



EXAMENSARBETE INOM URBANA OCH REGIONALA STUDIER, AVANCERAD NIVÅ
STOCKHOLM 2015

Attraktiva boendemiljöer och effekterna av en infrastrukturinvestering – en kvalitativ fallstudie

MARIA FALKÖ

SoM EX 2015-26

KUNGLIGA TEKNISKA HÖGSKOLAN
SKOLAN FÖR ARKITEKTUR OCH SAMHÄLLSBYGGNAD
Institutionen för Samhällsplanering och miljö
Avdelningen för Urbana och regionala studier

Abstrakt

I ett modernt konkurrensutsatt samhälle blir förmågan att attrahera allt viktigare. Det gäller även för geografiska platser: regioner, städer, kommuner och mindre orter.

Trenden är att befolkningen i Sverige centreras till storstadsområden där utbud och variation av varor och tjänster är större. Detta innebär en utmaning för mindre orter som aktivt måste arbeta för att attrahera invånare, besökare och näringsliv.

Tillgänglighet till den befintliga arbetsmarknaden har visat sig vara vital i arbetet mot att attrahera invånare. Fjälkinge och Önnestad är två orter i Kristianstad kommun som i december 2013 fick tågstationer genom infrastrukturinvesteringen Pågatåg nordost. Investeringen förväntas att stärka orternas attraktivitet och generera utveckling. Jag har valt att i en kvalitativ fallstudie utreda effekterna av infrastrukturinvesteringen med fokus på vilken utsträckning attraktiviteten påverkas.

Jag har utifrån en semi-strukturerad modell genomfört intervjuer med politiker och tjänstemän på lokal och regional nivå. Med tidigare teori och empiri i beaktande redovisar jag resultat som visar på att kommunen måste arbeta mer aktivt för att stärka orternas attraktivitet.

Resultatet visar att orterna är attraktiva med hänsyn till den boendemiljö och offentliga service de erbjuder. Tågstationerna från 2013 har hittills inte påverkat attraktiviteten i någon större utsträckning. Däremot förväntas de att göra det på längre sikt.

Abstract

The ability to attract is increasingly growing in a competitive society. It does also apply to geographical locations: regions, cities, municipalities and smaller cities.

The ongoing trend is that the population in Sweden centralizes to the bigger cities where supply and variation of commodities and services are greater. This present a challenge for smaller cities that actively has to work to attract inhabitants, visitors and business.

Accessibility to the existing labour market has shown to be vital in attracting inhabitants. Fjälkinge and Önnestad are two smaller cities in Kristianstad municipality that in December 2013 got train stations through an infrastructure investment named Pågatåg nordost. The investment is expected to rise the cities attractiveness and generate development. I have chosen to investigate the effects of the investment through a qualitative case study. The focus is to what extent the investment has increased the attractiveness.

I have through a semi-structured model conducted interviews with politicians and officials at both regional and local level. Taking previous research into account, I present result which reveal that the municipality has to work more active in order to strengthen the cities attractiveness.

The result show that the cities are attractive with regard to the living environment and the public service available. The train stations from 2013 has not influenced the attractiveness to any higher extent. However, they are expected to do so in the future.

Innehåll

Del 1. Introduktion	5
1.1 Inledning.....	5
Projekt Den attraktiva regionen	5
Pilotregion Skåne: Det flerkärniga Skåne	6
Syfte.....	7
Frågeställning	7
Avgränsningar.....	7
Del 2. Metod.....	8
2.1 Kvalitativ fallstudie	8
Litteraturstudie.....	8
Observationer.....	9
Semistrukturerade intervjuer.....	9
2.2 Dataanalys	10
Del 3. Litteraturstudie	11
3.1 Attraktivitet	11
Kommunikationer och tillgänglighet	11
Platsbundna värden.....	11
Sammanfattande modell.....	12
3.2 Samband mellan infrastrukturinvestering och utveckling	12
3.3 Långsiktigt regionalt arbete.....	13
3.4 Platsmarknadsföring och kommunikation av platsen	13
Del 4. Empiri	14
4.1 Kollektivtrafik och pendlingsmönster.....	14
Pågatåg nordost	14
Pendlingsmönster.....	15
4.2 Kristianstad kommun och basorterna Fjälkinge och Önnestad	17
Kristianstad kommun	17
Skånes tätortstäthet.....	17
Basorter	18
Basort Fjälkinge	18
Basort Önnestad	19
Befolkningsstatistik Fjälkinge och Önnestad	20
4.3 Intervjuer	21

Attraktivitet	21
Fjälkinge och Önnestad	21
Betydelsen av att vara basorter	22
Efterfrågan.....	23
Regionen.....	23
4.4 Priser och bostadsutveckling.....	24
Prisutveckling	24
Tobins Q.....	25
4.5 Den nya tågtrafiken	26
Intervjuer	26
Resmöjligheter	27
Resultat från undersökningar.....	27
Del 5. Analys och diskussion.....	32
5.1 Modell – attraktiv boendeort.....	32
5.2 Attraktivitet i Fjälkinge och Önnestad.....	32
Den nya tågtrafiken.....	32
Attraktiva boendemiljöer	33
5.2 Attraktivitet gynnar utvecklig.....	34
Lagt spår ligger	34
Bostadsutveckling.....	35
5.3 Iakttagelser från studien	36
Kritik	36
Del 6. Resultat och slutsatser	37
Del 7. Fortsatta studier.....	38
Litteraturlista.....	39

Del 1. Introduktion

1.1 Inledning

Befolkningen i Sverige har under en längre tid koncentrerats till storstadsområden. Där är arbetsmarknaden större och utbudet mer varierat. Samtidigt har många områden i Sverige minskat i befolkning vilket får konsekvenser i form av skeva befolkningsstrukturer, ett minskat serviceutbud och en ensidig arbetsmarknad (Tillväxtanalys, 2011). Att en befolkning avtar är av många skäl problematiskt. Möjligheten att rationalisera och specialisera olika funktioner minskar vilket betyder att det blir svårare för en kommun att bedriva den kommunala verksamheten. Vid rationalisering flyttar vård, skola och omsorg allt längre från medborgarna.

Förmågan att locka nya invånare och behålla redan befintliga är av stor betydelse för lokal och regional utveckling. Detta gäller inte minst i länder som har erfarenhet av en låg eller negativ befolkningstillväxt (Niedomysl, 2010). En viktig uppgift är att framställa sig så attraktiv som möjligt för turister, företag och potentiella inflyttare (Heldt Cassel, 2008). Satsningar på attraktivitet kan under de senaste åren generellt sett kopplas till en målsättning om att öka eller åtminstone behålla befolkningen i kommunerna. I regeringens nationella strategi för regional tillväxt och attraktivitet (2014-2020) betonas behovet av att fortsätta utveckla den lokala nivåns arbete för attraktiva miljöer (Tillväxtanalys, 2014:14).

Detta väcker frågor och funderingar kring vad det är som skapar attraktivitet. I en rapport från Tillväxtanalys (2011) har ett fyrtio-talet orter med en positiv befolkningstillväxt (trots att kommunen totalt sett har minskat i befolkning) studerats. Ur rapporten framgår att attraktivitet i hög utsträckning handlar om att skapa ökad livskvalitet i orten. Sammanfattningsvis identifieras fem förutsättningar i syfte att attrahera invånare:

- God infrastruktur; vägar, kommunikationer och bredband
- God offentlig service
- Attraktiva bostäder i attraktiva lägen
- Närhet till arbetsmarknaden
- Goda sociala strukturer

Likt informationen från Tillväxtanalys menar Pettersson (2013) att ett grundläggande utbud av närservice är en grundsten i arbetet mot att skapa attraktivitet. Verksamheter som kan kopplas till förutsättningar för att bo och leva såsom inköp av dagligvaror eller ett enklare utbud av restauranger är av betydelse. I valet av en långsiktig boendeort har verksamheter som barnomsorg och äldreomsorg stor relevans.

Projekt Den attraktiva regionen

Mitt examensarbete är kopplat till projektet Den attraktiva regionen. Projektet är ett utvecklingsprojekt mellan de nationella parterna Trafikverket, Boverket och Sveriges kommuner och landsting (SKL) tillsammans med sex pilotregioner: Region Skåne, Regionförbundet i Kalmar län, Region Kronoberg, Region Östergötland, Länsstyrelsen i Västmanlands län och Region Gävleborg.

Projektet syftar till att utveckla samspelet kring ett transportsystem som bidrar till regional utveckling, miljöeffektiv rörlighet och social hållbarhet. Målet är att samla ny kunskap om förutsättningar för regional utveckling. Pilotregionerna har utgått från faktiska projekt som genom deltagande i Den attraktiva regionen bedrivs som utvecklingsprojekt.

Min studie knyter an till Den attraktiva regionen: pilotregion Skåne – det flerkärniga Skåne. Min geografiska avgränsning är Kristianstad kommun, en av Skånes kommuner delaktig i projektet. Jag har valt att i en kvalitativ fallstudie titta närmare på attraktiviteten i orterna Fjälkinge och Önnestad.



Figur 1. Kristianstad kommun. Källa: Google Maps

Pilotregion Skåne: Det flerkärniga Skåne

Pettersson (2013) hävdar att mindre orter är beroende av sitt omland för sin egen attraktivitet. Utbudet av varor och tjänster på mindre orter är begränsat vilket gör att regioner bestående av många mindre orter blir viktiga i sin helhet.

I "Strategier för det flerkärniga Skåne" betonas vikten av att satsa på Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor. I kartläggningen pekas Kristianstad och Hässleholm ut som regionala kärnor i nordöstra Skåne. För att ta tillvara på flerkärnigheten framgår att man vill arbeta mot att stärka deras funktion som tillväxtmotor. Samtidigt behöver samspelet med orterna i deras omland utvecklas. Orter i de regionala kärnornas omland är viktiga byggstenar för att hela regionen ska utvecklas positivt (Region Skåne, 2013) och det finns ett ömsesidigt självstärkande förhållande mellan tillväxt av jobb och tillväxt av människor som gör att frågan om en regional utveckling också är kopplad till förmågan att attrahera (Pettersson, 2013).

Vår ökade rörlighet innebär att arbete, boende och fritid inte längre behöver ligga i geografisk närhet. Utvecklingen medför en ökad konkurrens och därigenom har den regionala planeringen fått en stärkt strategiskt roll (Cars, 2008). En ökad attraktionskraft är ett definierat mål i Det flerkärniga Skåne, ett mål som i sin tur ska leda till bland annat ett ökat bostadsbyggande och befolkningstillväxt. Det regionala mervärdet ökar genom en stärkt attraktionskraft (Åhnberg, 2015).

En attraktiv region är en region där service, utbud och arbetstillfällen är tillgängligt för dess invånare. Attraktiviteten är kopplad till möjligheten att nå olika funktioner och service. I det resonemanget spelar goda kommunikationer en viktig roll. Ju bättre närliggande orter är länkade genom ett transportsystem desto bättre service ger det sina medborgare (Engström, 2013).

I december 2013 fick orterna Fjälkinge och Önnestad i Kristianstad kommun pendeltågstrafik: Pågatåg nordost. Pågatåg nordost är resultatet av samverkan mellan elva kommuner i tre olika regioner samt näringsliv. Målsättningen var att förbättrad tågtrafik i befintliga stationer tillsammans med nya stationer skulle gynna arbetsmarknaden, bidra till attraktiva boendemiljöer och förbättra människors möjligheter genom en ökad rörlighet (Pågatåg nordost, 2015).



Figur 2. Illustrationsbild Det flerkärniga Skåne. Källa: Region Skåne



Figur 3. Pågatåg. Källa: <http://www.arriva.se/sv/content/pagatag-skanetrafiken>

Syfte

Fjälkinge och Önnestad är utpekade basorter i Kristianstad kommun och jag vill undersöka betydelsen av denna status för orternas attraktivitet. Vidare vill jag undersöka om en infrastrukturinvestering bidrar till den förbättrade attraktionskraft som förmodas. Syftet är att undersöka om Pågatåg nordost har någon påverkan på orternas attraktivitet. Slutligen undersöker jag om en höjd attraktionskraft genererar bostadsutveckling i orterna.

Frågeställning

- Vilken är betydelsen av att orterna är basorter och hur bidrar det till attraktiviteten?
- Vilken betydelse har de nya tågstationerna för attraktiviteten?
- Genererar en förbättrad attraktivitet bostadsutveckling i Fjälkinge och Önnestad?

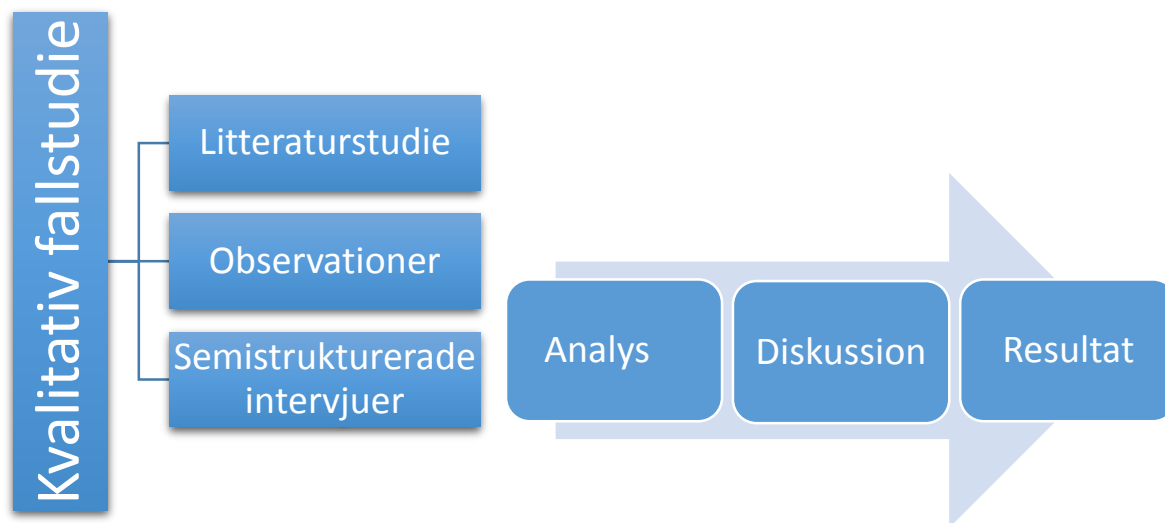
Avgränsningar

Attraktivitet i min studie avser främst boendeattraktivitet. Attraktivitet brukar också beskrivas i termer av näringslivsattraktivitet och besöksattraktivitet. Dessa begrepp är svåra att isolera från boendeattraktivitet eftersom de i viss utsträckning går hand i hand. Fokus i min studie ligger på boendeattraktivitet. En plats med en hög boendeattraktivitet är en plats dit människor vill flytta och där människor vill bo kvar.

Del 2. Metod

2.1 Kvalitativ fallstudie

Att studera attraktivitet är en komplex och mångfasetterad uppgift. Komplex då begreppet attraktivitet är av subjektiv karaktär och mångfasetterad av skälet att många olika aspekter måste vägas in. Mot bakgrund av detta har jag valt ett kvalitativt tillvägagångssätt. Ett kvalitativt tillvägagångssätt möjliggör att studera ett rådande fenomen på djupet. Med hjälp av kvalitativa metoder kan man fånga in nyanser av olika påståenden och åsikter. Allt som studeras kan sättas i sitt naturliga sammanhang på ett annat sätt än vad som skulle vara möjligt utifrån ett kvantitativt tillvägagångssätt (Groat & Wang, 2013). Kvalitativa metoder kan beskrivas som ett övergripande begrepp för alla typer av metoder som bygger på intervjuer, observationer och analys av text. Enkelt uttryckt all data som inte analyseras och tolkas utifrån ett statistiskt eller kvantitativt tillvägagångssätt. Beteckningen kvalitativa metoder har vuxit fram som en motsats till kvantitativa metoder då det anses vara svårt att beskriva social interaktion med kvantitativa data (Ahrne & Svensson, 2012; Kvale & Brinkmann, 2014). Att samla in data genom en fallstudie syftar till att undersöka och utreda ett rådande fenomen i sitt naturliga sammanhang. Fallstudien kan utgöras av bevis och material från ett flertal olika källor och möjliggör att utreda varje unikt fall (Groat & Wang, 2013). Min datainsamling omfattar tre moment; litteraturstudie, observationer och semi-strukturerade intervjuer. Jag har därefter analyserat insamlat material för att vidare föra en diskussion och slutsats. Figur 4 beskriver min arbetsgång.



Figur 4. Modell som beskriver min arbetsprocess.

Litteraturstudie

Avsikten med litteraturstudien var att bli väl förtrogen med litteratur inom området, detta för att kunna identifiera och välja ut den litteratur som är mest lämplig inom ramen för min studie (Groat & Wang, 2013). Litteraturen formar den teori som möjliggör att insamlad data kan analyseras och diskuteras med bakgrund och stöd i aktuell forskning. Litteraturen jag använt mig av kommer främst från Sverige. Jag tycker att detta är till min fördel, då studier gjorda i Sverige är bättre applicerbara på min studie med hänsyn till den geografiska avgränsningen och de många likheter som finns i Sveriges kommuner och orter.

Jag har beaktat olikheter i texter som jag har tagit del av. Begreppet attraktivitet kan tolkas olika beroende på vilket fokus en artikel eller rapport har. Att läsa om attraktivitet i Stockholmsregionen respektive attraktivitet på landsbygden skiljer sig åt och bör inte tolkas likvärdigt.

Som empiri har jag studerat Kristianstad kommuns översiktsplan, fördjupande översiktsplaner, strategidokument och rapporter med anknytning till min studie. Enligt Ahrne och Svensson (2012) finns det flera skäl till att studera texter. Texter påverkar samhället och bidrar till människors föreställningar om hur samhället är och hur samhället borde se ut. Texter speglar ofta en norm eller en värdering utifrån vem författaren till texten är. Aspekter som språk och formuleringar är av betydelse, likaså om det finns en tydlig eller mindre tydlig retorik.

Observationer

Ett moment i fallstudien var att studera de aktuella orterna på plats. Observationer möjliggör en personlig uppfattning till vad det är som studeras. Det är lättare att närma sig andras perspektiv på en rådande situation eller ett aktuellt objekt om det studeras med egen fysisk närvaro. Med ett arbetssätt där intervjuer och observationer kombineras kan olika delar i materialet bättre konfronteras, till exempel genom att låta intervjuerna bekräfta materialet från observationerna (Ahrne & Svensson, 2012). På plats fick jag en bättre uppfattning om hur det ser ut i orterna "i verkligheten". Jag gjorde observationerna före intervjuerna vilket underlättade förståelsen för vad som sades under intervjuerna.

Semistrukturerade intervjuer

En intervjumall är ett manus som mer eller mindre strängt strukturerar förloppet under en intervju. Mallen kan innehålla allt från ett fåtal av de ämnen som avses täckas till en detaljerad sekvens av frågor (Kvale & Brinkmann, 2014). För att säkra studiens reliabilitet förberedde jag frågorna i en semistrukturerad intervjumall. Mallen bestod av ett antal tema som jag ville ta upp under intervjuerna. Varje tema innehöll ett antal fixa frågor till respondenten, men det fanns också utrymme för spontana eller i stunden påtänkta frågor. Strukturen möjliggjorde för respondenterna att utveckla, tillägga eller fördjupa svaren på frågorna. Strukturen möjliggjorde också för mig att ställa följdfrågor eller att be om förtydliganden. Fördelen med denna metod är att intervjuerna blir flexibla. Detta ger i bästa fall uttömmande svar från respondenterna. En nackdel kan vara att intervjuerna i slutändan ser väldigt olika ut, vilket kan försvåra arbetet med att sammanställa svaren (Ahrne & Svensson, 2012). De unika svaren kan också försvåra en upprepning av min studie, vilket försämrar studiens reliabilitet (Collis & Hussey, 2009).

Kvaliteten på den ursprungliga intervjun är avgörande för kvaliteten på analysen. Att vara väl förberedd är av största betydelse och en god intervjuare känner väl till ämnet för intervjun, behärskar konsten att samtala och är lyhörd inför respondenten (Kvale & Brinkmann, 2014). Jag förberedde mina intervjuer genom att vara väl insatt i materialet som intervjuerna avsåg bemöta. För att stärka studiens validitet gjorde jag ett antal testintervjuer. Avsikten var att försäkra mig om att min intervjumall fyllde sitt syfte under intervjuerna (Collis & Hussey, 2009).

Mitt urval av respondenter är icke-slumpmässigt då jag själv har tagit kontakt med samtliga av respondenterna (Collis & Hussey, 2009). Totalt har jag intervjuat nio personer varav fem kommunala tjänstemän, två regionala tjänstemän och två kommunala politiker (se tabell 1). Det finns en medvetenhet att svaren i mina intervjuer är av subjektiv karaktär. Det är till exempel inte omöjligt att en anställd tjänsteman framhåller en ort i bättre dager än vad som är verklighetstroget. Jag tog hänsyn till detta i min tolkning av intervjuerna, men ansåg också att dessa nyanser var ett viktigt innehåll i materialet (Ahrne & Svensson, 2012; Kvale & Brinkmann, 2014).

Kvantitativa studier uppnår representativitet genom statistiskt korrekta urval medan kvalitativa studier uppnår trovärdighet genom att en så kallad mättnad, att "lagen om avtagande avkastning" uppnås. Upprepas samma svarsmönster under ett flertal intervjuer kan man tala om en sådan mättnad. Då tillför ytterligare intervjuer förmodligen inte någon helt ny kunskap till studien. En grupp om sex till

åtta personer bör säkra att urvalet är relativt oberoende från enskilda individers "våldigt personliga" åsikter. I de flesta undersökningar är dock sex personer ur en viss grupp ett för litet antal för att anses vara representativt (Ahrne & Svensson, 2012; Kvale & Brinkmann, 2014).

Respondent	Yrkeskategori
Respondent 1	Kommunal tjänsteman
Respondent 2	Kommunal tjänsteman
Respondent 3	Kommunal tjänsteman
Respondent 4	Kommunal tjänsteman
Respondent 5	Kommunal tjänsteman
Respondent 6	Regional tjänsteman
Respondent 7	Regional tjänsteman
Respondent 8	Kommunal politiker
Respondent 9	Kommunal politiker

Tabell 1. Respondenter

Av nio intervjuer så var två över telefon. En brist med telefonintervjuer är att intervjuaren går miste om respondentens kroppsspråk (Collis & Hussey, 2009).

Samtliga intervjuer har spelats in. Ett skäl till detta var att jag ansåg det svårt för mig att hinna anteckna under intervjuerna eftersom jag satt ensam tillsammans med respondenterna. En inspelning i det här fallet minimerade betydelsen av anteckningar. Av etiska skäl talade jag om för respondenten att en inspelning skulle pågå. De inspelade intervjuerna har jag transkriberat. Transkriberingen underlättade min kategorisering och analys av insamlat material och har stärkt studiens validitet. Deltagandet i mina intervjuer var på frivillig basis och respondenterna visste att de när som helst kunde avsluta sin medverkan (Ahrne & Svensson, 2012).

2.2 Dataanalys

Kvalitativa data är rika och omfattande data. Det är dock inte mängden data som är det viktiga i en kvalitativ studie utan variationen och innebörden av insamlad data. En utmaning är att få bukt med det så kallade representationsproblemet, svårigheten i att redovisa "allt" (Ahrne & Svensson, 2012). Genom ett väl avgränsat syfte och väl formulerade frågeställningar kunde jag sortera ut och redovisa uteslutande det material som min studie omfattar (Kvale & Brinkmann, 2014).

Kodning och kategorisering användes tidigt inom samhällsvetenskapen som ett tillvägagångssätt för att överblicka omfattande material. Kategorisering är en systematisk begreppsbildning kring ett uttalande som skapar förutsättningar för kvantifiering. Tillvägagångssättet syftar till den process där man bryter ner, undersöker, jämför, tolkar och kategoriserar data (Groat & Wang, 2013; Kvale & Brinkmann, 2014). För att underlätta en analys så har jag kategoriserat all insamlad data. En viss kategorisering gjordes redan under litteraturstudien genom olika rubriker och underrubriker. Mina på förhand konstruerade intervjumallar representerade också de en form av kategorisering genom olika förutbestämda tema.

Del 3. Litteraturstudie

I det här kapitlet redogör jag för den litteratur som ligger till grund för min analys av empiri i kapitel 5. Litteraturstudien inleds med del (3.1) som redogör för attraktivitet.

3.1 Attraktivitet

En plats med hög boendeattraktivitet är en plats dit människor vill flytta och där människor vill bo kvar. Kommuner är av flera skäl intresserade av att skapa inflyttning. Inte minst att få invånare att stanna kvar. I diskussioner kring attraktivitet beskrivs kommersiell och offentlig service som betydelsefull. Service kan kortfattat beskrivas som de aktiviteter vilka underlättar och förbättrar förutsättningar för besökare och boende (Tillväxtanalys, 2014:14).

Beslutet att bosätta sig på en ort bestäms utifrån olika faktorer (Niedomysl, 2010). Närhet till familj och vänner, bättre utbud av kultur och nöjen eller förbättrade karriärmöjligheter är några exempel. Givetvis är betydelsen av olika faktorer beroende på vem man frågar. Många gånger ska dessa faktorer tillfredsställa individens behov inte bara kortsiktigt utan också långsiktigt. Människor som flyttar kortare sträckor flyttar främst på grund av faktorer relaterat till boendemiljön (Tillväxtanalys, 2014:13). I en undersökning där samtliga tillfrågade flyttat innanför Sverige på distanser längre än 20 km visar det sig att 16 procent flyttade till vad de ansåg ett bättre boende. Samma studie visar att det främsta skälet till varför människor flyttar är arbetsmarknadsrelaterade (Hansen & Niedomysl, 2009).

Kommunikationer och tillgänglighet

Mindre orter är beroende av tillgängligheten. Attraktiviteten är kopplad till möjligheterna att nå arbetsplatser och olika samhälleliga funktioner. Tillgängligheten är en förutsättning för utveckling och tillväxtkraft i mindre orter (Pettersson, 2013; Engström, 2013). I rapporten Strategier för ett flerkärntigt Skåne (Region Skåne, 2013) fastslås att alla orter i Skåne behöver kopplas till någon eller några regionala kärnor för att hela Skåne ska växa och utvecklas.

En god tillgänglighet mellan de regionala kärnorna och de mindre orterna innebär att regionens utbud blir åtkomligt för fler invånare. Kopplingarna med kollektivtrafik till och från de regionala kärnorna är därför vital. Dessutom skapar människors rörlighet genom bra pendlingsmöjligheter gynnsamma förhållanden på arbetsmarknaden. Studier visar att mindre orter som ligger på stora tidsavstånd från större orter har svårigheter att attrahera människor och företag (Pettersson, 2013). En god infrastruktur och goda kollektiva kommunikationer reducerar dessa problem. Orter som genom spårbunden trafik får en förbättrad tillgänglighet har därför gynnsamma förhållanden att utvecklas. En förklaring till detta är att tillgängligheten med spårbunden trafik är förutsägbar – ett lagt spår ligger. Platsen kännetecknas av långsiktig stabilitet och trygghet (Engström, 2013).

Platsbundna värden

Orter som pekas ut som attraktiva har ofta ett förhållandevis stort kulturutbud. Platsbundna värden är värden knutna till en plats. Det kan vara platser för rekreation, värdefulla kulturella platser, golfbanor, restauranger med mera. Sammantaget något som utmärker en plats från andra platser. Dessa värden kan enligt Pettersson (2013) ha en mycket stor betydelse för orters utveckling. Anledningen till det är att de är platsbundna, andra orter kan inte härma samma värde. Detta ger det platsbundna värdet en extra tyngd och skänker en identitet åt platsen.

Äldre med en god hälsa långt upp i åldern är en växande befolkningsgrupp. Denna befolkningsgrupp kan vara viktig för en Orts utveckling (Engström, 2014; Niedomysl, 2010). Med hänsyn till att pensionärer inte är bundna till en arbetsplats uppstår möjligheten att i större utsträckning välja boendeort utifrån egna prioriteringar (Niedomysl, 2010). Detta gör orter med platsbundna värden intressanta. Det är bevisat att människor som uppnått en viss levnadsstandard materiellt också söker

ett "immateriellt" välbefinnande och benägenheten att flytta långt på grund av den "lokala omgivningen" ökar med åldern (Tillväxtanalys, 2014:13; Niedomysl, 2010).

Sammanfattande modell

Tillväxtanalys beskriver fem förutsättningar för att en ort ska attrahera (Tillväxtanalys, 2011).



Figur 5. Attraktivitet – höjd livskvalitet. Egen illustration.

3.2 Samband mellan infrastrukturinvestering och utveckling

Del (3.2) redogör för betydelsen av infrastrukturinvesteringar och förbättrad tillgänglighet samt hur detta påverkar attraktiviteten.

I en rapport från Stockholm läns landsting (2014) påvisas hur olika investeringar påverkar varandra och hur de på kort och på lång sikt bidrar till utveckling. Investeringar leder ofta till ytterligare investeringar och skapar positiva synergieffekter. I rapporten betonas vikten av att inte släppa taget om en investering efter att den har blivit gjord, då det ofta krävs en god samordning och samverkan för att få följd effekter av en investering.

Invånare kan uppskatta och vara beredda att betala för tillgången till kollektivtrafik även om de inte själva använder den dagligen (Jonsson, 2007). Ökade fastighetspriser i ett stationsnära läge efter att en tågstation har invigts indikerar att närheten till tågstationen är av positiv betydelse. På samma sätt kan en stagnation i priser tolkas som att tågstationen har mindre påverkan. Jonsson (2007) undersöker hur fastighetspriser i olika orter i Skåne förändrades i samband med en utbyggnad av kollektivtrafiken (regionaltåg Väst kustbanan). Samtliga är placerade i nordvästra Skåne har tidigare saknat tågstationer. Resultatet ur Jonssons studie påvisade inte några större effekter på fastighetsvärdena efter att stationerna hade invigts. Jonsson (2007) diskuterar tänkbara förklaringar och menar att den nya tågtrafiken endast marginellt ökade tillgängligheten i orterna. Tågtrafiken gav en relativt liten tillgänglighetsökning i jämförelse med den tillgänglighet som tidigare fanns för resor med bil eller buss.

Tillgänglighet har generellt sett en betydelse för attraktiviteten och utvecklingen av en plats (Engström, 2013). Det kan däremot ta tid för människor att ändra invanda mönster i hur de använder transportsystem (Nilsson, 2015). Det finns exempel där effekterna av en förbättrad tillgänglighet har blivit bättre än förväntat, men det finns också exempel där resultaten har blivit sämre än förväntat. Effekten av en förbättrad tillgänglighet kan vara fördröjd och visa sig först i ett senare skede (Engström, 2014).

En indikator på attraktivitet är fastighetspriser. Utöver värderingar av själva fastigheten är aspekter kopplade till närområdet av betydelse för marknadsvärdet. Lokala och regionala skillnader i fastighetspriser kan tolkas att representera personers betalningsvilja (Pettersson, 2013) men måste

användas med viss försiktighet eftersom priser inte uteslutande bestäms av efterfrågan utan också av utbudet (Tillväxtanalys, 2014:13).

Mindre orter kan genom att erbjuda prisvärda boenden öka sin konkurrenskraft (Engström, 2014). Dock antas orter med fastighetspriser lägre än kostnader för nyproduktion ha begränsade möjligheter att locka till sig investeringar (se figur 18). Möjligheter till utveckling blir begränsade, åtminstone vad det gäller mer omfattande nybyggnation (Pettersson, 2013). Då krävs det andra insatser för att öka efterfrågan. En sådan insats kan vara att förbättra tillgängligheten på plats (Engström, 2014). Där efterfrågan är låg skulle dessutom ett bostadstillskott öka underlaget för offentlig service och privata verksamheter. Samtidigt skulle attraktivitet tillföras och en positiv trend ta fart.

3.3 Långsiktigt regionalt arbete

Del (3.3) redogör för samverkan och samarbete på regional nivå.

Strategiskt arbete innebär inte bara ett arbete mot ett långsiktigt satt mål utan också ett fokus på genomförande och uppföljning (Stockholm läns landsting, 2014). Ett regionalt samarbete innebär många utmaningar mellan samverkande parter. Kommunerna har genom sitt planmonopol en stark ställning och ur ett regionalt utvecklingsperspektiv är detta inte helt oproblematisk (Cars, 2008).

Enligt Cars kan planering hämmas genom ett överflöd av mål i kombination av brist på medel att nå målen. Vid regional planering beskrivs med enkelhet vad som ska uppnås, men hur det ska ske är mindre tydligt. Detta är en utmaning för samtliga aktörer i den regionala planeringen och förutsätter att ansvar hos alla involverade görs tydliga. Den oklarhet som ofta finns gällande mål och syfte är oförenligt med effektivitet och handlingskraft (Cars, 2008).

En gemensam plattform för samverkan och förtydligande är rekommendationer ur Stockholm läns landstings rapport (2014). Vikten av en stabil samverkan där involverade aktörer är medvetna om motiv och ansvarsfördelning betonas. Plattformar för samverkan innebär att det ska finnas tydliga förväntningar på vad respektive aktör gör inom sitt ansvarsområde. När fördelningen görs tydlig är det lättare för varje aktör att agera i riktning mot uppsatta mål (Stockholm läns landsting, 2014).

3.4 Platsmarknadsföring och kommunikation av platsen

Del (3.4) redogör för betydelsen av platsmarknadsföring och kommunikation av platsen.

Målet med platsmarknadsföring är att skapa en så attraktiv image som möjligt. Detta för att attrahera nuvarande eller potentiella invånare, investerare eller besökare (Heldt Cassel, 2008). Tjänstemän och politiker i en kommun bör ha en gemensam bild över hur kommunen ska uppfattas och utvecklas.

Om arbetet med att kommunicera en plats är förknippat med ett politiskt förändringsarbete så kan platsmarknadsföring också tolkas som skapandet av en vision. Den image som kommunen vill ha får funktionen av en ledstjärna för det politiska arbetet och beslutsfattandet. Samma bild kommuniceras därefter till medborgare och beslutsfattare med målsättningen om att visionen ska få genomslag både inom och utanför kommunens gränser (Syssner, 2012).

Genom att studera hur kommunala företrädare kommunicerar kommunen till omvärlden studeras också något som Syssner (2012) kallar möjlighetsrum. Detta möjlighetsrum kan i sin tur förväntas underlätta en förändring och utveckling av platsen.

Del 4. Empiri

I detta kapitel presenterar jag insamlad data.

4.1 Kollektivtrafik och pendlingsmönster

Del (4.1) beskriver hur kollektivtrafik och pendlingsmönster ser ut i regionen och lokalt i orterna Fjälkinge och Önnestad.

Pågatåg nordost

Varje län har en regional kollektivtrafikmyndighet. Kollektivtrafikmyndigheten fastställer regelbundet mål för den regionala kollektivtrafiken i ett trafikförsörjningsprogram. Region Skåne är regional kollektivtrafikmyndighet i Skåne och har med detta uppdrag det politiska och ekonomiska ansvaret för den samhällsfinansierade regionala kollektivtrafiken i Skåne. Den regionala kollektivtrafiken har stor betydelse för tillgängligheten och spelar en nyckelroll i Skånes utveckling genom att binda samman Skåne (Region Skåne, 2014).

Pågatåg nordost är ursprungligen en samverkan mellan elva kommuner i tre olika regioner samt näringsliv. Målet är att en förbättrad tågtrafik i befintliga stationer tillsammans med nya stationer ska ge en bättre utveckling på arbetsmarknaden, ökade möjligheter och attraktivare boende (Pågatåg nordost, 2015). I december 2013 öppnade tio nya järnvägsstationer: Ballingslöv, Bjärnum, Diö, Fjälkinge, Hästveda, Killeberg, Markaryd, Vislanda, Vittsjö och Önnestad i nordöstra Skåne och södra Småland (Nilsson, 2015).

Från Fjälkinge går det tåg direkt till Kristianstad och Bromölla med 11 avgångar per dag i vardera riktningen. Det går också 10 bussturer per dag i vardera riktningen. Från Önnestad går det tåg direkt till Hässleholm/Lund/Malmö och Kristianstad i vardera riktningen och med 21 avgångar per dag. Det finns ingen kollektiv busstrafik i Önnestad (Pågatåg nordost, 2015). Innan stationerna invigdes trafikerades orterna uteslutande med busstrafik. Figur 6 visar restider från Fjälkinge och Önnestad station.

Restid från Fjälkinge station	
Hässleholm (1 byte)	40 min
Kristianstad	10 min
Helsingborg (2 byte)	2 h 5 min
Lund (1 byte)	1 h 28 min
Malmö (1 byte)	1 h 40 min
Bromölla	7 min

Restid från Önnestad station	
Hässleholm	13 min
Kristianstad	8 min
Helsingborg (1 byte)	1 h 38 min
Lund	61 min
Malmö	1 h 21 min
Bromölla (1 byte)	33 min

Figur 6. Restider från Fjälkinge och Önnestad station. Källa: Skånetrafiken

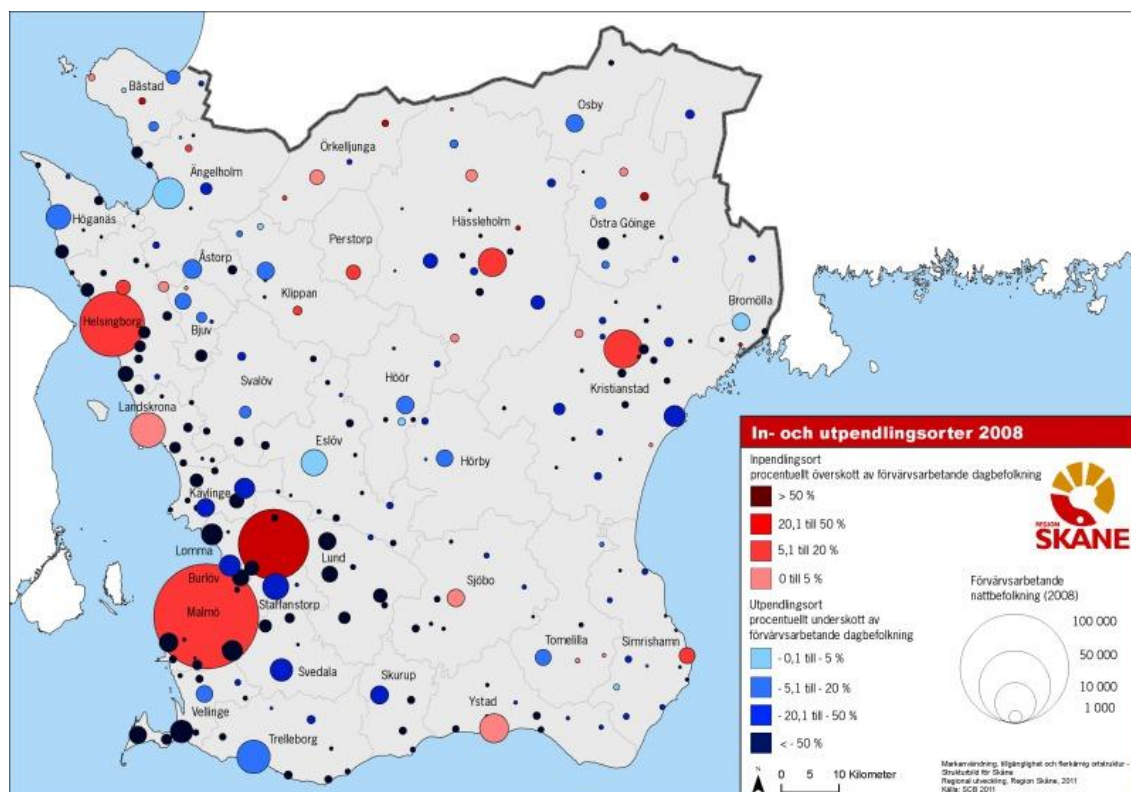
Pendlingsmönster

I figuren nedan visas arbetspendling mellan Kristianstad kommun och övriga kommuner i landet år 2008.

Inpendling från annan kommun	Antal	Utpendling till annan kommun	Antal
1. Hässleholm	1581	1. Hässleholm	1643
2. Östra Göinge	1285	2. Malmö	817
3. Bromölla	930	3. Bromölla	711
4. Sölvesborg	589	4. Östra Göinge	624
5. Malmö	419	5. Lund	563
6. Lund	347	6. Sölvesborg	304
7. Hörby	231	7. Stockholm	235
8. Osby	191	8. Hörby	157
9. Simrishamn	173	9. Olofström	153
10. Karlshamn	172	9. Helsingborg	153
		10. Osby	123
Övriga kommuner	1758	Övriga kommuner	1958

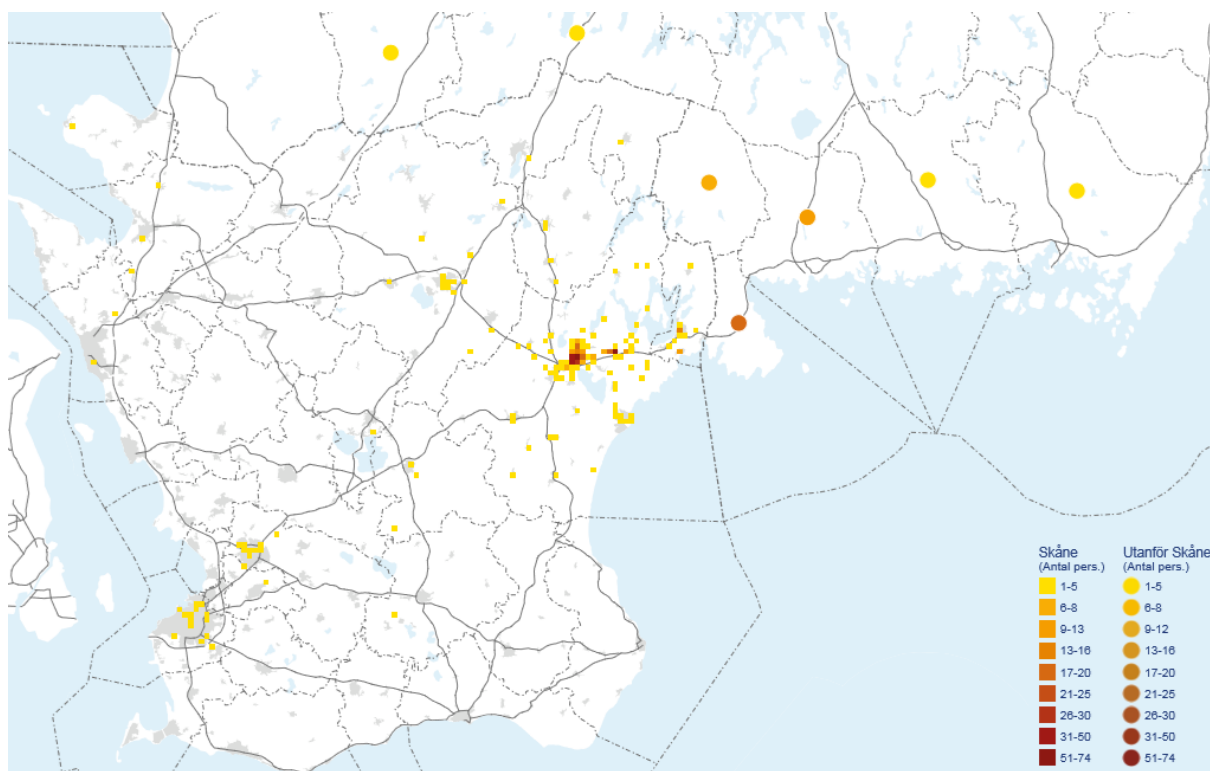
Figur 7. Arbetspendling mellan Kristianstad kommun och övriga kommuner i landet år 2008. Källa: Kristianstad kommun (2013)

I figur 8 visas in och utpendlingsorter i Skåne år 2008. Generellt sett så är de större orterna i Skåne inpendlingsorter och de mindre orterna utpendlingsorter.

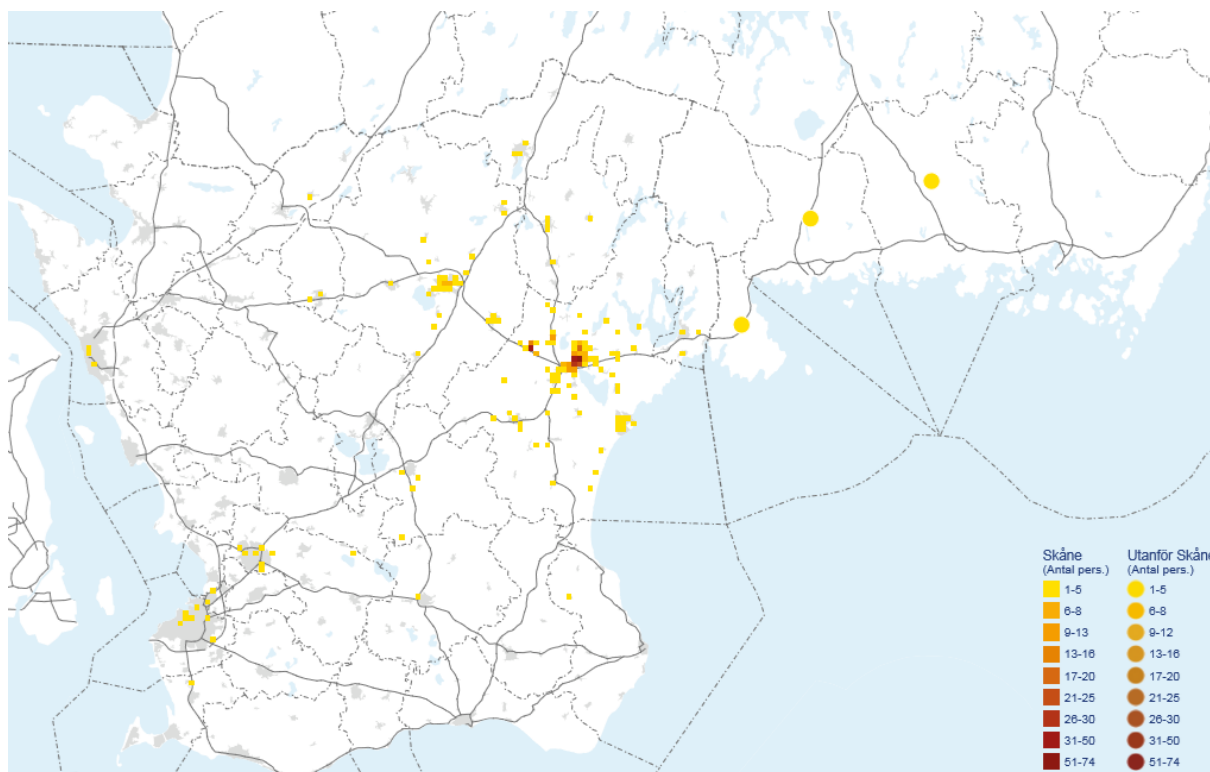


Figur 8. In och utpendlingsorter i Skåne 2008. Källa: Region Skåne
(http://regionskane.exigus.se/bild31805/in-_och_utpendlingsorter_i_skane_2008.html)

I kartorna (figur 9 & 10) visas var förvärvsarbetande invånare i Fjälkinge och i Önnestad arbetar.



Figur 9. Pendlingsmönster Fjälkinge. Kartan visar var förvärvsarbetande invånare i Fjälkinge arbetar (2011). Källa: <http://www.kristianstad.se/upload/Forvaltningarna/SBK/BlickfangKrstd/Utpendling/FjalkingePendlingsmonster.pdf>



Figur 10. Pendlingsmönster Önnestad. Kartan visar var förvärvsarbetande invånare i Önnestad arbetar (2011). Källa:

<http://www.kristianstad.se/upload/Forvaltningarna/SBK/BlickfangKrstd/Utpendling/OnnestadPendlingsmonster.pdf>

4.2 Kristianstad kommun och basorterna Fjälkinge och Önnestad

Del (4.2) beskriver Kristianstad kommun och Skånes tätortstäthet. Vidare redogörs för innebörden av begreppet basort. Basorterna Fjälkinge och Önnestad presenteras.

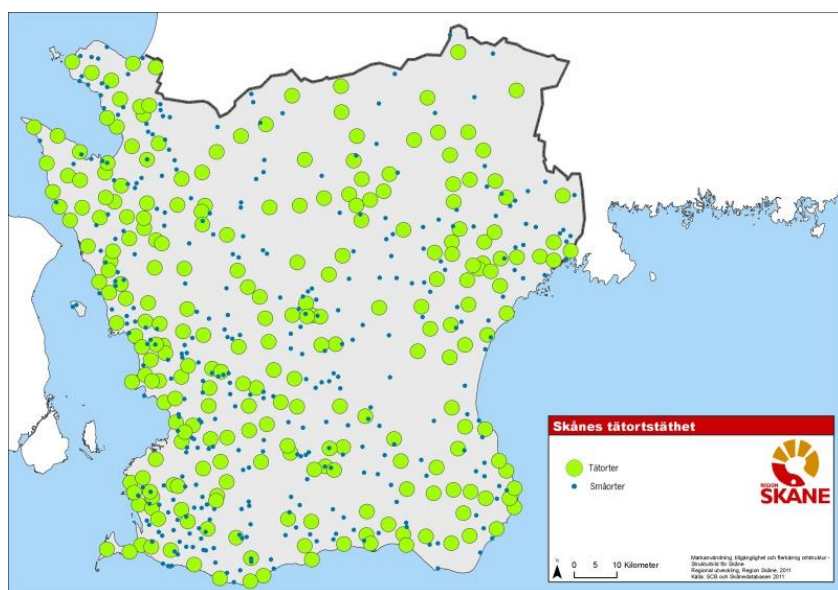
Kristianstad kommun

Kommunen är till ytan den näst största i Skåne och har ett invånarantal på cirka 80 000. Mellan år 2005 och 2011 ökade befolkningen med i genomsnitt 700 personer per år. Kommunen har en målsättning om att ha 90 000 invånare år 2025, en befolkningstillväxt på i genomsnitt 700 invånare per år. Kristianstad är den största orten med ett invånarantal på cirka 40 000 invånare. Efter Kristianstad är Åhus den näst största orten och därefter kan en rad mindre orter i kommunen räknas upp

En befolkningsökning innebär ett ökat behov av bostäder. Kristianstad kommun har tagit fram riktlinjer för bostadsförsörjningen och ställningstaganden var att kommunen ska erbjuda ett brett utbud av bostäder i olika upplåtelseformer, storlekar och lägen som svarar mot hela befolkningens behov. I översiktsplanen står angivet att Kristianstad kommun ska vara en attraktiv kommun att flytta till och att bo kvar i. Potentialen för utveckling ska tas tillvara inom hela kommunen och man är positiv till att nya bostäder och företag tillkommer inom kommunen (Kristianstad kommun, 2013).

Skånes tätortstäthet

Skåne kan betraktas som en flerkärnig region med Malmö-Lund, Helsingborg och Kristianstad-Hässleholm som de främsta noderna. En flerkärnig region innebär att det finns flera samverkande och specialiserade orter. Detta betyder att även mindre orter kan bli viktiga aktörer då den traditionella ortshierarkin som bygger på storlek tappar betydelse (Kristianstad kommun, 2013). Skåne har en hög tätortstäthet vilken skapar en flerkärnig Ortsstruktur (Region Skåne, 2015).

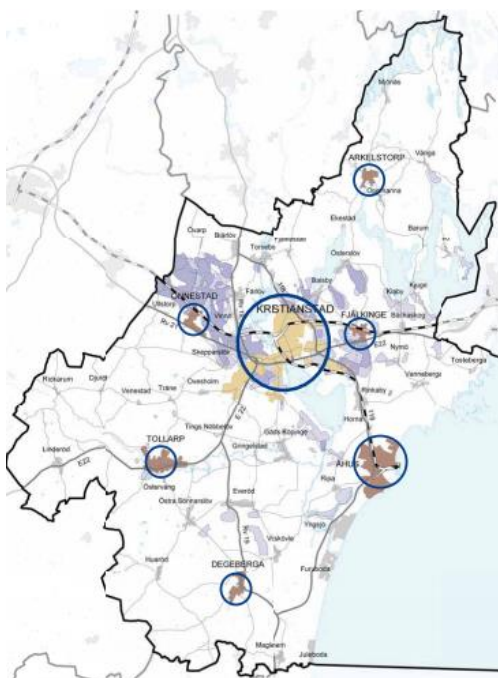


Figur 11. Skånes tätortstäthet 2011. Definitioner: I en tätort är bebyggelsen sammanhängande med max 200 meter mellan husen och har en befolkning på minst 200 invånare. I en småort är bebyggelsen sammanhängande med max 150 meter mellan husen och en befolkning på minst 50 invånare. Källa: Region Skåne (http://regionskane.exigus.se/bild31775/skanes_tatortstathet.html)

Basorter

Inom kommunen är sex orter utpekade som basorter. Dessa är Fjälkinge, Önnestad, Tollarp, Arkelstorp, Degeberga och Åhus. En basort är enligt kommunens definition en ort som förser orten och dess omland med ett basutbud av kommunal service. Samtliga av orterna har skola med klasserna F-9 och kommunal service så som bibliotek, fritidsgård, vård och omsorgsboende. Kommunen ser basorterna som viktiga servicenoder och verkar för en hög standard på kommunal service och offentlig miljö. I basorterna avser kommunen att arbeta drivande genom planläggning, markinnehav och marknadsföring av attraktiva lägen. För att upprätthålla det kommersiella serviceutbudet är kommunens målsättning att basorternas befolkningsutveckling ska vara positiv.

Med hänsyn till de nya pågatågsstationerna bedöms Fjälkinge och Önnestad vara de basorter som har störst behov av ny tomtmark för småhus och marklägenheter. Förväntningen är att efterfrågan på nya bostäder i orterna kommer att öka och det poängteras i översiktsplanen att det i basorterna ska finnas goda möjligheter till inflyttning och kvarboende. Boendeformerna ska vara varierade för att attrahera människor med olika inkomstnivåer och storlek på hushåll. Stationerna förväntas att stärka orterna och bidra till utveckling och framtida förändring (Kristianstad kommun, 2013).

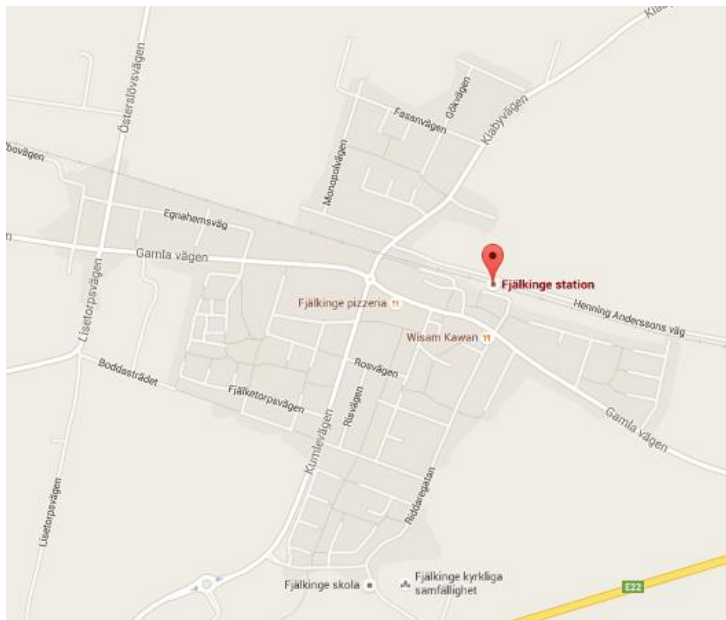


Figur 12. Basorter i Kristianstad kommun. Fjälkinge ligger strax öster om Kristianstad. Önnestad ligger strax väster om Kristianstad. Källa: Kristianstad kommun (2013)

Basort Fjälkinge

Fjälkinge med omnejd erbjuder ungefär 750 arbetstillfällen och bland annat är Lyckeby Culinar AB:s huvudkontor och tillverkning, EKO Stormarknad och Mur & Puts Bygg AB lokaliserade på orten (Kristianstad kommun, 2015). Centrumfunktionerna ligger främst utmed Gamla vägen i de kulturhistoriska miljöerna och det är också här som ett visst folkliv befinner sig, bland annat kring en livsmedelsbutik, en blomsterbutik och ett café. Skolan, fritidsgården, biblioteket och kyrkan är också platser som ger upphov till spontana möten mellan människor på orten. En ny idrottsanläggning kom till i anslutning till skolan år 2010. Det finns i Fjälkinge flera stora byggnader som omges av natur eller odlingsmark. Dessa byggnader ger enligt översiktsplanen orten en särskild identitet (Kristianstad kommun, 2013).

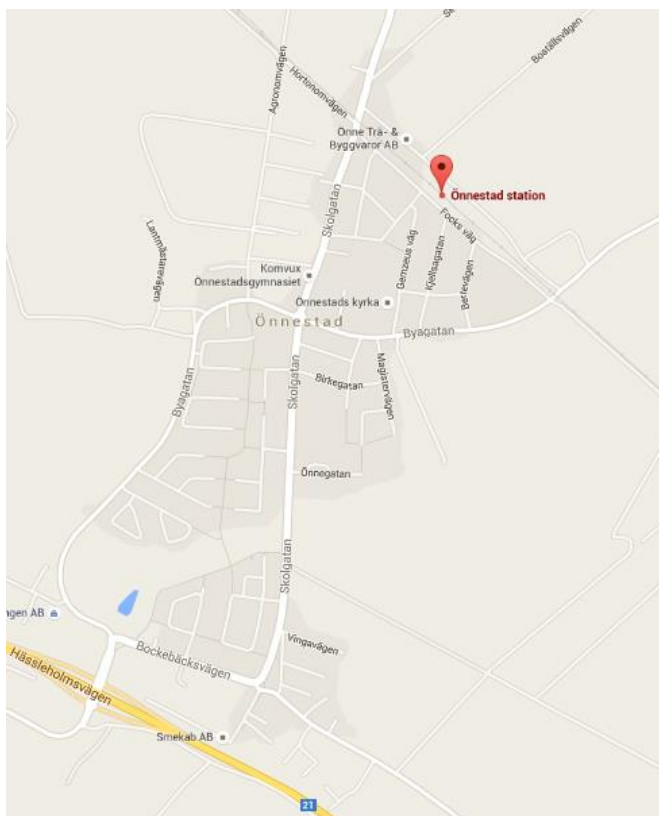
Fjälkinge backe naturreservat är beläget nära Fjälkinge. Backen är en urbergskulle som trätt fram när den omgivande berggrunden vittrat sönder. Kullen mäter 100 meter över havet och från toppen går det vid klar sikt att se 25 kyrkor. Fjälkinge backe tillhör de platser som utpekats till värdefulla kulturmiljöer i Skåne. I närheten av Fjälkinge ligger Skånes enda skärgård som är känd för sitt rika fågelliv (Kristianstad kommun, 2015).



Figur 13. Fjälkinge station. Källa: Google maps

Basort Önnestad

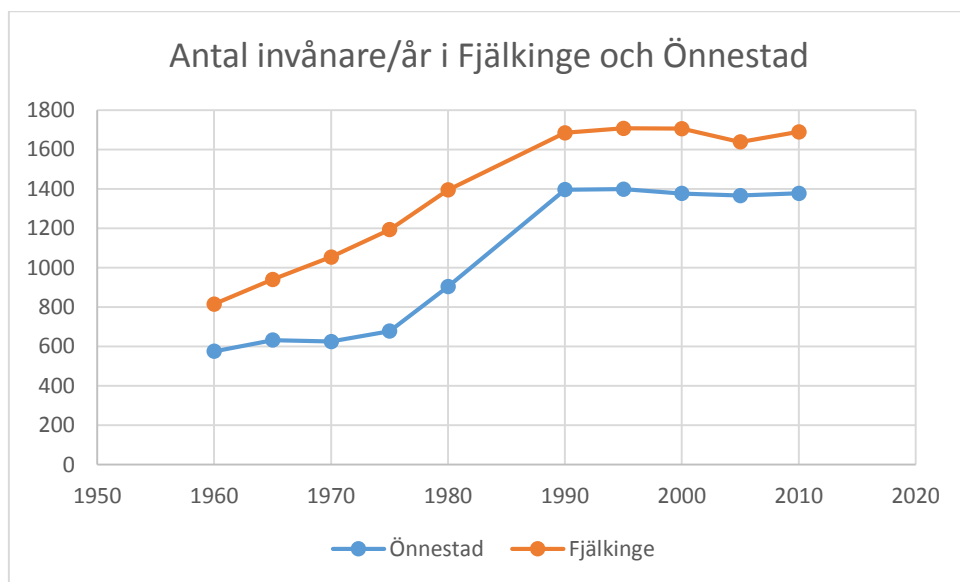
Önnestad domineras av en gles villabebyggelse som vuxit fram under olika tidsperioder. Orten har funnits sedan medeltiden och de äldsta delarna kan dateras till 1200-talet. I samband med att järnvägen mellan Hässleholm och Kristianstad öppnades 1865 inleddes en period av tillväxt i Önnestad. Ett stationssamhälle med Sveriges äldsta folkhögskola från 1868, en lantmannaskola (nuvarande naturbruksgymnasium) kom till. Folkhögskolans och naturbruksgymnasiets byggnader representerar en äldre institutionell arkitektur vilken sätter prägel på Önnestads centrala delar. Önnestad har det utbud av service som förväntas från basorterna enligt den gällande översiktsplanen men också högre utbildning; folkhögskolan och ett naturbruksgymnasium. Orten med omnejd har ungefär 750 arbetstillfällen och det finns ett antal industrier placerade på orten: Smekab AB som tillverkar produkter för bygg och anläggning, transport och logistikföretaget Schenker AB och Lainex som tillverkar swimmingpooler. Skanska Sverige AB har ett asfaltverk lokaliserat på orten. I översiktsplanen lyfts det fram som positivt att det finns föreningar som med sitt ideella arbete och engagemang bidrar till ortens utveckling (Kristianstad kommun, 2013).



Figur 14. Önnestad station. Källa: Google maps

Befolkningsstatistik Fjälkinge och Önnestad

Befolkningsutvecklingen i orterna har sedan 1990-talet mer eller mindre stagnerat. Data hämtad från Statistiska Centralbyrån.



Figur 15. Befolkningsstatistik Fjälkinge och Önnestad. källa SCB

4.3 Intervjuer

Del (4.3) redovisar respondenternas svar.

Attraktivitet

På frågan vad boendeattraktivitet innebär för respektive respondent fann jag svaren förhållandevis samstämmiga. Återkommande under samtliga intervjuer var betydelsen av närhet till olika samhällsliga funktioner. Närheten till offentlig service så som skolor, vård och omsorg räknas hit, liksom närheten till natursköna områden och rekreation. Respondent 1 menar att det är viktigt med en enkel vardag. Det är viktigt att kunna ta sig till och från olika funktioner som behövs för hela familjen. Även det lokala näringslivet lyfts fram som en betydelsefull faktor för attraktivitet och respondent 5 menar att bostaden blir mer attraktiv om befintligt näringsliv ligger inom behörigt avstånd. För respondent 9 är tillgången till naturen viktig samtidigt som möjligheten till bekvämligheter finns, enligt denne att man till exempel kan handla det man behöver. Det innebär dock inte att det behöver finnas samma utbud som i en stad.

Det lokala näringslivet, närheten till olika samhällsliga funktioner och service återkommer upprepade gånger i olika sammanhang under intervjuerna. Samtliga respondenter är dock överens om att vad som anses attraktivt är väldigt individanpassat och skiljer sig åt beroende på vem det är man frågar. Respondent 4 menar att attraktivitet kan se väldigt olika ut för olika grupper och individer. Det kan bero på allt från prisbild, bostad, läge, service, idrott eller tillgängliga arbetsplatser. Respondent 8 menar att det är svårt att i allmänhet säga något om varför människor väljer att bo där dem bor, eftersom det finns en så stor variation i dessa svar. Respondent 5 tror att närheten till goda kommunikationer och kollektivtrafik är av särskild betydelse, men att attraktivitet i övrigt ofta beror på vart i livet man befinner sig. Gäller det en barnfamilj så är skolor av betydelse och gäller det äldre personer så är det möjligtvis närheten till vård och omsorg.

Fjälkinge och Önnestad

Vackra omgivningar, natur och grönområden lyfts under samtliga intervjuer fram som betydelsefulla egenskaper för orterna. Flera av respondenterna tror att just närheten till naturen bidrar till attraktivitet och är av betydelse för många av invånarna i orterna. Respondent 9 menar att naturen i Önnestad (Bockeboda) är en fantastisk tillgång för boende och besökare. Fjälkinge har inte lika god tillgång till natur alldeles intill men det finns mycket vackra omgivningar i närheten, bland annat Fjälkinge backe.

Det framgår under intervjuerna att Fjälkinge och Önnestad står i kontrast till staden. Detta är till fördel för attraktiviteten och något som förmodas att uppskattas av invånarna i orterna. Enligt respondent 8 handlar attraktiviteten i Fjälkinge och Önnestad om kombinerade värden. Invånare i orterna har förhållandevis nära till större centrum samtidigt som de har förhållandevis nära till friluftsliv och natur. Kommunikationerna dessa aktiviteter emellan är dessutom goda. Respondent 2 menar att Fjälkinge har ett värde av att vara den "halvstora" orten. Det finns många fina bostäder och många har egen trädgård. Dessutom är boendet trots allt inte så dyrt. Respondent 2 upplever också att det finns en viss sammanhållning på orten, och denne tror att många invånare tycker att det är attraktivt att "ta del av en liten ort". Respondent 1 tror att många invånare attraheras av platsen och känner en viss koppling till orten som sådan. Liknande argument läggs fram av respondent 4 som menar att en stationsort eller ett litet samhälle erbjuder vissa värden som för många är attraktiva. Ett exempel är att miljön är barnvänlig och att det i orterna inte finns så mycket trafik. Respondenten menar också att det i mindre orter ofta finns goda sociala nätverk vilka innebär en trygghet som brukar uppskattas.

Befintliga arbetsplatser på orterna framställs av samtliga respondenter som fördelaktigt för orterna och attraktiviteten. Att bo och arbeta på samma ort tror respondent 9 är intressant för många.

Lantbruksskolan och folkhögskolan i Önnestad och skolorna (klass F-9) i både Fjälkinge och Önnestad lyfts fram som positivt för det lokala näringslivet och för attraktiviteten. Att företag är etablerade i orterna anses också vara betydelsefullt och skapar inte minst en genomströmning av människor dagtid.

Både Fjälkinge och Önnestad har två attraktiva rekreationsområden i dess geografiska närhet: Bockeboda i närheten av Önnestad och Fjälkinge backe i närheten av Fjälkinge. Eftersom vi befinner oss i tider där friskvård och motion är viktigt får rekreationsområdena en större betydelse för attraktiviteten (respondent 3). Bockeboda, Fjälkinge backe och Kjugekull är återkommande svar på frågan om vilka lokala besöksmål som finns i orterna. Kjugekull är främst känt för möjligheterna till blockklättring. Respondenterna är eniga om att dessa områden främst används av invånare i orterna, men att en viss inströmning utifrån också är märkbar.

Betydelsen av att vara basorter

Fjälkinge och Önnestad är två av sex basorter i Kristianstad kommun. På frågan om begreppet basort är av betydelse för orternas utveckling och framtid var svaren från respondenterna eniga. Begreppet innebär att orterna ska erbjuda ett komplett utbud av offentlig service. Respondent 3 svarar att det i praktiken innebär att den offentliga service som kommunen råder över ska erbjudas och att man som invånare ska veta att denna service finns. Respondenterna är också eniga om att den politiska målsättningen och retoriken är av betydelse för orternas attraktivitet och utveckling. Det ger sig främst uttryck i händelse av prioriteringar i kommunen, då är det främst basorterna som prioriteras (respondent 8 & 2). Basorternas status är någonting att luta sig tillbaka på under dialoger i kommunen.

Enligt respondent 4 så är den politiska målsättningen att basorterna ska leva och utvecklas. Därmed behåller basorterna en viss status. Denne tillägger att basorterna är placerade strategiskt med hänsyn till kommunens geografi. Skulle kommunen ta bort en basort så skulle en viktig nod försvinna. Ur den aspekten fyller basorterna viktiga funktioner för sitt omland och för hela kommunen. Basorterna är ett politiskt ställningstagande bland annat för att kommunen har en stor landsbygd. Orter utanför Kristianstad som kan svara för kommunal service åt sitt omland behövs. Kommunens politiker representerar olika delar av kommunen och det är viktigt att det finns en dialog genom dessa politiker så att satsningar fördelas jämt inom kommunen (respondent 1).

Om utvecklingen och framtiden sett annorlunda ut om orterna inte hade haft status av att vara basorter är osäkert. Frågan är svårbedömd med hänsyn till att den service som erbjuds på orterna kräver ett visst befolkningsunderlag, vilket för nuvarande finns i både Fjälkinge och Önnestad (respondent 9). Det är tveksamt om orterna skulle se annorlunda ut utan basort-status med hänsyn till att de är förhållandevis stora orter (respondent 4). Respondent 8 misstänker att orterna skulle sett annorlunda ut, kommunen pekar ut dem som basorter av anledningen att det ska vara tydligt att basorterna är i fokus för kommunens satsningar och investeringar. Den praktiska erfarenheten landar i den kommunala budgeten och resonemang kring olika satsningar. Vid prioritering måste medlen gå till basorterna eftersom de är viktiga för kommunens utveckling i sin helhet. De utpekade basorterna blir ett sätt att styra och rikta satsningar i kommunen (respondent 1).

Önnestad har historiskt sett varit en jordbruksort och är det än idag. Lantbruksskolan och folkhögskolan sätter en prägel på orten som förmodligen varit densamma även om Önnestad inte hade varit en basort (respondent 5). Respondenten tillägger att det finns andra orter i kommunen som är attraktiva utan att de är basorter, exempelvis Balsby och Österslöv. Balsby är en liten ort med cirka 450 invånare. Restiden med buss är cirka 10 minuter in till Kristianstad C och lokaliseringen precis invid Råbelövssjön har gjort orten attraktiv och efterfrågad. Orten har en förskola men saknar utöver detta i princip helt ett eget serviceutbud. Detta till trots är efterfrågan på villatomter stor. Etapp 1 av 2 med 40-50 möjliga bostäder har nyligen planlagts på orten (Kristianstad kommun, 2013).

Efterfrågan

På frågan om det sedan de nya tågstationerna märkts av ett ökat intresse för orterna är svaren att det förmodligen gått för lite tid för att göra en rättvis bedömning på den frågan. Det bedrivs inte en aktiv marknadsföring av orterna. Söker någon en bostad där man kan få mycket för pengarna, en god service och goda kommunikationer kanske personen kan ta fram en karta och hitta Fjälkinge eller Önnestad. Detta bygger dock på ett väldigt medvetet letande för den som söker bostad och liknar mer en indirekt marknadsföring (respondent 4).

I arbetet med att ta fram bostadsförsörjningsprogrammet har kommunen försökt undvika att tänka "ort" för att istället fokusera på stråk genom kommunen. Orter isolerat har kanske inte alla kvalitéer för att bli attraktiva, men möjligtvis att stråket i sin helhet har det (respondent 5). Kommunen är aktiv i arbetet med utvecklingen av basorterna. Det ska däremot inte förnekas att befolkningsstatistiken i orterna sett ungefär likadan ut från något årtionde tillbaka (respondent 3). Med hänsyn till att kommunen generellt sett ökar i invånarantal tror respondenten att detta på sikt kommer att gälla även för Fjälkinge och Önnestad. Respondent 3 tillägger att det för nuvarande händer mycket i till exempel orterna Balsby och Österslöv och att samma utveckling väntas ske också i Fjälkinge och Önnestad.

Det har inte märks av ett ökat intresse att bygga bostäder sedan tågstationerna invigdes. En förklaring till varför det inte byggs i Fjälkinge kan vara att det där inte finns någon kommunalt ägd mark. Kommunen har ingen rådighet över marken. I Önnestad äger kommunen mark och det finns planer på att försöka exploatera nere vid järnvägen. En annan aspekt är att Fjälkinge och Önnestad är omgivna av jordbruksmark. Intresset av att bygga bostäder ställs mot att ta jordbruksmark i anspråk enligt miljöbalkens riksintressen som påpekas av Länsstyrelsen. En utveckling av dessa orter försvåras. Visserligen finns möjligheterna att förtäta och bygga smartare, men utveckling kräver också att viss jordbruksmark tas i anspråk (respondent 5).

Orterna består mestadels av friliggande villor med trädgårdar. Det är inte helt enkelt att förtäta i en bebyggelsestruktur likt denna då den är omtyckt bland invånarna. Människor som önskar upplevelsen av stad väljer från början att bosätta sig i städer. Det är inte värden som merparten av invånarna i Fjälkinge eller Önnestad önskar (respondent 5). Respondent 4 menar att det är svårt att förtäta dessa orter då invånarna äger mycket mark. Det blir endast små ytor kvar att förtäta, ytor som dessutom utgör gröonstrukturer.

Regionen

Det är viktigt att man på regional nivå har målsättningen om att hela regionen ska växa. Satsningar som regionen gör bör balanseras rimligt över hela Skåne och inkludera de nordöstra delarna. På samma sätt som det är viktigt för Önnestad och Fjälkinge att centralorten Kristianstad utvecklas så är det viktigt för hela regionen att inte all tillväxt sker i Malmö-Lund (respondent 8).

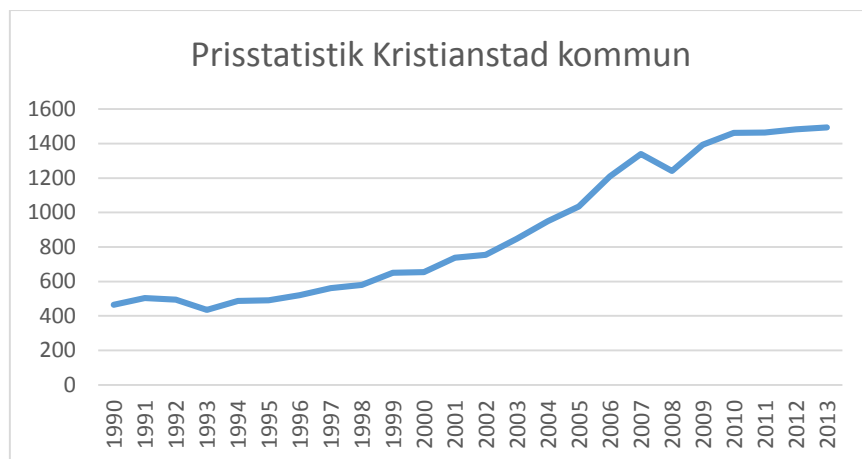
Ett starkt nordöstra Skåne ger utrymme för tillväxt i kommunerna belägna där vilket är en förutsättning för tillväxt i Fjälkinge och Önnestad. Den uttalade viljan att hela Skåne utvecklas positivt kräver att man också från kommunens sida aktivt arbetar med dessa frågor och inte passivt inväntar stöd från regionen (respondent 8). Respondent 6 menar att det är viktigt att tänka hur och med vad orter som Fjälkinge och Önnestad kan bidra med till regionen och inte tvärt om. En satsad krona i Malmö behöver inte heller vara en stulen i Kristianstad (respondent 8). Tillväxt regionalt ger spridningseffekter lokalt.

4.4 Priser och bostadsutveckling

Del (4.4) skildrar sambandet mellan attraktivitet, efterfrågan och prisutveckling.

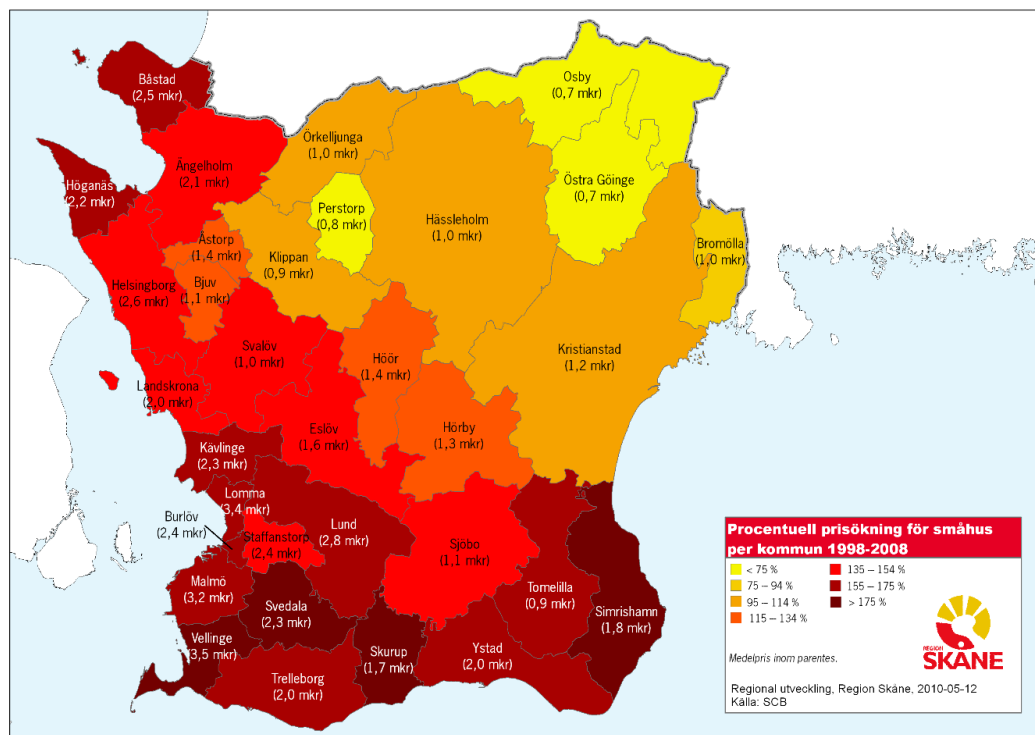
Prisutveckling

Priser på bostäder är en indikator på hur attraktivt ett område eller en ort är (Pettersson, 2013). Grafen (figur 16) visar prisutvecklingen i Kristianstad kommun för småhus permanentbostad, medelvärde i tusen kronor från år 1990-2013. Data är hämtad från Statistiska Centralbyrån.



Figur 16. Köpeskilling småhus permanentbostad, medelvärde i tkr, Kristianstad kommun. Källa: SCB

Medelpriset för småhus i Kristianstad kommun under perioden 1998-2008 var 1.2 mkr. Summan kan jämföras med kommuner i storstadsregionen Malmö-Lund. Medelpriset för småhus i Malmö var under samma period 3.2 mkr. I Lunds kommun var medelpriset 2.8 mkr (figur 17).



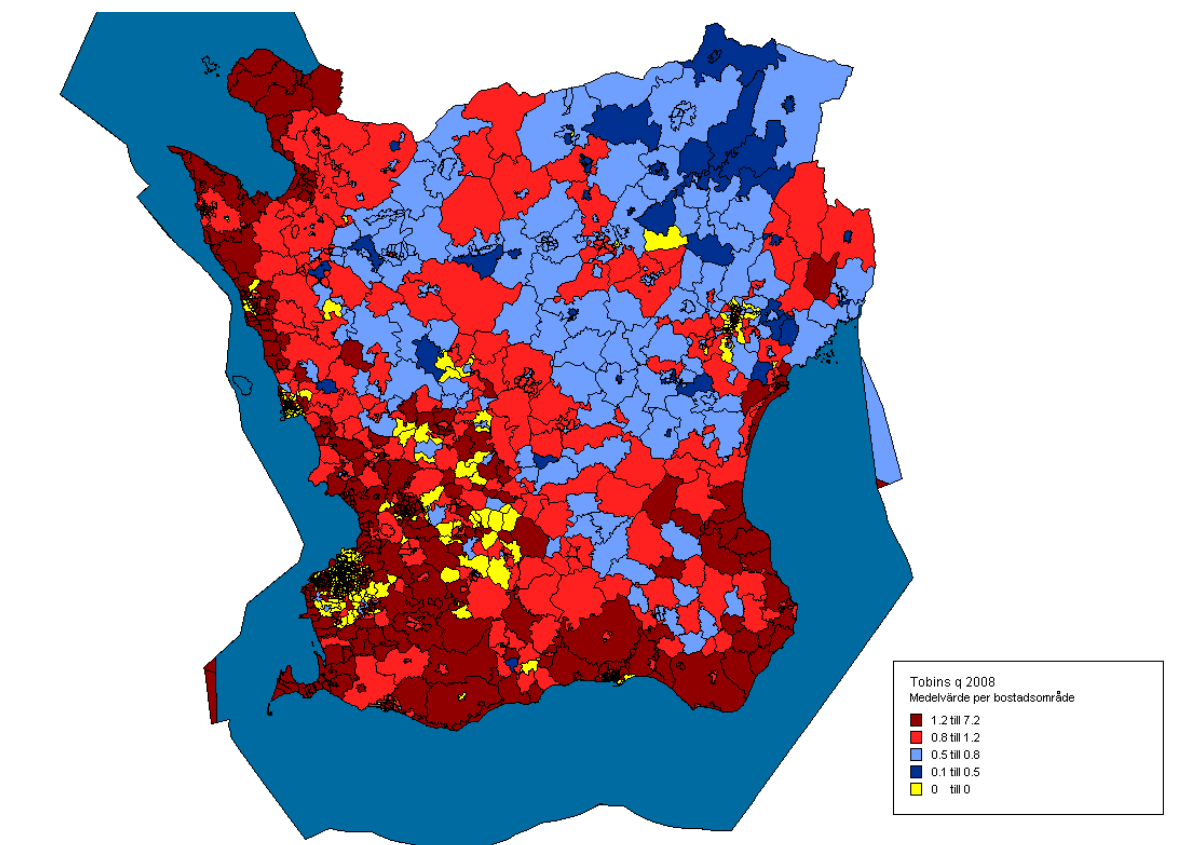
Figur 17. Procentuell prisökning för småhus per kommun 1998-2008. Källa: SCB

En mäklare som förmedlar fastigheter i Fjälkinge och Önnestad anser att de nya stationerna är bra för orternas utveckling och attraktivitet. Att tågstoppen skulle ha någon effekt på bostadsmarknaden i orterna har hittills inte märkt av, dock bör det märkas framöver. Mäklaren tror att det kan ta en viss tid innan tågstationerna blir uppskattade i orterna. Invånarna i orterna har inte tidigare använt sig av tåg och det tar lite tid innan stationerna blir etablerade (mäklare Kristianstad).

Uthyrningsansvarig på ABK menar att det på grund av bostadsbristen finns ett generellt ökat tryck på hyresrätter i hela kommunen. Om tågstationerna isolerat har gett ett ökat tryck i Fjälkinge eller i Önnestad är därför svårt att säga någonting om. I dagsläget finns det ingen nyproduktion planerad i Fjälkinge eller i Önnestad men på sikt är det möjligt då diskussionen lyder att fler bostäder är av betydelse för att hålla kvar orterna och befolkningen (uthyrningsansvarig AB Kristianstadsbyggen).

Tobins Q

Tobins Q definieras som marknadspris dividerat med produktionskostnad (byggkostnad) och används för att översiktligt beräkna om det är lönsamt att bygga. Ett värde över ett betyder att priset vid försäljning är högre än produktionskostnaderna (Netzell, 2015). Figur 18 visar Tobins Q medelvärde per bostadsområde i Skåne (2008).



Figur 18. Tobins Q medelvärde per bostadsområde (2008). Källa: Institutionen för bostads- och urbanforskning, Uppsala universitet, 2008.

4.5 Den nya tågtrafiken

Del (4.5) redogör för hur Pågatåg nordost har påverkat tillgängligheten. Inledningsvis presenteras respondenternas svar. Därefter redogörs för resmöjligheter inom regionen. Slutligen presenteras resultat från undersökningar gjorda i samband med de nya tågstationerna.

Intervjuer

Tågstationerna i Fjälkinge och Önnestad invigdes i december 2013. Det råder något delade meningar kring frågan om de nya tågstationerna har påverkat attraktiviteten och utvecklingen i Önnestad och Fjälkinge. Samtliga av respondenterna menar att det förmodligen inte har gått tillräckligt lång tid sedan invigningen för att rättvist bedöma effekterna av de nya tågstationerna. Effekterna av en förändring är inte omedelbara utan blir synliga över tid menar respondent 4.

Jag får intrycket att inställningen till de nya tågstationerna är positiv bland respondenterna men att utvecklingen sedan 2013 inte uteslutande har varit gynnsam för orterna. Respondent 1 uttrycker att det finns en optimism och förhoppning om att tågtrafikeringen kan bidra till utveckling. Däremot gäller det att även trafikeringen är god och tillägger att trafikeringen på orterna för nuvarande inte är den bästa. Egentligen hade invånarna en bättre tillgänglighet när dem bara hade kollektivtrafik via buss, så som det såg ut innan tågstationerna invigdes (respondent 1). En annan aspekt är att tågstationerna för flertalet invånare ligger längre bort ifrån bostaden än vad tidigare busstationer gjorde, och att tillgängligheten och tryggheten på så sätt har försämrats för dessa invånare (respondent 9). Motsvarande argument läggs fram av respondent 7 som menar att Önnestad har förändrats från att ha tre bussållsplatser lokalt till uteslutande en tågstation. Tågstationen ligger i den norra delen av orten och bebyggelsen finns främst i de södra delarna av orten. För många av invånarna var busshållplatserna mer tillgängliga än den nuvarande tågstationen. I Fjälkinge är bebyggelsestrukturen lite mer utdragen och bussen stannar fortfarande vid tre olika hållplatser.

De nya tågstoppen är inte helt okomplicerade och detta framgår under flertalet intervjuer. Sedan tågstoppen invigdes år 2013 lades busstrafiken helt eller delvis ned i orterna. Trafiken i Önnestad gick från många bussturer per dag till inga bussturer alls, vilket gjorde många invånare upprörda. Det är positivt med tågstationer på orterna men det ena kanske inte behöver utesluta det andra menar respondenten (respondent 9). Problematiken kan delvis förklaras i den bristande spårkapaciteten (respondent 4). Öresundstågen har prioritet och detta gör framkomligheten för den lokala tågtrafiken begränsad. Olika hålltider och tågresor på spåren skall stämma tidsmässigt och det får ofta konsekvenser på de lokala tågstationerna.

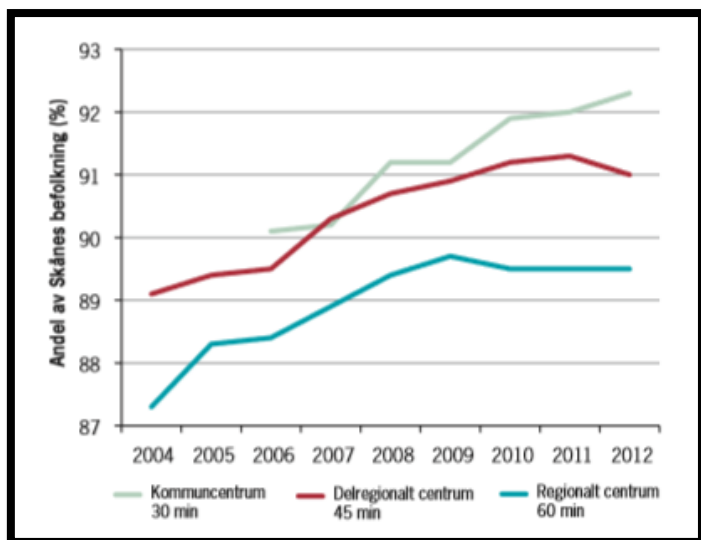
Den begränsade tågtrafiken begränsar eventuellt en utveckling i orterna. Det är inte pendlingen i restid till övriga regionen som är problematiskt för pendlarna utan turtätheten. Pendlarna måste planera sitt resande och blir bundna till befintliga hålltider som inte erbjuder tillräckligt många avgångar. Enkelheten att spontant gå till stationen för att invänta nästa tåg finns inte. Orterna har potential som värderas högt av många, men att bristfällig turtäthet begränsar viljan och möjligheten att bosätta sig i Fjälkinge eller Önnestad (respondent 5).

Respondent 7 tycker att de nya tågstationerna är en bra satsning som påverkat orternas attraktivitet positivt. Restiden från Önnestad till Kristianstad och Hässleholm har minskat markant. Snabba förbindelser till andra orter med tågstationer har förbättrats vilket gjort tillgängligheten till ett större geografiskt område bättre. En konsekvens av detta är färre avgångar per dygn från både Fjälkinge och Önnestad. En annan aspekt som lyfts fram är att det är effektivt och smidigt med tåg så länge de fungerar. Tyvärr finns det en del trassel med tågtrafiken som måste åtgärdas på sikt (respondent 9).

Under samtliga intervjuer betonas att tillgänglighet, turtäthet och goda pendlingsmöjligheter är av stor betydelse för orternas attraktivitet och utveckling. Aspekterna är däremot inte av uteslutande betydelse för en Orts framgång. Respondent 5 menar att det är i samklang med andra väl fungerande funktioner i samhället som en förbättrad tillgänglighet höjer attraktiviteten på plats.

Resmöjligheter

Grafen (figur 19) beskriver utvecklingen av skåningarnas resmöjligheter åren 2004-2012.



Figur 19. Graf som beskriver utvecklingen av skåningarnas resmöjligheter 2004-2012. Källa: Hållbar Mobilitet Skåne/Trafikförsörjningsprogrammet



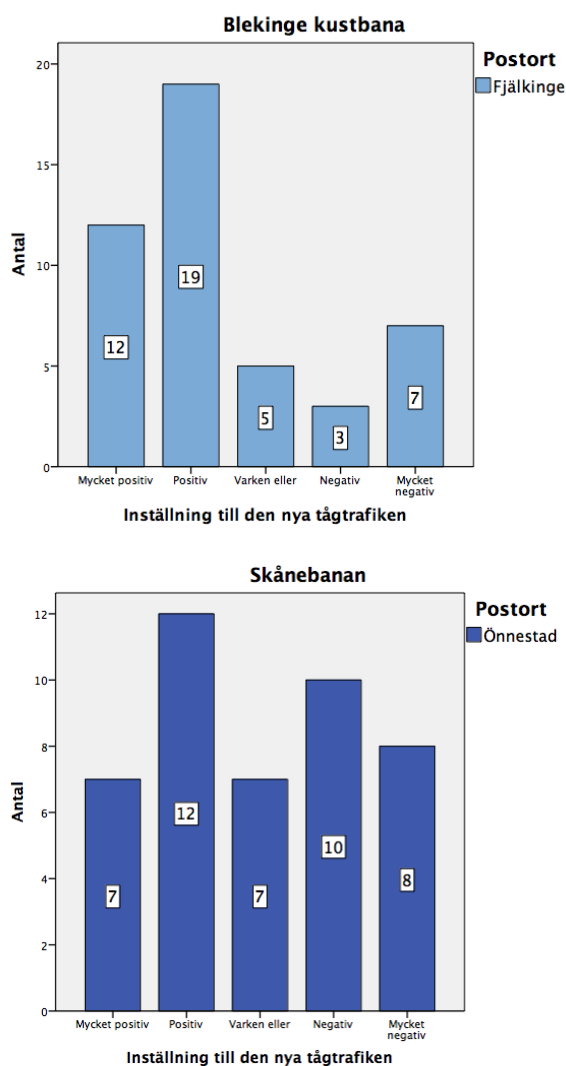
Figur 20. Illustration av nya tågstationer Pågatåg nordost och Krösatåg. Källa: Hållbar Mobilitet Skåne

Resultat från undersökningar

En testresenärskampanj genomfördes under våren 2014 och omfattade sju nya tågstationer i Skåne: Ballingslöv, Bjärnum, Fjälkinge, Hästveda, Killeberg, Vittsjö och Önnestad. I en uppföljningsenkät efterfrågades testresenärernas inställning till den nya tågtrafiken i jämförelse med tidigare busstrafik.

66 procent anger att de är positiva eller mycket positiva till den nya tågtrafiken. 12 procent svarade "varken eller" och 13 procent svarade att de är negativa. 9 procent av resenärerna svarade att de är mycket negativt inställda till tågtrafiken. Ur rapporten framgår att resenärernas största prioritering vid val av färdmedel är att det går snabbt att resa. Detta gällde både för dem som i dagsläget pendlar med kollektivtrafik och för dem som kör bil (Bach, 2015).

I figur 21 redovisas resenärernas inställning till den nya tågtrafiken för respektive ort. Resenärerna i Fjälkinge är till övervägande del mycket positiva eller positiva till tågtrafiken. I Önnestad är det ungefär lika många testresenärer som är positiva respektive negativa till tågtrafiken. Önnestad ligger längs med Skånebanan och denne var hårt drabbad av störningar under perioden då kampanjen ägde rum. Flera klagomål handlade om inställda tåg och förseningar (Bach, 2015).



Figur 21. Grafer som beskriver inställningen till den nya tågtrafiken, uppdelat på respektive ort. Källa: Bach (2015)

I en annan undersökning studerar Nilsson (2015) attityder till stationerna i nordöstra Skåne och södra Småland. Drygt 1 000 boende i orterna intervjuades före och efter invigningarna.

Det är ungefär lika många respondenter som uppfattar kollektivtrafiken tillgänglig respektive inte tillgänglig. Figur 22 svarar för uppfattningen om "det är enkelt för mig att använda kollektivtrafik när jag reser idag".

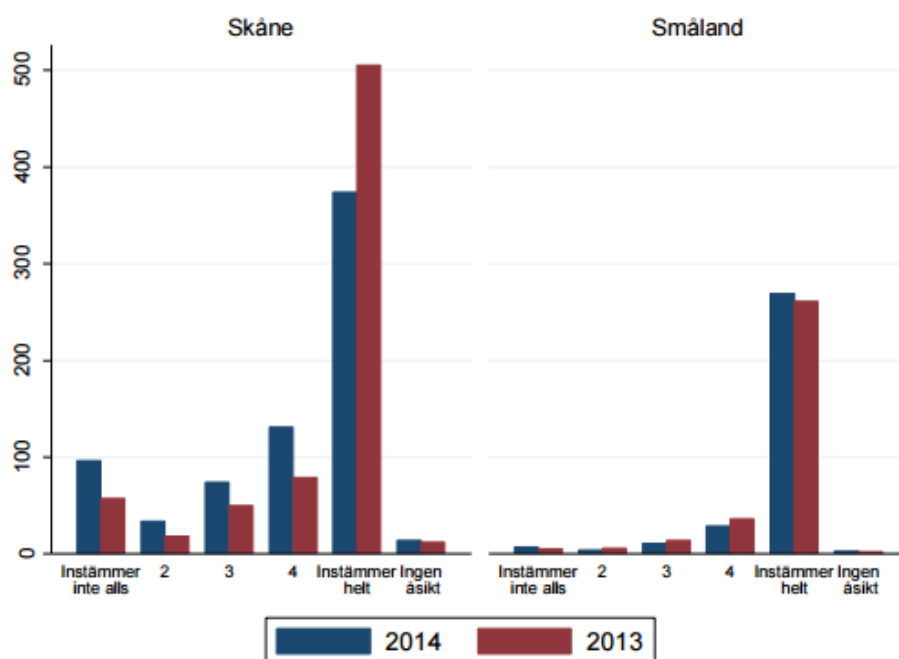


Figur 22. Det är enkelt för mig att använda kollektivtrafik när jag reser idag. Källa: Nilsson (2015)

Förändringar i nyttjande av kollektivtrafik sedan tågstationerna öppnade ser ut som följer: Diö (Småland) sticker ut i positiv riktning där 38 procent anger att de har börjat resa mer med kollektivtrafik. I Önnestad är siffran 25.5 procent. Önnestad har också en hög andel av respondenterna som anger att de reser mindre med kollektivtrafik sedan stationerna invigdes: 22.6 procent.

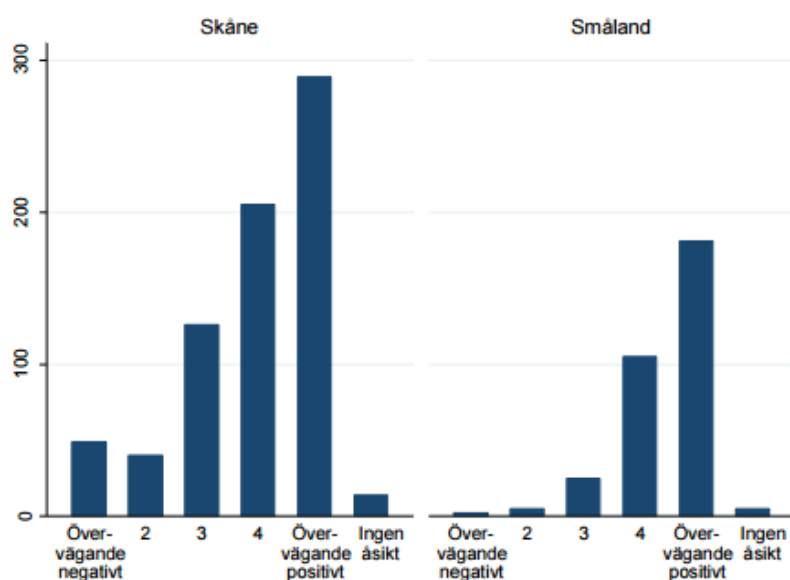
I Fjälkinge är det 12 procent som uppger att de har börjat resa mer med kollektivtrafik och 14.8 procent som anger att de reser mindre med kollektivtrafik sedan tågstationerna invigdes (Nilsson, 2015).

På påståendet "Jag tycker att det är bra att det har öppnats en järnvägsstation på min ort" så är skillnader i svaren mellan 2013 och 2014 större i Skåne än i Småland. Ett antal respondenter i Skåne har ändrat sin attityd från positiv till mindre positiv mellan de två undersökningarna (figur 23).



Figur 23. Jag tycker att det är bra att det har öppnat en järnvägsstation på min ort. Källa: Nilsson (2015)

Figur 24 svarar för påståendet "På tio års sikt, i vilken utsträckning tror du att den nya järnvägsstationen kommer att påverka orten du bor i?"



Figur 24. På tio års sikt, i vilken utsträckning tror du att den nya järnvägsstationen kommer att påverka orten du bor i? Källa: Nilsson (2015)

Resultaten kan sammanfattas med att invånarna i de småländska orterna är något mer positiva till förändringarna än vad invånarna i de skånska orterna är. I Önnestad har en förhållandevis stor andel hävdade att de reser mindre med kollektivtrafik sedan de nya stationerna invigdes (22.6 procent) och mellan 2013 och 2014 minskar den positiva inställning något för invånarna i de skånska orterna medan inställningen i de småländska orterna är på ungefär samma nivå avseende påståendet "jag tycker att det är bra att det har öppnats en järnvägsstation på min ort" (Nilsson, 2015). Resultatet gäller för samtliga sju skåneorters respondenter, men Bach (2015) kan redogöra för att det i Önnestad är ungefär lika många testresenärer som är positiva respektive negativa till den nya tågtrafiken (Bach, 2015). En övervägande del av respondenterna ställer sig positiva till att de nya järnvägsstationerna på tio års sikt har en positiv påverkan på orterna de bor i, både i Skåne och i Småland (Nilsson, 2015).

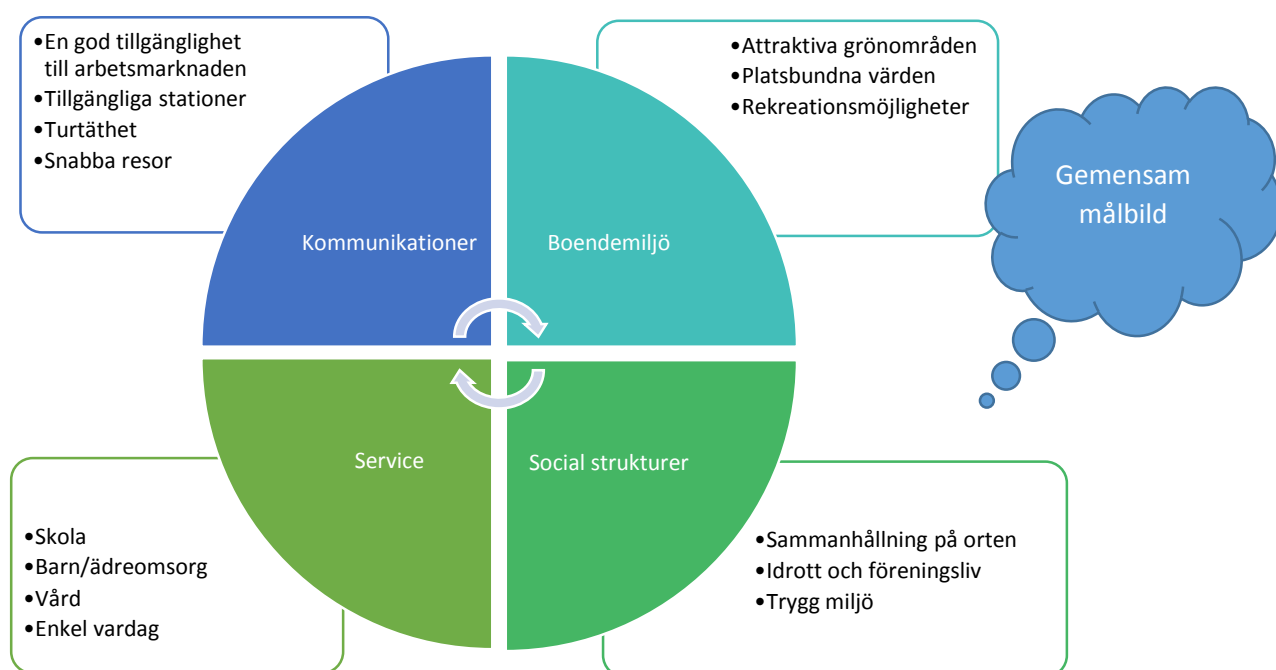
Del 5. Analys och diskussion

I det här kapitlet för jag en analys och diskussion över insamlad data.

5.1 Modell – attraktiv boendeort

Jag har valt att utifrån litteraturstudien och min insamlade data sammanställa en modell. Modellen beskriver kriterier för en attraktiv boendeort. Cirkelmodellen är uppdelad i fyra kategorier vilka avser: kommunikationer, boendemiljö, service och social samverkan. Respektive kategori innehåller ett antal kriterier och en attraktiv boendeort innehåller optimalt samtliga av kriterierna.

Till modellen kopplar jag ett tankemoln med budskapet ”gemensam målbild”. Den gemensamma målbilden är hämtad ur teorin om att en eftersträvarsvärd målbild i det politiska arbetet förväntas att underlätta en förändring och utveckling av platsen (Syssner, 2012).



Figur 25. Modell - Kriterier för en attraktiv boendeort

5.2 Attraktivitet i Fjälkinge och Önnestad

Den nya tågtrafiken

Tillgängligheten är av central betydelse för orternas attraktivitet och tillväxtkraft. En god tillgänglighet ger ett större utbud och ökade valmöjligheter. En god tillgänglighet skapar också gynnsamma förutsättningar på arbetsmarknaden. Viktigt vid val av färdmedel är att det går snabbt att resa (Bach, 2015) och de nya stationerna möjliggör ett snabbare resande genom ett större geografiskt område. En konsekvens är att det går färre avgångar per dygn från Fjälkinge och Önnestad vilket har väckt missnöje. Framförallt i Önnestad där tågtrafiken inte kompletteras med busstrafik.

Resultat från rapporten av Nilsson (2015) visar att uppfattningen om kollektivtrafikens tillgänglighet är blandad. På påståendet "Det är enkelt för mig att använda kollektivtrafik när jag reser idag" är det nästan lika många respondenter som uppfattar kollektivtrafiken tillgänglig som inte gör det (se figur 22).

Ur samma rapport framgår att 25.5 procent av respondenterna i Önnestad har börjat resa mer med kollektivtrafik sedan stationerna öppnade. En nästan lika stor andel (22.6 procent) anger att de reser mindre med kollektivtrafik. I Fjälkinge uppger 12 procent att de börjat resa mer med kollektivtrafik och 14.8 procent att de reser mindre med kollektivtrafik sedan de nya stationerna invigdes (Nilsson, 2015). Resultaten är tvetydiga, men de relativt många respondenter som svarar att de reser mindre med kollektivtrafik pekar mot att tillgängligheten *inte* är *tillfredställande*.

Det samlade intrycket är att respondenterna är positivt inställda till de nya tågstationerna. I teorin är tågstationer till fördel för attraktivitet och tillväxt i orter. Det ska dock betonas att tågstationerna inte per definition skapar attraktivitet. Även *trafikeringen och turtätheten* måste vara god för att ge ett lyckat resultat. Ur den aspekten är investeringen Pågatåg nordost *inte* fulländad. Det framgår att invånarna i Fjälkinge och Önnestad egentligen hade en bättre tillgänglighet när de bara hade kollektivtrafik via buss. För flertalet invånare i orterna ligger tågstationerna längre ifrån bostaden än vad tidigare busstationer gjorde. Tillgängligheten har på så sätt försämrats för dessa invånare.

Attraktiva boendemiljöer

Tillgängligheten till närservicefunktioner är en förutsättning för att skapa attraktiva boendemiljöer. Fjälkinge och Önnestad är två av sex utpekade basorter i Kristianstad kommun. Per definition ska kommunen erbjuda ett grundläggande utbud av offentlig service i basorterna; förskola, grundskola, bibliotek, fritidsgård, vård och omsorgsboende. Ett mindre utbud av kommersiell service finns i både Fjälkinge och Önnestad.

Med hänsyn till kommunens geografiska yta behövs orter utanför staden som kan svara för kommunal service. Detta ger basorterna strategiskt viktiga positioner i kommunen. Men servicen som erbjuds i basorterna har också bäring i att det är relativt stora orter. Om orterna skulle sett annorlunda ut utan status av att vara basorter är därför svårt att svara på. Av det skälet vill jag argumentera för att begreppet har en större förankring politiskt och i det kommunala arbetet än hos invånarna i orterna. Jag ser inte hur basorterna blir mer attraktiva genom att kallas basorter. Servicen som kommunen erbjuder är vad som kan förväntas i orter av motsvarande befolkningsstorlek. Jag tycker inte att Fjälkinge och Önnestad utmärker sig genom att ha status av att vara basorter. Attraktiviteten är *oförändrad*.

Det är också viktigt att poängtera att det finns andra orter i kommunen som är attraktiva utan att vara basorter. Ett sådant exempel är Balsby. Den offentliga service som finns tillgänglig är den lokala förskolan och med avseende på kollektivtrafik är det lokala busslinjer som finns tillgängliga. Balsby har ingen tågstation. Balsby erbjuder till skillnad från Fjälkinge och Önnestad strandnära läge i anslutning till Råbelövssjön och jag förmodar att det höjer attraktiviteten i orten. Kännedomen om Balsby ger ett ytterligare perspektiv som *utmanar* idén om att statusen basort höjer attraktiviteten i Fjälkinge och Önnestad.

Däremot tror jag att innebörden av begreppet basort har en *långsiktig betydelse* för orternas utveckling. Den politiska målsättningen är att basorterna ska leva och utvecklas. Detta tycker jag är tydligt förankrat hos både politiker och tjänstemän i kommunen. Statusen basort gör sig påmind vid satsningar och prioriteringar i kommunen. Deras status är någonting för både politiker och tjänstemän att luta sig tillbaka på i diskussioner om kommunens strategiska och långsiktiga utveckling. Jag vill hänvisa till teorin om att gemensamma målbilder skapar möjlighetsrum vilka i sin tur underlättar för förändring (Syssner, 2012). Målbilden "basort" i Kristianstad kommun har skapat det möjlighetsrum som förväntas att underlätta utveckling av platsen. Detta är uteslutande till orternas fördel och kommer att ha betydelse för utvecklingen i orterna framöver. Attraktiviteten stärks genom en *positiv framtidstro*.

Ur tillväxtanalys (2011) rapport så är goda sociala strukturer en av fem förutsättningar för att en ort ska attrahera. I översiktsplanen (2013) lyfts det fram som positivt att det i Önnestad finns föreningar som med sitt ideella arbete och engagemang bidrar till ortens utveckling. Möjligheten att vara med i diverse idrottsklubbar finns i både Fjälkinge och Önnestad. År 2010 invigdes en ny idrottsanläggning i Fjälkinge vilket tyder på satsningar inom idrott och föreningsliv. Det talas om att det på mindre orter ofta finns goda sociala nätverk. Intrycket är att många av respondenterna tror eller tycker att det finns en god sammanhållning och social samverkan i både Fjälkinge och Önnestad. Orterna erbjuder värden av att "ta del av en liten ort" vilket för många innebär en *trygg miljö*.

Flera av mina respondenter menar att tillgängligheten till grönområden bidrar till attraktivitet och är av betydelse för många av invånarna i Fjälkinge och Önnestad. Många i orterna bor i hus med trädgård vilket bekräftar idén om att närheten till natur och grönska är populärt bland invånarna. Äldre bebyggelse och grönska skapar trevliga boendemiljöer och ger orterna en viss identitet och karaktär. Naturbruksgymnasiet och folkhögskolan i Önnestad kännetecknas som platsbundna värden genom definitionen att de bara återfinns på ett ställe. Skolorna speglar Önnestads historik av att vara en jordbruksort vilket sätter sin prägel på orten.

Jag kan inte utifrån min empiri säga så mycket om turism och upplevelsenäring på orterna, men tillgängligheten till natursköna områden är mycket god. Ur intervjuerna framgår det att blockklättring i Kjugekull strax utanför Fjälkinge lockar flertalet besökare intresserade av klättring, samt att natur- och rekreationsområdena Fjälkinge backe och Bockeboda (strax utanför Önnestad) lockar besökare. Mitt intryck är dock att platserna främst används av invånare i orterna, undantaget att det sannolikt finns en krets av människor som gärna besöker Bockeboda eller Fjälkinge backe utan att bo i Fjälkinge eller Önnestad.

5.2 Attraktivitet gynnar utvecklig

I del (5.2) analyserar jag sambanden mellan en förbättrad attraktionskraft och bostadsutveckling.

Som tidigare nämnt så tillhör en ökad attraktionskraft ett av de definierade effektmålen mot det flerkärniga Skåne, ett effektmål som i sin tur ska leda till bland annat ett ökat bostadsbyggande. Ur översiktsplanen från 2013 framgår det att intresset för bostäder förväntas öka i Fjälkinge och Önnestad med hänsyn till de nya tågstationerna. Möjligheter till utveckling är angivet vid ett antal områden i orterna.

Lagt spår ligger

Om det sedan de nya tågstationerna märkts av ett ökat intresse för orterna svarar respondenterna att så är inte fallet. Å andra sidan så är respondenterna eniga om att det kanske gått lite för lite tid för att göra en rättvis bedömning på den frågan. Detta kan vara fallet då effekter och resultat av en förbättrad tillgänglighet ibland visar sig först en tid senare. Resultatet ur Jonssons studie (2007) påvisade inte några effekter på fastighetsvärdena efter att de nya tågstationerna längs med Västkustbanan hade invigts. Västkustbanan hade en marginell påverkan på tillgängligheten för invånarna i orterna längs med banan. Resultaten kan användas i en jämförande analys av effekter i Fjälkinge och Önnestad. Utifrån empirin är tillgängligheten genom Pågatåg nordost *inte tillfredställande*. Mitt antagande är att stationerna (*kortsiktigt*) *inte* har höjt attraktiviteten i orterna.

Nya eller förbättrade spårbundna förbindelser gynnar utvecklingen i orter. En central förklaring är att tillgängligheten med spårbunden trafik är förutsägbar – ett lagt spår ligger. Platsen kännetecknas av långsiktig stabilitet vilket ger ökad attraktivitet. Figur 24 som svarar för påståendet "på tio års sikt, i vilken utsträckning tror du att den nya järnvägsstationen kommer att påverka orten du bor i?" indikerar en övervägande positiv attityd. Likaså visar resultat från påståendet "Jag tycker att det är bra att det

har öppnats en järnvägsstation på min ort” på en övervägande positiv respons, även om det från respondenterna i Skåne finns en negativ skillnad i svaren mellan 2013 och 2014 (figur 23). Resultaten visar på ett *långsiktigt förtroende* förankrat hos invånarna gentemot de nya tågstationerna. Även om tillgängligheten genom de nya stationerna inte är tillräcklig så kan invånarna vara av åsikten att stationerna är *positiva* med hänsyn till *orternas framtid och utveckling*.

Bostadsutveckling

I arbetet med att ta fram bostadsförsörjningsprogrammet har kommunen försökt undvika att tänka ”ort”, för att istället fokusera på stråk genom kommunen. En enskild ort kanske inte har alla kvalitéer som krävs för att vara attraktiv, vilket stråket i sin helhet möjligen har. Det är en god taktik för en kommun där avstånden är stora och orterna förhållandevis små. Retoriken kring basorternas betydelse blir återigen tydlig, främst som ett politiskt ställningstagande men också som en riktlinje för tjänstemännens arbete i kommunen.

Befolkningsstatistiken i Fjälkinge och Önnestad har sett ungefär densamma ut sedan något årtionde tillbaka (figur 15), men befolkningsutvecklingen för kommunen i sin helhet är positiv och detta förmodas på sikt att gälla även för Fjälkinge och Önnestad (respondent 3). Trycket på bostäder har ökat i hela kommunen. Det är svårt att dra slutsatsen om den ökade efterfrågan beror på tågstationerna eftersom efterfrågan på bostäder är stor i hela kommunen.

Jag ifrågasätter varför det inte händer mer i Fjälkinge och Önnestad när efterfrågan finns där. Respondenterna pekar på några aspekter som förklarar varför det inte byggs i den utsträckning som kanske varit önskvärd. Till exempel så finns det i Fjälkinge ingen kommunalt ägd mark. I Önnestad har kommunen haft viljan att exploatera på kommunalt ägd mark, men haft svårigheter att möta miljöbalkens riksintressen i prövning av planer. Ytterligare aspekt är att den nuvarande bebyggelsestrukturen mestadels består av villor med trädgårdar. Förtätning är svårt då invånarna äger sin egen mark. Det blir endast små ytor kvar att förtäta, ytor som ofta utgör grönsatser.

Tydligt är att det av olika skäl kan vara problematiskt att utveckla Fjälkinge och Önnestad. Jag vill dessa argument till trots hänvisa att det i översiktsplanen (2013) står angivet att kommunen avser arbeta drivande genom planläggning, markinnehav och marknadsföring av attraktiva lägen i basorterna. Arbetet med att utveckla Fjälkinge och Önnestad tycker inte jag har gjorts tillräckligt proaktivt hittills.

En god tillgänglighet till arbetsmarknaden är av betydelse för attraktiviteten. Från tabellen i figur 7 och kartan över in- och utpendlingsorter i Skåne (figur 8) görs den mellankommunala pendlingen tydlig. Pendlingsmönster från Fjälkinge och Önnestad (figur 9 och 10) visar hur invånare i Fjälkinge och Önnestad rör sig i regionen.

Resor med kollektivtrafik har tidsmässigt markant minskat och med det så har *tillgängligheten till regionen förbättrats*. Detta illustrerar trenden i figur 19 som sträcker sig till år 2012. Jag förmodar att trenden är fortsatt positiv från 2012 på grund av ökade möjligheter genom Pågatåg nordost från 2013.

Samtidigt visar figur 17 att medelpriset för småhus i Kristianstad kommun under perioden 1998-2008 var 1.2 mkr. Medelpriset var i Malmö kommun och Lunds kommun 3.2 mkr respektive 2.8 mkr. En förbättrad *regional tillgänglighet* underlättar en tillvaro där jobb och bostad är åtskilda. Kristianstad kommun kan marknadsföra sig som en kommun där bostaden är prisvärd (respondent 5) och med behöriga avstånd till regionen och arbetsmarknaden. Argumentet är konkurrenskraftigt i en region där efterfrågan på bostäder är stor.

Jag nämnde tidigare att det finns värden i orterna som antas att främst uppskattas bland invånarna, exempelvis grönområdena. Bakom det antagandet finns en dold potential. Av vikt om orterna ska utvecklas är att dessa värden inte bara uppskattas av dem som bor där utan även av andra. En efterfrågan av platsen öppnar upp för en ekonomi byggd på besökare och nya invånare. Attraktiviteten stärks och efterfrågan höjs ytterligare. För att förmedla orternas potential som attraktiva boendeorter med goda pendlingsmöjligheter krävs en aktiv marknadsföring. Kommunen måste föra en aktiv marknadsföring av platsen.

Är produktionskostnaderna högre än fastighetspriserna är incitament till utveckling svaga. Figur 18 visar ett varierat fält av röda och blå bostadsområden i närheten av Kristianstad (2008), det vill säga att värdet på Tobins q varierar. Kurvan som visar prisutvecklingen i Kristianstad för småhus permanentbostad (figur 16) går uppåt och indikerar höjd attraktivitet i kommunen (Pettersson, 2013). Statistiken är missvisande om det är Kristianstad som är det stora dragplåstret i kommunen. Även om så är fallet kan positiva spridningseffekter i Fjälkinge och Önnestad förväntas. Kan stationerna på sikt tillföra attraktivitet i orterna förväntas Tobins q att stiga. En utveckling av orterna underlättas.

5.3 Iakttagelser från studien

I matrisen nedan summerar jag mina iakttagelser. Därefter diskuterar jag begränsningar i min studie.

Kategori	Fjälkinge	Önnestad	Kommentar	Kort sikt	Lång sikt
Kommunikationer	Pågatåg nordost & busstrafik	Pågatåg nordost	Turtätheten är ej tillräcklig. Tillgängligheten till stationerna lokalt kan ha försämrats. Tillgängligheten till regionen har förbättrats. Möjliggör att tidseffektivt nå större geografisk yta.	Inställningen till Pågatåg nordost är både positiv och negativ. Stationerna har inte påverkat attraktiviteten i orterna.	Stationerna har en positiv påverkan på attraktiviteten i orterna. Ett lagt spår ligger. Indikerar en långsiktig satsning och positiv framtidstro.
Boendemiljö	✓	✓	Utifrån mina iakttagelser erbjuder orterna trevliga boendemiljöer.		
Service	✓	✓	Orterna ger en god service åt sina invånare.		
Sociala strukturer	✓	✓	Utifrån mina iakttagelser positivt.		
Kommunikation av platsen	✓	✓	Att orterna är basorter påverkar inte deras attraktivitet.	Basorterna är strategiskt viktiga i kommunen. Ger service även åt sitt omland.	Gemensam målbild -basort underlättar en förändring och utveckling av platsen. Satsningar och framtidstro
Regional samverkan	✓	✓	Kristianstad kommun delaktig i DAR. Hässleholm-Kristianstad utpekad tillväxtmotor i det flerkärniga Skåne		Långsiktigt strategiskt arbete genom DAR. Strategier för det flerkärniga Skåne

Figur 25. Matris som summerar mina iakttagelser.

Kritik

Precis som en av mina respondenter hävdar så är det i samklang med andra väl fungerande funktioner i samhället som en förbättrad tillgänglighet höjer attraktiviteten på plats. Orter är sällan attraktiva endast på grund av goda kommunikationsmöjligheter eller god offentlig service. Kriterier för attraktivitet är i stor utsträckning överlappande.

Jag har analyserat den förmodade ökade attraktiviteten genom Pågatåg nordost. Jag har också analyserat om statusen basort har någon betydelse för attraktiviteten i Fjälkinge och Önnestad. Studien har sin begränsning i att det insamlade materialet inte är tillräckligt för att ge ett rättvist svar på den sammanvägda attraktiviteten. Det är utifrån mina egna iakttagelser som jag drar slutsatser om boendemiljö, service och sociala strukturer i Fjälkinge och Önnestad.

Del 6. Resultat och slutsatser

En region bestående av många mindre orter blir stark i sin helhet. Genom det resonemanget är utveckling i Fjälkinge och Önnestad viktigt för region Skåne. Omvänt är utveckling i region Skåne viktigt för Fjälkinge och Önnestad. Med sina närmare 250 tätorter och 340 småorter (figur 11) kan Skåne profileras som den mest flerkärniga regionen i landet. Strukturen av basorter och stråk i Kristianstad kommun bidrar till den flerkärniga Ortsstrukturen.

På lokal nivå är en strävan efter gemensamma målbilder av betydelse. Basorterna representerar en gemensam målbild i Kristianstad kommun och är vägledande i det politiska arbetet och beslutsfattandet.

En stabil plattform för samverkan i det regionala arbetet och en fortsatt stark utveckling i region Skåne, de regionala kärnorna och i Kristianstad kommun kommer att ge ringar på vattnet och goda utvecklingsmöjligheter för Fjälkinge och Önnestad.

Min analys visar att Fjälkinge och Önnestad är attraktiva boendeorter med hänsyn till den boendemiljö de erbjuder och den offentliga service som finns tillgänglig. Under kategorin kommunikationer (figur 25) är kriterierna *turtäthet* och *tillgänglighet till stationer* inte tillräckliga.

Vidare sammanfattar jag resultatet i följande punkter:

- Att orterna är basorter *har inte* någon betydelse för attraktiviteten
- Att orterna är basorter *har* betydelse för attraktiviteten *långsiktigt*
- Stationerna *har inte* höjt attraktiviteten i orterna *kortsiktigt*
- Stationerna *höjer* attraktiviteten i orterna *långsiktigt*

Stationerna möjliggör för invånare i Fjälkinge och Önnestad att tidseffektivt nå en större geografisk yta. Tillgängligheten till regionen och den regionala arbetsmarknaden har *förbättrats*.

En *förbättrad tillgänglighet till regionen och den regionala arbetsmarknaden* är konkurrenskraftigt. Att kommunen kan erbjuda *prisivärda boenden i attraktiva boendemiljöer* är konkurrenskraftigt.

För att generera bostadsutveckling i orterna föreslås följande:

- Kommunen måste *agera aktivt* genom planläggning, markinnehav och marknadsföring av attraktiva lägen i basorterna.

Argument att lyfta fram vid marknadsföring av orterna:

- Prisivärda boenden i attraktiva boendemiljöer
- God tillgänglighet till regionen och den regionala arbetsmarknaden

Del 7. Fortsatta studier

I studien har aspekter kring tidsfördröjda effekter vid infrastrukturinvesteringar diskuterats. En framtida studie skulle möjliggöra att titta på stationernas mer långsiktiga effekter samt undersöka i vilken utsträckning orterna har utvecklats som ett resultat av Pågatåg nordost. Resultaten är viktiga för blivande stationsorter med förutsättningar liknande dem i Fjälkinge och Önnestad.

Resultatet av effekter från tågstationerna i samklang med ett kommunalt strategiskt utvecklingsarbete av basorterna Fjälkinge och Önnestad skulle vara intressant att studera i en framtida studie.

Jag har hävdats att basorterna främst är en politisk företeelse och att begreppet inte har någon betydelse för attraktiviteten i orterna. I en framtida studie skulle det vara intressant att eventuellt motbevisa mitt resultat genom att undersöka invånarnas åsikter. Vad invånare i Fjälkinge och Önnestad själva anser om attraktiviteten i orterna är viktigt för orternas utveckling och erkännande utifrån.

Hur väl förankrat begreppet basort är bland invånarna skulle kunna bevisas i samma studie. Resultatet möjliggör en bättre bedömning av basorternas nuvarande och långsiktiga betydelse.

Litteraturförteckning

- Ahrne, G., & Svensson, P. (2012). *Handbok i kvalitativa metoder*. Malmö: Liber AB.
- Bach, H. (2015). *Uppföljning av testresenärskampanjen "Nu tar vi tåget"*. Hållbar Mobilitet Skåne.
- Cars, G. (2008) Planerings- och beslutsprocesser för regional utveckling. I *Stadsregioners utvecklingskraft – trender och nya perspektiv* (ss. 99-104). Stockholm: Kungliga Tekniska Högskolan Institutionen för Samhällsplanering och Miljö.
- Collis, J., & Hussey, R. (2009). *Business Research, A practical guide for undergraduate and postgraduate students (Vol. III)*. London: Palgrave Macmillan.
- Engström, C-J (2013). Tio tankar om tillämpning - Reflektioner om hur samhällsplaneringen kan bidra till en attraktiv region. i *Den attraktiva regionen - en antologi om tillgänglighet och regional utveckling* (ss. 131-140). Borlänge: Trafikverket.
- Engström, C-J (2014). Något om aktuellt kunskapsläge för regionalt strategiarbete - med transportsystem och bebyggelseutveckling i fokus. i *Den attraktiva regionen - Målbilder och utvecklingsstrategier* (ss. 19-28). Borlänge: Trafikverket.
- Groat, L., & Wang, D. (2013). *Architectural research methods, second edition*. New Jersey: John Wiley & Sons.
- Hansen, H., & Nedomysl, T. (2009). Migration of the creative class: evidence from Sweden. *Journal of Economic Geography*, Vol. 9.
- Heldt Cassel, S. (2008). Platsmarkandsföring, regional image och jakten på attraktivitet. i F. Andersson, R. Ek, & I. Molina, *Regionalpolitikens geografi - regional tillväxt i teori och praktik* (ss. 161-178). Malmö: Författarna och Studentlitteratur.
- Jonsson, L. (2007). *Regionaltågssatsningarnas effekt på fastighetsvärden - en studie av Västkustbanan i Skåne*. Lund - Lunds universitet: Bulletin.
- Kristianstad kommun. (2013). *Översiktsplan 2013*. Kristianstad: Kristianstad kommun.
- Kristianstad kommun. (den 27 April 2015). *Fjälkinge*. Hämtat från Kristianstad kommun: <http://www.kristianstad.se/sv/Om-kommunen/orterna/Fjalkinge/>
- Kvale, S., & Brinkmann, S. (2014). *Den kvalitativa forskningsintervjun*. Lund: Studentlitteratur AB.
- Mäklare Kristianstad, telefonintervju, 2015-06-15, Maria Falkö
- Netzell, O. (2015). Markpriser, markbrist och byggande. Marknadsrapport mars 2015. Karlskrona: Boverket.
- Nedomysl, T. (2010). Towards a conceptual framework of place attractiveness: a migration perspective. *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography* 92 (1), 97-109.
- Nilsson, D. (2015). *K2 Research 2015:1 Pågatåg nordost och Krösatåg - Tio nya järnvägsstationer i nordöstra Skåne och södra Småland*. Lund: Media-Tryck, Lunds universitet.
- Pettersson, L. (2013). Tillgänglighet och ortsattraktivitet. i *Den attraktiva regionen - En antologi om tillgänglighet och regional utveckling* (ss. 19-36). Borlänge: Trafikverket.
- Pågatåg nordost. (den 25/5 2015). *Pågatåg nordost 2.0*. Hämtat från Pågatåg nordost 2.0: <http://www.pagatagnordost.se/index.php/pagatag-nordost-2006-2014/om-pagatag-nordost>

Region Skåne. (2013). *Strategier för det flerkärniga Skåne - Strukturbild för Skåne*. 2013: Region Skåne.

Region Skåne. (2014). *Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2015*. Kristianstad: Region Skåne.

Region Skåne. (den 9 juni 2015). *Skånes tätortstäthet*. Hämtat från strukturbild från Skåne: http://regionskane.exigus.se/bild31775/skanes_tatortstathet.html

Respondent 1. Kommunal tjänsteman, 2015-05-07, Maria Falkö

Respondent 2. Kommunal tjänsteman, 2015-05-07, Maria Falkö

Respondent 3. Kommunal tjänsteman, 2015-05-07, Maria Falkö

Respondent 4. Kommunal tjänsteman, 2015-05-07, Maria Falkö

Respondent 5. Kommunal tjänsteman, 2015-05-07, Maria Falkö

Respondent 6. Regional tjänsteman, 2015-05-07, Maria Falkö

Respondent 7. Regional tjänsteman, 2015-05-07, Maria Falkö

Respondent 8. Kommunal politiker, 2015-05-07, Maria Falkö

Respondent 9. Kommunal politiker, 2015-05-07, Maria Falkö

Stockholm läns landsting. (2014). *synergier mellan investeringar, För en tät och flerkärnig Stockholmsregion*. Danagårds Lito.

Syssner, J. (2012). *Världens bästa plats? Platsmarknadsföring, makt och medborgarskap*. Falun: Nordic Academic Press.

Tillväxtanalys. (2011). *Orter med befolkningsökning - Exempel på "attraktiva orter" perioden 2000-2010*. Östersund: Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser.

Tillväxtanalys. (2014:13). *Varför är vissa platser mer attraktiva för boende än andra? – en forskningsöversikt om de faktorer som skapar boendattraktivitet*. Östersund: Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser.

Tillväxtanalys. (2014:14). *Fakta och exempel kring lokal attraktivitet 2014:14*. Östersund: Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser.

Uthyrningsansvarig AB Kristianstadsbyggen, telefonintervju, 2015-06-26, Maria Falkö.

Åhnberg, M. (2015). Att tillsammans äga en målbild. i *Den attraktiva regionen - Målbilder och utvecklingsstrategier, Antologi II* (ss. 101-115). Borlänge: Trafikverket.