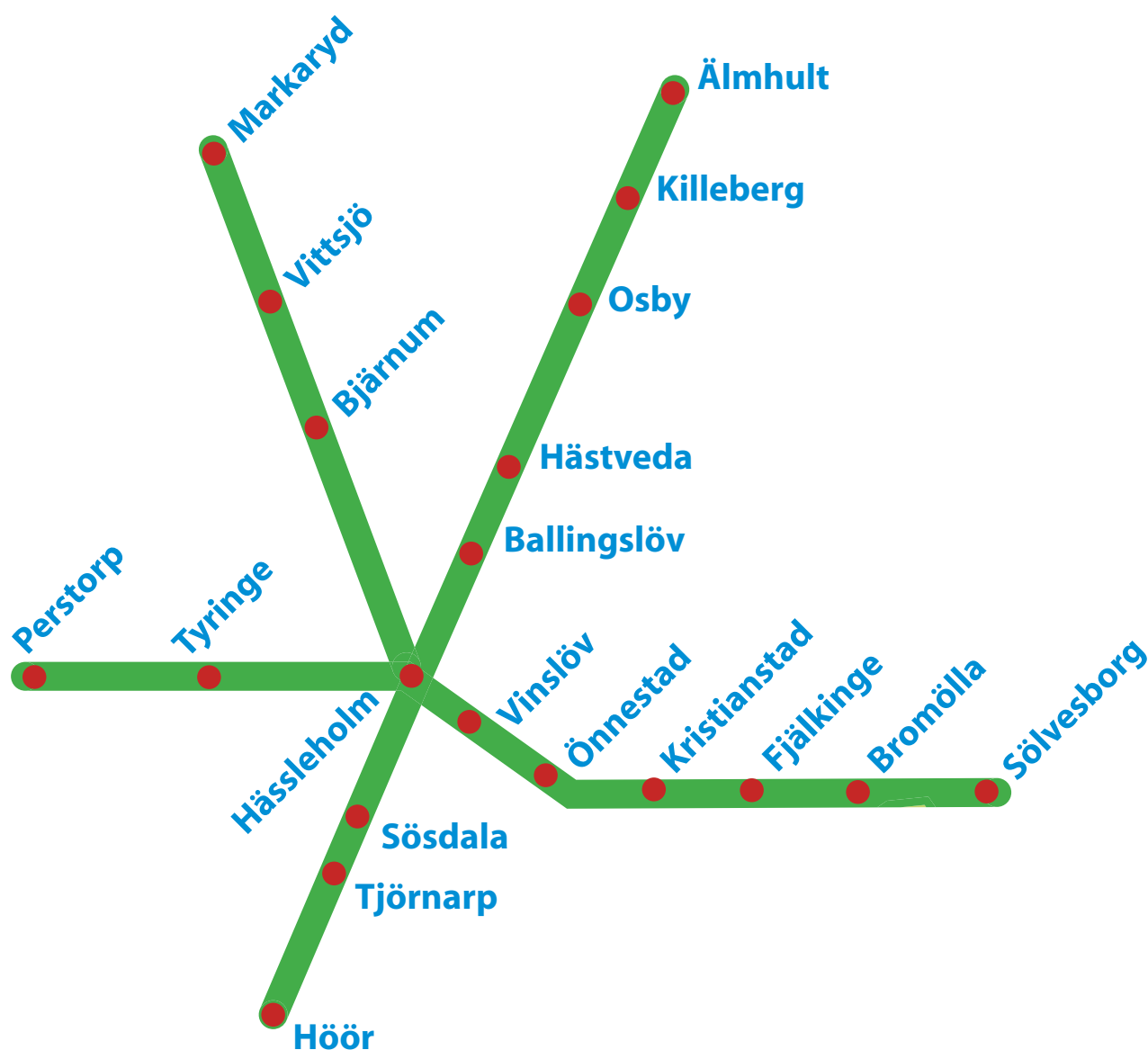


Samhällseffekter av “Pågatåg Nordost 2009”



Sammanfattning

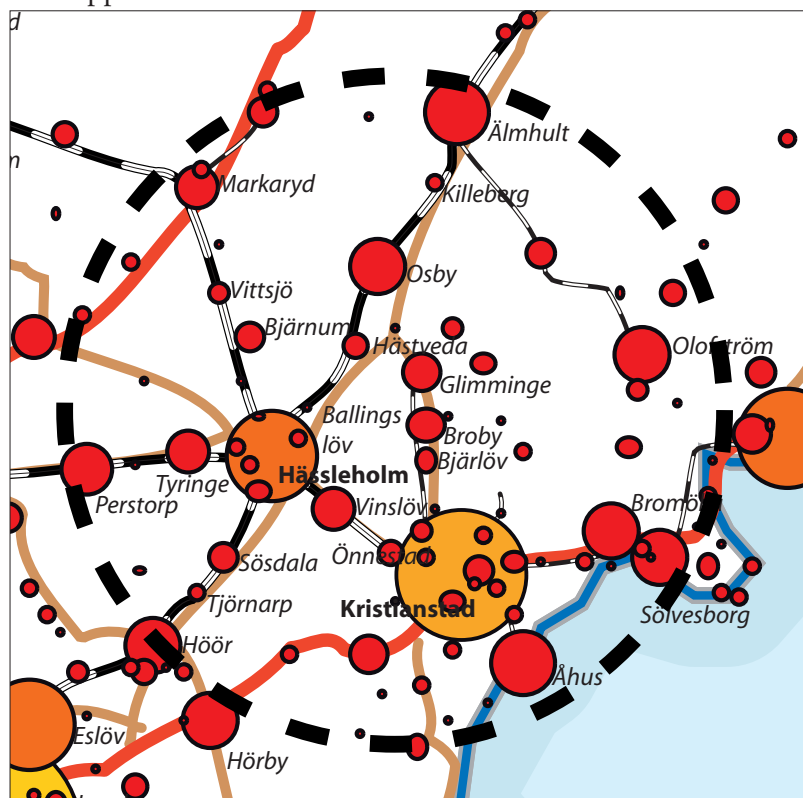
Näringsliv och kommuner i nordöstra Skåne, södra Kronoberg och västra Blekinge har gemensamt insett vikten av utvecklat samspel baserat på fortsatt utbyggnad av tågtrafiken. Valfungerande tågtrafik är en av de viktigaste förutsättningarna för regional utveckling.

Det råder regionala obalanser i sydligaste Sverige. Nordvästra och sydvästra Skåne har mycket positiv utveckling av förvärvsfrekvens och befolkningsutveckling, medan de nordöstra delarna och grannkommunerna i Kronoberg och Blekinge haft avsevärt sämre trafikutbud och sämre regional utveckling.

Gränsöverskridande arbete

Initiativet till Pågatåg Nordost 2009 är unikt i sitt slag, eftersom delar av flera län, regioner och kommuner och i betydande grad näringslivet samarbetar gränsöverskridande för en gemensam sak.

Projektet Pågatåg Nordost 2009 syftar till att uppnå en samlad lösning med väl fungerande tågtrafik för nordöstra Skåne, södra Kronoberg och västra Blekinge. Förbättringen gäller både för orter som redan har tågtrafik och för de ytterligare orter som får stationsuppehåll.



Pågatåg Nordostregionen där Hässleholm är en viktig knutpunkt och ett nav i ortstrukturen

Pågatåg Nordost 2009 – fler trafikanter i tågsystemet och bättre utbud

Pågatåg Nordost 2009 innebär;

- Ett kompletterande pendlingssystem med Hässleholm som nav och knutpunkt.
- Tio nya stationssamhällen som bidrar med ökat pendlingsunderlag på ca 15 procent (räknat på befolkning).
- Turtätheten fördubblas för de redan tågbetjänade orterna, vilket får stor betydelse för möjligheter till dagspendling och för konkurrenskraften mot bilen.
- Kortare restider och ökat omland för dagspendling.
- Ett led i att skapa ett hållbart trafiksystem

Genomförandeplan nästa steg

Projekt Pågatåg NO 2009 visar att det med rimliga insatser från stationskommunerna och Skånetrafiken går att introducera ett nytt trafikupplägg med Hässleholm som knutpunkt.

Funktionsanalysen i denna rapport pekar på goda möjligheter att bryta negativa trender och att skapa nyttor för näringsliv, samhälle, miljö- och klimatutveckling.

Ökade möjligheter till dagspendling mellan orterna i stråken är en nyckelfråga för att åstadkomma en gemensamma bostads- och arbetsmarknad i Skåne, där även kommunerna i nordost ingår. Väsentliga nyttor kan åstadkommas redan på kort sikt.

Fördröjs insatserna med trafikutbud enligt Trafikstrategi 2037 kommer nordöstra Skåne att gå tillbaka i utveckling och en senarelagd trafikstart och nystart för regionen kommer då att ske från en betydligt lägre nivå.

En genomförandeplan är därför nästa steg att ta, där föreslagen trafikering är ett första utvecklingssteg. Med förstärkt bankapacitet kan trafikeringen förlängas till främst Lund och Växjö.

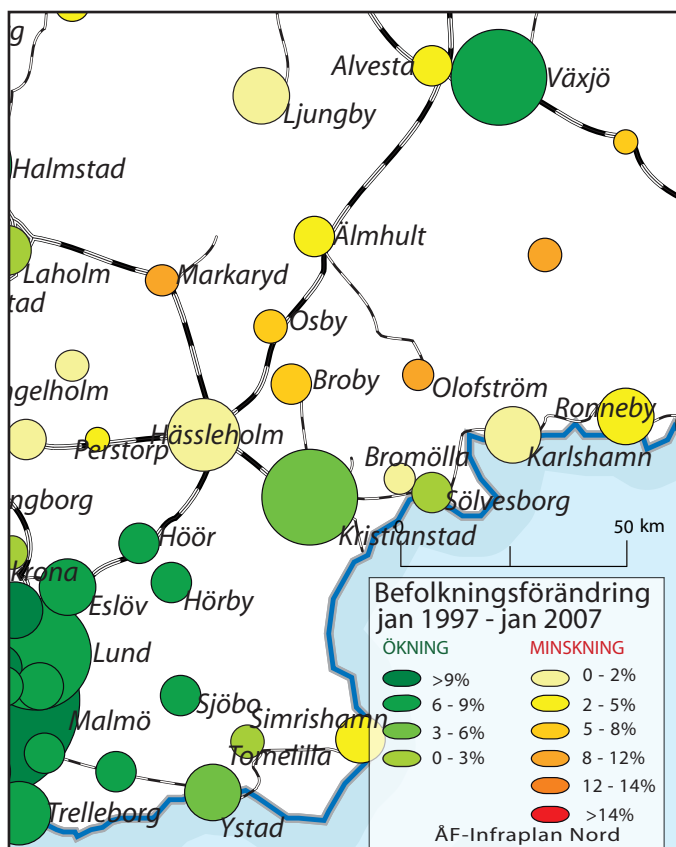
Betydelsen för regionens funktion

Pågatåg Nordost syftar till att skapa en livskraftig nordöstlig del av storregionen Skåne. Obalanser i arbetsmarknadssamspillet och i befolkningsutvecklingen kommer att överbryggas. Hässleholm blir den viktigaste knutpunkten i regiondelens trafik- och ortssystem. Även den viktiga kompletterande arbetsmarknaden och utbildningsorten Kristianstad blir bättre nåbara.

Pågatåg Nordost 2009 i kombination med ökad Öresundstågstrafik kommer sammantaget att innebära stor förbättring för boende, näringsliv och besökare i regionen.

Stärkt ortssamspel kan överbrygga periferiproblem

Utökad trafikering med Öresundståg kombinerad med stationstätare Pågatåg Nordosttrafikering kommer att stärka ortssamspillet. Härigenom kan orterna komplettera varandra bättre och periferi- och obalansproblemen kan överbryggas betydligt bättre än idag.



Befolkningsutvecklingen 1997-2007 är betydligt bättre i de ambitiöst tågtrafikerade kommunerna i västra och sydvästra Skåne jämfört med Pågatåg Nordostregionen.

Hässleholm och Kristianstad har differentierade arbetsmarknader och är därför viktiga kompletterande arbetsmarknader. Med förbättrade tågtrafikkopplingar till/från Hässleholm och Kristianstad stärks deras roller och samtidigt även regionen.

Förbättringar uppnås även för orter som inte är stationsorter genom bussanknytningar och parkeringsmöjligheter vid stationerna. Detta gäller främst Östra Göinge kommun.

Stärkt näringsliv

Pågatåg Nordostregionen har stark tillverkningsindustri. Den alltmer globaliserade ekonomin kräver fortlöpande effektiviseringar och specialiseringar.

Välfungerande tågtrafik är viktig för att nå ut till marknader och för att marknaderna ska kunna nå regionen. Förbättringar i tågtrafiken möjliggör att regionens företag stärks som aktörer i det nationella och internationella samspillet.



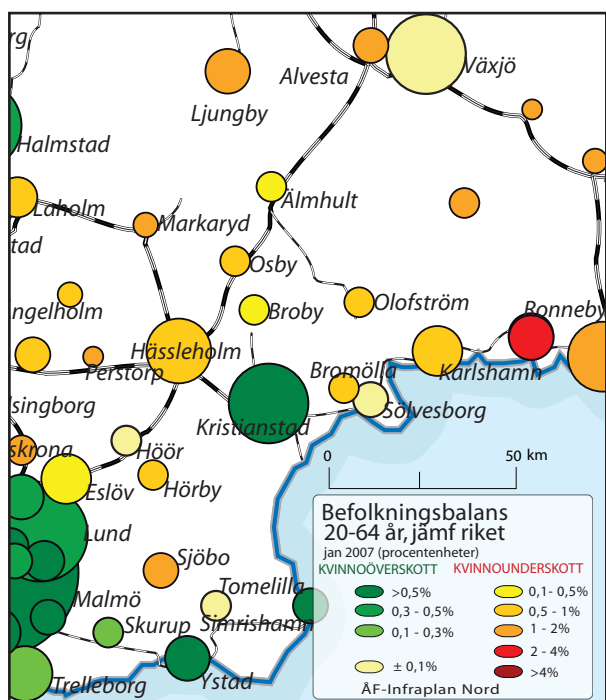
Restider i minuter med Pågatåg till Hässleholm i jämförelse med buss (tid inom parantes). För Sölvesborg/Bromölla/Fjälkinge anges restider till Kristianstad.

Breddat arbetsmarknadssamspel ger konkurrensfördelar

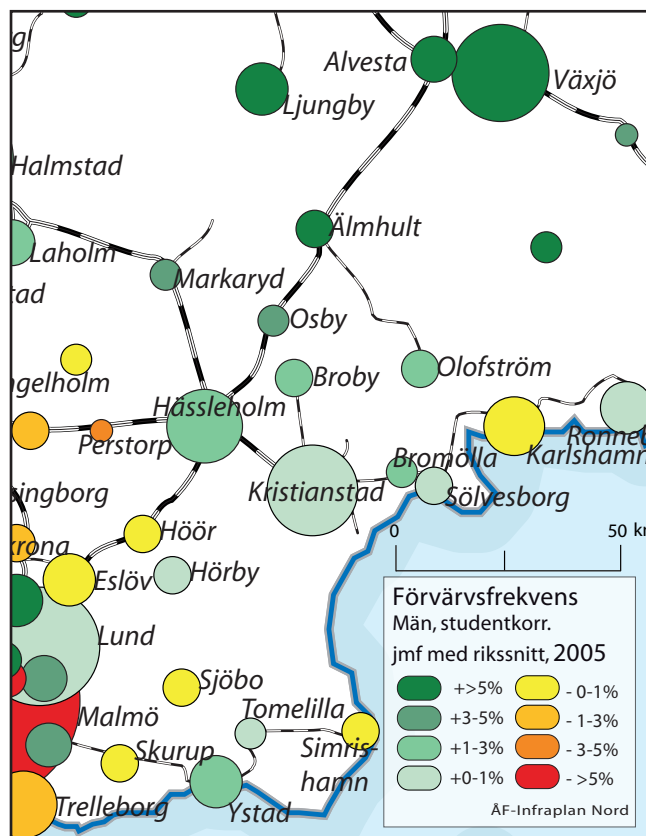
Sysselsättningen i regionen är hög för män, men situationen är sårbar beroende på att arbetsmarknads-samspelet hämmas av alltför långa restider. Förvärvsfrekvensen för kvinnor i Pågatåg Nordostregionen ligger långt under rikssnittet. Det hänger samman med näringslivsstrukturen och alltför långa restider till kompletterande arbetsmarknader.

Pågatåg Nordost i kombination med utökad Öresundstågstrafik kan med kortare restider till kompletterande arbetsmarknader påtagligt förändra denna trend av låg kvinnosysselsättning och kvinnounderskott. Ökat arbetsmarknadssamspel inom Pågatåg Nordostregionen och inom storregionen genom utökad Öresundstågstrafik medför att arbetskraftsbehovet bättre kan tillgodoses och obalanser på arbetsmarknader utjämnas.

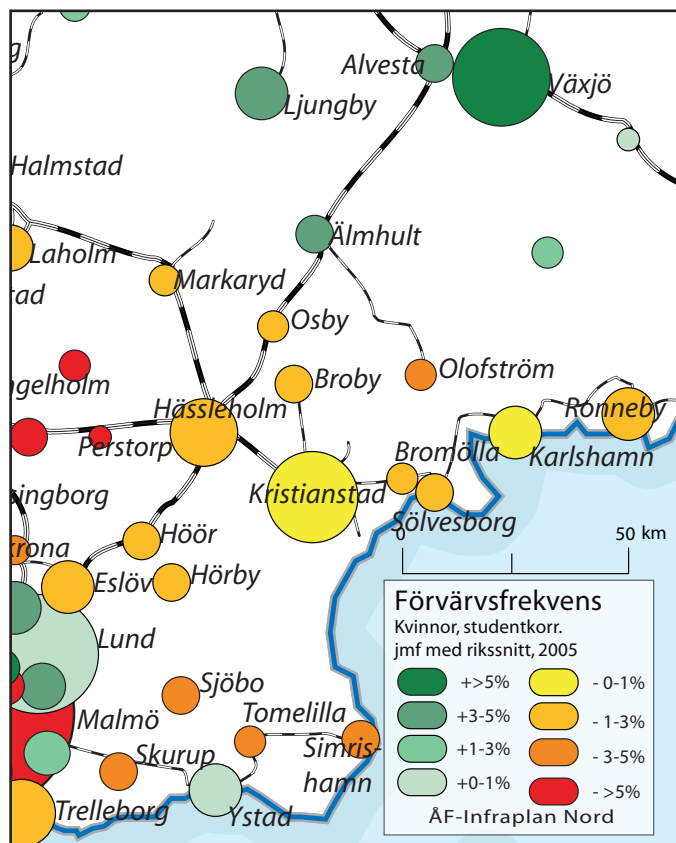
Starkt arbetsmarknadssamspel underlättar för företagen att rekrytera kompetent och utbildad arbetskraft. Förbättrade resmöjligheter med Öresundstågen och med Pågatåg Nordost innebär att arbetsmarknadssystemen kan överlappa varandra och bilda ett starkt sammanbindande ortsnätverk för hela nordöstra Skåne i samspel med en utvidgad storregion från Växjö i norr till Lund/Malmö i söder, Helsingborg i väster och Karlskrona i öster. Samspelet kommer att öka avsevärt och allt högre andel blir dagspendling.



Kvinnounderskott råder för flertalet av kommunerna i nordöstra Skåne till följd av otillräckligt arbetsmarknadssamspel.



Män har relativt hög sysselsättningsnivå i den industri-täta Pågatåg Nordostregionen.



Kvinnors sysselsättning är otillräcklig i Pågatåg Nordostregionen till följd av alltför långa restider till kompletterande arbetsmarknader.

Höjd utbildningsnivån en strategisk fråga för näringsliv och kommuner

Kompetensförsörjning med högre utbildade är en av de viktigaste strategiska frågorna för regionens utveckling och balans, särskilt i traditionellt industribetonade regioner. Det är av särskilt stor betydelse att kompetensförsörjningen med högre utbildade bättre kan tillgodose näringslivet.

Utbildningsnivåerna är låga i regionen och kompetensförsörjningen har idag geografiska obalanser där universitets- och högskoleorter har höga andelar högutbildade och de perifera industriintensiva kommunerna har låga andelar, särskilt bland män.

Långsiktig hållbar utveckling kräver både god tillgänglighet till högre utbildning (dagspendlingsmöjlighet) och samspelande arbetsmarknader, särskilt för att bättre klara rekrytering av nyckelpersoner till orter utan egen högre utbildning. Möjligheterna att med dagspendling kunna nå högre utbildning i Lund/Malmö, i Helsingborg, i Växjö och i Kristianstad får stor betydelse för näringslivets långsiktiga konkurrenskraft.

Stärkt befolkningsutveckling och utjämning av obalanser i befolkningssammansättning

Flertalet av Pågatåg Nordostkommunerna har idag befolkningsminskning. Specialisering inom olika arbetsmarknader har också inneburit att det sedan länge råder geografiska obalanser mellan män och kvinnor. Kvinnounderskott råder i Pågatåg Nordostregionen fränsett i Kristianstad. Ungdomsunderskottet är också stort.

Fortsatta obalanser skulle vara allvarligt för framtiden, inte bara ur arbetsmarknads- och utbildningssynpunkt utan generellt för regionens långsiktiga utveckling.

Ökat arbetsmarknadssamspel och kortare restider till kompletterande arbetsmarknader kan bryta den negativa utvecklingen. Det finns tydliga samband mellan positiv befolkningsutveckling och ortsnätverkssamspel genom tågtrafik.

Sambandet mellan positiv befolkningsutveckling och tågtrafik tydliggörs vid en jämförelse av befolkningsutvecklingen i Pågatåg Nordostkommunerna och kommunerna i västra Skåne (se figur på nästa sida). Med bättre kollektivtrafik hade befolkningsutvecklingen i Pågatåg Nordost kunnat vara mer likartad västra Skånes.

Miljö- hållbarhetsaspekter en överordnad fråga

Pågatåg Nordost 2009 ger möjlighet att arbetspendla med tåg istället för med bil. Med hänsyn till den omfattande pendling som sker längs de fem sträckningarna, blir miljö- och klimatvinsterna stora när fler väljer tåg som färdmedel istället för bil. Dessutom minskar sårbarheten av att skärpta miljökrav ökar drivmedelspriserna.

Vid en värdering av miljöbelastningen, givet att antalet tågresor ökar med 2000-3000 per dag varav 1500 resor överflyttas från bil till tåg, uppnås stora samhällsekonomiska effekter.

Utsläpp i jämförelse med olika färdmedel (exempel)

Värderad miljöbelastning kr/år			
Värderingsgrund: Banverkets beräkningsmodell av landsbygdstrafik (kronor per fordonskilometer)			
Utsläpp	Personbil	Buss	Tåg
HC	67 200	246 400	0
NOX	123 200	1 859 200	0
SO2	0	11 200	0
Partiklar	0	0	0
CO2	2 352 000	5 667 200	0
Totalt	2 542 400	7 784 000	0

Det finns även mycket för regionen att vinna med att ligga i framkant i en omställning av nuvarande transportsystem när det nu förväntas och krävs en omställning och en miljöanpassning för att minimera de globala och lokala miljöhoten.

Innehåll

1 Inledning.....	8
1.1 Bakgrund	8
1.2 Syfte	8
1.3 Studiens uppläggning.....	8
2 Regional funktionsanalys.....	9
2.1 Ortsstruktur.....	9
2.2 Befolkning och befolkningsförändringar	10
2.3 Befolknings-sammansättning	13
2.4 Näringsliv	15
2.5 Arbetsmarknad.....	18
2.6 Arbetspendling	20
2.7 Högre utbildning.....	22
2.8 Strategiskt viktiga funktioner	26
2.9 Fastighetspriser	27
3 Framtida trafikstruktur	28
3.1 Tågstrategi 2037	28
3.2 Pågatåg Nordost 2009	29
4 Pågatåg Nordost-trafikeringens betydelse för regionens funktion	37
4.1 Samhälleffekter i stort	37
4.2 Stärkt ortssamspel kan överbrygga periferiproblem	37
4.3 Stärkt näringsliv genom breddade arbetsmarknader	38
4.4 Höjd utbildningsnivå	39
4.5 Stärkt befolknings-utveckling	39
4.6 Miljö- och hållbarhetsaspekter	39

Styrgruppen

Jan Åström

Sölve Johansson

Ulf Bellander

Göran Nilsson

Christer Berg

Anders Nilsson

Göran Svärd

Konsulter från ÅF Infrastruktur:

Stellan Lundberg

Kjell Säfvestad

Kerstin Boström

Monika Widén

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Projektet Pågatåg Nordost 2009 syftar till att ge en samlad redovisning av en väl fungerande tågtrafik för nordöstra Skåne, södra Kronoberg och västra Blekinge. Projektets resultat ska utgöra underlag för genomförandet av en kollektivtrafik som ger en mer positiv regional utveckling i hela Skåne.

Konsultföretagen G&G AB och Serder&Serder AB har i samarbete med berörda kommuner tagit fram rapporten Pågatåg Nordost 2009, som innefattar nulägesbeskrivning av kollektivtrafiken i nordöstra Skåne, förslag till nytt upplägg av Pågatåg samt en princip-tidtabell för eftermiddagstrafik.

Regeringen har nyligen beslutat att prioritera vägutbyggnader i Skåne-regionen. Med stor sannolikhet kommer därför järnvägsinvesteringarna i Skåne-regionen (Malmö – Lund och Malmö – Trelleborg) inte till stånd före 2015. Därav finns det möjlighet att utnyttja åren 2009-2010 med att införa en begränsad trafik i enlighet med Pågatåg Nordost 2009. Pågatåg Nordost 2009 kräver inga större investeringar och är ett viktigt komplement till det regionala tågtrafiksystem.

Fördröjs insatserna med trafikutbud enligt Trafikstrategi 2037 kommer nordöstra Skåne att gå tillbaka i utveckling och en senare trafikstart kommer då att ske från en betydligt lägre nivå.

I denna rapport skall den förbättrade tågtrafikeringens samhällseffekter i nordöstra Skåne, södra Kronoberg och västra Blekinge belysas.

1.2 Syfte

Denna studie syftar till att analysera och bedöma Pågatåg Nordost-trafikeringens samhällseffekter på regionen avseende arbetsmarknad, sysselsättning, rekrytering och utbildning.

Studien syftar också till att översiktligt analysera vad ett ökat resande med tåg kan betyda för regionen och vad det innebär ur ett miljö- och hållbarhetsperspektiv.

1.3 Studiens uppläggning

Följande arbetsmoment kommer att genomföras:

1) Regional funktionsanalys

Pågatåg Nordostregionens funktion och samspel med angränsande län (Jönköping, Halland, Blekinge, Kronoberg) och regiondelar analyseras utifrån förvärvsfrekvenser, utbildningsnivå, kompetensförsörjning, etc.

2) Framtida trafikstruktur

Baseras på G&G och Serder&Serders framtagna princip-tidtabeller. Genomgång av:

- Förbättrade restider och turtäthet till viktiga regionala noder.
- Tidslägen och i vilken grad dessa passar olika resbehov, särskilt daglig arbetspendling.

3) Bedömning av Pågatåg Nordost-trafikeringens betydelse för regionens funktion

Den regionala funktionsanalysen och trafikstrukturen samanalyseras. Följande centrala frågeställningar belyses:

- Bedömning av effekter på arbetsmarknad, rekrytering m m.
- Översiktlig bedömning av ökat resande med tåg.
- Miljö- och hållbarhetsaspekter.

2 Regional funktionsanalys

Pågatåg Nordostregionens funktion och samspel med angränsande län (Jönköping, Halland, Blekinge, Kronoberg) och regiondelar analyseras utifrån förvärvsfrekvenser, utbildningsnivå, kompetensförsörjning, etc. Detta för att sätta in järnvägssystemet i ett regionalt sammanhang.

2.1 Ortsstruktur

Tätortsmönstret i Skåne nordost, södra Kronoberg och västra Blekinge följer till stor del järnvägssystemet och har i sin historia en stark anknytning till järnvägens framväxt.

Ett omfattande utbyte av resor ökar mellan orterna och i viss grad med större, kompletterande orter i närheten.

Viktiga knutpunkter i storregionen är Kristianstad/Hässleholm, Lund, Malmö, Helsingborg, Halmstad, Växjö och Köpenhamn.

Huvudstråken i regionen för järnväg med förgreningar träder fram:

- Kristianstad–Malmö–Köpenhamn (Öresundståg)
- Helsingborg–Hässleholm–Kristianstad (Pågatåg)
- Köpenhamn–Malmö–Alvesta–Växjö (Öresundståg)
- Malmö–Göteborg (Öresundstågen)
- Kalmar–Växjö–Alvesta Göteborg (Kust till kust-tågen)

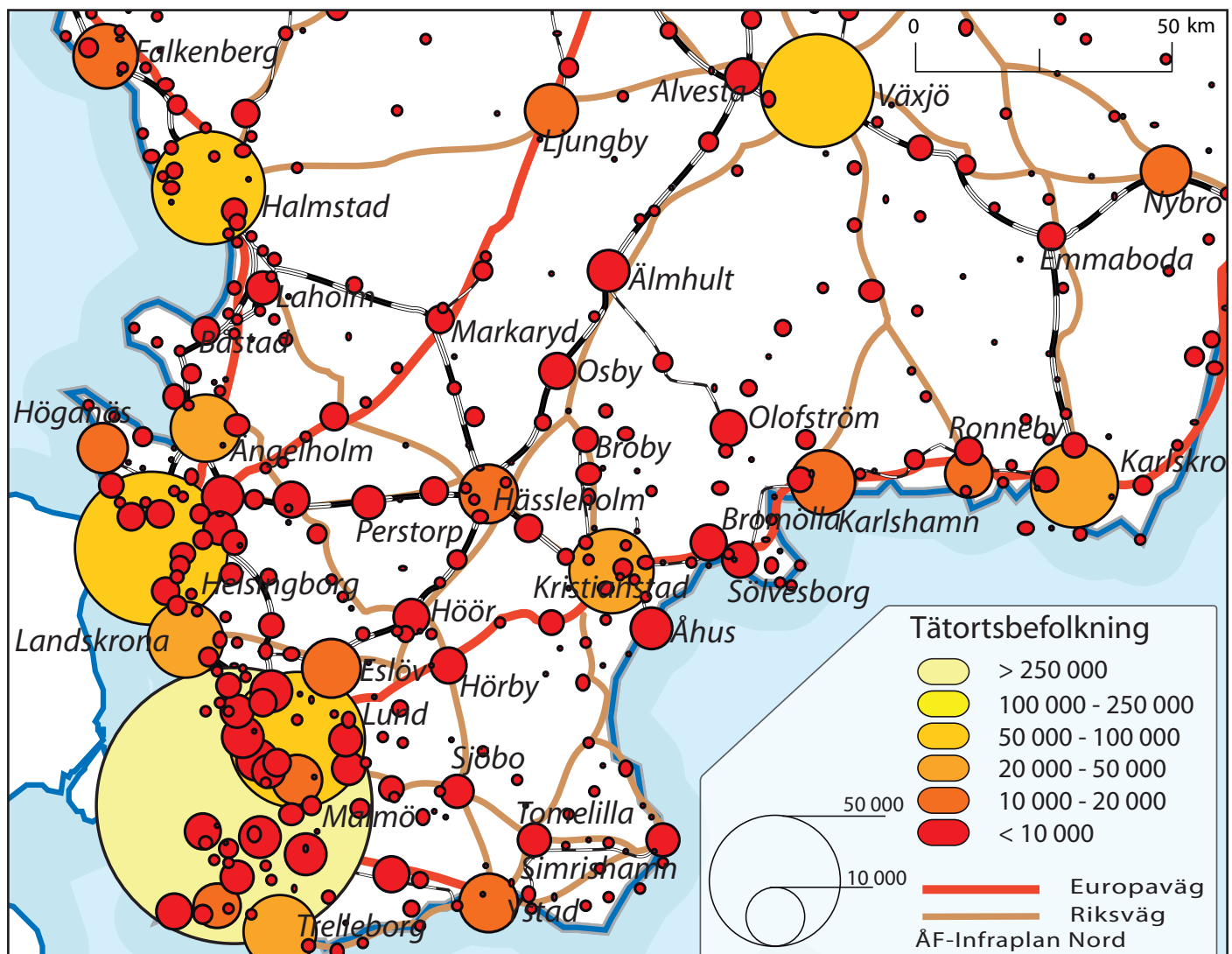


Fig 2:1 Tätortsmönstret följer till stor del järnvägssystemet. Lund och Malmö har en dominerande roll följt av regionens utbildningscentra

2.2 Befolkning och befolkningsförändringar

De nio kommunerna i samverkan för PågatågNordost har en sammanlagd kommunbefolkning på 214 000. De befolkningsmässigt största orterna är Kristianstad och Hässleholm.

Befolkningsutvecklingen i södra Sverige visar likartade mönster som för hela landet. Universitetsorter och högskoleorter, tillika ofta länscentra har vanligen ökat sina befolkningstal, medan flertalet av övriga kommuner minskat i befolkning, se figur 2:4. Orter med befolkningsminskning har genom otillräckligt samspel med kompletterande orter bristfälliga arbetsmarknader för ungdomar och särskilt för kvinnor, vilket sedan länge bidragit till flyttningsunderskott främst i unga åldrar. Detta har i sin tur medfört födelseunderskott.

Under tiden **1970-1997** hade i synnerhet Höör en kraftig tillväxt som kan förklaras med att Pågatågstrafikeringen utvidgades hit. Kristianstad, Hässleholm, Bromölla och Sölvesborg hade också en positiv befolkningsutveckling.

Negativ befolkningsutveckling hade bla Broby, Olofström, Osby, Älmhult, Markaryd och Perstorp. Gemensamt för flertalet orter som minskar i befolkning är deras perifera läge och att restiderna begränsar möjligheten till dagspendling till kompletterande arbetsmarknader och utbildning.

Västra Skåne hade under samma tidsperiod en kraftig tillväxt, särskilt Lund med kranskommuner. Däremot hade Malmö kommun en negativ befolkningsutveckling till stor del beronde på att kranskommunerna stod för tillväxten.

För landet som helhet inträdde en ökad regional obalans i början av 1990-talet, varvid storstadsregionerna ökade i befolkning medan industri- och periferiorterna tappade i befolkning.

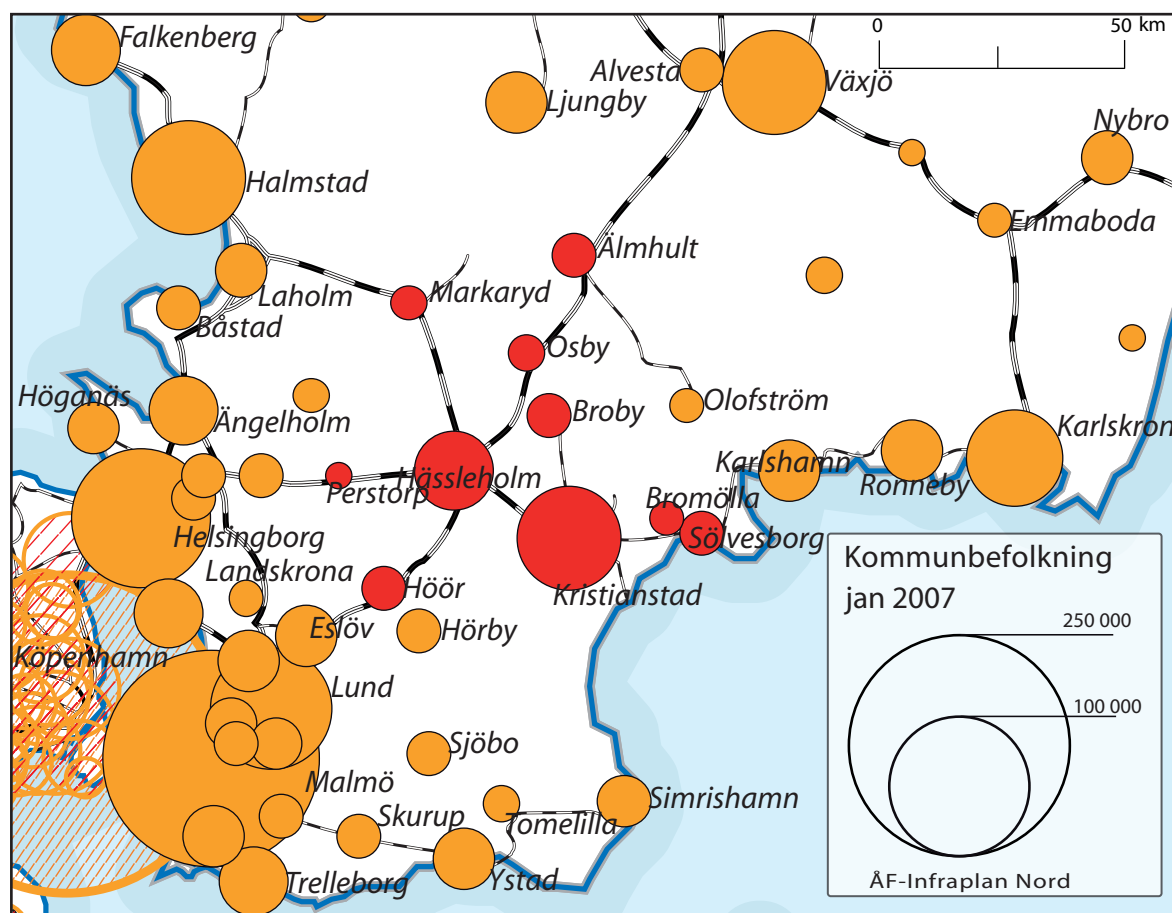


Fig 2:2 Kommunbefolkning. Pågatåg Nordostkommunerna är rödfärgade, övriga har orange färg.

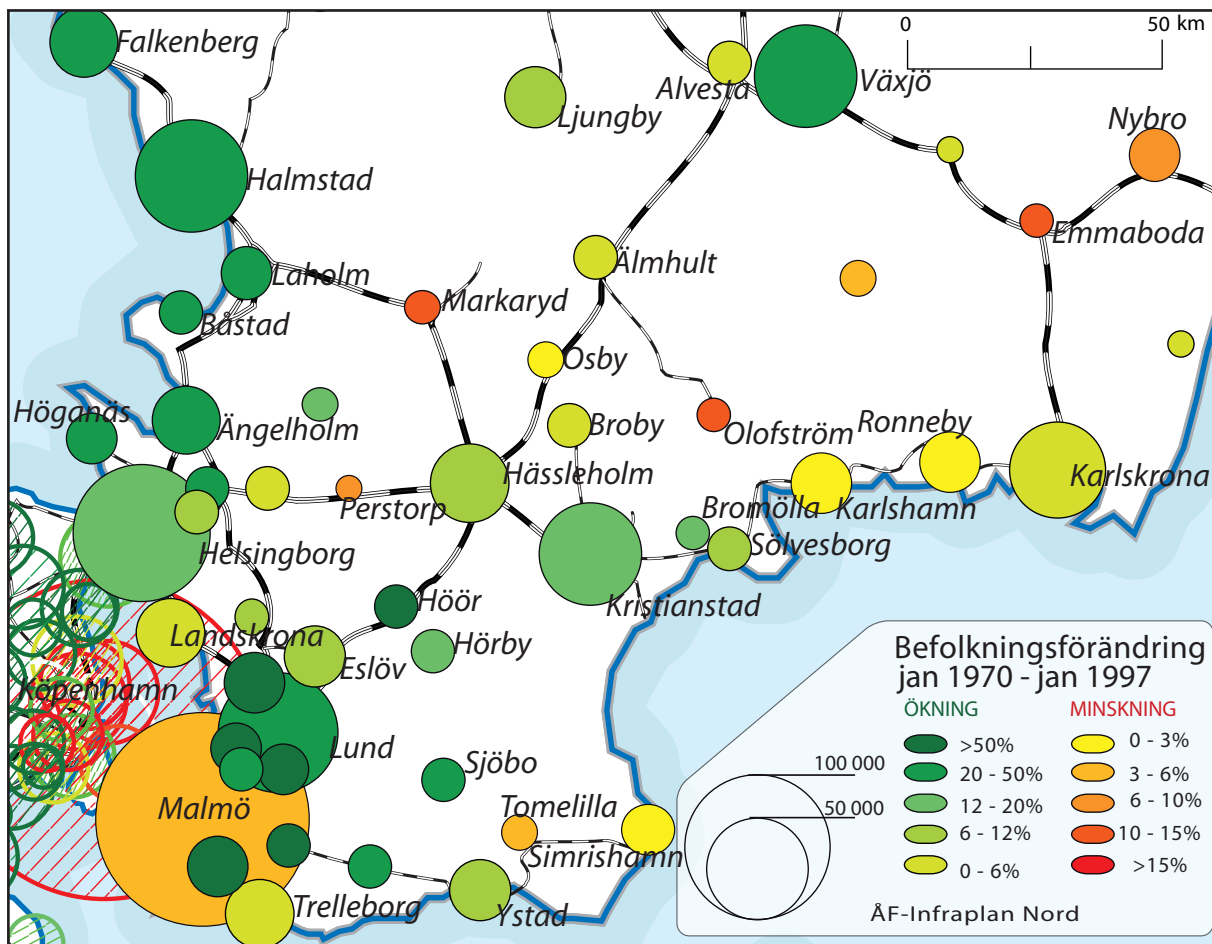


Fig 2:3 Under perioden 1970-1997 hade Nordöstra Skåne tämligen god befolkningsutveckling

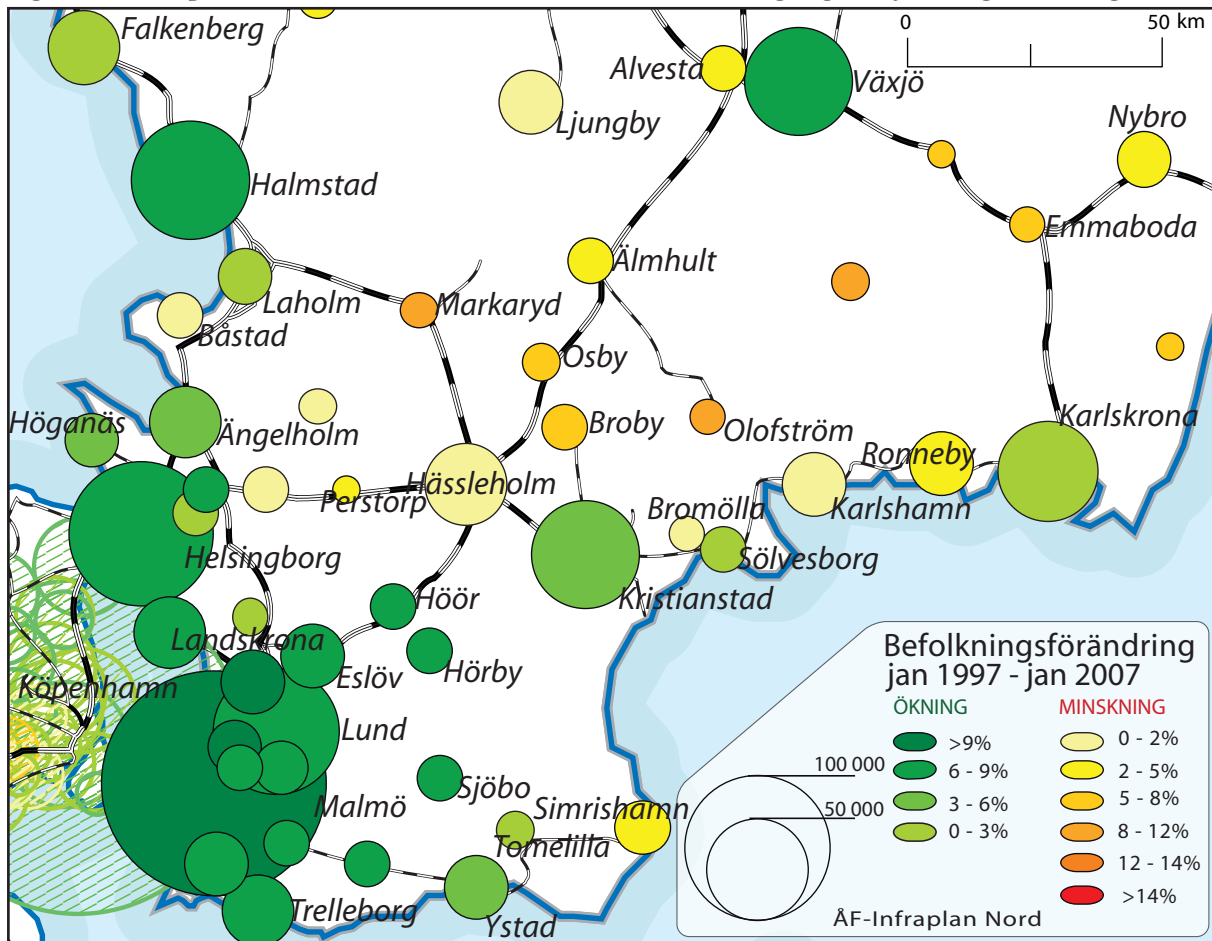


Fig 2:4 Befolkningsförändringen 1997-2007 avspeglar att Nordöstra Skåne inte integrerats tillräckligt i det storregionala samspelet.

Under åren 1997-2007 har periferiproblematiken i Skåne nordost, södra Kronoberg och i västra Blekinge fortsatt. Negativ utveckling kan man se i Broby, Olofström, Osby, Älmhult, Markaryd och Perstorp. Även Hässleholm och Bromölla minskar något i befolkning, till skillnad från tidigare årtionde. Positiv befolkningsutveckling råder i Höör, Kristianstad och Sölvesborg.

Hela Malmöregionen har kraftig befolkningsökning liksom i läns- och utbildningscentrerna.

Tydliga samband finns mellan positiv befolkningsförändring och tågtrafik. Pågatågssträckan till Höör har kraftig befolkningsökning genom den goda tillgängligheten till fämst Lund och Malmö.

I juni 2007 introducerades Pågatågssträckan Helsingborg-Hässleholm-Kristianstad. Denna tågtrafikförbättring har ännu inte slagit igenom fullt ut i regional funktion och i befolkningsutveckling. Positiva samhällseffekter kan förväntas under de närmaste åren.

Sambandet mellan positiv befolkningsförändring och tågtrafik tydliggörs också vid en jämförelse av befolkningsutvecklingen i Pågatåg Nordostkommunerna och kustkommunerna i västra Skåne, se figur 2.5.

Pågatåg Nordostkommunernas befolkningsökning är marginell medan Nordväst- och sydvästkommunerna har betydande befolkningsökning. Med bättre kollektivtrafik hade befolkningsutvecklingen i Pågatåg Nordost kunnat vara mer likartad västra Skånes.

Följande kustkommuner har beräknats: Staffanstorp, Kävlinge, Båstad, Lund, Landskrona, Helsingborg, Höganäs, Ängelholm, Laholm och Båstad. Malmö är exkluderad i räkneexemplet för att kommunområdena ska vara mer jämförbara.

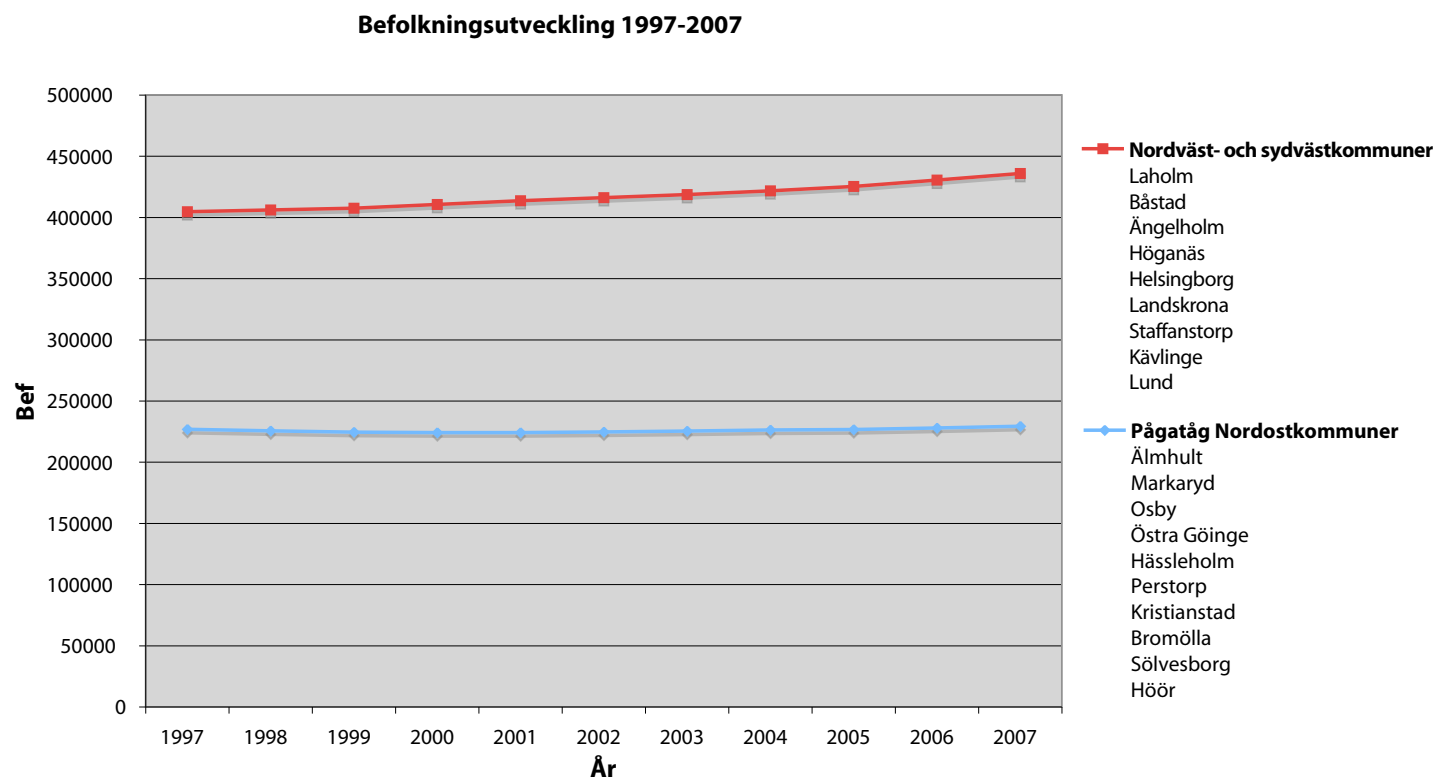


Fig 2:5 Befolkningsutvecklingen i Pågatåg Nordostkommunerna har varit betydligt svagare än utvecklingen i nordväst- och sydvästra Skåne. (Malmö är exkluderad för att kommunområdena ska vara mer jämförbara.)

2.3 Befolknings-sammansättning

Specialisering inom olika arbetsmarknader har inneburit att det sedan länge råder geografiska obalanser mellan män och kvinnor.

Kvinnounderskott råder i hela området frånsett Kristianstad. Detta beror på att ungdomar och främst kvinnor till stor del flyttar för arbete och studier ifall smidig dagspendling inte är möjlig.

Därefter är det många som inte återvänder beroende på brister i differentiering hos arbetsmarknaden på hemorten och att samspelet med kompletterande arbetsmarknader inte är tillräckligt.

Högskole- och universitetsorterna i Skåne och Halland har härigenom ett kvinnoöverskott, såsom Malmö, Lund, Helsingborg, Halmstad och Kristianstad. Merparten av övriga kommuner har kvinnounderskott.

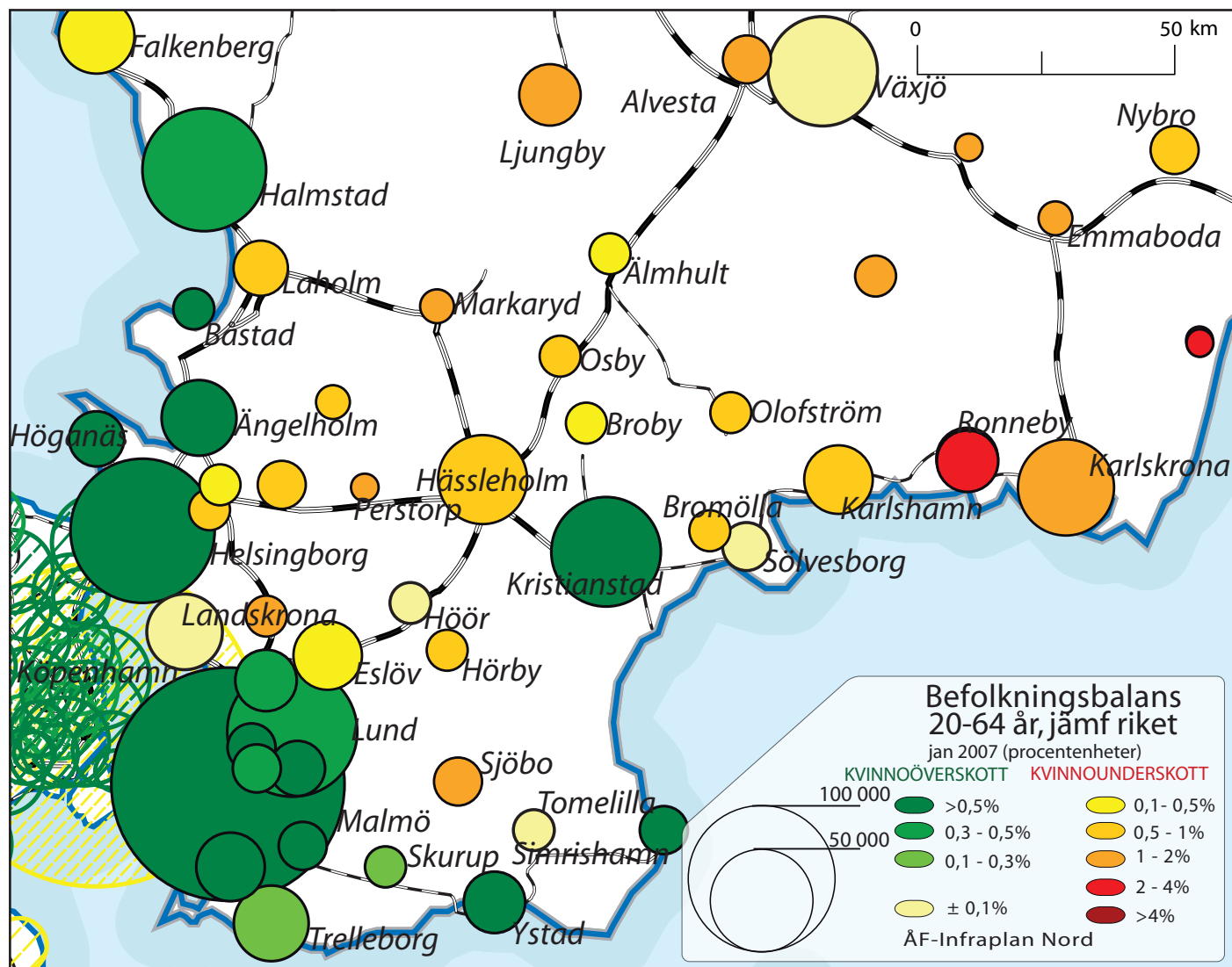


Fig 2:6 Alla kommuner i nordöstra Skåne, utom Kristianstad, har kvinnounderskott. Kvinnounderskottet är särskilt stort i kommuner som inte har dagspendlingstillgänglighet till kompletterande arbetsmarknader och högre utbildning.

Ungdomsunderskott i åldrarna 22-30 år råder i samtliga kommuner i nordöstra Skåne liksom i närliggande kommuner.

Ungdomsöverskott råder i Lund, Malmö, Helsingborg, Halmstad och Växjö, dvs i de största studieorterna i södra Sverige. Dagspendlingsmöjligheten är mycket viktigt för rekryteringen till högre utbildning och för rekrytering av högre utbildade.

Dessutom är dagspendlingsmöjligheterna viktiga under utbildningstiden. I flera eftergymnasiala- och högskoleutbildningar ingår betydande delar praktik och lärande i arbetet. Idag begränsas dock förläggningen av praktik/lärande till norra delarna av Skåne av otillräckliga möjligheter till dagspendling.

Inom den närmsta framtiden kommer även pendlingsbehovet för gymnasieungdomar att öka. Antalet elever i gymnasiet minskar. Trots detta måste kommunerna tillhandahålla hela utbildningsutbudet. Kommunerna i Skåne nordost prioriterar därför olika gymnasiespecialiseringar för att kunna erbjuda utbildningar över kommungränserna. Det innebär ett väsentligt ökat pendlingsbehov bland ungdomar och som bör tillgodoses med tågpendling.

Sammantaget är fortsatta obalanser i befolkningssammansättning särskilt allvarligt för framtiden, inte bara ur utbildningssynpunkt, utan generellt för regionens långsiktiga utveckling.

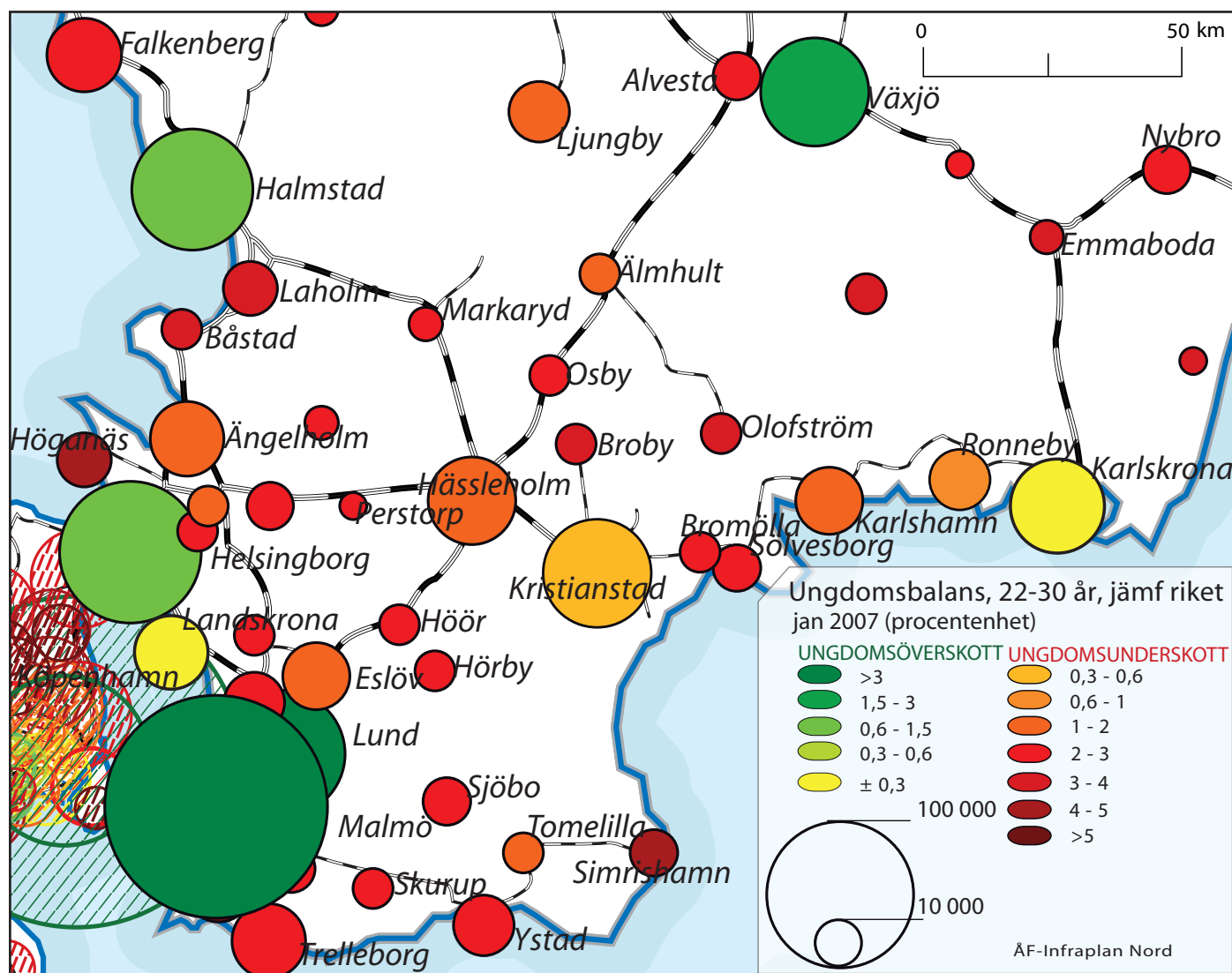


Fig 2:7 Ungdomsunderskott råder i samtliga kommuner i nordöstra Skåne. Ungdomsunderskottet är särskilt stort i kommuner som inte har dagspendlingstillgänglighet till högre utbildning och kompletterande arbetsmarknader.

2.4 Näringsliv

Den alltmer globaliserade ekonomin innebär skärpta utmaningar, vilket kräver fortlöpande höjning av förädlingsgraderna, effektiviseringar och specialiseringar.

Specialisering inom näringslivet är nödvändigt för att klara konkurrenskraften i dagens globaliserade ekonomi så är. Denna specialisering behöver kritisk massa och tillgänglighet till arbetskraft, högre utbildning och forskning.

Specialiseringen innebär samtidigt att det uppstår arbetsmarknadsobalanser mellan kommuner i de fall orterna inte kan samspela genom effektiva kommunikationer. Det är av stor betydelse att orterna införlivas i en långsiktigt hållbar nätverksfunktion i framtidens storregioner.

Näringslivssammansättningen varierar mellan kommunerna. För merparten av kommunerna är näringsliv och arbetsmarknader ensartade, men det finns många framgångrika företag på den globala marknaden

IKEA, NIBE, Volvo, etc.

Påtagligt höga andelar tillverkningsindustri finns i Broby, Osby, Markaryd, Olofström, Bromölla och Perstorp.

För att klara långsiktigt hållbar utveckling är det av stor betydelse att kompetensförsörjningen med högre utbildade även kan tillgodose industrin. Detta kräver både god tillgänglighet till högre utbildning (dagspendlingsmöjlighet) och samspelande arbetsmarknader, särskilt för att bättre klara rekrytering av nyckelpersoner.

Utbildningscentrumet Kristianstad har liksom i övriga svenska regioner stor offentlig sektor med hälso- och sjukvård, utbildning och myndighetsuppgifter. Kristianstad kommun är en stor del av arbetsmarknadsregionen i nordöstra Skåne och sträcker sig in i Blekinge och Småland. I kommunen är 35 000 anställda varav 7500 pendlar från andra kommuner.

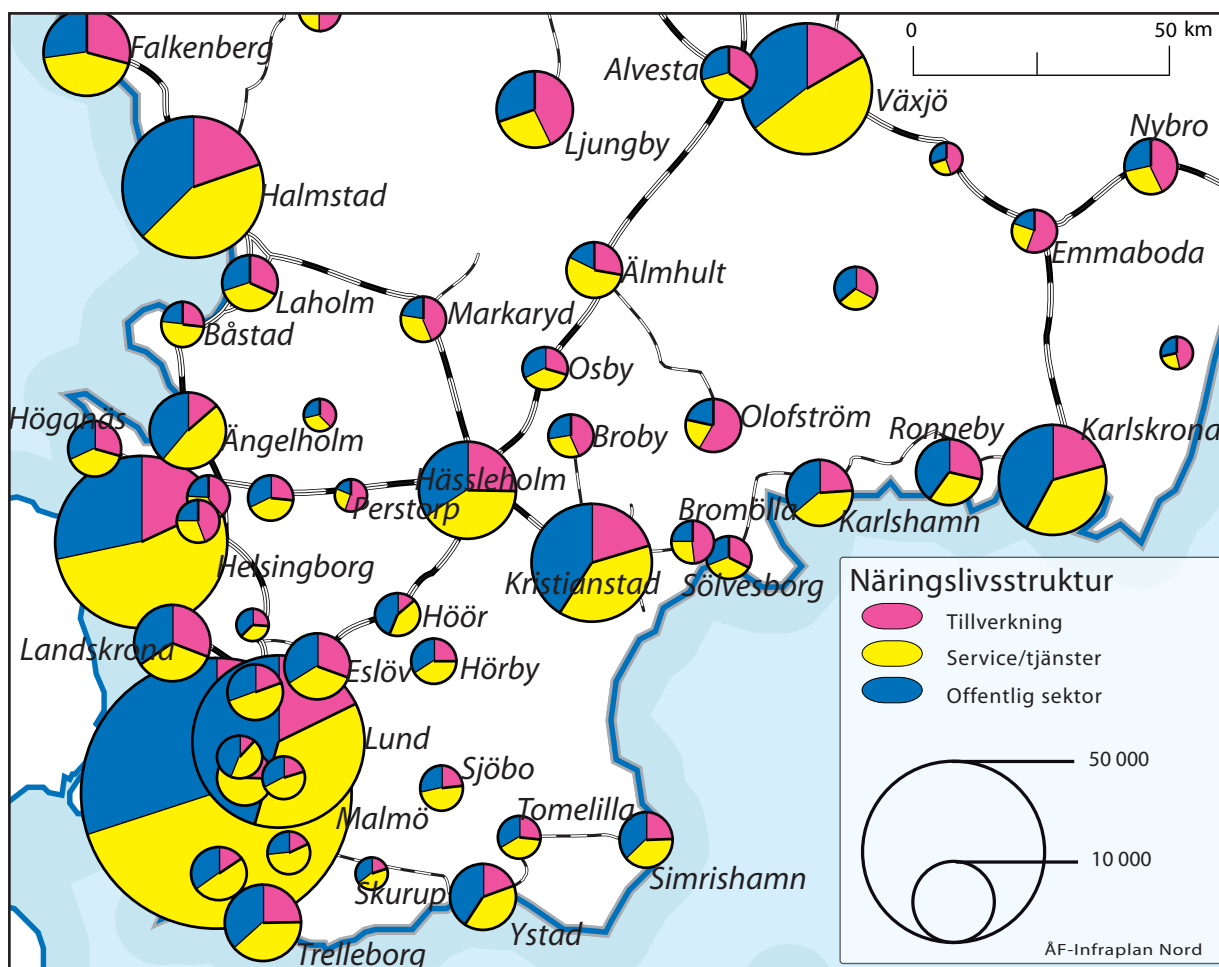


Fig 2:8 Nordöstra Skåne och dess grannkommuner har betydande tillverkningsindustri

I Kristianstad med omgivning finns även ett stort antal livsmedelsföretag och andra företag som erbjuder tjänster och produkter till livsmedelsindustrin.

Företagen i Pågatåg Nordostregionen anger följande strategiska målpunkterna:

- Kastrup
- Malmö
- Lund
- Helsingborg
- Växjö
- Stockholm
- Göteborg.

Speciellt IKEA-företagen i Älmhult har stor trafik till och från Kastrup och även "internt transporter" till och från Helsingborg. Många företag har arbetspendling för nyckelpersoner från Malmö, Lund, Hässleholm, Osby och Växjö.

Figur 2:9 visar att Perstorp har höga förädlingsvärden per sysselsatt. Bromölla, Markaryd och Klippan ligger näst högst, men ändå strax under rikssnitt. Perstorp, Klippan och Bromölla är industriorter med kapitalintensiva produktionsenheter inom kemiindustri respektive pappersindustri.

Industriorterna Markaryd, Broby, Älmhult och Olofström har relativt låga förädlingsvärden per sysselsatt, medan Osby, Hässleholm, Sölvesborg och Höör har mycket låga förädlingsvärden per sysselsatt. Detta kan indikera en hotbild om strukturomvandlingar.

Hotbilden är starkt kopplad till den lokala näringslivsstrukturen avseende företagsstruktur, konkurrenssituation samt närhet till marknader. För att kunna balansera och hantera strukturella skillnader och akuta strukturomvandlingar framgångsrikt krävs utökat ortsamspel avseende arbetsmarknader, kompetensförsörjning, forskning och utveckling.

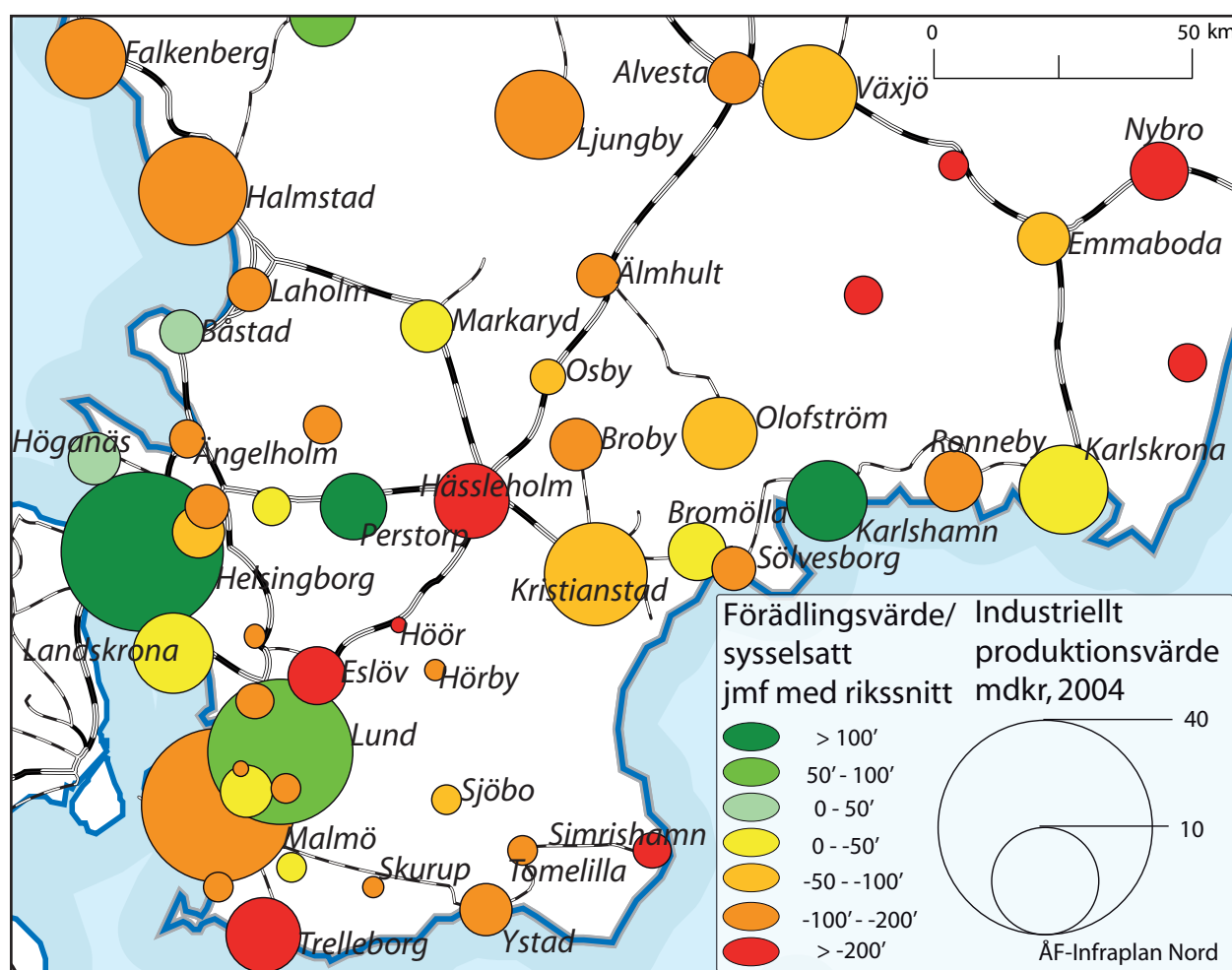


Fig 2:9 Industriellt produktionsvärde och förädlingsvärde per sysselsatt

Nedgångar i delar av det regionala näringslivet har hittills kompenseras med expansion i andra. En av de viktigaste förutsättningarna för att näringslivet fortsatt kunna möta hotbilden är att företag med expansomöjligheter kan utvecklas, vilka är starkt beroende av bättre kommunikationer.

Företagsstruktur

Pågatåg Nordostregionens kommuner har en stor andel tillverkningsindustri bortsett från Hässleholm och Kristianstad, som har stor offentlig sektor inom kommun, landsting och utbildningsväsende.

Gemensamt för alla kommuner är att merparten av företagen har färre än 100 anställda.

Näringslivet i de norra delarna av regionen är präglad av IKEA. Det är den största arbetsgivaren i Älmhults kommun med 2 685 anställda fördelade på 10 företag. Inom Älmhults kommun finns 54 företag med totalt ca 6 200 anställda. Älmhults kommun med 1 200 anställda är den näst största arbetsgivaren.

I Osby kommun finns leksaktillverkaren BRIO och många mindre trä- och metallföretag. På senare år har företagsbilden kompletterats med en högteknologisk plastindustri och satsningar på IT.

Det mest kända företaget i Markaryds kommun är Nibe som är nordens största tillverkare av villavärme-produkter och med över 900 anställda. Andra stora företag är Smurfit Munksjö Lagamill Aktiebolag samt Transcom Aktiebolag som ligger i Strömsnäsbruk. Det finns också ett flertal lego- och underleverantörsindustrier i Markaryd kommun.

Östra Göinge kommun har 22 företag med sammanlagt drygt 1300 anställda. Två företag har fler än 100 anställda, ett inom verkstadsindustrin och ett inom transport. Drygt hälften av företagen (13 st) finns inom verkstadsindustrin med 65 % av de anställda. Tre företag med sammanlagt ca 170 anställda finns inom transportsektorn.

Perstorps kommun har ett kluster av kemiindustrier i Perstorp industriPark. Det största företaget med flest anställda är Perstorp Speciality Chemicals AB.

Näringslivet i Höörs kommun är småskaligt och består av ca 500 aktiva företag. Hörby kommun har en specialisering på medicintekniska produkter. En stor arbetsgivare är Samhall. Hörby är också en småföretagarkommun liksom Höör.

I Kristianstad och Sölvesborg med omgivning finns ett stort antal livsmedelsföretag och andra företag som erbjuder tjänster och produkter till livsmedelsindustrin.

I Bromölla är Stora Enso den dominerande arbetsgivaren och näringslivet är präglad av tillgången på skogsråvara. En annan stor arbetsgivare är IFÖ.

Olofströms kommun har genom Volvo sedan länge en nisch inom biltillverkning. Här finns också flera mindre företag som fungerar som underleverantörer till Volvo.

För näringslivet i Pågatåg Nordost är vägförbindelserna stambanan, kustbanan från Blekinge samt anslutningarna mot Helsingborg och via Markaryd mot Halmstad/Göteborg av stor betydelse.

Till många företag sker arbetspendling från Malmö, Lund och Hässleholm. Hässleholm och Kristianstad fungerar som viktiga knutpunkter för arbetspendlingen. Hässleholm för de norra och västliga delarna och Kristianstad för de östra delarna i Pågatåg Nordostregionen. I norr ökar arbetspendlingen till och från Växjö, Halmstad och Helsingborg.

Pågatåg Nordostregionen har ett geografiskt strategiskt läge som med bättre trafikering skulle kunna tas tillvara betydligt bättre. Hässleholm framträder som en mycket viktig knutpunkt för pendling och varudistribution för hela Pågatåg Nordostregionen.

Resultat av företagsenkät

En enkät har gått ut till företag i nordöstra Skåne gällande företagens syn på anställdas och besökares resor samt tjänsteresor. Företagen som besvarat enkäten representerar alla olika branscher, men flertalet tillhör tillverkningsindustri och byggnadssektorn.

Viktiga målpunkter för företagens tjänsteresor och besök är Malmö, Köpenhamn och Stockholm. Utöver dessa nämns Hässleholm, Kalmar, Borås, Markaryd samt Göteborg och Skåne som helhet.

Företagen är positiva till tågförbindelser, särskilt för de anställda som därigenom får det lättare att ta sig till arbetet. Flertalet av företagen välkomnar fler tågförbindelser. Några av företagen har dock så oregelbundna tider att kollektivtrafik inte betraktats som ett alternativ.

2.5 Arbetsmarknad

Förvärvsfrekvensen för män ligger överlag högt för hela området. Detta beror inte bara på rådande högkonjunktur. Regionen har traditionellt låg arbetslöshet på grund av att människor är vana vid att vid neddragningar själva ta initiativet till företagande och/eller pendling. Detta skulle, med goda tågkommunikationer, underlätta och öka möjligheterna till utveckling.

Vid lågkonjunktur finns risk för att förvärvsfrekvensen sjunker, eftersom det finns en inbyggd sårbarhet i ortssystemet med långa restider till kompletterande arbetsmarknader.

Långa restider begränsar också möjligheter till kompetensförsörjning i nordöstra Skåne samt möjligheterna att ta till vara attraktiva boendemiljöer. Kortare restider skulle möjliggöra innebär att människor kan bo kvar i Skånenordost trots byte av arbetsort.

Förvärvsfrekvenserna för män ligger högst i Älmhult. I Markaryd, Osby, Broby Hässleholm och Olofström ligger förvärvsfrekvenserna också högt, några procentenheter högre än rikssnittet. Perstorp följt av Höör är de orter i området som har lägst förvärvsfrekvenser. Det kan bero på pågående struktumvandlingar. Nya kompetenser behöver rekryteras för att bättre ”matcha” näringslivets utvecklingsbehov.

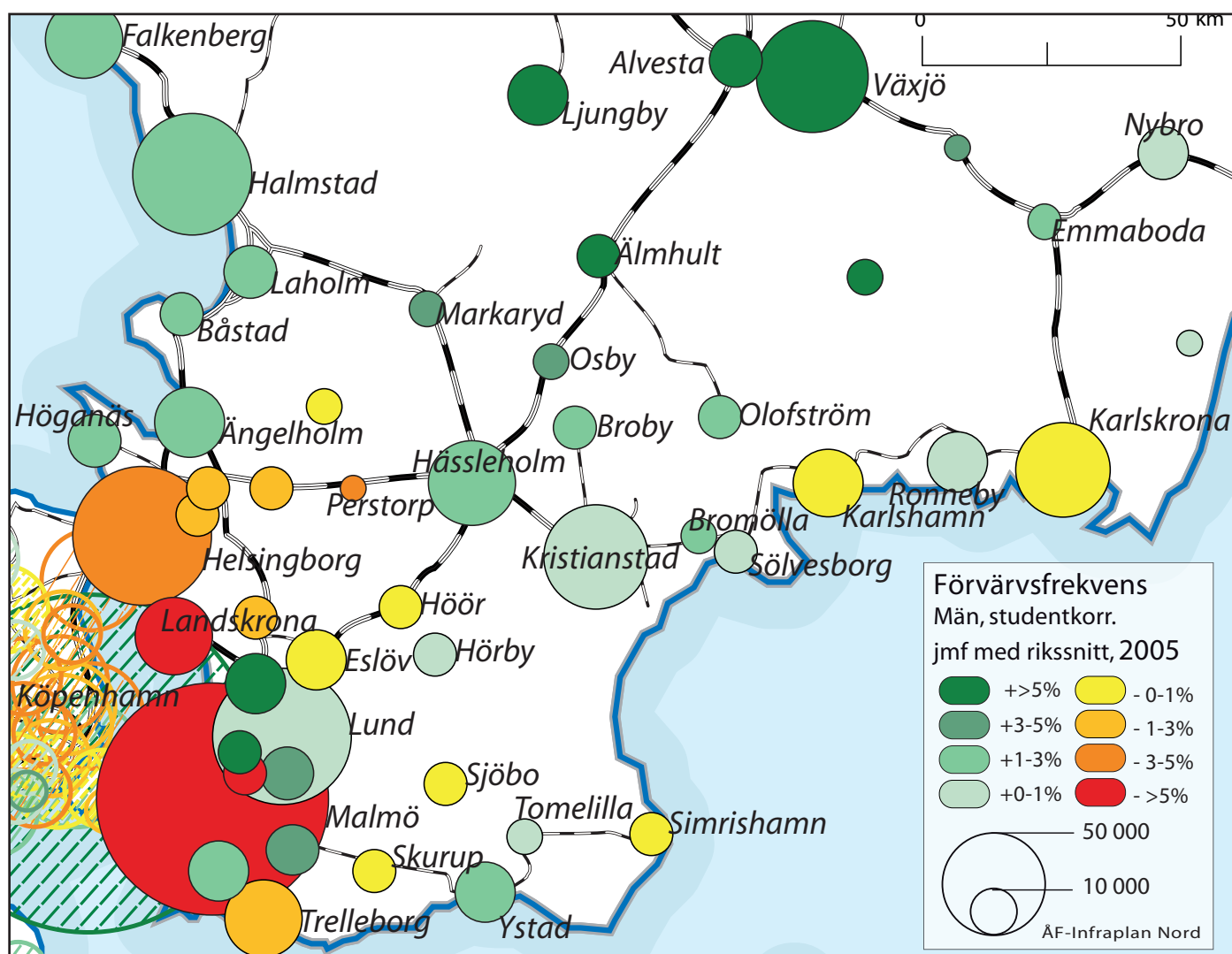


Fig 2:10 Sysselsättning, män

Kvinnor har till skillnad från män låga förvärvsfrekvenser i nästan samtliga kommuner. Detta speglar den näringslivssammansättning som råder i området med hög andel tillverkningsindustri med främst manlig arbetskraft. Restiderna till kompletterande arbetsmarknader är ofta alltför långa. De geografiska obalanserna mellan centrum och periferi är liksom i övriga landet betydligt mer påtagliga för kvinnor än män.

Älmhult har höga förvärvsfrekvenser för såväl kvinnor som män, vilket troligtvis hänger samman med IKEA.

Perstorp och Klippan har låga förvärvsfrekvenser för kvinnor men förväntas få förbättringar till följd av den nyetablerade Pågatågslinjen Helsingborg-Hässleholm-Kristianstad.

Höör, Hässleholm och Osby kan förväntas få högre förvärvsfrekvens för kvinnor till följd av att Öresundstågstrafikens utveckling ger starkt förbättrad tillgänglighet till de kompletterande arbetsmarknaderna i Växjö och Lund, medan den planerade trafikeringen Pågatåg Nordost kan förväntas ge förbättrade pendlingsmöjligheter inom närregionen.

Bra tågkommunikationer ökar kvinnors möjligheter att pendla till kompletterande arbetsmarknader.

Öresundstågstrafiken är viktig för att nå Växjö och Alvesta i norr och Lund i söder, medan Kristianstad och Älmhult nås med både Öresundståg och Pågatåg Nordost.

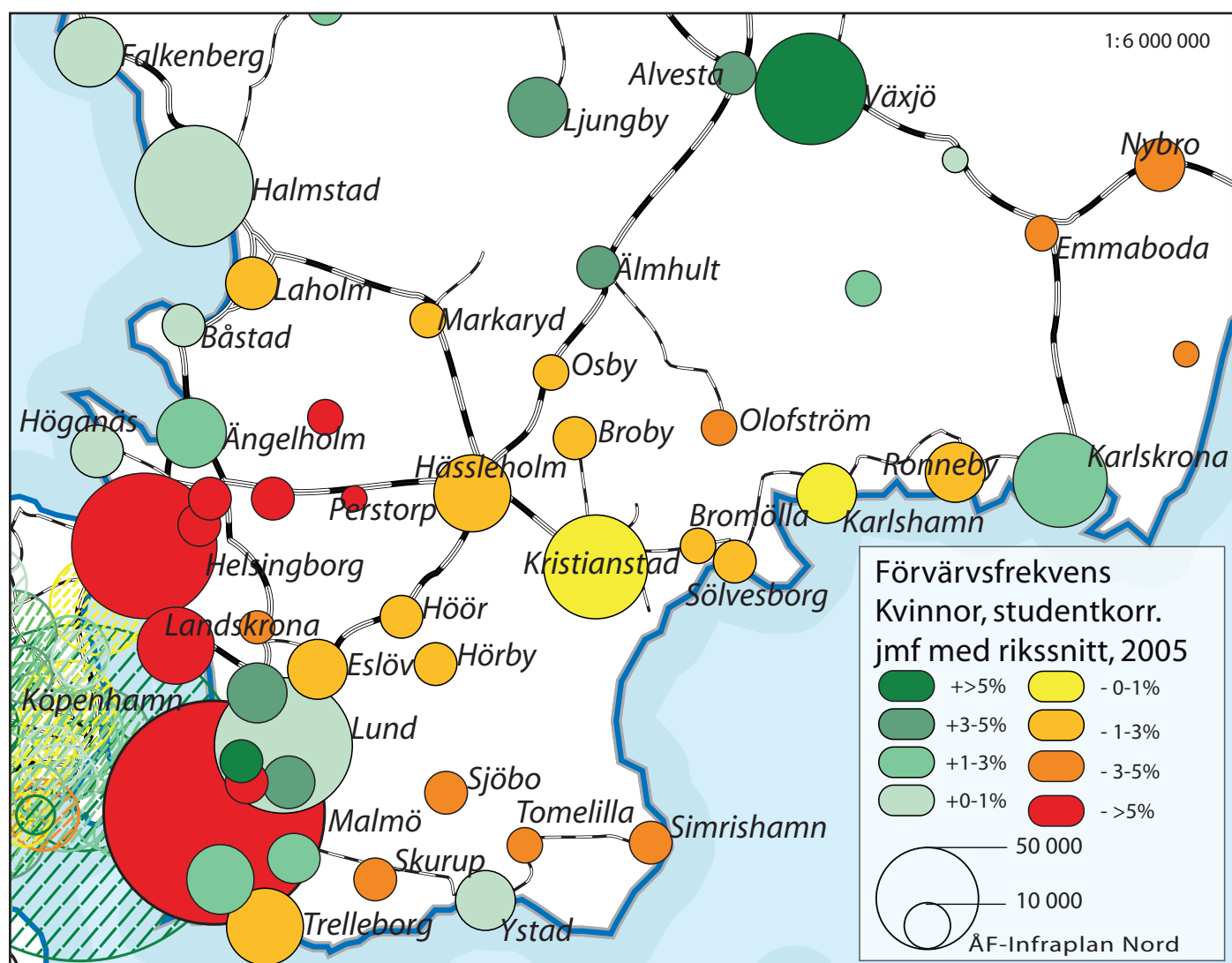


Fig 2:11 Sysselsättning, kvinnor

2.6 Arbetspendling

Pendlingen i storregionen är störst inom dagspendlingsrestid till Malmö men också till utbildningsorterna. Pendlingsflödena följer i stor omfattning Pågatågssträckningarna och Öresundståg.

För nordöstra Skåne är både Hässleholm och Kristianstad mycket viktiga knutpunkter i persontågtrafiken.

De största pendlingsflödena i Pågatåg Nordostregionen går till och från Hässleholm och Kristianstad, som är viktiga arbetsmarknader och utbildningsorter.

Pendlingen är stor på de kortare avstånden. Däremot är restiden exempelvis Markaryd-Malmö alltför lång för attraktiv arbetspendling.

Pendling mellan och från de perifera orterna är mycket begränsad, dels beroende på att småorterna inte är inbördes kompletterande, dels beroende på att res-tiderna till kompletterande orter är alltför långa för dagspendling.

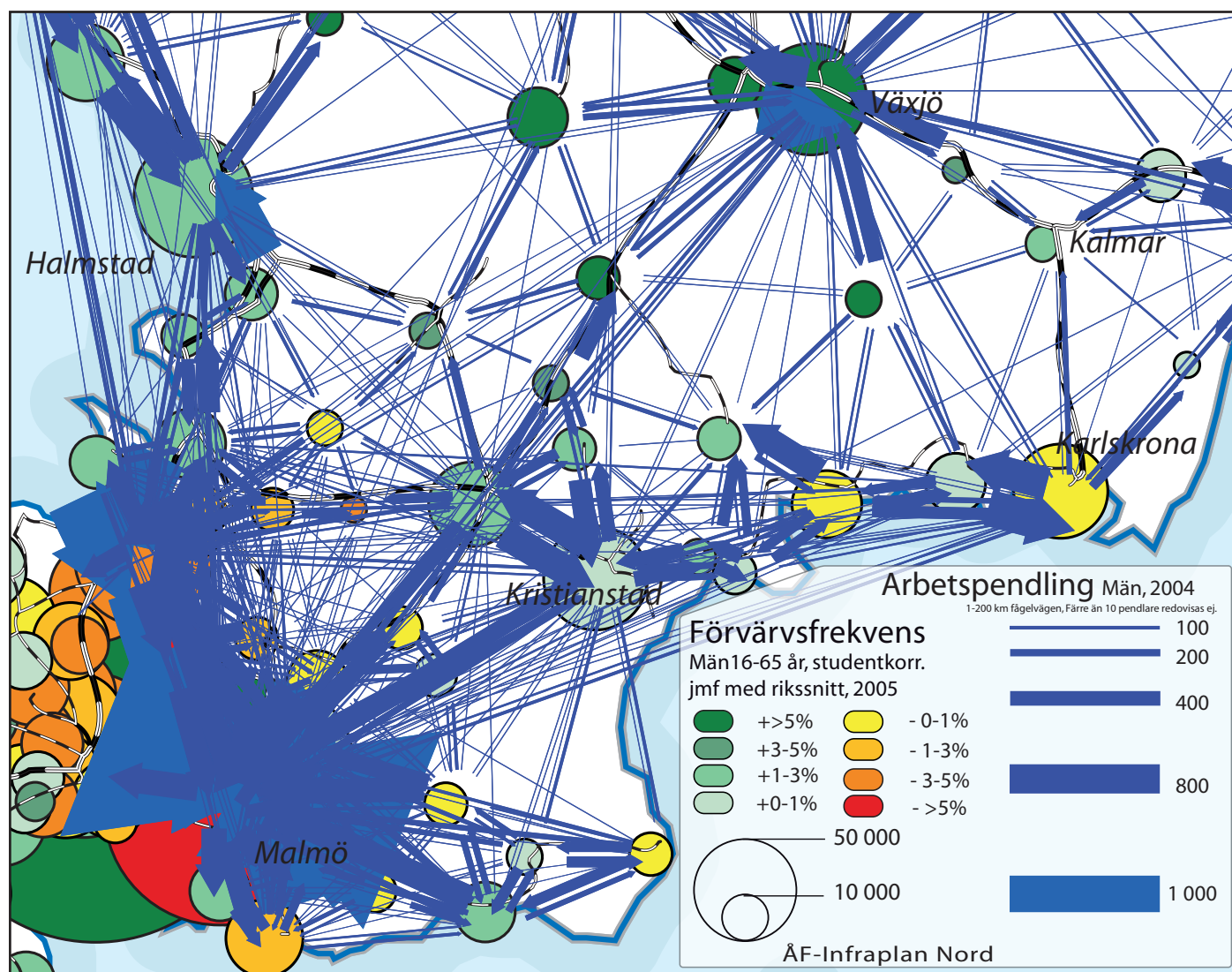


Fig 2:12 Mäns arbetspendling i Pågatåg Nordostregionen är betydligt mer begränsad än i västra Skåne. Kristianstad och Hässleholm är de viktigaste inpendlingsorterna närmast följt av Älmhult. Potentialerna är stora för ökat pendlings-samspel.

Kvinnor arbetspendlar mindre än män. I ortsrelationer med god kollektivtrafik kan dock pendlingen vara av samma storleksordning.

Pendlingen för kvinnor är betydligt mera begränsad än för män i nordöstra Skåne, trots att de geografiska obalanserna i förvärvsfrekvens är betydligt större för kvinnor, vilket skulle motivera mer pendlingsutbyte.

Den begränsade pendlingen beror i hög grad på otillräcklig dagspendlingsstillgänglighet till kompletterade arbetsmarknader som Växjö och Lund.

Ökat arbetsmarknadssamspel genom Pågatåg Nordost och utökad Öresundstågstrafik förväntas medföra att arbetskraftsbehovet kan tillgodoses bättre och att obalanser på arbetsmarknader utjämnas.

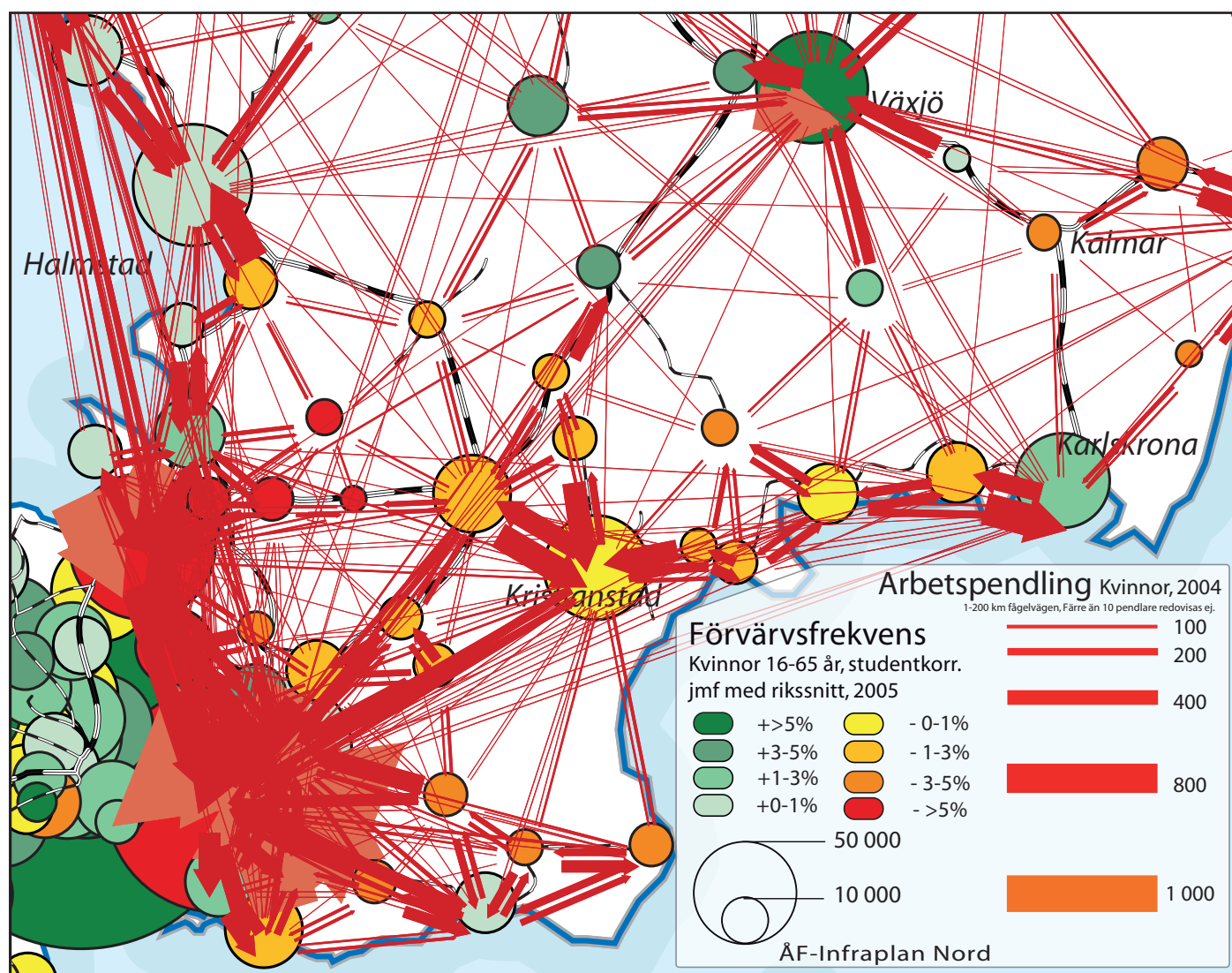


Fig 2:13 Kvinnors arbetspendling är liksom för män betydligt mer begränsad i Pågatåg Nordostregionen jämfört med västra Skåne. Kristianstad och Hässeholm är de viktigaste inpendlingsorterna följt av Almhult. Pendlingen tillfrån de kompletterande arbetsmarknaderna i Lund och Växjö är ännu mycket begränsad.

2.7 Högre utbildning

Utbildningsnivåer

Andelen högre utbildade varierar stort mellan olika kommuner, särskilt för män. Det geografiska obalansmönstret har i stora drag samma karaktär för kvinnor och män, men är mer utpräglat för män. Detta hänger samman med att högre utbildade kvinnor i högre grad arbetar inom den offentliga sektorn som har en jämnare spridning över landet än industrisektorn.

De låga andelarna högutbildade män i många kommuner hänger samman med att industrin hittills endast efterfrågat begränsad andel högutbildade.

Kommuner med eget högre utbildningsutbud har högre andel högutbildade, medan perifera kommuner har mycket låga andelar.

Kristianstad har liksom andra högskole- och universitetstyper högre andelar högutbildade än området i övrigt. Utbildningsnivån i omkringliggande och perifera kommuner är emellertid lågt. Periferiorterna har svårigheter att rekrytera högre utbildade, särskilt som ungdomar utan högre utbildningstradition i större grad väljer högre utbildning ifall den finns inom dagspendlingsrestid med kollektivtrafik och helst tåg.

Detta gäller i hög grad för Högskolan i Kristianstad, Lund och Växjö. Detsamma gäller även dagspendlingsmöjligheter till eftergymnasiala utbildningar, såsom till kvalificerade yrkesutbildningar i Osby.

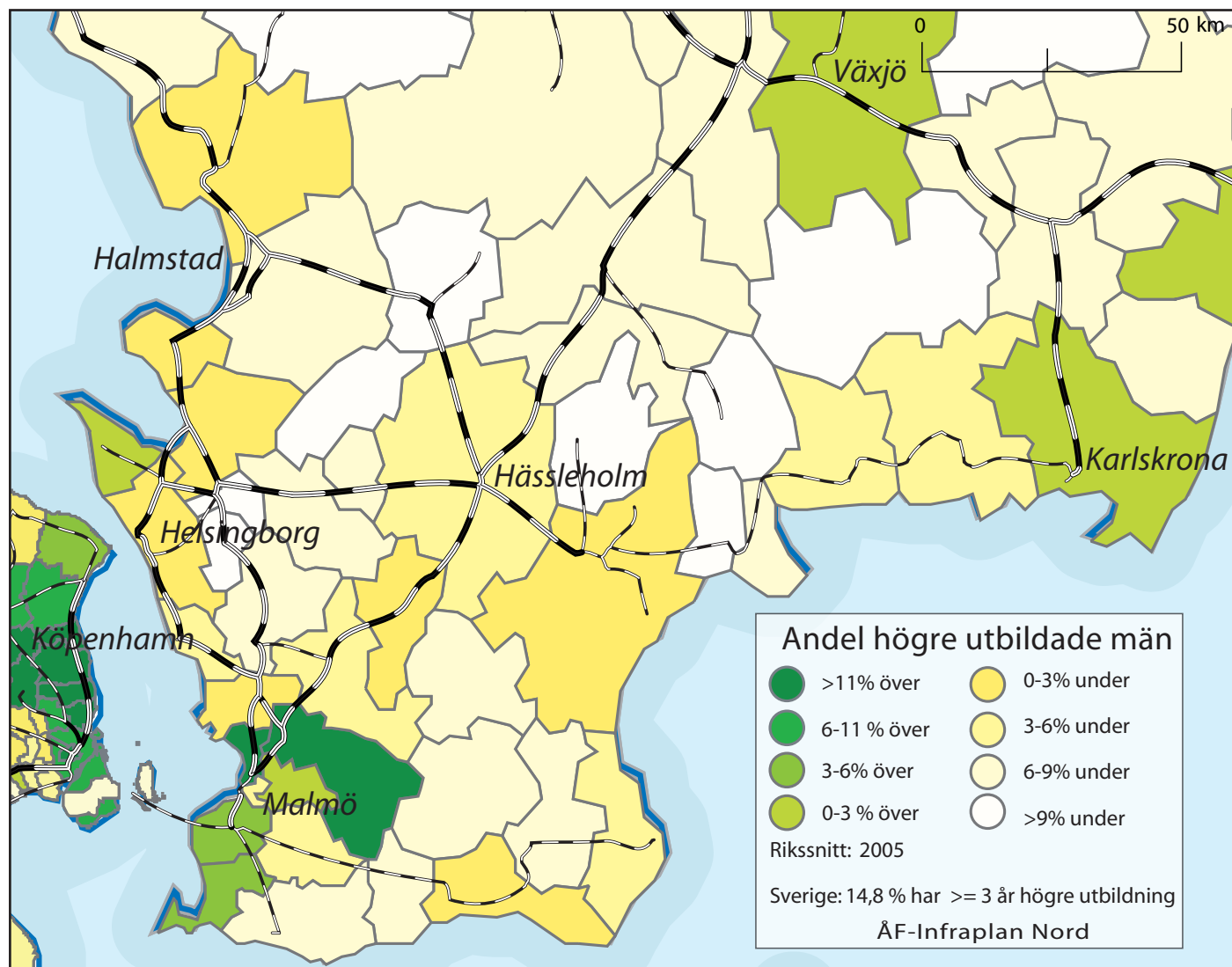


Fig 2:14 Andelen högutbildade män ligger under rikssnitt i Pågatåg Nordostkommunerna till följd av otillräcklig dagspendlingstillgänglighet till högre utbildning och att arbetsmarknaden inte samspelar tillräckligt bra för att rekrytera två personer samtidigt.

För näringslivets konkurrenskraft är det särskilt viktigt för periferikommunerna att höja andelen högre utbildade. Det kan ske både genom lokaliseringsmönstret för den högre utbildningen och genom bättre restider.

Härvid har kollektivstandarden stor betydelse. God tillgänglighet med dagspendlingsrestid är betydelsefull både för att rekrytering till högre utbildning och att rekrytering till arbetsmarknaden av högre utbildade ska fungera bra.

För att tillgodose tillverkningsindustrins behov av särskilt anpassade utbildningar har Kvalificerade Yrkesutbildningar (KY) utvecklats i Osby, Hässleholm och Kristianstad. Examina från dessa utbildningar ingår inte i fig 2:14 och 2:15.

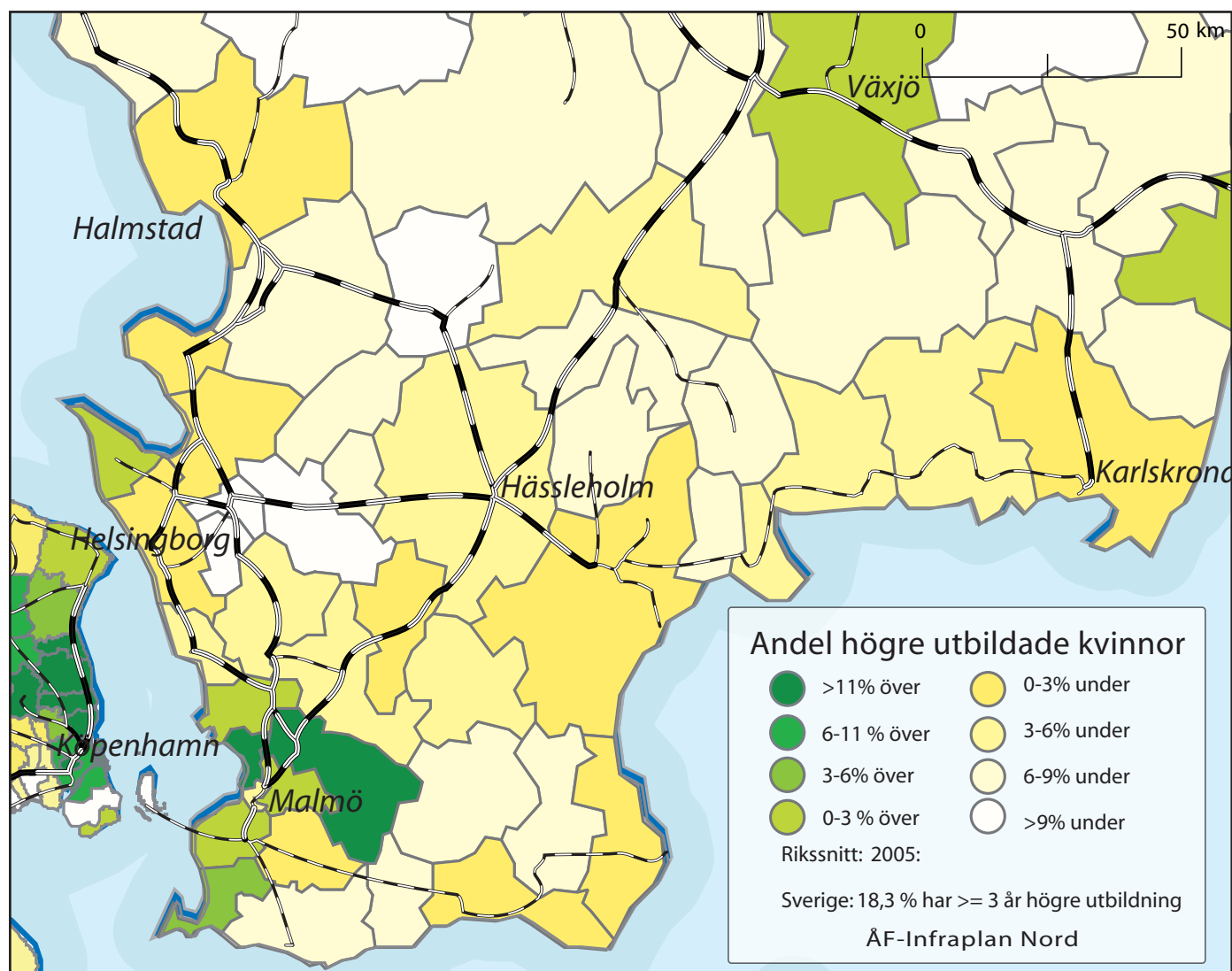


Fig 2:15 Andelen högutbildade kvinnor ligger under rikssnitt i Pågatåg Nordostkommunerna till följd av otillräcklig dagspendlingsstillgänglighet till högre utbildning och att arbetsmarknaden inte samspelar tillräckligt bra för att rekrytera två personer samtidigt.

Utbildningsutbud

Kompetensförsörjning med högre utbildade är en av de strategiskt viktigaste frågorna för regional utveckling och balans, särskilt i traditionellt industribetonade regioner.

Lund har utifrån lång tradition det största och bredaste utbudet av högre utbildning i södra Sverige. Lunds breda utbud nås via dagspendling från Hässleholm och söderöver i Stambanestråket och från Helsingborg-Landskronastråket.

Utbudet av högre utbildning i storregionen har under de senaste decennierna balanserats något genom att fler orter har utvecklat sitt utbud av högre utbildning.

Högskolan Kristianstad har utbildningar inom sam-

hällsvetenskap, vård och omsorg samt undervisning. Högskolan har också utbildningar inom humaniora, naturvetenskap och teknik. Högskolan har utlokaliserat utbildning inom data och teknik till Hässleholm. I Kristianstad finns också kvalificerade yrkesutbildningar (KY) liksom i Hässleholm, Olofström och Osby.

Industriellt Utvecklings Centrum i Osby ansvarar för KY i Hässleholm och Osby. Utbildningar som erbjuds är automationssystem, byggnads- och anläggningsingenjör, design- och produktutveckling, industriell IT. I Osby erbjuds också utbildning inom programmering, marknadsföring, svetsning och trädgård.

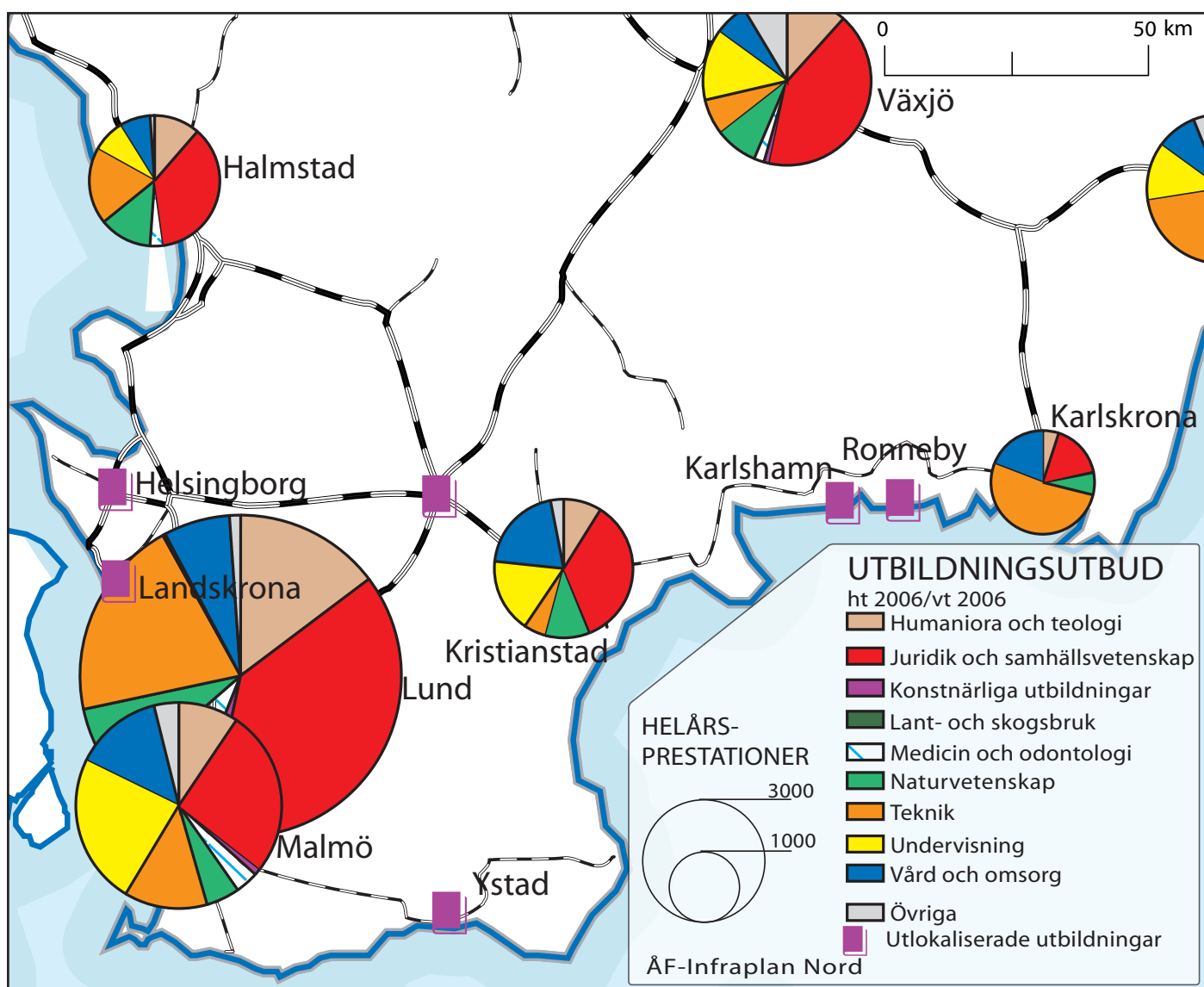


Fig 2:16 Utbudet av högre utbildning är koncentrerat till Lund/Malmö, Växjö, Kristianstad, Halmstad och Karlskrona

Malmö, Helsingborg, Växjö, Halmstad, Karlshamn och Ronneby/Karlskrona har kompletterande utbud av högre utbildning. Kollektivtrafiken i området är alltför dåligt utbyggd för att ett större antal personer ska påbörja högre utbildning.

Benägenheten att påbörja högre utbildning är starkt beroende av dagspendlingsstillgänglighet. Merparten av dem som börjar studera väljer utbildning i hemorten eller så nära hemorten som möjligt. Denna närhet är särskilt viktig för ungdomar utan högre utbildnings-tradition i hemmet och för fortbildningsstuderande, som ofta har familje- och bostadsanknytningar.

Studier visar att dessa grupper i stor omfattning avstår från högre utbildning om den inte kan nås inom dagspendlingsrestid.

Rekryteringen till högre utbildning ligger något högre än rikssnittet i Kristianstad, Höör och Olofström. Kristianstad har högskoleutbildning på orten och Höör har goda pendlingsmöjligheter till Malmö och Lund.

För att klara långsiktig hållbar utveckling är det av viktigt att Älmhult, Osby, Broby, Hässleholm, Markaryd, Perstorp och Klippan, som har låg rekrytering till högre utbildning och låga andelar höga utbildade, ges bättre tillgänglighet till högre utbildning. Förbättrad järnvägsstandard med utvecklad Öresundstågtrafik och utvecklad Pågatågtrafik ger bättre tillgänglighet till högre utbildning i Lund, Kristianstad, Växjö, Malmö och Helsingborg samt till Kvalificerade Yrkesutbildningar i Hässleholm, Osby och Kristianstad och högre utbildning

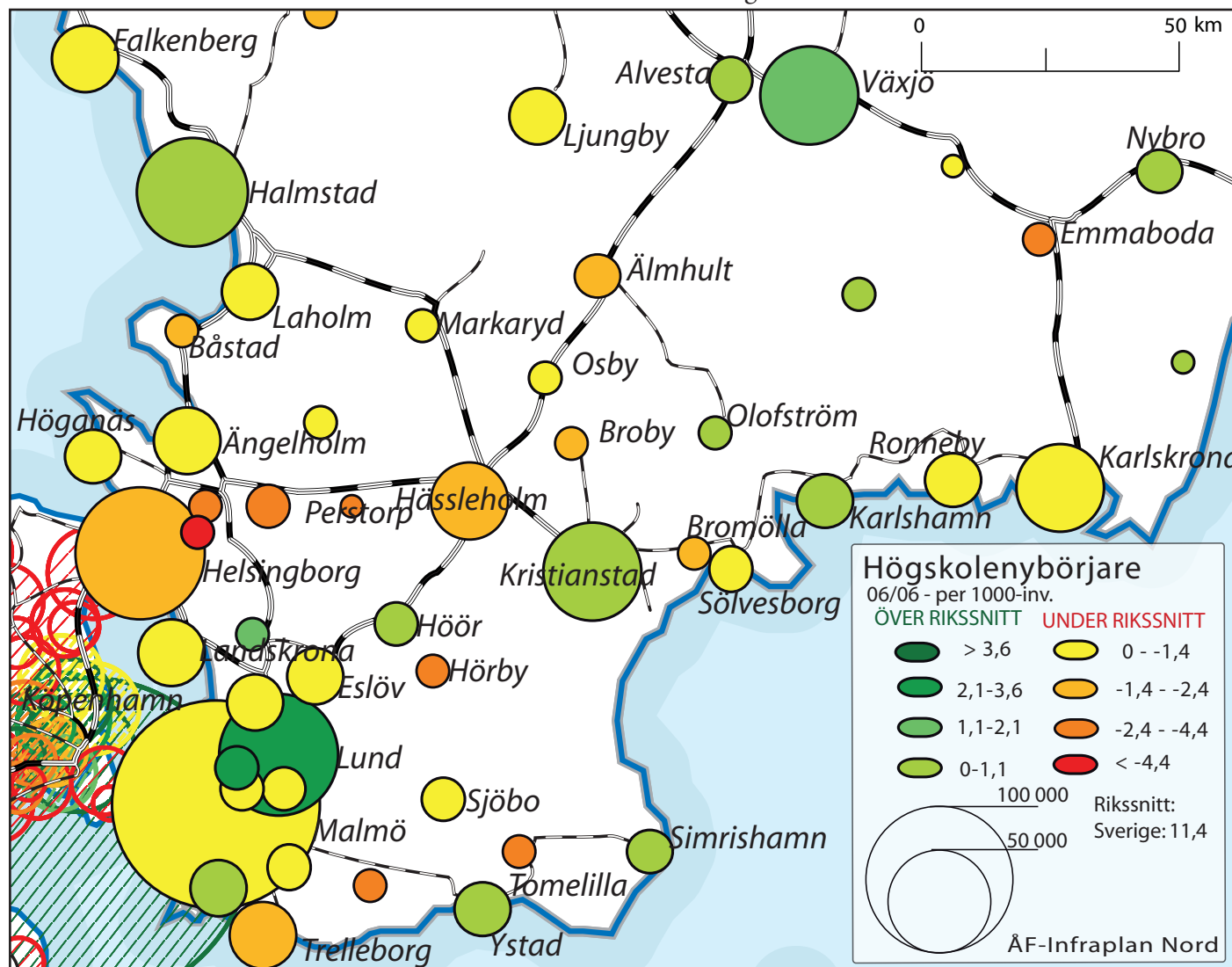


Fig 2:17 Andelen högskolenyborjare i Pågatåg Nordostkommunerna är till stor del lägre än rikssnitt till följd av otillräcklig dagspendlingsstillgänglighet. Kristianstad som har högskola på orten och Höör som har dagspendlingsstillgänglighet till Lund ligger över rikssnitt.

2.8 Strategiskt viktiga funktioner

Figur 2:17 visar strategiskt viktiga funktioner. Specialiseringen i samhället och beaktandet av ekonomiska förutsättningar innebär att varje ort inte själv kan ha ett fullständigt utbud av servicefunktioner. Därför behöver transportsystemet tillgodose tillgänglighet till viktiga servicefunktioner.

Kartbilden nedan visar med tydlighet utmaningarna för nordöstra Skåne. De strategiskt viktiga utbuden ligger i Lund/Malmö, Kristianstad, Växjö och Halmstad, medan transportsystemknutpunkten ligger i Hässleholm.

Härigenom inses att satsningen på Pågatåg Nordost behöver ses i ett samlat sammanhang med satsningen på Öresundstågssystemet.

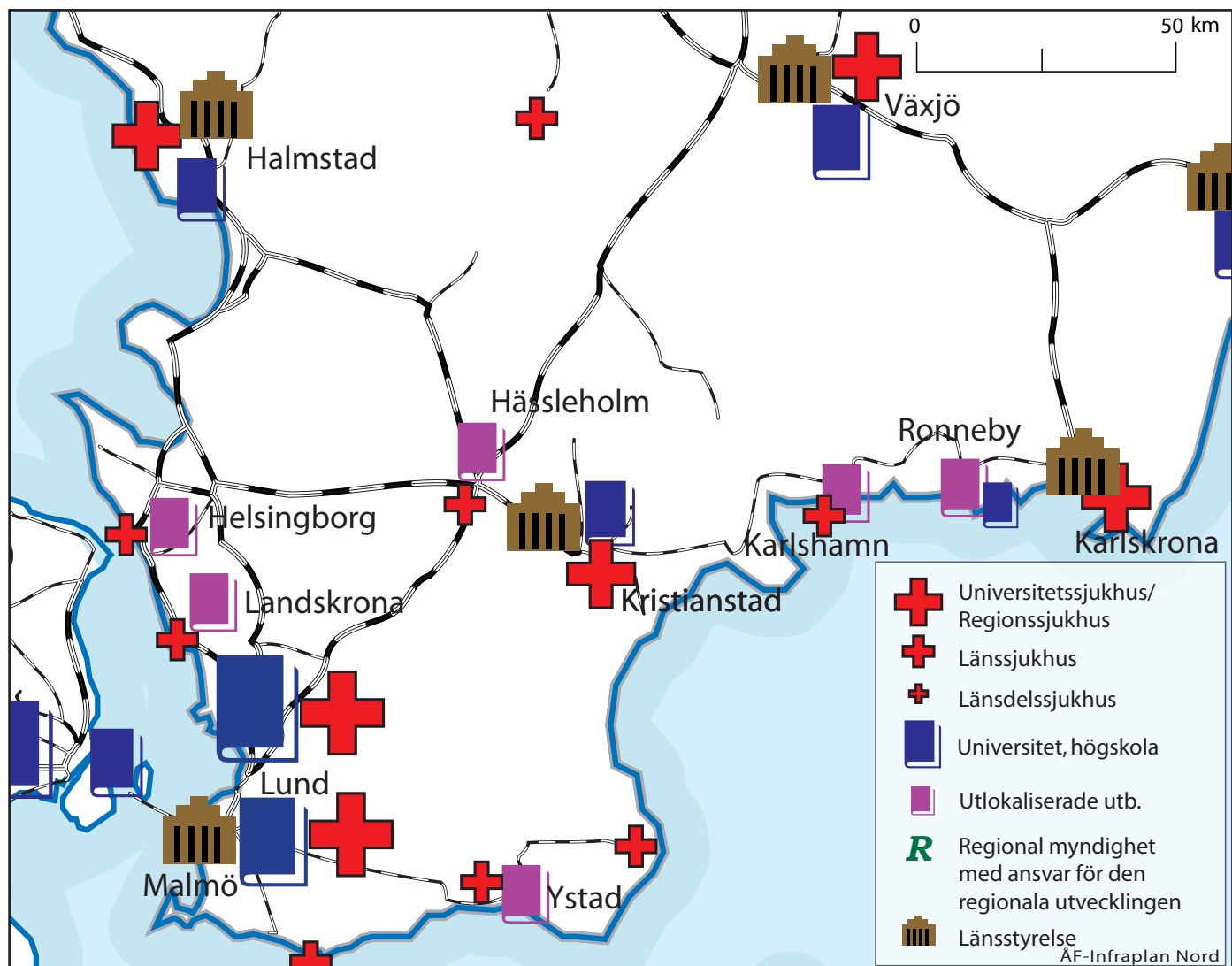


Fig 2:18 Lokaliseringsmönstret för strategisk samhällsservice i form av sjukhus, universitet/högskolor, länsstyrelser etc samstämmer inte med järnvägsinfrastrukturens uppbyggnad.

2.9 Fastighetspriser

Fastighetspriserna är en samlande indikator på hur regionen fungerar (figur 2:18 och 2:19).

Samtliga församlingar i nordöstra Skåne ligger under rikssnittet. Höga priser hänger samman med god tillgänglighet till arbetsplatser, högre utbildning och service samt kustlägen.

Mönstret med låga fastighetspriser i inlandet går att bryta om järnvägsnätet utvecklas. Vål fungerande regionala persontågstrafik skulle påtagligt kunna stärka den regionala funktionen och därmed öka efterfrågan och fastighetspriser i stråken. Bättre relation mellan pris på befintliga fastigheter och nyproduktion ökar och möjligheterna till nyproduktion förbättras.

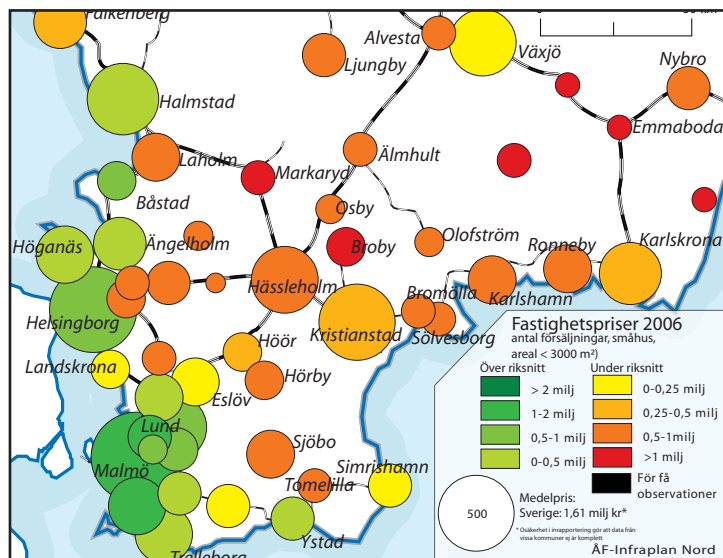


Fig 2:18 Fastighetspriserna för småhus visar att höga befolkningstal, högre utbildning, differentierade arbetsmarknader och kustlägen åläggs särskild vikt.

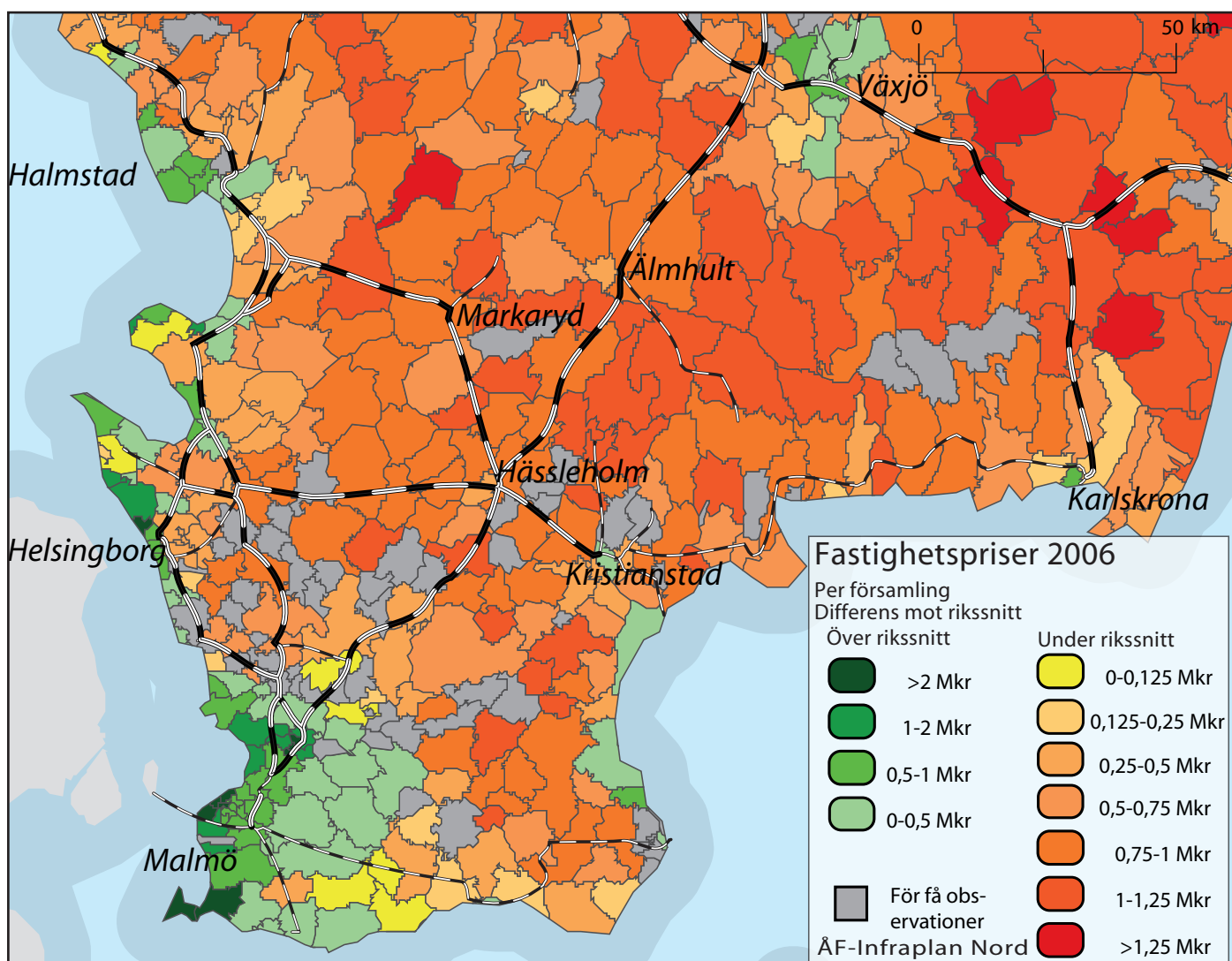


Fig 2:19 Fastighetspriser per församling speglar dagens tillgänglighet till stora, differentierade arbetsmarknader, högre utbildning och kustlägen.

3 Framtida trafikstruktur

3.1 Tågstrategi 2037

Skånetrafiken har utarbetat en Tågstrategi 2037 med syftet att i ett samlat dokument klargöra hur man i ett medellångt och långt perspektiv ska fortsätta att utveckla den regionala spårtrafiken för att kunna fullfölja sitt uppdrag utifrån regionfullmäktiges långsiktiga mål och riktlinjer.

Ansatzerna bygger på ett samspel mellan den storregionala Öresundstågstrafiken och den regionala Pågatågstrafiken kompletterad med busstrafik av regional betydelse. I nordöstra Skåne föreslås trafiken utvecklas så att turutbudet minst blir en stomtrafik om en tur per timme kompletterad så att man i högtrafiktid har en tur per halvtimme. Hässleholm är navet i grenar mot Lund/Malmö/Köpenhamn, mot Helsingborg/Helsingör, mot Halmstad/Göteborg, mot Jönköping/Växjö och mot Karlskrona.

Till 2020 föreslås tågutbudet utökas för Öresundstågstrafik kompletterad med utökad Pågatågstrafik och öppnande av nya stationssamhällen. Ny persontrafik planeras på denna sikt även mot Halmstad.

En utvärdering har genomförts så att en priogrupp 1 innehåller de mest intressanta satsningarna. I priogrupp 2 finns satsningar av något lägre intresse och i priogrupp 3 ligger satsningar som inte klarar de grundläggande kriterier som ställts upp.

Utvärderingen visar att Sölvesborgsgrenen och Pers-
torpsgrenen med stärkt trafik och Markarydsgrenen med nyöppnad trafik bedöms ligga i priogrupp 1.

Höörsgrenen har lagts i grupp 2, medan Älmhultsgrenen lagts i grupp 3. Älmhultsgrenen bedöms kunna-
trafikeras mer ekonomiskt med koncept kopplat till Krösatågen.

Trafik 2020

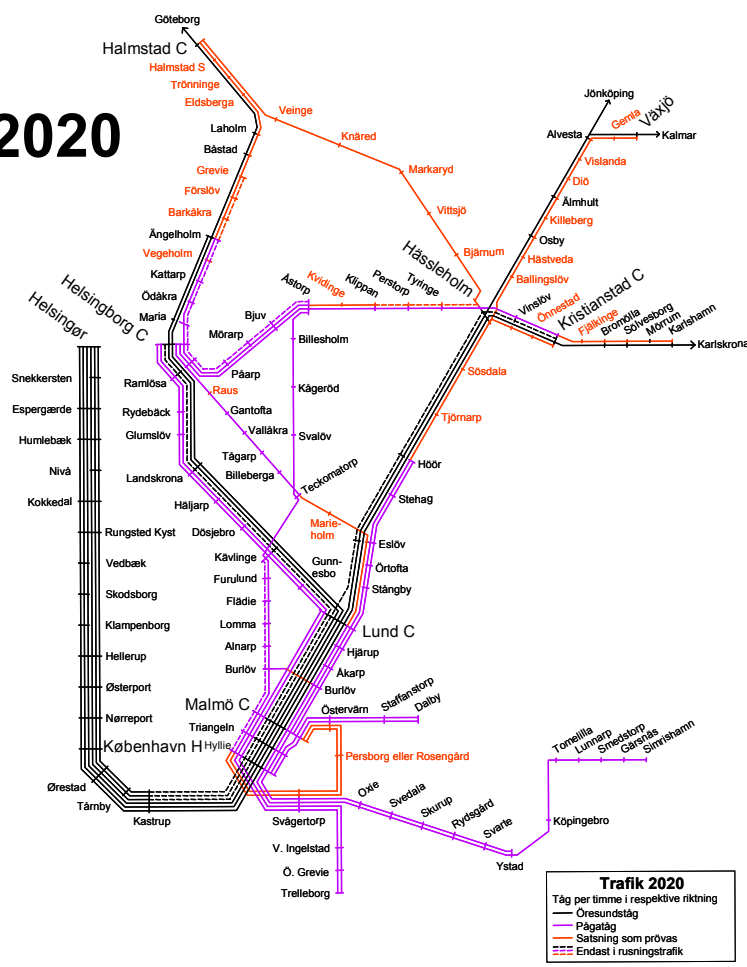


Fig 3:1 Bild över föreslaget trafikupplägg 2020 enligt Tågstrategi 2037.

3.2 Pågatåg Nordost 2009

Tio kommuner i nordöstra Skåne har i en gemensam utredning visat att man med relativt sett små åtgärder skulle kunna utveckla tågtrafiken kring Hässleholm och även öppna tio nya stationer.

Förslaget skall ses som en möjlig etapp i avvaktan på genomförandet av nödvändiga investeringar i Skånes bankapacitet.

Pågatåg Nordost 2009 föreslår ett trafikupplägg med en timmes stomtrafik och kompletterar befintligt utbud av Öresundståg och Pågatåg.

När kapacitetsförhållandena så medger kan sedan trafikupplägget i likhet med förslagen i Trafikstrategi 2037 utvidgas i alla fem riktningar mot Lund/Malmö, Helsingborg, Halmstad, Alvesta och mot Karlshamn.



Fig 3:2 Trafikupplägg 2009



Fig 3:3 Trafikeringen avses långsiktigt vidareutvecklas till viktigare storregionala knutpunkter. För att klara detta krävs utökad bankapacitet.

Tio nya stationssamhällen föreslås etablerade. På Älmhultsgrenen föreslås stationer i Ballingslöv, Hästveda och Killeberg och på Sölvesborgsgrenen föreslås Önnestad och Fjälkinge öppnas. På Höörgrenen föreslås stationer i Sösdala och Tjörnarps samt på den nya Markarydsgrenen föreslås stationer i Bjärnum, Vittsjö och Markaryd.

Kommunernas förslag till trafikering ingår i Trafikstrategi 2037 men genom upplägget med trafikering kring Hässleholm skulle Pågatåg Nordost 2009 kunna genomföras redan under åren 2009-2010.



Fig 3:4 Bangrenar och stationer i Pågatåg Nordost 2009

Ökat underlag i tågtrafiksystemet

Med Pågatåg Nordost 2009 skapas ett kompletterande pendlingssystem med Hässleholm som nav. Tio nya stationssamhällen tillkommer och de befintliga får en tätare trafik. Över 200 000 invånare bor i de direkt berörda kommunerna. Ser man till tätortsbefolkningen i Hässleholmssystemet skulle nuvarande 103 000 invånare med tillgång till ett tågutbud på nära håll öka till 119 000, dvs med ca 15 procent.

Av de nya stationerna är, om man ser till tätortsbefolkning, Ballingslöv den minsta med ca 300 boende och Markaryd den största med närmare 4000 boende.

I befintligt pågatågssystem används stationerna för 0,1-0,2 resor per tätortsbo och dygn.

Med motsvarande nyttjande inom Pågatåg Nordost skulle pågatågssystemet tillföras i storleksordning 2-3000 resor per dygn.

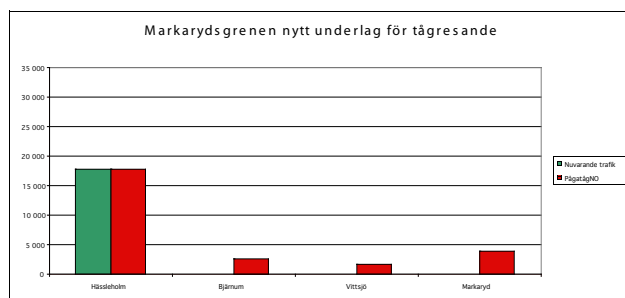
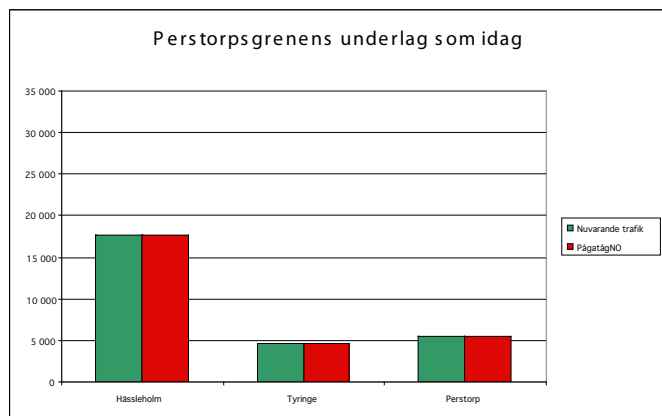
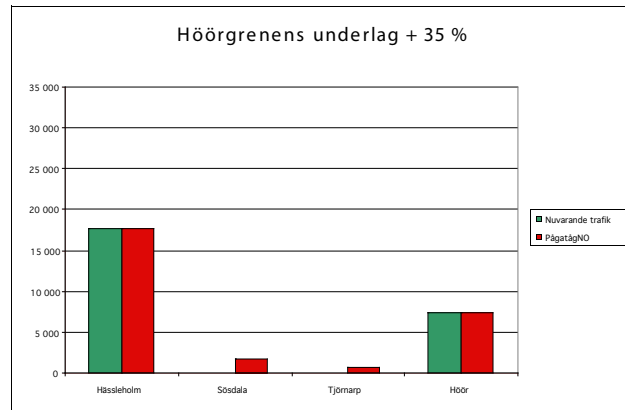
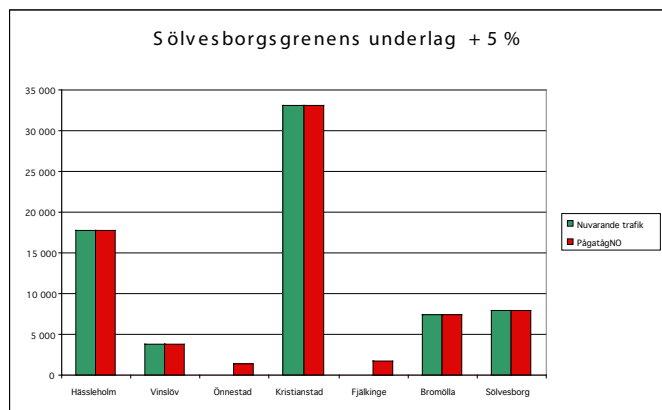
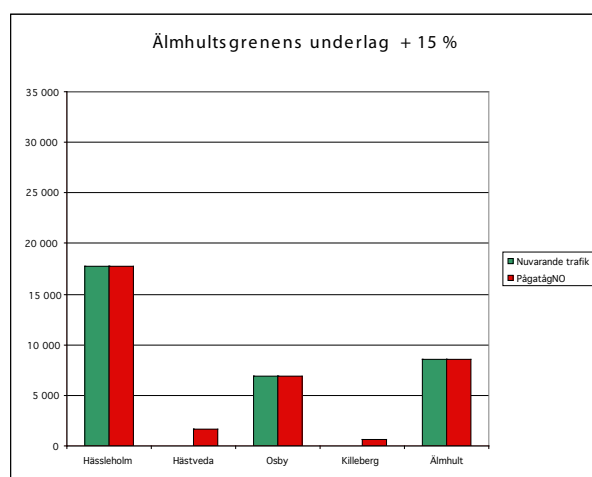
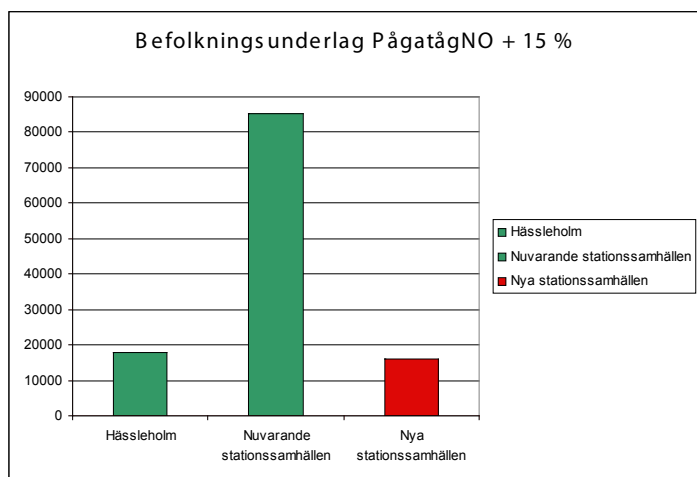


Fig 3:5-11 Befolkningsunderlag för respektive gren.

Turtätheten fördubblas

På de fem olika banorna föreslås att Pågatågen har fasta avgångstider en gång i timmen under vardagar. Samma avgångstider varje timme och vardag underlättar för resenärerna att utnyttja förbindelserna.

Befintliga stationer får minst två avgångar per timme. Exempelvis får Älmhult och Osby två förbindelser i timmen till Malmö/Köpenhamn (via övergångar i Hässleholm under en stor del av dagen). Mellan Hässleholm och Kristianstad föreslås tre förbindelser i timmen. Höör får också tre förbindelser per timme.

De tio nya stationssamhällena får en tågförbindelse per timme.

Kortare restider

Restiderna kollektivt mellan orterna inom regiondelen förbättras avsevärt. Detta innebär att många resor kan göras snabbare med tåg än med bil. Det gäller i högre grad reserelationer på längre avstånd.



Fig 3:12 Restider i minuter med Pågatåg till Hässleholm i jämförelse med buss (tid inom parantes). För Sölvesborg/Bromölla/Fjälkinge gäller restider till Kristianstad.

Figurserien nedan illustrerar restiderna för bil buss och tåg med Hässleholm som utgångspunkt. Uppgifter om tåg och busstid har hämtats från RESPLUS och avser de snabbaste tiderna. Bilkörtider kommer från Vägverkets reseplanerare.

Generellt sett bildar Älmhult, Fjälkinge, Eslöv, Klippan och Markaryd en 30-minutersisokron med Hässleholm i centrum. Växjö, Karlshamn, Malmö, Helsingborg och Halmstad ligger inom 60-minutersgränsen. Tåget är snabbare än bilen även på de kortare avstånden.

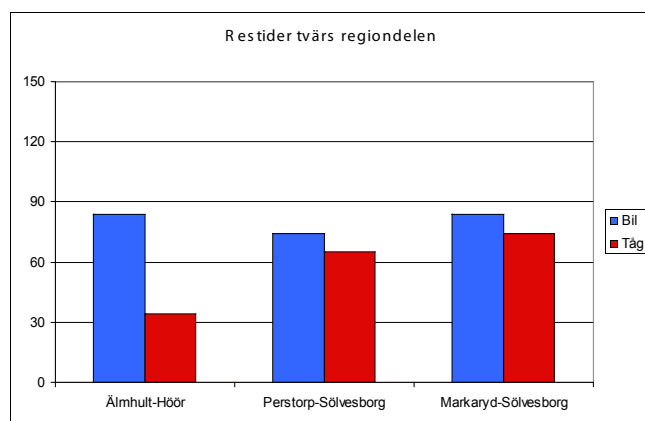
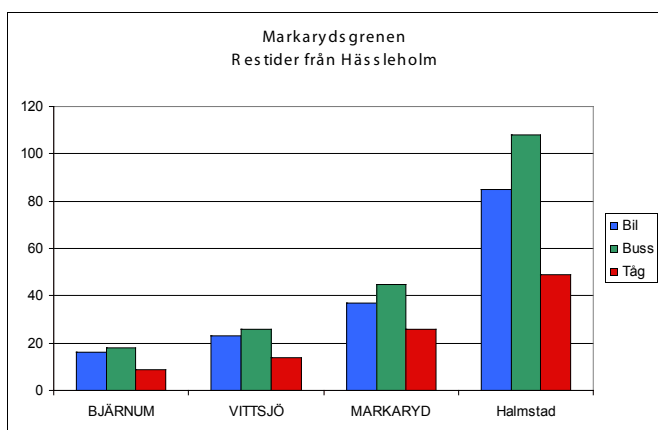
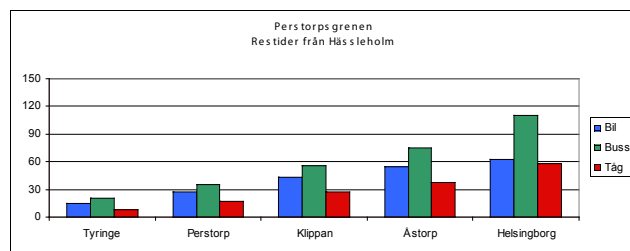
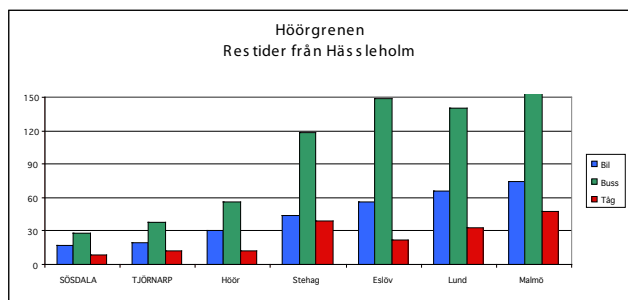
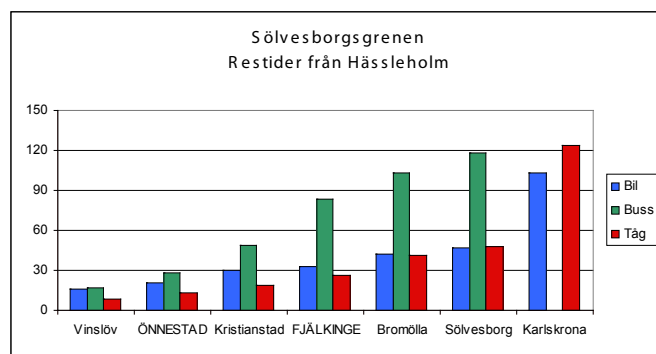
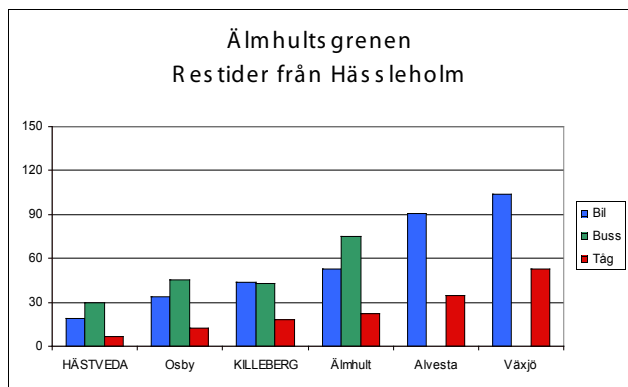


Fig 3:13-21 Restider från Hässleholm med bil buss och tåg

Kommentarer om etappvis etablering av tågtrafikutbud

Införande av Pågatåg Nordost 2009 ger väsentligt fler resmöjligheter med tåg och förändrar tillgängighetslandskapet i nordost på flera punkter.

- Tågtrafikens underlag växer
- Tätare trafik gynnar dagspendling kollektivt
- Tågresan är ofta snabbare än bilresan
- Utökad tågtrafik vidgar Nordostkommunernas omland

Tågtrafiksystemets underlag växer minst 15 %

Med ett antal nya stationer växer tågtrafikens underlag såväl direkt kring stationen men också i ett större omland genom möjlig bil- och bussmatning.

Räknat på tätortsbefolkning kan i storleksordning 15 procent fler få tåget som resmöjlighet, särskilt för arbetspendling.

Turtäten har avgörande betydelse för en dagspendling

Styv tidtabell dvs avgångar vid fasta klockslag är särskilt viktiga vid låg turtäthet. Resor kan planeras lättare genom att man lär sig sin tidtabell. För sällanresor som besöksresor och tjänsteresor är tydlig trafikering och passning till det långväga utbudet av tåg- och flygförbindelser viktiga.

För arbetsresor allmänt och pendling till arbete och högre utbildning på längre avstånd är givetvis utbudet morgon och kväll viktigast. Därför föreslås ofta linjer inledningsvis som högtrafiklinjer. När efterfrågan byggts upp kan man fylla ut tidtabellen över hela trafikdygnet.

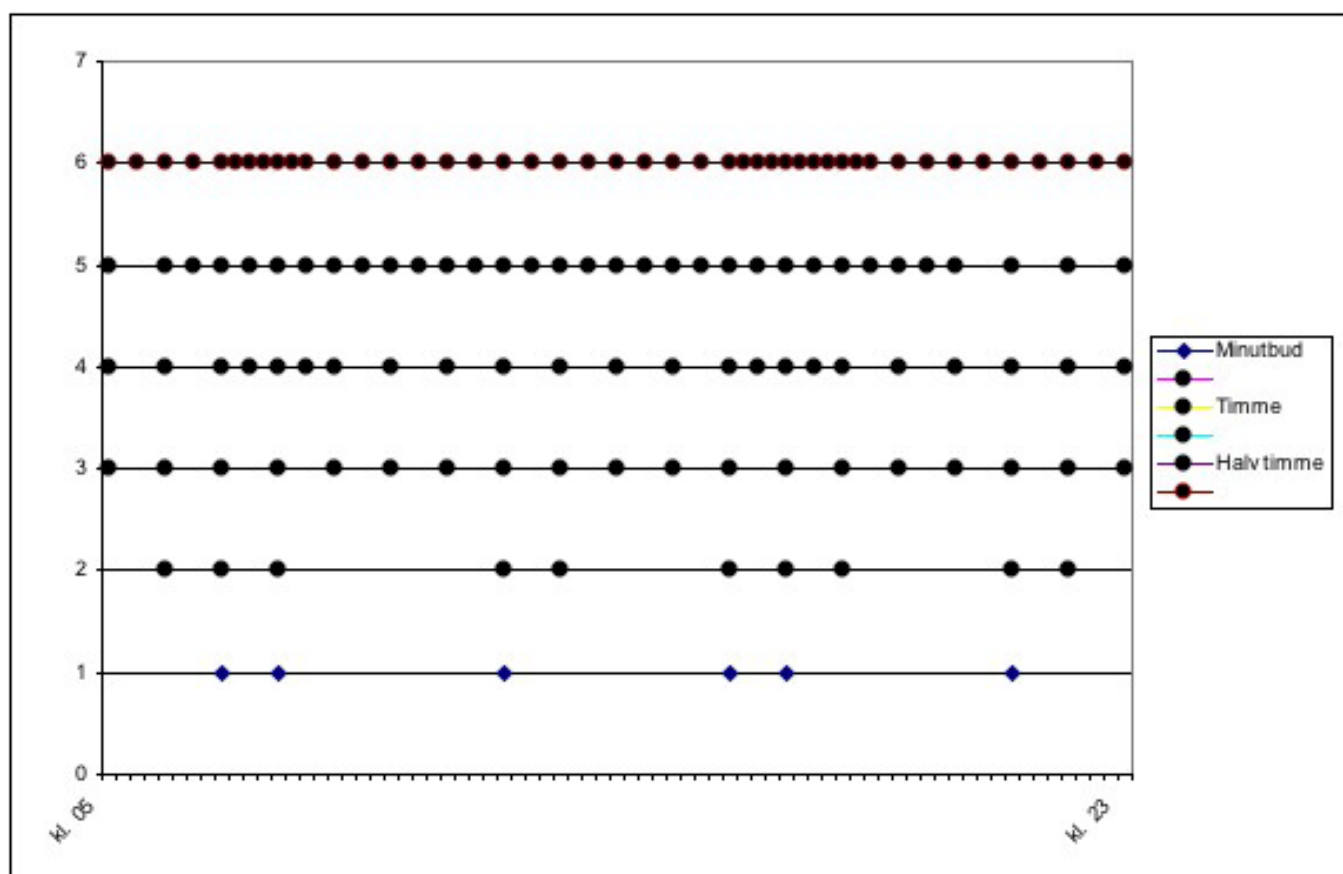


Fig 3.22 Turtäthet

I konkurrensen med bilen har turtätheten avgörande betydelse, eftersom frihetsgraden är bilresandets främsta argument. Att gå från en timmes utbud till en halvtimme innebär för många att kollektivresan blir ett alternativ. Pågatåg Nordost 2009 står just för att man får 20- eller 30-minuterstrafik i systemet, vilket både förändrar resmöjligheterna inom det storregionala systemet, och kraftigt förbättrar attraktionskraften gentemot bilen.

Sammanfattningsvis med de utbudsförbättringar som föreslås i Pågatåg Nordost 2009 tillsammans med framtidsbilden 2020 lyfta kollektivtrafikens möjligheter rejält inte minst i ökande möjligheter för pendling på längre avstånd.

Tågresan är oftast snabbare än bilresan

Givet rimlig turtäthet kan erfarenhetsmässigt hyfsade marknadsandelar kollektivt uppnås även om kollrestiden kan överstiga bilrestiden med så mycket som 50%, restidskvot^{1,5}. Det handlar mycket om tillgång till bil och om man räknar sina bilkostnader jämfört med kollektivtrafikens pris. Tågresan är oftast snabbare än bilresan om man ser till "stationhustider". Det innebär att det finns ett vist utrymme för anslutningsresor såväl vid start som mål och ändå vara fördelaktigt gentemot bilresan.

Omlandet utökas för dagspendling

Det finns forskning som talar för att människan under mycket lång tid i genomsnitt har spenderat 80 minuter om dagen för resor. Nya och snabbare transportmedel har gett oss möjlighet att nå allt längre och utvidga våra revir. Planeringen för vidgade regioner bygger på utgångspunkten att trafikanter hittar en balans mellan att genomföra en resa, ett ärende till en acceptabel restid/kostnad kopplat till tillgängliga resalternativ.

- Restider kring halvtimmen är övre gränsen för ett vardagsresande kollektivt.
- Restider kring timmen öppnar upp för arbetspendling och organisatoriskt tjänsteresande samt nöjesresor.
- Restider kring tre timmar öppnar upp för besöksresor "över dagen".

Det är viktigt att påpeka att restider skall bedömas utifrån hela resan dörr till dörr. Ofta talas om skillnader i alternativens tågrestider dvs endast en del av resan. Regionförstoring, innebär ökad pendling mellan hemort och arbetsplats. Restiderna bör inte överstiga 45-60 minuter. Har man en stark önskan att bo kvar, ger regionförstoringen en möjlighet att arbetspendla inom en större arbetsmarknad. Detta ökar frihetsgraden för boende inom Nordostkommunerna och inte minst näringslivet där som får tillgång till en väsentligt större rekryteringsbas.

Miljö- och hållbarhetsaspekter

Det råder politisk enighet om att samhället och transportsystemet måste ställas om i en miljömässigt hållbar riktning. I en sådan omställning har järnvägen en nyckelroll. Tåg förbrukar väsentligt mindre energi än vägtransporter och släpper knappt ut några luftföroreningar. Att öka järnvägens andel av de totala transporterna är därför ett effektivt sätt att bekämpa de globala miljöhoten.

Pågatåg Nordost 2009 ger möjlighet för arbetspendlare att pendla med tåg istället för med bil.

Med hänsyn till den omfattande pendlingen som sker i Pågatåg Nordostregionen utmed de fem grenarna blir miljöeffekterna mycket positiva om fler väljer tåg. De ekonomiska effekter som erhålls till följd av en övergång från bil till tåg är mycket stora.

Vid en värdering av miljöbelastningen, givet att antalet tågresor ökar med 2000-3000 per dag varav 1500 resor överflyttas från bil till tåg, uppnås stora samhällsekonomiska effekter.

Den genomsnittliga reslängden per dag är beräknad till 35 km. (Längsta avståndet i tågtrafiksystemets grenar från Hässleholm till ändpunkt är ca 60 -70 km. Längsta avståndet i systemet är därefter halverat för att få fram en schablon för medelreslängden med hänsyn till de kortare resorna inom systemet).

Värderingen grundar sig på Banverkets beräkningsmodell av landsbygdstrafik (kronor per fordonskilometer) där elektrifierad tågtrafik inte ger någon miljöbelastningskostnad.

Tabell 3:2 Utsläpp i jämförelse med olika färdmedel (exempel)

Värderad miljöbelastning kr/år			
Utsläpp	Personbil	Buss	Tåg
HC	67 200	246 400	0
NOX	123 200	1 859 200	0
SO2	0	11 200	0
Partiklar	0	0	0
CO2	2 352 000	5 667 200	0
Totalt	2 542 400	7 784 000	0

Värderingsgrund:

Prisnivå år 2001	
Totalt ökning tågresor:	2000-3000
Överflyttade resor från bil (ej buss):	1500
Omräkningsfaktor/år:	320
Genomsnittlig reslängd per resa km:	35
Antal personer per bil:	1,5

Nedan redovisas ett annat räkneexempel på sträckan Hässleholm-Markaryd där följande miljöeffekter uppnås om 600 arbetspendlare valde att pendla med tåg i stället för med bil:

Tabell 3:3 Utsläpp i jämförelse med olika färdmedel (exempel)

Utsläpp och miljökostnad Hässleholm-Markaryd					
(SJ:s miljö kalkyl och SCB 2005. Beräkningsgrund: 600 pendlare x 35 km x 2 x 200 arb. dgr = 8.400.000 km/år)					
Färdmedel	CO2 (kg)	HC (kg)	NOx (kg)	Partiklar (kg)	Miljökostnad (SEK)
Tåg	48,7	0,18	0,18	22	89
Buss	360.360	14,3	2394,0	7.100	689.5
Bil	783.300	966	298,2	18.100	1.223.420

4 Pågatåg Nordost-trafikeringens betydelse för regionens funktion

Pågatåg Nordost syftar till att skapa en livskraftig nordöstlig del av storregionen Skåne. Pågatåg Nordost ska ses som **en första etapp i genomförandet av skånetrafikens tågstrategis trafikupplägg 2020. Drivkraften är att bryta obalanser i arbetsmarknads-samspelen och i befolkningsutvecklingen och möta nya behov för en positiv näringslivsutveckling.**

Näringslivet får på kort sikt genom Pågatåg Nordost ytterligare alternativ för de anställdas och besökares resor. Ett genomförande nu innebär en tydlig signal med förväntningar och framtidstro på en trafik enligt Trafikstrategi 2037.

Till detta kommer överordnade mål om miljö och klimat som kräver ökade kollektivtrafikandelar.

Hässleholm blir den viktigaste knutpunkten i regionens trafik- och ortssystem och även den viktiga kompletterande arbetsmarknaden och utbildningsorten Kristianstad blir bättre nåbar.

4.1 Samhällseffekter i stort

Sammanfattningsvis ger Pågatåg Nordost 2009 i samspel med utökad Öresundstågstrafik följande samhällseffekter:

- Med förbättrade resmöjligheter med järnväg kan Pågatåg Nordosts arbetsmarknadssystem överlappa varandra och bilda ett **starkt sammanbindande ortsnätverk** för hela området i samspel med storregionen. Flödena kommer att öka avsevärt i flera resrelationer och blir till allt högre andel dagspendling.
- Möjligheter till **dagspendling till kompletterande arbetsmarknader** och servicebud.
- En sammantaget betydligt **större samspelande arbetsmarknad betydligt med bättre differentiering.**
- Näringslivet och kommunerna får en betydligt **större rekryteringsbas.**
- **Ökad rekrytering till högre utbildning.**
- **Förbättrad kompetensförsörjning.**
- **Befolkningsökning i stället för befolkningsminskning** i betydande delar av ortssystemet.
- **Miljö- och klimatvinster** när fler väljer tåg som färdmedel istället för bil.
- Stora vinster med att **ligga i framkant när det nu förväntas och krävs en omställning av nuvarande transportsystem.**
- **Förbättringar** uppnås även för **orter som inte är stationsorter** genom bussanknytningar och parkeringsmöjligheter vid stationerna. Detta gäller främst Broby och Glimåkra Östra Göinge kommun.

och nyproduktion ökar dessutom möjligheterna till nyproduktion.

4.2 Stärkt ortssamspel kan överbrygga periferiproblem

Utökad trafikering med Öresundståg kombinerad med stationstätare Pågatåg Nordosttrafikering kommer att stärka ortssamspelen. Härigenom kan orterna komplettera varandra bättre och periferi- och obalansproblemen kan överbryggas betydligt bättre än idag.

Hässleholm och Kristianstad har differentierade arbetsmarknader och är därför **viktiga kompletterande arbetsmarknader**. Med förbättrade tågtrafik-kopplingar till/från Hässleholm och Kristianstad stärks deras roller, tillgängligheten till samhällsservice och samtidigt även regionen.

Förbättringar uppnås även för orter som inte är stationsorter genom bussanknytningar och parkerings-möjligheter vid stationerna. Detta gäller främst för Broby och Glimåker i Östra Göinge kommun.

Mönstret med låga fastighetspriser i nordöstra Skåne går också att bryta om järnvägstrafikeringen utvecklas. Väl fungerande regional persontågtrafik kommer påtagligt att stärka den regionala funktionen. Därmed **ökar efterfrågan och priserna på fastigheter i stråken**. Bättre prisrelation mellan befintliga fastigheter

4.3 Stärkt näringsliv genom breddade arbetsmarknader

Pågatåg Nordostregionen har stark tillverkningsindustri. Den alltmer globaliserade ekonomin kräver fortlöpande effektiviseringar och specialiseringar.

Väl fungerande tågtrafik är viktig för att nå ut till marknader och för att marknaderna ska kunna nå regionen. Förbättringar i tågtrafiken möjliggör att regionens företag stärks som aktörer i det nationella och internationella samspelen.

Breddat arbetsmarknadssamspel ger konkurrensfördelar

Sysselsättningen i regionen är hög för män, men situationen är sårbar beroende på att arbetsmarknadssamspelen hämmas av alltför långa restider. Förvärvsfrekvensen för kvinnor i Pågatåg Nordostregionen ligger långt under riksnittet. Det hänger samman med näringslivsstrukturen och alltför långa restider till kompletterande arbetsmarknader.

Pågatåg Nordost i kombination med utökad Öresundstågstrafik kan med kortare restider till kompletterande arbetsmarknader påtagligt förändra trenden av låg kvinnoysselsättning och kvinnoun-derskott. Ökat arbetsmarknadssamspel inom Pågatåg Nordostregionen och inom storregionen genom utökad Öresundstågstrafik medför att arbetskraftsbehovet bättre kan tillgodoses och obalanser på arbetsmarknader utjämnas.

Stärkt arbetsmarknadssamspel underlättar för företagen att rekrytera kompetent och utbildad arbetskraft. Förbättrade resmöjligheter med Öresundstågen och med Pågatåg Nordost innebär att arbetsmarknadssystemen kan överlappa varandra och bilda ett starkt sammanbindande ortsnätverk för hela nordöstra Skåne

i samspel med en utvidgad storregion från Växjö i norr till Lund/Malmö i söder, Helsingborg i väster och Karlskrona i öster. Samspelet kommer att öka avsevärt och allt högre andel blir dagspendling.

4.4 Höjd utbildningsnivå

Kompetensförsörjning med högre utbildade är en av de viktigaste strategiska frågorna för regionens utveckling och balans, särskilt i traditionellt industribetonade regioner. Det är av särskilt stor betydelse att kompetensförsörjningen med högre utbildade bättre kan tillgodose näringslivet.

Utbildningsnivåerna är låga i regionen och kompetensförsörjningen har idag geografiska obalanser där universitets- och högskoleorter har höga andelar högutbildade och de perifera industriintensiva kommunerna har låga andelar, särskilt bland män.

Långsiktig hållbar utveckling kräver både god tillgänglighet till högre utbildning (dagspendlingsmöjlighet) **och samspelande arbetsmarknader, särskilt för att bättre klara rekrytering av nyckelpersoner** till orter utan egen högre utbildning. Möjligheterna att med dagspendling kunna nå högre utbildning i Lund/Malmö, i Helsingborg, i Växjö och i Kristianstad får stor betydelse för näringslivets långsiktiga konkurrenskraft.

4.5 Stärkt befolkningsutveckling

Flertalet av Pågatåg Nordostkommunerna har idag befolkningsminskning. Specialisering inom olika arbetsmarknader har också inneburit att det sedan länge råder geografiska obalanser mellan män och kvinnor. Kvinnounderskott råder i Pågatåg Nordostregionen fränsett i Kristianstad. Ungdomsunderskottet är också stort.

Fortsatta obalanser skulle vara allvarligt för framtiden, inte bara ur arbetsmarknads- och utbildningssynpunkt utan generellt för regionens långsiktiga utveckling.

Ökat arbetsmarknadssamspel och kortare restider till kompletterande arbetsmarknader kan bryta den negativa befolkningsutvecklingen. Det finns tydliga samband mellan positiv befolkningsutveckling och ortsnätverkssamspel genom tågtrafik.

Sambandet mellan positiv befolkningsutveckling och tågtrafik tydliggörs vid en jämförelse av befolkningsutvecklingen i Pågatåg Nordostkommunerna och kommunerna i västra Skåne. Med bättre kollektivtrafik hade befolkningsutvecklingen i Pågatåg Nordost kunnat vara mer likartad västra Skånes.

4.6 Miljö- och hållbarhetsaspekter

Pågatåg Nordost 2009 ger möjlighet att arbetspendla med tåg istället för med bil. Med hänsyn till den omfattande pendling som sker längs de fem sträckningarna, blir **miljö- och klimatvinsterna stora när fler väljer tåg som färdmedel istället för bil. Dessutom minskar sårbarheten av att skärpta miljökrav ökar drivmedelspriserna och energiförbrukningen minskar.**

Det finns även mycket för regionen att vinna med att ligga i framkant i en omställning av nuvarande transportsystem när det nu förväntas och krävs en omställning och en miljöanpassning för att minimera de globala och lokala miljöhoten.