil(ar), att affärer och service flyttar ut till externa köpcentrum, att samhället utglesas med villaområden och fler och bättre vägar som medger högre hastigheter och som gör det möjligt att förflytta sig allt längre på samma tid, vilket ökar den långväga arbetspendlingen.

Sverige är, trots att det är samhällsekonomiskt kostsamt, ett av de mest utglesade länderna i Europa. Stadsbyggnadsidealet från industrialismen, och som spreds med bilismen, är baserat på funktionellt och fysiskt

uppdelade bebyggelsestrukturer med låg täthet. Ett mer modernt stadsbyggnadsideal enligt principerna för TOD (Transit Oriented Development) med tät, grön och funktionsblandad stad uppbyggd kring de stationsnära lägena och med fotgängare, cyklister och kollektivtrafik i fokus har visserligen blivit populärare bland stadsplanerare, men starka krafter verkar för fortsatt ”sprawl”, tätortsutglesning.

Till dessa krafter hör kommunernas möjlighet att exploatera mark och sälja vidare med förtjänst, kommunernas inbördes konkurrens om verksamheter och sysselsättning, kapitalmarknaden vars större investerare önskar förvärva större fastigheter och köpcentrum och medborgare och företag som vill köpa mark och fastigheter till lägre priser utanför tätorterna, inte vill riskera långa beslutsprocesser och överklaganden och som vill ha tillgång till bil och gratis parkering, där hushållens bostadslån – vanligtvis i villaområden – subventioneras med statliga ränteavdrag. Det finns med andra ord en struktur för fortsatt tätortsutglesning och mer omfattande arbetspendling som är problematisk ur såväl ett hållbarhets- som ett samhällsekonomiskt perspektiv.

2.5 Tveksam nytta med ny infrastruktur

I den nuvarande politiska debatten kopplas satsningar på ny, kostsam infrastruktur med ökat bostadsbyggande. Istället för politiska åtgärder för att mer skall byggas i det befintliga beståndet kräver staten genom Sverigeförhandlingen att Stockholmsregionen, Göteborgsregionen och Malmö, Lund och Helsingborg bygger mer bostäder för att belönas med ny kollektivtrafik: ”Motivet för staten att förhandla om utbyggt kollektivtrafik i dessa städer är det stora och ökande behov av bostadsbyggande som finns här.”

Nya vägar och ny spårbunden trafik i storstadsregionerna urbaniserar Sverige, men riskerar även att glesa ut storstadsregionerna om satsningar görs långt från centrum som skapar nya centra utanför tätorterna och som på sikt kan öka restiderna och trafikmängderna så att den miljömässiga hållbarheten försämrats. Ändå lyfts ny infrastruktur ofta fram som lösningen på många problem och sägs den öka tillväxten, bostadsbyggandet och jobben. Det är en sanning med modifikation. Långsiktig tillväxt kommer normalt från ett bättre utnyttjande av humankapitalet och att transportera människor ger inte självklart den effekten. Med en bättre samhällsplanering och fler bostäder där jobben finns försvinner en del av resebehoven.

Ett samhälle behöver infrastruktur, men den anläggs ofta på fel platser av fel orsaker. Motiven handlar ofta om affärsmöjligheter hos olika intressenter av att ny infrastruktur byggs, att visa politisk handlingskraft, ett lokalpolitiskt intresse att utveckla det egna området och att kunna bygga på billigare mark med färre regleringar, vilket ger färre överklaganden och färre protester från boende i det befintliga beståndet som inte vill ha nya grannar eller skymd sikt, således också om tidsvinster och förutsägbarhet i byggprocessen. Fler invånare får råd med en större bostad om marken är billig. Kommunerna kan köpa marken billigt och sälja dyrare. För staten ser kalkylen sämre ut. Den måste i en del fall stå för hela eller delar av infrastrukturinvesteringen, för underhållet och tjänar inget på att gynna ett visst lokalt område. Den bör tänka samhällsekonomiskt, på den miljömässiga hållbarheten och stå emot lokalpolitiska egenintressen.

Att bygga vägar är en sak, spår för kollektivtrafik en annan. Vägar innebär ofta utglesning. Kollektivtrafik kan ge möjlighet att binda ihop stads- och regiondelar och att skapa tidsvinster för medborgarna, men nyttan beror på var den anläggs. Ny infrastruktur får sannolikt en bättre klimateffekt, som utredningen Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84) skriver, om kapacitetsstark kollektivtrafik inom storstadsregionerna prioriteras snarare än satsningar på höghastighetståg mellan dem. Det är viktigt att ny infrastruktur anläggs som ger skalfördelar i kollektivtrafiken, förtätning och ett ökat resandeunderlag. Ju längre från centrum en satsning sker, desto större är riskerna för nya ytterområdescentrum och utglesning. Det gäller även om ringlinjer byggs mellan förorter. Om kommunerna trots satsningar på spårbunden trafik fortsätter att bygga glest och tillåta externa köpcentrum blir utnyttjandet lågt, ökar hushållens behov av att äga och köra bil och blir den samhällsekonomiska kalkylen sämre. Det är så det svenska samhällsbygget ser ut i grova drag. Inte ens Stockholm bygger med tillräcklig täthet givet behoven, befolkningsökningen och ambitionerna.

3. Skånes utveckling: Stora problem med "sprawl"

3.1 Historisk tillbakablick på Skånes samhällsutveckling

Dagens städer grundlades under en annan tid. Befolkningen var väsentligt mindre och den regionala arbetspendlingen obefintlig. År 1900 var Sydsverige ett bonde- och industrisamhälle utan vad vi idag skulle kalla storstad. Den största staden Malmö var med sina 60 000 invånare större än dagens Hässleholm, men mindre än Kristianstad. I hela Skåne bodde 628 470 invånare, i Halland 141 688, i Kronoberg 159 124 och i Blekinge 146 302 invånare, merparten på landsbygden. Det fanns mängder av små lokalsamhällen, var och en med sin egen arbetsmarknad.

Transportmedlen var som regel häst och vagn eller nymodigheten cykel. Järnvägslinjer anlades i stor omfattning mellan 1856 och 1911, bl.a. för att transportera jordbruks- och industrivaror och ofta i privat regi. Tätorterna var glesa och bebyggda med låga hus där de högsta sällan hade fler än tre-fem våningar. Det är från denna tid merparten av städernas centrumarkitektur har sin grund.

Några decennier senare fick bilen sitt genombrott. Volvo grundades 1926 och Saab 1949. Bilen blev en del av den svenska folksjälen, vilket bidrog till en utglesning där villasamhällena växte utanför storstäderna och städerna byggdes för att välkomna bilisterna även från det omkringliggande landet med stora gator, parkeringsplatser och köpcentrum. Med miljonprogrammet kom också stora flervåningshus i ytterområdena och förorterna, samtliga med stora parkeringsytor.

Genom att alla delar av staden lätt kunde nås med bilen utjämnades markvärdet och spreds kontor och logistikfastigheter över stora ytor. Som en konsekvens reducerades markvärdet invid tågstationerna och försvagades den spårbundna trafikens attraktionskraft. T.ex. hade Malmö hästspårväg 1887-1907 och elektrisk spårväg 1906-1967 samt till 1973 på Limhamnslinjen. Från 1929 bedrevs trafik med bussar och successivt lades spårvägsnätet ned till förmån för busstrafiken. Järnvägslinjer lades ned runt om i Skåne från 1919, varav en stor del under 1950- och 1960-talen. Det dröjde till 1990-talet innan en ny järnväg åter anlades: Kävlinge-Helsingborg via Landskrona.

3.2 Befolkningstillväxten skapar sydsvensk storstad

Vid det senaste årsskiftet hade Malmö 322 574 invånare, Skåne 1 303 627, Halland 314 784, Kronoberg 191 369 och Blekinge 156 253 invånare. Det kan noteras att Malmö sedan år 1900 ensamt växt förbi de sydsvenska länen exklusive Skåne i befolkningsstorlek, vilket visar på urbaniseringskraft till några få storstäder i Sverige.

Malmö har de senaste femton åren växt med mer än sin samlade befolkning år 1900, som tagit århundraden att bygga upp, över 60 000 invånare. Skånes invånarantal har mer än fördubblats sedan 1900 och sedan 2000 uppgår ökningen till ca 175 000 invånare. Region Skåne prognostiserar ytterligare 150 000 invånare till 2024. På bara 24 år skulle befolkningen öka med motsvarande ett nytt Malmö, eller ett nytt Helsingborg under de kommande nio åren. 2024 har Skåne växt till 1 455 511 invånare, enligt Region Skånes befolkningsprognos, samtidigt som Malmö beräknas växa till 357 124 invånare. Inkluderas Lund kommer Malmö-Lund att ha 497 001 invånare 2024, motsvarande Stockholms stad 1930 eller Göteborg 2008.

Baserat på SCB:s aktuella befolkningsprognos och att Skåne fortsätter öka sin befolkningsandel i Sverige kan Skåne komma att ha ca 1 757 000 invånare 2050. Malmö-Lund kan växa till i storleksordningen 650 000 invånare, varav Malmö 468 000 invånare. Sydsverige, präglad av en massa mindre tätorter i en polycentrisk bebyggelse, håller på att få en större stad.

	1900	2000	2015	2024
Malmö	60 857	259 579	322 574	357 124
Helsingborg	24 670	117 737	137 909	153 941
Lund	17 000	98 948	116 834	139 877
Halmstad	15 362	85 200	96 952	110 940
Växjö	36 819	73 901	88 108	99 099
Kristianstad	11 011	74 171	82 510	87 431
Karlskrona	23 955	60 564	65 380	68 095
Skåne län	628 470	1 129 424	1 303 627	1 455 511

Tabell 3. Befolkningsutveckling i Sydsveriges större städer och Skåne län. Källa: SCB, kommunerna, Region Skåne. Fotnot: Kommunerna kan ha fått betydande arealer inkorporerade sedan 1900. I Syd-sverige räknas här Skåne, Halland, Kronoberg och Blekinge län.

3.3 Arbetspendlingen till och från Malmö-Lund ökar kraftigt

Allt fler skåningar arbetar i Malmö-Lund. 2014 uppgick antalet till närmare 235 000 personer. Sedan 1997 har andelen sysselsatta ökat från 37,2 till 41,5 procent av Skånes totala sysselsatta. Fortsätter utvecklingen kommer ca 45 procent av Skånes sysselsatta att arbeta i Malmö-Lund 2030. Tjänstesektorn och administrativa kontor (huvudkontor, regionkontor och marknadsförings- och försäljningskontor) ökar i Malmö och de kunskapsintensiva företagen växer i Lund där Lunds universitet och teknikhögskolan utgör grogrunden för många nya företag.

Jobbtillväxten i Malmö och Lund har varit imponerande 1,97 respektive 1,95 procent om året sedan 1997, vilket placerar kommunerna som de snabbast växande i Skåne. Trea hamnar grannkommunen Staffanstorps med 1,94 procent i tillväxt. Helsingborg är nordvästra Skånes regioncenter och är med en jobbtillväxt på 1,73 procent om året Skånes fjärde snabbast växande kommun. Skåne exklusive de tre största städerna når inte alls upp till samma tillväxt, utan har ökat med endast 0,69 procent, klart under det svenska riksgenomsnittet på 1,19 procent. Skånes arbetsmarknad koncentreras med andra ord i snabb takt till Malmö-Lund och delvis Helsingborg, vilka alla definitionsförmåga ingår i arbetsmarknadsregion Malmö.

Som en effekt blir uppdelningen mellan arbets- och boendekommuner tydligare och ökar arbetspendlingen och sker över allt längre sträckor. En genomgång av södra Sveriges största inpendlingskommuner (dit boende från andra kommuner pendlar för att arbeta) visar att över 100 000 personer arbetspendlar till Malmö eller Lund och att Helsingborg med 23 621 inpendlare är den enda övriga kommunen som når över 10 000. Genomgången visar också att pendlingen ökar kraftigt generellt, även till mindre kommuner. Sedan 1997 har inpendlingen till Staffanstorps nästan fördubblats, plus 95 procent, och ökat med 87 procent till Ystad. Inpendlingen till de största kommunerna Malmö, Lund och Helsingborg har ökat med 49,75 respektive 71 procent, vilket kan jämföras med att inpendlingen till Stockholms stad har ökat med 33 procent och till Göteborg med 35 procent.

Vad gäller utpendlingen (varifrån boende från kommunen pendlar för att arbeta i en annan kommun) är Malmö-Lund fortfarande störst, men nivån är 40 000 personer lägre än för inpendlingen. Tillsammans utpendlar ca 60 000 personer från dessa kommuner, varav flest malmöbor arbetspendlar till Lund och flest lundensare till Malmö, vilket visar kommunernas ömsesidiga beroende. Internpendlingen mellan de båda kommunerna uppgår till 20 627 personer. Noterbart är att utpendlingen från Malmö ökar snabbast i Skåne med 140 procent, vilket förklaras av en kraftig ökning till Köpenhamn efter Öresundsbronns öppnande 2000. Arbetspendlingen till Lund är dock ca 30 procent större än till Danmark.

Arbetskommun	Antal	Ökning sedan 1997 (%)
Malmö	63 819	+49
Lund	37 265	+75
Helsingborg	23 621	+71
Växjö	9 901	+57
Kristianstad	9 123	+22
Halmstad	8 158	+71
Ängelholm	6 265	+55
Burlöv	6 034	+40
Landskrona	5 990	+46
Karlskrona	5 170	+59
Hässleholm	4 998	+61
Eslöv	4 498	+23
Ystad	4 276	+87
Svedala	3 982	+46
Staffanstorps	3 599	+95

Tabell 4. Inpendlare från annan bostadskommun bland sydsvenska kommuner 2014. Källa: SCB.

Bostadskommun	Antal	Ökning sedan 1997 (%)
Malmö	40 167	+140
Lund	20 637	+57
Helsingborg	17 589	+77
Vellinge	11 246	+14
Kävlinge	10 011	+40
Trelleborg	9 685	+83
Staffanstorps	8 409	+23
Ängelholm	8 408	+55
Eslöv	8 403	+77
Lomma	8 354	+37
Landskrona	8 310	+111
Kristianstad	7 728	+72
Svedala	7 251	+31
Hässleholm	7 045	+41
Halmstad	6 791	+86

Tabell 5. Utpendlare till annan arbetskommun bland sydsvenska kommuner 2014. Källa: SCB.

Även arbetspendlingen från Landskrona har ökat kraftigt, med 110 procent sedan 2007. Landskrona har historiskt haft en stor utpendling till Helsingborg, men sedan många år arbetspendlingen till Malmö-Lund större än till Helsingborg och ökar snabbare. Utpendlingen från andra större kommuner såsom Halmstad, Trelleborg, Helsingborg och Kristianstad ökar också snabbt, mellan 72 och 86 procent. I Stockholm stad och Göteborg ökade utpendlingen under samma period med 68 procent.

I bilaga 1 redovisas största utpendlingskommun per boendekommun för Skåne och ett urval sydsvenska kommuner. Som framgår har den gränsöverskridande arbetspendlingen generellt nått högre nivåer i Skåne, men pendlar t.ex. Laholms invånare i stor omfattning till Halmstad och Ronnebys till Karlskrona.

Ett annat sätt att åskådliggöra den omfattande arbetspendlingen är att visa hur stor del av invånarna som arbetar i en annan kommun. Sedan länge har kommunerna närmast Malmö varit beroende av Malmös arbetsmarknad. I Svedala arbetar 46 procent av de sysselsatta i Malmö, i Vellinge 45 procent och i Burlöv 44 procent. I Lomma och Staffanstorps arbetar en del, förutom i hemkommunen, i Lund, men andelen som arbetar i Malmö är ändå 33 respektive 32 procent. Faktum är att fler arbetar i Malmö än i den egna hemkommunen i Staffanstorp, Burlöv, Vellinge, Lomma och Svedala. I Staffanstorp och Lomma arbetar också fler i Lund än i den egna hemkommunen, men färre än i Malmö.

I Skurup och Trelleborg utgör andelen som arbetar i Malmö 27 procent av de sysselsatta. Malmö är den största utpendlingskommunen för Skurup, Trelleborg, Lund, Ystad och Helsingborg som börjar knytas allt närmare Malmö-Lund, men som samtidigt är ett regionalt center i nordvästra Skåne. Fler kommuner längre bort är på väg att bli beroende av Malmös arbetsmarknad. I Kävlinge har andelen som arbetar i Malmö ökat till 23 procent av de sysselsatta, men även i Eslöv, Höör, Sjöbo och Hörby arbetar numera mer än var tionde sysselsatt i Malmö. I bilaga 2 redovisas hur stor andel av kommuninvånarna som är sysselsatta i den egna kommunen. Det är slående hur få som är sysselsatta i den egna kommunen i kommunerna runt Malmö och hur andelen växer i de större städerna i Skåne och övriga Sydsverige.

3.4 Skånes utglesning och ökande arbetspendling i fordon är ohållbar

1993 arbetspendlade ca 142 000 personer i Skåne till jobbet i en annan kommun motsvarande 31,7 procent av samtliga Skånes sysselsatta. 2014 hade antalet stigit till 243 000 personer motsvarande 42,9 procent av de sysselsatta. Baksidan av regionförstoringen är att fler arbetspendlar över kommungränserna längre sträckor i fordon och att det ökar luftföroreningarna, trängseln och buller.

Enligt resvaneundersökningen 2013 skedde 57 procent av resorna i Skåne med bil. 15 procent skedde med cykel, 11 procent till fots, 9 procent med buss och 6 procent med tåg. Andelen resor med bil har minskat marginellt från 58 procent 2007. Om endast de motoriserade färdmedlen räknas, exklusive till fots och med cykel på kortare sträckor, stiger bilresornas andel till 79 procent (81 procent 2007), medan 13 procent åker med buss (oförändrat) och tågresornas andel ökar från 7 till 9 procent. Bilen är allt jämt det helt dominerande färdmedlet. "Sprawl", tätortsutglesningen är en orsak, vilken reducerar värdet av samhällets investeringar i spårbunden järnvägstrafik. Skånes totala användning av fossila bränslen har enligt Klimatsamverkan Skåne minskat med 17 procent mellan 1990 och 2010 och utsläppen av växthusgaser med 21 procent, vilket främst beror på hushållens minskade olje användning, genom att oljepannor bytts ut mot fjärrvärme och elvärme. Energiförsörjning är den största utsläppssektorn i länet, framför transporter på andra plats vars andel stod för 33 procent av de totala växthusgasutsläppen 2013. Av trafikens andel stod personbilarna för 61 procent och tunga lastbilar och bussar för 26 procent. Personbilar och lätta lastbilar har blivit mer energieffektiva och släpper ut mindre koldioxid än förut, men minskningen av koldioxidutsläppen per fordon är inte tillräcklig för att kompensera för utsläppen från ökande biltrafik.

År 2011 var trafikarbetet i Skåne 6 666 miljoner fordonskilometer, en ökning med 5,6 procent sedan år 2006. Enligt Trafikverkets prognos beräknas vägtrafiken i Skåne fortsätta att öka med 26–50 procent för personbilar och 57 procent för godstransporter 2010–2030. Det skapar ökad trängsel på motorvägarna och inne i städerna där fordonen tar stora ytor i anspråk som skulle kunna användas för t.ex. bostäder, cykelleder och grönytor. Det ökar luftföroreningarna lokalt som, enligt Miljösamverkan Skåne, orsakar ungefär 1000 fall av för tidig död per år i Skåne, främst i Malmö och de större tätorterna. Det strider även mot Miljöberedningens mål om att minska utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter med minst 70 procent till 2030.

4. Smart samhällsplanering för hållbart Skåne

4.1 Pärllandet av befintliga stationer måste utnyttjas bättre

Den svenska västkusten skiljer sig från Stockholm i att det finns några tågstationer som är särskilt viktiga i den allt större regionala arbetsmarknaden, medan Stockholm med sitt tunnelbana- och pendeltågsnät har många punkter som ger likartade möjligheter för pendling (fast också viktiga stationer i den större Mälardalsregionen). Det gäller pärlbandet av stationer från Oslo i norr till Göteborg C och vidare söderut, här angivna med snabbaste restiden med tåg mellan stationerna inom parentes, exklusive tid för uppehåll:

Halmstad C - (39 minuter) - Helsingborg C - (27 minuter) - Lund C - (10 minuter) - Malmö C - (2 minuter) - Malmö Triangeln - (3 minuter) - Hyllie

Pärllandet av stationer sträcker sig vidare in i Danmark: Copenhagen Airport, Ørestad och København H. Marken invid dessa stationer ger unika möjligheter för täta funktionsblandade verksamheter som kontor, affärer, offentlig verksamhet och bostäder enligt principerna för TOD och därmed för arbetspendling med kollektivtrafik. Motsvarande gäller att marken invid stationerna i de mindre boendekommunerna såsom Kävlinge och Eslöv kan bebyggas mer tätt för att ge fler arbetspendlare fördelar av att välja tåget framför bilen.

En hållbar politik måste öka den samhällsekonomiska avkastningen i den spårbundna trafiken och utnyttja marken invid dagens kollektivtrafikstationer väsentligt bättre. Att satsa på mer ny infrastruktur och exploatera mer mark externt för att öka bostadsbyggandet är ingen långsiktig politik som uppfyller Sveriges ambitiösa miljömål. Det finns en stor potential att öka tätheten i dagens bestånd, att låta tätorterna växa inåt och att anpassa dem för de boende med grönska, fler lekparkar för barn och utbyggda cykelleder. Det måste gå fortare, vara billigare och mer förutsägbart att bygga i det befintliga beståndet nära kollektivtrafikstationer. Möjligheterna för grannar att överklaga byggplaner bör ses över.

En smartare samhällsplanering med förtätning är miljömässigt nödvändig, men skulle även ha positiva ekonomiska effekter för det flerkärniga Skåne som lider av produktivhetsproblem. Den kunskapsintensiva industrin och tjänstenäringen flockas i kluster i större, täta städer där informationsutbytet är enkelt och större värden skapas. Kommuner och regioner som går motsatt håll och utglesar riskerar att försvaga sig själva ekonomiskt långsiktigt.

4.2 Nord- och sydpendlarnas kanonlägen: Malmö C och Hyllie

Arbetspendlingen till och från Malmö kan indelas i "nordpendlare" och "sydpendlare". De har helt olika preferenser var kontoren helst bör ligga, vilket det är viktigt att förstå ur planerings- och investeringshorisont då varje minut är betydelsefull för en dagspendlare. Nordpendlarna från Burlöv, Lund, Staffanstorp, Kävlinge, Lomma, Eslöv, Höör, Landskrona, Helsingborg och Hässleholm kan alla ta sig med tåget eller bussen till Malmö C inom 45 minuter och många inom kritiska 30 minuter inom vilken pendlingsbenägenheten är hög, medan det finns ett antal långpendlare från Kristianstad som det tar 65 minuter för. De kan sägas ha ett intresse av att kontoren förläggs runt Malmö C där den kommande utbyggnaden av Nyhamnen får stor strategisk betydelse, medan Hyllie tar minst 7 minuter extra för ankommande med tåg och betydligt längre tid för ankommande med buss på grund av byte och vänttid. För bilister kan skillnaden vara mindre då det går bra att köra ringleden runt och parkera vid Hyllie/Svågertorp.

Nordpendlarna in till Malmö ökade från 18 008 personer 1997 till 29 301 personer 2014 (+63 procent). Malmö har även en stor utpendling till kommunerna norrut och utpendlingen till dessa mer än fördubblades från 9 141 personer 1997 till 19 707 personer 2014 (+116 procent). Noterbart är att utpendlingen

till Lund svarar för 10 858 personer och numera är större än inpendlingen från Lund på 9 769 personer. Lund är den enda kommunen norrut till vilken fler pendlar från än till Malmö. Malmö har dock störst nettoinpendling i Skåne, 31 651 personer 2014, följt av Lund med 18 308 personer och Helsingborgs nettoinpendling på 7 890 personer.

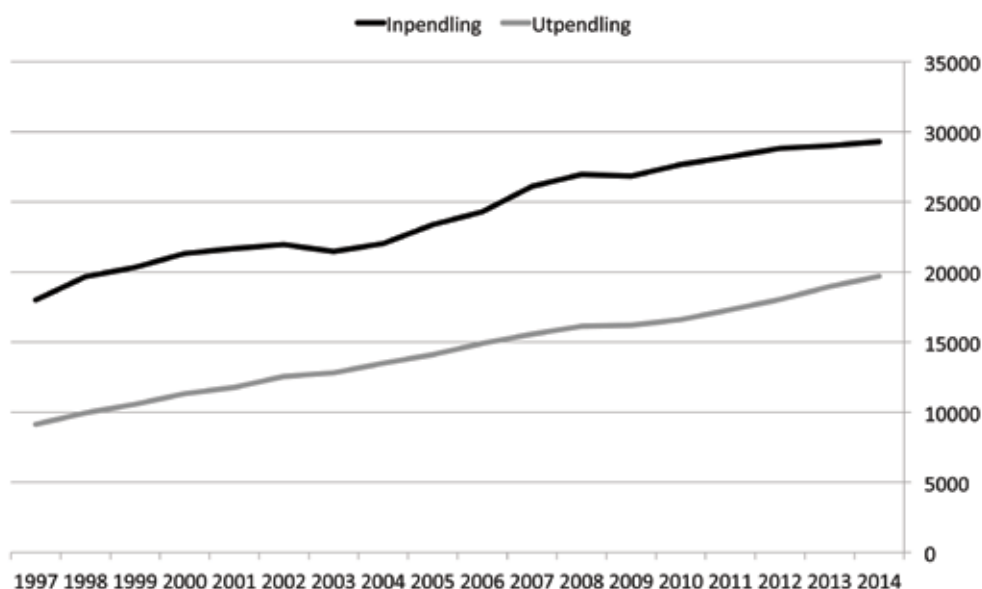


Diagram 2. Nordpendling till och från Malmö. Källa: SCB.

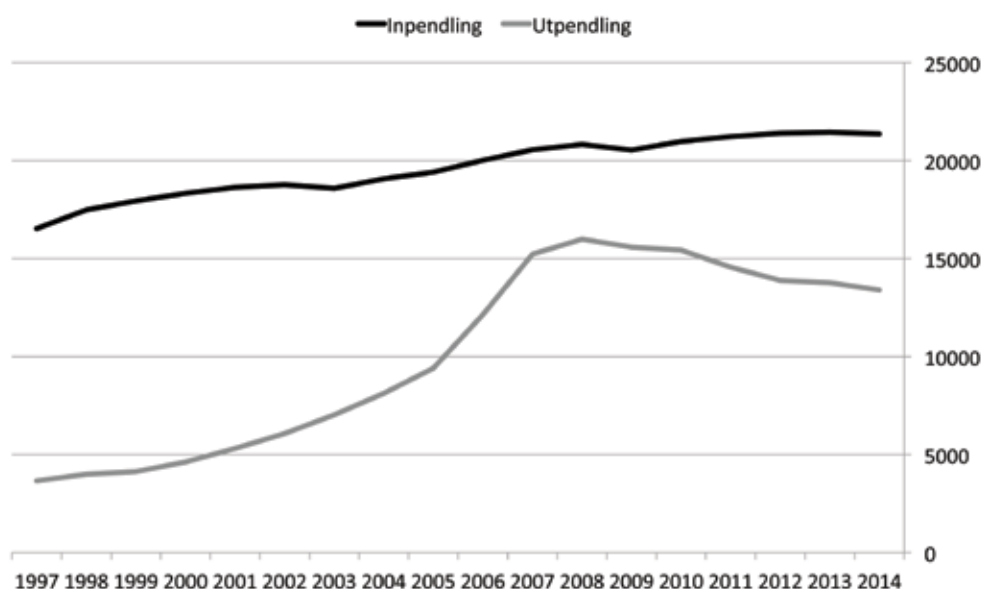


Diagram 3. Sydpendling till och från Malmö. Källa: SCB.

Inpendlarna söderifrån ökade från 16 532 personer 1997 till 21 371 personer 2014 (+29 procent) och kommer i huvudsak från Vellinge, Trelleborg, Svedala, Skurup, Ystad, Simrishamn och Danmark. Sydpendlarna med tåg har ett intresse av att kontoren förläggs i Hyllie. Malmö har även en stor utpendling till kommunerna söderut och utpendlingen till dessa flerdubblades från 3 659 personer 1997 till 13 392 personer 2014 (+266 procent), en direkt följd av att Öresundsbron öppnade och att många malmöbor började

arbeta i Köpenhamn och på flygplatsen i Kastrup. Noterbart är att utpendlingen till Danmark ökade till 11 284 personer 2008 och har vikit nedåt till drygt 8 000 sedan dess. Malmö måste utnyttja sina stationsnära lägen strategiskt för att främja ett hållbart pendlande, för att attrahera företag och inte ha för bråttom. När marken väl är planerad och bebyggd är tillfället borta.

4.3 Smartare planering eller massbilism i framtidens Malmö

Med 63 819 inpendlare och drygt 40 000 utpendlare 2014 är Malmö Sydsveriges största pendlingskommun. Malmö är också en kommun där ca 102 000 invånare bor och arbetar i samma stad. Trenden med ökad befolkning, ökad arbetspendling och mer bilism är tydlig.

Givet SCB:s befolkningsprognos och rimliga antaganden kan Malmö ha 468 000 invånare 2050, Malmö-Lund 650 000 invånare och Skåne 1 757 000 invånare. Det totala antalet bilar per capita har trendmässigt ökat, med 4,4 procent i Skåne mellan 2002 och 2015. Om antalet bilar per capita, försiktigt räknat, förblir oförändrat jämfört med idag och befolkningen ökar i enlighet med SCB:s befolkningsprognos skulle antalet bilar i Malmö öka från 115 600 år 2015 till 167 600 bilar 2050 och i Skåne från 614 800 till 829 300. Malmö stad siktar i sin trafik- och mobilitetsplan som kommunfullmäktige antog i mars på att den ökade befolkningen inte skall driva upp biltrafiken, men för att klara det krävs mycket omfattande åtgärder då trenden med ökad trafik är tydlig (se avsnitt 2.1). Malmö är på väg att gå samma utveckling till mötes som andra storstäder i tillväxt och som har resulterat i massbilism, trängsel på vägarna, luftföroreningar, buller och tilltagande konkurrens om markanvändningen mellan bostäder, bilar och annat.

Tre saker krävs för att undvika en sådan utveckling:

- 1) Det måste byggas mer så att fler inpendlare får råd och möjlighet att flytta till staden och till jobben, men fördelarna av att bo i staden måste samtidigt öka så att fler inpendlare väljer att bli malmöbor;
- 2) Den interna mobiliteten måste i ökad utsträckning ske till fots, med cykel eller med kollektiva färdmedel;
- 3) Den externa rörligheten in och ut från staden måste i ökad utsträckning ske med cykel eller med kollektiva färdmedel.

På alla punkter gäller det att öka nyttan av att bo och leva i staden. Det ska vara tryggt och barnvänligt, grönska, vatten- och luftkvalitet, bekvämt att gå och cykla, nära till jobb, service, handel och vänner och därmed tätt. Det skall gå fortare att ta sig fram inom staden än för en inpendlare från en annan kommun. Det måste byggas mer i bra lägen så att fler får råd att bo och verka i en zon, utan att behöva pendla långa sträckor.

Vad gäller den interna mobiliteten pågår ett omfattande arbete för att göra Malmö mer cykelvänligt där bl.a. fler cykelvägar anläggs. Den andra stora åtgärden som behövs är att snarast öppna den spårbundna Malmöpendeln på Kontinentalbanan där trafikeringsstillstånd för passagerartrafik har försenats upprepade gånger sedan 2010 och fortfarande saknas. Spåren ligger där, men används på stora delar av sträckan enbart för godstrafik. Med tanke på hur dyrt det är att anlägga spår är det samhällsekonomiskt resursslöseri.

Malmöpendeln skulle medföra en värdefull satsning på östra Malmö, där stationerna Rosengård och Persborg skulle öppna omgående och på sikt sannolikt även Fosieby mellan Persborg och Svågertorp. Med perronger på 250 meter vid station Rosengård kan den byggas över Amiralsgatan och kan planerna på Amiralsstaden förverkligas. Höghuset och stadsutvecklingsprojektet Culture Casbah skulle sannolikt förverkligas och flera företag skulle etablera sig i Amiralsstaden. Malmöpendeln skulle binda ihop Malmö stadsdelar ekonomiskt, kulturellt och socialt och skapa en större rörlighet med positiva effekter för arbetsmarknaden och socioekonomiskt i östra Malmö.

Östervärn	4
Rosengård	7
Persborg	9
Svågertorp	12
Hyllie	7
Triangeln	4

Tabell 6. Restider med Malmöpendeln från Malmö C (minuter) Fotnot: Fosieby kan tillkomma som framtida station senare.

Vad gäller den externa rörligheten äger inte Malmö frågan. Staten subventionerar fortsatt ägt boende, ofta i villor utanför städerna, genom ränteavdraget. Grannkommunerna säljer mark till bostadsbyggare och inflyttande invånare, ökar skatteunderlaget och utglesar samhället. Malmö kan föra en dialog med boendekommunerna i Skåne om att bygga mer stationsnära för att underlätta arbetspendlingen med kollektivtrafik, men trovärdigheten försämras av att Malmö själv växer i de bilberoende samhällena Tygelsjö och Klagshamn och satsar på omfattande externhandel runt staden. Allt pekar därför mot en kraftigt ökad in- och utpendling med bil med tilltagande trängselproblem.

4.4 Lund C och det framtida Lund Södra kan stärka Lund

Lund är med 37 265 inpendlare Sydsveriges näst största inpendlingskommun. Det är kommunen som mot sin tidigare vilja byggde köpcentrumet Nova Lund för att behålla jobben i konkurrensen med grannkommunernas köpcentrumsatsningar. Med stora delar av handeln i västra Lund och många företag på Ideon i östra Lund, som har förlängts med MAX IV- och ESS-satsningarna, har det blivit spretigt och mer attraktivt för bil- och busspendling, medan centrum har försvagats.

Lund C är med sina 39 700 tågpassagerare per dag trots det Sveriges tredje största järnvägsstation (Sydsvenskan 13 december 2013). Då den gamla medeltida staden ligger i kloss är byggnaderna invid låga och området dåligt utnyttjat. Bristen på bra kontorsmöjligheter invid Lund C är förmodligen en anledning till att ett antal företag i Sydsverige har valt att lägga sina huvudkontor i Malmö istället för Lund, trots att Lund ligger mer centralt för pendlare från nordvästra och mellersta Skåne. Några företag som har flyttat från Lund till Malmö är: MiL Institutet och Telavox 2012, Ikano Bank och Ikano Fastigheter 2014, samt senast Advenica som sedan sin start 1993 har varit baserat i Råby. Åt andra hållet väljer Schneider Electric att flytta 200 anställda från Malmö till Lund i februari 2017.

Lund fortsätter att satsa på östra Lund för att kunna motivera spårvägsatsningen, men även med en spårvagn ligger östra Lund avses i förhållande till huvudsträckningen för tåg, pulsådern mellan Helsingborg och Malmö samt mellan Kristianstad och Malmö, och kräver ett obekvämt byte. Östra Lund är byggt för bilpendling via motorvägen.

Lund har påbörjat ett ambitiöst arbete för att stärka sin framtida konkurrenskraft. I de planerna ingår ökad förtätning vid Lund C och det gamla industriområdet kring Öresundsvägen som enligt planerna skall omvandlas till blandad stad med bostäder och en del kontor. Mot bakgrund av den kraftigt ökade inpendlingen med 75 procent sedan 1997, från 21 304 pendlare till 37 265 pendlare 2014, är det av yttersta vikt att Lund tar tillvara på sina kvarvarande stationsnära lägen, både ur konkurrenssynpunkt, men också ur ett hållbarhetsperspektiv för att få fler att gå, cykla eller åka kollektivt framför att köra bil.

Lund C är Lunds främsta pendlarläge, men kommunen bör överväga de möjligheter som den nya tågstationen på Klostergården, Lund Södra, medför. Det finns många exempel på hur liknande kollektivtrafiklägen med trafikanter i båda riktningarna har utvecklats framgångsrikt över tiden. Närliggande Hyllie leder vidare mot både Malmö och Kastrup/Köpenhamn och är idag ett viktigt område för möten, kontor,

handel och boende och med rätt visioner finns motsvarande potential för Lund Södra, centralt beläget i pendlarstråket mellan Lund C och Malmö C/Triangeln. Jämfört med före 2000 framträder den strategiska förskjutningen även i förhållande till flygplatserna: Förut hade östra Lund ett strategiskt läge nära Sturup, medan huvudpulsådern med tåg idag leder rakt mot Kastrups betydligt större internationella flygplats.

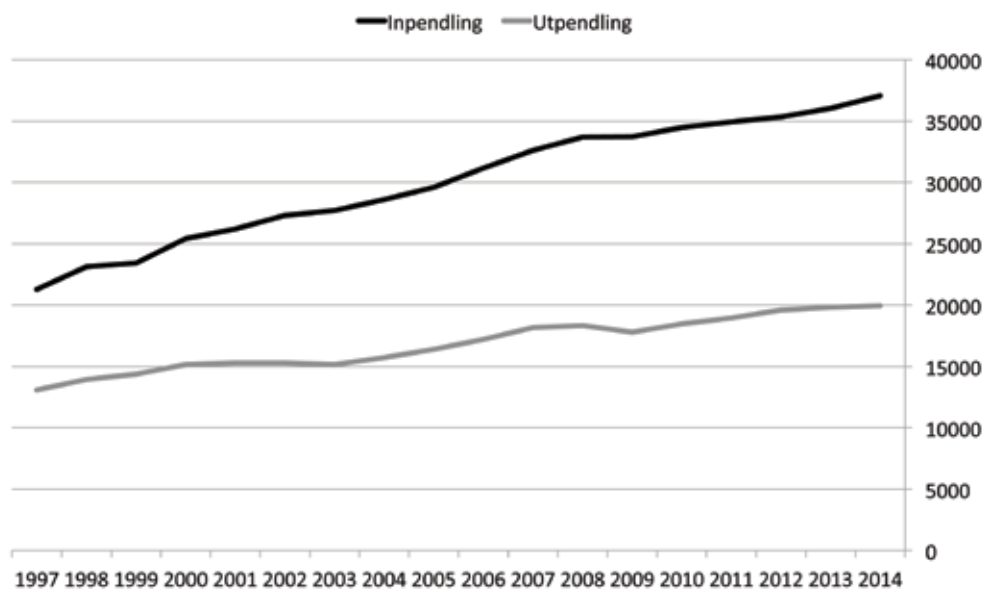


Diagram 4. In- och utpendling Lund. Källa: SCB.

4.5 Helsingborg C på väg ur väntläget?

Helsingborg utgör med 23 621 arbetsinpendlare 2014 Sydsveriges tredje största inpendlingskommun och är ett regionalt nordvästskånskt center. För invånarna i Ängelholm, Landskrona, Höganäs, Klippan, Åstorp, Bjuv och Örkelljunga är Helsingborg den största arbetsmarknaden näst efter hemkommunen. Samtidigt växer utpendlingen till Malmö, som är den största utpendlingskommunen, och Lund. Mellan 1997 och 2014 ökade utpendlingen till Malmö med 98 procent till 2 776 pendlare och till Lund med 161 procent till 1 484 pendlare. Genom att Ikea och Aller Media har flyttat jobb till Malmö därefter kommer antalet utpendlare att öka 2015 och 2016. Samtidigt har inpendlingen från Malmö ökat med 136 procent till 1 753 personer och från Lund med 118 procent till 1 018 personer. Sedan december 2013 trafikerar Skånetrafiken Helsingborg C-Malmö C direkt med Pågatåg Express på 38 minuter i rusningstrafik, vilket ytterligare bidrar till att knyta ihop arbetsmarknaden.

Helsingborg har under senare år växt i köpcentrumet Väla och bostadsområdet Maria som har station. Området kring Helsingborg C hamnade efter den framgångsrika satsningen med funkishus och Dunkers kulturhus runt Norra hamnen 1999-2002 i ett väntläge på Södertunneln och HH-tunneln som inte har blivit av och H+, som är kraftigt försenat. Det har hänt för lite i centrum och mer utanför. Därför är utbyggnaden av Knutpunkten med 9 000 kvm kontor ovanpå den befintliga fastigheten välbehövlig.

Helsingborg C ligger som en av de viktiga stationerna längs sträckan Göteborg-Malmö och öppnandet av Hallandsåstunneln har medfört mer frekventa och snabbare förbindelser norrut samt öppnar för ett nytt intressant HH-samarbete med Halmstad. En nysatsning vid Helsingborg C och centrum skulle bidra till ett mer miljömässigt pendlande och stärka staden ekonomiskt genom större kunskapsspridning och interaktion jämfört med den utglesade bebyggelsen i villasamhällena. Enligt förslaget Stadsplan 2017 från stadsbyggnadsförvaltningen skall Helsingborg vara attraktivare socialt, ekologiskt och ekonomiskt 2035 genom förtätning. Det skall byggas fler flerbostadshus inne i Helsingborg för att få plats med 40 000 nya invånare de närmaste 20 åren, vilket kräver att hårdtytor och kolonilotter tas i anspråk. Fler skall, i likhet med Mil-

jömålsberedningens förslag, röra sig till fots, cykla eller åka kollektivt. Bl.a. planeras satsningar på cykel och buss med Bus Rapid Transport.

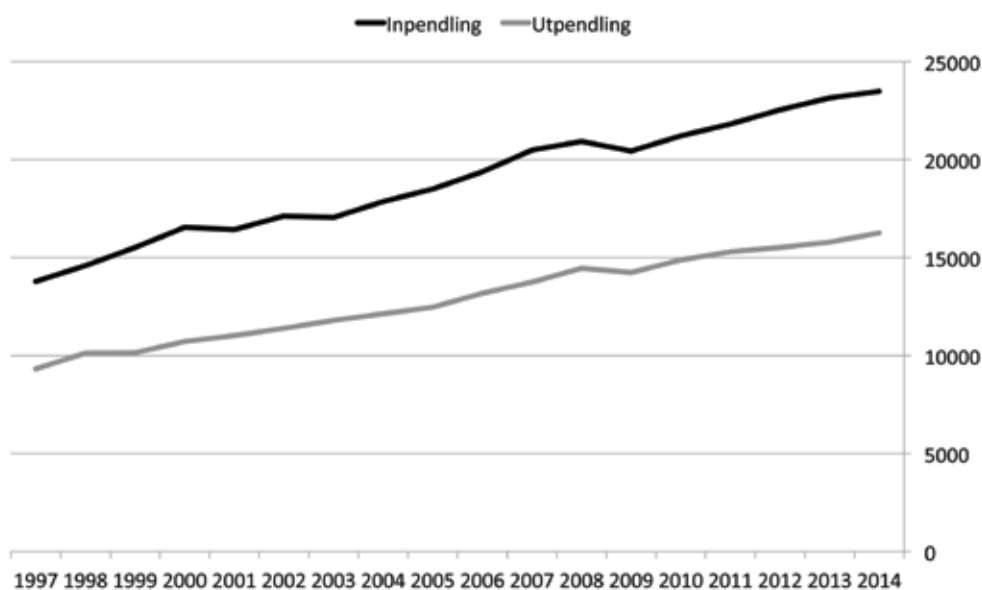


Diagram 5. In- och utpendling Helsingborg. Källa: SCB.

4.6 Övriga Sydsverige och de mindre boendekommunerna

Även om Malmö, Lund och Helsingborg har klart störst inpendling i Sydsverige finns det ett antal andra regionala centrum med stor betydelse för sitt omland och med stor arbetsinpendling. I bilaga 3-5 ges en översikt av utvecklingen i Växjö, Kristianstad och Halmstad som har 4:e till 6:e störst inpendling i Sydsverige. Runt dessa och ytterligare några platser som kan betecknas som arbetsorter finns ett stort antal mindre kommuner i Sydsverige som successivt har blivit mer av boendeorter.

Många mindre kommuner har drabbats av nedskärningar och nedläggningar bland sina viktiga industriföretag de senaste decennierna. Det gäller livsmedels- och verkstadsföretag, pappers- och glasbruk, kemiföretag med flera. Till skillnad från de större kommunerna där den privata tjänstesektorn har vuxit har det i många mindre kommuner inte tillkommit nya företag när de gamla har försvunnit. Administrativa kontor har flyttat och koncentrerats till de större kommunerna. I en del mindre kommuner har handeln utarmats och konsumtionen flyttat till större köpcentra, ofta i anslutning till de större kommunerna. Handel och logistik är samtidigt områden där en del mindre kommuner utvecklats, såsom Åstorp, vilket också syns i en stark sysselsättningsökning på 1,34 procent om året 1997-2014.

Följden av denna näringslivsomvandling är att många mindre kommuner har gått från att vara starka industriorter med många anställda inom ett fåtal industriföretag till boendekommuner. Ett sådant exempel är Eslöv som drabbats när företag som Åkermans, Arjo och Procordia lagt ned eller flyttat verksamhet till Malmö och som har byggt bostäder nära järnvägsstationen. Utpendlingen steg med 74 procent 1997-2014 till 8 258 personer, medan inpendlingen under samma tid ökade med 23 procent till 4 498 personer.

De många mindre kommunerna består jämfört med de större av fler enfamiljshus där familjerna äger en eller flera bilar. Ur ett regionalt hållbarhetsperspektiv vore det värdefullt om de mindre kommunerna utnyttjade sina stationsnära lägen bättre för att få invånarna att arbetspendla med kollektivtrafik i stället för med bil. De mindre kommunerna kan genom att bygga tätt med bostäder och funktionsblandade verksamheter invid stationerna och i övrigt underlätta cykelpendling till stationerna öka sin attraktionskraft och få fler tag att stanna just vid deras station, medan utglesning ger motsatt effekt – det ökar bilberoendet

och reducerar värdet av tågstationen. Utglesningen hade sin logik när arbetstillfällena fanns i kommunen. När invånarna måste pendla långa sträckor till andra kommuner gäller det i större utsträckning att bygga tätt invid kollektivtrafikstationerna och få fler tåg att i framtiden stanna frekvent i kommunen.

Policyrekommendationer Sverige

1. Klimatsmarta, produktiva städer

Fler invånare måste få råd att bosätta sig och verka i klimatsmarta, produktiva städer, istället för i områden längre ut som leder till ökat behov av arbetspendling och utbyggd infrastruktur.

1. Begränsa inte framtidens befolkning genom att bygga smått, utan ta till vara på den värdefulla marken i de bästa lägena och förtäta för en väsentligt större befolkning. Det är miljömässigt nödvändigt i ett växande Sverige, men har även positiva ekonomiska effekter för de delar av Sverige som lider av produktivhetsproblem. Människans enastående förmåga till gemensam kunskapsproduktion tas bäst tillvara i täta städer där informationen flödar enkelt. Väsentligt fler kontor och flerbostadshus måste byggas i den inre staden som ökar utbudet och gör det billigare att hyra eller bo i centrum så att individen kan leva och verka i en produktiv zon, utan behov av klimatpåverkande transporter mellan flera zoner.
2. Avskaffa successivt ränteavdraget som innebär att staten subventionerar ägt boende (och missgynnar hyresrätten), vilket stimulerar till utglesning av samhället i ägda enfamiljshus utanför städerna.
3. Utred hur rörligheten på bostadsmarknaden kan förbättras och hur bostadsbeskattningen påverkar med syfte att föreslå förändringar som ökar möjligheten att flytta dit man jobbar.

2. En stad för människorna

Gör staden människovänlig och anpassad för fotgängare och cyklister för att förbättra invånarnas hälsa genom motion och ren luft, vilket också minskar kostnaderna för vård och sjukvård.

4. Planera grönområden och vattendrag i den täta staden, inkludera ekosystemtjänster och stadsodlingar, och stärk den biologiska mångfalden.
5. Bygg nät av gång- och cykelleder, fler cykelparkeringar och cykelgarage, supercykelvägar samt urbana allmänningar såsom reparationsplatser och laddningsstationer för elcyklar, samt underlätta att ta med cykeln på tåget.
6. Avskaffa supermiljöbilspremierna som subventionerar bilinköp och fler bilar i samhället. Beskatta istället samtliga bilars föroreningar och se till att utsläppskontrollerna fungerar.
7. Överbrygg barriärer i stadsstrukturen som begränsar fotgängares och cyklisters rörlighet, t.ex. invid spårområden, bangård och större vägar.

3. Utnyttja de stationsnära lägena

De stationsnära lägena måste utnyttjas avsevärt bättre enligt principerna för TOD (Transit Oriented Development) för att skapa humana, tillgängliga centrumzoner med frisk luft där gång, cykling och kollektivtrafik prioriteras.

8. Bygg tätt, funktionsblandat och med hög kvalitet invid stationerna med fokus på tillgänglighet för fotgängare och cyklister. Kommunerna bör, medvetna om att det finns kultur- och naturmiljöer att skydda, vara aktsamma med regleringar som begränsar fastigheternas höjd och täthet i stationsnära områden. Minskade avståndsrestriktioner kan möjliggöra bebyggelse närmare stationerna.
9. Möjligheterna för överklagande grannar att stoppa byggplaner i stationsnära lägen bör ses

över och eventuellt begränsas.

10. Kontorsfastigheter större än 1500 kvm bör som norm lokaliseras inom 500 meters fågelavstånd intill en regional tågstation och bostäder inom en till max två kilometer till stationen.

11. Flytta p-platserna för bilar bort från de stationsnära lägena, eller under dem, samt utrymmeskrävande och miljöstörande verksamheter i anslutning till stationsområdena så att marken kan användas för prioriterade verksamheter.

4. Ny p-platsstrategi

Genom en ny p-platsstrategi kan mark frigöras, byggandet bli billigare och den relativa attraktiviteten mellan personbil och att gå, cykla eller åka kollektivt förändras.

12. Anlägg p-hus under markytan i städernas stationsnära lägen och flytta i övrigt successivt p-platser till parkeringshus, som måste göras trygga och säkra och som kan dubbelutnyttjas under dag och natt och rivas eller transformeras vid behov således att gaturummet frigörs.

13. Avskaffa p-normen för att göra byggandet billigare, spara ytor och då den innebär en subvention från icke-bilägare till bilägare. Låt marknaden få större påverkan på utbud-efterfrågan av p-platser i p-hus.

14. Höj successivt parkeringsavgifterna på städernas gator. Stockholms stads plan för gatuparkering med avgiftshöjningar den 1 september 2016 utgör ett föredömligt exempel.

15. Prioritera bilpooler för de bästa p-platserna. Styr så att de erhåller lägre parkeringsavgifter.

5. Stoppa utglesningen

Stoppa utglesningen av samhället för att underlätta mänskliga möten, reducera fordonstrafiken och förbättra avkastningen i infrastrukturen.

16. Ge länsstyrelserna befogenheter att blockera kommunala beslut om markexploatering och utred en statlig reavinstskatt på kommunernas vinster vid markförsäljning utanför den befintliga tätorten.

17. Begränsa externhandeln, inför p-avgifter vid dess parkeringar och kräv att den kan nås med cykel och kollektivtrafik.

18. Inled samtal med de stora kedjorna för att få dem att flytta in i staden och öppna mindre cityvaruhus eller "showroom" som kombinerade med e-handel och hemleveranser gör innerstaden mer attraktiv.

6. Hållbar infrastruktur

Ny infrastruktur bör prövas mot hållbarhetsmålen och bör undvikas om den utglesar samhället.

19. Pröva kritiskt ny infrastruktur och perifera bostadsområden mot de långsiktiga hållbarhetsmålen, samhällsekonomiskt och riskerna för nya centra utanför befintliga centra som ökar pendlingssträckorna och försvagar centrums skalfördelar. Anlägg ny infrastruktur när den ger skalfördelar i kollektivtrafiken, förtätning och ett ökat resandeunderlag.

20. Inför biltull eller trängselavgift i de större städerna för att reducera biltrafiken, öka resandeunderlaget i kollektivtrafiken och finansiera satsningar på gång- och cykelleder och kollektivtrafik.

21. En regional strategi för hållbart resande belönar kommuner som satsar stationsnära och där andelen kollektivtrafikresenärer ökar med fler tågstopp och eventuellt framtida tåg-

stationer (då lönsamheten i kollektivtrafiken är avhängig antalet resenärer), medan kommuner som utglesar och satsar på bilen som färdmedel bör uppmanas att tänka om.

7. Energieffektiva byggnader

Klimatanpassa städerna och energieffektivisera byggnaderna.

22. Planera grönområden och vattenstrukturer i städerna för att hantera skyfall, uppsamla och avleda dagvatten och stå emot översvämningar från stigande hav.

23. Tillåt kommuner att ställa kvalitetskrav på energieffektivt byggande med målet att öka användningen av förnybar energi och göra fastigheterna till nettoenergiproducenter.

8. Konkretisera samhällsbyggnadsvisionen

Konkretisera samhällsbyggnadsvisionen för hållbar utveckling i landet.

24. Tillsätt regionala miljömålsberedningar som formulerar samhällsbyggnadsvisioner för hållbar utveckling av städer och samhällen i hela landet och behandlar, konkretiserar och för vidare rapportens förslag till stat, kommuner och regioner.

25. Kräv de sex partierna som har ställt sig bakom Miljömålsberedningens förslag om att minska koldioxidutsläppen från inrikes transporter med minst 70 procent 2030 på konkreta svar hur det skall gå till.

Policyrekommendationer Skåne

9. Ett smartare Skåne

Samhällsplaneringen i Skåne måste beakta att en ökande andel av invånarna söker sig till och arbetar i storstadsområdet Malmö-Lund, där fler företag växer och befolkningen ökar rekordsnabbt.

26. För att minska behoven av längre, tidsödande och utsläppsbelastande längre pendlingsresor och höja produktiviteten är det viktigt att möjliggöra för fler att bo och verka i en tät zon med gemensam kunskapsproduktion och smidigt informationsutbyte.

27. De stationsnära lägena längs sträckan Helsingborg C-Lund C-Malmö C-Triangeln-Hyllie utgör ett unikt pärlband av stationer som måste utnyttjas väsentligt bättre med tätare funktionsblandad bebyggelse av miljöskäl, tidsmässiga skäl och av ekonomiska skäl, bland annat för att göra den ökande arbetspendlingen mer hållbar.

28. Bygg Nyhamnen vid Malmö C som framtidens hållbara, osedvanligt täta TOD-stad såsom bilfri utan p-platser ovan mark, för gång och cykling, med grönområden och vattenstrukturer och som huvudkontorscentrum med stor hållbar inpendling norrifrån samt bygg funktionsblandat med stor täthet invid de övriga järnvägsstationerna i Skåne, såväl i de större städerna som i de mindre bostadskommunerna.

29. Tillåt passagerartrafik på Kontinentalbanan för att möjliggöra för fler tåg att passera genom Malmö och för att Malmöpendeln skall kunna öppna och medföra satsningar och en bättre socioekonomisk utveckling i östra Malmö.

Bilaga 1. Största utpendlingskommun per boendekommun

Skåne:

Bostadskommun	Största utpendlingskommun	Sysselsatta i arbetskom-munen	Andel sysselsatta i utpend-lingskommunen, %
Svedala	Malmö	4 558	46,0%
Vellinge	Malmö	7 100	45,2%
Burlöv	Malmö	3 188	43,9%
Bjuv	Helsingborg	2 306	35,7%
Lomma	Malmö	3 510	32,9%
Staffanstorps	Malmö	3 489	31,9%
Höganäs	Helsingborg	3 402	29,8%
Åstorp	Helsingborg	1 955	29,8%
Skurup	Malmö	1 952	27,5%
Trelleborg	Malmö	5 301	27,0%
Kävlinge	Lund	3 417	23,6%
Östra Göinge	Kristianstad	1 417	23,2%
Eslöv	Lund	3 164	20,8%
Bromölla	Kristianstad	1 106	20,3%
Lund	Malmö	9 769	18,7%
Osby	Älmhult	1 033	17,8%
Ängelholm	Helsingborg	3 181	16,3%
Tomelilla	Ystad	889	14,7%
Sjöbo	Lund	1 304	14,5%
Klippan	Helsingborg	1 034	14,0%
Landskrona	Helsingborg	2 501	14,0%
Båstad	Ängelholm	903	13,7%
Höör	Lund	1 012	13,4%
Svalöv	Landskrona	769	12,1%
Hörby	Lund	876	11,9%
Ystad	Malmö	1 588	11,6%
Hässleholm	Kristianstad	1 913	8,3%
Örkelljunga	Helsingborg	358	8,3%
Malmö	Lund	10 858	8,1%
Perstorp	Klippan	226	7,7%
Simrishamn	Ystad	635	7,7%
Helsingborg	Malmö	2 776	4,6%
Kristianstad	Hässleholm	1 479	4,0%

Utvalda sydsvenska kommuner:

Bostadskommun	Största utpendlingskommun	Sysselsatta i arbetskom-munen	Andel sysselsatta i utpend-lingskommunen, %
Laholm	Halmstad	2 360	20,7%
Ronneby	Karlskrona	2 229	18,2%
Sölvesborg	Kristianstad	735	9,6%
Falkenberg	Varberg	1 704	8,2%
Olofström	Karlshamn	444	7,9%
Markaryd	Ljungby	283	6,6%
Karlshamn	Olofström	881	6,2%
Karlskrona	Ronneby	1 534	5,2%
Växjö	Alvesta	1 681	4,0%
Ljungby	Växjö	507	3,7%
Älmhult	Växjö	266	3,4%
Halmstad	Falkenberg	1 171	2,6%

Bilaga 2. Kommuner med minst andel sysselsatta i egna kommunen

Skåne:

Bostadskommun	Sysselsatta boende i kommunen	Sysselsatta i egna kommunen	Andel sysselsatta i egna kommunen, %
Lomma	10 658	2 481	23,3%
Staffanstorps	10 936	2 707	24,8%
Burlöv	7 264	1 981	27,3%
Svedala	9 902	2 889	29,2%
Kävlinge	14 466	4 455	30,8%
Vellinge	15 693	5 047	32,2%
Svalöv	6 357	2 370	37,3%
Bjuv	6 460	2 556	39,6%
Skurup	7 104	2 865	40,3%
Åstorp	6 556	2 661	40,6%
Höör	7 560	3 171	41,9%
Eslöv	15 184	6 926	45,6%
Sjöbo	8 988	4 240	47,2%
Bromölla	5 442	2 607	47,9%
Hörby	7 345	3 651	49,7%
Klippan	7 369	3 700	50,2%
Höganäs	11 406	5 789	50,8%
Östra Göinge	6 109	3 146	51,5%
Tomelilla	6 056	3 173	52,4%
Trelleborg	19 654	10 348	52,7%
Landskrona	17 884	9 907	55,4%
Osby	5 812	3 264	56,2%
Ängelholm	19 457	11 125	57,2%
Örkelljunga	4 311	2 498	57,9%
Perstorp	2 920	1 712	58,6%
Båstad	6 600	3 968	60,1%
Lund	52 111	32 164	61,7%
Ystad	13 718	8 588	62,6%
Hässleholm	22 962	15 998	69,7%
Simrishamn	8 263	5 760	69,7%
Helsingborg	60 687	44 428	73,2%
Malmö	134 013	101 986	76,1%
Kristianstad	36 712	29 027	79,1%

Utvalda sydsvenska kommuner:

Bostadskommun	Sysselsatta boende i kommunen	Sysselsatta i egna kommunen	Andel sysselsatta i egna kommunen, %
Laholm	11 423	6 843	59,9%
Sölvesborg	7 626	4 602	60,3%
Ronneby	12 235	8 316	68,0%
Karlshamn	14 113	10 112	71,7%
Olofström	5 650	4 285	75,8%
Falkenberg	20 791	15 803	76,0%
Markaryd	4 296	3 316	77,2%
Älmhult	7 879	6 477	82,2%
Växjö	41 887	35 306	84,3%
Ljungby	13 758	11 691	85,0%
Halmstad	45 331	38 540	85,0%
Karlskrona	29 480	25 475	86,4%

Bilaga 3. Växjö

Växjö är med 9 901 inpendlare 2014 den fjärde största inpendlingskommunen i Sydsverige efter Malmö, Lund och Helsingborg samt centrum i Kronoberg. Jämfört med t.ex. Halmstad är utpendlingen mindre och inpendlingsöverskottet klart större, 3 320 personer. Inpendlingen ökade med 57 procent 1997-2014, medan utpendlingen ökade med 49 procent.

Den relativt stora inpendlingen gör det angeläget för Växjö att utnyttja Växjö C och planera för tät bebyggelse med kontor och funktionsblandade verksamheter invid för att på så sätt skapa goda förutsättningar för inpendlarna att resa kollektivt till sina arbeten. Utvecklingen av Växjö Stationsområde innefattar World Trade Center söder om bangården, 380 bostads- och hyresrätter mellan Södra Järnvägsgatan och bangården och en nödvändig omläggning av busstrafiken invid Norra Järnvägsgatan där bussterminalen har varit för stor och området har utnyttjats dåligt. Stationsområdet är, som kommunen påpekar, byggt för 1870-talets stad med 4 000 invånare och behöver moderniseras till en befolkning som inom 10-12 år når 100 000 invånare.

Utvecklingen av det norra stationsområdet syftar både till att öka kollektivtrafiken, att tillvarata marken bättre med fler kommersiella lokaler och bostäder, samt att tillvarata de kulturhistoriska värdena och återskapa Norra Järnvägsgatans gaturum. Frågan är om inte Växjö borde tänka med en ännu längre tidshorisont och se kvarteret i ett framtidssammanhang där staden har 125 000-150 000 invånare och en större inpendling till Växjö C. Den föreslagna höjden, från 14 meter mot Norra Järnvägsgatan upp till sex våningar mot järnvägen, blir arkitektoniskt fager, men kunde rent funktionellt vara djärvare och högre för att möjliggöra en större täthet och fler arbetsplatser. Markvärdet är unikt och ett maximalt utnyttjande skulle förbättra förutsättningarna för resande med kollektivtrafik och därmed den miljömässiga hållbarheten i enlighet med denna rapport.

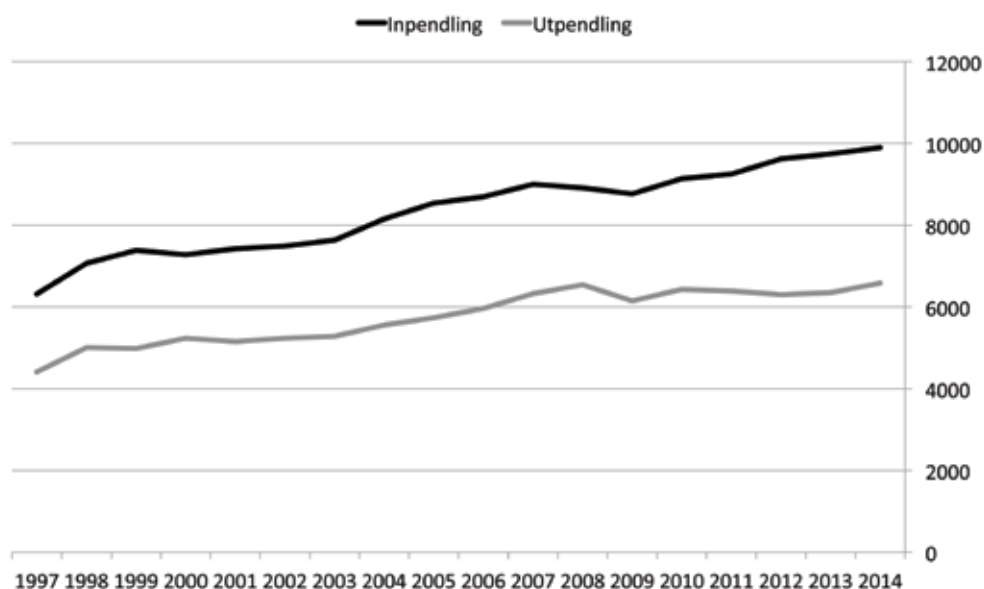


Diagram 6. In- och utpendling Växjö. Källa: SCB.

Bilaga 4. Kristianstad

Kristianstad är med 9 123 inpendlare Sydsveriges femte största inpendlingskommun. Ökningen av inpendlare med 22 procent 1997-2014 är lägst av samtliga de femton största inpendlingskommunerna. Orsaken är att den lokala arbetsmarknaden inte växer lika snabbt som flera av de övriga sydsvenska.

Kristianstad är centrum i nordöstra Skåne och största utpendlingskommun för Hässleholm, Östra Göinge, Bromölla samt Sölvesborg i Blekinge. I ett försök att öka tågresandet och integrera bostads- och arbetsmarknaderna i nordöstra Skåne och södra Småland gjordes en gemensam satsning tillsammans med Trafikverket som innebär att tio nya tågstationer öppnade i området i december 2013. En undersökning av K2 året efter visar att andelen resenärer med tåg hade ökat med 5,3 procentenheter och minskat med 4,0 procentenheter med buss, medan bilresandet inte hade påverkats nämnvärt.

Kristianstad är en typisk handelsstad, som historiskt har värnat köpstadens centrum, men kommunen är stor och har flera andra tätorter att bry sig om där bilen är närmast oundgänglig. Enligt K2:s undersökning hade 98 procent av hushållen i det undersökta området i nordöstra Skåne och södra Småland tillgång till bil, varav 43,1 procent hade en bil, 44,3 procent två bilar och 10,7 procent tre eller flera bilar. Det är alltså en region med stort bilberoende. Att få fler att resa och arbetspendla med kollektivtrafiken framför bilen är därmed en utmaning. Det blir inte lättare av att Kristianstad, liksom många andra kommuner, efter många års debatt slutligen valde att planera för externhandelsområdet C4 Shopping vid Hammarhus, 3 km sydost om centrum. Motivet var, som Lina Vikman har visat i uppsatsen "Ekologiskt hållbar handelsplanering? En fallstudie av C4-shopping", att växa som handelsstad och växa i övriga hänseenden som befolkning, verksamheter, bostäder och på åkrarna. Av hennes dokumentgranskning och intervjuer framgår att miljömålen inte användes, förutom där det fanns lagkrav, inte heller som ett verktyg i planeringen.

Kristianstad är en stad med stor offentlig administration sedan tiden som residensstad för Kristianstads län. När Region Skåne flyttade administration till Malmö 2010 var oron stor för att mer verksamhet skulle följa med. Så blev inte fallet. Tvärtom samlade Trafikverket och vissa länsstyrelser verksamhet i Kristianstad. Kommunen lärde sig samtidigt betydelsen av stationsnära läge. Den administrativa personalen och politikerna på Region Skåne ville kunna tågpendla till jobbet utan att behöva gå en lång sträcka eller byta till buss, varför Region Skåne och Kristianstad kommun beslöt att samlokalisera i bästa läge i rådhuset. En flytt av högskolan till centrum vore ett naturligt nästa steg. Studenterna skulle kunna ge mer liv åt staden, men också bidra med interaktion och kunskapsspridning, vilket i sin tur påverkar företagets konkurrenskraft och servicen i det offentliga tjänsteutbudet. Lär de känna staden ökar sannolikheten för att de får ett jobb, finner sin partner och stannar kvar efter studierna. Det skulle göra högskolan mer attraktiv. Centrum behöver förstärkas. Strategiskt bör kommunen arbeta mer med förtätning vid centralstationen, både ur miljösynpunkt och för den ekonomiska tillväxten.

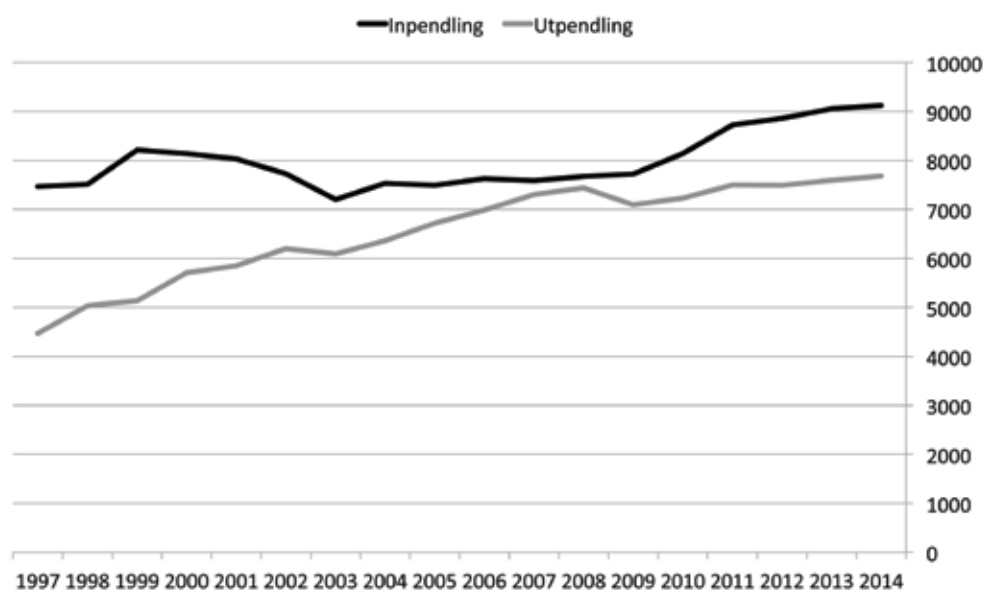


Diagram 7. In- och utpendling Kristianstad. Källa: SCB.

Bilaga 5. Halmstad

Halmstad är med 8 158 inpendlare Sydsveriges sjätte största inpendlingskommun. Det är en ökning med 71 procent från 4 775 personer 1997. Utpendlingen har under samma tid ökat med 86 procent från 3 644 till 6 791 personer. Störst inpendling sker från grannkommunen Laholm med 2 360 pendlare, följt av Falkenberg med 1 430 pendlare och Varberg 627. Inpendlingen från de tre nordvästskånska kommunerna Ängelholm, Båstad och Helsingborg uppgår till 794 personer samt 131 från Malmö, sammanlagt 925. Den största utpendlingen sker till Falkenberg med 1 171 personer, följt av Laholm 858 och Hylte 576. Till Helsingborg, Malmö, Ängelholm och Båstad utpendlade sammanlagt 829 personer. Det finns med andra ord ett stort utbyte med Skåne. Till detta kan universitet- och högskolesamarbetet inom Lärosäten Syd nämnas, där Högskolan i Halmstad deltar tillsammans med Blekinge Tekniska Högskola, Högskolan Kristianstad, Lunds Universitet, Malmö Högskola och Sveriges Lantbruksuniversitet Alnarp.

Med Hallandsåstunneln har Halmstad flyttat sig tidsmässigt närmare Skåne. Tågen går fortare och mer ofta. Tåget till Ängelholm tar numera endast 29 minuter och till Helsingborg 37 minuter. Det öppnar upp för gemensamma arbetsmarknader och en regionförstoring söderut med ökad pendling city till city framöver. Skall Halmstad locka fler företagsetableringar och inpendlare med tåg är det viktigt att kontor byggs i anslutning till Halmstad C och dess nya resecentrum, varför utbyggnaden av den nya stadsdelen Tullkammarkajen ett stenkast bort erbjuder stora möjligheter. I kommunens översiktsplan är området utpekad som ett utbyggnadsområde för blandad bebyggelse med företrädesvis bostäder, ca 600. Närheten till stationen är mindre viktig för dem som bor och arbetar i staden, medan den värderas högt av arbetspendlarna. Genom att bygga bostäder i området sker med andra ord en satsning på utpendling, snarare än inpendling. Halmstad är medvetet om att staden är anpassad för bilsamhället och har liksom andra kommuner en resa framför sig för att få invånarna i och runt staden att röra sig mer till fots, med cykel och med kollektivtrafik.

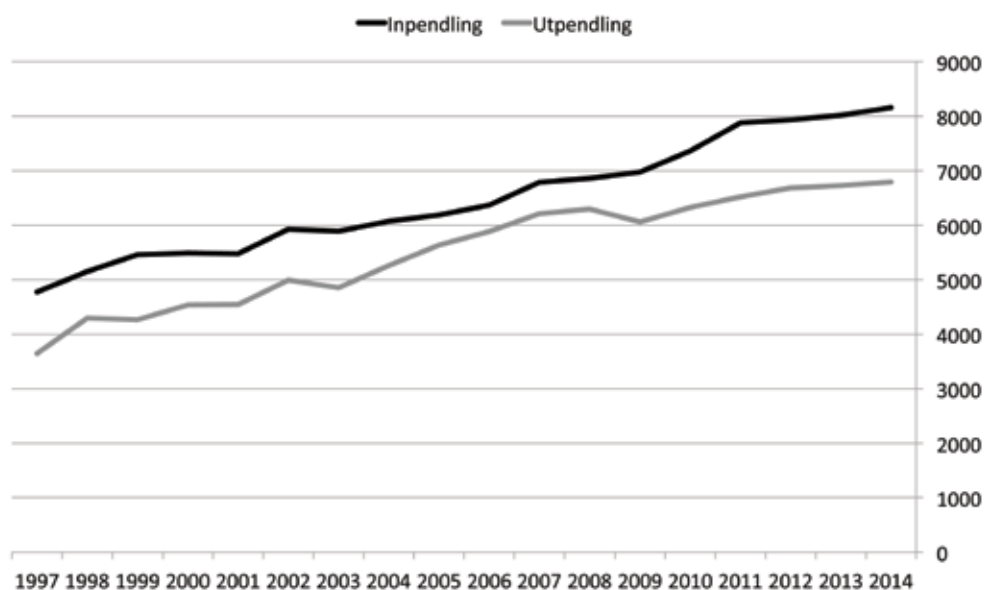


Diagram 8. In- och utpendling Halmstad. Källa: SCB.

Om författaren

Anders Olshov är chef för och grundare av Intelligence Watch. Han har tidigare grundat Öresundsinstitutet 2002 och var dess chef till 2014. Han utsågs till årets ekonom i Skåne av Ekonomiforum Skåne/EFL 2010. Han har arbetat som makroekonom på Carnegie Fondkommission 1992-1994 och på Nordea 1994-2002. Han är utbildad ekonom vid Handelshögskolan i Stockholm och har en post-graduate degree från Amsterdam School of International Relations. Hans bok "Öresundsregionen – Köpenhamns outnyttjade möjlighet" utgavs av Gyldendal förlag 2013.





Intelligence Watch är en allmännyttig, oberoende tankesmedja för hållbar utveckling med fokus på miljö, ekonomi och sociala frågor. Genom kvalificerad analys och forskning, framtidsspaning och opinionsbildning inom dessa områden och därtill hörande tvärvetenskapliga områden som stadsbyggnad, hälsa och kommunikation med mera bidrar tankesmedjan till ett bättre Sverige och en bättre värld. Intelligence Watch har sin bas i södra Sverige och drivs som ett offentligt-privat samarbete utan vinstintresse och med finansiering från företag, offentliga organisationer och universitet och högskolor.

