

Kommunernas översiktsplaner

SSSV

Samverkan Skåne Sydväst

december 2008

Samverkan Skåne Sydväst



Innehåll

1. Inledning	3
1.1 Syfte.....	3
1.2 Handlingsplan SSSV.....	3
2. Pågående översiktsplanering	4
2.1 Översiktsplaner.....	4
2.2 Andra planer och program.....	4
2.3 Strategier och visioner.....	4
2.4 Ny tätbebyggelse.....	7
2.5 Ny infrastruktur.....	7
3. Idéer till ortsstrategi för SSSV	8
3.1 Tvåkärnigt regioncentrum.....	8
3.2 Strategi för hållbar tätortsutveckling.....	12
3.3 Utbyggnadsområden och spårtrafik	14
4. Avslutande kommentarer	17

Bilaga

Strategier och visioner i SSSV:s översiktsplaner

WSP Analys & Strategi har bidragit med en underlagsmaterial
”Ortsstrategi för Lund, Malmö och övriga SSSV-orter” som producerats
på uppdrag av Malmö och Lund.

SSSV:s arbetsgrupp för översiktlig planering har tagit fram bilagan och
diskuterat en preliminär version av WSP:s underlagsmaterial.

Denna rapport är framtagen av Anna Bjärenlöv, Jan Haak, Bertil
Johansson och Inger Sellers från Malmö stad samt Gunnel Dymling,
Matts Hansson, Daniel Svärd och Claus Pedersen från Lunds kommun.

1. Inledning

1.1 Syfte

Syftet med denna pm är att ge en lägesrapport över pågående översiktsplanering i SSSV-kommunerna och en samlad bild av kommunernas planeringsvisioner och utbyggnadsplaner. Dessutom redovisas ett pågående arbete om tätorterna Malmös och Lunds karaktärer sedda i förhållande till varandra och övriga orter i SSSV-området. Materialet är avsett som ett underlag för diskussion och samarbete kring gemensamma möjligheter och problem med anknytning till den översiktliga planeringen.

1.2 Handlingsplan SSSV

SSSV står för Samverkan Skåne SydVäst och är en informell samverkan mellan kommunledningarna i de elva sydvästsånska kommunerna: Burlöv, Eslöv, Höör, Kävlinge, Lomma, Lund, Malmö, Staffanstorps, Svedala, Trelleborg och Vellinge. Ett av de prioriterade områdena inom SSSV är översiktlig planering och infrastruktur. Inom detta område skall SSSV:

- aktivt och kraftfullt arbeta för att av SSSV prioriterade infrastruktursatsningar kommer till stånd och verka för en gemensam uppslutning från hela Skåne-regionen för dessa satsningar
- sträva mot att ligga längre fram i tänkandet och vara drivande i frågor om hur regiondelens behov ser ut och vad som är viktigt för SSSV-området framöver, vad gäller infrastruktur.
- genom gemensam kunskapsutveckling i frågor om regiondelens funktion och fysiska utveckling åstadkomma en större helhetssyn kring översiktlig planering och bebyggelseutveckling. Gemensamt statistiskt material samt annat material av uppföljningskaraktär presenteras och analyseras löpande.
- aktivt bidra till att en logistik och infrastruktur skapas som stödjer utvecklingen av hamnarna.
- stödja utvecklingen av Sturups flygplats och i övrigt följa utvecklingen av flygtrafiken i Öresundsregionen.

2. Pågående översiktsplanering

2.1 Översiktsplaner

Uppgifter om SSSV-kommunernas översiktsplaner har sammanställts i en matris (se bilaga). Där redovisas dels formella uppgifter om antagande, aktualiseringar m.m, dels vilka strategier och visioner om kommunen, tätorterna och glesbygden som kommer till uttryck i den pågående översiktsplaneringen.

En tidigare sammanställning över SSSV-kommunernas översiktsplaner gjordes år 2002. Därefter (t.o.m. oktober 2008) har endast Svedala antagit en ny översiktsplan (mars 2003, förelåg som samrådsförslag 2002). Under 2005 och 2006 har hälften av kommunernas fullmäktige fattat beslut om översiktsplanernas aktualitet. Sedan 2002 har också Höör inträtt i SSSV. Höörs översiktsplan antogs i augusti 2002.

För närvarande pågår arbete med kommuntäckande översiktsplaner i Kävlinge, Lund, Lomma, Malmö, Staffanstorps (samrådsförslag oktober 2008) och Svedala.

2.2 Andra planer och program

En allt tydligare tendens inom översiktsplaneringen är att viktiga förändringar av kommunernas utvecklingsstrategier först presenteras och behandlas via strategiska program, planer och visioner som är informella i den meningen att de inte regleras av plan- och bygglagen. Först när de nya idéerna är beslutade blir de fysiska konsekvenserna i form av ändrad transportstruktur och markanvändning fastlagda genom att översiktsplanerna ändras. Ett exempel på denna typ av strategiskt program i SSSV-området är Staffanstorps ”Tillväxt 7000” som nu är på väg att integreras i översiktsplanen via samrådsförslag.

Andra program och studier som kan väntas avsätta spår i kommande översiktsplaner är Burlövs ortsanalyser för Arlöv och Åkarp, Lunds programarbete Lunda-MaTs, Malmös kollektivtrafikutredning och Svedalas Centrumutredningar.

2.3 Strategier och visioner

Alla SSSV-kommuners översiktsplaner innehåller någon form av övergripande strategier eller visioner. I flertalet av dessa finns formuleringar om att vara attraktiva boendekommuner med goda kommunikationsmöjligheter. I de flesta kommunernas övergripande strategi ingår också att förbättra förutsättningarna för företag och arbeta för långsiktig hållbarhet.

I många fall är de övergripande strategierna mest inriktade på centralorterna medan tankarna om övriga orter i kommunerna är mindre tydliga. Generellt poängterar dock de flesta kommunerna att det är viktigt att de enskilda orternas särdrag tas tillvara.

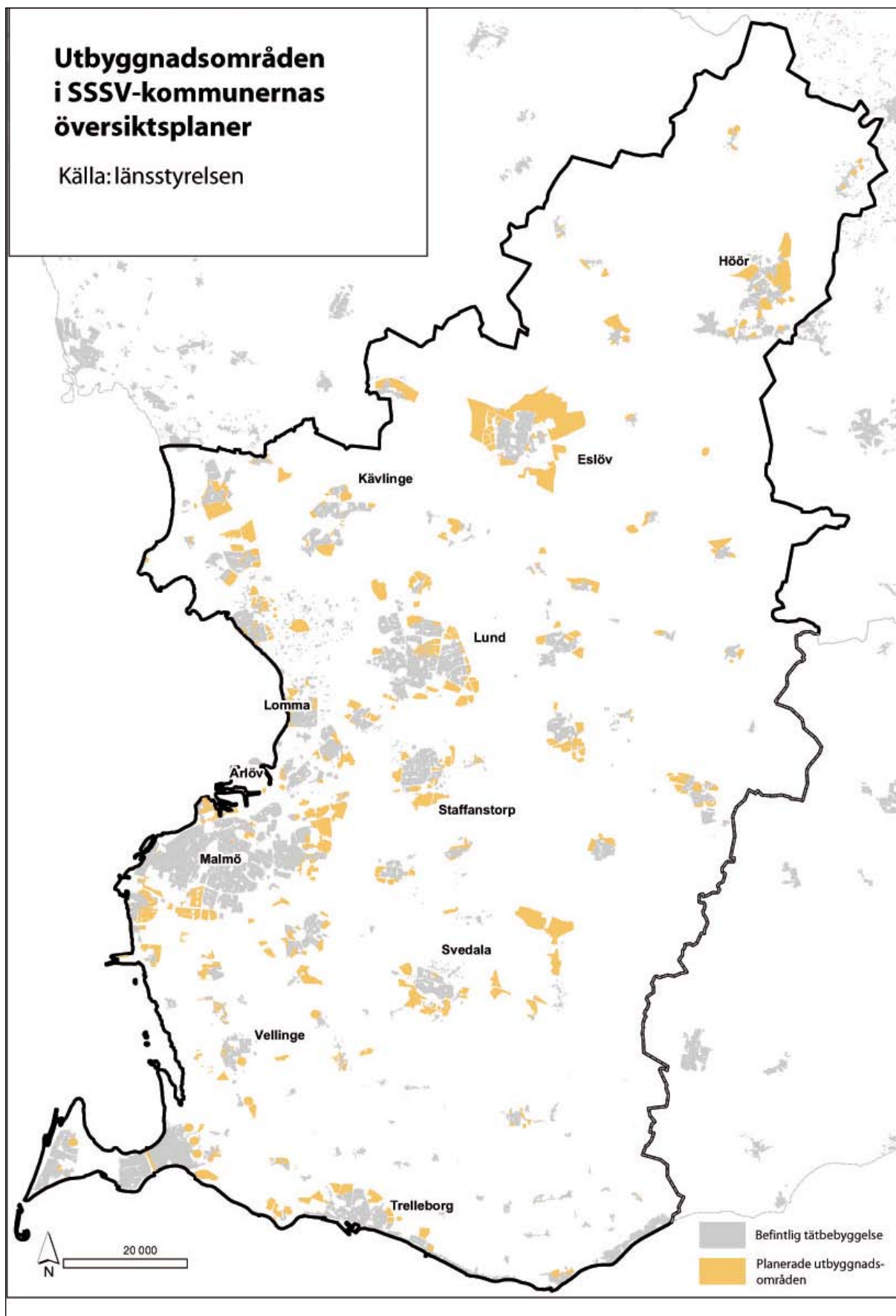
För centralorterna uttrycker Malmö, Kävlinge och Svedala hög prioritet för utbyggnader i stationsnära lägen. Även Lund prioriterar en effektiv markanvändning och lokalisering som främjar gång-, cykel- och kollektivtrafik. För Arlöv och Eslöv eftersträvas att småstadskaraktären skall bibehållas.

Kävlinge planerar för att Furulund skall växa ihop med centralorten genom utbyggnad nära Kävlingeån. I Burlöv utreds möjligheten att bygga ihop orterna Arlöv och Åkarp.

Staffanstorp anger som enda kommun att huvuddelen av bostadsbyggandet inte skall ske i centralorten. I Staffanstorp är det Hjärup,

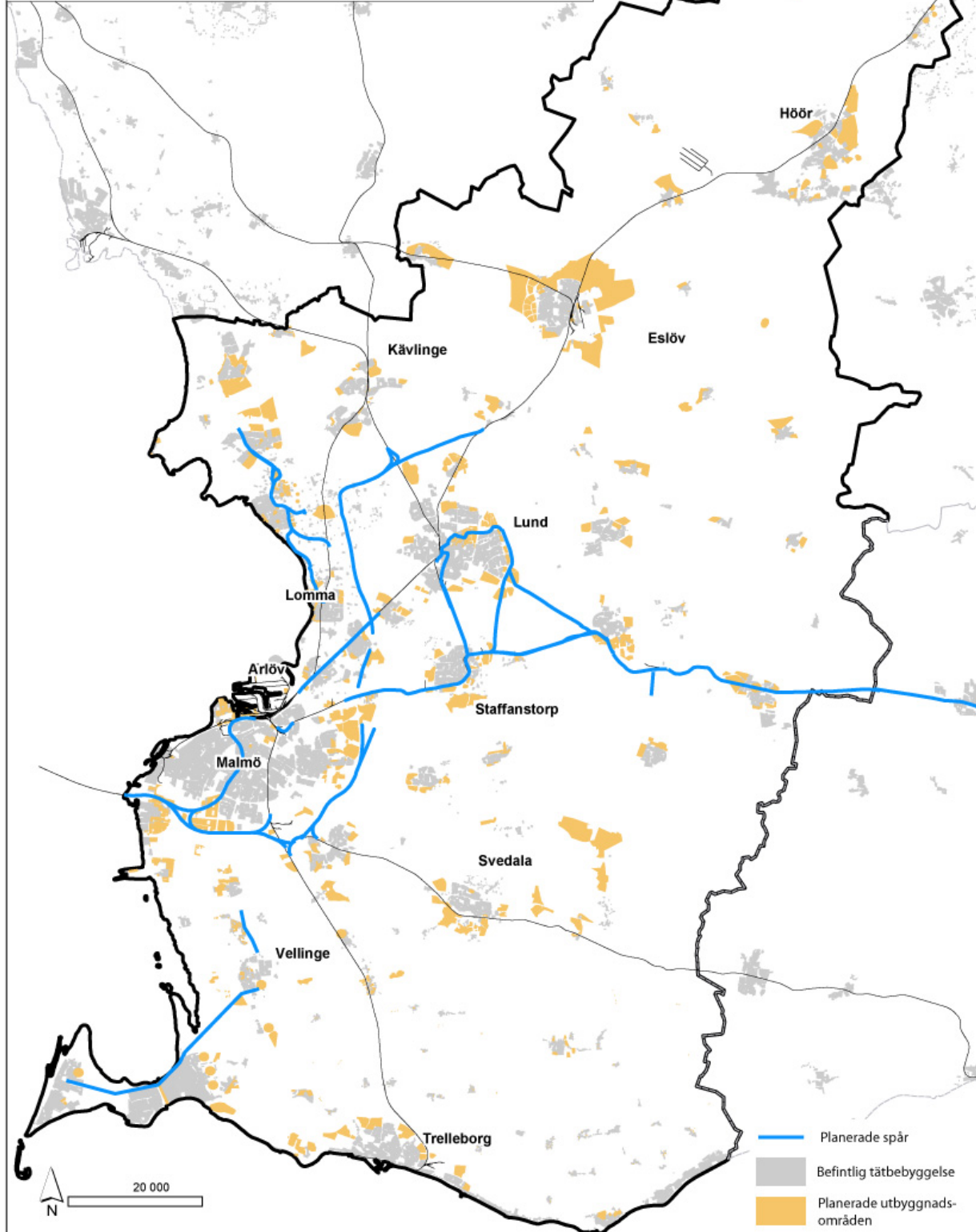
Utbyggnadsområden i SSSV-kommunernas översiktsplaner

Källa: länsstyrelsen



Planer på nya spår i SSSV-kommunernas översiktsplaner

Källa: länsstyrelsen, översiktsplaner



som är stationsort vid stambanan Malmö-Lund, som är den viktigaste utbyggnadsorten.

Beträffande andra tätorter motiverar Lund tydligt utbyggnader till etablering av spårtrafik, nya stationer m.m. Även Vellinge kommun planerar utbyggnad i de orter som får stationer när pågatågstrafik startas på Trelleborgsbanan.

Samtliga kommuner uttalar sig restriktivt i sina översiktsplaner mot nybyggnation på landsbygden och mot att bebygga åkermark. Eslöv och Svedala medger viss spritt byggande utanför tätorterna i delar landsbygden.

Svedala och Eslöv uttrycker restriktivitet till extern handel.

Lund är ensamt om att i sin översiktsplan uttrycka att det starka utvecklingstrycket i sydvästra Skåne skall ges möjlighet att spridas österut. Genom partnerskapet i nätverket simrishamnsbanan.com står även Malmö och Staffanstorp bakom denna tanke.

2.4 Ny tätbebyggelse

Kartan på sidan 5 visar förslag till ny tätbebyggelse i SSSV-kommunernas översiktsplaner. Kartan är ett utdrag ur den sammanställning av de kommunala översiktsplanernas markanvändningskartor som länsstyrelsen gör vid vissa tillfällen. Denna version är daterad 2006. Eftersom inga nya kommunomfattande översiktsplaner antagits sedan dess ger kartan en i huvudsak aktuell bild av översiktsplanernas utbyggnadsområden.

Vad som inte framgår av kartan är att en del av utbyggnadsområdena kan vara bebyggda sedan planerna antogs. Inte heller visas alla

förslag till omvandling och förtätning av redan bebyggda områden. Särskilt för Malmös del återfinns en stor del av utbyggnadskapaciteten i denna typ av redan urbaniserade områden.

Det bör också noteras att det som visas på kartan är en summering av flera typer av intresseområden för ny bebyggelse inklusive reserv- och utredningsområden. Beteckningarna på kommunernas markanvändningskartor är inte standardiserade och kommunerna har varierande principer för vilka typer av intresseområden som markeras. Eslöv har till exempel markerat intressezoner betecknade ”framtida markbehov för bebyggelse, infrastruktur och grönområden”.

2.5 Ny infrastruktur

Kartan på sidan 6 visar översiktsplanernas förslag till infrastrukturinvesteringar i form av nya järnvägar. Också denna karta är ett utdrag ur länsstyrelsens sammanställning av översiktsplanekartor.

Av de spårutbyggnader som finns med i översiktsplanerna är Citytunneln i Malmö på god väg att genomföras. Av Simrishamnsbanan finns en första etapp Malmö–Dalby inlagd i Banverkets inriktningsplan (ca 2015-2019). Tankarna på snabbspårvägar i Lomma, Kävlinge, Lund och Staffanstorp har utvecklats i studien ”Lätt spårtrafik i Skåne”, framtagen i maj 2007, där också Skånetrafiken och Banverket medverkat. Vellinge utreder för närvarande möjligheterna att etablera snabbspårväg med koppling till Malmö. Ett yttre godsspår utanför sydvästra Skånes tätorter utreddes av berörda kommuner under 1990-talet men finns inte med i Banverkets långtidsplanering.

3. Idéer till ortstrategi för SSSV

I detta avsnitt refereras ett arbete inom Malmö och Lunds stadsbyggnadskontor med syfte att beskriva rollfördelning och funktionella relationer mellan våra städer och tätorter, sinsemellan och i förhållande till övriga orter i SSSV-området. Tanken är att detta skall kunna fungera som underlag för Malmös och Lunds kommande översiktsplaner men också inspirera övriga kommuner till liknande analyser. Det är värdefullt om planerna visar en samsyn om hur regionen långsiktigt skall kunna utvecklas till en attraktiv levnadsmiljö som människor vill bo i, arbeta i och besöka och företag vill etablera sig i.

3.1 Tvåkärnigt regioncentrum

I internationell jämförelse är Öresundsregionen med sina 3,6 miljoner invånare en förhållandevis glest befolkad storstadsregion. Den själländska delen är tydligt enkärnig med stark dominans av Storköpenhamn. Den skånska sidan brukar betecknas som flerkärnig med ett stort antal tätorter av varierande storlek där ingen är lika dominerande som Köpenhamn är på den danska sidan.

I SSSV-området finns nästan alla bostäder och arbetstillfällen i ett åttiotall tätorter av varierande storlek. Bland dessa orter framstår städerna Malmö och Lund som ett gemensamt regioncentrum, av flera skäl. Ett skäl är deras storleksmässiga dominans – här finns nästan 60 % av sydvästra Skånes boende och jobb. Ett annat är att flertalet regionala funktioner finns samlade här. Gemensamheten förstärks av att städerna ligger så nära varandra att invånare och besökande kan använda dem som en stad – trots att de fysiskt, administrativt och psykologiskt är två.

Malmö och Lund

Både Malmö och Lund har tydligt avgränsade kärnor med starka urbana värden. Städerna

kompletterar varandra med service till invånarna i form av bostäder, utbildning, service till företag, kultur, nöjen, idrott med mera.

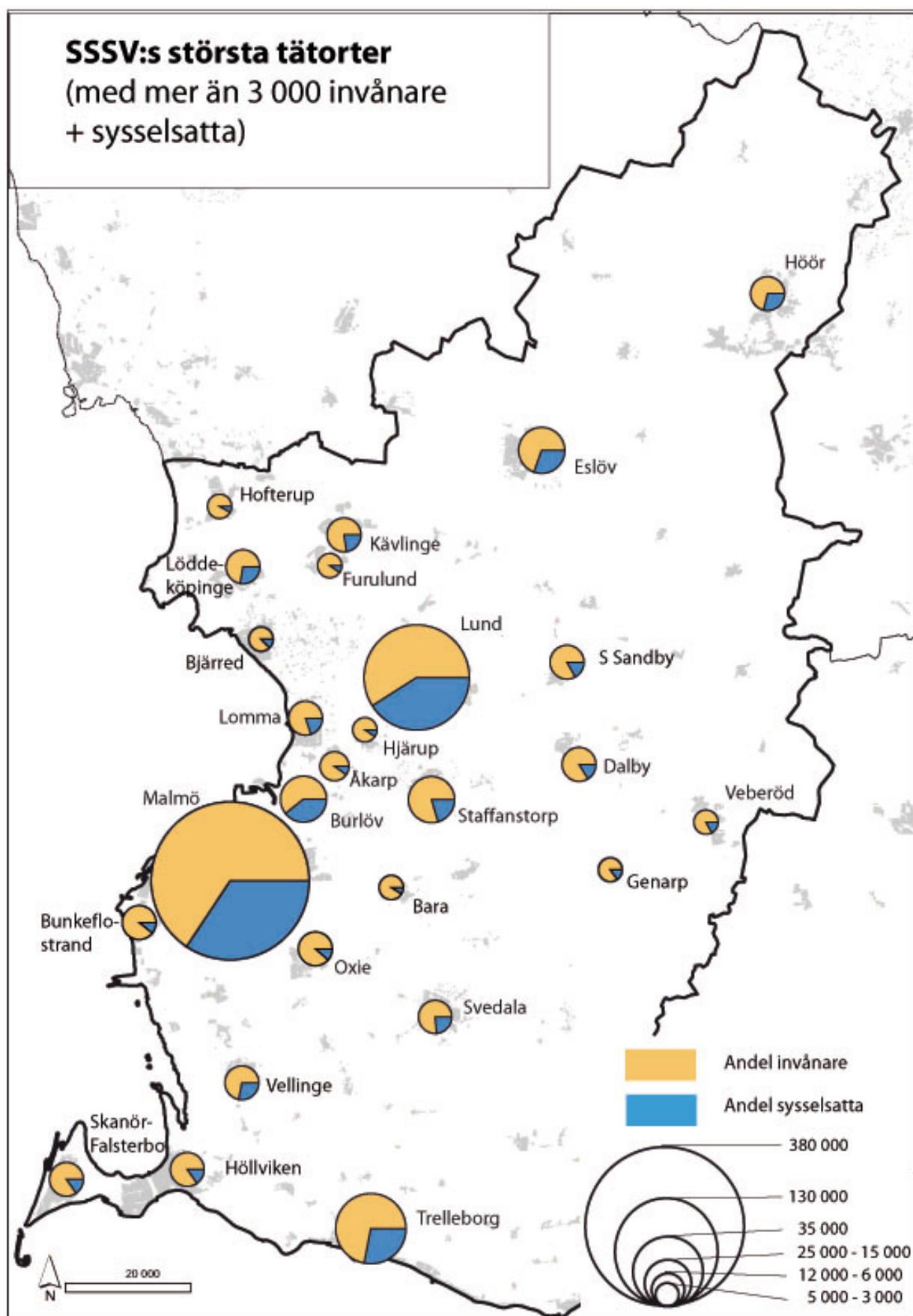
Malmö och Lund har olika struktur på sitt näringsliv. Malmö har numera ett väl diversifierat näringsliv med tyngdpunkten inom privata tjänster och ett stort inslag av små och medelstora företag. Näringslivet i Lund har en tydlig knytning till forskning, högteknologi och avancerad sjukvård och därmed också tyngdpunkten inom den offentliga tjänstesektorn.

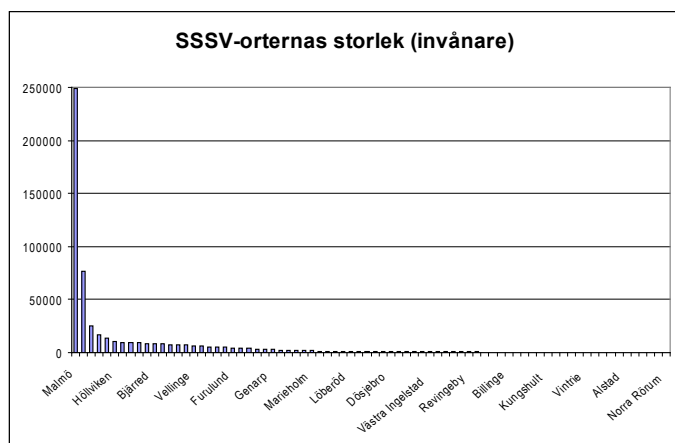
Malmö eftersträvar en storstadskaraktär som attraherar både boende, verksamheter och besökande med en tät, intensiv och blandad stadsmiljö inklusive det som ibland kallas ”dynamisk kvällsekonomi”: handel, kultur och nöjen som är öppna på kvällarna. Tillväxt och förnyelse sker i stor utsträckning i stadens centrala delar.

Lund satsar aktivt på att stimulera en fortsatt utveckling av forsknings- och kunskapsintensiva verksamheter som bas för stadens vidare utveckling, inte minst i Brunnshögsområdet i stadens nordöstra kant. Kommunen har också ambitionen att stödja en successiv omvandling av centralt belägna stadsdelar till attraktiva blandade stadsmiljöer som bygger på närhet och mänsklig skala.

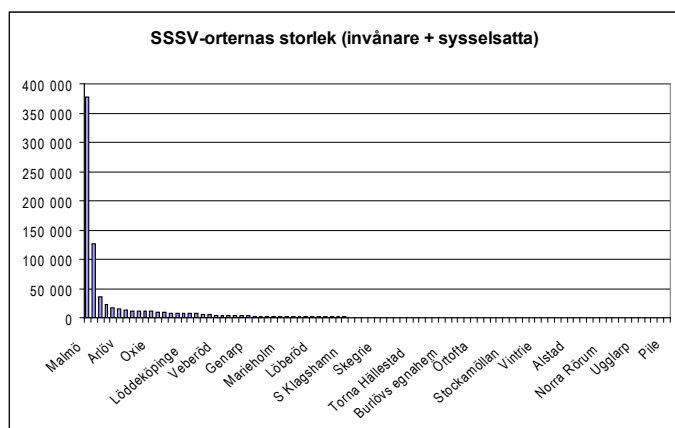
På många områden, t.ex. när det gäller att skapa attraktiva boendemiljöer i vidaste mening, konkurrerar Malmö och Lund med varandra och med andra orter inom och utom SSSV. På andra områden, t.ex. inom vissa näringslivssektorer, har orterna profiler som i viss utsträckning förstärks genom att likartade verksamheter attraherar varandra. En intressant fråga är om det går att identifiera områden där Malmö och Lund genom någon form av samverkan kan förstärka städernas och SSSV-regionens samlade attraktionskraft och välfärd.

SSSV:s största tätorter (med mer än 3 000 invånare + sysselsatta)

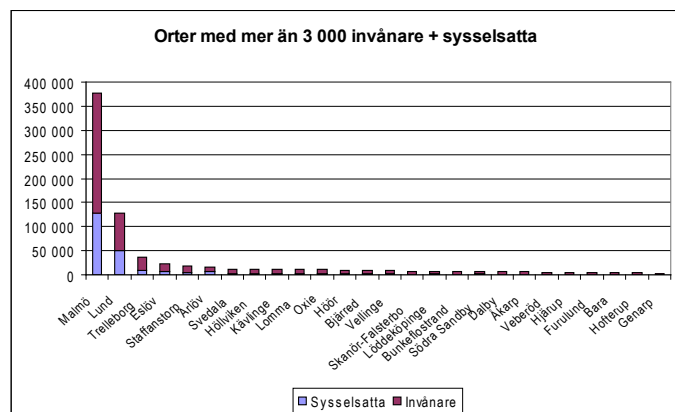




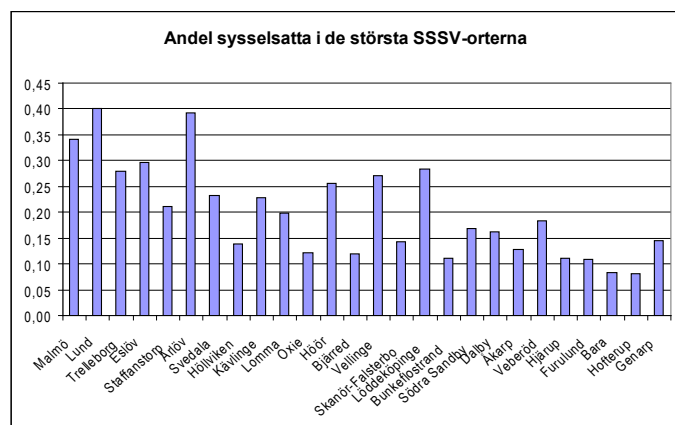
I SSSV-området finns det ett åttiofem tätorter. I Malmö tätort med närmare 250 000 invånare finns 42 % av regionens befolkning och i Lund 13 %. 70 % bor i de nio största tätorterna, 80 % i de sexton största och 90 % i de trettiofem största orterna. Därutöver finns ytterligare lika många orter med invånarantal från 1 000 ned till 200 (som är undre gränsen enligt SCB:s tätortsdefinition). I dessa mindre orter bor 3 % av SSSV:s invånare.



Ett annat sätt att beskriva orternas storlek är att lägga samman antalet invånare och sysselsatta ("IS"). Eftersom arbetsplatserna är mer koncentrerade till de största orterna får dessa något större IS-andelar än befolkningsandelar. Malmö har 44 % av regionens IS och Lund 15 %. 70 % finns i regionens sex största orter, 80 % i de fjorton största och 90 % i de trettiofyra största orterna.

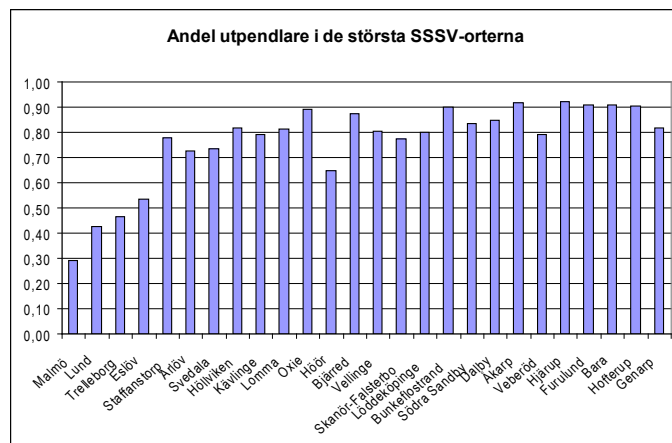


Mer än 3 000 invånare + sysselsatta har tjugosex orter i SSSV. I diagrammet är de sorterade i storleksordning. Av regionens arbetstillfällen finns 68 % i Malmö och Lund.

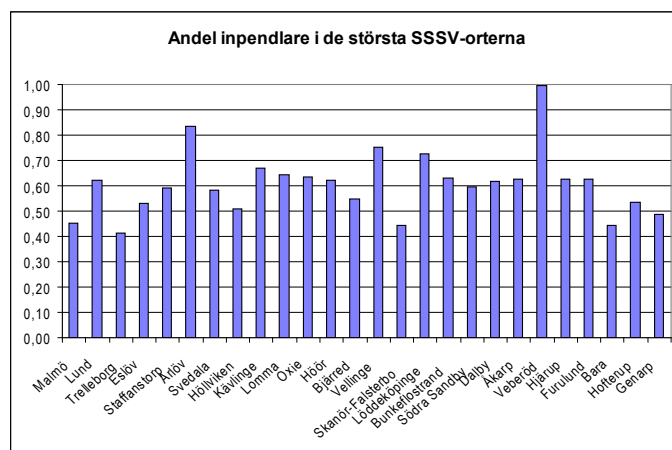


I detta diagram visas andelen sysselsatta i de största orterna (som är sorterade i storleksordning, samma ordning som i diagrammet ovan). De större orterna har oftast större andel sysselsatta än de mindre. Lund och Malmö har 40 resp. 34 %. Men relationen varierar en del. Årlov, Höör, Vellinge och Lödeköpings har relativt många arbetstillfällen i förhållande till sin storlek och kan därmed sägas ha en viss profil som arbetsorter. Staffanstorps, Höllviken, Oxie och Björred har förhållandevis få arbetstillfällen och mer prägel av bostadsorter.

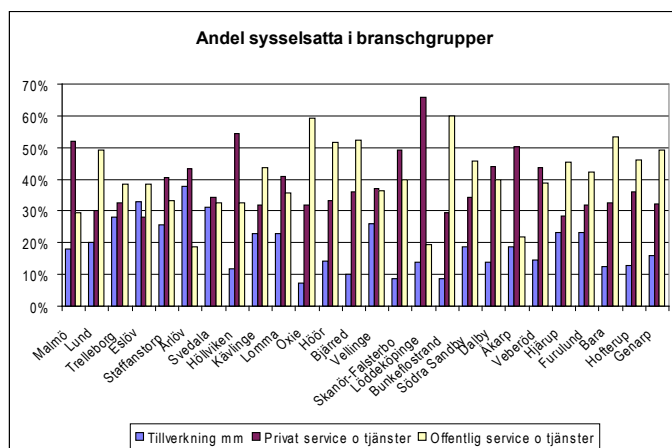
Även de två pendlingsdiagrammen visar de största orterna i samma storleksordning som i föregående diagram. Det blir allt vanligare att förvärvsarbete på annan ort än där man bor. I mindre orter pendlar 70–90 % av de förvärvsarbetande till andra orter. Det är bara i de fyra största orterna Malmö, Lund, Trelleborg och Eslöv som fler arbetar i hemorten. Där är andelen utpendlare 29-53 %. Höör med 65 % intar här en mellanställning.



Andelen förvärvsarbetande i en ort som är inpendlare tycks inte ha något lika tydligt samband med orternas storlek. Variationerna är troligen mer orsakade av arbetsplatsernas branschinriktning.



Fördelning av de sysselsatta i grupperna tillverkning, privat service och tjänster samt offentlig service och tjänster visar att tillverkningssektorn betyder relativt mycket i bl.a. Årlov, Eslöv, Svedala och Trelleborg. Privat service och tjänster har stora andelar i Löddeköpinge (detaljhandel), i Malmö och i några boendeorter med många hembaserade konsulter. Offentlig service och tjänster dominerar i småorter med få arbetstillfällen men också i Lund.



I absoluta tal är det uppenbart att Malmö och Lund genom sin storlek har en dominerande roll både som arbets- och bostadsorter. SSSV-området kan i denna mening sägas vara tvåkärnigt. Lund, Eslöv och Trelleborg uppvisar vissa likheter med varandra men samtidigt skiljer sig Lund från Eslöv och Trelleborg

i några väsentliga avseenden, bl.a. genom sina viktiga regionala funktioner. Trelleborg och Eslöv skiljer sig i sin tur en del från mindre orter främst genom fler boende och sysselsatta. Det är svårt att med statistiska mått gruppera SSSV:s orter i någon form av ortshierarki.

3.2 Strategi för hållbar tätortsutveckling

Goda förutsättningar

Det finns flera omständigheter som talar för en fortsatt positiv utveckling i Sydvästra Skåne. Genom den pågående integrationen med metropolen Köpenhamn blir SSSV-området del av en storstadsekonomi med hög produktivitet. Med flerkärnigheten erbjuder SSSV-området samtidigt en stor variation av lokala miljöer som ger boende och företag goda valmöjligheter. Den strukturomvandling som Skåne genomgick under 1990-talet bör också ha förbättrat regionens möjligheter att klara den pågående finanskrisen även om också tjänsteverksamheter är konjunkturberoende.

Det är viktigt att utvecklingen av sydvästra Skåne har ett tydligt hållbarhetsperspektiv som drar nytta av styrkor och fördelar utan att skapa negativa konsekvenser.

Den ekonomiska hållbarheten främjas av fortsatt regionförstoring. När allt fler människor och verksamheter dras in i en gemensam ”hemmamarknad” utnyttjas de samlade resurserna bättre, möjligheterna till förnyelse och utveckling ökar och utslagning av föråldrade verksamheter blir lättare att kompensera.

Den sociala hållbarheten främjas av att alla oavsett bostadsort kan bli delaktiga i ekonomin, finna sysselsättning och ta del av välfärden i form av vård, utbildning och andra gemensamma resurser.

Den ekologiska hållbarheten förutsätter att resande och transporter sker på ett sätt som minimerar negativa effekter för naturen och levnadsmiljön, både i lokalt eller globalt perspektiv. Den förutsätter också att kommunerna förvaltar den resurs som de bästa jordbruksmarken utgör på ett klokt sätt.

Bygg ut spårtrafiknätet

Det finns ett väl utbyggt spårburet kollektivtrafiknät i SSSV-området och Öresundsregionen. Detta bör ytterligare förstärkas, både med ökad kapacitet, nya linjer och nya typer (spårväg) för att möjliggöra ett mer hållbart resande.

Bygg vidare på flerkärnigheten

Det är viktigt att bygga vidare på flerkärnigheten genom att alla typer av orter skall kunna utvecklas, både regioncentra, kommunernas centralorter och mindre tätorter.

Prioritera utbyggnad i bra kollektivtrafiklägen

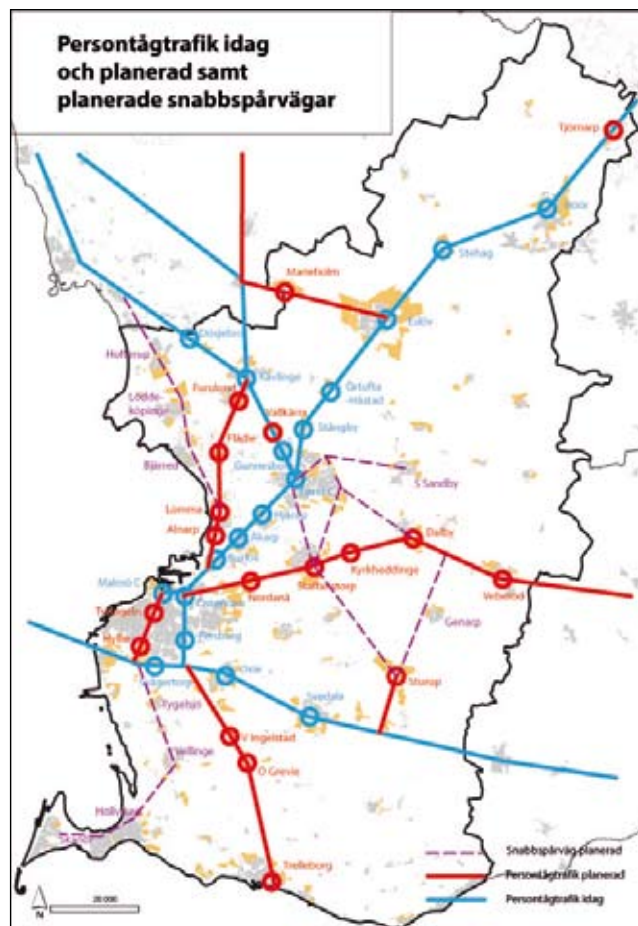
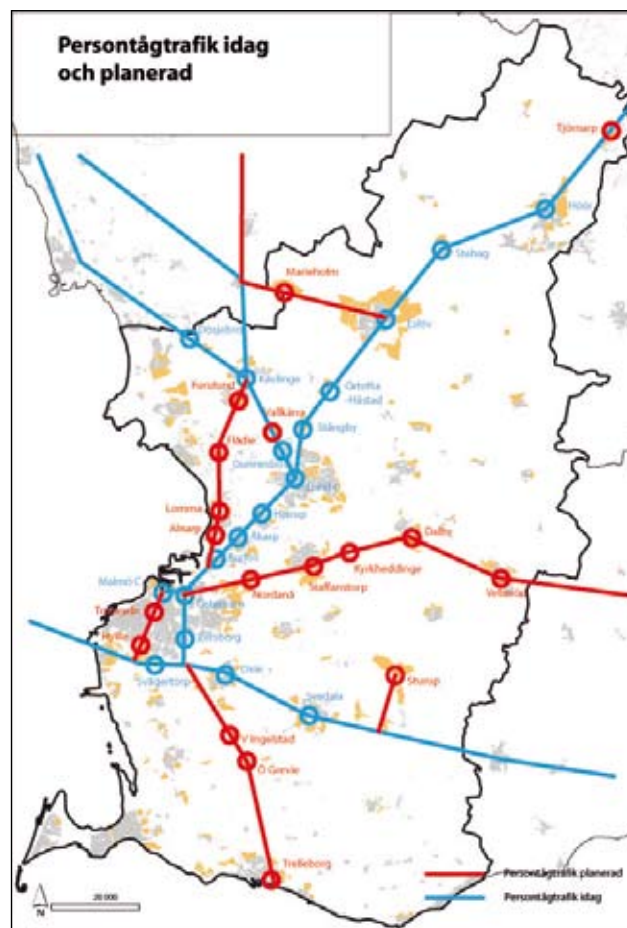
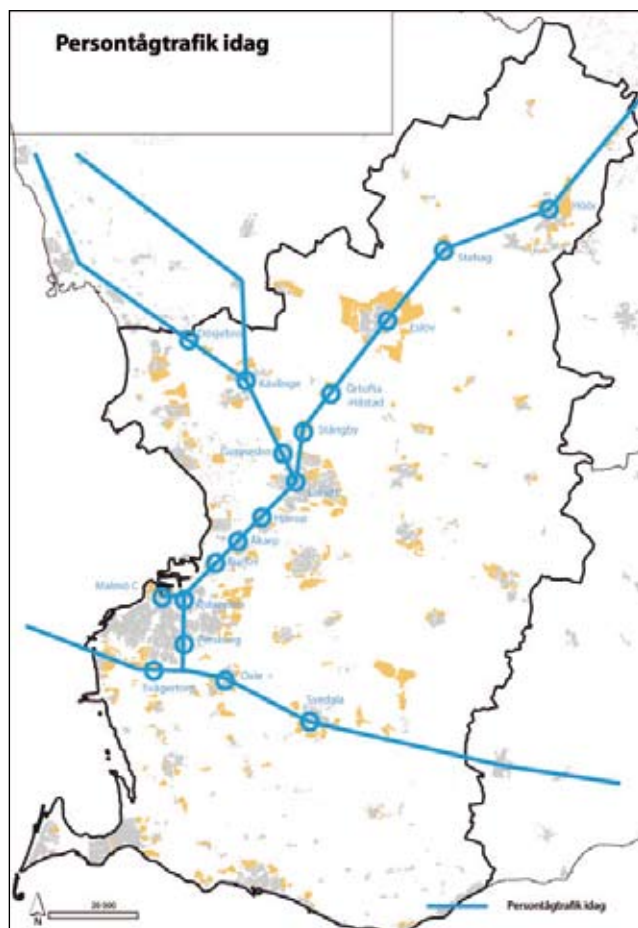
Från hållbarhetssynpunkt är det dock strategiskt att rikta den främsta utvecklingskraften mot de städer och orter som är lokaliserade längs med den spårburna kollektivtrafiken.

- Prioritera utbyggnad av orter med hög tillgänglighet till kollektiv spårtrafik
- Förtäta tätorternas stationsnära lägen, särskilt med arbetsplatser
- Identifiera orter som kan få bättre resmöjligheter och planera för utbyggnad och förtätning

Andra resmöjligheter i övriga orter

Det kommer också att finnas skäl till viss utbyggnad i lägen som inte har tillgång till spårtrafik.

- I dessa fall bör man i första hand försöka skapa bättre tillgänglighet med ny kollektivtrafik, spårburen eller buss.
- Anlägg pendlarparkeringar för cykel och bil vid lämpliga närbelägna stationer.
- Skapa attraktiva och trygga cykelvägar till stationerna.



Dessa kartor visar linjer och stationer med persontågtrafik idag, planerade nya linjer och stationer samt planerade snabbspårvägslinjer. Observera att planerade linjer–stationer och snabbspårvägar är hämtade från kommunernas översiktsplaner. En del av investeringarna finns inte med i banverkets investeringsplaner och Skånetrafikens tågstrategi.

Bevara jordbruksmark och grönområden

Med det starka befolkningstryck som finns i sydvästra Skåne är den tätortsnära jordbruksmarken utsatt för ett stort exploateringstryck. Det är viktigt formulera strategier för tätortsutveckling som både tillgodoser den bostadsefterfrågan som finns och innebär ett skydd för jordbruksmarken och grönområdena mellan orterna.

Bygg vidare på karaktär och identitet

Varje tätort har sin egen historia och identitet. Det är en styrka om man i den fortsatta utvecklingen kan bevara och bygga vidare på dessa identiteter så att regionens tätorter får tydligare profiler. Kvaliteter i form av historia, kultur, natur och rekreation kan hjälpa orter att utvecklas och bör tas med i utvecklingsstrategier.

Skapa mötesplatser

I regionen finns många livsformer och kulturer representerade. Rätt förvaltad innebär detta en stor potential till kreativitet och förnyelse. Men det förutsätter att man möter andra. Det behövs en mångfald av mötesplatser som kan locka besökare på grund av deras intressen snarare än deras bakgrund. Exempel på denna typ av mötesplatser kan vara Stapelbäddsparken i Malmö där man träffas och åker skateboard, Mejeriet i Lund som är en kulturinstitution med ett brett kulturutbud och ett ESS laboratorium i Lund där forskare från hela världen kommer att mötas.

3.3 Utbyggnadsområden och spårtrafik

Kartan på sidan 15 visar de stationer i SSSV-området som har persontrafik idag. Kring

stationerna har markerats zoner med 2 km fågelvägsavstånd vilket motsvarar ungefär 2,5 km verkligt avstånd.

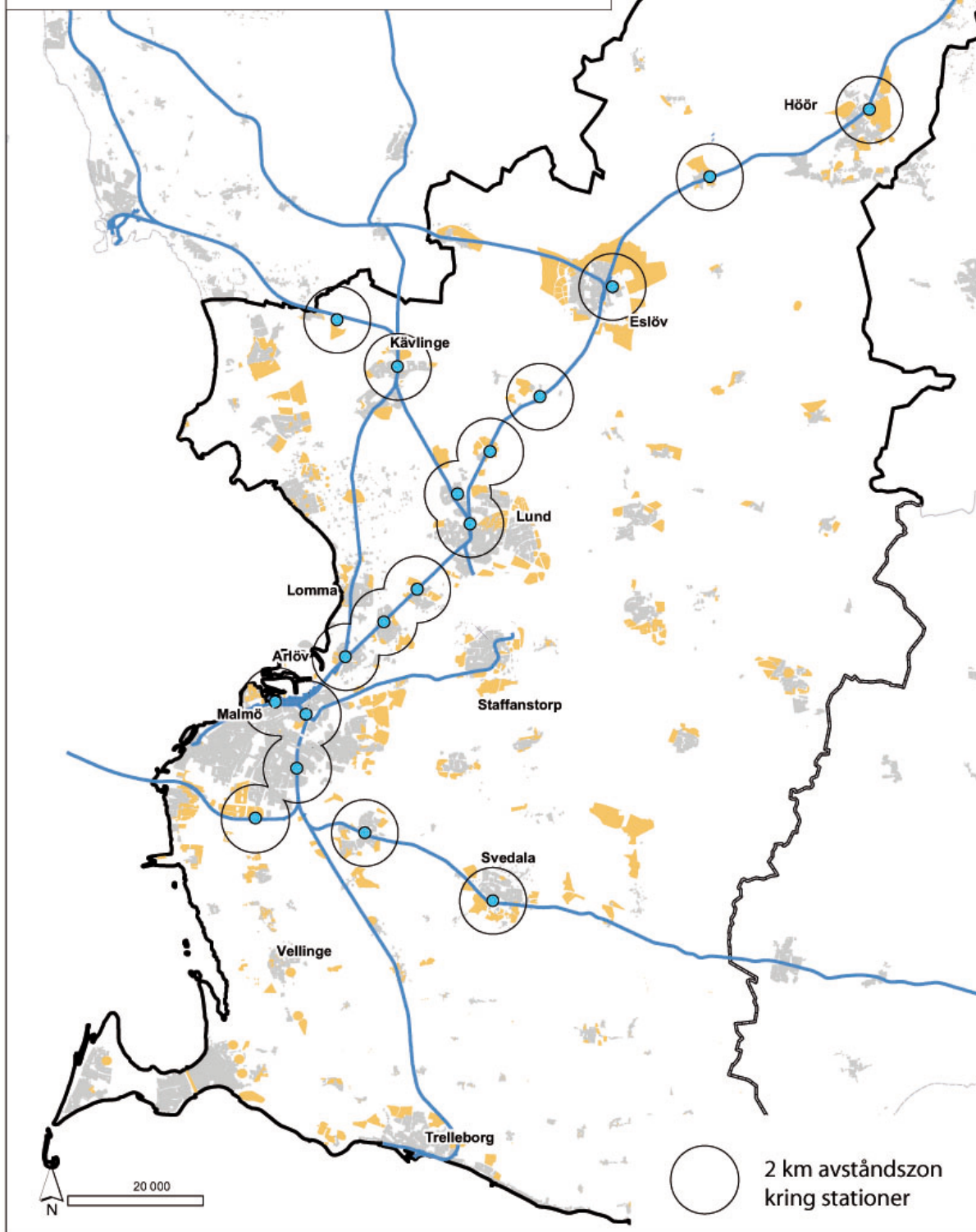
Upp till en km från hemmet till en station går de flesta till fots och upp till 2,5 km är många beredda att cykla. Det är i dessa stationsnära lägen som kollektivtrafik är verkligt konkurrenskraftig i förhållande till bilresa.

Mellan arbetsplats och station har resenärerna i allmänhet högre krav på närhet. I danska regionplaner tillämpas 600 meter som största avstånd från station till större arbetsplatser.

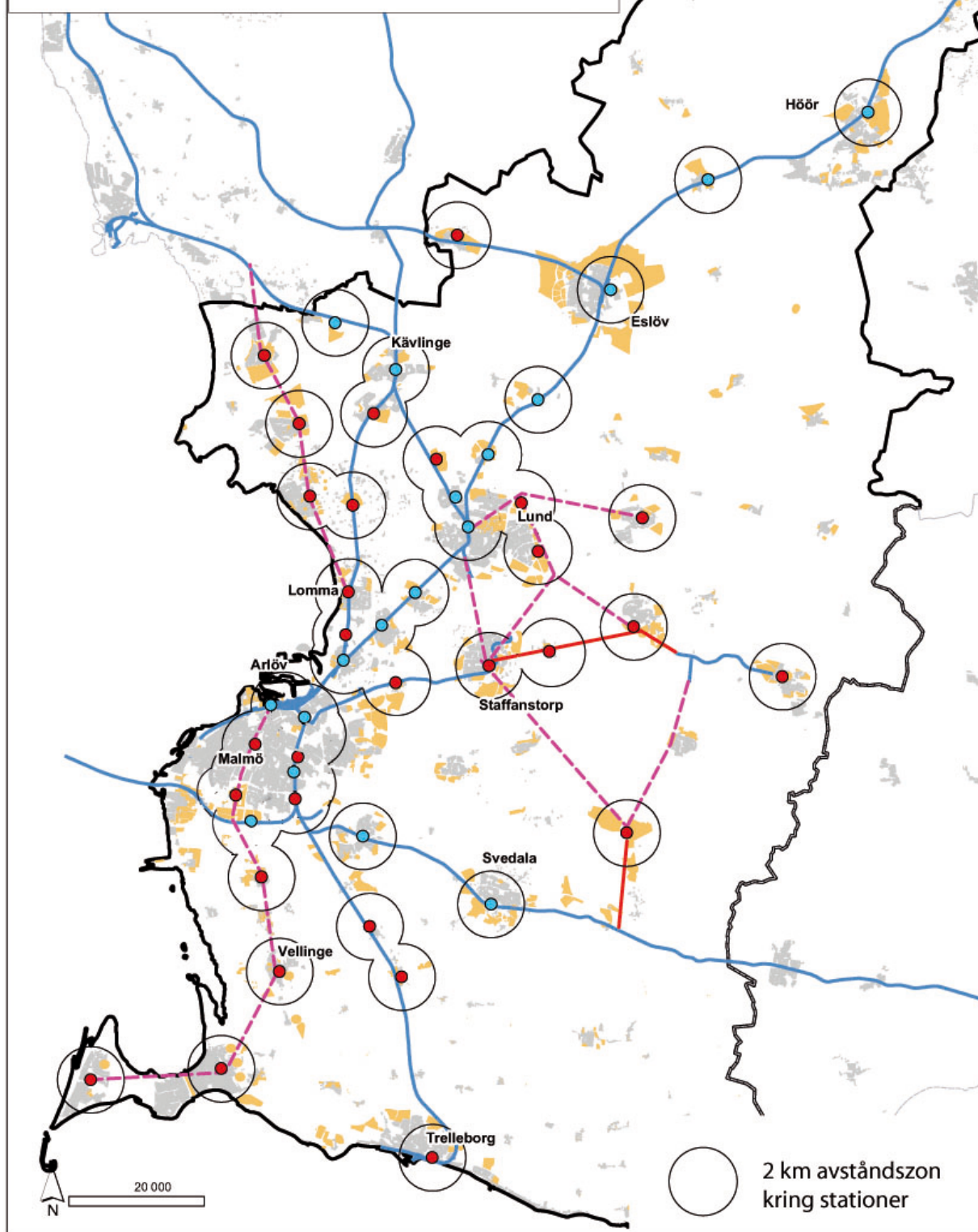
Som framgår av kartan är det många av SSSV:s tätorter som idag inte betjänas av någon spårburen kollektivtrafik. Detsamma gäller de planerade utbyggnadsområdena. Ytan på kartans utbyggnadsområden är visserligen inte proportionell mot utbyggnadskapaciteten – mer centralt belägna områden brukar exploateras högre än perifera och utbyggnadsmöjligheterna i de centrala delarna av t.ex. Malmö, Lund, Eslöv och Kävlinge är sannolikt större än vad som framgår av kartan – men med nuvarande trafik är det ändå en stor del av SSSV:s planerade utbyggnadsområden som från hållbarhetssynpunkt sett inte får tillräckligt god kollektivtrafikförsörjning.

Motsvarande karta på sidan 16 visar omland kring planerade stationer enligt översiktsplanerna. Om och när dessa linjer och stationer kommer till stånd får en betydligt större del av de planerade utbyggnadsområdena kontakt med den spårburna kollektivtrafiken. Men det kommer fortfarande att finnas orter och utbyggnadsområden som saknar resmöjligheter med spårtrafiken, t.ex. Bara, Genarp, Anderslöv och Löberöd.

Utbyggnadsområden och avståndszoner kring nuvarande stationer med persontrafik



Utbyggnadsområden och avståndszoner kring nuvarande och planerade stationer med persontrafik



4. Avslutande kommentarer

Kommunernas översiktsplaner behandlar många frågeställningar och teman varav denna pm endast berört ett fåtal. Om det bedöms som intressant finns det möjlighet att ta upp ytterligare strategiska och översiktliga frågor till diskussion inom ramen för SSSV-samarbetet.

Denna skrift kan föranleda diskussion om t.ex. nedanstående frågeställningar.

Utvecklingsarbete om ortstoprofiler

Flertalet tätorter i SSSV är framför allt boendeorter med grundläggande service för invånarna medan arbetstillfällena finns på annat håll i regionen. Kommunerna har som uttalad strategi att utveckla dem som attraktiva boendeorter, men det framgår inte alltid på vilket sätt. Det bör vara möjligt att arbeta vidare med profilering av de enskilda orterna genom att bygga vidare på deras historiska och lägesmässiga kvaliteter. Kanske kan detta ske i form av ett gemensamt utvecklingsprojekt för alla eller några kommuner.

Strategi för spårburen kollektivtrafik

Ett genomgående drag i SSSV-kommunernas översiktsplaner är att man vill utveckla de orter som har anknytning till spårburen kollektivtrafik, detta med hänvisning till kraven på ett mer hållbart transportsystem. För en ett antal utbyggnadsorter som idag saknar sådan anknytning planeras nya spår och ny trafik för att uppfylla hållbarhetskriteriet. Det är värdefullt att kommunerna tar denna typ av initiativ för att påverka Skånetrafiken och Banverket som ofta har en defensiv hållning till nya åtaganden. Å andra sidan är frågan om kommunernas ambitioner i några fall legitimerar utbyggnad i orter som kanske inte har realistiska förutsättningar att inom överskådlig tid få sådan kollektivtrafik. Detta

är en svår balansgång. För att säkerställa goda utvecklingsbetingelser i sydvästra Skåne är det viktigt att kommunerna inom eller genom SSSV kan formulera en tydlig och trovärdig bild av morgondagens system för spårburen kollektivtrafik. Om kommunerna kan enas om förslag och prioriteringsordning kan SSSV spela en viktig roll i diskussioner med Skånetrafiken om den framtida kollektivtrafiken i sydvästra Skåne.

Godsjärnväg utanför tätorterna

SSSV-området belastas av en omfattande transittrafik med gods mellan Skandinavien och kontinenten. Flera tätorter längs Södra stambanan är idag allvarligt störda av godstrafik på järnväg genom tätorterna. Av miljöskäl bör allt mer godstrafik överföras från väg till järnväg, och i sydvästra Skåne förutsätter detta en ny järnväg om inte störningarna i tätorterna skall tillåtas öka. Under 1990-talet tog några kommuner i dåvarande SSK initiativ till studium av en sträckning för en ny gods-bana utanför tätorterna. Malmö, Staffanstorps, Lund, Kävlinge och Eslöv har reserverat för en sådan bana i sina översiktsplaner. Eftersom Burlöv avvisar yttre godsbanan i den hittills diskuterade sträckningen, kan någon överenskommelse ännu inte sägas råda mellan berörda kommuner. Även i detta avseende är det angeläget att formulera en tydlig och trovärdig utvecklingsbild för ett geografiskt område som är större än den enskilda kommunens. Här kan SSSV spela en viktig roll för att skapa bredskap för en strategiskt viktig framtida investering.

Stråk för höghastighetsjärnväg

Nya järnvägar för höghastighetståg har diskuterats i Sverige under några decennier. En sträckning har skisserats Stockholm–Jönköping–Helsingborg med fortsättning väs-

ter om Köpenhamn mot kontinenten. En alternativ eller kompletterande sträckning genom västra Skåne skulle ge SSSV-området bättre tillgänglighet till ett framtida europeiskt höghastighetsnät men också riskera att leda till ytterligare barriäreffekter och fragmentering av landskapet. Kommunerna skulle – på motsvarande sätt som skedde med godsbanan – kunna ta initiativ till en studerie av för- och nackdelar med en höghastighetsbana genom SSSV-området och eventuellt peka ut ett reservat

Bevarande av oexploaterade landskapsstråk

I den sammanställning av SSSV-kommunernas översiktsplaner som togs fram 2002

konstaterades att kommunerna slog vakt om värdefull natur, oexploaterade kuststräckor, stora opåverkade områden och fria landskapsstråk. Tillgången till natur och landskap för rekreation och friluftsliv är av stort värde för den enskilda orten, för kommunen och för regionen i sin helhet, och det är viktigt att dessa kvaliteter säkerställs för framtida generationer. Samtidigt som landskapet har höga värden som förtjänar att bevaras, så finns det natur- och kulturmiljövärden som kan synliggöras och därigenom utvecklas som en resurs till gagn för invånarna i sydvästra Skåne, exempelvis cykel- och ridstråk längs åar. Ett sådant framtidsyttande arbete med att säkerställa och utveckla landskapets värden och skulle kunna diskuteras vidare inom SSSV.

