



Superbusskonceptet i Östra Göinge kommun

Betydelsen av regionala transportinfrastrukturinvesteringar
i perifera landsbygdskommuner

Johanna Lindqvist

Kandidatuppsats i Samhällsgeografi

Institutionen för kulturgeografi
och ekonomisk geografi
SGEL36

Vårterminen 2014
Ola Jonsson

Innehållsförteckning

1. Inledning.....	1
1.1 Bakgrund.....	2
1.2 Syfte.....	2
1.3 Frågeställning.....	2
1.4 Avgränsning.....	2
1.5 Disposition.....	3
2. Metod och material.....	4
2.1 Fallstudie.....	4
2.2 Metodval.....	4
2.2.1 Skriftliga källor.....	5
2.2.2 Genomförande av intervjuer.....	6
2.3 Analysmetod.....	7
2.3.1 Innehållsanalys.....	7
2.3.1 Diskursanalys.....	7
3. Teori.....	8
3.1 Inledning.....	8
3.2 Regionförstoring.....	8
3.3 Polycentrism.....	9
3.3.1 Bakgrund.....	9
3.3.2 Typer av ortstruktur.....	11
3.3.3 Typer av polycentriskt struktur.....	11
3.3.3.1 Polycentriskt utveckling.....	12
3.4 Tillgänglighet.....	13
3.4.1 Tidsgeografi.....	13

3.4.1.1	Restriktioner i det geografiska rummet.....	13
3.4.1.2	Tidsgeografins subjektivitet.....	13
3.4.1.3	Förhållandet mellan avstånd och tid.....	13
4.	Tidigare forskning och erfarenheter.....	15
4.1	Inledning.....	15
4.2	Polycentrismens förutsättningar.....	15
4.2.1	Geografiskt och morfologiskt beroende.....	15
4.2.2	Transportinfrastrukturens betydelse.....	15
4.3	Polycentrismen i ett tillväxtperspektiv.....	16
4.3.1	Bebyggelse och näringsliv.....	16
4.3.2	Subjektivitet.....	16
4.3.3	Nätverk och specialisering.....	17
5.	Superbusskonceptet i nordöstra Skåne.....	18
5.1	Region Skåne.....	18
5.1.1	Regionförstoring.....	18
5.1.2	Den skånska flerkärnigheten.....	18
5.1.3	Förutsättningar för den skånska flerkärnigheten.....	20
5.1.3.1	Genomgång av strategier.....	21
5.1.4	Flerkärnighetens betydelse.....	22
5.1.4.1	Möjligheter.....	22
5.1.4.2	Utmaningar.....	24
5.2	Östra Göinge kommun.....	26
5.2.1	Bakgrund.....	26
5.2.2	Östra Göinges utveckling.....	28
5.2.3	Dagens kollektivtrafik.....	29
5.2.3.1	Tillgänglighet.....	30

5.3 Superbusskonceptet.....	30
5.3.1 Strukturbildande.....	30
5.3.2 Superbussens funktion.....	31
5.3.3 Superbusstråken och den kompletterande lokala kollektivtrafiken.....	32
5.3.3.1 Superbusstråken.....	32
5.3.3.2 Den kompletterande lokala kollektivtrafiken.....	34
5.3.3.3 Tillgänglighetsperspektiv.....	35
5.3.4 Förväntningar.....	37
5.3.4.1 Förutsättningar för tillväxt.....	39
6. Analys.....	40
6.1 Inledning.....	40
6.2 Tillgänglighet.....	40
6.3 Befolkningstillväxt.....	42
6.4 Sysselsättningstillväxt.....	44
6.5 Förutsättningar för tillväxt.....	47
7. Slutsats och avslutande diskussion.....	48
7.1 Slutsats.....	48
7.2 Diskussion.....	50
7.3 Förslag till vidare forskning.....	51
Sammanfattning.....	52
Referenslista.....	54
Bilagor.....	58
Bilaga 1: Intervjuguide.....	58

Figurer

- 3.1 Region Skåne (2013b) Region Skåne (2013b) *Strategier för Det flerkärniga Skåne.*
- 5.1 Adolphsson, Johansson and Van Well. (2014). *Polycentrism, monocentrism och regionförstoring. Alternativa och/eller komplementära utvecklingsförlopp.* KTH, Stockholm
- 5.2 Lindqvist, Johanna (2014) Kartmaterial: Östra Göinge kommun (2012b) *Trafikförsörjningsstrategi för Östra Göinge kommun.* Tillgänglig: <http://www.ostragoinge.se/wp-content/uploads/2014/04/trafikforsorjningsstrategi.pdf> Hämtad: 2014-05-06
- 5.3 Lindqvist, Johanna (2014a) Kartmaterial: Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi, Lunds Universitet.
- 5.4 Trivector Traffic (2010) *Superbussar – ett högklassigt regionalt bussystem i Nordöstra Skåne.* Region Skåne Tillgänglig: http://www.skanenordost.se/PageFiles/499/%c3%96vriga%20handlingar/Superbussar_101221_rapport.pdf Hämtad: 2014-04-30
- 5.5 Trivector Traffic (2010) *Superbussar – ett högklassigt regionalt bussystem i Nordöstra Skåne.* Region Skåne Tillgänglig: http://www.skanenordost.se/PageFiles/499/%c3%96vriga%20handlingar/Superbussar_101221_rapport.pdf Hämtad: 2014-04-30
- 5.6 Trivector Traffic (2010) *Superbussar – ett högklassigt regionalt bussystem i Nordöstra Skåne.* Region Skåne Tillgänglig: http://www.skanenordost.se/PageFiles/499/%c3%96vriga%20handlingar/Superbussar_101221_rapport.pdf Hämtad: 2014-04-30

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Flertalet regioner förespråkar *regionförstoring*, det vill säga att integrera ett flertal *funktionella arbetsmarknader*, i hopp om att nå tillväxt såväl lokalt som regionalt. Dessa arbetsmarknader har sin grund i de geografiska rörelsemönstren som kan tydliggöras, till följd av transporter, resor och kontakter som kopplar samman människan och verksamheter med det geografiska rummet (Andersson, 2008:12,16 & Törnqvist, 1998:60). Denna studie är ett försök att närma sig begreppet i ett mer specifikt geografiskt sammanhang. Studien baseras således på den skånska regionen och hur de arbetar med *polycentrism* som ett medel för att uppnå *regionförstoring*. *Polycentrism* avses som en befintlig eller normerande flerkärnig ortstruktur med en viss interaktion sinsemellan dessa orter. Den interaktion som Region Skåne eftersträvar är av *komplementär* karaktär detta med tanke på målet om inomregional balans (Region Skåne, 2012a:24). Frågan är dock huruvida det är möjligt att utveckla *och* stärka en mer *komplementär polycentrisk struktur*. Den *komplementära polycentriska utvecklingen* stöter bland annat på svårigheter till följd av en bristande samverkan och enighet mellan kommunerna (Vandermotten et al. 2008:1211-1213). Likaså innebär det svårigheter med behovet av en god *tillgänglighet* i förhållande till kommunernas stora ytor och den befintliga ortstrukturen som är av en mer utspridd karaktär (Johansson et al. 2009:65). Det blir därmed intressant att se om perifera landbygdskommuner överhuvudtaget har en möjlighet att bli en del av den flerkärnighet som förespråkas och kan ta del av dess uttalade fördelar eller om detta bara är rent önsketänkande. Östra Göinge anses vara ett sådant exempel där den regionala respektive delregionala *tillgängligheten* är begränsad, vilket anses påverka befolkningstillväxten och sysselsättningstillväxten negativt. Genom att förbättra *tillgängligheten* i form av satsningar på ett regionalt superbussystem anses kommunen bli en del av den skånska *komplementära polycentriska flerkärnigheten* och kommunen förväntas därmed utvecklas och stärkas ur ett tillväxtperspektiv (Trivector Traffic, 2010:1). Utifrån dessa argument finns det ett behov av att utföra mer objektiva studier kring huruvida dessa förväntningar är tillräckligt väl underbyggda. Liksom om det överhuvudtaget är möjligt att uppnå en tillräckligt god lokal respektive regional *tillgänglighet* att ovan förväntningar anses rimliga. Detta är särskilt viktigt eftersom dessa teorier i stor utsträckning är beroende av sin geografiska omgivning (Adolphsson et al. 2014:3). Genom att analysera dessa frågor i förhållande till relevanta teorier, tidigare forskning och erfarenheter kan läsaren förhoppningsvis få en bättre uppfattning om vilken betydelse superbusskonceptet har för Östra Göinges utveckling.

1.2 Syfte

Syftet med uppsatsen är att studera vilken betydelse regionala infrastrukturinvesteringar har för perifera landsbygdskommuner i ett tillväxtperspektiv. Studien avgränsas till att omfatta hur Region Skåne och landsbygdskommunen Östra Göinge arbetar med superbusskonceptet för att stärka den intraregionala *tillgängligheten* och vilka effekter det förväntas ge på den inomkommunala *tillgängligheten*, *sysselsättningsgraden* och *befolkningstillväxten* i kommunen. Studien ska med hjälp av de teorier, tidigare forskning och erfarenheter som presenteras förhoppningsvis ge svar på i vilken utsträckning dessa förväntningar är rimliga och således vilken betydelse superbusskonceptet i själva verket har för Östra Göinges utveckling.

1.3 Frågeställning

Huvudfrågeställning:

- Vilken betydelse har superbusskonceptet för Östra Göinges tillväxt?

Underfrågeställningar:

- Medför superbusskonceptet en god tillgänglighet och för vem?
- Vilka effekter förväntas superbusskonceptet bidra med i kommunen vad gäller sysselsättning samt befolkning?

1.4 Avgränsning

Betydelsen av regionala infrastruktuursatsningar för perifera landsbygdskommuner åskådliggörs genom att undersöka den skånska regionen i förhållande till landsbygdskommunen Östra Göinge. Den skånska regionen karakteriseras av en flerkärnig ortstruktur med varierande *polycentriska* förhållanden, vilket således begränsar studieområdet ytterligare. Det finns säkerligen en mängd andra fall som är av intresse att studera, men valet baserades på det aktiva arbetet som Region Skåne och Östra Göinge kommun bedriver inom området.

Det *polycentriska* begreppet berör en mängd ämnesområden men studien är avgränsad till att studera *tillgängligheten* och mer specifikt problematiken kring transportinfrastruktur, vilket anses mest relevant för det valda undersökningsområdet. Det görs dessutom en ytterligare avgränsning inom området transportinfrastruktur då studien endast kommer att beröra superbusskonceptet, och studien omfattar därmed endast transporter i form av arbets- och studieresor. Likaså har författaren gjort en avgränsning vad gäller begreppet tillväxt, och studien utgår därmed endast från faktorerna befolkning och sysselsättning.

1.5 Disposition

Studien inleds med att presentera de teoretiska begreppen *regionförstoring*, *polycentrism* och *tillgänglighet*. Det teoretiska kapitlet har som syfte att redovisa begreppens bakgrund, syfte och tillämpning. Därefter ges en inblick i tidigare forskning och erfarenheter för att läsaren ska få en större förståelse för hur de teoretiska begreppen förhåller sig till praktiken. Därefter presenteras det valda fallet, det vill säga den skånska regionen och landsbygdskommunen Östra Göinge. Kapitlet är indelat i tre avsnitt för att särskilja Region Skånes mer generella och Östra Göinges mer specifika förväntningar och utmaningar. Först presenteras Region Skånes bakgrund, utvecklingsarbete samt de möjligheter och utmaningar som synliggörs med den skånska flerkärnigheten i dagsläget. Därefter beskrivs Östra Göinge kommun, dess geografiska och demografiska bakgrund med mera. Slutligen presenteras superbusskonceptet, dess syfte och funktion samt de förväntningar som finns kring detta. I analysdelen gör författaren sedan ett försök att besvara studiens frågeställningar, vilket möjliggörs genom att studera det empiriska materialet i förhållande till de teorier, tidigare forskning och erfarenheter som presenterats. Avslutningsvis så besvaras studiens frågeställningar i slutsatsen och därefter förs en bredare diskussion kring frågeställningarna samt ger förslag på vidare forskning.

2. Metod och material

2.1 Fallstudie

Genom studieområdets komplexitet faller det naturligt att använda fallstudie som metod. Detta möjliggör en mer djupgående studie där läsaren kan få en inblick i de olika processer och förhållanden som berörs (Denscombe, 2010:60) likaså möjliggörs det att använda flertalet datakällor. Således har författaren både kunnat granska kommunala och regionala dokument samt genomfört intervjuer. Detta är till stor fördel då den breda användningen av empiriskt material bidrar till att stärka studiens validitet, det vill säga trovärdighet (Yin, 2007:25).

Val av fall

Valet av fall måste dock ha en viss relevans för den frågan som ska studeras (Denscombe, 2010:63). I denna studie undersöks, som tidigare nämnts, den skånska regionen i förhållande till landsbygdskommunen Östra Göinge. Ett fall där den *polycentriska strukturen* är tydlig och där vald kommun aktivt arbetar med *tillgänglighet* som ett medel i hopp om att uppnå tillväxt.

Fallstudiens begränsningar

Nackdelen med fallstudier är att de endast belyser ett problem ur ett enskilt fall, vilket sägs begränsa studiens representativitet och generaliserbarhet (Ibid:69). I detta sammanhang bör det dock förtydligas att syftet inte är att förmedla ett generellt och representativt svar på studiens frågeställning utan att mer djupgående studera betydelsen av regionala infrastrukturinvesteringar för Östra Göinge kommun. Till följd av att författarens höga detaljeringsgrad anses läsaren dock mycket väl kunna utföra välgrundade jämförelser (Ibid:69). Valet av en fallstudie anses dessutom vara berättigad till följd av den begränsade tid som författaren har fått att förfoga över, och således har en mer djupgående studie av kvalitét kunnat genomföras.

2.2 Metodval

Fallstudien är genomgående kvalitativ. Detta med tanke på studiens komplexitet, som utgör ett behov av öppenhet, där ord och dess betydelse står i fokus. Valet baseras också på det empiriska materialet, i form av rapporter, projektbeskrivningar och intervjusammanställningar som utgörs av kvalitativ data (Ibid:320).

Kvalitativa metodens begränsningar

Utifrån studiens kvalitativa karaktär kan författaren dra slutsatsen att de är svårt att förhålla sig helt opartisk. Författaren är en del av forskningsprocessen och

studien kan därmed formas av dennes personliga egenskaper och erfarenheter (Ibid:321-323). För att motverka detta har författaren försökt förhålla sig så neutral och objektiv som möjligt. Valet av fallstudie möjliggör dock triangulering och därmed tar studien fasta på både skriftliga och muntliga källor, vilket sägs leda till att studiens validitet stärks (Yin, 2007:125).

2.2.1 Skriftliga källor

Den största delen av det insamlade empiriska materialet består av offentliga dokument. Främst dokument utgiva av Region Skåne samt Östra Göinge kommun där begreppen *regionförstoring*, *polycentrism*, *tillgänglighet* samt regionala transportinfrastrukturinvesteringar överlag och superbusskonceptet diskuteras utifrån olika perspektiv. Exempel på dessa är planeringsstrategiska rapporter och regionala utvecklingsplaner utgivna av Region Skåne, Östra Göinges översiktsplan och trafikförsörjningsprogram. Samt samarbete mellan Region Skåne, Kristianstad och Östra Göinges kommun genom konsultrapporterna som berör superbussprojektet. Insamlingen av det empiriska materialet har inte uppfattats särskilt problematisk, eftersom det mesta fanns att tillgå via internet. Likaså hade författaren redan innan studiens början ett flertalet rapporter och planer i sin ägo.

I förhållande till det empiriska materialet har litteratur som berör de teoretiska begreppen *regionförstoring*, *polycentrism* samt *tillgänglighet* presenterats. Litteraturen består främst av forskningsrapporter, böcker och texter ur antologier utgivna av erkända forskare inom det aktuella forskningsområdet. Dessutom har ytterligare forskningsstudier presenterats i kapitlet tidigare forskning och erfarenheter för att ge läsaren en mer kritisk inblick i teorierna i förhållande till praktiken.

Validitet av skriftliga källor

Valet av källor är av betydelse för studiens validitet. Platt och Scott har definierat fyra kriterier som en forskare bör basera valet av källor på. Dessa är följande: *autenticitet*, *trovärdighet*, *representativitet* och *innebörd*. *Autenticitet* innebär att man måste försäkra sig om att dokumentet är ursprungliga och äkta. Att använda sig av primärkällor anses därmed fördelaktigt. Vid valet av sekundärkällor måste forskaren däremot lägga mer tid på att kontrollera att det som sägs är riktigt. Kriteriet *trovärdighet* bygger på att forskaren måste säkerställa att det som sägs är felfritt och inte bygger på några förutfattade meningar. I detta sammanhang kan det finnas anledning att studera författaren och i vilken politisk och social kontext som dokumentet utarbetats. Dokumentets *representativitet* måste också studeras, och huruvida detta är typiskt för sitt slag och den företeelse som skildras. För att göra en bedömning av materialets *representativitet* kan författarens mål studeras. Det sista kriteriet *innebörd* innebär att det måste göras en bedömning av

dokumentets kvalitet. Dokumentet måste vara tydligt och utesluta svårtolkade och underbygga meningar (Denscombe, 2010:301-302 & May, 2013:243-245). Med utgångspunkt i dessa kriterier har författaren kunnat göra en bedömning av källornas validitet, och på så sätt fångat upp ett trovärdigt teoretiskt respektive empiriskt material för att besvara studiens frågeställningar.

2.2.2 Genomförande av intervjuer

Som ett betydelsefullt komplement till de skriftliga källorna så har två telefonintervjuer genomförts. Detta var behövligt med tanke på att tillgången till kommunala offentliga dokument var mindre omfattande. De intervjuer som genomförts var av strukturerad karaktär. Detta innebar att intervjuaren redan innan intervjun hade förberett ett antal frågor, och att dessa till största möjliga mån skulle följas. Valet baserades på de goda förstudier som gjorts vilket möjliggjorde för intervjuaren att ställa väsentliga och underbyggda frågor (May, 2013:161). Syftet var att intervjufrågorna skulle vara i fokus, för genom att enbart hålla sig till dessa sägs personliga synpunkter och tolkningar i stor utsträckning uteslutas. Det möjliggör dessutom en enklare standardisering av svaren då materialet inte blir lika omfattande (Denscombe, 2010:234) vilket ansågs betydelsefullt till följd av den begränsade tid som författaren fått att förfoga över. Att enbart hålla sig till de konstruerade intervjufrågorna uppfattades dock svårt. Det var lätt att respondenten svävade iväg från de ursprungliga frågorna.

Urval av intervjupersoner

Det är viktigt att valet av intervjupersoner är av relevans och innehar en viss kunskap inom det specifika fallet (Ibid:267) vilket författaren har haft i åtanke. En av de personer som har intervjuats var därmed Patric Åberg, kommunalråd i Östra Göinge kommun och ledamot i kommunfullmäktige. En person som aktivt driver frågan om *polycentrism* och *tillgänglighet*, och som dessutom varit delaktig i superbussprojektet. Hans position medför nära samarbete med både kommunala och regionala politiker och tjänstemän vilket kan vara av betydelse för att fånga in ett bredare perspektiv. Den andra personen som har intervjuats var Tomas Carvonen, planeringsansvarig i Östra Göinge kommun. Han arbetar aktivt med frågorna kring Östra Göinges utveckling och är även han väl insatt i superbussprojektet.

Validitet av intervjuer

Den främsta kritiken som riktar sig till telefonintervjuer är en bristande kvalitet av data. Detta är något som ifrågasätts allt mer och telefonintervjuer anses idag vara lika trovärdiga som intervjuer som sker ansikte mot ansikte (Ibid:30). Det anses dock viktigt att som intervjuare förhålla sig kritisk till de svar som ges eftersom de inte alltid speglar självaste organisationen. Respondentens personliga egenskaper

och erfarenheter har en viss inverkan. Under intervjun kom dessutom frågor som tillväxt på tal vilket för många kommuner och politiker kan vara ett känsligt ämne. Som intervjuare var det därmed viktigt att förhålla sig så neutral som möjligt för att minimera den såkallade *intervjuareffekten* och påverka respondenten i så liten utsträckning som möjligt. För att försäkra sig om att inga missförstånd uppkommit summerades det som framkommit under intervjuens gång (Ibid:266). För att läsaren ska kunna få en inblick i de frågor som ställts finns även intervjuguiden som en bilaga (*bilaga 1*) i denna studie.

2.3 Analyismetod

Efter insamlandet av det empiriska materialet analyseras detta med hjälp av lämpliga metoder. De kan förklaras som ett verktyg för manipulation av data som tydliggör viktiga samband och författaren kan därmed lättare formulera övertygande analytiska slutsatser. Som tidigare nämnts öppnar fallstudien upp för triangulering, det vill säga användningen av ett flertal analysmetoder (Yin, 2007:138-140). De som har använts i denna studie är *innehållsanalys* och *diskursanalys*, vilka presenteras nedan.

2.3.1 Innehållsanalys

Metoden *Innehållsanalys* innebär att forskaren bryter ner texten i mindre beståndsdelar för att finna dolda budskap. Det ger en möjlighet att finna underbyggda värderingar, intressen och prioriteringar i dokumenten. Det är en metod som enkelt kan återupprepas av andra forskare, vilket stärker studiens reliabilitet, det vill säga tillförlitlighet. Metoden gör det dock svårt för forskaren att få en uppfattning om det finns några underförstådda meningar (Denscombe, 2010:307-309 & Yin, 2007:59), vilket gör att följande analysmetod kommer in i bilden.

2.3.2 Diskursanalys

Metoden *diskursanalys* innebär att man som forskare försöker studera dokumentens egentliga betydelse. Metoden utgår från att texten bygger på underliggande värderingar och politiska beslut. Vilket tydliggör talets och textens förmåga att vidhålla sociala maktstrukturer. Målet blir således att avslöja dessa samband och studera dess inverkan. I denna analysmetod tillåts det därmed att göra egna tolkningar och det är därför av fördel att forskaren sedan tidigare har kunskap om fenomenets bakomliggande teorier. Forskarens höga grad av inverkan i *diskursanalysmetoden* har dock väckt kritik, och för att bemöta denna kritik är författaren tydlig i de antaganden som görs (Denscombe, 2010:393-397).

3. Teori

3.1 Inledning

Denna studie utgår från de teoretiska begreppen *regionförstoring*, *tillgänglighet* och *polycentrism*. Valet av teorier baseras på dess relevans för det valda fallet. Det teoretiska kapitlet har som syfte att ge läsaren en inblick i begreppens uppkomst, innebörd samt syfte. På så sätt ska läsaren få en förståelse för den teoretiska grund som analysen baseras på.

3.2 Regionförstoring

I Sverige uttrycks ledordet för regional utveckling vara balans. För att uppnå detta förespråkas *regionförstoring* (Johansson et al. 2009:65). *Regionförstoring* kan förklaras som en följd av att ett flertal kommuner innefattas i en gemensam *funktionell arbetsmarknadsregion*. Den har sin grund i de geografiska rörelsemönstren som kan tydliggöras, till följd av transporter, resor och kontakter som kopplar samman människor och verksamheter med det geografiska rummet (Törnqvist, 1998:60). Statistiska centralbyrån utvecklade under 1980-talet ett antal kriterier för att tydliggöra dessa *funktionella arbetsmarknader*, vilka kom att kallas *lokala arbetsmarknader* (LA). De *lokala arbetsmarknaderna* består av olika geografiska indelningar till följd av utbud och efterfrågan, och dess omfattning bestäms av pendlingsströmmarnas styrka och riktning. Kärnorna i de *lokala arbetsmarknaderna* utgörs av de såkallade självständiga kommunerna där utpendlingen är som lägst, dit de icke självständiga kommunerna i sin tur knyts. I Sverige finns i dag 79 stycken *lokala arbetsmarknader*, varav tre i Skåne: Malmö-Lund, Kristianstad-Hässleholm och Osby-Älmhult (SCB, 2010:25,47).

Regionförstoring tros skapa tillväxt, såväl lokalt som regionalt, till följd av en bättre arbetsmarknadsmatchning vilket i sin tur leder till en större inomregional balans. Denna utveckling har bland annat tydliggjorts i Mälarregionen. Där en förbättrad transportinfrastruktur bidrog till en större *lokal arbetsmarknad* och i sin tur en ökad andel sysselsatta (Andersson, 2008:12,16). Infrastruktursatsningar beskrivs därmed som ett medel för att uppnå ytterligare *regionförstoring*. Parallellt förespråkas också *regionförtätning* och *regionförstärkning* vilket innebär att pendlingen inom den lokala arbetsmarknaden ökar. Detta till följd av en ökad mellankommunal pendling respektive pendling till det lokala centrumet. Ett medel för att uppnå detta är således också en förbättrad transportinfrastruktur. Utveckling och effektivisering av den befintliga infrastrukturen kan påverka pendlingsströmmarna och på så sätt stärka eller sammankoppla ett flertal *lokala arbetsmarknader*. Likaså krävs åtgärder i den fysiska planeringen för att öka *tillgängligheten*, detta med tanke på att arbetsresan räknas från dörr till dörr. En attraktiv och lättåtkomlig kollektivtrafik, med hänsyn till såväl ett lokalt som

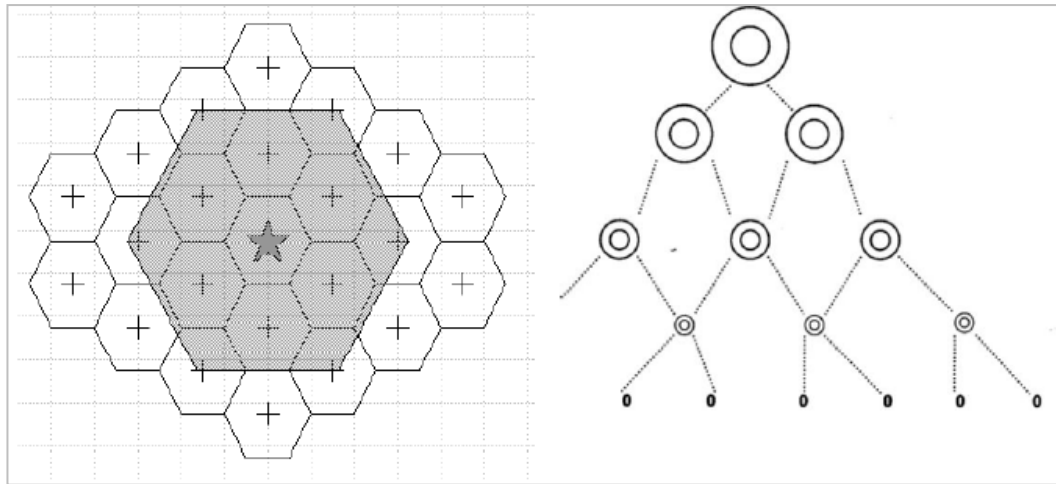
regionalt perspektiv, är därmed av betydelse för att uppnå *regionförstoring*, *regionförstärkning* respektive *regionförtätning*. En följd av detta resonemang är att Sverige från år 1970 till 2006 har gått från 187 till 79 *lokala arbetsmarknader*. Det är främst de mer tätbefolkade delarna av landet som har genomgått *regionförstoring*, medans de något glesare delarna hämmats till följd av en låg andel befolkning och stora kommun ytor (Boverket, 2007:11-12 & SCB, 2010:10, 64-66).

3.3 Polycentrism

3.3.1 Bakgrund

Den *polycentriska ortstrukturens* grundtankar är till stor del hämtad ur den tyska geografen och nationalekonomen Christallers *centralortsteori* samt Brotchies *triangel* (Adolphsson et al. 2014:4). Därmed kan det som läsare vara av betydelse att få en inblick i dessa tankar.

Centralortsteorin är en form av lokaliseringsteori som grundades år 1933. Teorin var ett resultat av studier på den tyska ortstrukturen och publicerades i samband med utgivandet av boken "Central Places in Southern Germany". Med utgångspunkt i städernas verksamheter och marknadsområde skapade Christaller ett *hierarkiskt centralortssystem* (Vandermotten et al. 2008:1207). Systemet utgår från att varje verksamhet är i behov av ett marknadsområde som utgörs av en kritisk massa, ett så kallat kundunderlag, för att uppnå lönsamhet. Omfattningen av denna kritiska massa varierar beroende på vilken typ av verksamhet det handlar om. Hur stora marknadsområdena kan vara är beroende av det aktuella befolkningsunderlaget och transportmöjligheterna. Orter med ett högt befolkningsunderlag och goda transportmöjligheter får därmed en högre position i *centralortshierarkin*. De kan därmed, utöver grundskola och närbutiker, erbjuda verksamheter i form av sjukhus, högskolor, banker osv. Mindre orter kan dock inte erbjuda alla dessa typer av verksamheter, med tanke på det begränsade befolkningsunderlaget och transportmöjligheterna. Dessa orter är därmed i större grad beroende av utbudet i de centrala orterna. Dessa centrala orter har således ett större inflytande över sitt omland. Utifrån detta system utvecklade Christaller ett hexagonalt mönster som utgjorde den mest optimala och effektiva lokaliseringsstrukturen vilket tydliggörs i *figur 3.1* (Adolphsson et al. 2014:5-6). Genom att återkoppla till begreppet *regionförstoring* och definitionen av *lokala arbetsmarknader* kan det konstateras Christallers *centralortsteori* använts som utgångspunkt. Förhållandet baseras dock snarare på kostnaderna för arbetspendling mellan arbete och bostad. Den *hierarkiska positionen* fastställs således istället av det lokala centrumens styrka i form av efterfrågan på arbetskraft (SCB, 2010:33).



Figur 3.1: En visualisering av Christallers *centralortsteori*. Den vänstra bilden tydliggör marknadsförhållandet för ett flertal mindre företag. En underleverantör har lokaliserat sig i centrum för att uppnå en optimal kundkrets, kostnads- och tidseffektivitet. Den högra bilden tydliggör hur olika städer kan rankas i en *centralortshierarki* utifrån antal aktiviteter och dess marknadsområde (Adolphsson et al. 2014:6)

Sveriges ortsklassificering under 1970 talet kan även anses vara en följd av Christallers *centralortsteori*. Länsstyrelserna skulle då på uppdrag av den svenska riksdagens dela in de svenska orterna i en *hierarkisk position* till följd av befolkningsprognoser. Dessa skulle således verka styrande i valet av de medinvesteringar som skulle göras vilket gjorde prognoserna mer eller mindre önskvärda och därmed mindre realistiska. Detta styrinstrument kom dock att ersättas efter hand i form av en regionalpolitik som istället verkade för att lösa regionala problem och utarbeta framtidsplaner (Nilsson, 2006:95-99).

Medan Christallers *centralortsteori* förklarar varför verksamheter placeras som de gör förklarar Brotchies *triangel* varför interaktionen sinsemellan de olika orterna ser ut som den gör. Begreppet interaktion kan utgöras av flöden i form av pendling, transporter, varor och tjänster. Utifrån olika aktiviteter beskrivs därefter interaktionen. Aktiviteterna kan exempelvis bestå av boende och arbete och teorin förklarar då interaktionsmöjligheterna i form av pendling. Brotchies *triangel* tydliggör att interaktionsmöjligheterna är i beroendeförhållande till graden av *tillgänglighet*, det vill säga av de transportmöjligheter som finns. I en *hierarkisk polycentrisk struktur*, är aktivitetsspridningen begränsad till de centrala delarna och transporten sker mestadels inom och till centrat. I en *komplementär polycentrisk struktur* med god *tillgängligheten* upprätthålls en regional spridning av aktiviteter och arbetskraft. Utifall *tillgängligheten* är begränsad så kvarstår en regional spridning av aktiviteter men den begränsade *tillgängligheten* bidrar endast till ett lokalt arbetskraftsutbud. Brotchies *triangel* tydliggör alltså indirekt att det blir svårt att upprätthålla en mångfunktionell och specialiserad marknad i regioner med ett spritt lokaliseringmönster utifall inte *tillgängligheten* är optimal (Adolphsson et al. 2014:6-7).

3.3.2 Typer av ortstruktur

De geografiska strukturerna kan studeras på en mängd nivåer. Såväl en intraregional, interregional och transnationell nivå. Denna studie fokuserar på den intraregionala nivån, vilket berör strukturen av städer och orter inom en region. De geografiska strukturerna som finns är i huvudsak av *polycentrisk* eller *monocentrisk* karaktär, vilka förklaras nedan.

Ordet *polycentrism* betyder många centrum. Den *polycentriska ortstrukturen* kan således förklaras som ett befintligt eller normerande nätverk av ett flertal orter. Dessa orter innehar en varierande funktion och det tydliggörs antingen ett *hierarkiskt* eller mer *komplementärt* förhållande sinsemellan dessa orter, vilket varierar till följd av typen och graden av interaktion (Governa et al. 2005:267). *Polycentrism* anses enligt EU vara den bästa typen av utveckling för att uppnå regional balans, territoriell sammanhållning och en god konkurrenskraft (Espon, 2004:3). Vid tillämpningen på en regional nivå anses utvecklingen snarare vara ett försök att lösa en mer rumslig obalans. Detta då den anses begränsa en allt för stor koncentration av sociala, ekologiska och ekonomiska problem (Vandermotten et al. 2008:1206). Exempel där denna utveckling tydliggörs är i Skåne- och Stockholmsregionen (Johansson et al. 2009:64).

Motsatsen till *polycentrism* är *monocentrism*, vilket betyder ett centrum. *Monocentrism* innebär således att det endast finns ett eller ett fåtal dominerande aktivitetscentrum. Dessa är isolerade och interaktionen sker till största delen inom centrat. Mellan de dominerande centrarna eller till kringliggande tätorter sker det däremot nästintill ingen interaktion överhuvudtaget. Norrlands inland är ett exempel där ett flertal kommuner är av *monocentrisk struktur*. Detta med tanke på de långa avstånden som utgör ett hinder för interaktion mellan kommunerna och därmed hämmar en mer *polycentrisk* utveckling (Adolphsson et al. 2014:9-10).

De *polycentriska* och *monocentriska strukturerna* kan vara ett resultat av mer eller mindre spontana eller konstruerade marknadskrafter samt av den politik som bedrivits (Governa et al. 2005:267) Den strukturella indelningen är dock inte given. Forskare använder begreppen väldigt varierande och utgår från en mängd olika kriterier vid definitionen av struktur. Framförallt så varierar kriterierna för den graden av interaktion som krävs för att kunna utgöra en *polycentrisk struktur* (Adolphsson et al. 2014:9).

3.3.3 Typer av polycentrisk ortstruktur

Den *polycentriska ortstrukturen* kan i sin tur i huvudsak delas in i två kategorier, *hierarkisk-* respektive *komplementär polycentrisk ortstruktur*.

Den *hierarkiska polycentriska ortstrukturen* utgörs av ett eller ett flertal dominerande urbana aktivitetscentra som är fördelade i en *hierarkisk*

centralortsstruktur. Detta *hierarkiska* förhållandet innebär att mindre orter ofta är i beroendeförhållande till de mer centrala orterna, som har ett större utbud av aktiviteter och verksamheter. Exempel på denna utveckling kan bland annat synliggöras i Stockholmsregionen (Adolphsson et al. 2014:10).

Den *komplementära polycentriska ortstrukturen* däremot utgörs av ett flertal urbana aktivitetscentra där ingen ort innehar någon dominerande roll. De orter som innehar samma position i det *hierarkiska centralortssystemet* kompletterar istället varandra och bildar tillsammans en kritisk massa för att upprätthålla en mängd aktiviteter och verksamheter, som annars bara finns i de större centrerna. Exempel på denna typ av utveckling synliggörs bland annat i Falun-Borlänge och Malmö-Lund (Ibid).

3.3.3.1 Polycentrisk utveckling

Vid en *hierarkisk polycentrisk struktur* så nås arbetskraften och kundunderlaget till största del via migration. Utifall *tillgängligheten* är god nog så finns det dock en möjlighet att ett mer flerkärntigt bosättningsmönster upprätthålls. Den *hierarkiska polycentriska strukturen* sägs bidra till en större inomregional obalans, trängsel och höga markpriser. Den möjliggör emellertid ett mer lokalt diversifierat näringsliv och kan även leda till att mindre orter på lång sikt kan komma att utvecklas. Detta med tanke på att många väljer att flytta dit i senare skeden, eftersom dessa mindre orter kan erbjuda en högre välfärd. (Ibid:17, 35-36).

Vid en *komplementär polycentrisk struktur* nås däremot en stor del av arbetskraften och kundunderlaget genom dagspendling. Fördelarna med denna utveckling är att den regionala strukturen kan förbli balanserad samt att markpriserna hålls nere. Nackdelarna är framförallt ett ökat resande och en begränsad lokal diversifiering av näringslivet (Ibid:17). Det postindustriella samhället sägs stödja den *komplementära polycentriska strukturen*. Detta med tanke på att levnadsstandard prioriteras allt högre vilket gör att folk i allt större utsträckning väljer att skilja på boende och arbete. Detta är framförallt ett fenomen som synliggörs bland välutbildade som väljer att bosätta sig i mindre orter som anses mer attraktiva, medans de arbetar i de mer centrala orterna (Johansson et al. 2009:69).

Det som är avgörande för den utveckling som sker är hur pass effektiv transportinfrastrukturen är. Dessa centrala orter med en hög andel verksamheter måste ha tillgång till arbetskraft för att bevara sin position i *ortshierarkin*. Vid för höga dagspendlings avstånd tvingas folk i större utsträckning migrera till de större orterna. Genom att utveckla och effektivisera transportinfrastrukturen blir dagspendling ett alternativ och ovan utveckling kan begränsas, vilket innebär att städer inte längre behöver växa på bekostnad av varandra (Adolphsson et al. 2014:17).

3.4 Tillgänglighet

3.4.1 Tidsgeografi

Det teoretiska begreppet *tillgänglighet* har sitt ursprung Torsten Hägerstrands teorier kring *tidsgeografi* vilken utvecklades under 1970-talet och har sedan dess använts inom en rad studieområden, såsom studier på transporter, vardagsliv samt spridningen av innovationer. *Tidsgeografien* utgår från att geografin och tiden är integrerade (Gren et al. 2003:121) och för att få en förståelse för rörelserna i det geografiska rummet så har det utvecklats ett antal teoretiska begrepp vilka presenteras nedan.

3.4.1.1 Restriktioner i det geografiska rummet

Kapacitetsrestriktion är ett begrepp som förklarar de förhållanden som begränsar människans rörelse i rummet. Dessa är framförallt biologiska behov, i form av mat och sömn, men också möjligheten till att använda redskap, såsom transportmedel. Alla har dock inte tillgång till dessa medel vilket kan verka begränsande. *Kopplingsrestriktioner* däremot är ett begrepp som beskrivs som en konsekvens av de verksamheter som finns i samhället. Som exempel kan nämnas produktion i en fabrik, där produktionen är i behov av att resurser och arbetskraft är sammanförda i samma tid och rum. Begreppet *styrningsrestriktion* utgörs av de maktstrukturer som finns i samhället. Dessa kan till exempel bestå av arbets- och trafikregler vilka begränsar människors rörelser i det geografiska rummet. Sammantaget kan alla dessa restriktioner möjliggöra och hindra människans rörelse i tid och rum (Ibid:121-124).

3.4.1.2 Tidsgeografins subjektivitet

Efterhand har det gjorts försök att sätta en mer samhällsvetenskaplig prägel på *tidsgeografien*. Anthony Giddens struktureringsteori har därmed kombinerats med *tidsgeografien* genom att i större utsträckning beakta perspektiv så som genus och livsformer. Människan blev på så sätt mer subjektiv i det geografiska rummet. Ytterligare utveckling av *tidsgeografien* har gjorts då man närmade sig ämnet beteendegeografi. Det rumsliga beteendet visade sig vara nära sammankopplat med människornas *kognitiva föreställningar* och är därmed inte endast beroende av värden så som avstånd och tid. Dessa mentala kartor utgörs dock av en mer eller mindre selektiv representation av det verkliga geografiska rummet (Ibid:124-128).

3.4.1.3 Förhållandet mellan avstånd och tid

Begreppet *avståndsfriktion* har även utvecklats inom *tidsgeografien* för att få en tydligare uppfattning över hur människor rör sig i det geografiska rummet. Avståndet är avgörande för hur människor väljer och kan röra sig. Valet av bostad

och arbetsplats påverkas även av de transportmedel som finns till hands. *Avståndsfriktionen* kan därmed ha en hämmande inverkan på interaktionsgraden till följd av att valmöjligheterna begränsas (Ibid:103-104). Begreppet *teknisk räckvidd* förklarar dock att den tekniska utvecklingen medför att vi i allt högre grad kan överbygga det relativa avståndet. Detta i form av effektivare transporter och nya geografiskt oberoende kommunikationsmetoder. På så sätt blir det snarare en fråga om tid istället för avstånd. Tillgången till järnväg samt bil har varit bidragande i denna utveckling och har möjliggjort för en mängd människor att röra sig i ett större geografiskt rum. Bilen anses särskilt betydande då denna innebär en ökad anpassbarhet till människans individuella behov (Törnqvist, 1998:86-87,91). Utifrån resonemanget *teknisk räckvidd* har Lenntorp gjort ett flertal studier som visar hur tillgången till transportmedel kan forma och begränsa det geografiska rum som folk befinner sig i. En människa med tillgång till bil eller attraktiv och effektiv kollektivtrafik visade sig kunna befinna sig i ett större geografiskt rum (Lenntorp, 1973:12-13).

4. Tidigare forskning och erfarenheter

4.1 Inledning

Polycentrism som planeringsstrategin ifrågasätts sällan. Anledningen till detta tros vara det positiva utfall som strategin förväntas bidra med. Den bakomliggande politiska ideologin blir på så sätt inte lika intressant, trots att den i stor grad påverkar processen (Vandermotten et al. 2008, s.1216). Följande avsnitt kommer dock att försöka belysa en mer kritisk bild av *polycentrism* som planeringsstrategi genom att ge läsaren en inblick i tidigare forskning och erfarenheter i förhållande till de ytterligare två teoretiska begreppen *tillgänglighet* och *regionförstoring*.

4.2 Polycentrismens förutsättningar

4.2.1 Geografiskt och morfologiskt beroende

Ett flertal nationer har tagit efter EU:s propaganda om att *polycentrism* skulle vara den bästa typen av utveckling för att uppnå balans. De ifrågasätts dock huruvida detta är legitimt med tanke på de olika geografiska förutsättningar EU:s medlemsländer står inför. *Polycentrism* är inte ett enkelt koncept som kan kopieras rakt av för att uppnå ett visst resultat. Det är beroende av den geografiska nivå och de urbana processer som finns (Adolphsson et al. 2014:3 & Vandermotten et al. 2008:1207). Sverige förespråkar som tidigare sagt regional balans, och för att uppnå detta eftersträvas *regionförstoring*. I detta sammanhang tycks utvecklingen i många fall gå mot en *polycentrisk struktur*. Det geografiska sammanhanget anses dock avgörande för huruvida *polycentrism* är den mest ultimata typen av utveckling. Skåne är ett sådant exempel, en region som är relativt tätbefolkad och där den *polycentriska strukturen* redan är synlig, och *polycentrism* kan och har därmed använts som ett medel för att lättare uppnå en inomregional balans (Johansson et al. 2009:65,75).

Det anses även finnas ett gap mellan den *polycentriska* teorin och dess praktik. Det *polycentriska* utvecklingen har i dag blivit ett mål i sig, vilket verkar problematiskt då utvecklingen inte längre av funktionell karaktär utan är i stor utsträckning beroende av de *morfologiska förhållandena*, alltså hur villiga orterna i omlandet är att samverka, specialisera sig och komplettera varandra. Dessa förhållanden är en förutsättning för en fungerande *polycentrisk struktur* och dess positiva utfall. I vissa fall kan således den *polycentriska strukturen* snarare verka mer exkluderande och konkurrerande (Vandermotten et al. 2008:1211-1213).

4.2.2 Transportinfrastrukturens betydelse

Det tydliggörs att utvecklingen mot *regionförstoring* har gått väldigt snabbt i de flesta Europeiska länder, dock har utvecklingen av kollektivtrafik inte gått lika

snabbt vilket gör att många arbetsresor idag måste göras med privatbil. Detta bidrar till att de som inte matchar det urbana arbetsutbudet eller har transportmedel att ta sig dit fastnar i lokala och mer lågavlönade servicearbeten (Espon, 2002:22-23). I förhållande till detta resonemang bör det påpekas att Sverige är indelat i kommuner vilka består av såväl rurala som urbana områden i en utspridd struktur, detta kan försvåra tillämpningen av det *polycentriska* konceptet ytterligare med tanke på den stora yta som en kommun kan utgöra. Det bidrar således till ett behov av omfattande investeringar för att utveckla en infrastruktur som tar hänsyn till alla geografiska nivåer i den *polycentriska ortstrukturen* (Johansson et al. 2009:65).

4.3 Polycentrismen i ett tillväxtperspektiv

4.3.1 Bebyggelse och näringsliv

Trots att den *polycentriska strukturen* och en ökad *tillgänglighet* kan skapa ett ökat beroendeförhållande till mer centrala orter så anses det är av fördel eftersom kommunerna får tillgång till en större *lokal arbetsmarknad*. Således blir kommunerna mindre sårbara inför eventuella konjunktursvängar (Johansson et al. 2009:68). För många landsbygdskommuner är jordbruksnäringen den dominerande näringslivssektorn. Detta kan innebära svårigheter till följd av rationalisering och därav begränsade inkomstkällor. Att stärka förhållandet till de urbana städerna och serva dem med verksamheter anses därmed vara en positiv möjlighet för många kommuner (Espon, 2002:22,27).

Utifrån ovan resonemang påpekas det dock att det finns en risk att de rurala områdenas attraktivitet påverkas negativt. Fördelarna med de rurala områdena sägs vara den natur och tystnad som kan upplevas där. Genom en ökad urban press kan dessa värden kan gå förlorade, vilket på längre sikt kan verka tillväxthämmande. De anses därför viktigt att inte sprida bebyggelsen ytterligare i de rurala områdena. En lösning sägs vara att främst utveckla de ställen där det redan finns befintlig infrastruktur och knyta samman dessa med de urbana områdena i form av en mer effektiv infrastruktur (Ibid:23-25).

4.3.2 Subjektivitet

Genom studier på den svenska utvecklingen har det konstaterats att det framförallt är landsbygdskommuner med pendlingsavstånd till ett diversifierat näringsliv i storstäder som drar nytta av de nya postindustriella flytt- och boendemönstren. Dock kvarstår trenden att det mestadels är barnfamiljer som väljer att stanna eller flytta till mindre orter medan ungdomar i större utsträckning väljer att flytta till de urbana centrerna (Adolphsson et al.2014:35-36). Det har även tydliggjorts att trots att dessa mindre orter uppfattas mer attraktiva så kvarstår viljan att arbeta i de mer centrala orterna. Vilket kan verka begränsande för utvecklingen av de

mindre kommunernas lokala arbetsmarknader. Likaså har det tydliggjorts att män och högutbildade tar del av en större *lokal arbetsmarknad* än vad kvinnor och mindre välutbildade gör (Johansson et al. 2009:69).

4.3.3 Nätverk och specialisering

Genom en studie på de nordiska nationerna har det tydliggjorts att den *polycentriska utvecklingen* snarare är en följd av marknadskrafter än faktiska politiska handlingar, och denna utveckling är således inte möjlig att framtvinga (Johansson et al. 2009:81). Det har dessutom synliggjorts, på en italiensk studie, att Christallers *centralortsteori* har gått från funktions- till aktörsorienterad. Den som har en förmåga att stärka sin position i ortshierarkin är den som lägger rätt ”bud”. Det är därför av stor vikt att man på ett lokalt plan bedriver aktiva handlingar. Därmed skapas nya territoriella strukturer snarare till följd av samarbete i nätverk. Det är ett sätt att skapa och bevara ett socialt kapital som kan bidra till att påskynda den lokala utvecklingen (Governa et al. 2005:279-280). Det påpekas dock på annat håll att den *polycentriska ortstrukturen* inte behöver vara en förutsättning för att mindre kommuner ska uppnå tillväxt. Forskningen visar snarare att en hög grad av *specialisering* och innovationsförmåga bidrar till att en mindre kommun uppnår tillväxt (Vandermotten et al. 2008:1215).

5. Superbusskonceptet i nordöstra Skåne

5.1 Region Skåne

Region Skåne har på uppdrag av staten ansvar för de skånska regionala utvecklingsfrågorna och att ta fram en gemensam målbild för regionens framtida utveckling, i form av en *regional utvecklingsplan* (Region Skåne, 2014a:7). De övergripande målsättningar i den nuvarande *regionala utvecklingsplanen* som sträcker sig från 2009 till 2016 är tillväxt, bärkraft, attraktionskraft och balans. Dessa sägs möjliggöra ett *livskraftigt Skåne* där alla delar i regionen har en möjlighet att utvecklas utifrån såväl ett socialt, ekologiskt och ekonomiskt perspektiv (Region Skåne, 2009:14).

5.1.1 Regionförstoring

Skåne består idag av två *lokala arbetsmarknader*: Malmö-Lund-Helsingborg och Kristianstad-Hässleholm men den småländska *lokala arbetsmarknaden* Älmhult, dit Osby tillhör, har även en betydelse för den skånska regionen. Medans den sydvästra delen av Skåne upplever en alltmer positiv sysselsättningstillväxt så minskar den i den nordöstra delen av regionen (Region Skåne, 2014a:9). För att uppnå en större inomregional balans eftersträvar Region Skåne *regionförstoring*, *regionförtätning* och *regionförstärkning*, vilket möjliggörs genom att stimulera rörelsen mellan och inom de befintliga *lokala arbetsmarknaderna* (Region Skåne, 2012b:12). Den nästkommande *regionala utvecklingsstrategin* är just nu på remiss. Den sträcker sig från 2016 till 2030 och har i grunden samma målsättningar som den *regionala utvecklingsplanen*. Dock poängteras det nu ännu mer att Skåne ska ta vara på sin flerkärnighet. Denna anses vara unik och kan vara ett effektivt medel i hopp om att Skåne en dag ska utgöras av en gemensam *funktionell arbetsmarknad*. För att nå målet ska *tillgängligheten* stärkas, vilket sägs möjliggöra ett *öppnare Skåne*, där den skånska befolkningen utan några som helst hinder kan bo och verka i hela Skåne. Likaså eftersträvas en resurseffektiv och hållbar utveckling samt ett ökat samarbete mellan olika sektorer och geografiska områden, vilket anses vara en förutsättning för att uppnå det övergripande målet om inomregional balans (Region Skåne, 2014a:3, 23-25).

5.1.2 Den skånska flerkärnigheten

För att kunna bedriva ett väl underbyggt regionalt utvecklingsarbete har Region Skåne tagit fram en mängd kunskapsunderlag i samarbete med en mängd olika aktörer, inte minst de skånska kommunerna. Detta arbete påbörjades år 2005 i samband med projektet Strukturbild för Skåne. Det arbetet som bedrevs ansågs fortsatt viktigt och blev därmed en del av Region Skånes ordinarie verksamhet år 2011. Syftet med arbetet är inte bara att ta fram kunskapsunderlag utan att i dialog med kommunerna få dem att förstå vikten av det regionala planeringsperspektivet,

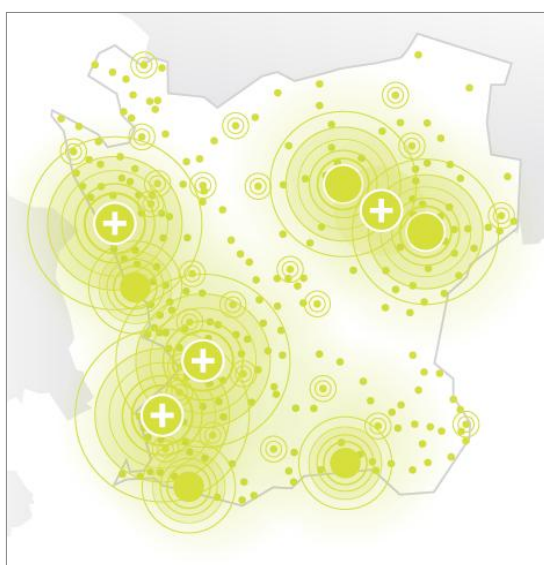
och att de ska applicera detta i den kommunala översiktsplaneringen (Region Skåne, 2011b:2).

Region Skåne har i samarbete med WSP bland annat gjort studier kring vilka fysiska strukturer som genererar mest tillväxt. Studien baserades på framtidsscenarierna bestående av en flerkärnig, fåkärnig, enkärnig och utspridd ortstruktur. De olika typerna av ortstruktur kunde synliggöras i regionen redan vid studiens början år 2012 där koncentrationen till ett fåtal städer, framförallt Malmö och Lund, tydde på en enkärnig struktur. Detta samtidigt som ett flertal landbygdskommuner hade en positiv utveckling, vilket tydde på en mer flerkärnig och utspridd struktur. Regionen liknades därmed av en flerkärnig ortstruktur med varierande *polycentriska* förhållande sinsemellan de olika orterna. Frågan var dock vilken utveckling som genererade mest tillväxt för Skåne, och således borde användas som strategi för det framtida utvecklingsarbetet. Den flerkärniga strukturen visade sig ur ett generellt perspektiv vara den mest fördelaktiga strukturen. Detta utifrån värden så som tillväxt, transporteffektivitet, klimatpåverkan samt social integration (Region Skåne, 2012a:3,58). Den flerkärniga strukturen blev därmed det vinnande konceptet och Region Skåne har i enighet med de skånska kommunerna, det vill säga kommunförbundet, valt att arbeta vidare med *Den skånska flerkärnigheten* som en utgångspunkt i det framtida utvecklingsarbetet (Region Skåne, 2013b:8).

Den flerkärniga strukturen liknas vid en koncentrerad spridning av orter där bebyggelse och kollektivtrafik samordnas vilket bidrar till att orterna kan komplettera varandra. Den flerkärniga strukturen sägs i större utsträckning möjliggöra dubbelriktade pendlingsströmmar till följd av det varierande utbudet av näringsliv och livsmiljöer som erbjuds i de olika orterna. Den flerkärniga strukturen sägs därmed kunna möjliggöra en mer balanserad regional utveckling och anses därför vara den mest effektiva strukturen att arbeta med för att nå *regionförstoring* (Region Skåne, 2012a:3,10,24,36-37).

Region Skåne har dessutom identifierat ett antal tillväxtmotorer och regionala kärnor som sägs driva den skånska utvecklingen, vilka tydliggörs i *figur 5.1*. Tillväxtmotorerna anses vara av särskild betydelse då de har en högre sysselsättningsstillväxt och befolkningstillväxt än genomsnittet i Skåne, beräknat från år 1999-2009, och sägs således bidra till synergieffekter i de övriga delarna av regionen. Idag är Malmö-Lund och Helsingborg tillväxtmotorer men Kristianstad-Hässleholm har även potential att nå dit om de stärker sin relation gentemot varandra och sitt omland. Kristianstad uppnår kriteriet befolkningstillväxt medan Hässleholm uppnår kriteriet sysselsättningsgrad. I detta sammanhang bör det påpekas att Kristianstad hade en rentav minskande sysselsättningsstillväxt på -5 procent i förhållande till Skånes genomsnitt som var på 15 procent. Hässleholms befolkningstillväxt däremot låg på 5 procent i

förhållande till genomsnittet på 9,6 procent (Region Skåne, 2011a:33). Arbete med att möjliggöra en tillväxtmotor i nordöstra Skåne pågår och de satsningar som gjorts på pågatåg Nordost förväntas bland annat bidra till att stärka Hässleholm och Kristianstads relation gentemot varandra och dess omland (Region Skåne, 2012b:13). De regionala kärnorna består av Malmö, Lund, Helsingborg, Landskrona, Kristianstad, Hässleholm, Trelleborg och Ystad. Alla dessa uppnår inte kriterierna vad gäller sysselsättning samt befolkningstillväxt men uppfattas ändå ha en betydelsefull roll för omlandet. Kriterierna för att vara en regional kärna är över 14 000 invånare, en branschbredd på över 200 samt en positiv nettopendling (Region Skåne, 2011a:29-33).



Figur 5.1: En illustration av den skånska flerkärnigheten, tillväxtmotorerna och de regionala kärnorna (Region Skåne, 2013b:18)

5.1.3 Förutsättningar för den skånska flerkärnigheten

Region Skåne menar att en förutsättning för den flerkärniga utvecklingen är att Skåne redan idag är tätbefolkat med korta avstånd som binds samman genom en relativt god *tillgänglighet*. Dock råder det en viss obalans mellan stad och land samt de östra och västra delarna av regionen, men genom att stärka flerkärnigheten och de *komplementära polycentriska* förhållandena förväntas denna obalans övervinnas (Region Skåne, 2011a:2). För att nå målet om ”*Det flerkärniga Skåne*”, det vill säga uppnå en *livskraftig* region och en *gemensam funktionell arbetsmarknad*, så har Region Skåne tillsammans med de 33 skånska kommunerna, det vill säga kommunförbundet, enats om fem strategier som ska verka ledande i det fortsatta utvecklingsarbetet:

- Satsa på Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor och utveckla den flerkärniga ortstrukturen.
- Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne.

- Växa effektivt med en balanserad och hållbar maranvändning.
- Skapa socialt hållbara, attraktiva orter och miljöer som erbjuder hög livskvalité.
- Stärka Skånes relation inom Öresundsregionen, södra Sverige och södra Östersjön (Region Skåne, 2013b:13).

Dessa strategier är inte på något sätt bindande så förutsättningen för att målet om ”*Det flerkärniga Skåne*” ska bli till verklighet anses vara att ovan strategier får fäste i såväl det regionala, delregionala och kommunala planeringsarbetet. En större enighet och samverkan sinsemellan olika sektorer och aktörer anses avgörande för huruvida en mer *komplementär polycentrisk* ortstruktur kan uppnås (Region Skåne, 2013b:5, 12-13).

5.1.3.1 Genomgång av strategier

Region Skåne uttrycker det som: ”*Fåkärnighet ger förutsättningar för en flerkärnighet, och flerkärnigheten är en styrka som är viktig att stärka.*” (Region Skåne, 2013b:13) Genom att satsa på Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor kan även det övriga omlandet påverkas. Dessa betydelsefulla orter anses drivande för den Skånska utvecklingen och de bidrar således till att skapa synergieffekter i övriga delar av regionen, dock framgår det inte vilka typer av effekter detta skulle vara. I detta sammanhang sägs framförallt relationen mellan de regionala kärnorna och dess omland behöva stärkas, framförallt Kristianstad och Hässleholm. Denna relation anses särskilt viktig eftersom den nordvästra delen av Skåne är i behov av en stark tillväxtmotor. Det anses emellertid viktigt att bevara den flerkärniga strukturen och undvika en alltför stor koncentration till de större orterna liksom en mer utspridd struktur. För att möjliggöra en flerkärnig ortstruktur anses det dock viktigt att alla orter utvecklar sin egen identitet och verkar kompletterande istället för konkurrerande (Ibid:17-20).

En förutsättning för att uppnå ovan strategi sägs vara att *tillgängligheten* i regionen är god. Detta innebär att människor ska ha tillgång till vissa funktioner så som bostäder, service och arbetsplatser inom en rimlig tid, kostnad och bekvämlighet. De betonar dock att en god *tillgänglighet* snarare handlar om tid än avstånd. För att uppnå en god *tillgänglighet* krävs det inte bara en effektiv transportinfrastruktur utan det krävs en god samordning med den övriga fysiska planeringen. Region Skåne anser därför att kollektivtrafiken ska verka *strukturbildande* och förespråkar framförallt förtätning och bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen. Vilket enligt Skånetrafiken är avstånd på 500 meter för stadsbuss, 1000 meter för regionbuss och 1500 meter för tåg. Likaså behövs en effektiv lokaltrafik samt utbyggnad av gång- och cykelvägar för att ha hela resan i åtanke. Att förbättra *tillgängligheten* förväntas bidra till att folk och företag får

tillgång till ett större utbud liksom ett flertal valmöjligheter (Ibid:11, 25-28 & 2013a:47).

Region Skåne anser att det är viktigt att bevara flerkärnigheten och inte bygga alltför utspritt. Detta anses viktigt i såväl ett miljö- och tillgänglighetsperspektiv. Genom att växa effektivt och balanserat förväntas den Skånska regionen kunna bevara sin attraktivitet. I detta sammanhang förespråkas även förtätning och bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen. Det finns en önskan att landsbygden ska utvecklas utifrån sina egna behov och de urbana kvalitéerna ska försäkras genom en goda transportmöjligheter till storstäderna. Därmed anses det viktigt att tänka regionalt perspektiv istället för kommunalt (Region Skåne, 2013b:33-36).

Genom att skapa attraktiva och socialt hållbara miljöer menar Region Skåne att människor liksom företag väljer att etablera sig i orterna. Genom att i den fysiska planeringen bidra till en blandad bebyggelse och god *tillgänglighet* till såväl stad och land anses detta möjligt. Det anses viktigt för att motverka såväl fysiska som mentala barriärer. Att varje ort utvecklar sin egen identitet anses även viktigt i detta sammanhang. Det skapar en stor variation som kan tilltala en bredd av företag och invånare (Ibid:41-44). Region Skåne uttrycker det som: ”*Genom att stärka attraktionskraften i varje plats ökar det regionala mervärdet. Ett stärkt regionalt mervärde gynnar i sin tur alla Skånes delar.*”(Ibid:44).

Region Skåne påpekar även vikten av att tänka utanför de regionala gränserna. Dagligen sker det interaktion med andra delar av Sverige och världen. Särskilt viktiga är relationerna till Köpenhamn och Älmhult. Det är viktigt att stärka dessa relationer då de anses värdefulla för Skånes utveckling. En ökad samverkan och interaktion med andra delar bör därmed eftersträvas inom frågor som berör såväl infrastruktur, näringsliv och utbildning (Ibid:49-52).

5.1.4 Flerkärnighetens betydelse

Målet om ”*Det flerkärniga Skåne*” och de strategier som utarbetats för att leda utvecklingen dit sägs spegla både de utmaningar och möjligheter den skånska regionen står inför (Ibid:5). Nedan presenteras de möjligheter och utmaningar som Region Skåne tydliggör med den skånska flerkärnigheten i dagsläget. Således kan läsaren få en uppfattning om vilken betydelse Region Skåne anser att den skånska flerkärnigheten, de *polycentriska* förhållandena och en god regional *tillgänglighet* har för perifera landbygdskommuner.

5.1.4.1 Möjligheter

Transportinfrastruktur och lokal arbetsmarknad

Den skånska historien visar att järnvägsutbyggnaden har varit betydande för den flerkärniga ortsutveckling som skett. Järnvägen verkade *strukturbildande* och

bidrog både till att stärka befintliga och utveckla nya tätorter. Bilen har dock kommit att ersätta en stor del av de nedlagda järnvägsspåren (Region Skåne, 2011a:15-16) men trots det visar utvecklingen på att människor är villiga att resa allt längre avstånd för att arbeta. Livskvalitén prioriteras allt högre och människor väljer därmed att ta del av en allt större *funktionell arbetsmarknad*. Dock verkar fortfarande en svag kollektivtrafik i många aspekter hämmande, men genom att utveckla denna sägs det finnas en potential att stärka den skånska flerkärnigheten ytterligare vilket ger en förutsättning för alla delar av regionen att utvecklas (Region Skåne, 2013b:8-11). Detta förväntas även ge positiva effekter på dagens sysselsättningsgrad med tanke på att en förbättrad *tillgänglighet* förväntas leda till *regionförstoring*, *regionförtätning* respektive *regionförstärkning* (Ibid:11, 25-28).

Öppet Skåne

Den skånska befolkningsprognosen visar att den överhettade bostadsmarknaden i storstäderna i samband med förbättrade pendlingsmöjligheter kommer leda till att folk i allt mindre utsträckning väljer att bosätta sig i storstäderna (Region Skåne, 2011a:16-17). Satsningarna på den skånska flerkärnigheten sägs därmed bidra till att företag och människor inte behöver lämna regionen helt och hållet utifall de vill finna en mer prisvärd industrimark, lokal eller bostad. Den goda transportinfrastrukturen sägs möjliggöra för dem att bo och verka i mindre överhettade områden samtidigt som de kan ta del av storstädernas utbud (Region Skåne, 2012a:24). Flerkärnigheten förväntas även bidra till att de enskilda kommunerna blir mindre sårbara inför eventuella konjunktursvängningar. Genom tillgång till en större *funktionell arbetsmarknad* är branschbredden större och likaså är utbudet av arbetstillfällen mer omfattande (Region Skåne, 2011a:39).

Komplementära förhållanden

Genom att utveckla och stärka det *komplementära polycentriska* förhållandet mellan de skånska orterna så påstår Region Skåne att alla orter en chans att utvecklas. Den *komplementära polycentriska ortstrukturen* uppnås genom att vardera kommun utvecklar sin specifika identitet och attraktivitet. Det lokala arbetsmarknadsutbudet bör således spegla ortens identitet i form av *specialisering* inom betydelsefulla lokala näringslivsområden. Detta sägs bidra till en attraktiv och mångsidigt funktionell region som kan locka alla typer av människor och företag (Ibid:37-42). Genom ett starkt band till tillväxtmotorerna anses de mindre orterna dock ha en större chans att utvecklas. Tillväxtmotorerna har en förmåga att skapa synergieffekter, dock förtydligas det inte vilken typ av effekter detta skulle vara. Dessa förväntas emellertid medföra att andra delar av den skånska regionen kan utvecklas och därför anses det viktigt för mindre orter att utveckla goda relationer till tillväxtmotorerna. Förhållandet stärks genom en effektiv

transportinfrastruktur samt genom att de mindre kommunerna kan erbjuda goda boendemiljöer, utbildning och ett anpassat serviceutbud (Region Skåne, 2012a:9).

5.1.4.2 Utmaningar

Tillgänglighet

De utmaningar Region Skåne anser sig stå inför är att förbättra den skånska *tillgängligheten* som på ett effektivt sätt ska binda samman de olika delarna av Skåne. Idag är framförallt den sydöstra och norra delen av Skåne vara svagt länkade till den övriga delen av regionen samtidigt som den befintliga bebyggelse- och infrastrukturen verkar strukturerande vilket anses begränsa den framtida utvecklingen (Ibid:35,38). Den nordöstra delen av Skåne består dessutom av större kommuner vilket sägs påverka *tillgängligheten* negativt och således verkar begränsa pendlingsströmmarna (Region Skåne, 2011a:44). För att uppnå *regionförstoring* och integrera de *lokala arbetsmarknaderna* sägs det dock inte bara vara pendlingen som måste öka. Den planering som bedrivs måste även bidra till att bostäder, service och arbetsplatser i större utsträckning samordnas för att på ett genomtänkt sätt bemöta de infrastruktursatsningar som görs. Kollektivtrafiken måste därmed verka vägledande i den planering som sker vilket anses vara en stor utmaning. Det kräver en större enighet i det regionala planeringsarbetet och en bättre samverkan mellan de skånska kommunerna (Region Skåne, 2011b:8-9). Mats Persson, ordförande i kollektivtrafiknämnden, betonar också vikten av att en de skånska kommunerna måste enas i de regionala infrastrukturfrågorna, de blir starkare om de bedriver en gemensam lobbyverksamhet gentemot staten vilket således med större säkerhet leder till en statlig medfinansiering. Dessutom säger han att utvecklingen av kollektivtrafik möter motstånd i ett miljöperspektiv. Spårbunden trafik är därmed en fördelaktig satsning ur ett miljöperspektiv, som lär prioriteras från många håll med tanke på de höga miljöavgifter och stigande bensinpriser som vi lär mötas av i framtiden vid användandet av andra icke lika miljövänliga färdmedel (Ibid:25).

Region Skåne ger uttryck för vikten av att arbeta med flerkärnighet på ett flertal geografiska nivåer, såväl lokalt som delregionalt. De påpekar dock att det finns en fara att en flerkärnighet på en kommunal nivå leder till en alltför utspridd struktur. Detta bidrar inte bara till att bilberoendet stärks utan att de mindre byarnas centrum utarmas i form av service och handel. Detta till följd av att de boende istället väljer att ta bilen till någon större ort (Ibid:69,54).

Subjektivitet

Region Skåne påpekar att kvinnor i huvudsak reser mer med kollektivtrafik än män. Kvinnornas resor består dock mestadels av inköps- och fritidsresor medan männens resor främst utgörs av tjänste- och arbetsresor. Dessutom reser männen

under längre avstånd än kvinnorna och de tar således del av en större *lokal arbetsmarknad* (Region Skåne, 2012c:52).

Komplementära förhållanden

En utmaning Region Skåne säger sig stå inför är att de Skånska kommunerna måste utveckla mer kompletterande förhållanden och inte konkurrera om utbudet av arbetstillfällen. Konkurrensen bör snarare baseras på befolkningstillväxt. Detta anses viktigt för att kunna bevara den flerkärniga strukturen. Annars är det lätt att utvecklingen drar åt en mer utspridd eller enkärnig struktur (Region Skåne, 2011a:2). Dessa typer av utveckling anses innebära svårigheter i strävan efter inomregional balans (Region Skåne, 2012b:14). Att uppnå ovan anses dock inte vara någon självklarhet, utan det sägs kräva en del samarbete mellan en mängd olika aktörer, inom såväl näringslivet som kommunala organisationer (Region Skåne, 2013b:12-13). Kommunerna måste framförallt lyssna till de marknadskrafter som finns, det anses inte möjligt att framtvunga specifika visioner. Det anses istället vara av fördel att stärka de ambitioner som finns hos de befintliga företagen. Således kan ett gynnsamt företagsklimat och orternas specifika ekonomiska identitet utvecklas på ett mer hållbart sätt (Region Skåne, 2012b:26-27).

Enighet

Trots att Region Skåne och de enskilda kommunerna enats om strategierna för ”*Det flerkärniga Skåne*” visade det sig dock under rundabordsamtalen fortfarande finnas en viss osäkerhet bland de skånska kommunerna huruvida flerkärnighet är den bästa strategin. Detta särskilt i landbygdskommuners perspektiv där en god *tillgänglighet* verkade svårt att uppnå, vilket anses vara en förutsättning för att ta del av flerkärnighetens positiva utfall (Region Skåne, 2014b). Region Skåne är medvetna om att de skånska kommunerna inte är eniga i alla frågor, vilket således kan driva regionens utveckling mot ett annat håll än det som önskas. De arbetar därmed aktivt i dialog med kommunerna för att skapa förtroende och uppnå en större enighet om regionens utveckling. Denna enighet sägs vara avgörande för att målet om ”*Det flerkärniga Skåne*” kan uppnås (Region Skåne, 2013b:5-6).

5.2 Östra Göinge kommun

5.2.1 Bakgrund

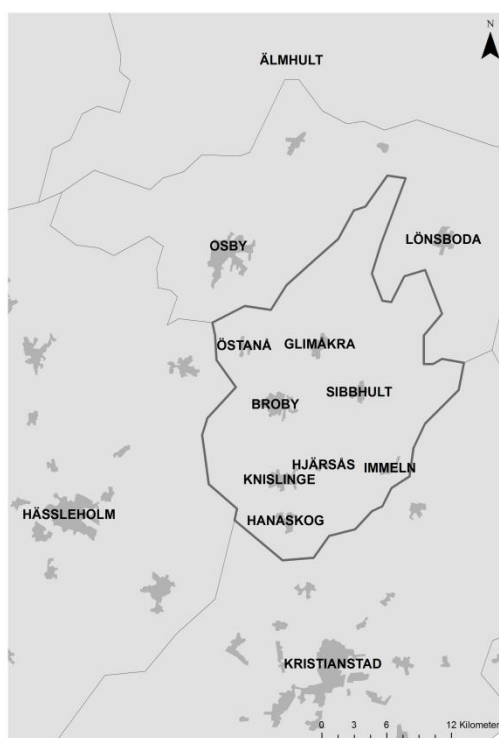
Geografi och demografi

Östra Göinge kommun ligger i den nordöstra delen av Skåne. De marknadsför sig som ”Skånes gröna hjärta” med närhet till såväl de småländska skogarna som de mer expansiva delarna av sydvästra Skåne. Kommunen är av typisk landsbygdskaraktär och sägs ha utvecklats till följd av de järnvägsförbindelser som tidigare kopplade samman dem med den övriga delen av regionen. Dessa medförde att ett flertal industrier och människor valde att etablera sig i kommunen (Östra Göinge kommun 2012a:9-10, 13).

Kommunen består idag av de större tätorterna Knislinge och Broby med ca 3000 invånare vardera, Glimåkra med ca 1400 personer, Sibbhult med ca 1300 invånare och Hanaskog med ca 1200 invånare. Tätorterna Immeln, Hjårsås och Östanå har en befolkning på lite över 200 medan de resterande orterna har en befolkning under 200. Totalt sätt så bor där omkring 13 700 personer i Östra Göinge kommun. Kommunen saknar en tydligt dominerande centralort, dock har Broby utsetts till kommunens administrativa huvudort (*Se figur 5.2*) (Ibid:19).



Figur 5.2: Karta över östra Göinge kommun. tätorter och (Lindqvist, 2014b)



Figur 5.3: Karta över Östra Göinge kommun, dess tätorter och omland. (Lindqvist, 2014a)

Kommunen har under en längre tid haft en negativ befolkningsutveckling. År 2010 vände dock trenden något då befolkningen steg från 13 526 till 13 590. Utflyttningen har till mestadels bestått av ungdomar och pensionärer medan barnfamiljer i högre grad valt att flytta in till kommunen. Detta anses vara en följd av att andra orter anses mer attraktiva liksom att utbudet av kollektivtrafik mellan Östra Göinge och övriga kommuner är begränsat (Ibid:10,12). Likaså sägs Östra Göinge kommun vara medvetna om att bostadsmarknaden är alldeles för homogen, och består till 70 procent av egnahem och småhus. Fler lägenheter sägs behövas för att bemöta den efterfråga och det behov som finns hos äldre och ungdomar. Kommunens största mål är att vända den negativa befolkningstrenden ytterligare och uppnå en mer balanserad befolkningstillväxt, vilket tydliggörs i kommunens huvudsakliga vision om ”15 000 Stolta Göingar” (Ibid:9,22).

Näringsliv

Kommunens främsta basnärings består av tillverkningsindustri, jordbruk- och skogsbruk. Totalt sätt finns det ca 5000 arbetstillfällen i Östra Göinge kommun varav 40 procent inom tillverkningsindustrin. Alla dessa är näringar som sakta men säkert minskar i sysselsättningsgrad till följd av den rationalisering och tekniska utveckling som sker. Detta är ett problem som Östra Göinge kommun är medvetna om och den höga koncentrationen inom dessa områden sägs utgöra en sårbarhet inför eventuella konjunktursvängningar och nedläggningar. Men de anser även att den höga koncentrationen utgör en styrka som möjliggör för dem att bygga vidare på den kompetens som finns. Ett exempel på detta är etableringen av Färe industricenter i Sibbhult som utvecklar och samlar de industriella företag och den kompetens som finns i kommunen. Stenindustrin är en annan näring som är relativt unik för Östra Göinge kommun, och som således möjliggjort för kommunen att satsa ytterligare på utbildning samt besöksnäring inom detta område (Ibid:11,33-35). Just nu håller kommunen dessutom på att ta fram ett förslag till näringslivsstrategi, med en starkare anknytning till kommunens varumärke som ”Skånes Gröna Hjärta”, som beräknas bli klar i juni år 2014 (Östra Göinge kommun, 2014:1).

Lokal arbetsmarknad

Östra Göinge är en del av Kristianstad och Hässleholms *lokala arbetsmarknad*. Arbetspendlingen till övriga delar av Skåne är därmed omfattande, och beräknades bestå av hela 2815 personer år 2010. Kristianstad var den största utpendlingsorten med ca 1300 personer per dag vilket var uppemot 30 procent av den totala andelen arbetsresor. Därefter följde Hässleholm, Osby, Älmhult och Malmö med 460, 330, 130 respektive 83 antal arbetspendlare per dag. Inpendlingen i kommunen låg på 1300 personer och nettopendlingen var därmed negativ med ett antal på -1430 personer. Nettopendlingen till Sibbhult och

Glimåkra var dock positiv. Vilket sägs vara ett resultat av deras arbetsutbud genom Färeindustricenter, Stenförädlingsföretag, HAKI och Göinge utbildningscenter respektive handel-, logistik- och tillverkningsföretag. 47 procent av arbetsresorna skedde dock sinsemellan kommunens egna tätorter (Östra Göinge kommun, 2012b:3,8 & 2012a:74,80). Prognosen visar en fortsatt ökning i den regionala arbetspendlingen i takt med att Skåne går mot en gemensam *funktionell arbetsmarknad*. Sammantaget sägs detta ställa stora krav på såväl den lokala som regionala *tillgängligheten* i kommunen (Östra Göinge kommun, 2012a:11).

5.2.2 Östra Göinges utveckling

Flerkärnighet

Östra Göinge kommun hyllar Region Skånes arbete med Strukturbild för Skåne och framförallt arbetet med *"Det flerkärniga Skåne"* i sin översiktsplan. De har dessutom valt att applicera konceptet med flerkärnighet på en kommunal nivå och betonar därmed att alla befintliga orter ska bevaras och utvecklas. En förutsättning för detta sägs vara en god kommunikation sinsemellan tätorterna. Detta anses särskilt viktigt på grund av det begränsade befolkningsunderlaget i ett flertal orter som innebär att utbudet av kommunal service måste samordnas (Ibid:13,19).

Relationer

Östra Göinge kommun ser sig själva i ett större geografiskt sammanhang där såväl Skåne, Öresund, Blekinge och Småland innefattas (Ibid:13). De är dessutom delaktiga i nätverket Skåne Nordost, ett samarbete mellan de sex kommunerna Bromölla, Hässleholm, Hörby, Kristianstad, Osby och Östra Göinge. Tillsammans diskuterar och driver de en mängd olika frågor i ett större delregionalt perspektiv. Däribland frågor kring infrastruktur, varav pågatåg nordost och superbussprojektet är några (Skaneordost, 2014). Detta samarbete anses vara betydelsefullt då flertalet av dessa kommuner står inför samma utmaningar, såväl en negativ befolkningstillväxt och sysselsättningstillväxt som ett allför homogent näringsliv (Åberg, 2014). Östra Göinge kommun och Åberg betonar framförallt vikten av att stärka relationen till Älmhult, Hässleholm och Kristianstad (Se *figur 5.3*). De två sistnämnda anses vara viktiga kärnor i nordvästra Skåne och innehar en viss kraft i form av befolkning samt arbetstillfällen. Likaså anses Älmhults *lokala arbetsmarknad* ha en potential att utvecklas ytterligare till följd av etableringen av IKEA. Därmed arbetar kommunen aktivt med transportinfrastrukturfrågor för att möjliggöra för invånarna att ta del av en större och mer diversifierad arbetsmarknad (Östra Göinge kommun, 2012a:12,13 & Åberg, 2014).

5.2.3 Dagens kollektivtrafik

Den kollektivtrafik som erbjuds i kommunen idag vilket är tydliggjorts i *figur 5* är följande (Trivector Traffic, 2010:17):

- 541: Lönsboda-Sibbhult-Broby. Restid: 28 minuter.
- 542: Glimåkra-Broby-Knislinge-Hässleholm. I Hässleholm finns det anslutning till öresundstågen till Malmö/Lund. Restid: 50 minuter.
- 544: Glimåkra-sibbhult-Kristianstad. Restid: 55 minuter.
- 545: Broby-Knislinge-Hanaskog-Bjärlov-Kristianstad. I Broby finns det möjlighet till anslutning till Sibbhult och Glimåkra. Restid: 40 minuter.
- Skåneexpressen 7: Älmult-Osby-Broby-Knislinge-Hanaskog-Bjärlov-Kristianstad. Restid: 75 minuter.



Figur 5.4: Dagens kollektivtrafikutbud i Östra Göinge kommun. De lila linjerna är de järnvägsstråken som trafikeras av pågatåg. De gula linjerna är dagens busslinjer (Trivector Traffic, 2010:17).

Ovan lokaltrafik kompletteras med närtrafik i de områden som har mer än två kilometer från närmsta hållplats. Detta med ett utbud på en dubbeltur per dag. Utöver ovan erbjuds också skolskjuts vilket kommunen själva finansierar (Trivector Traffic, 2011:5,8). Den linje som är starkast är 545 med ca 2000 personer per dag. Därefter kommer 542 och Skåneexpressen 7 med ca 400-500 personer per dag. Resorna med 544 utgörs endast av ca 150 personer per dag, och består mestadels av skolresor. Den enda linje som är takfast är 545, vilket försvårar eventuella bytesresor i de övriga linjerna (Trivector Traffic, 2010:18). En ökning i andelen kollektivresor har bland annat tydliggjorts när turtätheten till

Kristianstad ökade samt när bussen anslöt till tåg i Hässleholm (Östra Göinge kommun, 2012a:27).

5.2.3.1 Tillgänglighet

Den lokala *tillgängligheten* i Östra Göinge anses idag begränsad till följd av en dålig vägstandard, vilket ger utslag i de något lägre hastigheterna i kommunen. Likaså anses kollektivtrafiken begränsande till följd av ett lågt turutbud och en låg takfasthet vilket anses försvåra eventuella bytesresor. Tillgången till hållplatser anses dock god. De flesta av Östra Göinges invånare kan ta sig till Kristianstad respektive Hässleholm inom 30-40 minuter med bil, det är emellertid en utmaning för kollektivtrafiken att uppnå detta och det anses därmed inte tillräckligt attraktivt att resa kollektivt. Dagens persontrafik utgörs således mestadels av bilresor (Ibid:12-14,27).

Östra Göinges regionala *tillgänglighet*, beräknat på restider och utbud med buss, anses i dagsläget vara dålig och överstiger gränsvärdet på max två timmar. Likaså anses den delregionala *tillgängligheten*, där Kristianstad utgör kärnan, vara dålig då det överstiger gränsvärdet på 40 minuter. Broby anses vara ett gränfall men Knislinge däremot anses ha en bra delregional *tillgänglighet* (Trivector Traffic, 2010:20).

5.3 Superbusskonceptet

5.3.1 Strukturbildande

Östra Göinge ger i sin översiktsplan samt genom kommunalrådet Åberg uttryck för att den snabba utvecklingen i västra Skåne är en följd av de infrastruktursatsningar som gjorts. Järnvägen sägs ha varit särskilt betydelsefull och verkat *strukturbildande*. Nu bör ögonen riktas mot de norra delarna av regionen för att uppnå det regionala målet om inomregional balans (Östra Göinge kommun, 2012a:33 & Åberg, 2014). En förbättrad kommunikation sägs dock inte bara vara viktigt för Östra Göinges utveckling, utan möjliggör för hela regionen att utvecklas. Kommunens kollektivresor är idag alldeles för tidskrävande vilket sägs hämma strävan efter att Skåne en dag ska bestå av en gemensam *funktionell arbetsmarknad* (Östra Göinge kommun, 2012a:12). Pågatåg nordost som öppnade upp för möjligheten för mindre kommuner att ta del av tåget anses var en bra start på utvecklingen av att koppla samman den nordöstra delen av Skåne med den övriga regionen (Åberg, 2014). I Östra Göinge är järnväg dock inget rimligt alternativ. Trots att det finns tillgång till tidigare använda järnvägsrälser så är befolkningsunderlaget alltför lågt och kostnaderna skulle bli alldeles för omfattande (Trivector Traffic, 2010:18-19). Därmed har Skånetrafiken, Kristianstad kommun och Östra Göinge kommun tillsammans med konsultbolaget Trivector Traffic AB studerat möjligheterna kring ett regionalt superbusskoncept i

nordöstra Skåne, som förväntas ge ungefär samma effekter som järnvägen. Superbussen är inget nytt koncept, det har tidigare tillämpats i urbana och suburbana miljöer. Det som sägs vara unikt i just detta sammanhang är relationen mellan stad och land (Ibid:1,4).

5.3.2 Superbussens funktion

Genom att studera järnvägens fördelar och attraktiva funktioner har superbusskonceptet utvecklats. Man har i den utsträckningen som det är möjligt försökt föra över järnvägens positiva egenskaper till ett bussystem. Superbusskonceptet sägs i huvudsak bygga på tanken ”*Tänk tåg, kör buss*” (Ibid:3). De egenskaper som anses möjliga att föra över i bussystemet är *snabbhet och effektivitet, bekvämlighet och trygghet, långsiktighet och stabilitet, integrerat system och image*.

Egenskapen av *snabbhet och effektivitet* innebär att bussen i största möjliga utsträckning måste ha tillgång till ett eget vägsystem, få full prioritet samt endast göra ett fåtal stopp. På så sätt kan den hålla en högre medelhastighet och få ner restiderna. Därmed blir valet av stationer av särskild betydelse och en central lokalisering bör eftersträvas. Detta med tanke på den samordning av arbetsplatser, service och bostäder som en central lokalisering utgör. Superbussens *bekvämlighet* ska möjliggöra för resenären att kombinera resan med nytta. Likaså måste bussarna ha en hög kapacitet och hög takfast turtäthet för att säkerställa en god *stabilitet och trygghet*. Egenskapen av ett väl *integrerat system* bygger på betydelsen av att hela reskedjan ska finnas i åtanke. Superbussen ska således vara väl kopplad till annan lokal- liksom regionaltransportinfrastruktur. Eftersom superbussen ska verka *strukturbildande* är det långsiktiga perspektivet en betydelsefull egenskap. De som bor och arbetar i och utanför kommunen ska vara garanterade att den goda *tillgängligheten* bevaras. Superbussarnas *image* är dessutom viktig att stärka, detta i form av en god marknadsföring som bidrar till en ökad attraktivitet och kännedom om konceptet (Ibid:3-4,8-12).

Investeringsbehov

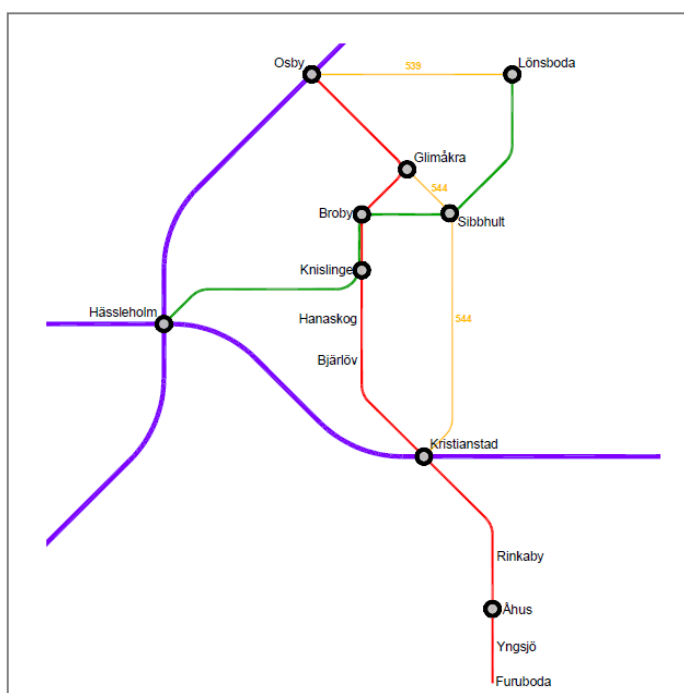
Superbussinvesteringar är omfattande och lär behövas sprida ut över en längre tid. Superbusskonceptet är dock inte självklart utan kan anpassas efter dess omgivning och de investeringsmöjligheter som finns, men ambitionsnivån har en förmåga att påverka superbussens positiva utfall. Det anses därmed viktigt med en hög ambitionsnivå, och för att bemöta de höga investeringskostnaderna kan det vara en bra idé att göra utbyggnaden i etapper för att i slutändan uppnå ett väl fungerande och effektivt stråk. Därmed blir det viktigt att inte förhastiga sig och presentera idén alldeles för snabbt så att konceptet riskeras att urholkas (Ibid:47-48, 50).

5.3.3 Superbusstråken och den kompletterande lokala kollektivtrafiken

5.3.3.1 Superbusstråken

Stråken mellan Åhus-Kristianstad-Broby respektive Knislinge-Hässleholm anses vara regionalt betydelsefulla pendlingsstråk och innefattas därmed i Skånetrafikens busstrategi. Dessa stråk har därmed en potential att stärkas ytterligare genom åtgärder i den befintliga infrastrukturen (Skånetrafiken, 2006:vi). Således planeras de befintliga regionbusslinjerna 541, 542, 545, 551 samt Skåneexpressen 7 ersättas med två superbusslinjer (se *figur 6*): (Trivector Traffic, 2010:19-20)

- Linje A: Åhus-Osby. Linjen förväntas ta 37 minuter.
- Linje B: Östra Göinge-Hässleholm. Linjen förväntas ta 40 minuter.



Figur 5.5: Tänkta superbusslinjer i nordöstra Skåne. Line A i rött och Linje B i grönt. De lila linjerna är de järnvägsstråken som trafikeras av pågatåg och de gula linjerna är de bussar som inte ersätts av de tänkta superbusslinjerna (Trivector Traffic, 2010:21).

Vilka stationer som ska innefattas är ännu inte bestämt. Ambitionen är att Sibbhult och Glimåkra också ska innefattas utöver de större tätorterna Broby och Knislinge. En idé är därmed att förlänga linje A till Glimåkra och Osby samt Linje B till Sibbhult och Lönsboda samt Yngsjö och Furuboda. På så sätt blir det ett färre antal linjer och en större möjlighet för direkta resor. Dock påpekas det att utbudet inte bör vara detsamma över hela sträckan, dessa förlängningar kan således ha ett lägre turutbud (Ibid:20). En vidare koppling med linje A till Älmhult är också önskvärd och anses behövlig för att undvika krångliga

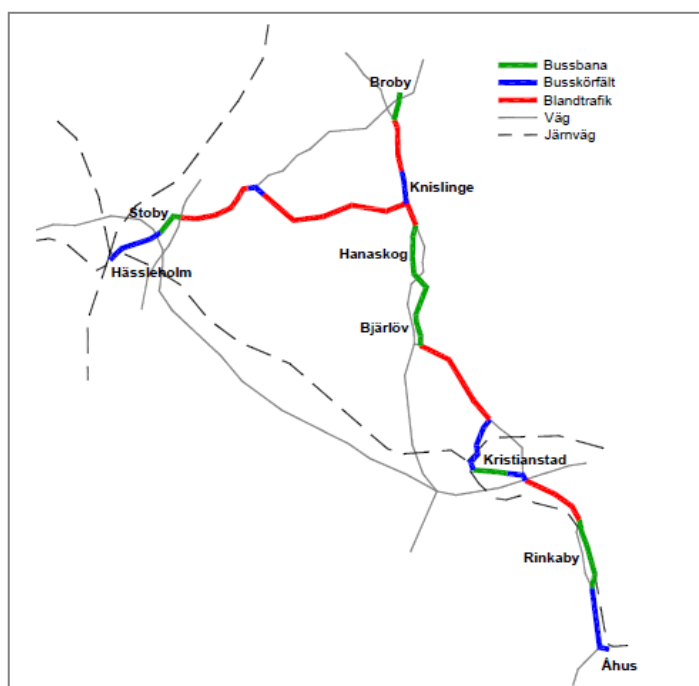
bytesresor i Osby (Östra Göinge kommun, 2012b:12). I förhållande till den kollektivtrafik som erbjuds idag kommer antalet hållplatser i superbustråken gå från 65 till 25. Trots detta påstås den procentuella täckningen, alltså folk som nås inom en kilometer, endast minska med 10 procent. Detta är alltså 5 500 stycken människor, varav 1000 bor i Viby och således har tillgång till Kristianstads lokala stadsbussnät. Detta anses därmed inte beröra en alltför stor del med tanke på att 90 procent, det vill säga 51 000 människor gynnas (Trivector Traffic, 2010:46). Dock framkommer det inte i vilken utsträckning enbart Östra Göinges invånare täcks.

Restidseffekter

Linje B förlorar hela 9 minuter genom att innefatta Knislinge i stråket. Detta anses dock betydelsefullt för att inte tappa allt för många resenärer. Totalt sätt kommer tillämpningen av superbuss spara in 6 minuter i linje A mellan Broby och Kristianstad och 3 minuter i linje B mellan Hässleholm och Broby. Resorna kommer således ta 40 respektive 37 minuter. Om linje B skulle innefatta Glimåkra, Sibbhult, Lönsboda och Furuboda beräknas resetiden dock bli den samma som idag. Dessutom beräknas 14 minuter tillkomma på sträckan mellan Glimåkra och Osby (Ibid:21-22,45).

Infrastrukturplanering

Trafikverket har redan planerat modernisering av väg 19, vägen som sträcker sig mellan Broby och Kristianstad. Detta ska bli en 2+1 väg men en ny västlig sträckning av vägen ska också göras av vissa delar vilket innebär att den äldre vägen kan användas för superbussen. Detta kan således bidra till att investeringsbehovet blir mindre omfattande. 2+1 vägen anses dock utgöra ett hinder för superbussens pålitlighet, och särskilda framkomlighetsåtgärder lär därmed behövas. Förslag på lämpliga åtgärder har studerats och i vissa fall krävs det en del större åtgärder i den befintliga infrastrukturen (Ibid:5, kap 4). Utifrån den planering som har gjorts ser ambitionsnivån ut enligt *figur 7*.



Figur 5.6: Det tänkta superbussstråkens ambitionsnivå (Trivector Traffic, 2010:27).

Investeringskostnader

För att få en inblick i kostnaden för en superbussinvestering så har vissa kostnadsberäkningar gjorts. Sträckan mellan Åhus och Broby beräknas ligga på 0,5 miljarder kronor. Denna kostad sägs dock behöva ses i förhållande till järnvägsinvesteringar och utgör således endast 10-15 procent av den kostnaden. Det bör dock påpekas att superbussen även kräver en mängd andra kringliggande investeringar i form av anpassade stationer och biljettautomater med mera (Ibid:47-48). Den årliga kostnaden för att driva de två ovan linjerna beräknas ligga på ungefär samma kostnader i dag till följd av ett liknande utbud, detta trots förbättrade restider och kvalitet (Trivector Traffic, 2011:21).

5.3.3.2 Den kompletterande lokala kollektivtrafiken

Tillämpningen av superbuss kommer att medföra ändringar i den lokala kollektivtrafiken. Detta med tanke på att superbussens tidseffektiva karaktär inte gör det möjligt att försörja alla kommunens orter med denna. Det anses därmed vara av stor vikt att lokaltrafiken utvecklas parallellt för att koppla samman de övriga orterna till superbussen. Detta anses vara en utmaning för Östra Göinge kommun och de har därmed i samarbete med Region Skåne och konsultbolaget Trivector Traffic AB genomfört en studie om eventuell matartrafik till superbussarna. Detta i förhållande till de kostnader som skulle kvarstå efter att superbussarnas driftkostnader täckts och därav anses studiens resultat rimligt (Ibid:1,21).

Rekommenderad lokaltrafik

Utifrån faktorerna utbud, restid, täckning och omlopp så har Region Skåne kommit fram till en lokaltrafik som är att rekommendera. Rekommendationen består av utbudet av *två korta anslutningslinjer* mellan Östanå och Broby samt Immeln och Knislinge. Dessa skulle således bestå av timmestrafik respektive varannantimmestrafik med vissa kompletteringar i rusningstid. Det skulle också vara möjligt att samordna dessa två stråk till ett, vilket skulle leda till möjligheten att resa bytesfritt mellan de två huvudorterna Broby och Knislinge. Vid en oförändrad ekonomi skulle det dock bidra till ett mindre utbud bestående av 10 dubbelturer per vardag liksom en sämre *tillgänglighet* till Kristianstad för ett flertal orter i kommunen. Rekommendationerna täcker 88 eller 89 procent av befolkningen i kommunen, det vill säga de som bor inom två kilometer till närmsta hållplats, beroende på om stråket är ihopkopplat till ett eller inte. Detta innebär att ca 1342 människor inte innefattas. Parallellt till ovan linjer förespråkas därmed att linjen mellan Glimåkra och Sibbhult ska bevaras med ett utbud på 5 dubbelturer per vardag. Bössebacken är den enda större ort, med mer än 100 personer två kilometer från närmsta hållplats, som inte innefattas i denna lokaltrafik. Dessa ska därmed erbjudas närtrafik upp till 7 dubbelturer per dag. Resterande uteblivna trafikförsörjda områden bli erbjudna närtrafik i samma omfattning som idag, alltså en dubbeltur per dag. Genom en ytterligare samordning med skolskjutsningen anses turutbudet även kunna öka något. Denna samordning stöter dock på problem kring de regler som berör skolskjutsar (Ibid:25-27,30-33).

5.3.3.3 Tillgänglighetsperspektiv

Regional tillgänglighet

Åberg (2014) påpekar att superbussen i huvudsak är en regional tanke. Den har främst som syfte att stärka kommunens relation till de övriga delarna av regionen. Superbusstationerna sägs vara belägna i de orter där efterfrågan på en effektiv regional kollektivtrafik är störst, alltså där det finns en hög andel befolkning samt arbetstillfällen. Den regionala *tillgängligheten* anses därmed stärkas för en relativt stor andel av Östra Göinges invånare och företag och det minskande antalet stationer superbustråket medför anses därmed inte vara något större problem. Region Skåne menar, utifrån sina beräkningar av restidseffekter, att dessa satsningar ska stärka såväl den regionala och delregionala *tillgängligheten*. Broby och Glimåkra förväntas bland annat påverkas positivt, detta genom en positiv restidseffekt på ett fåtal minuter (Trivector Traffic, 2010:45). Under Region Skånes planeringssamverkans dag i Skåne sydost uttrycktes det av ett fåtal kommuner att de var tveksamma till huruvida tidsvinsten med superkonceptet var tillräcklig (Region Skåne, 2014c). Detta var även något som Åberg (2014) ställde

sig tveksam till men han konstaterade dock att ytterligare tidsminskning skulle innebära att andra värden skulle gå förlorade. Dessa var bland annat de centrala hållplatserna och utifrån dess betydelse har ett övervägande gjorts vilket har lett till dagens tidssituation. Carvonen (2014) påpekade emellertid att det inte enbart handlar om tidsvinst, andra värden så som stabilitet, bekvämlighet och nyttan av resan är minst lika betydelsefulla. Således ansåg han att resenärernas upplevelse av resan borde vara i större fokus vid bedömningen av *tillgänglighet*.

Lokal tillgänglighet

Åberg (2014) var noga med att poängtera att superbustråken även kommer att vara till fördel på en lokal nivå. De vägar som utvecklas kommer att kunna användas av såväl superbussar som de lokala bussarna, vilket medför en bättre framkomlighet såväl regionalt som lokalt till följd av en bättre vägstandard, framkomlighet och högre medelhastigheter. I översiktsplanen sägs utmaningen att koppla samman den lokala kollektivtrafiken med superbussystemet framförallt beror på kommunens vision om en flerkärnig ortstruktur, vilket kräver mer insatser i den lokala trafiken (Östra Göinge kommun, 2012a:13,19). Åberg (2014) menar dock att det krävs någon form av samordning liksom en om- eller bortprioritering i den lokala kollektivtrafiken för att bemöta de förhållandevis dyra superbussinvesteringarna. Detta i form av indragningar och en minskad turtäthet. De områden lokaltrafiken inte kommer kunna försörja förväntas samordningen av bebyggelse möjligtvis kunna leda till samåkning. Ytterligare lösningar sägs vara att möjliggöra pendlarparkeringar, bilpooler och förbättrade gång- och cykelvägar (Östra Göinge kommun, 2012a:30, 139). Region Skåne, Trafikverket och Länsstyrelsen förhåller sig dock kritiska till Östra Göinges vision om en lokal flerkärnighet. De menar att utvecklingen istället bör koncentreras till de större orterna, det vill säga Broby, Knislinge, Hanaskog och eventuellt Sibbhult och Glimåkra. Den kollektivtrafikförsörjning som krävs för att utveckla en hållbar flerkärnig ortstruktur anses vara alltför orealistisk, då befolkningsunderlaget inte kommer att vara tillräckligt för att höja turtätheten i busstrafiken. Superbusstråket uppmanas därför vara en utgångspunkt för kommunens utveckling (Region Skåne, 2011c:5 & Östra Göinge kommun, 2012a:147-153). Åberg (2014) påpekade dock att utvecklingen till stor del förväntas koncentreras till de orter som får ta del av superbussen samt att all ny bebyggelse måste göras intill befintlig, således förväntas inte utspridningen bli särskilt problematiskt och därmed kvarstår visionen om att alla orter ska utvecklas. I översiktsplanen anses detta särskilt viktigt eftersom den flerkärniga strukturen är en del av kommunens karaktär och attraktivitet. Om inte utvecklingen når alla delar av landskapet tros detta kunna utarmas helt och hållet (Östra Göinge kommun, 2012a:135).

5.3.4 Förväntningar

Befolkningstillväxt och sysselsättningstillväxt

Carvonen (2014) och Åberg (2014) var båda eniga om att superbussen skulle verka *strukturbildande* och *tillväxtskapande* till följd av ändringar i dagens bosättningsmönster. Tillgången till superbuss anses framförallt ersätta bilen som transportmedel, men det förväntas även leda till befolkningstillväxt i kommunen i samband med att befolkningen får större valmöjligheter i sin vardag vad gäller utbildning, arbetstillfällen, service och rekreation. Således förväntas kommunen även bli mindre sårbar inför eventuella konjunktursvängningar och nedläggningar, vilket annars skulle bli särskilt påtagligt med tanke på kommunens homogena näringsliv (Östra Göinge 2012a:11). Både Åberg (2014) och Carvonen (2014) var eniga om att Östra Göinge framförallt skulle komplettera den övriga regionen som en attraktiv bostadsort. Det påpekades dock att inte alla orter inte har samma förutsättning för denna utveckling. Hannaskog har en god potential till att utvecklas som bostadsort till följd av en restid på endast tio minuter till Kristianstad med superbuss. Åberg (2014) menar även att kommunen med hjälp av superbussen skulle kunna stödja Älmhults expansiva arbetsmarknad och begränsade bostadsmarknad med ytterligare arbetskraft och hushåll vilket även skulle vara till fördel för den norra delen av kommunen. Älmhult och Östra Göinge kommun har således stärkt sitt samarbete och arbetar tillsammans för att en effektivare transportinfrastruktur, det vill säga superbuss, som kopplar samman kommunerna ska komma till stånds.

Enligt Carvonen (2014) och Åberg (2014) leder en förbättrad regional *tillgänglighet* till att människor inte längre behöver prioritera bort några viktiga värden. De kan således bo i Östra Göinge men ändå ta del av vad andra delar av Skåne har att erbjuda. Åberg (2014) påpekade att de flesta högutbildade idag var inpendlare men genom en bättre regional *tillgänglighet* förväntas en högre andel välutbildade bosätta sig i kommunen. Likaså ansågs befolkningen ha en större möjlighet att utbilda sig till följd av bättre kommunikationer till högskolan i Kristianstad. Enligt översiktsplanen förväntas främst en större inflyttning av barnfamiljer med tanke på den naturnära miljö och trygghet som kommunen kan erbjuda (Östra Göinge kommun, 2012a:17-19, 21). Befolkningstillväxten förväntas även leda till att bostadsmarknaden blir mer rörlig. Detta till följd av att en ökad efterfrågan som gör att priserna stiger och folk vågar och kan i större utsträckning flytta och sälja sina hus med tanke på att de inte längre förlorar på det. Det förväntas även bidra till att bostadsmarknaden utvecklas ytterligare till följd av en större efterfrågan och således kan kommunen erbjuda bostadsformer för såväl barnfamiljer, unga och pensionärer (Ibid:22). Trots befolkningstillväxt förväntas dock en större utpendling kvarstå, men det är inget Åberg (2014) ser något särskilt stort problem med så länge de väljer att bo kvar i kommunen. På lång

sikt hoppas dock den ökade befolkningstillväxten bidra till att kommunens utbud på arbetsmarknaden också utvecklas, något som inte framstod lika självklart.

Carvonen (2014) påpekade att Östra Göinge kommun, som en del av Hässleholm och Kristianstads omland, skulle kunna hjälpa till att bidra med en del av den kritiska massan som krävs för att det ska utvecklas en stark tillväxtmotor. Med en tillväxtmotor i den nordöstra delen av regionen förväntas kommunen kunna utvecklas ytterligare. Därmed sägs den *hierarkiska* utvecklingen kunna begränsas och den *komplementära* flerkärnigheten stärkas. Likaså nämnde han att detta skulle kunna stimulera ytterligare *regionförstoring* till följd av det regionala superbussystemet kan möjliggöra nya pendlingsströmmar som sträcker sig över dagens *lokala arbetsmarknad*. Pontus Lindberg, Region Skånes regionråd och ordförande i regionala tillväxtnämnden, påpekade också att dessa satsningar som knyter samman den nordöstra delen av Skåne till den sydvästra delen, vilket utgörs av en starkare *lokal arbetsmarknad*, kommer leda till synergieffekter vilket blir till fördel för såväl människor som företag i alla delar av regionen. Han preciserar dock inte vilken typ av synergieffekter som förväntas uppstå (Region Skåne, 2012c:4).

Näringsliv

Utöver ovan påstås även en bättre kommunikation bidra till att företag i den övriga delen av regionen med fördel kan etablera sig i Östra Göinge kommun. Kommunen säger sig kunna erbjuda prisvärda tomtmarker och lokaler till företag (Östra Göinge kommun, 2012a:34). Detta menar Åberg (2014) är behövligt när de andra delarna av Skåne börjar mättas och inte har möjlighet att expandera mer. Han menar dessutom att Östra Göinge har arbetskraft att erbjuda, framförallt kompetenta industrioperatörer. Carvonen (2014) och Åberg (2014) anser dock inte att någon särskild del av kommunens näringsliv kommer stärkas. I översiktsplanen har kommunen emellertid tydliggjort att den befolkningstillväxt och rörlighet som en förbättrad kommunikation bidrar med förväntas stärka jordbruket liksom industrisektorn. Den stärkta turistnäringen förväntas stärka behovet av närodlad mat, och Färeindustricenter i Sibbhult förväntas utvecklas ytterligare i takt med att samarbetet stärks mellan industriföretag, högskolor och universitet, vilket möjliggör en utveckling av fler innovativa industriprodukter (Östra Göinge kommun, 2012a:34-35). Carvonen (2014) påpekade även att en förbättrad *tillgänglighet* möjliggör en bättre arbetsmarknadsmatchning och företagen förväntas därmed kunna rekrytera kompetent arbetskraft. På så sätt anses företagen i kommunen ha en chans att utvecklas och stärkas ytterligare. Enligt Åberg (2014) förväntas även handeln stärkas till följd av ett större befolkningsunderlag, en förutsättning för detta sägs dock vara att befolkningen måste gynna den lokala handeln.

5.3.4.1 Förutsättningar för tillväxt

För att bemöta superbussens positiva utfall och framförallt den förväntade befolkningstillväxten sägs Östra Göinge kommun och Åberg vara medvetna om att de måste planera därefter. Vad gäller bostadsbyggande måste anpassningar göras efter den efterfrågan som finns. Lägenheter lär behövas med tanke på ett ökat antal ungdomar och äldre. Likaså måste som tidigare sagts en god *tillgänglighet* eftersträvas. Detta anses vara en utmaning med tanke på kommunens vilja att utveckla den flerkärniga ortstrukturen. Denna utmaning hanterar kommunen genom att eftersträva förtätning respektive att all ny bebyggelse lokaliseras intill befintlig bebyggelse. Vid bebyggelse av öriga områden måste det vid ett flertal byggnader upprättas en detaljplan. Dock förhåller sig kommunen positiva till återanvändandet av befintliga byggnader trots att dessa är mer utspridda (Östra Göinge kommun, 2012a:23 & Åberg, 2014). Östra Göinge är dock medvetna om att reseunderlaget är relativt lågt samtidigt som kommunens vision om en lokalt flerkärnig ortstruktur bidrar till ett större behov av kollektivtrafik. Det sägs emellertid medföra en svårighet att få staten att välja och investera i kommunens infrastruktur då kommunen bara en av flera kommuner som är i behov av medfinansiering. Men till följd av en större enighet i kommunen och i nordöstra Skåne förväntas dock detta bli mindre problematiskt (Östra Göinge kommun, 2012b:16-17). Åberg (2014) påpekade också att det goda delregionala utvecklingssamarbetet som skapats i Skåne nordost, med Region Skåne och södra Småland har varit betydelsefullt. Förutsättningen för att Östra Göinge ska utvecklas anses därmed vara att dessa samarbete bevaras och stärks.

6. Analys

6.1 Inledning

I detta kapitel görs ett försök att besvara studiens frågeställningar. Detta möjliggörs genom att analysera det empiriska materialet i förhållande till de teorier, det vill säga *regionförstoring*, *polycentrism* och *tillgänglighet* samt den tidigare forskning och erfarenheter som presenterats.

6.2 Tillgänglighet

Restriktioner

En förbättrad *tillgänglighet* uppnås till följd av att de restriktioner som finns i det geografiska rummet inte längre verkar lika begränsande (Gren et al. 2003:121-124). Tillämpningen av superbuss kan bland annat medföra ändringar i *styrningsrestriktionerna* till följd av högre medelhastigheter och en prioriterad framkomlighet (Trivector Traffic, 2010:3-4,8-12). Förutsättningen för detta är dock att ambitionsnivån för det tänka superbustråket är hög, det vill säga att det görs omfattande investeringar för att uppnå ett optimalt superbustråk. Således kan dagens ambitionsnivå enligt författaren anses vara för låg, detta med tanke på att superbustråket under vissa sträckor kör i blandtrafik (Ibid:27).

Genom införandet av superbuss förväntas befolkningen få tillgång till en attraktiv och snabbare kollektivtrafik. Likaså är nu hela resan i åtanke, såväl regionalt och lokalt, vilket möjliggör eventuella bytesresor (Carvonon, 2014). På så sätt förbättras eventuellt den delregionala *tillgängligheten* till Hässleholm, Kristianstad och Osby men även den regionala respektive mellanregionala *tillgängligheten* till följd av anslutning till tåg i Hässleholm respektive Osby. Om superbustråket sträcker sig till Älmhult kommer även den mellanregionala *tillgängligheten* ha en möjlighet att stärkas ytterligare (Östra Göinge 2012b:12). Detta möjliggör således att befolkningen kan röra sig i ett större geografiskt rum och *kapacitetsrestriktionen* är därmed inte lika påtaglig. Ur ett genus- och livsformsperspektiv kan tillgången till en mer effektiv kollektivtrafik framförallt möjliggöra för kvinnor liksom mindre utbildade att ta del av en större *lokal arbetsmarknad* (Johansson et al. 2009:69). Enligt de beräkningar som gjorts förväntas superbustråket och den rekommenderade kompletterande lokala kollektivtrafiken dock endast innefatta 88-89 procent av befolkningen, liksom att avståndet till närmsta hållplats kan vara uppemot två kilometer. Likaså kan *tillgängligheten* försämrats för dem som tidigare haft tillgång till hållplats i superbustråket om den rekommenderade kompletterande lokaltrafiken med två *korta anslutningslinjer* tillämpas. Dock skulle tillämpningen av två *ihopkopplade linjer* istället medföra en sämre regional tillgänglighet (Trivector Traffic, 2011: 25-27,30-33 & 2010:46). Ovan effekter kan därmed verka problematiska med

tanke på att en god *tillgänglighet* sägs uppnås genom att ha hela resan i åtanke (SCB, 2010:10, 64-66). Befolkningen blir därmed, i olika utsträckning, beroende av andra transportmedel så som gång, cykel och bil för att ta sig till närmsta station. Detta är dock medel som inte alltid är självklara och därmed kvarstår det vissa *kapacitetsrestriktioner*. Region Skåne, Trafikverket och Länsstyrelsen förhöll sig därmed negativa till kommunens vision om en lokal flerkärnighet och ansåg att den lokala kollektivtrafik som behövs för att uppnå en god *tillgänglighet* är svåruppnådd (Region Skåne, 2011c:5 & Östra Göinge kommun, 2012a:147-153). Studien kan konstatera att det kvarstår vissa *kapacitetsrestriktioner* till följd av att turutbudet och restiderna i den lokala kollektivtrafiken förblir oförändrade, dock skulle en förbättrad ekonomi kunna bidra till en mer positiv inverkan i den lokala *tillgängligheten* (Trivector Traffic, 2011:1,21,25-26). Kommunen medger att visionen om en lokal flerkärnighet innebär en utmaning i ett *tillgänglighetsperspektiv*. Åberg (2014) påstår dock att kravet på att all ny bebyggelse måste lokaliseras intill befintlig bebyggelse kan möjliggöra samåkning. Dessutom ska kommunen satsa på pendlarparkeringar, utbyggnad av gång- och cykelvägar samt erbjuda bilpooler vilket kan begränsa ovan problem något. Författaren förhåller sig dock kritisk till dessa lösningar med tanke på att befintlig bebyggelse kan utgöras av en enstaka byggnad, således finns det risk att ortstrukturen blir utspridd och ännu är de övriga lösningarna inte garanterade vilket möjligtvis stärker *kapacitetsrestriktionerna*. Enligt min mening är det därmed av nackdel att endast hälften eller möjligtvis en tredjedel av befolkningen bor i relativt nära anslutning till superbussen (Östra Göinge kommun, 2012a:19). Därmed kan det vara av fördel att Åberg (2014) påpekar att den framtida befolkningen främst förväntas bosätta sig i dessa orter, något som enligt författaren dock ännu anses oklart.

Kopplingsrestriktionen som tydliggör behovet av att arbetskraft och verksamheter måste samordnas i samma tid och rum kan få en större geografisk omfattning vid tillämpningen av ett regionalt superbussystem. Den förbättrade *tillgängligheten* kan möjliggöra för befolkningen i kommunen att ta del av en större *funktionell arbetsmarknad* (Andersson, 2008:12, 16). För att superbussen ska verka *strukturbildande* sägs denna dock behöva vara stabil och finnas tillgänglig i en lång tid framtid framöver (Trivector Traffic, 2010:3-4,8-12). Enligt Perssons resonemang finns det en risk för att superbussen stöter på problem i ett miljöperspektiv i framtiden (Region Skåne, 2011b:25). Enligt teorierna kring *tidsgeografi* kan det bidra till att stärka *kapacitets-* och *kopplingsrestriktionerna* i det geografiska rummet vilket således skulle beröra en större mängd företag och människor. Därmed kan författaren även konstatera att superbussen kan stöta på motgångar i ett mer långsiktigt och hållbart *tillgänglighetsperspektiv*.

Teknisk räckvidd

Det kan konstaterats att superbussen är ett sätt att överbygga det relativa avståndet (Törnqvist, 1998:86-87,91). Dock kan den nordöstra delen av Skånes stora kommun ytor verka begränsande (Johansson et al. 2009:65). Frågan är därmed om tidsvinsten på ett fåtal minuter är tillräcklig, vilket både Åberg (2014) och ett fåtal kommuner i Skåne sydost gav uttryck för (Region Skåne, 2014c). Ur ett *tillgänglighetsperspektiv* bör det dock påpekas att det inte bara är en fråga om avstånd och tid. Befolkningens *kognitiva föreställningar* är lika avgörande för hur de väljer att röra sig i det geografiska rummet (Gren et al. 2003:124-128). De andra värden som superbusskonceptet presenterar, det vill säga *bekvämlighet* och *stabilitet*, kan därmed också komma att förändra folks geografiska rörelsemönster. Vilket även Carvonen (2014) påpekade. Därmed kan det som Region Skåne nämnde vara viktigt att inte presentera superbusskonceptet fören detta är optimalt (Trivector Traffic, 2010:47-48, 50). Det vill säga om ambitionsnivån är tillräckligt hög, för om detta inte är fallet så finns det enligt min mening ändå en risk för att de *kognitiva föreställningarna* förblir negativa.

6.3 Befolkningstillväxt

Komplementär polycentrisk struktur

Som ett resultat av superbussen förväntas Östra Göinge uppnå en bättre regional *tillgänglighet* och därmed en mer balanserad befolkningstillväxt. Enligt Carvonen (2014) och Åberg (2014) förväntas kommunen främst komplettera den övriga regionen som bostadsort, vilket har stöd i de teorier som presenterats. Det postindustriella samhället möjliggör i större utsträckning en *komplementär polycentrisk* utveckling där människor väljer att bo i attraktiva orter samtidigt som de tar del av en större *funktionell arbetsmarknad* (Johansson et al. 2009:69). Vilket främst landbygdskommuner med pendlingsavstånd till ett diversifierat näringsliv i storstäder drar nytta av (Adolphsson et al.2014:35-36). Östra Göinges befolkningstillväxt förväntas främst utgöras av barnfamiljer och välutbildade (Östra Göinge kommun, 2012a:17-19, 21 & Åberg, 2014) vilket har stöd i de teorier som presenterats (Adolphsson et al.2014:35-36 & Johansson et al. 2009:69). Utifrån Christallers *centralortsteori* kan författaren dock konstatera att Kristianstads och Hässleholms centrala position är avgörande för att Östra Göinge ska uppnå tillväxt. Författaren kan fastställa att Malmö-Lund och Helsingborg tillhör nivå ett i *centralortshierarkin* då dessa är tillväxtmotorer, Kristianstad och Hässleholm tillhör nivå två då dessa är regionala kärnor och Östra Göinges tätorter i det tänka superbustråket kan tänkas tillhöra nivå fyra. Därmed har Kristianstad och Hässleholms centrala position en stor betydelse för Östra Göinge kommun. Dessa centra ger Östra Göinges befolkning tillgång till ett större utbud av arbetstillfällen varav de kan bevara sin plats som boendeort i *ortshierarkin*

(Adolphsson et al. 2014:5-6). Utifall Älmhult även har en hög nivå i *ortshierarkin*, vilket Åberg (2014) indirekt påstår till följd av dess starka och diversifierade näringsliv så kan detta möjliggöra ytterligare arbetstillfällen för befolkningen i Östra Göinge kommun och således har de troligtvis en ännu större möjlighet att bevara sin position som boendeort. Författaren förhåller sig dock kritisk till detta uttalande med tanke på att det inte gjorts tillräckliga studier kring detta.

Både Region Skåne och Östra Göinge gav uttryck för att befolkningstillväxten skulle vara ett resultat av en bättre *tillgänglighet* i samband med de lägre bostads- och markpriser som mindre överhettade landbygdskommuner kan erbjuda (Region Skåne, 2011a:16-17 & Östra Göinge kommun, 2012a:22). Detta har stöd i de teorier som presenterats (Adolphsson et al. 2014:17-18). Därmed är det också, enligt kommunens förväntningar, möjligt att deras bostadsmarknad kan bli rörligare och till och med expandera till följd av en större efterfråga. Vilket således kan möjliggöra ett större utbud och variation av bostadsformer för såväl ungdomar, barnfamiljer och pensionärer (Östra Göinge kommun, 2012a:22).

Region Skåne menar att den *komplementära polycentriska utvecklingen* bidrar till en större inomregional balans. Utvecklingen sägs dock inte bara vara beroende av att utbudet av kollektivtrafik förbättras och effektiviseras utan den fysiska planeringen måste även bemöta dessa infrastrukturensatsningar väl (Region Skåne, 2013b:8,11,25-28). Enligt resonemanget om *tillgänglighet* i ovan avsett får Region Skåne stöd i de teorier som presenterats. Östra Göinges förväntningar möter således motsättningar i visionen om en lokal flerkärnighet. Den nordöstra delen av Skåne utgörs av stora kommun ytor och en utspridd ortstruktur vilket utgör ett behov av en mer omfattande lokal kollektivtrafik på ett flertal geografiska nivåer vilket kan anses problematiskt till följd av det låga befolkningsunderlaget (Johansson et al. 2009:65). Ett problem som enligt min mening kan bestå eller möjligen förvärras genom att fortsätta att utveckla en lokal flerkärnighet i kommunen. Om de flesta väljer att bosätta sig i kommunen på grund av den tystad och natur som finns att tillgå så är det dessutom viktigt att inte sprida bebyggelsen alltför mycket, på längre sikt skulle det kunna leda till en mindre attraktiv bostadsort (Espon, 2002:23-25). Kommunen menar dock att deras vision inte karakteriseras av en utspridd struktur, utan all ny bebyggelse ska koncentreras intill befintlig bebyggelse (Östra Göinge kommun, 2012a:23). Dock kan denna bebyggelse vara av väldigt liten skala, det vill säga intill en enstaka byggnad, och därmed anser författaren att det finns risk för en mer utspridd struktur. Men enligt Åberg (2014) förväntas den framtida befolkningen främst koncentreras till de större orterna, där superbussen finns tillgänglig, vilket kan vara till fördel i detta avseende. Författaren anser dock att detta ännu är oklart.

6.4 Sysselsättningstillväxt

Komplementär polycentrisk struktur

Region Skåne betonar i sina strategier vikten av att med effektiv kollektivtrafik stärka relationen mellan Kristianstad och Hässleholm och dess omland. På så vis kan en såkallad tillväxtmotor som driver utvecklingen i nordöstra Skåne komma till stånds vilket anses stärka den *komplementära polycentriska strukturen* i Skåne. Detta förväntas i sin tur leda utvecklingen mot att regionen en dag utgörs av en gemensam *funktionell arbetsmarknad* (Region Skåne, 2013b:19-20). Superbussen kan ses som ett resultat av dessa strategier. Författaren anser dock inte att det enligt ovan, Lindbergs (Region Skåne, 2012c:4) eller Carvonens (2014) resonemang finns några starka belägg för att superbussen har en möjlighet att leda till *regionförstoring*. Detta till följd av dagens svaga pendlingsströmmar till de övriga delarna av regionen liksom den begränsning som dagens avstånd utgör. Dock kan tillgången till superbuss enligt de teorier som presenterats möjligtvis bidra till *regionförtätning* respektive *regionförstärkning* i hopp om att stärka den *lokala arbetsmarknaden* i nordöstra Skåne (SCB, 2010:10, 64-66).

En bättre *tillgänglighet* förväntas möjliggöra att befolkningen kan ta del av en större *funktionell arbetsmarknad*, till följd av att dagspendling blir ett mer lämpligt alternativ. Kommunen anses således ha en större chans att bevara sin befolkning och uppnå en mer positiv sysselsättningsgrad (Region Skåne, 2013b:25 & Åberg, 2014). Detta resonemang har stöd i de teorier som presenterats (Adolphsson et al. 2014:17) och ett tecken på att denna utveckling kan vara möjlig är att ökningen i andelen kollektivresor har tydliggjorts i kommunen i samband med en ökad turtäthet till Kristianstad och anslutning till tåg i Hässleholm (Östra Göinge kommun, 2012a:27).

Lokal arbetsmarknad

För att uppnå en högre sysselsättningsgrad i kommunen anser Region Skåne (2013b:25), Carvonens (2014) och Åberg (2014) att en god *tillgänglighet* är avgörande, vilket ett flertal av teorierna bekräftar enligt avsnittet *tillgänglighet*. Ur ett livsform- och genusperspektiv är tillgången till effektiv kollektivtrafik särskilt viktig eftersom mindre välutbildade och kvinnor tar del av en mindre *lokal arbetsmarknad* än välutbildade och män och är således fast i mer serviceinriktade och lågavlönade arbeten (Johansson et al. 2009:69). Superbussen kan därmed möjliggöra för dem att röra sig i ett större geografiskt rum. Genom kommunens vision om en lokal flerkärnighet (Östra Göinge kommun, 2012a:13,19) kan dock författaren konstatera att det uppstår vissa svårigheter. Utifrån teorierna kring *kopplings- och kapacitetsrestriktioner* är en effektiv kollektivtrafik den enda lösningen på huruvida befolkningen kan ta del av en större *funktionell arbetsmarknad* om inga andra transportmedel finns till hands (Gren et al.

2003:121-124), vilket således kan verka problematiskt i en utspridd ortstruktur. Därmed anser författaren att det är av nackdel att endast hälften av befolkningen bor i de två tätorter som får tillgång till superbussen. Utifall de ytterligare två tätorterna Glimåkra och Sibbhult innefattas nås dock en tredjedel av befolkningen (Östra Göinge kommun, 2012a:19). Åbergs (2014) förväntningar om att befolkningstillväxten mestadels ska koncentreras till superbustråket kan därmed vara av fördel, författaren anser emellertid att detta ännu är oklart.

Genom att ta del av en större *funktionell arbetsmarknad* förväntas kommunen bli mindre sårbar inför eventuella konjunktursvängningar och nedläggningar (Östra Göinge, 2012a:11 & Region Skåne, 2011a:38), vilket har stöd i de teorier som presenterats (Andersson, 2008:12, 16). Detta är dessutom av särskild betydelse för att kunna bevara befolkningen i kommunen till följd av att näringslivet i kommunen idag är väldigt homogent (Espon, 2002:22,27). Både Region Skåne (2014a:9) och Åberg (2014) påpekade dock att den nordöstra delen av Skåne har en låg och rentav minskande sysselsättningstillväxt, detta kan enligt författaren innebära begränsningar i den *lokala arbetsmarknaden* och leda mot en mer *hierarkisk polycentrisk* utveckling i regionen. Detta med tanke på den *kopplingsrestriktion* som innebär att arbetskraft och företag måste vara sammankopplade i samma tid och rum (Gren et al. 2003:121-124). Utifall den regionala *tillgängligheten* inte stärks tillräckligt eller kommunen inte får tillgång till ett tillräckligt starkt och diversifierat näringsliv inom pendlingsavstånd så blir dagspendling ett mindre lämpligt alternativ (Adolphsson et al. 2014:17, 35-36). Befolkningen i kommunen kan därmed tvingas migrera till den sydvästra delen av regionen, vilket utgörs av en starkare *lokal arbetsmarknad*. En förutsättning för önskad utveckling är därmed att Hässleholm-Kristianstads *lokala arbetsmarknad* utvecklas och stärks. Problemet kan enligt Brochies *triangel* bero på att den kritiska massan av människor inte finns tillgänglig till följd av begränsade transportmöjligheter i den nordöstra delen av regionen. Även om spridningen eller koncentrationen av aktiviteter är god så måste *tillgängligheten* vara optimal för att kunna upprätthålla ett diversifierat och specialiserat näringsliv, där utbudet av arbetskraft och arbetsmarknad kan komplettera varandra väl (Adolphsson et al. 2014:7). Således anser författaren att superbussen kan vara ett led i denna utvecklingen genom att upprätthålla en del av den kritiska massan som behövs för att uppnå en stark *lokal arbetsmarknad* i nordöstra Skåne.

Utifrån ovan analys finns det dock ett behov av att närma sig de förhållanden som råder mellan Östra Göinge kommun och nordöstra Skåne ytterligare. Hässleholm och Kristianstad är de enda regionala kärnorna, de utgör dessutom en potentiell tillväxtmotor, och har således en stor betydelse för sitt omland (Region Skåne, 2011a:2, 29,33). Utifrån denna studie kan dessutom en form av *hierarkisk polycentrisk struktur* tydliggöras mellan kommunen och dessa centra till följd av ett mer ensidigt pendlingsförhållande samt en begränsad *tillgänglighet* till de

övriga delarna av regionen (Östra Göinge kommun, 2012b:3,8 & Trivector Traffic, 2011:30-33). Superbussen bidrar troligen till att stärka detta förhållande ytterligare. Pendlingsströmmarna till Älmhult är också ensidiga och innefattas även detta centra i stråket kan även det ha en viss inverkan på den utveckling som sker. Detta till följd av dess uttalade utbud av arbetstillfällen (Åberg, 2014) vilket kan innebära att de liksom de regionala kärnorna i nordöstra Skåne har en hög position i *ortshierarkin*. Således innehar dessa centra enligt Christallers *centralortsteori* en viktig position och kan försörja de mindre orterna med arbetstillfällen (Adolphsson et al. 2014:5-6). Superbussens betydelse är därmed inte bara beroende av att *tillgängligheten* förbättras, utan även att ovan centra har ett tillräckligt starkt och diversifierat näringsliv så att kommunen kan försörja sin befolkning med arbetstillfällen, detta till följd av att *tillgängligheten* till det övriga omlandet förblir begränsad. Utifrån de teorier som presenterats har det konstaterats att en mer *hierarkisk polycentrisk utveckling* faktiskt möjliggör ett mer lokalt diversifierat näringsliv (Adolphsson, et al. 2014:17, 35-36). Författaren kan dock inte dra några slutsatser från detta resonemang till följd av att det inte gjorts tillräckligt med studier inom det området. Enligt min mening är det dock av fördel att Region Skåne konstaterat att Hässleholm och Kristianstad har en branschbredd på över 200 (Region Skåne, 2011a:2, 29-33). Dock är Hässleholm och Kristianstad enligt Christallers *centralortsteori* i sin tur beroende av den högre nivån, det vill säga tillväxtmotorerna, vilket kan innebära vissa begränsningar i dess utbud av arbetstillfällen (Adolphsson et al. 2014:5-6). Likaså anser författaren att Kristianstads låga sysselsättningstillväxt (Region Skåne, 2011a:33) kan verkar oroande. Den kan eventuellt begränsa möjligheten för Östra Göinge kommun att försörja sina befolkning med arbetstillfällen. Det kan därmed vara av fördel om Älmhult, vilket Åberg (2014) påstår, har ett omfattande utbud av arbetstillfällen och ett diversifierat näringsliv. Författaren förhåller sig dock kritisk till detta uttalande då det inte har gjorts några studier för att bevisa detta.

Näringsliv

Det fanns enligt Åberg (2014) vissa långsiktiga förväntningar om att kommunens eget näringsliv skulle utvecklas på sikt och erbjuda fler arbetstillfällen. Detta ansågs möjligt till följd av landsbygdskommuners billigare utbud av mark och lokaler vilket har stöd i de teorier som presenterats (Adolphsson et al. 2014:17). Dock fanns det ännu inga självklara satsningar inom något särskilt näringslivsområde som skulle utveckla och stärka kommunens specifika lokala identitet på den *lokala arbetsmarknaden*, vilket enligt en utav de teorier som presenterades ansågs avgörande för att uppnå tillväxt (Vandermotten et al. 2008:1215). Därmed kan det vara av fördel att kommunen verkar lyssna till den befintliga företagskulturen, vad gäller jordbruk och tillverkningsindustrin, och ser sitt homogena arbetsutbud som en styrka (Östra Göinge, 2012a:11). Således finns det en möjlighet att dessa områden utvecklas ytterligare. Påbörjandet av en

näringslivsstrategi (Östra Göinge kommun, 2014) kan därmed vara en bra början för att bemöta denna fråga. Författaren kan dock utifrån analysavsnittet *tillgänglighet* konstatera att superbussen troligtvis inte bidrar till att alla invånare kan ta del av en större *funktionell arbetsmarknad*, och därmed är Östra Göinges eget näringsliv också i behov av att utvecklas. Detta som en följd av att Östra Göinge har och vill bevara en flerkärnig lokal ortstruktur, således blir de mindre orterna med en fortsatt begränsad *tillgänglighet*, enligt Christallers *centralortsteori*, beroende av de större tätorternas utbud av arbetstillfällen (Adolphsson et al. 2014:5-6). Utifrån föregående resonemang kan dock författaren tydliggöra att de framtids tankar som finns mestadels bygger på att bevara dagens homogena näringsliv, vilket i detta avseende kan begränsa den inomkommunala matchningen av arbetsmarknad- och arbetskraftutbud. Således möter superbussens positiva utfall enligt min mening motstånd i den nuvarande och visionära lokala flerkärnigheten.

6.5 Förutsättningar för tillväxt

Med tanke på att superbussen är i ett nytt sammanhang (Trivector Traffic, 2010:1,4) finns det inga studier som tyder på att denna kan verka *strukturbildande* eller *tillväxtskapande*. De tidigare avsnitten tydliggjorde dock att superbusskonceptet har en möjlighet att leda utvecklingen i den önskvärda riktningen. I ett tillväxtperspektiv sägs superbussens betydelse dock vara beroende av de *morfologiska förhållandena*. Trots att regionen är sammanbunden i en god regional *tillgänglighet* och därmed utgörs av en mer *komplementär struktur* så är kommunernas vilja att samarbeta och komplettera varandra avgörande för huruvida kommunen kan uppnå tillväxt (Vandermottens et al. 2008:1211-1213). Således är det viktigt att kommunerna är eniga om en *komplementär polycentrisk utveckling* och att bedriva planeringen för att nå dit. Detta påpekas vara en av Region Skånes (2013:5-6) främsta utmaningar. Åberg (2014) anser dock att enigheten om såväl den nordöstra delen av regionens utveckling och om superbussens betydelse är stark. Detta till följd av de samarbetsnätverk som skapats i Skåne nordost och med Älmhult. Betydelsen av enighet har stöd i de teorier som presenterats, och det sociala kapitalet kan således bidra till att påskynda kommunens utveckling (Governare et al. 2005:279-280). Dock anser författaren att Åbergs uttalande inte är tillräckligt övertygande, detta eftersom uttalandet kan färgas av den bakomliggande politiken vilket således kan grundas i ett rent önsketänkande. Detta var något som märktes av tydligt i ett annat sammanhang då Åbergs förväntningar var mycket högre än Carvonens (2014). Därmed krävs det ytterligare studier inom detta område för att författaren ska kunna göra några övertygande antaganden.

7. Slutsats och avslutande diskussion

7.1 Slutsats

Medför superbusskonceptet en god tillgänglighet och för vem?

Utifrån den analys som har gjorts är det ännu oklart vilka effekter superbussen har på *tillgängligheten*, dock kan det konstateras att den regionala, mellanregionala, lokala och framförallt den delregionala *tillgängligheten* har en möjlighet att förbättras. Författaren anser dock att det finns en övervägande risk för att dagens ambitionsnivå är alldeles för låg och därmed bidrar inte den *tekniska räckvidden* i tillräckligt stor utsträckning till att överbygga det relativa avståndet (Törnqvist, 1998:86-87,91). Detta till följd av att superbussen endast kan möjliggöra en restidsminskning på ett fåtal minuter. Likaså återstår det en del *styrningsrestriktioner* vilket ger utslag i de fortsatt låga medelhastigheterna samt en fortsatt låg prioritering av bussen under vissa delar av stråket (Trivector Traffic, 2010:27,45). Det har även konstaterats att kommunens utspridda struktur begränsar tillgången till superbussen och således kvarstår det en del *kapacitetsrestriktioner*. Därmed är det enligt författaren mening framförallt är de som bor i anslutning till superbussen som får en bättre *tillgänglighet*. Den övriga rekommenderade kompletterande lokaltrafiken förblir relativt oförändrad dock underlättas eventuella bytesresor (Trivector Traffic, 2011:25-27,30-33), vilket författaren även anser kan vara till fördel för den övriga befolkningen. Författaren kan även konstatera att *tillgängligheten*, vid tillämpningen av den rekommenderade kompletterande lokala kollektivtrafiken med *två korta anslutningslinjer* (Ibid), möjligtvis försämras för dem som bor längst superbussstråket idag liksom för den lokala *tillgängligheten* överlag. Denna rekommendation står dock i motsats till ett *ihopkopplat stråk* där turutbudet i den regionala kollektivtrafiken och dess restider istället kommer att påverkas negativt. Således måste tyvärr vissa om- och bortprioriteringar vad gäller restid, täckning, regional respektive inomkommunal *tillgänglighet* göras för att tillämpningen av superbuss i åtminstone något avseende ska medföra en bättre *tillgänglighet*. Dock tror författaren att superbussens *bekvämlighet* och *stabilitet* (Trivector Traffic, 2010:3) kan påverka de *kognitiva föreställningarna* positivt och således medföra en förbättrad upplevd *tillgänglighet*. Sammanfattningsvis kan tillämpningen av superbuss i vissa aspekter medföra en bättre *tillgänglighet*. Dock kvarstår en del *restriktioner* och säkerligen negativa *kognitiva föreställningar* bland invånarna vilket fortsatt begränsar rörelsen i det geografiska rummet (Gren et al. 2003:121-128).

Vilka effekter förväntas superbusskonceptet bidra med i kommunen vad gäller sysselsättning samt befolkning?

Den förbättrade *tillgängligheten* som superbussen medför förväntas stärka den *komplementära polycentriska strukturen* och hämma en mer *hierarkisk polycentrisk utveckling* i regionen till följd av att befolkningen kan ta del av en större *funktionell arbetsmarknad* (Region Skåne, 2013b:19-20 & Carvonon, 2014). Kommunen förväntas främst komplettera den övriga regionen som bostadsort och befolkningstillväxten förväntas framförallt utgöras av barnfamiljer och välutbildade (Carvonon, 2014 & Åberg, 2014). Som en följd tros även sysselsättningstillväxten påverkas positivt och kommunen förväntas därmed bli mindre sårbar inför eventuella konjunktursvängningar och nedläggningar (Östra Göinge kommun, 2012a:11 & Region Skåne, 2011:38). Vissa utmaningar sägs dock kvarstå. Enligt Region Skåne verkar kommunernas bristfälliga enighet i det regionala utvecklingsarbetet och Östra Göinges vision om en lokal flerkärnighet något hämmande för att uppnå den önskvärda utvecklingen (Region Skåne, 2013:5-6 & 2011c:5). Detta är inget som kommunen själva uppfattar särskilt problematiskt, de menar att såväl enigheten som den lokala flerkärnigheten är befogad (Östra Göinge kommun, 2012a:135 & Åberg, 2014).

Vilken betydelse har superbusskonceptet för Östra Göinges tillväxt?

Enligt de teorier som presenteras är ovan förväntningar rimliga. Det postindustriella samhället stödjer i större utsträckning en *komplementär polycentrisk ortstruktur* (Johansson et al. 2009:69), vilket framförallt landbygdskommuner mer goda pendlingsmöjligheter till storstäder drar nytta av (Adolphsson et al. 2014:35-36). Superbussen har därmed en möjlighet att leda utvecklingen mot *regionförtätning* respektive *regionförstärkning*. Således kan befolkningen få tillgång till en större *funktionell arbetsmarknad* (SCB, 2010:10, 64-66) vilket kan möjliggöra för Östra Göinge kommun att bevara och stärka sin position som bostadsort (Adolphsson et al. 2014:17). Därmed har även Kristianstad och Hässleholms *lokala arbetsmarknad* en möjlighet att utvecklas genom att tillgängliggöra en större kritisk massa. På så sätt kan en starkare *lokala arbetsmarknad* i nordöstra Skåne enligt Brotchies *triangel* frambringas vilket i sin tur kan påverka kommunen positivt (Adolphsson et al. 2014:7). Superbussen stärker framförallt förhållandet till Hässleholm, Kristianstad och eventuellt Älmhult. Till följd av dagens ensidiga pendlingsströmmar (Östra Göinge kommun, 2012b:3,8) kan författaren konstatera att superbussens positiva utfall, enligt Christallers *centralortsteori*, är beroende av att dessa centra kan erbjuda ett tillräckligt starkt och diversifierat näringsliv (Adolphsson et al. 2014:5-6). I detta avseende är det till fördel att Kristianstad och Hässleholm har en branschbredd på över 200 (Region Skåne, 2011:29-33). Dock påpekas det att Kristianstad har en minskande sysselsättningstillväxt vilket enligt författaren förmodligen kan

begränsa Östra Göinges möjlighet att försörja sin befolkning med arbetstillfällen. I vilken utsträckning ovan förväntningar kan uppnås anses emellertid oklart till följd av en alltför stor tveksamhet i huruvida superbussen medför en tillräckligt god *tillgänglighet*. Analysen visar att ambitionsnivån är relativt låg, restidseffekterna är inte särskilt omfattande samt att en stor del av befolkningen möjligtvis inte får tillgång till superbussen, vilket enligt de teorier som presenteras kan begränsa superbussens positiva utfall. Således kan dagspendling anses mindre lämpligt vilket kan ha en negativ inverkan på kommunens förväntade befolkningstillväxt och sysselsättningstillväxt (Adolphsson et al. 2014:7). Förväntningarna sägs dessutom vara beroende av de *morfologiska förhållandena* och en *specialisering* inom näringslivet (Vandermotten et al. 2008:1211-1213, 1215) vilket det inte har gjorts tillräckliga studier på för att besvara. Utifrån den analys som gjorts kan författaren dock konstatera att det finns en risk för att såväl de *morfologiska förhållandena* och kommunens *specialisering* i detta avseende är bristfällig.

7.2 Diskussion

I detta avsnitt förs en bredare diskussion kring studiens frågeställningar i förhållande till de idéer och frågor som författaren stött på under studiens gång.

Under studiens gång har författaren ställt sig frågande till huruvida den *komplementära polycentriska utvecklingen* som Region Skåne (2012a:24) förespråkar är optimal i den nordöstra delen av regionen. De stora kommun ytorna verkar begränsande och därmed kan Östra Göinge vara i behov av ett mer diversifierat näringsliv på nära avstånd. Vid den *komplementära polycentriska strukturen* som Region Skåne förespråkar måste kommunen även utveckla en god kollektivtrafik till de övriga delarna av regionen för att kunna ta del av ett diversifierat näringsliv, vilket således kan verka problematiskt till följd av det låga befolkningsunderlaget. Detta problem går även att tydliggöra i Brotchies *triangel* där en *komplementär polycentrisk struktur* är i behov av en optimal *tillgänglighet* för att arbetsmarknadsutbudet och arbetskraften ska matcha varandra väl (Adolphsson et al. 2014:4,6-7). Således kan en *hierarkisk polycentrisk* utveckling i den nordöstra delen av Skåne utifrån Östra Göinges perspektiv vara mer optimal.

Studien har inte kunnat besvara huruvida superbussen faktiskt medför en bättre *tillgänglighet*, vilket enligt de teorier som presenterats är en förutsättning för att kommunen ska uppnå tillväxt. Det finns därmed ett behov av att studera om superbussen medför en god *tillgänglighet* i mer mätbara tillgänglighetsteorier. Presentationen av de förväntningar som Region Skåne hade var något mer generella, och har mestadels baserats på regionala infrastrukturinvesteringar överlag. En intervju berörande superbusskonceptet i nordöstra Skåne hade därmed varit nödvändig för att få en mer specifik uppfattning om deras förväntningar.

Likaså finns det ett behov av att studera näringslivet i den nordöstra delen av regionen närmre för att få en bättre uppfattning om de beroendeförhållanden som råder. Kommunens attraktivitet är säkerligen av betydelse för att de ska uppnå befolkningstillväxt därmed finns det även ett behov av att studera Östra Göingens attraktivitet i förhållande till andra mer lämpliga teorier. Likaså finns det ett behov av att studera vilken inverkan det ensidiga beroendeförhållandet har på kommunens attraktivitet. Enligt min mening finns det en risk för att Östra Göingens orter utvecklas till ”sovorter” och det lokala serviceutbudet riskeras därmed att begränsas, vilket i sin tur kan ha en negativ inverkan på kommunens attraktivitet. Studien är dessutom i behov av ytterligare forskning som berör behovet av *specialisering*, vilket enligt de teorier som presenterats sägs vara en förutsättning för att uppnå tillväxt (Vandermotten et al. 2008:1215). Det finns även ett behov av att göra djupare studier kring de *morfologiska förhållandena* som råder i den nordöstra delen av Skåne, liksom i förhållande till den södra delen av Småland. Åberg (2014) gav uttryck för att hela den nordöstra delen av regionen var eniga i utvecklingen och om superbussens betydelse. Den politik som ligger bakom den uttalade enigheten kan dock ha en viss inverkan. Därmed kan det finnas ett behov av att göra mer objektiva studier kring huruvida denna enighet existerar, särskilt med tanke på att de teorier som presenterats tydliggjorde att denna enighet är av betydelse för att kunna driva utvecklingen framåt (Governa et al. 2005:279-280). Genom att studera ovan tror författaren att det finns en större möjlighet att besvara den huvudsakliga frågeställningen, det vill säga vilken betydelse superbusskonceptet har för Östra Göingens tillväxt.

7.3 Förslag till vidare forskning

Studien har öppnat upp tankar kring ett *miljöperspektiv*. *Regionförstoring*, *regionförstärkning* och *regionförtätning* innebär ett ökat resande och kan därmed stå i motsättning till de miljömål som finns. Författaren anser således att det är viktigt att målet inte bara blir ett ökat resande i sig utan att det finns ett genomgående miljöperspektiv i det regionala utvecklingsarbetet. Superbussen kan i detta avseende endast ses som en kortsiktig lösning, som endast har som syfte att göra så att en större andel åker kollektivt. Därmed finns det även ett behov av studier som berör förhållandet mellan olika ortstrukturer och dess miljöpåverkan.

Under studiens gång har det även visat sig att de flesta aktörer utgår från en mängd olika mått och beräkningar för att mäta en god *tillgänglighet*. Således finns det ett behov av ytterligare studier kring vilka avstånd som är rimliga att utgå från för att kunna mäta en god *tillgänglighet*. Likaså finns det enligt min mening ett behov av att göra närmre studier på vilken ortstruktur som är mest lämplig i den nordöstra delen av Skåne. Jag anser att Skånes administrativa gränser inte innebär att alla delar av regionen har samma förutsättningar att utvecklas mot en *komplementär polycentrisk struktur*.

Sammanfattning

Syftet med uppsatsen är att åskådliggöra vilken betydelse regionala transportinfrastrukturinvesteringar har för perifera landsbygdskommuner. Som en avgränsning har superbusskonceptet studerats, vilket berör landsbygdskommunen Östra Göinge i förhållande till den skånska regionen. Studien ska försöka ge svar på om en god *tillgänglighet* överhuvudtaget är möjlig att uppnå för att i slutändan ge svar på vilka förväntade effekter det kan tänkas ha på befolkningstillväxten och sysselsättningsgraden i kommunen.

Flertalet regioner eftersträvar *regionförstoring* i hopp om att uppnå tillväxt såväl regionalt som lokalt. *Regionförstoring* kan förklaras som att ett flertal *funktionella arbetsmarknader* integreras. För att nå dit krävs effektiva investeringar i den regionala transportinfrastrukturen vilket medför en förbättrad *tillgänglighet* och således kan möjliggöra förändringar i pendlingsströmmarnas styrka och riktning. *Polycentrism* sägs vara ett bra medel för att uppnå *regionförstoring* och det postindustriella samhället stödjer i större utsträckning den *komplementära polycentriska utvecklingen*. Dock krävs det en förhållandevis bra *tillgänglighet* för att dagspendling ska bli ett lämpligt alternativ. Begreppet *tillgänglighet* kommer således in i bilden och är avgörande i utvecklingsprocessen. Genom effektiva transportinfrastrukturinvesteringar kan den *tekniska räckvidden* överbygga det relativa avståndet. För att uppnå förändringar i den *funktionella arbetsmarknaden* krävs det dessutom att *restriktionerna* i det geografiska rummet begränsas liksom att folkets *kognitiva föreställningar* påverkas positivt. Likaså sägs de *morfologiska förhållandena* och en *specialisering* i näringslivet vara avgörande för den utveckling som sker.

Efter en kvalitativ undersökning bestående av intervjuer och granskningar av rapporter och planer så kan det konstateras att Region Skåne eftersträvar regional balans och för att nå dit förespråkas *regionförstoring*, *regionförtätning* och *regionförstärkning*. Som ett medel för att nå dit eftersträvar de en *komplementär polycentrisk struktur*. Superbussen i Östra Göinge kommun är således ett led i denna riktning och har som mål att förbättra den regionala *tillgängligheten* för invånarna, vilket förväntas möjliggöra för dem att ta del av en större *funktionell arbetsmarknad*. Därmed förväntas kommunen uppnå en positiv sysselsättningstillväxt liksom en mer balanserad befolkningstillväxt. Utifrån den analys som gjorts har det konstaterats att ovan förväntningar har stöd i de teorier som presenterats, därmed kan superbussen ha en viss betydelse för Östra Göinge kommuns tillväxt. Dock är det oklart huruvida superbussen medför en tillräckligt god *tillgänglighet*. Likaså kan Hässleholm-Kristianstads svaga *lokala arbetsmarknad* utgöra ett hinder i den önskvärda utvecklingen. Superbussen kan dock tillföra en del av den kritiska massan som behövs för att upprätthålla en starkare *lokal arbetsmarknad* i nordöstra Skåne. Eftersom det i dag tydliggörs ett

mer *hierarkiskt polycentrisk förhållande* till Hässleholm, Kristianstad och Älmhult, så är kommunens utveckling till stor del beroende av att dessa centra kan erbjuda ett tillräckligt starkt och diversifierat näringsliv, som möjliggör för Östra Göinge kommun att försörja sin befolkning med arbetstillfällen. Det krävs emellertid ytterligare studier vad gäller behovet av *specialisering* liksom de *morfologiska förhållandena* som råder i den nordöstra delen av regionen för att med större säkerhet besvara vilken betydelse superbusskonceptet kan få för Östra Göinges kommun.

Referenslista

Skriftliga källor

- Adolphsson, Johansson and Van Well. (2006). *Polycentrism, monocentrism och regionförstoring. Alternativa och/eller komplementära utvecklingsförlopp*. KTH, Stockholm
- Andersson, Åke (2008) *Regionförstoring för tillväxt och jobb*. Handelskammaren. Tillgänglig:http://www.handelskammaren.com/uploads/media/080826_Regi onf%C3%B6rstoring_f%C3%B6r_tillv%C3%A4xt_och_jobb.pdf Hämtad: 2014-05-06
- Boverket (2007) *Samverkan kring regionförstoring*. SIKARapport. Tillgänglig: http://www.boverket.se/Global/Planera/Dokument/Regional_planering/Effe ktivare_samordning/SIKARapport.pdf Hämtad: 2014-04-05
- Denscombe, Martyn (2010) *Forskningshandboken – för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*. Lund: Studentlitteratur
- Espón (2002) *ESPON 1.1.2 Urban-rural relations in Europe*. Tillgänglig: http://www.espon.eu/export/sites/default/Documents/Projects/ESPON2006P rojects/ThematicProjects/Polycentricity/fr-1.1.1_revised-full.pdf Hämtad: 2014-04-14
- Espón (2004) *ESPON 1.1.1 Potentials for polycentric development in Europe Project rapport*. Tillgänglig: http://www.espon.eu/export/sites/default/Documents/Projects/ESPON2006P rojects/ThematicProjects/Polycentricity/fr-1.1.1_revised-full.pdf Hämtad: 2014-04-14
- Governa, Francesca & Salone Carlo (2005) Italy and European Spatial Policies: Polycentrism, Urban Networks and Local innovations Practices.1 *European Planning Studies*. Vol.13, No.2, 265-283. Italy: Routledge.
- Gren, Martin, Hallin, Per-Olof (2003) *Kulturgeografi – en ämnesteoretisk introduktion*. Lund: Liber
- Johansson, Mats. Van Well, Lisa. Eskelinen, Heikki. Fritsch, Matti. Hirvonen, Timo. Foss, Olaf. Juvkam, Dag. Boje Groth, Niels. (2009) *Polycentricity and beyond in Nordical Regional Governance*. Nordregio Tillgänglig: <http://www.nordregio.se/en/Publications/Publications-2009/Polycentricity-and-beyond-in-Nordic-Regional-Governance/> Hämtad: 2014-04-27
- Lenntorp, Bo (1976) *Paths in space-time environments. A Time-geographic Study of Movement Possibilities of Individuals*. Lund: Liber

- Lindqvist, Johanna (2014a) Kartmaterial: Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi, Lunds Universitet.
- Lindqvist, Johanna (2014b) Kartmaterial: Östra Göinge kommun (2012b) *Trafikförsörjningsstrategi för Östra Göinge kommun*. Tillgänglig: <http://www.ostragoinge.se/wp-content/uploads/2014/04/trafikforsorjningsstrategi.pdf> Hämtad: 2014-05-06
- May, Tim (2013) *Samhällsvetenskaplig forskning*. Lund: Studentlitteratur
- Nilsson, Jan-Evert (2006) Regional planering i Sverige. *Planering med nya förutsättningar. Ny lagstiftning, nya värderingar*. Blucher, Gösta & Graninger, Göran. Stiftelsen Vadstena Forum - för samhällsbyggande. Tillgänglig: <http://liu.diva-portal.org/smash/get/diva2:354952/FULLTEXT01.pdf> Hämtad: 2014-04-10
- Region Skåne (2009) *Regionalt utvecklingsprogram för Skåne 2009-2016*.
- Region Skåne (2011a) *Flerkärnighet i Skåne*.
- Region Skåne (2011b) *Strukturbild 2.0*.
- Region Skåne (2011c) *Yttrande. Översiktsplan 2011 – Östra Göinge översiktsplan, samråd*.
- Region Skåne (2012a) *Vilka fysiska strukturer genererar mest tillväxt? Utvärdering och konsekvensbeskrivning av fyra scenarier för Skåne 2030*.
- Region Skåne (2012b) *Hur stärker vi Skånes regionala kärnor och tillväxtmotorer?*
- Region Skåne (2012c) *Vägval – ett magasin om den hållbara resan*. Tillgänglig: http://www.skane.se/pages/556938/vagval_tillhall.pdf Hämtad: 2014-04-22
- Region Skåne (2013a) *Tätare Skåne*.
- Region Skåne (2013b) *Strategier för Det flerkärniga Skåne*.
- Region Skåne (2014a) *Det öppna Skåne 2030. Remissförslag Skånes regionala utvecklingsstrategi 2030*.
- SCB (2010) *Lokala arbetsmarknader – egenskap, utveckling och funktion*. Tillgänglig: http://www.scb.se/statistik/_publikationer/AM0207_2009A01_BR_AM95BR1001.pdf Hämtad: 2014-04-05

- Skåne Nordost (2014) *Om Skåne Nordost*. Tillgänglig:
<http://www.skanenordost.se/sv/skane-nordost/Om-Skane-Nordost1/>
 Hämtad: 2014-04-24
- Skånetrafiken (2006) *Med buss i Skåne – strategi för busstrafiken*. Region Skåne
 Tillgänglig:
<http://www.skanetrafiken.se/upload/Dokumentbank/Styrdokument/Busstrategi/Busstrategi.pdf> Hämtad: 2014-04-30
- Trivector Traffic (2010) *Superbussar – ett högklassigt regionalt bussystem i Nordöstra Skåne*. Region Skåne Tillgänglig:
http://www.skanenordost.se/PageFiles/499/%c3%96vriga%20handlingar/Superbussar_101221_rapport.pdf Hämtad: 2014-04-30
- Trivector Traffic (2011) *Matartrafik till superbussarna – Möjligheter i Östra Göinge och Kristianstads kommun*. Region Skåne Tillgänglig:
http://hmskane.se/doc/superbuss_matning.pdf Hämtad: 2014-05-01
- Törnqvist, Gunnar (1998) *Renässans för regioner – om tekniken och den sociala kommunikationens villkor*. SNS
- Vandermotten, Christian, Halbert, Ludovic, Roelandts, Marcel and Cornut, Pierre (2008) 'European Planning and the Polycentric Consensus: Wishful thinking?' *Regional studies*, 42: 8, 1205-1217. Routledge
- Yin, Robert (2007) *Fallstudier: design och genomförande*. Lund: Liber
- Östra Göinge kommun (2012a) *Översiktsplan*. Tillgänglig:
<http://www.ostragoinge.se/samhalle/planering/oversiktsplan/> Hämtad: 2014-04-20
- Östra Göinge kommun (2012b) *Trafikförsörjningsstrategi för Östra Göinge kommun*. Tillgänglig: <http://www.ostragoinge.se/wp-content/uploads/2014/04/trafikforsorjningsstrategi.pdf> Hämtad: 2014-05-06
- Östra Göinge kommun (2014) *Minnesanteckningar. Östra Göinge näringslivsarena*. Tillgänglig: <http://www.ostragoinge.se/wp-content/uploads/2014/03/10-februari-2014.pdf> Hämtad: 2014-05-06

Muntliga källor

Intervjukällor

- Carvonen, Tomas (2014-05-07) *Intervju*. Planeringsansvarig, Östra Göinge kommun.

Åberg, Patric (2014-04-15) *Intervju. Kommunråd och kommunstyrelsens ordförande, Östra Göinge kommun.*

Seminarier

Region Skåne (2014b) *Rundabordssamtal – dialog med kommunerna för hur vi ska gå vidare med strategierna för det flerkärniga Skåne?*

Region Skåne (2014c) *Planeringssamverkan Skåne sydost.*

Bilagor

Bilaga 1: Intervjuguide

1. Vad skulle ni, som representant för Östra Göinge kommun, säga att syftet med superbussen är?
2. Vilken betydelse har superbusskonceptet för Östra Göinge kommun?
3. Förväntas superbussen att påverka den regionala tillgängligheten?
4. Förväntas superbussen att påverka den inomkommunala tillgängligheten?
 - a. Vilka tätorter drar mest nytta av superbussen?
 - b. Kvarstår det några tillgänglighetsproblem trots att superbussen finns?
 - c. Uppstår det några tillgänglighetsproblem i samband med superbussen?
 - d. Hur hanteras dessa problem?
5. Anses tidsvinsten vara tillräcklig för att uppnå en god tillgänglighet?
6. Förväntas tillgången till superbuss ändra dagens pendlingsmönster?
 - a. Förväntas ytterligare in- eller utpendling?
 - b. Förväntas arbets- eller studiependlingen påverkas?
 - c. Förväntas in- och utpendlingen koncentreras till någon särskild ort?
7. Vad förväntas en förbättrad tillgänglighet bidra med i kommunen?
 - a. På kort respektive lång sikt?
 - b. Förväntas befolkningen öka i kommunen?
 - c. Förväntas sysselsättningen öka i kommunen?
 - d. Förväntas superbussen bidra med fler arbetstillfällen i kommunen?
 - e. Förväntas effekterna koncentreras till någon särskild tätort?
 - f. Förväntas superbussen bidra till att stärka kommunens näringsliv?
8. Vad blir Östra Göinges roll i ett regionalt perspektiv?
 - a. På vilket sätt bidrar ni till att komplettera den övriga regionen?
9. Hur hanteras superbusskonceptet i nordöstra Skåne?