



K2 WORKING PAPER 2022:7

Effekter av förändrad tillgång till kollektivtrafik

Désirée Nilsson och Vanessa Stjernborg



Datum: december 2022
ISBN: 978-91-89407-15-2
Tryck: Media-Tryck, Lund

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

K2 WORKING PAPER 2022:7

Effekter av förändrad tillgång till kollektivtrafik

Désirée Nilsson och Vanessa Stjernborg

Innehållsförteckning

Förord.....	3
Sammanfattning	4
1. Inledning	6
2. Metod	7
2.1. Enkätundersökning och mikrodata.....	8
2.2. Fallstudier	10
2.2.1. Kommuner och orter	10
2.2.2. Intervjuer och annat kvalitativt underlag	10
3. Pågatåg Nordost i media.....	11
3.1. Slopade busslinjer och kritik mot satsningen	12
3.2. Ökade klyftor mellan stad och land.....	13
4. Regional utveckling i norra Skåne och Kronoberg.....	14
4.1. Orter i norra Skåne och Kronoberg – tio orter med station och fem utan	14
4.2. Upplevd tillgänglighet och inställning till sina orter.....	19
5. Resande i nordöstra Skåne och Kronoberg från 2013-2021	23
5.1. Tillgänglighet till kollektivtrafik – boende och attityd	27
6. Fördjupningar i några kommuner och orter	31
6.1. Region Kronoberg.....	31
6.1.1. Markaryds kommun	33
6.1.2. Strömsnäsbruk.....	35
6.1.3. Intervjuer	37
6.2. Region Skåne	42
6.2.1. Hässleholms kommun	44
6.2.2. Bjärnum	47
6.2.3. Intervjuer	49
6.2.4. Kristianstad kommun	54
6.2.5. Önnestad	56
6.2.6. Intervjuer	58
6.2.7. Örkelljunga kommun	62
6.2.8. Skånes Fagerhult.....	63
6.2.9. Intervjuer	65
7. Diskussion	68
8. Referenser	70

Förord

Den här rapporten är skriven inom ramen för projektet *Effekter av en förändrad tillgång till kollektivtrafik (EffektKoll)*. Projektet har finansierats av Energimyndigheten inom ramen för deras satsning på *Bidra till en snabbare omställning till ett transporteffektivt samhälle*.

Vi vill tacka personer som i intervjuer har bidragit med sin tid och kunskap så att vi kan belysa vilka hinder och möjligheter för utveckling till ett mer hållbart och transporteffektivt samhälle som finns för mindre orter. Vidare vill vi även tacka vår referensgrupp, som inkluderat personer från region Kronoberg, region Skåne, Skånetrafiken, PågatågNordost samt Hässleholms kommun.

Under våren 2022 har en mastersstudent Matilda Magnusson (Lunds universitet) varit intresserad av projektet och skrivit sin masteruppsats med koppling till projektet.

Vi vill även tacka Gustav Lopez Svensson, Felicia Gauffin Jatta och Kajsa Almquist för värdefullt assistentarbete i sammanställningen av rapporten.

Malmö, december 2022

Désirée Nilsson, Malmö universitet och Vanessa Stjernborg, Lunds universitet.

Sammanfattning

Pågatåg Nordost började som ett samverkansprojekt mellan elva kommuner och näringslivet, med syftet att förbättra tågtrafiken i regionerna. År 2010 beslutades det om att Pågatåg Nordost skulle ingå i den nationella transportplanen. I december 2013 öppnade tio nya järnvägsstationer i nordöstra Skåne och i Kronoberg som en del av initiativet. Satsningen fick olika konsekvenser eftersom några orter fick ökad tillgång till kollektivtrafik, samtidigt som kollektivtrafiken (i form av regionbuss) antingen nästan helt eller delvis drogs in på andra orter.

Rapporten är skriven inom ramen för projektet Effekter av en förändrad tillgång till kollektivtrafik (EffektKoll), som finansieras av Energimyndigheten. Projektet syftar till att studera effekter i resebeteenden och attityder, och påverkan på orter och dess befolkning, vid en större investering i tågtrafik. I studien inkluderas orter i nordöstra Skåne och Kronoberg som fått ökad tillgång till kollektivtrafik och orter som har mer begränsad tillgång till kollektivtrafik.

Det har i rapporten utgått särskilt ifrån följande frågeställningar;

- Vilken betydelse har kollektivtrafik i berörda orter?
- Hur kan samhället tillgodose de behov som finns i orterna i arbetet mot ett mer transporteffektivt samhälle?

I projektet används olika metoder, kvantitativa och kvalitativa, vilka bidrar till att belysa frågeställningarna från flera perspektiv. Det har genomförts en enkätundersökning, textanalys av artiklar i dagspress samt intervjuer. Resultaten från de olika delarna kompletterar och fördjupar förståelsen av de möjligheter och utmaningar som en del mindre kommuner står inför när det gäller hållbar utveckling.

Valet av orter att ingå i studien utgick från de orter som ingick i ett tidigare projekt, vars resultat finns publicerade i rapporten *Pågatåg nordost och Krösatåg - Tio nya järnvägsstationer i nordöstra Skåne och södra Småland* (Nilsson, 2015). Det gjorde det möjligt att följa upp utveckling av förändringar av resebeteende på längre sikt efter att ett nytt transportmedel introducerats. I den tidigare studien ingick tio orter. Vi har i den här studien kompletterat med ytterligare fem orter. De fem orterna har valts utifrån deras geografiska placering, utveckling av befolkning och delvis begränsade tillgång till kollektivtrafik.

Den enkätundersökning som har genomförts inom ramen för projektet har gjorts för att också kunna jämföra resultat med de enkätundersökningar som gjordes 2013 och 2014, även om fokus i EffektKoll skiljer sig delvis från den uppföljning som rapporterades 2015. Åren 2020 och 2021 präglades starkt av en pandemi (Covid 19), vilket påverkade många människors vardagliga mobilitet och resande. Det blev en avvägning för att genomföra enkätundersökningen om resvanor i de aktuella orterna. För att kunna få en uppfattning om omfattningen av påverkan av Covid 19 på invånarnas resvanor kompletterades listan av frågor även med frågor om hur pandemin påverkat deras resor.

Enkätundersökningen har genomförts enligt de metoder som är traditionellt vedertagna inom statistiska undersökningsmetoder, där urval ska vara representativt och respondenter väljs ut slumpmässigt. Det har dels varit en del utmaningar i arbetet, både gällande svarsfrekvens och representativitet. I projektet har vi även använt mikrodata från SCB för att dels presentera i vilken geografisk kontext som de 15 orterna befinner sig i samt den utveckling som de har haft under det senaste decenniet.

Kvalitativa fördjupningar har genomförts av fyra kommuner/orter; Hässleholms kommun (Bjärnum), Kristianstads kommun (Önnestad), Örkelljunga kommun (Skånes Fagerhult) och Markaryds kommun (Strömsnäsbruk), vilket innebär en viss genomgång av övergripande styrdokument samt intervjuer med regionala- och kommunala aktörer. Detta för att fördjupa förståelsen för kollektivtrafikens betydelse samt att mer övergripande resonera kring hur samhället kan tillgodose de transportmässiga behoven i arbetet mot ett mer transporteffektivt samhälle. Kommunerna/orterna har valts ut genom vissa kriterier som har diskuterats gemensamt i projektgruppen och med referensgruppen. Det har varit av vikt att belysa olika kontexter, liksom hur satsningen inneburit att vissa orter fått ökad tillgång till kollektivtrafik, medan andra orter kan ha en mer begränsad tillgång till kollektivtrafik.

I nyhetsmedia skildras Pågatåg Nordost på olika sätt. Tillskott i form av kollektivtrafik beskrivs överlag som något bra och i vissa sammanhang menar man att involverade kommuner såg satsningen på regional utveckling i nordöstra delen av Skåne som nödvändig. Det relateras till hur nya tågstationer på olika sätt kan bidra till att skapa tillväxt, utveckling och attraktivitet. Även nyttorna i termer av ökad attraktivitet för näringslivet och ökat underlag för service och utbildning lyfts.

Användning av bil är det huvudsakliga transportmedlet i de studerade orterna, och har fortsatt att vara det under årens gång. Resultat från resvaneundersökningssdelen visar på att resande med tåg inte har ökat under åren sedan järnvägsstationer öppnade i orterna. Invånarna är positiva till att det har öppnat järnvägsstationer och de ser det som något positivt för ortens framtid. De har också en positiv inställning till kollektivtrafik, men det visar sig inte i val av transportmedel. I enkätsvaren indikerar respondenterna att det är en utmaning att resa med kollektivtrafik. En inte obetydlig andel svarar också att de reser mindre med kollektivtrafik efter att stationerna öppnade.

Resultat från intervjuer med tjänstepersoner och politiker i fyra kommuner pekar mot en variation av hinder i arbetet för en snabb omställning till ett transporteffektivt samhälle, samt mot upplevda utmaningar i skapandet av en jämlik fördelning av resurser. Man ifrågasätter exempelvis hur man ser på, och mäter, behoven av kollektivtrafik ur det regionala perspektivet. Det riktas viss kritik mot kostnadstäckningsgrader och procentuella mål och man ser ett märkbart behov av att ytterligare belysa kollektivtrafikens roll, som man ser inte minst är en högaktuell fråga i pandemins efterdyningar. Det ses som angeläget att uppmärksamma mindre orters betydelse för sitt omland och på samma gång uppmärksamma bussens betydelse som sammanlänkande och för bevarandet av sociala strukturer på landsbygd. Likaså hänvisar man till diffusa roller och ansvarsfördelning mellan nationella-, regionala- och kommunala nivåer med långa ledtider och segdragna processer, vilket i sig tycks skapa direkta hinder för en snabb omställning.

I efterdyningarna av Covid-19, klimathot, energikris och det rådande säkerhetsläget, har medvetande om behoven av en snabb omställning till ett transporteffektivt samhälle blivit alltmer uppenbart för samhällets aktörer. Ändå går omställningen inte i en takt som är önskvärd. Det finns hinder av olika karaktär, på olika nivåer, där fragmentiserade prioriteringar blir svåra att samordna. Olika mål och ansvarsområden försvårar möjligheter att koordinera åtgärder, så att de kan bidra till en helhet som gör mer hållbara transporter i större utsträckning användbara i vardagen för hushåll och företag.

1. Inledning

I denna rapport presenteras resultat från en studie om mobilitet och resande för invånare i mindre kommuner och orter i norra Skåne och i Kronoberg. Rapporten innehåller delvis en uppföljning av förändrade resmönster efter att ett nytt transportmedel, tåg, introducerats i några mindre orter genom initiativet Pågatåg Nordost. Bakom satsningen fanns en vilja att integrera bostads- och arbetsmarknaden i området med övriga delar av Skåne samt att ge ett förbättrat och mer energieffektivt alternativ till biltrafiken (Nilsson, 2015). Den övergripande utvecklingen som presenteras i rapporten genom statistik och resultat från enkätundersökning fördjupas och utvecklas i specifika fallstudier.

Pågatåg Nordost började som ett samverkansprojekt mellan elva kommuner och näringslivet, med syftet att förbättra tågtrafiken i regionerna. År 2010 beslutades det om att Pågatåg Nordost skulle ingå i den nationella transportplanen. I december 2013 öppnade tio nya järnvägsstationer i nordöstra Skåne och i Kronoberg som en del av initiativet (se vidare pagatagnordost.se). Satsningen fick olika konsekvenser eftersom några orter fick ökad tillgång till kollektivtrafik, samtidigt som kollektivtrafiken antingen nästan helt eller delvis drogs in på andra orter. Genom åren har vissa förändringar av kollektivtrafiken gjorts såsom exempelvis fortsatta förändringar i busslinjenätet (se ex Hansson, Pettersson-Löfstedt, Svensson och Wretstrand, 2021).

Forskning om mobilitet och resande i semiperifera och rurala områden är generellt begränsad i förhållande till forskning om mobilitet och resande i mer urbana områden (Jelica & Sarasini, 2018; Berg, 2017). Forskning visar även att landsbygdens mobilitet kan vara en underprioriterad fråga hos aktörer som arbetar med kollektivtrafik i Sverige. Anledningar som nämns relaterar till målkonflikter, politiska motiv och att resurserna behöver fördelas där de ger störst nytta (Lindgren & Berg, 2017). Samtidigt beskrivs en fjärdedel av de globala energirelaterade växthusgasutsläppen vara knutna till transportsektorn. Sveriges långsiktiga klimatmål innebär att år 2045 ska nettoutsläppen vara noll (Naturvårdsverket, 2018), men trots höga ambitioner om minskade utsläpp för inrikes transporter ökar svenskarnas bilkörande stadigt (Trafikanalys, 2018).

Rapporten syftar till att belysa effekter i resebeteenden och attityder, och påverkan på orter och dess befolkning, vid en större investering i tågtrafik. I studien inkluderas orter i nordöstra Skåne och Kronoberg som fått ökad tillgång till kollektivtrafik och orter som har mindre tillgång till kollektivtrafik. Det har i rapporten utgått särskilt ifrån följande frågeställningar;

- Vilken betydelse har kollektivtrafik i berörda orter?
- Hur kan samhället tillgodose de behov som finns i orterna i arbetet mot ett mer transporteffektivt samhälle?

I rapporten illustreras detta med såväl uppfattningar och attityder till kollektivtrafik, som faktiska val när resenärer väljer transportmedel för sina resor. Uppfattningar och attityder till de förändringar som genomförts har också speglats i media, därför inkluderas även en översikt över den diskussionen i aktuell rapport. Vidare har tjänstepersoner och politiker i de fördjupade fallstudierna bland annat reflekterat över processen och utvecklingen före och efter att stationerna öppnade.

2. Metod

I projektet används olika metoder, kvantitativa och kvalitativa, vilka bidrar till att belysa frågeställningarna från flera perspektiv (Creswell & Plano Clark, 2017). Det har genomförts enkätundersökningar, textanalys av artiklar i dagspress och intervjuer. Resultatet från användningen av de olika metoderna kompletterar och fördjupar förståelsen av de möjligheter och utmaningar som en del mindre orter står inför när det gäller hållbar utveckling.

Valet av orter som ingår i studien utgick från de orter som ingick i ett tidigare projekt (Nilsson, 2015), eftersom det då är möjligt att följa upp utveckling av förändringar av resebeteende på längre sikt efter att ett nytt transportmedel introducerats. I den tidigare studien ingick tio orter. Vi har i den här studien kompletterat med ytterligare fem orter. De fem orterna har valts utifrån deras geografiska placering, utveckling av befolkning och delvis begränsade tillgång till kollektivtrafik. I **Figur 1** visas en karta över de orter som ingår i studien.



Figur 1 Karta som visar orterna som studeras i projektet.

2.1. Enkätundersökning och mikrodata

De enkätundersökningar som har genomförts inom ramen för detta projekt har gjorts för att också kunna jämföra resultat med de enkätundersökningar som gjordes 2013 och 2014¹. Fokus i Effektkoll skiljer sig delvis från den uppföljning som rapporterades 2015, vilket betyder att en del frågor som ställdes då inte ingick i undersökningen 2021, samt att även nya frågor och orter har tillkommit i den senare undersökningen.

Åren 2020 och 2021 präglades starkt av en pandemi (Covid 19). I mars 2020 införde Sverige rekommendationer där målet var att begränsa smittspridning av Covid 19. Det innebar bland annat att människor rekommenderades att begränsa mängden resor de gjorde, om möjligt arbeta hemifrån och att inte resa med kollektivtrafik. Rekommendationerna fanns i större eller mindre utsträckning beroende på hur omfattande smittspridningen var under dessa år. Det blev en avvägning för att genomföra enkätundersökningen om resvanor i de aktuella orterna. För att kunna få en uppfattning om omfattningen av påverkan av Covid 19 på invånarnas resvanor kompletterades listan av frågor också med frågor om hur pandemin påverkat deras resor. Val av period för att genomföra undersökningarna gjordes efter avvägning i relation till pandemins utveckling. Undersökningarna genomfördes i slutet av maj/början av juni 2021².

Det har sedan de första enkätundersökningarna genomfördes 2013 och 2014 blivit en allt större utmaning att genomföra traditionella enkätundersökningar. Svarsfrekvenser har generellt sjunkit för traditionella enkäter (Kohut, Keeter, Doherty, Dimock, & Christian, 2012). Enkätundersökningarna har genomförts enligt de metoder som är traditionellt vedertagna inom statistiska undersökningsmetoder, där urval ska vara representativt och respondenter väljs ut slumpmässigt. I **Tabell 1** presenteras antalet intervjupersoner i orterna och totalbefolkningen i respektive ort samt den viktning som tillämpats. I enkäten 2021 var det en utmaning att få yngre personer att svara på frågorna. I **Tabell 2** presenteras åldersfördelning av intervjupersoner och den viktning som använts på enkätsvaren. Skillnader i fördelning av respondenter utifrån ålder har beaktats genom att de som har svarat från den yngre ålderskategorin får en högre vikt när de presenteras på aggregerad nivå.

1 För mer information om hur dessa enkäter genomfördes se Nilsson (2015).

2 Undersökningen genomfördes av företaget Novus Group International AB, som är ett väletablerat analys- och undersökningsföretag.

Tabell 1 Fördelning av intervjuer i relation till totalbefolkning i orter

Postort	Folkmängd 2020¹	Antal intervjuer	Viktning befolkning
Skåne			
Ballingslöv	361	39	0,51
Bjärnum	2815	118	1,31
Emmaljunga	313	21	1,03
Fjälkinge	1860	124	0,84
Hästveda	1747	115	0,84
Killeberg	624	90	0,38
Skånes Fagerhult	963	101	0,66
Sibbhult	1408	73	1,34
Vittsjö	1796	113	0,87
Önnestad	1438	100	0,79
Kronoberg			
Diö	892	73	0,67
Markaryd	5123	124	2,27
Strömsnäsbruk	2354	110	1,48
Vislanda	1831	121	0,83
Röstånga	927	108	0,59

¹ Källa: SCB**Tabell 2** Fördelning av intervjuer i ålderskatgorier och viktning

Orter	Ålder	Antal intervjuer	Viktning ålder
Med station	16-29 år	103	1,92
	30-49 år	314	0,96
	50-64 år	255	0,91
	65+ år	345	0,83
Utan station	16-29 år	36	2,19
	30-49 år	95	1,27
	50-64 år	119	0,82
	65+ år	163	0,71

Resultat från enkäterna presenteras huvudsakligen på aggregerad nivå, det vill säga på en mer övergripande nivå. För de tio orterna där tågstation öppnade presenteras vissa resultat uppdelat på Skåne respektive Kronoberg för att följa upp utvecklingar som belystes i den tidigare rapporten från 2015.

I projektet har vi även använt mikrodata från SCB för att dels presentera i vilken geografisk kontext som de 15 orterna befinner sig i samt den utveckling som de har haft under det senaste decenniet. Den geografi som orterna befinner sig i, samt hur vissa sociala och ekonomiska faktorer utvecklas påverkar förutsättningar för och behovet av hållbara transporter. Även i framtagande av data från SCB:s mikrodata har utgångspunkt varit SCB:s klassificering av tätorter³.

³ Se <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/miljo/markanvandning/tatorter/>

2.2. Fallstudier

Kvalitativa fördjupningar har gjorts för fyra kommuner/orter; Hässleholms kommun (Bjärnum), Kristianstads kommun (Önnestad), Örkelljunga kommun (Skånes Fagerhult) och Markaryds kommun (Strömsnäsbruk), vilket innebär en viss genomgång av övergripande styrdokument samt intervjuer med regionala- och kommunala aktörer. Detta med ambitionen om att fördjupa förståelsen för betydelsen av kollektivtrafiken i berörda orter samt att mer övergripande resonera kring hur samhället kan tillgodose de transportmässiga behoven i arbetet mot ett mer transporteffektivt samhälle.

2.2.1. Kommuner och orter

Kommunerna/orterna har valts ut genom vissa kriterier som har diskuterats gemensamt i projektgruppen och referensgruppen. Det har varit av vikt att belysa olika kontexter, liksom hur satsningen inneburit att vissa orter fått ökad tillgång till kollektivtrafik, medan andra orter kan ha en mer begränsad tillgång till kollektivtrafik.

Kommunerna som legat till grund för fallstudierna finns i både norra Skåne och i Kronoberg; Hässleholms kommun, Kristianstads och Örkelljungas kommun i Skåne samt Markaryds kommun i Kronoberg. Förarbete utfördes i form av kartstudier, det togs också fram viss befolkningsstatistik och annat relevant underlag som låg till grund i urvalsprocessen. En studie av Hansson med flera (2021) har också fungerat som stöd i valet av orter, särskilt artikelns figur 2. som visar utbudet av kollektivtrafik innan stationerna inom ramen för Pågatåg Nordost öppnade, i jämförelse med utbudet år 2018 (efter stationerna varit i bruk under några år). Enligt figuren har exempelvis antalet turer per dag ökat i Önnestad efter stationens öppnande, medan antalet turer per dag har minskat i Bjärnum (trots att orten trafikeras av både tåg och buss) (Ibid.).

I studien inkluderas även orter som inte fick tågstation i samband med satsningen på Pågatåg Nordost, detta för att ge utrymme för en viss jämförelse mellan orter med tillgång till tågtrafik och orter med enbart tillgång till busstrafik, här inkluderas Strömsnäsbruk och Skånes Fagerhult. Markaryds kommun har dock fått station på andra håll i kommunen, medan Örkelljunga kommun enbart har busstrafik. Platsbesök har genomförts.

2.2.2. Intervjuer och annat kvalitativt underlag

Intervjuer har utförts med regionala- och kommunala tjänstepersoner⁴ och politiker. Totalt intervjuades 12 personer mellan hösten 2021 och våren 2022. Samtliga intervjuer utfördes av den ena rapportförfattaren. Både enskilda intervjuer och intervjuer med flera deltagare har varit aktuella. Några har utförts på plats, medan andra har utförts via digitala möten (på grund av rådande restriktioner i samband med pandemin). Intervjuerna har spelats in och transkriberats. Transkriberingarna har lästs igenom upprepande och stegvis analyseras.

Intervjuerna berör teman om upplevelser av förändrad tillgång till kollektivtrafik, påverkan av förändrad tillgång till kollektivtrafik, mobilitetsbehov i de olika orterna och tankar kring åtgärder i arbetet mot ett mer transporteffektivt samhälle.

Insamling och genomgång har även gjorts av dokument, rapporter, tidningsartiklar med mera. Tidningsartiklar har sökts via Mediearkivet genom Pågatåg Nordost som nyckelord.

4 Flera personer med chefspositioner inom frågor som tillväxt och transporter. Andra roller som representeras är planeringsstrateg/trafikstrateg, utvecklingssamordnare för landsbygdsfrågor, trafikplanerare m fl.

3. Pågatåg Nordost i media

Här ges en översiktlig presentation över hur Pågatåg Nordost har skildrats i nyhetsmedia. Tillskott i form av kollektivtrafik beskrivs överlag som något bra och positiva röster skildras bland annat från byalagsträffar. I en artikel menar man att involverade kommuner såg satsningen på regional utveckling i nordöstra delen av Skåne som nödvändig, samtidigt som den politiska viljan till viss del ifrågasätts (Kristianstadsbladet, 2007).

I flera av artiklarna beskrivs hur nya tågstationer på olika sätt kan bidra till att skapa tillväxt, utveckling och attraktivitet. Exempelvis genom att ”med tågen följer framtidstro och utveckling på respektive orter, fastighetspriserna stiger och restiden blir kortare” (Kristianstadsbladet, 2007). Även nyttorna i termer av ökad attraktivitet för näringslivet och ökat underlag för service och utbildning lyfts.

Fler tågstopp ger nya företagsetableringar och att fler jobb skapas. Att nya bostäder byggs, att skolorna har ett elevunderlag, att affärer kan hålla öppet. Framtidstron i varje ort ska stärkas (Kristianstadsbladet, 2014).

I en artikel lyfts citat från dåvarande projektledaren för Pågatåg Nordost, investeringen beskrivs här som viktig för regionerna och orterna som fått tågtrafik, för att skapa attraktivitet och utveckling. I sammanhanget lyfts även andra faktorer som man menar har betydelse för attraktiviteten och nyttjandegraden, och enligt artikeln kunde man efter stationernas öppnande se variationer i användandet av stationerna. Inledningsvis ska man exempelvis ha sett tendenser på att de järnvägsstationer som låg nära Hässleholm, eller de stationer som krävde byten för att komma till Malmö, inte berördes av samma positiva utveckling som orter med stationer med direktanknytning till Malmö/Lund. Man såg en resandeökning på över 50 procent (vid hopslagning av tåg- och bussresenärer) för exempelvis Sösdala, medan man samtidigt kunde se att resandet med kollektivtrafik på ett par andra orter faktiskt minskade efter att man öppnat stationen. Resandet med kollektivtrafik i Ballingslöv ska exempelvis ha minskat med sju procent. Det understryks samtidigt i artikeln att det då var för tidigt att förutspå Pågatågsstationernas faktiska påverkan på berörda orter (Lokaltidningen Mellanskåne, 2014).

Efter öppnandet av stationerna pågick en kampanj kallad ”Nu tar vi tåget”. Kampanjen pågick under en treveckorsperiod, som inleddes med ett informationsutskick till samtliga hushåll på stationsorterna (med ett visst omland). Här inkluderades frågor om hur man tog sig till och från arbetet, och om de som pendlade med bil, såg tåget som ett alternativ. Totalt skickades 400 resekort ut till dem som visat intresse för att tågpendla under aktuella veckor. Det ska ha planerats för en uppföljning några månader senare. En förhoppning man hade var att minska ”mentala avstånd” för att resa med kollektivtrafik (Kristianstadsbladet, 2014a).

Det skrivs även om hur antalet resor med kollektivtrafiken i Nordostskåne i helhet ökade med tio procent under perioden från öppnandet av nya stationer till dess att artikeln skrevs, där sträckan Osby-Älmhult ska ha ökat allra mest (strax över 40 procent). Samtidigt belyses stora variationer mellan stationerna, för sträckan mellan Kristianstad och Bromölla låg motsvarande siffra på några få procent, med hänvisning till en undersökning utförd av ett konsultbolag på uppdrag av Skånetrafiken. Rapporten syftade till att belysa skillnader före och efter trafikstarten för Pågatåg och Krösatåg i nordost. Man pekar i artikeln mot stor utvecklingspotential, men att

man var ”måttligt nöjd med resultatet” ditintills. I rapporten drogs slutsatsen om att resandet ”ökat relativt mycket som en omedelbar effekt” men samtidigt beskrivs ”det vara mycket lite resande på de nya tåglinjerna i förhållande till vad en rimlig trafikekonomi kräver” (Kristianstadsbladet, 2014b).

En annan artikel beskriver ett ökat tryck mot region Halland, med ”en uppmaning att haka på planerna om tågtrafik mellan Markaryd och Halmstad”. I artikeln skildras en tveksamhet hos politikerna i Halland, den ”defensiva” hållningen beskrivs ”bottna i en osäkerhet om kostnaderna för att förlänga tågtrafiken med sträckan Markaryd-Halmstad”. I artikeln menar man att detta lett till besvikelse hos involverade aktörer och att det pågick en ”intensiv lobbyverksamhet” för att påverka den politiska ledningen i grannregionen (Småland, 2014).

3.1. Slopade busslinjer och kritik mot satsningen

I flera av artiklarna riktas samtidigt en kritik mot framför allt den nerskärning i busstrafiken som ska ha gjorts i samband med Pågatåg Nordost och öppnandet av nya stationer.

I några av artiklarna belyses frågan om slopade busslinjer ur ett mer politiskt perspektiv. I en partiduell mellan regionala representanter ska man ha ansett att dialogen kring nedläggningarna kunde ha hanterats bättre, samtidigt som man är medveten om att man inte ”har råd att köra parallell trafik i vilken utsträckning som helst”. Över 20 busslinjer ska ha lagts ner i samband med satsningen och i partiduellen infogas löften om att nio av de nerlagda linjerna skulle återinföras, om partiet i fråga skulle vinna valet året därefter (Kristianstadsbladet, 2014c).

Många drabbades av nedläggningarna av busslinjerna och det har varit starka protester från resenärer. Framför allt drabbades gymnasieungdomar och arbetspendlare (Kristianstadsbladet, 2014d).

I en annan insändare (från representanter från regionfullmäktige i Hässleholm och Kristianstad) riktas liknande kritik mot nerskärningen i busstrafiken. Arbetet för att få stationer beskrivs ha varit hårt och viktigt, men besvikelsen tycks stor på grund av nerskärningarna som samtidigt gjordes i busstrafiken. Skribenterna beskriver åtgärden som ”förhastad” med en ”mycket hård” kritik från ordsbor och berörda kommuner (Norra Skåne, 2015).

I en insändare menar skribenten att ”Pågatåg Nordost blev Skånetrafikens största flopp genom tiderna”. Det hänvisas till få antal på- och avstigande på exempelvis Bjärnums station, med en markant ökning för biltrafiken på väg 117 sedan stationens öppnande. Huruvida dessa påståenden stämmer, står sig oklart. Det riktas samtidigt en kritik mot långa väntetider för anslutande tåg, där skribenten menar att hela resan-perspektivet inte har tagits i särskilt beaktande (Norra Skåne, 2014).

En annan artikel skildrar en kluvenhet gällande det kollektiva resandet i Kristianstad. En opinionsundersökning ska ha utförts vid tidsperioden för artikeln genom ett undersökningsföretag för Kristianstadsbladets räkning. Undersökningen gjordes med anledning av den diskussion som ska ha uppstått efter att busslinjer lagts ner till följd av de nya Pågatågsstationerna. Enligt undersökningen ska var fjärde kristianstadsbo ha upplevt att möjligheten att resa kollektivt försämrats under senare två år, medan en nästan lika stor andel ansåg att kollektivtrafiken hade blivit bättre. Konklusionen drogs om att ”det bekräftar bilden

av att Pågatåg Nordost, och de förändringar som det innebar, har fått till följd att några har fått det bättre och att några har fått det sämre” (Kristianstadsbladet, 2014).

I en artikel från 2015 kan man läsa om att åtta av de slopade busslinjerna återinfördes med en planerad utvärdering ett år senare (SVT Skåne, 2015).

3.2. Ökade klyftor mellan stad och land

Det riktas en viss kritik i insändare och andra artiklar mot den regionala kollektivtrafikmyndigheten särskilt i Skåne, då man menar att kollektivtrafikförsörjningen främst fokuserar mot storstäderna i sydvästra delen av regionen, där man anser att detta till stor del sker på bekostnad av landsbygden.

I en insändare riktas även kritik både mot den regionala politiken och Skånetrafiken på grund av nya biljettsystem och ökade taxor för kollektivtrafiken på landsbygden, som skribenten menar bidrar till ökade klyftor. I en replik lyfts återigen en kritik mot att man lade ner många busslinjer i samband med utbyggnaden av Pågatåg Nordost (Ystads allehanda, 2017).

En annan insändare inleds kritiskt med ett citat som enligt artikeln ska ha lyfts av en representant från den regionala kollektivtrafiken; ”Numera finns det en tågstation i Tyringe och då är behovet av buss inte lika stort”. Skribenten uttrycker sig kritiskt mot nerläggandet av busslinjen (mellan Hässleholm och Tyringe). Enligt skribenten stannade tågen i Tyringe redan innan, dock inte inom ramen för Pågatåg Nordost. Denna menar att ”en indragen busslinje får stora konsekvenser för dem som är beroende av bussen, främst barn och unga samt äldre som i många fall saknar alternativ” (Norra Skåne, 2014b). En annan insändare ifrågasätter förändringarna i busslinjenätet och beskriver hur ”situationen som råder nu snarare minskar viljan att åka kollektivtrafik” (Norra Skåne, 2014c). Behoven av parallell busstrafik på olika sätt är således något som belyses återkommande i artiklarna (exempelvis Kristianstadsbladet, 2014d).

I en insändare från en regionfullmäktigeledamot beskrivs hur ”både stad och landsbygd kräver en välfungerande kollektivtrafik och en infrastruktur som kopplar ihop hela Skåne”. Det relateras till storstädernas tillgång till busslinjer inom ett par hundra meter, medan man på landsbygden stängde ner många busslinjer ”så snart man öppnade Pågatågsstationer”. Skribenten menar att Pågatåg Nordost, som det ska ha kämpats för i många år, i slutänden kom att innebära en försämrad trafik ”för många som bor i områden mellan de nya stationerna”. Det relateras till hur bristen på fungerande kollektivtrafik kan leda till en överbelastning av samhällsservicen i städerna, samtidigt som det kan leda till en ökad bilpendling och en minskad produktivitet. Skribenten menar också att det kan leda till en frustration hos människor och i slutänden bidra till ökade klyftor mellan stad och land (Skånska Dagbladet, 2014).

4. Regional utveckling i norra Skåne och Kronoberg

Behovet av att resa förklaras ofta som en så kallad härledd efterfrågan. Det betyder att vi oftast reser för att vi har ett mål att utföra en aktivitet vid destinationen. Vi reser exempelvis till arbete, till utbildning, till fritidsaktiviteter och för att besöka släkt och vänner. Det är få resor som vi genomför för nöjet av att resa, framför allt inte vardagsresor. Det betyder att våra resor påverkas av många olika faktorer i vårt vardagsliv. I det här avsnittet presenteras en del bakgrundsinformation om orterna som studeras och hur de har ändrats under den tid som uppföljningen fokuserar på.

4.1. Orter i norra Skåne och Kronoberg – tio orter med station och fem utan

I kartan i Figur 1 presenteras orterna och vilka kommuner som de ligger i. Det framgår även att orterna ligger i olika regioner, Skåne respektive Kronoberg. Faktorer som analyseras i detta avsnitt är befolkningssammansättning, inkomst, sysselsättning och pendling.

I **Tabell 3** Befolkningssammansättning baserat på födelseland presenteras förändringar i befolkningens sammansättning med avseende på vilket land som invånare är födda i. Huvudsakligen är det personer som är födda i Sverige som bor i dessa orter. I en majoritet av orterna är mer än 70 procent av befolkningen 2020 födda i Sverige, vilket är minskning i förhållande till 2013. Ort som här sticker ut är exempelvis Strömsnäsbruk. 2020 kom 40 procent av invånarna i orten från ett annat land än Sverige, vilket är en ökning från 30 procent 2013.

Under den aktuella perioden påverkades Sverige av den våg av flyktingar som kom i samband med konflikten i Syrien. Bland invånarna som bor i de studerade orterna kommer många från Norden och EU. Efter flyktingvågen har sammansättningen av befolkningen ändrats i viss mån. För regionerna som helhet har andelen flyktingar från Asien ökat till drygt nio respektive åtta procent. Tydligaste ökningen är i Strömsnäsbruk där andelen har ökat till drygt 18 procent från 13 procent 2013.

Tabell 3 Befolkningssammansättning baserat på födelseland

	Andel födda i Sverige		Största andel födda utanför Sverige
	2013	2020	
Skåne			
Ballingslöv	87,0	73,6	15,4 % EU28, 2013: 7%
Bjärnum	85,9	78,7	8,9% Asien, 2013 3,7%
Emmaljunga	83,6	71,4	13,7% EU28, 2013 4,9%
Fjälkinge	93,4	90,5	3,5% Asien, 2013:0,9
Hästveda	85,0	76,7	8,5% Asien, 2013 3,4
Killeberg	85,2	78,1	10,5 % EU28, 2013 7,0%
Röstånga	83,5	81,0	6,0% EU28; 2013 4,4%
Sibbhult	83,6	76,5	9,3% Asien; 2013 5,7%
Skånes Fagerhult	86,1	77,4	7,7% Asien; 2013: 1,7%
Vittsjö	87,0	79,7	8,1% Asien; 2013 1,3%
Önnestad	87,9	85,2	6,7% EU28; 2013: 4,2%
Kronoberg			
Diö	84,2	82,4	7,4% EU28, 2013 7,9%
Markaryd	83,3	76,3	8,7% Asien, 2013 2,2%
Strömsnäsbruk	69,8	59,0	18,6 Asien; 2013 9%
Vislanda	87,5	79,2	8,5% Asien; 2013:1,9%
Skåne	78,9	74,5	9,5% Asien; 2013:6,1%
Kronoberg	83,2	77,4	8,3% Asien; 2013:4,2%

Källa: SCB

Utvecklingen av de ekonomiska förutsättningarna i tätorterna presenteras i **Tabell 4**. I tabellen går det att se utvecklingen av såväl disponibel inkomst som löneinkomst. Skillnaden mellan dessa är att disponibel inkomst inkluderar alla övriga transfereringar förutom lönen, såsom exempelvis olika bidrag. Den procentuella förändringen visas i relation till nivån som respektive ort hade 2013. Strömsnäsbruk och Emmaljunga har lägst genomsnittlig inkomst, när det gäller såväl löneinkomst som disponibel inkomst. Förändringen i löneutveckling ökar procentuellt mer än vad förändringen av disponibel inkomst gör vilket indikerar en positiv utveckling då lönen gradvis blir en större del av den disponibla inkomsten. Fjälkinge, Markaryd och Röstånga har högst genomsnittlig disponibel inkomst. För de förstnämnda två är den procentuella förändringen av disponibel inkomst högre än löneutvecklingen för samma period, vilket betyder att olika transfereringar blir en större andel av invånarnas inkomster.

De studerade orterna har i genomsnitt lägre löneinkomster och disponibel inkomst än regionen de ingår i, med få undantag. När det gäller löneinkomst har Diö och Killeberg en löneinkomst strax över genomsnittet för respektive region. I Markaryd är den genomsnittliga disponibla inkomsten strax över genomsnittet för Kronoberg. Även om orterna generellt har inkomster som är lägre än genomsnittet för regionerna så är det vissa orter som ligger strax under.

Tabell 4 Löneinkomst och disponibel inkomst, 2020 och 2013

	<i>Disponibel inkomst 2020</i>	<i>procentuell förändring sedan 2013¹</i>	<i>löneinkomst 2020</i>	<i>procentuell förändring sedan 2013¹</i>
Skåne				
<i>Ballingslöv</i>	217500	10,0	174800	10,7
<i>Bjärnum</i>	218700	10,9	156000	7,1
<i>Emmaljunga</i>	193400	-5,3	124500	-1,3
<i>Fjälkinge</i>	259400	14,9	197000	10,7
<i>Hästveda</i>	215400	13,4	147600	13,2
<i>Killeberg</i>	240900	6,1	207600	8,6
<i>Röstånga</i>	252900	16,0	187500	17,3
<i>Sibbhult</i>	206000	7,2	145500	4,7
<i>Skånes Fagerhult</i>	215500	6,3	154600	1,4
<i>Vittsjö</i>	236800	10,5	154900	10,2
<i>Önnestad</i>	244100	13,3	201600	7,7
Kronoberg				
<i>Diö</i>	248100	18,0	213700	19,1
<i>Markaryd</i>	253700	17,6	180600	12,3
<i>Strömsnäsbruk</i>	196300	7,3	141400	11,1
<i>Vislanda</i>	229600	4,0	180400	3,1
<i>Skåne</i>	266900	18,6	201800	12,0
<i>Kronoberg</i>	252200	12,1	197900	9,8

1 Justerat för inflation

Källa: SCB

I **Tabell 5** presenteras sysselsättning i procent. Procentsatsen visar på andelen av alla individer i ålder 16-65 år som förvärvsarbetar. Skillnaderna mellan tätorterna varierar mellan 61 procent och 84 procent. Tätorterna Emmaljunga och Strömsnäsbruk har lägst andel, följt av Sibbhult. Sysselsättningsgraden har generellt ökat även om det inte har varit stora förändringar under perioden, förutom att Röstånga har haft en positiv utveckling med sju procentenheter. Fyra av de elva orterna i Skåne har högre sysselsättningsgrad än genomsnittet i regionen. I Kronoberg är det bara Strömsnäsbruk som ligger under regionens genomsnitt.

Tabell 5 Sysselsättning i procent av befolkning 16-65 år.⁵

	2020	2013	förändring sedan 2013
Skåne			
Ballingslöv	69	70	-1
Bjärnum	71	69	+2
Emmaljunga	61	64	-3
Fjälkinge	84	80	+4
Hästveda	68	65	+3
Killeberg	80	76	+4
Röstånga	77	70	+7
Sibbhult	64	63	+1
Skånes Fagerhult	70	68	+1
Vittsjö	69	69	0
Önnestad	77	75	+2
Kronoberg			
Diö	81	77	+4
Markaryd	78	75	+3
Strömsnäsbruk	62	63	-1
Vislanda	78	78	0
Skåne	72	69	+3
Kronoberg	76	75	+1

Källa: SCB

En ambition med investeringarna i Pågatåg Nordost var att bättre integrera olika delar av Skåne, när det gäller såväl arbetsmarknad som bostadsmarknad. Det är därför intressant att undersöka var människor bor och jobbar i dessa delar av Skåne och Kronoberg. I **Tabell 6** presenteras var invånarna i studiens utvalda orter arbetar. Data presenteras utifrån vilka kommuner som invånarna arbetar i. Det är enbart de fyra främsta kommunerna som inkluderas, för att ge en bra överblick över hur den geografiska arbetsmarknaden ser ut för tätorterna.

Geografiska arbetsmarknader tenderar till att vara stabila över tid och förändras långsamt. Det är tydligt att arbetsmarknaden för invånarna främst är inom den egna kommunen. Därutöver sträcker sig pendlingen till närmaste angränsande kommuner. I denna del av Skåne är integreringen av bostad- och arbetsmarknad koncentrerad till de nordöstra delarna av Skåne. Pendling över länsgränsen mellan Skåne och Kronoberg är mest tydlig för orter som finns närmast gränsen. Pendlingen i övriga orter tenderar att hålla sig inom länsgränserna. Kristianstad kommun har fortsatt en viktig roll när det gäller sysselsättningen i norra Skåne. Kristianstad och Hässleholms kommun återkommer i listan som antingen andra eller tredje främsta kommunen att arbeta i för invånarna i tätorter utanför dessa två kommuner.

Pendling från norra till södra Skåne ser inte ut att ha utvecklats i någon större omfattning. För orter som Vittsjö, Fjälkinge, Önnestad och Emmaljunga är det mellan 2-4 procent som pendlar till Malmö, vilket inte är särskilt många individer. I Röstånga, som ligger längst söderut av de studerade orterna, är det 8-9 procent som pendlar till Lund och Malmö.

⁵ Förvärvsarbetande befolkning utgörs av personer som är folkbokförda i Sverige den 31 december undersökningsåret och som har klassats som förvärvsarbetande i november i samband med SCB:s avgränsning av förvärvsarbete.

Tabell 6 I vilken kommun arbetar invånarna i respektive ort, 2020

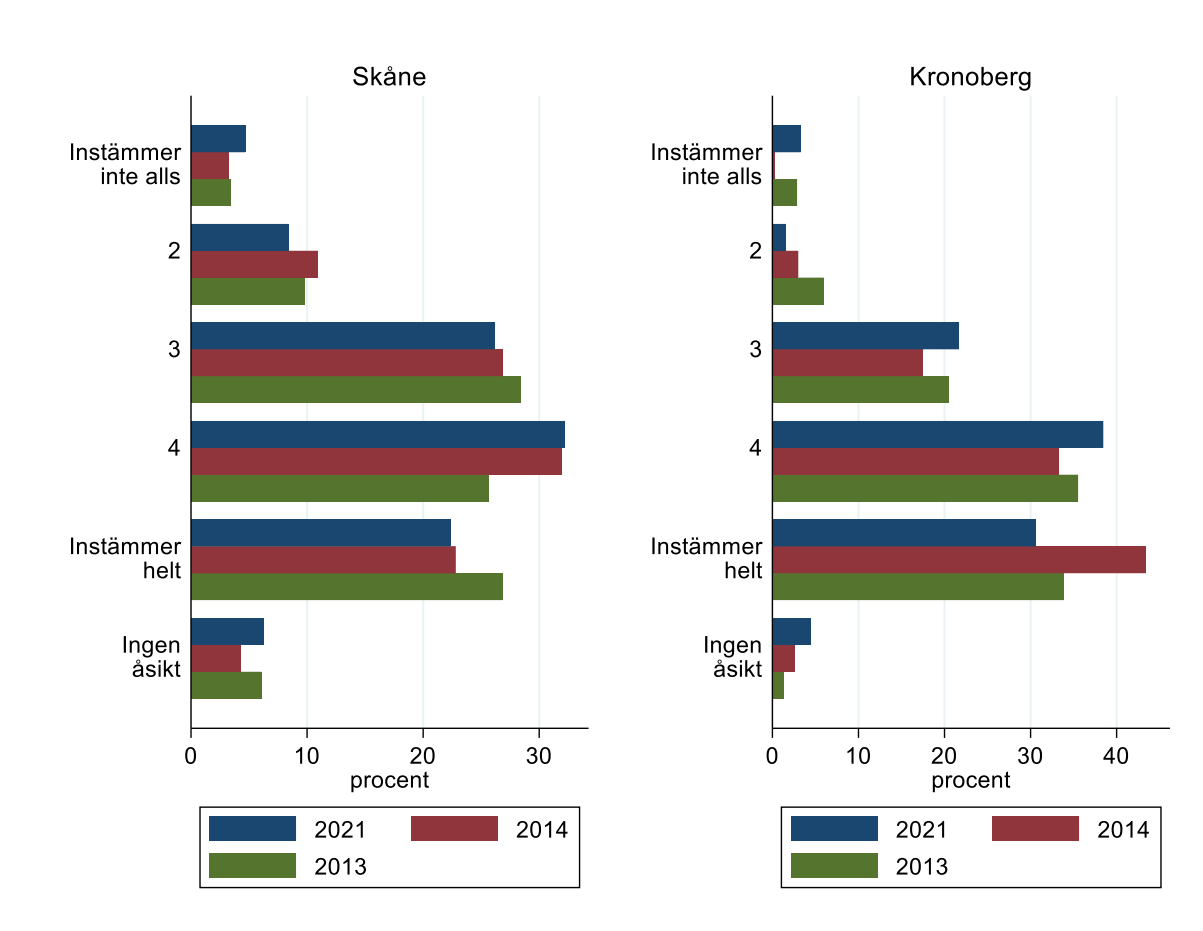
Kommun	Tätort	Främst i kommun			
Hässleholm	Ballingslöv	71% Hässleholm	8% Kristianstad	3% Älmhult (Krono)	3% Hörby
	Bjärnum	76% Hässleholm	5% Markaryd (Krono)	3% Kristianstad	3% Osby
	Hästveda	59% Hässleholm	9% Osby	7% Kristianstad	6% Älmhult (Krono)
	Vittsjö	65% Hässleholm	14% Markaryd (Krono)	4% Kristianstad	3% Malmö
Älmhult (Krono)	Diö	82% Älmhult	6% Växjö	4% Ljungby	1% Osby
Kristianstad	Fjälkinge	80% Kristianstad	4% Bromölla	4% Hässleholm	2% Malmö
	Önnestad	76% Kristianstad	11% Hässleholm	2% Malmö	2% Östra Göinge
Osby	Killeberg	59% Älmhult (Krono)	23% Osby	4% Hässleholm	3% Växjö (Krono)
Markaryd (Krono)	Markaryd	80% Markaryd (Krono)	3% Hässleholm	2% Örkelljunga	2% Ljungby (Krono)
Alvesta (Krono)	Vislanda	66% Alvesta (Krono)	23% Växjö (Krono)	4% Älmhult (Krono)	2% Ljungby (Krono)
Utan station					
Hässleholm	Emmaljunga	52% Hässleholm	25% Markaryd (Krono)	4% Malmö	3% Klippan
Svalöv	Röstånga	38% Svalöv	9% Malmö	8% Lund	7% Klippan
Östra Göinge	Sibbhult	59% Östra Göinge	16% Kristianstad	8% Hässleholm	5% Osby
Örkelljunga	Skånes Fagerhult	48% Örkelljunga	18% Markaryd (Krono)	9% Helsingborg	5% Ängelholm
Markaryd (Krono)	Strömsnäsbruk	73% Markaryd (Krono)	11% Ljungby (Krono)	5% Älmhult (Krono)	1% Växjö (Krono)

Källa: SCB

4.2. Upplevd tillgänglighet och inställning till sina orter

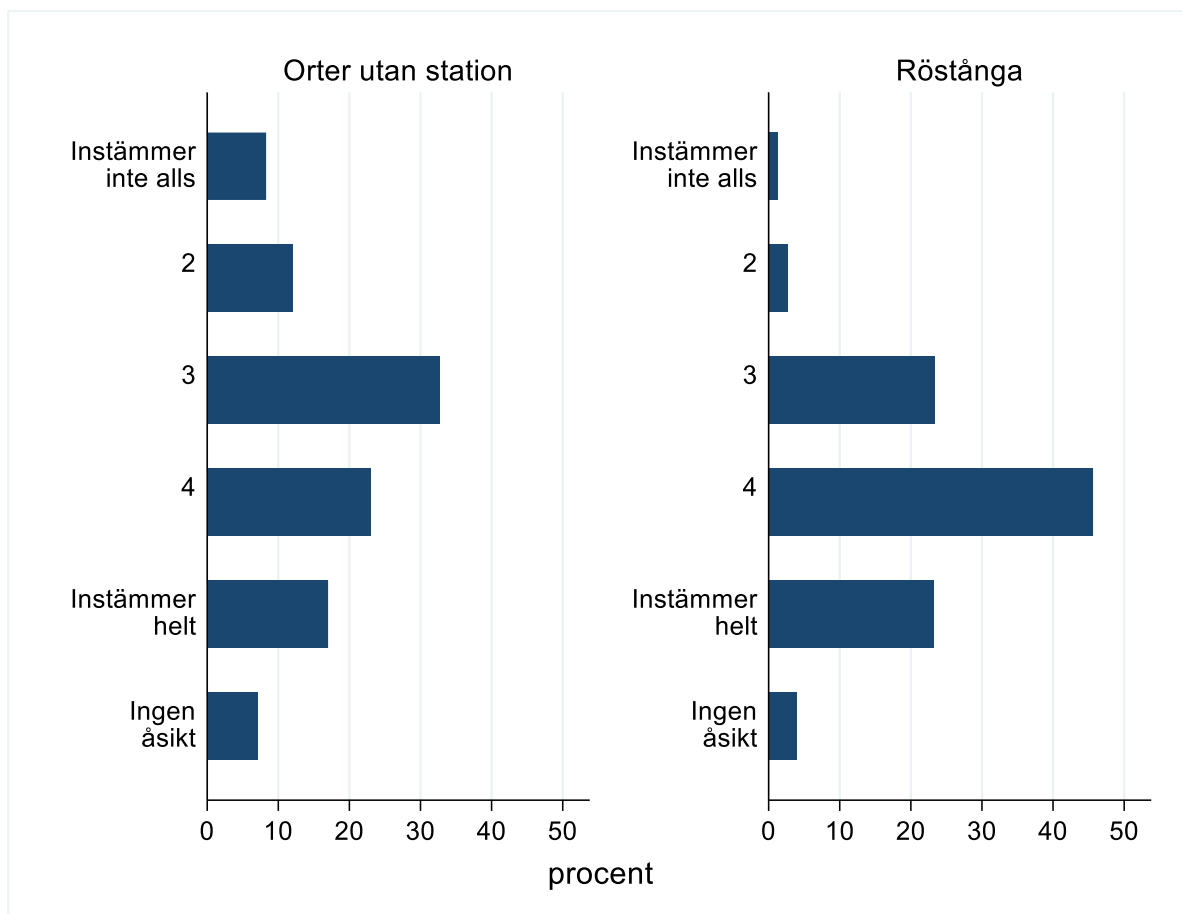
Föregående avsnitt presenterade en del bakgrundsinformation om de orter som ingår i studien. Informationen visade på invånarnas ekonomiska förutsättningar när det gäller inkomst och sysselsättning samt befolkningens sammansättning när det gäller ursprungsland. Övergripande visar siffrorna på att dessa orter ligger under genomsnittet för respektive län.

Även om orterna i dessa delar av Skåne och Kronoberg fortsatt kämpar med den ekonomiska utvecklingen, så har det inte påverkat invånarnas syn på sina orter. Deras uppfattning är fortsatt övervägande positiv och har hållit sig på ungefär samma nivå från 2013 till 2021 (se **Figur 2**). Den något mer positiva uppfattningen för orterna i Kronoberg (Vislanda, Diö och Markaryd) som enkäten 2014 indikerade har 2021 återgått till ungefär samma nivåer som 2013.



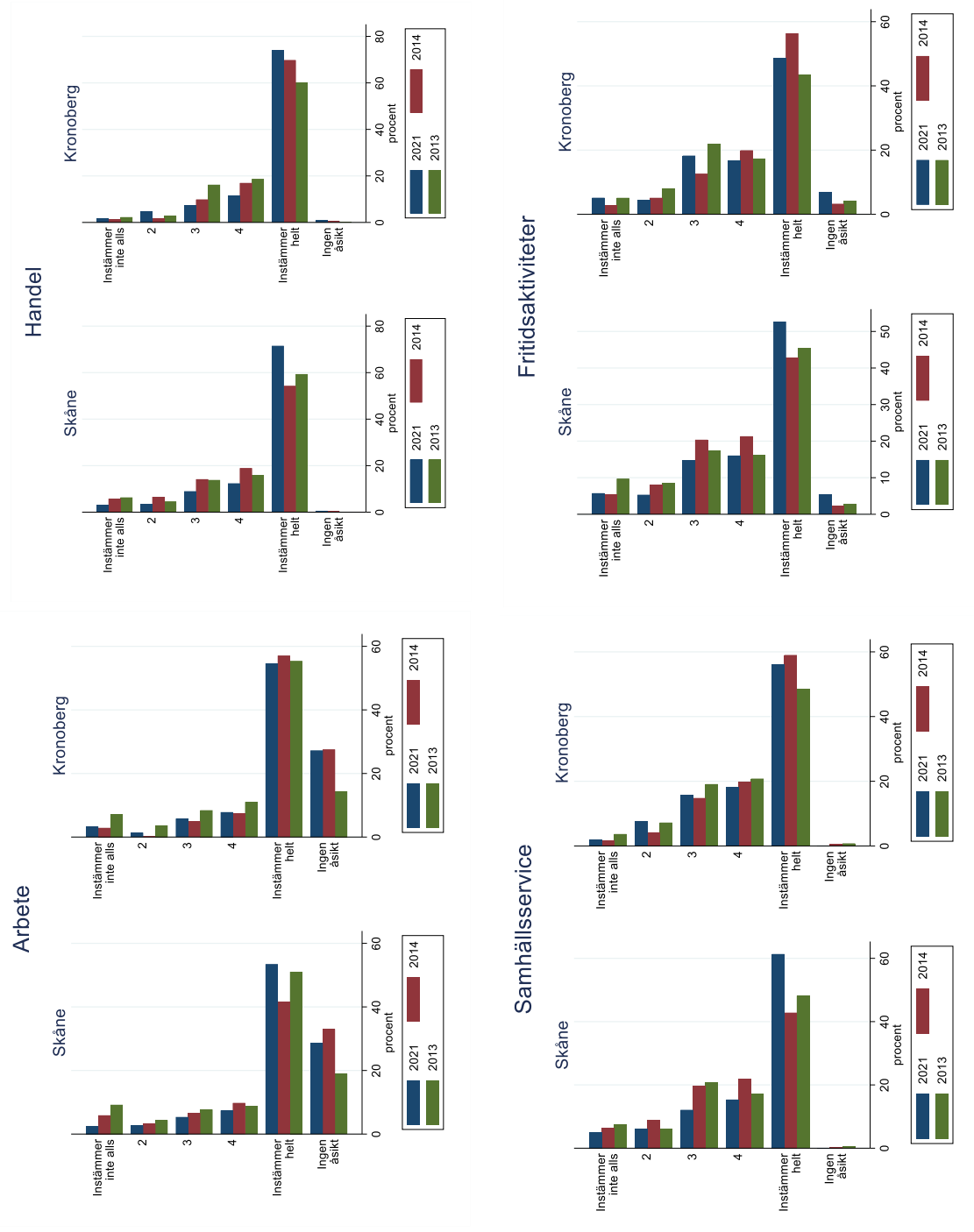
Figur 2 Den ort jag bor i är ekonomiskt välmående och där finns en positiv framtidstro, orter med station

Samma fråga ställdes till orterna utan station. För dessa orter är svaren mindre positiva i jämförelse med stationsorterna. En av orterna, Röstånga, avviker genom att visa på en mer positiv uppfattning om utvecklingen och framtidstron på orten.



Figur 3 Den ort jag bor i är ekonomiskt välmående och där finns en positiv framtidstro, orter utan station

Den positiva uppfattningen bland invånarna gäller även tillgänglighet till aktiviteter och funktioner i samhället. **Figur 4** visar på hur invånarna uppfattar tillgängligheten till arbete, handel, samhällsservice och fritidsaktiviteter. Undersökningen 2021 visar att invånarnas uppfattning om tillgänglighet i viss mån har stärkts under perioden.



Figur 4 Upplevd tillgänglighet från sin bostad till olika funktioner

Även för orterna utan station, har invånarna en övervägande positiv uppfattning om tillgängligheten till viktiga vardagliga samhällsfunktioner. I **Tabell 7** presenteras hur invånarna uppfattar tillgängligheten till samhällsfunktioner. Andelen som instämmer helt är mellan 40 till 50 procent, och för handel är den närmare 70 procent. Tillgänglighet till studier har för de flesta respondenterna i alla orter inte fått någon större betydelse (de flesta svarar att de inte har någon åsikt i frågan).

Tabell 7 Upplevd tillgänglighet från sin bostad till olika funktioner, orter utan station

	<i>Arbete</i>	<i>Studier</i>	<i>Handel</i>	<i>Samhälls-service</i>	<i>Fritids-aktiviteter</i>
<i>Instämmer inte alls</i>	2,9%	1,2%	2,2%	5,1%	5,1%
2	2,9%	1,0%	4,8%	9,4%	8,5%
3	5,8%	1,5%	11,9%	21,3%	17,2%
4	5,1%	2,2%	12,1%	16,7%	14,3%
<i>Instämmer helt</i>	45,8%	5,8%	68,3%	47,0%	42,4%
<i>Ingen åsikt</i>	37,5%	88,4%	0,7%	0,5%	12,6%

5. Resande i nordöstra Skåne och Kronoberg från 2013-2021

I de enkätundersökningar som genomfördes 2013, 2014 och 2021 frågades om hur människor väljer att resa (s.k. faktiska beteendeval), en så kallad resvaneundersökning, men också frågor om respondenternas inställning och uppfattning. Information om människors uppfattning och inställning kan bidra till att analysera möjligheter till förändring.

I **Tabell 8** presenteras hur stor andel av befolkningen i de tio orterna som i genomsnitt genomförde en resa under undersökningsdagen. Förvärvsarbetande utgör den största andelen i urvalet och det är också bland dessa som den största andelen har genomfört en resa. Över de tre olika mättillfällena har den genomsnittliga andelen som genomfört en resa varierat mellan de olika åren. Variationen verkar inte ha påverkats av pandemin, eftersom andelen 2021 på 73,4 procent är högre än 2014 men något lägre än 2013. Genom att frågorna i resvanundersökningen ställs igen några år senare, sätts minskningen mellan 2013 och 2014 i ett annat perspektiv. Samtidigt pågår det en pandemi 2021 som givet de rekommendationer som fanns då påverkade individers resande.

Tabell 8 Andelen tillfrågade som genomförde en resa under mättdagen, orter med station

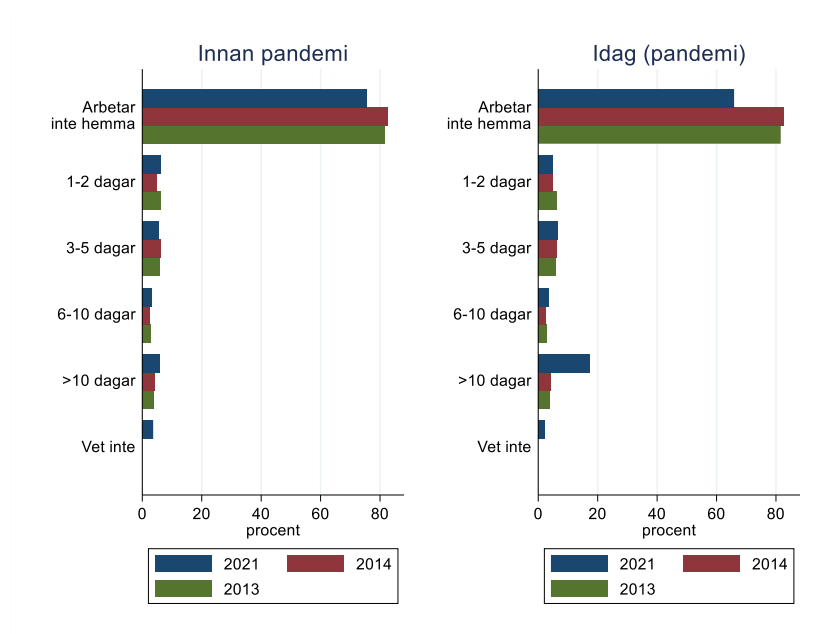
Sysselsättning kategori	2021		2014		2013	
	Andel av kategori	Kategorins andel i urval	Andel av kategori	Kategorins andel i urval	Andel av kategori	Kategorins andel i urval
Förvärvsarbetande	81,0	(53,5)	66,8	(58,6)	79,8	(62,4)
Egen företagare	81,6	(6,3)	64,8	(2,6)	65,0	(4,8)
Studerande	64,9	(7,1)	59,7	(4,0)	80,1	(4,1)
Sjukskriven, föräldraledig, arbetssökande	63,8	(5,9)	30,1	(4,2)	75,5	(3,7)
Pensionär	61,0	(27,0)	35,1	(30,1)	65,7	(23,6)
Annat	69,0	(0,2)	100	(0,5)	87,0	(1,5)
Genomsnittlig andel	73,4		55,6		75,7	

När det gäller frågan varför en resa genomfördes – vilket ärende som resan hade - så märks inte några tydliga skillnader i respondenternas svar (se **Tabell 9**). Detta visar på att resandemönster inte har ändrats i större betydelse under den studerade perioden. Resor för att ta sig till arbetet behöver dock diskuteras närmare. Andelen som reser för att ta sig till sin arbetsplats sjunker 2021 i jämförelse med 2014. Samtidigt så var andelen resor till arbetet ungefär samma 2013.

Invånarna har i övervägande utsträckning rest till sin arbetsplats för att utföra sitt arbete. Pandemin kan ha påverkat resande när det gäller möjlighet att arbeta hemifrån, vilket syns i **Figur 5**. Omfattningen på arbete hemifrån innan pandemin var begränsad. Under pandemin har förändringar behövt genomföras där fler arbetar hemifrån. Det märks en tydlig ökning av andelen personer som arbetade mer än 10 dagar hemifrån i undersökningen 2021. Den lägre andelen som reser till arbetsplatsen (se **Tabell 9**) behöver därför förstås i relation till att fler har möjlighet att arbeta hemifrån.

Tabell 9 Anledning till förflyttning fördelat på olika ärenden i procentuell andel 2021, 2014 och 2013

	<i>1a förflyttningen, procent</i>			<i>2a förflyttningen, procent</i>		
	2021	2014	2013	2021	2014	2013
<i>Till bostaden</i>	3,4	4,5	5,1	75,5	93,3	81,3
<i>Till arbetsplatsen</i>	43,4	52,7	43,5	2,8	0,6	2,2
<i>Resa/ärende i tjänst</i>	1,4	1,2	0,7	1,0	0,9	1,2
<i>Till skola/utbildning</i>	2,5	2,1	3,1	0,9	0,2	0,6
<i>Inköp av livsmedel</i>	14,9	11,7	10,6	5,6	0,3	3,6
<i>Annat inköp</i>	5,4	2,7	5,4	1,3	0,2	1,1
<i>Fritidsaktiviteter (sport, kultur, nöje)</i>	11,8	12,2	10,1	1,5	1,9	2,9
<i>Besök av sjukhus, vårdcentral, tandläkare</i>	1,9	3,2	2,7	0,2	0,6	0,1
<i>Besöka släkt och vänner</i>	7,9	4,1	8,9	4,5	0,8	2,4
<i>Hämta/lämna barn</i>	5,0	1,5	3,1	2,0	0,7	2,2
<i>Annat ärende</i>	2,2	4,1	6,7	4,7	0,6	2,3
<i>Antal personer</i>	721	587	793	696	466	717



Figur 5 Hur ofta arbetar/studerar du hemma för att inte behöva resa till arbete eller skola, dagar per månad

Vilka transportmedel väljer då personer att resa med när de genomför en förflyttning? I **Tabell 10** presenteras det huvudsakliga färdssättet som används för att genomföra resor i de aktuella orterna. I undersökningen som genomfördes 2014 (knappt ett år efter att stationerna öppnade) noterades en mindre ökning av andelen tågresenärer. Samma år minskade resande till fots och med cykel något, medan användning av bil ökade något. Utvecklingen efter 2014 tyder på att resande med tåg inte har fortsatt att öka. Resande med buss som kollektivt färdmedel har inte heller ökat. Personbil är fortsatt det dominerande transportmedlet. Andelen har varit relativt konstant när det gäller som förare, däremot har det tillkommit en större andel som åker med som passagerare.

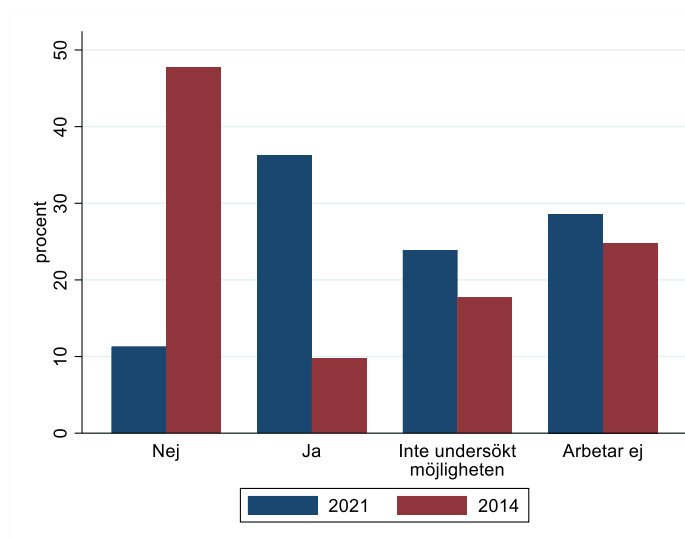
Det är ingen större skillnad mellan orter med station eller orter utan station. Användning av bil är det dominerande transportmedlet även i dessa orter. Användning av buss står för ca 3 procent av resorna i orterna som inte har station.

Eftersom undersökningen 2021 genomfördes under en pågående pandemi ställdes även uppföljande frågor om respondenterna för att få en uppfattning om resorna skulle ha genomförts på ett annat sätt om det inte varit en pandemi. Andelen som svarade att de skulle ha rest på ett annat sätt var ca 5%, vilket betyder att pandemin under mätperioden inte hade någon större betydelse för utfallet av val av transportmedel.

Tabell 10 Huvudsakliga färdssätt för längsta sträckan under förflyttning, i procentandelar av de som genomförde en förflyttning under mät dagen 2021, 2014 och 2013

	1a förflyttningen (orter med station)			1a förflyttningen (orter utan station)
	2021	2014	2013	2021
<i>Gick till fots</i>	6,2	3,6	4,2	4,4
<i>Cykel</i>	6,1	5,8	7,6	4,3
<i>Moped eller MC</i>	0,6	0,0	0,4	0
<i>Personbil, förare</i>	69,4	74,5	73,5	73,5
<i>Personbil, passagerare</i>	11,3	6,9	5,8	11,0
<i>Buss</i>	1,0	1,3	5,3	3,1
<i>Tåg</i>	2,5	7,1	1,8	-
<i>Flyg</i>	0,2	0,1	0,6	0,4

Andelen resor med bil är hög i orterna. Bil innebär också en flexibel användning eftersom den kan användas när som och i stort sett för att köra vart som helst. En övergång till kollektivtrafik innebär exempelvis en anpassning till tidtabell. Det är inte heller möjligt att åka kollektivt till alla platser som potentiellt skulle vara intressant att åka till. En stor andel av de resor som genomförs går mellan bostaden och arbetsplatsen. Arbetstider är ofta begränsade i tid på dygnet, arbetsgivaren bedriver sin verksamhet mellan vissa klockslag och vill att anställda ska vara på arbetet dessa tider. I enkätundersökningarna 2014 och 2021 frågades om personer hade möjlighet att anpassa arbetstider för att underlätta möjligheten att resa med tåget. I **Figur 6** presenteras ett tydligt skifte i möjligheten att anpassa arbetstider. 2014 var det bara tio procent som hade denna möjlighet och mer än 45 procent hade inte möjlighet att anpassa arbetstider. 2021 är mönstret helt det omvända, närmare 35 procent kan anpassa sina tider och bara 10 procent har inte möjlighet till detta.



Figur 6 För att kunna ta tåget till arbetet, har du haft möjlighet att anpassa dina arbetstider

5.1. Tillgänglighet till kollektivtrafik – boende och attityd

I **Tabell 11** presenteras ortsbornas uppskattade närhet till buss respektive tåg. Tillgängligheten till en busshållplats har minskat från att drygt 58 procent hade en busshållplats inom 800meter 2014 till drygt 45 procent 2021. Andelen ortsbör som har mer än 3km till en busshållplats ökade från drygt 17 procent till drygt 25 procent. När det gäller närhet till närmaste tågstation är det mellan 30 och 40 procent av ortsborna som har mindre än 800 meter.

Tabell 11 Hur långt är det mellan din bostad och närmaste hållplats för buss respektive närmaste järnvägsstation?

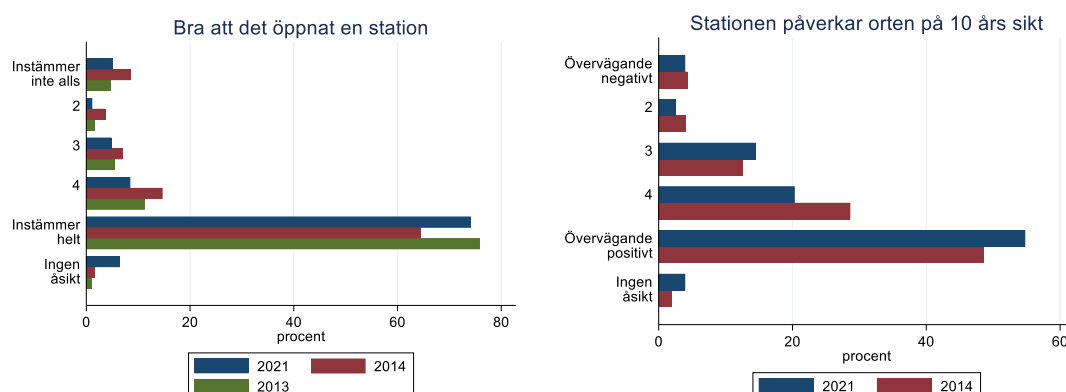
Buss	2021	2014	2013	Tåg	2021	2014	2013
<i>mindre än 400 meter</i>	24,8	37,9	37,6	mindre än 400 meter	11,7	19,4	5,5
<i>401-800 meter</i>	21,6	20,3	22,2	401-800 meter	16,8	22,2	6,1
<i>801 meter – 3 km</i>	24,6	24,0	24,9	801 meter – 3km	33,7	34,4	12,4
<i>Mer än 3 km</i>	25,7	17,8	15,4	3,001 km – 10 km	28,3	19,0	13,5
<i>Vet ej</i>	4,3			Mer än 10 km	8,3	5,1	62,6
				Vet ej	1,1		

Stationerna har varit öppna i drygt åtta år och under denna period har ortsborna i varierande omfattning rest från stationerna. En del av tröskeln för att ändra resebeteenden på sikt är att börja använda nya färdmedel. 2021 hade mellan drygt 50 och 80 procent av ortsborna åkt tåg från stationen i orten som de bor i (se **Tabell 12**). Det betyder att det fortfarande är en betydande andel som än så länge inte har åkt med tåget från sin ort.

Tabell 12 Andel som åkt tåg från orten

	2021	2014
Skåne		
<i>Ballingslöv</i>	59,5	35,7
<i>Bjärnum</i>	74,1	50,5
<i>Fjälkinge</i>	57,6	50,0
<i>Hästveda</i>	71,0	54,6
<i>Killeberg</i>	61,8	52,1
<i>Vittsjö</i>	70,5	63,6
<i>Önnestad</i>	84,6	72,6
Småland		
<i>Diö</i>	79,2	62,8
<i>Vislanda</i>	70,4	56,0
<i>Markaryd</i>	72,8	59,8

Uppföljning av val av transportmedel för sina resor visar på att det inte skett någon förändring i färdmedelsval sedan stationerna öppnade. I **Figur 7** presenteras ortsbornas inställning till de öppnade stationerna. Invånarnas är fortfarande övervägande positiva och de tror att stationen kommer att få en positiv inverkan på utvecklingen av orten, men det har inte resulterat i att ortsborna väljer tåg i större utsträckning för sina resor.



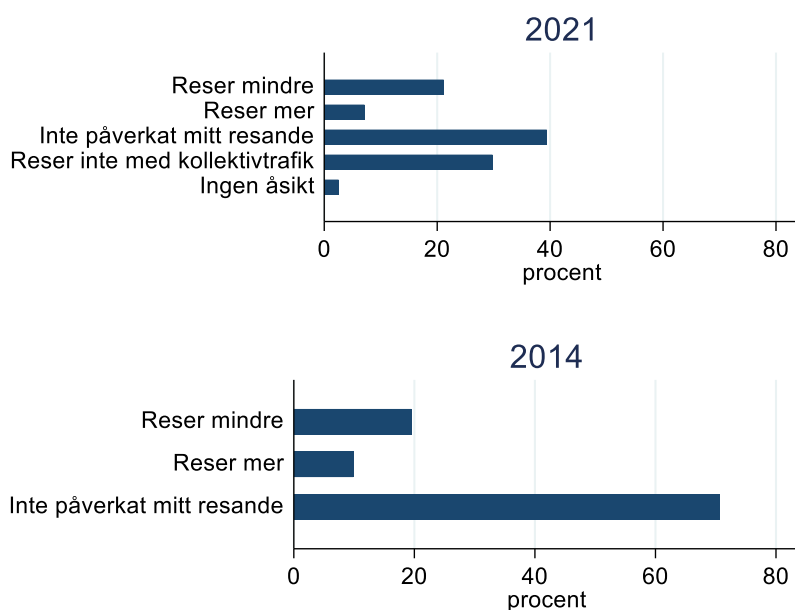
Figur 7 Vad invånare anser om att det öppnat en järnvägsstation och hur de ser att den kommer att påverka orten på tio års sikt

I enkätundersökningarna som genomfördes efter att stationerna öppnat ställdes flera frågor om respondenternas användning av kollektivtrafik. I **Tabell 13** presenteras respondenternas val av två kollektiva färdmedel. I stor utsträckning väljer ortsborna hellre tåg framför buss, vilket också stämmer överens med resultatet från resvaneundersökningen (se **Tabell 10**). Bjärnum och Vittsjö avviker från de övriga orterna genom att en av fem i befolkningen kan tänka sig att använda både buss och tåg. I de flesta orterna är det ca 30 procent som säger att de inte åker med kollektivtrafik. I Bjärnum och Diö är andelen lägre medan den är högre i Fjälkinge.

Tabell 13 Om du åker med kollektivtrafik, vilket färdmedel använder du då? (2021)

	Buss	Tåg	Både buss och tåg	ej kollektivtrafik
Skåne				
Ballingslöv	17,9	59,0	7,7	30,8
Hästveda	5,2	67,8	2,6	29,6
Bjärnum	37,3	66,1	21,2	17,8
Vittsjö	27,4	65,5	22,1	29,2
Önnestad	5,0	69,0	3,0	29,0
Fjälkinge	32,3	25,8	5,6	47,6
Killeberg	10,0	61,1	1,1	30,0
Kronoberg				
Diö	26,0	64,4	9,6	19,2
Vislanda	16,5	58,7	9,1	33,9
Markaryd	31,5	47,6	9,7	30,6

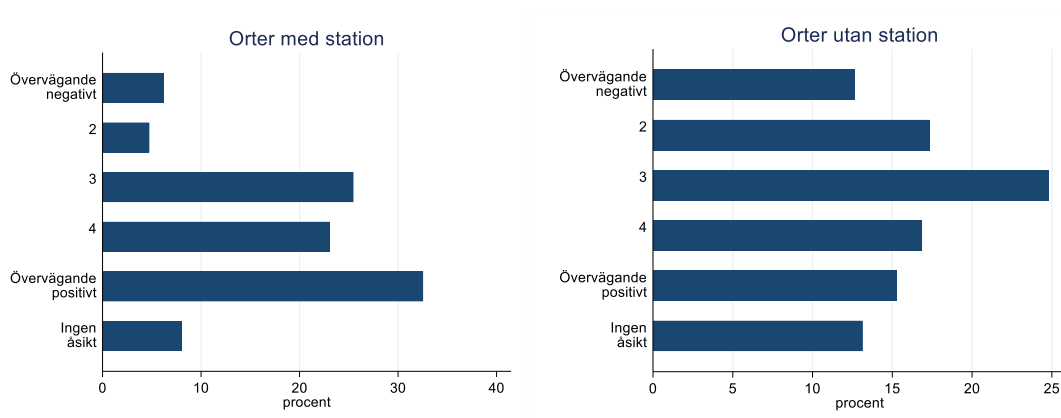
I enkäten ställs en fråga explicit om respondenterna har förändrat sitt resande med kollektivtrafik efter att järnvägsstationerna öppnade. Svarsalternativen skiljer sig åt mellan 2014 och 2021, men resultaten visar på samma mönster. Det är ca 20 procent som anger att de reser mindre med kollektivtrafik efter att stationerna öppnade. 2014 svarade 70 procent att stationernas öppnande inte har påverkat deras resande, vilket ungefär motsvarar de som 2021 svarade att det inte påverkat deras resande eller att de inte reser med kollektivtrafik.



Figur 8 Har du sedan järnvägsstationen öppnade förändrat ditt resande med kollektivtrafik

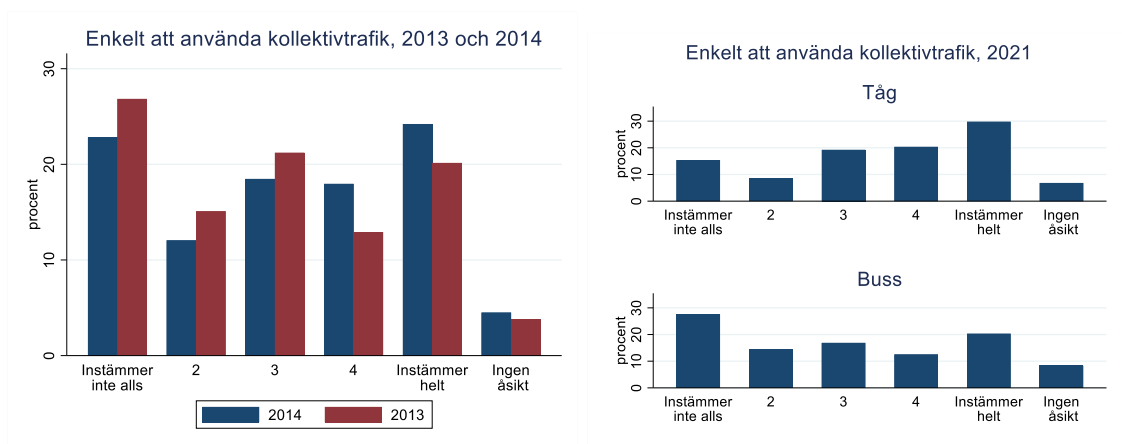
Drygt sju år har gått mellan att stationerna öppnade och den senast genomförda enkätundersökningen. Resultat visar på att tillgången till ett nytt och mer hållbart transportmedel inte har bidragit till förändrade resebeteenden. I undersökningen 2021 följdes frågor upp om invånarnas inställning till kollektivtrafik och hur de uppfattar möjligheten att använda kollektivtrafik.

I Figur 9 presenteras ortsbornas uppfattning om invånarnas inställning till kollektivtrafik. I de orter där det öppnade nya tågstationer noteras en övervägande positiv inställning till kollektivtrafik. För de orter som inkluderas i studien men som bara har tillgång till buss som kollektivt transportmedel märks en betydligt mer ljummen inställning till kollektivtrafik.

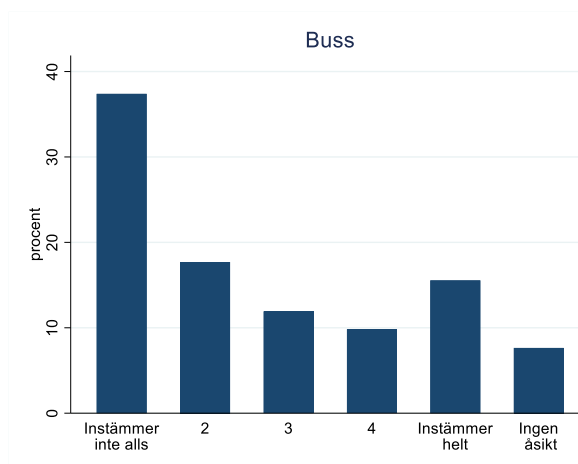


Figur 9 Inställning till kollektivtrafik på orten

En problematik som möjligen kan påverka nyttjande av tågtrafiken är med vilken enkelhet som transportmedlet kan användas. Bil är ett flexibelt transportmedel, vilket skapar betydande fördelar i förhållande till andra färdmedel. I **Figur 10** och **Figur 11** presenteras med vilken enkelhet som invånarna uppfattar att det är möjligt att resa med kollektivtrafik. I **Figur 10** går det att följa utvecklingen över tid, men där undersökningen 2021 delar upp resultat på tåg respektive buss. Invånarna i orterna som har en tågstation uppfattar det som enklare att resa med tåg än med buss. I de orter där det enbart finns tillgång till buss som kollektivtrafik är det närmare 40 procent som anser att det inte är enkelt att resa med buss.



Figur 10 Det är enkelt för mig att resa med kollektivtrafik. Svar från invånare som bor i orterna med tågstationer



Figur 11 Det är enkelt för mig att resa med kollektivtrafik. Svar från invånare som bor i orterna utan tågstationer

6. Fördjupningar i några kommuner och orter

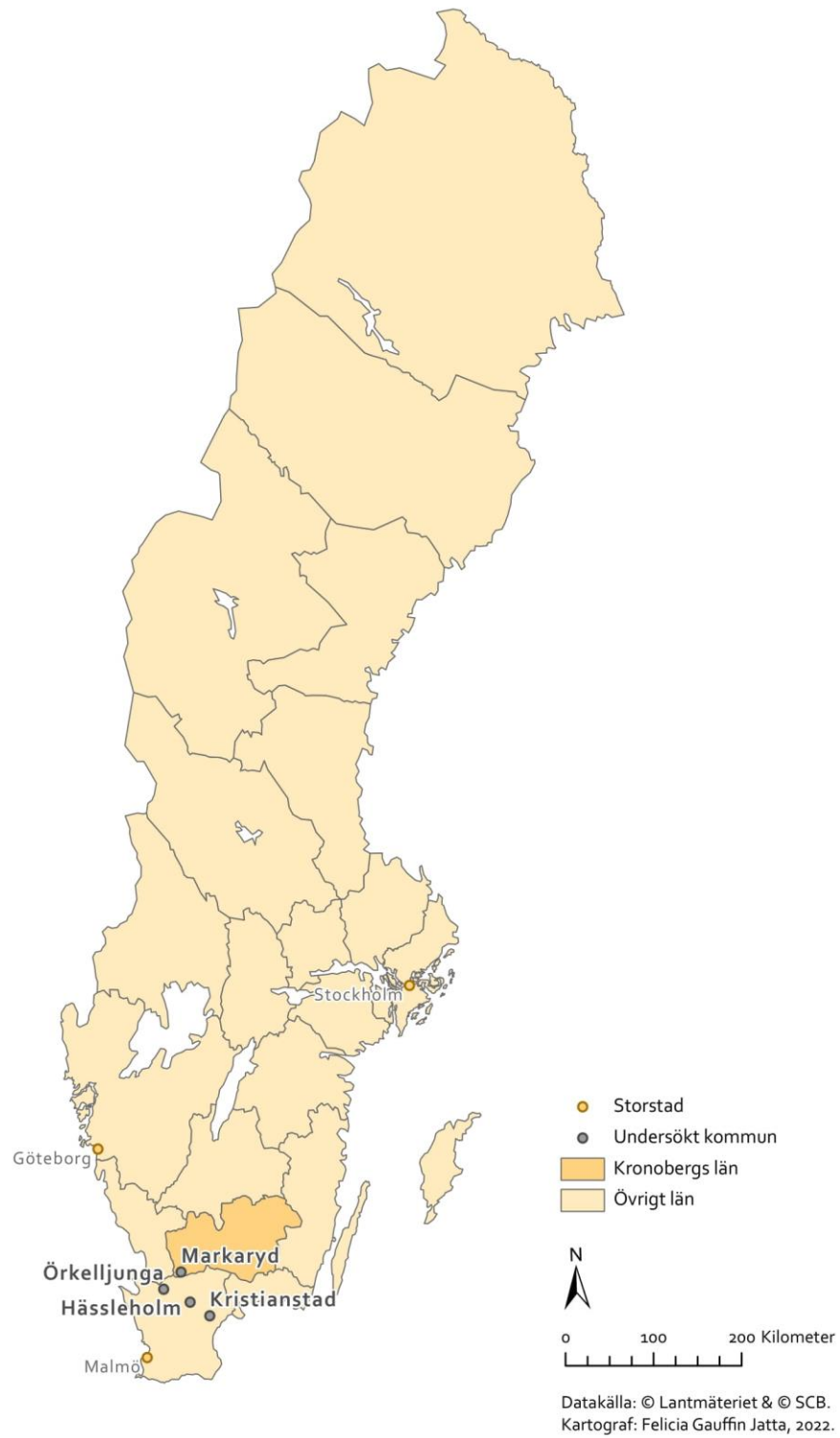
Avsnittet inleds med en mer övergripande beskrivning av region Kronoberg, med hänsyn till visioner och mål, styrkor och utmaningar. Därefter presenteras Markaryd och Strömsnäsbruk. Härfter följer en mer övergripande presentation av region Skåne följt av Hässleholm och Bjärnum, Kristianstad och Önnestad samt Örkelljunga och Skånes Fagerhult.

6.1. Region Kronoberg

Gröna Kronoberg 2025 är länets regionala utvecklingsstrategi, som bland annat ska värna för att "Kronoberg växer i öppna och hållbara livsmiljöer med förnyelseförmåga". I den regionala utvecklingsstrategin (RUS) presenteras strategins fyra prioriteringar som lyder enligt följande; utveckla attraktiva livsmiljöer med god tillgänglighet, en plats att vilja leva och bo på, utveckla en innovativ region och ett brett näringsliv samt utveckla kompetensförsörjningen och en god jämlik hälsa. Genomgående präglas strategin av hållbarhet och en grön profil (Region Kronoberg 2019: 10). I Trafikförsörjningsprogram Region Kronoberg 2016-2025 är den centrala målbilden "Hållbar kollektivtrafik för alla". Målbilden utgörs av fyra målområden; Attraktivitet och användbarhet, Miljö och hälsa, Ekonomi och Tillgänglighet för hållbar regional tillväxt (Region Kronoberg 2015:2).

På Region Kronobergs hemsida beskrivs kärnvärden och styrkor. Kronoberg beskrivs som en innovativ framgångsregion med stark jobbtillväxt och som den fjärde mest expansiva regionen i Sverige. En annan styrka som beskrivs är naturen med sina många sjöar och stora skogsområden, cirka 70 procent av regionens yta är täckt med skog. Vidare lyfts det rika musik- och kulturlivet och blandningen av småstad, lantliv och pulsen i en större stad. Det är "livspusselvänligt" att leva i Region Kronoberg (Region Kronoberg, 2022).

Regionen står inför en rad utmaningar. Dessa utmaningar sammanfattas i RUS:en vara att regionen har en gles struktur med svag uppkoppling mellan tillväxtkärnorna i södra Sverige, långa körsträckor och höga utsläpp från transportsektorn, svag boendeattraktivitet och bostadsbrist. Samt att det råder en omfattande matchningsproblematik mellan arbetsgivare och den arbetskraft som finns tillgänglig. Att sysselsättningsgapet mellan inrikes- och utrikes födda är stort och att regionen har en hög specialisering inom industrisektorn och nya arbeten behöver växa fram inom nya näringar (Region Kronoberg, 2019).



Figur 12 Region Kronoberg

Region Kronoberg ska utveckla flexibla kollektiv- och trafiklösningar i regionens landsbygder och glesa miljöer, detta för att öka det hållbara resandet och förbättra tillgängligheten i regionens glesare miljöer. De flexibla trafiklösningarna kan handla om till exempel kombinationslösningar av kollektivtrafik och samåkning samt samordnad transportlogistik. Dessa lösningar beskrivs vara viktiga för människors vardag och för att stärka tillgängligheten till evenemang och besöksmål (Ibid.).

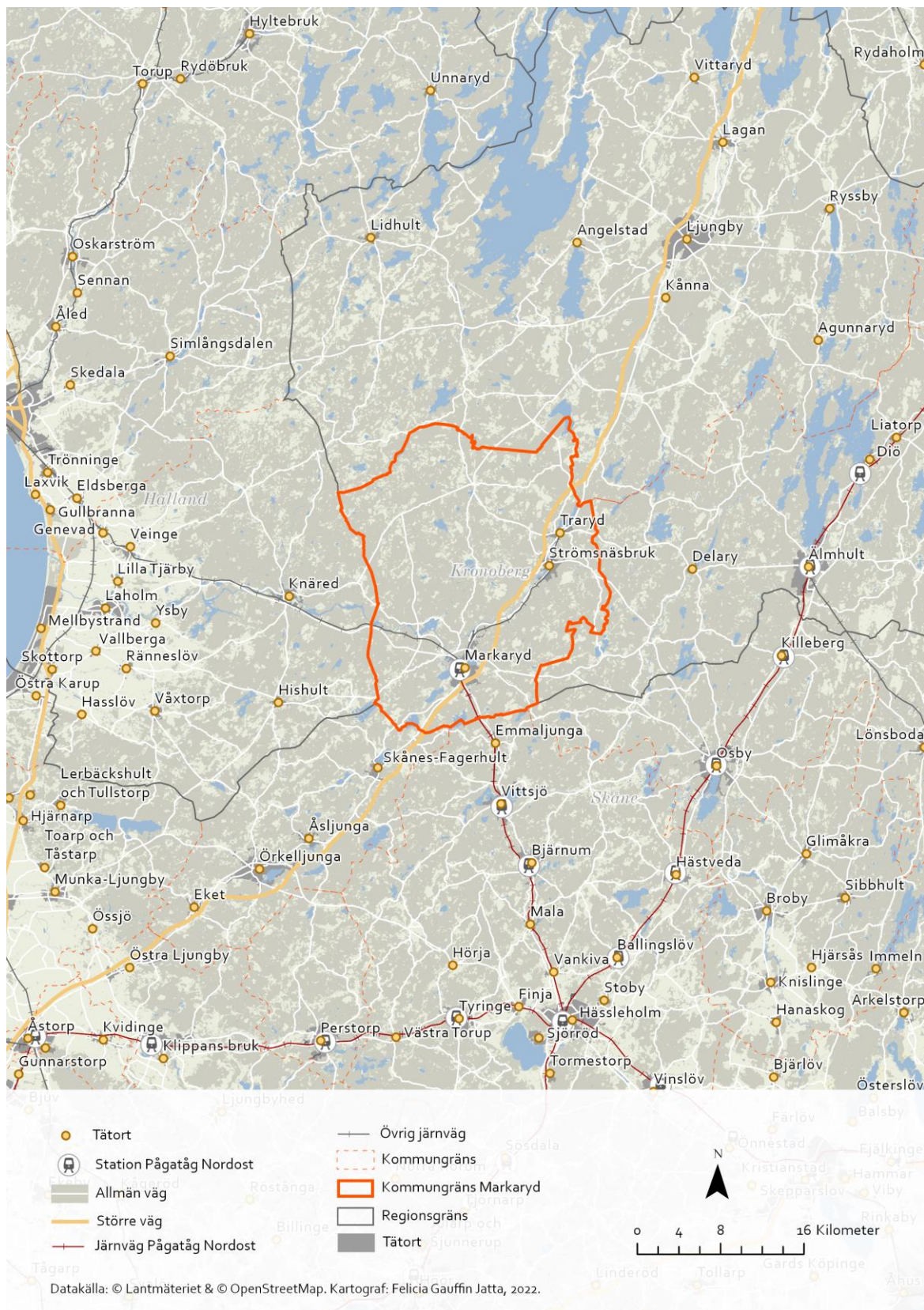
I Trafikförsörjningsprogrammet framgår att infrastrukturinvesteringar bör göras för att utveckla Pågatågstrafik på Markarydsbanan och att det är önskvärt att fortsätta utveckla denna trafik till den viktiga interregionala målpunkten Halmstad. Markarydsbanan anses ha en stor betydelse för kontakten mellan nordöstra Skåne/Blekinge och Halland/Västkustbanan och är ett exempel på en satsning där Kronoberg och Skåne gemensamt har valt att investera för framtidens tågtrafik för att på sikt öka resandet mellan regionerna från Skåne till Halland (Region Kronoberg, 2015: 42).

6.1.1. Markaryds kommun

Kommunen hade cirka 10 300 invånare år 2020, varav knappt 40 procent bor i staden Markaryd. Markaryd definieras som pendlingskommun nära mindre stad/tätort (SKR, 2021). Kommunen har en landyta på 51 719 hektar med nästan 20 invånare per kvadratkilometer. Kommunens målsättningar handlar bland annat om att skapa goda förutsättningar för människor att bo och arbeta i kommunen, tillse att hänsyn tas till miljön och att främja människors hälsa (Markaryds kommun, 2010). I kommunen finns en tågstation med förbindelse till Hässleholm, samt sju landsbygdslinjer med busstrafik (Markaryds kommun, 2020). Centralorten Markaryd har god tillgänglighet med bil genom E4an till öster om stadskärnan och väg 15 i norr som sträcker sig mellan Halmstad och Blekinge.

Markaryds översiktsplan från 2010 uppdateras med en ny översiktsplan, den nya planen har varit på granskning och beräknas bli antagen våren 2022.

Kommunens vision som antogs 2020 lyder enligt följande: ”Möjligheternas Markaryd Tillsammans gör vi varandra bättre!” följt av ”En naturnära, småländsk gränsbygd där människor och företag växer och utvecklas i en kreativ och hållbar miljö. Där gemenskap och mångfald skapar en trygg, jämställd och framtidsbejakande kommun som präglas av tillit” (Markaryds Kommun (2022a:14).



Figur 13 Markaryds kommun

En betydande del av kommunens styrka ligger enligt den tidigare översiktsplanen (2010) i den utbredda landsbygden och dess varierande natur-och kulturmiljöer, i vilken ny gles bebyggelse kan inordnas. Detta lyfts även i den nya översiktsplanen, där det står att tillgången och tillgängligheten till landsbygd, natur, kultur och friluftsliv är en av de mest betydande kvaliteterna i Markaryds kommun (Markaryds kommun, 2022a). Under de senare fem åren ska kommunen enligt den nya översiktsplanen haft toppresultat i Svenskt näringslivs ranking och kommunen vill arbeta för att de goda förutsättningarna och det goda näringslivsklimatet i kommunen ska fortsätta utvecklas.

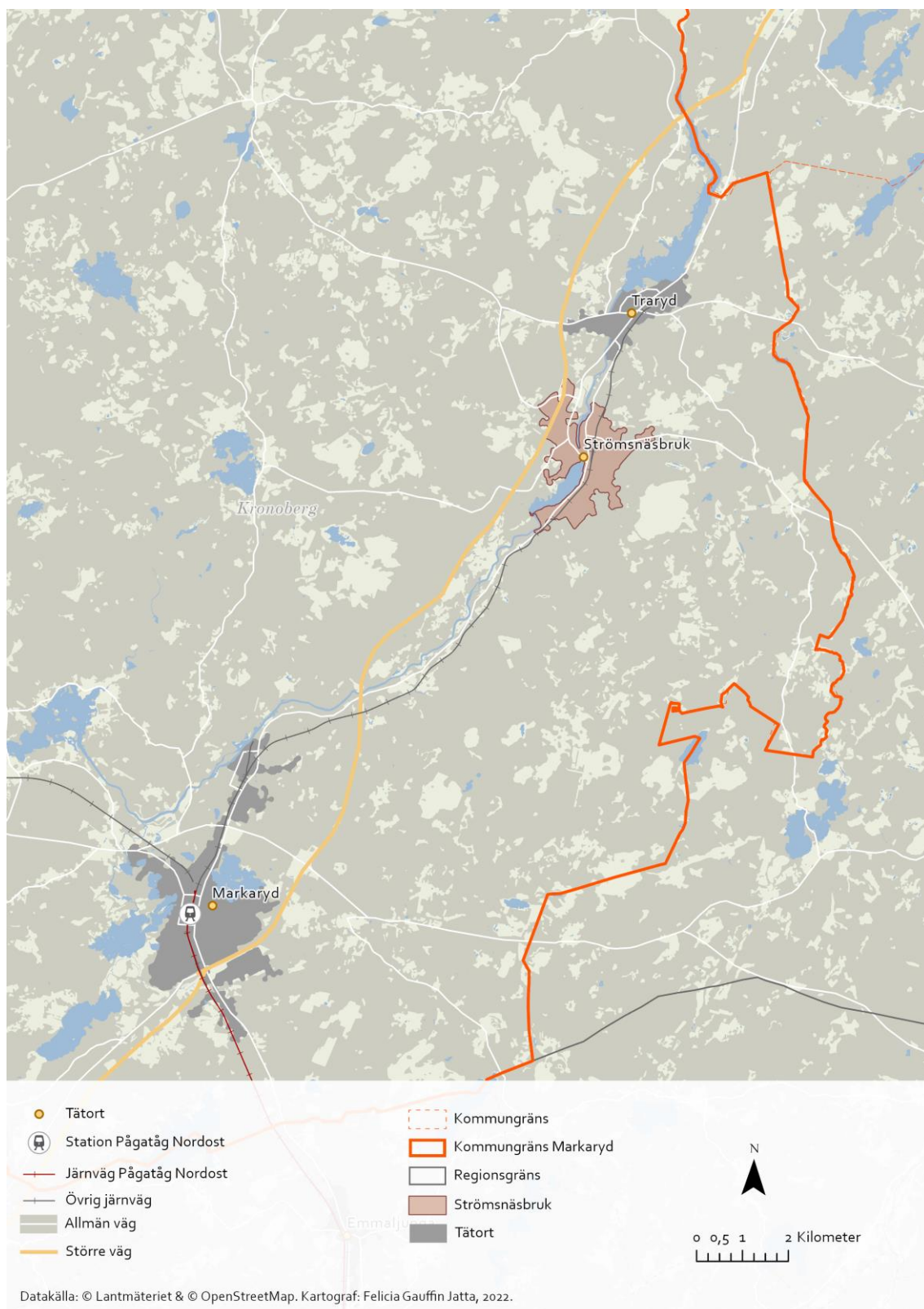
Markaryds kommun har en utmaning kring en åldrande befolkning och en ökande försörjningsgrad hos den arbetsföra befolkningen. Färre yngre ska försörja fler äldre och på samma gång ökar trycket på offentlig service. Markaryd ligger i Kronoberg och gränsar till Skåne och Halland, vilket också ses som en utmaning för att skapa en helhet i kollektivtrafiken. En annan utmaning kommunen tampas med är att försörja invånare med attraktiv kollektivtrafik, detta då kommunen är relativt liten och glest befolkad. Bilen blir nödvändig som transportmedel för de som inte har möjlighet att använda sig av kollektivtrafiken (Markaryds kommun, 2022a).

Det är relativt stora skillnader i restid mellan kollektivtrafik och bil, vilket påverkar resmönstren i kommunen. En attraktiv kollektivtrafik anses även avgörande för företagen i kommunen. För att möjliggöra ett mer hållbart resande och en fortsatt hållbar utveckling behöver kollektivtrafiken utvecklas och befintliga stråk och de kollektiva resmöjligheterna stärkas. En attraktiv kollektivtrafik till och från närliggande städer anses skapa förutsättningar för en fortsatt befolkningsutveckling, inpendling av kompetent arbetskraft och studiemöjligheter för invånarna. Restiderna till och från omkringliggande städer behöver förkortas och turtätheten behöver vara attraktiv för att möjliggöra för både resor till och från studier och arbetspendling, samt för handel. Persontrafik på järnvägen i form av Pågatåg beskrivs i den nya översiktsplanen som en viktig komponent för arbetspendlingen och för att ta sig till studieorter (Markaryds kommun, 2022b).

6.1.2. Strömsnäsbruk

Strömsnäsbruk är en tätort intill ån Lagan och E4an, ungefär en och en halv mil nordost om Markaryd. Angränsande vägar är exempelvis riksväg 15 mellan Halmstad och Karlshamn, väg 117 mellan Hässleholm och Markaryd och väg 120 från Älmhult samt gamla Riksettan, vilken löper parallellt med E4an. Orten har ingen tågtrafikering, men två regionbussar, den ena mellan Markaryd och Ljungby, den andra mellan Älmhult och Strömsnäsbruk (vissa avgångar trafikeras dock enbart till Traryd och därifrån sker byte till Strömsnäsbruk).

År 2020 hade orten 2 354 invånare. Som namnet antyder är orten en tidigare bruksort och under slutet av 1800-talet anlades ett pappersbruk, fram till 1970-talet var orten nära sammanlänkad med bruket. Det var också då orten hade som flest invånare (2951 invånare år 1970). Bruket lades ner och efter det har ingen större dominerande arbetsgivare tagit över, näringslivet är numera diversifierat. På orten finns flera butiker, restauranger, apotek, vårdcentral, förskola, grundskola och äldreboende.



Figur 14 Tätorten Strömsnäsbruk i relation till stationen i Markaryd

6.1.3. Intervjuer

Markaryds kommun beskrivs under intervjuerna överlag ha ett starkt näringsliv med hög arbetsinpendling, med en ”våldigt stor utveckling under ett ganska stort antal år nu”. Här syftas särskilt på näringslivet, samtidigt som det skildras ett starkt behov av inpendlande arbetskraft. Kommunen ”ligger väldigt bra till geografiskt” enligt en informant, angränsande till två län (Skåne och Halland), och med inpendling bland annat från Ljungby, Hässleholm, Örkelljunga, Laholm och Halmstad. Det berättas om att cirka 70 procent av inpendlingen pendlar över länsgränserna.

Motorvägen som löper genom kommunen länkar samman orterna Markaryd, Strömsnäsbruk och Traryd, som också är kommunens huvudorter. Järnvägen kopplar samman Markaryd med angränsade regioner och informanterna beskriver goda förutsättningar för näringslivet och för fler företagsetableringar. De berättar samtidigt om hur många i kommunen är bilburna, med ett generellt lågt användande av kollektivtrafiken.

En stor del av arbetstillfällena finns inom tillverkningsindustrin och det arbetas bland annat aktivt för att attrahera fler ungdomar efter gymnasiet. Det handlar om stora företag, med tusentals anställda, som anses betydande för kommunens utveckling på flera sätt. De lyfter en unik aspekt i att ägarfamiljerna till många av företagen fortfarande finns på orten, vilket ses som en trolig anledning till att företagen satsar i kommunen. En informant beskriver det i termer av hur ”man ger tillbaka till byn”. Ett företag lyfts i sammanhanget som exempel, som bland annat satsar på yrkeshögskoleutbildning, där företaget också skänker material till utbildningen. Detta menar man kan bidra till en kedja, där intresset för företaget väcks redan under utbildningstiden.

Många av ungdomarna lämnar orten för studier i Malmö/Lund, men många återkommer sedan. Samarbete pågår aktivt mellan näringslivet och kommunen för att vara en attraktiv arbetsgivare och boendekommun för personer i arbetsför ålder. Det berättas samtidigt om en inflyttning till kommunen under senare åtta-nio år som man inte tidigare sett. En betydande del härleds till flyktingströmmen år 2015, men också till att allt fler unga i arbetsför ålder väljer att stanna kvar eller återvänder. De ser också att åldersgruppen de främst tappar invånare i, är personer över 65 år. Ett antagande man gör är att många kanske har valt att bosätta sig permanent i sina fritidshus närmre kusten.

Det skildras en utmaning relaterad till kompetensförsörjning, inte minst inom kommunala sektorn, som lärare och pedagoger. Man ser även vissa behov av specialistkompetenser inom vården.

Kollektivtrafikens betydelse

Informanterna lyfter kollektivtrafiken som betydelsefull för kommunen, inte minst för arbetspendling och näringsliv. Ur det regionala perspektivet beskrivs en region med stora avstånd, med betydande glesbygd, med ”en jätteutmaning att säkerställa en god och grön kollektivtrafik”.

En av informanterna beskriver tågtrafiken som mer ”stabil”, men understryker samtidigt betydelsen av busstrafiken för kommunens mindre orter. Man lyfter Pågatågens inträde i kommunen som viktigt och skildrar ett gott utbyte med Skåne nordost, arbetet beskrivs som ”fruktbart” och ”en av förutsättningarna för att vi fick tågtrafik 2013”.

Stationen i Markaryd anses betydande för kommunen på olika sätt, inte minst ur ett utvecklingsperspektiv. Den står också i centrum för en rad pågående projekt. Det berättas om arbete för cykelhubbar, med Malmö by bike som förebild, genom finansiering från stadsmiljöavtalen. Avsikten är att pendlare ska kunna cykla till jobbet från stationen, och det berättas även om hur man arbetar mycket med hela resan-perspektivet. Detta för att kollektivtrafiken ska bli mer konkurrenskraftig i förhållande till bilen. Man berättar samtidigt om hur det i dagsläget finns brister runt stationen (exempelvis i relation till orienterbarhet och gång- och cykelkopplingar mellan stationen och orten). Detta är något man avser att arbeta bort.

Informanterna berättar om pågående arbete för laddstationer och elbils-laddstolpar i anknytning till stationen. I sammanhanget beskrivs en tidshorisont som blickar mot 2030. De berättar om ett gott stöd för hela-resan perspektivet från kommunens politiker, att det är ett område som det satsas på. Det berättas även om hur man arbetar med beteendepåverkan i olika former, bland annat genom att ge kommunanställda möjligheten att prova cykla till jobbet genom utlåning av elcyklar och genom erbjudande om att få resa kollektivt under viss period. Intresset beskrivs dock som aningen svalt bland dem anställda.

En återkommande fråga som lyfts under intervjuerna är behoven av en fungerande kollektivtrafik mellan kommunen, Laholm och Halmstad. Frågan beskrivs som en ”stöttesten” som har pågått under många år. Det berättas om hur ”rälsen finns där, men bankapaciteten i Halmstad” finns där inte. En fråga som kommunen ser borde kunna lösas. En av informanterna menar att det handlar om en prioriteringsfråga och i sammanhanget lyfts skäl som ”politisk ovilja” i angränsande region, särskilt då det ska behövas utbyggnad av en mötesplats för att kunna bibehålla turtätheten i tågtrafiken. Det hänvisas till en åtgärdsvalsstudie som ska ha utförts av Trafikverket, som ska ha visat på betydande lönsamhet enligt informanten⁶. Det går att skönja en påtaglig frustration kring att satsningen under tiden för intervjun ännu inte rotts iland, särskilt med hänsyn till den lönsamhet som ska ha lyfts i utredningen. Det jämförs med en passivitet, som informanten menar troligtvis inte hade märkts inom den privata sektorn. Det relateras också till ”kulturens ovilja” där man hellre beskrivs satsa på ”trafik i nord-sydlig del”.

...som så mycket annat, det går väldigt bra att åka norr till söder men inte öst till väst.

Från den regionala nivån pekar man mot samma behov. En informant menar att angränsande region tycks se positivt till en satsning på att koppla samman de båda regionerna med tågtrafik, men påpekar samtidigt att det handlar om prioriteringar och att andra åtgärder i den egna regionen prioriteras före.

Informanterna fortsätter med att berätta om näringslivets engagemang i samband med Pågatåg Nordost och om hur de tillsammans på olika nivåer ”lobbade mot politiken”, först regionalt och sedan nationellt, för att till sist landa i nationella planen för transportinfrastruktur som ett av fem prioriterade objekt.

6 Se <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1537849/FULLTEXT01.pdf>

När näringslivet gick in så starkt och påtalade att det här är otroligt viktigt för vår överlevnad, för vår möjlighet att expandera och kunna försörja med utbildad, kompetent personal, så ser man att kollektivtrafiken är så otroligt viktig.

Det berättas om regional- och kommunal medfinansiering och förändrade prisbilder längs resans gång för Pågatåg Nordost. I samband med arbetet med stationen i Markaryd byggdes en extra perrong som egentligen inte ingick i projektet, detta för att förbereda trafiken till Halmstad. Järnvägskopplingen till Halmstad beskrivs som en angelägen fråga även för andra kommuner.

Den är helt avgörande, den länken faktiskt, för att det är också så att de som bor i Kristianstad och Hässleholm, de får ju en genväg till Halmstad och Göteborg, för då slipper de ju åka ner om Lund, för annars är det i Lund och sen Helsingborg. Utan då kommer de ju direkt liksom till Västkusten.

Nyttorna med kopplingen till Halmstad beskrivs bland annat i termer av att de yngre medborgarna enklare ska kunna pendla till högskola/universitet i Halmstad/Göteborg. Det berättas också om hur många anställda i kommunens näringsliv pendlar från Halmstad-trakterna, vilket gör att pendlingsmöjligheterna behöver förenklas med kollektivtrafiken ”det är liksom inte hållbart att köra bil på det viset som man gör idag”.

Det relateras till hur ett av de större företagen i kommunen expanderar och bygger ett FoU-center för produktutveckling. Här räknar man med behov av att anställa ett stort antal civilingenjörer, vilket gör kopplingarna med universitetsstäderna än mer betydande. Man ser att bättre pendlingsmöjligheter också ökar möjligheterna att attrahera spetskompetens som inte bor på orten, men som skulle kunna kombinera hemarbete med pendling. Detta innebär att även näringslivet visar engagemang i frågan.

Informanterna ställer också kollektivtrafikens betydelse i relation till ”drivmedelspriserna och reduktionsplikten” och menar att kollektivtrafiken kommer få en allt större betydelse ur ett framtidsperspektiv och i takt med att det blir alltmer kostsamt att pendla med bil. Informanten berättar om ett gott samarbete med kommuner inom regionen, men att det överlag råder utmaningar i samverkan över länsgränser. Det pekas i sammanhanget återigen mot bristen på kollektivtrafik mot Laholm och Halmstad, samtidigt som en av Laholms största arbetsgivare enligt samma informant finns i Markaryds kommun, med många pendlare mellan kommunerna.

Strömsnäsbruk

Strömsnäsbruk beskrivs under intervjuerna som en arbetarort där fokus legat vid det tidigare pappersbruket. Det berättas om hur bruket hade runt 1000 anställda, och en gång i tiden var Kronobergs läns största arbetsplats. Det ska även funnits en järnvägsförening med cirka 300 anställda, där Strömsnäsbruk ska ha blivit lite av en samlingsplats för personer som arbetade med järnvägen på olika sätt. Arbetet kring järnvägen ska dock ha avvecklats i slutet på 60-talet och sista delarna av pappersbruket ska ha försvunnit i mitten på 90-talet, vilket beskrivs ha inneburit en ”strukturomvandling som fortfarande bär sina spår”.

När arbetstillfällena försvann, ska det ha lett till en utflyttning från orten. Även om företagsetableringar har skett i trakten, så beskrivs orten mer av en bostadsort idag, med en hel del tomma bostäder under åren.

Under flyktingströmmen år 2015 ska många av de tomma boendena fungerat som stöd för nyanlända och man skildrar en ort som numera präglas av vissa socioekonomiska utmaningar och med ett visst "dubbelt utanförskap". Det senare beskrivs innebära ett utanförskap förekommande både hos svenskfödda och utlandsfödda.

En informant berättar om hur det krävs arbete från kommunens håll för att kunna ta vara på den kompetens och kreativitet som finns bland människorna på orten. Man beskriver hur ortens identitet och människors känslor av förankring under senare decennier har blivit allt lägre, och man arbetar nu inom kommunen för att stärka identiteten och sammanhållningen mellan kommuninvånarna genom att "bygga broar". Detta som en insats för att motverka segregation och framväxt av parallellsamhällen, något som man menar varit typiskt för de större städerna, men som man också ser en viss risk för även i mindre kommuner.

Arbetet involverar bland annat skolorna för utveckling av ett torg på orten, där man vill skapa en naturlig mötesplats för invånarna. Även föräldrar och pensionärsgrupper, boende med flera har involverats och "underifrån"-perspektivet lyfts som viktigt.

För ortens välmående ser man fortsatt goda bussförbindelser för pendling till arbete och studier som betydande. Hela resan-perspektivet nämns åter och vikten av länka busstrafiken med tågtrafiken, utan för stora övergångstider mellan byten. En informant drar i sammanhanget en jämförelse mellan tätorten Markaryd och Strömsnäsbruk och satsningen på järnväg i Markaryd.

Men ska man jämföra, hade tågstoppet till exempel blivit i Strömsnäsbruk i stället, då tror jag det hade varit en stor fördel för orten också. [...]. Jag tror man kan säga samma sak om Markaryd, att hade man inte haft tågstoppet här, så hade det kanske inte blivit heller den pulsen eller aktiviteten som det är.

Med sikte mot ett mer transporteffektivt samhälle

Informanterna skildrar allihop långa ledtider och segdragna processer som ett hinder för en snabb omställning till ett mer transporteffektivt samhälle. Det efterfrågas också i vissa sammanhang en högre statlig närvaro, inte minst i frågan om en järnvägsförbindelse till Halmstad.

Man hade ju velat ha att någon mer statlig aktör hade kunnat komma in och sagt som så att det här måste bara lösas. Rälsen finns där. Tågen kan gå där och stationerna finns där. Det är bara en inställningsfråga liksom.

Det relateras även till medfinansiering av statlig infrastruktur, något en informant menar exempelvis kommuner kan vara negativt inställda mot. Samtidigt beskriver samma informant en verklighet där oavsett "vad man än tycker, så vill man få saker och ting gjorda, så måste man kanske också vara beredd att ta den sortens beslut".

Det anses även att det från statligt håll kan vara nödvändigt med ”vissa interna resor” och det berättas om hur dialoger kan hållas med planerare på Trafikverket, men att arbetet ibland tar stopp när det ska förankras internt mellan olika delar av myndigheten (som exempel lyfts avtalsavdelningen). På samma gång hänvisas till långa ledtider när det gäller nationella planen för transportinfrastruktur, där man ger exempel på hur man i vissa sammanhang arbetat under 25 år för att försöka få in åtgärder i tågtrafiken, men där de fortfarande inte nått ända fram. Det relateras till hur föreslagna åtgärder också blir dyrare och dyrare med tiden, man lyfter prisökningar upp mot 60-70 procent på grund av att beslut drar ut på tiden, genom vad man menar beror på trögheten från den nationella nivån. Detta beskrivs bilda en negativ spiral.

...då stjäls resurser från nästa plan i stället. Så man kommer inte ifatt...

På samma sätt relateras det till långa ledtider även i samverkan mellan andra aktörer, som mellan kommun och region.

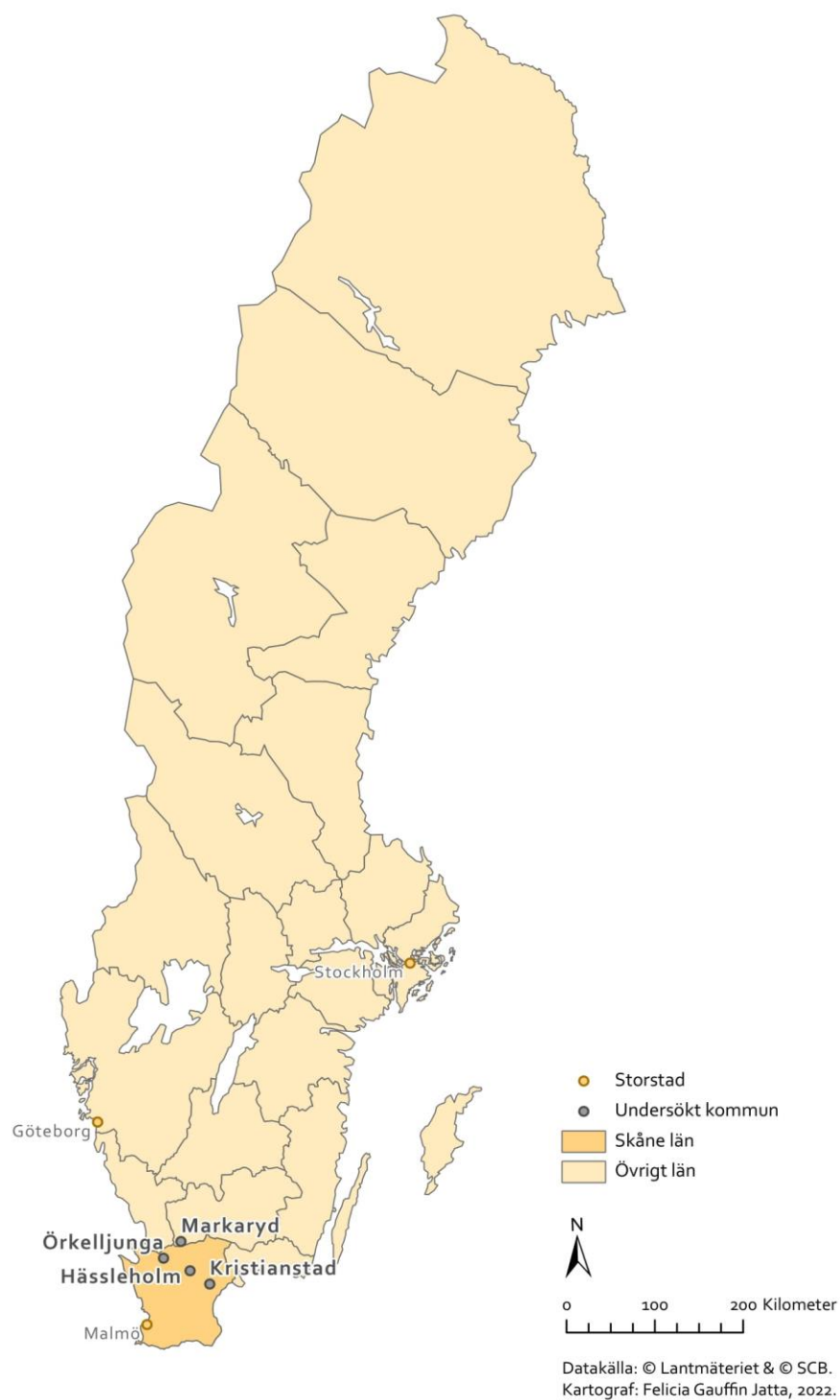
Både från den regionala- och kommunala nivån återkommer hela resan-perspektivet i samtalen. Här berättas om en glesare region, vilket kan vara en utmaning i transportsammanhang. Det läggs ett starkt fokus vid kopplingar till- och från buss och järnväg, samtidigt som de ser möjligheter med cykel/elcykel till och från bussen/tåget.

Ur det regionala perspektivet konstateras även att en betydande del av arbetet kan knytas till mer organisatoriska frågor och att hitta nya arbetssätt och affärsmodeller. Det relateras till hur länstrafiken har drivits på mer eller mindre samma sätt sedan 70-talet, samtidigt som man ser att mycket sker i omvärlden i relation till nya mobilitetslösningar. Här lyfts också mindre fordon i närtrafiken som en delösning och informanterna ser utrymme för ökad samverkan med exempelvis privata aktörer, för att få tillgång till en mer varierad fordonsflotta.

Om man då börjar titta lite mer med andra ögon på kollektivtrafik så kan det ju säkerligen inkludera andra aktörer [...]. jag tror att det blir viktigt för framtiden att titta på, för ekonomin är begränsad, då måste vi samla dom möjligheterna vi har på något sätt, för att stärka det kollektiva resandet...

Det relateras under intervjuerna även till de större företagen i kommunen/regionen och hur man skulle kunna arbeta för ökad samåkning (med digitala plattformar) och bussar i stil med den företagsbuss som exempelvis kör till Älmhult.

6.2. Region Skåne



Figur 15 Region Skåne

Visionen för Region Skånes utveckling, *Det öppna Skåne 2030*, innehåller följande sex visionsmål:

- Skåne ska erbjuda framtidstro och livskvalitet
- Skåne ska vara en stark hållbar tillväxtmotor
- Skåne ska stärka mångfalden av goda livsmiljöer
- Skåne ska ha en god miljö och en hållbar resursanvändning
- Skåne ska utveckla framtidens välfärd
- Skåne ska vara globalt attraktivt

(Region Skåne, 2020a, s. 13-39).

Utöver dessa visionsmål struktureras utvecklingsarbetet i ytterligare två nivåer; områdesstrategier på regional nivå samt handlingsplaner och program på regional nivå. I visionsmålen är infrastrukturens roll påtaglig, särskilt i några av målen. Där presenteras bland annat ambitionen att satsningar på kollektivtrafik och cykel ska stärka möjligheterna att resa hållbart. Det hållbara resandet ska effektivisera resandet mellan olika platser och öka förutsättningarna för tillväxt och välfärd (Region Skåne, 2020a).

Region Skåne ska enligt utvecklingsstrategin och trafikförsörjningsprogrammet vidare ta vara på sin flerkärnighet och nyttja regionens alla delar med ambitionen att stärka regionen som helhet. I och med Region Skånes flerkärnighet ska arbets-, boende- och utbildningsmöjligheterna gynnas genom att vara en funktionell region (Region Skåne, 2020b). I regionens visioner läggs även stor vikt vid hela resan-perspektivet. Kombinationsresor och innovativa mobilitetstjänster ses ur hela-resan-perspektivet som ett verktyg för att bevara flerkärnigheten, där regionen ska ses som sammanhängande, men samtidigt göra personresor både mer hållbara och gröna (Region Skåne, 2020a; Region Skåne, 2020b). Den överhängande ambitionen bakom dessa visioner är att Skåne ska vara en plats där man kan leva och verka på samt besöka. I dessa ambitioner spelar de regionala kärnorna, Helsingborg, Landskrona, Lund, Malmö, Trelleborg, Ystad, Kristianstad och Hässleholm, en betydande roll (Region Skåne, 2020b). Även närheten till Köpenhamn ses som en styrka. Skåne presenteras som nod för de nordiska länderna att mötas i, både gällande personresor och godstransporter. Regionens tillskrivs därför en internationell tillgänglighet, som också faller över på den transportmässiga infrastrukturen (Region Skåne, 2020a).

Skånes utveckling är enligt regionen beroende av att kollektivtrafiken finns och är välfungerande. Tågtrafiken utgör grunden för kollektivtrafiksystemet och består av två kompletterande system; Öresundståg och Pågatåg. Det sistnämnda har en tätare turtäthet och knyter samman regionens mindre och större orter. Ett komplement till tågtrafiken är stadsbussarna, som erbjuder tillgänglighet i städerna och skapar anslutningsresor till den regionala kollektivtrafiken (Region Skåne, 2020b).

Regionens prognoser visar både en större skillnad rent demografiskt mellan stad och land och en högre koncentration av unga till de regionala kärnorna (Region Skåne, 2020b). För att jämna ut de geografiska ojämlikheter som kommer med ojämn fördelning av människor beskrivs Skånes tillväxt vara beroende av en fungerande infrastruktur (Region Skåne, 2020a). Samtidigt varierar tillgängligheten till kollektivtrafiken stort mellan regionens geografiska områden. De största utmaningarna går att finna i regionens sydöstra delar. I dessa områden beskrivs avståndet långt till närmaste tillväxtmotor och

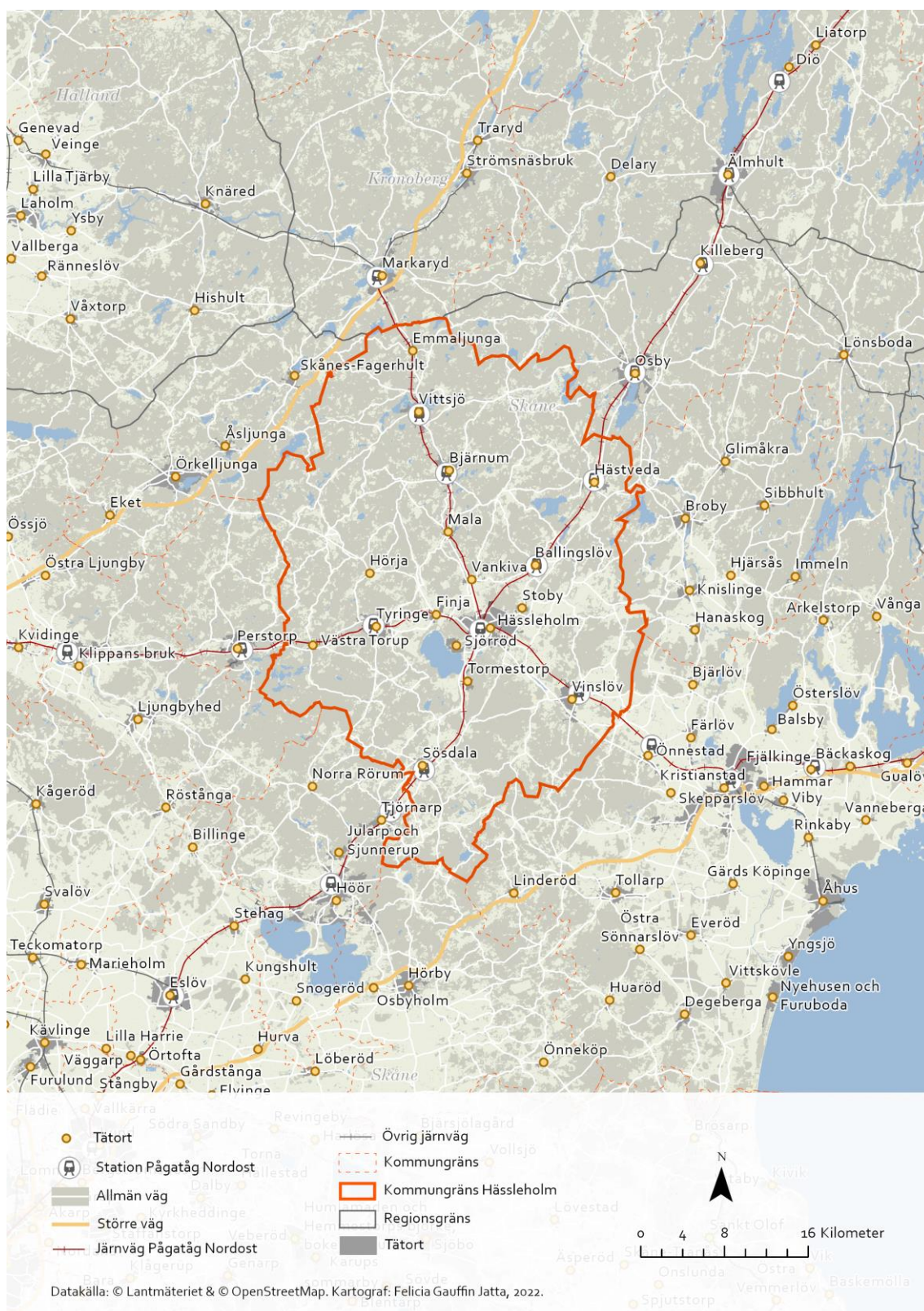
kollektivtrafikutbudet som lågt (Region Skåne, 2020b). I områden där avstånden är långa ser man att bilen fortsatt kommer ha en viktig roll. Genom att koppla samman bilpendlingen med andra enkla och attraktiva pendlingsmöjligheter, så som kollektivtrafiknoder med pendlarparkeringar, tror man att förutsättningarna för en mer hållbar pendling kan vara möjlig. Denna utveckling styrs främst av kollektivtrafikens möjlighet att både vara ett klimatneutralt och energisnålt alternativ jämfört med bilen (Region Skåne, 2020b; Region Skåne, 2020a).

Vidare beskrivs i trafikförsörjningsprogrammet hur en god geografisk tillgänglighet i Skåne främst säkerställs genom ett grundläggande utbud av kollektivtrafik. Trots Pågatågen och stadsbussarnas bredd ser man att biltrafiken fortfarande dominerar på många håll, vilket blir tydligast på landsbygden, detta då flera områden står utan station eller färdmedel som kopplar samman de olika kollektivtrafiksystemen. I områden som saknar tillräckligt underlag för vanlig kollektivtrafik erbjuds resor med närtrafik. Utveckling av befintliga och nya koncept anses nödvändiga för att dels kunna hantera ett ökat kapacitetsbehov, dels för att attrahera nya resenärer och få dem att välja kollektivtrafiken. Det ska därför erbjudas ett basutbud med trafik som kan utvecklas ytterligare genom utökat turutbud och en sammanbindning av stråk. Hela resanperspektivet med goda kopplingar mellan cykel, gång och kollektivtrafik spelar också en betydande roll för att öka den geografiska tillgängligheten. Det samma gäller främjandet av olika typer av mobilitetstjänster (Region Skåne, 2020b).

6.2.1. Hässleholms kommun

Kommunen hade strax över 52 000 invånare år 2021. Hässleholm definieras som en mindre stad/tätort enligt Sveriges kommuner och regioner (SKR, 2021). Kommunen har totalt sju stationsorter, där Bjärnum är den tredje största orten⁷. Till landytan är kommunen den största i Skåne (landareal 1270 kvadratkilometer), med en av de lägre befolkningstätheterna, 41 invånare per km² (kan jämföras med Malmö kommun, som har 2240 invånare per km²) (Regionfakta, 2021). Utöver tågtrafiken har kommunen fyra landsbygdslinjer och tre linjer med stadsbussar i Hässleholms tätort (Skånetrafiken, 2022 & u.å. (1)). Närtrafik erbjuds till alla som bor mer än två kilometer från den reguljära kollektivtrafiken (Skånetrafiken, u.å. (2)). Hässleholms tätort omges av tre större vägförbindelser; Väg 117 i norr mot Markaryd, väg 23 i öst mellan Höör och Växjö samt väg 21 väst-östlig riktning mellan Kristianstad och Åstorp.

⁷ Övriga stationsorter är Tyringe (ca 4600 invånare), Vinslöv (ca 4000 invånare), Vittsjö (ca 2600 invånare), Sösdala (ca 1700 invånare), Hästveda (ca 1600 invånare), Ballingslöv (cirka 300 invånare).



Figur 16 Hässleholms kommun

Kommunens vision är att Hässleholm ska bli en knutpunkt i såväl Skåne som Sverige som i Öresundsregionen och man lägger ett värde vid den utbyggda järnvägen, superbussen och planerna om den nya stambanan (med stationsläge i Hässleholms kommun). Man ser i den tidiga översiktsplanen ett värde i utvecklingen av pågatågsorterna (Hässleholms kommun 2007).

I den fördjupade översiktsplanen för Hässleholm stad från 2018 (FÖP) beskrivs Hässleholm, tillsammans med Kristianstad, som Skånes nya tillväxtmotor. De två städerna lyfts som nordöstra Skånes regionala kärnor, med stor betydelse för arbetsmarknaden i nordöstra Skåne och sitt omland. Följande fyra mål har identifierats, med ett sikte mot år 2030 (Hässleholms kommun, 2018:28):

- Byggandet av nya attraktiva bostäder i kollektivtrafikhöga lägen och levande stadsmiljöer,
- Arbetspendlingen från och till större städer i södra Sverige ska öka och pendlingen till och från Hässleholm och Kristianstad ska fördubblas,
- Antalet nya invånare ska öka kraftigt i tillväxtmotorernas båda städer
- En sysselsättningstillväxt som motsvarar rikets genomsnitt

Vidare fastställs att Hässleholms stad ska vara en nationell knutpunkt, en ung och urban stad som präglas av folkliv, möten, utveckling och kreativitet samt en grön och robust stad som är ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbar (Hässleholms kommun 2018). I Trafikstrategi 2030 framgår det att kommunen ska verka för en ökad turtäthet på Pågatåg och Öresundståg (Hässleholms kommun, 2017).

Identifierade styrkor som legat till grund för arbetet med den fördjupade översiktsplanen är att Hässleholm har småskalighet, är naturnära, har goda kommunikationer och fungerar som en knutpunkt, att staden är trygg, har ett bra geografiskt läge i regionen och i södra Sverige. I översiktsplanen beskrivs kommunens styrkor ligga i den vidsträckta landsbygden med levande och varierande kultur- och naturmiljöer, med kommunalskolan som erbjuder basservice och resor med tåg.

Hässleholm står även inför en rad utmaningar. Dessa innefattar enligt den fördjupade översiktsplanen (Hässleholms kommun, 2018; 31);

- att stärka stadens identitet och attraktionskraft
- att på ett hållbart sätt klara av fysisk tillväxt och bemöta ett ökat behov av samverkan med omvärlden
- att hantera klimatförändringar, en lägre utbildningsnivå än riksgenomsnittet samt att bemöta ohälsa och en åldrande befolkning.

Ett av många verktyg för att hantera utmaningarna så att de inte hindrar stadens utveckling beskrivs vara den fysiska planeringen.

I Trafikstrategi 2030 från 2017 lyfts kommunens sju trafikerade Pågatågsstationer som sammanlänkande. Pågatågsstationerna framställs som viktiga för respektive Orts utveckling och för kommunen som helhet. I samband med att Pågatågen infördes ska dock flertalet regionbusslinjer dragits in, vilket ska ha fått följder för många kommuninvånare.

Man ser en nödvändighet i ett mer yteffektivt och hållbart trafiksystem för att möta framtidens behov. I den fördjupade översiktsplanen beskrivs behoven av en ökad

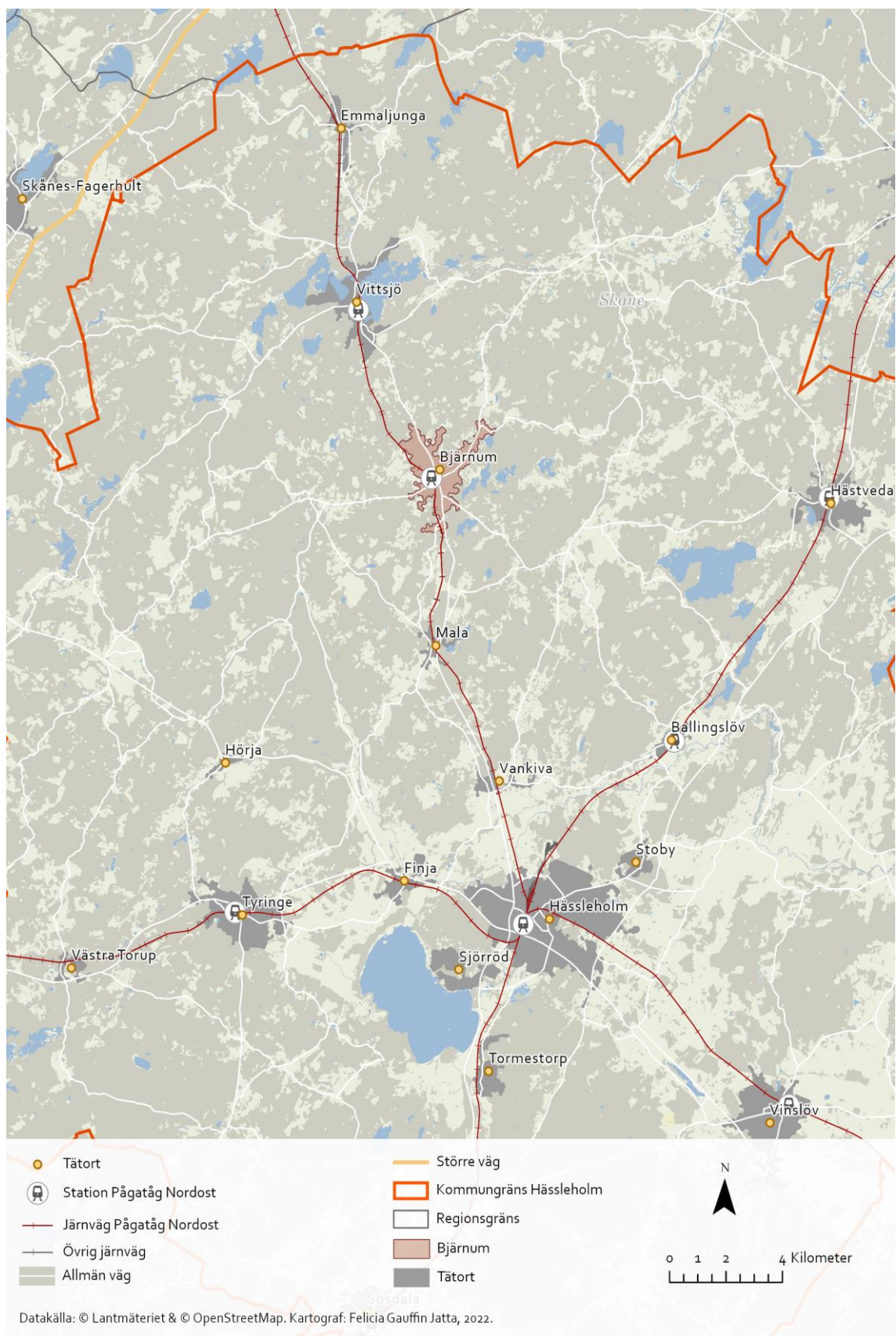
kapacitet på samtliga järnvägar för kommunens övriga sju stationsorter, med minst två avgångar per timme för att kollektivtrafiken ska upplevas som attraktiv.

6.2.2. Bjärnum

Bjärnum är en tätort som ligger norr om Hässleholm utmed väg 117. Orten har cirka 2700 invånare och fick tågstation år 2013. Sedan dess trafikeras orten, som ligger belägen mellan Hässleholm och Markaryd, av Pågatågen en gång varannan timme. Bjärnum trafikeras även av regionbusslinje 532 som löper mellan Markaryd och Hässleholm.

Under mitten av 1900-talet utvecklades orten till ett industrisamhälle som kom att bli känt för möbelsnickerier och trävaruhandel. Vid 1950-talet fanns cirka 40 möbelfabriker i Bjärnum, idag finns en aktör kvar (Hässleholms kommun, 2021).

Här finns en skola (F-9) och två förskolor, bibliotek (och kommunens medborgarservice), simhall, ett äldreboende och ett betydande föreningsliv. På orten bedrivs Musikteaterskolan (med ettårig artistutbildning) samt ett hembygdsmuseum. Det finns en butik med matvaruhandel, som även erbjuder posthantering, systembolagsombud och spelbutik. Därutöver finns restauranger, bank, apotek, läkarmottagning med mera. (Ibid.).



Figur 17 Bjärnum och närliggande tätorter.

6.2.3. Intervjuer

Under intervjuerna berättas det om hur Hässleholms kommun till ytan är en av de större i regionen, och till befolkning den femte största i regionen. Kommunen beskrivs som förhållandevis glest befolkad, med många orter, upp mot ett 20-tal med fler än 200 invånare. En svag befolkningsutveckling skildras utifrån det längre perspektivet, samtidigt som man menar att ”det kunde ha varit bättre”, men att det då också är nödvändigt med ”resurser och muskler att utveckla attraktionskraften”. De senare årens befolkningsökning beskrivs främst relaterad till flyktingströmmen runt mitten av 2010-talet.

En av informanterna beskriver östra delen av Skåne överlag av annan karaktär än västra delarna, ofta med längre avstånd och en annan näringsstruktur än vad som kanske finns i de västra delarna. Informanten resonerar kring hur den östra delen av regionen har en mer ”utpräglad lokal identitet”, med många lokala samhällen. Här ska finnas en betydande tillverkningsindustri, ett högt företagande och entreprenadskap. Det hänvisas till några större och mer välkända företag, och det berättas om att många av dem har etablerats längre tillbaka i tiden av entreprenörer som varit från trakten eller haft anknytning på olika sätt. Samtidigt lyfts en ”stark föreningsanda” och en kommun med stora naturvärden. Många av invånarna beskrivs på samma gång som bilburna.

Kommunens identitet tycks orienteras mycket kring järnvägen. En av informanterna berättar om hur Hässleholm som plats gavs en ny identitet i järnvägen sedan mitten av 1800-talet och hur man då blev lite av en ”järnvägsknutpunkt”. Samtidigt är tätorten en tidigare regementsstad, men där två av regementen ska ha försvunnit från staden vid ingången till det nya milleniet, vilket ska ha lett till en ”identitetssituation”.

Att hitta en identitet för ett samhälle, en ort eller en plats, det är rätt viktigt för att det är också någonting som anger litegrann vart man ska ta vägen i framtiden. Alltså vad är det för värden, vad är det för tankar, vad är det för visioner man signalerar....

En utmaning i kommunen beskrivs ligga i att attrahera arbetskraft inom vissa sektorer, likaså i en demografi i förändring, med en allt större andel äldre invånare. En relaterad fråga handlar om att attrahera personer i arbetsför ålder och att få den yngre befolkningen att stanna kvar. Det resoneras kring vad som får människor att stanna kvar på en plats, här lyfts kollektivtrafiken och goda kommunikationer som en betydande faktor, men det relateras samtidigt till hur de mindre landsbygdsorterna ”skulle behöva ett rejält lyft av något slag”.

...det är en del samhällen som ser lite trötta ut, det är fallfärdiga hus, illa underhållna hus, som fortfarande bebos. Det kanske inte är någon genomtänkt tanke heller, hur man skapar ett attraktivt centrum runt stationen, som oftast ligger i mitten av de här småsamhällena....

En relaterad utmaning handlar om service på landsbygden och de mindre orterna, inte minst med hänsyn till bredbandsutbyggnad och det berättas om att hela kommunens landsbygd fortfarande inte är täckt. I sammanhanget relaterar informanten till hur vissa

företag har flyttat en funktion från någon ort, både för att man inte har fått fiberutbyggnaden i den takt man behövt, men också för att man inte lyckats attrahera den kompetens man haft behov av.

Kollektivtrafikens betydelse

Det berättas om goda kollektivtrafikförbindelser, inte minst genom stationerna som tillkom vid satsningen på Pågatåg Nordost, vilka man menar ger goda förutsättningar för kommunen på olika sätt. En av informanterna drar en parallell till Köpenhamns femfingerplan och beskriver hur kommunen har ”en femfingerplan utlagd med järnvägen”. På samma gång kvarstår utmaningar, bland annat med hänsyn till indragningar av busstrafik. Det relateras även till hur kommunen planerats till viss del utan hänsyn till järnvägen, då denna främst tillkommit senare.

Hade man planerat om kommunen idag, så hade man kanske valt att koncentrera de här samhällena till de här järnvägsstråken. Nu har vi en massa platser, mindre, som några lite större, som ligger utanför stråken och där det också finns verksamheter.

Informanten fortsätter att berätta om hur det på orterna som fått indragen kollektivtrafik finns personer som kanske inte har körkort och/eller bil och som har tvingats flytta för att de inte längre kan ta sig till arbetet från orten. Kommunen har undersökt möjligheten för samordning av ordinär kollektivtrafik med skolskjutsen, men har landat i att det finns betydande utmaningar för en sådan lösning. Inte minst med hänsyn till olika behov hos olika målgrupper. Det ses också som en utmaning att planera efter skolskjuts, då den är av ombytlig karaktär. Flyttar en barnfamilj, kanske underlaget för skolskjuts förvinner i det specifika geografiska läget.

Informanten relaterar samtidigt till en pågående diskussion om parkeringsplatser i tätorten och berättar om ett ifrågasättande från många av kommuninvånarna om varför man kanske tagit bort parkeringsplatser till förmån för cykelbanor och liknande. Här lyfts kommunikationen ut mot invånarna som betydande vid åtgärder av olika slag och nödvändigheten i att medborgarna förstår vikten av åtgärderna understryks. Flera informanter relaterar till hur förändring tar tid och att man som kommun många gånger får ta små steg i taget.

Förändring är alltid obehagligt. För människan är ju van vid att nu har det varit så här och det fungerar ju, nu kommer det bara bli sämre. Man ser katastroflägena, men att ta det [...] i små steg, det är ofta bra. Och inte in med en bulldozer och säga att nu ska det vara så här, utan att det sker i olika takter.

På samma gång berättas om hur kommunen har ”mycket landsbygd” med många småorter utan kollektivtrafik. I sammanhanget beskrivs ett arbete med att tänka nytt, hitta andra lösningar eller komplement till befintligt linjenät, för att förse kommunen med transportmöjligheter ur ett hela-resan perspektiv. I sammanhanget resoneras kring den fortsatta betydelsen för vissa hushåll av att ha bil, då det är en utmaning att förse alla med kollektivtrafik.

Det är väl också så, att det här är en landsbygdskommun. Och då som att kollektivtrafiken självklart inte kan täcka varje liten ort och småsamhälle, så måste ju folk ha bil, eller kanske två bilar... Och för de yngre också en EPA-traktor, för att kunna ta sig fram när inte kollektivtrafiken står där som man skulle kunna önska.

Hela-resan-perspektivet beskrivs som en utgångspunkt för den översiktliga planeringen. Här berättar en av informanterna att det handlar om att se orternas förutsättningar, då kontexterna skiljer sig åt, att se till möjligheter att länka samman orter med gång- och cykelbanor i ett första steg. I sammanhanget riktas en viss kritik mot regionens beräkningsmetoder med hänsyn till geografisk tillgänglighet.

... om vi har en busstation i mitten, ska det vara en radie på 1 000 meter. Om du bor inom det så har du en god geografisk tillgänglighet, om man sen i sin tur kan nå en regional kärna på 60 minuter. Så räknar man och det kan se väldigt bra ut i alla kommuner [...]. Men då räknar man bara in resan från hållplats till hållplats och inte hur lång tid det tar för individen att ta sig de 1 000 meterna.

Tidsperspektivet för individens förflyttning anses viktigt att ha med sig i den typen av beräkningar, och informanten förklarar hur en sådan parameter kan göra att siffrorna ser annorlunda ut. Informanten ser även ökad samverkan med regionen som betydelsefull för hela-resan perspektivet och för mer hållbara transportlösningar. Vikten av en allmänt ökad hänsyn till kommuners olika förutsättningar betonas.

Samma informant berättar om regionens satsning på Plusresan⁸, ett pilotprojekt för att öka tillgången till kollektivtrafik på landsbygden. Det beskrivs som en form av anropsstyrd trafik som bokas via en reseapplikation, hemsidan eller per telefon, resan behöver förbeställas två timmar innan. Informanten lyfter grundtanken och grundkonceptet som ”jättebra”.

...själva grundtanken med det konceptet tycker jag var jättebra. Att erbjuda de som bor på landsbygden goda möjligheter att resa med kollektivtrafiken och att man då inte bara tänker i de traditionella hjulspåren, med att det måste vara en busslinje eller en tåglinje, utan att man ser andra möjligheter och testat nya koncept.

Samtidigt ser informanten en nödvändighet med att ”gå in helhjärtat i ett sådant här projekt”. Det relateras till en pilot i Hästveda, en av kommunens orter med station, men där man också i samband med pilotprojektet ska ha dragit in ortens busslinje. En utmaning var dessutom att projektet startades under en pandemi, med medföljande restriktioner. Informanten menar att det hade behövts en ökad kommunikation ut mot potentiella

⁸Se <https://www.skanetrafiken.se/aktuellt/plusresa/>.

användare, en ”öppenhet, ärlighet och dialog”, vilket lyfts av informanten som tre väsentliga punkter att arbeta med vid en implementering av nya projekt.

Och här sker det lite halvdant upplevde jag det som, att man tog bort en busslinje, och sen sa att här har ni ett nytt koncept. Och sen lämnade man det där och sa, ni kan boka i appen. Det måste vara en tydligare tydlighet, varför försvann den gamla busslinjen? Och vad är det, det här nya konceptet kan bidra med? [...] Så det är det jag tror, att om man är tydlig där, så hade kanske utfallet av projektet blivit något helt annat.

Informanten beskriver hur rutin kan ha skapats kring användandet av den tidigare busslinjen och sen ska nya rutiner skapas, vilket ibland kan vara en utmaning. Informanten pekar också mot att reseapplikationen kan upplevas som svår att nyttja för vissa användare.

Digitaliseringen relateras till utmaningar även i andra frågor under intervjuerna. Dels i fråga om bredbandsutbyggnad i hela kommunen, men också om att medborgarna ska tillgodogöra sig nya lösningar.

Digitaliseringen är också en utmaning där jag kan känna att.... [...] kanske vissa grupper [...] halkar utanför ett samhälle och ett näringsliv som är alltmer digitaliserat.

Det hänvisas till sommaren 2019 och utbytet av parkeringsautomater, där man gick från att betala kontant, till att betala antingen via applikation till mobilen eller med bankkort. Detta ska ha lett till ”en stor inkörningsproblematik”. Informanten berättar om att särskilt många äldre personer upplevde betalningssystemet som komplext och att IT-samordnarna eller andra på plats i stadshuset fick hålla öppen mottagning för att agera stöd i skiftet.

Bjärnum

Bjärnum lyfts som en ort som har en tradition i att vidareförädla virke och trä till olika produkter och är en del av vad en informant kallar för ”möbelriket”. Det relateras till över 200 möbeltillverkare över åren, med ett fåtal kvar. Orten beskrivs som ett ”stationssamhälle med stark lokal identitet som man gärna vill bevara och vårda”. Det berättas om en svag befolkningsökning ur det längre perspektivet, från cirka 2500 personer 1960 till cirka 2800 personer idag.

Kommunen ska ha kämpat hårt för att få järnvägsstationerna. Det riktas dock en viss kritik under intervjuerna mot att det kanske inte räcker med enbart en station för ett lyft av en ort, utan att det samtidigt är nödvändigt att arbeta för den fysiska utvecklingen och med attraktivitet på olika sätt. Samtidigt skildras en verklighet där inte mycket har hänt på orten sedan stationens inträde, inte minst på grund av ekonomiska incitament och de ständiga prioriteringar en kommun ställs inför. Man ser ändå att stationen kan ha bidragit till att utvecklingen på orten i alla fall inte har försämrats genom åren.

Jag skulle nog säga att den utväxling som man kan få när man får en station med lokaltåg, Pågatågen eller Krösatågen, den har nog inte riktigt kommit än.

Det geografiska läget beskrivs som bra, med en relativ närhet till tätorten Hässleholm, med goda förbindelser med tåg, buss och bil. Cykelförbindelserna beskrivs som mer bristfälliga och som en utmaning. Det berättas också om hur väg 117 skär igenom orten och skapar en ”barriär”, med en stor andel tunga transporter som löper rakt igenom det lilla samhället. Järnvägen beskrivs ligga ”lite i utkanten” eller ”lite på baksidan” av orten. De ser ett behov av att arbeta med gång- och cykelkopplingarna till stationen, då det här finns brister. De anser att gång- och cykelförbindelserna borde ha funnits med redan i den tidigare planeringen av stationen, och att detta troligtvis hade kunnat skynda på utvecklingsprocesserna kring stationen. Liknande utmaningar skildras även för andra stationsorter i kommunen.

Med sikte mot ett mer transporteffektivt samhälle

En utmaning som lyfts under intervjuerna, som man ser som hämmande och komplex, handlar om ansvar. Det relateras till vad som beskrivs vara diffusa ansvarsroller på olika nivåer (nationella, regionala och kommunala), där en av informanterna uttrycker sig som att det är ”våldigt få som egentligen vet vem som gör vad”. Informanterna menar att det kanske ibland läggs ett för stort ansvar på kommunerna, där aktörer på nationella och regionala nivå möjligen inte alltid tar det ansvar som man hade önskat.

Det pekas mot att det läggs allt större krav på kommuner om medfinansiering, exempelvis både när det gäller tillköp av kollektivtrafik och när det gäller upprustning av statliga vägar. Frågan om ansvarsfördelning ses som viktig och önskvärd att lyfta från det nationella perspektivet.

Det hänvisas till långa och segdragna processer som ett hinder. Det relateras i sammanhanget till utbyggnaden av cykelvägar längs det statliga vägnätet och hur detta kan ta många år att få igenom.

Det relateras till den regionala planeringen och hur det i nuläget ligger ett fokus vid att öka tillgängligheten till naturen med kollektivtrafiken. Informanten lyfter vikten av en ökad regional- och kommunal samverkan, för att kunna jobba mer tillsammans kring frågor om exempelvis ökad tillgänglighet till naturen med kollektivtrafiken. Som förslag lyfts hur man skulle kunna arbeta mer med information om tillgänglighet till naturen i reseplanerare, i reklam på kollektivtrafiksnoder med mera.

... vi kan skriva i en översiktsplan att det finns en jättebra vandringsled här, men en invånare i Lund kommer inte sitta och läsa vår översiktsplan. Utan den informationen måste vidare i andra koncept och då är det tex. en reseapp för Skånetrafiken, att det implementeras där.

Det berättas om ett överlag bra samarbete med regionen i kollektivtrafiksfrågorna, men en informant lyfter önskemål om ”lite mer visionärt arbete”. Det relateras i sammanhanget till tidsperspektiv som 20-30 år framåt i tiden och åtgärder för hur man ska nå uppställda mål i regionala styrdokument. Informanten menar att mycket av samarbetet idag handlar om mer konkreta frågor kring utformning och tillgänglighet.

De ser också behov av mer konkreta åtgärder för ”att hela regionen ska vara levande” och menar ”att det måste ske en jämnare fördelning av satsningar” och att ”också att vända blicken till andra delar av Skåne”. Informanterna beskriver, vad de menar, ett tämligen starkt fokus mot regionens tre större kommuner. De ser dock det som nödvändigt att ha regionens alla kommuner med sig för att kunna nå målen om färdmedelsfördelning. I sammanhanget lyfts även kommunernas roller och man understryker vikten av ett öppet förhållningssätt från kommuners sida mot nya koncept och lösningar utifrån förutsättningarna som finns i given kontext.

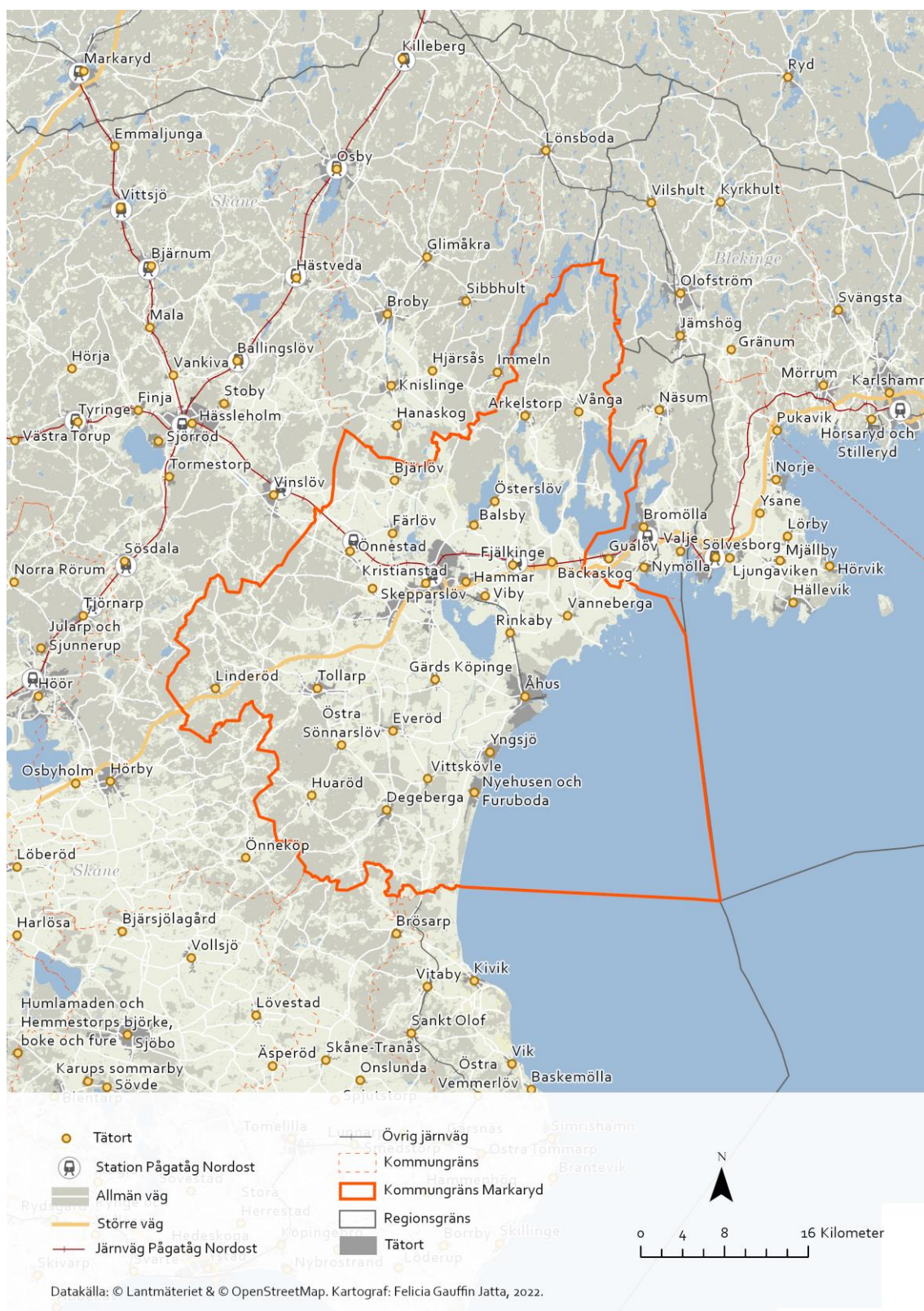
6.2.4. Kristianstad kommun

Kommunen hade strax över 86 000 invånare år 2021, varav knappt hälften av invånarna bor i staden Kristianstad. Kristianstad definieras som mindre stad/tätort av Sveriges Kommuner och Regioner (SKR, 2021). Kommunen har ett 25-tal tätorter, varav sex räknas som så kallade basorter⁹, där Önnestad är en av dessa. Till landytan är Kristianstad nästan lika stor som Hässleholm (landareal 1245 kvadratkilometer) och det bor strax över 69 invånare per km².

Enligt kommunens översiktsplan (2013) handlar kommunens mål och ambitioner om att värna och dra fördel av sina geografiska förutsättningar i all markanvändning och på så sätt befästa det unika med respektive plats. Kommunens basorter ska stärkas som servicenoder för närliggande landsbygd och på så sätt generera en balanserad tillväxt av stad och landsbygd. Kristianstad som stad ska vara navet för utvecklingen inom Skåne Nordost. Förbättring av befintlig infrastruktur ska öka möjligheterna till goda transporter, och på så sätt främja ett långsiktigt och hållbart resande. Hållbarhet är något som genomsyrar alla kommunens visioner och mål. Diagonalen, en föreslagen järnväg för person- och godstrafik mellan Kristianstad och Lund, anser kommunen är intressant på längre sikt.

Kommunen beskriver en styrka i den geografiska placeringen, som ett delregionalt centrum. Kommunen består till stor del av landsbygd, där den tätortsnära landsbygden har förutsättningar för unika boendekvalitéer. Det anses finnas ett brett näringsliv med goda förutsättningar för tillväxt. Man ser att Kristianstad, tillsammans med Hässleholm, utgör en tillväxtmotor i nordöstra Skåne. Kommunen har också en positiv befolkningsutveckling.

9 Degeberga, Åhus, Fjälkinge, Tollarp, Önnestad och Arkelstorp



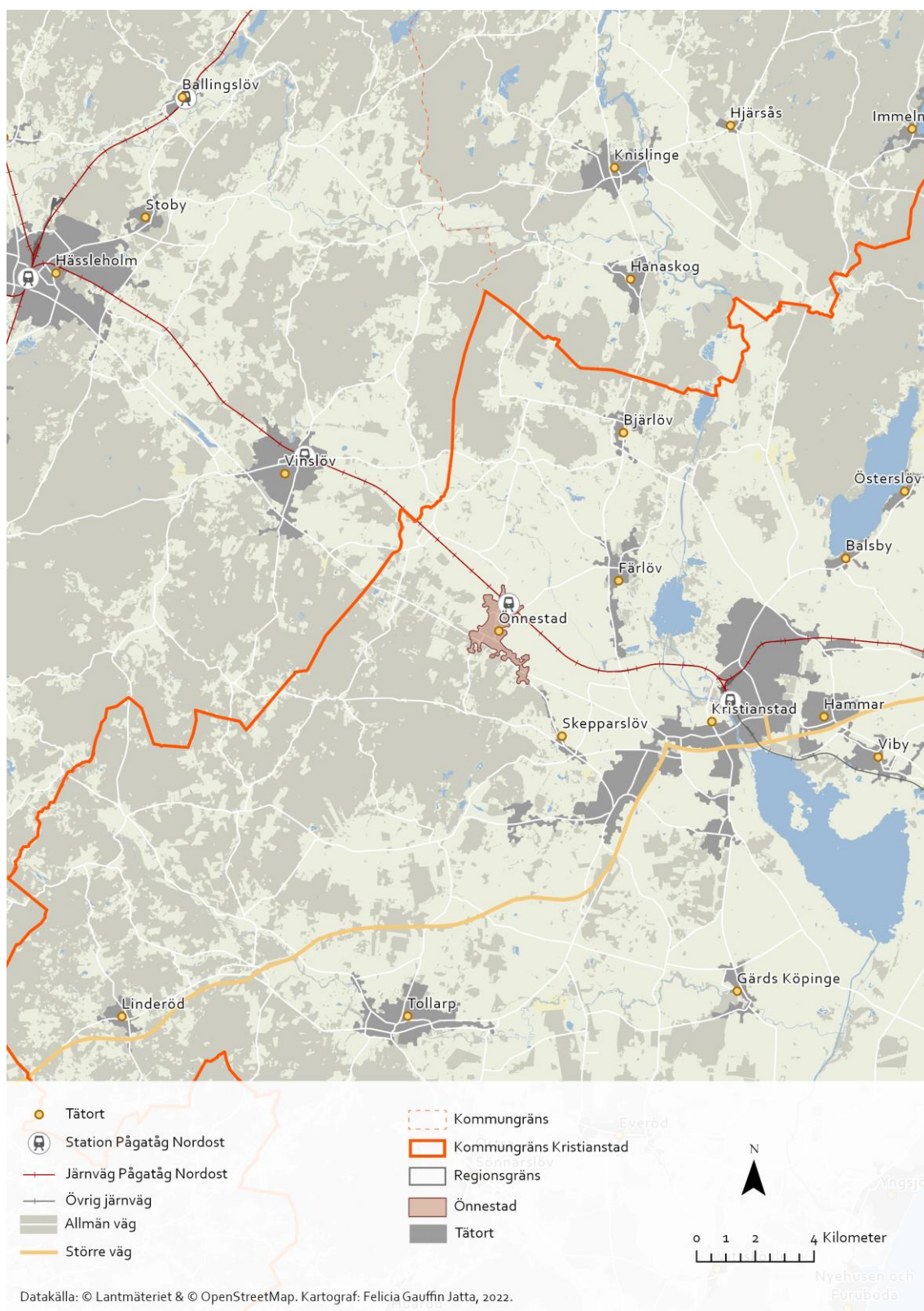
Figur 18 Kristianstads kommun

Tre övergripande utmaningar som kommunen arbetar med är bland annat; stärkt position i regionens utveckling, främja stad och landsbygd i balans och att attrahera fler boende och verksamheter. En utmaning i relation till transporter är även Kristianstad kommuns yttorlek. Även valet för invånarna i Kristianstad att göra hållbara resval är något som ses som en utmaning.

Utvecklingen av regionens infrastruktur ses kunna bidra till regionförstoring, vilken har betydelse för kommunens attraktionskraft. Kommunen ser att kollektivtrafiken kan skapa ytterligare integration med övriga delar av Öresundsregionen, Blekinge och Småland. Det ses som väsentligt att kollektivtrafiken erbjuder en god standard och korta restider för att skapa goda kopplingar över både regions- och landsgränser. Kollektivtrafiken ses nödvändig för att kommunen ska kunna ingå i en fungerande arbets- boende- och utbildningsmarknad. Utveckling av såväl staden som landsbygden ska ske nära anslutning till kollektivtrafiken och dess stråk. Utvecklingen ska i sin tur dra ner bilanvändandet, vilket betraktas som en nödvändighet för att skapa långsiktig hållbarhet. Man ser dock brister och utmaningar i kollektivtrafiken i relation till brister på samspel/kopplingar till orternas gång- och cykelnät.

6.2.5. Önnestad

Önnestad är en tätort nordväst om Kristianstad belägen vid väg 21 mellan Hässleholm och Kristianstad. Orten hade 1435 invånare år 2020 (Kristianstads kommun, 2022). Orten fick station år 2013 som trafikeras av Pågatågen. Tågen går en gång i timmen i vardera riktningen Kristianstad-Vinslöv, förutom på morgon och eftermiddag då turerna ökas till två gånger i timmen. På orten finns livsmedelsbutik med extra servicetjänster och bibliotek. Det finns förskola, grundskola, gymnasieskola och folkhögskola. Det finns också en variation av företag.



Figur 19 Önnestad och närliggande tätorter.

6.2.6. Intervjuer

Informanterna beskriver Kristianstads kommun, tillsammans med Hässleholms kommun, som en tillväxtmotor i nordöstra delen av Skåne. De lyfter kommunen som en av de mer tätortsrika, med ett 25-tal tätorter med över 200 invånare, och med sex basorter. Det hänvisas till kommunsammanslagningen på 70-talet och att det hade funnits ”en helt annan plottrighet av små kommuner här” om man inte genomfört denna.

Informanterna lyfter det ”finmaskiga nätet av ortstruktur” som ”otroligt viktigt för sitt omland”, och betonar vikten av att förse invånarna med service och kollektivtrafik i hela kommunen. Servicen finns främst lokaliserad i kommunens basorter. De beskriver en kommun med många besöksmål och ett vattenrike utsett av UNESCO som världsarv samt en fyra mil lång kustremsa. De lyfter ett värde i kopplingarna mellan angränsade län som Kronoberg, Halland och Blekinge. De ser även arbetet med nya stambanan, med planerat stationsläge i Hässleholm, som något som kan bli värdefullt för kommunen.

Informanterna beskriver flertalet utmaningar i relation till landsbygdsfrågor. De skildrar frågor om ständiga ”hot” om nerskärningar i service. Inte minst i relation till barnomsorg och skola, men också om nedsläckning av belysning med mera, ”det är hela tiden utmaningar”.

Kollektivtrafikens betydelse

Informanterna beskriver vikten av tågtrafiken, men betonar samtidigt värdet av busstrafiken, vilken man menar blir särskilt betydande i en ytstor kommun med många mindre tätorter. De ser ett behov av att ”vikta buss och tåg lika”, något som de menar är angeläget att det även tas hänsyn till från det regionala perspektivet. Informanterna ter sig också samstämmiga om att det vid planering av kollektivtrafik måste tas hänsyn till geografiska förutsättningar ”man kan inte se hela Skåne på samma sätt”.

De hänvisar till orter inom kommunen med en bristfällig kollektivtrafik, samtidigt som de också har orter som står helt utan kollektivtrafik. Man beskriver hur många orter hamnade i kläm vid satsningen på Pågatåg Nordost och hur dessa drabbades negativt, något som de i vissa fall påverkas av än idag.

De drabbades negativt för busstrafiken drogs bort helt eller drogs ner så otroligt mycket så dom har väldigt dålig kollektivtrafik idag.

Det riktas under intervjun en viss kritik mot fördelningen av kollektivtrafik i regionen, där man menar att fokus främst ligger vid den sydvästra delen, snarare än den östra delen, av regionen. Det hänvisas i sammanhanget till hur regionen enligt planer ska främja flerkärnighet, men där man enligt informanterna ändå riskerar en ”fåkärnighet”, där ”allt koncentreras kring Malmö-Lund”. De efterfrågar mer handlingskraft och faktiskt arbete efter vad som definieras i styrdokumentet, och menar att det i regionala styrdokument för transporter behövs mer konkreta åtgärder för hur man faktiskt ska nå uppställda mål, något de anser till stor del saknas i dagsläget. Som exempel lyfts målbild 2050 och antal procent som bilanvändandet ska minska, mer konkret handlingsplan för *hur* detta arbete ska gå till är enligt informanterna önskvärt.

Informanterna lyfter även det regionala trafikförsörjningsprogrammet och hur man mäter behoven av kollektivtrafik vid antalet invånare. De menar att detta är ett förenklat sätt att

mäta, och anser att man också behöver lägga vikt vid varierande geografiska förutsättningar. Även om man pratar om delregionala områden, anses inte detta tillräckligt, utan även delregionala viktiga stråk är en relevant faktor enligt informanterna. De pekar mot att ortens betydelse för omlandet är något som ofta missas, liksom betydande sociala kopplingar mellan orter. Likaså hänvisas till hur skolutpagningsområdena kan inkludera en rad orter, som också skapar kopplingar mellan de små samhällena.

Informanterna lyfter turtätheten som viktig för kollektivtrafiken. De resonerar kring vad som egentligen bör erbjudas, och menar att en buss på morgonen och en på kvällen inte kan ses som full service. Deltagarna visar samtidigt på en medvetenhet kring de ekonomiska utmaningarna med kollektivtrafik i glesare områden.

Man kan ju förstå att det inte är ekonomiskt att tuffa ut på landsbygden om man bara fyller...” fyller halva bussarna.

De anser att man här måste se över fordonsslagen och huruvida man kan köra mer ekonomiskt med mindre fordon. De pekar mot ett regionalt ansvar, men menar att fokus i regel snarare hamnar vid andra satsningar.

...det blir i stället att deras bussar blir större och större och kör mellan Malmö och Kristianstad, men heter Skåneexpressen.

Enligt informanterna har man i kommunen valt att inte göra tillköp av kollektivtrafik och man beskriver det i sammanhanget lite som en ”principsak”. Här pekas återigen mot regionens ansvar som huvudman för kollektivtrafiken, där man menar att kommunen ständigt arbetar för att påverka fördelningen. De ser också risker med att göra tillköp av kollektivtrafik, särskilt med hänsyn till frågor om en jämn fördelning av skatteresurser i hela kommunen. Får någon ort tillköp av kollektivtrafik, vill med största sannolikhet fler ha det, menar man.

Önnestad

Informanterna beskriver Önnestad som en ort med ”jättebra förutsättningar”, och med en god service i form av skola för olika åldrar och väl utbyggd barnomsorg. Det råder stora utvecklingsplaner för orten, inte minst med hänsyn till stationen. De hänvisar samtidigt till långdragna processer, med en detaljplanering för ungefär 200 nya bostäder som stött på diverse utmaningar.

Informanterna berättar hur bussen tidigare gått igenom andra sidan av samhället (i förhållande till där man sedan placerade stationen) och hur orten ur ett mer historiskt perspektiv har utvecklats efter bussdragningen. I samband med införandet av stationen ”vänder man ju plötsligt hela byn”. Detta ska också ha påverkat avstånden till kollektivtrafiken och beskrivs även komma att påverka ortens mer långsiktiga utveckling.

Tittar man på den här ortstrukturen och hur långt man ska ha till sin kollektivtrafiknod för att man ska kunna åka, så blir det helt plötsligt långt. När vi hade bussen och det hela här uppe så hade vi ju inte så långt. Inte mer

än en kilometer. Så det påverkar ju också det här när man ändrar. Det blir liksom en långsiktig utveckling.

Informanterna beskriver en ort med ”utmärkt läge” ur ett geografiskt perspektiv, men där det inte har hänt så mycket sedan stationen tillkom. Däremot ser man att det från kommunens håll finns ambitioner och en vilja, men man hänvisar till att detaljplanearbetet många gånger har fastnat i diskussioner med Trafikverket, bland annat i frågan om att ta höjd för eventuella dubbelspår mellan Kristianstad och Hässleholm (med eventuella korsningspunkter).

Det lokala engagemanget i form av byalag eller liknande beskrivs i orten som lågt, och man berättar att orten inte haft byalag under senare tio år. I sammanhanget relateras till hur det förr fanns en mer varierad omkringliggande service, med exempelvis skoltaxi mellan Önnestad och närliggande Ullstorp, något som numera inte erbjuds på samma sätt.

Informanterna resonerar även kring ”socioekonomiska” aspekter och hur det krävs att barnfamiljer som väljer att bosätta sig i exempelvis en av närliggande byar, behöver ha en viss ekonomi för att kunna transportera både sig och sina barn (även om huspriserna i sig är lägre). De menar att detta i sin tur kan understödja en spiral, där personer med ekonomiska möjligheter väljer att bosätta sig någon annanstans och personer med mindre ekonomiska möjligheter blir kvar, med exempelvis transportrelaterade utmaningar till följd. Informanterna understryker återigen hur valen om att lägga ett större fokus vid tågtrafiken, kan påverka omkringliggande orter negativt, om man samtidigt planerar bort busstrafiken.

De återkommer till hur busstrafiken helt togs bort från orten i samband med Pågatåg Nordost, med den nya stationen på orten. Bussen gick tidigare mellan Kristianstad och Hässleholm, längs väg 21 och trafikerade även bebyggelse längs sträckan, som numera står utan kollektivtrafik. De berättar hur det fanns en bredare betydelse av att koppla samman kommunerna Kristianstad och Hässleholm med busslinjen, och hänvisar till att där numera ”finns liksom ingenting”.

De skildrar samtidigt hur bussen mellan Bromölla och Kristianstad kraftigt drogs ner sen Pågatågsförbindelsen kom, vilket innebär att där finns flertalet orter med vad man ser som bristfällig kollektivtrafik (med en total avsaknad av kollektivtrafik om helgerna och ”våldigt bristfällig” under vardagarna).

Informanterna beskriver mer övergripande hur detta påverkar kopplingarna och utbudet mellan de mindre orterna. De menar att det påverkar orternas utveckling, som beskrivs i mångt om mycket vara stillastående i dagsläget. Samtidigt hänvisar de även till lokala engagemang och krafter för att skapa samhällelig förändring (exempelvis byalag) och ser sådant engagemang som en betydande del för orters utveckling.

Med siktet mot ett mer transporteffektivt samhälle

Informanterna ser att där finns frågor att arbeta med för att stödja arbetet mot ett mer transporteffektivt samhälle. Här handlar det mycket om samverkan, skapa kontinuitet, förvaltning och ansvar.

De berättar om hur många av de initiativ som har gjorts under senare år, som bilpooler och andra ”projekt” och ”experiment” ofta fungerar bra i början. Det kan leda till bättre

samarbete och att man kommer närmre varandra i vissa byar och orter. Utmaningen ligger i förvaltning och kontinuitet, menar dem. De har erfarenhet av att denna typ av satsningar dessvärre har en tendens till att ”dö ut” efter ett tag, särskilt då arbetet i regel är så ortbundet/kontextberoende och då förutsättningarna varierar.

De ser ett behov av ett bredare samarbete med redan befintliga verksamheter, såsom taxibolag med flera, för att söka lösa kollektivtrafikutmaningarna för mindre orter och landsbygd. De ser att en sådan lösning skulle kunna ge en kontinuitet och bestående förvaltning. Där ett ökat ansvar kan läggas på verkamma taxibolag och liknande aktörer.

De pekar mot vikten av ett ökat arbete med att skapa kopplingar mellan kollektivtrafik, cykel och gång. Detta för att skapa mer transporteffektiva lösningar även för mindre orter/landsbygder. De relaterar dock i sammanhanget till stora utmaningar med ansvarsfördelning gällande statliga och kommunala vägar och processer som är mycket tidskrävande, kostsamma, hämmande och långdragna.

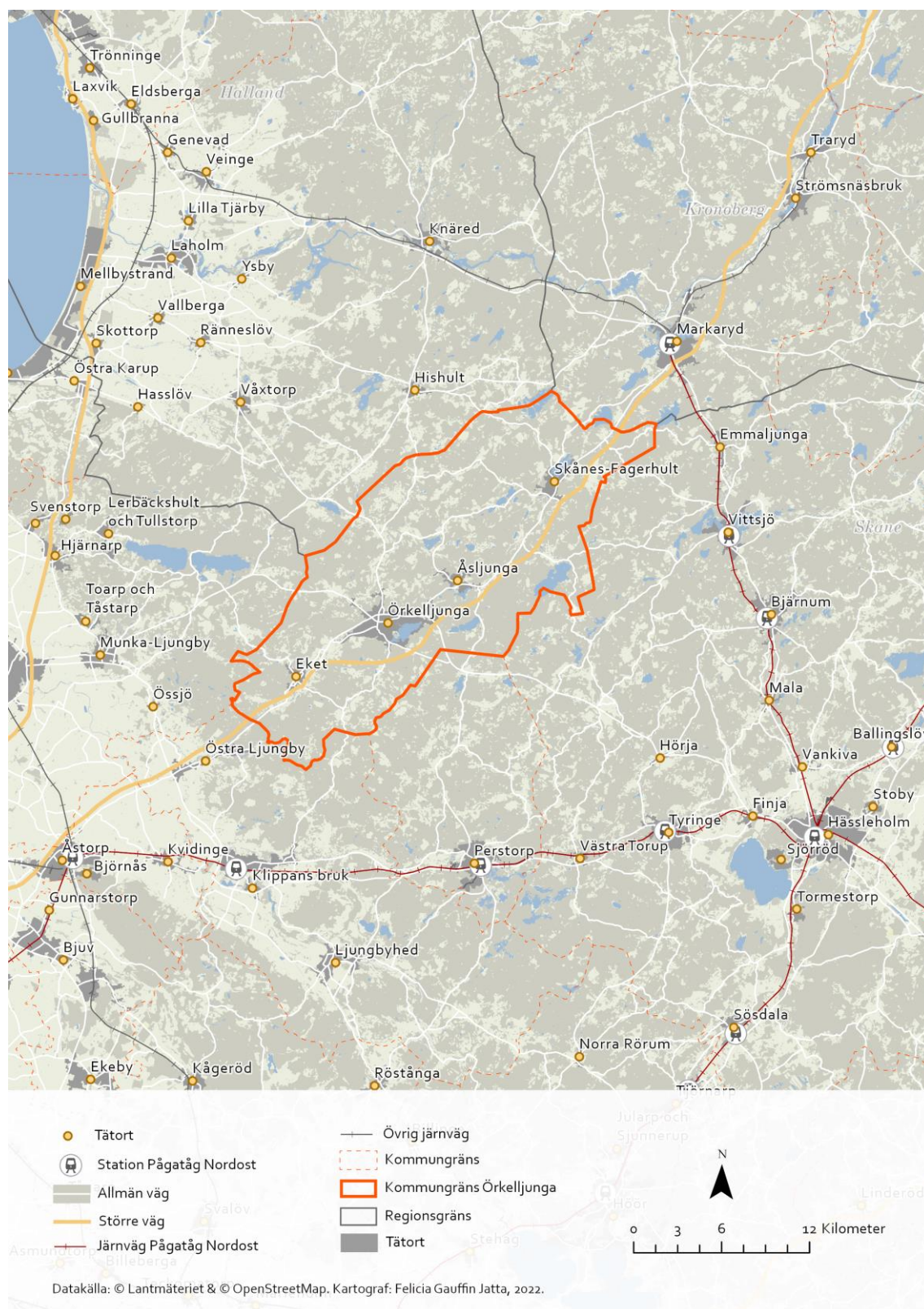
...de flesta vägarna här är ju statliga, som kopplar till någon bra kollektivtrafiknod, så vi har flera platser där vi har en ort som ligger tre kilometer från en Skåneexpress-hållplats, men då finns det ingen cykelväg. I och med att det är statliga vägar så ska dom ju in i den här RTI-planen och processen där, alltså vi har en jättelång lista med behov av cykelvägar [...]. Att beta av hela den listan kommer inte ske inom min tidshorisont. Det hade varit önskvärt om man på något sätt hade kunnat komma runt det på något vis, men just nu fungerar det inte. Ligger det längst det statliga vägnätet så ska det in i RTI-planen....

Samtidigt beskriver de värdena av cykelvägarna på mindre orter och mellan orter, inte minst för barn, för att ta sig till skola och aktiviteter i närliggande orter. De skildrar dock processerna som för tidskrävande och som en bromskloss i arbetet mot mer resurseffektiva samhällen.

Gör man ett Pågatågsstopp kanske dom också ska titta lite bredare på vilket omland [...] nu har vi väntat tio år och det är ingen cykelväg ändå.... (med hänvisning till järnvägsstationen i Önnestad som invigdes 2013 förf. anm.).

De menar att cykelvägarna till kollektivtrafiknoderna ger ett annat resandeunderlag och att exempelvis elcyklar i dagsläget ger nya förutsättningar. Men att få till en cykelvägsdragning längs en statlig väg, menar de, kan vara snårigt. De ser behoven av att dra cykelbanor längs redan trafikerade stråk, inte minst med hänsyn till trygghet, därför begränsas möjligheterna för annan dragning. Även frågan om belysning längs dessa vägar lyfts som komplicerad och kostsam, samtidigt som de menar att det är små summor i relation till vad en järnväg kostar att bygga. De tillägger att kopplingar med gång- och cykelvägar är något som behövs tas i beaktande tidigt vid planering av järnväg och nya stationer, för att nå en snabbare och mer effektiv utveckling och för att skynda på annars segdragna processer.

6.2.7. Örkelljunga kommun



Figur 20 Örkelljunga kommun.

Örkelljunga kommun hade 10 499 invånare år 2021 (Regionfakta 2021), och 2018 bodde mer än hälften av befolkning i Örkelljungas tätort (Örkelljunga kommun, 2018). Örkelljunga definieras som pendlingskommun nära större stad av Sveriges kommuner och Regioner (SKR, 2021). Kommunen har fem tätorter¹⁰ med fler än 100 invånare. Kommunen är 319 km² stor och det bor nästan 33 invånare per kvadratkilometer.

Kommunen arbetar idag med en ny översiktsplan som planeras vara klar hösten 2023 (Örkelljunga kommun, 2022). Till dess gäller översiktsplanen som antogs 2007. Enligt gällande översiktsplan ska det arbetas för att stärka ”ryggraden” i kommunen – ett stråk med infrastruktur som binder samman tätorterna i sydväst-nordöstlig riktning. Här finns dels E4an och gamla E4an som binder samman orterna, men även den gamla banvallen som idag används som cykelstråk. Stråket tillkom från början runt den gamla Skåne-Smålands järnväg som nu är nedlagd (Örkelljunga kommun, 2007).

Utanför ”ryggraden” vill kommunen satsa på att tillgängliggöra de natur- och kulturmiljöer som finns bevarade genom att skapa så kallade upplevelsestråk, som binder samman landsbygdens upplevelser. Kommunen ser att detta kan bidra positivt till turist- och besöksnäringen.

”Ryggraden” och upplevelsestråken tillsammans anses ge goda förutsättningar för utveckling av kollektivtrafik. Översiktsplanen beskriver att en hållbar tätortsutveckling är möjlig längst med ”ryggraden”, och upplevelsestråken kan bidra till en bättre tillgänglighet med kollektivtrafik för landsbygden (Örkelljunga kommun, 2007).

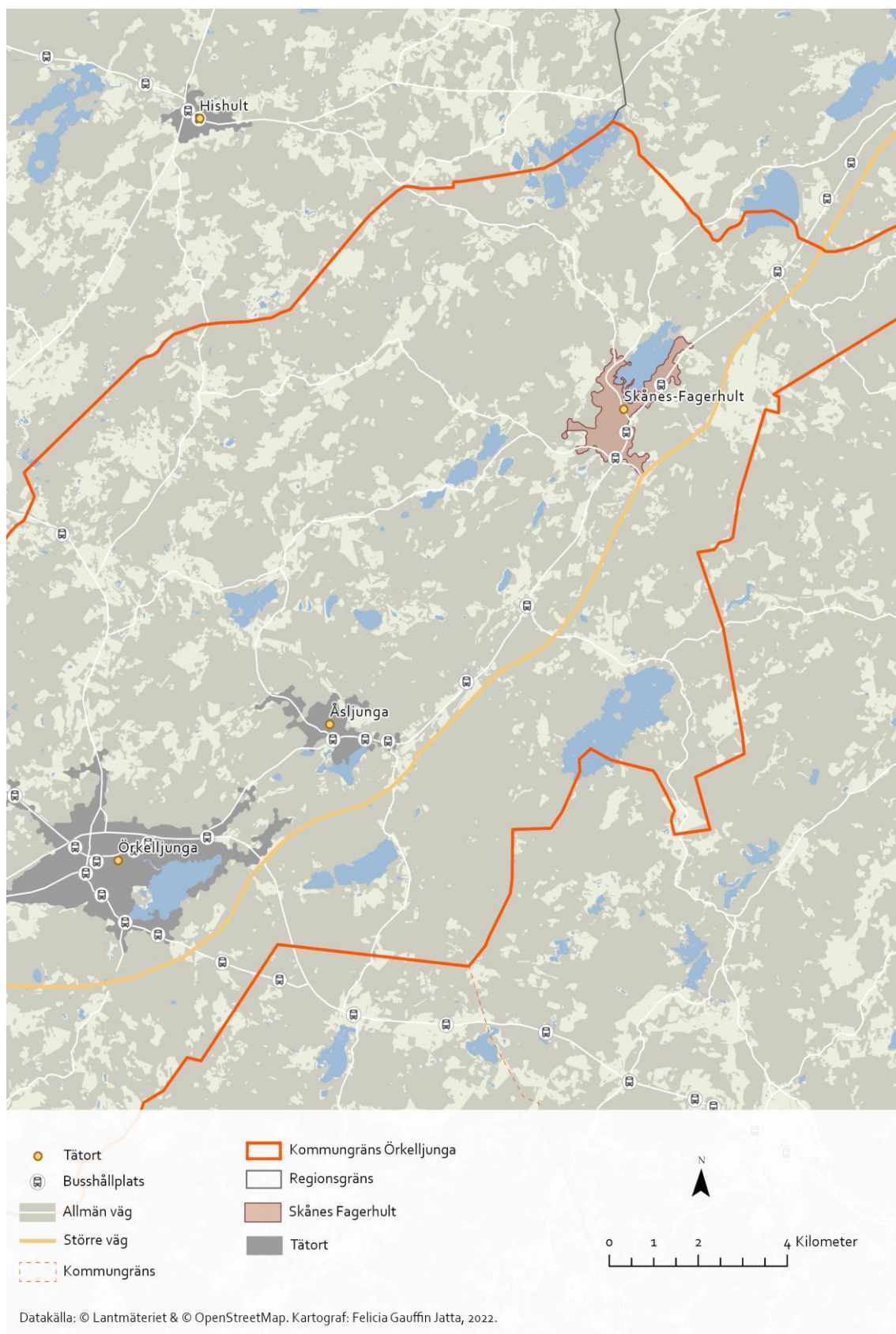
I översiktsplanen pekas även mot att det idag finns en relativt väl utbyggd service i tätorterna längs med stråket, samtidigt som det finns ett antal framgångsrika industrietableringar. Kommunen ser att närheten till E4an gör att det finns goda möjligheter för fler etableringar i framtiden (Örkelljunga kommun 2007).

Örkelljunga är en del av Öresundsregionen, och de ser ett värde i att kunna dra nytta av ”fördelar i form av komplett storstadsutbud och stor arbetsmarknad” (Örkelljunga kommun, 2007). Dock lyfts det som en nackdel att kommunen inte har tågförbindelser som förenklar resor utan bil.

6.2.8. Skånes Fagerhult

Skånes Fagerhult är en tätort i nordvästra delen av Örkelljunga kommun. Orten är belägen nära E4an, och gamla E4an som löper parallellt, går igenom orten och fungerar som en lokal väg. Orten hade 959 invånare år 2018 (Örkelljunga kommun, 2018). Busslinje 521 mellan Örkelljunga och Markaryd går genom orten, med en tur i timmen, förutom mitt på dagen och tidig kväll. I Skånes Fagerhult finns förskola och grundskola, livsmedelsbutik med extra servicetjänster, bibliotek, bank och flertalet företag

¹⁰ Örkelljunga, Skånes Fagerhult, Åsljunga, Eket och Skånes Värjsjö



Figur 21 Skånes Fagerhult och närliggande tätorter.

6.2.9. Intervjuer

Kommunen beskrivs som en kommun som till ytan är ganska stor, men som en av de mindre kommunerna i regionen sett till antalet invånare. Det är därför en liten kommun med små förvaltningar, som gör att man inom kommunen kan få arbeta ganska brett med olika frågor, vilket ses på gott och ont. Det lyfts som en fördel ur ett mer översiktligt planeringshänseende, men som en nackdel när det gäller bevakandet och lobbandet av exempelvis kollektivtrafiksfrågor, då det inte finns utrymme att ha en person som enbart arbetar mot den typen av frågor.

Det berättas om hur kommunens planeringsprincip bygger på ett stråk som går längst med kommunen från sydväst till nordost, där de har Pinnån som går i samma riktning, tillsammans med gamla banvallen (som idag används som cykelväg), tillsammans med gamla E4an och nuvarande E4an.

...så det är liksom ett nervknippe av olika infrastrukturer och förbindelser som går genom hela kommunen, från sydväst till nordost....

Längs med stråket ligger också kommunens bykärnor, och planeringsprincipen bygger på förtätning i de fyra bykärnorna (Eket, Örkellunga tätort, Åsljunga, Skånes Fagerhult). Enligt kommunens översiktsplan med målår 2040 är ambitionen att det ska finnas kommunal service i form av skola/förskola i de fyra orterna. Den kommersiella servicen finns i hög utsträckning i Örkellunga tätort. Kommunen ser gärna att det finns en livsmedelsbutik i varje bykärna, men berättar också om hur det krävs personer som vill bedriva handel och att kommunen i sig inte har rådighet i frågan. Samtidigt skildras en utveckling som går åt andra hållet, där två av byarna har tappat sina dagligvarubutiker.

Det berättas om både inpendling och utpendling från kommunen, där flest kommuninvånare pendlar mot Ängelholm. Många unga lämnar kommunen för studier och arbete, samtidigt är utbildningsnivån lägre än genomsnittet, och många väljer även att stanna kvar. De har några större företag, en del handel och service samt en del småföretagande. Kommunen ser en styrka i de natursköna omgivningarna.

Kommunen beskrivs ha god tillgänglighet i närheten till E4an, som erbjuder kopplingar till Helsingborg, Halmstad och Ängelholm. Många invånare beskrivs som bilburna, men man vill arbeta för att fler ska resa kollektivt. Det ligger också ett fokus vid cykling och det bedöms finnas potential för cykelpendling mellan bykärnorna. Idag fungerar gamla banvallen som ett cykelstråk som knyter samman orterna. Det finns ambitioner om att bättra detta stråk än mer och skapa ett så kallat ”supercykelstråk”.

Kollektivtrafikens betydelse

Kollektivtrafiken beskrivs som strukturbildande för kommunen och som något som länkar samman bykärnorna.

Ur ett kollektivtrafikssammanhang beskrivs den viktigaste frågan hos kommunen i nuläget ligga i att ha en sammanhängande bussförbindelse till Helsingborg och Markaryd, något som ska ha funnits tidigare, men som ska ha dragits in 2015. Man ska då ha gjort om linjen, vilket innebär att linjen numera går mellan Helsingborg och Örkellunga, i Örkellunga krävs ett byte till regionbuss för att resa vidare upp mot Markaryd och denna buss drivs av region Kronoberg. Detta ska ha gett konsekvenser för invånare som bor norr

om Örkelljunga tätort och som ska mot Helsingborg eller för dem som bor söder om Örkelljunga tätort och som ska mot Markaryd, vilket nu innebär ett byte i Örkelljunga tätort.

Förklaringen som ges under intervjun till varför man lade om linjen är att vid lanseringen av konceptet Skåneexpressen ska det ha köpts in dubbeldäckare av regionen, enligt informanten utan närmre eftertanke. Detta då de större bussarna inte ska ha fått köra lika fort som tidigare bussar. Man ska ha valt att trafikera den berörda sträckan med dubbeldäckarna och därför fått korta ner rutten, för att få ihop tidsscheman.

Så egentligen handlade det om att de lanserade ett superbusskoncept, men effekten blev ju sämre för alla parter.

Det tilläggs att komforten numera är hög på bussarna, där resenärerna kan sitta bekvämt och erbjuds wifi, och att kommunen egentligen inte har något emot busskonceptet i sig, men att besvikelsen blev stor när sträckan lades om och numera inkluderar ett byte. Det berättas i sammanhanget om pågående dialog mellan kommunen och den regionala kollektivtrafiksmyndigheten. Dialogerna ska inkludera diskussioner om neddragningar av hållplatser i kommunen vid eventuell omdragning av linjen och även eventuell medfinansiering från kommunens sida.

Det lyfts samtidigt en viss besvikelse mot den regionala kollektivtrafiksmyndigheten, då man menar att främsta fokus ligger mot Köpenhamnsområdet. Det berättas i sammanhanget om hur kommunens geografiska placering, med gränser både mot Hallands län och mot Kronobergs län, medför ytterligare utmaningar. Inte minst gällande att få gehör för behoven som finns i kommunen.

Kollektivtrafiken beskrivs vidare som särskilt betydande för ungdomar som studerar. Kommunens egen gymnasieskola är för tillfället under utfasning och beslut är taget om nedstängning, utifrån detta ser kommunen det som särskilt viktigt med goda kopplingar mot Markaryd, Helsingborg och Ängelholm.

Det berättas vidare om hur hela kommunens översiktsplanering bygger på kollektivtrafiken som strukturbildande för den utveckling de ser i framtiden, med tidshorisont mot 2040. Samtidigt lyfts en viss oro för att busstrafiken i kommunen ur ett framtidsperspektiv kan komma att förändras. Koncept som regionens pilot med Plusresa¹¹ nämns i sammanhanget, där satsningen beskrivs som bra, men där man samtidigt ifrågasätter ”vad blir det på bekostnad av?”. Om ett sådant koncept i en framtid skulle leda till att vanlig busstrafik slopas, riskerar också detta leda till att kommunens fysiska planering ”faller” mer eller mindre.

För då kunde vi lika gärna ha utsmetad bebyggelseutveckling, det spelar liksom inte roll att vi förtätar i Åsljunga och Skånes Fagerhult, för det finns liksom inget som... ja det finns ju andra strukturer också som vatten och

11 <https://www.skanetrafiken.se/aktuellt/plusresa/>

avlopp och så, som också blir lättare, men kollektivtrafiken är absolut strukturbildande för hur vi tänker kring utvecklingen av kommunen...

I sammanhanget lyfts betydelsen av att ha en busshållplats med en fast tidtabell och att detta i grunden kan ses som enklare och bekvämare än att boka exempelvis Plusresa via en applikation. Det nya konceptet beskrivs lite av "ett hot" som "på sikt kanske kommer leda till att kollektivtrafiken i kommunen "nedmonteras" genom en "stegvis degradering". Även satsningarna på tågtrafik beskrivs som aningen "skeva".

Så tåg är ju liksom inte heller för alla. Då blir det så skevt också, om man tänker att nu satsas hur många miljoner som helst [...] och vi får inte till en sketen busslinje liksom.

På samma gång lyfts också en viss kritik mot bristen av kollektivtrafik mellan närliggande kommuner. Exempelvis beskrivs Perstorp som en stor arbetsgivare, men där det är svårt att ta sig med kollektivtrafiken, vilket resulterar till att de flesta kommuninvånare tar bilen dit.

Skånes Fagerhult

Här beskrivs en ort med runt 800 personer som ligger naturskönt runt en sjö, med en närhet till både nya och gamla E4an, där den senare numera fungerar som en lokalväg. Igenom byn löper den gamla leden mellan Helsingborg och Halmstad.

Det pekas ut ett industriområde på orten som sysslar med skörd och förädling av torv. Det berättas också om ett område som kommer att utvecklas med hänsyn till näringslivet, då det ska finnas ett intresse då läget erbjuder skyltläge utmed E4an. På orten finns skola F-6 och högstadium finns i Örkelljunga tätort. Bussen löper igenom orten med tre stopp. Många invånare beskrivs dock som bilburna. Orten beskrivs ha ett starkt samband mot Markaryd för inhandling av dagligvaror med mera.

Med siktet mot ett mer transporteffektivt samhälle

En ökad samverkan lyfts som en av de viktigare delarna för att nå ett mer transporteffektivt samhälle, frågan lyfts som särskilt angelägen då kommunen ligger i en gränsregion, som inkluderar ett flertal regioner. Det vill säga att "se det som ett helt territorium" och att "strunta i att det liksom går en administrativ gräns här". Man eftersöker en planering där "man tittar mindre utifrån det regionala, eller kommunala, territoriet och mer tittar mot ett komplett infrastruktursystem".

Det relateras till processer som kan upplevas som "krångliga", särskilt med hänsyn till kommunens storlek och begränsade arbetsresurser. Detta ser man kan bidra till att man inte blir särskilt "prioriterad", då man inte har möjlighet att bevaka alla frågor. Det framlyfts en önskan om någon typ av "hjälp" riktad mot mindre kommuner i de här processerna, så att "de inte faller i konkurrensen mot de stora" bara för att de inte har kapacitet till att kompetensmässigt bemanna upp mot frågorna. I sammanhanget skildras en viss besvikelse mot att det i slutänden är kommuninvånarna som drabbas, då de inte får samma service som i en större kommun. Här lyfts en önskan om "ett centralt stöd" särskilt riktat mot mindre kommuner för att skapa "samma villkor" som andra kommuner, vilket tros kan skapa "mer jämna premisser".

7. Diskussion

De kommuner och orter som har ingått i studien ligger mer mot den östra delen av södra Sverige, som överlag är mindre tätbefolkad än exempelvis de västra delarna. Kommunerna och orterna tillhör två regioner Skåne och Kronoberg. I analysen av bakomliggande faktorer märks att genomsnittlig inkomst för invånare i orterna är lägre än genomsnittet för den region de ligger i. När det gäller sysselsättningsgrad är det flera orter som ligger över genomsnittet för sin region. Några av orterna kämpar dock mer än de andra, såsom exempelvis Strömsnäsbruk och Emmaljunga. I attitydfrågorna i enkäterna tycks invånarna i de 15 orterna över lag vara positivt inställda till de orter som de bor i och har en positiv framtidstro. De uppfattar att tillgängligheten till vardagliga aktiviteter, såsom arbete, handel och fritid är god. Detsamma gäller tillgängligheten till samhällsfunktioner såsom sjukvård, tandvård med mera. Det kan noteras att den upplevda tillgängligheten är något mer positiv i orterna med station än i de orterna som inte har station. Resultat från undersökningen kan dock inte användas för att fastställa ett orsakssamband mellan tillgång till en tågstation på orten och övergripande uppfattning om ortens framtid.

Ambitionerna med Pågatåg Nordost var att öka tillgänglighet och integrering mellan olika delar av regionen. Det skulle få betydelse för både bostad- och arbetsmarknad. I området fanns redan viss kollektivtrafik med linjer av busstrafik (som bland annat ungdomar och äldre använder eftersom bil inte alltid är ett alternativ). De nya järnvägsstationerna öppnade länkar till fler delar av regionen med kollektivtrafik. Samtidigt användes i viss utsträckning det redan etablerade busslinjenätet för kollektiva resor. När en del av busslinjerna lades ned till fördel för tågtrafiken påverkades många resenärer negativt. De nya järnvägsstationerna länkar samman andra noder än vad de etablerade busslinjerna gjorde och vissa invånare fick svårare att åka kollektivt.

Eftersom det inte är samma platser som kopplas samman i järnvägsnätet som med busslinjerna är det delvis nya resenärer som ska lockas att lämna bilen hemma och ta tåget i stället. Genom att studera var människor bor och arbetar i norra Skåne ser vi att invånarnas bostad och arbetsmarknad till betydande del är koncentrerad till norra Skåne. De som bor i de studerade orterna arbetar i stor utsträckning i den egna kommunen eller angränsande kommuner. Vi ser att arbetsmarknaden är relativt lokal. Den ökade tillgängligheten till andra orter i regionen som kom med öppnandet av järnvägsstationerna underlättade inte i samma utsträckning existerande flöden för exempelvis arbetspendling. Behovet av fungerande hållbara transporter till och från exempelvis arbete finns i sådana fall för närområdet och inte nödvändigtvis för längre vardagsresor. Då kan kollektiva resor med busstrafik ha sin fördel framför tåg.

Tågtrafik är i sin tur bättre på att knyta samman orter med längre avstånd. En uttalad ambition var att förbättra tillgängligheten till arbetsmarknaden i södra Skåne för de som bor i de norra delarna. I analysen över existerande arbetspendling i norra Skåne så är den begränsad när det gäller flödet till södra delarna av regionen. De nya järnvägsstationerna

har fortsatt låga volymer av resenärer, men om flöden först behöver förändras så tar det längre tid än om det bara skulle handla om att byta trafikslag för sitt resande.

I intervjuer lyfts att trafikslagen har olika funktion i att skapa tillgänglighet. Busstrafiken kan ha betydelse för kommuners mindre orter, medan öppnandet av järnvägsstationen och Pågatågstrafiken ger förutsättningar för ett bättre utbyte med andra delar av regionerna. Pågatågen och dess utbyggnad tycks över lag ha bidragit till att det finns goda kollektivtrafikförbindelser som ger förutsättningar för utveckling i kommunerna, även om många utmaningar kvarstår. De indragna busslinjerna är en av utmaningarna. Det finns många orter och verksamheter som ligger utanför järnvägens sträckningar eftersom den utbyggnaden tillkommit senare.

I våra intervjuer framkommer ett flertal utmaningar med att nå ett mer transporteffektivt samhälle. Det är långa ledtider och segdragna processer vilket begränsar möjligheten till en snabb omställning. Eftersom att det tar lång tid hinner kostnaderna öka och satsningarna blir dyrare innan de beslutas och kan genomförs. En del av att det tar lång tid kommenteras också beror på samverkan mellan olika nivåer, nationella, regionala och kommunala.

I flera av orterna är de öppnade stationerna placerade i utkanten. Det för med sig att invånarna får längre till kollektivtrafik än innan när busslinjer utgjorde kärnan av det kollektiva resandet. För att skapa bättre förutsättningar för användningen av den nya kollektivtrafiken kommer det att behövas ytterligare investeringar lokalt. Det kan innebära investeringar i gång- och cykelvägar eller till och med en förändrad bebyggelsestruktur för att "rikta" om orterna. Med de långdragna processer, som poängteras av flera informanter, kan det leda till att omställningen till ett energieffektivt och hållbart resande blir mer utdraget och kostsamt. Det kan också skönjas en viss rädsla mot fortsatta betydande ingrepp i busstrafiken, inte minst med hänseende till kollektivtrafikens roll som strukturbildande. I ett fall hänvisas till hur kommunens översiktsplanering bygger på kollektivtrafiken som strukturbildande för framtidsutveckling. Om busslinjenätet förändras/tas bort ser man att detta kan ge en påverkan på kommunens utveckling och att syftet med förtätning i vissa delar till stor del faller.

Det är viktigt att se till hela resan för att nå ett mer transporteffektivt samhälle, vilket lyfts av aktörer på både regional och kommunal nivå. Även för mindre orter och landsbygd är det viktigt att koppla kollektivtrafik med gång och cykel. Ökad tillgänglighet till elcyklar skapar möjligheter för hållbara transporter, men cyklisterna behöver kunna cykla trafiksäkert. Vidare finns ett behov av att tänka nytt för att hitta lösningar för kollektivtrafikutmaningar. Det kan handla bredare samarbeten med verksamheter och arbetsgivare som redan finns i området.

Digitalisering kan ge möjligheter till att hitta nya lösningar, men det kan också skapa nya utmaningar. I vissa mindre tätbebyggda områden kanske inte bredband har byggts ut, vilket begränsar möjligheten att använda digitala lösningar. Det finns också skillnader i den digitala kompetensen bland invånare, vilket kan medföra att en del av befolkningen stängs ute från att ta del av nya möjligheter. För en fördjupande analys och presentation av det kvalitativa underlaget med hänsyn till utmaningar och möjligheter för ett mer transporteffektivt samhälle, se Stjernborg kommande.

8. Referenser

- Berg, J. (2017). En studie om effektiva och innovativa lösningar för kollektivtrafik på landsbygd: Slutrapport av regeringsuppdrag. VTI Rapport 955, Linköping.
- Hansson, J., Pettersson-Löfstedt, F., Svensson, H. & Wretstrand, A. (2021). Replacing regional bus services with rail: Changes in rural public transport patronage in and around villages, *Transport Policy*, Volume 101, Pages 89-99.
- Hässelholms kommun (2007). Att leva, uppleva, arbeta och lära i Hässelholm kommun – utvecklingsstrategi för mark- och vattenanvändningen. Hässelholms kommuns översiktsplan.
<https://www.hasselholm.se/download/18.1b15c51c14a4c971bbe3542/1427100882742/%C3%96versiktsplan2007.pdf>, tillgänglig 2022-06-14.
- Hässelholms kommun (2017). Trafikstrategi 2030.
<https://www.hasselholm.se/download/18.3b7468f215f1f0cc344b2839/1508222620445/Trafikstrategi%202030.pdf>, tillgänglig 2022-06-14.
- Hässelholms kommun (2018). Framtidsplan för Hässelholms stad – Fördjupning av Hässelholms kommuns kommuntäckande översiktsplan.
<https://www.hasselholm.se/download/18.6094a1dc16fc3a954176b7aa/1580131655417/F%C3%96P%20H%C3%A4sselholms%20stad%20Laga%20kraft.pdf>, tillgänglig 2022-06-14.
- Hässelholms kommun (2021). Bjärnum. <https://www.hasselholm.se/bygga-bo-och-miljo/bostader-och-offentliga-lokaler/stationsorter/bjarnum.html>, tillgänglig 210921.
- Jelica, D. & Sarasini, S. (2018). K2:s Strategiska case: Integrerade Mobilitetstjänster Integrerade mobilitetstjänster och dess utveckling på landsbygd. *Omvärldsanalys 1:2018*. K2, Lund.
- Kohut, A., Keeter, S., Doherty, C., Dimock, M., & Christian, L. (2012). Assessing the representativeness of public opinion surveys. *Pew Research Center*, (202), 2798–2849. Retrieved from <https://www.pewresearch.org/wp-content/uploads/sites/4/legacy-pdf/Assessing-the-Representativeness-of-Public-Opinion-Surveys.pdf> [http://www.people-press.org/files/legacy-pdf/Assessing the Representativeness of Public Opinion Surveys.pdf](http://www.people-press.org/files/legacy-pdf/Assessing%20the%20Representativeness%20of%20Public%20Opinion%20Surveys.pdf)
- Kristianstadsbladet (2007). Byalag vill ha Pågatåg till Önnestad. Publicerad 16 oktober 2007.
- Kristianstadsbladet (2014a). 400 bilpendlare väljer tågkampanj. Publicerad 24 maj, 2014.
- Kristianstadsbladet (2014b). Kollektivtrafiken har ökat i nordost. Publicerad 30 juli 2014.
- Kristianstadsbladet (2014c). S och M talade kollektivtrafik. Publicerad 10 september, 2014.
- Kristianstadsbladet (2014d). S vill återuppta slopade busslinjer. Publicerad 21 augusti, 2014.
- Kristianstads kommun (2013). Översiktsplan 2013. <https://www.kristianstad.se/sv/bygga-bo-och-miljo/detaljplan-och-oversiktsplan/oversiktsplan/gallande-oversiktsplaner-och-antagna-strategier/oversiktsplan-2013/>, tillgänglig 2021-09-21.
- Kristianstads kommun (2016). Trafikstrategi för Kristianstads kommun.
<https://www.kristianstad.se/contentassets/5b61afa996ef480f950bfa6521d6e4b7/trafikstrategi-for-kristianstads-kommun6.pdf>, tillgänglig 2022-06-16.

- Kristianstads kommun (2019). Trafikplan för Kristianstads kommun. trafikplan-kristianstad-lagupplöst.pdf, tillgänglig 2022-06-16.
- Kristianstads kommun (2022). Befolkning. <https://www.kristianstad.se/sv/kommun-och-politik/kommunfakta/befolkning/>, tillgänglig 2022-06-16.
- Lindgren, H. & Berg, J. (2017). Lösningar för kollektivtrafik på landsbygd – det pågående arbetet i Sverige. VTI Rapport 950, Linköping.
- Lokaltidningen Mellanskåne (2014). Ny statistik bäddar för framgång i Tjörnarps. Publicerad 7 augusti, 2014.
- Naturvårdsverket (2018). Så följer vi upp klimatmålen, <https://www.naturvardsverket.se/Samar-miljon/Klimat-och-luft/Klimat/Tre-satt-att-berakna-klimatpaverkande-utslapp/Sa-foljer-vi-upp-klimatmalen/>, tillgänglig 2019-09-09.
- Nilsson D. (2015). ”Pågatåg nordost och Krösatåg - Tio nya järnvägsstationer i nordöstra Skåne och södra Småland”, K2 Research 2015:1, Lund.
- Norra Skåne (2014a). Elva minuter är mycket mer än så. Publicerad 7 april, 2014.
- Norra Skåne (2014b). Kör inte över oss i bussfrågan. Publicerad 16 september, 2014.
- Norra Skåne (2014c). Nya turer kring dagliga bussturer. Publicerad 11 april, 2014.
- Norra Skåne (2015). Sätt in trafik igen på indragna busslinjer. Publicerad 4 mars, 2015.
- Markaryds kommun (2020). Kommunikationer. <https://www.markaryd.se/sidor/trafik-och-infrastruktur/kommunikationer.html>, tillgänglig 2022-06-14.
- Markaryds kommun (2022a). Översiktsplan Markaryds kommun år 2030 med utblick mot 2050 – Del 1 Planförslag. https://www.markaryd.se/download/18.15ffb80f17a08a3d95b838f7/1642603882291/Markaryds%20%C3%96P%20Del%201_webb.pdf, tillgänglig 2022-06-14.
- Markaryds kommun (2022b). Översiktsplan Markaryds kommun år 2030 med utblick mot 2050 – Del 2 Förutsättningar. https://www.markaryd.se/download/18.15ffb80f17a08a3d95b838f8/1642603882410/Markaryds%20%C3%96P%20Del%202_webb.pdf, tillgänglig 2022-06-14.
- Regionfakta (2021). Areal och befolkningstäthet. <https://www.regionfakta.com/skane-lan/geografi/areal-och-befolkningstathet/>, tillgänglig 2022-06-14.
- Region Kronoberg (2015). Trafikförsörjningsprogram Region Kronoberg 2016-2025. <https://www.regionkronoberg.se/contentassets/63d35a2870f641288ff91cc0ad279199/trafikforsorjningsprogram-2016-2025-reviderad-version-170124-red-and.-170407-for-publ.pdf>, tillgänglig 2022-06-14.
- Region Kronoberg (2019). Gröna Kronoberg 2025: Regional utvecklingsstrategi för Kronobergs län 2019-2025. <https://www.regionkronoberg.se/gronakronoberg/utvecklingsstrategi/>, tillgänglig 2022-06-14.
- Region Kronoberg (2022). Bilden av Kronobergs län. <https://www.regionkronoberg.se/regional-utveckling/bilden-av-kronobergs-lan/#tab-39244>, tillgänglig 2022-06-14.
- Region Skåne (2020a). Det öppna Skåne 2030 – Skånes utvecklingsstrategi. https://www.skane.se/SysSiteAssets/organisation_politik/regional-utveckling/regional_utvecklingsstrategi_oppna_skane_2030.pdf, tillgänglig 2022-06-14.
- Region Skåne (2020b). Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030. https://www.skane.se/siteassets/organisation_politik/styrandedokument/trafikforsorjningsprogram-for-skane-2020-2030.pdf, tillgänglig 2022-06-14.

- Trafikanalys (2018). Fordon på väg. <https://www.trafa.se/vagtrafik/fordon/korstrackorna-okade-under-2015-4531/>, tillgänglig 2019-09-05.
- Skånetrafiken (2022). Enkel linjekarta i Skåne. https://www.skanetrafiken.se/globalassets/kartor/linjekartor-dec-2021/kartaffisch_skane_a3.pdf, tillgänglig 2022-06-14.
- Skånetrafiken (utan år) (1). Hässleholm linjekarta. https://www.skanetrafiken.se/globalassets/kartor/linjekartor-dec-2021/hassleholm_ombordkarta.pdf, tillgänglig 2022-06-14.
- Skånetrafiken, (utan år) (2). Närtrafiken. <https://www.skanetrafiken.se/sa-reser-du-med-oss/bra-att-veta-infor-resan/nartrafik/>, tillgänglig 2022-06-14.
- Smålandsposten Plus (2016). Hela projektet Pågatåg Nordost blev 200 miljoner kronor dyrare än beräknat. Nu har kommunerna i länet fått... Publicerad 1 februari, 2016.
- Smålänningen (2014). Påtryckningar om tåg. Publicerad 4 juni 2014.
- Skånska Dagbladet (2014). Skånes alla delar behöver varandra. Publicerad 1 oktober, 2014.
- SKR – Sveriges kommuner och regioner (2021). Kommungruppsindelning. <https://skr.se/skr/tjanster/kommunerochregioner/faktakommunerochregioner/kommungruppsindelning.2051.html>, tillgänglig 2022-06-14.
- Stjernborg (kommande). Obstacles to the shift to a more transport-efficient society; the role of public transport in small towns and rural areas, under review in Journal of Transport Geography.
- SVT Skåne (2015). Skånska busslinjer kommer tillbaka. Publicerad 15 juni 2015.
- Ystads allehanda (2017). Det var en gång en levande landsbygd. Publicerad 16 januari, 2017.
- Örkellunga kommun (2007). Översiktsplan ÖP07. https://www.orkellunga.se/download/18.1a27f1914d638c0a4ec86/1432881736736/%C3%96P07_webb.pdf, tillgänglig 2022-06-16.
- Örkellunga kommun (2019). Befolkningsprognos för Örkellunga kommun 2018-2029. <https://www.orkellunga.se/download/18.31a90f8e16ca91d9ae572b4d/1572876205646/Befolkningsprognos%202019-2029.pdf>, tillgänglig 2022-06-16.
- Örkellunga kommun (2022). Översiktsplan under arbete. <https://www.orkellunga.se/16/bygga-bo-och-miljo/planer/oversiktsplan.html>, tillgänglig 2022-06-16.



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

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

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

www.k2centrum.se

