

Lunds universitet, Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk  
geografi

# Den delade Regionen

- En studie i hur järnvägsutveckling i Region Skåne påverkar den inomregionala sammanhållningen

Martin von Schéele

Vårterminen 2017

SGEL 36

Examensarbete för Kandidatprogrammet i  
Samhällsplanering – urban och regionalutveckling, 15 hp

Handledare: Josephine Rekers



**LUNDS**  
UNIVERSITET

# Innehållsförteckning

Innehållsförteckning .....	1
Abstract .....	2
1. Inledning.....	3
1.1 Bakgrund .....	4
1.1.1 Det flerkärniga Skåne.....	4
1.1.2 Inom regional obalans .....	5
1.1.3 Sverigeförhandlingen .....	7
2. Syfte .....	10
2.1 Frågeställningar .....	10
2.2 Avgränsningar .....	10
3. Konceptuellt ramverk och tidigare forskning.....	11
3.1 Polycentrism .....	11
3.2 Kumulativa tillväxtförlopp .....	14
3.3 Lärdomar från höghastighetsspår och järnvägsutveckling .....	18
4. Metod .....	24
4.2 Intervju.....	24
4.3 Dokumentanalys .....	26
5. Analys.....	30
5.1 Region Skånes mål och visioner.....	30
5.1.1 Regional utvecklingsstrategi .....	30
5.1.2 Sverigeförhandlingen och Skåne .....	33
5.1.3 Satsningar på transportinfrastruktur i Skåne .....	35
5.2 Sydöstra Skånes översiktsplaner .....	39
5.2.1 Översiktsplan för Sjöbo kommun – ÖP 2009, 30 mars 2009 .....	39
5.2.2 Översiktsplan 2025 med utblick mot 2040 – Tomelilla kommun samrådshandling	40
5.2.3 Simrishamns översiktsplan – Kontrasterna i en levande kommun gör alla dagar bättre .....	41
5.2.4 Staden Ystad 2030 – Fördjupning av översiktsplanen för Ystads kommun .....	42
5.3 Intervju.....	44
6. Slutsats .....	49
6.1 Reflektioner .....	51
7. Referenslista .....	52
7.1 Skriftliga källor.....	52
7.2 Muntliga källor .....	55
8. Bilaga .....	56
8.1 Intervjuguide.....	56

# Abstract

This thesis investigates the imbalances in the polycentric Region of Scania posed by the priorities made by infrastructural planning. Comparing the demographically and economically weaker southeastern municipalities of Scania with the much stronger growth poles located in southwest of the region. Further it looks at how the existing railway system contributes to cement a hegemonic structure within the region, and how the southeastern municipalities work together to influence the region in their priorities. Finally the potential effects of how interregional high-speed railway system can work to enhance intraregional inequalities will be studied with support of earlier research.

Beyond the earlier research the conceptual framework that will be used to answer the research questions are based partly on Gunnar Myrdal's theory of cumulative causation and partly on the concept of functional polycentrism. One qualitative interview has been conducted with the coordinator of infrastructural planning for southeastern of Scania. Also a qualitative document analysis of regional- and municipal planning documents has been made. The result of the study shows that the weak railway links between southeast and southwest most likely has contributed to intraregional imbalances, and a red flag should be raised that the future interregional high-speed railway system will further do so.

*Keywords:* Functional polycentrism, Skåne, railway, intraregional, interregional

*Nyckelord:* Funktionell polycentrism, Skåne, järnväg, inomregional, mellanregional

# 1. Inledning

Regionala ojämnlighetsförhållande är ett ämne som inte sällan lyfts i den svenska debatten. Mitt intresse har däremot kommit att förflyttats mot inomregionala obalanser med Region Skånes infrastrukturutveckling som forskningsgrund. Vilka prioriteringar Region Skåne egentligen gör för att stärka den intraregionala helheten genom infrastrukturutveckling i förhållande till de nationella målen om en ökad interregional integration är något som ämnas att undersökas. Bland annat med bakgrund mot att det järnvägsbundna höghastighetsspår som den högaktuella Sverigeförhandlingen medför och det faktum att Skåne kommer få tre stationsorter (Regeringskansliet 2017).

Kollektivtrafikandelen i region Skåne är svag i jämförelse med övriga storstadsregioner något som Region Skåne ser som högst väsentligt att åtgärda. Enligt opinionsmätningar har det dessutom visat sig att invånarna i Region Skåne ser kollektivtrafik och infrastrukturutveckling som näst viktigast efter sjukvården i ett regionalt perspektiv (Region Skåne 2014b, 28). Däremot är underskottet i driften för kollektivtrafiken betydande vilket synliggör varför bland annat inomregionala järnvägsförbindelser kan vara vanskliga att investera i då dem är både dyra och omfattande (Region Skåne 2014b, 61).

En annan problembild för Region Skåne är att bruttoregionalprodukten (BRP) är svag i förhållande till övriga Sverige. Enligt Skånes regionala transportinfrastruktur plan (RTI-plan) ses satsningar i kollektivtrafik som en av de absolut viktigaste åtgärderna för att råda bot på problemet. Detta för att kunna öka den inomregionala rörligheten så att bland annat arbetsgivare enklare ska kunna nå kompetensmatchning (Region Skåne 2014b, 29).

I hänseende till sydöstra Skånes kommuner (Ystad, Tomelilla, Simrishamn, Sjöbo) kommer medlen från RTI-planen bland annat att investeras i mötesspår på Ystadsbanan och Österlenbanan. Detta är de enda tågförbindelserna som idag binder samman sydöstra Skåne och övriga regionen, därför är det av stor vikt att bland annat undersöka vad detta kan skapa för situation (Region Skåne 2014b, 65 & 73).

# 1.1 Bakgrund

## 1.1.1 Det flerkärniga Skåne

För att förstå sig på Region Skånes geografiska sammansättning och därmed obalanser är det viktigt att förstå dess fysiska förutsättningar genom att förklara Ortsstrukturen. Region Skåne definierar i den regionala utvecklingsstrategin, *Det öppna Skåne 2030*, regionen som en flerkärnigortsstruktur och en polycentrisk tillväxtmotor (Region Skåne 2014a, 6 & 8).

Begreppen går in i varandra men Region Skåne ser främst flerkärnighet som själva ortstrukturen och polycentrism som funktionerna och samspelet mellan orterna i Skåne (Region Skåne 2011, 2). Målbilden för Skånes fortsatta utveckling är att flerkärnighetens starkaste noder, som främst är koncentrerad till sydvästra Skåne, ska vara ännu mera tillgänglig. Genom gott utbud av kommunikationsmedel ska dessa framträdande orter vara lättillgängliga för att skapa en inomregional balans där både urbanlandskapet och landsbygden lever med tillgängliga arbetsmarknader och större kulturutbud (Region Skåne 2014a, 6 & 8).

Skåne har ingen direkt förortsstruktur likt Stockholm utan snarare orter som utmärker sig som mer fristående från varandra. Region Skåne ser orterna i regionen som bärare av egna unika potentialer vilket är något som påstås bidra till både mångfald och ökade valmöjligheter för kommunernas invånare. Åtta så kallade *Regionala kärnor* är identifierade; Lund, Helsingborg, Malmö, Landskrona, Hässleholm, Kristianstad, Ystad och Trelleborg. Där Helsingborg, Malmö, Lund definieras som *Tillväxtmotorer* på grund av sina stora arbetsmarknader och goda näringslivsverksamhet. Den flerkärniga ortstrukturen är helt enkelt något som identifierats som vinstgenererande för näringslivet genom olika ortsspecifika specialiseringar men även något som bringar valmöjligheter för invånarna i regionen. (Region Skåne 2014b, 19)

Flerkärnighets starkaste noder är Malmö/Lund/Helsingborg. Däremot ses även Hässleholm/Kristianstad som en potentiell motor i nordöst. Länkningarna mellan dessa två delregioner ses i enlighet med utvecklingsstrategin som oerhört viktiga och eftersträvas att stärkas ytterligare. Samtidigt kräver Skånes fortsatta tillväxt också att hela regionen på ett relativt plan krymper rumsligt, och här ses kollektivtrafiken som ett avgörande smörjmedel för att detta ska möjliggöras (Region Skåne 2014a, 29).

Skåne ser förbättringspotential i den begränsade kollektivtrafiken inom regionen, att sträckorna förvisso är relativt korta men tillgängligheten inte sällan begränsas till bilen. Trotts

allt så ökar användningen av de kollektiva transportmedlen och låg 2013 på ungefär 15 procent vilket ändå är långt under nivåerna för andra jämförbara storstadsregioner. Skåne har en väldigt fragmenterade arbetsmarknad där den förhållandevis svaga intraregionala rörligheten ses som problematisk. Skåne har problem när det kommer till att sysselsätta den ökande befolkningen. Arbetslösheten är i en nationell kontext hög och regionen brottas med segregation och en svag skattebas. För att lösa detta och möjliggöra den flerkärniga ortstrukturens fulla potential ses en utvecklad infrastruktur kring kollektivtrafiken som helt avgörande (Region Skåne 2013, 11).

### 1.1.2 Inom regional obalans

Eftersom arbetet kommer utgå ifrån framförallt sydöstra Skånes kommuner i förhållande till de starkare noderna i sydväst är det viktigt att kontextualisera de olika förutsättningarna inom regionen. Skånes demografiska tillväxt har allt tydligare koncentrerats i sydväst där Malmö, Lund och Helsingborg med kringliggande kranskommuner utgör nästan hälften av Skånes totala befolkning. En liknande trend gäller för befolkningsstrukturen där befolkningen i sydväst är yngst och äldst i sydöst (Region Skåne 2015a, 8).

Tabell 1.1. Efter: Kommuner och siffror: Befolkning (SCB 2016c), Kommuner och siffror: Utbildning, jobb och inkomst (SCB 2015a)

	<b>Folkmängd (2016)</b>	<b>Medelålder (2016)</b>	<b>Genomsnitts års inkomst, 20 år och äldre, arbete eller pension (2015)</b>
<b>Tomelilla</b>	13 330 personer	43,8 år	246 800 kronor
<b>Ystad</b>	29 448 personer	45,5 år	279 000 kronor
<b>Simrishamn</b>	19 485 personer	48,6 år	254 300 kronor
<b>Sjöbo</b>	18 742 personer	43,7 år	259 200 kronor
<b>Malmö</b>	328 494 personer	38,5 år	250 400 kronor
<b>Lund</b>	118 542 personer	38,7 år	287 300 kronor
<b>Helsingborg</b>	140 547 personer	40,8 år	279 400 kronor

Befolkningsmängden skiljer sig tydligt mellan sydöstra Skånes kommuner och de tre tillväxtmotorerna i väst. Bara Lund har fler invånare totalt än samtliga sydöstra Skånes

kommuner. Medelåldern är även högre bland sydöstra Skånes kommuner i förhållande till de sydvästra tillväxtmotorerna. Medan medelårsinkomsten har en något jämnare distribution mellan kommunerna (se Tabell 1.1).

Skåne består utav en tudelade arbetsmarknad där flödet mellan dessa hämmas kraftigt genom en kollektivtrafik som saknar tillfredsställande robusthet dvs. punktlighet och tillförlitlighet. Den i särklass största arbetsmarknaden är belägen i sydvästra Skåne där exempelvis Malmö stad har en arbetsmarknad som består av hela 35 procent arbetsinpendlare dagligen. Detta ställer höga krav på kollektivtrafiken och särskilt järnvägsnätet. Region Skåne har identifierat att nästan hälften av de dröjsmål och förseningar från och till Malmö år 2013 berodde på undermålig infrastruktur för den järnvägsbundna trafiken (Region Skåne 2015a, 19).

Tabell 1.2. Efter Antal pendlare per län och kommun (SCB 2015)

<b>Kommun</b>	<b>Inpendlare</b>	<b>Utpendlare</b>	<b>Bor och arbetar i kommunen</b>
<b>Tomelilla</b>	2006	2885	3258
<b>Ystad</b>	4374	5119	8697
<b>Simrishamn</b>	1722	2532	5825
<b>Sjöbo</b>	2069	4890	4192
<b>Malmö</b>	66255	33079	104963
<b>Lund</b>	36890	20809	32058
<b>Helsingborg</b>	23844	16917	45157

Tabell 1.2 visar inte bara på de enorma skillnaden på arbetskraft mellan sydöstra Skånes fyra kommuner och tillväxtmotorerna. Det visar även på att sydöstra Skånes kommuner har en högre utpendling till externa arbetsmarknader än vad dem har inpendlare till skillnad från de västra kommunerna.

I ett led i att försöka eliminera obalansen inom regionen och öka tilltron till de kollektiva transporterna är just en utbyggnad och vidareutveckling av de kollektiva rutterna högt prioriterat av regionen. De relativa avstånden i regionen måste kortas ner betänkligt för att skapa en starkare och mer dynamisk arbetsmarknad. Det är också något som Region Skåne ser som ett sätt att på både lång och kort sikt få en skjuts i den ekonomiska tillväxten dels genom kortsiktiga arbetstillfällen och del genom en långsiktigt ökad tillgänglighet. (Region Skåne 2015a, 21).

Den inomregionala obalansen tar sig i uttryck på flera sätt, även genom att den eftergymnasiala utbildningsnivå skiljer sig kraftigt beroende på var du befinner dig i regionen. Det finns med andra ord en tydlig geografisk dimension i var kunskapskapitalet är ackumulerat. I Lund har ca 70 procent av invånarna i kohorten 25-34 år eftergymnasiala utbildningar detta står i bjärt kontrast till den övriga regionen. I ungefär hälften utav Skånes 33 olika kommuner är det bara knappt 30 procent av medborgarna som står med eftergymnasial utbildning inom samma kohort. Dessa kommuner är i synnerhet lokaliserade i främst östra eller mellersta Skåne, vilket som det även påpekas är de kommuner som har svagast tillväxt samt den mest bristfälliga tillgången på kollektiva transport möjligheter (Region Skåne 2015a, 22).

Tabell 1.3. Efter: Kommun i kombination med utbildningsnivå, Befolkning 2016, 25-64 år (SCB 2016b)

	<b>Gymn. Utb. Kortare än 3 år</b>	<b>Gymn. Utb. 3 år</b>	<b>Eftergymn. utb. Kortare än 3 år</b>	<b>Eftergymn. Utb. Minst 3 år</b>
<b>Tomelilla</b>	28 %	28 %	11 %	14 %
<b>Ystad</b>	24 %	26 %	15 %	23 %
<b>Simrishamn</b>	26 %	22 %	14 %	20 %
<b>Sjöbo</b>	27 %	27 %	13 %	15 %
<b>Malmö</b>	17 %	18 %	17 %	32 %
<b>Lund</b>	11 %	13 %	16 %	53 %
<b>Helsingborg</b>	21 %	23 %	16 %	24 %

Skillnader i utbildningsnivå synliggörs i Tabell 1.3 även i denna statistik går det att se tendenser till inomregionala obalanserna. Sydöstra Skånes kommuner har betydligt lägre utbildningsnivå i förhållande till de tre västra tillväxtmotorerna.

### 1.1.3 Sverigeförhandlingen

Det som i närtid tydligast markerar den interregionala integrationen genom transportinfrastruktur är det planerade höghastighetsspåret som artikuleras i Sverigeförhandlingen.

Sverigeförhandlingens huvuduppdrag kan kortfattat definieras som att fungera som mellanhand i förhandlingarna om höghastighetsspår genom landet med berörda kommuner och övriga involverade parter. Detta arbete innefattar även precisering i var stationerna ska



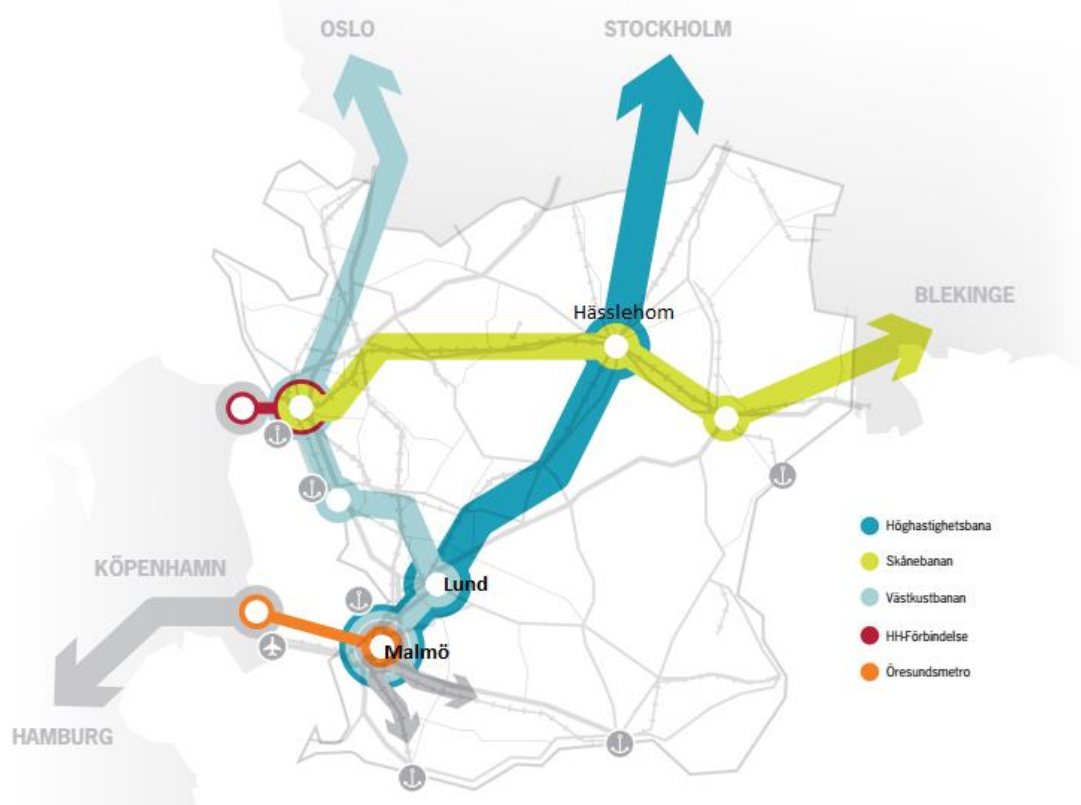
vara belägna inom respektive kommun samt medfinansiering och även antalet bostäder som ska upprättas i anslutning till stationerna. Slutligen har det mynnat ut i ett konkret avtal med följande fyra aktörer; Trafikverket, region, berörd kommun samt Sverigeförhandlingen. Den senaste kostnadskalkylen som gjorts av trafikverket beräknar att de totala samlade utgifterna för projektet med byggnation av höghastighetsspår kommer landa på ungefär 230 miljarder kronor. Det ska tilläggas att det finns en potentiell fluktuation på plus/minus 30 miljarder kronor (Sverigeförhandlingen 2016, 5-6).

Ett höghastighetsspår möjliggör för högteknologiska tåg att kunna färdas i en betydligt högre hastighet än de reguljära tågen. Det finns olika definitioner om vilken hastighet tågen minst måste ha kapacitet att kunna uppnå för att definieras som höghastighetståg. *International Union of railways* har dock konstaterat att tåg som kan nå en hastighet på över 250 km/h kan klassas som höghastighetståg (Albalade & Bell 2014, 3)(de Rus & Inglada 1997, 176).

Ett annat syfte är att genom detta interregionala infrastrukturarbete knyta samman de tre storstadsregionerna Malmö, Stockholm och Göteborg. Restiden ska med höghastighetståg utan stopp högst vara 2,5 timme på sträckan Stockholm-Malmö, samt högst vara 2 timmar mellan Stockholm-Göteborg. Förhoppningen är därmed också att regionaltrafiken på stambanorna ska effektiviseras med bättre punktlighet och även att miljöpåverkan ska lätta med minskade koldioxidutsläpp (Sverigeförhandlingen 2016, 15 & 24).

I urvalet av stationsorter och spårdragning har Sverigeförhandlingen utgått från fyra kriterier eller krav ur geografiska, demografiska och potentiella trafikflödesprognoser. Dessa kriterier/krav har ingen inbördes hierarkisk ordning, och bedömningen som gjorts är att tre utav fyra ska uppfyllas för att kommunen ska kunna ses som en möjlig stationsort (Sverigeförhandlingen 2016, 14). Följande kriterier har fastslagits:

- ”1. Antal invånare i tätorten: minst 50 000 invånare.
2. Prognosticerade resandeströmmar: minst 3 000 resenärer per årsmedeldygn.
3. Stationens betydelse som bytespunkt för interregionalt tågresande.
4. Antal bostäder som genereras av höghastighetsjärnvägen till år 2035: minst 1 300.”  
(Sverigeförhandlingen 2016, 14)



Figur 1.1 Efter: Skånebildern (Region Skåne 2015a)

Den blå linjedragningen i Figur 1.1 visar på Höghastighetsspåret tydliga västliga förankring i Skåne. Stationsorterna är Malmö/Lund och Hässleholm det vill säga en sammanbindning mellan de två regionala motorerna som beskrivits tidigare (Malmö/Lund/Helsingborg och Hässleholm/Kristianstad).

## 2. Syfte

Med Inledningen och Bakgrunden i åtanke kommer det redogöras för konceptuella ramverk rörande regional utveckling samt tidigare forskning av nationella och internationella erfarenheter från järnvägsutveckling. Med stöd av detta är syftet att få grepp om vilka effekter de prioriteringar i järnvägsutvecklingen som Region Skåne gör kan få på den inomregionala sammanhållningen. Fokus kommer ligga på främst sydöstra Skåne i förhållande till de demografisk och ekonomiskt starkare delarna i sydvästra Skåne. Uppsatsen ämnar även att undersöka förväntningarna sydöstra Skånes kommuner har på höghastighetsspåret med tanke på dess tydliga västliga förankring i regionen. Dessutom kommer det undersökas hur sydöstra Skånes kommuner jobbar för att stärka tillgängligheten till tillväxtmotorerna genom järnvägsburen kollektivtrafik.

### 2.1 Frågeställningar

- Hur prioriteras det inomregionala utvecklingsarbetet rörande infrastruktur och järnväg, och vilka effekter har det på den polycentriska funktionaliteten?
- På vilka sätt bidrar sydöstra Skånes befintliga järnvägssystem till att skapa inomregionala obalanser i Region Skåne, och vilka problem finns det i arbetet för att närma sig tillväxtmotorerna i väst genom järnvägsutveckling?
- Hur kan Sverigeförhandlingen och de interregionala infrastrukturprioriteringarna påverka den inomregionala balansen, och vilka förväntningar har sydöstra Skånes kommuner på höghastighetsspåret?

### 2.2 Avgränsningar

Denna studie ämnar att på en Skånsk intraregional nivå undersöka vilken järnvägsbunden transportinfrastruktur som prioriteras och vilka effekter det har haft, och vidare kan få på den regionala sammanhållningen. Fokus kommer i stor utsträckning vara på sydöstra Skåne och dess kommuner Ystad, Tomelilla, Sjöbo och Simrishamn. Detta kommer att sättas i kontrast till regionens mål och prioriteringar för infrastrukturutveckling. Studien ämnar att belysa

avvägningarna i infrastrukturutvecklingen och hur det potentiellt kan påverka Skåne. Dessutom kommer aspekterna intraregional kontra interregional integrering framhävas och hur det påverkar planeringen av infrastruktur.

## **3. Konceptuellt ramverk och tidigare forskning**

Polycentrism och Gunnar Myrdals idéer om kumulativa tillväxtförlopp är konceptuella ramverk som är starkt kopplat till regional utveckling med tydlig ekonomisk geografisk tyngd. Dessa konceptuella ramverk kommer kunna användas för att belysa utbytena och flödesströmmarna inom den flerkärniga ortstrukturen. Likväl kommer de kunna beskriva den rumsliga spridningen och ackumuleringen av olika ekonomiska aktiviteter.

### **3.1 Polycentrism**

Region Skåne ser sig som både ”flerkärnig” och ”polycentrisk” det finns likheter mellan dessa definitioner men också en tydlig begreppslig distinktion. flerkärnighet definierar dem främst som en ortstruktur och polycentrism utgår från en funktionella definition om utbyten och interaktioner mellan orterna i Regionen. Att nära och vidareutveckla polycentrismen är för Region Skåne tydligt kopplat till utjämningsåtgärder för den inomregionala balansen och då i synnerhet mellan östra och västra Skåne. Här har transportsystemen identifieras som nyckeln för att uppnå och närma sig en sammanhållen och balanserad region med smidiga flöden mellan noderna (Region Skåne 2011, 2).

Polycentrism är ett begrepp som i en ytlig definition betyder att ett avgränsat rum innehåller mer än ett centrum som samtliga utgör viktiga nav för områdets funktionalitet i form av näringslivsverksamhet, transport och demografisk spridning. Det ramverket som polycentrism utgör används ofta för att beskriva och analysera ett brett spektrum av olika urbana och regionala fenomen (Peter et al. 2015, 3-4).

Konceptet är idag ett tydligt politiskt förhållningssätt till intra- och interregional planering, och har sitt ursprung i en rad olika vetenskapliga områden (Rauhut 2017, 344). Tanken om hur olika urbana noder tenderade att formera sig i en hierarkisk klusterbildning har formulerats bland annat av Alfred Marshall redan på 1880-talet genom hans tankegodts om ”Industriella distrikt”. Han menade bland annat att olika typer av kapital och ekonomisk

aktivitet tenderade formeras i kluster som bestod av olika noder med utbyten sinsemellan. På 1980-talet menar Rauhut att det går att se en förflyttning i synen på hur urban strukturer förhåller sig till varandra. Detta i kölvattnet av att ”kluster av aktivitet” och ”agglomererande ekonomi” var i ropet inom den vetenskapliga disciplinen. Genom en rad olika teoribildningar har synen på polycentrisk ortstruktur därefter stöpts (Rauhut 2017, 334).

Det polycentriska konceptuella ramverket är dessutom något som på EU nivå utgör en allt mer tilltagande roll för regional planering. 1999 inkluderades konceptet i *European Spatial Development Perspective* (ESDP) då polycentriska regioner ansågs ha en betydligt starkare ekonomisk hållbarhet, samtidigt som det skulle hjälpa till att öka den globala konkurrenskraften för regionerna (Rauhut 2017, 332). För EU blev därför Polycentrism en utgångspunkt för att kunna förbättra planeringen på övergripande makronivå för att skapa förbättrad rumslig balans samt ekonomisk konkurrenskraft inom den nya kunskapsekonomin. Det finns en tro på att polycentriska strukturer ska kunna jämna ut socio-ekonomiska ojämlikheter på alla tänkbara skalor, intraregional, interregional, nationell och även mellanstatlig. Förhoppningen är att på sikt kunna kringgå centrum och periferi perspektivet för att istället se territoriella enheter som nätverk av städer som samtliga spelar viktiga roller för helheten i en region. Tanken med en polycentrisk ortstruktur är att tillskillnad från den monocentriska få en både socialt och miljömässigt balanserad region där det inte bara finns en storstadsnod som attraherar allt kapital utan att det kan uppstå en mer gynnsam demografisk disposition inom regioner. Idén är även att mellanstora städer genom utbyten och samarbeten inom det polycentriska nätverket ska kunna öka sin konkurrenskraft (Vandermotten et al. 2008, 1206)(González-González och Nogués 2016, 951)(Rauhut 2017, 333).

Polycentriska enheter brukar kategoriseras som antingen ”morfologiska” eller ”funktionella” enheter inom vetenskapen. Huruvida en region är ”funktionellt polycentrisk” är beroende på mängden och frekvensen av utbyten mellan städerna inom flerkärnigheten, om de sker åt flera riktningar genom regionen. Detta kan kalkyleras utefter hur beroende en kärna är av en annan vilket oftast går att mäta i kvantitativa tal i antal pendlare till och från städerna, i vilken grad utbyte av tjänster och varor sker etc. (Peter et al. 2015, 3-4)(González-González och Nogués 2016, 952). Vandermotten beskriver att den funktionella polycentrismen även kan betyda en mer bokstavlig definition där städer analyseras efter vilken konkret funktion dem har i det polycentriska klustret. De största kärnorna är de som oftast har de främsta internationella sammanlänkningen där oftast den starkaste finansiella sektorn finns, mellanstora städer agerar som sovorter eller plats för turism och de minsta har en mer lokalt förankrad produktion.

Städerna fungerar enligt denna definition alltså som komplement till varandra och gemensamt skapar synergieffekter som gynnar hela regionen. Den morfologiska polycentrismen lägger vikt vid varje stads unika egenskaper inom regionen. När flerkärnighet analyseras med denna utgångspunkt läggs större vikt vid städernas rumsliga fördelning samt dess storlek i förhållande till andra städer. När regioner analyseras utefter den polycentriska morfologiska metoden mäts oftast enheterna utefter dess betydelse i förhållande till de andra enheterna genom befolkningsstatistik. Morfologisk polycentrism är som Vanderhoffen uttrycker det betydligt mer statisk där det finns en tydlig hierarki mellan städerna (Vanderhoffen et al. 2008, 1211-1212). Rauhut menar att förenklat kan den morfologiska polycentrismen konkretiseras som en region som har två eller flera regionala centrum och som inte bara har en arbetsmarknad samt en väsentlig del av population centrerad till framförallt en storstad (Ruhut 2017, 337).

Det råder delade meningar om vilken av dessa två definitioner som ska användas för att beräkna styrkan i en polycentrisk nod. Argument finns för att definitionen bör begränsas till enbart den morfologiska för att undvika förvirring. Utifrån denna studie kommer främst relationerna mellan sydöstra Skåne och de starkare regionala tillväxtnoderna analyseras. Därför är det viktigt att poängtera att denna uppsats i synnerhet kommer utgå från främst definitionen av den funktionella polycentrismen, d.v.s. utbyttena i form av flödena mellan dessa två regionala enheter vilket bl.a. innefattar pendlingsmönster vilket tydligare går att koppla till infrastrukturplanering och tillgänglighet. Dessutom mäts även hur de ekonomiska interaktionerna inom den polycentriska strukturen förhåller sig. Däremot är även den morfologiska definitionen relevant då den utgår från hierarkin inom det polycentriska nätverket samt det faktum att Region Skåne definierar sin ortstruktur som innehavare utav mer än en regional tillväxtmotor (Region Skåne 2013, 11)(González-González och Nogués 2016, 952). Det framgår med all icke-önskvärd tydlighet att polycentrism saknar en tydlig enhetlig definition och att vagheten i begreppet egentligen medför att det kan betyda vad som helst. Detta är något Rauhut belyser och starkt kritiserar han menar att polycentrism snarare blivit ett normativt modeord både inom den regionala planeringspraktiken men även på den mer övergripande politiska skalan. Begreppet som sådant har, enligt Rauhut, istället kommit att förknippats med värdeord som mångkultur och pluralism vilket mer ämnar att marknadsföra specifika platser (Rauhut 2017, 336-337).

Kritiken mot det polycentriska förhållningssättet för regional planering har flera bottnar bland annat i huruvida det egentligen leder till ekonomisk eller regional sammanhållning.

Vandermotten argumenterar för att det egentligen inte går att finna någon reell positiv effekt mätt i varken BNP (Brutto national produkt) - eller BRP (Brutto regional produkt) per capita i polycentriska regioner. För övergripande interregional sammanhållning menar Vandermotten dock att det går att skönja en vis styrka i polycentrism på grund av att BNP är mer utspridd över nationen och inte agglomererad i vissa delregioner eller monocentriska noder. Däremot menar han att det inte finns ett starkt statistiskt samband för detta och att det istället beror på storleken på den region eller område som analyseras (Vandermotten 2008, 1214).

Detta är ett problem som fler uppmärksammat, hur mäts egentligen polycentrism om det inte finns en konkret definition utav begreppet. Det finns ingen universal metod utan olika institutioner använder olika index och får således olika resultat. Därigenom har det även varit svårt att framhäva den polycentriska Ortsstrukturens förträfflighet. Rauhut menar att EU målet med att sträva efter polycentrism i sig även utgör en paradox, å ena sidan ska det skapa gynnsamma konkurrensfördelar (även fast ekonomisk tillväxt sällan är utspridd över alla delar i regioner), medan å andra sidan ska det frambringa en mer balanserad regional utveckling (Rauhut 2017, 337, 342).

## **3.2 Kumulativa tillväxtförlopp**

För att kunna analysera hur olika ekonomiska aktiviteter sker utspritt i Skåne behövs en modell som förankras i ekonomisk utveckling och regression i olika rumsliga sammanhang. Gunnar Myrdal har utvecklat en teori om hur tillgångar tenderar att ackumuleras på specifika platser och framförallt hur tillväxtförlopp sker ojämnt över olika rum. Det kan vara värt att tillägga att Myrdal tydligt har kommit att associeras med den socialdemokratiska- och keynesianska makroekonomiska skolan vilket så klart bör beaktas (Tonell & Nyström 2012, 103).

Kumulativa tillväxtförlopp menade Myrdal skapades genom cirkulära orsakssamband, dessa kan både genererar socio-ekonomisk utveckling ”uppåt” och ”neråt”. Exempelvis reducerad fattigdom beror, menar Myrdal, på ett cirkulärt orsakssamband av bättre tillgång till medicin, mat, bättre arbetsförutsättningar som i sin tur leder till en bättre självförsörjningsförmåga. Detta innebär däremot att för att någon eller några ska kunna åtnjuta ökad livskvalitet innebär det också en motreaktion som gör att någon eller några förlorar (Myrdal 1971, 12). Myrdal poängterar att tron eller antagandet att det finns ett stabilt jämviktförhållande i vilket socialt system som helst normalt sett är helt felaktigt. Social förändring följer inte bara i en riktning utan flera, detta eftersom en förändring inte sällan leder till en annan förändring i en annan

riktning någon annanstans. Myrdal vänder sig från tanken att det i ett socialt system finns en självstabiliserings mekanism utan istället drivs dessa system snarare ifrån en sådan utveckling. En positiv effekt får snarare ytterligare näring och accelererar ifrån den eller det inom det sociala systemet som inte upplever en socio-ekonomisk utväxling ”uppåt”. Detta är grundkonceptet i Myrdals tankegods, att cirkulära orsakssamband genom kumulativ processer drar till sig näring och utvecklas på bekostnad av någon eller något annat (Myrdal 1971, 13).

Dessa kumulativa processer applicerade Myrdal även vidare i en övergripande samhällelig kontext för att kunna studera såväl ekonomisk utveckling som regression. Ett ganska målande exempel som han nämner för att konkretisera detta är om exempelvis en fabrik i ett samhälle skulle brinna ner. I en initial fas skulle självfallet efterfrågan minska om inte en återuppbyggnadsprocess startade omgående på antingen den ursprungliga platsen eller någon annanstans i anslutning till den ursprungliga platsen. Om så inte skulle ske utlöses en rad negativa bieffekter som arbetslöshet och ett konkurssatt företag vilket självfallet leder till förlorade intäkter och efterfrågan. Den onda nedåtgående spiralen slutar dock inte här utan detta får, enligt Myrdal, självfallet också negativa åverkningar på den näringslivsverksamhet som på något vis även graviterar kring det konkursförsatta företaget. Detta är ett typ exempel på vad Myrdal kallade för ett cirkulärt orsakssamband då i en nedåtgående riktning och om inte problemet åtgärdas blir platsen högst oattraktiv för framtida investeringar och företagsamhet (Myrdal 1971, 23).

Om processen tillåts att ohämmat eskalera blir påföljderna dramatiska för den drabbade platsen. Inte nog med att intäkterna kommer minska utan rent demografiskt kommer åldersstrukturen att påverkas negativt. De som är arbetsföra kommer söka lyckan någon annanstans och kvar blir en åldrad befolkning som utgör en svag skattebas och för att öka de gemensamma intäkterna fordras ökat skattetryck. Det cirkulära orsakssambandet slutar dock inte här, den förändrade åldersstrukturen medför också ökad efterfrågan på diverse välfärdstjänster vilket blir en ännu större påfrestning för skattebetalarna. Ökad skatt får dessutom som konsekvens att både företag och arbetare gärna söker sig till en annan plats. Andra funktioner inom välfärdsystemet tvingas således stå tillbaka vilket ytterligare minskar attraktiviteten för platsen (Myrdal 1971, 24).

Kumulativa processer kan enligt Myrdal även verka i motsatt riktning och generera positiva effekter. Låt säga att ett nytt företag etablerar sig på en plats, detta skapar nya arbetstillfällen vilket i sin tur attraherar ny arbetskraft. Det lokala näringslivet får i sin tur en push samt att platsen blir attraktiv för externa krafter som ser potential i möjligheterna som öppnar sig.



Utbyggnaden av ett företag eller etableringen av ett nytt expanderar därmed marknaden för andra. Ökad vinst genererar ökat sparande men även ökade återinvesteringar vilket återigen ökar efterfrågan och vinstnivåerna. Därmed kan skattenivåerna också sänkas i takt med platsens kollektiva inkomstökning utan att för den delen sänka kvaliteten på välfärden (Myrdal 1971, 25).

*Spridningseffekter:* Utifrån dessa premisser utvecklade Gunnar Myrdal teorin om Spridningseffekter som innebär att det finns tendenser att ekonomiskt välstånd kan spridas från en ekonomiska motor inom låt säga en region ut till de perifera områdena. Myrdal exemplifierar detta med en intressant modell om något lite föråldrad i en svensk kontext. När städer expanderar och urbaniseras kräver detta allteftersom mer mat vilket på så sätt kommer öka efterfrågan från jordbruket på landsbygden. Vidare menar han att eftersom utvinnandet av råmaterial som försörjer industrin inom tillväxtnoden sker företrädesvis på mer avlägsna platser kommer även detta generera ekonomiska fördelar för de mer avlägsna och svagare områdena. Detta ökar i sin tur efterfrågan på arbetskraft i dessa områden, däremot är det viktigt att nämna att Myrdal tydligt poängterar att detta aldrig leder till en total regional jämvikt. Han menar att i bästa fall kan detta led till en stagnering av ojämlikhetsförhållandena men det är som sagt inte en konstant jämvikt utan oundvikligen kommer kumulativa processer initieras förr eller senare. Även om det skulle vara så att varenda region i riket lyckas uppnå ett visst mått av spridningseffekter skulle vissa regioner ändå utvecklas svagare i förhållande till andra (Myrdal 1971, 31 & 32).

Genom åren som denna teori har studerats och analyserats har framförallt två begränsningar för spridningseffekterna utkristalliserat sig. För det första hur ser den hierarkiska ordningen ut i det undersökta urbana systemet. För det andra vilken påverkan har de rumsliga avstånden på spridningseffekterna. Dicken och Lloyd påpekar att spridningseffekterna som genereras från en tillväxt nod avtar snabbt och stannar oftast nära själva centrum kärnan, det vill säga att ju längre avstånd mellan centrum och periferi desto mindre ekonomiskt utbyte. Eller ju längre absoluta avstånd desto svagare spridningseffekt ju kortare relativa avstånd desto starkare spridningseffekter. Detta är en process som är kopplat till utvecklingen av kommunikativa teknologier eller medel, Dicken och Lloyd menar däremot att detta gynnar de noder som är bäst sammanlänkade och därigenom begränsas spridningseffekterna oftast där (Dicken & Lloyd 1990, 241-242). Utifrån den första begränsningen av spridningseffekterna nämligen den urbana hierarkin menar Dicken och Lloyd att spridningseffekterna inte sällan kanaliseras

från stad till stad neråt genom den hierarkiska struktur som de urbana kärnorna opererar inom. (Dicken & Lloyd 1990, 242-243).

*Baksugseffekter:* är en vidareutveckling av detta tankegods, vilket är en annan potentiell effekt utav den kumulativa tillväxt teorin. Detta baseras på att utveckling och näringslivsmässig expansion på en plats leder till utarmning på en annan. Detta mäts eller analyseras utefter rörelsen av arbetskraft och kapital vilket är fundamentet i den kumulativa processen där en region eller del av en region förlorar medan en annan vinner. Myrdal utgår även från att migration sker på ett ytterst selektivt och medvetet sätt där de som migrerar oftast tillhör den mest arbetskraftiga kohorten. Myrdal framhåller även utifrån ett vidare makroperspektiv att framförallt svagare landsbygdsregioner inom Europa med högre fertilitet förlorar genom migration (Myrdal 1971, 27-28). Migrationsförhållandena är som tidigare nämnt även liknande som för kapitalflödet något som ackumuleras i de starkare regionen där investeringarna ur ett avkastningshänseende är mer motiverade. Handeln är därmed också koncentrerad till de starkare noderna och de svagare noderna står således som förlorare (Myrdal 1971, 28). Myrdals syn på baksugseffekter har en betydligt mer framträdande roll för hans teorier. Att periferin nästan alltid får stå tillbaka för tillväxten i centrum noden och där periferin drabbas utav ekonomisk stagnation, regression eller i alla fall lägre tillväxt (Dicken & Lloyd 1990, 243).

Det finns dock motståndare till tanken om baksugseffekter och att ojämnlighetsförhållandena är något som är konstant. Vissa menar att när exempelvis arbetskraft migrerar till storstäderna för att kunna åtnjuta mer välbetalda tjänster, uppstår en situation där det istället för ekonomisk tillbakagång effektiviserar de ekonomiska verksamheter som finns i det perifera noderna. Dessutom kan lönerna komma att höjas då arbetskraften minskar i förhållande till efterfrågan. Till sist kommer behovet på servicetjänster, råmaterial eller varor från periferin öka investeringsincitamenten för denna plats således kommer det ackumulerade kapitalet som generats i centrum noden omfördelas till den perifera noden. Dicken och Lloyd menar däremot att det inte finns några konkreta bevis för att en sådan situation tenderar att uppstå. Om vi utgår från Myrdals definition av att de som migrerar är unga, välutbildade etc. så är det svårt att argumentera för att det inte skulle vara något annat än en förlust för vilket område som helst som tappar detta kunskapskapital vilket Dicken och Lloyd påpekar (Dicken & Lloyd 1990, 250, 245).

Som Dicken och Lloyd vidareutvecklar bygger idéerna om kumulativa och cirkulära förlopp också på ett tydligt maktförhållande att det finns en dominerande kärna och en underordnad

periferi. Dem påpekar dock att detta är en väldigt förenklad verklighetsbeskrivning, men att det fungera väl för att kunna analysera ekonomiska processer i en geografisk kontext (Dicken & Lloyd 1990, 239-240). Avslutningsvis kan det vara värt att framföra Dicken och Lloyds påbyggnad av de kumulativa processerna, att det finns en tid- rumslig aspekt som också är viktig att bära med sig i detta arbete. Det vill säga att utveckling av ekonomiska aktiviteter på en plats leder till behov av kommunikativa medel för att underlätta för konsumenter, leverantörer, arbetskraft att nå fram. Det triggas i sin tur aktörer att utveckla högteknologiska transportmedel. Detta menar Dicken och Lloyd möjliggör för en rumslig centralisering utav olika typer av kapital samt att den ökade tillgängligheten i redan starka noder förstärker ojämlikhetsförhållandena ytterligare (Dicken & Lloyd 1990, 247). Dicken och Lloyd poängterar att de noder som initialt får ett försprång genom att tidigt vara framstående i innovation och utveckling tydligt tenderar att gynnas utav de kumulativa processerna de nya transportmöjligheterna medför. Med andra ord finns det tydliga mönster att redan framgångsrika noder länkas samman med andra framstående tillväxt center (Dicken & Lloyd 1990, 249).

### **3.3 Lärdomar från höghastighetsspår och järnvägsutveckling**

För att kunna få grepp om vilka eventuella effekter Sverigeförhandlingen i relation till robustare intraregionala förbindelser kan ha på sammanhållningen i Skåne krävs bland annat att tidigare forskning konsulteras.

Det finns en rad olika argument till varför höghastighetsspår har motiverats runtom i Världen Albalade och Bel har lokaliserat fyra stycken som kan vara värda att lyfta fram. *Effektiviteten* - genom att addera ett ytterligare spår på sträckor med ett högt tryck som dessutom tenderar att ha problem med trafikstockning kan dessa linjer motiveras. Dessutom blir det betydligt mer attraktivt för kommersiella aktörer att investera och således lätta på de statliga/kommunala/regionala kostnaderna. Det andra argumentet är *Regional sammanhållning* - detta var en av faktorerna till att Madrid-Sevilla rutten realiserades i Spanien. Argument utgår här snarare från att jämna ut ekonomiska ojämlikheter mellan regioner. Tanken är då att detta ska möjliggöras genom att bättre sammanlänka perifera och centrala noder i en nationell ekonomisk kontext. Detta är också något som lyfts på EU nivå att höghastighetsspår inte minst är ett sätt att länka samman starka och svaga regioner inte bara

på nationell nivå utan även ur ett mellanstatligt hänseende. *Skiftning i transportmedel* - att försöka göra flyget obsolet på sträckor mellan större regionala noder är något som ofta är ett framstående argument inom debatten. Framförallt om det finns möjlighet att erbjuda mer smidiga och tillgängliga hållplatser samt avgångar. På så sätt skulle det kunna gå att utmanövrera flyget genom att den samlade restiden kortas då omständliga transporter till och från flygplatserna kan undvikas. Till sist nämns även de *Logistiska* möjligheterna att sammanlänka nationella industrier med internationella marknader (Albalate och Bel 2014, 22-23)(Ortega, López och Monzón 2012, 132).

Å andra sidan väcks det farhågor om att regionala ojämlikheter späs på och att framförallt det centrala tillväxtnoderna inom specifika regioner stärker sin ekonomiska särställning ytterligare. Detta definieras utifrån hur pass väl fördelningen av en specifik variabel eller kapital sprids mellan regioner och noder. Med andra ord kan det också utvecklas en situation där starkaste noden stärks mer i förhållande till en redan svag nod och att ojämlikhetsförhållandet accelererar och polarisering uppstår. Detta analyseras inte sällan utifrån Brutto Regional Produkt (BRP), tillgänglighet och arbetslöshet (Ortega, López och Monzón 2012, 130).

## **Japan**

Världens första höghastighetsspår utvecklades i Japan 1964 sträckan gick mellan Tokyo och Osaka. Satsningen ses på många sätt som en ytterst lyckad investering som har banat vägen för ytterligare utbyggnader inom Japans transportinfrastrukturnät och även inspirerat liknande projekt runt om i Världen (Albalate och Bel 2014, 3). Banan som går under namnet *Shinkansen* vilket kan översättas till ”Den nya stambanan”, har idag höghastighetsspår så pass omfattande att det täcker nästan hela nationen. Varje år så transporteras över 300 miljoner passagerare vilket gör att den har kommit att statuera exempel för ett framgångsrikt projekt som verkligen mättat ett behov när det kommer till mobilitet för den Japanska befolkningen. Däremot ska det definitivt poängteras att vissa regionala sträckor där befolkningstätheten är betydligt lägre i Japan har haft problem att täcka utgifterna för de linjer som anlagts i regionen. (Albalate och Bel 2014, 35-36).

En annan framgångsfaktor för tågen som trafikerar Shinkansen är förmågan att ha en i det närmast felfri tidshållning och robusthet med en fel marginal på 30 sekunder. Punktligheten som i sin tur medför ett generellt tidsparande på 400 miljoner timmar per år är kanske det som tydligast har genererat positiv ekonomisk effekt. Det finns många positiva effekter som

introduktionen av Shinkansen har medfört, flygrutter runt 55 mil har systematiskt lagts ner då det inte går att konkurrera med höghastighetstågens effektivitet (Albalate och Bel 2014, 42, 48 & 51).

Det mest intressanta att ta med sig är hur höghastighetsspårens introducering har påverkat de regionala förhållandena. Det går att skönja en viss differens i befolkningstillväxt mellan stationsorter och de som inte är stationsorter där stationsorter har ökat mest i befolkning. Det är dock viktigt att poängtera att det är ytterst svårt att bedöma den faktiska effekten av Shinkansens framväxt, men att framförallt kunskapsnoder har haft den mest positiva befolkningstillväxten (dvs. ökat mest). (Albalate och Bel 2014, 51)

Det har även gått att utmäta att etablering och expansion av näringslivsverksamhet tilltagit inom stationsorterna samt att de totala intäkterna för berörda kommuner fått en extra skjuts i förhållande till övriga kommuner. Detta ska ses i ljuset av att dessa direkta effekter skedde under en period då både ekonomin och befolkningen ökade stadigt inom nationen.

Inflyttningen skedde som i så många andra gånger i historien från landsbygd till stad där de ökade möjligheterna fanns. Generellt sett går det att se en trend där städer med en tydligt utpräglad kunskapsekonomisk tyngd (exempelvis Tokyo och Osaka) har vunnit mest på Shinkansens introducering. Medan städer med tydligare industriell karaktär (exempelvis Nagoya) inte alls lyckats dra nytta av den nya stambanan. Detta stärks ytterligare i att servicesektorn i ekonomin har haft den bästa utvecklingen till följd av höghastighetsspåren och denna är främst koncentrerats till Tokyo och Osaka. Det går att se att Nagoya som ligger mellan dessa två städer har haft en ökad arbetslöshet i kölvattnet av Shinkansens invigning (Albalate och Bel 2014, 52 och 53).

Även Han, J et al. har i en liknande analys sett ett tydligt skifte mellan åren 1990 – 2000. De regioner som tillgängliggjorts genom Shinkansen har utvecklat en ekonomisk struktur där industrier kopplat till service, fastighetsköp, kommers agglomererats till de regionala noderna, vilket artikelförfattarna menar skapat en ny ”regional ekonomisk struktur” (Han, J et al. 2012, 1556). Denna utveckling till trots så menar Albalate och Bel att det är svårt att faktiskt analysera effekterna i Japan på ett konkret vis. Det beror bland annat på att infrastrukturplaneringen har lyckats att samtidigt sammankoppla Shinkansen med övriga transporteringsnätverk. En annan aspekt är att utveckling i Japan har bestått i att städer vuxit ihop och att näringslivsverksamhet inte nödvändigtvis har utvecklats i symbios med höghastighetsspåren. Åsikterna har gått isär om Shinkansen främst gynnat redan starka regioner, däremot pekar det mesta på detta främst på grund av att regioner med fördelaktiga

föresättningar stärkt sitt relativa läge ytterligare i den regionala konkurrensen (Albalate och Bel 2014, 52 och 53).

En slutlig viktig aspekt som bör nämnas är att de stambanesatsningar som lades på de demografiskt sett betydligt mer glesa regionerna renderade i ekonomiskt fiasko där kostnaderna inte kunde täckas. Detta på grund av att betydligt färre konsumerade de resor som höghastighetstågen erbjöd, vilket i längden skapade underskott för de statliga bolaget. Detta faktum är också orsaken till att den totala vinsten begränsats då de vinstbringande sträckorna har fått bära och täcka kostnaderna för de som orsakat förluster. (Albalate och Bel 2014, 55 och 56).

## **Spanien**

Spanien är det land inom hela Europa som har det mest extensiva höghastighetsnätet på plats. Idag finns det över 209 mil och ytterligare 160 mil höghastighetsspår är på väg att färdigställas (Albalate och Bel 2014, 3-4). Den första introduceringen av höghastighetsspår i Spanien kom 1989 när det beslutades att sträckan Madrid – Sevilla skulle moderniseras. I Spanien skulle höghastighetsnätets spår gå under namnet *Alta Velocidad Española* som ungefär betyder ”Den spanska höghastigheten”, och år 1992 togs de första tågen i bruk. Spanien som har det mest omfattande nätet sett till sin befolkning har skapat en situation där ration för antalet resenärer vida understiger länder som Frankrike, Italien och Japan vilket inte är helt oproblemiskt (Albalate och Bel 2014, 95-96). Detta har dock inte hindrat Spaniens mycket ambitiösa mål att via sin infrastruktur plan som sträcker sig mellan 2005-2020 knyta samman alla stora Spanska städer med Höghastighetsspår (Ortega, López och Monzón 2012, 133).

Ortega, López och Monzón visar genom sin studie på eventuella långsiktiga effekter av den Galiciska korridoren som ska sträcka sig från La Coruña i nordväst ner till huvudstaden Madrid. Den övergripande nationella tillgängligheten och regionala sammanhållningen visar på potentiella positiva effekter. Det som dem dock höjer ett varningens finger för är att på en intraregional nivå kan följderna bli negativa då stationen för höghastighetsspåret förläggs i den regionala huvudstaden. Detta får till följd att dessa städer, som är de mest befolkningstäta, åtnjuter positiva effekter när det kommer till bland annat tillgänglighet medan den positiva spridningen inte når övriga städer inom regionen. I deras studie fann man framförallt att det som möjliggjorde högre tillgänglighet och sammanhållning mellan regionerna var närheten till områden med hög koncentration av människor som i deras fall var Madrid. Här lades en

annan viktig variabel till för de städerna som inte kommer ha en station för höghastighetståg, nämligen tillgängligheten till andra transportnät som ledde till stationsorterna vilket är centralt för att inte halka efter (Ortega, López och Monzón 2012, 140).

### **Erfarenhet från Svealandsbanan**

Om vi nu återvänder till en svensk kontext, så finns det exempel och forskning som har genomförts på effekterna av mer inomregionala järnvägssatsningar. 1997 öppnade den så kallade Svealandsbanan i östra delarna av centrala Sverige och ersatte då en äldre och utdaterad stambana. Den bestod då av en ny 79 kilometer lång järnvägslinje mellan Eskilstuna och Södertälje men även andra infrastruktursatsningar i anslutning till projektet. 2000 gick det dessutom att fortsätta den nu 115 km långa sträckan ända fram till Stockholm på under en timme med fem stopp inräknade. Tillsammans med berörda kommuner och övriga aktörer som Södermanlands läns trafik AB blev kostnaden för själv järnvägsinstallationen 2,3 miljarder kronor. Detta var en satsning som låg i tiden, sedan 1990-talet har extensiva satsningar gjorts för att förbättra behovet av tillgängligheten till Stockholm. Tanken med detta projekt var likt det vilande projektet med Simrishamnsbanan att jämna ut de regionala obalanserna att sprida arbetsmarknad och bostadsmarknad ut från stor Stockholm (Region Skåne 2014b, 58) (Fröidh 2005, 352-353). Stockholm-Mälaren som inte är en konkret definierad region utan snarare en funktionell region innefattar Stockholms län, Uppsala län, Västmanland, Örebro län, Södermanland och hade en total population 2016 på 3 481 100 invånare vilket kan jämföras med 2004 års nivå på ca 3 000 000 invånare. Detta är en regionsstorlek som normalt sett inte finns på en svensk administrativ skala (Fröidh 2005, 352-353) (SCB 2016a). Därmed går det att förstå att det har funnits ett starkt underlag för att investera i infrastrukturella länknings till och från Stockholm för att lindra en överhettande bostadsmarknad med en så pass kraftig befolkningsökning.

Likt Region Skåne finns det en tydlig rumslig dimension på det kunskapsintensiva noderna i Stockholm-Mälaren som främst är fokuserade till Stockholm och Uppsala (Fröidh 2005, 354). Det finns därmed beröringspunkter vilket gör Svealandsbanan som en intressant jämförelse med just Simrishamnsbanan även fast det självklart finns demografiska dimensioner som är vitt skilda.

När spåret invigdes 1997 var avgångarna frekventa med en timmes intervaller och initialt under de första åren trafikerades Svealandsbanan med x2000 tåg. Då dessa har en topphastighet på 200km/h möjliggjorde det att restiden mellan Eskilstuna och Stockholm

hölls nere till under timman. Under de första åren blev det succé och kollektivtrafiken för de regionala resorna ökade och under 2001 hade resorna ökat med 1,6 miljoner årligen vilket var en 7-dubbling mot den gamla banans årliga täckningsgrad. Det resultat som går att tyda från projektet är att tågresorna mellan Eskilstuna och Stockholm ökade från 6 procent till 30 procent från 1997-2001. För de kortare resorna mellan Stockholm och Södertälje ökade resan inte resandet med några märkbara skillnader. Men för de generella resorna till och från Stockholm blev det en betydande stegring i antalet resenärer på Svealandsbanan. Många tidigare bilresenärer och före detta bussresenärer började i större utsträckning välja de snabbare och effektivare tågen (Fröidh 2005, 355). En stark faktor till att Svealandsbanan blev ett betydligt mer attraktivt alternativ var att restiden till centrala Stockholm från Strängnäs, Nykvarn och Eskilstuna var snabbare än bilen. Tillgängliggörandet av en arbetsmarknad bestående av nästan 500 000 arbetsplatser inom 1 timme och 25 minuter från Eskilstuna, detta är en gräns för hur långt man normalt sett max är beredd att lägga på det dagliga arbetspendlandet. Även pendling till de mindre stationsorterna som Eskilstuna ökade också om än inte i samma utsträckning. Resandet gick så småningom ner beroende på bland annat att x2000-tågen byttes ut mot långsammare och mindre bekväma tågsätt (Fröidh 2005 357-358).



## 4. Metod

För att kunna besvara givna frågeställningar har analysen delats upp med hjälp av två metoder. En Kvalitativ dokumentanalys utav plandokument och översiktsplaner från kommunerna i sydöstra Skåne och Region Skåne. Dessutom har en kvalitativ intervju med infrastrukturansvarig för Sydöstra Skånes samarbetskommitté genomförts (Sydöstra Skåne 2013, 5).

### 4.2 Intervju

Kvalitativ intervju valdes som en av mina metoder då det är av stort intresse att komplimentera dokumentanalysen med förväntningarna från en representant för sydöstra Skåne speciellt då det utgör en konkret frågeställning i mitt arbete. Svar om huruvida det finns direkta farhågor att redan befintliga ojämlikhetsförhållande spås på genom Sverigeförhandling utifrån deras perspektiv går inte att finna i officiella dokument. Inte heller frågor om hur det konkreta arbetet i infrastruktur planeringen fortskrider på daglig basis.

Initialt kontaktades även representanter från Region Skåne men efter upprepade försök att få till en intervju utan svar fick detta strykas. Däremot var det en informant för sydöstra Skåne med god insikt i infrastrukturplanering som var mest kritiskt att få med. Dessutom utgjorde den regional transportinfrastruktur planen som analyserades i dokumentanalysen en god källa för att ta del av mål och prioriteringar i Region Skånes infrastrukturinvesteringar. Efter att ha kontaktat min informant som representerar Sydöstra Skånes samarbetskommitté fick jag omgående ett formellt godkännande och vi bestämde tid och plats för intervjun (Ryen & Torhell 2004, 74).

Intervjun genomfördes efter en semistrukturerad mall där intervjusubjekt tämligen fritt kunde utveckla sina resonemang. Detta avvägande gjordes för att framkalla en intervjusituation där informanten kunde tala friare och ge mer ingående svar på de frågor som togs upp (Denscombe 2009, 234, 235). Intervjuns syfte var att få svar på frågor som inte nödvändigtvis tas upp i de mer generiska plandokument. Därför lämnades intervjuguiden utan en strikt struktur för att undvika att samtalet blev allt för statisk samt för att inte gå miste om andra aspekter som uttrycktes av intervjusubjektet (Ryen & Torhell 2004, 44). Intervjun inleddes med en kort presentation av arbetet samt en ungefärlig tidsram för intervjun. Eftersom

intervjun genomfördes semi-strukturerad var fyra teman med tillhörande frågor basen för dialogen (Ryen & Torhell 2004, 46).

Likt det tillvägagångssätt som Denscombe förespråkar lades kommentarer och numrering till kontinuerligt för att underlätta att senare hitta de önskvärda passagerna i intervjun. Dessutom var jag tvungen att justera vissa citat för att göra dem begripliga i en skriftlig kontext. Resultatet blir följaktligen att citaten blir mer formellt uttryckta men det är något jag har fått göra avkall på för att göra svaren mer begripliga (Denscombe 2009, 261 & 262).

Det ska även poängteras att citat eller utdrag från en längre intervju som denna inte ska ses som ett direkta bevis för en företeelse. Med citat så är det alltid något som utelämnats exempelvis det som sagts innan och efter. För att lindra denna effekt försökte jag kompensera med rätt så extensiva citat där hela kontentan av svaret på den givna frågan togs med i analysen. Det finns även en uppenbar risk för att utdragen blivit för selektiva, men det är också oundvikligt för att få med det absolut mest relevanta i en halvtimmes lång intervju där mycket uttrycks (Denscombe 2009, 264). Validiteten i intervjun är något som får bedömas som god dels för att delar av det som framgick gick att kontrollera mot diverse plandokument, men även på grund av informantens erfarenhet. Jag kontrollerade dessutom med min informant om det var okej att jag använde namn vilket det var, och jag erbjöd samtidigt henne att läsa transkriberingen (Denscombe 2009, 266).

Bearbetningen och transkribering av intervjun var tidskrävande. Även att ringa in de mest relevanta fragment och inte bara återupprepa sådant som kan bekräftas genom ett plandokument (Denscombe 2009, 268). Jag upplevde inte att intervjuareffekten påverkade samtalet, det var inte några direkt känsliga eller konfrontativa frågor och varken min eller respondentens identitet utgjorde något hinder (Denscombe 2009, 246).

Den tydligaste fördelen med denna kvalitativa intervju var att den berikade min analys med insikter som inte går att utläsa i officiella plandokument. Att få ta del av processen bakom, hur man inom sydöstra Skåne jobbar som en enhet mot regionen för att lyfta fram de objekt som kan stärka de sydöstra kommunernas position gav mig värdefulla insikter. Detta möjliggjordes i synnerhet på grund av min informants erfarenhet och förmåga att utveckla sina svar vilket gjorde intervjusituationen väldigt flexibel där följdfrågor kom naturligt och svaren fick djup (Denscombe 2009, 267-268).

**Informant:** Ida Abrahamsson miljöstrateg på Tomelilla kommun samt samordnare för infrastrukturutveckling för Sydöstra Skånes samarbetskommitté (SÖSK). Intervjun ägde rum på Tomelilla kommun hus 170425.

### 4.3 Dokumentanalys

För att kunna belysa vilka likheter eller skillnader som finns mellan prioriteringarna och visionerna på både regional och kommunal nivå valde jag att genomföra en kvalitativ dokumentanalys. Anledningen till att dokumentanalysen i denna uppsats kommer att ha en kvalitativ ansats är på grund av att inte enbart det explicit sagda kommer att analyseras utan även det implicita (Bergström & Boréus 2012, 51).

Den kvalitativa dokumentanalysen baseras på en metod som skalar ner textens innehåll i mindre enheter som kan bestå av meningar, ord etc. Det möjliggör vidare för avkodning av enheterna i texten där det går att utläsa vad exempelvis författarna av plandokumentet vill framhäva vilka prioriteringar görs och hur vill man exempelvis stärka den polycentriska strukturen. Detta ska på så vis möjliggöra för att kunna tyda vad region och kommun ser som nyckelfaktorer för det sammanlänkande utvecklingsarbetet utav regionen. (Denscombe 2009, 307, 308). Då dokumenten är utgivna av kommun och region är autenticiteten lätt att verifiera då de är hämtade från respektive hemsida och dessutom undertecknade av tjänstemän och politiker. Det är dock viktigt att beakta att det i många fall är visioner och nyttoanalyser som kommer att analyseras och inte fastställda beslut (Denscombe 2009 301-302). Eftersom dokumentet uteslutande är hämtade från internet är det extra viktigt att klargöra att det är officiella hemsidor där upphovsman tydligt framgår (Denscombe 2009, 303). Vid presentation utav denna typ av kvalitativ data menar Denscombe att man måste acceptera att all data inte kan presenteras. Därför kommer jag att selektivt enbart leta efter sådant som kan användas för att besvara mina frågeställningar med hjälp utav tidigare angivet konceptuellt ramverk. Det ska därför också poängteras att resultatet inte är något som konkret bevisar något utan snarare påvisar vad som i synnerhet framhålls utav dokumentförfattarna (Denscombe 2009, 387).

Det finns ett par fördelar med denna metod som jag uppskattade dels är materialet för analysen väldigt lätt tillgängligt. På grund av att det är officiella dokument finns dem dessutom tillgängliga för allmänheten att ta del av. En annan positiv faktor är att dokumenten är stabila över tid, det vill säga dem ändrar inte innebörd på grund utav min närvaro. Utan det är fullt möjligt att gå tillbaka och recensera dokumenten flera gånger om (Bowen 2009, 31)

Faran med att använda sig utav dokumentanalys som metod är att analysen genomförs med en tydlig informationsbias. Urvalet av dokument kan bli alldeles för smalt då det oundvikligen är selektivt vilket kan få som följd att inte hela spektrumet utav åsikter täcks. Detta är något som jag har haft i beaktning vid mitt urval då både visioner från Region Skåne samt från sydöstra Skånes kommuner har valts ut (Bowen 2009, 32). En annan risk som Bowen lyfter fram är att dokument inte skall tas för en absolut sanning och att det inte finns någon vidare mening med att bara plocka ut passage ur texten utan att istället försöka fånga essensen och den verkliga meningen med texten (Bowen 2009, 33-34). Själva processen och bearbetningen av mitt material började med att jag först skummade igenom utvalda dokument för att få en uppfattning om hur pass relevanta dem var för att besvara mina frågeställningar. Därefter lästes dokumenten ännu en gång fast betydligt mer ingående. När denna inledande process var genomförd hade tydliga undersökningskategorier med tillhörande teman eller ord utkristalliserat sig (Bowen 2009, 32). Studien utgår från en checklista bestående av tre stycken undersökningskategorier med tillhörande teman för att underlätta sovringsprocessen. De tillhörande teman för varje undersökningskategori varierade från dokument till dokument beroende på när det var skrivet men de ska i synnerhet ses som stöd för att finna passager som kan placeras under någon utav undersökningskategorierna. Temana har stark koppling till mitt teoretiska/konceptuella ramverk och möjliggjorde för mig att kategorisera och sovra utefter det min uppsats ämnar att besvara. Undersökningskategorierna med tillhörande tema är formulerade på följande vis:

- Med intraregionala infrastruktursatsningar menas  
(flöden)(tillgänglighet)(kollektivtrafik)(kommunikation)(järnväg)
- Med Centrum i förhållande till periferi menas  
(Tillväxtmotorer)(Regionala kärnor)(tätort)(By  
samhällen)(flerkärnighet)(polycentrism)(landsbygd)
- Med interregionala infrastruktursatsningar menas  
(höghastighetsspår)(höghastighetståg)(järnväg)(gränsöverskridande)

Urvalspopulationen begränsades till sju dokument som jag upplevde skulle ge de mest relevanta svaren utifrån givna frågeställningar (Bowen 2009, 33).

Urvalet utav dokument består av översiktsplaner från respektive kommun inom sydöstra Skåne (Simrishamn, Ystad, Tomelilla, Sjöbo). Det bör nämnas att även fast översiktsplanen

inte är ett juridiskt bindande dokument är det ett dokument som varje kommun måste utforma. Där de framtida visionerna för respektive kommuns vatten och markanvändning måste konkretiseras. Dokumenten fungerar alltså som en genomgång av kommunens långsiktiga intentioner vilket gör dem högst relevanta för en analys av infrastrukturutveckling (Tonell & Nyström 2012, 61). Vidare kommer detta kontrasteras mot Skånes regionala utvecklingsstrategi samt två ytterligare dokument utgivna av Region Skåne; Region Skåne och Sverigeförhandlingen samt Satsningar på transportinfrastruktur i Skåne 2014 – 2025.

## **Material**

### **Det öppna Skåne 2030 – Skånes regionala utvecklingsstrategi**

Det öppna Skåne 2030 är Skånes officiella Regionala utvecklingsstrategi den är framarbetad med hjälp av en rad aktörer som civilsamhälle, offentlig sektor, medborgare och näringsliv. Utvecklingsstrategin är en vision för hela regionen bestående av utvecklingsområden som ämnas att förverkliga med hjälp av regionens samtliga kommuner. Den är undertecknad av Regionstyrelsens ordförande Pia Kinhult (m), regionstyrelsens förste vice ordförande Katarina Erlingson (c) samt Regionstyrelsens andre vice ordförande Rikard Larsson (s) (Region Skåne 2014a, 3).

### **Satsningar på transportinfrastruktur i Skåne år 2014-2025**

Region Skånes regionala infrastrukturplan har utvecklats tillsammans med bl.a. näringsliv och kommuner. Planen har framställts på uppdrag av regeringen för att synliggöra de prioriteringar som behövs för att förstärka infrastrukturnätet i Skåne. Denna plan redogör för vilka investeringar som kommer att göras under tidsspannet 2014-2025. Planen är undertecknad av Pontus Lindberg (m) ordförande i regionala tillväxtnämnden (Region Skåne 2014b, 3). Syftet med planen är även att klargöra för regionens samlade problembild, och att genom denna förmedla en fullständig investeringsplan för var investeringarna ska göras (Region Skåne 2014b, 14). På grund av dokumentets omfattning så kommer i synnerhet dokumentanalysen utgå från kapitlen *Mål* som beskriver var Region Skåne vill uppnå, *Åtgärdsbehov i Skåne* som går igenom vad som behöver göras samt *RTI-plan* som beskriver vad som prioriteras. (Region Skåne 2014b, 15). Detta är med andra ord tillskillnad från den Regionala utvecklingsstrategin konkreta handlingar som ska genomföras i praktiken.

### **Region Skåne och Sverigeförhandlingen**

Detta dokument baseras på den tidigare nämnda Regionala utvecklingsstrategin *Det Öppna Skåne 2030*, och utgår från de framtida positiva effekter som Høghastighetsspåret i Skåne kan

föra med sig. Dokumentet tar avstamp i fem framtida spårdragningar som Regionen har enats kring, inklusive höghastighetsspåret. Utöver höghastighetsspåret kommer investeringar göras i Skånebanan (Helsingborg – Kristianstad), Västkustbanan (Malmö – Helsingborg), Fastförbindelse mellan Helsingborg och Hälsingör samt stärkta Öresundsförbindelsen (Region Skåne 2015a, 5-6). Arbetet med dokumentet har främst skett i utbyte med de regionala-tillväxtmotorerna och kärnorna. Skånebildens kallas den samlade visionen för Sverigeförhandlingen i Skåne. Den har undertecknats utav Region Skåne, Kristianstad kommun, Hässleholms kommun, Trelleborgs kommun, Ystads kommun, Malmö stad, Lunds kommun samt Helsingborgs stad (Region Skåne 2015a, 35).

### **Översiktsplan för Sjöbo kommun – ÖP 2009, 30 mars 2009**

Sjöbo kommuns översiktsplan antogs i mars 2009 och har således ett par år på nacken. Däremot förtar inte det dess relevans, målbilder och förväntningar för Sjöbos roll i regionen finns uttryckta och även visioner för hur kommunen ämnar att närma sig övriga Regionen genom infrastrukturutveckling. Planen är undertecknad av kommunalråd, Stefan Lundgren (Sjöbo kommun 2009).

### **Översiktsplan 2025 med utblick mot 2040 – Tomelilla kommun samrådshandling**

Tomelilla kommun har för tillfället en antagen översiktsplan från 2002 denna är därför högst inaktuell för vidare analys då både mandatperioder och Regionala mål har kommit och gått sedan dess. Däremot är arbetet med en ny Översiktsplan långt gånget och det finns en icke reviderad version tillgänglig på kommun hemsidan. Denna var ute på samråd mellan 27 juni och 9 september 2016 och ska efter granskningsbeslut snart antas. Analysarbetet kommer därför istället utgå från denna (Tomelilla kommun 2017).

### **Staden Ystad 2030 – Fördjupning av översiktsplanen för Ystads kommun**

Ystads fördjupade översiktsplan har ersatt delar ur den gamla översiktsplanen från 2005 och innehåller betydligt mer färskare målbilder för kommunen. Denna nyare version antogs den 15:e juni 2016 av kommunfullmäktige i Ystads kommun (Ystads kommun 2016, 2).

### **Simrishamns översiktsplan – Kontrasterna i en levande kommun gör alla dagar bättre**

Simrishamns översiktsplan antogs den 30:e november 2015 och har laga kraft den 15:e mars 2017. Översiktsplanen är uppdelad i flera fristående dokument därför har jag valt att endast analysera de som berör regional sammanhållning och infrastruktur vilket i synnerhet gäller för att besvara mina frågeställningar (Simrishamns kommun 2017a).

## 5. Analys

### 5.1 Region Skånes mål och visioner

#### 5.1.1 Regional utvecklingsstrategi

- *Med intraregionala infrastruktursatsningar menas*

En tydlig delstrategi är att öka tillgängligheten i hela regionen, tidseffektivisering för de regionala kollektiva medlen är ett tydligt genomgående mål då både på spår och på väg.

”Skånes tillväxt är beroende av att invånare kan resa till och från jobb, studier eller fritidsaktiviteter på ett klimatneutralt och energisnålt sätt. Detta ställer krav på en utbyggd infrastruktur och kollektivtrafik, både på spår och väg. Vi ska kraftsamla för att stärka den regionala tillgängligheten, tidsförtäta Skåne och bli en gemensam arbetsmarknad. Det är centralt att de regionala kärnorna och tillväxtmotorerna är väl sammankopplade genom en eller flera länkar. För att hela Skåne ska växa och utvecklas behöver alla orter kopplas till någon eller några regionala kärnor och vi behöver utveckla en god tillgänglighet mellan de regionala kärnorna och orterna i deras omland” (Region Skåne 2014a, 30).

Framförallt som målet artikuleras i ovanstående stycke är tillgängligheten till de regionala kärnorna något som främst prioriteras vilket för sydöstra Skånes del gäller Ystad.

Skåne ses som en splittrad region avseende arbetsmarknader Malmö/Lund/Helsingborg å ena sidan Hässleholm/Kristianstad å andra sidan uttrycks som de två tydligaste. Länkningarna mellan dessa menar man måste effektiviseras (Region Skåne 2014a, 29). Det finns samtidigt en stark tilltro till den flerkärniga ortstrukturen att tillväxtmotorerna och de regionala kärnorna ska bana vägen för utvecklingen i de mer perifera tätorterna och bysamhällena. Vikten av att stärka Malmö, Lund och Helsingborg för att på så sätt generera tillväxt för hela regionen är centralt. Hur detta ska leda till att sprida välstånd ut i region utvecklas däremot inte här (Region Skåne 2014a, 30). Risken som Dicken och Lloyd nämner med att förstärka de centrala noderna uppenbarar sig då expansion utav en arbetsmarknad kräver att samma arbetsmarknad tillgängliggörs i synnerhet till de platser som kan erbjuda ett tillförlitligt kunskapskapital. Att vilja stärka länkningarna mellan främst redan starka noder i Skåne kanske därmed är logiskt ur de regionala kärnornas- och tillväxtmotorernas hänseende då utbytet mellan noderna kan skapa tillfredsställande utbyten och gemensamma vinster (Dicken & Lloyd 1990, 249). Däremot med utgångspunkten ifrån Myrdals ekonomiska modell kan

kumulativa tillväxtförlopp initieras där potentiella migrationsflöden kan skapa baksugseffekter i sydöstra Skåne och göra redan svaga noder ännu svagare (Myrdal 1971, 28).

- *Med Centrum i förhållande till periferi menas*

Region Skåne har fem prioriterade ställningstaganden där tre är intressanta i hänseende till undersökningskategorin:

- ”• Skåne ska erbjuda framtidstro och livskvalitet
- Skåne ska bli en stark hållbar tillväxtmotor
- Skåne ska dra nytta av sin flerkärniga ortstruktur
- Skåne ska utveckla morgondagens välfärdstjänster
- Skåne ska vara globalt attraktivt” (Region Skåne 2014a, 6)

Ställningstagande 2 syftar till att hela regionen som sådan ska vara en tillväxtmotor vilket kan tolkas som att de totala samlade intäkterna är det som primärt räknas, inte vilken del av regionen som genererar dem. Det vill säga inget tydligt centrum/periferi förhållande.

Ställningstagande 4 Skåne ska vara en global aktör och hävda sig på en internationell spelplan. Detta ställningstagande utvecklas vidare under nästkommande

undersökningskategori. Ställningstagande 3 Den flerkärniga ortstrukturen med regionala kärnor ses som en stor tillgång vilket påpekats tidigare, där gränsen mellan centrum och periferi således ska elimineras. Regionen ska vara mer homogen och rörelsen ska vara högre och mer friktionsfri (Region Skåne 2014a, 6 & 8). Samtidigt menar Region Skåne att regionen är tillgänglig och att avstånden är korta till viktiga noder i regionen (Region Skåne 2014a, 29).

Fast i en senare passage konstateras återigen att tillgängligheten måste stärkas genom bland annat spårbunden kollektivtrafik att de regionala kärnorna bättre måste kopplas samman med sitt omland. Det framgår dock inte att omlandet ska kopplas samman med tillväxtmotorerna där den största arbetsmarknaden är lokaliserad och där utbildningsmöjligheterna är som störst (Region Skåne 2014a, 30). Ovanstående formuleringar går emot varandra om vartannat. Utgår man ifrån tidigare statistiska data (se Tabell 1.2) framgår det att utpendlingen är högre än inpendlingen för sydöstra Skånes kommuner i förhållande till de tre tillväxtmotorerna. Detta kan indikera på att sydöstra Skånes kommuner i högre utsträckning är beroende av en extern arbetsmarknad. Utifrån González-González och Nogués definition av funktionell polycentrism pekar det på att Skånes flerkärniga- eller polycentriska ortstruktur inte är speciellt väloljad då utbytena i form av arbetspendling i synnerhet sker åt ett håll (González-González & Nogués 2016, 952).



- *Med interregionala infrastruktursatsningar menas*

Utgångspunkten är inte bara inomregional sammanhållning utan även att regionen ska vara en global aktör med gränsöverskridande sammanlänkningspotential. Höghastighetsspårets interregionala sammanlänkande potential är något som ska tas tillvara på men även vidare i en global kontext (Region Skåne 2014a, 10). Öresundsregionen i sig menar man möjliggör för en stark internationell tillgänglighet för Skåne (Region Skåne 2014a, 12). Det nämns även att närheten och koppling till grannregionerna är viktiga utgångspunkter i utbyggnaden av kollektivtrafiken i regionen. Det vill säga interregionala sammanlänkningsförutsättningar för att satsa på spårburen kollektiv trafik (Region Skåne 2014a, 30). Vilket även kommer att förtydligas senare när den *Regional transportinfrastruktur planen* kommer att analyseras. Från de tidigare erfarenheterna utav höghastighetsspårens regionala påverkan i Japan, pekar det på enligt Albalade och Bel att stationsorterna haft generell befolkningsökning (Albalade & Bel 2014, 51). Han et al. har genom vederbörandes studier konstaterat att stationsorterna i Japan även utvecklats till strukturer där kommers och kunskapsintensiva servicesektorer agglomererats ytterligare i dessa noder (Han et al. 2012, 1556).

Återkommande i dokumentet är att Skåne på sikt ska bli en världsspelare när det kommer till forskning och generellt näringslivsutbyte bland annat tack vare MAX IV och ESS i Lund (Region Skåne 2014a, 26 & 41). Skåne är länken till kontinenten och detta måste, enligt dokumentförfattarna, tas tillvara på för att inte halka efter i den internationella konkurrensen (Region Skåne 2014a, 26). Med hjälp av höghastighetsspåret är förhoppningen att regionförstoringen ökar ytterligare inte bara Köpenhamn/Malmö/Lund ska integreras till en stark tillväxtmotor utan även neråt mot kontinenten och Hamburg/Berlin. En förutsättning för detta menar man är att öka de gränsöverskridande interregionala sammanlänkningarna (Region Skåne 2014a, 44). För att möjliggöra för de potentiella spridningseffekter som Myrdal nämner inom regionen kräver det att de inomregionala infrastrukturobjekten i synnerhet stärker tillgänglighet mot det mer befolkningstäta stationsorterna (Myrdal 1971, 31 & 32). Kommunerna i bland annat sydöstra Skåne ingår bland annat här. Ortega, López och Monzón nämner detta som nyckelfaktor för regionalsammanhållning med bakgrund mot erfarenheterna av Spaniens höghastighetsnät. De orter som inte är uppkopplade mot Höghastighetsspåret måste få effektiva länkningsstrukturer till dessa för att inte isoleras ytterligare från kunskapsutbyte (Ortega, López och Monzón 2012, 140).

## 5.1.2 Sverigeförhandlingen och Skåne

### - *Med intraregionala infrastruktursatsningar menas*

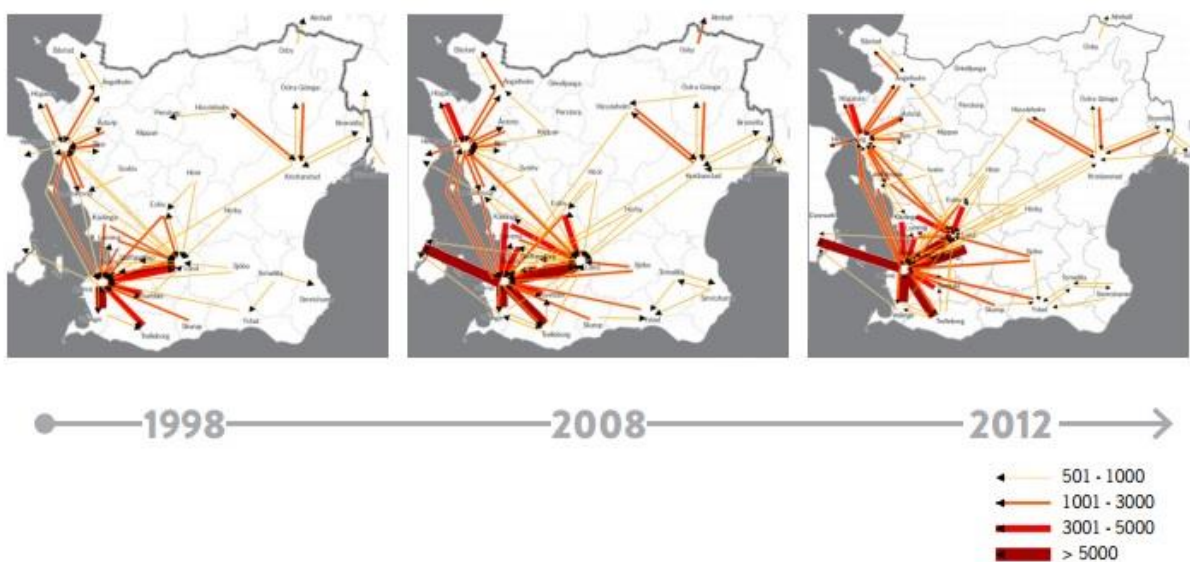
I rapporten poängteras att i de tre tillväxtmotorerna råder stor bostadsbrist. Infrastrukturen till och från dessa viktiga noder måste således stärkas. Att både kunna bo och pendla till dessa städer är helt centralt för att öka tillväxten menar Region Skåne (detta nämns inte i den Regional utvecklingsstrategin). Region Skåne pekar även på tidigare studier som menar att satsningar på kollektivtrafik har visat sig ha positiva effekter på att både lindra bostadsbristen men även för att öka integrationen (Region Skåne 2015a, 16). Det är till stor del Malmö som erbjuder de flesta arbetena vilket det faktum att 35 procent av de som jobbar i staden är inpendlare pekar på (Region Skåne 2015a, 19). Vidare bedöms nordöst och sydväst som de viktigaste delarna att stärka rörligheten emellan för att öka matchningen på arbetsmarknaden (Region Skåne 2015a, 20). I detta hänseende lämnas ingen vidare eftertanke åt sydöstra Skåne. Region Skåne belyser dock att de kommuner med lägst andel personer med eftergymnasial utbildning är lokaliserade i de östra och mellersta delarna av regionen (se Tabell 1.3). Det är även de delarna av regionen som har det mest bristfälliga kollektivtrafiknätet (Region Skåne 2015a, 22).

”Att satsa på Skånes underdimensionerade infrastruktur stärker människors möjlighet att arbeta och studera. Det är också av stor betydelse för att kunna bygga nya bostäder i fler områden. Det finns också motiv som inte räknas i kronor och ören: möjligheten att få ingå i olika sammanhang. Känslan av att kunna ge, delta och få. Allt sammantaget viktiga incitament för att ge integrationsprocessen en puff i rätt riktning.” (Region Skåne 2015a, 23)

Kollektivtrafiken är med andra ord en helt avgörande nyckelfaktor för att jämna ut utbildningsklyftorna i Regionen. Bristen på kollektivtrafik är också något som vidare i dokumentet ses som en ”exkluderingsprocess” (Region Skåne 2015a, 23). För att återigen inkorporera Myrdals tankegods, kan detta bidra till att de som faktiskt väljer att vidareutbilda sig drivs ifrån de kommunerna i östra Skåne som har en allt för dålig sammanlänkning med Tillväxtmotorerna. Utgår man från att jämna ut utbildningsklyftorna kan således förstärka förbindelserna i östlig riktning för att undvika cirkulära orsakssamband ”neråt” i sydöstra Skåne (Myrdal 1971, 12).

### - *Med Centrum i förhållande till periferi menas*

Region Skåne upprepar även i detta dokument att flerkärnigheten är det som måste förstärkas (Region Skåne 2015a, 9). Krav ställs i synnerhet på Järnvägsnätet som identifieras som en nyckelfaktor till att tillgängliggöra regionen. Samtidigt som Skånes nät för tågtrafik är ett av Sveriges bästa är det samtidigt det mest trafikerade (Region Skåne 2015a, 10). Mellan de regionala kärnorna har pendlingsstråken stärkts, men problemet är att utbytena främst är koncentrerade i de sydvästra delarna utav Regionen. Östra Skåne är väldigt avhängd från sydvästra Skåne vilket inte minst framkommer i pendlingsflödena (se Fig. 5.1) (Region Skåne 2015a, 11). Samtidigt som pendlingen ökar är utbytet med östra Skåne lågt, det går att återigen se tendenser i att den polycentriska funktionaliteten därigenom är förhållandevis svag om hela Skåne ska ses som en gemensam Tillväxtmotor. Men samtidigt med utgångspunkt från Vandermotten et al. mer bokstavliga definition av funktionell polycentrism är ortshierarkin snarare väldigt tydligt och typisk för en flerkärnig ortstruktur som Region Skånes och egentligen inget uppseendeväckande (Vandermotten et al. 2008, 1211-1212).



Figur 5.1. Efter: Ökad mellankommunal pendling (Region Skåne 2015a)

- *Med interregionala infrastruktursatsningar menas*

Höghastighetsspåret är det som kommer skapa förutsättningar för en större mer integrerad interregional arbetsmarknad enligt Region Skåne. Detta kräver dock en utbyggnad av de inomregionala infrastrukturnätet (Region Skåne 2015a, 21).

Höghastighetsbanan ses som något som kommer genererar ökad regionalsammanhållning i de stråk som innefattas av spårdragningen, men framförallt kommer den interregionala integreringen förbättras. Det poängteras att stationsorterna kommer att öka sin

attraktionskraft, att markvärden stiger, att takten för bostadsbyggandet ökar samt att arbetsmarknader expanderar i dessa områden (Region Skåne 2015a, 12). Höghastighetsspåret ska i enlighet med Region Skånes vision också bli en kunskapsbana något som binder samman de stora lärosätena i Sverige men även internationellt (Region Skåne 2015a, 25). Det gränsöverskridande utbytet är något som identifieras som en central faktor för att vidareutveckla näringslivet, inte bara inomregionalt utan även mot Europa (Region Skåne 2015a, 31). Dickens och Lloyds tidsliga och rumsliga breddning utav begreppet kumulativa tillväxtförlopp är värt att nämna i detta sammanhang. Dem menar att förbättrade kommunikativa medel tenderar att utvecklas i anslutning till de marknader som har den mest expansiva ekonomin. Infrastruktursatsningar fordras för att underlätta för att konsumentkraft och arbetskraft ska kunna tillgängliggöras platsen vilket i längden skapar en rumslig centralisering utav olika kapital (Dicken & Lloyd 1990, 247). Övriga kommuner som inte blir stationsorter men som beräknas få positiva effekter på sin kommunala utveckling är Höör, Osby och Eslöv (det vill säga ingen kommun i sydöstra Skåne) då avlastning på befintligt nät möjliggörs (Region Skåne 2015a, 42).

Höghastighetsspårets synergieffekter bedöms vara starkt kopplade till stationsorterna och det som finns längsmed. Återkopplar man återigen till Albalates och Bels analys från effekterna av Shinkansen i Japan är förstärks den bedömningen. Precis som nämnts tidigare är de mest tydligt utpräglade kunskapsintensiva arbetsmarknaderna de som främst tjänat på höghastighetsspåren då de oftast utgör stationsort. Däremot inte sagt att Höör, Osby och Eslöv kommer åtnjuta positiva effekter genom att trycket lättar på befintligt stamnät (Albalate och Bel 2014, 51).

### **5.1.3 Satsningar på transportinfrastruktur i Skåne**

- *Med intraregionala infrastruktursatsningar menas*

I RTI-planen formuleras fem tydliga mål som är vägledande för den framtida infrastrukturutvecklingen i region Skåne. Det går att se en röd tråd från den regionala utvecklingsstrategin i dessa. Första, andra och fjärde målet är mest intressanta för min analys. I det första målet framgår det att regionintegration och regionförstoring ska möjliggöras, en gemensam arbetsmarknad och goda flöden inom det flerkärniga Skåne. I det andra målet framgår det att både stad och landsbygd ska få sina behov tillfredsställda. Dels genom att

stärka tillväxtmotorerna och dels genom att förbättra tillgängligheten mot de mest perifera områdena i regionen så att näringslivsverksamhet kan frodas även här. I det fjärde målet eftersträvas stärkta globala förbindelser. Detta är främst kopplat till förbindelser i hamnar men även till Stockholm, Oslo, Göteborg, Köpenhamn etc. (Region Skåne 2014b, 47).

Problembilden som framträder är avvägningen mellan stärkt regionalsammanhållning och inter-regional/nationella förbindelser.

För att uppnå dessa mål har olika infrastrukturella satsningar vägts emot varandra och huruvida dem starkt eller svagt styr mot målen. Det som tydligt framgår är att järnvägsburen trafik är det överlägset bästa för att uppnå alla mål avseende; 1. Stärkt regionexpansion samt regionsintegration. 2. Utveckla landsbygd och stad. 4. Stärka Skånes förbindelser med omvärlden.

Finansieringen är rätt snårig att konkretisera dels ligger en del investeringar inom den nationella investeringsplanen medan andra bara inom den regionala investeringsplanen. Den nationella planen omfattar främst järnvägsinvesteringar som anses vara nationella objekt med ett rikstäckande intresse. Detta innebär i praktiken att vissa investeringar i transportnätet samfinansieras både med pengar från den nationella planen och den regionala planen (Region Skåne 2014b, 15). De skattemedel som används för den nationella planen är mer omfattande än de som ligger inom ramen för den regionala planen (Region Skåne 2014b, 52). Den budget som regeringen fastställde 2014 för den regionala planen i Skåne uppgick till 4,292 miljarder kronor. Det är också denna summa som utgör budgeten för den Regionala transport infrastrukturplanen (RTI-plan) (Region Skåne 2014b, 7). Inom den regionala planen står utbyggnad av järnvägssystemet högt, vilket i vanliga fall finansieras primärt utav den nationella planen. Detta har lett till att medel har tagits från den regionala planen för att finansiera spårburen trafik i regionen. Enligt RTI-planen omfattar kostnaderna för de behov och de prioriterade åtgärderna 9,5 miljarder vilket kan kontrasteras med de anslag på 4,3 miljarder som finns att tillhandahålla med. Behoven är alltså väldigt omfattande (Region Skåne 2014b, 78). Inom ramen för de nationella målen är det framförallt de infrastruktur satsningar som gynnar hela landet som prioriteras och dessa är till stor del samlade kring sydvästra Skåne. Dessa satsningar är betydligt mer omfattande än de som ingår i RTI-planen (Region Skåne 2014b, 57).

Det som kan konstateras är att inte ens hälften av det som lokaliserats som viktiga åtgärder för Skånes infrastrukturutveckling rymmer inom kostnadskalkylen för den regionala planen. De investeringar som framförallt får stå tillbaka är tågtrafikssatsningar, ironiskt då det identifierat

som det mest fördelaktiga alternativet. De planer med interregional koppling är också de som står först på tur när det kommer till järnvägsburna satsningar. Spår och sträckor som innefattar mellanregionala sammanlänkningsprioriteras i synnerhet i den nationella planen. Detta är egentligen inte är så uppseendeväckande då dessa anslag ska gå till nationella mål och är således mer svår åtkomliga. Det går att se farhågor med att de samfinansierade objekten spär på den sydvästliga hegemonin, precis som konstaterats i föregående analys. Se Dickens och Lloyds redogörelse för den tids- rumsliga aspekten under Sverigeförhandlingen och Skåne.

- *Med Centrum i förhållande till periferi menas*

I Trafikförsörjningsprogrammet är målet uppsatt till att 91,5 procent av Skåningarna ska ha 10 vardagliga pendlingsmöjligheter till någon regional kärna alternativt tillväxtmotor med kollektiva medel. Vad som inte framgår är hur effektiva och snabba dessa förbindelser som lägst ska vara (Region Skåne 2014b, 27). Det ska sägas att i ljuset av det som skrivits innan är stärkta järnvägsförbindelser till och från sydöstra Skåne prioriterade nationella objekt. Det gäller kapacitetshöjning på Ystadsbanan genom mötesspår. Det gör även kapacitetsåtgärder för Österlenbanan mellan Ystad- Simrishamn (Region Skåne 2014b, 57-58).

Simrishamnsbanan (Simrishamn-Tomelilla-Sjöbo-Veberöd-Dalby-Staffanstorps-Malmö) fanns med i de tidigare investeringsplanerna som sattes mellan 2004 - 2015 men försvann sedermera i de nästkommande planerna för åren 2010 - 2021. Ambitionen är dock att på sikt få till en återuppbyggnad utav Simrishamnsbanan (Se Fig. 5.2)(Region Skåne 2014b, 58).



Figur 5.2. Efter: *En smidig resväg* (Region Skåne 2015b)

Enligt Fröidhs resultat från Svealandsbanan visade det sig att när tåglinjen introducerades och resetiden i och med detta förkortades tilltog pendlingsflödena radikalt till och från Stockholm från de mer perifera städerna. Detta då tågets effektivitet konkurrerade ut bilen. Detta kan eventuellt bli ett resultat av ett nytt mötesspår och således kapacitetshöjning på Ystadsbanan (Fröidh 2008, 355). Det ska såklart poängteras att Svealandsbanan omfattar en betydligt större

befolkning, och en regionsstorlek som normalt sett inte finns på en svensk administrativ nivå (Fröidh 2008, 352-353). Därmed är underlaget för att kunna nå en tillfredställande täckningsgrad på sträckan betydligt mer sannolik än för exempelvis Simrishamnsbanan. Simrishamnsbanan omfattar kommuner med svagt befolkningsunderlag, således är det svårare att motivera denna investering (se Tabell 1.1). I Japan har det även gått att se att de glesbefolkade sträckningarna på Shinkansen med låg täckning har gått med storförlust (Albalade & Bel 2014, 55-56). Även fast följande analogi kan vara svår beroende på ländernas olika förutsättning och det faktum att Shinkansens omfattar ett höghastighetsspår tas så klart de ekonomiska faktorerna i beaktning för omfattande infrastruktursatsningar.

- *Med interregionala infrastruktursatsningar menas*

Prioriteringarna för de interregionala sammanlänkningarna har benämnts tidigare. De kommande Höghastighetstågen ses som främsta åtgärd för att stärka de interregionala sammanlänkningarna (Region Skåne 2014b, 19).

Från RTI-planens mål har det framgått att flerkärnigheten ska stärkas med goda kommunikativa medel, samtidigt är det främst sydvästra Skåne som kommer åtnjuta de mest extensiva investeringarna i infrastrukturen. Det kan därför vara av intresse att föra fram Rauhuts kritik mot hela strategin att från EU-håll sträva mot starka polycentriska noder. Att det i sig är en motsättning att stärka regioners konkurrensfördelar samtidigt som regionen ska bli mer balanserad, likt Myrdal menar han att ekonomisk tillväxt sällan är utspridd över alla delar av en region (Rauhut 2008, 337 & 342). Myrdal menar som sagt att ekonomisk tillväxt på en plats nästan uteslutande skapar en utarmning på en annan plats (Myrdal 1971, 13). Självklart ska det nämnas att det inte är alla som ställer upp på denna analys vilket Dicken och Lloyd också framför. Meningsmotståndare menar att olika marknadsmekanismerna tenderar att jämna ut ojämlikhetsförhållande med tidens gång (Myrdal 1971, 13).

## 5.2 Sydöstra Skånes översiktsplaner

### 5.2.1 Översiktsplan för Sjöbo kommun – ÖP 2009, 30 mars 2009

- *Med intraregionala infrastruktursatsningar menas*

Sjöbo kommun ser förbättring av tillgängligheten mot Malmö/Lund som helt avgörande för kommunens fortsatta utveckling. Stora förhoppningar läggs på Simrishamnsbanan:

”Att återuppta järnvägstrafiken på Simrishamnsbanan, dvs. sträckan Malmö – Staffanstorp – Dalby – Sjöbo – Tomelilla – Simrishamn, är ett nyckelprojekt för att förbättra tillgängligheten till Sjöbo och att förbättra den regionala balansen. Simrishamnsbanan kommer att innebära förbättrade pendlingsmöjligheter till arbetsplatser och utbildningsorter samt förbättrade möjligheter att bo kvar i Sjöbo kommun.” (Sjöbo kommun 2009, 6)

Det är inte den närmsta regionala kärnan Ystad som anses som huvudmål utan snarare tillväxtmotorerna i sydväst. Ökad tillgängligheten genom att de relativa avstånden mot Malmö/Lund förkortas är något som dessutom är tänkt att gynna kommunens näringsliv (Sjöbo kommun 2009, 16).

- *Med Centrum i förhållande till periferi menas*

Kollektiva transportmedel till och från Sjöbo kommun är helt begränsad till buss för tillfället (Sjöbo kommun 2009, 35). Enligt de resevaneundersökningar som Sjöbo kommun tagit del av visar det sig att de som arbetspendlar sällan är beredda att göra det längre än 45 minuter enkel resväg. Idag tar de ungefär 50 minuter med buss till Malmö och ungefär 45 minuter med att använda sig av bilen (Sjöbo kommun 2009, 15). Sjöbo ser möjligheterna i en överhettad bostadsmarknad i sydväst. Man vill ta tillvara på detta och erbjuda billigare bostäder och andra livsmiljöer men detta bygger på en närhet till Malmö/Lund och Köpenhamn (Sjöbo kommun 2009, 21).

- *Med interregionala infrastruktursatsningar menas*

De interregionala sammanlänkningarna är inte något som är vidare högprioriterat i Sjöbo kommuns översiktsplan. Det är snarare ”regional balans” som är huvudfokus för kommunen. Simrishamnsbanan skulle möjliggöra för en arbetspendling på 30 min till Malmö, men även Lund då Lunds kommun är den arbetsmarknad som flest arbetspendlar till från Sjöbo. Sjöbo menar att Simrishamnsbanan är avgörande för att tillväxten sprids i regionen (Sjöbo kommun 2009, 62):



”Kommunerna längs banan (Simrishamnsbanan) har avgivit en gemensam avsiktsförklaring som innebär att parterna ska verka för att Simrishamnsbanan byggs ut för eldriven regionalstågstrafik, att tillväxten i Öresundsregionen ska spridas till östra Skåne, arbetsmarknaderna ska vidgas, näringslivet stimuleras och transportsystemet miljöanpassas. Dessutom har en avsiktsförklaring avgivits av berörda kommuner beträffande viss medfinansiering av järnvägsprojektet. Stationsläget skall finnas centralt i Sjöbo för att erhålla god tillgänglighet och göra trafiken attraktiv.”(Sjöbo kommun 2009 62)

Simrishamnsbanans nyckelroll i ett regionsintegrerande utjämningsarbete är det som tydligast uttrycks i Sjöbo kommuns översiktsplan. Avsaknaden av konkreta strategier för interregionalt resande kan säga något om vari ortshierarkin kommunen befinner sig. Det är snarare mellankommunalt/intraregionalt utbyte som prioriteras (Sjöbo kommun 2009, 15). Dickens och Lloyds rumsliga dimension på Myrdals spridningseffekter att det är främst det relativa rumsliga avståndet som är avgörande för hur pass långt det ekonomiska utbytet sträcker sig kan ses i relation till Simrishamnsbanan och Sjöbos ambitioner för infrastrukturens utveckling. För att göra staden mer attraktiv att bosätta sig i verkar det som att Sjöbo bedömer att de relativa avstånden till tillväxtmotorerna måste kortas (Dicken & Lloyd 1990, 247)(Myrdal 1971, 31).

### **5.2.2 Översiktsplan 2025 med utblick mot 2040 – Tomelilla kommun samrådshandling**

#### *- Med intraregionala infrastrukturensatsningar menas*

Även i Tomelilla kommun är Simrishamnsbanan något som ses som en väldigt viktig funktion för utjämning av regionala ojämlikheter (Tomelilla kommun 2016, 11). Tomelilla har en tågförbindelse som är en del av Österlenbanan där Simrishamn i öst och Ystad i väst är de närmaste förbindelserna (se Fig. 5.2). Även fast Simrishamnsbanan är ett projekt som för tillfället ligger på is har det ändå blivit utpekad som ett riksintresse, tack vare den järnvägsutredning som initierades 2011(Tomelilla kommun 2016, 92). Förhoppningar finns att de framtida forskningsanläggningarna ESS och Max IV kommer att sprida efterfrågan på bostäder även till Tomelilla(Tomelilla kommun 2016, 78).

#### *- Med Centrum i förhållande till periferi menas*

Tomelilla är förbunden via sex stycken kollektivtrafikstråk till olika delar av regionen, en tåglinje, två stycken regionbusslinjer och tre expresslinjer(Tomelilla kommun 2016, 90).

- *Med interregionala infrastruktursatsningar menas*

Det finns inte heller här några konkreta mål för interregionala förbindelser. Tomelilla är däremot en kommun där bilen är ett väldigt centralt transportmedel, av de 2800 som dagligen pendlar ut från kommun utgörs en majoritet av dessa resor med bil. Detta är något som också betonas som något som måste åtgärdas genom kollektivtrafiklösningar (Tomelilla kommun 2017, 89). Fokus ligger även här på att nå tillväxtmotorerna och de regionala kärnorna primärt, att tydligare länkas samman med den flerkärniga ortstrukturen. Den för tillfället underdimensionerade Ystads- och Österlenbanan verkar inte i tillräckligt stor utsträckning stimulera pendlandet med kollektivtrafik. Detta konstateras genom att bilen fortfarande är det dominerande fortskaffningsmedlet. Precis som för Sjöbo är det avgörande att minska de relativa avstånden mot tillväxtmotorerna vilket Dicken och Lloyd som sagt påpekade som avgörande faktor för att spridningseffekterna utav olika typer utav kapital når ut till de mer perifera områdena (Dicken & Lloyd 1990, 241-242).

### **5.2.3 Simrishamns översiktsplan – Kontrasterna i en levande kommun gör alla dagar bättre**

- *Med intraregionala infrastruktursatsningar menas*

Simrishamns kommun betonar samarbetet för infrastrukturella investeringar i sydöstra Skåne och nämner den gemensamma samarbetskommitté (SÖSK) för att på enad front kunna söka anslag för olika infrastrukturella investeringar som berör hela delregionen. Samma argument som angivits varför detta behövs från de övriga kommunerna återkommer även här: Locka fler företag till kommunen och enklare att pendla till arbetsmarknaden (Simrishamns kommun 2017b, 82).

- *Med Centrum i förhållande till periferi menas*

Simrishamn definierar sig själv som en utpräglad landsbygdskommun som på grund utav sitt geografiska läge tydligast utgör en perifer kommun i förhållande till de fyra övriga kommunerna i sydöstra Skåne (se Fig. 5.2). Man säger sig var helt beroende av regionala kollektiva transporter. Bilen är dock idag ett oerhört viktigt färdmedel och i likhet med Tomelilla utgörs även stor del av resorna med bil (75 procent) vilket kan jämföras med regionssnittet på 58 procent (Simrishamns kommun 2017b, 82).

- *Med interregionala infrastruktursatsningar menas*

Visionen för Simrishamn 2030 är att ha en stark anknytning till nationella och regionala strategiska punkter där universitet i Lund och flygplatser nämns som exempel. Genom att uppnå detta menar dem att bilden av den flerkärniga regionsstaden Skåne kan realiseras (Simrishamns kommun 2017b 82). Simrishamns kommun har en åldrande befolkning (se Tabell 1.1) och är den mest avskärmade kommunen inom denna delregion. Det går att se väldigt liknande farhågor och analysen blir densamma som för Tomelilla och Sjöbo.

#### **5.2.4 Staden Ystad 2030 – Fördjupning av översiktsplanen för Ystads kommun**

- *Med intraregionala infrastruktursatsningar menas*

Utsikterna för Ystad är annorlunda än för Tomelilla och Sjöbo. Dels utgör staden en regionalkärna och dels finns det helt andra infrastrukturella förutsättningar. Det finns ingen tydligt formulerad problembild gällande avstånd inom regionen från kommun, utan förbindelserna anses vara förhållandevis goda (Ystad kommun 2016, 31).

- *Med Centrum i förhållande till periferi menas*

Ystad är huvudorten i Sydöstra Skåne och dessutom definierad som en regional kärna. Avstånden till de större arbetsmarknaderna i Sydvästra Skåne är förhållandevis korta (Ystads kommun 2016, 4). Tillskillnad från Tomelilla och Simrishamns står sig resorna med tåg väldigt väl i konkurrensen med bilen. Däremot anser kommunen att förbindelserna med övriga regionen bör stärkas ytterligare. Tåglinjen går idag bara till Simrishamn i öst och Malmö i väst, en direkt förbindelse till nordöstra Skåne är en framtida vision (Ystads kommun 2016, 34). Dessutom krävs dubbelspår mot Malmö för att kunna öka trafikflödena (Ystads kommun 2016, 36).

- *Med interregionala infrastruktursatsningar menas*

Ystad poängterar det faktum att man kan erbjuda direkta järnvägsförbindelser till Köpenhamn. Ystadsbanan har upplevt ett ökande resetryck de senaste åren, Sedan 2004 har resandet fördubblats (Ystads kommun 2016, 31). Ystad är den stad som ur ett tillgänglighetsperspektiv har de mest fördelaktiga förutsättningar i delregionen exempelvis finns direktlänk mot både Malmö och Köpenhamn. Behoven uttrycker sig väldigt olika i relation till de övriga tre kommunerna. Staden är dessutom tätt kopplat till ett objekt på den nationella planen nämligen Ystadsbanan. Med goda förbindelser och närhet till

arbetsmarknadsregionerna är det inte lika självklart att flytta. Likt Dicken och Lloyd påpekar sprider sig olika kapital oftast hierarkiskt inom regionen. Ystad blir därför mer intressant för framtida investeringar som förbinder staden med övriga regionala kärnor (Dicken & Lloyd 1990, 247).

## 5.3 Intervju

Ida Abrahamsson är kontaktperson för infrastrukturutveckling för Sydöstra Skånes samarbetskommitté (SÖSK) och jobbar även som Miljöstrateg på Tomelilla kommun. SÖSK är en sammanslutning bestående av två kommunrepresentanter från respektive utav de fyra olika kommunerna från sydöstra Skåne (Ystad, Simrishamn, Tomelilla och Sjöbo). Tillsammans vill man arbeta för att skapa en helhetsbild av viktiga utvecklingsområden inom bland annat infrastruktur för att bättre tillgängliggöra delregionen (Sydöstra Skåne 2013, 5). För en delregion bestående utav ungefär 80 000 invånare är utmaningen att få gehör och sedermera få igenom vissa infrastrukturobjekt, av förklarliga skäl inte alltid helt enkelt. Trots detta menar Ida att dialogen med Region Skåne och Trafikverket är god:

”Skåne är uppdelade i dem här fyra hörnen och Sydöstra Skåne är en av dem. Vi är ju den minsta och är ju bara 80 000 invånare i dem här fyra kommunerna så vi är ganska litet samarbetsområde. Men vi vill ju ändå ha infrastrukturen hit och vi har en bra dialog med regionen och trafikverket får vi säga för dem måste också vara med och besluta”

Ida Abrahamsson, intervju 170425

Dessutom ger Ida Abrahamsson uttryck för att planprocessen ser lite annorlunda ut idag, att det krävs en betydligt klarare koppling mellan bostadsmarknad och sysselsättning för att kunna få igenom och realisera specifika objekt. SÖSK samarbetet ser hon dock som en potentiellt enande kraft att med gemensam röst driva på och tydliggöra för behovet för vissa satsningar:

”Vi måste visa nyttan och varför och det kommer gälla allt, det kommer gälla gång- och cykelväg också. Vi kan inte bara säga att vi ska bygga cykelvägar till turister fyra veckor om året utan vi måste visa att det är viss pendling 365 dagar om året, eller ja mer eller mindre. Samma sak om vi vill ha en ny busshållplats så måste vi visa på att det här är nyttan och den täcker så här mycket och det är så här många potentiella resenärer. Så vi måste göra vår hemläxa bättre än vad vi har gjort innan. Det är ju en utmaning samtidigt för det kräver rätt mycket planering utifrån vår sida på kommunen och så vidare. Samtidigt som i SÖSK samarbetet så kan vi hjälpas åt att lyfta fram dem här möjligheterna som finns med varje objekt”

Ida Abrahamsson, intervju 170425

Riskerna kan tyckas vara att mer riksomfattande infrastrukturobjekt med en tydligare interregional koppling får en allt mer betydande roll i urvalet av prioriterade objekt i synnerhet i de nationella planerna. Det blir enklare att motivera bostadsbyggande i anslutning till starka arbetsmarknader och kunskapsäten. Förstärkande sammanlänkningarna mellan tillväxtmotorer och regionala kärnor kommer i första hand och sedermera resterande delar

utav riket. Den initiala tanken redan i detta tidiga stadium av intervjun är att ett centrum och periferi förhållanden går att tyda. En delregion med ett så pass svagt befolkningsunderlag lär vara mindre attraktivt för omfattande infrastrukturella investeringar. Precis som Dicken och Lloyd menar att kumulativa tillväxtförlopp i synnerhet uppstår för att centrum modernas förbindelser prioriteras i första hand. När processen i infrastrukturplaneringen dessutom kräver tydligare koppling till arbetsmarknad och sysselsättning så blir Dicken och Lloyds tid- och rum aspekt för spridningseffekter intressant att ha med sig. Att underlag för ekonomiska aktiviteter som sysselsättning och bostadsbyggande hänger ihop med att kunna få anslag för att utveckla högteknologiska transportmedel (Dicken & Lloyd 1990, 247 & 249). Precis som Myrdal belyser finns det en risk för att de cirkulära orsakssambanden för kumulativa tillväxtprocesser sker. ”Uppåt” för i detta fall sydvästra Skånes kommuner där det finns hög efterfrågan på jobb och bostäder, och ”neråt” för sydöstra Skånes kommuner (Myrdal 1971, 12-13). Om vi istället ser till Sverigeförhandlingens potentiella nyttoeffekter så finns det olika förhållningssätt beroende på vilken kommun du utgår ifrån i sydöstra Skåne. Ystad som regional kärna har en något mer framskjuten roll i förhandlingarna då kommunen som en del av Skånebildens omfattas av projekten i anslutning till Sverigeförhandlingen (Region Skåne 2015a, 35) Ida Abrahamsson redogör för kommunernas olika förutsättningar i intervjun, hon menar att det har varit svårt att se Tomelillas direkta roll i projektet. Däremot kan det finnas potentiella nyttoeffekter med att utvecklingen av mötesspår på Ystadsbanan ska spridas och bättre tillgängliggöra även övriga kommuner i sydöstra Skåne:

”När det gäller Skånebildens som den ser ut idag så har ju Ystad kommun skrivit på det här första pappret som gjordes i Skånebildens men vi har (Tomelilla) inte varit delaktig i några diskussioner och inte direkt sett vår roll i det hela. Sen har vi börjat tittat själva på hur vi kan utnyttja det här då är det, Ystad- Österlenbanan till exempel och visa på möjligheterna med att bygga ut den och då koppla den till Malmö/Lund. Så att man ska kunna ha enkla byten till höghastighetstågen och dem här bitarna. Eller till arbetsmarknaderna eller vad det nu är men vi måste ju ha med oss den banan och det är det vi koncentrerar oss på. [...] Ser man ut ett kollektivtrafik hänseende så är det ju Österlenbanan som är viktig för oss, och vi försöker ju vinkla det som att ”hur kan vi få nytta av det här”. Sen i diskussioner och möten så försöker jag lyfta upp frågan hela tiden när det gäller vår del (i Sverigeförhandlingen), även nu gentemot Malmö och så här ”var ser ni vår roll i det här?” ”Hur kan vi bistå med det här?” Vi har (Tomelilla) byggnadsklar mark, vi har billig mark, vi har möjlighet att ta emot folk, alla kan ju inte bo på västsidan. Vi har ju till och med möjlighet att ta emot företagen om vi kan stärka upp med fiber och bredband och dem här bitarna. Men vi försöker liksom få med västsidan att se oss också och vår roll i det hela, men det är något man får påminna dem om hela tiden.”

Ida Abrahamsson, intervju 170425

Om Skåne ska uppnå visionen om att hela regionen ska bli en tillväxtmotor kräver det att länkningarna för kollektivtrafiken och då i synnerhet järnvägsnätet är starka. Att turtätheten ökar, att robustheten dvs. punktligheten och tillförlitligheten i tågnetet förbättras (Region Skåne 2015a, 11). Ida Abrahamsson ger uttryck för att de som en lite kommun kan vara svårt att få gehör. Rauhut lyfter som sagt paradoxen i strävan efter en enhetlig polycentrisk ortstruktur och att samtidigt fördela ekonomisk tillväxt jämnt (Rauhut 2017, 337, 342). Vandermotten menar å sin sida att polycentrism på nationell makro nivå har vissa fördelar då inte all ekonomisk aktivitet agglomereras till en monocentrisk nod i nationen. Detta är prioriteringar som Region Skåne har fått förhålla sig till (Vandermotten 2008, 1214).

Det är ett reellt problem idag att robustheten för tågtrafiken i sydöstra Skåne är svag vilket till stor del beror på att det är enkelspår på Österlenbanan och Ystadsbanan. Detta i kombination med många stopp på vägen gör pågatågstrafiken svag i sydöstra Skåne. Dessutom är de relativa avstånden med tågtrafiken från Tomelilla och Simrishamn mot Malmö/Lund långa:

”Tomelilla ligger ju på gränsen om man säger för timmesmålet (till Malmö/Lund) men Simrishamn ligger liksom 1 timme och 20 minuter, 1 timme och 30 minuter bort (med tåg), när tågen går! Det ska vi ju vara ärliga med att säga det är ju inte varje dag tyvärr som dem fungerar felfritt. Då är det ju att antingen vänder tågen i Ystad så blir det ersättningsbussar, eller så vänder dem i Tomelilla så blir det ersättningsbussar.”

Ida Abrahamsson intervju, 170425

”Mötesspårn planeras nu för att idag är det enkelspår mellan Ystad och Simrishamn. [...] Så det krävs ju för att öka upp robustheten och säkerheten sen är det ju det här att längs sträckan har vi ju... ett tåg kan ju gå 160 km/h men på rätt många bitar blir det hastighetsreducering, alltså det vill säga den går kanske bara i 90km/h. För att det kanske är något träd som står för nära eller att det är osäkert på spårn. Så kan man hålla 160km/h hela sträckan så kan man kanske komma ner i en timme (från Simrishamn)”

Ida Abrahamsson intervju, 170425

Det finns en tydlig förhoppning om att mötesspår på Ystad- och Österlenbanan ska kunna förbättra tillgängligheten till och från sydöstra Skånes kommuner och således öka integrationen med sydväst. Betydelsen framstår som allt mer avgörande med tanke på Simrishamnsbanan oklara position i planeringsfasen. För att återkoppla till Svealandsbanan som mer ämnade att integrerar städer på en liknande regional skala fast mellan Stockholm och kringliggande kommuner gick positiva effekter att skönja. Fröidh kunde i sin studie se en kraftig ökning för antalet pendlare när denna nya stambana introducerades. Framförallt ökade resorna från de mest avlägsna kommunerna längs med tåglinjen från 6 procent resande med

tåg till ca 30 procent. En betydande faktor för denna utveckling var att dessa tågresor nu var snabbare än bilen (Fröidh 2005, 355). Med detta som bakgrund är det som Dicken och Lloyd klargör för att den tids- rumsliga aspekten för spridningseffekter inte ska förringas. Ökad robusthet och effektivitet på tågnätet till och från sydöstra Skåne är en potentiell möjlighet för att uppnå detta och på så vis sprida de ekonomiska aktiviteterna (Dicken & Lloyd 1990, 247).

Något som jag också var väldigt nyfiken på var om Sydöstra Skånes kommuner rent av hade några farhågor för att Sverigeförhandlingen skulle utarma deras del av regionen ytterligare, på detta svarade Ida såhär:

”Jag känner ju mest så här det kan ju inte gärna bli... eller det är klart det kan bli värre än idag men det är ju så vårt scenario ser ut, västsidan är ju vad den är. Du har lärosätena där och folk som vill utbilda sig flyttar dit det är inte många som bor kvar här nere och pendlar till Malmö, Lund eller Kristianstad för att plugga liksom. [...] Tomelilla har ju en utmaning i att vi måste få dem yngre att plugga vidare, idag får vi ju dem knappt att gå på högskolan det är lite den utmaningen vi har. I Simrishamn så har vi ju en utmaning i att medelåldern är ganska hög, men dem som bor där är högutbildade och har ganska gott om cash, men vad händer med dem som kommer underifrån?”

Ida Abrahamsson intervju, 170425

Från Idas perspektiv verkar snarare uppfattningen vara att det gärna inte kan bli värre. Hierarkin inom regionen är tydlig och som tidigare nämnt verkar Tomelilla ha svårt att se sin roll i Sverigeförhandlingen. Trots dessa förutsättningar verkar det ändå finnas förhoppningar om att effekterna från utbyggnaden av Ystads- och österlenbanan ska kunna förankra sydöstra Skånes kommuner bättre i den flerkärniga ortstrukturen. Hon poängterar också att Ystad har helt andra förutsättningar än övriga kommuner och att stärkandet av stadens position som regionalkärna förhoppningsvis ska skapa synergieffekter för övriga kommuner:

”Ystad ligger ju bra plus att dem har nära till Malmö och Lund med halvtimmes trafik, det tar... Vad tar det 40 minuter till Malmö? Alltså det är lite så här det är... Dem har det rätt så bra, dem är ju också utpekade som en regionalkärna i det här området. Så vi har ju precis startat upp ett projekt där som heter *Ystads roll som regionalkärna* vi hoppas ju att vissa av dem här frågorna kan behandlas i det projektet... så vi får se... Sjöbo har ju inte... dem har ju inte spår. Men där jobbar vi ju för Simrishamnsbanan mellan Malmö Tomelilla men dem har ganska stor pendling till Malmö Lund och tar du bussen in från Sjöbo till Lund så går den direkt den stannar ju bara i Dalby... Eller nä det gör den ju inte den stannar inne i Lund så det är ju direkt buss”

Ida Abrahamsson intervju, 170425

Simrishamnsbanan är ett för sydöstra Skånes kommuner ett mycket intressant projekt. Denna skulle skära igenom tre av delregionens kommuner och skapa effektiva förbindelser mot sydväst (se Fig. 5.3). Däremot verkar den vara svår att få igenom då den är svår att motivera rent ekonomiskt vilket Ida påpekar:



”Ja du ska ju tänka att Simrishamnsbanan ska ju då konkurrera med höghastighetståget. I princip blir det ju det och samhällsnyttan med Simrishamnsbanan... Rent ur den synpunkten så lönar den ju sig inte. För att vi är ju för få som bor här ute men visst intentionen finns ju att den ska byggas liksom, men där är ju ingen tidsplan satt på den. [...] Alltså man bygger ju inte sitt samhälle runt att det ska komma en Simrishamnsbana så kan jag väl säga, utan man tittar istället på utvecklingen utav de här superbussarna som ska komma i den sträckningen. Men vi jobbar för det men med tanke på diskussionen just nu så är det ju bara höghastighetstågen. Jag kan ju inte tänka mig att det kommer några nya direkta pengar till så stora investeringar(som Simrishamnsbanan)”

Ida Abrahamsson intervju, 170425

Det är med andra ord svårt att driva ett så pass omfattande objekt som Simrishamnsbanan när Sverigeförhandlingen är i vardande. På frågan om det finns något nationellt intresse för att bygga Simrishamnsbanan svarade Ida:

”Ja det tror jag säkert men om jag ska vara ärlig så tror jag inte att någon politiker kommer att säga ”nä det här vill vi inte göra” utan att man bara säger ”ja någon gång i framtiden”. Men sen samtidigt får dem ju prioritera andra saker före så att vi får ju liksom påminna om då var fjärde år att ”Hallå, Hallå Simrishamnsbanan” jamen lite så får man ju jobba ju, och sen får man ju lobba så tyvärr är det ju det de handlar om”

Ida Abrahamsson intervju, 170425

Arbetet med att få till infrastruktursatsningar som är dyra och inte främst främjar att på något sätt stärka tillväxtmotorerna verkar inte vara helt enkel. Arbetet måste vara tålmodigt och konsekvent där kan SÖSK samarbetet förmodligen ge större tyngd. För att åtnjuta de spridningseffekter som Myrdal beskriver kräver det en ökad närhet till tillväxtmotorerna vilket Dicken och Lloyd utvecklar med den tid- rumsliga komponenten (Dicken & Lloyd 1990, 247)(Myrdal 1971, 31-32). Samtidigt kan det vara som Rauhut menar att ekonomisk tillväxt oftast inte sker på flera platser samtidigt i en polycentrisk struktur (Rauhut 2017, 337, 342). Frågan kanske snarare är om region Skånes transport infrastruktur ska fokusera på att stärkas i en interregional kontext, där Vandermotten menar att största positiva effekterna kan skönjas med polycentrism (Vandermotten 2008, 1214).

## 6. Slutsats

Stärkandet utav den flerkärninga ortstrukturen och i synnerhet tillväxtmotorerna är primärt för Region Skånes infrastrukturutveckling. Kortfattat skulle man kunna säga att regionen resonerar såhär; om områdena med den starkaste ekonomiska aktiviteten går bra, då vinner helheten på det. Detta fordrar starka infrastrukturella sammanlänkningar både inom regionen och över regiongränserna. Vad som framgått ur den aktuella RTI-planen är att de järnvägsburna objekt som prioriteras har en tydlig sydlig dimension i Skåne. Detta beror framförallt på att de objekt som ingår i den mer omfattande nationella planen för infrastrukturutveckling måste generera rikstäckande nyttoeffekter. Eftersom den största ekonomiska aktiviteten i regionen sker främst i sydvästra Skåne tenderar investeringarna att ackumuleras här. Generellt sett framgår det tydligt ur ett prioriteringshänseende att stärka robustheten och tillgängligheten i regionen genom att vidare utveckla befintliga stråk.

För att den polycentriska ortstrukturen ska uppnå tillfredställande funktionaliteten kräver det att flödena och utbytena mellan delarna i regionen är goda. Det som framgått är att robustheten i järnvägsnätet till och från sydöstra Skånes kommuner för tillfället är svag vilket skapar förseningar och en låg tilltro till järnvägsnätet. Förhoppningar finns på att de planerade mötesspårerna på Ystads- och Österlenbanan ska eliminera dessa flaskhalsar för i synnerhet sydöstra Skånes kommuner. Även fast tågpendlandet stadigt tilltar i regionen är det långt ifrån tillfredsställande för att Region Skåne ska kunna uppnå en stark polycentrisk ortstruktur där utbytena mellan regionens olika kommuner är goda.

Pendlingsstråken har generellt sett hög nyttjande grad i Skåne. Problemet är däremot att pendlingsflödena är tydligt koncentrerade kring sydvästra Skånes kommuner. Hela östra Skåne har betydligt svagare pendlingsfrekvens med kollektivtrafik och i synnerhet till tillväxtmotorerna i västra Skåne. Svag robusthet i befintligt järnvägsnät Ystads- Österlen banan bidrar till detta. Dessutom medför det svaga befolkningsunderlaget i sydöstra Skåne brist på incitament för att få anslag för omfattande objekt som Simrishamnsbanan.

Förhoppningarna finns ännu att Simrishamnsbanan ska förbättra denna situation för de Skånska kommunerna i sydöst. Dessvärre för deras del är den lagd på is även fast den fortfarande inte har avfärdats. Sydöstra Skånes kommuner jobbar på enad front för att lyfta fram de objekt som dem i framtiden ska kunna gynnas av. Detta arbete är dock mer krävande idag för att det tydligare måste framgå en koppling till arbetsmarknad och sysselsättning för

att infrastrukturobjekt ska få anslag. Den tids- rumsliga aspekten i avstånden i förhållande till tillväxtmotorerna och de stora ekonomiska motorerna ställer krav på infrastruktur nätet och speciellt järnvägstrafiken. De långa relativa avstånden mellan sydöstra Skånes kommuner och arbetsmarknaderna/kunskapssätena i väst avspeglar sig i åldersstruktur och utbildningsnivå. Det har också skapat en situation där objekt på regional nivå prioriteras där den potentiella ekonomiska utväxlingen är som störst.

Utifrån tidigare erfarenheter visar det på att höghastighetsspår oftast tenderar att förstärka stationsorterna. Det går även att se att stationsorterna ackumulerar ännu mer kunskapskapital till följd av detta och således stärker sina ekonomiska aktiviteter, vilket riskerar att ske på bekostnad av de perifera noderna. Förhoppningarna från sydöstra Skånes kommuner står till att Ystad kommun som en del av Skånebildens får objekt som Ystadsbanan. Däremot menar informanten från SÖSK att det är svårt att se exempelvis Tomelillas roll i projektet. Vilket indikerar på att Region Skånes försäkran till trots om att Sverigeförhandlingen är starkt förankrad i samtliga kommuner finns det ett visst glapp mellan kommun och region i dialogen.

## 6.1 Reflektioner

Att inte alla kan bo i västra Skåne är inget orimligt antagande. Infrastruktur och i synnerhet effektiva järnvägsbundna kollektiva medel som ett potentiellt kitt för att integrera och sammanlänka regioner har visat sig vara effektivt. Även fast förutsättningarna skiljer sig åt beroende på vilken region eller del av landet du utgår ifrån krävs djärva beslut och kreativa lösningar även fast det kortsiktiga ekonomiska underlaget inte alltid finns på plats. Jag har dock stor förståelse för att man från ett planeringsperspektiv vill hushålla med befintliga skattemedel. Dock är det väsentligt om en region eftersträvas att bli en enhetlig tillväxtmotor att inte glömma bort alla delar av den samma. Utmaningen för Region Skåne är dock omfattande, framförallt om man har i åtanke att underskottet i driften för kollektivtrafiken är betydande. Detta synliggör varför inomregionala järnvägsförbindelser kan vara vanskliga att driva igenom då dem är dyra och omfattande. Däremot kan jag uppleva ett moment 22 i detta då kollektivtrafiken via tåg samtidigt är det bästa medlet för att kunna stimulera personflödena mellan regionala noder i enlighet med det som framgån i studien.

Resultatet från denna studie kan också vara ett tecken på att nyttorna i en region rör sig naturligt hierarkisk neråt. Först till tillväxtmotorerna i detta fall Malmö/Lund sedan vidare till de regionala kärnorna (Ystad), och sedermera genom förbättrad kollektivtrafikförbindelser (Ystads- och Österlenbanan) vidare till mindre avlägsna kommunerna (Tomelilla, Simrishamn). Om så blir fallet i framtiden återstå att se men som läget ser ut nu är det detta hypotetiska händelseförlopp som vi får sätta vår tilltro till.

# 7. Referenslista

## 7.1 Skriftliga källor

- Albalade, D, & Bel, G 2014, *The Economics and Politics of High-Speed Rail: Lessons from Experience Abroad*. Lexington Books, Lanham, Boulder, New York, Toronto, Plymouth UK. Första upplagan.
- Bergström, G, & Boréus, K 2012, *Textens mening och makt : metodbok i samhällsvetenskaplig text- och diskursanalys*, Lund : Studentlitteratur, 2012 (Spanien). Tredje upplagan.
- Bowen, GA 2009, '*Document Analysis as a Qualitative Research Method*', *Qualitative Research Journal* (RMIT Training Pty Ltd Trading As RMIT Publishing), 9, 2, pp. 27-40
- Denscombe, Martyn 2009, *Forskningshandboken: för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*. Studentlitteratur AB, Lund. Andra upplagan.
- Dicken, P, & Lloyd, P 1990, *Location In Space: Theoretical Perspectives In Economic Geography*, New York: Harper & Row, 1990. Tredje upplagan.
- De Rus, G, & Inglada, V 1997, '*Cost-benefit analysis of the high-speed train in Spain*', *Annals Of Regional Science*, 31, 2, p. 175, Business Source Complete
- Fröidh, O 2005, '*Market effects of regional high-speed trains on the Svealand line*', *Journal Of Transport Geography*, 13, pp. 352-361, ScienceDirect
- González-González, E, & Nogués, S 2016, '*Regional polycentricity: an indicator framework for assessing cohesion impacts of railway infrastructures*', *European Planning Studies*, 24, 5, pp. 950-973
- Han, J, Hayashi, Y, Jia, P, & Yuan, Q n.d. 2012, '*Economic Effect of High-Speed Rail: Empirical Analysis of Shinkansen's Impact on Industrial Location*', *Journal Of Transportation Engineering*, 138, 12, pp. 1551-1557, Science Citation Index
- Myrdal, Gunnar 1971, *Economic Theory and underdeveloped regions*. Harper Torchbooks, New York, Evanston, San Francisco, London. Första upplagan.

- Ortega, E, López, E, & Monzón, A 2012, *'Territorial cohesion impacts of high-speed rail at different planning levels'*, Journal Of Transport Geography, 24, pp. 130-141,
- Peter, S, Kati, V, Angelika, M, & Mitchell, R 2015, *'Unpacking polycentricity at the city-regional scale: Insights from Dusseldorf and Stockholm'*, European Journal Of Spatial Development, Iss 59 (2015), 59, Directory of Open Access Journals.
- Rauhut, D 2017, *'Polycentricity - one concept or many?'* European Planning Studies, 25, 2, pp. 332-348, Business Source Complete.
- Regeringskansliet 2017, *Varför höghastighetsjärnväg* <http://sverigeforhandlingen.se/uppdrag-hogastighetsjarnvag/> (Hämtad: 2017-03-14)
- Region Skåne 2011, *Flerkärnighet i Skåne*  
[http://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer\\_dokument/flerkarnighet\\_i\\_skane.pdf](http://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/flerkarnighet_i_skane.pdf) (Hämtad: 2017-05-11)
- Region Skåne 2013, *Strategies for the polycentric Skåne: Structural picture of Skåne*  
[http://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer\\_dokument/strategies\\_for\\_the\\_polycentric\\_skane.pdf](http://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/strategies_for_the_polycentric_skane.pdf) (Hämtad 2017-04-17)
- Region Skåne 2014a, *Det öppna Skåne 2030: Skånes regionala utvecklingsstrategi*  
[http://skane2030.se/wp-content/uploads/2015/02/Det\\_%C3%B6ppna\\_Sk%C3%A5ne\\_LowRes\\_sve.pdf?iframe=true&width=90%&height=100%](http://skane2030.se/wp-content/uploads/2015/02/Det_%C3%B6ppna_Sk%C3%A5ne_LowRes_sve.pdf?iframe=true&width=90%&height=100%) (Hämtad: 2017-03-24)
- Region Skåne 2014b, *Satsningar på transportinfrastruktur i Skåne 2014 – 2025*  
[http://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer\\_dokument/fullstandig-rti-plan-for-ar-2014-2025.pdf](http://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/fullstandig-rti-plan-for-ar-2014-2025.pdf) (Hämtad 2017-04-06)
- Region Skåne 2015a, *Region Skåne: och Sverigeförhandlingen*  
[http://utveckling.skane.se/siteassets/samhallsplanering/dokument/sverigeforhandlingen/region\\_skane\\_nyttoanalyser.pdf](http://utveckling.skane.se/siteassets/samhallsplanering/dokument/sverigeforhandlingen/region_skane_nyttoanalyser.pdf) (Hämtad: 2017-03-23)
- Region Skåne 2015b, *En smidigresväg*  
<http://www.simrishamnsbanan.se/strackningen/strackningen/> (Hämtad: 2017-03-14)
- Ryen, A, & Torhell, S 2004, *Kvalitativ intervju: från vetenskapsteori till fältstudier*, Malmö: Liber ekonomi, 2004 (Malmö: Daleke grafiska) Första upplagan.

Sjöbo kommun 2009, *Översiktsplan för Sjöbo kommun - ÖP 2009*

[http://www.sjobo.se/PageFiles/38773/SjooP\\_Antagandehandling\\_090330\\_2\\_april\\_optimerad.pdf](http://www.sjobo.se/PageFiles/38773/SjooP_Antagandehandling_090330_2_april_optimerad.pdf) (Hämtad 2017-05-11)

Simrishamns kommun 2017a, *Simrishamns översiktsplan – Kontrasterna i en levande kommun gör alla dagar bättre*

[http://www.simrishamn.se/upload/STARK/Planer/%C3%96p/Laga%20kraft/%C3%96P\\_Kap%201.pdf](http://www.simrishamn.se/upload/STARK/Planer/%C3%96p/Laga%20kraft/%C3%96P_Kap%201.pdf) (Hämtad 2017-05-12)

Simrishamns kommun 2017b, *Simrishamns översiktsplan – Teknisk försörjning och infrastruktur*

[http://www.simrishamn.se/upload/STARK/Planer/%C3%96p/Laga%20kraft/%C3%96P\\_Kap%202C\\_2D.pdf](http://www.simrishamn.se/upload/STARK/Planer/%C3%96p/Laga%20kraft/%C3%96P_Kap%202C_2D.pdf) (Hämtad 2017-05-12)

Statistiska centralbyrån (SCB) 2015a, *Kommuner i siffror: Utbildning, jobb och inkomst*

<http://www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/kommuner-i-siffror/#?region1=1283&region2=> (Hämtad 2017-05-22)

Statistiska centralbyrån (SCB) 2015b, *Registerbaserad arbetsmarknadsstatistik (RAMS) antal pendlar per län och kommun*

<http://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/arbetsmarknad/sysselsattning-forvarvsarbete-och-arbetstider/registerbaserad-arbetsmarknadsstatistik-rams/pong/tabell-och-diagram/antal-pendlare-per-lan-och-kommun/> (Hämtad 2017-05-22)

Statistiska centralbyrån (SCB) 2016a, *Folkmängd efter region, kön och år: Stockholms län, Uppsala län, Södermans län, Örebro län, Västermanlands län*

[http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START\\_\\_BE\\_\\_BE0101\\_\\_BE0101A/BefolkningNy/table/tableViewLayout2/?rxid=b24b2e86-4bfe-4907-b363-997898a2706c](http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START__BE__BE0101__BE0101A/BefolkningNy/table/tableViewLayout2/?rxid=b24b2e86-4bfe-4907-b363-997898a2706c) (Hämtad 2017-04-21)

Statistiska centralbyrån (SCB) 2016b, *Kommun i kombination med utbildningsnivå,*

*Befolkning 2016, 25-64 år* <http://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/utbildning-och-forskning/befolkningens-utbildning/befolkningens-utbildning/> (Hämtad 2017-05-22)

Statistiska centralbyrån (SCB) 2016c, *Kommuner i siffror: Befolkning*

<http://www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/kommuner-i-siffror/#?region1=1283&region2=> (Hämtad 2017-05-22)

- Sverigeförhandlingen 2016, *Lägesrapport från Sverigeförhandlingen: Aktuellt om höghastighetsjärnvägen*  
<http://media.sverigeforhandlingen.se/2016/07/Lagesrapport-fran-Sverigeforhandlingen-2016-07-01-final-4-till-webben-3-juli.pdf> (Hämtad 2017-04-06)
- Sydöstra Skåne 2013, *Infrastrukturstrategi för sydöstra Skåne*  
<https://static1.squarespace.com/static/5224cfd1e4b00ee5ef2c7afe/t/52d50077e4b09ed2cf1e22c1/1389690999718/SO%CC%88SK+Infrastrukturstrategi+%28pdf%29.pdf> (Hämtad: 2017-03-28)
- Tomelilla kommun 2016, *Översiktsplan 2025 med utblick mot 2040 – Tomelilla kommun Samrådshandling*  
[https://www.tomelilla.se/fileadmin/tomelilla/user\\_upload/OP\\_2025\\_webb.pdf](https://www.tomelilla.se/fileadmin/tomelilla/user_upload/OP_2025_webb.pdf) (Hämtad 2017-05-11)
- Tomelilla kommun 2017, *Översiktsplanering* <https://www.tomelilla.se/bygga-bo-miljo/kommunens-planarbete/oversiktsplanering/> (Hämtad 2017-05-11)
- Tonell, L, Nyström, J 2012, *Planeringens grunder: En översikt*. Studentlitteratur AB, Lund. Tredje upplagan.
- Vandermotten, C, Halbert, L, Roelandts, M, & Cornut, P 2008, 'European Planning and the Polycentric Consensus: Wishful Thinking?', *Regional Studies*, 42, 8, pp. 1205-1217, Business Source Complete
- Ystads kommun 2016, *Staden Ystad 2030 – Fördjupning av översiktsplanen för Ystads kommun* [http://www.ystad.se/globalassets/dokument/sam/planavdelningen/fop-ystad/fop-ystad-antagen-av-kf-20160615-94\\_mindre-fil.pdf](http://www.ystad.se/globalassets/dokument/sam/planavdelningen/fop-ystad/fop-ystad-antagen-av-kf-20160615-94_mindre-fil.pdf) (Hämtad 2017-05-12)

## 7.2 Muntliga källor

**Intervju:** Ida Abrahamsson, samordnare för infrastruktur utveckling för SÖSK samt miljöstrateg på Tomelilla kommun. 2017. Intervju 25 april.



# 8. Bilaga

## 8.1 Intervjuguide

**Intervjuguide Ida Abrahamsson, samordnare infrastrukturutveckling Sydöstra Skånes samarbetskommitté och miljöstrateg på Tomelilla kommun, 2017-04-25 kl. 13.15**

Presentation av arbetet, ungefärlig tidsram för intervjun

På vilket sätt upplever ni att Sverigeförhandlingen ska kunna bidra till att utveckla er del av regionen och göra den mer attraktiv?

ser ni några farhågor med Sverigeförhandlingen?

Hur upplever du att diskussionen har varit i region Skåne i synen på den intraregionala balansen i synnerhet mellan sydöstra Skåne och Sydvästra Skåne är detta något man har konkreta planer för?

I rapporten av olika nyttoanalyser av Sverigeförhandlingen belyser man problemet med hög arbetslöshet och dålig rörlighet mellan regionens delar men framförallt mellan sydvästra och nordöstra Skåne hur upplever du att ni inkluderas i helheten som är region Skåne?

Beskriv gärna hur Simrishamnsbanan står sig idag? varför detta projekt verkar lagts på is?

Följdfråga: Hur upplever ni att gehöret är från ett mer nationellt plan, eftersom att jag antar att anslagen för infrastruktursatsningar är rätt begränsade?

Är detta ett projekt som fortfarande kan komma att realiseras i framtiden tror du och varför i såfall?

Utifrån problembilden i RUS:en var punktligheten för tågtrafiken och kostnaderna för detsamma höga. Berätta gärna om de viktigaste åtgärderna ni har för att komma till bukt med detta på de tåglinjer som innefattar SÖSK?