



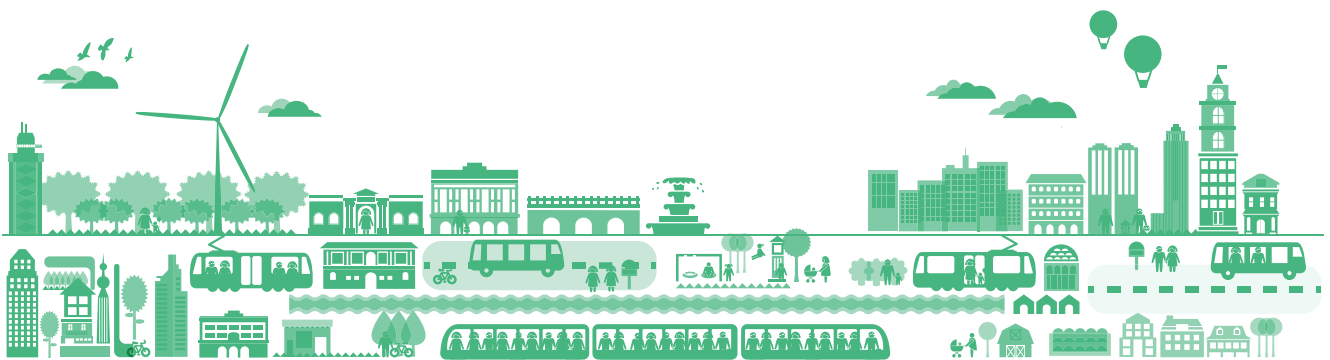
K2 OUTREACH 2017:1

En geografisk analys av kollektivtrafik och fastighetsmarknaden

MAGNUS ANDERSSON

HELENA BOHMAN

EIGO TATEISHI



Datum: 2016-02-03

Tryck: Media-Tryck, Lunds universitet, 2016

De slutsatser och rekommendationer som uttrycks är författarnas egna och speglar inte nödvändigtvis K2:s uppfattning.

Innehållsförteckning

Förord	4
Sammanfattning	5
1. Inledning	6
1.1. Kollektivtrafik och regional utveckling	6
1.2. Syfte och metod	6
2. Spårbunden kollektivtrafik, bostadsmarknaden och markanvändning	8
2.1. Utbyggnad av spårbunden kollektivtrafik och förändrad tillgänglighet i Skåne	8
2.2. Marknaden för småhus	12
2.3. Markanvändning och urbanisering	15
2.4. Kollektivtrafik och markanvändning i en flerkärnig region	16
3. Slutsatser	18
4. Referenser	19
Bilaga 1 Region Skånes mål för infrastruktur.	21

Förord

Investeringar i kollektivtrafik motiveras ofta utifrån förväntade effekter på lokal och regional utveckling. Denna kunskapsöversikt presenterar olika sätt att visa på förekomsten och omfattningen av sådana effekter. Den gör det genom att beskriva utvecklingen i Skåne under tidsperioden 1995 till 2015. Analysen baseras på så kallad spatial analys, dvs en analys med ett kvantitativt och rumsligt förhållningssätt.

Med den här rapporten vill vi inte bara belysa lokala effekter av kollektivtrafikens utbyggnad i Skåne utan också mer generellt visa på möjligheterna med spatiala analyser inom kollektivtrafikens område.

Rapporten har tagits fram inom ramen för projektet ”Kollektivtrafik, resandemönster och lokal utveckling i Skåne” som i första hand är kopplat till K2:s forskningsområde ”Kollektivtrafikens bidrag till samhällsutvecklingen”. Rapporten har författats av Magnus Andersson, Helena Bohman och Eigo Tateishi. Samtliga är verksamma vid K2 och Malmö högskola.

Lund, februari 2017

John Hultén,

Föreståndare K2

Sammanfattning

Rapporten syftar till att beskriva kollektivtrafikens påverkan på lokal utveckling med hjälp av en spatial analys av spårbunden kollektivtrafik och marknaden för småhus i Skåne under perioden 1995 till 2015. Rapporten visar nästan en fördubbling av mark som ligger inom tio minuters cykelväg från en tågstation. De områden som fått tillgång till nya stationer inkluderar områden som Triangeln, där marken redan är tätt använd, och Hyllie, som är ett område inom en storstadsregion men som är under exploatering.

De nya områdena inkluderar även områden som Trelleborg, som innebär att en ny stad med pendlingsavstånd till Malmö får tillgång till pendlingståg. Slutligen finns även orter i nordöstra Skåne som fått tillgång till spårbunden kollektivtrafik men där bostadsmarknaden varit betydligt svalare än i de västra delarna av regionen. De olika förutsättningarna för de olika områdena påverkar sannolikt också vilka resultat den nya kollektivtrafiken får i respektive område. I rapporten visas vidare att det framför allt är i de västra delarna av regionen som bostadsmarknaden ökat i termer av priset och försäljningsvolymen. Samtidigt påvisar rapporten att det i dessa områden finns en stor del av regionens jordbruksmark, vilket kan skapa målkonflikter mellan olika samhällsintressen. Detta talar ytterligare för vikten av långsiktiga strategier för markanvändning i anslutning till transportinvesteringar och planering av bostadsbyggande.

1. Inledning

1.1. Kollektivtrafik och regional utveckling

Kollektivtrafiken används ofta som ett strategiskt medel. Den förväntas bidra till regional utveckling och tillväxt. Kollektivtrafikens huvuduppgift är att åstadkomma en grundläggande tillgänglighet för alla till arbete, utbildning, vård, kultur och fritidsaktiviteter. Huruvida antagandena och förväntningarna om kollektivtrafikens positiva påverkan på lokal och regional utveckling stämmer är en empirisk fråga som denna rapport bidrar till att belysa med Skåne som exempel.

Statistik över samhällsekonomisk utveckling med inriktning på regional tillväxt och resandemönster finns insamlad på olika administrativa nivåer i Sverige. Aktörer som kommuner, län och statliga myndigheter samt även den privata sektorn arbetar på olika sätt med insamling och analys av kvantitativ information inom sina verksamhetsområden.

Samtidigt ökar omfattningen och bredden av olika typer av statistik drastiskt som ett resultat av en ständigt pågående digitalisering i samhället. Inte minst sker detta hos kollektivtrafikens aktörer, genom digitalisering av exempelvis biljettförsäljning och resandestatistik. Mycket av de nya data som genereras innehåller stora mängder geografisk data, vilka möjliggör nya typer av analyser. Planering av kollektivtrafikens utbyggnad innehåller en rad komplexa frågor där bland annat finansiering, ökad grad av tillgänglighet och samhällseffekter behöver tas i beaktande. Att aktivt ta tillvara de data som genereras är därför centralt för förbättrade analyser av kollektivtrafiken och dess samhällseffekter.

1.2. Syfte och metod

Rapporten syftar till att beskriva kollektivtrafikens påverkan på lokal utveckling med hjälp av spatial analys baserat tre olika typer av spatial information; 1) resandestatistik samt geografisk information som beskriver tågnätverkets¹ utbyggnad, 2) försäljningsstatistik av småhus, 3) satellitbaserad information som beskriver förändringen av markanvändning. Vidare sammanställs och tillgängliggörs statistiska underlag som bidrar till bättre beräkningar av förändring av regional tillväxt i relation till utbyggnad av kollektivtrafik med ett fokus på Skåne. Rapporten ger en bild av hur utbyggnaden av kollektivtrafiken och förändrade pendlingsvanor påverkar regionens utveckling över tid.

Arbetet bygger på kvantitativ information med spatiala dimensioner såsom Pågatågnätverkets utbyggnad, nya stationers placering och lokalisering av sålda småhus och använder Geografiska informationssystem (GIS) för att sammanställa denna information i en geokodad databas som sedan möjliggör statistiska beräkningar, tidsserieanalys samt visualisering i kartformat². Styrkan med att använda geokodade databaser är att de är relativt enkla att uppdatera samt att göra tillgängliga för andra forskare. Studien använder spatial analys genom att analysera rumsliga förhållanden. En tillgänglighetsanalys har utvecklats för att beräkna hur utbyggnaden har gjort nya områden snabbare och enklare att nå med spårbunden kollektivtrafik. Tidsperioden som studeras begränsas av de olika datasetens tillgänglighet och täcker 1995 till 2015.

Rapporten är framtagen inom ramen för ett K2-projekt som syftar till att skapa bättre förståelse för hur olika områden inom samhällsekonomin påverkas av hur kollektivtrafiken utvecklas. En viktig

¹ Pågatågen är lokaltåg inom Region Skåne. Huvudman är Skånetrafiken. Orter som trafikeras är bland annat Malmö, Lund, Landskrona, Helsingborg, Ystad, Ängelholm, Kristianstad, Simrishamn, Eslöv och Höör. På senare tid (dvs från 2013) har man börjat bedriva pågatågstrafik utanför Skånes länsgräns som till Markaryd i Kronobergs län, Karlshamn i Blekinge län samt sedan invigningen av Hallandsåstunneln 2015 också till Laholm och Halmstad i Hallands län som drivs av Skånetrafiken.

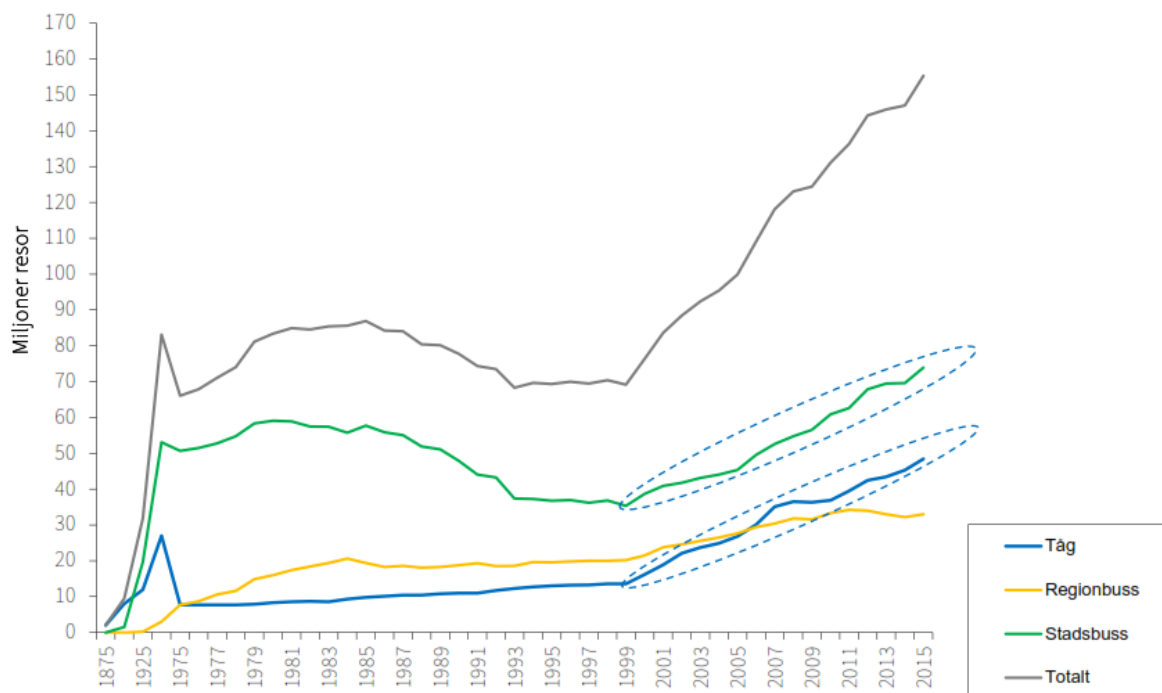
² Se bilaga 1 för en detaljerad beskrivning av variabler och faktorer som inkluderats i den spatiala analysen.

komponent inom projektet är att samverka med aktörer inom flera olika branscher och myndigheter för att skapa en plattform för presentation av tillgänglig och insamlad data men framförallt visa på hur denna information kan användas av aktörer. Aktörer inom kollektivtrafiken branschen kan använda denna typ av information och metod för att effektivare planera nya rutter vidare kan det finns ett intresse från fastighetsbranschen att använda rapportens metod och resultat för att planera och utveckla nya projekt. Inom fastighetsvärdering finns det ett ökat intresse av att kvantifiera hur transportinfrastruktur påverkar värdet på fastigheter.

2. Spårbunden kollektivtrafik, bostadsmarknaden och markanvändning

2.1. Utbyggnad av spårbunden kollektivtrafik och förändrad tillgänglighet i Skåne

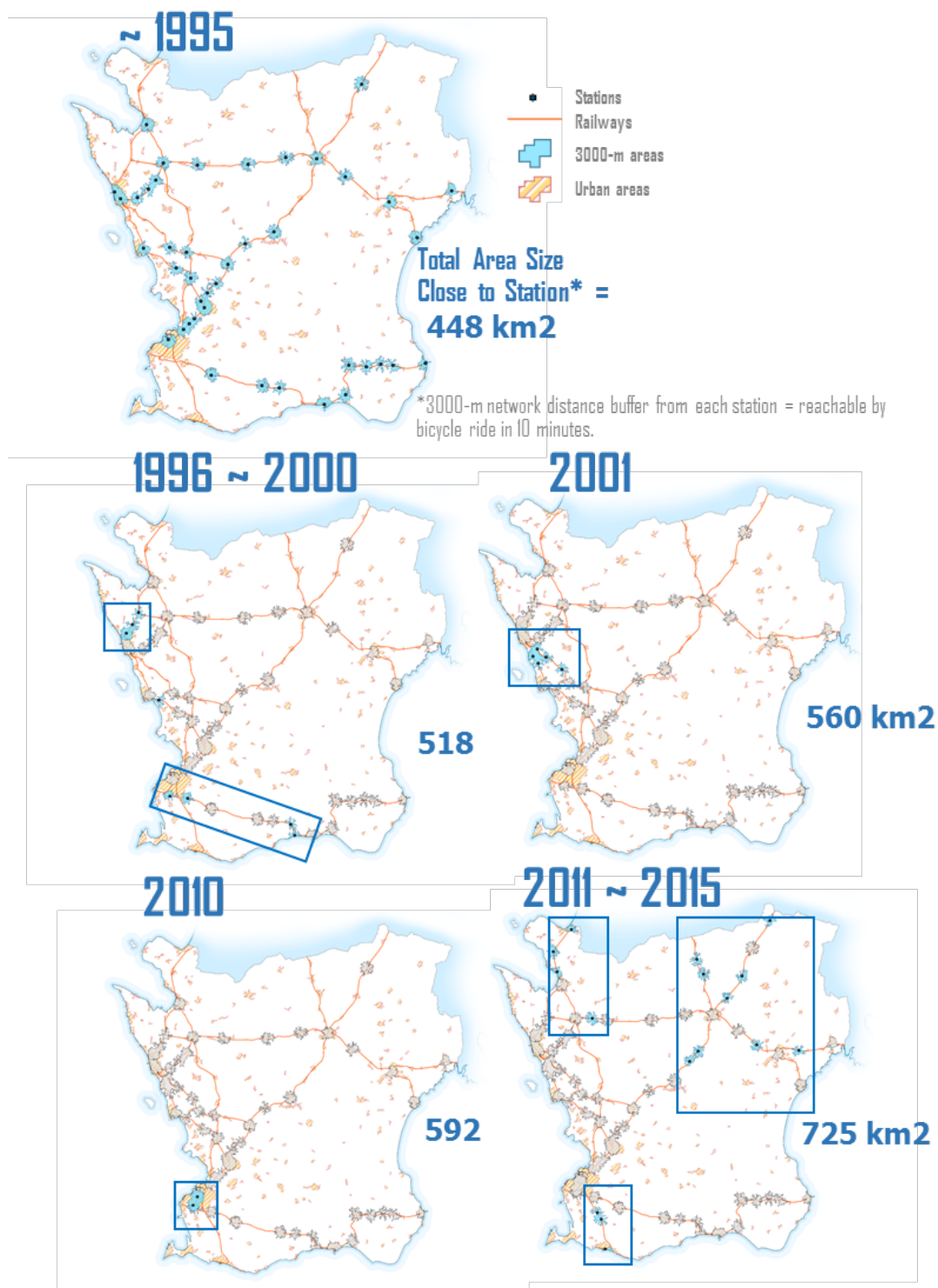
Denna del av rapporten sammanfattar utbyggnaden av spårbunden kollektivtrafik genom att först visa hur antalet resor med kollektivtrafik har förändrats över tiden i Skåne. Vidare har utbyggnaden av spårbunden kollektivtrafik analyserats med hjälp av en geografisk analys av hur tillgängligheten i Skåne har förändrats som en konsekvens av etableringen av fler järnvägsstationer.



Figur 1 Antal resor med kollektivtrafik i Skåne

Figur 1 visar att kollektivtrafiken i Skåne har utvecklats mycket sedan slutet på 1990-talet och att resandet har ökat kraftigt. Det ökande kollektivtrafikresandet har utvecklats kraftigt sedan Region Skåne och Skånetrafiken bildades, men kollektivtrafiksystemet och kollektivtrafikandelen är trots detta blygsam jämfört med storstadsområdena Stockholm och Göteborg. Det är värt att notera att reande med kollektivtrafik visar olika mönster då vi studerar trafikslag. Resande med stadsbuss minskade stadigt under perioden 1980 till 1999 för att sedan öka kraftigt och gå förbi den stabilt höga nivån från 1970- och 1980-talen. Resande med tåg startade på relativt låga nivåer under slutet på 1990-talet. Ökningen visar en liknande trend som för resande med stadsbuss. Värt att notera är att antalet resor med tåg blev fler än med regionbuss år 2005. Resande med regionbuss har varit ökande under hela perioden men saknar den snabba expansion som kan observeras inom trafikslagen tåg och stadsbuss (i figuren markerad med streckad blå linje).

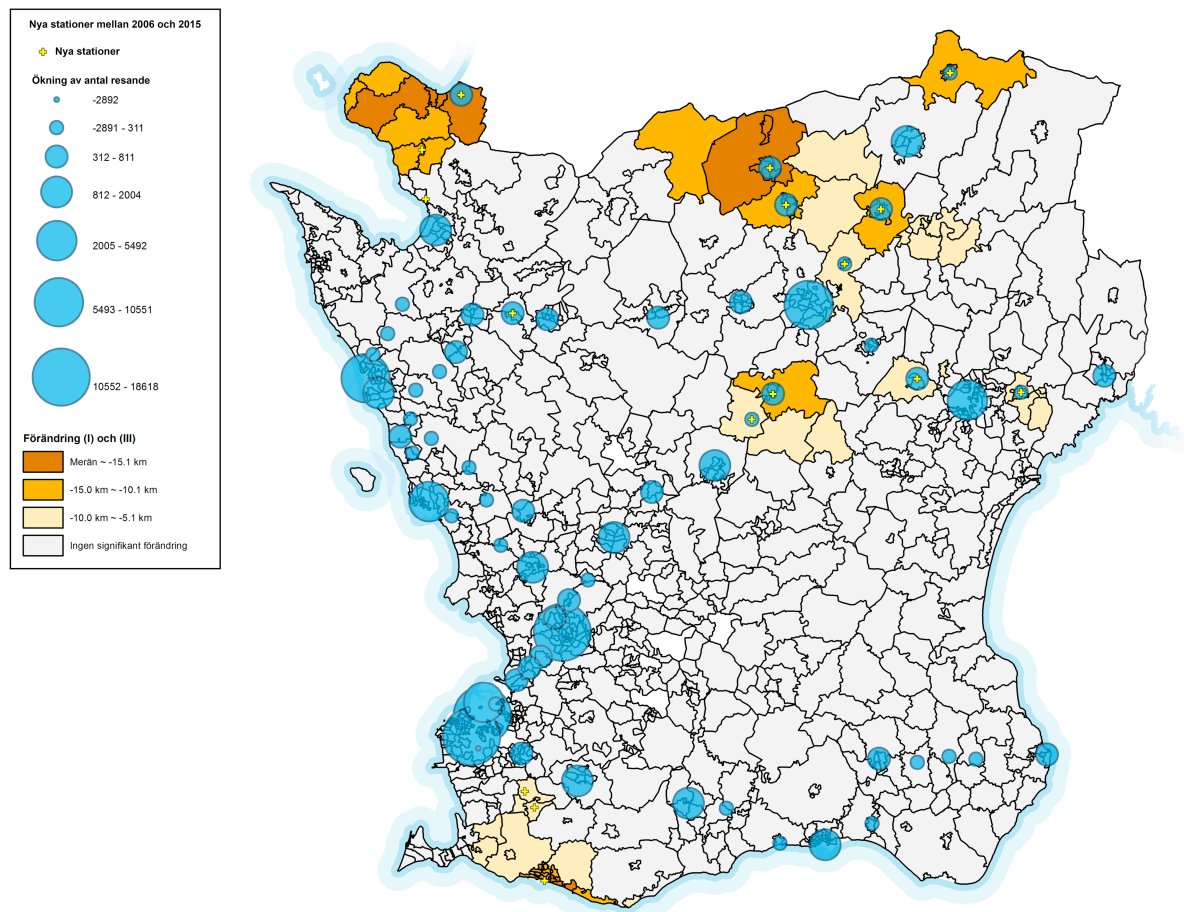
Nästa steg i studien är att analysera hur utbyggnaden av spårbunden kollektivtrafik under perioden 1995 till 2015 har påverkat tillgängligheten i Skåne. Uppdelningen av perioden i fem kortare perioder har två syften; för det första att kunna jämföra hur olika perioder påverkat tillgängligheten samt för det andra att visa hur Skånetrafikens strategi för expansionen har förändrats över tiden.



Figur 2 Nya stationer och förändrad tillgänglighet i närheten av den nya stationen

Figur 2 visar det ursprungliga Pågatågsnätverkets sträckning 1995 med samtliga stationer. Varje station har tilldelats ett område som motsvarar 3000 meters avstånd från stationen. 3000 meter beräknas motsvara en cykelresa på 10 minuter och är den maximala geografiska området som analyser räknar vara enkelt tillgänglig. Det sammanlagda området som beräknas kunna nås i anslutningen till Pågatågsstationer 1995 är 448 km². Under perioden 1996-2000 görs investeringar främst i nordvästra

Skåne med 3 nya stationer norr om Helsingborg, i Malmö och trakten kring Ystad som ökar området till 518 km². Under året 2001 utökas nätverket med 4 stationer söder om Helsingborg vilket ger 560 km². Malmö för två nya stationer under 2011. Den stora expansionen av Pågatågsnätverket mellan 2011-2015 fokuserar på tre områden i Skåne; sydväst med Trelleborgsbanan som ger bättre spårbundet alternativt till buss för resor mellan Malmö och Trelleborg, nordväst med investeringar runt den nya tunneln genom Hallandsåsen samt nordöstra Skåne med nio nya stationer. Dessa investeringar ger tillsammans ett tillgänglighetsområde på 752 km². Denna ökning av antalet stationer inom områden som tidigare saknade spårbunden kollektivtrafik har inneburit en förändring i tillgänglighet.



Figur 3 Nya stationer och förändrad tillgänglighet inom SAMS-områden³

Investeringarna har främst påverkat de områden som tidigare inte hade spårbunden kollektivtrafik. Kartan i Figur 3 visar en geografisk tillgänglighetsanalys samt en förändring av resor i Skåne indelat i SAMS-områden. SAMS-områden har använts eftersom kommunnivån anses vara för stor för denna analys. En förändring på kommunnivå anses inte kunna fånga den variation i tillgänglighet som finns inom kommuners olika delar. SAMS-områden är mindre och därför kan en mer detaljerad analys av variationen inom en kommun studeras.

³ SAMS-områden står för *Small Areas for Market Statistics* och bygger i de större kommunerna på kommunens delområdesindelning, NYKO, och i de mindre kommunerna på valdistrikt.

Ökningen i resande (ljusblå cirklar där storleken illustrerar en ökning) domineras av Skånes större orter såsom Malmö, Lund, Helsingborg, Hässleholm, Kristianstad och Landskrona och även de nya stationerna i Hyllie och Triangeln i Malmö. Tågsträckorna som knyter samman regionens arbetsmarknadscentrum Malmö/Lund, Helsingborg och Kristianstad kan identifieras tydligt med ökat resande på stationerna längs sträckningen. Nya stationer under perioden 2006-2015 är markerade med en gul stjärna och visar relativt små ökning i antal resor.

Den andra dimensionen i Figur 3 är tillgänglighetsanalysen som baseras på lokaliseringen av de sålda småhus som gjorts inom ett SAMS område under perioden 1996 till 2015 där områden med mörk orange färg visar en minskning i medianavstånd från alla sålda fastigheter till närmaste Pågatågsstation. Figuren sammanfattar resultaten med de SAMS-områden som visar störst förändring i termer av medianavstånd bland sålda småhus. Det är främst SAMS-områden i tre kommuner som visar förbättrad tillgänglighet; Båstad, Hässleholm och Trelleborgs kommuner. Här kan ett tydligt geografisk mönster observeras som följer det mönster som observerades i Figur 2s sista karta, med utbyggnad av stationer i sydväst, nordväst samt nordöstra Skåne med sammanlagt nio nya stationer.

Figur 4 visar en detaljerad sammanställning av förändringen i resor. Värt att notera är ökat resande i Landskrona, Kristianstad, Eslöv och Ystad.

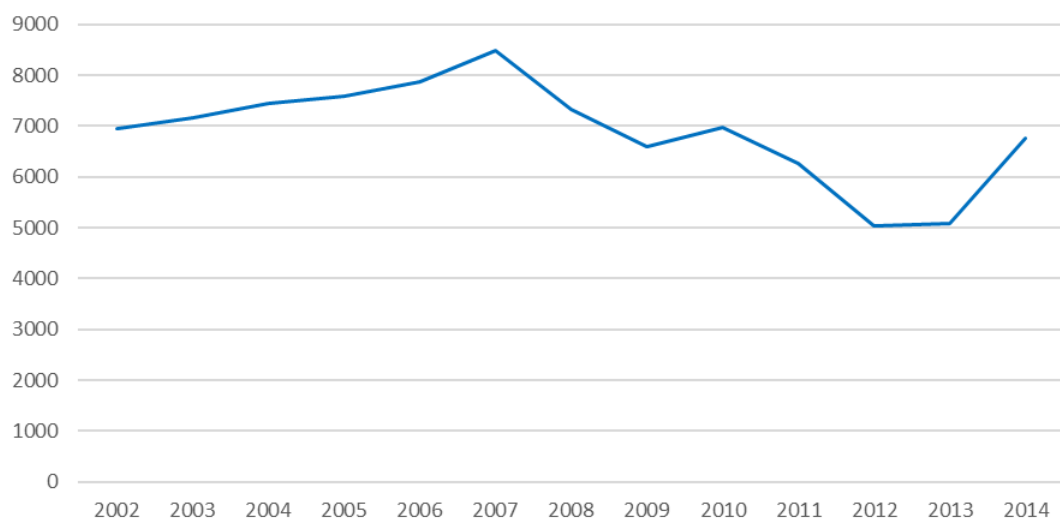
	Rank	PLATSNAMN	Ökning av antal resande
Top 10	1	Triangeln	18,618
	2	Lund c	16,797
	3	Hyllie	13,383
	4	Helsingborg C	10,551
	5	Hässleholm	7,483
	6	Malmö C	5,492
	7	Landskrona Östra	3,704
	8	Kristianstads central	3,604
	9	Eslöv	2,004
	10	Ystad	1,793
...
Bottom 10	1	Smedstorp	86
	2	Tågarp	84
	3	Gantofta	83
	4	Påarp	79
	5	Maria	64
	6	Lunnarp	63
	7	Mörarp	43
	8	Kattarp	1
	9	Östervärn	-428
	10	Svågertorp	-2,892

Figur 4 Förändring i antal resor med spårbunden kollektivtrafik 1996-2015

Viktigt att notera är att denna analys påverkas av flera faktorer såsom antalet sålda småhus och lokaliseringen av dessa småhus.

2.2. Marknaden för småhus

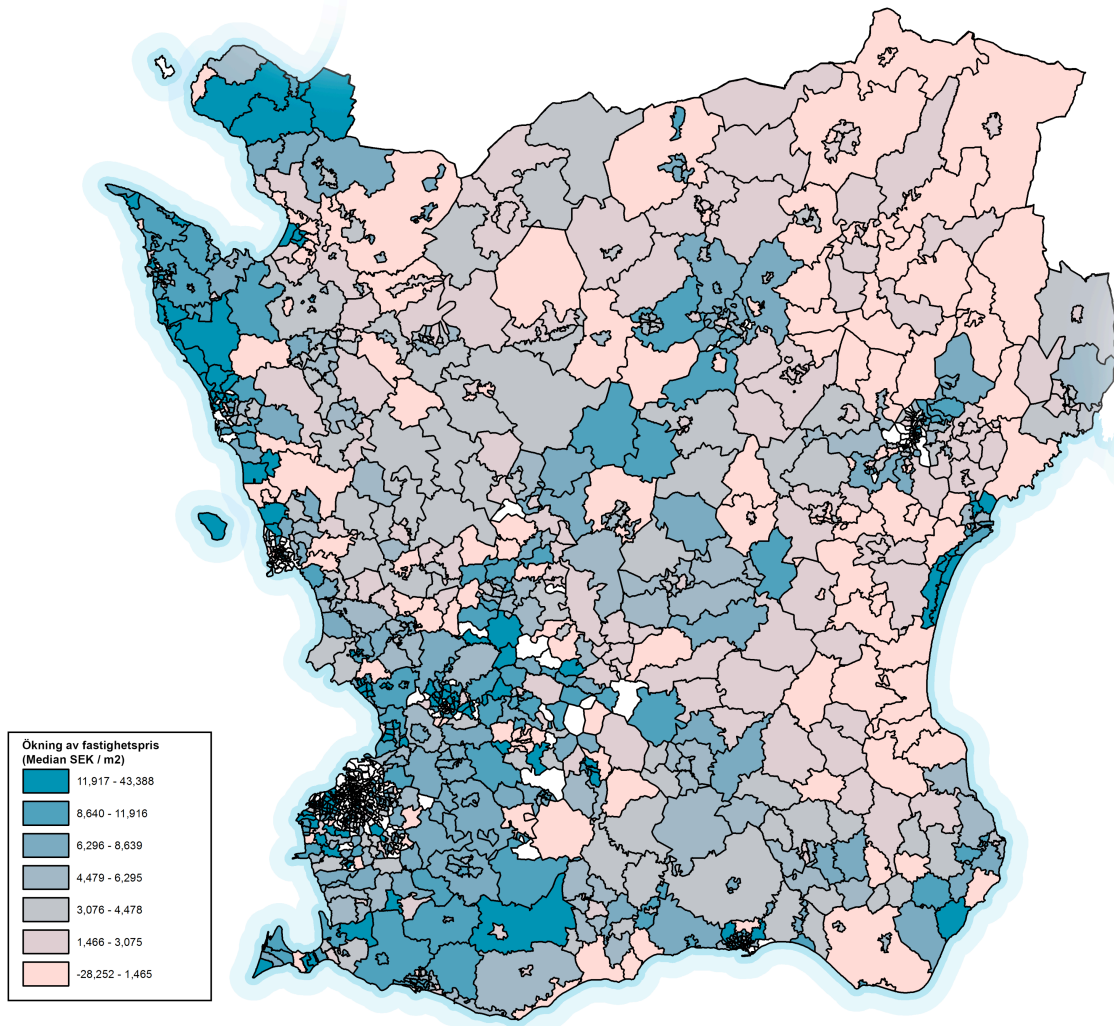
Marknaden för småhus i Skåne har under den studerade perioden (2002-2015) genomgått tre faser enligt Figur 5. Under början av perioden steg antalet transaktioner från 7000 sålda småhus per år till 8500 småhus 2007, därefter minskade marknaden till de lägst observerade nivåerna under åren 2012 och 2013 med 5000 sålda småhus årligen. Sedan 2013 har marknaden återhämtats och 2015 såldes nästan 7000 objekt. Detta är dock inte en fullständig återhämtning utan antalet sålda objekt är fortfarande lägre än 2002.



Figur 5 Antal sålda småhus i Skåne 2002-2014

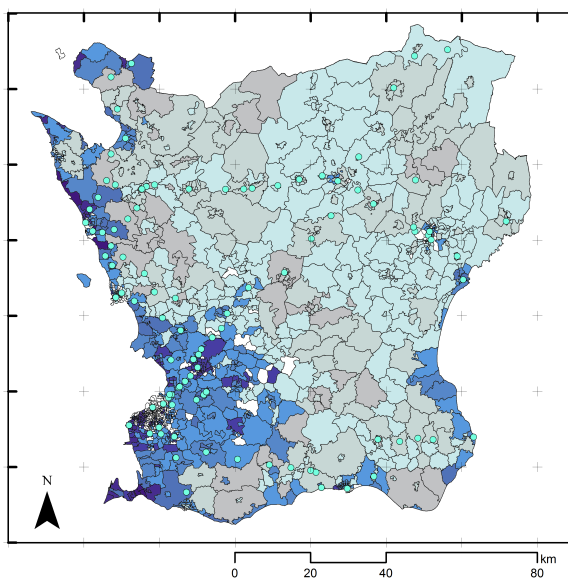
Det geografiska mönstret av förändringen av medianpriset i kr per kvadratmeter under perioden 2002 - 2015 i Figur 6 visar att småhus belägna i SAMS-områden nära kusten vid de större städerna i västra Skåne har ökat betydligt mer i pris än småhus belägna i de centrala och östra delarna av regionen.

Det finns stora områden i främst de norra och östra delarna av Skåne där priserna inte har förändrats eller till och med sjunkit under den studerade perioden. Vidare finns det SAMS-områden belägna nära större städer i Landskrona, Svalöv och Eslöv som inte visar ökade priser.

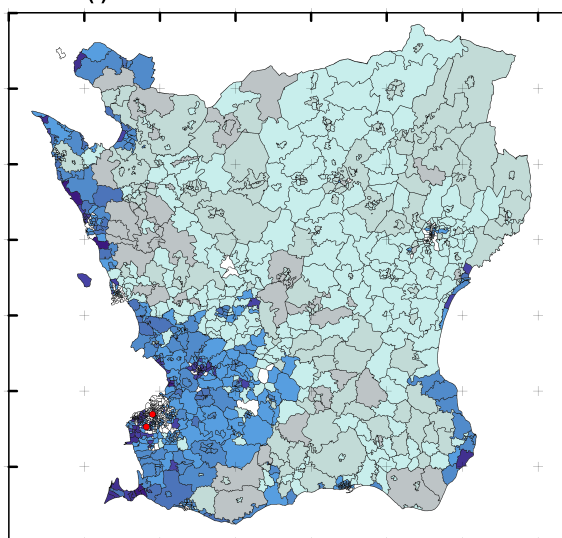


Figur 6 Försäljningspris (medianvärde) av småhus per SAMS-område (kr/kvm)

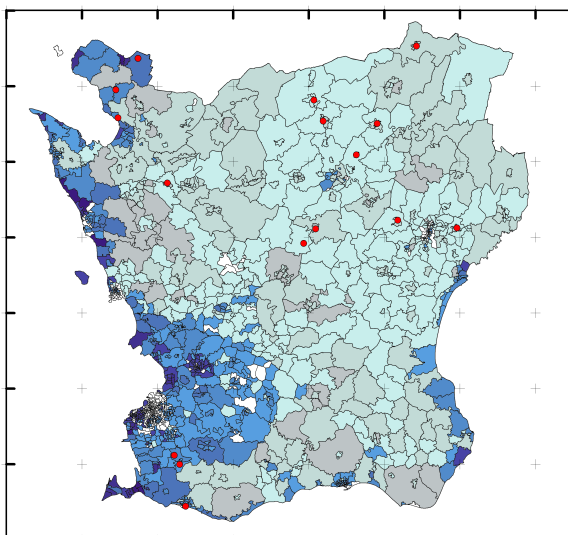
Period (I): -2005



Period (I): 2006 - 2010



Period (I): 2011 - 2015



Försäljningsvolym

		Låg	Medel	Hög
Median SEK / m ²	Låg	S-Low & V-Low	S-Low & V-Mid	S-Low & V-High
	Medel	S-Mid & V-Low	S-Mid & V-Mid	S-Mid & V-High
	Hög	S-High & V-Low	S-High & V-Mid	S-High & V-High

Figur 7 Förändring av antal försäljningar av småhus och försäljningspris (medianvärde) av småhus per SAMS område(kr/kvm)

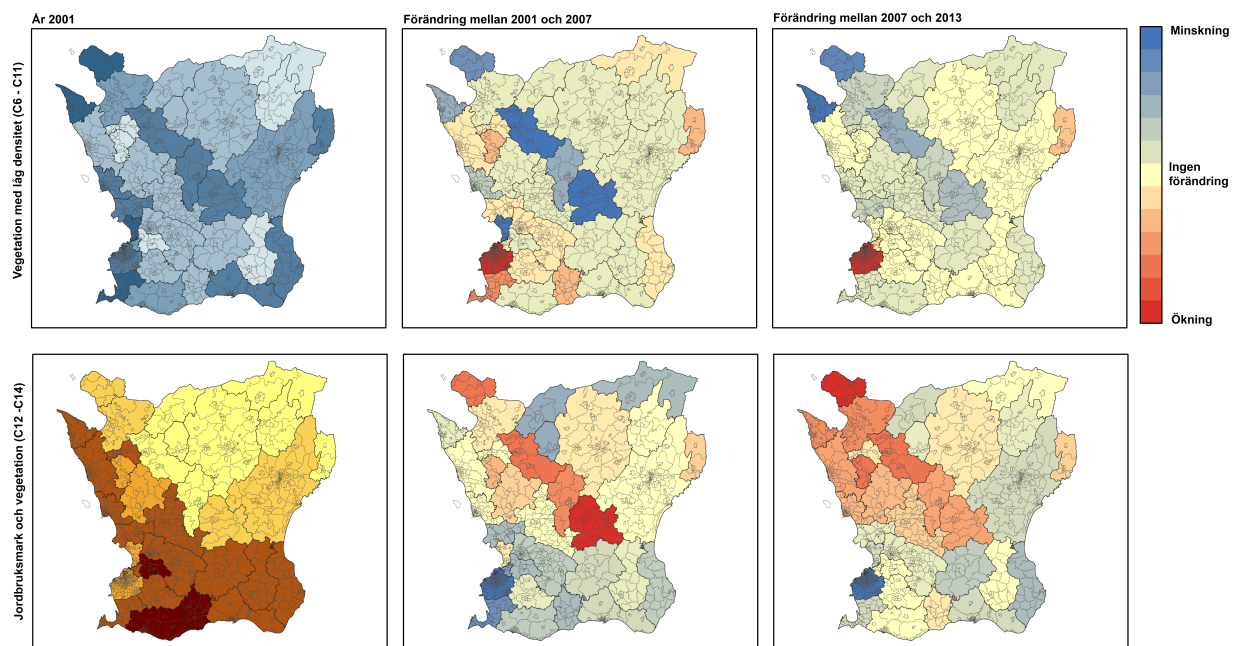
Figur 7 visar hur förändringen i medianpriset och antalet transaktioner är fördelade över tiden. Där den studerade perioden är indelad i 3 tidsperioder; Period 1 fram till och med 2005, Period 2 2006-2010 och Period 3 2011-2015. Kartorna visar två variabler; antalet sålda småhus där ljusblått till mörkblått visar ökningen i pris samt antalet transaktioner där ljusblått till grå färg indikerar en ökningen av antalet transaktioner. Observeras en ökning i båda variabelerna ger detta en mörk lila/blå färg. Observeras inga eller små förändringar i båda variabelerna ger detta en ljusblå färg. Ursprungliga stationer 2005 visas med en ljusgrön färg, de nya stationerna i period 2 och 3 visas med en röd markering. Studeras marknaden för småhus över alla tre tidsperioderna kan endast mycket små förändringar observeras. Områden belägna i Simrishamn kommun såsom Brantevik och Kivik har under den studerade perioden haft både ökade priser och antal transaktioner. Detsamma gäller i Båstads och Trelleborgs kommun som fått bättre tillgång till spårbunden kollektivtrafik.

Marknaden för småhus belägna i anslutning till de nya stationerna i Hässleholms kommun visar inte tecken på förändring. Värt att notera är att ökade priser och ökat antal transaktioner kan observeras i Hässleholms centrala delar.

2.3. Markanvändning och urbanisering

Den tredje dimension i denna studie är en analys av markanvändning och marktäckning i Skåne. Skåne är ett tätbefolkat län med växande befolkning. Behovet av nya bostäder är stort och trycket på den oexploaterade marken är hårt. Regionen har bland den bästa jordbruksmarken i Sverige, och regionen i sin helhet består till nästan hälften av åker- och betesmark. Skåne utgör tillsammans med Hallands och Uppsala län de län där högst andel av jordbruksmarken exploateras. De vanligaste skälen är byggande av småhus, flerbostadshus, industri- och företagsetableringar samt infrastruktur. En analys av förändringen av markanvändning visar vilken typ av mark som används när urbana områden expanderar. Denna analys är av särskild vikt inom en region som Skåne där det finns jordbruksmark med hög produktivitet.

Behovet av information om markanvändning och grödor är särskilt angeläget i samband med urban expansion. En analys av ett hållbart samspel mellan urban expansion, jordbruk, miljö och landsbygd är en av dagens stora samhällsutmaningar. För att analysera markanvändning och marktäckning krävs heltäckande information om hur marken används. Fjärranalys används främst för övervakning av jordens resurser från satellit. Vanliga tillämpningar är studier av markanvändning och förändring av vegetationen. Ett centralt begrepp vid registrering med fjärranalysmetoder är markupplösningen, det vill säga storleken på marken på det minsta bildelement som kan registreras. Lågupplösta fjärranalyssatelliter (cirka 1 km) används för tillämpningar som avser hela länder eller kontinenter. De högupplösta satelliterna har en markupplösning på en till ett par meter samt mediumupplösta satelliterna med 30 till 500 meter och kan användas för analys av markanvändning och marktäckeanalys.



Figur 8 Förändring av markanvändning i Skåne under 2001-2007 och 2007-2013

Figur 8 illustrerar en analys av förändringen i Skåne under perioden 2001-2013. Denna analys bygger på fjärranalysinformation där satellitprodukter från NASA MCD12Q1 Land Cover Images med en upplösning på 250 meter har använts. Då upplösningen klassas som medium är det svårt att se förändring på små ytor och därför har analysen gjorts på kommunnivå. Den övre kartan i färgskala från mörk blå till grått i figur 8 visar kommuner med låg intensitet av vegetation under startåret 2001. Främst västra Skåne med Malmö och kommuner i närheten har låga nivåer av vegetation. Vi kan även observera i förändringensanalysen i kartorna som följer. Där kan en ökning av denna typ av markanvändning i de redan nämnda områdena observeras. En tolkning av denna observation är att markanvändningen är i en övergångsfas där stadens expansion, med framförallt expansionen och byggelsen i Hyllie, är tillräckligt omfattande för att fångas av satellitbilderna.

De nedre kartorna i figur 8 visar en analys av kategorin som utgörs av jordbruksmark. Den första kartan där brun färg illustrerar stor andel jordbruksmark kan västra Skånes jordbruk observeras med kommunerna Trelleborg och Staffanstorp i topp. I norra och nordöstra Skåne observeras inte kategorin jordbruksmark i samma utsträckning. I förändringsanalysen som följer kan samma mönster som i kartorna ovan observeras där Malmö tappar jordbruksmark.

2.4. Kollektivtrafik och markanvändning i en flerkärnig region

Skåne är en storstadsregion med sju identifierade regionala kärnor - Malmö, Lund, Helsingborg, Landskrona, Kristianstad, Hässleholm och Ystad - varav de tre första uppfyller kriterierna för att vara arbetsmarknadscentrum.. Skåne har inte, som klassiska storstadsområden, förorter som försörjer en stor stad, utan är uppbyggt av flera mer självständiga orter. Olika orter har olika roller och såväl regionala kärnor som övriga orter och omland bidrar med värdefulla funktioner i Skåne. Det är därmed centralt att satsa på de kvaliteter som finns på de specifika platserna.

Flerkärnigheten i Skåne möjliggör till exempel specialiseringar och vinster för näringslivet, minskade trängsel- och miljöproblem samt valmöjligheter och mångfald för invånare, företag och besökare. Region Skåne⁴ lägger stor vikt vid utvecklingen av kollektivtrafik i regionen. Samtidigt ställer flerkärnigheten krav på en välutbyggd kollektivtrafik som möjliggör tids- och kostnadseffektiv pendling. Den växande befolkningen ställer särskilda krav på regionen med gränsöverskridande utveckling kan ge nya möjligheter. Bättre transportlänkar och åtgärder för att underlätta pendling är centrala för en effektiv arbetsmarknad där Sydvästra Skåne karaktäriseras av kapacitetsproblem medan behoven i nordost framför allt gäller kvaliteten i transportsystemet (1).

Länsstyrelsen Skåne har identifierat tre strategiskt viktiga åtgärder för att uppnå hållbara transporter i länet: ökad andel kollektivtrafikresande, stärkt kollektivtrafik genom utvecklad översiktsplanering samt ökad andel fossilbränslefri uppvärmning, el och transporter (2). Det finns ett samband mellan bebyggelsestruktur och val av färdmedel. Högre bebyggelsestäthet, men även högre självförsörjningsgrad och större service - utbud, ger ett minskat bilresande (3). I en tät stad görs en större andel av resorna med gång, cykel eller kollektivtrafik än med bil. En större täthet ger även högre andel kollektivtrafikresor. För att behålla och stärka resandeunderlaget bör ny bebyggelse koncentreras till goda befintliga kollektivtrafiklägen (4).

Kollektivtrafik är en investeringsintensiv verksamhet och större satsningar inom kollektivtrafiken kräver stora resandeunderlag. Att förtäta och utveckla bebyggelse längs redan etablerade stråk är centralt ur både klimat- och energisynpunkt eftersom det inte är resurseffektivt att kollektivtrafikförsörja utspridd bebyggelse. Det är viktigt att de befintliga kollektivtrafiknära lägena exploateras i första hand och med en hög exploateringsgrad. Områden närmast tågstationerna i Skåne har en stor förtätningspotential. Bara ungefär 20 procent av marken inom en radie på en kilometer

⁴ Se bilaga 2 för en detaljerad beskrivning av Region Skånes mål för infrastruktur.

kring stationerna är bebyggd. Länsstyrelsen i Skåne ser stor potential inom dessa områden, eller motsvarande starka kollektivtrafiklägen (5).

3. Slutsatser

Syftet med denna rapport har varit att studera kollektivtrafikens påverkan på regional utveckling med hjälp av olika typer av spatial data.

För det första har rapporten påvisat nästan en fördubbling av mark som ligger inom tio minuters cykelväg från en tågstation. Detta säger i sig ingenting om hur marken används, men det visar en potential för att utveckla markanvändning inom dessa områden och därigenom bidra till en bättre fungerande bostads- och arbetsmarknad i regionen. De områden som fått tillgång till nya stationer inkluderar områden som Triangeln, där marken redan är tätt använd, och Hyllie, som är ett område inom en storstadsregion men som är under exploatering.

De nya områdena inkluderar även områden som Trelleborg, som innebär att en ny stad med pendlingsavstånd till Malmö får tillgång till pendlingståg. Slutligen finns även orter som de i nordöstra regionen, där bostadsmarknaden varit betydligt svalare än i de västra delarna av regionen. De olika förutsättningarna för de olika områdena påverkar sannolikt också vilka resultat den nya kollektivtrafiken får i respektive region. Det har inom ramen för detta projekt inte varit möjligt att fördjupa sig i hur effekterna skiljer sig i de olika områdena. Däremot ger rapporten ett underlag för att gå vidare med dessa frågor och utveckla analysen av regional utveckling.

I rapporten visas vidare att det framför allt är i de västra delarna av regionen som bostadsmarknaden ökat i termer av priset och försäljningsvolymen. Samtidigt påvisar rapporten att det i dessa områden finns en stor del av regionens jordbruksmark, vilket kan skapa målkonflikter mellan olika samhällsintressen. Detta talar ytterligare för vikten av långsiktiga strategier för markanvändning.

Slutligen kan konstateras att förutsättningar för denna typ av kvantitativ spatial analys förbättras genom den starka utvecklingen av digitalisering som sker inom flera områden med relevans för studier kring kollektivtrafikens effekter på samhällsutvecklingen. Vi förväntar oss därför att forskningen inom detta område, och med denna typ av analysmetoder har goda förutsättningar att förbättra våra kunskaper i området.

4. Referenser

(1) OECD:s Territorial reviews: Skåne, Sweden 2012. OECD 2012.

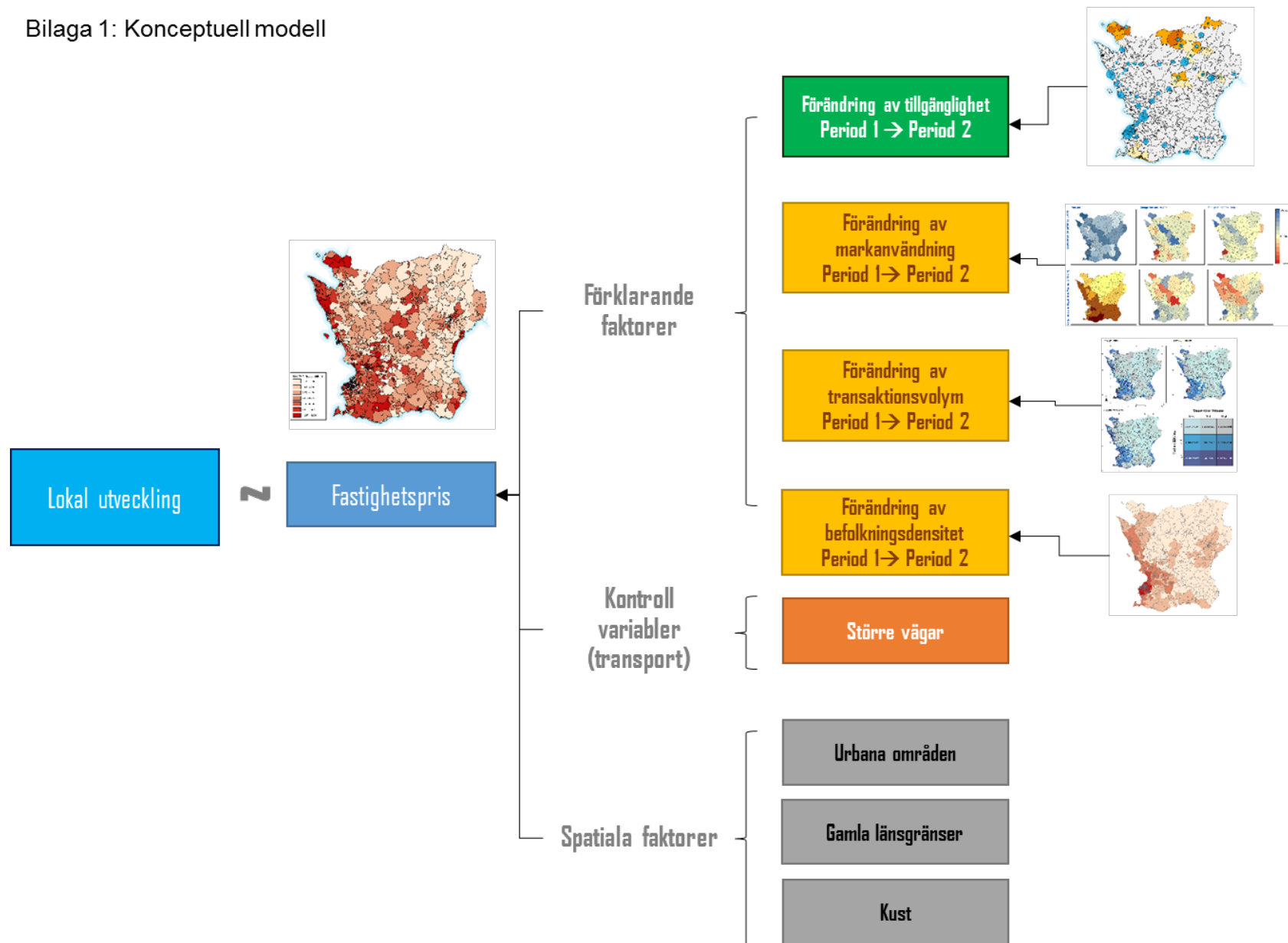
(2) Jordbruksverket, Väsentligt samhällsintresse? Jordbruksmarken i kommunernas fysiska planering, Rapport 2013:35, Jönköping: Jordbruksverket, 2013.

(3) Holmberg, B., Ökad andel kollektivtrafik – hur? En kunskapssammanställning Bulletin 286, Lund: Trafik och väg, Institutionen för teknik och samhälle, Lunds Tekniska Högskola, Lunds universitet, 2013.

(4) Region Skåne, Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2015. Beslutad av Regionfullmäktige 18 mars 2014, Region Skåne, 2014.

(5) Länsstyrelsen i Skåne län et al., Stationsnära läge: vägledning för hållbar planering i stationsorter, Malmö: Länsstyrelsen Skåne, 2010.

Bilaga 1: Konceptuell modell



Bilaga 2: Region Skånes mål för infrastruktur

Utvecklingsåtgärder inom infrastrukturen skall:

Mål 1. Stärka regionförstoring och regionintegrering i det flerkärniga Skåne

Delmål 1a. Utveckla Skåne till en sammanhållen funktionell region med större gemensam arbetsmarknad.

Delmål 1b. Skapa god tillgänglighet i ett flerkärnigt Skåne, i syfte att sprida tillväxten till hela regionen.

Mål 2. Stärka stad och landsbygd utifrån deras respektive behov

Delmål 2a. Stärka tillväxtmotorerna genom förbättrad kapacitet i transportsystemet och samtidig hantering av de miljöproblem som transporterna ger i de tätbefolkade delarna av regionen

Delmål 2b. Stärkt tillväxt genom försörjning av infrastruktur i periferin så att en god tillgänglighet nås, så att företag och verksamheter kan finnas kvar och utvecklas.

Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014 - 2025

Mål 3. Utveckla ett hållbart resande

Delmål 3a. Utveckla kollektivtrafiken och öka kollektivtrafikresandet för att nå klimatmål och en hållbar stadsmiljö. Säkerställa att hela resan har en god funktionalitet och att det finns en bra intermodalitet.

Delmål 3b. Effektivisering av fordonsparken och omställning till förnybara bränslen för att nå klimatmålen Delmål 3c. Arbeta med åtgärder som stödjer ett transportsnålt resande Delmål 3d. Stärka drivkrafterna för att fler korta resor företas med gång och cykel, för ett mer hållbart resande och en bättre folkhälsa.

Mål 4. Förbättra Skånes förbindelser med omvärlden

Delmål 4a. Utveckla transportsystemet i Skåne till ett effektivt och hållbart system för transit och godstransporter, med utvecklade logistikplatser och hamnar med förbättrad intermodalitet.

Delmål 4b. Utveckla transportsystemet i Öresundsregionen och Sydsverige, för en mer integrerad arbetsmarknad.

Delmål 4c. Utveckla transportsystemet mot de närliggande metropolerna Stockholm, Göteborg, Oslo, Hamburg och Berlin. Delmål 4d. Stödja Kastrups roll som en viktig flygplats för interkontinentala flygförbindelser och Sturups roll som nationell flygplats.

Mål 5. Transportsystemet skall vara effektivt, säkert och kunna nyttjas av alla

Delmål 5a. I första hand nyttja befintlig infrastruktur. Hushålla med marken och sträva efter ytsnåla trafik- och infrastrukturlösningar.

Delmål 5b. Transportsystem skall utformas så att en olycka inte leder till att någon dödas eller allvarligt skadas.

Delmål 5c. Skapa ett transportsystem för alla. Transportsystemet skall bli mer jämställt såväl mellan kön som mellan olika åldersgrupper. Tillgänglighetsanpassningen av transportsystemet skall utvecklas ytterligare och infrastrukturen skall även användas för att stärka den sociala hållbarheten.



K2 är Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik. Här möts akademi, offentliga aktörer och näringsliv för att tillsammans diskutera och utveckla kollektivtrafikens roll i Sverige.

Vi forskar om hur kollektivtrafiken kan bidra till framtidens attraktiva och hållbara storstadsregioner. Vi utbildar kollektivtrafikens aktörer och sprider kunskap till beslutsfattare så att debatten om kollektivtrafik förs på vetenskaplig grund.

K2 drivs och finansieras av Lunds universitet, Malmö högskola och VTI i samarbete med Stockholms läns landsting, Västra Götalandsregionen och Region Skåne. Vi får stöd av Vinnova, Formas och Trafikverket.

www.k2centrum.se

