

# SIMRISHAMNSBANAN

- ETT LED I REGIONAL UTVECKLING -

CARITA ESKERÖD



GÖTEBORGS UNIVERSITET  
*INSTITUTIONEN FÖR KULTURVÅRD*

---

2007:6



# Innehållsförteckning

<b>1. Inledning .....</b>	<b>7</b>
1.1 Bakgrund .....	7
1.2. Problemformulering och frågeställningar .....	7
1.3. Syfte och målsättning.....	8
1.4. Metod och material .....	8
1.5. Tidigare forskning .....	10
1.6. Teoretisk referensram .....	11
1.7. Avgränsningar .....	12
<b>2. Simrishamnsbanans historik.....</b>	<b>13</b>
2.1. Inledning .....	13
2.2. Simrishamnsbanans etablering och fall .....	14
2.3. Järnvägssträckningen i dag .....	16
<b>3. Debatten i tidningar.....</b>	<b>17</b>
3.1. 1980-talet.....	17
3.2. 1990-talet.....	17
3.3. 2000-talet.....	18
3.4. Sammanfattning av debatten i tidningar .....	20
<b>4. Regional utveckling .....</b>	<b>22</b>
4.1 Inledning .....	22
4.2. Statens vision.....	22
4.3. Region Skånes vision.....	23
4.4. Från urbanisering till regionalisering - mot globalisering .....	25
4.5. Transportinfrastrukturen .....	26
<b>5. Översiktsplanerna .....</b>	<b>27</b>
5.1. Inledning .....	27
5.2. Lund Översiktsplan.....	27
5.2.1. Lund i regionen.....	27
5.2.2. Kulturmiljö och landskap .....	28
5.2.3. Trafik.....	28
5.2.4. Ny bebyggelse .....	28
5.3. Malmö Översiktsplan.....	29
5.3.1 Malmö i regionen.....	29
5.3.2. Kulturmiljö och landskap .....	29
5.3.3. Trafik.....	30
5.3.4. Ny bebyggelse .....	30
5.4. Staffanstorps Översiktsplan .....	31
5.4.1. Staffanstorp i regionen .....	31
5.4.2. Kulturmiljö och landskap .....	31
5.4.3. Trafik.....	32
5.4.4. Ny bebyggelse .....	32
5.5. Simrishamn Översiktsplan .....	33
5.5.1. Simrishamn i regionen .....	33
5.5.2. Kulturmiljö och landskap .....	33
5.5.3. Ny bebyggelse .....	34
5.5.4. Trafik.....	34

5.6. Sjöbo Översiktsplan.....	35
5.6.1. Sjöbo i regionen.....	35
5.6.2. Kulturmiljö och landskap.....	35
5.6.3. Trafik.....	35
5.6.4. Ny bebyggelse.....	36
5.7. Tomelilla Översiktsplan.....	36
5.7.1. Tomelilla i regionen.....	36
5.7.2. Kulturmiljö och landskap.....	36
5.7.3. Ny bebyggelse.....	37
5.7.4. Trafik.....	37
5.8. Sammanfattning av översiktsplanerna.....	38
<b>6. Intervjuer.....</b>	<b>39</b>
6.1. Simrishamn.....	39
6.2. Sjöbo.....	40
6.3. Staffanstorp.....	42
<b>7. Slutdiskussion.....</b>	<b>43</b>
<b>8. Sammanfattning.....</b>	<b>45</b>
<b>9. Illustrationsförteckning.....</b>	<b>47</b>
<b>10. Käll- och litteraturförteckning.....</b>	<b>47</b>
10.1 Arkiv.....	47
10.2. Otryckta källor.....	47
10.2.1. Informanter.....	47
10.2.2. Internet adresser.....	48
10.3. Tryckta källor och litteratur.....	48
10.4. Övrig litteratur.....	50
<b>Bilaga.....</b>	<b>51</b>

# 1. Inledning

## 1.1 Bakgrund

Denna uppsats ingår som ett avslutande examensarbete på Bebyggelseantikvarieprogrammet vid Göteborgs Universitet, Institutionen för kulturvård. Jag valde att skriva mitt examensarbete om tankarna kring en järnväg kallad "Simrishamnsbanan". Banan sträcker sig mellan östra och västra Skåne men är i dag inte i trafik i sin helhet. Simrishamnsbanans sträckning har fått ny aktualitet när kommunerna i regionen vill satsa på järnvägen som kommunikationsled och ett medel för utveckling av regionen. Jag fick hjälp med ämnesvalet av min handledare. Han är mycket engagerad i arbetet med regional utveckling i Västra Götaland, där liknande frågeställningar om järnvägens betydelse uppstått. Jag är sedan sju år tillbaka själv bosatt utanför den lilla staden Simrishamn som ligger längst ut på sydöstra Skånes kust.

## 1.2. Problemformulering och frågeställningar

I dag råder regional obalans i Skåne. Koncentrationen av arbetstillfällen och befolkningmängden är lagd till den västra delen, Malmö – Lund – Helsingborg. Närheten till kontinenten, väl utvecklad infrastruktur och genom långa tider gynnsamma odlingsförhållanden på de stora slätterna, har bidragit till utvecklingen av västra Skåne, Öresundsregionen. Sydöstra Skåne däremot har ineffektivare kommunikationsleder och har således blivit mer isolerat. Landskapets naturgeografiska former samt att markerna inte är lika hårt påverkade av infrastruktur och det rationella moderna jordbruket, som de stora slätterna i väster, gör landskapsbilden mer varierande och till synes mer ålderdomlig.

I vårt urbaniserade samhälle får livskvalitet i form av natur, kultur och frisk luft allt större betydelse. Östra Skåne kan erbjuda stora kvaliteter för boende, turism och säsongsbående men arbetstillfällena är färre. (Dock råder en arbetslöshet som är under riksgenomsnittet.) Under de senaste åren har kommunerna i regionen satsat på järnvägen som kommunikationsled och även fler planer finns, bland annat en snabb tågförbindelse mellan öst- och västsidan, den så kallade Simrishamnsbanan. Frågeställningen i denna uppsats baseras på vad det var som fick kommunerna att satsa på just järnvägen? För att försöka ta reda på ett svar har jag ställt frågor som: Varför lades järnvägen, Simrishamnsbanan, ner år 1970? Varför elektrifierades och förbättrades befintlig sträcka via Ystad? Varför satsar kommunerna på den snabbare sträckan Simrishamnsbanan igen? Samt hur rör sig tankarna kring dessa frågor hos kommunerna och invånarna?

Järnvägssatsningen är en del i regionalt utvecklingsarbete. Arbetet med regional utveckling är en lång process med många delaktiga aktörer. Därför ställs frågan om hur detta arbete går till samt vilka är visionerna från regional och statlig sida. Samtidigt frågas om kulturarvet kan ha någon betydelse i visionen om regional utveckling.

### 1.3. Syfte och målsättning

Syftet med denna uppsats är att försöka hitta en förklaring till varför kommunerna i Sydöstra Skåne valde att satsa på järnvägen, varför valdes inte alternativet motorväg eller ingen utökad transportförbindelse överhuvudtaget?

Jag vill lägga fram och diskutera hur arbetet samt visionerna med regional utveckling kan se ut. Att utifrån fallet Simrishamnsbanan studera varför de berörda kommunerna anser att järnvägstrafiken är viktig för samhället och regionen.

Min målsättning är att utifrån materialet presentera en del av politikens, kommunernas och medborgarnas åsikter och tankar angående Simrishamnsbanan och järnvägen som ett kollektivt transportmedel. Samt i möjligaste mån utläsa om kulturarvet har en plats i arbetet/visionen med regional hållbar utveckling, och på en mer lokal nivå i kommunernas planering. I detta fall utforska om en i princip fungerande kulturhistorisk anläggning kan bidra till ett samhälle i långsiktig hållbar utveckling.

### 1.4. Metod och material

I kapitel 2 som behandlar Simrishamnsbanans historik har litteraturstudier gett materialet. Litteraturen består främst av boken *Simrisbanan på senare år* samt av material från Länsstyrelsen i Skånes hemsida på Internet. Genom att presentera en historisk tillbakablick läggs järnvägen in i sitt sammanhang. Hur den tillkom i en tid i förändring, den industriella revolutionen. Hur ett vara eller icke vara ifrågasätts i ett fortsatt förändrat samhälle under efterkrigstiden och fram till i dag.

Med kapitel 3 belyses järnvägens betydelse för allmänheten, från 1970-talet fram till i dag, samt vilken information som förmedlas via massmedia. Till detta material har tidningsurklipp samt Banverkets informationsblad använts. Det är dock endast tidningsurklipp samlade vid Simrishamns bibliotek som studerats och därför är materialet till viss del mer koncentrerat till tankarna som rörde sig hos Simrishamns kommuninvånare.

Kapitel 4, Regional utveckling, baseras främst på studier av material på Region Skånes hemsida samt för ämnet intressanta rapporter publicerade av Riksantikvarieämbetet.

Till kapitel 5 har de berörda kommunernas översiktsplaner gett materialet. Läsningen har koncentrerats till de delar som behandlar trafik, ny bebyggelse, kulturmiljö och landskap. Det material som presenteras i kapitel 5 är ett sammandrag av respektive kommuns visioner och åsikter inom ovanstående områden (trafik, ny bebyggelse, kulturmiljö och landskap). Med detta kapitel försöker jag utläsa hur respektive kommun vill utvecklas samt tankarna kring kulturmiljö och landskap. Om kulturmiljö har ett värde och fungerar som en lokaliseringsfaktor. Förutom Sjöbo kommuns översiktsplan, som är under arbete, finns kommunernas översiktsplaner på varje kommuns hemsida på Internet.

Kapitel 6 består av intervjumaterial. Den ursprungliga visionen inför uppsatsarbetet var att möta och intervjua minst en person i varje berörd kommun. Jag kontaktade i ett tidigt skede kommunalråd eller kommunstyrelsens ordförande, samt stadsarkitekt eller en person med dylik befattning på tre av kommunerna (Simrishamn, Sjöbo, Tomelilla) via e-post. I detta skede var jag ännu inte helt på det klara hur jag skulle lägga upp uppsatsen och utgick mer ifrån problemställningen kulturarvets betydelse för regional utveckling. Vid denna första kontakt ställde jag frågan om att få diskutera planeringssituationen i kommunen. Finns det ett behov av fler bostäder och var skall dessa i så fall byggas? Är kulturmiljöer en resurs eller en belastning? Jag presenterade också att jag utgått ifrån den gamla järnvägssträckan Simrishamn – Sjöbo – Malmö. Därav frågorna varför kommunerna har valt att satsa på järnvägen, vilken betydelse järnvägen hade och eventuellt kommer att få för regionförstoring/regional utveckling och därmed kanske konsekvenser för kulturlandskapet.

Responser från Sjöbo kommun var att jag kunde träffa båda de tillfrågade personerna och i Simrishamn den ena personen. Kommunstyrelsens ordförande i Tomelilla svarade inte och med planeringssidan kunde vi tyvärr inte hitta en lämplig tidpunkt. Efter denna erfarenhet kontaktades senare de tre resterande kommunerna, Lund, Malmö och Staffanstorps, samt åter Tomelilla, via e-post, men med ett bifogat frågeformulär istället för personlig intervju. När det efter någon vecka inte inkommit ett enda svar kontaktades personerna per telefon. Den enda som var anträffbar per telefon var kommunstyrelsens ordförande i Staffanstorps som efter detta telefonsamtal omgående skickade in sitt svar. Denna metod fungerade således inte fullt ut, kanske var frågorna för otydliga i ett tidigt skede av uppsatsen. Dock anser jag att den respons jag fick var från de kommuner som troligen påverkas mest av ett eventuellt återupptagande av trafiken längs Simrishamnsbanan, varför jag nöjde mig med inkomna svar.

Intervjuerna med Simrishamns- och Sjöbo kommun genomfördes således med personligt möte. Frågorna fungerade mer som stödfrågor för intervjuaren och metoden var därför glidande mellan en strukturerad och ostrukturerad intervju. Det som sades registrerades genom anteckningar. Staffanstorps kommun svarade skriftligt varför svaret är mer direkt.

Frågorna som ställdes de tillfrågade personerna var följande:

A) Varför tror du att kommunen valt att ha en positiv inställning till Simrishamnsbanan, varför just järnväg?

B) Vilken betydelse tror du att Simrishamnsbanan skulle få för kommunen?  
Finns det negativa trender man vill komma ifrån?

C) Vad anser du att det är som gör kommunen attraktiv för a) boende b) företag?  
Har kulturmiljö betydelse?  
Skall man kunna välja att bo där man vill?

D) Var planerar man ny bebyggelse om kommuninvånarantalet ökar?  
Är det viktigt att tillvarata kulturmiljö och kulturlandskapets kvalitéer?  
Har man en strategi för att tillvarata kulturmiljöer?  
Har inställningen till kulturmiljö ändrats (från belastning till resurs) under de senaste (10) åren?

- E) Har kommunen en strategi för regional utveckling? (deltar man på kommunal nivå?)  
Vad menas med regional utveckling?  
Bör regional balans uppnås?
- F) Varför lade man ner Simrishamnsbanan?  
Varför rev Sjöbo kommun upp rälsen?

## 1.5. Tidigare forskning

Riksantikvarieämbetet tog år 2000 initiativ till FoU-projektet *Kulturarvet som resurs för regional utveckling*. Projektet är ett led i det långsiktiga arbetet med att stärka kulturmiljöns ställning i den regionala utvecklingen och att göra kulturmiljöarbetet till en drivande kraft i omställningen till ett hållbart samhälle. Det konstateras att forskning kring kulturarvets betydelse för regional utveckling saknas i tillräcklig omfattning.

År 2001 sammanställde Länsstyrelsen i Skåne län rapporten *Kulturmiljöarbete i skånska kommuner*. Syftet med undersökningen var att belysa de skånska kommunernas hantering av kulturmiljöfrågor. Kommunens ansvar för dessa frågor belyses och man gjorde en sammanställning av befintligt kommunalt underlagsmaterial. Rapporten är ett delprojekt inom miljömålsprojektet "Nya miljömål för Skåne". Undersökningen är kopplad till miljömålet "God bebyggd miljö" och skall ligga till grund för Länsstyrelsens fortsatta arbete med miljömålsarbetet.

Lisbeth Lindeborg är en av de första som forskat kring kulturen som lokaliseringsfaktor. Hon har gjort en studie i Tyskland hur frågan kultur – ekonomi tacklas. Hon konstaterar bland annat:

Att kulturen även ekonomiskt lönar sig är ett faktum. Således borde begreppet kulturella subventioner endast användas med förbehållet att det egentligen handlar om kulturella investeringar.

Det är främst på kulturområdena konsten, teater, opera, måleri, dans m.fl. som studien grundas. Sedan 1980-talet talas det allt mer om det nya intresset för kulturen och fler kommuner i Sverige har ökat satsningarna inom kulturområdet. Kultursatsningar har fått en allt mer framträdande roll som ett medel för att utveckla städer och regioner. I dagens postindustriella samhälle har industrialismens lokaliseringsfaktorer mindre betydelse, istället betonas kulturen som lokaliseringsfaktor för företag och för boende. Ofta är ju redan de "hårda" lokaliseringsfaktorerna som flyg och hamnar tillgodosedda i städer. Därför är "mjuka" värden som ett brett kulturutbud avgörande. Dessutom kan moderna mobila företag välja att lokalisera sig där ett rikt kulturellt utbud står till förfogande. Enligt Lindeborgs forskning ökar attraktiviteten genom kultur som livskvalitet.

Andra forskare har varit oeniga med Lisbeth Lindeborg i hennes tes att satsningar på kultur som regel är mycket ekonomiskt lönsamma.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> *Kultur som resurs* (1996) s. 171

Länsstyrelserna i Kristianstad och Malmö utförde år 1995 ett samarbetsprojekt kring frågor som uppstått på grund av bilismens bidrag till ökat miljöhot samt av det ökade exploateringsstrycket i Skåne. Arbetet resulterade i rapporten *Utbyggnadsområden kring järnvägar i Skåne*. Rapporten utgör ett planeringsunderlag för kommunernas kommande planarbete med bebyggelsestrukturerna vid det spårbundna kollektivtrafiknätet. Genom att utnyttja det befintliga järnvägsnätet och förtäta bebyggelsen kring stationerna kommer stor del av Skånes befolkning att kunna bo och arbeta där tillgång till spårbunden kollektiv trafik finns. Rapporten, som berör hela Skåne, syftar till att kartlägga utbyggnadsmöjligheter i anslutning till järnvägar, både befintliga och möjliga framtida sträckningar. I rapporten har uppskattats hur stor del av befolkningsökningen som kan rymmas inom acceptabelt avstånd från järnvägsstationer. Rapporten berör inte kulturmiljöaspekter eller bebyggelse utanför stationslägena.

## 1.6. Teoretisk referensram

Denna uppsats har en normativ utgångspunkt som baseras på de värdepremisser jag har med mig. Uppsatsen är utförd som en empirisk undersökning om vad människor tycker och tänker.

Jag anser att alla människor borde ha möjlighet att få välja boende ort, storstad, småstad, landsbygd, nära eller avskilt. Samtidigt, vilket kan anses vara en motsats, att landskapet och den bebyggda miljön bör bevaras och utvecklas. Kulturmiljöer får inte raderas på grund av bristande kunskap, föråldrade eller saknaden av kulturmiljöunderlag i den kommunala planeringen. Här har kommunerna en viktig roll i planeringen av markens nyttjande. För många är det av olika anledningar viktigt att känna till sin bakgrund, speciellt i dagen snabba kommunikationssamhälle och när många tvingas att flytta. Uttalanden som att man måste flytta till en storstad för arbete, utbildning eller service- och kulturutbud är skrämmande. Liksom (tidigare) finansminister Per Nuders uttalande om att människor från glesbygden måste flytta för att få arbete.<sup>2</sup> Glädjande är att, om viljan finns, så kan kommunen satsa på till exempel järnvägen som färdmedel för pendlare och därmed erbjuda olika alternativ till boende och arbete.

Jag anser att kulturmiljöer och landskapsbilden är viktiga för människors identitet och känsla av samhörighet, liksom tillgång på frisk luft och friluftaktiviteter för välmående och trivsel. Kanske kan boendekvalitet utanför storstadsregionen och arbetstillfällen i en storstad kombineras. Tack vare att samhället mer och mer tänker på att utsläpp som belastar miljön måste minska och att kulturmiljö har betydelse för individen, får järnvägen en ny aktualitet. En kulturhistoriskt betydelsefull anläggning som järnvägen, ett system av bebyggelse, är fortfarande en viktig fungerande infrastruktur i vårt moderna samhälle.

För uppsatsens syfte och målsättning har jag inspirerats av den av Riksantikvarieämbetet formulerade övergripande principen för byggnadsvården:

Varje bebyggelsevårdande situation är unik, med många samspelande faktorer och förutsättningar. Den kräver sin egen speciella kunskapsuppbyggnad med analyser, bedömningar och ställningstaganden som måste tydliggöras, motiveras och dokumenteras.<sup>3</sup>

---

<sup>2</sup> 20060406, nyheterna TV4

<sup>3</sup> Robertsson, S (2002) s. 9

## 1.7. Avgränsningar

Avgränsningen är geografiskt lagd till att undersöka situationen i de Skånska kommunerna som berörs av järnvägssträckan Simrishamnsbanan, som går mellan Malmö och Simrishamn via Sjöbo. Dessa kommuner är Lund, Malmö, Simrishamn, Sjöbo, Staffanstorp och Tomelilla. I detta arbete finns inte utrymme för jämförelse med andra regioner där liknande pendeltrafik redan är utbyggd eller regioner där en motsättning till förnyelse av pendeltrafiken finns. Bebyggelsen läggs inte in i någon djupare historisk kontext, därför har inga arkivstudier genomförts. Dock görs som bakgrund en kort historisk tillbakablick på järnvägens etablering och tidigare beslut som rör järnvägstrafikens förändring i sydöstra Skåne.

Trots obalans inom regionen Skåne så betraktas inte Skåne som glesbygd, därför kan problematiken skilja sig gentemot glesbygdsområden. I uppsatsen läggs ingen betoning på genusperspektiv med kvinnors och mäns olika pendlingsmönster. För fortsatt forskning är frågorna kring kulturarvets betydelse för regional utveckling högst intressant.

## 2. Simrishamnsbanans historik

### 2.1. Inledning

Fram till mitten av 1800-talet var hästskjutsar de medel som fanns för landtransporter. När ångmaskinen och ångloket introducerades erbjöds nya stora transportmöjligheter, både för människor och för varor. Järnvägen har haft stor inverkan på landets samhällsstruktur och bidragit till nybildandet och tillväxten av många städer och samhällen. Svenska staten fattade vid riksdagen åren 1853-54 ett principbeslut om järnvägsbyggandet i Sverige. Beslutet innebar att staten borde anlägga de viktigaste huvudlinjerna, stambanorna, och enskilda bolag skulle anlägga övriga järnvägslinjer.<sup>4</sup>

Skånes första järnväg öppnades år 1856 mellan Malmö och Lund.<sup>5</sup> Banan, som anlades och trafikerades av Statens Järnvägar, var den första etappen av Södra Stambanan. Efter hand fortsatte dragningen av banan norrut och år 1864 nåddes Falköping på Västra Stambanan. Således kunde man åka hela vägen från Malmö till Stockholm med tåg. Tanken med statens stambanor var att de skulle dras genom tidigare obebyggd mark för att i dessa områden öka invånarantalet och bebyggelsen. Banorna undvek därför genom ”bryta bygd” principen äldre befintliga orter. Till stambanorna knöts senare många privatbanor. Det var vid dessa järnvägsknutpunkter som stationssamhällena uppstod. Typiska exempel i Skåne är Eslöv och Hässleholm, men även mindre stationssamhällen som Tomelilla och Sjöbo uppstod där privatbanor korsades.

De skånska privata järnvägarna byggdes ut till ett vitt förgrenat nät från 1860-talet ända fram till 1910-talet. År 1919 fanns 164 mil järnväg i Skåne, vilket motsvarade en tiondel av det dåvarande svenska järnvägsnätet. De ungefär 50 privata järnvägsbolagen konkurrerade hårt med varandra och präglades av revirtänkande, vilket ledde till att järnvägsnätet blev överdimensionerat och aningen irrationellt draget. I Skåne byggdes privatbanorna med samma spårvidd som Statens Järnvägar. I många andra delar av landet byggdes privatbanor med andra dimensioner än ”normalspåret” på 1435 millimeter.<sup>6</sup> Vid tiden innan industrialiseringen var landskapet präglat av jordbruket. Det var också tack vare jordbruksprodukter och främst sockerbetsodling som det Skånska järnvägsnätet fick så stor utbredning. Sockerbetorna transporterades till sockerfabriker vilka etablerades längs med järnvägen. Andra varor som transporterades var bl.a. sten, makadam, cement, tegel och gjutgods. Bland industrierna längs banan kan nämnas Simrishamns tegelbruk och Sjöbo bruk<sup>7</sup> för gjutgods. Det har även funnits två sågverk vid banan.<sup>8</sup>

Fram till 1930-talet fanns ingen direkt konkurrent till järnvägen, men härefter tog vägtrafiken upp konkurrensen. År 1939 beslöt riksdagen att staten skulle köpa upp alla privata järnvägar av betydelse. Genom detta förstatligande skulle olönsamma banor räddas. Uppköpen startade i Skåne i början av 1940-talet. Trots statens satsningar lades en efter en av de mindre trafikerade banorna ner, speciellt under 1950- och 1960-talen

<sup>4</sup> *Järnvägsbyggnader i Malmöhus län* (1986) s. 5

<sup>5</sup> [www.m.lst.se/Kommunikationernas\\_landskap](http://www.m.lst.se/Kommunikationernas_landskap)

<sup>6</sup> *Ibid.*

<sup>7</sup> Sjöbo bruk är i dag ett expanderande företag

<sup>8</sup> [www.m.lst.se/Kulturmiljöstråk](http://www.m.lst.se/Kulturmiljöstråk)

när biltrafiken tagit fart på allvar. De första nysatsningarna på Statens Järnvägar efter denna period av nedläggningar var i Skåne Västkustbanans nya sträckning mellan Kävlinge och Helsingborg via Landskrona. Ytterligare en ny sträckning får banan om tunneln genom Hallandsåsens färdigställs.

## 2.2. Simrishamnsbanans etablering och fall

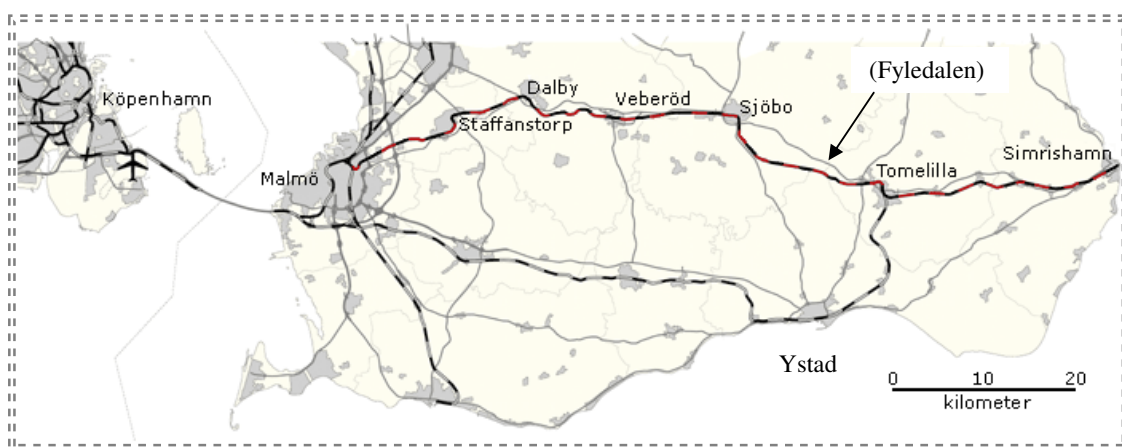


Illustration 1. Södra Skånes järnvägslinjer. Den norra linjen visar Simrishamnsbanans ursprungliga sträckning, den södra linjen är den som trafikeras i dag.

Som ett resultat av Simrishamns strävan efter förbindelse med svenska statens järnvägsnät började järnvägssystemet Malmö – Simrishamn byggas år 1882. Sträckan Simrishamn – Tomelilla invigdes för trafik den 15 december 1882. I Malmö diskuterades samtidigt möjligheten att knyta ihop det västra järnvägsnätet med Kristianstad i öster. Man kunde inte enas i frågan och därför beslöts att anlägga en linje Malmö – Staffanstorp – Dalby – Tomelilla. Från Tomelilla fortsatte spåret mot nordost. Linjen Malmö – Dalby öppnade för trafik den 21 december 1892 och den resterande biten Dalby – Tomelilla den 22 september 1893. Knappt tre år senare sammanbands linjen ända fram till Simrishamn, därmed var linjen Malmö - Simrishamn komplett. Vintern 1895-96 varierade restiden Malmö - Simrishamn från 3 timmar och 50 minuter till 5 timmar och 46 minuter<sup>9</sup>.

När hela banan Malmö – Simrishamn togs i bruk rörde sig tankarna hos simrishamnsborna kring varför Malmö är intresserad av denna bana som sträcker sig så långt utanför Malmös handelsområde. Denna järnvägslinje kunde knappast tillföra Malmö några starkare köpare. Snarare kunde banan komma att påverka affärs- och fabriksliv samt sjöfarten i Simrishamn. Man antog även att Malmö räknade med att kunna utnyttja hamnen i Simrishamn, som aldrig fryser igen vintertid, när sundet vid Malmö är fruset. Simrishamns hamn skulle då stå öppen för all varuinförsel från hamnarna kring Östersjön. Dessutom har trafiken till danska Bornholm en kortare rutt från Simrishamn än från Ystad. Simrishamn var även väl rustat för att ta emot turistströmmar.<sup>10</sup>

<sup>9</sup> *Simrisbanan på senare år* (1982) s. 4-9

<sup>10</sup> *Ibid.*

Järnvägen hade sin guldålder fram till 1930-talet, men redan 1922 började godstrafiken minska och bottennoteringen nåddes 1932. Trots minskande trafik förstärktes järnvägen bland annat år 1925 för snabbare tåg med en hastighet på 75-90km/timme. Då kom andra världskriget och trafiken ökade igen till rekordartad vid mitten av 40-talet. Under kriget var godstransporterna prioriterade. År 1943 förstatligades den tidigare privata banan MSJ (Malmö-Simrishamns Järnväg) och Statens Järnvägar övertog trafiken. Trafiken ökade för en tid, tågen moderniserades och trafiken blomstrade ända in på 50-talet då till och med elektrifiering diskuterades. År 1954 var restiden för Malmö – Simrishamn 80 minuter och då gick spåret ända ner till hamnen i Simrishamn.<sup>11</sup> Härfter började nedgången, när extragodståg och postkupén drogs in och allt fler godstransporter flyttades till landsvägstransporter.<sup>12</sup>

Under 1960-talet gynnade politiken vägtrafik och den ökande privatbilismen framstod som en svår konkurrent till järnvägen. Redan år 1968 var allmänheten i Simrishamn orolig för att banan via Sjöbo skulle dras in i sin helhet, eller att trafiken skulle gå den ”förargliga omvägen” via Ystad.<sup>13</sup> Så blev också fallet, på grund av den förda politiken och av det minskande resandeantalet. All persontrafik och det mesta av godstrafiken upphörde mellan Malmö – Sjöbo - Tomelilla år 1970<sup>14</sup>. Persontrafiken fick istället fortsätta, liksom idag, från Simrishamn och Tomelilla vidare söderut till Ystad och Malmö.<sup>15</sup>

Sträcka	År 1895-96 <sup>16</sup>	År 1954 <sup>17</sup>	År 1970 <sup>18</sup>	År 2006 <sup>19</sup>
Sjöbo – Malmö	1 h 34 min - 2 h 50 min	Uppgift saknas	57 min	c. 1 h 10 min
Tomelilla – Malmö	2 h 12 min - 3 h 40 min	Uppgift saknas	1 h 20 min	1 h 05 min
Simrishamn – Malmö	3 h 50 min - 5 h 46 min	1 h 20 min	1 h 44 min	1 h 32 min

<sup>11</sup> Ibid. Kommentar: i dag stannar tåget endast vid stationen och rälsen vidare till hamnen är uppbruten.

<sup>12</sup> Ystad Allehanda 1968-09-21

<sup>13</sup> Ibid.

<sup>14</sup> [www.m.lst.se/Kulturmiljöstråk](http://www.m.lst.se/Kulturmiljöstråk)

<sup>15</sup> År 1895 stannade tåget vid 22 stationer. Stationerna var följande; Malmö, Östervärn, Sege, Nordanå, Djurslöf, Staffanstorp, Kyrkheddinge, Dalby, Björnstorp, Weberöd, Öveds Kloster, Sjöbo, Söfdeborg, Eriksdal, Lyckås, Tomelilla, Lunnarp, Smedstorp, Gärsnäs, Tommarp, Jerrestad, Cimbrishamn. År 1970 hade antalet minskat endast med stationen vid Lyckås. För övrigt var Östervärn ersatt med Lundavägen och Öveds Kloster med Klostersågen.

<sup>16</sup> *Simrisbanan på senare år* (1982) s. 10

<sup>17</sup> *Simrisbanan på senare år* (1982) s. 9

<sup>18</sup> *Simrisbanan på senare år* (1982) s. 15

<sup>19</sup> Skånetrafiken tidtabell 12 juni 2005 – 17 juni 2006

## 2.3. Järnvägssträckningen i dag



Illustration 2. Södra Skåne med dagens trafikerade linjer utmärkta

I dag trafikeras inte järnvägssträckan ”Simrishamnsbanan” i sin helhet. Mellan Simrishamn och Tomelilla går tåget längs den ursprungliga banan, men vidare mot Malmö går trafiken via Ystad. Sträckan Simrishamn – Ystad elektrifierades så sent som år 2003. Under sommaren 2006 stängdes trafiken eftersom rälsen måste förbättras.

MSJ:s räls låg länge kvar i hela sin längd, som en såkallad beredskapsbana, trots att trafiken upphört. År 1990 fick Sjöbo tillstånd att riva upp rälsen i den egna kommunen. Senare har även rälsen mellan Staffanstorp och Dalby tagits bort. Idag kan man åka dressin på Lunds kommuns östligaste sträcka samt från Tomelilla ner i Fyledalen<sup>20</sup> fram till Sjöbo kommungräns. Nästan alla stationshus finns fortfarande kvar längs Simrishamnsbanan. Endast Sjöbo och Östervärn är rivna.

Simrishamnsbanan är enligt Länsstyrelsen i Skåne län klassad som kulturmiljöstråk inom särskilt värdefulla kulturmiljöer i Skåne. Motiv för bevarande är:

I stationssamhällena är inte bara stationshusen viktiga, utan även övriga byggnader och anläggningar – järnvägshotell, godsmagasin, uthus, lastkajer, perronger, lokstall, vattenkastare, skyltar, signaler etcetera – har stor betydelse, liksom den öppna plats som anger stationsområde. Även orternas struktur, där järnvägsdragningen främst ses i uppdelningen av en fram- och baksida, är viktig. Där tydliga stations- eller järnvägsgator finns har de ett stort värde.

En bana som MSJ, en ”vanlig” privatbana, innebar ofta ett uppsving för jordbruket genom att större marknader öppnades, att mycket av industrin längs banan var helt beroende av järnvägstransporterna för sin existens, att stationssamhällena som Björnstorp, Sjöbo, Gärsnäs eller Tomelilla inte hade funnits och att kyrkbyar som Staffanstorp, Dalby och Veberöd inte hade vuxit med sådan hastighet om inte MSJ funnits. Banan är en återspeglning av samhällsutvecklingen i stort: det mödosamma och till stor del manuella anläggningsarbetet, etablerandet av moderna kommunikationer – järnvägen förde även med sig telegraf och telefon, folkrorelsernas ankomst, samhällsbyggande och industrialisering, det abrupta slutet och stationssamhällenas omvandling till pendlarsamhällena till stor del baserade på privatbilism.<sup>21</sup>

<sup>20</sup> *Det skånska kulturlandskapet* (2002). Fyledalen är bl.a. riksintresse för naturvården. Fyledalen är ett naturskönt, vegetations- och geovetenskapligt intressant område. Genom gynnsamma mark- och klimatförhållanden ett av Skånes botaniskt mest artrika områden.

<sup>21</sup> [www.m.lst.se/Kulturmiljöstråk](http://www.m.lst.se/Kulturmiljöstråk)

## 3. Debatten i tidningar

### 3.1. 1980-talet

Simrishamnsbanan trafikerades inte i sin helhet utan tåget gick via Ystad. I mitten på 1980-talet fanns en risk för att banan Simrishamn - Tomelilla - Ystad skulle läggas ner i sin helhet. Till grund för eventuell nedläggning låg trafikpolitiska beslut samt lågt passagerarantal. Enligt allmänheten var det synd ifall trafiken skulle läggas ner, varför 16000 personer skrev på en protestlista. Bussen ansågs vara obekvämare och tog längre tid. Dessutom ansågs det vara lättare att ta med till exempel barnvagn på tåget eftersom konduktören kunde hjälpa till. År 1985 lade SJ trots allt ner trafiken mellan Simrishamn och Ystad, istället tog länstrafiken över. År 1991 lades också godstrafiken ner, men även den övertogs av ett privatbolag, AB Österlentåg, för några år framöver.<sup>22</sup>

### 3.2. 1990-talet

År 1997 diskuterades i dagspressen en eventuell elektrifiering av banan Simrishamn – Tomelilla - Ystad.<sup>23</sup> Denna satsning, som skulle gå på 60 miljoner, var av hög prioritet från Banverkets sida. Restiden skulle förkortas med hela 25 minuter till Malmö från Simrishamn. Det var dock Regionförbundet (idag Region Skåne) som ägde banan och som måste ta beslutet om man ville satsa pengar. Enligt Simrishamns dåvarande kommunalråd var det ett mycket viktigt beslut. Det var viktigt för Österlenarna<sup>24</sup> både psykologiskt och praktiskt att känna sig som en del av Skåne, dessutom skulle förutsättningarna bli bättre för människor att flytta till Österlen. Man såg en risk för tillbakagång för sydöstra Skåne om inte elektrifieringen skulle genomföras.

Om kommunikationerna inte förbättras riskerar Österlen att förvandlas till ett Skansen eller fritidsreservat.<sup>25</sup>

I diskussionerna angående en snabbare förbindelse mellan östra och västra Skåne fanns redan år 1997 tanken på att återuppta trafiken på Simrishamnsbanan via Sjöbo.<sup>26</sup> Men frågan hade låg prioritet och fortsatta planer på Simrishamnsbanans första etapp, Malmö - Staffanstorp, sköts upp till år 2005. Senare samma år beslöts att 200 miljoner kronor skulle satsas på sträckan Malmö –Ystad - Simrishamn. Enligt tidigare beräkningar var inte elektrifieringen Simrishamn - Ystad samhällsekonomiskt försvarbar, men om fyra stationer lades ner skulle satsningen bli lönsam. Det var naturligtvis en nackdel att några stationer måste läggas ner för effektivare restid. De stationssamhällen för tågstopp som banverket valt bort hade färre än 200 invånare. I dessa samhällen var en eventuell nedläggning av stationerna inte populär och protestlistor samlades in.<sup>27</sup> Andra negativa effekter som påpekades var att tågets ökade hastighet kunde utgöra fara för barn samt

---

<sup>22</sup> Ystad Allehanda 19930918

<sup>23</sup> Se karta kap. 2.3

<sup>24</sup> *Nationalencyklopedin* (1996) Sökord: Österlen. Benämning på slättbygden i sydöstligaste Skåne, ungefär motsvarande Ingelstads, Järrestads och Albo härad, dvs. Simrishamns och Tomelilla kommun samt angränsande delar av Ystads kommun. Någon fast gräns för området kan inte anges.

<sup>25</sup> Ystad Allehanda 19970902

<sup>26</sup> Ystad Allehanda 19970927

<sup>27</sup> Ystad Allehanda 19971213

ökat buller och skakningar i hus. Banverket informerade dock om att bullernivån förblir den samma. Bullret som uppstår när hastigheten höjs kommer att utjämnas genom att rälsen kommer att bestå av längre bitar. Miljöförbättringar med minskat utsläpp av koldioxid skulle dessutom uppnås när diselloken byts ut till ellok. Stolpar för elledningar påverkar landskapet och träd måste fällas, men detta skulle utföras med stor varsamhet.<sup>28</sup>

### 3.3. 2000-talet

Under år 2001 fördes diskussion angående återupptagande av trafiken längs Simrishamnsbanan i dagspressen. Kommunstyrelserna ansåg att det var en bra idé med sträckan via Sjöbo. Med denna bana skulle även Dalby med dess goda läge med närhet till både natur- och kulturupplevelser samt det stora utbudet av arbetstillfällen och service kunna utnyttjas bättre. Den första sträckan som kommer att rustas upp, vid eventuell återupptagen trafik, går mellan Malmö, Staffanstorp och Dalby. Satsningen ända fram till Simrishamn kommer senare.

Det är en regional vision som kan underlätta förverkligandet av målet om regional balans i Skåne.<sup>29</sup>

Tillsammans med Banverket genomförde Länstrafiken en studie i återupptagandet av tågförbindelsen mellan Malmö – Staffanstorp - Dalby. Denna linje skulle kosta 470 miljoner kronor, en fortsättning till Sjöbo skulle kosta ytterligare 510 miljoner. Den första etappen beräknas i studien vara klar till år 2012. I ett allt mer tätbefolkat Skåne är det fler och fler som ser sig om efter en bostad utanför Malmö/Lund området. En nackdel för inflyttningen till orterna Simrishamn, Sjöbo och Tomelilla är de kollektiva kommunikationerna. Om till och med Simrishamn, i det senare skedet, skulle hamna inom den ”magiska gränsen” en timme till Malmö - Lund, skulle oanade möjligheter öppnas för Österlen. De expressbussar som trafikerar, är för långsamma för att invånarna på allvar skulle kunna arbetspendla tvärs över Skåne. Att Österlen orterna skulle förvandlas till sovstäder tror man inte, även företag skulle kunna lockas. På Österlen är lägre tompriser lockande för lokalisering. Banverket ville dock inte lägga 400 000 kronor på en banutredning, det skulle kommunerna själva få göra. En studie från kommunernas sida var välkommen som en första etapp i att banan skulle kunna återuppstå. Det påpekades att för tio år sedan kunde ingen tro att tågen åter skulle kunna rulla via Sjöbo.<sup>30</sup>

Kommunpolitikerna i regionen är positiva till Simrishamnsbanan. Genom återupptagandet av trafiken skulle Öresundsregionen vidgas, miljön blir bättre genom minskad biltrafik, arbetslösheten på Österlen minska, samtidigt som den överhettade arbetsmarknaden i sydvästra Skåne skulle kunna avlastas. Experter har bedömt att gränsen för ett stort pendlande går vid en timmes restid enkel väg. Därför behövs en ny sträckning från Simrishamn. Dessutom skulle invånarna i Sjöbo, Staffanstorp, Dalby och Veberöd få nya möjligheter att ta ”Pågatåget”<sup>31</sup> till jobbet.<sup>32</sup>

<sup>28</sup> Banverkets nyhetsbrev, januari 1999

<sup>29</sup> Ystad Allehanda 20010406, Kommunstyrelsens arbetsutskott i Simrishamn, angående Simrishamnsbanan som ett led i att skapa balans i regionen. Se vidare kap. 4.2

<sup>30</sup> Ystad Allehanda 20020422

<sup>31</sup> Skånetrafikens lokaltåg kallas ”Pågatåget”

I december år 2002 gav Banverket positivt besked till att ta med Simrishamnsbanan i förslaget till banhållningsplan för åren 2004-2015. I det preliminära förslaget tidigare under hösten fanns banan inte med. Att banverket tog med banan var tack vare att Malmö stad, Lund- och Staffantorps kommuner skulle satsa 50 miljoner kronor tillsammans och Region Skåne 50 miljoner. De förklarade att de var villiga att gå in med pengar för att ro den första etappen, Malmö – Dalby, i land. Avsiktsförklaringen har uppenbarligen imponerat på Banverket. En stråkstudie har gjorts av Infraplan AB, som skriver att den korta restiden medför stora vinster för hela regionen. Människor kommer att flytta från den överbelastade Malmö - Lund regionen österut, vilket innebär en bättre regional balans. En traditionell samhällsekonomisk kalkyl visar att banan skulle gå med förlust, men en utvidgad kalkyl som inkluderar arbetsmarknadseffekter med mera landar på vinst.<sup>33</sup>

Simrishamn har tappat 1 200 invånare sedan början av 90-talet bland annat på grund av otillräckliga kommunikationer. I Sjöbo såg kommundirektör Roger Larsson Simrishamnsbanan som det enda enskilda projekt som har den största betydelsen för Sjöbos framtid. Sedan järnvägen lades ner år 1970 har befolkningmängden ökat längs järnvägen, varför det år 2003 fanns ett större underlag för resenärer. Simrishamn och Tomelilla har haft endast en svag befolkningstillväxt de senaste åren. Denna trend kan brytas med en järnvägssatsning, vilket erfarenheter från till exempel Svealandsbanan visar. Pendling och biltrafik har ökat i regionen, utökad tågtrafik skulle vara bra för att uppnå en bättre miljö och minska biltrafiken i Malmö.<sup>34</sup>

I mars 2003 stötte både elektrifieringen Simrishamn – Ystad och Simrishamnsbanan på problem. Elektrifieringen av Pågatågstrafiken mellan Simrishamn och Ystad sköts upp därför att tre privatpersoner överklagade järnvägsplanen. De ansåg att de kommer att drabbas negativt av snabbare och flera tåg.<sup>35</sup> De tre privatpersonernas överklagan avsågs sedermera av regeringen och Pågatåget fick grönt ljus.<sup>36</sup> Dessutom hade Banverket inte kvar Simrishamnsbanans första etapp, Malmö – Dalby, i framtidsplanen för 2004-2015, på grund av åtstramningar i Banverkets budget. Men då gick även Simrishamn-, Tomelilla- och Sjöbo kommuner till motattack genom att förklara sig villiga att satsa 50 miljoner kronor sammanlagt i projektet.<sup>37</sup> Regionrådet Christina Axelsson bekymrade sig över situationen och framförde att:

Det är något unikt att kunna knyta ihop storstaden med den skånska landsbygden.<sup>38</sup>

Hon skall på nytt uppvakta regeringen om Simrishamnsbanan och dess betydelse.

I september år 2003 var elektrifieringen Simrishamn - Ystad klar. Många var mycket glada och man förespådde att kommunernas utveckling kommer att gå framåt. Sämre var det för de som bodde i byarna där tåget inte längre stannade. I Östra Tommarp var man mycket arga och ledsna. För den som bodde där och inte hade bil, gick bara tre bussar om dagen in till Simrishamn.<sup>39</sup> Passagerarna var dock i övrigt nöjda och redan i

---

<sup>32</sup> Sydsvenska Dagbladet 20020831

<sup>33</sup> Ystad Allehanda 20021210

<sup>34</sup> Sydsvenska Dagbladet 20030313

<sup>35</sup> Ystad Allehanda 20030313

<sup>36</sup> Ystad Allehanda 20030325

<sup>37</sup> Ystad Allehanda 20030626

<sup>38</sup> Ystad Allehanda 20030911

<sup>39</sup> I dag går det fler turer med Skånetrafikens bussar

oktober hade antalet resenärer fördubblats jämfört med oktober året innan. Detta var tack vare kortare restid och tätare turer. Investeringen hade visat sig vara lysande. Biljettpriserna finansierade 70 %, resten var regionbidrag, alltså skattepengar. Dock drömde man fortfarande om Simrishamnsbanan.<sup>40</sup>

För utredning av olika alternativ och deras konsekvenser har Banverket inlett en förstudie. Denna skall vara färdig i slutet av året 2006 och då går förstudien på remiss. Därefter startas en järnvägsutredning, det vill säga ett underlag för att välja den slutgiltiga dragningen, som i sin tur går på remiss. Slutligen upprättas en järnvägsplan i vilken den slutgiltiga dragningen utformas.<sup>41</sup>

Den natursköna sträckan mellan Tomelilla och Sjöbo kommungräns nyttjas i dag för dressinåkning. Naturskyddsföreningen med representanter från Sjöbo och Tomelilla samt markägaren i Fyledalen kräver en miljökonsekvensbeskrivning över järnvägssträckan igenom Fyledalen. De tror att en sådan kommer att stoppa återupptagandet av trafiken. De beskriver järnvägen genom Fyledalen som en miljöskandal att jämföra med Hallandsås tunneln och Botniabanans dragning genom Umeälvens delta. När Simrishamnsbanan anlades ansågs marken som sämre jordbruksmark. I dag är det vattensjuk mark som måste dräneras, vilket skulle hota de artrika kärren. Naturskyddsföreningen genomförde en naturexkursion i Fyledalen i mitten av april månad år 2006, där olika deltagare uttrycker sig enligt följande. ”Man måste tänka på djuren och naturen.” En annan person, som definierar sig som en ambivalent naturvän, tror att det skulle fungera med moderna eldrivna tåg som inte är bullriga och ger avgaser. En tredje person anser att de som skall åka tåg lika gärna kan åka någon annanstans. Tåget går så fort att man inte hinner se något, det är bättre med dressin för att få uppleva naturen. Göran Gustafsson från Tomelilla Naturskyddsförening uttrycker sin mening:

Enda anledningen till att tåget skulle gå genom Fyledalen är att den gamla järnvägen ligger här. Men om man bara glömmer att det någonsin gått tåg här kanske det är lättare att se andra lösningar.<sup>42</sup>

### 3.4. Sammanfattning av debatten i tidningar

Under 1980-talet fanns en risk för nedläggning av järnvägstrafiken via Ystad, på grund av trafikpolitiska beslut och lågt passagerarantal. Trafiken lades dock inte ner och på 1990-talet diskuteras en elektrifiering som skulle korta restiden mellan Simrishamn och Malmö med 25 minuter. Kommuninvånarna ville ha kvar järnvägstrafiken och elektrifiering ansågs som ett viktigt beslut för att Österlenarna skulle känna sig som en del av Skåne. Förutsättningar för människor att bosätta sig på Österlen skulle öka. Debatten angående elektrifieringen av den i dag trafikerade linjen kan ge en bild av järnvägens betydelse för allmänheten.

---

<sup>40</sup> Ystad Allehanda 20031118

<sup>41</sup> Ystad Allehanda 20050924

<sup>42</sup> Ystad Allehanda 20060406

Fördelar med elektrifiering:

- Bekvämare än bussen
- Snabbare trafik
- Viktigt för Österlenarna att känna sig som en del av Skåne
- Ellok medför miljöförbättring genom minskat koldioxidutsläpp jämfört med diesellok

Nackdelar med elektrifiering:

- Stationer läggs ner
- Fara för barn med snabbare tåg
- Buller och skakningar

Elektrifieringen genomfördes och blev klar år 2003. Den har visat sig lönsam med ökat passagerarantal. Men redan på 1990-talet fanns tanken på att återuppta den gamla Simrishamnsbanan.

Under år 2001 fördes diskussioner om återupptagandet av trafiken längs Simrishamnsbanan. Denna sträcka skulle medföra en timmes restid mellan Malmö och Simrishamn. En timme anses som en avgörande gräns för pendlingsvillighet.

Fördelar med ny trafik längs Simrishamnsbanan:

- Inflyttning till Simrishamn, Tomelilla, Sjöbo kan öka med bättre kollektivtrafik. Det är allt fler som ser sig om efter ett boende utanför Malmö/Lund. Även företag skulle kunna lockas till Österlen och dessa möjligheter skulle ge ökad regional balans.
- Arbetslösheten skulle minska på Österlen
- Överhettad arbetsmarknad i sydvästra Skåne skulle kunna avlastas
- Enligt en stråkstudie skulle den förkortade restiden få stora effekter på hela regionen. En utvidgad samhällsekonomisk kalkyl visar på vinst

Nackdelar med ny trafik längs Simrishamnsbanan:

- Natursköna Fyledalen hotas, för att utreda problemet bör en miljökonsekvensbeskrivning göras

Banverket ville inte bekosta en ban utredning, det skulle kommunerna själva få göra. Simrishamnsbanan kom med i banhållningsplanen tack vare att kommunerna och Region Skåne satsar pengar.

## 4. Regional utveckling

### 4.1 Inledning

Under de senaste åren har regional utveckling lyfts fram inom politiken. Även sambandet mellan kulturarv och regional utveckling har under 1990-talet givits en ökad betydelse. Flera beslut har fattats för att stärka och utveckla regioner och kommuner i Sverige. Däribland har kulturpolitiken fått en ny viktig roll för att målen i den regionala utvecklingsprocessen skall nås. Kulturpolitikens utgångspunkt är ”idén om kulturens värde för livskvalitet”.<sup>43</sup>

### 4.2. Statens vision

Regeringen skrev år 2001 en proposition om en ny regional utvecklingspolitik, *En politik för tillväxt och livskraft i hela landet*.<sup>44</sup> Propositionen antogs av riksdagen år 2002 och beslöt om ett nytt politikområde - regional utvecklingspolitik.<sup>45</sup> Tanken med propositionen var att utveckla en sammanhållen politik för hållbar utveckling i alla delar av landet. Syftet med denna politik är att flera politikområden, däribland kultur, skall arbeta gemensamt i större utsträckning. Det övergripande målet med regional utvecklingspolitik är ”väl fungerande och hållbara lokala arbetsmarknadsregioner med god servicenivå i hela landet”.<sup>46</sup> Om en arbetsmarknadsregion är attraktiv för både människor och företag, kan möjligheter och livskraft tillvaratas i varje region, och härmed fungera väl. Ett annat övergripande mål i den regionala utvecklingspolitiken är hållbar utveckling. För att kunna erbjuda nuvarande och kommande generationer sunda ekonomiska, sociala och miljömässiga förhållanden måste ”hållbar” genomsyra allt tillväxtarbete.

Hållbar utveckling är ett begrepp som fått en övergripande betydelse i försöken att hantera problemen inom miljö- och utvecklingsområdena. Begreppet lanserades i den så kallade Brundtlandrapporten år 1987 och kan förklaras enligt följande:

Sustainable development is development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs.<sup>47</sup>

Hållbar utveckling innebär att alla skall få sina grundläggande behov tillgodosedda utan att det tär på samhällets resurser, varken i nutid eller inför framtiden. Hållbar utveckling består av tre dimensioner – en ekonomisk, en social och en miljömässig. För att utvecklingen skall kunna vara hållbar måste det råda balans mellan dessa tre dimensioner. För att balansen skall uppnås får till exempel inte ekonomiska beslut tas på bekostnad av miljön eller sociala aspekter. Tillsammans utgör de vad som kan kallas en övergripande livskvalitet.<sup>48</sup>

<sup>43</sup> *Kulturen i tillväxtprogrammen* (2005) s. 5

<sup>44</sup> *Kulturen i tillväxtprogrammen* (2005), prop 2001/02:4 s. 6.

<sup>45</sup> *Kulturen i tillväxtprogrammen* (2005) s. 6

<sup>46</sup> *Ibid*

<sup>47</sup> *Our Common Future* (1987) s. 1-23

<sup>48</sup> *Kulturen i tillväxtprogrammen* (2005) s. 10

Kultur och hållbar utveckling är ett område som ännu är relativt outforskat. Vid en UNESCO-konferens år 1998 fastslogs att ”kulturen skall utgöra en central roll i arbetet med hållbar utveckling”.<sup>49</sup> Man ansåg att det är viktigt att utforma en kulturpolitik som har syftet att nå hållbar utveckling. Detta arbete har påbörjats i Sverige genom regeringens skrivelse *Nationell strategi för hållbar utveckling*, vilken antogs av riksdagen år 2002. I denna skrift fastställs att

En varsam förvaltning och ett framsynt tillvaratagande och brukande av kulturarvet i all dess mångfald är en nödvändig utgångspunkt i arbetet för hållbar utveckling.<sup>50</sup>

Regeringen har föreslagit två arbetssätt för genomförandet av den regionala utvecklingspolitiken. Det ena är regionala tillväxtprogram (RTP) och det andra regionala utvecklingsprogram (RUP). Tillväxtprogrammen skall genomföras i alla län mellan åren 2004 och 2007. Tillväxtprogrammen skall innehålla en analys av nuvarande förutsättningar, både svagheter och styrkor, för tillväxt i länet, samt ett program vari det presenteras vad länet valt att fokusera på i arbetet med hållbar tillväxt. Utvecklingsprogrammen i sin tur skall utgöra ett ramverk för andra sektorsspecifika program så som tillväxtprogram eller kulturmiljöprogram.

<u>Ramverk</u>	<u>Sektorsspecifika program</u>
Regionalt utvecklingsprogram (RUP)	(exempel) Tillväxtprogram (RTP) Kulturprogram Kulturmiljöprogram

I en genomgång av länens tillväxtprogram har konstaterats att kulturens roll för utveckling inte redovisats tillräckligt tydligt. Det är otydligt vilka konkreta mål länen har för hållbar utveckling, samt vilka insatser som bör göras för att nå eventuella mål. Riksantikvarieämbetet har under de senaste åren genomfört flertalet studier<sup>51</sup> med syfte att öka kunskapen om kulturarvets betydelse för regional utveckling.<sup>52</sup>

### 4.3. Region Skånes vision

Det första utvecklingsprogrammet för Skåne antogs år 1999. Det reviderades och konkretiserades 2004 och skall nu fungera som ett program för de aktörer som arbetar med utvecklingen i Skåne. Region Skåne fungerar som koordinator och inspiratör för aktörerna i regionen. Aktörerna är bland andra Skånes 33 kommuner, myndigheter, näringslivet, universitet och högskolor samt organisationer och invånare.<sup>53</sup>

Visionen om att skapa ett livskraftigt Skåne utgår ifrån fyra övergripande mål, vilka är: tillväxt, attraktionskraft, bärkraft och balans. Tillväxt kan nå genom verksamhetsområdena näringsliv, forskning och utveckling, arbetsliv, kommunikationer, boende och lärande. Attraktionskraften ökar genom kultur, fritid och rekreation, miljö, forskning

<sup>49</sup> Ibid.

<sup>50</sup> *Kulturen i tillväxtprogrammen* (2005) s. 10

<sup>51</sup> Se kapitel 10.3 och 10.4. Rapporter från Riksantikvarieämbetet

<sup>52</sup> *Kulturen i tillväxtprogrammen* (2005) s. 8

<sup>53</sup> *Regionalt Utvecklingsprogram för Skåne* (2004) s.7

och utveckling samt offentliga tjänster. Bärkraft kan nås genom miljö, lärande, kultur, offentliga tjänster och ideell verksamhet. Målet ”balans” kan nås genom kommunikationer, arbetsliv, näringsliv och boende. För varje verksamhetsområde har specifika mål och åtgärder redovisats. Dessa specifika mål är underordnade de fyra övergripande målen. I utveckling och skapande av ett livskraftigt Skåne bidrar i verkligheten alla verksamhetsområden till alla fyra målen, men det är utplacerade under de mål där de har störst genomslagskraft. De fyra målen utgör och förverkligar tillsammans visionen om att nå ett livskraftigt Skåne – ett långsiktigt hållbart samhälle.

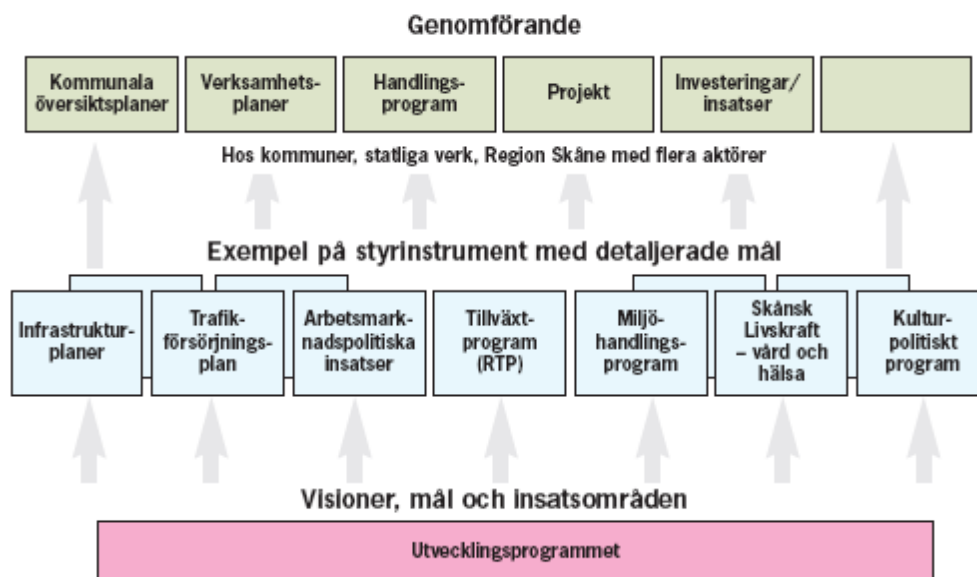


Illustration 3.

Tillväxt innebär positiv ekonomisk utveckling och ger möjligheter till ökad sysselsättning. Tillväxten stärks när kunskap och kompetens, entreprenörsanda, miljövärden, kultur, idrott, livskvalitet och andra kvalitativa resurser utvecklas. Tillväxt på lång sikt är en utmaning i arbetet med att skapa en konkurrenskraftig region. Ekonomisk tillväxt skapas genom fler och bättre affärer. Resultatet är ökad lönsamhet, fler arbetstillfällen och större skatteintäkter som ger resurser till skola, vård, omsorg och service. Tillväxt främjas genom att Skånes och Öresundsregionens mångfald och starka sidor nyttjas. Skåne har genom sitt läge en unik potential. Tillväxt sker i samverkan mellan näringsliv och offentlig sektor.<sup>54</sup>

Attraktionskraft innebär att Skåne är en tilltalande region att besöka, bo och verka i. Skåne och Öresundsregionen ska vid en samlad värdering uppfattas som en av de bästa och renaste regionerna i Europa och ska vara ett attraktivt mål för besökande, investerare, mässor, konferenser och andra aktiviteter. Historien, mångfalden i kulturen, bebyggelsens särdrag, traditionerna, naturen, klimatet, närheten till kontinenten, öppenheten mot omvärlden ska utnyttjas vid marknadsföring av landskapet. Det mångkulturella Skåne är en viktig tillgång som främjar utvecklingen. Skåne är en region där man ser möjligheterna. Skåne och Öresund som varumärken används allmänt av samtliga Skånes 33 kommuner, av näringslivet, av andra aktörer och är väl känt i omvärlden.<sup>55</sup>

<sup>54</sup> *Regionalt Utvecklingsprogram för Skåne* (2004) s.17

<sup>55</sup> *Regionalt Utvecklingsprogram för Skåne* (2004) s.18

Bärkraft innebär att Skånes tillgångar ska vårdas, bevaras och utvecklas för kommande generationer. Mångfalden och naturen ska bevaras och utvecklas. Invånarna i Skåne ska ha möjlighet att stå på egna ben, ta ansvar och med stöd av starka nätverk tåla påfrestningar. Barnen i Skåne får en bra uppväxt.<sup>56</sup>

Balans innebär att varje del av Skåne ska utvecklas på sina egna villkor och med beaktande av helheten. Lokala förutsättningar och resurser för tillväxt och utveckling ska främjas och tas tillvara. Olikheterna är berikande, utgör en styrka och ger den dynamik som krävs för Skånes utveckling. Alla delar av regionen ska stimuleras. Utveckling i en del av Skåne sker inte på någon annan regiondels bekostnad.<sup>57</sup>

I arbetet med Regional utveckling uppstår oundvikligen konflikter mellan olika mål. Utgångspunkten med arbetet måste vara ett helhetsperspektiv och hela tiden utgå ifrån det övergripande målet ”Det livskraftiga och långsiktigt hållbara samhället”<sup>58</sup>

I utvecklingsprogrammet för Skåne konstateras att natur- och kulturmiljö har stor betydelse för människors välbefinnande. Den goda natur- och kulturmiljön samt en hälsosam miljö med ren luft och rent vatten, bidrar till att individer och företag vill bo och verka i Skåne. Genom att aktivt förverkliga Skånes miljömål kan landskapet bevaras och utvecklas. Alla människor borde få tillgång till natur- och kulturmiljön, varför välbalanserad kollektivtrafik är en förutsättning för att även den som inte har bil skall få tillgång till dessa. Kollektivtrafik bidrar även till att luft och vatten kvalitén behålls eller förbättras. För att nå miljömålen krävs bland annat att miljöhänsyn visas i allt arbete i samhällets alla olika sektorer. Några av de viktigaste åtgärderna för att förbättra miljön och uppnå miljömålen i Skåne är en ökad miljöanpassning av trafiken och livsmedelsproduktionen.<sup>59</sup>

Tillväxt kan nås genom utbyggnad av vägar och järnvägar samt en snabb och bekväm kollektivtrafik. Genom goda kommunikationer och välanpassad kollektivtrafik i hela Skåne vidgas arbetsmarknader och företagens tillgång till arbetskraft ökar. Bra kommunikationer är också en avgörande faktor för många att vidareutbilda sig. Genom balans i regionen skapas tillgänglighet till arbete, rekreation, service, kultur och utbildning.<sup>60</sup>

#### 4.4. Från urbanisering till regionalisering - mot globalisering

Historiskt sett har den svenska ekonomins utveckling skett parallellt med urbanisering. Under industrialismen, från omkring år 1870, drog de urbana näringarna arbetskraft ifrån landsbygden. Samtidigt medförde rationaliseringarna på landsbygden att arbetskraftstillfällena där blev färre. De mer specialiserade urbana näringarna krävde lokal arbetskraft och drog fördel av ett lokalt samarbete. När transportmöjligheterna mellan stad och landsbygd förbättrades, i och med järnvägen, blev det möjligt att

---

<sup>56</sup> *Regionalt Utvecklingsprogram för Skåne* (2004) s.20

<sup>57</sup> *Regionalt Utvecklingsprogram för Skåne* (2004) s.22

<sup>58</sup> *Regionalt Utvecklingsprogram för Skåne* (2004) s.25

<sup>59</sup> *Regionalt Utvecklingsprogram för Skåne* (2004) s.39

<sup>60</sup> *Regionalt Utvecklingsprogram för Skåne* (2004) s.45

försörja den koncentrerade befolkningen i städerna med livsmedel. Allt sedan industrialismen har landsbygdens uppdrag varit att producera livsmedel och arbetskraft till staden med dess växande befolkningsmängd och industri.<sup>61</sup> I dag har bondens roll delvis blivit en annan, den som skapar och vårdar landskapet och miljön. Men under industrialismens utvecklingsfas var transportmöjligheterna fortfarande begränsade och för att ta sig till järnvägsstationen gick eller cyklade man, varför en nära lokalisering var nödvändig. Vidaredistribution av varor skedde med häst och vagn. Likaledes låg järnvägsstationerna tätt på landsbygden. Vid mitten av 1900-talet arbetade ca 90 % av befolkningen inom de areella näringarna, vid år 1970 bodde ca 70 % i städer och tätorter.<sup>62</sup>

I mitten på 1970-talet minskade urbaniseringen. Det täta byggandet avtog och tätorterna slutade växa. Istället tillkom kraftigt växande förorter kring stora och medelstora tätorter. Det var bilismen som medförde den individuella transportmöjligheten och därmed möjlighet att bo längre ifrån centrum. Det var ofta kranskommunerna kring större städer som var vinnare när bebyggelsen spred sig. Genom den privata bilen ökade människornas räckvidd geografiskt och pendlingen ökade drastiskt, en regionförstoring hade skett. Vidgningen av människors vardag har lett till ett större utbud av både fritidsaktiviteter och arbetstillfällen. Även industriernas lokalisering frigjordes från täthetskravet när lastbilstransporter ökade.<sup>63</sup> Det var under denna tidsperiod som många järnvägar lades ner.

Med krav på rimligare pendlingstider har bilen spelat ut sin roll för fortsatt regionförstoring. Bilen kan knappast köras fortare än nu. Detta visar att spårbunden trafik kan bli den tredje regionförstoringens faktor. Informationstekniken har även en viss betydelse för lokalisering, samtidigt som de informationstekniska satsningarna integrerar de regionalt perifera orterna i nationella och internationella strukturer. Men detta rumsliga oberoende för arbetsställe och boende kommer bara att beröra en mindre del av arbetskraften.<sup>64</sup> Inte heller anses IT-samhället förändra kommunikations eller bebyggelsemönstret i någon större grad, nätverksfunktioner anses snarare öka transportbehovet.<sup>65</sup>

## 4.5. Transportinfrastrukturen

I 1998 års trafikpolitiska proposition finns Sveriges långsiktiga mål för transport- och trafikpolitiken.

Det övergripande målet för samhällets trafikpolitik ska vara att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande, säker och miljövänlig trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader.<sup>66</sup>

---

<sup>61</sup> *Sverige 2009* (2000) s.15

<sup>62</sup> *Sverige 2009* (2000) s.15

<sup>63</sup> *Sverige 2009* (2000) s.40

<sup>64</sup> *Sverige 2009* (2000) s.40

<sup>65</sup> *Bygd i förändring* (2004) s.7

<sup>66</sup> *Sverige 2009* (2000) s.34

Det övergripande målet förtydligas i fem delmål:

- Transportsystemet ska utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses på ett tillfredsställande sätt.
- Transportsystemet ska utformas så att det bidrar till ett effektivt resursutnyttjande i samhället som helhet.
- Transportsystemet ska utformas så att det motsvarar högt ställda krav på säkerhet i trafiken.
- Transportsystemet ska utvecklas så att en god miljö och hushållning med naturresurser främjas.
- Transportsystemet ska byggas upp så att det bidrar till regional balans.<sup>67</sup>

## 5. Översiktsplanerna

### 5.1. Inledning

Enligt Plan och bygglagen skall varje kommun ha en översiktsplan som är en riktlinje för kommunens planer med nyttjande av mark- och vattenområden.<sup>68</sup> Översiktsplanen skall även redovisa hur den bebyggda miljön skall utvecklas och bevaras. Anvisningarna är inte bindande, varför reglering av markens användning och bebyggelse noggrannare redovisas i detaljplaner. För områden utanför detaljplanelagt område kan områdesbestämmelser uppföras för att säkerställa översiktsplanens eller riksintressens syfte.

### 5.2. Lund Översiktsplan

#### 5.2.1. Lund i regionen

Lunds kommun ligger mitt i den expansiva Öresundsregionen och inpendlingen är stor och viktig. Resandet och biltrafiken väntas öka i regionen på grund av ökad befolkningsmängd samt ekonomisk utveckling av Öresundsregionen. Luftföroreningen ökar till en följd av trafiken varför kollektivtrafikutvecklingen är viktig. Spårbunden kollektivtrafik möjliggör även ett attraktivt boende för de som reser till arbete eller studier i storstadsområdet. Tillgängligheten till naturområden och rekreation ökar för de som bor i storstadsregionen. Konkurrensen om marken är mycket hård i Lunds kommun. En väntad ökning av bebyggelse och exploatering kan förespås i områdena som får bättre tillgänglighet längs spåret mot öster.

---

<sup>67</sup> Sverige 2009 (2000) s.34

<sup>68</sup> Boverket (2002). Plan och bygglagen (1987:10) Kap.1 §3

## 5.2.2. Kulturmiljö och landskap

Inom Lunds kommun är stora områden redan påverkade av exploatering. Det finns endast några större sammanhängande områden med mindre ingrepp. Dessa är markerade ur bland annat kulturmiljövårdens intresse.

Inom kommunen finns ca 30 byar med kulturhistoriskt värdefulla miljöer. De flesta ingår i läns- eller riksintresse för kulturmiljövården till exempel Dalby och Genarp. Värdet och vad som är väsentligt för byarnas identitet består av byggnader som belyser historien. Det kan vara offentliga byggnader (ex. skolor, järnvägsstationer), kommersiella byggnader (ex. smedjor, hotell) samt icke utflyttade gårdar. En del av byarna har områdesbestämmelser. I övrigt saknar de flesta byarna både detaljplaner och områdesbestämmelser, varför kommunen inte anser sig kunna skydda den äldre bebyggelsen. I informationsblad har kommunen formulerat sina synpunkter på miljön i flertalet byar. Byarna bör få områdesbestämmelser med utökad lovplikt så att tillvaratagandet av kulturhistoriska värden kan öka.

Eventuell nybebyggelse bör anpassas väl till den traditionella bebyggelsen, vad avser skala, färg, materialval, takfot, tak samt anpassning till terrängen. Landskapet bör hållas öppet mellan tätorterna så att de tydligt kan åtskiljas i landskapet. Vid projekt som kan påverka landskapet, exempelvis järnvägsbyggande, bör fördjupade landskapsanalyser göras som förstudie, speciellt inom läns- eller riksintresseområden. Inom dessa områden är man särskilt restriktiv mot ny spridd bebyggelse i det öppna landskapet. Natur- och kulturmiljöer har ofta samma intressen och därför prövas om kulturmiljövårdens intressen kan tas tillvara inom områden som pekats ut inom flera intresse områden och är besparade från exploatering. Områden av kommunalt intresse intill de större tätorterna bör identifieras och förses med områdesbestämmelser eller detaljplan. I *Kulturminnesvård för Skåne* har ett antal värdefulla landskapsavsnitt pekats ut, så som det öppna landskapet vid Dalby hage. I skriften *Att vara och bevara*, av byggnadsnämnden i Lunds kommun, formulerat synen på värdefull bebyggelse i landskapet. Inom kommunen finns även flera byggnadsminnen.

## 5.2.3. Trafik

Lunds kommun vill stärka kollektivtrafiken tack vare dess miljöfördelar gentemot biltrafiken samt för att stärka Lunds position som regionalt centrum. Kommunen vill öka den miljövänliga kommunikationen österut med järnväg och föreslår en kraftig satsning på den gamla Simrishamnsbanan. Dalby stationsfunktion skulle återupptas och en ny station skulle öppnas i Klostergården - Källby mölla. Simrishamnsbanan och dessa stationer ligger utanför Lund centrum. Eftersom snabba förbindelser med möjlighet till byten är viktigt, planeras även en stadsbana, till Lunds centrum, som integreras med Simrishamnsbanan.

## 5.2.4. Ny bebyggelse

Vid byggande i områden längs den gamla Simrishamnsbanan beaktas att banan återupptas i framtiden. Kommunen bör styra bebyggelse till stationsnära lägen för att

förbättra möjligheterna till finansiering av spårutbyggnad. Samhällets markanvändning ur ekonomisk aspekt kan ofta stå i konflikt med kulturmiljövården som vill bevara äldre strukturer. Ny exploatering bör styras till områden som redan är exploaterade. Precisering av markanvändning presenteras i fördjupade översiktplaner för delområden, och utformning och gestaltning i detaljplaner, vartefter behov uppstår. Kommunen vill föra en framåttänkande markpolitik där markområden köps in för boende, verksamheter och rekreation efter hand.

## 5.3. Malmö Översiktsplan

### 5.3.1 Malmö i regionen

Malmö är en växande stad tack vare dess centrala läge i Öresundsregionen. Även integrationen inom regionen ger effekter i form av ökad ekonomisk tillväxt. För Malmö är det viktigt att samarbeta med de närmaste sydvästskånska kommunerna och Köpenhamn. Malmö skall stärka sin roll som regionalt centrum och vidareutvecklas som en attraktiv stad med god levnadsmiljö, vilket är viktigt både för boende och för företagsetablering. Kommunen bistår företag genom att planera lämplig mark i tillräckligt stora områden för verksamheter. Man tillhandahåller även med mark för företagsetableringar, ett bra företagsklimat, utbyggnad av infrastruktur, utbildning och service samt profilering och marknadsföring. Som attraktiv bostadsort vill Malmö ha ett varierat bostadsutbud. Kommunen skall verka för ett miljöanpassat trafiksystem och begränsa exploatering av värdefulla natur- och kulturmiljöer.

### 5.3.2. Kulturmiljö och landskap

Malmös historiska utveckling kan kanske som bäst utläsas ur stadsbebyggelsen och jordbrukslandskapet. Dessa är i sig viktiga källor till förståelse av den historiska utvecklingen. Det är viktigt att dessa miljöer är värderade och inventerade så att de viktiga karaktärsdragen inte raderas. I plan- och lovärenden skall karaktärsdragen beaktas så att de inte förvanskas, kulturmiljöprogram utarbetas som grund för sådana bedömningar. Det är även viktigt att invånarna får kunskap om vari de kulturhistoriska intressena ligger, då blir intresset större för att bevara och vårda dessa.

I kommunen finns flertalet intressanta områden för kulturmiljövården. Fyra riksintressen sammanfaller till största delen med de ur regional nivå intressanta kulturmiljöerna. De senare är beskrivna i *Kulturminnesvårdsprogram för Skåne*, 1984. Som lokala intressen finns åtta stadskaraktärer och fem landskapskaraktärer vilka till största delen har sin grund i den historiska framväxten. För vissa delar av bebyggelsen saknas inventeringar, speciellt för den modernare. I de fall där kulturhistoriskt värdefulla områden är skyddade regleras skyddet genom detaljplaner, områdesbestämmelser eller enskilda byggnader som byggandsminnen.

Det pågår ett ständigt tryck på förändring och utveckling av Malmö som är till ytan sett en liten kommun. Det flacka landskapets karaktär, ett öppet uppodlat skifteslandskap avgränsat av pilevallar och äldre vägnät, är känsligt för uppförande av ny bebyggelse.

Därför måste stor hänsyn visas till området och förändringar skall endast medges i den mån det öppna jordbrukslandskapets karaktär eller natur- och kulturvärden inte påverkas betydande. I landskapet finns värdefulla bebyggelsemiljöer, fornlämningsmiljöer och kyrkbyar, som vittnar om lång bosättningskontinuitet. Malmöområdet är dessutom ett av landet absoluta fornlämnings tätaste område.

Ett kommande behov är mer mark för fritidsverksamheter. I sådana områden kommer karaktären av jordbruksområde att bli mindre tydlig. För att landskapsbilden och intrycket av öppet landskap inte skall störas, tillåts ny bebyggelse restriktivt. Endast byggnader som är nödvändiga för fritidsverksamheten i området tillåts. I andra områden kan jordbrukslandskapet i sig erbjuda fina rekreativsmöjligheter i form av cykelvandringsleder och ridvägar.

### 5.3.3. Trafik

Öresundsbron sammanbinder Malmö och Köpenhamn med ett mycket effektivt kollektivtrafiksystem. Detta främjar både integrationen och miljön. Järnvägens konkurrensförmåga och standarden på det regionala kollektivtrafiksystemet kommer att höjas i och med Citytunnelns<sup>69</sup> färdigställande. Genom Citytunneln förbättras kontakten mellan Malmös stadskärna och det regionala järnvägssystemet. Utbyggnaden av järnvägen ger fler skåningar möjligheten att ta del av en mångsidig arbets- och bostadsmarknad samt tillgång till utbildningar och rekreativsområden. Ny infrastruktur ger även ökade möjligheter för verksamheter att utbyta kompetenser och samverka. Vägtransporterna till staden kan också minska, vilket gynnar framförallt miljön. Malmö skall verka för effektivisering av regionaltrafik, bl.a. till Staffanstorp. I ett regionalt samarbete om kollektivtrafiken, kan attraktionen ökas när snabba enkla byten mellan olika transportmedel eller olika linjer möjliggörs och att flera områden nås lätt med miljövänlig kollektivtrafik. Erfarenhet visar att det brukar vara möjligt att locka över bilister till spårbunden trafik, men då krävs även regelbundna täta turer vilket i sig kräver ett bra underlag av resenärer. Bebyggelseplanering skall gynna kollektivtrafiken som ett alternativ för bil.

### 5.3.4. Ny bebyggelse

Kommunen planerar att bygga 1500 bostäder/år mellan åren 2001-2020. Främst skall uppförandet av ny bebyggelse ske på centralt outnyttjad mark eller där bebyggelsen kan förnyas eller förtätas. Ny exploatering skall främst ske innanför Yttre Ringvägen och i anslutning till tätorterna. Förtätning skall inte ske på bekostnad av parker och grönområden eller stadens gröna stråk mot landsbygden. De öppna stråken mellan tätorterna skall hållas öppna så att de inte sammanbyggs med Malmö. Ny bebyggelse och förtätning anpassas till den äldre befintliga både i staden och på landsbygden enligt skånsk tradition. Det är viktigt att öka bostadsbeståndet i byarna för att öka underlaget för affärer och service.

---

<sup>69</sup> [www.citytunneln.se/projektet](http://www.citytunneln.se/projektet) 2006-10-30. Citytunneln är en järnvägsförbindelse på 17 km som kommer att knyta samman Malmö C med Öresundsbron samt knyta ihop det skånska järnvägsnätet.

## 5.4. Staffanstorp Översiktsplan

### 5.4.1. Staffanstorp i regionen

Kommunen är centralt placerad i Malmö - Lund området. Staffantorps läge i regionen med goda kommunikationer och närheten till kontinenten ligger som grund för en positiv utveckling av näringslivet och för boende. Placeringen ger många arbetstillfällen och utbildningsmöjligheter, vilket i sin tur leder till goda förutsättningar för näringslivets utveckling. Hur folkmängden kommer att utvecklas i fortsättningen, beror dock på många faktorer. Befolkningstillväxten i kommunen har avtagit och befolkningen kan till och med komma att minska, detta är beroende på bostadsbrist. Kommunen måste därför satsa på flera bostäder men även på näringsliv och sysselsättning för att kunna erbjuda en attraktiv livsmiljö<sup>70</sup>.

### 5.4.2. Kulturmiljö och landskap

Kulturlandskapet är en stor allmän tillgång och del av kommunens identitet. Det är viktigt att värna om kulturlandskapets kvalitéer vid utvecklingen av en god boendemiljö. De fria stråken med obebyggd mark mellan tätorterna är en viktig förutsättning för upplevelsen av landskapet. Ett mål är att bygga inom nuvarande tätortsavgränsningar för att minska ianspråktagandet av jordbruksmark vilken är ett nationellt intresse och kan stå i konflikt med bebyggelseutökning.

Tre områden inom kommunen tillhör riksintresse för kulturmiljövården. Härtill tillkommer fem områden av länsintresse för kulturmiljövården med särskilda kulturvården, vilka utpekats i Kulturminnesvårdsprogrammet för Skåne. Områden av lokalt bevarandebeskrivs i *Kulturminnesvårdsprogram för Staffanstorps kommun 1995* och avgränsas till ett 50-tal tidstypiska äldre bebyggelseområden. I kommunen finns 18 mindre byar varav flertalet utgör värdefulla kulturmiljöer, dessa samt ovan nämnda äldre bebyggelseområden skyddas genom områdesbestämmelser. Dessutom finns kulturhistoriskt värdefulla vägmiljöer, vilka Vägverket och Region Skåne redovisat och klassificerat ur kulturhistorisk synpunkt i rapporten *Vägen – Ett kulturarv*. Byggnadsminnen finns inte i kommunen.

Kommunen är till stor del belägen inom den så kallade Lundaslätten. Några typiska karaktärselement för landskapet är; öppet storskaligt jordbruks- och slättlandskap, byar och kyrktorn, ensamliggande gårdar och träddungar, alléer, smala öppna stråk mellan tätorterna och långa utblickar mot höjdparter i omgivningen. Region Skåne och Vägverket har utarbetat en allé vårdplan. Alléerna sammanbinder de tätt liggande kyrkbyarna och har landskapsestetiska, kulturhistoriska och biotopiska värden.

Kommunens mark är starkt påverkad av människan genom hög exploatering. I kommunen finns inga stora opåverkade områden, endast sådana som är relativt fria från kraftledning, vägar och dylikt. Inom dessa mindre påverkade områden är dock kontinuitet från förindustriell tid tydlig. Opåverkade områden minskar när bilismen och vägnätet byggs ut. Därför är alla stora opåverkade områden viktiga. De är känsliga för

---

<sup>70</sup> Tillväxt 7000, sid. 5

moderna exploateringsföretag och bör skyddas från oönskad påverkan så att kultur-, rekreations- och landskapsbildsvärden inte försämras.

### 5.4.3. Trafik

Kommunikationerna till angränsande områden är bra, men samtidigt ger de en betydande påverkan på miljön. Tillkomsten av Citytunneln och återupptagen persontrafik på Simrishamnsbanan förbättrar kommunikationerna ännu mer och fyra gånger så många arbetstillfällen skulle nås från Staffanstorp. Simrishamnsbanans återupptagande är en prioriterad fråga. Syftet med denna är bl.a. att tillväxten i Öresundsregionen skall spridas till östra Skåne och att transportsystemet skall miljöanpassas. Den första etappen innebär upprustning av delen Malmö – Staffanstorp – Dalby och en senare etapp till Simrishamn. För att banan skall bli attraktiv är det viktigt med centralt placerade stationer. I Staffanstorp planerar man att behålla den gamla sträckningen och stationsläget. Det är stor efterfrågan på bostäder och speciellt i en expansiv region kan efterfrågan vara större än vad kommunen anser lämpligt att bygga med tanke på t.ex. serviceförsörjning. Förbättrade kommunikationsmöjligheter ger en större möjlighet att bosätta sig på mindre orter och arbeta och nå kultur- och nöjesutbudet i de större städerna. Goda kommunikationer är avgörande för samhällets utvecklingsmöjligheter och med ett väl utbyggt kommunikationssystem ökar den regionala tillgängligheten. Kollektivtrafiksatsningar är även ett led i omställning mot ett mer miljöanpassat samhälle. Biltrafiken orsakar stora miljöproblem i form av buller, utsläpp och söndertrasar landskapet.

### 5.4.4. Ny bebyggelse

Ny bebyggelse placeras i första hand i anslutning till befintlig tätbebyggelse, vilket ger de bästa kommunikationsmöjligheterna. Vid planering kring tätorten Staffanstorp håller man återupptagningen av persontrafiken i beaktande. Ny bostadsbebyggelse tillåts endast undantagsfall på landsbygden och då i anslutning till befintliga byar enligt gällande områdesbestämmelser. Detta beror på att jordbruksmarken är av Europas allra bästa ur avkastningssynpunkt. Dessutom skall kommunen värna om landskapets kvalitéer och motverka fragmentisering av jordbruket och landskapet. Man planerar en nyproduktion av lägenheter till ca 130 stycken/år. Målet är att få en varierad småskalig bostadsbebyggelse med både fler- och enfamiljshus. Kommunen planerar med en ökning av tätortsarealen på lång sikt, som mest med ca 40 %. Detta betyder ca 500 ha huvudsakligen jordbruksmark, vilket även innefattar mark som föreslås omvandlas till rekreationsområden och grönområden, ca 20 ha.

## 5.5. Simrishamn Översiktsplan

### 5.5.1. Simrishamn i regionen

Simrishamns kommun är belägen i Skånes sydöstra hörn. Många ungdomar flyttar från kommunen på grund av begränsade möjligheter till arbete och högre utbildning. För att öka befolkningsutvecklingen vill man satsa på ett bra bostadsutbud och bra samhällsservice. Utökad kollektivtrafik är också viktigt för utvecklingen av kommunen. Möjligheten att kunna arbetspendla till Öresundsregionen anses vara en viktig faktor för utveckling. Kommunen har byggklara tomter i de flesta tätorterna, men efterfrågan har inte varit så stor. Större efterfrågan är det på fritidsbostäder vid kusten. Det är attraktivt att bo vid kusten men detta står i konflikt med natur- och kulturmiljövärden. Många avstyckade gårdar och hus i fiskelägen är populära för säsongs boende. Detta har bidragit till att huspriserna höjs samtidigt som servicestandarden försämras när bostäderna står tomma om vintern. Det finns ett stort värde i Österlens stora opåverkade områden och de skyddas i lagen enligt Miljöbalken 3:2. Natur- och kulturlandskapet har stora värden för rekreation och är för många även en avgörande faktor för att bosätta sig i kommunen. Inom jordbruket är tendensen att gårdar köps upp och slås ihop till större enheter. Byggnaderna styckas av och säljs som bostadshus.

### 5.5.2. Kulturmiljö och landskap

I kommunen finns många områden med höga kulturmiljövärden. Det är elementen som karaktäriserar odlingslandskapet, bebyggelsen och fornlämningarna som utgör de kulturhistoriska värdena. Kulturhistoriskt värdefull bebyggelsen består av både stads, by och landsbygdsbyggnader. Fokus ligger på äldre bebyggelse, småhus och kringbyggda gårdar från 1800-talet och tidigt 1900-tal samt gods och slott. Kulturmiljövårdens uppgift är att ta tillvara och vårda dessa miljöer och landskap som vittnar om den historiska utvecklingen. Kommunen skall verka för modern användning av gamla kulturmiljöer. Man arbetar med områdesbestämmelser för att skydda äldre bebyggelsemiljöer så som byar och fiskelägen. I riksintresseområden för kulturmiljön vill man införa bygglovplikt på ekonomibyggnader

Förändringar kan naturligtvis vara både bra och dåliga, men det är viktigt att komma ihåg att de värden som karaktäriserar Österlens värden i dag till stor del bygger på välbevarade kulturmiljöer och speciell natur som kommer att kräva medvetna insatser för att bevaras.<sup>71</sup>

Både natur- och kulturvärden samspelar till totalupplevelsen av landskapet. Trakten är präglad av jordbruket, fisket och fruktodlingen, vilka ännu i dag är levande näringar. Landskapet består av öppen landsbygd där få moderna exploateringar är gjorda. Landskapet delas alltså inte av stora vägar, kraftledningar eller annan typisk storstadsbebyggelse. Landskapsbildens stora orörda områden, skall skyddas mot stora ingrepp och exploateringar. Förutom natur- och kulturvärden skall även skönhetsaspekten på landskapet beaktas. Viktigt är att äng- och hagmarker hållas öppna.

---

<sup>71</sup> *Simrishamns översiktsplan s.25*

Landskapet är indelat i fem karaktärslandskap, vilka kännetecknar kommunen och Österlen. Slätten i den södra delen av kommunen karakteriseras av de öppna vidderna. På mycket långa avstånd kan man endast se enstaka byggnader, byar och kyrktorn. Slätten är i stort opåverkad av moderna inslag, vilket är ganska ovanligt i dag i Skåne. Detta landskap är mycket känsligt för stora exploateringar, vilka skulle komma att dominera landskapsbilden. De öppna markerna har formats efter skiftena på 1800-talet och har en struktur av raka vägar och stora åkrar. Det moderna jordbruket kan väntas fortsätta bruket av de öppna markerna. Övergången mellan slättlandskap och skogslandskap är ett varierat kuperat landskap med böljande vidder, slingrande vägar och utsikt över havet. Landskapet har en ålderdomlig prägel med bevarade ängs- och hagmarker.

### 5.5.3. Ny bebyggelse

Ny bebyggelse skall främst ansluta till redan befintliga tätorter eller samlad bebyggelse. Man anser att bästa platsen att utöka bostadsbeståndet är intill centralorten i kommunen, Simrishamn. Här finns det bästa utbudet av service och kollektivtrafik. Även andra orter skall ha planer för ny bebyggelse. Kommunen skall genom planläggning gynna permanentboende. Man skall även arbeta för att finna goda lösningar vid om- och tillbyggnad av gamla kulturbyggnader. I alla förändringar bör beaktas hur stora förändringar den gamla miljön tål utan att värdena försämras. I äldre kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsemiljöer ställs höga krav på god anpassning och hänsyn. Dock påpekar man att detta kan leda till konflikter med andra intressen. Ny bebyggelse skall utformas med hänsyn till den småskaliga traditionen i bygden.

Man vill att Simrishamn skall växa och turismen öka. Då gäller det att alla visar hänsyn till natur och kulturmiljö som är den stora dragningskraften. Industrimark finns reserverad vid de flesta tätorterna men Simrishamn anses lämpigast.

### 5.5.4. Trafik

Förbättrade transportmöjligheter är viktigt för att öka attraktiviteten för boende och för näringslivet. Goda transportmöjligheter bidrar till ekonomisk utveckling och möjliggör att arbeta på annan ort i regionen. Målsättningen är, att genom samarbete kommuner emellan, åstadkomma en balanserad utveckling av regionens alla delar. På så vis skall olika delar av regionen kunna ta del av olika kommuners utbud vad gäller arbetsmarknad, bostadsmarknad, nöje och kultur samt få tillgång till infrastruktur så som järnvägsförbindelser. För Simrishamns kommun är det viktigt att utöka den kollektiva trafiken eftersom man har begränsat utbud av främst arbete och utbildning. I dagsläget tar det fortfarande aningen för lång tid, 1,5 timme enkel väg, för en optimal dags pendling till Öresundsregionen. Undersökningar har visat att man i allmänhet inte är benägen att pendla mer än 45 min i enkelriktning. Kommunens målsättning är att få en snabb tågförbindelse på högst 1 h till Malmö/Lund och Köpenhamn. Detta skulle göra det möjligt att bo i de attraktiva natur- och kulturmiljöerna i Simrishamn och samtidigt utnyttja storstädernas arbetsmöjligheter. Även för miljön är det positivt med ökad kollektivtrafik istället för biltrafik. Om man i framtiden fick till stånds återupptagande av järnvägstrafiken på Sjöbo sträckan skulle restiden kunna pressas ännu mer. Man har detta under ett långsiktigt planerande.

## 5.6. Sjöbo Översiktsplan

### 5.6.1. Sjöbo i regionen

Sjöbo är i dag en del av den dynamiska Öresundsregionen. Kommunen ligger geografiskt nära Öresundsregionen vilket är positivt som etableringsfaktor. Pendlingsavståndet är också rimligt för att invånarna skall kunna ta del av ett rikt utbud av arbetstillfällen. Kommunen har ett rikt och differentierat näringsliv med små och medelstora företag. Lantbruksnäringen är en traditionellt stor bransch men hästbranschen och turistnäring är nya växande inslag på landsbygden. För att stimulera utvecklingen av företag skall kommunen erbjuda bland annat attraktiv boendemiljö, god infrastruktur, hög beredskap vad gäller mark och lokaler samt marknadsföra kommunen som etableringsort. Sjöbo kommun har en hög befolkningsökning relativt sett till hela riket och är nu i den största tillväxtfasen sedan 1970-talet. Kommunen har en vision och ett mål med femton procents befolkningsökning till år 2010. För att detta mål skall kunna uppnås måste bland annat bostadsbyggandet öka kraftigt, vilket motsvarar 1000 nya lägenheter fram till år 2010.

### 5.6.2. Kulturmiljö och landskap

Kommunens mål och visioner är att kunna erbjuda ett attraktivt boende, behålla en levande landsbygd, verka för aktiv fritid i god miljö, samt verka för ökad inflyttning i hela kommunen. En god byggnadskultur och bevarande av kommunens kulturhistoriska bebyggelse kan i hög grad bidra till att målen uppnås. Inom kommunen finns fem riksintressen för kulturmiljövården samt tre byggnadsminnen vilka ligger inom riksintresseområdena. Det finns även 26 större områden eller enskilda objekt med särskilt kulturhistoriskt värde, dessa beskrivningar finns i länsstyrelsens *Kultrumminnesvårdsprogram för Skåne*, 1984. Kommunen har antagit en bevarandeplan för de olika orterna. I denna är orternas historiska utveckling och dagens fysiska karaktäristika redovisade.<sup>72</sup> Kommunen har även ett naturvårdsprogram, i vilket 171 områden beskrivits och klassificerats ur ett lokalt perspektiv. Värdefulla naturområden finns bland annat inom jordbruks- och skogslandskapet. De mest betydelsefulla miljöerna är våtmarker och naturbetesmarker, inom områdena finns även flera växt- och djurarter som är nationellt rödlistade. Inom kommunen finns sex stora områden som är opåverkade av större exploateringar. Bebyggelsen skall skyddas genom detaljplan eller områdesbestämmelser.

### 5.6.3. Trafik

Sjöbo kommun verkar för att järnvägstrafiken skall återupptas på Simrishamnsbanan längs i huvudsak befintlig banvall. Projektet Simrishamnsbanan är synnerligen viktigt för regional balans i Skåne eftersom det skapar viktiga förutsättningar för integrerad infrastruktur i regionen. Därmed skapas en vidare utbildnings- bostads- och arbetsmarknad. Regionala infrastruktursatsningar bedöms ha mycket stor betydelse för kommunens framtida utveckling då tillgängligheten inom regionen ökar. En

---

<sup>72</sup> *Bevarandevärda kulturmiljöer inom Sjöbo kommun* (1993)

välutvecklad infrastruktur och kollektivtrafik är avgörande för att bostads- och arbetsmarknaden skall fungera. Återupptagande av trafiken på Simrishamnsbanan bedöms få stor betydelse för kommunens befolkningstillväxt och för utvecklingen av näringslivet. Stationsläget skall finnas centralt i Sjöbo för att tillgängligheten till stationen skall bli god och för att göra järnvägstrafiken till ett attraktivt val. En välutvecklad kollektivtrafik bidrar till att minska miljöpåverkan och öka säkerheten.

#### 5.6.4. Ny bebyggelse

Ny bebyggelse bör främst lokaliseras i anslutning till serviceorterna. Jordbruksmarken skall inte användas för andra ändamål förutom i anslutning till utbyggnaden av tätorterna, främst Sjöbo. Ny bebyggelse anpassas till framtida utbyggnaden av Simrishamnsbanan. Lokalisering av bostäder kring stationen förbättrar resandeunderlaget.<sup>73</sup>

### 5.7. Tomelilla Översiktsplan

#### 5.7.1. Tomelilla i regionen

Tomelilla är en jordbrukskommun och man vill fortsättningsvis främja och prioritera näringen. Kommunen skall främja alla slags näringar, men inte aktivt stödja sådana som kan få negativa konsekvenser på natur- och kulturmiljöer. Det finns goda förutsättningar för nyetablering av företag och bl.a. järnvägen ses som en viktig infrastruktur som även kan vidareutvecklas. Man tror också att man kan locka fler att bosätta sig i kommunen tack vare natur- och kulturmiljöer samt en lugn och trygg livsmiljö. Området kan betraktas som en ”guldkust” i jämförelse med den högt exploaterade Öresundsregionen. Förbättrade kommunikationer, vilket innefattar järnvägen som viktig kollektiv transportmöjlighet, skapar möjlighet för arbetspendling. Utvecklingen av kommunen bör ske i samarbete med sydöstra Skånes kommuner. Det är angeläget med en regional planering i frågor bland annat rörande järnvägar.

#### 5.7.2. Kulturmiljö och landskap

Natur- och kulturmiljöer är viktiga tillgångar vilka man bör värna om med stor varsamhet. Miljöerna är viktiga för livsmiljö, rekreation och för utveckling av kommunen. Kulturmiljön skall skötas, tydliggöras och stärkas så att kulturmiljön i odlingslandskapet bevaras och kan upplevas och förstås inom samtliga produktionsområden. Natur- och kulturmiljöerna kan verka som drivkraft och tillgång för valet vid lokalisering av verksamheter och boende samt för näringslivsutveckling. Målet är att ombyggnad och komplettering av bebyggelse skall ske varsamt och med visad stor hänsyn till området och den lokala byggnadstraditionen. Skydd och definieringar av kulturhistoriska värden skrivs in i översiktsplanen och vid behov

---

<sup>73</sup> Kommunen har låtit genomföra en översiktlig utredning av järnvägens sträckning och barriäreffekter samt möjligheterna att utveckla bebyggelsen kring stationsläget i Sjöbo. *Simrishamnsbanan genom Sjöbo*.

upprättas detaljplaner och områdesbestämmelser. Man skall även kunna utöka bygglovplikten för lantbruksfastigheter med kulturhistoriskt värde där det inte finns detaljplan. Att kulturlandskapet förblir öppet är positivt för upplevelsevärde samt ur natur- och kulturmiljösynpunkt. Det öppna kulturlandskapet skall bevaras och stora exploateringar som påverkar landskapsbilden negativt tillåts inte. Det är viktigt att områden inte skärs av genom anläggningar så som vägar eller kraftledningar. I kommunen finns två stora opåverkade områden.<sup>74</sup> Områdena karaktäriseras av slättbygd med öppet landskap där människans sätt att utnyttja och bruka kulturlandskapet är tydligt.

Kommunens kulturmiljöprogram skall fungera som ett kunskapsunderlag för bedömning i ärenden som innebär förändring. Med programmen vill man lyfta fram det säregna för kommunen. Man vill även att programmen skall bli kända av kommuninvånarna och användas som marknadsföring av kommunen med tillgångar som kulturmiljöer. Det finns även naturområden med landskapsbildsskydd som innehåller värdefulla kulturlandskapselement så som betesmarker. I kommunen finns åtta byggnadsminnen.

### 5.7.3. Ny bebyggelse

Ny bebyggelse placeras främst i anslutning till befintliga tätorter. De flesta tätorterna och småorterna är detaljplanelagda och det finns markreserver. Främst prioriteras stationsorterna Tomelilla och Smedstorp som bostadsorter och som utbyggnadsområden, eftersom förutsättningarna för kollektivtrafik är bäst där.<sup>75</sup> Kulturhistoriska intressen kan på vissa platser bli lidande vid utbyggnad av verksamheter. Ett sådant område finns bl.a. vid den gamla stationen i Smedstorp. Samtidigt påpekas att här får vidtagas extra varsamhet, området är detaljplanelagt.

### 5.7.4. Trafik

Markreservat för ny järnväg Tomelilla – Sjöbo – Dalby skall utredas och säkerställas. Kommunen äger järnvägen med spår fram till Sjöbo kommungräns. Banan är dåligt underhållen och används för nuvarande för dressincykling sommartid. När man färdas med bil eller buss mellan Simrishamn och Tomelilla och vidare mot Malmö är vägen på många ställen både smal och krokig. Bebyggelsen finns dessutom nära vägen eller så går vägen igenom byn. Detta är knappast positivt för vare sig bilister eller boende. Samtidigt är det just de små vägarna som utgör en del av attraktionskraften på Österlen. Genom att förbättra kommunikation med järnvägen kan man delvis komma ifrån problemet med trafik och miljöbelastningen. Spårbunden persontrafik ses som mycket viktig för att främja utvecklingen på Österlen. Utredningar på andra orter har visat på att järnvägen haft positiv inverkan på boendeutvecklingen.

För att möjliggöra utökad pendling och överföra resande från privatbilism till kollektivtrafik vill man minska restiden och öka turtätheten till och från Malmö/Lund

---

<sup>74</sup> Ett av dessa områden är Fyledalen, se tidigare not nr. 18

<sup>75</sup> Översiktsplanen är antagen innan elektrifieringen av järnvägen Simrishamn – Tomelilla år 2003 och man spådde att detta skulle vara positivt för utvecklingen.

och Kristianstad. Ett mål är att utreda om återupptagande av järnvägstrafik mellan Tomelilla - Sjöbo och vidare mot Dalby - Malmö. Man konstaterar att en utbyggnad av järnvägen kan komma i konflikt med alternativ markanvändning, privata ägarintressen, miljö avseende, buller, natur- och kulturmiljöer, landskapsbild och vattenmiljö. Samtidigt bedömer man att kommunens attraktionskraft skulle öka, trafiken skulle bli säkrare och utsläppen minska. Man har i Agenda 21 projektet uttalat viljan att minska antalet fordon på vägarna och att sträva efter miljöanpassade transportsystem. Även transportpolitiken försöker styra över godstransporter från vägtrafik till järnvägen.

## 5.8. Sammanfattning av översiktsplanerna

Varför vill kommunerna ha spårbunden kollektivtrafik?

- Miljöanpassat kollektivtrafiksystem, i dag är miljö viktigt både i politiken och för människor
- Tillgång till mångsidig arbets- och bostadsmarknad, alltså lättare att pendla
- Tillgång till utbildningar, natur/rekreations områden, kultur och nöjen
- Kommunens attraktionskraft ökar
- Sprida tillväxten till östra Skåne
- Säkerhet i trafiken

Vad vill kommunerna med kulturmiljö och landskap?

- Definierar kommunens identitet
- Allmän tillgång
- Viktig för livsmiljö, rekreation och utveckling av kommunen
- Drivkraft för lokalisering
- Bra för marknadsföring av kommunen
- Kunskap och tydliggörande av kulturmiljö och landskap ökar allmänhetens bevarandebeskrivning
- Upplevelse
- Hindrar ny bebyggelse

Hur hanterar kommunerna ny bebyggelse?

- I anslutning till befintliga tätorter/stationsorter
- Till redan exploaterade områden
- Anpassa till skånska traditioner
- Beaktar återupptagandet av Simrishamnsbanan

## 6. Intervjuer

### 6.1. Simrishamn

2006-04-06. Christer Akej, Kommunstyrelsens ordförande och kommunalråd i Simrishamn.

Kommunen har ett ytterst stort intresse i återupptagandet av trafiken längs Simrishamnsbanan. Det är en kommunikationsled som funnits genom många generationer och man ser det som ett återskapande av en gammal anläggning. Trafik på Simrishamnsbanan skulle innebära att man kommer under den ”magiska gränsen” på 1 timme för pendlingsvillighet vilket skulle medge en mycket bättre pendlingsmöjlighet till Malmö. Dagens restid på 1,5 timme är för lång för att kunna pendla. Återupptagande av trafiken har ett tydligt samband med att kommunen skall kunna utvecklas. Infrastruktur så som järnvägar, vägar och bredband är en förutsättning för utveckling. Alternativt bil är betydligt dyrare för individen och busstrafiken kan inte gå snabbare än i dag.

Elektrifieringen till Ystad har inneburit att många fler åker tåg än tidigare. Simrishamnsbanan skulle innebära en enorm expansion för pendlingsmöjligheten. Banan är ett sätt att komma ifrån den pågående minskningen av befolkningen. Att befolkningen minskar är också beroende på att kommunen inte kommit igång med ny bostadsproduktion. I en kommun som Simrishamn med stora natur- och kulturvärden är det mycket svårt att kunna bygga där människor vill bo. Bostadsprojekt kolliderar ofta med andra intressen som natur- och kulturintressen samt strandskydd. Det är inget ideal för kommunen att vare sig stanna upp i sin utveckling eller ominstetgöra dessa stora värden vid utbyggnad. Det kräver en balansgång och kompromisser, ny bebyggelse skall främst uppföras i anslutning till befintlig eller som förtätning. Där finns den bästa servicen.

Det är främst naturen som gör Simrishamn attraktivt för boende. Naturen kan erbjuda en stor variation med vidderna, småskaligheten, skogen och den långa varierande kusten. Kulturmiljöer bestående av små byar och fiskelägen är betydelsefulla. I samspelet med utveckling är det viktigt att behålla karaktärerna hos de element som utgör attraktionen. För företag är Simrishamns kommun attraktiv främst av samma orsaker som för boende. Anställda kan lockas att flytta med. Negativt är om företaget är beroende av transporter eftersom det är relativt långt från Simrishamn till kontinenten. Arbetslösheten i kommunen är jämfört med genomsnittet låg och tillgång till arbetskraft är låg.

Det var främst under 1960-talet som man tappade intresset för äldre bebyggelse men även för miljön. Det var i samma veva som även Simrishamnsbanan lades ner. I dag är man rädd om naturen och måste finna ett samspel vid utveckling. Kommunen för en god dialog med Region Skåne angående bland annat regional utveckling. För att nå målet Balans krävs lite mer. Det finns en koncentration av befolkningen på västsidan och tendensen är att västsidan får mer uppmärksamhet. Det är viktigt att balans uppnås och menar man allvar med att Skåne skall växa är Simrishamnsbanan ett måste. Region Skåne arbetar ju för hela Skåne, men har prioriterat Simrishamnsbanan. Skall Malmö må bra så måste Simrishamn må bra.

## 6.2. Sjöbo

2006-04-10 Stefan Lundgren. Kommunstyrelsens ordförande, kommunalråd i Sjöbo samt ordförande i kommunförbundet Skåne som är en intresseorganisation för Skånes 33 kommuner.

Sjöbo kommun har ett stort intresse av återupptagen trafik längs Simrishamnsbanan av flera skäl. Först och främst är det ett miljövänligare alternativ än bil och buss. Tågtrafik är ett säkrare kollektivtransportsätt eftersom möten inte förekommer, varvid olycksrisken är mindre. På tåget finns bättre möjligheter att sitta och arbeta genom att läsa eller använda bärbara datorer. Möjligheten att arbeta under resans gång på tåget medför att det blir mer attraktivt för högutbildade personer att bo i Sjöbo och arbeta i Malmö - Lund området. Vice versa kan näringslivet och företag i Sjöbo få tillgång till arbetskraft från andra kommuner. Dessutom är tid dyrbar, Simrishamnsbanan skulle bli snabbare än vad bussen är i dag. Dessa tankar tror sig Stefan Lundgrens dela med kommuninvånarna. Simrishamnsbanan är inte enbart bra för Sjöbo kommun, den är viktig för hela Skånes utveckling eftersom fler människor får möjlighet till fler arbetstillfällen genom pendling.

Kommunen har en pågående befolkningsökning. Det är kanske tur att järnvägen inte kommer redan de närmaste åren för då skulle kommunen kanske inte hunnit med att planera för tillräckligt med nya bostäder. Blentarp är för tillfället det mest populära området för villabebyggelse. Tomter och hus är billiga. I Sjöbo tätort har flerfamiljshus precis planerats både för hyres- och bostadsrätter, alla 32 lägenheterna är redan bokade. Det är viktigt att få igång ”flyttningskarusellen”. Det innebär att äldre personer flyttar från sin villa eller gård till en lägenhet och att en ny familj i stället kan flytta in i villan/gården. Det är viktigt att bevara och utveckla kulturmiljöer eftersom de berättar en historia om bygden och befolkningen. Bevarande kan ibland leda till intressekonflikter, men all planering handlar om kompromisser och dialog. Även vid förändring i byarna är det viktigt att i ett tidigt skede ta kontakt med byalag och försöksningsförening.

Kommunen är attraktiv för boende och företag främst tack vare naturen och närheten till Malmö – Lund. Sjöbo har ett varierat landskap med skogar, sjöar och åsar samt kulturmiljöer med bland annat slott och strövområden. Det finns utrymme för lugn och tystnad. Kommunen har även välutbyggd skola, barn- och äldreomsorg, vilket är mycket viktigt för attraktivt boende och livskvalitet.

Kommunen strävar efter att regional balans skall nås och för dialog med Region Skåne. Det är mycket viktigt att hela Skåne omfattas av regional utveckling så att inte all koncentration går till västra delen. Det sydöstra hörnet i Skåne får inte betraktas som ett Skansen. Sydöstra Skåne är högst levande med många små företag, men det krävs att det finns kommunikationer. Det pratas oftast om Öresundsregionen, men det finns ju även en stor öppen marknad i andra länder kring Östersjön så som Lettland, Litauen, Polen o.s.v. Exempelvis Simrishamns hamn kunde utnyttjas mer till dessa regioner.

Den före detta kommunstyrelsens ordförande Sven-Olle Olsson var ingen vän av järnvägen. Han hakade lätt på SJ:s påbud om att lägga ner Simrishamnsbanan. Han

avstod även ifrån kommunens förköpsrätt till banvallen efter nedläggningen, varför Sövdeborgs Gods köpte en del av marken. Sövdeborg äger ännu idag marken men en första försiktig dialog förs med godsägaren. Varför rälsen senare på 1990-talet plockades bort vet Stefan inte.

2006-04-10 Jan-Åke Persson. Stadsbyggnadschef i Sjöbo kommun.

Simrishamnsbanan lades ner på 1970-talet på grund av minskande resandeunderlag samt av att dåvarande kommunstyrelsens ordförande Sven-Olle Olsson inte var en vän av järnvägar. Han var inte heller intresserad av att bevara gamla hus, varför Sjöbo stationshus revs på 1980-talet och ett nytt uppfördes. Rivningen innebar dock inga större protester från allmänheten. Vollsjö stationshus rivning upprörde däremot allmänheten, men S-O Olsson genomförde en kupp artad rivning i överenskommelse med SJ en tidig morgon innan "husräddare" hunnit komma till platsen. Att rälsen revs upp på 1990-talet var av ekonomiska skäl. Hade nu järnvägen en gång lagts ner, kunde man lika bra sälja rälsen till ett högt skrotvärde. I dag råder samstämmighet mellan de av Simrishamnsbanan berörda kommunerna. Järnvägen är viktig för Sjöbo därför att det blir en snabbare väg till Malmö – Lund samt ökar attraktiviteten för inflyttning till Sjöbo. Järnvägen låg ju faktiskt på platsen långt innan området Fyledalen blev ett naturintressant område.

Sjöbo kommun är den kommun som växer mest i Skåne. Dagen s ca. 17.500 invånare tros öka med 200-250 personer per år. Mellan åren 1992 och 2002 byggdes nästan ingenting alls. I dag byggs villor främst i Blentarp men det finns även reserverat 300 tomter i Sjöbo Väst. Bostads- och hyresrätter skall byggas i närheten till Sjöbo centrum. När man planerar för bebyggelse tar man i beaktande att järnvägen kommer att återinföras till centrum. Det är viktigt med en central placering av stationen så att så många som möjligt har promenad- eller cykelavstånd. Kommunen har köpt in mark alldeles intill stationen där lantmännens gamla lagerbyggnader står i dag. Här planeras för ny bebyggelse. Det är viktigt att trafikplanering samarbetar med arkitekter så att helheten blir välplanerad både trafikmässigt och arkitektoniskt.

Kommunen anlitar stadsarkitekt på konsultbasis, antikvarie har man inte. Att dessa tjänster saknas beror på ekonomin. Kommunen hade för några år sedan en antikvarie som delades med andra små kommuner. Till arbetet med miljömålet "God bebyggd miljö" finns inte heller stora resurser. Mycket få byggnader är skyddade ur kulturhistorisk aspekt i detaljplan. Utanför detaljplanelagt område har man pratat om att upprätta områdesbestämmelser i vilka ekonomibyggnader kunde få skydd, till detta har ännu inte funnits ekonomiska resurser. På landsbygden finns riksintresse- och natura 2000 områden där restriktioner för ny bebyggelse finns. För övrigt är det lätt att få bygglov på landsbygden. Man har även planerat områden där nya hästgårdar, om ca 5 tunnland var, skall uppföras. Inom kommunen råder ingen rivningshysteri, men visst händer det att ekonomibyggnader som inte behöver rivningslov försvinner. Många gånger måste dock en rivningsplan upprättas.

## 6.3. Staffanstorp

2006-05-17 Michael Sandin, Kommunstyrelsens ordförande (m) i Staffanstorp

Om vi ska kunna öka kollektivtrafik åkandet, och då i de grupper som i dag väljer att åka bil, är järnväg enda alternativet. Det upplevs bekvämare, modernare och snabbare än buss. Därför är kommunen positivt inställda till återupptagande av trafiken längs Simrishamnsbanan.

Kommunen är på väg in i en stor expansionsfas. Här finns inga negativa trender. Tvärtom vill vi satsa på Simrishamnsbanan för att förstärka de positiva trender som i dag finns. När kommunen växer måste vi underlätta för de som skall pendla – i båda riktningarna. En utbyggd Simrishamnsbanan är ett sätt att undvika ett totalt trafik kaos i ett framtida sydväst Skåne med 50 – 100 000 nya invånare – vilket det planeras för. En av kommunens största konkurrensfördelar är vårt läge och goda kommunikationer (både för boende och företag). Den konkurrensfördelen vill vi förstärka ytterligare genom Simrishamnsbanan. Andra konkurrensfördelar för Staffanstorp är attraktiva, spännande och trygga boendemiljöer, god kommunal service, t.ex. skola och barnomsorg.

Staffanstorps kommun planerar för närvarande för en omfattande expansion. Vi planerar för 7.000 nya invånare (4.000 bostäder) de kommande 10 – 15 åren. Det innebär att det kommer att byggas på säkert ett 20-tal olika områden. Ny bebyggelse planeras som förtätning bland befintlig bebyggelse och givetvis ett antal helt nya områden. Bland annat bygger vi ut de mindre orterna Kyrkheddinge och Nordanå, med anledning av att vi förväntar oss att så småningom kommer tåg på Simrishamnsbanan att stanna där. Hela vår utbyggnadsplanering kallas *Tillväxt 7.000* och finns på kommunens hemsida.

Regional balans är inget mål i sig. Bejakande av en kraftig tillväxt i attraktiva områden, t ex Sydvästra Skåne, leder på sikt till ökad aktivitet och attraktivitet även i andra delar av landskapet. Människor skall, så långt det är möjligt, kunna välja att bo där de vill. Vår uppgift som politiker är att bejaka den utveckling som sker och skapa förutsättningar för människor att så långt det är möjligt bo och verka där de vill.

Varför man en gång lade ner Simrishamnsbanan har Michael Sandin ingen uppfattning om, förutom att man på den tiden la ner åtskilliga järnvägar.

## 7. Slutdiskussion

I alla tider verkar järnvägen ha engagerat människorna i kommunerna samtidigt som tillväxt skett genom stimulerad företagsverksamhet. Järnvägen var en stor upplevelse vid sin tillkomst och anses fortfarande vara ett bekvämt och snabbt kommunikationsmedel. För invånarna i den perifera östra delen i regionen är järnvägsförbindelsen en viktig del för att man skall känna gemenskap med regionen som helhet. Man vill inte bli utelämnad som en ”museal landsända”. Fenomenet att behålla ett kommunikationsstråk som etablerades för över 100 år sedan är intressant. Banan har i stor utsträckning präglat landskapets bebyggelse och städernas utveckling i regionen. Att bevara och utveckla järnvägen tydliggör utvecklingen av Sverige från lantbruksnation in i industrialismen och fram till i dag med högteknologiska tåg. Det är ett sätt att ta tillvara och utnyttja befintliga strukturer till utveckling och öka balansen i regionen.

Simrishamnsbanan skulle öka tillgängligheten mellan kommunerna men även på ett problematiskt sätt skära igenom den natursköna Fyledalen. Naturvärden kan påverkas genom markarbeten som blir nödvändiga inför en reoverad järnväg. Fler människor skulle kunna ta del av regionens arbets-, natur- och kulturutbud, både genom möjligheten att välja den plats där man vill bo och genom ett mer miljövänligt transportsätt till arbete och upplevelser. För en bedömning om järnvägen har en totalt sett positiv inverkan på miljön finns inte underlag i denna uppsats. Ett mer utspritt boende torde öka fritids- och konsumtionstrafik med bil. Trots de positiva effekter som skulle kunna uppnås, är Simrishamnsbanans återupptagande inte en lätt eller snabb process. Banverket har sin vision, planprocess och budget att följa. Tack vare att kommunerna är angelägna har de genom egna utredningar och genom ekonomiskt engagemang kunnat påverka Banverkets intresse och arbete.

Kommunerna kan i grovt delas in i två grupper. Storstadskommunerna Malmö, Lund och Staffanstorps som ligger mitt i den expansiva Öresundsregionen. Här finns goda kommunikationer, tät befolkning och stort utbud av olika arbetsplatser. Den andra gruppen är landsbygdskommunerna Simrishamn, Sjöbo och Tomelilla. Sjöbo ligger mittemellan Österlen och Öresundsregionen. Därför har Sjöbo relativt goda kommunikationer åt båda hållen. Befolkningen ökar i Sjöbo tack vare närheten och förmånliga tomt- och bostadspriser. Simrishamn och Tomelilla ligger mot den östra sidan och har sämre kommunikationsleder till Öresundsregionen. Detta har lett till färre företagsetableringar men samtidigt har kulturlandskapets ålderdomliga karaktärsdrag bevarats i större utsträckning.

Att värna om de landskaps- och kulturmiljöelement som utgör kommunens identitet och historia är viktigt för samtliga kommuner. Flera av kommunerna anser natur- och kulturmiljö som viktiga lokaliseringfaktorer. I storstadskommunerna är trycket hårt på både oexploaterad mark och fortsatt förtätning inom befintlig bebyggelse. Det stora trycket på utbyggnad av bostäder, fritidsanläggningar och vägar med mera kan innebära ingrepp i det öppna landskapet och riskera att ta den goda jordbruksmarken i anspråk samt fortsatt exploatering av kulturmiljön. Genom utbyggnad av kollektivtrafiken, med bland annat den högt prioriterade Simrishamnsbanan, skulle arbetspendling få större kraft.

Ny bebyggelse planeras främst i anslutning till befintlig och i stationssamhällen där tågtrafiken kan återuppstå. Vid planering av markutnyttjande tar bebyggelseplaneringen i kommunerna hänsyn till återupptagandet av trafiken längs Simrishamnsbanan. Det är viktigt att så många som möjligt kan gå eller cykla till stationen, stationerna bör därför vara centralt placerad. I Simrishamns och Tomelilla kommuner kan dock kravet på den snabbare trafiken leda till att fler stationer läggs ner. I dessa stationssamhällen kan kulturmiljön bli lidande på grund av att färre personer bosätter sig där. Dock ligger stationssamhällena relativt nära varandra men det krävs bil eller buss för att ta sig till tågstationen. I alla kommuner finns naturligtvis många platser, speciellt på landsbygden, som har långt till tågstationen även i dag.

För samtliga kommuner är järnvägstrafiken ett viktigt led i arbetet med miljöförbättring. Bilen eller bussen kan inte köras snabbare än i dag och därmed är järnvägstrafiken det enda alternativet för snabbare kommunikation. I de tre storstadskommunerna är dessutom opåverkade markområden en bristvara, utbyggnad av järnvägen längs befintlig banvall tar mindre mark i anspråk än exempelvis motorväg. Även om rälsen inte ligger kvar längs hela sträckan så finns banvallen och redan etablerade samhällen längs den gamla linjen.

Regional utvecklingspolitik skall enligt regeringens vision vara en politik för tillväxt och livskraft i hela landet. När sambandet mellan kulturarv och regional utveckling får ökad betydelse kan kulturpolitikens roll stärkas för att målen i den regionala utvecklingsprocessen skall nås. Det övergripande målet är attraktiva arbetsmarknadsregioner. Detta skulle leda till att varje regions möjligheter och livskraft kan tas tillvara. Utvecklingspolitikens och kulturpolitikens vision är att verka för ett hållbart samhälle för nuvarande och kommande generationer. Jag vill belysa kulturmiljöns roll som väldigt central i den hållbara utvecklingen. Kulturmiljö kan bidra till alla de tre dimensionerna, ekonomiska, sociala och miljömässiga sunda förhållanden. Ur social aspekt har kulturarvet i politiska dokument getts en särskild betydelse för bevarandet och utvecklingen av ett demokratiskt och tolerant samhälle, vilket anses vara en utgångspunkt för hållbar utveckling. Vidare tillskrivs kulturarvet att ha en positivt inverkan på människors välbefinnande och identitet. Kulturmiljön bidrar till kreativ aktivitet och företagsamhet vilket kan leda till ekonomisk utveckling.<sup>76</sup> Men infrastrukturen måste vara tillgodosedd för att kulturen som attraktionskraft skall fungera. Kulturmiljön bidrar även miljömässigt, genom bevarande sparas råvaruresurser och energi. Att dessa tre dimensioner, ekonomisk, social och miljömässig, fungerar jämsides utan att någondera slår ut den andra är en viktig ståndpunkt till hållbar utveckling. Utgångspunkten för kulturpolitiken, och all politik, är att nå god livskvalitet. Därför borde kulturarv och kulturmiljö vara ytterst väsentligt och försvarbart inom hållbar utvecklingspolitik. Denna politik kan sedan placeras på nationell, regional eller kommunal nivå.

Kommunsamarbetet i region Skåne strävar till att nå målet med ett heltäckande kollektivt kommunikationsnät och därmed bättre balans i regionen. Alla berörda kommunerna längs Simrishamnsbanan är positiva till hela banans sträckning. Trots detta samarbete är satsningarna fortfarande koncentrerade till tre av Skånes hörn, med sydöstra hörnet Österlen undantaget.<sup>77</sup> Positivt är dock att Simrishamnsbanans första etapp ifrån Malmö till Staffanstorp finns med i planerna.

<sup>76</sup> *Kulturen i tillväxtprogrammen* s. 10

<sup>77</sup> *Skånes transportinfrastruktur*, Länsplan för regional transportinfrastruktur i Skåne 2004-2015 s. 29

## 8. Sammanfattning

När ångloket introducerades förändrades transportmöjligheterna drastiskt. Svenska staten beslöt under åren 1853-54 att staten skall anlägga stambanor och enskilda bolag övriga järnvägslinjer. Genom ”bryta bygd” principen har järnvägen haft stor inverkan på samhällsstrukturen och på bebyggelsen. Södra stambanans första etapp anlades år 1856 mellan Malmö och Lund. Därefter byggdes många privata banor och det Skånska järnvägsnätet fick en vida utsträckning. Eftersom östra Skåne önskade en sammankoppling med södra stambanan började en sådan bana att byggas år 1882 mellan Malmö i väster och Simrishamn i öster. Vintern 1895-96 var linjen, den såkallade Simrishamnsbanan, komplett med en restid på 5 timmar och 46 minuter. Järnvägen gick från Malmö via Staffanstorp, Dalby, Sjöbo och Tomelilla till Simrishamn.

Järnvägen hade sin guldålder fram till 1930-talet varefter vägtrafiken blev en allt större konkurrent. Enligt riksdagen beslut år 1939 att staten skulle köpa upp alla olönsamma banor, förstatligades Malmö-Simrishamns järnväg år 1943. Transporterna och bekvämligheten ökade för en tid men under 1950 och 1960-talen lades allt fler banor ner. År 1970 upphörde all trafik längs Simrishamnsbanan mellan Simrishamn och Malmö. Persontrafiken gick istället via Ystad. I dag trafikeras den ursprungliga bansträckningen endast mellan Simrishamn och Tomelilla, därefter svänger spåret söderut mot Ystad och Malmö. I Sjöbo kommun är rälsen borta men banvallen liksom de flesta av banans stationshus ligger kvar. Simrishamnsbanan är enligt Länsstyrelsen i Skåne klassad som ”kulturmiljöstråk inom särskilt värdefulla kulturmiljöer i Skåne”.

Under 1980-talet diskuterades hotet om nedläggning av järnvägstrafiken mellan Simrishamn och Ystad i dagspressen. Tåget ansågs som ett bekvämt transportmedel och protestlistor samlades in. År 1985 övertog länstrafiken linjen av SJ. Restiden var relativt lång och på 1990-talet fördes debatt om elektrifiering för snabbare trafik. Det var viktigt för österlenarna att känna sig som en del av Skåne och att Österlen inte skulle bli ett ”Skansen”. Tanken om att återuppta trafiken längs Simrishamnsbanan fanns med i bilden men det beslöts istället om en satsning på sträckan Malmö – Ystad - Simrishamn. Under 2000-talets första år aktualiserades åter tanken på Simrishamnsbanan. Då engagerade kommunerna sig och man poängterade de möjligheter som skulle öppnas för Österlen med en restid på under en timme till Malmö. Möjligheten att söka sig en bostad utanför Malmö/Lund området samt tillgängligheten till olika upplevelser skulle öka för hela Skånes befolkning. Även miljön skulle förbättras genom minskad biltrafik. Engagemanget resulterade i en stråkstudie i vilken konstateras att den korta restiden skulle medföra stora vinster för hela regionen. Banverket tog härefter med Simrishamnsbanan i banhållningsplan för åren 2004-2015. År 2003 var elektrifieringen Simrishamn – Ystad klar och satsningen visade sig lyckad både ekonomiskt och för resenärernas komfort.

Regional utveckling samt kulturarvets betydelse för regional utveckling har fått en ökad plats inom politiken de senaste åren. Målet med politiken är att skapa väl fungerande och hållbara lokala arbetsmarknadsregioner. Hållbarhet skall genomsyra allt arbete. Hållbar utveckling är i dag ett viktigt tankesätt för att nuvarande och kommande generationer skall få leva i ett samhälle med ekonomiskt, socialt och miljömässigt sunda förhållanden. Regionala utvecklingsprogram och regionala tillväxtprogram är två

arbetssätt för regional utvecklingspolitik. I Region Skånes utvecklingsprogram utgår man ifrån fyra övergripande mål (tillväxt, attraktionskraft, bärkraft och balans) för att uppnå ett livskraftigt hållbart Skåne. Människors välbefinnande är viktigt för utveckling samt miljövänlig och effektiva kommunikationer för en vidgad arbetsmarknad. Det är inte första gången man vill uppnå regionförstoring och en vidgad arbetsmarknad. Detta skedde redan när tågtrafiken introducerades samt vidare genom bilismen. Denna tredje regionförstoring kan endast nås genom effektivare tågtrafik eftersom bil eller buss knappast kan köras snabbare än i dag. I Sveriges transport- och trafikpolitiska mål framhålls att tillfredsställande, säker och miljövänlig trafikförsörjning skall erbjudas landet olika delar.

I de av Simrishamnsbanan berörda kommunernas översiktsplaner behandlas kulturmiljö och landskap som viktiga element för kommunens identitet. I storstadskommunerna råder ett högt exploateringsstryck. Dessa kommuner har också ett väl utbyggt kollektivtrafiknät, dock är de intresserade av återupptagande av trafiken längs Simrishamnsbanan. Landsbygdskommunernas kollektivtrafiknät är sämre utbyggt varför Simrishamnsbanan skulle skapa bättre möjligheter till arbetspendling. Alla skulle vinna på ökad miljöförbättring samt ökad tillgänglighet till natur och kultur. Ny bebyggelse planeras därför främst till stationsorterna.

Kommunstyrelsens ordförande i Simrishamns och Sjöbo kommuner påpekar att Simrishamnsbanan är mycket viktig för fortsatt utveckling av kommunerna. Tågtrafiken är ett både billigare, snabbare och miljövänligare transportsätt. Det är också viktigt att producera nya bostäder utan att dessa kolliderar med andra intressen. I dag råder stor samstämmighet mellan de av Simrishamnsbanan berörda kommunerna. Det är viktigt med en väl planerad helhet både arkitektoniskt och trafikmässigt kring stationerna. Det bekväma, snabba och miljövänligare alternativet med tågtrafik är positivt för kommunerna. När kommunen växer måste pendling underlättas.

## 9. Illustrationsförteckning

- Ill. 1. Bild ur [www.simrishamnsbanan.com](http://www.simrishamnsbanan.com), 200605—  
Den norra järnvägslinjen visar den ursprungliga sträckningen av Simrishamnsbanan. Den södra linjen är den som trafikeras i dag.
- Ill. 2. Bild ur [www.skanetrafiken.se](http://www.skanetrafiken.se) Den öst-västliga linjen visar den sträcka längs vilken tågtrafiken går i dag.
- Ill. 3. Bild ur Regionalt utvecklingsprogram för Skåne 2004 s. 6.

## 10. Käll- och litteraturförteckning

### 10.1 Arkiv

Simrishamns bibliotek. Österlensamlingen mapp: Kommunikationer, Tåg, Flyg.  
Innehåller tidningsurklipp från Ystad Allehanda och Sydsvenskan samt Banverkets informationsblad.

### 10.2. Otryckta källor

#### 10.2.1. Informanter

Akej Christer, Kommunstyrelsens ordförande och kommunalråd i Simrishamn.  
2006-04-06

Lundgren Stefan, Kommunstyrelsens ordförande, kommunalråd i Sjöbo samt ordförande i kommunförbundet Skåne som är en intresseorganisation för Skånes 33 kommuner. 2006-04-10

Nuder Per, tidigare finansminister. Uttalande i TV4 nyheter 2006-04-06

Persson Jan-Åke, Stadsbyggnadschef i Sjöbo kommun. 2006-04-10

Sandin Michael, Kommunstyrelsens ordförande i Staffanstorps kommun. 2006-05-17

## 10.2.2. Internet adresser

Kommuner:                    [www.lund.se](http://www.lund.se)  
                                  [www.malmo.se](http://www.malmo.se)  
                                  [www.simrishamn.se](http://www.simrishamn.se)  
                                  [www.sjobo.se](http://www.sjobo.se)  
                                  [www.staffanstorp.se](http://www.staffanstorp.se)  
                                  [www.tomelilla.se](http://www.tomelilla.se)

Länsstyrelsen:                [www.m.lst.se](http://www.m.lst.se)

Nätverket Simrishamnsbanan: [www.simrishamnsbanan.com](http://www.simrishamnsbanan.com)

Region Skåne:                [www.skane.se](http://www.skane.se)

[www.citytunneln.se](http://www.citytunneln.se)

[www.infraplan.se](http://www.infraplan.se)

[www.skanetrafiken.se](http://www.skanetrafiken.se)

## 10.3. Tryckta källor och litteratur

*Bevarandevärda kulturmiljöer inom Sjöbo kommun* (1993) Kommunfullmäktige §74/93

Boverket (2002) Regelverk 1. *Hushållning, planering och byggande*. Karlskrona: Boverket

*Bygd i förändring: Mot en hållbar utveckling?* (2004) Projektet Hållbar bebyggelseutveckling – teori, politik och praktik. Red. Lindgren, K. Stockholm: Formas

*Det skånska kulturlandskapet*. (2002) Emanuelsson, U ... 2.utg. Lund: Naturskyddsföreningen i Skåne

*Händelser och funderingar: En tidskrönika ur Cimbrishamns-Bladet 1, 1895 - 1914*. (1984) Red. Osterman, J. Simrishamn: Föreningen för Fornminnes- och Hembygdsvård i Sydöstra Skåne

*Kulturen i tillväxtprogrammen: en innehållsredovisning* (2005) Kulturrådet, Riksantikvarieämbetet, Riksarkivet, Svenska Filminstitutet

*Länsplan för regional transportinfrastruktur i Skåne 2004-2015*, Region Skåne, [www.reigonskane.se](http://www.reigonskane.se) 200605--

*Nationalencyklopedin*. (1996) Band 20. Sökord: Österlen

Nylöf, G. Kultur som resurs i samhällsutvecklingen. I: *Kultur som resurs: om den lokala kulturpolitikens möjligheter*. (1996) Red. Svensson, A. & Lundberg, K. Stockholm: Svenska Kommunförbundet

*Our Common Future, World Commission on Environment and Development*. Oxford, New York: Oxford University Press 1987, s vii-xv.

*Regionalt utvecklingsprogram för Skåne* (2004) Hässleholm: RegionSkåne

Robertsson, S. (2002) *Fem pelare: en vägledning för god byggnadsvård*. Stockholm: Riksantikvarieämbetets förlag

*Simrisbanan på senare år*. (1982) Kristianstad: Museiföreningen Östra Skånes Järnvägar.

*Skånes transportinfrastruktur 2004 – 2015: En kortversion av Länsplan för regional transportinfrastruktur i Skåne*. (2004) En rapport från planering och miljö, Region Skåne. [www.skane.se](http://www.skane.se)

*Skånetrafiken tidtabell* (2006) Region Skåne [www.skanetrafiken.se/tidtabeller](http://www.skanetrafiken.se/tidtabeller)

*Sverige 2009: förslag till vision*. (2000) 3.e utg. Karlskrona: Boverket. Projektledare Engström, C-J.

*Tillväxt 7000: tillväxtprogram 2006-2014 för Staffanstorps kommun* (2006) Staffanstorps kommun, [www.staffanstorp.se](http://www.staffanstorp.se) 200605—

*Lund Översiktsplan –98* (1998) Lund: Stadsarkitekt kontoret

*Översiktsplan för Malmö 2000* (2003) Malmö: Malmö stadsbyggnadskontor

*Översiktsplan Simrishamns kommun* (2001) Simrishamn: Stadsarkitektkontoret

*Översiktsplan Sjöbo kommun: samrådshandling augusti 2003* (2003)

*Översiktsplan för Staffanstorps kommun* (2002) Staffanstorp: Kommunen

*Översiktsplan för Tomelilla kommun* (2002) Tomelilla: Tomelilla kommun

## 10.4. Övrig litteratur

*Attraktivitet – hur och för vem?: Kultur, natur och kulturarv som framgångsfaktorer och intressekonflikter.* (2005) Tvärsektoriella seminariedagar i Sunne 19-20 oktober 2005. Rapport från Riksantikvarieämbetet 2005:5. Kalmar: Riksantikvarieämbetet.

Axelsson, J. & Sandelius, R. (1995) *Utbyggnadsområden kring järnvägar i Skåne.* Länsstyrelserna i Malmöhus och Kristianstads län.

*Kulturarvet som resurs för regional utveckling: en kunskapsöversikt.* (2002) Weissglas, G... Rapport från Riksantikvarieämbetet 2002:1. Stockholm: Riksantikvarieämbetet.

*Kulturminnesvårdsprogram för Skåne* (1984) Malmö: Länsstyrelsen

Lindeborg, L. *Kultur som lokaliseringsfaktor* (1991) ERU-rapport, Industridepartementet Ds 1991:22. Stockholm: Allmänna förlaget

*Plats, drivkraft, samhällsprocess : Vad gör kulturarvet till en resurs för hållbar regional utveckling?* (2003) Redovisning från seminariedagar i Uppsala 22-23 oktober 2003. Rapport från Riksantikvarieämbetet 2003:7. Stockholm: Riksantikvarieämbetet.

*Simrishamnsbanan genom Sjöbo: översiktlig studie – spårutbyggnad och tätortsutveckling.* (2003) Sjöbo kommun, SWECO FNS Arkitekter AB

*Simrishamnsbanan: stråkstudie avseende delen Dalby - Sjöbo - Tomelilla (-Simrishamn)* Infraplan AB [www.infraplan.se/rapporter.html](http://www.infraplan.se/rapporter.html)

*Stråkstudie: Malmö - Staffanstorps - Dalby/Lund - Sjöbo* (2002) Rapport BRST 2002-05-13. Södra banregionen Banverket

# Bilaga

## Bilaga 1.

Karta över Skånes kommuner

