



Böcker. Brott lönar sig
– i alla fall i bokbranschen **B2**



Resor. Följ med på en resa
till helvetets port. **B16-20**



SYDSVENSKAN



Grundad 1848 · Årgång 166 · Vecka 47

Lösnummer: måndag-fredag 20 kr, lördag-söndag 30 kr · Hemburen från 8:80 kr per dag



16-3

Vijämförde invånare, folkökning och villapriser i orter med och utan pågatågsstation. Byarna med pågatåg avgick med segern. Se matcherna ort för ort på sidan A13.

Ingrid Andersson med dottern Patricia tar tåget från Sösdala. Här fick invånarna vänta på tåget i 32 år – men när det väl kom började orten leva upp.

FOTO: PETER FRENNESSON

Pågatågen frälser byarna

Special. De nya tågstoppen har blivit en vitamininjektion för flera skånska småorter.

■ Snart börjar pågatågen rulla från sju skånska orter som därmed får ny växtkraft och framtidstro. Pågatågseffekten gör att inflyttningen stiger, pendlingen ökar och lönerna

höjs. Till exempel har Stehag mer än fördubblat sin befolkning sedan pågatåget kom 1989 medan Röstänga har krympt. Sydsvenskan har besökt Sösdala, där optimismen

och företagsamheten sjuder sedan det första pågatåget rullade in 2011. På bara två år har resandet till och från Sösdala ökat med 50 procent.

A10-15

Reepalu tar nya tag i regionpolitiken

■ I somras avgick Ilmar Reepalu (S) från posten som kommunstyrelsens

ordförande i Malmö. Nu siktar han på att ge sig in i regionpolitiken, och före-

slås bli nionde namn på Socialdemokraternas valsedel i fullmäktigevallet. **A7**



”Det räcker nu. Dra någonstans, i era nypressade overaller, och vinterförvara varandra.”

Jonas Nyrén vågar vägra ha ordning på torpet.

A28

Kommunens miljökonsult på dubbla stolar **c2**

Klimatmötet slutade med kompromiss **A18**



Skönaste julklappen!

Presentkort på ansiktsbehandling!

395:-
(Ord.pris 525:-)
60 min.

LenHud

Malmö, Kalendeg. 25, 040-30 41 20 • Lund, Bvtaregränd 4, 046-211 40 13 • www.lenhud.nu • www.facebook.com/lenhud

SPECIAL

PÅGATÅGSEFFEKTEN

Nyhetschef: Jonas Kanje, Jonas Nyrén
E-post: nyhetsred@sydsvenskan.se Telefon: 040-28 12 08
Postadress: Nyhetschef, Sydsvenskan, 205 05 Malmö

SYDSVENSKAN GRANSKAR

TEXT: KARL G JÖNSSON
karl.g.jonsson@sydsvenskan.se

TEXT: ERIK MAGNUSSON
erik.magnusson@sydsvenskan.se

FOTO: PETER FRENNESSON
peter.frennesson@sydsvenskan.se

GRAFIK: JOHAN STRÖMBECK
johan.strombeck@sydsvenskan.se



Tåget ger nytt liv i byarna

Vinnarna Sösdala, Höör, Stehag, Gärsnäs och Skurup har fått en vitamininjektion av de nya tågstoppen, medan förlorare som Hörby, Röstånga, Östra Tommarp och Sjöbo än så länge ser tågen susa förbi.

Sydsvenskan har granskat pågatågseffekten.

Om några veckor får en rad skånska orter framtidshoppet tillbaka. Ballingslöv, Hästveda, Killeberg, Önnestad, Fjällkinge, Bjärnum och Vittsjö får pågatåg. Nästa år tillkommer Kvidinge och Tjörnarps. Fler orter står på tur.

Trafikforskare kallar det som sedan förväntas inträffa pågatågseffekten: inflyttningen stiger, pendlingen ökar, jobben blir fler och inkomsterna höjs liksom utbildningsnivån. Välståndet fördelas jämnare över ett Skåne som länge har handikappats av dramatiska skillnader mellan välmående städer och fattiga isolerade småorter med glea bussförbindelser och utan framtidstro.

Den flitiga lilla industriorten mitt i Skåne hade stått stilla, eller snarare gått tillbaka, sedan det sista SJ-tåget lämnade stationen 1979. I maj 2011 kom det första pågatåget, och Sösdala började leva upp. Nu ökar inflyttningen och arbetstillfällena i snabb takt, och det största bekymret i samhället är att hitta bostäder till alla.

– Vi är både stolta, glada och tacksamma. Folk mår mycket bättre nu. Det är en jättestor frihet att ha bra tågförbindelser. Det betyder oerhört mycket för ett litet samhälle, säger Ingvar Lowén, ordförande i den lokala intresseföreningen som har jobbat i många år för att få tågförbindelserna tillbaka. De kan redan se att resandet har ökat med 50 procent på bara två år.





SPECIAL

1859

■ Samhället Sösådala föddes den 18 juli 1859 när järnvägen kom till byn.

1979

■ Det sista SJ-tåget lämnade Sösådala den 10 juni 1979 kl 17.42.

2011

■ Lördagen den 14 maj 2011 avgick det första pågatåget mot Håssleholm kl 11.41.



Odlan är Sveriges största trädgårdssajt. Lagret finns numera i Sösådala. Bengt Håkansson stämmer av läget med hyresvärdarna Glenn Åstedt och Arne Persson i före detta Dux sängfabrik.

”Vi ska dra folk från Malmö. Hur många företag behöver ha kontoret mitt i Malmö? Om det är halva priset här?”

Fortsättning

■ ”Det första tåget på den nya tåg-tabellen anlände kl 11.40 från Höör. Glada barn från skolan i Sösådala hade fått möjlighet att åka den första turen till Sösådala. Kl 11.41 gick det sedan från Sösådalas nya station vidare mot Håssleholm. Framåt kan Sösådalaborna räkna med att tåget stannar i Sösådala en gång i timmen, något som var tydligt uppskattat av de närboende. Stämningen höjdes ytterligare under dagen av musik från Jernbanekapellet och Sösådalas musikskola.”

Man skulle kunna tro att texten är från sommaren 1859 när järnvägen kom till Sösådala. Men nyheten publicerades på Trafikverkets hemsida den 14 maj 2011. Invigningen var det största som hänt i Sösådala på många år. Och det var bara början på en fantastiskt utveckling. Två och ett halvt år senare har resandet ökat med 50 procent. Idag åker fler pågatåg till och från Sösådala än vad prognosmakare satte upp som mål för 2020.

Arne Persson och Glenn Åstedt började med tomma händer. Idag driver de bland mycket annat industri-fastighetsbolaget Agërums AB, som

te en gigantisk industri- och lagerlokal vid Fabriksgatan i Sösådala. Det var här Dux tidigare byggde sina sängar som såldes över hela världen. Men 2010 var den tiden förbi och lokalerna stod tomma och övergivna. 14.000 kvadratmeter till ingen nytta, mitt i den skånska glesbygden.

– Många tyckte vi var knäppa när vi gick in i detta, säger Glenn Åstedt. Men du måste tro på något, och sedan kör man på bara.

Arne Persson och Glenn Åstedt var inte knäppa. De visste en sak som skulle förändra allt i det gamla järnvägssamhället, som inte hade sett ett tåg stanna de senaste 32 åren: 2012 skulle Sösådala få en pågatågsstation.

– Utan pågatågen hade vi nog inte köpt det, säger Glenn Åstedt.

– Vi såg ritningarna och tänkte ”O min själ”, säger Arne Persson.

Stora delar av lokalerna är redan uthyrda. Några företag har lager här, andra har hela sin verksamhet. Internethandeln Odlan är granne med Sterling AB, som förser den svenska handeln med presentpapper. Lite längre bort finns Rollox AB som utvecklar motorcykelmotorer.

Men Arne Persson och Glenn Åstedt



”Varje liten ort som kopplas in i pågatågssystemet blir mer attraktiv att bo i.”

Hans Sahlin, utredare inom regional analys som har forskat om pågatågens positiva effekter för Skåne.

– Vi ska dra folk från Malmö tack vare tåget, förklarar Glenn Åstedt. Vi kan erbjuda företag kontorsytor till mindre än halva priset mot Öresundsregionen. Det tar bara tjugo-trettio minuter att åka hit från Malmö och Lund.

På tusen kvadratmeter ska de bygga 52 kontorsrum. De tvivlar inte ett ögonblick på att de ska få dem uthyrda.

– Hur många företag behöver ha kontoret mitt i Malmö? säger Glenn Åstedt. Om det är halva priset här?

Det är en särpräglad skånsk företelse och kallas bland trafikforskare för pågatågseffekten. Hans Sahlin är utredare inom regional analys och har mer ingående än de flesta forskat i pågatågens positiva effekter för Skåne.

– Pågatågseffekten är en långsiktig effekt som i princip innebär att en region blir större. Fler får tillgång till ett större omland. Fler kan pendla till jobb, boende och utbildning. Det ger fler alternativa jobbmöjligheter, högre löner samt högre och jämnare utbildningsnivå i alla skånska kommuner, säger han.

För sex år sedan gjorde Hans Sah-

lin som trafikeras med pågatåg. Därför vet han vad som händer när sömniga småorter som Sösådala, Tjörnarps eller Ballingslöv plötsligt väcks till liv med pågatåg.

– Varje liten ort som kopplas in i pågatågssystemet blir mer attraktiv att bo i. Det finns inga entydiga belägg för att fastighetspriserna ökar. Däremot växer de fortare än andra orter med motsvarande förutsättningar, säger han.

Hans Sahlin lägger tonvikt vid ”motsvarande förutsättningar”. Det finns kustnära orter med låg skatt (exempelvis Bjärred, Lomma, Falsterbo och Höllviken) som växt kraftigt trots att de aldrig fått pågatåg. Och det finns orter med pågatåg där huspriserna aldrig skjutit fart. Därför är det lättare att jämföra orter i inlandet med och utan pågatåg.

En klassisk jämförelse är den mellan Höör och Hörby. Hörby har i historisk tid alltid varit den större orten, men när det första pågatåget rullade in i Höör 1988 fick Hörby en svagare konkurrenskraft i kampen om den arbetspendlande befolkningen.

**Resandet i Sösådala
ökade med 50 procent**

■ 2010 gjordes 460 resor per vardag med buss.
■ 2012 gjordes 690 resor per

vardag med pågatåg.

■ **Nettoökning av resandet:**
2010-2012: 50 procent.

■ **Prognos för 2020:** 570 resor per vardag med tåg.

SPECIAL**Pågatågsmatchen - jämförelser mellan orter som fått och inte fått pågatåg**

Förklaring	3-1		4-0		3-0		4-0		2-2	
	Hör	Hörby	Stehag	Röstånga	Gårnsås	Ö Tommarp	Skurup	Sjöbo	Dösjebro	Mariehölm
Pågatåg: sedan ... →	1988	-	1989	-	utbyggt 2002	nedlagt 2002	1990	-	2001	-
Antal invånare 2010 →	7865	7085	1122	839	1000	284	7565	6724	858	1598
Folkökning →	+34%*	+28%*	+103%*	-6%*	5%**	-7%**	+16%***	+13%***	+34%**	+22%**
Villapriser, kr/m², 2013 →	12779	11457	13278	8760	8974	8603***	13507	11535	17152***	11053
Villaprisökning sedan pågatågsetablering → (avser hela kommunen)	+325%	+336%	+311%	+239%	+131%	+131%	+252%	+200%	+119%	+125%

** Folkökning 1980-2010.
** Folkökning 2000-2010.
*** Längre tidsintervall för att ge säkrare statistik.

Källa: SCS och Bostad

Kommentar: Hörby var fram till 1970-talet den större av de mellansånska tvillingorterna, strategiskt belägen vid landsvägen. Med pågatågen gick Hör om och förbi.

Kommentar: Röstånga var ännu i början av 1990-talet klart större än Stehag. Med pågatågen har Stehag gått om och förbi inte bara Röstånga, utan även Löderöd och Tiörnarv.

Kommentar: Båda har haft tågtrafik länge, men pågatågen nådde bara en av orterna. Sedan dess har Gårnsås växt, Östra Tommarp krympt.

Kommentar: Två jämnstora centralorter på liknande avstånd från Malmö-Lund, den ena fick pågatågstrafik, den andra inte.

Kommentar: Två expansiva orter på pendlingsavstånd till både Malmö-Lund och Helsingborg. Orten med pågatåg växer snabbast.

SPECIAL

Orter som fått pågatåg de senaste 20 åren

- 2011: Sösåla.
- 2010: Triangeln och Hyllie i Malmö.
- 2003: Köpingebro, Tomelilla,

Lunnarp, Smedstorp, Gärsnäs och Simrishamn (hade tidigare gles trafik med dieselmotorvagnar).
 ■ 2001: Gantofta, Vallåkra, Tågarps, Glumslöv, Rydebäck.

- 2000: Svågertorp i Malmö, Häljarp.
- 1999: Kattarp, Ödåkra och Maria i Helsingborg.
- 1996: Svarte, Oxie.
- 1994: Persborg i Malmö.



Bättre Bohag 1926:s lokal i Sösåla ligger precis intill järnvägen och pågatågen susar förbi utanför vd:n Samuel Eks fönster.



I Tjörnarps har inget tåg stannat på flera årtionden. Men

”Pågatågen var det helt avgörande för att vi kunde flytta tillbaka hit. Det var viktigt för oss att få med oss så många som möjligt av personalen från Trelleborg.”

Fortsättning

Att Hörby till slut växte om Hörby framgår av grafiken på föregående uppslag i en av de ”matcher” mellan likvärdiga kommuner som Sydsvenskan konstruerat. Folkökningen har varit kraftigare i Hörby än i Hörby, priserna på fastigheter har ökat mer.

Men inte bara pågatågen gör skillnad. Hur varje kommun utnyttjar ny pågatågstrafik har också betydelse.

– Oftast satsar kommunerna på att utveckla en ort som får pågatåg just därför att den har bra kommunikationer, säger Hans Sahlin och nämner Stehag i Eslövs kommun som blommat upp tack vare pågatågen – och en framsynt kommunal planering.

Stehag fick pågatågstrafik 1989 och stationen tog snabbt emot många tågpendlare. Allt fler Stehagsbor använder stationen, men även inpendlande bussresenärer från Billinge, Stockmöllan och Röstänga, orter som stagnerat medan Stehag vuxit till sig.

Enligt Hans Sahlin är risken uppenbar att grannorterna till nya pågatågsorter hamnar på efterkälken. På samma sätt som när järnvägen utvecklades på 1800-talet är det idag viktigt för varje samhälle att inte hamna vid sidan av spåren och allfarvägarna. Annars kan det vara kört.

– Kört är det kanske inte. Men det

hävda sig om pendlare som ska ta sig till Malmö–Lund-området måste byta färdmedel en eller flera gånger, säger Hans Sahlin.

– Vi är både stolta, glada och tacksamma. Folk mår mycket bättre nu. Det är en jättstor frihet att ha bra tågförbindelser. Det betyder oerhört mycket för ett litet samhälle.

Ingvar Lowén är gammal yrkesofficer. Han är född och uppvuxen i Sösåla, som sedan länge hör till Hälsöholms kommun, men försvann ut i stora världen för att göra officerskarriär. Nu är han tillbaka, och har tagit rollen som lokal pådrivare. Han är ordförande i Sösåla-alliansen, den lokala intresseföreningen som har jobbat och lobbats i många år för att få tågförbindelserna tillbaka. Han kan redan se resultaten av pågatågs-effekten i Sösåla:

– När jag pratade med folk i andra orter som fått pågatåg sade de att inget händer de första två åren. Sedan börjar det hända saker. Men vi har redan sett att över 25 000 kvadratmeter produktionsyta har tagits i bruk. Och vi har blivit fler. Vi är den kransort i Hälsöholms kommun som har ökat mest.

Befolkningsökningen de åtta första månaderna i år var 82 personer. Det är mycket för en tätort på 1800 personer. Räknar man in omlandet har



”Vi kan bidra till en bättre utveckling i orter som länge haft en negativ befolkningsutveckling.”

Magnus Andersson, affärsområdeschef på Skånetrafiken.

– Det positiva är att många av de inflyttade är barnfamiljer. Många som är barnfödda här kommer tillbaka och letar bostäder. Vad vi behöver nu är fler marklägenheter, så att de äldre som sitter kvar i sina villor kan lämna dem till en ny generation barnfamiljer.

Varje år vid den här tiden revolutioneras tågtrafiken i Sverige. I år sker det den 15 december. SJ får nya tidtabeller och nya konkurrenter. I Skåne är nya pågatåg den stora förändringen.

Skånetrafiken har enorma förhoppningar på de två nya pågatågslinjer och de nio nya pågatågsstationer som nu ska öppna.

– Det blir en vitamininjektion för de här samhällena. Det gör regionen mer levande, säger Magnus Andersson, affärsområdeschef på Skånetrafiken.

Enligt Andersson får folk på orter som Bjärnum, Önnestad och Vittsjö ökade möjligheter att arbetspendla till andra orter. Företag på orter som Ballingslöv, Håstveda och Markaryd kan lättare rekrytera arbetskraft från sydligare delar av Skåne.

– Dessutom kan vi bidra till en bättre utveckling i orter som länge haft en negativ befolkningsutveckling, säger Magnus Andersson.

Men blir pågatågen verkligen den frälsning för nordligaste Skåne som

det? Går huspriserna upp? Det finns flera faktorer som talar för att tågsatsningen inte blir en omedelbar succé: ■ Enligt trafikforskare är få byten på vägen till Malmö–Lund en förutsättning för att pågatåg ska locka till sig många resenärer. De nya pågatågsresenärerna får långa väntetider när de ska byta tåg i Hälsöholm. ”Det är en akilleshäla”, säger Magnus Andersson.

■ Enligt trafikforskningen är det viktigt med fasta tidtabeller där tågen avgår på samma klockslag timme efter timme. Det har Skånetrafiken tvingats göra avkall på i nordligaste Skåne.

■ Det är viktigt att tågen blir punktliga och pålitliga. Det är högst osäkert längs Södra stambanan där SJ är kritiskt till att nya pågatåg ska skapa nya risker för ytterligare förseningar.

■ Dessutom finns det en studie från Lunds tekniska högskola från 2007 som inte fann något som helst samband mellan den nya pågatågstrafiken längs Väst kustbanan och stigande huspriser.

– Det finns säkert sådana exempel också. Men det tar ju tid med saker och ting. Men vi har ju sett på andra orter som fått pågatåg att de blivit mer attraktiva att bo och verka i, säger Magnus Andersson.

Under halva 1900-talet var Dux en av Sösålas största arbetsplatser

”Många villaägare har dröjt med att sälja därför att de väntat in den uppgång som skulle komma med pågatågen. Därför har det skapats något av ett uppdämt säljbehov. Det kan leda till ett överutbud och sjunkande priser.”

Mikael Stenberg, mäklare på Fastighetsbyrån i Hässleholm.

SPECIAL



om ett år ska byn få pågatåg.



Susan Andersen på Bättre Bohag 1926 har pendlat från Trelleborg men nu har hon fått tag i en övernattningslägenhet i Sösdala.

briken som byggde de berömda resäsängarna och de lika berömda designmöblerna.

Idag byggs sängarna i Portugal, och de säljs fortfarande över en stor del av världen. Här hemma har marknaden varit motigare. Det nordiska produktionsbolaget, som flyttade till Trelleborg för några år sedan, gick i konkurs förra året och återuppstod som Bättre Bohag 1926 – och nu fick möbeltillverkningen tillbaka i lokaler i Sösdala.

–Vi hade en lokal tillgänglig här, berättar företagets vd Samuel Ek. Men pågatågen var det helt avgörande för att vi kunde flytta tillbaka hit. Det var viktigt för oss att få med oss så många som möjligt av personalen från Trelleborg. Och vi fick behålla den personal som vi ville ha.

Dux, som en gång sysselsatte tvåhundra personer i Sösdala, driver nu vad de kallar en "boutique factory" med fjorton anställda. Tillverkningen av Bruno Mathssons berömda fåtöljer kräver ett stort mått av hantverkskicklighet, och det gör att varje anställd är något av en nyckelperson för produktionen. Vissa modeller kräver en upplärningstid på ett år.

–Vår personal är vår främsta resurs, säger Samuel Ek. Någon har varit med i mer än trettio år. Vi försöker måna om dem. Det är viktigt för oss som svenskt varumärke att kunna bedriva produktion i Sverige.

Susan Andersen kan göra det mesta inom möbeltillverkningen, men nu jobbar hon som avsnare och granskar varje fåtölj som ska lämna fabriken. Varenda söm ska vara perfekt. Just nu har hon ett exemplar av fåtöljen Superspider på granskningsbordet.

taljerna vi är kända för. Hur sömnen ligger, finishen på kromet. Är det inte perfekt så skickas den tillbaka.

För Susan Andersen var det ingen tvekan om att följa med företaget till Sösdala. Hon tar bussen från Trelleborg vid sextiden på morgonen, byter till pågatåg i Hyllie och stiger av i Sösdala när arbetsdagen börjar.

–Jag är hemma vid halv sju. Det blir långa dagar. Men jag tycker ju om jobbet.

Efter ett halvårs letande har hon nu hittat en övernattningslägenhet i Sösdala.

Vd Samuel Ek är uppvuxen i Sösdala och har jobbat på Dux i trettio år. Tio av dem tillbringade han i New York där han byggde upp butiker för den amerikanska marknaden. Nu är han tillbaka där han började.

–Fast jag bor i Malmö. Jag tillhör också dem som pendlar. Men jag har också haft tankar på att flytta tillbaka. Här kan man få en villa för en miljon, eller en och en halv. De säger att bostadspriserna redan har gått upp 15–20 procent sedan pågatågen började gå.

Tågpendlingen för inte bara arbetskraft till Sösdala, påpekar han:

–Fler och fler som jobbar i Malmö eller Lund flyttar hit nu när det finns både billiga hus och fungerande kommunikationer.

Nya pågatåg får fastighetsmäklarna att jubla. Det kan bli högre huspriser och fler avslut. Men den statistiska säkerheten är ytterst bristfällig.

Mikael Stenberg är mäklare på Fastighetsbyrån i Hässleholm, "en ort som finns tack vare tågen", som han säger. Han säger att de nya pågatågarna i nordligaste Skåne redan i förväg skapat förväntningar om högre

FAKTA

De väntar på tåget

2013

■ **December:** Ballingslöv, Hästveda, Killeberg, Önnestad, Fjällinge, Bjärnum och Vittsjö.

2014

■ **Augusti:** Kvdinge.
■ **December:** Tjörnarps.

2015

■ **December:** Trelleborg, Ö Grevie, V Ingelstad, Barkåkra och Förslov. Eventuellt även Malmöstationerna Persborg, Rosengård och Östervärn.

■ **Senare tag:** Marieholm kan i bästa fall få tågtrafik 2016 eller 2017. Något år senare kan Svalöv, Kågeröd och Billesholm bli aktuella, liksom stationer på Lommabanan, till exempel Lomma och Furulund.

–Redan innan pågatågen kom till Sösdala steg priserna på ett genomsnittsvilla från en halv miljon till 600 000 kronor. Nu har det gått ett och ett halvt år. Nu har priserna satt sig på den nivån, säger han.

Enligt Mikael Stenberg är utvecklingen snarlik i Ballingslöv, Önnestad och andra nya pågatågsorter. Där surrar en förväntan i luften om högre villapriser.

Men när Sydsvenskan går in på Booli.se för att studera avslutade husaffärer ser vi att det bara finns sexton avslutade affärer under hela 2013, trettio under 2012, tjugoen under 2011 och elva under 2010. Med så få avslut är det svårt att göra rättvisa jämförelser.

Av Booli.se framgår det att det genomsnittliga kvadratmeterpriset för en villa i Sösdala under 2012 låg på 6319 kronor för att under 2013 sjunka till 5915 kronor.

Mikael Stenberg protesterar dock mot de siffrorna.

–Det fungerar inte med kvadratmeterpriser utanför storstäderna. Här jämför vi mer hus för hus, säger Mikael Stenberg som säger att man får "mycket hus för pengarna" på en ort som Sösdala.

Enligt honom kostar en villa på 110 kvadratmeter i Sösdala mindre än hälften av vad den skulle kosta i centrala Hässleholm. Också i Höör och Stehag ligger priserna på den dubbla Sösdalanivån.

Det innebär att tio minuters pågatågsresa kan vara värd flera hundratusen i lägre köpeskilling.

Mikael Stenberg varnar dock för att pågatågseffekten kan skapa problem bland traktens husägare.

–Många villaägare har dröjt med

uppgång som skulle komma med pågatågen. Därför har det skapats något av ett uppdämt säljbehov. Det kan leda till ett överutbud och sjunkande priser.

Pågatågseffekten ser helt olika ut för de orter som får pågatågsstation och de som får fortsätta att se pågatågen susa förbi. Det ena samhället får en vitamininjektion, det andra fortsätter att tyna bort.

Men pågatågen är ingen garanti för en positiv framtid. Sösdala hade förutsättningarna för ett snabbt uppsving. Här fanns verksamma industrier, lediga företagslokaler och en utbyggd samhällsservice med skola, bad, idrottshall och äldreboende. Det är bara bristen på bostäder som håller tillbaka inflyttningen.

Tjörnarps, som ligger i Höörs kommun bara fem kilometer söderut längs stambanan, har mindre än 800 invånare och saknar Sösdalas industriella muskler. Här är det tyst och ödsligt. Det gamla stationshuset är sedan länge rivet. Högar av grus och makadam visar att arbetet med att anlägga perrongerna för pågatågen som ska angöra Tjörnarps om ett år är igång.

På ena sidan av järnvägen står skogen tät. På andra sidan, längs Landsvägen, står en rad stora gamla hus och förfaller. Den enda verksamheten här, en thairestaurang, är stängd när vi besöker byn.

På stambanan dånar godstågen förbi med några minuters mellanrum.

Den stora skylten som upplyser om att Tjörnarps ska få pågatågstrafik 2014 ligger omkullblåst efter stormen Simone.

Tjörnarps ser ut att behöva mer än pågatåg för att väckas ur sin törn-