

Stationers roll för utveckling av mindre orter och dess omland

Kunskapssammanställning och forskningsbehov

Elin Slätmo

Working Papers in Human Geography

2015:3

Department of Economy and Society



GÖTEBORGS UNIVERSITET
HANDELSHÖGSKOLAN

Text: Fil. doktor Elin Slätmo
Avdelningen för Kulturgeografi
Institutionen för Ekonomi och Samhälle, Göteborgs universitet
elin.slatmo@slu.se

Med finansiering från Västra Götalandsregionen, Region Halland och Tillväxtverket.

Förord

Denna rapport är resultatet av ett uppdrag från Kollektivtrafiksekretariatet i Västra Götalandsregionen till undertecknad. Rapporten är en del av projektet "Stationers roll för utveckling av mindre orter och dess omland", inom vilket företrädare från Västra Götalandsregionen och Region Halland, kommunerna Trollhättan, Lilla Edet, Stenungssund, Kungsbacka, Varberg och Hylte samt forskare från avdelningen för Kulturgeografi på Göteborgs universitet deltar. Projektet är delfinansierat av Tillväxtverket. Arbetet är också en del inom Mistra Urban Futures kunskapsprocess om "Det urbana stationssamhället - vägen mot ett resurssnålt resande".

Som ett första steg i projektet "Stationers roll för utveckling av mindre orter och dess omland" beslutades att en sammanställning av den kunskap som föreligger skulle genomföras. Den internationella forskningen relaterad till stationssamhällen innefattar en mängd olika studieområden, med sina inneboende logiker och forskningsfronter. Det är bland annat forskning om kollektivtrafik, om resebeteenden och resmönster, om regional utveckling och näringslivsutveckling, om människors vardagsliv, livsmiljöer och livskvalitet, om samhällsplanering, trafikplanering och fysisk planering och om Transit Oriented Development (TOD).

Även om kunskapssammanställningen utgått från breda frågeställningar har det inte varit möjligt att innefatta alla relaterade forskningsfälts utgångspunkter, resultat och komplexitet. Utöver den begränsade tidsomfattningen för arbetet med rapporten (november 2014-januari 2015), har avgränsningarna präglats av både det gemensamt formulerade fokuset för projektet och av mina intresseområden och kompetens. Det har inneburit en normkritisk ansats gentemot stationssamhällen som generell lösning för att bygga hållbara samhällen samt att arbetet inriktats mot landsbygdsperspektiv i svenska och nordiska sammanhang. Litteraturgenomgången har visat att denna inriktning inte är framträdande i forskning om stationssamhällen och det kan därför ses som rapportens primära kunskapsbidrag.

Texten i rapporten är anpassad för att vara tillgänglig för läsare utanför forskningen. Denna anpassning och rapportens inriktning ger goda förutsättningar för ökad samsyn mellan regionala och lokala aktörer gällande stationers roll för utveckling av mindre orter och dess omland. Arbetet har också gett en bild av nuvarande kunskapsbehov, vilket är ett betydelsefullt bidrag till den fortsatta forskningen på området.

Flera forskare verksamma på avdelningen för Kulturgeografi vid Institutionen för Ekonomi och Samhälle, Göteborgs universitet, har gett inspel till rapporten. Däribland Erik Elldér, Ana Gil Solá, Jerry Olsson och Anders Larsson. Vidare har rapporten kommenterats av Marie Stenseke och Mattias Sandberg. Stort tack!

Elin Slätmo

Göteborg, februari 2015

Innehållsförteckning

1. Introduktion	1
2. Historiska kopplingar och framtida lösningar: En järnvägens renässans genom förtätning runt stationer?	2
3. Problematisering av stationssamhällen och mindre orter	5
3.1 Staden som ideal i planering riskerar att skapa polarisering	5
3.1.1 Utgå från landsbygdens och mindre orters specifika karaktär	6
4. Empiriska studier av svenska och nordiska förhållanden	8
4.1 Introduktion	8
4.2 En lägesbeskrivning: utvecklingen av mindre stationssamhällen i Danmark	8
4.3 Analyser av tillväxteffekter med inriktning mot kollektivtrafik och tillgänglighet	9
4.4 Utvärderingar av öppnandet av tågstationer	10
5. Faktorer av betydelse för utveckling i mindre orter och samspelet med kollektivtrafik	12
6. Vilka möjliga effekter har en tågstation för en mindre ort och dess omland?	14
6.1 Positiva effekter – möjligheter	14
6.2 Negativa effekter - utmaningar	15
7. Hur kan man ta tillvara den potential tillgången till en tågstation innebär?	17
7.1 Introduktion	17
7.2 Integrerad kollektivtrafik- och bebyggelseplanering	17
7.3 Potential utifrån lokala perspektiv i mindre orter	18
8. Sammanfattning och två spår framåt	20
8.1 Sammanfattning av stationers roll för utveckling av mindre orter och dess omland	20
8.2 Kunskap om förutsättningar för att skapa stationssamhällen genom integrerad kollektivtrafik- och bebyggelseplanering	23
8.3 Kunskap om lokala perspektiv, värden och erfarenheter i orter med tågstation	23
9. Källförteckning	25

1. Introduktion

Detta är en kunskapssammanställning inom projektet "Stationers roll för utveckling av mindre orter och dess omland". Syftet med projektet som helhet är att studera hur en tågstation kan bidra till regional och lokal utveckling i mindre orter på landsbygden (ca 500-5000 invånare) och dess omland. Projektet ska bland annat skapa kunskapsunderlag för regional och kommunal planering samt bidra till att regionala och lokala aktörer får ökad samsyn och ökat samarbete vid orts- och omlandsutveckling kopplat till kollektivtrafik.

Denna kunskapssammanställning bygger på en genomgång av studier kring mindre orter med tågstationer. Syftet är att se vilken kunskap som finns, och vilka kunskapsbehov som föreligger. Arbetet har haft sin utgångspunkt i tre gemensamt formulerade frågor. Frågorna är delvis överlappande men har fungerat som struktur för arbetet med kunskapssammanställningen:

1. Vilka faktorer krävs för utvecklingen av en ort? Hur samspelar de med varandra, och särskilt med tillgången till en tågstation?
2. Vilka möjliga effekter har en station för en mindre ort och dess omland?
3. Hur kan man ta tillvara den potential tillgången till en tågstation innebär?

Kunskapssammanställningen fokuserar på de tio senaste åren (2004-2014), men för historiska kopplingar och övergripande teoretiska resonemang har äldre litteratur också integrerats. Både tillämpade studier och forskningsstudier har använts. Litteratur har lokaliserats genom sökningar på Google, Google scholar, Science Direct samt tillämpade studier som deltagare i projektet använder sig av i sitt dagliga arbete. De tre frågorna har fungerat som avgränsningar för vilken litteratur som integrerats i kunskapssammanställningen. Den primära inriktningen har varit mot internationell litteratur kring Transit Oriented Development (TOD), och särskilt har relaterade studier kring svenska och nordiska förhållanden eftersökts.

Litteraturgenomgången visade att det finns få studier som fokuserar på mindre orter. Därför har frågeställningarna undersökts utan att strikt avgränsa litteraturen till enbart mindre orter. Fokus har istället legat på att fånga in generella diskussioner kring faktorer av betydelse för utveckling, stationers effekter och hur man kan ta tillvara på den potential en tågstation har. Ett viktigt bidrag från denna kunskapssammanställning är att tidigare studiers resonemang om stationssamhällen och samhällsutveckling kopplas till, och problematiseras utifrån, mindre orters och landsbygdens särskildhet.

2. Historiska kopplingar och framtida lösningar: En järnvägens renässans genom förtätning runt stationer?

Över tid har inställningen till järnväg och tågtransporter i Sverige varierat. Den första järnvägen och tågstationer etablerades under slutet på 1800- och början på 1900-talet. Etableringarna bidrog till en slags modernisering av landsbygden. Stationssamhällena innebar nya möten mellan "marknadskultur" och "landsbygdskultur", vilket skapade nya kulturella och ekonomiska relationer mellan människor. Landsbygdens och städernas tillväxtkrafter kunde i detta möte kombineras: industrialisering av produktion förenades med handel, goda kommunikationer och service (Af Geijerstam & Kaijser, 2005; Aronsson, 1999). I många socknar upplevdes förändringarna säkert som våldsamt omvälvande, medan det i andra mer kom smygande och uppmärksammades först efter att det inträffat (Svensson, 1999). Generellt tillskrevs de tidiga stationssamhällena värden som modernitet, urbanitet, mötesplats och drömmar (Aronsson & Johansson, 1999; Dahlstrand et al. 2013; Forsemalm et al. 2013).

Det finns ingen enhetlig definition av vad stationssamhällen är. Ur en nordisk historisk synpunkt karaktäriseras stationssamhällen av att järnvägsstationen står i centrum för bebyggelse och dynamik. Runt stationen har varierad sysselsättning och markanvändning vuxit fram, som inte passar in i dikotomin stad-land (Aronsson, 1999, s.33). Med ett svenskt nutida perspektiv skriver Dahlstrand et al. (2013, s. 6) att stationssamhällen är en utveckling med stadsmässiga kvaliteter i stationsnära lägen med plats för resande och möten, verksamheter och bostäder. De vanligaste karaktärsdragen ur ett amerikanskt perspektiv är en tät och blandad bebyggelseutveckling nära stationer och med högkvalitativa miljöer för promenader (Cervero, 2004, s. S-1). Aronsson (1999, s. 34) påpekar att den mest intressanta delen av stationssamhällen är orternas kopplingar till järnvägen, och det nätverk av sociala relationer och utbyten som den inbjuder eller tvingar till.

Det svenska järnvägsnätet nådde sin största utbredning år 1938 (Brandt, 2003). Med start runt 1940-talet minskade dock marknadsandelarna gentemot bilismen, vilket resulterade i nedläggning av många järnvägar och avveckling av stationer. I slutet av 1980-talet skedde dock en omvärdering av järnvägstrafiken och nya investeringar i järnvägar genomfördes (Andersson-Skog & Ottosson; 2005; Brandt, 2003; Bylund, 2005). Under 2000-talet har järnvägen, tågstationer och dess omland fått ett ytterligare uppsving. Uppsvinget är kopplat till möjligheter att utveckla energieffektiva transporter, en hållbar samhällsutveckling och regionförstoring med större arbetsmarknad. Dessa nya förhoppningar och värden som tillskrivs tågstationer medför att vi utifrån planeringsperspektiv idag kan prata om en järnvägens renässans (Brandt, 2003; Dahlstrand et al. 2013; Forsemalm et al. 2013; Trafikverket, 2013).

En av de viktigaste anledningarna till omvärdering av tåget och järnvägen är samlat i begreppet regionförstoring. Genom tågtrafik kan stora avstånd överbryggas på kort tid, vilket möjliggör arbetspendling över längre avstånd. Från arbetsgivarnas perspektiv kan regionförstoring underlätta personalrekrytering. Det är särskilt viktigt för företag som efterfrågar specialistkompetens. Ur ett individperspektiv kan regionförstoring innebära att fler arbetsplatser kan nås utan att behöva flytta (Brandt, 2003). Regionförstoring är dock inte

entydigt positivt ur ett individperspektiv. Gil Solá (2013) understryker att den svenska regionförstoringen framförallt genomförs genom längre restider, och inte genom högre hastighet som många praktiker ofta tror. Denna utveckling är belastande för individens och hushållens tidsanvändning. Med ett genusperspektiv påpekar Gil Solá (2013) att fortsatt regionförstoring genom längre restider riskerar att särskilt belasta kvinnor genom ökat hushållsansvar.

Utöver kopplingar till regionförstoring lyfts också järnvägen, tågstationer och utvecklandet av stationssamhällen som viktiga ur miljöperspektiv och önskemål om ett mer hållbart samhällsbyggande (Seto et al. 2014; Sims et al. 2014). Höga koldioxidutsläpp och klimatförändringar med konsekvenser såsom minskad biodiversitet, extrema väderförhållanden och ökade hälsoproblem påverkar livskvaliteten i de flesta regioner och städer världen över. En av de stora orsakerna till utsläppen av växthusgaser är motoriserade transporter av människor och gods. Genom att investera i mer kollektivtrafik och ökad användning av densamma, finns möjligheter att minska beroendet av fossila bränslen, minska trafikstockningar, bidra till lägre kostnader för persontransporter, gynna människors hälsa och förbättra miljö kvaliteten (Leemans & Ivkovic, 2013; Sims et al., 2014; Trafikverket, 2013).

Stationssamhällen omnämns i den internationella forskningen som Transit Oriented Development (TOD) (Bertolini et al. 2009a; Cervero, 2004; Leemans & Ivkovic, 2013; Sims et al., 2014). TOD är en planeringsteori och praktik som uppstått som en reaktion på den intensiva utvecklingen av bilberoende, utglesning och monofunktionella stadsområden. Sedan början av 2000-talet har TOD blivit en populär strategi för att uppnå en hållbar samhällsutveckling. Viktigt att understryka är dock att TOD inte är ett helt nytt forskningsfält, forskning kring sambanden mellan bebyggelse, infrastruktur och fysisk planering har pågått i decennier. Forskare och planerare i Australien och Nordamerika, men även i Sydamerika, Asien och Europa, har även innan TOD introducerades som begrepp undersökt hur stationer och kollektivtrafik kan fungera som utgångspunkt för samhällsbyggande (Bertolini et al. 2009a; Renne, 2009; Sims et al., 2014).

I den senaste rapporten från Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) har ett nytt kapitel införts när det gäller strategier för att mildra och anpassa sig till klimatförändringarna: att skapa hållbara transport- och bebyggelsestrukturer. I IPCC:s rapport framställs TOD som en av lösningarna för att minska människors klimatpåverkan och skapa mer hållbara samhällen (Seto et al. 2014). Ur markanvändnings- och transportperspektiv innebär det en önskan om att minska bilberoendet genom att skapa kompakta städer med en diversifierad markanvändning och med en mängd olika resealternativ fokuserade på promenader, cykling och kollektivtrafik (Renne, 2009). Stationssamhällen som planeringsstrategi innefattar förtätning av bebyggelse i anslutning till en tågstation. Förtätning innebär att, i anslutning till redan befintlig bebyggelse, bygga arealeffektivt med en hög andel verksamheter och boende per kvadratmeter. En sådan strategi anses ge möjligheter att skapa en tät blandstad, med god tillgänglighet till arbete, verksamheter, bostäder, kollektivtrafik, grönområden. Förtätning anses också kunna ge ökade möjligheter till social organisering och trygghet samt positiva hälsoeffekter, till exempel av att i större utsträckning gå och cykla (Bertolini et al. 2009a; Cervero et al. 2002; Henriksson et al. 2011; Leemans & Ivkovic, 2013; Sims et al., 2014).

Även i Sverige pågår både forskning och planeringsarbete med utgångspunkt i stationssamhällen. Till exempel är ett av forskningscentrumet Mistra Urban Futures (2015) fokusområden "Det urbana stationssamhället - vägen mot ett resurssnålt resande". För att nå uppsatta mål för ett hållbart samhälle till år 2050 arbetar Boverket (2014) med ett fördjupningsarbete kring "Framtidens urbana stationssamhällen - med människan i centrum". Trafikverket (2013) skriver i sin "Stationshandbok" att det ligger i deras intresse att på bästa sätt bidra till en god stationsnära utveckling. Inte minst på mindre orter, där stationen blivit en plats som allt tydligare lever i symbios med annat än trafikfunktioner, är stationsnära utveckling en viktig del för att skapa ett urbant sammanhang (Trafikverket, 2013, s. 40).

3. Problematisering av stationssamhällen och mindre orter

3.1 Staden som ideal i planering riskerar att skapa polarisering

Som diskuterats ovan betraktas förtätning runt stationer, i så kallade stationssamhällen eller Transit Oriented Development (TOD), som en generell lösning för att skapa mer hållbara samhällen. Det finns dock behov av problematisering av denna allmänna uppfattning, särskilt sett i ett bredare perspektiv än urbana områden. I en analys av regionala planeringsstrategier för TOD i Skåne belyser Qviström (2015) att detta planeringsideal ensidigt utgår från ett urbant perspektiv gällande tillgänglighet och förtätning. Det innebär att regionala planeringsstrategier och insatser för att skapa stationssamhällen utgår från föreställningar som inte passar en stor del av regionens orter och invånare. Viktigt att betona i sammanhanget är bland annat de "livsstilsvärden" och landsbygdsideal som driver utglesning av bebyggelsestrukturer. Dahlstrand et al. (2013) och Qviström (2014) uppmärksammar att den befintliga forskningen om förtätning och stationssamhällen (såväl som den samhälleliga planeringen) inte tar hänsyn till de livsstils- eller individuella faktorer som påverkar människors vilja att bo glest (jmf. Gordon & Richardson, 1997, s. 96-97). Qviström framhåller att utan sådan hänsyn riskerar planering med fokus på förtätning i stationssamhällen att misslyckas. Detta gäller särskilt för områden utanför stora städer.

Kärrbäck (2014) har studerat maktordningen mellan stad och land i sex regionala utvecklingsstrategier i Sverige. Studien visar att den regionala planeringens strategidokument helt och hållet tar sin utgångspunkt i staden (jmf. Edwards & Haines, 2007; Qviström, 2015). Idealet att stärka centrum eller tätorter är så dominant i den regionala planeringen att det aldrig ifrågasätts, medan satsningar på landsbygden ständigt måste påpekas och försvaras. Förståelsen av landsbygdens nytta och mening tenderar att isoleras till den lokala bygden. Medan satsningar som gynnar staden sällan behöver motiveras eftersom de ses som självklara. Ett ensidigt fokus på städernas konkurrenskraft gentemot andras regioners städernas riskerar att konkurrera ut omlandet i den egna regionen. Det finns därför en risk att en planering som utgår från staden som norm, i stället för helhetliga och starka regioner, skapar polarisering med stora motsättningar och skillnader inom regionen (jmf. Rönnblom, 2014).

Den svenska regionala planeringsnorm som framkommer i Kärrbäck (2014) arbete innebär att de orter som redan är livskraftiga och starka ska bli ännu bättre, och att det automatiskt ska medföra att de som inte är stabila och i utvecklingsbenägna ska gynnas. Det finns dock risk att ett sådant perspektiv inte tar tillvara landsbygdernas resurser och värden, och därifrån ser potentialen för utveckling (jmf. Assmo & Wihlborg, 2014; Edwards & Haines, 2007; Johansson, 2012). Att utgå från platsers specifika karaktär är viktigt för att få fördjupad kunskap om de problem och utvecklingsmöjligheter som finns för enskilda landsbygder och orter, men även dess betydelse för städerna och för regionen som helhet (Assmo & Wihlborg, 2014; Edwards & Haines, 2007; Kärrbäck, 2014; Rönnblom, 2014; SOU, 2003). Holm et al. (2013, s. 76) menar också att initiativ som syftar till att aktivt förstärka urbaniseringsprocessen mer än vad som sker frivilligt riskerar att skapa ofärd för alla de som inte vill flytta till städer, samtidigt som det inte självklart ökar produktionen.

3.1.1 Utgå från landsbygden och mindre orters specifika karaktär

För en realistisk bild av stationssamhällens möjliga effekter och potential i mindre orter behöver kunskap om trender som sker i olika landsbygder integreras. Vad sker då på den svenska landsbygden idag?

Utifrån övergripande trender kan det inledningsvis konstateras att förhållandena i urbana och rurala miljöer idag blivit alltmer lika. Daglig rörlighet, internationellt näringsliv, medietillgänglighet, service och utvidgade arbetsmarknader är exempel på processer som bidrar till uppblandandet av de fysiska, sociala och ekonomiska strukturerna mellan stad och landsbygd. Trots att det idag är allt svårare att prata om tydliga gränser mellan stad och landsbygd utmärks fortfarande landsbygden av en särskildhet, vilket ger att landsbygden har andra behov jämfört med städer ur ett planeringsperspektiv. En del av denna särskildhet är att specifika mänskliga aktiviteter ger upphov till ett landskap präglat av jord- och skogsbruk. En annan del är den gleshet som, utifrån ett urbant perspektiv, bidrar till en annorlunda struktur av avstånd och tillgänglighet. En annan skillnad mellan urbana och rurala miljöer är att på landsbygden finns oftare en stark känsla av samhörighet och mer personliga kontakter mellan de personer som bor där (Assmo & Wihlborg, 2014; Bygdell, 2014; Slätmo, 2014; SOU, 2003). Viktigt att understryka är dock att landsbygder – precis som städer - varierar, vilket innebär att det förekommer olika aktiviteter och betydelser i olika regioner. Landsbygden ger specifika utmaningar och därmed förutsättningar för utveckling (Frank & Reiss, 2014). Nedan diskuteras några uppslag för utgångspunkter för regionalt och lokalt strategiarbete och planering.

Landsbygden är särskild då markanvändningen till stor del är präglad av jord-och skogsbruk. Denna markanvändning ger upphov till särskilda produktions-, rekreations- och bevarandevärden. Med utgångspunkt i dessa resurser och värden kan helhetliga samhällslösningar som är både innovativa och hållbara utvecklas. Landsbygden komparativa fördelar i en ekonomi som blir allt mer kunskapsbaserad finns därför i hög grad kring verksamheter som drar nytta av landsbygden specifika resurser och låga lokalkostnader (jmf. Johansson, 2012). Det innebär bland annat att det finns möjligheter att ta tillvara och utveckla en hållbar produktion av material, energi, drivmedel och livsmedel som kan vara gynnsamt för hela regionen. Det finns också möjligheter att lyfta naturvärden, kulturmiljövärden och rekreativvärden som betydande för bland annat besöksnäring och goda livsmiljöer.

Landsbygden särskildhet gällande gleshet ger specifika förutsättningar för utveckling. I motsats till det som ofta framskrivs om landsbygden och tillgänglighet till service visar en studie av Haugen et al. (2012) att svenskar generellt har fått kortare avstånd till det mesta över tid. Detta gäller även för människor i rurala områden. I dag lever vi närmare affärer, vårdcentraler, barnens skolor och vi har också närmare till exempelvis post- och banktjänster jämfört med för 10 år sedan. Landsbygdsbefolkningens tillgänglighet till service har således inte försämrats över tid, snarare är den konstant. Johansson (2012) påpekar att den obalans mellan utbud och efterfrågan gällande olika typer av infrastrukturer och service som finns på landsbygden i Sverige idag beror på att det inte finns tillräckliga ekonomiska incitament för investeringar i gles befolkade områden. Centralt för att mindre orter, och landsbygden som helhet, ska bidra till en långsiktigt hållbar samhällsutveckling är därför att kollektiva resurser används för att korrigera obalansen mellan utbud och efterfrågan. Om offentliga medel alltid

fördelas med grund i faktorer som befolkningsunderlag och antal potentiella användare av service och infrastruktur blir landsbygden ofrånkomligen eftersatt. Eriksson (2011) menar att det är viktigt för boende i glesa bygder att tillgängligheten till andra orter garanteras genom en kollektivtrafikförbindelse. För att pendling med kollektivtrafik ska vara intressant krävs dock insatser som är anpassade till den lokala situationen. Det är därför centralt att tillåta olikheter när det gäller lösningar. Till exempel ger det nya digitaliserade informations- och kunskapssamhället nya möjligheter för människor att stanna på eller flytta till landsbygden. Det innebär att det genom digital infrastruktur finns möjligheter att skapa mer integrerade och sammanhängande regioner (Kärrbäck, 2014 s. 31-35; Sandow & Westin, 2007).

Landsbygdens särskildhet gällande sociala relationer med täta sociala nätverk med synliga individer och traditioner av lokalt arbete för det gemensamma ger också specifika förutsättningar för utveckling (jmf. Bygdell, 2014, s.181-184). I en studie av danska stationssamhällen med 1000-5000 invånare framkommer att det investeras i nya idrottsanläggningar och kulturhus, och det sker en framstående social organisering kring dessa verksamheter. Denna sociala organisering kan ses som en potential för fortsatt utveckling (Groth & Fertner, 2013). Att möjligheter till utveckling kan knytas till de sociala relationerna i en ort eller bygd framhålls också av Assmo & Wihlborg (2014). Med grund i studier i Ydre kommun understryks det att i många mindre landsbygdskommuner finns det en stark samhörighet bland bygdens befolkning. Samhörighetskänslan bottnar till stor del i det traditionella sockentänkandet där man hjälpte varandra. Särskildheten i de sociala relationerna som finns på landsbygden kan fungera som en central utgångspunkt för utveckling:

”Socialt kapital är en viktig hörnsten för att bygga en genuint hållbar utvecklingsprocess och en attraktiv, levande landsbygd. Med tillit och samarbete skapas social hållbarhet som i sin tur kan ge försörjningsmöjligheter som är ekologiskt hållbara, och som därmed också kan ge lokal ekonomisk hållbarhet. Detta kräver dock att man utgår från landsbygdens särart och vågar tänka och agera annorlunda.” (Assmo & Wihlborg, 2014, s.42)

4. Empiriska studier av svenska och nordiska förhållanden

4.1 Introduktion

Detta avsnitt inleds med en situationsbeskrivning av danska stationssamhällen som kan ge implikationer för svenska stationssamhällens utvecklingspotential. Sedan presenteras svenska konsekvensanalyser som inriktar sig på tillväxteffekter av kollektivtrafik och tillgänglighet samt utvärderingar av tågstationer i mindre orter i Sverige.

De svenska rapporter som analyserats i denna kunskapssammanställning berör framförallt konsekvensanalyser av infrastruktur och tågstationer innan investeringar och etablerandet skett. Det finns ett fåtal utvärderingar av effekterna av investeringar och etablerandet av stationer, särskilt i *mindre* orter. Avsaknaden av studier i mindre orter beror antagligen på att det inte finns tillräckligt befolkningsunderlag i dessa orter för att de utifrån gängse ekonomiska- och transportkalkyler framstår som samhällsekonomiskt lönsamma, och att de därför inte anses intressanta att fokusera på.

4.2 En lägesbeskrivning: utvecklingen av mindre stationssamhällen i Danmark

Som grund för ett samhällsutvecklingsprogram har Groth & Fertner (2013) undersökt möjligheter och utmaningar för utveckling av stationssamhällen med 1000-5000 invånare i Danmark. I den danska kontexten är begreppet Stationsby kopplat till de runt 400 stationsorter som etablerades under tidsperioden 1840-1940. Den danska studien fokuserar den generella situationen för 250 stationssamhällen idag och variationer i utveckling genom statistiska och rumsliga analyser. De tidsmässiga avgränsningarna för dessa analyser är mellan åren 1970-2007.

De flesta undersökta stationssamhällena har haft en befolkningsökning under 1900-talet som beror på en kombination av omlands- och pendlarbosättningar. Omlandsbosättningar innebär att framförallt äldre människor flyttar från mindre byar till radhus i stationens omland. Pendlarbosättningarna består till stor del av barnfamiljer som arbetar i närliggande större orter. De attraheras av de billigare tomtpriserna omkring de mindre orterna med tågstationer.

Det framkommer att det i de mindre stationssamhällena i Danmark sker betydande satsningar inom idrotts- och kulturområdena. Det investeras i nya idrottsanläggningar och kulturhus, och det sker en framstående social organisering kring dessa verksamheter.

Den danska arbetsmarknadens utveckling mot kunskapsbaserade arbeten är inte fördelaktigt för de mindre stationssamhällenas ekonomiska utveckling. Merparten av dessa arbetstillfällen lokaliseras till större städer och orter. De arbetstillfällen som förekommer i stationssamhällena är framförallt mindre industriverksamheter, som är beroende av försäljning till nationella och internationella marknader. Dessa verksamheter är hårt konkurrensutsatta, och är också beroende av goda relationer till större orter för möjligheter att attrahera arbetskraft.

Rapportförfattarna menar att generellt är de 250 undersökta stationssamhällena under omstrukturering, och inte under avveckling. Omstruktureringen innebär utmaningar gällande försämring i tillgång till servicefunktioner, byggnader som står tomma i centrala stråk och det finns en stor avhängighet av till- och frånflyttningar. Som en av de mest betydande orsakerna till stationssamhällenas omstrukturering framhålls utvecklingen av handelns lokaliseringar. Över tid har både partihandeln och detaljhandeln flyttat utanför stationssamhällenas centrala kärna. Partihandeln - som externa köpcentrum - är istället lokaliserad i omlandet, och detaljhandeln i anknytning till bostadsområden. Denna tendens är överensstämmande med den generella svenska situationen då servicesektorn tenderar att anpassa sin lokalisering till där människor bor (Haugen et al. 2012).

Omstruktureringen av detaljhandeln, etablerandet av nya idrottshallar och kulturhus tillsammans med nybyggda småhus i orternas utkanter medför att de danska stationsorternas centrala delar präglas av tomma lokaler och ett utdöende stadsliv. Istället sker aktiviteter i andra koncentrationer; runt nya bostadsområden, externa handelsinrättningar och fritidsverksamheter. Över tid har det således skett en förskjutning från en central koncentration till en punktuell koncentration gällande samhällsfunktioner och aktiviteter. Eftersom arbetstillfällen främst är lokaliserade till större tätorter tenderar aktiviteterna i de mindre stationssamhällena idag framförallt att ske runt bostaden, handel och fritidsverksamheter (Groth & Fertner, 2013).

4.3 Analyser av tillväxteffekter med inriktning mot kollektivtrafik och tillgänglighet

Regionalekonomisk forskning visar att investeringar i transportsystem kan resultera i betydande kortsiktiga och långsiktiga (bestående) tillväxteffekter (Andersson, 2013; Cervero et al. 2002; Cervero, 2004; Englén & Gustafsson, 2006; Lakshmanan & Chatterjee, 2005; Pettersson, 2013; Rodrigue et al. 2013, s.226-228; Svensson & Holmgren, 2012;). Det är dock svårt att enas om effekternas omfattning. Resultaten är beroende av vilka aspekter som fokuseras och hur desamma analyseras. Pettersson (2013, s. 8-11) påpekar att effekter av investeringar i kollektivtrafik är svåra att beräkna eftersom aktörers beslut rörande konsumtion, produktion och investeringar påverkas. Det pågår en debatt om möjligheterna att göra mer kvalificerade beräkningar på vilka effekter det rör sig om konkret (Lakshmanan & Chatterjee, 2005; Pettersson, 2013; Rodrigue et al. 2013; Svensson & Holmgren, 2012).

I den internationella forskningen förekommer kritik mot studier av transporter och tillgänglighet som enbart fokuserar på att mäta abstrakta flöden mellan noder, och därmed inte integrerar stationer och dess omland som unika platser där specifika aktiviteter och verksamheter försiggår. Bland annat understryks behovet av att se stationer som både noder i nätverk och platser där aktiviteter skapas och äger rum (Cervero, 2004, s. 104-105; Qviström, 2015). Den dubbla betydelsen behöver integreras i diskussioner om stationssamhällena men det finns i dagsläget svårigheter hur det ska gå till, och därmed hur effekter och potential kan analyseras med en sådan utgångspunkt.

Det finns ansatser till att integrera stationer som både noder och platser i två aktuella svenska forskningsprojekt (Andersson, 2013; Pettersson, 2013). Det förekommer ingen utvecklad

teoretisk diskussion om den dubbla betydelsen av stationer för transporter, men det påpekas att en investering i kollektivtrafik behöver analyseras med kontextuell hänsyn och inkludera en bredd av aspekter (jmf. Lakshmanan & Chatterjee, 2005; Rodrigue et al. 2013). Kontextuell hänsyn anses viktigt eftersom effekter kan variera mellan länder och mellan regioner (Andersson, 2013; Lakshmanan & Chatterjee, 2005; Pettersson, 2013; Rodrigue et al. 2013). Det innebär att hänsyn bör tas till specifika lokala och regionala förutsättningar och hur de samspelar med etablerandet av en tågstation. Konkret kan analyser därför ske på flera skalnivåer: lokal, kommunal, regional och nationell nivå. Studier påpekar också att det är viktigt att integrera en bredd av aspekter för att analysera effekter. Det kan till exempel innebära att trafikanalyser, såsom förändringar i flöden av resenärer och restid, sammanlänkas med samhällsekonomiska aspekter såsom befolkning, näringsliv, sysselsättning, köpkraft etcetera (Henriksson et al., 2011; Lakshmanan & Chatterjee, 2005; Pettersson, 2013; Rodrigue et al. 2013; Svensson & Holmgren, 2012).

4.4 Utvärderingar av öppnandet av tågstationer

Under namnet Pågatåg Nordost har det öppnats tågstationer i tio orter (sju i Skåne och tre i Småland) som fått tillgång till regiontåg. K2 och Hållbar Mobilitet Skåne (2014) driver tillsammans ett projekt för att utvärdera vilka direkta förändringar i resebeteende som öppnandet av de nya tågstationerna fått. Utöver förändringar i resebeteende ska projektet också göra kopplingar till vilka förväntningar som ortsborna har på öppnandet av de nya stationerna och hur de uppfattar att det kan påverka deras resande.

En enkätundersökning har gjorts för att undersöka vilka direkta förändringar i resebeteende som öppnandet av de nya tågstationerna lett till. I enkäterna har 1045 ortsbor svarat på frågor om vilka resor de gör, varför de gör dem och vilka transportmedel som används. Ortsborna uttrycker en positiv inställning till att det kommer att öppnas tågstationer i de aktuella orterna. Ortsbornas upplevelse av tillgängligheten till kollektivtrafik är idag blandad. Detta återspeglar sig även i förväntningarna på tågstationerna. Ungefär hälften av de svarande tror inte att de nya kommunikationsmöjligheterna kommer att påverka deras resande. Idag reser de flesta med bil, och färre än hälften av de svarande tror att de kommer att minska sin bilanvändning efter öppnandet av de nya stationerna. Hälften av de tillfrågade tror att de kommer att resa mer (K2 och Hållbar Mobilitet Skåne, 2014).

På uppdrag av Kollektivtrafiksekretariatet i Västra Götalandsregionen har Trivector (2014) genom statistiska undersökningar studerat vad som hänt i Floby i Falköpings kommun gällande befolkning, arbetstillfällen och pendling sedan järnvägsstationen öppnade år 2003. Under de tio år som gått sedan stationen öppnades har befolkningen i Floby ökat marginellt, men ökningen är mindre än i Falköpings kommun i stort. Det totala antalet pendlare till och från Floby har ökat mellan åren 1996 och 2008. Ökningen beror på ett ökat antal inpendlare till Floby. Utifrån en jämförelse av befolkningsutveckling och befolkningstäthet med tio andra orter i Västra Götaland framställs att det inte finns belägg för att tillgång till tåg skulle påverkat orterna varken positivt eller negativt. Samtidigt påpekas att tågstoppet i Floby verkar stannat upp den negativa utvecklingen som pågick under 1980- och 1990-talen, och att invånarantalet sedan dess har varit relativt konstant. Floby, som har en stor arbetsmarknad i förhållande till

sin storlek, har också kunna behålla samma antal arbetsplatser inom fordonsindustrin under 2000-talet trots de ekonomiska kriserna och den kraftiga nedgången för biltillverkare i landet.

Kinnekullebanan utgör idag en länk mellan de små orter som är placerade utmed Kinnekulle och fungerar också som ett nav mellan städerna i delregionen. Andersson & Weijmer (2013) har undersökt vilken funktion Kinnekullebanan har för lokalsamhällena. Projektet har fokuserat sträckan Håkantorps – Gårdsjö, och tre specifika orter har undersökts; Järpås, Hällekis och Lyrestad. Utifrån fokusgruppmöten och en frågeundersökning med pendlare betonas att Kinnekullebanan utgör en viktig samhällsservice. Järnvägen anses, tillsammans med affären och skolan, vara en del av orternas viktigaste beståndsdelar. Utan tågstationerna riskerar orterna förlora sin existens och attraktionskraft. Kinnekullebanan möjliggör vardagligt resande, vilket ses som en förutsättning för det lokala boendet men också för att locka till sig nya invånare och besökare. Tågbanan möjliggör att barnfamiljer kan bo kvar på orterna, då den ger bättre tillgänglighet till arbetstillfällen, högstadieskolor och gymnasieskolor. Det innebär också en frihet, och möjlighet till självständighet, att kunna ta sig till skola, arbete och service utan att vara beroende av någon med bil. Tillgängligheten till tågtrafik innebär också en möjlighet att aktivt välja bort bilen för ett mer miljövänligt resande. De mötesplatser som skapas i tågen framhålls som betydelsefulla för det vardagliga resandet. Slutligen anses järnvägen och tågstationerna kunna utnyttjas bättre som en lokal utvecklingsresurs.

5. Faktorer av betydelse för utveckling i mindre orter och samspelet med kollektivtrafik

Det är svårt att peka ut några enskilda egenskaper eller faktorer som bestämmer en Orts eller regions ekonomiska och befolkningsmässiga utveckling. Precis som att lokala och regionala utvecklingsförlopp är sammansatta av en mängd olika faktorer, är också sambanden mellan infrastruktur och ekonomisk utveckling komplexa och svåra att fastställa (Lakshmanan & Chatterjee, 2005; Rodrigue et al. 2013). Det är inte tydligt hur sambanden ser ut; skapar investeringar i transportsystem ekonomisk tillväxt eller är det tillväxten som skapar ökad efterfrågan på transporter, och därmed ytterligare investeringar? MacKinnon et al. (2008) påpekar att sambanden är dynamiska, det finns en ömsesidig påverkansrelation mellan transporter och ekonomisk utveckling. Viktigt att understryka är att det även finns andra aspekter som påverkar lokal och regional utveckling, såsom befolkningens sammansättning gällande demografi, utbildning och sysselsättning. Centralt för den lokala och regionala utvecklingen är även pågående aktiviteter och verksamheter, politik och offentliga förvaltning, privata investeringar, forskning och spridning av tekniska innovationer samt det sociala kapitalet gällande relationer, värderingar och gemensamma föreställningar (Holm et al. 2013; Lakshmanan & Chatterjee, 2005; Lundmark, 2000).

Regionalekonomisk forskning om agglomerationsekonomier¹ visar att det krävs en viss storlek eller omfattning gällande befolkning, marknad och service för en ort ska ha möjlighet till stadig ekonomisk tillväxt (Rosenthal & Strange, 2004). Det finns dock stora kontextuella variationer mellan länder och regioner vilket gör att analyser i en specifik region inte behöver vara gällande i andra områden (Melo et al. 2009). Inom denna forskningsinriktning finns också stöd för att en stark kärna eller centrum kan bidra med positiva effekter för näringsliv och ekonomi även i omlandet, så kallade spill over-effekter. Detta gäller framförallt för rurala områden som har god tillgänglighet till större urbana områden, eftersom effekterna avtar med distansen till centrum (Rosenthal & Strange, 2004). För att spill over-effekter från urbana områden ska realiseras i ett bredare rumsligt perspektiv, och för att hela regioner ska ha en långsiktig utveckling, krävs därför en aktiv förvaltning där både större och mindre orter funktionellt knyts samman. Utan en sådan helhetssyn finns annars risker att centrumet växer på bekostnad av periferin eller omlandet (Kärrbäck, 2014; Johansson, 2012).

Holm et al. (2013) har i ett svenskt nationellt perspektiv undersökt geografisk matchning av bosättning, sysselsättning och produktion för att fördjupa förståelsen förutsättningarna för tillväxt. Studien visar att det i Sverige finns en mismatch mellan tre "geografier": de platser som människor bor på och vill bo i, de platser där arbetet blir utfört och de platser där produktionsvärden skapas. Studien visar att agglomerationsekonomin, där ekonomisk tillväxt framförallt sker i storstadsområden, är stark men inte entydig i ett svenskt nationellt perspektiv. Till exempel framkommer att det finns små kommuner med hög

¹ Agglomerationsekonomier är en teori om de ömsesidigt förstärkande sambanden mellan urbana områden och ekonomisk tillväxt. Forskningsinriktningen påvisar att det finns fördelar för företag att vara samlokaliserade i storstadsområden med väl utbyggd infrastruktur, god tillgång till underleverantörer och utbildad arbetskraft (Holm et al. 2013; Melo et al. 2009; Rosenthal & Strange, 2004).

sysselsättningsnivå och produktivitet utspridda över hela landet. Det finns således förutsättningar för verksamheter i mindre orter att växa. Den främsta svårigheten för dessa verksamheter anses vara att rekrytera specialister. Möjligheter att locka till sig specialister ses finnas i att ge dem särskilt fördelaktiga villkor (en mycket bra lön, flexibla arbetstider etcetera) eller att förbättra resmöjligheterna.

Ur ett landsbygdsperspektiv bör i sammanhanget också teorier om en så kallad platsspecifik landsbygdsutveckling lyftas (eng. endogenous rural development) (Woods, 2011; 2013). Förespråkare av en platsspecifik landsbygdsutveckling menar att genom att lokala aktörer drar nytta av platsers eller regioners "identitet" eller "naturliga karaktär" kan konkurrenskraft och tillväxt skapas (Woods, 2011; 2013). Enligt Woods (2011) har det inom både forskning och förvaltning skett en perspektivförskjutning mot en platsspecifik landsbygdsutveckling sedan 1990-talet. Även OECD (2015) menar att en ny ansats gentemot regional utveckling är på framväxt. Denna ansats innebär en mer effektiv användning av offentliga resurser och mer tydligt resultatfokus genom en övergång från bidrag till eftersatta regioner till förmån för åtgärder för att öka konkurrenskraften i alla regioner. Det här innebär att det skett en förändring gällande synen på hur landsbygdsutveckling ska gå till och vem som har ansvar. Viktigt att påpeka enligt Woods (2011; 2013) är att det finns risker med ansatserna om en platsspecifik landsbygdsutveckling. Till exempel kan man fråga sig om alla regioner är utrustade för att utveckla sig själva? Att delegera ansvaret över utveckling till enskilda regioner och orter, innebär också överlåta ansvaret för misslyckande. Det kan också ifrågasättas om (landsbygds)utveckling någonsin kan bli riktigt platsspecifik? All regional utveckling sker idag inom ramen för globalisering vilket innebär att alla orter och regioner är beroende av kapital, varor och relationer utanför regionen.

Infrastruktursatsningar i kollektivtrafik kan vara ett sätt att funktionellt knyta samman både större och mindre orter och därmed bidra till ökad ekonomisk tillväxt, både lokalt i mindre orter och utifrån regionala perspektiv. Det finns dock svårigheter förknippade med att organisera kollektivtrafik i glesa bygder. Behovet är annorlunda jämfört med mer tätastrukturer, och det är heller inte självklart att kollektivtrafiken utnyttjas av människor i mindre orter eller glesa bygder. Detta belyses bland annat av Eriksson (2011) som har studerat den svenska statliga politiken riktad mot resande i glesa bygder sedan 1960-talet. Analysen visar att bilismen har varit det prioriterade transportslaget och att staten valt att tillämpa en passiv politik gentemot kollektivtrafik i glesa bygder. Detta har medfört att kollektivtrafiken har utvecklats till ett reservtransportmedel. Under normala förhållanden uppfattas detta alternativ inte som attraktivt i glesa bygder, och används därför inte (jmf. Sandow & Westin, 2007; K2 och Hållbar Mobilitet Skåne, 2014). Sandow & Westin (2007) har undersökt kollektivtrafikens betydelse för regionförstoring i Umeå, Örnsköldsvik och Lycksele. Projektet visar bland annat att kollektiva färdmedel uppfattas som ett möjligt färdmedelsval vid pendling för den enskilde. Med hänsyn till de långa avstånden mellan orter i glesa bygder krävs dock att kollektivtrafiken utvecklas så att den kan erbjuda bekvämt resande och god tillgänglighet. Sandow & Westin (2007) framhåller också att det är viktigt att den uppoffring längre resor innebär för den enskilde måste kompenseras av värdet av att resa längre; att få det arbete man vill, att utbilda sig, och/eller att inte behöva flytta.

6. Vilka möjliga effekter har en tågstation för en mindre ort och dess omland?

6.1 Positiva effekter – möjligheter

I den internationella forskningen kring Transit Oriented Development uppmärksammas att detta planeringsideal ses som ett steg mot ökad rörlighet i kombination med miljömässig hållbarhet. Att få människor att åka mer kollektivt syftar bland annat till att minska trafikstockningar, förbättra luftkvaliteten och minska konsumtionen av fossila bränslen (Cervero et al. 2002, s.43; Cervero, 2004). Andra förhoppningar som tillskrivs TOD är ekonomisk vitalisering av områden runt stationer, kostnadseffektivitet i utvecklandet av offentlig och privat service och bevarande av obebyggda områden (Cervero et al. 2002, s.44; Cervero, 2004).

Planeringsstrategier som utgår från förtätning runt tågstationer möjliggör effektiv markanvändning i termer av arealeffektivitet. En hög andel boende/kvm runt stationen kan minska spridd bebyggelse, vilket i teorin tar mindre mark i anspråk. Förtätning framställs därför som gynnsamt för bevarande av befintlig markanvändning samt att det kan minimera människors transportbehov. Även kollektivtrafiken i sig har ett begränsat ytanspråk i jämförelse med övriga färdmedel (Svensson & Holmgren, 2012). En koncentrerad bebyggelse med korta avstånd och närhet till service och olika funktioner kan medföra fler mötesplatser och även en förbättrad tillgång till service, kultur och aktiviteter. Närheten till kollektivtrafik möjliggör också en miljömedveten livsstil i termer av färdmedelsval (Andersson & Weijmer, 2013; Henriksson et al. 2011; Leemans & Ivkovic, 2013).

Regionalekonomisk forskning visar att investeringar i regionala och mellan-regionala transportsystem kan resultera i betydande kortsiktiga och långsiktiga (bestående) tillväxteffekter (Andersson, 2013; Cervero et al. 2002; Cervero, 2004; Englén & Gustafsson, 2006; Lakshmanan & Chatterjee, 2005; Pettersson, 2013; Rodrigue et al. 2013, s.226-228; Svensson & Holmgren, 2012). Förbättrade kommunikationer kan leda till ökade kontaktmöjligheter mellan samhällets olika aktörer, vilket i sin tur potentiellt kan bidra till positiv utveckling av regionens ekonomi. För både hushåll och företag ger förbättrade kommunikationsmöjligheter tillgång till en större arbetsmarknad där matchning mellan arbete och kompetens kan bli effektivare. Bättre kommunikationer kan också ge företag andra möjligheter att lokalisera sin verksamhet där kostnader kan minimeras. Möjliga effekter som omnämns och analyseras i tidigare studier (Andersson, 2013; Bertolini et al. 2009b; Henriksson et al., 2011; Pettersson, 2013; Svensson & Holmgren, 2012; Trivector, 2014) är:

- Befolkningsökning och köpkraftsutveckling.
- Ökat antal arbetstillfällen.
- Ökad pendling med kollektivtrafik.
- Fler ytor för nya bostäder, verksamheter och handel.
- Förbättrad fastighetsmarknad och högre bolänenivåer.
- Förbättrad livskvalitet genom att invånarna snabbt kan ta sig till arbete, skola och fritidsaktiviteter.

- Ökad detaljhandel i anslutning till station.

Cervero et al. (2002, s. 35-43) och Cervero (2004) påvisar att teoretiskt finns belägg för att då utvecklandet av stationssamhällen innebär kortare restider och ökad tillgänglighet så kommer dessa fördelar kapitaliseras i markvärdet. Närheten till kollektivtrafik kan därför vara betydande för bostadskonsumenter efterfrågan och värden på mark och fastigheter (Cervero, 2004; Dahlstrand et al. 2013; Trivector, 2014). Men det motsatta kan också inträffa, mark nära transportnoder som utgör ljud- och föroreningskällor tenderar att ha lågt ekonomiskt värde (Rodrigue et al. 2013, s. 234).

6.2 Negativa effekter - utmaningar

Viktigt att förtydliga är att det också finns möjliga negativa effekter av att sträva efter en samhällsstruktur med tät bebyggelse runt en tågstation. I de studier som här analyserats framhålls flera olika aspekter som utmaningar för att skapa stationssamhällen.

För det första antas ett stationsnära byggande kunna bli exponerat för buller och vibrationer, främst från järnvägen. Även risker med transporter av farligt gods är en aspekt som måste tas hänsyn till i stationsnära bebyggelseplanering, både ur individ- och samhällsperspektiv (Dahlstrand et al. 2013, Leemans & Ivkovic, 2013; Länsstyrelsen i Skåne et al. 2010).

Generella slutsatser från forskning inriktad på sambanden mellan den bebyggda miljön och resande är att människor som bor i täta innerstadsområden med en diversifierad markanvändning och hög tillgänglighet till olika destinationer reser kortare avstånd och använder mer hållbara färdmedel (kollektivtrafik, cykel och gång) jämfört med andra (Elldér, 2014a; 2014b). Elldér (2014a; 2014b) påpekar dock att sambanden mellan den fysiska miljöns struktur och människors dagliga rörlighet inte är klarlagda. Det är fortfarande omtvistat i vilken utsträckning den fysiska miljöns struktur i förhållande till individuella aspekter formar människors dagliga rörlighet. Exempelvis varierar den relativa betydelsen mellan olika reseärenden (Elldér, 2014a) och mycket tyder på att den fysiska miljöns inverkan har minskat över tid (Elldér, 2014b). Det är därför riskfyllt att dra generella slutsatser om att förändringar i den bebyggda miljön kan styra människors resande. Det är således inte givet att förtätning av bebyggelse runt kollektivtrafikstationer leder till ökad användning av kollektivtrafik.

Inom den transportgeografiska forskningen uppmärksammas att det finns tendenser att tillskriva allt för mycket potential till kommunikationers och tillgänglighetens betydelse för ekonomisk utveckling. Att genom investeringar och effektiviseringar öka tillgängligheten mellan orter är positivt för möjligheterna att röra sig mellan dem, men det är inte givet att en ökad tillgänglighet ger ökad ekonomisk tillväxt. Det beror på vilka förutsättningar som finns – vilken markanvändning, verksamheter och aktiviteter – som förekommer på plats. Förändringar i infrastruktur och kommunikationer förändrar inte automatiskt markanvändningen på ett sätt som bidrar med ökad ekonomisk tillväxt (Lakshmanan & Chatterjee, 2005; Notteboom & Rodrigue, 2007; Rodrigue et al. 2013).

Med utgångspunkt i den regionala planeringen i Skåne påvisar Qviström (2015) att planeringsidealet med utgångspunkt i TOD ensidigt utgår från ett urbant perspektiv, knutet

till tillgänglighet och förtätning (jmf. Edwards & Haines, 2007; Kärrbäck, 2014). Det innebär att dessa planeringsstrategier och insatser utgår från en föreställning om framgång och tillgänglighet som utesluter en stor del av regionens orter och invånare. Det urbana fokuset ger en uppdelning mellan å ena sidan städer - som ses som i behov av utveckling - och å andra sidan landsbygden - som ses ha behov av bevarande (jmf. Kärrbäck, 2014; Rönnblom, 2014). Qviström (2015) betonar att ett ensidigt fokus på att öka tillgängligheten mellan tätbebyggda urbana noder, utan hänsyn tagen till den specifika platsens fysiska och sociala förutsättningar, skapar orealistiska föreställningar om potentialen för förtätning, tillväxt och kollektivtrafikanvändande. Det finns således behov av att integrera orters fysiska och sociala särskildhet när det gäller problemlösningsstrategier och potentiella utvecklingsmöjligheter (Bertolini et al. 2009b; Cervero, 2004; Dahlstrand, et al. 2013; Edwards & Haines, 2007; Qviström, 2015; Seto et al. 2014, s. 963).

Genomgången av studier visar att för att uppnå positiva effekter och utveckling i orter med tågstation behöver olika aktörgrupper och sektorer integreras och samordnas. Det finns idag svårigheter med hur samverkan av privata och offentliga aktörer konkret kan gå till och vem som har ansvaret för att samverkan ska komma till stånd (Bertolini et al. 2009b; Cervero et al. 2002; Cervero, 2004; Dahlstrand et al. 2013; Henriksson et al. 2011; Seto et al. 2014; Sims et al. 2014; Svensson & Holmgren, 2012; Thoresson & Isaksson, 2013; Pettersson, 2013).

7. Hur kan man ta tillvara den potential tillgången till en tågstation innebär?

7.1 Introduktion

Den internationella forskningen om TOD framhåller att utvecklandet och planering av stationssamhällen är centralt för att skapa långsiktigt hållbara och attraktiva kollektivtrafiklösningar i ett lokalt och regionalt sammanhang. Att frånga alltför sektoriserade lösningar och istället satsa på en integrerad markanvändnings- och infrastrukturplanering lyfts fram som strategier för att mildra klimatförändringarnas effekter och bidra till en mer hållbar samhällsutveckling (Seto et al. 2014; Sims et al. 2014). Det betonas också att det är viktigt att planeringsansatser anpassas till den specifika orten eller regionen. Att enbart förlita sig på en typ av åtgärd eller alltför generella strategier, riskerar att bli både ineffektivt och leda till oavsiktliga konsekvenser (Bertolini et al. 2009b; Seto et al. , 2014; Sims et al. 2014).

Utifrån denna kunskapssammanställning framkommer två framkomliga spår för fortsatt forskning och planeringsarbete. Det första av de två spåren innebär att för att ta tillvara den potential tillgången till en tågstation har behövs mer ingående kunskap kring hur olika aktörsgrupper och sektorer kan integreras och samordnas. Det andra spåret för fortsatt forskning går ut på att fördjupat undersöka mindre orters särskildhet för att planeringen ska bygga på realistiska kunskapsunderlag.

7.2 Integrerad kollektivtrafik- och bebyggelseplanering

Det första spåret för framtida forskning handlar om att de konkreta sambanden mellan nationell, regional och lokal infrastruktur- och markanvändningsplanering behöver undersökas och tydliggöras för att skapa en mer realistisk bild av förutsättningar, potential och utmaningar. Det finns forskningsbehov kring vilka institutionella nivåer, sektorer och aktörer som är inblandade och hur relationerna mellan dem ser ut.

Att förbättra integreringen av kollektivtrafik- och bebyggelseplanering ställer krav på lokala och regionala aktörer att få till en fungerande samordning. Det är en komplex och svår uppgift att omsätta i praktiken. Det finns ofta svårigheter förenade med att få aktörer med olika sektorsansvar och professionskulturer att samverka. Det är även otydligt vem som har ansvaret för att samverkan ska ske.

Thoreson & Isaksson (2013) framhåller att för en ökad samordning mellan kollektivtrafik- och bebyggelseplanering behövs formaliserade sektorsöverskridande ambitioner. Sådana ambitioner kan till exempel komma till stånd genom att sammanfoga kollektivtrafik- och bebyggelseplanering rent organisatoriskt eller genom att skapa arenor som gör det sektorsövergripande arbetssättet till en rutin. Som en kritisk faktor framstår även att det finns en strukturerad ledning som säkerställer kopplingen mellan olika perspektiv genom hela processen. Svensson & Holmgren (2012) framhåller behovet av en betydligt starkare strategisk dimension i infrastruktur- och bebyggelseplaneringen. För att utveckla ett mer proaktivt planeringsarbete där målsättningar får konkreta genomslag är det dock centralt att

uppmärksamma kopplingarna mellan regioners strategiska kollektivtrafikplanering och kommunernas bebyggelseplanering (jmf. Thoresson & Isaksson, 2013).

Henriksson et al. (2011) och Pettersson (2013) framhåller att kommunerna behöver möta investeringar i infrastruktur med en aktiv bebyggelseplanering för att få ut maximal nytta av satsningarna. Investeringar i transportinfrastruktur stimulerar tillväxt men det krävs en planering av orters utveckling som förmår att utnyttja potentialen i investeringarna. Till exempel framhåller Trivector (2014) att i den kommunala översiktsplan som gällde när stationen i Floby öppnades år 2003 fanns ingen ambition att Floby skulle växa. Om det hade funnits, tillsammans med konkreta utbyggnadsplaner i stationsnära lägen, hade det möjligtvis kunnat hjälpa till att öka befolkningen och därmed resandeunderlaget och antalet resor med tåg. Frågan blir då varför kommunerna inte möter investeringarna i kollektivtrafik och tågstationer med en aktiv bebyggelseplanering? Vilka hinder eller utmaningar finns?

Forsemalm et al. (2013) har undersökt planeringens utvecklingsmöjligheter av stationssamhällen genom studier i tre stationssamhällen i Göteborgsregionen; Mölnlycke i Härryda kommun; Floda, i Lerums kommun och Älvängen, i Ale kommun. Studien visar att de aktörer som varit drivande i utvecklandet av stationsområdet varierar i de olika orterna: politiker, planerare, näringslivsaktörer och civilsamhället. Studien framhåller att för att ta tillvara på tågstationers potential krävs drivande aktörer lokalt, oavsett vilka det är. Groth & Fertner (2013) är också inne på samma linje då de menar att avgörande för att ta tillvara och utveckla befintliga stationssamhällen i Danmark är att det etableras ett lokalt ägarskap kring strategier och initiativ i det enskilda stationssamhället.

7.3 Potential utifrån lokala perspektiv i mindre orter

Det andra spåret för framtida forskning handlar om att fördjupat undersöka vad människor vill ha ut av livet och lokal utvecklingspotential med perspektiv utöver urbana områden och storstadsideal.

Det finns exempel på arbetssätt för förankring av planering med utgångspunkt i stationer i Sverige. Ett exempel är Henriksson et al. (2011) som arbetat med hur befintliga stationsområden längs med Dalabanan kan utvecklas. Tillsammans med tjänstepersoner från kommunerna har visioner för stationsorterna kartlagts och tagits fram. Genom SWOT-analyser har sedan styrkor, svagheter, möjligheter och hot analyserats. Vidare har idéer genererats med en metod som kallas speedplanning. Även Henriksson (2013) har arbetat med utveckling i orter, men längs med Götalandsbanan. Med grund i Schylbergs (2008) licentiatuppsats om "Planindikatorer för effektiv markanvändning i stationsnära områden" och erfarenheter från kommunala tjänstepersoner har platsspecifika förslag med syfte att minska bilanvändningen och stimulera det lokala näringslivet och/eller pendling med kollektivtrafik tagits fram.

Studierna av Henriksson et al. (2011) och Henriksson (2013) kan utifrån översiktliga perspektiv ses som arbetssätt för att förankra arbetet med stationssamhällen lokalt. Viktigt att påpeka är dock att det är tjänstepersoner som varit delaktiga i arbetet och att inte invånares eller andra aktörers önskemål och perspektiv integrerats.

I sin studie av stationssamhällena Mölnlycke, Floda och Älvängen påpekar Forsemalm et al. (2013) att gemensamma narrativ och varumärken för orterna varit lika viktigt för orternas utveckling som ett fördelaktigt geografiskt läge längs en strategisk tåglinje. Att genom strategiska dokument "berätta historien" om den specifika ortens attraktivitet framkommer som centralt för investeringar och inflyttningar. Denna slutsats kan tydligt kopplas till teorier om en platsspecifik landsbygdsutveckling (se avsnitt 5). Woods (2011; 2013) menar att för att en platsspecifik landsbygdsutveckling ska vara långsiktigt robust krävs både fördjupad kunskap om lokala perspektiv, erfarenheter och önskemål inom den övergripande planeringen samt att lokala aktörer uppmärksammas som de som centrala möjliggörarna.

8. Sammanfattning och två spår framåt

8.1 Sammanfattning av stationers roll för utveckling av mindre orter och dess omland

Stationssamhällen omnämns i den internationella forskningen som Transit Oriented Development (TOD) och har fått ett kraftfullt genomslag som planeringsstrategi både inom forskning och planering under 2000-talet. Genomslaget är kopplat till att stationssamhällen ses möjliggöra en hållbar samhällsutveckling med energieffektiva transporter och regionförstoring med större arbetsmarknader.

Stationssamhällen som planeringsstrategi betyder förtätning av bebyggelse i anslutning till en tågstation. Strategin innebär att bygga arealeffektivt med en hög andel verksamheter och boende per kvadratmeter. Förtätning betraktas ge god tillgänglighet till arbete, verksamheter, bostäder, kollektivtrafik, grönområden. Genom att investera i mer kollektivtrafik och ökad användning av densamma ses strategin som en lösning för att minska bilberoendet. Förtätning av bebyggelse anses också kunna ge ökade möjligheter till social organisering och trygghet samt positiva hälsoeffekter, till exempel av att i större utsträckning gå och cykla.

Litteraturgenomgången visar att få studier fokuserar på mindre orter. Ett viktigt bidrag från denna kunskaps-sammanställning är därför att tidigare studiers resonemang om stationssamhällen och samhällsutveckling problematiserats utifrån landsbygdsperspektiv i svenska och nordiska sammanhang.

Det finns ett behov av ett mer normkritiskt eller problematiserande perspektiv på stationssamhällen som planeringsstrategi, särskilt kopplat till rapportens inriktning mot mindre orter och dess omland. Detta behov grundas på att den nuvarande svenska regionala planeringen framförallt tar sin utgångspunkt i staden. Idealet att stärka centrum eller tätorter är så dominant i den regionala planeringen att det sällan ifrågasätts, medan satsningar på landsbygden ständigt måste påpekas och försvaras. Om offentliga medel alltid fördelas med grund i faktorer som potentiella användare av service och infrastruktur blir landsbygden ofrånkomligen eftersatt. Kopplat specifikt till planering av stationssamhällen framkommer att den nuvarande planeringen av stationssamhällen i Skåne ensidigt utgår från ett urbant perspektiv, knutet till stadens utgångspunkter när det gäller tillgänglighet och förtätning. Planeringsstrategierna riskerar därför att utgå från en föreställning om välgång och tillgänglighet som inte passar en stor del av Sveriges orter och invånare.

Ett problematiserande perspektiv på stationssamhällen kan bland annat innebära att i regionalt och lokalt strategiarbete och planering undersöka vad som är problemen som man vill lösa genom att skapa stationsamhällen? Kan det lösas på andra sätt än genom etablerandet av en tågstation? Att utgå från platsers specifika karaktär kan ge fördjupad kunskap om de problem och utvecklingsmöjligheter som finns för enskilda landsbygder och orter, men även deras betydelse för städerna och för regionen som helhet (se vidare i avsnitt 3.1.1).

Fråga 1. Vilka faktorer krävs för utvecklingen av en ort? Hur samspelar de med varandra, och särskilt med tillgången till en tågstation?

- Det är svårt att peka ut några enskilda faktorer som bestämmer en orsts befolkningsmässiga eller ekonomiska utveckling. Lokala och regionala utvecklingsförlopp är sammansatta av en mängd olika faktorer.
- Också sambanden mellan infrastruktur och ekonomisk utveckling är svåra att fastställa. Transportgeografisk forskning påpekar att sambanden mellan transporter och ekonomisk utveckling är dynamiska. Det betyder att förändringar i infrastruktur och kommunikationer inte automatiskt förändrar markanvändningen på ett sätt som bidrar med ökad ekonomisk tillväxt.
- Det är inte självklart att kollektivtrafik nyttjas av människor i mindre orter eller glesa bygder.

Regionalekonomisk forskning om agglomerationsekonomier förevisar att det krävs en viss storlek eller omfattning gällande befolkning, marknad och service för en ort ska ha möjlighet till stadig ekonomisk tillväxt. Agglomerationsekonomier är en teori om de ömsesidigt förstärkande sambanden mellan urbana områden och ekonomisk tillväxt. Inom denna forskningsinriktning finns också stöd för att en stark kärna eller centrum kan bidra med positiva effekter för näringsliv och ekonomi även i omlandet. Detta gäller framförallt för rurala områden som har god tillgänglighet till större urbana områden, eftersom effekterna avtar med distansen till centrum. För att hela regioner ska ha en långsiktig utveckling krävs därför en aktiv förvaltning där både större och mindre orter funktionellt knyts samman.

Från andra forskningsinriktningar, som forskning om platsspecifik landsbygdsutveckling, poängteras att det är betydelsefullt att undersöka platsers specifika karaktär, och därifrån undersöka potentialen för utveckling. Även om det idag är allt svårare att prata om tydliga gränser mellan stad och landbygd utmärks fortfarande landsbygdens miljöer av en särskildhet, vilket ger att landsbygden har andra behov jämfört med städer ur ett planeringsperspektiv. Landsbygdens särskildhet gällande markanvändning, gleshet och sociala relationer kan fungera som utgångspunkter för att arbeta med regional och lokal planering utöver urbana perspektiv.

Litteraturgenomgången visar att det inte självklart att kollektivtrafik utnyttjas av människor i mindre orter eller glesa bygder. Kollektivtrafik ses ofta som ett reservtransportmedel, som under normala förhållanden inte uppfattas som attraktivt i glesa bygder. För att det ska bli mer attraktivt att resa kollektivt över långa avstånd är det viktigt att den uppoffring resorna innebär för den enskilde måste kompenseras av värdet av att resa längre. Det framkommer även att för att pendling med kollektivtrafik ska vara intressant för boende i glesa bygder krävs insatser som är anpassade till den lokala situationen. Det är därför centralt att tillåta olikheter när det gäller lösningar.

Fråga 2. Vilka möjliga effekter har en station för en mindre ort och dess omland?

Viktigt att förtydliga är att det finns både positiva och negativa effekter (eller möjligheter respektive utmaningar) med att sträva efter en samhällsstruktur med tät bebyggelse runt en tågstation. Nedan listas de effekter som är framträdande i litteraturen.

Möjliga positiva effekter är bland annat:

- att bebyggelse nära en tågstation och järnväg medför en arealeffektiv markanvändning.
- att investeringar i kollektivtrafik kan bidra till både kortsiktiga och långsiktiga (bestående) tillväxteffekter. De effekter som omnämns i tidigare studier är bland annat:
 - befolkningsökning och köpkraftsutveckling,
 - ökat antal arbetstillfällen,
 - ökad pendling med kollektivtrafik,
 - förbättrad fastighetsmarknad och högre bolånenivåer samt
 - förbättrad livskvalitet genom att invånarna snabbt kan ta sig till arbete, skola och fritidsaktiviteter.

Det är dock svårt att enas om de positiva effekternas omfattning. Resultaten är beroende av vilka aspekter som fokuseras och hur desamma analyseras när det gäller avgränsningar i tid och rum.

De negativa effekter eller utmaningar som identifierats i litteraturen är bland annat:

- att bebyggelse nära en tågstation och järnväg medför risker när det gäller buller och vibrationer och transporter med farligt gods.
- att sambanden mellan den fysiska miljöns struktur och människors dagliga rörlighet inte är klarlagda. Det därför är riskfyllt att dra generella slutsatser om att förändringar i den bebyggda miljön kan styra människors resande. Bara för att vi bygger tätt runt kollektivtrafikstationer är det inte givet att det sker en ökad användning av kollektivtrafik.
- att det inte är givet att en ökad tillgänglighet ger ökad ekonomisk tillväxt. Att genom investeringar och effektiviseringar öka tillgängligheten mellan orter är positivt för möjligheterna att röra sig mellan dem, men det är inte givet att det ger ökad ekonomisk tillväxt. Det beror på vilka förutsättningar som finns på platsen.
- att relevanta aktörsgrupper och sektorer behöver identifieras, integreras och samordnas.
- att planeringsidealet om förtätning runt tågstationer inte nödvändigtvis är överensstämmande med mindre orters förutsättningar och potential.

Fråga 3. Hur kan man ta tillvara den potential tillgången till en tågstation innebär?

Utifrån denna kunskapssammanställning framkommer två framkomliga spår för fortsatt forskning och planeringsarbete. För att ta tillvara den potential tillgången till en tågstation har behövs mer ingående kunskap kring hur olika aktörsgrupper och sektorer kan integreras och samordnas. Det framkommer också som centralt att fördjupat undersöka mindre orters fysiska och sociala särskildhet för att planeringen ska bygga på realistiska kunskapsunderlag. De olika inriktningarna är överlappande men har ändå något olika perspektiv. Dessa diskuteras mer ingående i de två avslutande avsnitten.

8.2 Kunskap om förutsättningar för att skapa stationssamhällen genom integrerad kollektivtrafik- och bebyggelseplanering

Med ett planeringsperspektiv på stationssamhällen finns möjligheter att sätta fokus på relationerna mellan regional och lokal nivå gällande planering och tillväxtarbete.

Under arbetet med projektgruppen och litteraturgenomgången har det bland annat framkommit att aktörer med olika sektorsansvar och kompetens - från regionala respektive kommunala nivåer - har olika perspektiv på tågstationer. Stationer uppfattas som både noder i ett kollektivtrafiksystem och platser där aktiviteter sker. Den dubbla betydelsen av stationer behöver tydligare integreras i diskussioner om stationssamhällen för ökad samsyn mellan aktörer. Att enbart fokusera på att öka tillgängligheten mellan tätbebyggda urbana noder i ett trafiksystem, utan hänsyn tagen till den specifika platsens förutsättningar, skapar orealistiska föreställningar om potentialen för förtätning, urbanisering och tillväxt. Det finns därför behov av att integrera landsbygders och mindre orters särskildhet när det gäller probleminentifiering och potentiella utvecklingsmöjligheter.

En av de mest centrala frågorna där fortsatt forskning och praktiskt arbete behövs för att ta tillvara potentialen i en tågstation - och som är avgörande för hur attraktiv kollektivtrafiken blir i ett lokalt och regionalt sammanhang - är kopplingarna mellan kollektivtrafik- och bebyggelseplanering. Att få till en fungerande samordning är en komplex och svår uppgift att omsätta i praktiken. Det finns därför ett forskningsbehov kring att fördjupa förståelsen för vilka formella och informella relationer som finns mellan nationell och regional kollektivtrafikplanering och den kommunala översiktliga planeringen och lokalt tillväxtarbete. För en realistisk bild av förutsättningar, potential och utmaningar behövs forskning kring vilka privata och offentliga aktörer som är inblandade och hur relationerna mellan dem ser ut? Vidare behövs kunskap om hur aktörerna på regional, kommunal och lokal nivå kan arbeta tillsammans? Vilka möjligheter och utmaningar finns för att skapa gemensamma arbetssätt?

8.3 Kunskap om lokala perspektiv, värden och erfarenheter i orter med tågstation

Det framkommer även som viktigt att strategier och planeringsansatser anpassas till den specifika orten eller regionen. Kunskapssammanställningen visar att centralt för att förstå potentialen för utveckla stationssamhällen i mindre orter är att undersöka de livsstilsvärden

eller individuella faktorer som påverkar människors vilja att bo glest. Val av bosättning, såväl som efterfrågan på infrastruktur och samhällsservice, påverkas av människors beteenden och individuella val. Det finns därför behov av att fördjupat undersöka människors preferenser och värden för att anpassa planering av infrastruktur såväl som markanvändningsplanering till den lokala och regionala kontexten. För att fortsatt undersöka hur en tågstation kan bidra till regional och lokal utveckling i mindre orter och dess omland behövs mer kunskapsunderlag ur lokala platsperspektiv. Det finns således behov av att undersöka de resurser, värden och erfarenheter som finns i de mindre orterna, och därifrån se potentialen för utveckling.

9. Källförteckning

- Af Geijerstam, J. & Kaijser, A. (2005). En spårbunden historia. I Rosander, K., Karlsson, L-O., Bergkvist, J., Fält, G, Herpai, R., Palmlund, L. och Gunnervall, S-E (red.). *Järnvägen 150 år*. Informationsförlaget, Stockholm, s. 25-43
- Andersson, M. (2013). *Närhet ger jobb – Produktivitetseffekter på arbetsmarknaden av förbättrade kommunikationer*. CIRCLE, Lunds universitet / BTH.
- Andersson, S. & Weijmer, M. (2013). *Kinnekullebanan ur ett lokalt perspektiv - Samtal om banan, landskapet och framtiden*. Göteborgs universitet, Institutionen för kulturvård.
- Andersson-Skog, L. & Ottosson, J. (2005). "Hela folkets järnväg" och marknaden. I Rosander, K., Karlsson, L-O., Bergkvist, J., Fält, G, Herpai, R., Palmlund, L. och Gunnervall, S-E (red.). *Järnvägen 150 år*. Informationsförlaget, Stockholm, s. 12-23
- Aronsson, P. (1999). Perspektiv på stationssamhällen i nordisk forskning. I Aronsson, P. & Johansson, L. (red.) 1999. *Stationssamhällen. Nordiska perspektiv på landsbygdens modernisering*. Frank Stenvalls Förlag, Malmö, s. 13-66
- Aronsson, P. & Johansson, L. (red.) (1999). *Stationssamhällen. Nordiska perspektiv på landsbygdens modernisering*. Frank Stenvalls Förlag, Malmö. 166 s.
- Assmo, P. & Wihlberg, E. (2014). *En annan kommunal ekonomi. Om andra sätt att värdera lokala resurser och aktiviteter*. Bilder från Ydre kommun. Linköpings universitet, Institutionen för ekonomisk och industriell utveckling.
- Bertolini, L., Curtis, C. & Renne, J.R (2009a). Chapter 1: Introduction. I Curtis, C., Renne, J.R & Bertolini, L. (red.) *Transit Oriented Development: Making it Happen*. Ashgate, London, s. 3-12
- Bertolini, L., Curtis, C. & Renne, J.R (2009b). Chapter 19: TODs for a Sustainable Future: Key Principles to 'Make TOD Happen'. I Curtis, C., Renne, J.R & Bertolini, L. (red.). *Transit Oriented Development: Making it Happen*. Ashgate, London, s. 257-267
- Boverket (2014). Vision för Sverige 2025. Elektronisk källa: <http://sverige2025.boverket.se/>, 2014-12-11
- Brandt, B.F. (2003). Järnvägsutbyggnad och regionförstoring – en inledande kommentar. I Weißer, J. *Persontrafik på Botniabanan. En analys av kundpotentialen inom järnvägskorridoren*. Kulturgeografi, Umeå universitet. CERUM Working Paper 63:2003, s. 3-5.
- Bygdell, C. (2014). *Omsorgsfylld landsbygd: Rumsliga perspektiv på åldrande och omsorg på den svenska landsbygden*. Avhandlingar i Kulturgeografi, Uppsala universitet. Upplands fornminnesförenings tidskrift, Nummer 56.
- Bylund, B. (2005). Järnvägens framtid. I Rosander, K., Karlsson, L-O., Bergkvist, J., Fält, G, Herpai, R., Palmlund, L. och Gunnervall, S-E. (red.). *Järnvägen 150 år*. Informationsförlaget, Stockholm, s. 370-377
- Cervero, R. (2004). Transit-oriented development in the United States: experiences, challenges, and prospects (Vol. 102). *Transportation Research Board*.
- Cervero, R., Ferrell, C. & Murphy, S. (2002). Transit-oriented development and joint development in the United States: A literature review. *TCRP Research Results Digest*, Issue 52, 144 p.
- Dahlstrand, A., Forsemalm, J. & Palmås, K. (2013). *Det urbana stationssamhället. Forsknings- och praktikeröversikt*. Mistra Urban Futures, Rapport 2013:3.

- Edwards, M.M. & Haines, A. (2007). Evaluating Smart Growth: Implications for Small Communities. *Journal of Planning Education and Research*, 27(1), s. 49-64.
- Elldér, E. (2014a) Residential location and daily travel distances: the influence of trip purpose. *Journal of Transport Geography*, 34, s. 121-130.
- Elldér, E. (2014b). Commuting choices and residential built environments in Sweden, 1990–2010: a multilevel analysis. *Urban Geography*, 35(5), s. 715-734.
- Englén, T. & Gustafsson, D. (2006). *Infrastruktur och ekonomisk tillväxt – en makroekonomisk översikt*. NUTEK, Stockholm.
- Eriksson, M. (2011). Politiken för resande i glesa bygder. Översikt och policyanalys. *Geografiska Notiser*, Nr 1, Årgång 69, s. 21-26.
- Forsemalm, J. , Hadasch, I. & Palmås, K. (2013). *Station Community Transitions – A Matter of Push or Pull?* Mistra Urban Futures Papers 2013:1.
- Frank, K.I. & Reiss, S.A. (2014). The Rural Planning Perspective at an Opportune Time. *Journal of Planning Literature*, 29(4), s. 386-402.
- Gil Solá, A. (2013). *På väg mot jämställda arbetsresor?: Vardagens mobilitet i förändring och förhandling*. Meddelanden från Göteborgs universitets geografiska institutioner. Avhandlingar. Serie B, nr 123, Göteborg.
- Gordon, P. & Richardson, H.W. (1997). Are Compact Cities a Desirable Planning Goal? *Journal of the American Planning Association*, 63(1), s. 95-106.
- Groth, N.B & Fertner, C. (red), 2013. *Stationsbyer idag*. Realdania.
- Haugen, K., Holm, E., Strömgren, M., Vilhelmson, B. & Westin, K. (2012). Proximity, accessibility and choice: A matter of taste or condition? *Papers in Regional Science*, 91(1), s. 65-84.
- Henriksson, E. (2013). Metod och process. I Gustafsson, B. (red.), 2013. *Stationsnära planering. Praktik fall*. TTP-projektet, Internationella Handelshögskolan i Jönköping, s. 15-21.
- Henriksson, E., Lagnefeldt, K., Nilsson, M., Suneson, I., Klaesson, J. & Pettersson, L. (2011). *Dalabanan - idéer för utveckling av stationsorter*. Dalabanans intressenter och White arkitekter.
- Holm, E., Karlsson, S., Strömgren, M. & Westin, K. (2013). *Vad ska man med ett land till? Matchning av bosättning, arbete och produktion för tillväxt*. Vinnova rapport VR 2013:06.
- Johansson, S. (2012). *Hållbar samhällsutveckling – vad innebär det?* Jordbruksverket, Rapport 2012:40.
- K2 och Hållbar Mobilitet Skåne (2014). *Utvärdering av Pågatåg Nordost*. Elektronisk källa: <http://www.k2centrum.se/web/page.aspx?refid=71>, 2014-12-11
- Kärrbäck, A. (2014). *Diskursiva hierarkier i den regionala utvecklingen. En diskursanalys av maktordningen mellan stad och landsbygd i sex svenska regionala utvecklingsstrategier*. Uppsatser från Kulturgeografiska institutionen, Samhällsplanerarprogrammet, Stockholms universitet.
- Lakshmanan, T.R. & Chatterjee, L. R. (2005). Economic Consequences of Transport Improvements. *ACCESS Magazine*. University of California, Transportation Center.

- Leemans, A. & Ivkovic, M. (2013). *Low Carbon stations for Low carbon cities. Quick-scan desk research on trends, challenges and opportunities in adapting urban interchanges for low carbon future*. Yellow design Foundation, Bryssel. Mistra Urban Futures.
- Lundmark, M. (2000). Regional utjämning eller polarisering i Europa? I Berger, S. (red), *Det nya samhällets geografi*. Uppsala publishing House, s. 247-267.
- Länsstyrelsen i Skåne, Skånetrafiken, Region Skåne & Trafikverket (2010). *Stationsnära läge*.
- MacKinnon, D., Pirie, G & Gather M. (2008). Transport and economic development. I Knowles, R., Shaw, J. & Docherty, I. (red), 2008. *Transport geographies: mobilities, flows and spaces*. Blackwell Publishing Ltd, s. 10-28.
- Melo, P.C., Graham, D.J. & Noland, R.B. (2009). A meta-analysis of estimates of urban agglomeration economies. *Regional Science and Urban Economics*, 39(3), s. 332-342
- Mistra Urban Futures (2015). Det Urbana Stationssamhället - vägen mot ett resurssnålt resande. Elektronisk källa: <http://www.mistraurbanfutures.org/sv/projekt/det-urbana-stationssamh%C3%A4llet-v%C3%A4gen-mot-ett-resurssn%C3%A5lt-resande>, 2015-01-15
- Notteboom, T. & Rodrigue, J-P. (2007). Re-assessing Port-Hinterland Relationships in the Context of Global Supply Chains, in Wang J., Olivier, D., Notteboom, T. & Slack, B. (red.). *Inserting Port-Cities in Global Supply Chains*. London: Ashgate, s. 51-66.
- OECD, 2015. Regional development. Elektronisk källa: <http://www.oecd.org/gov/regional-policy/regionaldevelopment.htm>, 2015-01-15
- Pettersson, L. (red), 2013. *Framtidens Götaland. En bandregion för tillväxt och utveckling. Resultat från en analys av Götalandsbanans betydelse för regional utveckling*. TTP-projektet, Internationella Handelshögskolan i Jönköping.
- Qviström, M. (2014). *Forskningsansökan till FORMAS till det pågående projektet "Spår av stad: relationella studier av "the Metropolitan corridor" i jakt på förebilder för en hållbar stadsutveckling"*. Elektronisk källa: <http://proj.formas.se/detail.asp?arendeid=25935> och <http://www.slu.se/mattias-qvistrom>, 2014-12-11
- Qviström, M. (2015). Putting accessibility in place: A relational reading of accessibility in policies for transit-oriented development. *Geoforum*, 58(0), s. 166-173.
- Renne, J.L. (2009). Evaluating Transit-Oriented Development Using a Sustainability Framework: Lessons from Perth's Network City. I Tsenkova, S. (red.). *Planning Sustainable Communities: Diversity of Approaches and Implementation Challenges*. Calgary: University of Calgary, s.115-148.
- Rodrigue, J-P., Comtois, C. & Slack, B.(2013). *The Geography of Transport Systems*. Third edition. Routledge, London and New York.
- Rosenthal, S.S. & Strange, W.C. (2004). Chapter 49: Evidence on the nature and sources of agglomeration economies. I Henderson, J.V. & Jacques-François, T. (red.). *Handbook of Regional and Urban Economics*. (Volume 4). Elsevier, s. 2119-2171.
- Rönblom, M. (2014). *Ett urbant tolkningsföreträde? En studie av hur landsbygd skapas i nationell policy*. Umeå centrum för genusstudier, Umeå universitet.
- Sandow, E. & Westin, K. (2007). *Regionförstoring i glesa områden – kollektivtrafikens möjligheter och betydelse*. Transportforskningsenheten, Umeå Universitet, TRUM 2007:01.

- Schylberg, K. (2008). *Planindikatorer för effektiv markanvändning i stationsnära områden*. Avdelningen för Arkitektur och infrastruktur, Institutionen för samhällsbyggnad, Luleå tekniska universitet, Licentiatuppsats 2008:21.
- Seto K.C., S. Dhakal, A. Bigio, H. Blanco, G.C. Delgado, D. Dewar, L. Huang, A. Inaba, A. Kansal, S. Lwasa, J.E. McMahon, D.B. Müller, J. Murakami, H. Nagendra, and A. Ramaswami. (2014). Human Settlements, Infrastructure and Spatial Planning. I Edenhofer, O., R. Pichs-Madruga, Y. Sokona, E. Farahani, S. Kadner, K. Seyboth, A. Adler, I. Baum, S. Brunner, P. Eickemeier, B. Kriemann, J. Savolainen, S. Schlömer, C. von Stechow, T. Zwickel and J.C. Minx (red.). *Climate Change 2014: Mitigation of Climate Change. Contribution of Working Group III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*. Cambridge University Press, Cambridge, United Kingdom and New York, NY, USA.
- Sims R., R. Schaeffer, F. Creutzig, X. Cruz-Núñez, M. D'Agosto, D. Dimitriu, M.J. Figueroa Meza, L. Fulton, S. Kobayashi, O. Lah, A. McKinnon, P. Newman, M. Ouyang, J.J. Schauer, D. Sperling, and G. Tiwari. (2014). Transport. I Edenhofer, O., R. Pichs-Madruga, Y. Sokona, E. Farahani, S. Kadner, K. Seyboth, A. Adler, I. Baum, S. Brunner, P. Eickemeier, B. Kriemann, J. Savolainen, S. Schlömer, C. von Stechow, T. Zwickel and J.C. Minx (red.). *Climate Change 2014: Mitigation of Climate Change. Contribution of Working Group III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*. Cambridge University Press, Cambridge, United Kingdom and New York, NY, USA.
- Slätmo, E. (2014). *Jordbruksmark i förändring. Drivkrafter bakom och förutsättningar för offentlig styrning i Sverige och Norge*. Meddelanden från Göteborgs universitets geografiska institutioner. Avhandlingar. Serie B, nr 125, Göteborg.
- SOU. (2003). *Mot en ny landsbygdspolitik*. Näringsdepartementet, Stockholm. SOU 2003:29.
- Svensson, P. (1999). Att skapa ordning och reda. Administrativa förändringar på landsbygden omkring 1870-1940. I Aronsson, P. & Johansson, L. (red.). *Stations samhällen. Nordiska perspektiv på landsbygdens modernisering*. Frank Stenvalls Förlag, Malmö, s. 146-154.
- Svensson, T. & Holmgren, J. (2012). *Kollektivtrafik som verktyg för regional utveckling – en kunskapsöversikt*. Linköping: VTI.
- Thoresson, K. & Isaksson, K. (2013). *Kommunala erfarenheter av samordnad kollektivtrafik- och bebyggelseplanering*. Sveriges Kommuner och Landsting.
- Trafikverket, 2013. *Stationshandbok*. Rapport 2013:060.
- Trivector (2014). *När tåget kom tillbaka. Effekter av återinvigningen av järnvägsstationen i Floby*. Rapport 2014:07
- Woods, M. (2013). Rural development, globalization and European regional policy: Perspectives from the DERREG project. *Geographia Polonica* (2013) vol. 86(2), s. 99-109
- Woods, M. (2011). *Rural*. Key ideas in geography. Routledge, London.

