

Stationers roll för mindre orter och dess omland

Terje Selnes

Working Papers in Human Geography

2016:1

Department of Economy and Society



GÖTEBORGS UNIVERSITET
HANDELSHÖGSKOLAN

Stationers roll

för mindre orter och dess omland

Empirisk studie



GÖTEBORGS UNIVERSITET

Så länge de fortsätter gå är Floby min plats i världen”

(Boende i Floby om stationsområdet och tågets betydelse)

Förord

Denna rapport är den tredje och avslutande delen av projektet ”Stationers roll för mindre orter och dess omland”. Projektet är en del inom Mistra Urban Futures kunskapsprocess ”Det urbana stationssamhället – vägen mot ett resurssnålt resande. Deltagare har varit Västra Götalandsregionen, Region Halland, kommunerna Trollhättan, Lilla Edet, Stenungssund, Kungsbacka, Varberg och Hylte samt forskare från avdelningen Kulturgeografi. Projektet är delfinansierat av Tillväxtverket. Denna rapport har föregåtts av en *kunskapssammanställning* av tidigare forskning samt en *kartläggning* med statistik över utvecklingen i tio mindre orter med eller utan tågstation. Kunskapen fördjupas i denna rapport genom intervjuer med boende i tre mindre orter med tågstation. Stationens roll har diskuterats i avseende av den större bilden bakom personernas val av boendemiljö i mindre orter där såväl livsåskådning som praktiskt vardagsliv har behandlats. Jag vill särskilt tacka Er samtliga femton intervjupersoner. Utan er vilja att upplåta er fritid till att besvara mina frågor hade denna studie inte varit möjlig!

Vidare vill jag tacka mina två kolleger professor Marie Stenseke, doktor Mattias Sandberg på avdelningen för Kulturgeografi vid institutionen för Ekonomi och Samhälle, Göteborgs Universitet för kloka synpunkter och god vägledning under arbetet med denna rapport. Jag vill även tacka Linda Billberg (Västra Götalandsregionen) Björn K. Johansson (Region Halland) och Göran Carlsson (Trollhättan Stad) för gott samarbete kring att precisera studiens centrala intresseområden och valet av mindre orter för att belysa dessa frågor för samhällsplaneringen. Slutligen stort tack till fil.dr. Elin Slätmo som, trots en intensiv slutfas på arbetet inför flytt till Uppsala och SLU, gav mig goda förutsättningar att ta vid genom sin överlämning av projektet!

Det har varit ett sant nöje att arbeta fram denna rapport då det, vid sidan av mycket skrivbordstänkande såväl före som efter intervjuerna, givit mig möjlighet att möta nya människor och bekanta mig med platser jag troligen aldrig annars kommit i kontakt med!

Terje Selnes

Göteborg, augusti 2015

Läshänvisningar

Uppdraget att undersöka stationers roll för privatpersoner i deras val av boende i mindre ort innebär att en mycket bred ingång till projektets huvudfokus. Därav är rapporten som helhet en intressant läsning om än i en mycket omfattande rapport.

För de läsare som upplever begränsad tid till att läsa rapporten som en del i ert arbete rekommenderar jag att i första hand läsa *Sammanfattning* på nästa sida samt inledande sammanfattningar för avsnitt 7.2, 7.3, 7.4, 8.1. Även kapitel 10 *Diskussion* är viktig läsning då det konkretiserar studiens resultat i förhållande till stationens roll och hur framtida planering av nya stationer i mindre orter bör beakta detta resultat.

Abstract

The transport sector in Sweden is seen as important task in the strategies to fight global warming. Among many policies for reducing Co2 emissions in the transport sector there is a growing interest to improve railway systems and promote train as the choice of transportation in people's daily life. To support growing numbers of commuters in the train system, community planning plays a key role in shaping surrounding areas for both attractive housing and transportation transits.

Recent research and discussions about the potential and planning of train stations has a focus on densely populated areas where planning strategies of densification is in focus. However, the capacity and time-efficiency of trains also highlights discussions about how it contributes in a regional perspective of development. With rising levels of urbanization and the effects on labor market concentration there is a growing need for qualitative commuting possibilities among populations in small towns and rural areas. This is also enhanced by tendencies of a parallel counter-urbanization with motives of lower housings costs and interest of living in a rural environment. Again, this emphasizes a need for new focus in community planning even in small towns and especially those close to a train station. The differences between the small town and bigger cities in aspects of population, organization and built environment raises questions of local perspectives of life in the small town and densification of the train station's surrounding area

Therefore, the aim of this report is to examine the strengths of different aspects that are prominent as values among residents in small towns and their rural surroundings. Through this empirical study with fifth teen in-depth interviews in Lödöse, Floby and Kode in Västra Götaland region, the presence of a train station is discussed as a factor among many others shaping everyday life for the inhabitants. A short questionnaire was distributed among waiting passengers at the station to reach a deeper local view on the physical development of the stations' surroundings. To structure and analyze data from interviews, a theoretical framework based on previous research was formed around four dimensions of place. The dimensions are place-specific, characteristic, contrasting and regional.

The result shows that interviewees were seeking for housing with a strong motive to find child friendly environments within a regional area where daily commuting to Gothenburg is possible. The regional area around the small town forms a geographical frame for where the interviewees searched for housing. This focus highlights the train station as an aspect of daily life in small town where interviewees in Floby especially emphasize the station's vital role for in-migration. Due to shorter distance to Gothenburg and good access to motorways, interviewees in Kode and Lödöse observe the train station more as a unused alternative to car or bus. Economical limits is another factor which tends to put more focus on infrastructure for commuting needs when house market prizes drives the interviewees further away from Gothenburg than what was their initial plan.

Interviewees prefer the small town or the rural surroundings based on different perspectives of values for their children. Interviewees in the small town stress the value of a neighborhood that gives their children possibilities to choose their social environment. In rural surrounding interviewees emphasize the ability to give their children opportunities to explore nature and farming activities in qualitative activities that not would be experienced as a citizen in a bigger town. The access to nature among the interviewees in rural area could also be linked to their own

interest of boating, fishing, farming that either forms a motive for in-migration or has developed during their time as inhabitants.

Despite huge differences in the use of train in daily commuting, the interviewees show acceptance for a densification around the train station which is not seen as a threat to the values of their nearest housing environment. However there are mixed opinions of the strategy within densification of the small towns. Interviewees with long experience as inhabitants stress the benefits for young and elderly in the population. Other interviewees tend to see how strong densification strategies waste the potential of the small town to attract new inhabitants mainly among citizens in Gothenburg who are seeking for new housing and extension of property. Among the rural interviewees there are also worries that densification can harm their access to the station when parking lots could be diminished and set aside from the closest area around the station in favor of new housing.

The main conclusions of this study are how the regional dimension is crucial and sets the limits for where values of characteristic dimension in housing are searched with main focus on benefits for their children. The power in a regional dimension makes values of a place-specific dimension of the certain small town or place weak among the interviewees. Relational dimension is mainly embedded in the strong motive of a child friendly environment where the small size of the town or the rural environment is viewed as a safer place than the larger city where present work and former housing is located.

Sammanfattning

Denna del av projektet ”Stationers roll för mindre orter och dess omland” består av en empirisk studie av tre mindre orter. Orterna är Lödöse, Floby och Kode som valdes utifrån hur orternas respektive stationsområden representerar olika tradition, reseutbud och lokalisering.

De utvalda orterna har studerats främst som platser för boende där stationsområdet diskuterats utifrån både vardagsliv och utveckling av orten. Studiens inledande och teoretiska del belyser platser utifrån dess olika egenskaper och hur förhållandet till andra platser, som bildar en rumslig omgivning, är centralt för hur en plats används. Utifrån denna teoretiska ingång presenteras fyra olika *platsdimensioner* som valet av bosättning i mindre orter antas grunda sig i. De fyra platsdimensionerna, *specifik, karakteristisk, kontrasterande* och *regional* är centrala i analysen av resultatet från studiens intervjuer.

Den empiriska studien baseras på sammanlagt femton intervjuer med boende i de tre orterna. Intervjuerna behandlar frågor om hur de ser på sin boendemiljö i orterna och vad som värdesätts med platsen utifrån förväntningar, motiv och aktiviteter i vardagen. Utifrån en bred ingång om vardagslivet i mindre orter närmade sig intervjuerna ortens tågstation som plats i orten och funktion i deras vardag. Förutom en vardagsmässig relation till ortens stationsområde diskuterades även stationens roll i en framtida utveckling av orten.

I studiens resultat framträder hur betydelsen av tillgänglighet till omgivande region är avgörande för bosättning i mindre orter. Betydelsen av regional tillgänglig hänvisas främst till arbetsmöjligheter men skiljer mellan orterna. Valet av boende i den specifika orten hänvisas till ekonomiska begränsningar och respondenterna värdesätter regional tillgänglighet och allmänna karaktärsdrag i mindre orter och omland framför orten i sig självt.

Orternas stationsområden anses bidra positivt till de boendes tillgänglighet. Stationens *roll* är dock mycket varierande och framträder starkast för boende i Floby medan respondenterna i Lödöse och Kode i högre grad använder närbelägna motorvägar vilket minskar stationsområdets roll för deras regionala tillgänglighet.

Intervjuerna visar även på en positiv inställning till bebyggelseutveckling i nära anknytning till stationsområdet. I Lödöse och Kode finns tydliga förhoppningar om utveckling där främst boende med lång erfarenhet betonar betydelsen att utvecklingen bidrar till en bättre blandning som tillgodoser orternas unga och äldre befolkning. Flobys större avstånd till Göteborg ger tåget ökad betydelse men minskar samtidigt respondenternas optimism kring stationens potential att bidra till lokal utveckling. Bland få visioner hos boende i Floby framkommer ändå vikten av att skapa mervärden i förhållande till boende i stad framför att planeringsmässigt eftersträva förtätning.

Ortens och näromgivningens prägel och karaktär framträder som ett eftersträvat sekundärt värde/inflyttningsmotiv efter att ortens uppfyller god tillgänglighet till en regional omgivning. Karaktärsdrag värderas främst utifrån barnens möjligheter till trygga och inspirerande miljöer. I omlandshushållen finns dock även ett starkt eget motiv kring boendemiljöns karaktär som ofta kopplar till någon aktivitet i omgivande natur. Uppskattning av boendemiljöns kontrast gentemot övriga platser i vardagen uttrycks av främst av respondenter som lämnat småbarnslivet och funnit nya värden med boendet och orten. Dock hänvisar även ett större antal boende i omlandet till hur tidigare erfarenhet av boende i stad varit en drivkraft bakom inflyttning till den mindre orten.

Innehållsförteckning

1. Beskrivning av projektet	8
1.1 Inledning och motiv till studien	8
1.2 Stationsområdet – en plats av betydelse på flera geografiska skalor	9
1.3 Kollektivtrafik och stationsområden inom regional planering.....	9
1.4 Studiens syfte och frågeställningar	11
2. Sammanfattning av tidigare delprojekt i ”Stationers roll för mindre orter och dess omland”	12
2.1 Inledning	12
2.2 Kunskapssammanställningen.....	12
2.3 Kartläggningen	14
3. Centrala utgångspunkter: Boende i mindre orter och omland	16
3.1 Inledning	16
3.2 Landsbygden som attraktiv boendemiljö.....	16
3.3 Stad och landsbygd – Maktrelationer och planeringsideal	17
3.4 Mindre orter som ”stationssamhällen”	18
3.4.1 Stationssamhället som historisk framväxt av mindre orter	18
3.4.2 Stationssamhället som vision i dagens samhällsplanering – Exemplet Lödöse	19
4. Teoretiska utgångspunkter	22
4.1 Inledning	22
4.2 Specifika platsens unika aspekter – Betydelsen av individens historiska anknytning.....	22
4.3 Platsens karaktär och betydelsen av rumslig omgivning – praktiska och kontrasterande värden av lantlig boendemiljö	23
4.4 Barnens boendemiljö - Mindre ort och landsbygd ur ett riskperspektiv	25
4.5 Platsegenskaper i boendemiljön – En hierarkisk modell av värden	26
4.6 Studiens teoretiska analysram - fyra dimensioner av platsen som boendemiljö	27
5. Fallstudieorter	28
5.1 Inledning och motivering av orter	28
5.2 Lödöse, Lilla Edets kommun.....	28
5.3 Floby, Falköpings kommun	30
5.4 Kode, Kungälv kommun.....	31
5.5. Upphärad och Åsa – Studiens ”referensorter”	32
5.5.1 Åsa, Kungsbacka kommun	33
5.5.2 Upphärad, Trollhättans kommun.....	34
6. Metod	38

6.1 Inledning	38
6.2 Urval.....	38
6.3 Tillvägagångssätt.....	38
6.3.1 Intervjuer	38
6.3.3 Metodik.....	39
6.4 Intervjustudiens generaliserbarhet	40
6.5 Enkätundersökning	41
7. Resultat	42
7.1 Inledning	42
7.2. Lödöse.....	42
7.2.1 Sammanfattning	42
7.2.2 Närhet till släkt, stad och solsemester – stor betydelse för omgivande region	43
7.2.3 Ekonomiska motiv gör Lödöse intressant utifrån sin plats i omgivande region.....	44
7.2.4 Barnperspektiv - Inverkan på val av boendemiljö.....	44
7.2.5 Barnperspektivets tidsaspekt – Övergång från värde till begränsning i boendemiljön	46
7.2.6 Gemenskap och deltagande som värde i en mindre ort	47
7.2.7 Ett aktivitetsmönster präglad av utbud utanför Lödöse.....	48
7.2.8 Stationsområdet i Lödöse	49
7.2.9 Stationsområdets nutid och framtid – enkätundersökning vid Lödöse Station.....	56
7.3 Floby	58
7.3.1 Sammanfattning	58
7.3.2 Ekonomi och aktiviteter i omgivande natur som motiv – Pendlingsmöjligheten vägledande för beslut om flytt till orten	58
7.3.3 Gemenskap och engagemang – Ett positivt värde för de hushåll som deltagit	60
7.3.4 Barnperspektiv förenat med personliga motiv	61
7.3.5 Matinköp i Floby och resande inom kommun för sällanköp.....	62
7.3.6 Stationsområdet i Floby – Nöjda pendlare och realistiska förväntningar på stationens inverkan på ortens utveckling	63
7.3.7 Stationsområdets nutid och framtid – enkätundersökning vid Floby Station.....	65
7.4 Kode.....	66
7.4.1 Sammanfattning	66
7.4.2 Lantligt boende inom rimligt avstånd från större orter som motiv - släktanknytning till platsen stärker en ekonomisk möjlighet	67
7.4.3 Hav och kust som inflyttningsmotiv och landsbygd som stimulerande för aktiviteter	68
7.4.4 Barnperspektiv med betoning på landsbygdens utbud av meningsfulla aktiviteter.....	70

7.4.5 Ett arbetsliv som förstärker värdet av boendemiljöns lantlighet	71
7.4.6 Motvilligt resande för vardagskonsumtion med tyngdpunkt inom kommunen	72
7.4.7 Dagens stationsområde – Parkeringsutbyggnad i en underdimensionerad trafikmiljö	75
7.4.8 Framtidens stationsområde – Balansgång mellan utveckling av blandad bebyggelse i orten och tillgänglighet för växande befolkning i omlandet	77
7.4.9 Stationsområdets nutid och framtid – enkätundersökning vid Kode Station	79
8. Analys.....	81
8.1 Sammanfattning och inledning.....	81
8.2 Fråga 1: <i>Vad är viktiga och värdfulla- respektive negativa aspekter av boende i mindre orter?</i> 82	
8.2.1 Boendemiljöns regionala aspekt är en förutsättning förknippad med olika innehåll och omfattning	82
8.2.2 Personlig uppskattning av boendets omgivande karaktär påverkar synen på regionala tillgängligheten	82
8.2.3 Platsspecifik- och kontrasterande värde – aspekter med viss understödjande effekt	83
8.2.4 Modellering av värdet för boendemiljöns aspekter.....	84
8.2.5 Boendemiljöns nackdelar - Avstånd och kommunal politik.....	85
8.3 Fråga 2: <i>Hur ser vardagsaktiviteter ut i mindre orter och vilket behov av rörlighet utanför orten framträder?</i>	85
8.4 Fråga 3: <i>Hur ser de boende på stationsområdet i mindre orten och hur relaterar platsen till deras vardagsaktiviteter?</i>	87
8.5 Fråga 4: <i>Hur förhåller sig boendes syn på orten och stationsområdets utveckling till den kommunala planeringen av orten?</i>	88
9. Det empiriska resultatet relaterat till referensorterna Åsa och Upphärad.....	91
9.1 Sammanfattning	91
9.2 Reseutbudets betydelse bland Lödöse bilburna respondenter - Spegelbild av utmaningen för Åsas perifera station med förhållandevis svagt reseutbud mot utbudet i närbelägen centralort? .92	
9.3 Stationens roll för Flobys respondenter stärker Upphärads argument	92
10. Diskussion	94
10.1 Sammanfattning/Inledning.....	94
10.2 En positiv syn på förtättningsidéer utifrån respondenternas egen distans	94
10.3 Stationers roll stärks när tågets reskvot konkurrerar med bilen	95
10.4 Stationers roll för orters rykte och identitet.....	96
10.5 Förslag till fortsatta forskningsprojekt.....	97
Referenser	100
Bilaga 1: Samtalspunkter vid intervjuer	103
Bilaga 2: Enkäter vid Lödöse, Kode och Floby station.....	104

Enkätstudie: Lödöse Södra Station som plats	104
Enkätstudie: Floby station som plats	105
Enkätstudie: Kode station som plats.....	106

Figurförteckning

Figur 1: Strukturbild för regional utveckling i Göteborgsregionen.....	10
Figur 2: Stationshus i mindre orten Hällekis längs Kinnekullebanan	18
Figur 3: Kollage från plandokument om Lödöse Station.....	21
Figur 4: Modell för motiv och utfall i landsbygdsboende	23
Figur 5: Pyramidmodell för hierarkisk indelning av värden i boendemiljön	26
Figur 6: Lödöse Station med omgivande jordbruksmark i förgrunden	29
Figur 7: Floby Station med flerbostadshus i bakgrunden (Foto: Författaren).....	31
Figur 8: Kode Station med villabebyggelse i bakgrunden (Foto: Författaren)	32
Figur 9: Kollage över Åsa Station (Kungsbacka kommun 2012, s.1 & 9 och kungsbacka.se)	33
Figur 10 Åsa station.....	34
Figur 11: Kollage över Upphärads banvall där rälsen förut som delvis blivit cykelväg	35
Figur 12: Kollage över förtätningssidé i Upphärad och karta över tätorten i förhållande till tilltänkt stationsplacering.....	36
Figur 13: Processbild för metodarbetet med empirisk studie.....	40
Figur 14: Utbrunnen bil vid Lödöse Station	50
Figur 15: Blandad bebyggelse i närheten av Lödöse Station	54
Figur 16: Exempel på tom butikslokal i Floby där innehavaren testat nytt grepp för uthyrning	62
Figur 17: Djurhållning i Kodes omland - en uppskattat inslag i respondenternas närmiljö	70
Figur 18: Kollage över Kode Stations omgivande infrastruktur och nya pendlingsparkeringen	76
Figur 19: Exempel på nybyggnation av permanentboende i Kodes omland.....	79
Figur 20: Bild över spridningen av boende i omlandet som svarade på enkäten vid Kode station	80
Figur 21: Fördelningen av platsdimensioner för boendemiljön i pyramidmodell.....	84
Figur 22: Motiv och aktivitetsmönster från empiriska studien.....	86

1. Beskrivning av projektet

1.1 Inledning och motiv till studien

Håla eller ”bullenbykänsla?” Småstadsmentalitet eller ”alla känner alla”? Naturnära eller ”vischan”?

Inom en befolkning i en mindre ort inryms liknande beskrivningar och känslor som ovan vilket bland annat kommer till uttryck i denna studie. Ordvalens positiva respektive negativ laddning illustrerar en utveckling som sker i mindre orter idag när omgivande samhälle kommer närmare en mindre ort och skapar både möjligheter, förändringar och behov av anpassning. Frågor som här uppkommer är vad *småskaligheten* i mindre orter har för funktion för framtidens samhälle i stort och som värde för individer i landets befolkning?

Med begrepp som *urbanisering* och *globalisering* studerar samhällsforskningen rådande förändringar och hur det påverkar organiseringen av samhället. Det talas även abstrakt om en ”strukturomvandling” av ekonomin som mer konkret tar sig uttryck bland annat i Sveriges städer och tätorter avseende befolkning, arbetstillfällen och samhällsservice. I synnerhet mindre orter upplever hur dess befolkning dramatiskt påverkas när en lokal arbetsmarknad försvagas om ett företag rationaliserar, flyttar från orten eller lägger ner sin verksamhet.

I en ofta överskådlig framtidutsikt där arbetsmarknaden förändras medan orters geografi ligger förhållandevis fast har intresset för- och betydelsen av kommunikationer och infrastruktur ökat. Regionala aktörer inom samhällsplaneringen talar om att stärka och vidga s.k. ”arbetsmarknadsregioner” genom utbyggd kollektivtrafik för att hålla en föränderlig arbetsmarknad fortsatt tillgänglig för befolkningen. Vikten att knyta samman orter genom infrastruktur grundar sig alltså i ett ökat behov av rörlighet för individer där tåget som transportmedel kan möta ett ökade rörelsebehov med snabba och miljövänliga kommunikationer. Genom sin snabbhet tros en utbyggd tågtrafik kunna skapa positiv utveckling för många mindre orter som idag kämpar med att behålla sin befolkning. Utvecklingspotentialen finns även i hur tåget gör den mindre orten tillgänglig för en omgivande befolkning i större städer.

Sammantaget innebär denna utveckling att stationsområden på mindre orter uppmärksammas som en viktig plats för lokal utveckling. Planeringen av ett stationsområde ska möta förväntningar om funktionalitet från ett ökat antal vardagsresande invånare samtidigt som stationen ska ingå i den karaktär som präglar orten. Värdefulla aspekter i orten enligt boende i mindre orter blir här en intressant fråga när befolkningens sammansättning och invånarnas vardagsliv utvecklas i spåren av förändrad arbetsmarknad och förbättrad kollektivtrafik. Detta innebär att synen på mindre orters utveckling framstår ett utforskat område och viktig kunskap i planeringen av mindre orter med tågstation.

Denna rapport är en del av projektet ”Stationers roll för mindre orter och dess omland” och baseras på intervjuer med boende i de mindre orterna Lödöse, Floby och Kode. Totalt har femton hushåll intervjuats. Intervjuerna utgick frågor om valet av ort och plats för boendemiljö samt hur detta formar och inverkar på aktiviteter i vardagen som kopplar till arbete, hushåll och fritid. Som projektets titel avslöjar har det i intervjuerna lagts ett särskilt fokus på att diskutera befintlig tågstation och stationens närmsta omgivning som del i respondenternas boendemiljö.

Studien motiveras av ett behov av mer kunskap om stationers roll i mindre orter som inledande delprojektet *Kartläggning* (Slätmo 2015) ser då en brist på tidigare forskning om stationsområden i mindre orter identifieras (se vidare avsnitt 2.2). Genom en inriktning på boende kan stationsområdets roll framträda i ett bredare sammanhang av vilka värden och motiv som finns bakom valet av boendemiljö i en mindre ort.

Tågstationen benämns fortsättningsvis i rapporten främst som *stationsområde* då intresset utgår från stationen som en plats i orten och individens boendemiljö. Även begreppet *tågstopp* används stundtals i rapporten och avser hur stationsområdet trafikeras av tågtrafiken med stopp vid stationsområdet.

1.2 Stationsområdet – en plats av betydelse på flera geografiskskalor

I likhet med annan infrastruktur kan ett stationsområde betraktas ha två olika betydelser för orten den omges av. Dels utgör stationsområdet en del i ett transportsystem som knyter orten till ett större omland under förutsättning att tåget stannar vid stationsområdet. Betydelsen är här att ortens befolkning får tillgänglighet till en stor omgivning genom stationsområdet. Den andra betydelsen handlar om att stationsområdet är en plats i orten oberoende hur den trafikeras. I värsta fall innebär stationsområdet en påtaglig barriär för befolkningen och i bästa fall utgör platsen en betydande del av orten som en social mötesplats för befolkningen.

Sammantaget kan stationsområdet betydelse koppla till olika geografiska skalor eftersom platsen både har regional och lokal betydelse för befolkningen på en ort. På senare år har samhällsplaneringen alltmer diskuterat stationsområdet just utifrån sin potential att bidra till en lokal utveckling avseende såväl sociala mötesplatser, handel och flerinånare.

Nedan utvecklas bakgrunden till att stationsområden är en uppmärksam fråga inom samhällsplaneringen. Genom att relatera aktuella planeringsdiskussioner kring kollektivtrafik till mindre orter och landsbygd tydliggörs vikten av hur denna empiriska studie kan bidra till att öka kunskapen om boende i mindre orter och problematisera ett rådande planeringsideal för utveckling av stationsområden.

1.3 Kollektivtrafik och stationsområden inom regional planering

Tankar och idéer om utveckling kopplat till stationsområden är framträdande i många kommuner i Sverige. Det visar sig särskilt starkt i kommuner runt om landets största städer och hör samman med hur relationen mellan kranskommuner och storstäder präglas av att storstadens arbetsmarknad är dominant även bland kranskommunens invånare. Sammantaget ger detta ett stort behov av vardagligt resande över kommungränser där behovet av tids- och resurseffektiva kollektiva transporter är stort. Genom arbetsmarknadens koncentration framträder ett ömsesidigt beroende mellan storstad och kranskommuner där kranskommunernas mindre tätorter, identifieras som attraktiva och funktionella platser för boende av samhällsplaneringens regionala aktörer. Intresset för planering av bostäder i mindre orter ökar här avsevärt om kopplingen till kollektivtrafiken är starkt etablerad.

Ett planeringsexempel på denna ömsesidiga relation är hur det mellankommunala samarbetsorganet Göteborgs Kommunalförbund (GR) i *Strukturbild för Göteborgsregionen* (2008) särskilt lyfter fram attraktiv pendeltågstrafik som viktig för regionen. Strukturbilden presenterar fem prioriterade huvudstråk mellan den s.k. ”kärnan” Göteborg och övriga regionen. Synen på regionens övriga orter och transportsystemets betydelse visar sig när GR beskriver inriktningen på s.k. *uthållig tillväxt* av bostäder och arbetstillfällen. Här fastslås att tillväxten ska ta sin utgångspunkt i kärnan och dess sammanhängande stadsområden följt av ”orter belägna i eller starkt knutna till de regionala huvudstråken”. Fokus för en uthållig tillväxt beskrivs av GR vara att skapa en hållbar regional struktur av infrastruktur, bebyggelse och grönstruktur. Hållbarheten

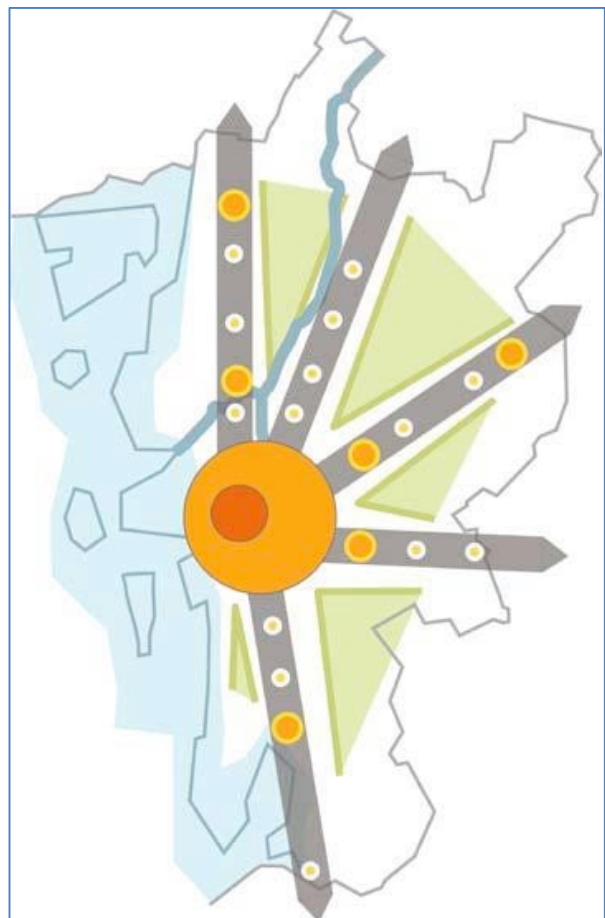
förutsätter att man arbetar för en befolkningsmässig balans mellan kärna och omland. (Göteborgs Kommunalförbund 2008 s.4 & 2013 s.3).

Ur detta förhållningssätt framträder hur GR ser ett ömsesidigt beroende mellan kärna och omlandets orter. Särskilt bebyggelseutveckling med koppling till infrastruktur riktad mot kärnan belyser GR:s syn på mindre orters potential att bidra till hållbar tillväxt i regionen koncentreras till boendeutveckling. Orter med tågstationer blir här särskilt uppmärksammade som framtida utvecklingsområden för en balanserad befolkningstillväxt då tåget är ett hållbart och snabbt transportmedel med en regional räckvidd. Vidare blir då stationsområdet och dess omgivning en intressant plats för att planera nya bostäder till invånare som väntas ha ett pendlingsbehov till kärnans arbetsmarknad.

Generellt finns syn på samhällsutvecklingen där ett vardagligt resebehov för invånare i mindre orter förväntas öka. Detta ska mötas med att planera samhället för hållbara transporter där tåget är särskilt attraktivt. Utveckling och utformning av boendemiljöer anses här centralt för att förmå människor att välja tåget. Aspekten *närhet* mellan boende och station lyft särskilt fram och har gett upphov till begrepp som ”stationsnära läge” och ”stationsnära planering” inom samhällsplaneringen. (se exempelvis Länsstyrelsen i Skåne 2010)

Förutom närhet till stationen finns även tankarna om en förtätning av bebyggelse för att främja såväl passagerarantal som ekonomi inom de miljömässigt hållbara transportmedlen. I förtätningstanken finns även strävan efter *högre* byggnader för att balansera behovet av nya bostäder med strävan att minimera exploatering av skogs- och jordbruksmark. Sammantaget ger detta en planeringsstrategi för stationsnära utveckling med starka tendenser mot en förtätning och urban stadsstruktur även i mindre orter.

Planeringens växande intresse för att utveckla mindre orter med utgångspunkt från stationsområden aktualiserar behovet av kunskap från de som bor i orterna idag. Kunskapen om vilka aspekter av orten och omlandet som värdesätts hos boende och intresserade bostadsspekulanter är i dagsläget svag. Den empiriska studien kan därför bidra med bättre kunskap om livet i en mindre ort med förhoppningen att ge ett bra underlag för framtida planering av mindre orter och förmågan att balansera hållbar regional tillväxt med aspekter av en mindre ort som dagens ortsbefolkning värdesätter.



Figur 1: Strukturbild för regional utveckling i Göteborgsregionen (Göteborgsregionen 2008, s.3)

1.4 Studiens syfte och frågeställningar

Syftet med den empiriska studien är att *studera hur en mindre ort värdesätts och uppfattas som boendemiljö samt hur de boendes bosättningsmotiv, aktivitetsmönster och framtidsutsikter kan relateras till förekomsten av tågstation på orten.*

För att konkretisera studiens syfte finns fyra frågeställningar som ska besvaras:

1. Vad anser de boende vara viktiga och värdefulla förutsättningar samt negativa aspekter i sin boendemiljö i mindre orter och omland?
2. Hur ser vardagsaktiviteter ut i mindre orter och vilket behov av rörlighet utanför orten framträder?
3. Hur ser de boende på stationsområdet i den mindre orten och hur relaterar platsen till deras aktivitetsmönster?
4. Hur förhåller sig boendes syn på orten och stationsområdets utveckling till den kommunala planeringen?

2. Sammanfattning av tidigare delprojekt inom projektet ”Stationers roll för mindre orter och dess omland”

2.1 Inledning

Den empiriska studien är ett självständigt delprojekt inom *Stationer roll för mindre orter och dess omland*. Dock har denna rapport föregåtts av två delprojekt som både inspirerat och delvis format upplägget för den empiriska studien. Nedan följer en kort sammanfattning av de två övriga delprojekten *Kunskapssammanställning* och *Kartläggning*.

2.2 Kunskapssammanställningen

Göteborgs Universitet och avdelningen för Kulturgeografi fick uppdraget att utreda kunskapsläget kring stationers roll för mindre orter och dess omland. Arbetet utfördes av Elin Slätmo, doktor i Kulturgeografi och rapporten publicerades i mars 2015. Förutom en sammanställning om kunskapsläget från 2004 fram till idag innehåller rapporten även en diskussion kring forskningsbehov med konkreta förslag. Utifrån forskningssammanställningen besvarar rapporten följande tre frågeställningar.

1. Vilka faktorer krävs för en utveckling 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?

Slätmo konstaterar att det finns få studier som behandlar stationers roll för just mindre orter av storleken 500-5000 invånare. Förutom en uppföljande kvantitativ studie av 250 stationsetableringar i mindre orter i Danmark mellan år 1840 och 1940 så är tidigare forskning präglad av en funktionell syn på stationers roll för att främja hållbart resande genom att etablera täta bebyggelsestrukturer. Denna funktionsinriktade forskning innehåller främst internationell forskning där begreppet *Transit Oriented Development* (TOD) är framträdande som planeringsteori. Slätmo ser hur TOD-forskningen är inriktad mot stationsområden i stadsmässiga omgivningar som ur ett svenskt perspektiv inte motsvarar förhållanden och förutsättningar i mindre orter.

Slätmo ser hur ett urbant perspektiv även präglar synen på tågstationer inom svensk förvaltning oavsett var en stationsetablering ska ske. Exempelvis uppmärksammar Trafikverket (2013) hur stationer på mindre orter ofta lever i symbios med övriga samhället där de ser ett eget ansvar att främja en stationsnära utveckling ”för att skapa ett urbant sammanhang”. Trafikverkets synsätt relaterar till en större forskningsfråga om hur samhällets syn på *stad* och *land* tenderar att göra en otidsenlig uppdelning mellan dessa begrepp och fysiska miljöer. Fysiska, social och ekonomiska strukturer bidrar idag till en uppblandning av stad och land. Slätmo ser här ett behov av att problematisera den urbana inriktningen på planering av stationsområden i mindre orter då det finns bristande kunskap om hur befolkningen i mindre orter vill bo och verka på den specifika platsen. (Slätmo 2015, s.5-7) Det innebär att det inte finns kunskap om invånarnas önskemål och preferenser samt om det överensstämmer med planeringens utgångspunkter för stationsområdets utformning.

Trots att det finns svårigheter att i dagens samhälle göra en gränsdragning mellan stad och landsbygd så anser Slätmo att det är viktigt att beakta vad hon kallar landsbygdens *särskildhet*.

Särskildheten kopplas till en växande attraktionskraft för landsbygden hos vissa individer som driver en utglesning utifrån livsstils- och individuella faktorer och utvecklas parallellt med den mer uppmärksamade urbaniseringen av samhället (se Dahlstrand et al. 2013). Den svenska landsbygdens särskildhet varierar mellan dess olika platser men utgår enligt Slätmo från en särskildhet avseende *markanvändning*, *gleshet* och *sociala relationer*. Dessa tre aspekter är potentiella värden för individer på mindre orter och riskerar att utmanas om en urban planeringsteori antas okritiskt och utforskat i utvecklingen av stationsområden i mindre orter. (Slätmo 2015, s.7-8)

Eftersom projektets huvudfråga är ett tämligen utforskat fält ser Slätmo svårigheter att besvara första frågeställningen om specifika faktorer av betydelse för utveckling av en ort. Istället återknyter hon till vikten av att beakta mindre orter som specifika platser och hur de existerar i ett samspel med de större och urbana platserna. En aktiv förvaltning som knyter ihop dessa platser funktionellt är en viktig förutsättning för att en utveckling ska få spridning utanför urban områden. (Slätmo 2015, s.14)

Tågstationen i en mindre ort är ett fysiskt exempel på en sådan funktionell sammanknytning mellan mindre- och större orter. Slätmo besvarar den andra frågeställningen med att se tågstationen potential till positiva effekter främst avse befolkning, arbetstillfällen med tillhörande köpkraft, ökad pendling med kollektivtrafik, tillgängliga ytor för bostäder, verksamheter och handel, förbättrad fastighetsmarknad m.m. De negativa effekterna finns främst i ökad exponering för buller och farligt gods. Vidare tar Slätmo upp oklarheter kring sambandet mellan en stationsetablering och positiva effekter på befolkning och resande då viss forskning visar på försvagat förhållande mellan byggd miljö och individens rörlighet (se Elldér 2015). Detta innebär att stationsetableringens inverkan på att öka ett hållbart resmönster i samhället förefaller oklart. (Slätmo 2015, s.15-16)

I svaret på sista frågeställningen om tillvägagångssättet för att ta tillvara potentialen med en tågstation återkommer Slätmo till vikten av ett *normkritiskt* förhållningssätt till en urban utgångspunkt och förtätningsideal vid stationer i mindre orter. Ett normkritiskt perspektiv skapar utrymme för att identifiera och uppmärksamma lokala platsspecifika karaktärsdrag och särskildheter på mindre orter. Bristen på normkritiska perspektiv leder Slätmo in till att diskutera framtida forskningsbehov där hon ser två primära områden.

Det första spåret handlar om behovet att studera relationer mellan olika aktörgrupper inom kommun, stat och näringsliv kring planeringen av en tågstation och dess omgivning. Genom att synliggöra och förtydliga olika roller och hur de påverkar varandra främjas integrering mellan kollektiv- och bebyggelseplanering.

Som ett andra spår för framtida forskning framhävs att det behövs ökad kunskap om särskildhet och livsstilsvärden i mindre orter utifrån de boende i orterna. En lokal utgångspunkt i tidigare forskning om stationsområden har främst inriktats mot kommunala tjänstemän och näringslivsrepresentanter vilket innebär att boende i mindre orter tillför ett viktigt perspektiv om den mindre orten och stationsområdets roll. En sådan forskning bidrar till att skapa en motvikt mot ett urbant storstadsideal i utvecklingen av stationsområden på mindre orter och ger viktig kunskap för att ett stationsområde utvecklas i samklang med de värden i den mindre orten som dess befolkning uttrycker. (Slätmo 2015, s.18)

2.3 Kartläggningen

Projektets kartläggning har studerat tio orter med hjälp av statistiskt material över befolkningsstruktur, fastighetspriser, bebyggelsestruktur, markanvändning, serviceutbud, kollektivtrafik och resande. De tio orterna inrymmer orter med och utan ett stationsområde med tågstopp. Statistiken har kompletterats med en enkät som besvarats av berörda kommuntjänstemän om hur de ser på orten och en lokal engagemangsnivå hos befolkning. Kartläggningen syfte var att besvara följande frågor.

- Varför utvecklas en ort till följd av en stationsetablering?
- Varför har vissa orter en svagare utveckling, trots att de har en station?
- Vilka faktorer styr en Orts utveckling

Kartläggningens slutsats är att befolkningsantal och fastighetsvärden i en mindre ort ökar i orter som finns inom 45 minuters pendlingsavstånd från Göteborg, inom ett kustnära läge samt har tillgång till tåg på dubbelspårig järnväg. (Ramböll 2015)

De tio orternas geografiska förhållanden skiljer sig men har en stark övervikt mot orter som är lokaliserade i inlandet av Halland och Västra Götaland. Detta innebär att den gynnsamma aspekten att ha ett kustnära läge inte är aktuellt för en stor majoritet av orterna. Därför betonar Ramböll ”kvaliteten på transportsystemet” som starkt samvarierande faktor med orternas utveckling. Detta kan exempelvis handla om hur en tågförbindelse förbättrar kvalitén på en mindre Orts transportssystem och vidgar ortens geografiska omland så att exempelvis en ”tillväxtmotor” som Göteborg finns inom ett attraktivt pendlingsavstånd. Förekomsten av dubbelspår och antal avgångar förstärker ytterligare transportsystemets kvalitét för en ort. Således konstaterar Ramböll att mindre orter inte utvecklas enbart genom att ha en station utan även av kvalitativa aspekter som hur ofta stationen trafikeras och till vilka destinationer som trafiken har. I ett försök att besvara den andra frågeställningen exemplifieras en bristfällig kvalitét på transportssystemet med de halländska orterna Torup och Veddige som båda uppvisar en svag utveckling trots station. Den bristfälliga kvalitén i transportsystemet ligger i hur ett relativt långt avstånd från stationsorterna till Göteborg inte överbryggas av tågstoppet i stationsområdet eftersom järnvägens sträckning inte går i riktning mot regionens tillväxtmotor.

Lödöse och Kode är två orter i denna empiriska undersökning som uppmärksammas av Ramböll som avvikande exempel till kartläggningens generella slutsats då orterna inte har ökande befolkning och fastighetspriser trots god kvalitét på transportsystemet. Gällande Lödöse ser Ramböll hur stationsområdet är en så färsk del av transportsystemet att det inte inryms i kartläggningens statistiska underlag och tror vidare att samvariationen mellan dubbelspår och ortutveckling kommer visa sig i Lödöse under 2015 och 2016. I kustnära Kode är stationen etablerad sedan länge och Ramböll ser ingen tydlig förklaring till varför orten avviker men spekulerar i hur en ensidig bebyggelsestruktur av småhus tillsammans med hög andel äldre i befolkning både minskar inflyttning och resande från stationen. Ramböll ser dock ett behov av djupare studier kring varför utvecklingen inte har tagit fart i Kode.

Enligt Ramböll är situationen i Kode ett exempel på hur förekomsten av en station inom ett kvalitetsmässigt starkt transportsystem måste följas av ett aktivt arbete från kommun och mark/fastighetsägare för att understödja en utveckling av bostadsbeståndet för att en mer generell

utveckling av orten ska visa sig. I annat fall reduceras utvecklingen till att enbart visa sig i ett ökat fastighetsvärde för orten.

Studien innefattar även orter utan tågstation där betydelsen av en framtida tågstation för dessa orter relateras till hur kvaliteten på övrig kollektivtrafik och transportsystem ser ut. Ramböll lyfter här fram hur Sjövik och Upphärad har olika potential till utveckling utifrån hur dagens kollektivtrafik och transportsystem ger olika tillgänglighet till Göteborg. I Upphärad bedöms en stationsetablering ge mycket god potential för positiv utveckling medan Sjöviks goda kollektivtrafik med buss innebär större osäkerhet kring vad en tågstation skulle innebära för ortens utveckling.

Slutsatsen är alltså att en förbättrad regional tillgänglighet har stor inverkan på utveckling av mindre orter. I vilken mån utveckling understöds av ortens geografiska läge till Göteborg och närbelägen kust eller genom aktiv kommunal planering av bostadsutveckling är mer oklart.

3. Centrala utgångspunkter: Boende i mindre orter och omland

3.1 Inledning

Projektet har sin förankring i Västra Götalandregionen och Region Halland som båda ingår bland projektets uppdragsgivare. På så sätt är perspektivet som avsnitt 2.2 beskriver högst relevant då mindre orter i dessa regioner finns inom en storstadsregion. I detta avsnitt problematiseras det regionala utvecklingsperspektivet på mindre orter genom att belysa hur natur och landsbygd är lokala förutsättningar som alltmer uppmärksammas som attraktiva boendemiljöer.

Avsnittet presenterar två centrala begrepp för studien i *lantlighet* och *stationssamhälle*. I avsnitt 3.2 diskuteras landsbygden som ett karaktärsdrag i anslutning till mindre orter där samhällsutvecklingen på olika sätt ökat möjligheten och intresset för en lantlig boendemiljö. Vid sidan av aspekter som arbetslivets IT-utveckling och en demografi med allt fler äldre, så är utbyggnad av tåg och övrig kollektivtrafikutveckling en aspekt där samhället aktivt möjliggjort en ökad bosättning i mindre orter och deras omgivande lantliga miljöer. Utifrån tågets betydelse i sammanhanget diskuteras begreppet stationssamhälle i avsnitt 3.3 och hur begreppet används för att beskriva stationens roll för orter historiskt respektive i dagens samhällsplanering.

3.2 Landsbygden som attraktiv boendemiljö

Boverket (2008) ger i sin rapport Landsbygd i förändring bilden av hur värdering av landsbygden är under förändring. Detta gäller särskilt den "tätortsnära" landsbygden där myndigheten ser hur landsbygden går från vara ett produktionslandskap till att mer och mer betraktas som ett "tätortsnära kulturlandskap". Bakgrunden till denna värderingsförskjutning kring landsbygden kopplas till förändrad matproduktion där bidraget från svensk landsbygd avtar i takt med att livsmedelsindustrin globaliseras. Detta innebär att stora arealer av jordbruksmark frigörs för annan markanvändning och utjämnar styrkeförhållandet mellan rekreativa och produktionsrelaterade värden av landsbygden.

Boendemiljöer är här ett exempel på landsbygdens rekreativa värde när jordbruksmark blir av intresse för nya typer av markanvändning. Från forskningen så ser exempelvis Nedomysl (2006) hur ett ökat intresse för vad han kallar "immateriella värden" visar sig i människors preferenser kring boende som tydliggör platsen för boendet som ett centralt värde. Enligt Nedomysl finns två faktorer i samhällsutvecklingen som ökar intresset för landsbygden som ett immateriellt värde i boendet. Dessa två faktorer är den växande andelen äldre i Sveriges befolkning samt hur arbetslivet förändras i en riktning där allt fler inte är platsbundna för att utföra sina arbetsuppgifter. Sammantaget ger detta en stor grupp av friska och kapitalstarka individer som har stora möjligheter att värdera boendemiljön utifrån värden vid platsen (Nedomysl 2006, s.10).

Reiter (2004) uppmärksammar hur kommunerna inte omsatt detta ökade intresse från allmänheten för boende på landsbygd till möjligheter till sådan typ av boende. Istället framträder en restriktiv inställning till ny bebyggelse på landsbygden. (Reiter 2004, s.59). Boverket (2008) uttrycker hur detta växande intresse framkallar behov hos den kommunala samhällsplaneringen att förbereda sig på en "gentrifiering" av landsbygden:

"Gentrifiering av tätortsnära landsbygd har blivit ett begrepp och behöver utvecklas då betydelsen i stadssammanhang skiljer sig delvis från hur vi nu tillämpar den på landsbygden [...] I stadsplaneringssammanhang har den varit en tillämplig term närmast med betydelsen

uppgradering och ofta använts när man arbetar med, eller lyckats höja statusen för en stadsdel eller kvarter [...] Tillämpningen på den tätortsnära landsbygden följer en annan värdeskala eftersom de ursprungliga värdena är höga, inte minst de estetiska.” (Boverket 2008 s.16)

Sammantaget innebär ny uppmärksamhet kring landsbygd som ett immateriellt- och estetiskt värde av boendemiljö en intressant grund till att studera hur dagens invånare i mindre orter ser på utveckling orten och dess stationsområde. Som avsnitt 1.3 tar upp så präglas den kommunala planeringen av ett fokus på täta strukturer för hållbara resmönster och denna bild möter här ett tämligen utforskat boendeperspektiv där landsbygdens värden utgör starka motiv för boende. Frågan som uppstår är hur dessa värden kring boende kan mötas i planeringstrategier för ett ökat resande i en funktionell och attraktiv struktur av en mindre ort.

3.3 Stad och landsbygd – Maktrelationer och planeringsideal

Det förefaller finnas bristande kunskap om hur ett vardagligt utbyte med staden bland invånare i mindre orter kan översättas till ett intresse att bo och verka inom ett stationsområde som utvecklas i riktning mot en stadslignande omgivning av täta strukturer. Boverket (2008) ser landsbygden genomgå ett skifte från ”land föder stad” till ”stad föder land”. I vilken mån ett sådant skifte, där en allt större del av ortens befolkning har daglig erfarenhet av staden, ska influera planeringen av mindre orter framstår ha behov att klarläggas eftersom landsbygden samtidigt framträder som ett starkt värde för att bo utanför staden.

Kunskapsbristen om landsbygdens värde som boendemiljö bekräftas i Dahlstrand et al. (2013) då utveckling av stationsområden diskuteras. Avseende planering av stationer i mindre orter betonas behovet av mer kunskap och illustreras av hur författarna enbart kan hänvisa till pågående forskning om stationsutveckling med inriktning mot att studera betydelsen av ”landsbygdsideal” (se vidare Qviström 2014). I likhet med Slätmo (2015) ser Dahlstrand et al. hur kommunerna, utifrån ett urbant planeringsideal om förtätning för hållbara resor, bör beakta parallella trender av ”stadsutglesning” som aktualiserar landsbygd och mindre orter som boendemiljö för att inte utbyggnaden av stationssamhällen ska ”misslyckas” (Qviström citerad i Dahlstrand et al s.37)

Förhållandet mellan hållbara bebyggelsestrukturer för pendling och individuella intresset för landsbygd som boendemiljö belyser en aktuell frågeställning inom forskningen kring begreppen *stad* och *landsbygd* och i vilken mån dessa begrepp kan- och bör åtskiljas i dagens samhälle. Det finns en tendens till att diskutera stad och landsbygd åtskilt utan att uppmärksamma hur miljöerna påverkar varandra i ett samspel. Forskningens kritik grundar sig här i hur följden av en sådan gränsdragning mellan stad och landsbygd skapar ett synsätt där stadens aktiviteter får en framskjuten position i politiska och planeringsmässiga strategidokument. (Kärrbäck 2014) Rönnblom (2014) hävdar att landsbygdens fulla potential enbart framträder i de planeringsdokument som uttryckligen diskuterar negativa effekter och utmaningar i spåren av urbaniseringen.

För att återknyta till avsnitt 1.3 så förmedlar Göteborgsregionen (2008) genom sin betoning av infrastruktur mellan ”kärna” och ”omland” ett synsätt som kan relateras till vad Rönnblom (2014) beskriver som ett ”urbant tolkningsföreträde”. Staden Göteborg står för utvecklingen och omgivande kommuners åtgärder och anpassningar anses förbättra möjligheter till regional spridning av utvecklingen. Även Slätmo (2015) uppmärksammar problemet när hon identifierar behovet av ett ”normkritiskt” perspektiv kring utveckling av stationsområden i mindre orter.

Denna kritik mot att skilja stad från landsbygd har motiverat inriktningen för den empiriska studien till att ta utgångspunkt i ett boendeperspektiv och utifrån en bred ingång diskutera boendemiljöns värden och aktiviteter. Förhoppningen är att detta angreppssätt öppnar upp för att studien kan presentera ett välgrundat "landsbygdsperspektiv" kring hur de boendes motiv och vardagsliv förhåller sig till regionens urbana platser och deras boendemiljö i mindre ort och omgivande landsbygd.

3.4 Mindre orter som "stationssamhällen"

3.4.1 Stationssamhället som historisk framväxt av mindre orter

Ambitioner till att definiera vad ett stationssamhälle är framträder främst i forskning där järnvägens historia är i fokus. Stationssamhällen i Norden har historiskt karakteriserats av en centralt belägen järnvägsstation där omgivande bebyggelse och samhällsliv sedan successivt växt fram och skapat en varierad sysselsättning och markanvändning (Slätmo 2015)

Den främsta drivkraften för stationsetableringar var näringslivets efterfrågan på effektiva transporter för att exportera varor. Frakt av lokalt tillverkade produkter stod sig starkt i jämförelse med dåtidens efterfrågan på persontransporter. Den omgivande utvecklingen bebyggelse och samhällsliv som formade själva "stationssamhället" grundlades av en ökad bosättning av lokala entreprenörer. Genom entreprenörernas relation till ortens politiker skapades ett gemensamt intresse att ge stationsområdet en modern utformning som symboliserade ortens nya koppling till en större omvärld och i synnerhet urbana platser. Denna syn fanns även hos övrig del av lokalbefolkningen där stationens utveckling till ett stationssamhälle stämde överens med ett "moderniseringsönskemål" från omgivande landsbygd. (Aronsson et al s.81)



Figur 2: Stationshus i mindre orten Hällekis längs Kinnekullebanan (Andersson & Weijmer 2013, s.22)

Andersson & Weijmer (2013) beskriver i rapporten *Kinnekullebanan ur ett lokalt perspektiv* en samtida och framtida betydelse av de historiskt framväxta stationssamhällena. Utifrån fokusgrupper i tre orter längs banan tecknas bilden av ett lokalt perspektiv där stationsområdet idag främst fungerar som en viktig symbol för orten. Stationsområdets betydelse som mötesplats och viktig transportlänk omnämns främst som historiskt betydelsefull för orten. Avsaknaden av en tydlig funktion i dagens sociala liv väcker stor idériedom kring hur byggnaderna kan nyttjas för invånare och besökarnas bästa. Rapportens slutsats formar även deras definition av begreppet

stationssamhälle där just den starka och ömsesidiga relationen mellan järnvägen och orternas framväxt betonas. (Andersson & Weijmer 2013 s.22, 53)

Sammantaget framträder här begreppet stationssamhälle som en successiv utveckling av en ort runt en station som främst har en stark betydelse för näringslivet. Som beskrivs nedan skiljer sig detta en hel del från dagens planeringsdiskussion om stationssamhällen.

3.4.2 Stationssamhället som vision i dagens samhällsplanering – Exemplet Lödöse

Den historiska utvecklingen av successivt framväxande samhällen runt ett stationsområde skiljer sig mycket från hur dagens syn på att utveckla stationssamhällen. Istället för den historiska betydelsen av näringslivets behov så framstår befolkningsunderlag idag som en viktig aspekt när etablering av nya stationer diskuteras. Persontrafiken ger människor tillgänglighet till bland annat en större arbetsmarknad och bra utbildningsmöjligheter. Detta ses som en viktig förutsättning för framtida tillväxt och konkurrenskraft när Sverige utvecklas till en s.k. ”kunskapsekonomi”.

Ett exempel på betydelsen av befolkningsunderlag är den ”tågstoppspolicy” som Västtrafik antog 2000. Ett av sammanlagt tre villkor är ”Tätort med mer än 2000 invånare” som vägs mot en Orts geografiska läge och den restidsförlust som ett stopp innebär. Sammantaget ska dessa villkor hjälpa Västtrafik att ”ha ett helhetsperspektiv så att totala kollektivtrafikresandet blir så stor som möjligt”. (Västtrafik 2005 s.13)

Västtrafiks ”befolkningsvillkor” illustrerar hur den allmänna planeringsdiskussionen främst utgår från större tätorter med mer urban karaktär när begreppet stationssamhälle används. I Dahlstrand et al (2013) intas en sådan urban utgångspunkt där stationsområdet betraktas som en centralt belägen plats i samhället/tätorten och en entré till orten. Dock uppmärksammar författarna bristen på tydlig definition av vad som är ett ”urbant” stationssamhälle men ser hur begreppet utifrån deras synsätt handlar om en ”utveckling av stadsmässiga kvaliteter i stationsnära läge”. (Dahlstrand et al 2013 s.6).

I praktiken är förhållandet mellan en Orts befolkningsmängd och ett centralt beläget stationsområde inte alltid förenligt. Det finns flera exempel på såväl större orter som Laholm och Falkenberg och mindre orter som Åsa och Lödöse där det geografiska förhållandet mellan ort och järnväg innebär utmaningar i att utveckla ett stationssamhälle. I Lödöse finns en Ortsutveckling där älven varit främsta kommunikationsväg. Järnvägen söder om orten har således inte varit av större betydelse för den historiska framväxten av ortens centrala delar utan det nyligen etablerade stationsområdet präglas idag av omgivande jordbruksmark.

I kontrast till orterna i Kinnekullestudien framstår Lödöses stationsetablering ha motiverats utifrån Västtrafiks villkor om befolkningsmässiga förutsättningar och geografiska position i regionen när kopplingen till den omgivande ortstrukturen och dess historiska framväxt är svag. ”Stationssamhället” framträder här som en kommunal vision om att utveckla stationsområdet till en ny central plats i Lödöse. Kommunens fördjupade översiktsplan (FÖP) för orten uppmärksammar hur ortens lokalisering i regionen är gynnsam för en utveckling vilket kommer tydligt till uttryck när en arbetsprocess i planeringsarbetet återges:

”Begreppet 'City-scout' myntades i gruppen. Här ska man kunna ha operabiljetten i ena handen och ett fiskesjö i den andra, i en ort som är mitt i och har nära till allt. Gruppen talade om Lödöse som en smältdegel där integration och mångfald är centrala begrepp.” (Lilla Edet kommun 2014, s.13)

Den mindre ortens tillgång till natur kombineras här med närliggande stad och dess utbud. Genom att koppla omgivande natur till aktiviteter betonas ortens inriktning mot att vara en attraktiv boendemiljö. När FÖP:en sedan presenterar utvecklingen av dessa boendemiljöer är ambitioner om stor exploatering i stationsområdets omgivning för täta hållbara strukturer tydlig:

”En tät exploatering kring stationen utnyttjar infrastrukturen optimalt. Fler får, till fots och med cykel, ökad tillgänglighet till omgivande orter, en utvidgad arbetsmarknad etc. Genom att bygga tätt, blandat och tillgängligt vid stationen blir stationsområdet ett mer attraktivt och tryggt område där människor uppehåller sig under större delen av dygnet. Med en hög bebyggelsestäthet vid stationen är det även möjligt att öka invånarantalet i kommunen utan att öka biltrafiken i samma grad. Ett minskat bilåkande ger stora miljövinster genom minskad klimatpåverkan.” (Lilla Edet kommun 2014 s.17)

Sammantaget framträder visioner om ortens storlek, folkliv och trafikmiljö i användningen av begreppet stationssamhälle. Genom dessa kommunala visioner blir förhållandet till ett växande intresse för landsbygd (avsnitt 3.3) särskilt angeläget att studera med utgångspunkt i nuvarande befolkning i orter av Lödöses storlek. I FÖP:en för Lödöse betonas rekreationsaktiviteter i ortens natur samtidigt som de nya boendemiljöerna ska inrymmas i hållbara strukturer för regional pendling. Således är naturvärden begränsade i boendemiljöns närmsta omgivning till förmån för ett förmodat pendlingsbehov. Detta förstärks av hur ett förarbete till FÖP:en beskriver Lödöses utvecklingsscenario vid stationsområdet som ”tät tätortsbebyggelse med bra utpendlingsläge”. (Lilla Edet 2007) När bebyggelseutvecklingen konkretiseras i FÖP:en blir det tydligt hur naturnära aktiviteter som anses präglar den framtida befolkningen av ”city-scouts” inte planeras in i den stationsnära boendemiljön:

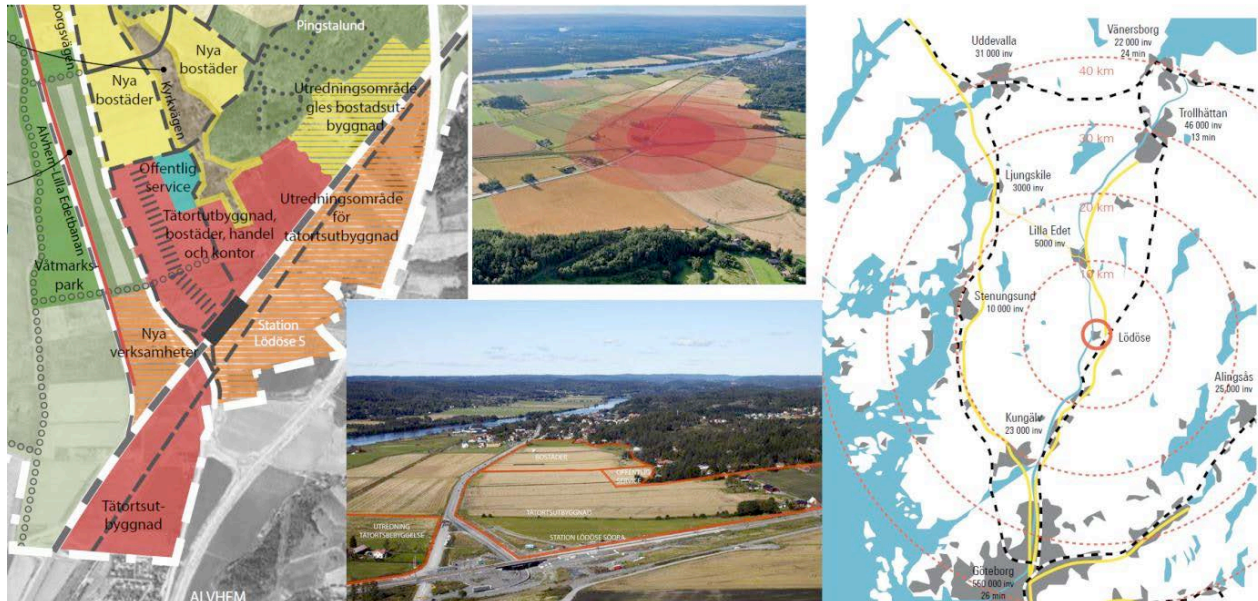
”Närmast stationen, inom en radie om ca 600 meter, ska exploateringsgraden vara hög för att så många som möjligt ska kunna bo och arbeta i stationsnära läge. I detta närområde, där man bara har 10 minuters promenad till stationen, möjliggörs blandad tät småstadsbebyggelse innehållande bostäder, handel och kontor. Ett finmaskigt gatunät minimerar skillnaden mellan fågelavstånd och verkligt gångavstånd. En småskalig kvartersstruktur ger också goda förutsättningar för en levande stadsmiljö med många platser för möten. Eftersom åkrarna, där den nya stadsdelen föreslås ligga, inte har några höga attraktionsvärden som boendemiljö i sig själv, är det av avgörande betydelse att utformningen av ny bebyggelse, gator och platser görs med stor omsorg så att utbyggnaden i sig ger önskade boendekvaliteter.” (Lilla Edet 2014 s.24)

Genom att benämna utvecklingen med begrepp som ”småstadsbebyggelse” och ”småskaligt” finns en anpassning till nuvarande karaktär på den mindre orten Lödöse. Samtidigt prioriteras närhet till stationsområdet framför att låta nuvarande åkerlandskap synliggöra boendemiljöns omgivande natur och landsbygd. Synen på stationsområdets nuvarande omgivning går igen i kommunens detaljplan för stationsetableringen där utbyggnaden anses ta ”i anspråk jordbruksmark utan några högre natur- och rekreationsvärden” samtidigt som planområdets omgivande landskapsbild beskrivs som ett ”mäktigt landskapsrum” (Norconsult 2010). Frågan som infinner sig är hur boende i Lödöse ser på värdet av ortens natur- och rekreationsvärden för ortens attraktivitet som boendemiljö. I vilken mån kan ett landsbygdsideal urskiljas i deras val av boende och synen på hur Lödöses stationsområde bör utvecklas?

Exemplet Lödöse visar att begreppet stationssamhälle idag ofta kopplas till visioner om lokal utveckling. Mindre orter anses inte växa fram på samma sätt som förr utan samhället behöver planera orter hållbart utifrån det befolkningsmängd, behov och möjligheter till resande som finns idag. Detta angreppssätt kan kopplas till ett urbant perspektiv där vardagsliv i mindre orter förutsätter tillgänglighet till större städer som även ska mötas lokalt med bebyggelsestrukturer som främjar vardagligt resande från orterna. I förhållande till boendemiljö aktualiseras därför

frågor om såväl betydelsen och utveckling av mindre orters stationsområde som vilket värde som omgivande natur och landsbygd har för bosättning i orterna.

Frågor som framträder är bland annat om det finns ett samspel mellan stationens tillgänglighet och attraktionskraften i ortens natur och landsbygd för valet att bo (kvar) i en mindre ort? Hur värdesätts det stationsnära och småskaliga karaktärdragen gentemot boendets närhet till natur- och landsbygdsområden? Detta är exempel på frågor som den empiriska studien, genom sin utgångspunkt i de boende, kan fördjupa kunskapen kring inför en framtida utveckling av nya och gamla stationsområden i mindre orter med omgivande prägel av natur och landsbygd.



Figur 3: Kollage från plandokument om Lödöse Station (Lilla Edet kommun 2014a s.12,22, 24 & Lilla Edet 2014b s.4)

4. Teoretiska utgångspunkter

4.1 Inledning

I detta avsnitt presenteras forskning om boendemiljöer och hur olika egenskaper i en plats framträder som värdefulla för boende. Platsens egenskaper består både av generella funktioner samt de som värderas mer individuellt. Egenskaper kan vidare kopplas samman med platsens omgivning i olika geografisk skalor. I processen att välja en boendemiljö beaktas olika egenskaper i platsen av individen och värderas olika utifrån personliga motiv.

Avsnitt 4.2, 4.3 och 4.4 presenterar olika platsegenskaper för en boendemiljö som framkommer i forskningen. Utifrån dessa platsegenskaper presenterar sedan avsnitt 4.5 en modell för att strukturera platsers egenskaper utifrån individuella betydelse som boendemiljö. I avslutande avsnitt 4.6 presenteras fyra *dimensioner* för att strukturera de platsegenskaper i boendemiljön som framkommer i studiens empiriska undersökning och underlätta en teoretisk koppling i kapitel 8 *Analys* där ett sammanvägt resultat analyseras utifrån studiens frågeställningar.

4.2 Specifika platsens unika aspekter – Betydelsen av individens historiska anknytning

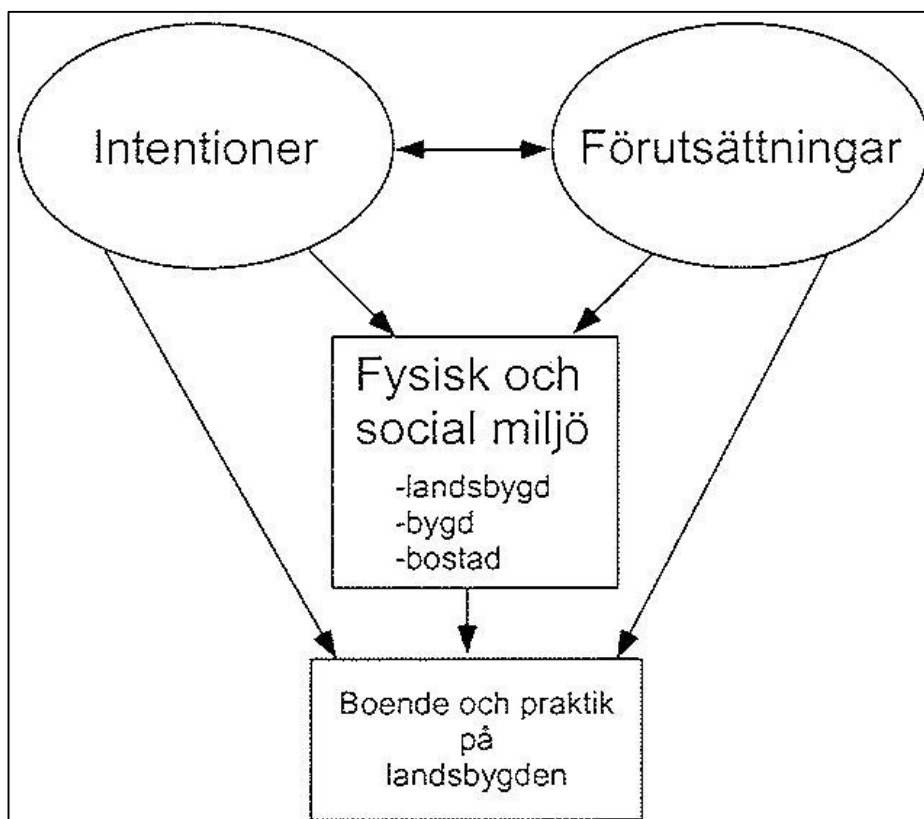
Kulturgeograferna Jan Amcoff (2000) och Susanne Stenbacka (2001) har behandlat inflyttning till landsbygden med två olika angreppssätt. Amcoff tar avstamp i en kvantitativ metod för att undersöka trender och motiv för flyttningar till landsbygd medan Stenbacka genom djupintervjuer undersöker hur motiv och vardagsliv formas hos boende på landsbygden. Båda forskarna diskuterar hur motiv till inflyttning till landsbygden kan stärkas av att vara anknytningsrelaterade.

Amcoff (2000) framhåller hur Sverige, genom sin historia, idag har en markägarstruktur som möjliggör en stor anknytningsrelaterad inflyttning till landsbygden. En stor andel av befolkningen har ”band till egen jord” inom två generationer tillbaka i slakten. På så sätt har många människor en tydlig koppling till landsbygden som i hög grad är fysiskt tillgänglig eftersom det historiska markägandet präglas av många små jordbruk. Dagens anknytning till landsbygden är således stark och utbredd genom såväl släkt som hus och fastigheter på landsbygden. Enligt Amcoff är detta en faktor som visar sig ”förbunden med återflyttning”. Med viss reservation för svagheter i hans metod ser han ändå hur forskningen visar på en anknytningsrelaterad faktor vid flyttning till landsbygden för 40 till 60 procent av landets landsbygdsbefolkning (Amcoff 2000, s.124 – 125).

Stenbacka (2001) fördjupar Amcoffs kvantitativa studie och i hennes intervjuer återfinns anknytningsrelaterade individer i gruppen ”återflyttare”. Som faktor bakom att flytta till en plats man har tidigare kännedom om och sociala band till så framträder främst som en praktisk aspekt bakom valet av detta boende på landsbygden. Istället för känslomässiga aspekter av att ha familjen i boendets närhet nämner respondenterna i högre utsträckning värdet av hur släkt underlättar vardagssysslor samt erbjuder en tillgång till tomtmark genom avstyckning (Stenbacka 2001, s. 124 - 125).

Stenbacka ser en anknytningsrelaterad aspekt som del i det hon kallar förutsättningar vilket tillsammans med intentioner utgör två drivkrafter bakom valet att bosätta sig på landsbygden:

[...]Beslutet att flytta ingår i en kontext där förutsättningarna, i form av till exempel släktingar, vänner, fritidshus eller uppväxt är viktiga delar. Intentioner med boendet – som har att göra med människors värderingar – samspelar med förutsättningarna och påverkar vart man flyttar och hur man utformar 'praktiken på landsbygden'.” (Stenbacka 2001, s.11)



Figur 4: Modell för motiv och utfall i landsbygdsboende (Stenbacka 2001, s.12)

I Stenbackas studie av förutsättningar för landsbygdsboende är fokus på den anknytningsrelaterade aspekten. Till detta tillkommer troligen andra aspekter som förutsättningar där stationsområdets roll återfinns i behovet av att resa för arbete, utbildning och diverse konsumtion.

4.3 Platsens karaktär och betydelsen av rumslig omgivning – praktiska och kontrasterande värden i en lantlig boendemiljö

Som avsnitt 3.4.2 behandlar utifrån exempel från Lilla Edets samhällsplanering så finns en tendens att mindre orter ser sin framtida utveckling i förhållande till en större omgivning. Detta innebär bland annat ett fokus på boendemiljöer och med viss samhällsservice i stationsområdets närhet. Övrigt kommersiellt utbud tillgängliggörs genom boendets koppling till stationsområdet och invånarnas arbetspendling till andra orter. Samhällsservice och arbetspendling är säkerligen centrala och starka motiv vid val av boende. Samtidigt kan det "landsbygdsideal" som tidigare presenterats (avsnitt 3.3) innebära att värdet av en optimal tillgänglighet till stadens serviceutbud utmanas av ett intresse för en bosättning utifrån s.k. "livsstilsvärden" (se Dahlstrand et al 2013)

När Dahlstrand et al (2013) använder begreppet "livsstilsvärden" antyds att det är en drivkraft som inte alltid är fullt förenlig med individens nödvändiga åtaganden i samhället. Valet av boendemiljö i mindre ort kan exempelvis vara en medveten handling utifrån hur man vill leva sitt liv samtidigt som arbetslivet innebär att individen ofrivilligt tvingas ha en dagligt utbyte med en större stad. Kulturgeografen Doreen Massey har intresserat sig för dessa kopplingar mellan urbana

och lantliga miljöer. I dagens samhälle ser hon hur det finns ett påtagligt samspel mellan platser och att det är just i detta samspel som platsers värde och funktion skapas. Tillsammans utgör platser ett "rum" som har stor påverkan på formande och användning av en viss plats. (Massey 2005 s.10)

Enligt Massey har forskning om maktförhållandet mellan en plats och dess omgivande rum präglats av två vitt skilda uppfattningar. Platser betraktas antingen som *passiva* och *reaktiva* i förhållande till de rumsliga processer av globalisering och urbanisering som omger dem. Hon ställer sig kritisk till både passiva och reaktiva synsätt som hon anser ha alltför ensidigt fokus på hur en rumslig inverkan formar dem. Massey ser istället ett behov att anta ett *relationellt* synsätt på platser som förkastar synen på att platser är försvarslösa "offer" inför en globaliseringen utan istället har en potential att påverka och forma rumsliga förändringsprocesser. Potentialen att driva en rumslig påverkan varierar emellan platser och betraktas av Massey som ett tillfälliga resultat i de temporära styrkeförhållandena som råder inom globaliseringen. (Massey 2005, s.101)

För att relatera Masseys relationella perspektiv till denna studie kan ett omgivande rum avgränsas till regionerna Halland och Västra Götaland. Platser inom regionerna har olika karaktär och potential. En stationsetablering på en plats stärker länken till andra platser och ger nya förutsättningar för exempelvis mindre orter att hävda sig i forlandet av en regional utveckling. Exempelvis kan stationen stärka en mindre ort betydelse som aktör inom exempelvis rekreation, produktion eller som attraktiv boendemiljö för en större omgivning. Massey närmar sig den mindre orten och omlandet när hon beskriver hur påtaglig tillgång till naturmiljöer förstärker en känsla av att befinna sig på en plats och hur denna känsla och uppskattning av platsen förstärks av att individer antar ett relationellt perspektiv i sin uppskattning:

"Some of the strongest evocations of space (in the Western world but not only there) indeed draw on the hills, on 'the wilderness', [...] on the sea. We escape. We escape from the city maybe to replenish our souls in contemplating the timelessness of mountains, by grounding ourselves again in 'nature'. We use such places to situate ourselves, to convince ourselves that there is indeed grounding" (Massey 2005 s.131)

I citatet betonar Massey hur platser präglade av natur erbjuder ett avstånd från de urbana platserna som individen interagerar med. Platsens karaktär ger utrymme för en djupare existentiell relation till platsen som beskrivs som en "grounding". Mindre orter kan här genom sin storlek ofta ge god tillgänglighet och närhet till natur i sitt omland. Ett stationsområde på orten möjliggör ett utbyte med denna plats för individer oavsett om de väljer att bosätta sig eller besöka platsen. Genom stationen skapas då förutsättningar för ett relationellt platsvärde i den mindre orten då stationsområdet kraftigt ökar tillgänglighet till platsen från andra platser med annan karaktär.

Landsbygd och natur som framstående karaktärsdrag av en relationell betydelse tydliggörs när Massey (2005) exemplifierar med egna observerande studier av forskare vid Cambridge universitet. Utifrån intervjuer och platsbesök i arbetsmiljö och boendemiljö infinner sig en tydlig relationell betydelse för platser i Cambridge omgivande landsbygd. Till övervägande del fanns boendemiljön i mindre samhällen på landsbygden utanför Cambridge och präglades till det yttre av "trygghet och slutenhet". Arbetsplatsen i en urbant präglad plats inom en s.k. science park skilde sig här betydligt från boendemiljön vilket tydlig gjorde hur kontrasten mellan arbete och boendemiljö var påtaglig. (Massey 2005, s.178)

Boendets plats skiljde sig alltså i alla yttliga avseenden från arbetsplatsen. Dock såg Massey hur platsernas synliga karaktär inte avspeglades i hur Cambridgeforskarnas agerade i övrigt på platsen. Boendets insida skiljde sig från den yttre estetiken genom interiör var av blandat ursprung och aktiviteter främst baserades på virtuell uppkoppling genom hemmets elektronik. Likaså

arbetsplatsens geografiska närhet till andra kunskapsintensiva företag inom science parken genererade ingen kontakt och samarbete med omgivande företag utan präglades av internt fokuserad laboratoriemiljö. (Massey 2005, s. 197)

Genom Cambridgestudien illustrerar Massey hur komplext vi idag förhåller oss till platser i rummet. Karaktärsdrag på en plats kan värdesättas högt symboliskt utan att ha större inverkan på våra aktiviteter inom platsen. I det symboliska och estetiska värdet av en plats finns dock något som kan betraktas som ett mentalt värde för en individ. När människor idag bosätter sig på mindre orter är platsens lantlighet ofta en kontrast mot andra platser i vardagen och i synnerhet arbetsplatsen. Denna kontrast kan framstå som attraktiv och betydelsefull utifrån de olika platser som individen har vardaglig kontakt med. Massey talar här om en ”grounding”. När en plats *kontrasterar* en annan genom sin karaktär finns ett samspel mellan platserna där ett relationellt värde för en plats skapas.

Möjligen är det även i denna kontrasterande/relationella värde för en plats som de livsstilsvärden och intresse för landsbygden (avsnitt 3.3) framträder och skapar intresse för bosättning på mindre orter. Att utveckla mindre orter med utgångspunkt i stationsområdet är en utmaning då täta bebyggelsestrukturer för att främja hållbart resande kan ställas mot värdefulla aspekter av hur ortens kontrasterande värde visar sig hos en befolkning som interagerar med staden i sin vardag. Sammantaget tydliggör detta behovet av mer kunskap kring lämplig utveckling av ett stationsområde i anslutning till en mindre ort.

4.4 Barnens boendemiljö - Mindre ort och landsbygd ur ett riskperspektiv

Genom en tågstation ökar möjligheten att överbrygga avstånd mellan vardagslivets olika platser. Samtidigt finns teorier om människans strävan efter att skapa visst avstånd mellan platser utifrån ett riskperspektiv. Detta riskperspektiv återfinns inom forskning och begreppet Risk Society hänvisar till en diskussion om hur samhällets övergång från industrialism till kunskap- och tjänstesamhälle möjliggör en ny geografisk organisering där individer kan minimera risker i sin omgivning. (Beck 1992) Valet att bo utanför staden kan betraktas utifrån ett riskperspektiv där en lantlig boendemiljö i en mindre ort med omland blir attraktiv genom sitt avstånd från staden som associeras med risker från intensiv trafik, utsläpp från industrier och kriminalitet. Riskperspektivet på den mindre orten och landsbygd blir än tydligare om drivkraften vidgas till att omfatta individers familjebildning och i synnerhet uppväxtmiljöer för familjens barn.

Utifrån ett riskperspektiv framstår barnen som familjens prioriterade och mest sårbara grupp för risker med bland annat trafikmiljö och dess hälsoskadliga utsläpp. Mindre orter och landsbygd som boendemiljö kan här erbjuda ett attraktivt avstånd från vissa delar av samhällets risker för såväl vuxna som barn. I Tillberg (2001) framträder hur ett riskperspektiv förstärker valet av lantlig boendemiljö för föräldrar:

Föräldrarna nämner såväl den fysiska miljön, det vill säga naturen, som den sociala, nämligen lugnet och tryggheten. Närheten till naturen värderar de högt för både egen del och för barnens skull. Föräldrarna uttrycker en önskan att barnen ska växa upp i en lugn och trygg miljö, långt från stadens faror i form av till exempel droger och kriminalitet” (Tillberg 2001, s.198)

Tillbergs studie visar hur en lugn omgivning eftersträvas i valet av boendemiljö och hur de vuxna tydligt inkluderar ett barnperspektiv i detta motiv utifrån sin egen syn på vad som är en bra och säker uppväxtmiljö. I sin analys vänder hon sig mot detta riskperspektiv på lantligt boende i vad hon kallar ”landsbygdens paradox”. Paradoxen inträder när landsbygdens barn från skolåldern börjar aktivera sig i föreningsliv som ofta finns i staden. Avstånd mellan fritidsaktiviteter och barnens lantliga boendemiljö innebär att de tillbringar längre tid ensamma utanför boendemiljön

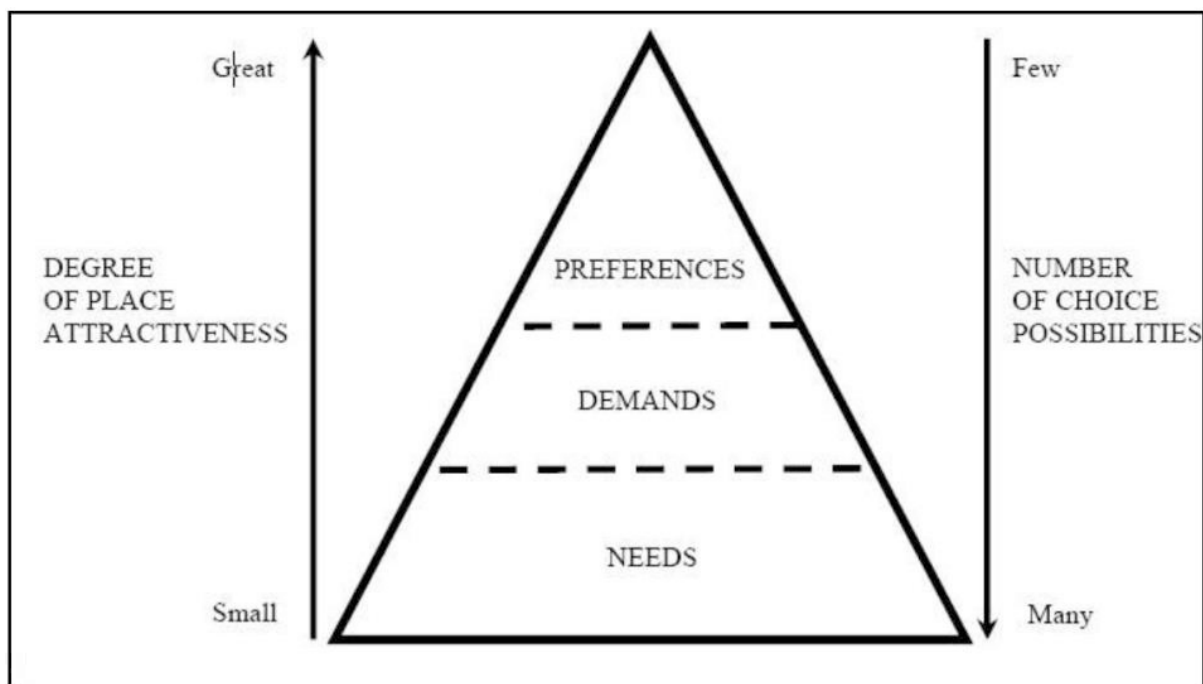
mellan skola och fritidsaktivitet än barn i staden och således utsätts för fler ”risker”. (Tillberg 2001, s.199) Föräldrarnas positiva inställning till lantlig boendemiljö för barnen och deras säkerhet skiljer sig från barnens egen uppfattning om boendemiljön. Barnen som intervjuas i Tillbergs studie framhäver bristen på sociala relationer i boendets omgivning. Tillberg ser här hur föräldrar rättfärdigar egna motiv kring frihetskänslan i boendets avskildhet genom att bortse från de sociala begränsningarna det skapar för deras barn:

”De vuxna vill inte ha insyn i bostaden, de vill inte ha alltför stark social kontroll eller alltför tät kontakt med grannar. Barnen, åtminstone de lite yngre, strävar ännu inte efter ett sådant oberoende i själva boendet. De är beroende av täta sociala kontakter.(...) Detta att barn i större utsträckning än vuxna verkar föredra en tät boendemiljö, kan kopplas till ytterligare en motsättning, förknippad med modernitetens betoning på autonomi och självständighet. Det är motsättningen mellan beroende och oberoende. (...) Oberoendet har traditionellt associerats med manligt och beroendet med kvinnligt. I det här sammanhanget skulle jag snarare vilja framhålla de vuxnas eftersträlvade oberoende och barnens naturliga beroende av de vuxnas omsorg.” (Tillberg 2001, s.197)

Tillbergs studie involverar såväl familjer i stad som på landsbygd. De skillnader hon ser för barn i deras olika boendemiljöer har stor relevans med detta projekt där två olika typer av boendemiljö ingår, nämligen boende i den mindre orten och utanför den mindre ort (läs omlandet). Täta strukturer med potential till sociala kontakter i egen ålder finns för barn i mindre orter medan omlandet kan tänkas innebära en helt annan uppväxtmiljö.

4.5 Platsegenskaper i boendemiljön – En hierarkisk modell av värden

Forskning kring plats och boendemiljö ger bilden av att många olika aspekter och värden kan framträda vid val av boendemiljö. Niedomysl (2006) presenterar en modell för att strukturera dessa olika värden i boendemiljön och synliggöra deras olika grad av betydelse vid inflyttning till en nytt boende. I modellen struktureras tre ledord, *Needs*, *Demands* och *Preferences*, i en hierarkisk ordning som avtar uppåt i modellen. Ledorden kan översättas till *behov*, *krav* och *preferenser*.



Figur 5: Pyramidmodell för hierarkisk indelning av värden i boendemiljön (Niedomysl 2006, s.12)

Behov definieras som de grundläggande värden som måste uppfyllas för att platsen ska bli aktuell som boendemiljö ("non negotiable factors"). I mellersta delen av pyramiden så utgör *krav* de platsegenskaper som värderas högt och har en avgörande betydelse för att en viss plats föredras bland olika platsalternativ som alla uppfyller behovskategorin. Slutligen avser *preferenser* platsegenskaper som ger "det lilla extra". Preferenserna är således attraktiva och stimulerande komplement till de vardagsmässiga behoven och kraven som boendemiljön måste uppfylla. (Niedoemysl 2006a, s.20)

Platsens attraktivitet ("degree of place attractiveness") som boendemiljö ökar med pyramidens höjd. I takt med ökad attraktivitet för boende så minskar samtidigt antal platser som kan tänkas bli individens boendemiljö ("number of choice possibilities"). Detta hör samman med att värden som motsvarar "preferens" väntas vara av alltmer individuella och specifika karaktär kring vad boendemiljön ska innehålla. Denna modell ger en god utgångspunkt för att illustrera vad och hur aspekter i boendemiljön värdesätts hos boende i mindre orter och dess omland och vilken roll förekomsten av ett stationsområde spelar i detta.

4.6 Studiens teoretiska analysram - fyra dimensioner av platsen som boendemiljö

För att strukturera de egenskaper som framkommer i forskningen kring plats, och hur de förhåller sig i val och önskemål kring boendemiljöer, presenteras här fyra begrepp som utgör studiens teoretiska analysram. För att tydliggöra att dessa begrepp samlar flera olika egenskaper används benämningen *dimension*. De fyra platsdimensionerna är *platsspecifik- karaktéristisk-kontrasterande-* och *regional*. Samtliga väntas rimligen ha viss påverkan på studiens respondenter och deras val av boendemiljö i mindre orter och dess omland.

Den *platsspecifika* dimensionen definieras här som värden som är unika för orten och dess närmaste omgivning och därmed preciserar platsen för boende. Dimensionen har stark koppling till den anknytningsrelaterade aspekt som Amcoff (2000) och Stenbacka (2001) presenterar. Genom att se dimensionen som "platsspecifik" vidgas platsens unika egenskaper till att möjligen inrymma andra unika egenskaper med platsens innehåll än mänsklig anknytning genom familj och andra sociala nätverk på platsen.

Även den *karaktéristiska* dimensionen utgår från boendemiljön på orten med närmsta omgivning men representerar värden som inte specifikt är kopplade till den unika platsen. Istället representerar platsen värdet av mer allmänna karaktärsdrag som uppskattas som boendemiljö. Karaktärsdragets värde kan visa sig såväl i *estetik* som kopplad till ett *aktivitetsmönster* i boendemiljön.

Den *kontrasterande* dimensionen baseras på hur boendemiljöns karaktärsdrag som plats värdesätts av individen utifrån ett samspel med andra platser i vardagslivet. Dimensionen har stark koppling till Massey (2005) och hur hon uppmärksammar ett relationellt värde i betydelsen av platsers ömsesidiga relation för att en plats uppskattas och hur den används.

Platsens *regionala* dimension avser betydelsen av platsens större omland för individens val av boendemiljö. Betydelsen kan visa sig både i uttryckliga motiv till att välja platsen som boendemiljö samt i individens aktivitetsmönster och hur det förhåller sig till andra platser i en regional omgivning. Denna dimension har sin bakgrund främst i kapitel 2 om hur kommunal planeringen uppmärksammar och strategiskt formar platser utifrån ett förväntad betydelse av utbyte med ortens regionala omland.

5. Fallstudieorter

5.1 Inledning och motivering av orter

De tre orterna där intervjuer med boende genomförts är Lödöse i Lilla Edets kommun, Floby i Falköping Kommun och Kode i Kungälv kommun. Valet av orter har utgått från strävan efter en variation avseende stationsområden som orterna representerar.

Först och främst finns en varierad historik som kan sammanfattas som en *nyetablerad*, *återetablerad* respektive *väletablerad* plats i orterna. Genom senare års etablering respektive ett återinförande av tågstopp har Lödöse och Floby en relation till sina stationsområden som innefattar ett visst symbolvärde av utveckling för orterna. Kode å sin sida representerar istället en kontinuitet av stationsområde med tågstopp under lång tid.

I valet av fallstudieorterna eftersträvades även en geografisk variation. I ett regionalt perspektiv ger stationsområdena i Kode och Lödöse ett pendlingsavstånd till Göteborg som klart understiger de 45 minuter som betonas i projektets *Kartläggning* som viktig för utveckling. Närheten till tillväxtmotorn Göteborg från dessa två orter kompletteras av hur tredje orten Floby har längre avstånd där tågförbindelsen ger en tillgänglighet inom en timme till Göteborg. Flobys längre avstånd förstärks av hur reseutbudet av tågavgångar är förhållandevis svagt jämfört med övriga två orter. Förutom skillnader i avstånd och tågtrafik varierar övrig infrastruktur mellan orterna där Lödöses och Kodes närhet förstärks av att orterna har motorvägsförbindelse med Göteborg medan Floby saknar detta.

Sammantaget kan dessa skillnader i avstånd, infrastruktur och reseutbud väntas ge viss inverkan på hur boende i intervjuerna ger uttryck för stationsområdets roll som boende och för ortens utveckling. Frågor som uppkommer är hur en perifer lokalisering i Lödöse inverkar på resandet i förhållande till ett liknande reseutbud från Kodes centrala stationsområde? Vidare hur avsaknad av närbelägen motorväg i Floby påverkar de boendes nyttjande av förhållandevis svagt reseutbud från stationsområdet?

Vidare eftersträvades i valet av orter en skillnad i stationsområdenas lokalisering inom orterna där Lödöse utmärker sig med ett nytt och perifert lokaliserat stationsområde som idag omges jordbruksmark. Förutom hur dessa förutsättningar ger en intressant planeringsmässig möjlighet (se avsnitt 3.4.2), så kan intervjuer med boende på orten ge ett annat perspektiv på hur den perifera lokaliseringen inverkar på aspekter av resande, upplevelse av platsen i förhållande till orten och lantligheten som värde för de boende.

Orterna presenteras i korthet i avsnitt 5.2, 5.3 och 5.4 och kopplas sedan samman i 5.5 där en utförlig motivering och beskrivning av deras relevans presenteras. Avslutningsvis i 5.6 beskrivs ytterligare två orter, Åsa och Upphärad, som med olika situation avseende stationsområde relateras till mitt empiriska resultat i kapitel 9.

5.2 Lödöse, Lilla Edets kommun

Lödöse i Lilla Edets kommun är en tätort i kommunens södra delar och har cirka 2000 invånare (2014). Detta gör Lödöse till näst största tätort i kommunen efter huvudorten Lilla Edet med ca 5000 invånare. Lödöse har en betydelsefull historia och utgjorde fram till år 1473 det som ofta kallas "Göteborgs föregångare" då betydande handel och sjöfart bedrevs i orten. Hamn- och

varvsindustri har fortsatt att vara en viktig del av Lödöse vilket knutit den historiska ortsutvecklingen till Göta Älv. Äldreomsorg, två förskolor och skola upp till gymnasium finns på orten. Det övriga serviceutbudet består av matbutik, frisör, bensinmack/verkstad, bibliotek och museet Lödösehus med inriktning mot arkeologi och ortens historia.

Lödöses koppling till järnväg finns även historiskt då dagens industrispår som löper längs älven mot huvudorten Lilla Edet norröver hade persontrafik fram till 1950-talet. Omvandlingen till industrispår har inneburit att inga framträdande byggnader på orten har någon koppling till tidigare persontrafik. Således bär inte orten några tecken på att vara ett historiskt stationsområde. (maildialog med Helena Grimm Lilla Edets kommun 150224)

Den omgivande infrastrukturen fick en stark expansion när projektet BanaVägiVäst innebar en väg- och järnvägssatsning på sträckan mellan Göteborg och Trollhättan. Lödöse fick då en ny tågstation som ligger idag 1,5 km söder om tätorten och omgiven av ett jordbrukslandskap.



Figur 6: Lödöse Station med omgivande jordbruksmark i förgrunden (Foto: Författaren)

Utmaningen att överbrygga detta avstånd möts både genom nyligen anlagda cykelvägar men även en strategisk plan att bygga samhället närmare stationen. Här ser kommunen hur dagens perifera läge även skapar utmaningar på längre sikt då stationsnära utveckling av orten kan ge en ”långsträckt” struktur som riskerar ge obalans i serviceutbudet på orten om inte aktiv planering förs. (Lilla Edet 2014 s.19)

I intervjuerna representeras Lödöses omland av boende i samhället Nygård och på landsbygden norr om orten. Nygård har drygt 400 invånare och ligger 3 km nordost om Lödöse. Nya cykelvägar orterna emellan stärker Nygårds relevans som integrerat omland till det nya stationsområdet i Lödöse.

5.3 Floby, Falköpings kommun

Floby är en ort i Falköpings kommun med ca 1500 invånare. Floby ligger cirka femton kilometer sydväst om centralorten Falköping och 10 mil från Göteborg. Stationsområdet i Floby ligger centralt i orten och tågstopp återinfördes vid stationen år 2003 efter att ha legat nere sedan 1970-talet. Stationsområdet trafikeras av såväl Västtrafiks västtåg som vissa SJ-regionaltåg. Samhällsservicen är bred med skola upp till årskurs nio, ålderdomshem, vårdcentral, tandläkare, färghandlare, livsmedelsbutik och bensinstation.

Floby har en stark lokal arbetsmarknad som koncentreras till fyra större privata företag som sysselsätter 680 personer. Detta har medfört att Floby är en liten ort med en hög grad av inpendling dagtid som delvis format reseutbudet vid stationsområdet.

Orten har varit föremål för en tidigare studie om tågstationens betydelse där Trivector (2014) följer upp hur återetableringen av tågstopp 2003 har påverkat orten. I rapporten tecknas en bild av att tåget främst ökat inpendlingen medan ortens befolkningsutveckling i stort sett stått still sedan införandet 2003 men uppvisar en jämn kön- och åldersfördelning. Stationens återetablering kom till efter kommunala påtryckningar mot regionala aktörer där kommunens främsta argument var tågets betydelse för att behålla ortens starka arbetsmarknad. Ett decennium av utredningar följde och visade på en ekonomisk bedömning där samhällskostnaderna inte motiverade en återetablering av stationen. Trots detta blev tågstoppet återinfört 2003. (Trivector 2014, s.2)

Genom kommunens inställning kring stationsområdets betydelse främst för ortens lokala arbetsmarknad fanns ingen tydlig kommunal planeringsförberedelse för områdena runt stationen när tågstoppet återinfördes. Först med kommunens nya översiktsplan 2008 uppmärksammades stationsområdet i Floby för viss grad av utveckling:

”Större orter med goda kommunikationer som Stenstorp och Floby bör ges möjlighet att utvecklas med fler bostäder för att bibehålla och utöka underlaget för pendeltågstrafiken och annan samhällsservice. Förtätning av samhällets centrala delar med småhus och radhus bör prioriteras före exploatering av ny mark i utkanten av samhället.” (Falköping kommun 2008)

Utifrån denna studies intresse för lantlighetens värde som boendemiljö framstår Falköpings ÖP som relativt visionslös i fråga om boendemiljöer i Floby. Kommunen utgår från hur konkreta markägarförhållanden möjliggör viss utveckling av orten men framhåller central bebyggelse utifrån ortens goda kommunikationsmöjligheter med tågstoppet. Trots ortens status som utvecklingsort visar en sökning på kommunens hemsida att pågående planarbeten i Floby i dagsläget enbart avser nya verksamhetsområden. Sammantaget ger detta intrycket att konkreta planer på stationsområdets omvandling inte har påbörjats utifrån riktlinjer som pekas ut i ÖP:n.

Flobys omgivande landsbygd skall inte exploateras till förmån för central förtätning. Existerande lantliga boendemiljöer uppmärksammas dock som värdefulla för såväl invånare som motiv för inflyttning i ÖP 2008 som beskriver s.k. ”kyrkbyar” som framträdande lantliga samhällen inom kommunen där viss utveckling inom kan tillåtas för att främja bibehållen samhällsservice. (Falköping kommun 2008, s.49)

Såväl Flobys befolkningsutveckling som kommunens planeringsberedskap gör att Trivector (2014) ställer sig frågande kring stationens roll för ortens utveckling. Istället lyfts frågan om återinförandet av tågstopp möjligen kan ha haft betydelse för att befolkningsantalet inte minskat

på orten. Det mest konkreta boendeperspektivet i Trivectors rapport är ett samtal med den ideella samhällsförening på orten. Föreningen framhåller hur boende uppskattar tågets återinträde och nyttjar tåget främst för nöjes- och kulturaktiviteter i Göteborg och Skövde.

I denna studie har tre boende i centralorten Floby intervjuats. Omlandsperspektivet representeras av boende i samhället Ullene - Åsaka norr om Floby och Trävattna väster om orten.



Figur 7: Floby Station med flerbostadshus i bakgrunden (Foto: Författaren)

5.4 Kode, Kungälv kommun

Kode är näst största tätort i Kungälv kommun och finns i kommunens norra delar. Kodes befolkning är ca 1400 invånare med en förhållandevis hög utbildningsnivå jämfört med andra jämnstora orter i regionen. I tätorten finns förskola upptill årskurs 2 medan äldre årskurser finns i skola väster om centralorten. Äldreboende, mataffär, bensinmack och byggvaruhus är exempel på annan service inne i tätorten. (Ramböll 2015)

Kode har sedan länge goda kommunikationer med Göteborg. Intill den centralt belägna tågstationen löper motorvägen E6 och utgör därmed ett tydligt alternativ till tåget för ortsbefolkningen. Efter stationens tillkomst i mitten av 90-talet har tågets restid varit konstant men genom en utökning till halvtimmestrafik år 2009 så har en fördubbling av personresorna skett från 2002 till 2013. (Ramböll 2015)

I projektets kartläggning återges hur kommunens översiktsplan betonar Kodes omland västerut som ett område med hög grad av omvandling från sommarhus till permanentboende. Utifrån denna utveckling pekar kommunen ut Kode som en ort med stor potential att stärka sin roll som centrum för dess norra omgivningar:

"Kusten ska utgöra en resurs för bebyggelseutveckling och genom att prioritera några utpekade områden stöds kollektivtrafiken. Områden som är aktuella är Kovikshamn, Ödsmålsmosse, Rörtången, Aröd, Tjuvkil, Instön och Marstrand. Omvandling av fritidshus till helårsboende och komplettering med ny

bebyggelse i dessa orter möter efterfrågan på boende nära naturen och havet. Utvecklingen av kustområden och landsbygden ska ske med hänsyn till natur- och kulturvärden, strandskyddet ska värnas och friluftsliv främjas. Utanför utvecklingsområdena i kustzonen ska ny bebyggelse prövas restriktivt. (Kungälv kommun 2010)”

Aröd, Rörtången och Ödsmålsmosse är de tre områden i omlandet som är under stark omvandling från sommarboende till permanentboende. Mot denna bakgrund kan Kode ses som ett gammalt stationssamhälle som aktualiseras som mindre ort utifrån främst utveckling i omlandet. I denna rapport har den empiriska studien därför enbart intervjuat boende i Kodes omland vilket ger ett omlandperspektiv på orten Kode och hur boende på omgivande landsbygd ser på stationen som aspekt i sin boendemiljö.



Figur 8: Kode Station med villabebyggelse i bakgrunden (Foto:Författaren)

5.5. Upphärad och Åsa – Studiens ”referensorter”

Genom studiens strävan att välja orter som kompletterar varandra på olika sätt har denna studie en viss obalans i representationen mellan orter i Västra Götaland och Region Halland. Det finns även en avsaknad av perspektiv från boende i mindre orter utan station. Mot den bakgrunden så är Åsa station i Kungsbacka kommun samt ”stationslösa” Upphärad i Trollhättans kommun två orter som studiens resultat relateras till. Genom att inga boende har intervjuats i dessa orter är istället studerande plandokument för ort och stationsområde tillsammans med eget platsbesök utgångspunkten för hur resultatet i Lödöse, Floby och Kode relateras till orterna Åsa och Upphärad i kapitel 9. Nedan följer en kort presentation av dessa två referensorter till rapportens empiriska undersökning.

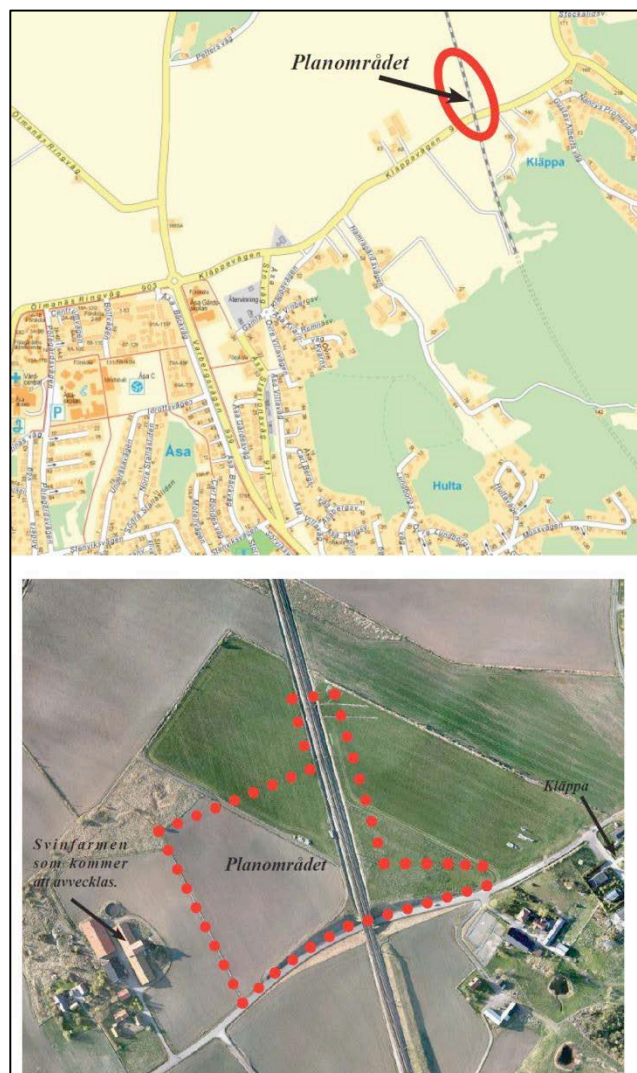
5.5.1 Åsa, Kungsbacka kommun

Åsa ligger söder om centralorten Kungsbacka och med cirka 3400 invånare är orten kommunens fjärde största tätort. Orten upplever redan idag en stadig befolkningsökning och är ett populärt besöksmål kopplat till en fin natur och bra badmöjligheter. I Åsa finns två grundskolor och en folkhögskola samt vårdcentral och tandläkare. Handelsutbudet är brett med ett tjugotal butiker och stor matvaruaffär.

2013 etablerades Åsa station vid Västkustbanan efter att kommunen, Hallandstrafiken och Trafikverket gemensamt tog initiativ till en rapport som fastslog möjligheten att köra Öresundstågen i högre hastighet vilket innebär möjlighet att utöka antalet tågstopp utan att förlora restid. (Kungsbacka kommun 2012) Tågstationen finns 2 kilometer utanför den kustanknutna tätorten och präglas av jordbruksmark förutom det höglänta bostadsområdet Kläppa öster om stationen i dess nära omgivning.

I kommunens fördjupade översiktsplan för Åsa betonas stationen som en viktig del i arbetet med det kommunala målet om hållbart resande. Relaterat till stationen ser kommunen behov att utveckla av stråk mellan orten och stationen medan mer omfattande fysisk omvandling för stationsnära boende och arbetsplatser beskrivs utvecklas successivt i ”mellanrummet mellan centrum och stationen”. (Kungsbacka kommun 2012) Bebyggelseutveckling i stationens närhet finns med när FÖP:en presenterar sju ”bebyggelseområden” för Åsa som helhet och har en inriktning mot företag och verksamheter. Istället är det när planen behandlar de mer strategiska s.k. ”utredningsområdena” som nya bostäder i närhet av stationsområdet identifieras. Kommunen ser här hur markägandeförhållanden och översvämningrisk försvårar en stationsnära utveckling och bedömer att mellan 30 och 40 lägenheter per område är möjligt att bygga på längre sikt. (Kungsbacka kommun 2012).

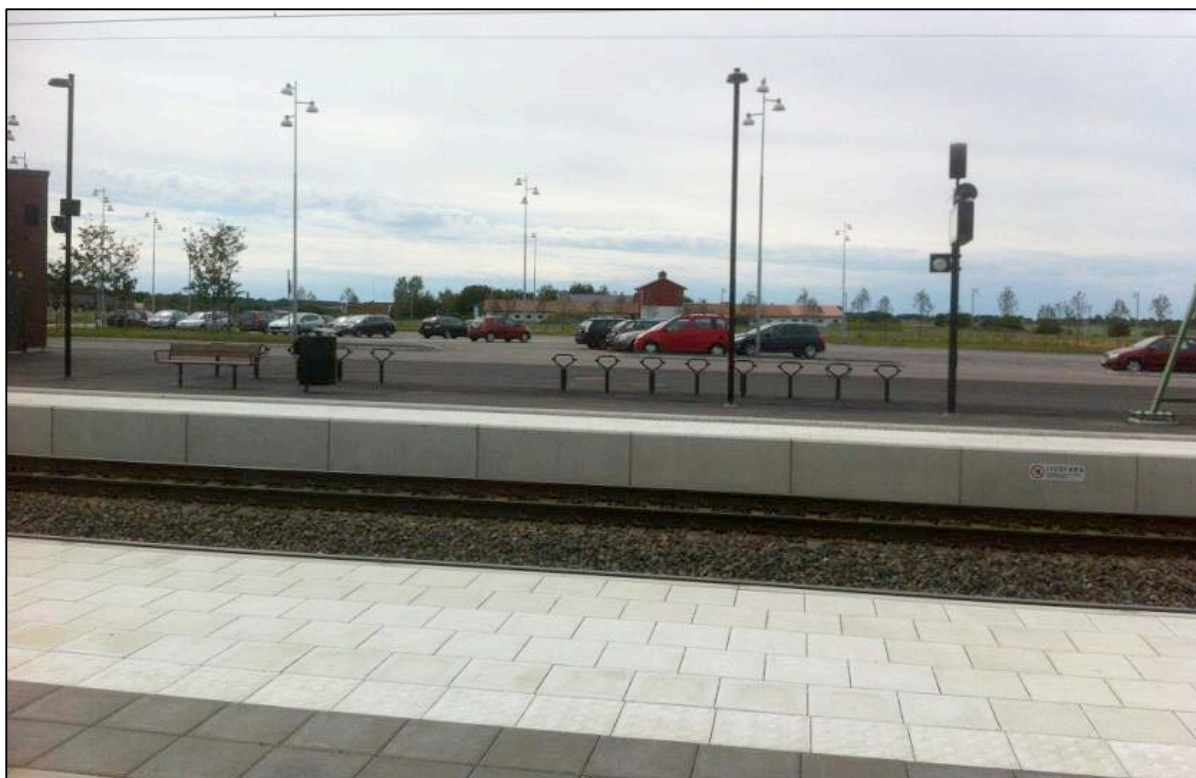
Ett boendeperspektiv på Åsa och ortens framtida bebyggelseutveckling presenteras i kommunens invånardialog (Kungsbacka kommun 2015). Rapporten har inte fokus på ortens perifera stationsområde men visar ändå på ett intressant invånarperspektiv gällande förtätning av orten. Kommunen sammanfattar invånardialogens avsnitt om nybebyggelsens höjd följande:



Figur 9: Kollage över Åsa Station (Kungsbacka kommun 2012, s.1 & 9)

”Syftet med förslaget om sex våningar på flera ställen i Åsa centrum har i första hand varit att utmana och skapa diskussion. Samtidigt är det ett faktum att många vill bo i Åsa och ska tillräckligt många lägenheter skapas måste byggherrarna få bygga högre på några ställen. Vill vi skapa ett livfullt centrum året runt med ett varierat utbud av verksamheter är det en stor fördel om fler kan bo i centrum.”
(Kungsbacka kommun 2015 s.34)

Kommunen ger här ett balanserat svar av att förstå vari invånarnas positiva syn på ortens storlek ligger. Samtidigt betonas tydligt hur kommunen har ett ansvar att främja och dra nytta av ett generellt intresse att bosätta sig på orten. Utifrån ortens stationsområde och kommunens fokus på målet om hållbart resande kan detta balanserade förhållningssätt till utvecklingen av Åsa generellt ses som en strategi för att öppna för ny typ av bebyggelse vid det perifera stationsområdet som understödjer ett passagerarunderlag från stationen.



Figur 10: Åsa station med pendelparkering

Åsa station har främst vissa likheter med Lödöses stationsområde gällande både en perifer lokalisering i förhållande till orten samt att stationen är nyligen etablerad på orten och utan någon framträdande historia som stationssamhälle.

5.5.2 Upphärad, Trollhättans kommun

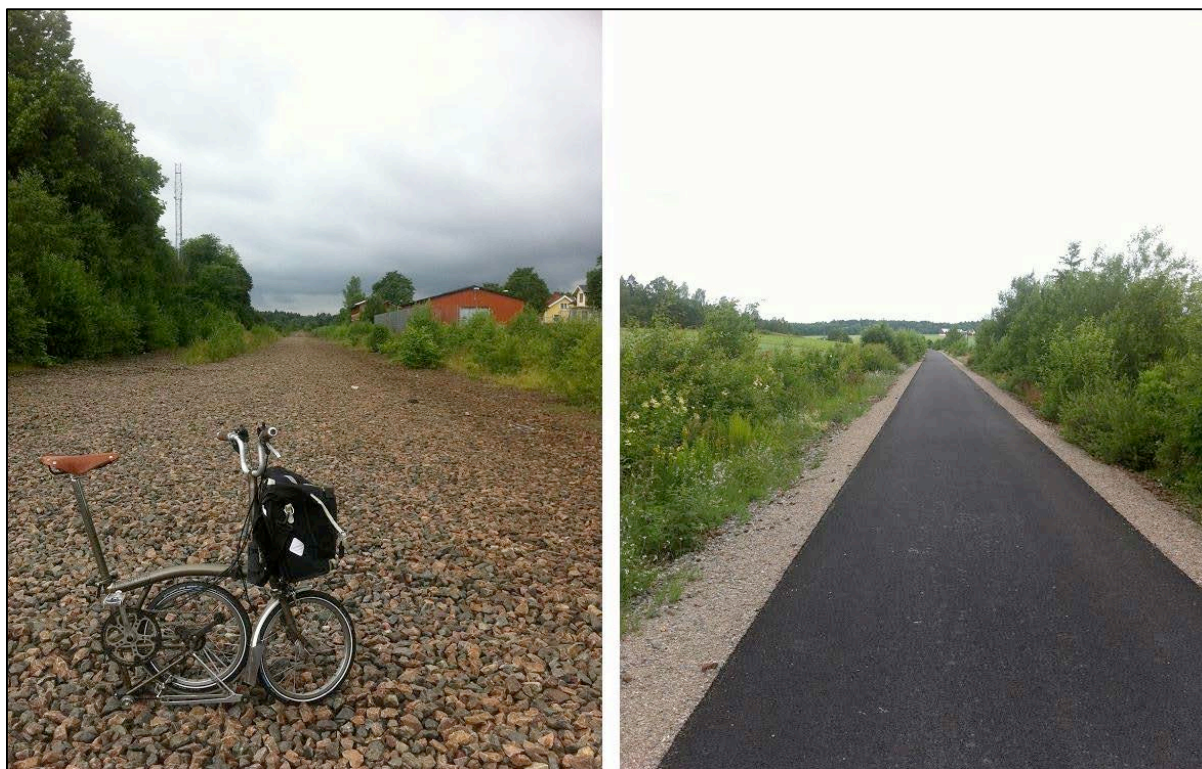
Upphärad är tredje största tätort i starkt urbaniserade kommunen Trollhättan. Orten har ca 600 invånare och servicen består av förskola och skola årskurs 1-5 samt matbutik. Dessutom finns ett stort föreningsliv i orten. Övrig samhällservice finns i närliggande Sjuntorp med dryga 2000 invånare. I likhet med Lödöse ligger Upphärad beläget i närheten av Norge/Vänerbanan och inom den sträcka som försetts med dubbelspår

Upphärad har idag ingen station men orten har en historisk framväxt där samhället utvecklats kring en station längs med nedlagda Bergslagsbanan. Dock är fysiska avtrycken i detta historiska stationssamhälle minskande sedan rälsen på gamla banan har brutits upp och idag delvis är

cykelväg. Kommunen har sedan utbyggnaden av järnvägen inom projektet BanaVägiVäst arbetat för att Upphärad ska återfå en station. En ny station etablerades istället i söderut i Lödöse men kommunen fortsätter sitt arbete genom att skapa god planeringsförberedelse inför ett eventuellt station i framtiden.

I kommunens ÖP betonas hur en ny station skulle ge stor potential för utveckling av Upphärad och dess omland. I kommunens översiktsplan betonas stationsetableringens betydelse för en utveckling av nya boendemiljöer och kommunen framhåller hur ortens naturvärden tillsammans med effektiv- och miljövänlig kommunikation är viktigt för att attrahera ny befolkning till Upphärad:

”Det nya dubbelspåret ger förutsättningar för en pendeltågsstation i Upphärad, vilket vid genomförande påverkar landsbygdsutvecklingen i kommunen mycket positivt. De snabba och miljövänliga kommunikationerna mot både Trollhättans station och vidare norrut samt till Göteborg gör Upphärad/Sjuntorp till ett attraktivt område för personer som vill bo både stads- och naturnära.” (Trollhättan kommun 2013)



Figur 11: Kollage över Upphärads banvall där rälsen förut som delvis blivit cykelväg (Fotograf: Författaren)

Effekter av en eventuell framtida stationsetablering i Upphärad relateras till landsbygdutveckling där kommunen lyfter fram kombinationen ”stads- och naturnära” som särskilt attraktiv för bosättning i orten. Då kommunen har en låg andel av befolkningen boende på landsbygden ser de både behov och möjlighet att utveckla landsbygden som boendemiljö för bibehållen service och del i målet att ”landsbygden och småtätorterna växer proportionellt med centralorten” (Trollhättan kommun 2013a s.40).

Stationsområdets betydelse för att utveckla landsbygden innebär dock inte några kommunala ambitioner om att utveckla boendemiljöer på landsbygden runt Upphärad. Istället finns tydliga förtätningsambitioner för orten för att möta kraven från Västtrafik gällande befolkningsmängd (se

avsnitt 3.4.2) En förtätning av orten ingår i pågående arbete med en fördjupad översiktsplan för Upphärad där tre olika scenarion för ortens befolkningstillväxt även tar sitt uttryck i vilken skala på bebyggelsen som diskuteras.

Figur 12 visar på en idéskiss där kompletterande byggnation inom stationens närhet är baserad på det mest expansiva scenariot där Upphärad har 2000 invånare och en bebyggelseinriktning mot lägenhetshus på sex till sju våningar. Enligt kommunens planchef är dock en mer realistisk utveckling att Upphärad växer samtidigt som större orten Sjuntorp sju kilometer från orten räknas in i stationens passagerarunderlag. Förtätningens ambitionen överensstämmer även med hur Upphärads invånare vid dialogmöten med kommunen förespråkar förtätning av orten för att värna oexploaterad jordbruksmark om en station etableras. Kommunens intryck från mötena på orten är att en del invånare åker tåg vardagligen från Lödöses stationsområde 20 km söderut. (Samtal med kommunens tjänsteman 20150713)



Figur 12: Kollage över förtätningssid i Upphärad och karta över tätorten i förhållande till tilltänkt stationsplacering (Trollhättan kommun 2013, s.41 & bearbetning av karta från Eniro.se)

Kommunens starka planeringsförberedelse för en eventuell station visade sig redan när upprustningen av Norge/Vänerbanan pågick och beslut om nya stationsetableringar inte hade fastslagits. Kommunen reserverade mark invid nya järnvägsdragningen och utarbetade ett förslag till detaljplan för stationsområdet. I detaljplanens inledande delar återges en kärv dialog med statliga och regionala aktörer om Upphärads befolkningsstorlek där kommunen efterlyser ett längre perspektiv vid anläggande av nya stationsområden:

”Det är därför viktigt att se önskvärt tågstopp i ett större perspektiv då ett tågstopp kan vara nödvändigt för Upphärads framtida utveckling. Ett tågstopp kan ge mycket stora positiva effekter för samhället då vägnätet har stora brister och att i samband med framtida planering för orten kan positiva effekter uppstå både för Upphärad och omgivande orter, t ex Sjuntorp med drygt 2000 invånare, genom kraftigt förbättrade resmöjligheter både till Trollhättan och Göteborgsregionen.” (Tyréns 2011, s.4)

Förslaget på detaljplan från 2011 efterlyser alltså ett perspektiv bortom det befintliga resandeunderlag där exempelvis beaktande av orters omgivande infrastruktur lyfts fram som ett förhållande som stärker stationens betydelse för ortens utveckling. Vidare ser kommunen även hur en stationsetablering motiveras av hur nuvarande infrastruktur medför att en tågförbindelse blir ett

attraktivt transportmedel eftersom det kraftigt ökar tillgängligheten till en större omgivning för nuvarande befolkning

Förväntningar på positiva effekter av en tågstation i Upphärad förstärks av hur nuvarande kollektivtrafik i Upphärad går i riktning mot Trollhättan. En tågstation på Norge/ Vänerbanan skulle med rådande kollektivtrafikförbindelse innebära en kraftigt förstärkt tillgänglighet till såväl Trollhättan men i synnerhet med Göteborg. Stationens effekter anses även ha stark koppling till den närliggande orten Sjuntorp som har 7 kilometer både till motorvägen E45 i öster om Upphärad. En station i Upphärad skulle innebära ett tillgängligt resalternativ till E45 för boende i Sjuntorp där ett växande Upphärad även kan attrahera Sjuntorps invånare som enligt ÖP saknas ett eget ”entydigt centrum” på grund av Sjuntorps terräng av raviner. (Trollhättan kommun 2013b, s.35)

En inblick i vardagslivet som boende i Upphärad ger Sveriges radio i ett inslag från P4 Väst april 2015. Bland åtta intervjuade personer är fyra boendes på orten. De intervjuade i radioreportaget framhåller orten positivt utifrån värdet av att ”alla känner alla” och en lantlighet i närheten av större städer. Här är främst utbytet med Trollhättan starkt (Sveriges Radio 27/1 2015)

I förhållande till studiens tre orter har Upphärad vissa likheter med Floby avseende avstånd till Göteborg samt hur omgivande infrastruktur innebär att en stationsetablering stärker ortens regionala tillgänglighet avsevärt. Även stationsområdet i Lödöse kan kopplas till Upphärads planer då stationsläget finns i utkanten av orten och därmed potentiellt kan ställas inför utmaningar rörande nuvarande omgivning.

6. Metod

6.1 Inledning

Nedan presenteras kort studiens urval, tillvägagångssätt och den bakomliggande metodiken inför genomförandet av intervjuer och enkäter. Avslutningsvis diskuteras vad urvalets bredd och intervjumetodens upplägg innebär för studiens *generaliserbarhet*.

6.2 Urval

Totalt har femton hushåll intervjuats fördelat jämt mellan de tre orterna Lödöse, Kode och Floby. En viss skillnad mellan personer bosatta i den mindre orten samt i ortens omland har eftersträvats. Intervjuerna i Kode har ett utslutande omlandsperspektiv mot bakgrund av hur Kungälvskommuns ÖP betonar ortens omgivande landsbygd som central i ortens utveckling. I Lödöse och Floby har respondenternas bosättning varit balanserad så att tre respondenter var bosatta i orten och de två resterande i orternas omland. Urvalet har även beaktat aspekter som arbetsliv i den mindre orten och erfarenhet av uppväxt i orten. Båda dessa aspekter finns med men som en tydlig minoritet då tidsaspekten begränsade möjligheten att finna en ultim representation utifrån dessa aspekter. Även omlandsrespondenterna motsvarade i slutändan inte en inledande ambition om att koncentrera de två omlandsrespondenter till en plats i omlandet. Istället är omlandsrespondenterna från ett geografiskt utspritt område i förhållande till orterna.

Enkäter har samlats in vid stationsområdet i samtliga tre orter där människor slumpmässigt valts ut att fråga. Enkäterna har främst skett under pendlingsstid på såväl morgon som eftermiddag där både väntetid och det begränsade teamet på en person och två skrivunderlägg gav svårigheter att uppnå önskvärd representation av personer utifrån kön och ålder.

6.3 Tillvägagångssätt

6.3.1 Intervjuer

Personer till intervjuer kontaktades via brev med kortfattad information om studiens syfte. Adresser valdes utifrån geografiska förhållanden där kartor över orterna studerades för att finna lämpliga boendelokaliseringar i förhållande till stationsområdet. (Eniro.se) På så sätt eftersträvades en balans i representationen mellan boende i ort respektive omlandet. Genom internetsidan *Hitta.se* kunde även information om personernas var i arbetsför ålder erhållas som gav potentiellt möjlighet att personerna hade en vardaglig relation till stationsområdet för resande till arbete.

Tre personer av de femton intervjupersonerna fick jag genom direkta kontakter. De två första var utifrån en inledande kontakt med en berörd person med bakgrund i Lödöse medan den tredje kom i fråga när tiden för intervjuinbokning kändes knapp och Kodes omland inte var fullständigt inbokat med respondenter. Detta hade till följd att vissa, via sitt arbete, hade en viss indirekt beröringspunkt med frågor om infrastruktur och kollektivtrafik som en samhällsplaneringsfråga. Dock uttalade de sig som privatpersoner men hade av förklarliga skäl god förståelse och engagemang kring samhällsplanering i stort vilket kom till uttryck när orten och stationsområdets utveckling behandlades.

Ungefär en vecka efter brevutskick kontaktades personen via telefon för att undersöka intresset att delta. Av 15 inledande utskick fastställdes tio intervjuer. Fem övriga utskick resulterade i avböjande svar eller inget svar alls. Dessa fem tilltänkta intervjuer ersattes längs med intervjuprocessen. Fördröjning kring inbokning av avslutande fem intervjuer gav dock en god effekt eftersom det möjliggjorde ett mer preciserat sökande efter respondenter som kompletterade personerna i de intervjuer som redan genomförts. Preciseringen avsåg respondentens förhållande till kriterierna omlandsboende, pendlare, nyinflyttad, uppväxt och bosatt på orten m.m.

Intervjuerna inleddes med att fråga om bakgrunden till varför personerna bor på platsen och i orten. Den inledande frågan innebar att intervjun antog formen av ett samtal mellan intervjuare och respondent där tretton samtalspunkter (bilaga 1) utgjorde en struktur för intervjun (se vidare 6.4). Med samtalspunkterna som ram för intervjuerna stämde detta kontinuerligt av mot det pågående samtalet. Detta tillvägagångssätt innebär att intervjumetoden anses vara av *semistrukturerad* karaktär där stort utrymme ges till att utveckla resonemang och åsikter om boendemiljön och orten.

14 av 15 intervjuer genomfördes i ett personligt möte medan en intervju genomfördes via telefon. Sex intervjuer genomfördes på annan plats än i respondentens hem. I samtliga fall har dessa sex intervjuer följts upp eller föregåtts av eget besök på platsen där respondenten är bosatt. Samtliga intervjuer spelades in och transkriberades för vidare analys av hur svaren förhöll sig till de dimensioner som den teoretiska analysramen innefattar.

6.3.3 Metodik

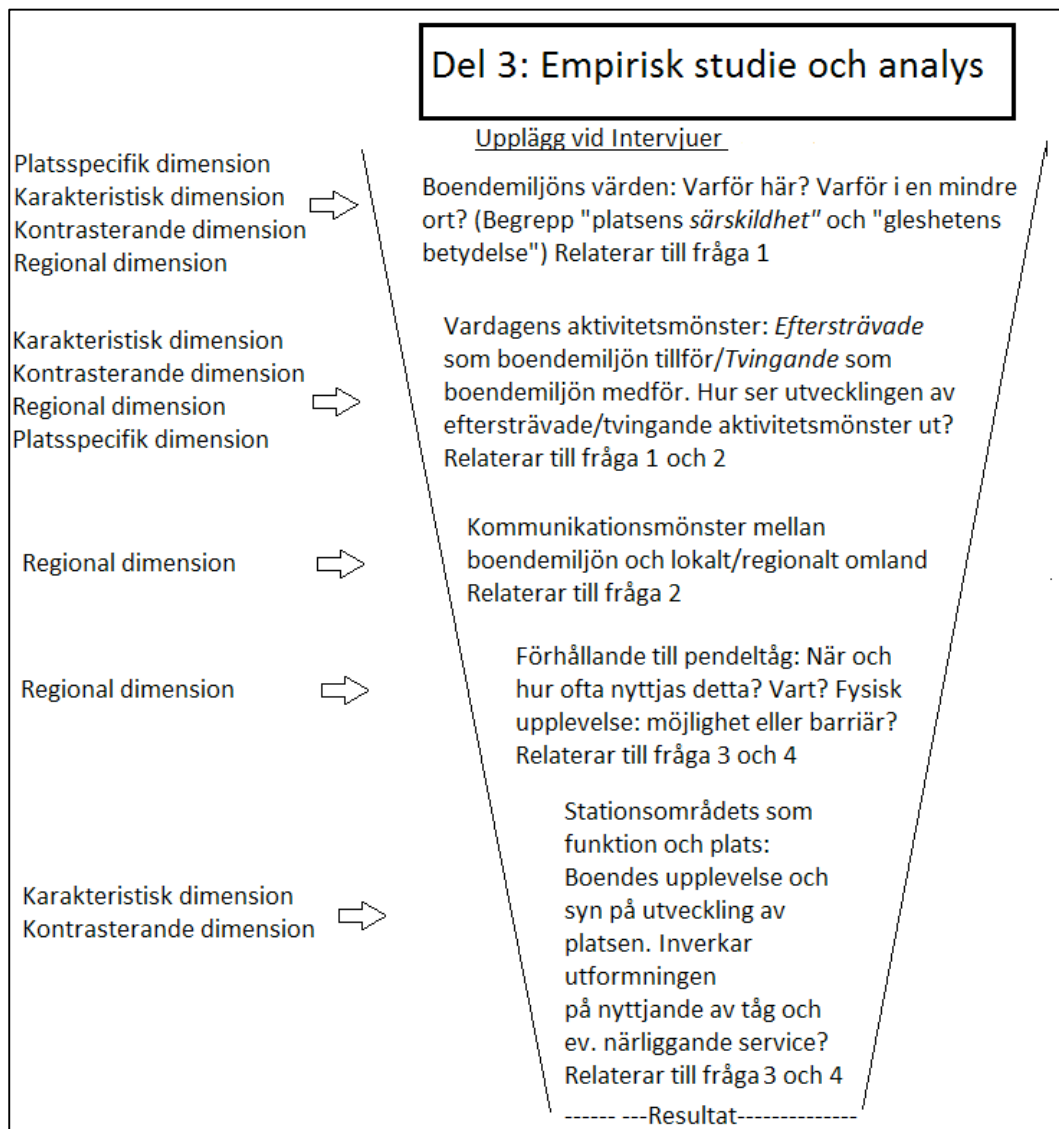
Intervjuerna baserades på en processbild (Figur 13) som inledningsvis i arbetet togs fram. Processbilden var till stor hjälp för att formulera tretton samtalspunkter (bilaga 1) och strukturera ett upplägg för intervjuerna. Intervjuernas struktur eftersträvade att sätta boendemiljön som helhet i fokus och sedan successivt närmade sig stationsområdets betydelse.

De två begreppen *gleshet* och *särskildhet* från Kunskapssammanställningen finns med som ledord i processbildens översta del som avser värden i boendemiljön. Genom att använda begreppen förtydligas intresset att undersöka värdet av ett "landsbygdideal" under intervjuerna. Utifrån egenskaper och värden i boendemiljön övergår intervjun till att försöka urskilja ett aktivitetsmönster. I processbilden särskiljs aktiviteterna genom att ses som antingen *eftersträvade* och *tvingande* aktiviteter. Här väntas indelning bidra till att tydliggöra aktiviteter får olika geografiska förutsättningar genom valet av boendemiljö.

Med eftersträvade aktiviteter menas aktiviteter som respondenten anser att boendemiljön möjliggör på ett bra sätt. Tvingande aktiviteter syftar till de aktiviteter som är kopplade till sådant som ger grundläggande förutsättningar för att kunna leva i sin boendemiljö. Mer uttryckligen handlar detta om aktiviteter som avser arbete, utbildning och inhandling av diverse förnödenheter.

De två nedersta delarna i processbilden preciserar studiens intresse för stationsområdets roll. Strukturen för denna del av intervjuerna strävade efter att börja med respondentens förhållande till kollektivtrafiken i stort för att sedan diskutera resealternativet tåg och därifrån närma sig stationsområdet som plats för såväl resande som ortsutveckling.

Processbildens olika delar representerar intervjuernas upplägg och till varje del finns en avslutande hänvisning till studiens fyra frågeställningar. Vidare har även teoriavsnittets summering i formandet av fyra dimensioner av plats (se avsnitt 4.6) kopplats till olika delar i ”intervjuprocessen” för att visa var respondenternas svar främst väntades kunna relateras och analyseras med koppling till studiens teoretiska del.



Figur 13: Processbild från metodarbetet med empiriskstudie

6.4 Intervjustudiens generaliserbarhet

Med det urval och intervjumetod som ovan beskrivits finns en utgångspunkt i att söka efter en bred representation av personer som bor i mindre orter. Genom att inkludera tre orter i studien och välja semistrukturerade intervjuer som metod ger rapporten ett resultat där livet i mindre orter belyses ur många olika aspekter och ger således en god introduktion till hur boende i mindre orter utgörs av många olika individer som har olika motiv till sitt boende i orten.

Studiens uppenbara svaghet blir följaktligen då att omfattningen av respondenter totalt och per ort presenterar ett resultat inte bör översättas på ortens befolkning som helhet eller säga något generellt om vilka motiv och värden med boendet som dominerar på mindre orter och landsbygd.

Metodvalet med semistrukturerade intervjuer motiveras av den kunskapsbrist om stationers roll för boende i mindre orter som råder. Följden är då att ett antagande om framträdande aspekter inte kan grundas i tidigare forskning vilket förstärkte motivet att ha en bred ingång vid intervjuerna med boende i mindre orter. Om tidigare forskning på området funnits hade möjligen en mer snäv ingång med frågor om boendemiljö i mindre orter kunnat göras än det som nu utgör inledande fas i processbilden (Figur 13).

Utifrån denna svårighet att säga något generellt kring stationsområden och boende i mindre orter ges förslag i avslutande avsnitt 10, till hur vidare forskning utifrån studiens resultat kan inriktas för att fördjupa kunskapen om stationers roll och värden med boendemiljön enligt befolkningen i mindre orter.

6.5 Enkätundersökning

Enkätundersökningen utgick från en ambition att använda resandet till och från intervjuerna till att samla in kompletterande information med fokus på stationsområdets utveckling. För att smidigt närma sig stationsområdet som plats och dess utveckling inleddes enkätfrågorna med personens resa och härkomst i förhållande till orten Lödöse.

De svarande fick sedan gradera stationsområdets betydelse, trygghetsaspekt samt estetik på en sjugradig skala. Efter inledande frågor kring nuvarande användning och åsikter om platsen övergick enkätfrågorna till stationens framtida utveckling genom att ställa frågan om platsen ansågs ha potential att vara något mer än idag. Denna fråga efterföljdes av sex scenarier av utveckling som de svarande skulle kryssa i det scenario som överensstämde bäst med egen åsikt. Som sista fråga ombads den svarande ge sin syn på deras sociala omgivning och hur stationen ansågs ha påverkat ortsbefolkningen avseende resande och uppfattning om att vara del av en region. Utifrån orternas olika historia som tågstation anpassades denna fråga om ortsbefolkningens påverkan med att hänvisas till effekten av stationens etablering i Lödöse, återinförandet av tågstopp i Floby respektive en reseutbudsutökning i Kode 2009. Enkäterna återfinns i Bilaga 2.

Genomförandet av enkätundersökningen innebar att ankomst och avgångstid till intervjubesöket anpassades för att invänta några efterföljande avgångar och ankomster från stationsområdet. Tidpunkter för enkätinsamling anpassades till pendlingstider för att förmå fånga passagerarna som med hög sannolikhet var boende i orterna och dess omland. Med två förberedda skrivunderlägg och en person vid insamlingen blev det sedermera nödvändigt att komplettera enkätinsamling utanför intervjutillfällena för att få ihop de eftersträvade antalet av ca 30 svar per ort. Undantaget var Kode där tågförseningar innebar att en morgon i Kode genererade ett trettiotal enkäter. I Floby kompletterades tågpassagerare med ett fåtal bussresenärer som trots sitt val av färdmedel vistades i samma stationsområde.

En lärdom under enkätinsamlingen var att avgångar i olika riktning från stationsområdet ofta skedde tätt inpå varandra. Jag tvingades här till ett val av vilken avgång/ankomst jag skulle välja och valde då att följa var folkströmmen gick för att få in så många svar som möjligt. Därför har enkätinsamlingen betoning på resenärer som skulle mot Göteborg. Undantaget var Floby som genom färre avgångar också innebar större tidsskillnad mellan avgångar i olika riktning.

7. Resultat

7.1 Inledning

Nedan presenteras resultatet av den empiriska studien för varje enskild ort med tillhörande tematiska underrubriker. I kapitel 8 sammanställs och analyseras respondenternas svar från de olika orterna och relateras till frågeställningarna. I avslutande kapitel 9 *Diskussion* problematiseras resultatet med en diskussion om hur urval och geografiska skillnader mellan dessa orter med tågstation kan påverka och förklara skillnader mellan orterna i resultatet.

7.2. Lödöse

7.2.1 Sammanfattning

Sammantaget visar intervjuerna i Lödöse på invånare som starkt identifierar sig som del av Göteborgsregionen. Detta framkommer både i deras motiv bakom inflyttning till orten samt i det aktivitetsmönster som finns bland respondenterna. Göteborg är framträdande som plats där Lödöses respondenter lägger stor del av sin tid för både arbete och fritid. Detta visar sig hos respondenter oavsett om deras erfarenhet som boende är före eller efter stationsområdet fanns. Betydelsen av Göteborg för fritidsaktiviteter skiljer inflyttade barnfamiljer från respondenter med äldre barn. Småbarnsfamiljerna ger uttryck för hur boendet i Lödöse med tiden fått dem att åka till fler olika orter runt om i regionen för sina aktiviteter vilket minskat utbytet med Göteborg.

Stationsområdet upplevs idag överlag negativt utifrån hur platsens perifera lokalisering innebär en stundtals ödslig och otrygg miljö samt att tågets utbud anses bristfälligt för vardagliga resor. Följden är att respondenterna i högre utsträckning reser med tåg från grannorten Älvängen men överlag dominerar bilen som transportmedel. Stationsområdet som perifer förstärks av hur arbetet med att ansluta orten till stationen genom gång- och cykelvägar beskrivs som en utdragen process med ett bristfälligt resultat. Tillgängligheten till stationsområdet upplevs av respondenterna som starkt begränsat och förenad med risker. Förändringar i busstrafikens linjedragning och avgångar innebär att respondenterna anser att kollektivtrafiken som helhet har försämrats efter stationsområdets etablering.

I framtida utveckling av stationsområdet välkomnar respondenterna bebyggelse för att ändra platsens rykte och ödsliga karaktär. Alla är positiva till utveckling av området dock med vissa skillnader mellan respondenterna. Nyinflyttade betonar behovet att utnyttja potentialen att erbjuda stora tomter som inte finns i orter närmare Göteborg. Långvarigt boende ser främst ett behov av större blandning av upplåtelseformer än dagens segregerade struktur i Lödöse där stationsområdet kan anses ge möjligheter att dämpa detta och samtidigt ge plats åt lägenheter så de unga i befolkningen har möjlighet att stanna på orten när de flyttar hemifrån.

Respondenter Lödöse

1. **Man (33 år)** Småbarnsförälder och sambo. Inflyttad 2011 till nybyggt område nära stationsområdet. Uppväxt söder om Göteborg och med arbete sydost om Göteborg. Sambo med arbete i grannkommun
2. **Kvinna (39 år)** Småbarnsförälder och sambo. Inflyttad sommaren 2014 från Göteborg. Bor i villa centralt i orten. Uppväxt och arbete i Göteborg.
3. **Kvinna (55 år)** Tonårsförälder och sambo. Återflyttad 1991 efter studier utanför regionen då hon övertog föräldrahem. Uppväxt och arbete i Lödöse. Sambo med arbete i Göteborg.
4. **Kvinna (50 år) och Man (49 år)** Tonårsföräldrar. Båda inflyttade från uppväxtorten Göteborg till samhälle i Lödöses omland 1990. Arbete i Lödöse respektive Göteborg.
5. **Man och Kvinna (34 år)** Småbarnsföräldrar. Inflyttade till hus i omlandet tre km utanför Lödöse. Arbete med bas i Lödöse resp. i grannkommun. Uppväxta i grannkommun.

7.2.2 Närhet till släkt, stad och solsemester – stor betydelse för omgivande region

Respondenterna består till största del av inflyttade med sin bakgrund i Göteborg och dess kranskommuner samt ifrån Lilla Edets grannkommuner. Med denna bakgrund beskrivs tankarna inför att bo i Lödöse mycket utifrån ortens tillgänglighet till omgivningen utifrån olika motiv. Genom bakgrund och uppväxtmiljö uttrycks närheten till Göteborg som något respondenternaoreflekterat strävade efter vid valet av nytt boende. Betydelsen av att behålla närhet till familj, släkt och vänner i Göteborg betonas framför värdet av själva staden och dess utbud. Här går en skiljelinje mellan respondenter utifrån deras arbetsort. Respondenter med arbete i Lödöse uttrycker starkast betydelsen av Göteborg som stad för aktiviteter som kopplar till fritiden.

Identifieringen med Göteborg bland Lödöses respondenter visar sig även ha varit stark innan de senare årens förbättrade kommunikationer med motorväg och stationsområde. Detta illustreras väl av hur två respondenter med lång erfarenhet som boende beskriver sin relation till Göteborg. En av dessa är uppvuxen i Lödöse och beskriver återkomsten efter studier på annan ort som slumpmässig och starkt motiverad utifrån ortens regionala omgivning och en ”internationell” tillgänglighet ifrån boendemiljön i Lödöse:

”Nej det var nog inte tanken från början men jag träffade en man i Värmland och..kände väl att...eller JAG kände väl att Värmland ska jag inte bo iallafall...jag ville bo närmare någon större stad...och Karlstad är ingen stor stad...(...)eller Karlstad var då...nu är det ju mycket bättre förbindelser med allting...men jag tyckte det var alldeles för långt från flygplatser och för långt ifrån kommunikationen och världen. Så jag ville nog flytta neråt och som lärare då är det ju lätt att få jobb i hela Sverige men. Han fick jobb i Göteborg så då flyttade vi neråt.” (Kvinna, boendes i orten)

Respondenten betonar i citatet ovan hur boendet i Lödöse motiveras av dess relativa ”närhet till större stad”. Således är boendets koppling till uppväxtmiljön inte av betydelse utan det klart starkaste motivet för respondentens boende i orten är tillgängligheten till utrikesresor i Lödöses regionala omgivning. Intresset för utlandsresor kan delvis spåras till respondentens uppväxtmiljö i Lödöse med föräldrar vars arbete innebar frekventa utlandsresor där familjen följde med. Respondentens rötter på orten till trots så är hon alltså starkt förankrad som boende i regionen som omger Lödöse där Göteborg finns närvarande både historisk och vardagslivet idag. På frågan om infrastrukturförbättringen med tåg och järnväg påverkat hushållets aktiviteter i Göteborg är svaret tydligt nej.

En annan respondent från Lödöses omland och samhället Nygård beskriver hur omlandssamhällets framväxt vid inflyttningen för 25 år sedan också präglades av närheten till Göteborg.

”Det var mycket...som jag sa...kompisar flyttar hit...det ges en möjlighet att bygga hus...och alla vi som bodde här...våldigt många av oss kom från de nordöstra delarna av Göteborg av någon konstig anledning...för det var på den här tiden man kunde köpa lägenheter billigt...och så...vooom sa det när man sålde så hade man möjlighet att bygga här...för här fanns det då...här var tomtpriserna lite lägre! Det var billigare att bygga...så det var många...våldigt många faktiskt som kom ifrån Göteborg...” (Kvinna i Lödöses omland)

Respondentens beslut om bosättning i Nygård baserades på hur vänner redan flyttat till samhället och i citatet ovan kan urskiljas hur en mer generell social aspekt av ett grannskap med liknande erfarenhet från Göteborg anses positiv vid sidan av tydliga ekonomiska fördelar.

7.2.3 Ekonomiska motiv gör Lödöse intressant utifrån sin plats i omgivanderegion

I citatet ovan betonas de ekonomiska fördelarna med att bygga sig ett boende i Lödöses omland för 25 år sedan. Detta gör sig gällande som ett starkt motiv bland samtliga respondenter i Lödöse.

Prisbilden för husköp i Lödöse lyfts fram i intervjuerna som en avgörande faktor för inflyttning till just Lödöse av respondenterna. Återkommande under intervjuerna jämförs prisbilden med grannkommunen Ale närmare Göteborg. I flera intervjuer beskrivs hur fastlagda ambitioner om kostnadstak för lån successivt vidgade det geografiska sökområdet för respondenterna till att inkludera Lödöse i sökandet efter hus. Betydelsen av pris och ekonomi bekräftas då flera respondenter beskriver en initial tveksamhet att flytta till orten. Denna tveksamhet hänvisas till aspekter som ökat avstånd från familj, specifika fördomar från en uppväxt i grannkommun samt en generell skepsis avseende boende på mindre ort.

Prisbildens attraktionskraft samspelar med hur boende i Lödöse innebär en fortsatt relativt god tillgänglighet till andra platser i regionen. Båda nyinflyttade hushållen beskriver hur ortens pris- och regionala läge stärktes av att en förändring i deras arbetsliv ytterligare förstärkte Lödöse som möjlig boendemiljö. Betydelsen av aspekterna pris och läge framgår tydligt i hur en nyinflyttad respondent beskriver tankegångarna inför köp av nybyggt hus i Lödöse:

"(...) så tittade vi 'ett begagnat hus med renoveringsbehov 3,2 i Kungsbacka eller ett nytt hus för 2,9 miljoner i Lödöse bara flytta in nytt och färdigt'. Och då eftersom jag ändå kanske skulle jobba uppe i Uddevalla så kändes Kungsbacka helt fel då dessutom ur den aspekten (...)och då kändes det som ett smart val att då kan man ju bo mittemellan (...) den ena jobbar i Göteborg och den andra i Uddevalla eller Trollhättan (...) punkten här inbjuder ju till att man har mycket valmöjligheter inom ganska kort pendlingstid åt alla håll." (Man, Boendes i nybyggt område mellan orten och stationsområdet)

Respondenten som citeras ovan talar om Lödöse som en "punkt" i ett regionalt förhållande till större orter utanför kommunen. Lödöses värde som boendemiljö betonas utifrån hur orten ligger "mittemellan" större orter. Möjligheten till- och behovet av arbetspendling betraktas som en förutsättning för boendemiljön och tydliggör hur ortens omgivande region tillsammans med ekonomi och kvalitet på huset är drivkrafter bakom boendet på orten.

7.2.4 Barnperspektiv - Inverkan på val av boendemiljö

Ovan behandlade aspekter av ekonomi och regional tillgänglighet från boendemiljön representerar en typ av "hårda" frågor som framträder som centrala då de betonas i inledande skede av intervjuerna. Ett annat starkt motiv av mer "mjuk" karaktär infinner sig när intervjuerna vidare diskuterar boendets närmiljö. Här framträder ett starkt barnperspektiv hos samtliga respondenter då alla har erfarenhet som föräldrar. Begrepp som "lugnt", "tryggt", "säkert" "närhet", "bra skola" och "ingen trafik" relateras uttryckligen till hur Lödöse erbjuder en bra boendemiljö för respondenternas barn.

I ett hushåll som flyttat in i samband med stationsetableringen i orten finns en tydlig utgångspunkt hos barnen när värdet boendemiljöns näromgivning diskuteras:

"Nu har bostadsområde varit viktig för oss. (...) alltså möjligheten till kollektivtrafik...hyfsad skol...alltså det måste vara bra skolor (...) Barnens miljö, den har varit prioritet nummer ett (...) men att det blev detta huset var det här ...helt plötsligt kom den här hemkänslan...med trädgården och dom grejerna...annars hade vi kanske letat vidare..." (Kvinna, boende i orten)

Respondenten ger exempel på värdefulla aspekter i boendemiljöns närmsta omgivning där kvalitet på ortens skola särskilt lyfts fram som viktig del i "barnens miljö". I intervjun ger respondenten även bilden av hur cykel- och promenadvstånd varit en viktig aspekt för hur boendemiljön förhåller sig till barnens skolgång och andra aktiviteter i närområdet. Med goda förutsättningar för barnen tillgodosedda visar citatet ändå på hur en egen trivsel har betydelse vid beslutet att flytta till orten. Med ordvalet "hemkänsla" framträder dock hur boendets närmsta omgivning av trädgård framhålls framför orten Lödöse som helhet när individuella uppskattningen av boendet kommer till uttryck.

Betoningen på barnperspektivet förenar boende på orten med de som bor i Lödöses omland. Dock finns viss skillnad mellan ort- och omlandsrespondenter när förhållandet mellan värdet av lantlighet ställs mot värdet av barnvänlighet i boendemiljön. Två respondenter som valt boende i ort respektive omland illustrerar dessa olika förhållningssätt till balansen mellan individuella motiv och barnens sociala situation och valfrihet:

"Jag är själv uppväxt i ett vanligt villakvarter så (...) med jättemycket barn. Om det var så att det var något barn man själv inte riktigt gick så bra ihop med, så fanns det alltid andra som man gjorde det med. Det var liksom inte såhär att bor man långt ute på landet och det finns fyra barn inom fem kilometer, så är det liksom, det är dom man leker med för det är dom som finns. Även om man vill det eller inte. Så på så sätt kändes det viktigt att ha mycket omkring sig när man själv fick barn liksom för umgänget för barnen. Själv kan man ju åka någonstans om man vill umgås men det är inte så lätt när man är fem år liksom..." (Man bosatt nybyggt område i Lödöse)

*"Jag bodde ju mitt i smeten! Så därför var ju jag lite kluven i det hela eftersom jag också gillar djur och tanken på gård lockar väldigt mycket och jag tycker väldigt mycket om naturen och den här känslan. (...) Vi har ju hela tiden känt att vi vill ha barn och då blev jag samtidigt lite sådär...då slogs jag lite med mig själv för jag trivdes väldigt bra med min uppväxt...just p.g.a. att jag hade det som sambon inte hade. Jag gick bara utanför dörren och (...) så hade jag alla mina kompisar. Hela området var fullt med ungar och vi sprang hela dagar ut och in och så åt man och så ut igen och hade sig och jag tyckte väldigt mycket om den känslan. (...) Vi cyklade till skolan och den biten så att jag aldrig behövt åka skolskjuts och sådana saker. (...) Så jag slogs med min känsla om hur jag ville att mina barn skulle bo...mer än vad jag själv...så det slutade med att det blev mer som jag själv ville ha det... *skratt*"* (Kvinna i omlandet)

I resonemangen som citeras ovan förhåller sig båda respondenterna till sin egen uppväxtmiljö men förhåller sig olika till detta i valet av egen boendemiljö. Båda ser glesheten som en negativ aspekt för hushållets barn där omlandsrespondenten, genom att tydligt inkludera individuella värden vid sidan av barnperspektivet, är medveten om möjliga negativa konsekvenser för barnen. Samma omlandsrespondent beskriver dock vidare hur boendemiljöns barnperspektiv fortsatt var en osäker aspekt som med tiden blev tydlig och underlättade beslutet att bo kvar och bygga ut huset:

"Ganska fort när vi flyttade hit upptäckte vi att det var några stycken, då när det närmade sig att skaffa barn, att det fanns lite barn runtomkring i direkta närheten. Det kanske var ännu mera det som gjorde att vi kände att vi bygger här. Att vi var inte helt ensamma här utan det var några stycken som var jämnåriga som gjorde beslutet ännu lättare då känner jag" (Kvinna i omlandet)

Förutom grannskapet betydelse för att bo kvar med barn i omlandet visade sig även omlandsboendets relativa avstånd till orten vara en viktig kontrast till familjens engagemang i en av Lödöses ideella föreningsliv inne i orten:

”Ja jag tror det är det perfekta för oss. För man hör ju på vissa som bor i de här radhusområdena. De kommer ju aldrig ifrån. Det är alltid något barn som knackar på rutan. Man får aldrig den familjetiden så...nej optimalt...optimalt bor vi...” (Kvinna i omlandet)”

När respondenten beskriver boendemiljön som ”optimal” kan återigen en eftersträvad balans mellan individuella motiv och barnperspektivet urskiljas. Omlandets karaktär ger distans till de sociala drivkrafter som finns hos både barn och vuxna och som tillgodoses genom boendets närhet till Lödöse. Omlandsrespondenten jämför hushållets boendemiljö med de täta boendemiljöer inne i Lödöse vilket andra respondenter i studien representerar där ett mer dominerande barnperspektiv kring boendet finns än vad denna omlandsrespondent visar.

7.2.5 Barnperspektivets tidsaspekt – Övergång från värde till begränsning i boendemiljön

Utöver ett vardagligt perspektiv för barnens trivsel och valfrihet i sociala sammanhang så visar sig även barnperspektivets starka ställning bland de hushåll som idag har barn i tonåren. Lödöses positiva aspekter av närhet och lugn beskrivs som inflyttningsmotiv som idag istället är avståndsmässiga utmaningar för både tonårsbarn och vuxna.

Båda hushållen med tonårsbarn beskriver en trötthet på att köra bil till stationsområdet i Lödöse eller Älvängen för att hämta barnen efter sena kvällsaktiviteter i regionkärnan Göteborg. Båda hushållen upplever att stationsetableringen i Lödöse inneburit att tillgänglighet mellan boende och kollektivtrafikens hållplatser samt utbudet av kollektivtrafik i sin helhet har försämrats. Nackdelarna relateras starkt till hushållens tonårsbarn som, i avsaknad av körkort, inte kommer hem från tågstationen och får vistas i otrygga miljöer kvällstid i väntan på hämtning. I detta sammanhang framträder det perifera läget för stationsområdet då platsen beskrivs som ödslig och hur detta förstärker känslan av otrygghet för både barn och förälder.

Mot bakgrund av både stationsområdets karaktär och svagare reseutbud berättar en respondent att hon föredrar att hämta sitt barn i närbelägna orten Älvängen i Ale kommun där det exempelvis finns ett uppvärmt stationshus. Styrkan i barnperspektivet framträder här då respondenten vidare beskriver egen negativ erfarenhet av bristfälligt nattligt taxiutbud och relaterar detta till potentiella situationer för sina barn:

”(...)jag har ju alltid vilat i det att har inte jag varit hemma så har jag alltid sagt det till mina barn att ”ta pendeln till Älvängen och så ta en taxi hem så betalar jag den (...) jag fick ju nästan...’Tur att de aldrig har behövt det’. Så hade jag suttit annanstans på jorden och så hade de ringt och sagt ’du vet morsan jag sitter här och det finns ingen taxi!’. Då hade jag fått tokspel!” (Kvinna, Lödöse boendes i orten)”

Att den närmsta omgivningen i boendemiljön präglas av lugn och trygghet och motiverar respondenternas tonårsbarn att frekvent söka sig ut från Lödöse får ses som en väntad utveckling. Dock tydliggörs barnperspektivets tyngd kring dessa aspekter i hur respondenterna med tonårsbarn själva funderar över sitt boende inför framtiden. I ett hushåll där respondenterna är uppväxta och tidigare bosatta i Göteborg finns idag en aktiv strävan lämna Lödöse för att flytta tillbaka till staden. Beskrivningen av deras boende i Lödöses omland utgår från hur ett förändrat barnperspektiv påverkar deras syn på platsen:

”Det man såg då var att det var ett lugnt område och har man barn och så är det väldigt väldigt mycket bättre (...) vi ska flytta in till staden nu va men bättre plats att växa upp med barn i får man nog leta efter för det är väldigt bra. Man har nära till mycket (...) Ja men återigen har man små barn så tänker man inte på det på samma sätt utan då åker man ju in tillsammans med dem (...) men nu när man inte har

barn som springer runt hemma då känner man att det skulle vara kul att gå ut på en after work eller nåt (...) Det blir ett litet projekt, då blir det så 'ska vi? Ska vi inte?' Så det är lite synd faktiskt för det är ändå ett trevligt sätt och vi har ju ändå våra barn där inne och de vill ju också att man ska träffas. Över en bit mat eller en öl och det är ju också ganska trevligt (...) ja sen kommer man ju i olika faser i livet också... så just nu känner man att det andra drar lite mer. Vi har ju haft det... så att sitta här och... nej (...)" (Man boendes i Lödöses omland)

Respondenten beskriver boendemiljöns värden i imperfekt med fokus på sina barn. Resonemanget övergår till hur avståndet till staden uppfattas mer besvärande idag när livet ger utrymme till mer oplanerade individuella aktiviteter. Värden i boendemiljöns närhet avtar och övergår till en avståndsproblematik till staden även för hushållets vuxna när såväl stadens utbud som utflyttade barns närvaro aktualiserar en flytt från Lödöse till Göteborg. Den andra respondenten med tonårsbarn resonerar annorlunda kring sitt framtida boende men med samma utgångspunkt i familjens utflyttade barn:

*"Jag känner att jag har väldigt svårt att vara utan trädgård (...) väldigt svårt att vara utan friheten. Så vi har väl någon sådan liten tanke att skulle båda våra barn hamna i Skåne då köper vi oss ett sommarhus i Skåne och en lägenhet i Göteborg. Det är vi nog ganska överens att då drar vi åt de hållet. Men hamnar våra barn åt två olika håll i Sverige då kan vi lika gärna bo kvar här" *skratt* (Kvinna boendes i Lödöse med vuxna- och tonårsbarn)*

I citatet ovan framträder återigen värdet av den regionala tillgängligheten från boendet i Lödöse. På samma sätt resonerar även en småbarnsfamilj kring ortens förhållande till en regional omgivning med utgångspunkt i deras barns framtida möjligheter:

(...) vi trivs ju väldigt bra att bo emellan dessa två (...) Man ser ju inte Trollhättan som någon framtid när det gäller arbete för våra barn (...) om man då ser utbildning för oss så var det neråt Göteborg och däromkring men när vi bor här kan våra barn utbilda sig i antingen Trollhättan, Göteborg eller Vänersborg. Det spelar ingen roll för det är lika långt åt båda håll. De får ju lika mycket att välja på för utbildning, vidareutbildningar efter grundskolan. Så det har vi ju sagt att just nu bor vi ju väldigt smidigt med taget till Trollhättan och Göteborg... på det sättet... (Småbarnspappa, boende i Lödöses omland)

I respondentens resonemang om barnens framtidsutsikter återkommer en syn på Lödöse som något av en attraktiv "punkt" i ett regionalt perspektiv av arbets- och utbildningsmöjligheter. Med beskrivningen "lika mycket att välja på" finns en parallell till större orters utbud. Detta tydliggör hur stationsområdet i Lödöse enligt respondenten innebär en boendemiljö med liknande utbud som ett boende i en större stad.

Sammantaget ger intervjuerna i Lödöse en bild av ett starkt barnperspektiv med flera olika nyanser och faser som innebär att synen på boendemiljön och orten förändras. Oavsett små eller stora barn samt positiva eller negativa aspekter på boendemiljön finns ett förhållningssätt där Lödöses värde som boendemiljö kontinuerligt relateras till en större omgivning regionalt.

7.2.6 Gemenskap och deltagande som värde i en mindre ort

Två respondenter uttrycker starka positiva erfarenheter av hur ortens storlek anses värdefull för engagemang i lokala frågor och deltagande i föreningsliv och politik. Deltagande har i båda hushållen utvecklats successivt efter att de kommit i kontakt med kommunal service och fritidsaktiviteter via sina barn. De beskriver hur kontakter och nätverk på orten växt fram och med detta en känsla av att engagera sig på olika sätt. En respondent med en bakgrund som lokalpolitiker framhäver Lödöses storlek som avgörande för hans engagemang och känsla av deltagande kan få effekt i praktiken:

”Man kan säga mycket om små orter som är bra (...) föreningslivet har varit väldigt väldigt bra. För jag har varit involverad ganska mycket både som tränare och som ordförande och då kommer man in i systemet mycket mer. Man träffar mer folk. (...) Jag har varit politiker också. Så man kan testa mycket mer. Det är mycket lättare att komma in än i en stor stad faktiskt! (...) Mycket och att påverka också! Du kan ju påverka ditt samhälle. Dom som säger något annat de har helt fel, jag har ju vart där och det kan du. Det kan man i en liten kommun. Det kan du inte i Göteborg, där sitter du som en av 60-70 ledamöter”
(Man, boendes i Lödöses omland)

Den lokalpolitiskt engagerade respondenten hänvisar återkommande till värdet av Lödöse som en liten ort när han beskriver sin vilja att engagera sig. Ortens storlek innebär att ett kontaktnät kan etableras utifrån en god överblick av befolkningen och särskilda aktörer i orten. I ett senare skede ser respondenten även hur den demokratiska beslutsprocessen gynnas av ortens storlek och ger påtaglig känsla att engagemanget innebär goda möjligheter att påverka och vara med i utvecklingen.

Engagemanget visar sig även i mer vardaglig bemärkelse när en annan respondent beskriver hur bakgrunden till ett starkt engagemang för Lödöse till viss del finns i en tradition på orten av att känna utanförskap gentemot centralorten Lilla Edet och den kommunalpolitik som förs där. Respondenten exemplifierar Lödöses lokala engagemang med hur nedläggningshotet mot Lödöses högstadium engagerade ortsbefolkningen mot kommunalpolitikerna och hur detta är ett exempel på god samhörighet mellan människor och stor initiativförmåga på orten:

”Otroligt aktiva människor, och som även drar med människor så (...) Alla känner alla och är med på grejer. Så vi har ju också blivit ganska aktiva inom fotbollsklubben och även via skolan. Nu är man med i den gemenskapen som är här och som är fantastisk trots alla nackdelar så är det sådan kämparglöd och folk tycker verkligen om sitt Lödöse och brinner för det och kämpar för det. Vilket är väldigt häftigt tycker jag!” (Kvinna boendes i Lödöses omland)

Respondenten beskriver hur engagemang utifrån ett idrottsintresse utvecklar andra typer av deltagande på orten och känslan av att vara med i en gemenskap. Utan att ge uttryck för betydelsen av ortens storlek så är det ändå tydligt hur respondentens engagemang inneburit möten med invånare som engagerat sig på andra sätt i orten. Genom ett inkluderande bemötande hos dessa personer har respondentens deltagande och engagemang för orten vuxit utanför idrottsaktiviteten.

7.2.7 Ett aktivitetsmönster präglad av utbud utanför Lödöse

Betydelsen av omgivande region för inflyttning till orten visar sig även i respondenternas aktiviteter. Förutom ett arbetsliv med stark förankring i Göteborg uppger en övervägande del även hur Göteborg är den plats dit resande inom fritidens aktivitetsmönster främst sker. Göteborg förknippas med restaurangbesök, evenemang och klädkonsumtion. Samtliga respondenter uttrycker en vana att besöka Göteborg för dessa ändamål. Främsta skillnaden ligger i hur respondenter med småbarn ser en viss förändring i sitt aktivitetsmönster där utbytet med Göteborg har avtagit något efter en tid som boende för att istället förlägga vissa aktiviteter i Trollhättan och Uddevalla på fritiden. Ett småbarnshushåll med relativt lång erfarenhet av boende beskriver hur deras boende på omlandet förändrat deras utbyte med städer och intresset för sällanköpsshopping:

(Kvinna i hushållet:)”Vi har ju blivit lite eremiter så när vi kommer in till stan ibland och känner ’äh folk! panik vi åker hem’. Så vi är inte förtjusta i femmanhuset längre utan när vi är i stan så ställer vi bilen och så går vi runt... ’så mycket folk’. Vi var ju alltid där förut och det var ju inget konstigt. Nu är det mer så här ’vi åker till Överby för det är mycket mer glest med folk’ (...)

(Man i hushållet) När det gäller inhandling så...av tio gånger är vi nog nio gånger i Trollhättan och 1 i Göteborg...och då kanske det inte ens är en hel gång av tio gånger om man slår ut det så...så det är rätt sällan på det sättet vi är i Göteborg...”(Respondenter från ett hushåll i Lödöses omland)

Trots avtagande betydelse för Göteborg visar citatet på ett generellt mönster hos respondenterna av att matinköp är en aktivitet som sker utanför kommunen och stärker regionens betydelse. Matinköp sker företrädesvis i grannkommunen Ale och orten Älvängen där samtliga respondenter beskriver hur övrigt utbud runt matbutiken tillsammans med kopplingen till motorvägen innebär att orten upplevs smidig att besöka i vardagen. För vissa respondenter finns även en arbetsrelation till Älvängen som ytterligare förstärker vanan att åka dit för inköp.

En annan fritidsaktivitet som får respondenterna att åka från Lödöse är uppskattning av kust och havsmiljöer. Trots närliggande badplatser i sötvatten är Ljungskile en ort som omnämns för sommaraktiviteter. Traditionen av saltvatten är här stark då många respondenter har tidigare erfarenhet av Göteborg.

Slutligen framträder aktiviteter som kopplar till närmsta boendemiljön främst i form av tilltänkta men uteblivna aktiviteter hos respondenterna. En respondent beskriver ett inledande motiv med boendet att utveckla en liten gård med djur som sedermera visade sig alltför personligt krävande. En annan respondent såg älvens potential att paddla kajak. Vid närmare bekantskap ansågs älven alltför ström för att personen skulle ge sig ut i kajak.

7.2.8 Stationsområdet i Lödöse

Genom sin förhållandevis nya etablering är stationsområdet en plats som de flesta av respondenterna har erfarenhet av innan omvandlingen till tågstationen. Samtliga tre respondenter med den erfarenheten svarar att platsen innan stationsområdet inte uppfattades betydelsefull som del i deras boendemiljö.

I stationsområdets nordöstra omgivning finns naturområdet Pingstalund som är ett etablerat rekreationsområde med anor som nöjespark från mitten av 1900-talet. På frågan hur stationsområdet och nya motorvägen inverkat på denna plats för de boende upplever de viss förändrad atmosfär vilket dock inte påverkat rekreationsområdets kvaliténämnavert.

Förutom dagens möjligheter att resa med tåg från stationsområdet så framträder stationsområdets roll i den framtida utvecklingen av orten mer tydligt i intervjuerna. Därför presenteras nedan respondenternas syn på Lödöses stationsområde uppdelat efter respondenternas förhållande till dagens stationsområde som plats (Avsnitt 7.2.8.1) och synen på dess framtida utveckling (avsnitt 7.2.8.2).

7.2.8.1 Synen och nyttjandet av dagens stationsområde i Lödöse

En övervägande del av respondenterna har flyttat till Lödöse under den långa tid då ett stationsområde och ny motorväg diskuterats och etablerades. Av dessa har två haft denna aspekt som ett viktigt inflyttningsmotiv till orten och betonar ett eget miljömässig motiv bakom ambitionen att nyttja tåget från stationsområdet. Dessa respondenter ser inget tydligt problem med stationsområdets karaktär som perifer plats utan bebyggelse men ger uttryck för en frustration över hur anslutande vägar till stationen dragit ut på tiden. Det tredje hushållet flyttade till ortens omland när diskussionen om förbättrad infrastruktur startade och tog planerna tydligt i beaktning utifrån hur en ny motorväg på sikt skulle minska trafiken på den gamla sträckan intill deras boende.

En övervägande del av respondenterna har oavsett resandefrekvens starka åsikter om stationsområdet som en otrygg plats med frekvent skadegörelse, bilinbrott och cykelstölder. Ett hushåll i omlandet med en låg frekvens av resande från stationen beskriver sin strategi för att komma till stationsområdet:

”Man är inte så sugen på att ställa sin bil där på kvällen. Det undviker vi verkligen. Då har vi ibland gjort så att vi ställt bilen i Lödöse istället och så har vi tagit bussen till stationen istället. Eller så går vi om vädret så tillåter men jag vill inte ha min bil stående där. Det är jag inte så sugen på.” (Kvinna boendes i Lödöses omland)

I citatet beskrivs en alternativ strategi för att använda stationsområdet utan att parkera bilen inom området. Med det avstånd som finns mellan parkeringen i centrum av orten och det perifera stationsområdet är det tydligt hur otryggheten vid stationsområdet försvårar för befolkningen och, istället lockar många invånare att fortsätta i bil från orten ut till resmål i regionen.



Figur 14: Utbrunnen bil vid Lödöse Station (Foto:Författaren)

Respondenterna åker främst tåg på fritiden. Enbart två hushåll har en vardagspendling med tåget till arbete. Av dessa två har en respondent nyligen börjat åka bil till arbetet eftersom tidtabell och byte mellan tåg till buss i Göteborg inte upplevs smidigt. Innan bilpendlingen valde respondenten tåg från Älvängen framför att kliva på tåget vid Lödöses station då antalet avgångar från Älvängen är fler. Valet att välja bort Lödöses stationsområde är något flera respondenter föredrar utifrån skillnaden i avgångar. En nyinflyttad respondent återger frustrerat hur pendlingsmöjligheten inte motsvarar den kommunala beskrivning han fick när han som husspekulant intresserade sig för kommunen:

”Informationen var att tåget kommer gå där nerifrån var 30:e minut. Och det gör det mellan sju och nio på morgonen och mellan 15-17 (...) Vi jobbar ju jättemycket eftermiddag/tidig kväll. Nej det är hopplöst när jag lägger schema så är det ett jävla pussel att hitta något som går ihop. (...) Det har innerburit att nu när jag åkt kollektivt, för jag har gjort det nu (...) ändå fram till för någon månad sen, då har jag ju tagit vår andra bil och så kör jag till Älvängen” (Man boendes i Lödöse)

Förutom Älvängens betydelse för inhandling så är orten alltså även en viktig plats för resande bland boende i Lödöse. Ett bättre utbud av tågtrafik samspelar dock inte med övrigt vardagligt utbyte med Älvängen eftersom respondenterna företrädesvis använder bil för att handla i Älvängen.

7.2.8.2 Lödöses utveckling som stationssamhälle – Frustrerade upplevelser av kommunalt inställning till ortsutveckling i stationsområdets spår

Älvängens stationsområde blev genom sin närhet till övrig service i orten en användbar referenspunkt vidare i intervjuerna för hur de boende ser på utvecklingen av Lödöse station. Synen på en utveckling av området runt stationen är påtagligt positiv bland respondenterna om än utan att lyfta fram Älvängen som ett exempel på hur man kan utveckla stationsområdet. Skillnader mellan respondenterna återfinns främst mellan de med småbarn och de med barn i tonåren och handlar om olika syn på bebyggelseutvecklingen och dess målgrupp.

Oavsett familjesituation så finns dock en genomgående stark kritik mot hur politiken och den kommunala planeringen uppmärksammar och förbereder sig inför ett större intresse för boende i orten efter stationsetableringen. Barnomsorgen är ett återkommande exempel kring hur löften om en stationsnära förskola dröjer medan barngrupper växer i nya tillfälliga lokallösningar. En respondent har efter nära ett år som boende i orten valt att ha kvar sitt barn i förskolan nära familjens förra boendet i Göteborg då förskoleplatsen som erbjöds i Lödöse låg i fel riktning i förhållande till arbetet i Göteborg. Följden är ett ofrivilligt bilberoende trots respondentens starka ambitioner om att familjen ska använda tåget.

En annan respondent med en arbetsrelaterad erfarenhet av byggbranschen förklarar kärnfullt upplevelsen av hur Lilla Edets kommun genom sitt agerande förmedlar bilden av att de inte uppfattat stationsområdets potential till att attrahera boende:

”Det är positivt att det utvecklas det området. Det som är negativt är att jag anser att kommunen motarbetar mycket (...) Eftersom jag jobbar mycket i bostadsområden i Göteborg så ser jag att som i Stensjön så bygger de ju hundratals nya lägenheter på berget där. Det första de gjorde var att bygga ett stort dagis därute så även om det dagiset inte är fullbelagt så åker ju familjerna upp där och tittar och ’Åh där ligger ett dagis. Perfekt!’. Här gör man tvärtom här bygger vi ett dagis när tillräckligt många flyttat in. Men hur många år går ett barn på dagis? Det handlar om två till tre år kanske innan man börjar skolan.” (Man boendes i Lödöses omland)

Respondenten som citeras ovan betonar betydelsen av att från kommunens håll förmedla långsiktighet i planeringen av boendemiljöer med hanteringen av utbyggd förskola som ett exempel på samhällsservice där närhet till boendet är allmänt efterfrågat.

Bland andra uteblivna eller senarelagda satsningar på understödjande samhällsservice i stationsområdets närhet uttrycks frustration över de anslutande vägarna mellan stationsområdet och ortens centrum. Först två år efter stationsområdets etablering finns nu anslutande cykelvägar i form av två olika cykelvägar som anlades samtidigt. En till synes kraftig utbyggnad möts dock av frustration från respondenterna. En inflyttad respondent ser detta som ett resultat av kommunens bristfälliga dialog med Trafikverket:

”På ett sätt är det ju jätteonödigt att man byggde den kommunala häruppe som är hitom åkrarna då och brände kommunala pengar som man inte hade, i år heller, på det. När Trafikverket byggde och skälet till att man (...) gjorde samtidigt är att man hade ett möte där Trafikverket sa 'Ok vi bygger cykelbanan och belysning om ni tar över driften av vägen sen'. Men det ville man inte för...det kan jag förstå (...)för de ställde ju ett ultimatum där att vi skulle ta över den så vi antog att de inte skulle bygga en cykelbana för de sa inget. Så då antog vi det och då byggde vi en och då byggde de också en. Ok men ni kunde ju ha frågat 'hur blir det med cykelbanan nu om vi inte tar över driften?'” (Man, Boende i Lödöse)

Respondentens citat tyder på en medvetenhet om hur kommunens ekonomiska situation som för honom som boende innebär att välutbyggda cykelförbindelser till stationen framstår som fel satsning. För andra respondenter ligger frustrationen i hur vägarna är förknippade med minimala säkerhetsåtgärder gentemot intilliggande biltrafik samt hur gatubelysning skedde stegvis under lång tid efter att cykelvägarna var på plats.

Frustrationen är tydligast hos respondenterna med småbarn. Bland dessa familjer finns erfarenhet från uppväxt i andra större kommuner som tillsammans med tidigare erfarenheter som boende i dessa kommuner skapar förväntningar på utveckling och förvaltning av olika typer av infrastruktur i Lödöse som inte uppfylls. Respondenterna betonar här betydelsen av hur stora satsningarna med stationsområde och motorväg fick dem att flytta till orten och ser med oro på hur den upplevda trögheten med kompletterande samhällsservice kan påverka intresset för orten utifrån såväl deras egen trivsel som ekonomi. Bland förväntningar på den lokala infrastrukturutvecklingen framträder bättre tillgänglighet till att promenera vid älven och fler anordnade motionsspår. Här utmärker sig två respondenterna som är bosatta i orten och relativt nyinflyttade.

I fråga om goda förbindelser för gång och cykel har omlandets respondenter i Lödöses helt olika förutsättningar. Trots olika förutsättningar att promenera säkert till Lödöse och stationsområdet så förhåller sig båda omlandshushållen tämligen okritiskt till kommunen avseende hushållets tidigare respektive nuvarande situation:

Den här cykelvägen har blivit ett lyft (...) jag vet inte om du tänkte på det nu men man träffar ju alltid på folk. Det är alltid någon som är ute och går eller springer eller rastar sina hundar (...) men det är alltid mycket folk ute o rör på sig. Den cykelvägen var ju planerad redan när vi flyttade hit för då hörde man att 'nej nu ska det'. Men det här överklagades väl och sen blev ju det här stora projektet med motorvägen och då fick ju detta projekt vänta lite grann” (Kvinna boende i samhälle i Lödöses omland)

Sen har vi alltid gått på tågspåret som går här och det är ju aktivt (...) Det är ju ett godståg till pappersbruket i Edet som går där och det går ungefär två gånger om vardagar (...) Det som är lite obehagligt också för (...) vi har stenkoll på när det går och ibland ändrar ju det tider utan att tala om det.

Så det var ju några år sedan som våra grannar blev påkörda av det då det helt plötsligt utan förvarning började gå på kvällarna också förutom två gånger om dagen. Och vi använder ju det alltid. Framförallt när den stora vägen var så använde vi ju tågspåret som någon slags gångbana. Alla liksom, när det är snö så ser man ju spår av stora gångar på tågspåret för folk går där hela tiden.” (Kvinna, Boende i omlandet)

Trots att båda omlandsrespondenterna under intervjuerna betonar hur stationsområdet försämrat deras tillgänglighet till kollektivtrafiken i stort så präglas citaten ovan av låga förväntningar på anslutande vägar. I övre citatet framhäver respondenten hur boendemiljöns sociala aspekt stärkts av en ny gång- och cykelväg framför att betrakta det som en förbättrad anslutning till Lödöse och stationsområdet som kompenserar den minskad kollektivtrafik i omlandet. Hos respondenten bakom nedre citatet är den fortsatta avsaknaden av anslutande vägar ingen uppenbar brist med boendemiljön trots att behovet av separata gångvägar blir uppenbart i beskrivningen av hur promenader förläggs längs ett tågspår. Istället finns en acceptans inför farorna med detta promenadstråk som i relation till de respondenter som bor orten ger bilden av en svagare förväntan hos omlandsrespondenterna på kommunal service och omlandets tillgänglighet till stationsområdet.

Som avsnitt 7.2.7 inledningsvis beskriver så finns en neutral inställning till dagens omgivande åkerlandskap hos långvarigt boende i Lödöse. Beskrivningarna präglas av ord som ”bara åker”, ”en järnvägsövergång” och ”ingenting”. Dagens station upplevs positiv för orten av dessa respondenter och utan särskilda förväntningar ställer de sig positiva till bebyggelse i stationsområdets omgivning. En mer tydlig exploateringsförväntan finns hos de nyinflyttade respondenterna där ett långsiktigt perspektiv och förväntan på deras nya boende är förknippad med en utveckling präglad av ökad befolkning och en viss stadsmässig karaktär. En av de nyinflyttade relaterar sin förväntan på sin boendemiljöns utveckling till sin egen uppväxtmiljö:

”Jag hade redan jobbat ett halvår (...) i Lilla Edet och åkt runt så jag var ganska bekant med Lödöse och Lilla Edet och visste liksom de fördelar men även de nackdelar som fanns (...) Men såg väl möjligheten, vi hade ju också sett när jag växte upp i XXX så byggdes ju hela Eklanda. Det var ju bara åker där liksom men det blir ju faktiskt stad på några år (...)” (Man i Lödöse)

Respondenten beskriver sin syn på bebyggelseutvecklingen i orten och stationsområdet som en ”möjlighet” vid tiden för inflyttning. Barndomsmiljöns utveckling från lantlig prägel (”bara åker”) mot ett mer exploaterat område beskrivs positivt och relateras till hans syn och förväntan på boendemiljön i Lödöse. Genom hur ortens stationsområde och övrig infrastruktur var viktiga aspekter för respondentens beslut att flytta till orten symboliserar de en förväntan på en utveckling där boendemiljön går i riktning mot att ingå i de bebyggda delarna av ett växande Lödöse istället för att omges av dagens jordbruksmark.

Respondenterna ger i allmänhet bilden av att önskvärd inriktning på bebyggelseutvecklingen runt stationsområdet ska balanseras mot dagens bebyggelse men samtidigt harmonisera med nuvarande skala för ortens bebyggelse. Främst respondenter med långvarigt boende betonar vikten av en blandning mellan olika upplåtelseformer. I dagens bebyggelsestruktur ser de en problematisk uppdelning mellan villabebyggelse och de hyreshus i ortens centrum. Att minska denna uppdelning med blandad bebyggelse vid stationsområdet relateras även till behovet av fler bostäder för ortens unga. Särskilt en respondent befarar att bostäder för ortens unga åsidosätts i nuvarande utveckling av bebyggelsen runt stationsområdet:

”Jag tycker ju också det är bra med ny bebyggelse men då ska man ju inte bara koncentrera sig på radhus och villor för att det riktar ju sig mot dom som är lite äldre och har jobb. Men jag tycker man ska tänka på de unga som flyttar hemifrån också. Det ser man ju när man har egen familj. När man har egna barn som ska flytta. Att de behövs lite hyreslägenheter. Lite tvåor och så...så man har möjlighet att flytta hemifrån” (Kvinna boendes i Lödöses omland)

Respondenten som citeras ovan verkar ha tagit intryck av den bild av Lödöses utveckling som kommunen själv betonar med beskrivningar av framtidens invånare som ”City scouts”. Trots positiv inställning till utveckling övergår resonemanget snabbt i en oro över hur nuvarande befolkning och deras behov kommer inkluderas i planerna för stationsområdets omgivning.



Figur 15: Blandad bebyggelse i närheten av Lödöse Station. De gula husen flyttades från Älvängen till Lödöse och uppmärksammas av respondenterna som en bra metod för att skapa blandad och stationsnära bebyggelse (Foto: Författaren)

I det andra omlandshushållet bor en småbarnsfamilj som tydligast motiverar sitt val av boende i Lödöses omland utifrån värdet av lantlighet. Detta motiv visar sig även i fråga om bebyggelseutveckling runt stationsområdet då de inte anser sig så påverkade av områdets utformning men samtidigt ger en kritisk syn på vad en storskalig lägenhetsutveckling i Lödöse kan för med sig:

”Stora hyreshus då det blir det en viss klientel av människor kontra hus med ett annat typ av klientel vilket där jag då föredrar de klientel som kommer med husfolket lite mer. Känns mer som familjer som är arbetande och sådana saker. Det finns ju alltid en risk när du bygger större hus som blir billigare då med hyreslägenheter. (...) Det är som när jag jobbade i Nossebro ett tag...ligger väldigt långt ut igenom...och jag reagerade på att det stod många hus öde som bara står och förfaller och ingen bor i dem...så jag pratade med en där och frågade ”Varför står det så tomma hus...varför är det ingen som bor där?” Markägarna då...för alla hus däruppe har ju ofta mark till sig däruppe (...) oftast är det gamla människor som går bort och så är inte husen värda så mycket då köper de storbönderna upp det småställena och så tar de marken. ’Men varför styckar ni inte av eller hyr ut huset?’ Och då sa han det ’Vem hyr ett hus härute?. Det är sånt där pack från Göteborg som inte har råd att bo någon annanstans och det folket vill vi inte ha hit så då är det bättre det bara står’. Så just sånt klientel som bara har råd att hyra ett hus för 2000 och de ville de inte ha dit. Hellre ett tomt hus en få dit människor som inte passar in på landet... (...) det är ju inget vi kommer känna av så mycket heller om det byggs...vad det är för klientel och vad som byggs...mer än att vi kör förbi med jämna mellanrum...just därborta igenom...bortanför ekeberg...vi promenerar ju aldrig där och gör saker... (Boende i Lödöses omland)

Respondenten visar i citatet ovan en medvetenhet om den regionala omgivningen som Lödöse har. En utveckling av tät och hög bebyggelse tros här attrahera en målgrupp från staden vars motiv till inflyttning inte förenas med respondentens egna önskemål.

I ett av de nyinflyttade hushåll finns också en medvetenhet om hur Lödöses utveckling intresserar en regional omgivning och boende i större städer. Här argumenteras mot en storskalig tät lägenhetsbebyggelse då det anses vara fel prioritering utifrån ortens attraktionskraft:

"De områden jag har sett med enskilda villor (...) dom är riktigt fina och jag tror det finns alla förutsättningar för att göra mer av det. Jag tror inte man ska snåla utan låta folk bygga ordentligt liksom (...) För platsen finns ju så jag tycker det är dumt att inte utnyttja det. För det finns ju så många ställen runtomkring, om man tittar regionsmässigt där man inte kan bygga, om man ser enskilda villor. Så det vore dumt om man inte gjorde det. Men just blanda upp. Men ge dessa tomter på kanske 800 kvm så du kanske faktiskt kan bygga ett vettigt hus" (Nyinflyttad boende i Lödöse)

Respondenten ovan sätter Lödöses utveckling i relation till "ställen runtomkring regionmässigt" och intar därmed en utgångspunkt som ligger i linje med sin egen upplevelse som husspekulant som flyttat till orten från tidigare boende i Göteborg. Trots medvetenhet om blandning av bebyggelse framträder främst hur en positiv utveckling för såväl egen boendemiljö som för orten som helhet anses ligga i en inriktning där dagens oexploaterade ytor vid stationsområdet omvandlas till boendemiljöer som attraherar människor från större tätorter i regionen utifrån de begränsningar som de upplever med nuvarande boende.

När det gäller potential och behov av servicefunktioner del i bebyggelseutvecklingen kring stationsområdet är respondenterna väl medvetna om ortens begränsade storlek. Svaren skiftar men samtliga betraktar potentialen som begränsad. I detta sammanhang introducerades i intervjuerna Älvängens serviceutbud som exempel på en utveckling runt Lödöses stationsområde vilket delar respondenternas uppfattning om såväl ortens befolkningsunderlag som personlig syn på att ställa om sitt aktivitetsmönster mot Lödöse. De skilda åsikterna kring serviceutvecklingen illustreras nedan i två citat som ser olika på Lödöses potential att öka sitt utbud:

Alltså jag vet ju hur andra lödösebor betar sig. Dåliga dagar så är vi på lödöse museum för det är roliga aktiviteter för barnen (...) så det blir ju att man går dit, träffar inemellan sina grannar och det alla säger är att 'fan de måste utveckla det caféet!'. Alltså dom måste verkligen bli bättre på detta. Det är nästan så man lust att själv engagera sig för det finns liksom alla möjligheter att skapa ett riktigt bra café. Jag tror nästan att det omsättningsmässigt skulle funka också. (...) Sen tror ju jag inte att man behöver satsa på att bli Älvängen...skaffa ett coop...utan jag tror det ska vara den här dagligvaruservicen (...) och jag är övertygad om att underlaget finns...jag tror att hade du startat ett gym i Lödöse så hade det ju gått runt...det tror jag. (...) för min del är det inget att diskutera och dom flesta småbarnsföräldrar jag känner, man vill ju ha saker nära. För det är ju då du kan smita iväg efter klockan åtta eller nåt sånt där och faktiskt få gjort det där. Då får du ju göra som jag och smita dit extremt tidigt på morgonen...(Nyinflyttad i Lödöse)

"Nä ser man på sådana här orter så öppnar något cafe. För det är något man ska starta...och det funkar ju bara med de här nystarts-bidragen. Sen när de pengarna är slut så läggs det ner för det är svårt att driva runt någonting. (...) ja för jag vet inte om det är det som är viktigt så med närheten. Vi snackar ju ena sidan om att det är skönt här att vi bor nära till allt på ett relativt avstånd. För vi har valt att bo på...vi vill inte bo i nåt centrum med massa butiker och massa grejer. (Långvarigt boende i Lödöses omland)

Citatet ovan visar hur ortens möjlighet och behov av serviceutveckling delar långvarigt boende från de nyinflyttade. Dock finns även hos relativt nyinflyttade en avtagande optimism om utveckling då den kommunala servicen och planeringen upplevs långsamt och ogenomtänkt.

I diskussionen om stationsområdets utveckling ställdes även frågor om hur positiva upplevelser av ortens gemenskap och engagemangsnivå (avsnitt 7.2.6) möjligen påverkas av hur stationsområdet skapar ett växande intresse för bosättning på orten. De två respondenterna som betonar gemenskapsvärdet visar varierande entusiasm inför ett växande Lödöse:

"Alltså vi personligen har ju inte sådär något jättebehov att det ska flytta hit jättemycket folk heller. Sen förstår ju vi att kommunen behöver ha pengar genom att det kommer hit arbetande människor som gör att vi får det bättre på andra sätt. Barn och ungdomar och allt vad det innebär. Men vi personligen är ju rätt nöjda med att det är det här personliga och intima". (långvarigt boende i Lödöses omland 1)

"Nej...det gör faktiskt inte det däremot är ju risken tvärtom i en liten kommun. (...) Det blir lätt att man engagerar sig inte. Det är det man kommer lite grann med. (...) Det blir det här bytänkandet. De gamla är kvar i de att det är Lilla Edet och det är Lödöse (...) men om de yngre kommer in (...) Det var väl kanske så man kände lite i början som kanske lever kvar lite (...) man fick lite så hintar att.... 'det spelar ingen roll hur det går i skolan för du får ändå jobb på (...) pappersbruket i Lilla Edet' Men sen tycker jag att det ändrades mycket i och med att vi kom in. Att det kom lite annat folk med lite andra tankar (...) att det finns kanske en annan värld utanför pappersbruket och Lilla Edet..." (Långvarigt boende i Lödöses omland 2)

Möjligen speglar de olika förhållningssätten hur ovan citerade respondenter engagerat sig på olika sätt i orten. Hushållet bakom det övre citatet har ett engagemang knutet till ideellt föreningsliv och intar en neutral inställning till en växande befolkning. De tar sin utgångspunkt i hur deras boendemiljö i omlandet inte anses särskilt påverkat av en utveckling av fler boende vid stationsområdet då det på kort sikt inte utmanar värden av gleshet och social kontroll i deras närmsta omgivning. I nedre citatet kan det politiskt inriktade engagemanget urskiljas då respondenten värdesätter nya perspektiv som han anser saknas i lokalpolitiken generellt. Denna respondent kan identifiera sig med nyinflyttade genom sin egen bakgrund som uppväxt och utflyttad från Göteborg.

7.2.9 Stationsområdets nutid och framtid – enkätundersökning vid Lödöse Station

Enkäterna i Lödöse samlades in under två morgnar och en eftermiddag under april 2015. Totalt svarade 39 personer på enkäten. Representationen mellan män och kvinnor var jämn fördelad och medelåldern låg på 32,3 år.

En tredjedel av de svarande var bosatta i orten. Nästan lika stor andel kom från centralorten Lilla Edet och de närliggande samhällena Göta och Hjärtrum vilket tyder på att stationsområdet i kommunens södra delar även utgör ett resealternativ för boende i centralorten norröver. Resterande av de svarande har främst sin härkomst från ett närliggande omland nordost om Lödöse med samhället Nygård som utmärkande plats.

De svarande representerar pendlare med Göteborg som destination. Detta tros ha inverkat på att stationen graderades som ytterst viktig av dryga hälften på en sjugradig skala. Nära på samtliga svarande värderade betydelse över medelnivån fyra. Vidare anses stationen otrygg då hälften av de svarande graderade stationen som mycket otrygg genom att kryssa de två nedersta på den sjugradiga skalan. Möjligen har den påtagliga otrygghänsyn från intervjuerna även viss inverkan på resenärernas syn på stationen som estetiska aspekt mer än hälften graderar värderar stationen som en "tråkig" plats. Det finns dock en viss spridning gällande stationsområdet och omgivande lantlighet som tilltalande då en femtedel av de svarande sätter höga värden på stationsområdet som "vackert". Således är inte det stationen med sitt omgivande landskap enbart förknippat med ödslighet utan delar tydligt resenärerna i sin upplevelse av stationen.

Stationsområdets potential att utvecklas till något mer än dagens plats anses goda av övervägande del av de svarande. Av dessa finner nära hälften att scenariot *En tät och högre bebyggelse med plats för bostäder, kommunal service och handel* överensstämmer bäst med deras syn på stationsområdets utveckling. Även scenariot *En småskalig bebyggelse med fokus på kommunal service och handel* samlar nära en tredjedel av de svarande. Resterande antar ett resenärsperspektiv på stationsområdet och efterfrågar en utveckling av stationsområdets faciliteter med exempelvis behovet av ett stationshus. Service är här alltså en gemensam efterfrågan medan de som ser behovet att skapa både service och fler bostäder i en tätare högre struktur utmärker sig genom att samtliga vara under 30 år.

Avslutningsvis var frågan hur de svarande såg att stationsområdet påverkat ortsbefolkningens attityd och aktivitet i omgivande region. Denna aspekt var som väntat något svår att förmedla och nära på hälften av de svarande hade inte någon åsikt om detta. Övriga fördelade sig jämt mellan att se skillnad i hur ortsbefolkningen reste inom regionen efter stationsetableringen respektive anse att stationsområdets etablering främst visade sig i stigande attityd av att vara del i en region utanför kommunen.

7.3 Floby

7.3.1 Sammanfattning

Det längre avståndet mellan Floby och Göteborg jämfört med studiens övriga två orter visar sig i intervjuerna på flera sätt. Detta gäller såväl respondenternas utbyte med regionkärnan som deras syn på ortens utvecklingspotential efter ett återinfört tågstopp.

Stationens roll för respondenterna varierar kraftigt. Samtliga tre hushåll med arbetspendling beskriver stationen som avgörande för deras inflyttning tillsammans med ortens fördelaktiga huspriser. Stationens avgörande betydelse är dock främst kopplad till ett arbetsliv i Göteborg. Starka motiv finns i intresset för odling och jordbruk och innebär tillsammans med tågets glesa tidtabell helger och kvällar att arbetspendlande respondenter tillbringar mycket tid av sin fritid i Floby med omland.

Övriga respondenter har en bakgrund i Falköping kommun och lägger ingen vikt vid stationsområdet som del av deras boendemiljö i Floby. Bland få tydliga motiv och värden för deras boende framkommer hur ortens storlek och boendets karaktär ger en avkopplande miljö från deras arbetsliv utanför orten.

Stationsområdet i Floby upplevs positivt för resandet men har inte genererat en mental bild kring möjligheterna att utveckla orten hos respondenterna. Såväl tågpendlare som övriga respondenter intar en neutral inställning kring ortens möjligheter att växa. Motivet för ny bebyggelse möts med skepsis utifrån vad som anses realistiskt. Dock är få respondenter emot att orten växer. Bland få konkreta synpunkter om framtida utveckling som kommer upp i intervjuerna framhävs inriktningen mot restaurering av befintlig bebyggelse samt utveckla bostadsområden som stimulerar ett odlingsintresse i kollektiv form. Det senare exemplet har enligt en respondent en stor målgrupp i större städer som genom tågförbindelsen skulle överväga flytt till en mindre ort om dessa typer av boendemiljöer utvecklas.

7.3.2 Ekonomi och aktiviteter i omgivande natur som motiv – Pendlingsmöjligheten vägledande för beslut om flytt till orten

I Floby har tre hushåll en pendlingsvardag till Göteborg för arbete och har även en bakgrund som boende i staden. Enbart ett hushåll betonar värdet av tågförbindelsen till Göteborg för aktiviteter utanför arbete. Övriga två hushåll i Floby har ett arbetsliv inom orten respektive kommunen och uppger att tågförbindelsen varken är viktig eller nyttjad i deras vardagsliv.

Alla utom en respondent har flyttat till orten efter återinförandet av tågstopp 2003. En övervägande del av de inflyttade betonar hur husmarknadens prisläge i Floby tillsammans med tågförbindelsen var avgörande för att de bosatte sig i Floby. Ekonomiska och

Respondenter Floby

1. **Man (45 år)** Småbarnsförälder och sambo. Inflyttad 2013 till centrala Floby från Göteborg. Uppväxt i Bohuslän. Arbete i Göteborg
2. **Kvinna (32 år)** Ensamstående med släktkoppling till Flobys omland. Inflyttad till centrala Floby 2010. Uppväxt och deltidsarbete i Göteborg
3. **Man (46 år)** Särbo med stark släkt- och familjeanknytning till orten. Uppväxt och arbetande i Floby. Särbo boendes inom kommunen.
4. **Man (61 år) och Kvinna (59 år)** Tonårsföräldrar. Inflyttade till enskilt hyreshus i norra omlandet 2013. Arbete i Falköping och uppväxta i annan mindre ort.
5. **Kvinna (38 år)** Småbarnsförälder och sambo. Inflyttad till Flobys omland tidigt 2000-tal. Uppväxt i Lerum och arbete i Göteborg. Sambo med hela regionen som arbetsfält.

kommunikationsmässiga aspekter har alltså varit viktiga förutsättningar för flertalet av respondenter inför beslutet att bosätta sig i Floby.

Trots tågförbindelsens starka värde så är betydelsen av tillgänglighet till omgivande region främst knuten till arbete. Till skillnad från Lödöse är fritidens aktivitetsmönster starkt kopplad till värden i boendemiljöns närmsta omgivning. En övervägande del av hushållen uppger hur ortens storlek och omgivning motsvarade deras ambition att komma närmare naturen utifrån olika fördelaktiga aspekter. Nedan citeras dessa tre respondenter där det finns tydliga skillnader i synen på lantlighetens värde i deras boendemiljö:

"Ja det är ju klart godare att bo så än att man har grannar tätt inpå (...) Vi hade ju hund (...) det var ju lite tanken så att hunden kunde springa omkring och sådär (...) och så har vi ju ungar också..." (Man, boendes i Floby tätorts utkant)

"Vad gör man på sommaren i staden? När man tröttnat på uteserveringen? Så det var lite det med trädgården och att det är 20 minuter in i 'bushen' som drog (...)sen är det odlingen också. Jag vet inte om det är hela min generation eller om det är en framträdande grupp men jag är tämligen medveten om miljöfrågor och det är ju en av de mest fantastiska fördelarna med Floby. Att närproducerat inte alls svårt att komma över. Och att odla själv är också en viss tillfredsställelse. På sommaren är jag i princip självförsörjande " (Kvinna, boendes i centrala Floby)

*"Trivsel. Att jag vill bo på landet och ha naturen nära. (...) Dels det men sedan har jag arbetat med miljöfrågor i väldigt många år också och det jag kände väldigt starkt var att (...) jag tyckte inte jag hade så bra livskvalité i staden. Luftmiljö också, att man tänkte på att man kanske skulle få barn (...) att det skulle vara uppväxtmiljön för dom. Sen också att jag inte ville vara konsument. Jag vill vara producent. Jag vill inte bara gå där och köpa mina lattemuggar, ok det är svårt att odla kaffe här *skratt* men vissa saker kan man i alla fall. Sen finns det miljömässiga nackdelar också med att bo såhär. Att man ofta har ett större hus och att det kräver mer uppvärmning. Man behöver energi för resor."* (Kvinna boendes i Flobys omland)

De tre boende som citeras ovan har gemensamt att de ser fördelar med närheten till natur som Flobys storlek ger tillgång till. Skillnaderna är dock väsentliga då ett aktivitetsmönster kopplat till omgivande natur är tydligt i de två nedre citaten medan mannen bakom översta citatet främst relaterar det till övriga familjen och den närmsta omgivningen till boendet.

Samtliga hushåll som citeras ovan är inflyttade till Floby med omland från Göteborg. De två övriga hushållen har en annan bakgrund där respondenten med uppväxtbakgrund i Floby betonar ortens lämplighet utifrån sitt jaktintresse som utövas fem kilometer från boendet. Utmärkande för dessa två hushåll är annars hur de ser ett värde av omlandets tystnad respektive ortens storlek som relateras till ett arbetsliv som inbegriper andra platser:

"Sen känner man (...) lugnet energimässigt (...) särskilt inne i skjulet. Det är ett verkligt gammalt skjul så man kan sitta där eller på soffan utanför så kan man ladda batterierna. Det är en helt annan själ (...) den gamla energin. Den jordbundna (...) i och med att jag har ett sådant jobb som jag har så måste man (...) ladda batterierna. Man måste orka till på måndagen igen. (Kvinna i Flobys omland)

"Jag reser en del i jobbet. Jag jobbar som säljare (...) Jag får se min beskärda del av Sverige ändå fast i jobbet då så att säga. Jag kan vara rätt nöjd då att backa hem till lilla Floby då kan man säga. Man har ju ändå varit...som i Stockholm idag." (Man, Uppväxt och boende i Floby)

I övre citatet värdesätter respondenten boendemiljöns historia som synliggörs i byggnader och andra fysiska delar och som kontrasterar hennes egen arbetsmiljö utanför Floby. Detta värde har

hon översatt genom att i praktiken spendera tid inom tomten för att få synliga intryck från tidigare vardagsmönster på gården som ger perspektiv och god återhämtning i hennes boendemiljö. I det nedre av citaten finns en mer oreflekterad inställning till varför respondenten trivs i Floby som möjligen förklaras av ett livslångt boende på orten. Värdet med Floby som boendemiljö uttrycks därför först när arbetslivet behandlas i intervjun där respondentens frekventa besök på andra platser får honom att uppskatta Flobys storlek och karaktär och därmed ger bilden av hur den mindre ortens värde finns i ett samspel med respondentens besök i större orter.

7.3.3 Gemenskap och engagemang – Ett positivt värde för de hushåll som deltagit

I Floby finns ett liknande förhållande som i Lödöse kring värdet av gemenskap på orten där två hushåll betonar denna fördel. Exempel som ges för detta är uppskattning av lokala samhällsföreningar som bjuder in till många aktiviteter.

Ett av hushållen finns i omlandet och har en strävan att lång sikt, efter dagens tillvaro som småbarnsförälder med fritidsjordbruk, själv delta i högre utsträckning och även arrangera aktiviteter som ett led i att sprida kunskap om självhushållning. En drivkraft bakom denna ambition är även hur hon upplever en syn på orten som skiljer långvarigt boende från de som flyttat till orten efter tågets återetablering:

”Många Flobybor har väldigt dåligt självförtroende och tycker att det är kasst på nåt sätt med Floby. Medan många som flyttar hit tycker att 'Det är toppen i Floby vad klagat folk på?'. Så det verkar som, i alla fall alla jag har hört som flyttar hit, är väldigt nöjda med att bo här. De ser inte alls de nackdelarna (...) Man känner lite ansvar själv också att inte bara flytta ut på landet och sitta i sin villa eller gård utan faktiskt vara aktiv i samhället också. Både för sin egen skull och för andras” (Kvinna boendes i Flobys omland)

Respondenten känner ett personligt ansvar som inflyttad att integrera sig själv och delge sin positiva syn på orten och dess potential till sin omgivning. Förutom ett eget socialt värde ger respondenten i intervjun bilden av hur hon generellt tror på småskalighet som en hållbar samhällsstruktur efter att själv upplevt ”inte hade så bra livskvalité i staden”. Detta stärker ytterligare motivet till deltagande i Floby då en lagom stor befolkning med en positiv inställning innebär en möjlighet att visa på alternativt sätt att bo och organisera sig i förhållande strukturen i större städer.

Övriga respondenter har kännedom om aktiviteter som arrangeras på orten men förhåller sig neutrala inför eget deltagande. En nyinflyttad respondent upplever att det finns en svårighet att komma in i ortens gemenskap och spekulerar i hur ortens storlek och egen prioritet ligger bakom:

”Det är svårt att komma in i ett litet samhälle. Jag är inte van med det där. Jag känner ingen där och man umgås inte med någon där. Om man umgås med folk kanske man åker till Göteborg faktiskt (...) Jag trivs ju med miljön men jag känner mig inte som Flobybo direkt (...) Jag kommer från ett ställe där det bor idag 220 invånare. Då är det så pass litet att där hejar alla på varandra så man kommer in i samhället. Det är ju naturligtvis inte så i Göteborg och Floby är också för stort. (...) Jag tror det går en gräns vid 500-600 invånare. Det blir lite svårare, lite mer anonymt trots att det är en liten ort. Får nog gå med i en förening för att liksom få bekanta, eller jag kanske skulle ha gått på pubaftonen som var i fredags på Gästis. Men alltså skulle jag ha gått dit själv. Det hade känts jättekonstigt det gör jag inte i Göteborg heller. (Man boende i utkanten av Floby)

Citatet visar på en viss förväntan att efter dryga två års boende på orten ha kommit in mer i Flobys gemenskap men har stor självvrannsakan kring varför det gått trögt. Respondenten flyttade till Floby med sin familj och ser därmed hur vägen in i samhället främst skulle ske genom sina barn

och deras aktiviteter. Barnens sociala liv har dock inneburit att omlandets höga bosättningsgrad blivit kännbart för respondenten:

Det står en skylt att du lämnar Floby men det spelar ju ingen roll vart du är för det börjar ju glesa ut. Bondgårdar där med jämna mellanrum och sen tätas det upp och så kommer det nya orter. Det ligger ju sådana orter runtomkring (...) De går ju i Floby också så upptagningsområdet är ju större än själva Floby samhälle. Jäla och sådana tunga ställen som man har varit och kört min dotter till. Det är ju över en mil.” (Man boende i utkanten av Floby)

I citatet framhävs hur skolan som social mötesplats för respondentens barn inneburit vardagsmässiga nackdelar av skjutsning till barnens vänner i omlandet istället för att ge respondenten ett socialt nätverk i Floby och inom hans närmsta boendemiljö. En annan inflyttad respondent är ensamstående utan barn och har en motsatt bild av ortens sociala liv:

”Idén när jag flyttade dit var ett slutet samhälle där folk kände varandra och såg mig som en utomjording. Men det spelade inte så stor roll för jag hade inte så stort intresse av att skaffa bekanta där iallafall. Nu blev det så ändå eftersom det inte blev som jag väntade mig” (Kvinna boendes i Floby)

Respondenten visar på en medvetenhet om egen stil och bakgrund i Göteborg vilket ger låg förväntan om acceptans och social samvaro i Floby efter att flyttat till den mindre orten. Hennes låga förväntningar och ambitionsnivån kring denna aspekt av orten har inneburit att de sociala aspekterna av orten utgör en oväntad positiv aspekt av hennes boendemiljö där hon särskilt betonar blandningen av människor med olika bakgrund som något givande.

7.3.4 Barnperspektiv förenat med personliga motiv

Flobys respondenter är till övervägande del från hushåll som inte har egna barn boendes hemma. På så sätt finns inte ett lika starkt barnperspektiv kring varför respondenterna bor i Floby. De två respondenterna som har barn i hushållet är båda inflyttade från Göteborg men betonar inte ett barnperspektiv bakom valet att flytta till en mindre ort. Istället relateras inflyttningen till Floby främst till en egen strävan efter att bo i hus. En av dessa respondenter beskriver strategin för att förena barnens sociala aktiviteter med boendet i omlandet:

”Barnen har en del aktiviteter också. Det har också gjort att vi fått dra ner lite på ambitionerna. (...) vi försöker ta det på vägen hem och har valt sådana aktiviteter som vi kan ta efter skolan i Floby (...) Det är en väldigt stark drivkraft för mig att barnen ska lära sig. Jag tänker också mycket på klimatförändringen och hur man skap anpassas sig. (...) Det handlar mycket om att ge barnen verktyg för att klara sig i ett samhälle som står inför stora förändringar. Sen vet man ju inte vad som händer men jag vill att de ska ha med sig det iallafall ” (Kvinna boendes i omlandet)

Förutom vardagens utmaningar att förena barnens sociala aktiviteter med boendet i omlandet visar citatet ovan på hur respondenten inkluderar ett barnperspektiv i sin egen drivkraft att bo lantligt. Förutom personlig tillfredsställelse kopplas valet av boendemiljö ihop med en större hotande framtidsbild där respondenten ser kontakt och kunskap med naturen för jordbruk och odling som viktig kunskap som inte samhället ger barnen tillräcklig möjlighet att upptäcka.

Barnperspektiv visar sig även i det andra omlandshushållet där möjligheten att ha plats för övernattnings vid besök av deras vuxna barn med familj var främsta drivkraften till bosättning. Respondenterna har även ett starkt barnperspektiv i hur de som hyresgäster i en villa i omlandet främst ser boendets fördelar utifrån sina barnbarn:

Då tror jag mest det var att man tyckte 'Gud vilken plats!' att alla fick plats. Det var nog min tanke, inte på miljön utan den kom som bonus då när man såg (...) när barnen kom och sparkade fotboll och kurragömma och dunken och....de kan verkligen röra på sig barnen. För de behöver ju verkligen det alla barnen. (Kvinna boende i omlandet)

Med begreppet ”plats” syftar här respondenten som citeras ovan på boendets utrymme inomhus. Boendemiljön med en omgivande karaktär är ett värde som successivt visat sig främst genom barnbarn trivsel med omgivande miljö. Inställningen illustrerar väl hur respondenterna under intervjun ger bilden av att fortsatt ha arbete och fritidsaktiviteter starkt knutna till sin gamla boendeort Falköping och överlag lågt utbyte med Floby från sitt boende i omlandet.

7.3.5 Matinköp i Floby och resande inom kommun för sällanköp.

Respondenternas uppskattning av Floby som boendemiljö är till övervägande del förknippat med ett aktivitetsmönster inom odling, jordbruk och jakt. Till detta finns även en benägenhet att handla mat i den lokala matbutiken i Floby. Två av de tre respondenter som konsekvent gör sina matinköp i Floby betonar värdet av en lyhörd handlare som förbättrat sortimentet av exempelvis ekologiska livsmedel senaste året. Även i denna vardagsaktivitet framträder alltså hur vissa respondenters starka miljö- och odlingsintresse tar sig uttryck i att värna och påverka orten de bor.

Övriga två hushåll är en barnfamilj och ett omlandsboende med stark förankring inom kommunens centralort Falköping. Både hushållen förhåller sig relativt neutrala till Floby som boendemiljö och väljer att resa till Falköping för inhandling av mat utifrån ekonomi och vanor. Det är även här som de mest ”rörliga” fritidsaktiviteterna visar sig med konsumtion och aktiviteter i Falköping, Borås och Skövde.



Figur 16: Exempel på tom butikslokal i Floby där innehavaren testat nytt grepp för uthyrning (Foto: Författaren)

Den populära lokala matbutiken i Floby finns i en omgivning med många tomma butikslokaler och har därigenom liknande förhållanden som matbutiken i Lödöse som inte heller omges av ett kompletterande handelsutbud. Genom Flobys närhet till centralorten Falköping finns även en liknande struktur som Lödöses förhållande till Älvängen där dock betydelsen av att erbjuda ett större affärsutbud runtom matbutiken visar sig helt olika mellan orterna.

Genom den starka kopplingen mellan boendemiljöns värden och respondenternas aktivitetsmönster är utbytet med Göteborg utanför arbetet är svagt hos respondenterna. En aspekt som förstärker detta finns i antalet avgångar som tåget erbjuder på helger. Två hushåll betonar betydelsen av närheten till Göteborg även för fritiden och deras sociala kontaktnät. Båda beskriver att aktiviteter i Göteborg främst sker i anslutning till arbetet i Göteborg där ena respondenten hänvisar detta till tågets bristfälliga helgtrafik och betonar det som en tydlig nackdel med boendet. Deras olika känsla av begränsning utifrån tågets utbud kan förklaras av olika familjesituationer som ger olika behov och utrymme för sociala kontakter.

En tredje respondent med arbetspendling till Göteborg uppvisar inte samma behov av fritidsmässigt utbyte med staden och upplever hur hennes boende och aktivitetsmönster i Floby ändrat hennes sociala umgänge. Utanför sin arbetsrelation ser hon främsta betydelsen av tillgängligheten till Göteborg ligga i hur hennes barn får del av ett kulturutbud under skollov. Samma respondent är den enda som upplever att boendet i Floby ökat variationen i var familjen åker för aktiviteter utanför boendet även om frekvensen för dessa tillfällen är låg.

Övriga två hushåll har ingen arbetsrelation till regionkärnan och beskriver en mycket låg besöksfrekvens och betydelse av den goda tillgängligheten till regionen som tåget inneburit för Flobys befolkning. Bland dessa respondenter finns istället fritidsintressen som jakt, golf och camping där bil är främsta färdmedlet.

7.3.6 Stationsområdet i Floby – Nöjda pendlare och realistiska förväntningar på stationens inverkan på ortens utveckling

Tågets betydelse för de tre hushållen med pendlingsvardag till Göteborg beskrivs som fullständig avgörande för att respondenterna bosatte sig i orten. Synen på stationsområdets framtid präglas av en oro för tågstoppets fortsatta existens samt frustration över en låg turtäthet.

Tåget som positiv aspekt för orten påverkar respondenternas syn på stationsområdet. Trots att platsen i besökarens öga präglas av parkering, grushögar och några vackra om än slitna hus så upplever respondenterna platsen som positiv med fokus på ett centralt beläget resealternativ. Den enda tydliga förbättringspotential som uttrycks är bristande säkerhetsåtgärder för att minska benägenheten att korsa spåret på ett alternativt och farligt sätt.

I samtliga intervjuer förs ortutveckling med utgångspunkt i stationsområdets in som samtalspunkt av mig som intervjuare. Respondenterna har här en mycket tillbakahållen syn på möjligheterna till utveckling kring stationsområdet och ortens förutsättningar för nybyggnation. Att förhålla sig ”realistiskt” är ett begrepp som återkommer samtidigt som utvecklingsdiskussioner kring orten förefaller vara något som få respondenter reflekterat kring:

”Jag har svårt att se att det är realistiskt. (...) Falköping märker man ju är ett litet centrum på utdöende. Det är Skövde som är centralorten som drar sig till allting och det är svårt att utveckla en sådan liten ort (...) det skulle bli en putinsk kuliss eller ett hotell i Uzbekistan (...) Det är ju inte så många som pendlar. Jag tror inte andelen folk som pendlar ökar inte för att man bygger ett stationshus utan det har ju göra

med kommunikationerna och om folk har några jobb på andra orter så pendlandet får nästan komma först och faciliteterna sen. Om man skulle bygga i Floby (...) först skulle man nog behöva fylla de tomma lägenheterna som finns, (...) hus som står tomma nästan hela året. Och bygga lägenheter...det vet fan alltså (...) jag menar bo i lägenhet i Floby...det finns ju alla nackdelar med att bo i glesbygden och inga fördelar helt plötsligt om du frågar mig. Och bygger man eget hus blir inte det billigare än att bygga hus där en någon annanstans å andra sidan...svårt!” (Nyinflyttad man boendes i utkanten av Floby)

”Jo jag har ju sett det på byn att det är många gamla hus som man restaurerar (...) Tyvärr ligger de inte i centrum och de stora gråa husen som jag kan tycka är tråkiga då. (...) Jag vidhåller nog att ta hand om det som finns först och...men det går ju inte hand i hand...det kanske är bättre att man börjar där istället...att för att kunna ta hand om den lilla byn att man sätter fart på den först...skapa under lag genom att få hit folket först för att kanske få utveckla också. Det är svårt...” (Man, Uppväxt och boende i utkanten av Floby)

I båda ovanstående citaten förhåller sig respondenterna relativt neutrala till deras boende på orten Floby. Avsaknaden av en medvetenhet om stationsområdets möjlighet att utveckla orten visar sig i hur båda vacklar från en inledande inställning att prioritera restaurering av befintliga byggnader till att reserverat medge att viss nybyggnation möjligen skulle öka intresset för orten. Denna realistiska och oreflekterade hållning kontrasteras av två andra respondenter med mer tydliga men samtidigt skilda åsikter kring vad som är en god inriktning på Flobys utveckling:

”Alltså jag skulle inte tycka det var så katastrofalt om...Okej miljonprogrammet är ju den arkitektoniska motsvarigheten till koncentrationsläger men massiva komplex ser jag bara som att folk får någonstans att bo. (...) Skulle det finnas så stor inflyttning så bygg! (...) Men det finns nog många som skulle bli upprörda om det dök upp för mycket sånt. Men tittar du runt omkring i Floby så ser du att det är en oerhörd skillnad på byggnader intill varann som det är idag. Det finns ingen egentlig enhetlighet som det är idag(...) Så det är jättemycket diskrepans som det är idag. Stor skillnad! Så det är inte många som har så mycket åsikter om det estetiska som jag förstår”

”Jag skulle gärna vilja se någon form av ekoboende isåfall. (...) liten bit utanför centrum för det måste ju ändå vara lantligt och finnas mark att bruka. Men som ändå är centralt och som gör då att man kan flytta ut och man kan ha kontakt med stad och arbeta där samtidigt som man har sitt boende lite mer speciellt. (...) Radhusboende eller någonting. Där man delar mycket för att göra det effektivt. Snarare än något höghus. Det skulle jag hellre vilja se då. (...) Det tror jag skulle locka många (...) Jag vet många andra som skulle vilja flytta ut. Att man bor i stan och börjar med stadsodling men sen känner man kanske att man vill någonting mer och då blir det naturligt att ta steget ut. Men många är också väldigt emot att vara bilberoende så då skulle det vara ett bra alternativ. (...) Det är ju från mitt begränsade perspektiv men ska man flytta ut (...) från stan vill man väl ändå ha något mervärde. Inte bara sätta sig invid en tågstation i en liten låda. Men det är klart vissa tycker det är smidigt just för lugnet i samhället... (Kvinna boendes i omlandet)

I båda citaten reserverar sig respondenterna genom att betona att de utgår från en egen syn på orten. Dock ser de olika på hur ett växande Floby bör inrikta sig mot vissa målgrupper. Främst nedre citatet återger en egen erfarenhet av hur många individer boendes i städer har personliga ambitioner om att förändra sitt boende på ett sätt hon själv gjort. Respondenten ser hur potentialen i Floby med omgivning ligger i att skapa boendemiljöer där lantligheten förenas med hållbara resor för utbyte med omgivande städer.

Sammantaget rör sig respondenternas utvecklingstankar för Floby kring bostäder utifrån mycket låga förväntningar. Förväntan på ett utökat serviceutbud framhävs som än mer orealistiskt. Två respondenter i Floby ser hur ekonomiska avväganden skiljer ortsbefolkningen från invånare i större städer. En av dem ser hur en realistisk serviceutveckling med långsiktig ekonomisk bäring

på sin höjd kan innefatta ny servicebutik och en järnhandel. En annan respondent förklarar sin realistiska inställning till ett förbättrat serviceutbud i Floby kärnfullt genom att anta ett mer omfattande perspektiv på samhällsutvecklingen:

”Det finns ju shoppingscenter i Skövde. De som bor i Falköping åker nog dit i stor utsträckning.(...) De har ju det mesta där (...) mycket större utbud. Fale centrum har (...) ju inte så jättemycket butiker heller. (...)Det blir ju vad man säger en nedåtgående spiral av sånt där. Och det är ju över huvudtaget. Det är ju så det ser ut i orter av den storleken. Jag har jobbat i Trollhättan. Det är ju samma där om man går in i centrum (...) Det är dött i Trollhättan för folk åker till Överby eller vad den heter (...) Eller till Torp som ligger åt Uddevallahållet och Uddevalla drabbas av det också. (...) Det är ju som samma i Göteborg. Åk till Doktor Fries torg eller Kyrkbytorget eller Trätorget det är ju inte sådär...” (Man, Boendes i Flobys utkant)

Respondenten ovan relaterar till sitt tidigare boende i Göteborg och exemplifierar en rådande utveckling av koncentration av service genom att blicka ut över sin kommunala och regionala omgivning inklusive storstaden Göteborg. Utan att direkt förorda nybebyggelse av boendemiljöer i Floby belyser respondenten ändå hur människors konsumtion och rörelseförmåga bidrar till en geografisk separering mellan handelsutbud och boende. I detta sammanhang ser respondenten Flobys potential för framtiden ligga främst som boendemiljö där stationsområdet framhävs som en viktig förutsättning för att utveckling av orten ska ske:

”Jag ser framför mig ett scenario av att fler, eftersom det är så dyrt att bo i Göteborg (...) upptäcker att det faktiskt går att pendla mellan Göteborg och Floby (...) och det skulle bli en vändning för sådana samhällen. Men det är inte i år och inte om fem år men på längre sikt. (...) Fast då skulle å andra sidan bostadspriserna öka. Men de skulle ju kunna fördubblas och ändå vara billigt...” (Man boendes i Flobys utkant)

Genom att hänvisa till ekonomiska aspekter och ortens regionala tillgänglighet som främsta fördelar gentemot omgivande orter i regionen inkluderar respondenten sin egen syn på boendemiljön i Floby till ett större sammanhang där själva orten Floby främst värderas utifrån förhållandet till staden Göteborg. Stationsområdet blir en central plats för möjligheten och viljan att bosätta sig i den mindre orten och ta del av utbudet av större och billigare boenden än i staden.

7.3.7 Stationsområdets nutid och framtid –enkätundersökning vid Floby Station

I Floby samlades enkäter in under en morgon/förmiddag och två eftermiddagar med 26 svarande som resultat. Till skillnad från i Lödöse var den kvinnliga resenären starkt dominerande bland de svarande. Medelåldern var 35,6 år.

Floby skiljer sig från övriga orter då de svarande inte dominerades av passagerare med Göteborg som resmål även om det var mest förekommande. Även Herrljunga och Alingsås var vanliga orter bland tågresenärerna i Floby. Två tredjedelar av de svarande var boendes i centrala Floby medan övriga fördelade sig mellan Falköping och bosatta inom ett omland på 1,5 mil från Floby samt Falköping. Dryga hälften av de svarande uppgav att de åkte från stationsområdet dagligen eller flera dagar i veckan.

Betydelsen av återinförandet av tågstopp i Floby visar sig tydligt enkäten där tre fjärdedelar graderar stationsområdet på högsta möjliga grad inom den sjugradiga skalan. Resterande fjärdedel sätter även de en hög siffra på stationsområdets betydelse. En stor majoritet ser även hur stationsområdet är en trygg plats som graderas till mellan fem och sju. Den estetiska aspekten

fördelar sig jämt utspritt över graderingsskalan om stationsområdet som ”tråkig” eller ”vacker” plats där en fjärdedel av svarande ställer sig neutrala.

Potentialen att utveckla Flobys stationsområde fördelar sig jämt mellan de som är positiva och de som är negativa eller utan åsikt. Detta speglar väl den variation som infinner sig vid intervjuerna. Av den hälft som ser stationens potential förordar dryga hälften av dem en utveckling av småskalig bebyggelse där förbättrad service är fokus.

I likhet med övriga orter var det nära på hälften av de svarande som hade svårt att ha någon åsikt om ortsbefolkningens identitetspåverkan efter återetableringen av tågstopp vid stationsområdet. Av övriga svarade ser de flesta att stationsområdets inverkan främst utmärker sig i att ortsbefolkningen reser mer i regionen.

7.4 Kode

7.4.1 Sammanfattning

Respondenter i Kodes omland visar stark drivkraft att vilja bo lantligt. Ursprunget till denna drivkraft finns i tidigare erfarenhet av boende i större städer där uppskattningen av lantligheten idag relateras till skillnaden gentemot arbetslivet. Att det lantliga boendet förlagts till Kodes omland är resultatet av närhet och bra kommunikationer till Göteborg samt hur släktanknutna sommarboenden i området skapat en exklusiv möjlighet att köpa hus i en miljö som kopplar till goda barndomsminnen.

Havet och landsbygden formar de boendes aktiviteter då båtliv, fiske och hobbyjordbruk är framträdande intressen. Dessa aktiviteter har inneburit ett vardagsliv utan stort utbyte med Kode där respondenterna istället besöker större orter i kommunen och grannkommunen för vardaglig konsumtion. Utbytet med Göteborg präglas av en arbetsrelation där de flesta väljer motorvägen framför Kodes stationsområde med tåg och buss.

En övervägande del beskriver upplevelsen av Kode som negativ då den fysiska planeringen inte anses ta hänsyn till trafikvolymerna som motorvägen skapar när Kode är en populär rastplats för den tunga trafiken. Åsikter om orten utanför trafiksituationen finns främst hos de mest erfarna respondenterna som ser behov av mer blandad bebyggelse för att behålla unga från orten och omlandet samt minska isoleringen för omlandets äldre befolkning. Bland mer nyligen inflyttade respondenter betonas hur orten gynnas av intresset för bosättning i omlandet och att en eventuell stationsnära utveckling mot boende för ortens äldre och yngre befolkning kan stå i konflikt med omlandets tillgänglighet till Kode som serviceort och knutpunkt för kollekttrafiken.

Respondenter Kode

1. **Kvinna (40-årsåldern)** Småbarn/tonårsförälder och sambo. Boendes i södra omlandet till Kode med arbete i omlandet. Inflyttad sedan 1998 med uppväxtbakgrund i Göteborgs skärgård men släktanknytning till Kodes omland. Sambo uppväxt i kommunen och arbete i Göteborg
2. **Kvinna (61)** Bor med sambo i Aröd, Kodes norra omland. Inflyttad 1984 med arbetslivserfarenhet från Kode. Uppväxt delvis i Göteborg och Blekinge. Sambo arbetandes i Kode med omnejd
3. **Man (56 år)** Bor med sambo i omlandet rakt västerut från Kode sedan 1998. Arbete med bas i Göteborg. Uppväxt i Göteborg/Lerum. Sambo uppväxt i Kodes omland.
4. **Kvinna (37 år)** Småbarnsförälder och sambo. Inflyttad 2006 till Kodes omland med erfarenhet av boende på två platser i omlandet. Uppväxt i Östergötland med släktanknytning till Kode. Paret arbetar båda i Göteborg.
5. **Man (42 år) och Kvinna (38 år)** Småbarn/tonårsföräldrar. Inflyttade till Aröd 2001 från uppväxtorten Göteborg. Paret arbetar i Göteborg och en delvis möjlighet till distansarbete hemifrån.

7.4.2 Lantligt boende inom rimligt avstånd från större orter som motiv - släktanknytning till platsen stärker en ekonomisk möjlighet

Nära på alla respondenter i Kodes omland uppger att familjen har historiska band till platsen. Positiva minnen från barndomen beskrivs ha funnits med när respondenterna funderade kring att bo mer lantligt. I de flesta fall fanns här fastigheter kvar inom släkten som ökade möjligheten att köpa utan full konkurrens av husmarknadens övriga spekulanter. De flesta av respondenterna betonar dock hur släktanknytningen främst förstärkte en allmän stark vilja att bo lantligt där förutsättningen till god tillgänglighet till en större omgivning var central.

Motivet till att finna ett lantligt boende beskrivs grunda sig i en tröttnad på att bo i staden. Tankar på lantlig boendemiljö omsattes sedan i handlingskraft när respondenterna fick eller planerade att skaffa barn. En respondent beskriver hur hennes och sambons olika bakgrund och gemensamma erfarenhet av staden förenade dem i en önskan om att bo lantligt:

”Det var ju inget jag gick runt med som tonåring för jag är uppväxt på en ö i skärgården så jag hade ju den biten då men den känslan fanns där när man kom upp i tjugårsåldern. Både för mig och min man. Definitivt för min man som inte var uppväxt i någon miljö mer än betongbyggnader liksom. Han ville bara därifrån och när vi fick vårt första barn kände vi att ’Det är inget alternativ för oss att bo så med våra barn’ (Kvinna)

Respondenten ovan uttrycker värdet av boendemiljöns lantlighet illustrerat med sin sambos uppväxtmiljö. Med beskrivningen av ”betongbyggnader” visar respondentens sin syn på vad som är en negativ boendemiljö och vidare hur en aktiv handling för förändring av boendemiljön kom till stånd genom parets familjebildning. I ett annat hushåll betonar de vuxna olika motiv till valet av boendemiljö men förenas i hur lantligheten ger tillfredställelse som saknades i deras tidigare boende i Göteborg.

(Kvinna) Jag har nog alltid velat komma ut på landet (...) jag har släktingar uppe i Spekeröd (...) min mormors bror som har gård. Så det är nog mycket där...att man vill ut till lugnet.

(Man) jag var väl inte direkt så men bara kunna skapa sitt eget boende. Det har alltid varit att man bott i lägenhet och ja...nu har vi fyra barn och utrymmet behövs mer och mer då. Och sätta sin egen prägel och skapa sitt eget boende (...) det är lite sådana saker som har fått mig att flytta såhär (...) Framförallt att man inte har ett helt villaområde. (...) Vi hade bara en tvåa och så fick vi första barnet och så sen ville vi ju bara därifrån bara (...) Det var lite så man fick skälvan av att sitta i en sådan lägenhet helt enkelt.

I citatet ovan finns en frihetskänsla förknippat med att bo lantligt som utgår från olika aspekter. Lantlighetens lugna atmosfär värdesätts utifrån tidigare erfarenheter och kombineras med ett värde i att självständigt ha ansvar för sitt förvaltningen av sitt boende utan ett stort grannskap som åskådare.

Samtliga respondenter uttrycker hur erfarenheten av boende i större orter inom regionen är grunden till deras strävan efter att bo i en lantlig miljö. Närheten till Göteborg är sammantaget något respondenterna beaktat vid sökandet efter lantligt boende då nästan alla respondenter har ett arbetskoppling till staden. Däremot varierar betydelsen av närhet till Göteborg för fritidsaktiviteter mycket mellan respondenterna. Oavsett skillnad i betydelse framstår utbytet med Göteborg förekomma sällan utanför arbetsvardagen. Arbetslivets koppling till Göteborg har dock styrt valet av lantlig boendemiljö och intresset för Kodes omland som boendemiljö har utgått från platsens tillgänglighet till Göteborg vilket illustreras av två respondenter nedan:

”Sen tittade även vi en del ut mot Marstrand men då kom vi snabbt till det här att sämre kommunikationer. Både för mig som åker kollektivt och för min man som åker bil (...) visst sträckan kanske är det samma men till Kode är det ju motorväg (...) och sen är det småvägar sista biten. Ska man ner mot Marsstrandshället då är det ju motorväg till Kungälv sen är det ju småvägar resten ganska lång tid. Så just restiden inte blev så mycket större var en viktig del i det” (Kvinna boendes i Kodes nordvästra omland)

”Det ska gå hyfsat snabbt till Göteborg.(...)Sex kilometer till motorvägen sa vi från början. Nu blev det åtta istället. Hade det varit tre mil till motorvägen och slingrigt (...) då hade det inte funkat...” (Kvinna boendes i Aröd)

Citaten ovan berör med olika tydlighet en liknande syn på betydelsen av minimal restid till Göteborg. I sökandet efter en lantlig boendemiljö är respondenterna förberedda på ett längre avstånd till Göteborg jämfört med deras tidigare boende. Drivkraften efter lantlighet i det nya boendet vägs därför mot hur boendemiljön ligger i förhållande till effektiva kommunikationer med staden som minskar känslan av ett längre avstånd. Respondenten som citeras återkommer under intervjun till att dra paralleller kring hur restiden från nuvarande omlandsboende kan jämföras med den som rådde mellan tidigare boendemiljö i centrala Göteborg och arbetet i Torslanda.

Sammantaget visar respondenterna i Kodes omland hur ett starkt motiv till boendet finns i omgivande karaktärsdragen av landsbygd, natur och närhet till kust. Detta tydliggörs då flera respondenter återger en svår dialog med kommunen kring önskemål att utveckla och anpassa boendet när de flyttade in. Deras erfarenheter ger bilden av en restriktiv hållning från kommunen avseende ombyggnad och tillbyggnad på landsbygden där alla uppger att kommunens inställning sedan dess har ändrats i och med senaste översiktsplanen 2010. Viljan att bo lantligt illustreras väl genom hur en respondent återger sin inställning kring ett föreslaget boendialternativ i Kode när familjen letade hus:

”Kode är väl inte något för oss om man ska säga. (...) Vi skulle bygga här. Då hade de precis byggt i Kode (...) Då sa de ju ’ska ni inte bo här istället?’ (...) då tyckte banken ’ska ni inte köpa där? Då kan ni få större!’. Nej tack jag bor bra där jag bor (...) jag vill inte bo så som vi gjorde i Angered med grannarna tittandes rakt igenom. Nej det är inget för mig (...) Så de ville ju gärna sätta då ihop. De vill inte ha kostnader ute på landet...”

Citatet ovan beskriver värdet av distans till grannskap i boendemiljön. Detta värde i boendemiljön relateras till vad de ser som nackdelar med tätare villabebyggelse ”där alla hus är vägg i vägg och man har murar runtomkring sig”. Citatet visar hur uppskattning av detta finns både i respondentens vardag men även hur det var ett tydligt inflyttningsmotiv när kommun och långivare förordade andra alternativ inför hans flytt.

7.4.3 Hav och kust som inflyttningsmotiv och landsbygd som stimulerande för aktiviteter

När respondenterna beskriver eftersträvarade delar i ett lantlig boende sätter de stort värde på havet och kusten. Övervägande del av respondenterna har båtliv och fiske som fritidsintressen med naturlig koppling till boendets närhet till havet. Dessa aktiviteter visar sig både som motiv vid inflyttning och aktiviteter som respondenterna utvecklat efter en tid som boende i Kodes omland. En respondent utvecklar hur intresset för fiske intresse styrde valet av lantlig boendemiljö:

Var även och tittade på andra sidan älven. Kändes inte rätt i magen. Lödöse och den sidan, Skepplanda och bort igenom. Nej men på denna sidan älven kändes det mycket bättre helt enkelt. (...)Jag är inte så

mycket för insjöar och sådant fiske. Utan det ska vara havsfiske typ. Det är det som är den stora dragningskraften då och därför blev det på denna sida. (...) Det är ju bara avkopplingen (...) Alltså 'nu har jag väldigt mycket att göra. Nu känner jag att jag behöver ett avbrott' Då har man bara kunnat släppa allt och så kommer man tillbaka efter några timmar ännu mer förbannad för att man inte fått nåt (skratt). Men ändå känns det bättre att ta upp det där verktyget eller vad man håller på med innan.

I citatet ovan övergår beskrivningen av fiskeintresset som motiv för boendet till att kärnfullt beskriva hur boendemiljön ger aktiviteten en plats i vardagen genom att finnas tillgänglig i närheten. Närheten ger en möjlighet till spontanitet där aktiviteten inte längre kräver planering och således upplevs tydligt ”avkopplande” från andra delar av vardagen.

En annan respondent värdesatte havet vid inflyttning och hur vardagliga promenader alltid går i riktning mot havet. Aktivitetsmässigt har dock främst boendemiljöns närmsta omgivning av jordbruk och golfbanor utvecklat ett aktivitetsmönster hos respondentens familj som utgör stor del av deras fritid. Ett växande odlingsintresse och goda erfarenheter av djurhållning har även skapat funderingar på att förbättra jordbruksmöjligheten genom en flytt längre bort från Göteborg:

”Nu har vi tittat lite på om vi ska flytta på oss eftersom jag, eller vi är mycket inne på gård och djur och utveckla den här biten. (...) Vi tittat mycket utåt Orust och sådant till. Då kommer man ju längre ifrån Göteborg och det har ju vi aldrig övervägt att det skulle vara problem överhuvudtaget. Utan det är ju för att min man jobbar där då så att det inte blir för långt ifrån hans jobb då. Men att känslan att komma långt ifrån Göteborg...för min del har jag inga problem med det...”

I citatet framträder hur uppkomna aktivitetsmönster i boendet har förstärkt hushållets ensidiga arbetsrelation till Göteborg då värdet av aktiviteter i en lantlig boendemiljö förändrat synen på avstånd och behov av staden. Respondenten talar om förhållandet mellan boende och arbete i termer av att ”inte bli för långt ifrån” och antyder därmed hur förbättrade möjligheter att utöva fritidsintressen i en boendemiljö kan tänkas väga upp ett ökat pendlingsavstånd i vardagen för hennes sambo.

Arbetslivets koppling till staden har styrt valet av plats för lantlig boendemiljö. Dock framträder hur vissa respondenter ändrat sitt arbetsliv efter en tid i viljan att arbeta närmare sitt boende. Dessa två respondenter tar olika utgångspunkt för värdet av att arbeta nära sin boendemiljö:

En helt annan flexibilitet när man bor så nära sitt jobb får jag säga. Jag ser ju på min man som jobbar ute på Volvo. Det finns ju ingen suck i världen att han åker hem från jobbet om han har glömt någonting. Och sen kände ju jag det när jag jobbade inne i Göteborg. Jag bodde i Partille dessutom. (...) Det gick åt så fruktansvärt mycket onödig tid till att bara köra... (Kvinna boendes i Kodes södra omland och arbetandes i omlandet)

Jag har alltid velat vara närmare mina barn så när jag bodde i Bohus jobbade jag i Bohus. Barnen gick ju på dagis och jag tänkte om det händer nåt så vill jag snabbt kunna (...) Innan dess jobbade jag på Sahlgrenska och när barnen då skulle börja på dagis så tänkte jag 'Herregud jag kan ju inte pendla från Sahlgrenska! Tänk om det händer barnen något att de slår sig. Ska jag sitta i bilen från Sahlgrenska in? Nej det är för långt. Jag byter jobb, jag tar varsomhelst bara jag kommer närmare'” (Kvinna, boendes i Kodes norra omland, arbetslivserfarenhet från Kode)

Citaten ovan illustrerar hur individuella motiv respektive viljan att vara nära sina barn ligger bakom samma strävan efter närhet mellan arbete och boende. Båda respondenterna hänvisar sitt val till den generella nackdelen med hur lantliga boendemiljön ofta skapar stora avstånd till främst

arbetsplatsen. Denna nackdel beskrivs även av en respondent med arbetspendling till Göteborg och personen betonar hur detta skapar negativa konsekvenser för familjens barn:

”Att man har det här med den totala restiden är från tiden jag lämnar mitt hem på morgonen med barn och alltihopa till när jag kommer tillbaka. Det blir ju ganska långa dagar för dem för vi lämnar dem först och sen ska vi resa in till stan. Så att det är ju hela min arbetsdag plus resa som de är på förskola och det är väl det jag kan uppleva är lite negativt. (...) För min del är inget problem. Jag nyttjar den tiden. Jag kan jobba, eller passa på att slappna av och lyssna på bok eller läsa bok eller något. Men det är ändå tid som tas. Det är mina barns tid också. Men så blir det ju alltid när man ska pendla.”

Den pendlande respondenten uttrycker i citatet ovan en ambivalens där pendlingstiden har individuella fördelar (”slappna av”) medan barnens anses negativt påverkade av utökad tid på förskola. Synen på att förändra denna situation är dock obefintlig då respondenten tydligt ser pendlingen som en konsekvens av eftersträvd boendemiljö på landsbygden. Därmed kontrasterar respondenten en annan syn på arbetet som finns hos respondenter i Kode där arbetssituationen förändrats för att minska avståndet mellan boendemiljö och arbete.

7.4.4 Barnperspektiv med betoning på landsbygdens utbud av meningsfulla aktiviteter

Som redogörs i 7.4.2 visar sig familjebildning ha inverkan på att beslutet att flytta till en lantlig miljö. Motiven bakom en flytt innehåller även tydliga individuella motiv baserade på intressen och trötthet på staden som boendemiljö. Sammantaget finns här ett omlandperspektiv som stämmer väl överens med hur omlandshushållen i Lödöse och Floby beskriver barnens uppväxt som fördelaktigt och förenligt med egna motiv. Samma respondent som ovan såg nackdelar med tidskrävande arbetspendling för barnen betonar ännu mer hur den lantliga boendemiljön ger hennes barn en bra uppväxt med lärorika aktiviteter:

”Sedan att vi inte själva har djuren men att man ska kunna ha det i omgivningen. Det var nog en viktig del också till att vi inte ville bo inne i stan. Dels det här med renare luft, trafik och just att känna till att (...) man kan diskutera och de ser hur man skördar på åkrarna och 'hur fungerar det här?' 'vad kommer det?' 'Ja det är det här vi använder sedan till mat' 'De kossorna är de vi får vår mjölk ifrån..' och de delarna. (...) Mina tjejer var iväg och red i söndags. Liksom inga problem! Äldsta dottern har en kompis vars mamma har ett stall så då var hon och red där mitt i veckan (...) Det här med kopplingen till djur på ett annat sätt. Barnen som går på förskola får gå på kosläpp. De får åka till bondgården och se hur de mjölkar kossorna. Hela den delen som inte stadsbarnen liksom har samma koppling.”

Boendemiljöns närhet till traditionella verksamheter på landsbygdens betonas som värden i citatet ovan. Värdet relateras främst till barnen och kopplas samman med såväl viktig kunskap och kvalitativa aktiviteter för barnen som staden inte anses erbjuda lika tillgängligt och spontant. Ett flertal andra respondenter beskriver liknande värde av



Figur 17: Lantbruk med djurhållning i Kodes omland - en uppskattat inslag i respondenternas närmiljö

lantlighet i deras boendemiljö men inkluderar i högre grad ett eget aktivitetsmönster vid sidan av barnens egna.

Samtidigt framträder hur boendemiljöns lantlighet även skapar en stor nackdel som går ut över främst barnen. Förutom hur arbetspendlingen har tidsmässiga nackdelar så betonar flera respondenter hur fritidens resebehov upplevs krävande och kopplat till barnens sociala behov. Förutom avstånd minskar barnens egen rörlighet av föräldrarnas syn på omgivande vägar i boendemiljön. En respondent beskriver kärnfullt effekten av denna nackdel:

”Man kör de ju jämt. Dom lär ju sig inte. De blir lite bortskämda tror jag...”

När boendemiljöns nackdelar för de lite äldre barnen diskuteras uppger respondenterna hur de saknade ett långsiktigt perspektiv kring boendemiljön vid tiden då de blev föräldrar i relativt ung ålder och hur de hade en något naiv syn på lantligt boende när de flyttade ut i Kodes omland. En av dessa respondenter har fortsatt starka åsikter om hur en lantlig boendemiljö bör se ut men visar genom ett eget exempel på hur synen på ett lantligt boende inte alltid är enkelt att förena med ett barnperspektiv:

”Alla som bor i den här socknen (...) jobbar för att behålla landsbygdkänslan. Vilket är viktigt för oss för vi har valt att bo på landet. Så inne hos oss (...) så har vi inga gatlampor och nu plötsligt så att det är lite nackdel när det bor 69 barn där inne helt plötsligt. Som ska gå på eftermiddag och kvällar. Det är ju inte jättefördelaktigt när man ska ha kvar landsbygdkänslan. Så det blir ju sådär det blir en balansgång. Faktiskt.”

Som boende i ett av sommarstugeområdena med en allt högre andel permanentboende ger respondenten ovan en intressant bild av de utmaningar som finns när en växande skara människor med starka preferenser om vad som är en lantlig boendemiljö och vad den bör innehålla bosätter sig på landsbygden och samtidigt värnar både säkerhet och stimulans i deras barns uppväxtmiljö.

7.4.5 Ett arbetsliv som förstärker värdet av boendemiljöns lantlighet

Havet, naturen och landsbygden är drivkrafter för inflyttning som även har omsatts i aktivitetsmönster hos många respondenter. En övervägande del av respondenterna ser hur värdet i boendets karaktär och aktivitetsmönster förstärks genom upplevelser i deras arbetsliv. En respondent beskriver hur uppskattningen av boendemiljöns kontrast växte fram efter en tid som boende i Kodes omland:

”Jag är ju van att bo med mycket folk (...) Alltid haft ett öppet hem. Folk har kommit och gått och mycket kontakt med grannar och (...) när jag skulle flytta hit då så sa jag ’Vet inte om jag bo så ödsligt (...) men jag är beredd att göra ett försök men klarar jag inte det så måste jag alltså flytta tillbaka till stan’ (...) sen när det hade gått några år så kom jag att tänka på det att ”Nämen herregud hur kunde jag tänka så?”. För när man jobbar träffar man ju folk hela tiden så när man kommer hem. (...) När jag kom hem på vintern från jobbet, jobbade i skola på den tiden och då var det barn... decibel hela tiden! Och man kommer ut hit och öppnar bildörren och det ligger snö överallt. Det är så tyst så att man hör tystnaden!”

Respondenten tar här sin utgångspunkt i hur hennes uppväxtmiljö format henne till en social individ. Mot denna bakgrund var hon inledningsvis skeptisk till hur boendets lantlighet skapade ett lugn och en gleshet mellan grannskapet. Uppskattningen av boendemiljöns lantliga prägel utvecklades istället när upplevelsen av boendets omgivning fördes in i ett vardagsmönster. Respondenten framhåller här hur synliga årstidsförändringar i omgivande natur stimulerat till ett aktivitetsmönster med frekventa promenader och stort odlingsintresse.

En annan respondent med arbete i Göteborg ger bilden av hur arbetsmiljön innebär en viktig balans för hennes uppskattning av den lantliga boendemiljön. Istället för ”decibel” talar respondent om stadens ”puls” som en förutsättning för att uppskatta hemmets lugna omgivning:

”Jag kan ju personligen tycka att det är väldigt skönt det här att jag har staden och stadspulsen på dagen (...) och sen när jag går av vid stationen hemma så är det som att då infinner sig lite lugnet. (...) För mig är det nog viktigt att få den kombinationen av att jag har tillgängligheten till Göteborg och de funktionerna när jag vill. (...) Däremot skulle jag sitta och jobba i ett mindre samhälle och jobba ute på landet. Då skulle jag nog bli lite ’ojoj’ lite lappsjuka. Utan jag tror just att man kan kombinera det bästa av två världar som gör väldigt mycket...”

En tredje respondent uttrycker mer visuellt hur partners arbetsliv som högre tjänsteman inom Volvo innebär att boendemiljön karaktär blir en tydlig kontrast som stimulerar aktiviteter i boendet:

”Jag har blivit en annan individ av att bo såhär. Fått upp ögonen för helt annat liksom. Odling, som sagt våra hönor, ägg då och sånt. Min man älskar det! Då tar han av sig kostymen och är ute i blåbyxor och bara grejar”

Med beskrivningen av skiftet från ”kostym” till ”blåbyxor” illustrerar respondenten väl hur den lantliga boendemiljön ger familjen aktiviteter som ger tydlig kontrast mot arbetsvardagen. Respondenten betonar hur boendemiljön förändrat henne som individ och ger bilden av den frihet som den lantliga boendemiljön ger då aktiviteter här beskrivs som att ”greja”.

7.4.6 Motvilligt resande för vardagskonsumtion med tyngdpunkt inom kommunen

Som en följd av betoningen på värden och aktiviteter i boendemiljöns närmsta omgivning framträder en bild av relativt lågt resande för fritidsaktiviteter. Individuella intressen av odling, djurhållning båtliv och fiske kombineras med hur barnens aktiviteter främst sker i form av idrottsaktiviteter i Kode och Jörlanda. Största resebehovet är kopplat till nödvändig inhandling där omlandshushållen till stor del väljer bort Kodes matbutik för att åka till kommunens centralort Kungälv samt Ytterby.

Utänför behovet av matinhandling så framträder Kodes geografiska läge mellan Kungälv och Stenungsund där främst Stenungsund beskrivs som en uppskattad ort för konsumtion av sällanköp. Goda kommunikationer genom motorväg och tåg samt Kodes placering mittemellan dessa två större orter innebär att respondenterna upplever stora möjligheter att ta del av ett billigare och större utbud än i Kode. Flera respondenter motiverar sitt val av att besöka Stenungsund genom att jämföra med upplevelsen av att besöka arbetsorten Göteborg för fritidsändamål:

”Jag tycker inte om att handla egentligen men man åker ju hellre till Stenungsund än till Göteborg om jag säger så. (...) Det är lite mindre folk också uppåt (...) det är lite längre men det finns det mesta där också. Bäckebo och Uddevalla är samma båda två egentligen”

”Så åker vi ofta till Stenungs torg också för det är mer kompakt och de flesta butikerna finns där också. Ska man handla kläder med barnen så åker vi nästan aldrig in till Göteborg. Det är för stort. (...) Jag var föräldraledig och så valde jag att åka till Stenungsund någon gång och insåg att ’ja här är ju jättebra liksom’ Smidigt för barnen och kompakt. Lätt och ta sig till och från... (...) jag trodde nog att det fanns mindre av service och sådant runtomkring (...) Man tänker lite att ’vi flyttar ut på landet och visst det finns en affär men sen finns det inte mycket mer än det’. Men det finns ju väldigt väldigt mycket mer än det. (...) Vi var på ansiktsbehandling häromdagen i en liten bod alldeles i närheten där vi bor. Vi har

Stora Höga som inte ligger så långt ifrån där vi bor med väldigt mycket olika typer av service. Både mat, skoaffärer, danskläder liksom att det finns väldigt mycket affärer i de här små samhällena runtomkring som inte jag visste! Utom man trodde hela tiden att ”ja det är in till Maxi i Kungälv eller in till stan som gäller”

Båda respondenterna som citeras ovan ger på olika sätt uttryck för sin syn på större orter och dess folkmängd som besvärande för vissa av deras aktiviteter. I översta citatet ger respondenten bilden av ett allmänt ointresse för konsumtion som då upplevs mer effektiv genom att färdas längre för att få mindre människor runtom sig. Detta har inneburit en svag relation till Göteborg och stadens utbud utanför respondentens arbetsvardag.

I det andra citatet ovan är omgivande människor inget negativt i sig men Stenungsunds storlek och folkmängd ger upplevelsen av en bättre och ”smidigare” struktur än staden Göteborg som hänvisas till rollen som småbarnsförälder. Utifrån samma perspektiv som småbarnsförälder uppskattas även en generell närhet till konsumtion från boendemiljön där prioriterar att ta del av ett överraskade brett utbud i sitt närområde. Respondenten känsla för- och brukande av det utbudet nära boendemiljön motiveras dock utifrån ett samspel med den utnyttjade möjligheten till större och mer varierat utbud inom regionen:

”Samtidigt tror jag det är viktigt att säga att det är ett begränsat utbud. Det kan tillfredsställa vissa behov men just...(...) Mycket genom att vi ändå bor så pass nära Göteborg. Hade vi bott längre ifrån (...) till exempel Uddevalla då hade jag nog inte känt att jag hade kunnat ta del av de utbud som finns i Göteborg som jag ändå känner att jag har möjligheten att göra nu. Även om jag inte gör det nu så är det ändå väldigt viktigt att känna att jag har möjligheten att göra det (...) Jag tror att det viktigaste är att känna att man har möjligheten att åka in. Och visst vi åker in ibland till Göteborg när vi har barnvakt. Men vi har även ett värdshus i Jörlanda som är väldigt bra att käka på! (skratt)”

En annan respondent med samma medvetenhet om närheten till Göteborg uttrycker en motsatt slutsats om Göteborgs betydelse som utnyttjad konsumtionsalternativ utifrån egna erfarenheter av hur utbudet förbättras i större orter närmare Kode:

”Jag kan säga att i början när jag var mammaledig med barnen då var jag väldigt mycket i Göteborg...faktiskt...då åkte jag in mycket och fikade och kände vad skönt det är att komma ut hit...tillbaka hem lite...men när man är aktiv och jobbar heltid då slänger jag mig hellre i bilen upp till Stenungsund faktiskt (...) sådana snabbinköp så blir det kanske jag väljer att åka till Stenungsund istället då. Vilket har satt sig lite eftersom de börjar utvecklas lite mer där (...)Har det kommit ett HM och innan var det ganska tradigt...”

Respondentens negativa upplevelse av konsumtion i Göteborg förstärks av hur utbudet Stenungsund som mindre stad erbjuder ett förbättrat utbud som upplevs mer tillgängligt och smidigt. Trots att respondentens ovan har bakgrund i Göteborg har arbets- och boendemiljön i Kodes omland förändrat inställningen till att besöka och handla i större orter till fördel för något mindre Stenungsund. I likhet med småbarnsföräldern som citeras ovan ger även denna respondent bilden av ett förbättrat utbud som möjligen stimuleras av just ett växande omland mellan Göteborg och Stenungsund.

Sammantaget framstår inte heller orten Kode som en viktig plats för respondenterna i omlandet. En övervägande del av respondenterna uppger att kompletteringshandling vid matbutiken samt stopp vid bensinmacken är främsta utbytet med orten. Genom att främst besöka Kode för viss service finns ett fokus på upplevelsen av Kode som trafikmässigt underdimensionerad i

förhållande till den omgivande trafiksituationen. Beskrivningarna av Kode domineras av ortens trafiksituation och illustrerar på så sätt hur boendet i omlandet ofta innebär ett beroende av bil för utbyte med orten. Detta överskuggar övriga funderingar kring Kode som del i deras boendemiljö:

"Jag är ju så inbodd så man blir lite blind men dels är det så trångt med bilar för folk pendlar ju så mycket nu. Så det är överbelamrat överallt (...) Det har satt tryck på (...) macken där. Han har ju hur mycket som helst att göra jämt. (...) Och där är väldigt mycket aktivitet med lastbilar. (...) Norrmännen åker av där när de kommer från Norge. Så det är en väldigt knutpunkt Kode." (Kvinna boendes i omlandet Aröd)

Ett neutralt konstaterande av trafikintensiv miljö som "överbelamrad" i citatet ovan blandas med mer frustrerade beskrivningar som efterlyser en bättre trafikplanering:

"(Man i hushållet) Vi sa det som senast när vi hämtade Lilleman från fritids idag. Står bokbussen mitt på vägen utanför ica och så står någon annan lastbil. Det var inte länge sen de gjorde en pendelparkering (...) så de är medvetna om att det är många lastbilar som står där utanför Statoil på avfarten. Varje dag när jag kommer hem från jobbet och svänger av. Det står en konvoj med lastbilar där (...) vid pizzeria och gatukök. Där alla långtradarchaufförer som sitter och äter. De sätter upp sådana här parkeringsförbudsskyltar. Det är ingen (...) som bryr sig om det (...) Det finns ingen plats för dem överhuvudtaget. Jag vet inte hur de planerar egentligen. De vet om att så här är det. (Kvinna i hushållet) (...) Det är liksom inte anpassat för dagens samhälle kan man säga. Det ligger 50 år efter..."

Omlandsperspektivet på Kode som ort är påtagligt i citatet ovan då trafik och tillgänglighet med bil är i fokus. Detta kan troligen förklaras av den tillfredsställelse som finns med egna boendet i omlandet där närmsta omgivning präglas av landsbygd och natur. Ingen av respondenterna uttrycker åsikter om Kodes övriga struktur, innehåll och utbud. På direkt fråga ser respondenterna främst betydelsen för övriga familjemedlemmar:

"Det är nog mest ungarna i så fall. Vad ska man säga, att dom saknar så. De har ju fritidsgården. Då har de en gång i veckan (...) Då är det 7-9. Det finns inget för de yngre barnen så det är det som saknas. Sen är det ju inte bara att ta sig till Kungälv heller..."

Ortens utbud relateras direkt till respondenternas egna barn och omgivande ortsbefolkning framför en egen koppling till orten som boendes i omlandet. I denna beskrivning belyses återigen hur flera respondenters strävan efter att kombinera närhet till effektiva kommunikationer med intresset för boende med lantlig omgivning och hur detta skapar en distans till orten Kode som ett servicecentrum. En annan respondent identifierar ortens karaktär och utvecklingsbehov utifrån ungdomarna i trakten men poängterar ett mer generellt behov av mötesplatser för ortens befolkning:

"Men vid stationshuset där, då tänkte jag då att 'Tänk om man kan göra ett allaktivitetshus där för alla åldrar. Som används nästan dygnet runt. Alltså man kan ju ha på dagtid kan man ju ha småbarnsföräldrar som är hemma och har (...) behov av att träffas. Och sen är det ungdomar och många äldre som kanske ensamma hemma som kan komma och lyssna på musik och läsa tidningar ihop och...caféverksamhet eller köra gymnastik och barnlekar och (...) ja ett allaktivitetshus. För det är för tråkigt att alla stänger sin dörr tycker jag. Och så sitter man där och tittar på TV i varje litet hus istället för att som i England går man på puben och pratar"

I citat ovan hänvisas till tidigare stationshus som revs vid infrastrukturförbättringen runtom stationsområdet. Som del i respondentens funderingar om en ny mötesplats framkommer

avsaknaden av det bibliotek som lades ner några år och hur detta begränsar möjligheterna att skapa mer varierad mötesplats i Kode.

7.4.7 Dagens stationsområde – Parkeringsutbyggnad i en underdimensionerad trafikmiljö

Stationsområdet bildar tillsammans med närbelägna matbutiken Kodes centrum enligt respondenterna. Som ovan beskrivs så uppfattas Kode som en serviceort av respondenterna som i övrigt inte identifierar sig med orten som viktig del av deras boendemiljö i omlandet. Synen på orten generellt präglas av hur trafiksituationen försvårar utbytet med orten för vardagsbehov. Detta perspektiv framträder även i synen på dagens stationsområde då enbart en respondent nyttjar stationsområdet för daglig pendling.

Senare år har utbyggnad av parkeringsplatser i närheten till stationsområdet skett och detta upplevs nödvändiga och positiva av respondenterna. Respondenten med pendlingsvardag från stationsområdet utvecklar sin syn på hur parkeringslösningar är centrala för ortens utveckling utifrån att omlandet har en stor attraktionskraft:

”Alltså när jag började åka där då var det ju bara ett fåtal parkeringsplatser och sen var det en övervuxen tomt med ett fallfärdigt träruckel som varit ett gammalt stationshus tror jag och sen var det inte så mycket mer med det. (...) Så byggde man om perrongerna så det blev en ordentlig...den här perrongen med två spår. Förut var det bara ett spår och då rev man hela det huset och trädgården. Och sen byggde man den ordentliga pendelparkeringen (...) och det tror jag varit avgörande. Det här att dels fräscha till det för det var så fallfärdigt och såg ganska hemskt ut (...) När det är sådana här små pendeltågsstationer som inte kan liksom göda det här i sig själv så är det ju mycket det som finns runtomkring. Att folk kan ta sig till stationen kanske från en större omkrets. Så att kunna lägga bilparkeringar attraktivt nära stationen är väldigt viktigt. Sen är det viktigt att du kan gå och cykelparkering och det också (...) men jag tror att kunna nyttja de närmaste ytorna till bilparkering är väldigt viktigt.”

I citatet ovan beskrivs en förändring av stationsområdets innehåll mot mer trafikrelaterade inslag med ”ordentlig perrong” som en ”uppfräschning”. Eftersatta stationshus och gröna inslag anses inte utgöra något värde för platsen i ljuset av hur stationen ska inrymma fler människor från ”en större omkrets”. Respondenten ger här en tydlig bild av hur orten och stationsområdet har en funktionell betydelse utifrån hennes boende i omlandet framför att ha ett värde som en plats i orten där verksamhet finns och social aktivitet främjas. I linje med hur respondenten ser på stationens upptagningsområde (”omkrets”) av ett omland blir parkeringsplatser och dess lokalisering i fokus. En annan respondent tillför en mer vardaglig beskrivning av hur en strategisk parkeringsutbyggnad skapar ödsliga miljöer i stationsområdet omgivning:

”Sen har de då byggt en plats till som alldeles vid motet (...) och där har de gjort en jätteparkering och jag undrar liksom 'Varför har de gjort den?' För den parkeringen är aldrig full. Jag har aldrig sett den full. Däremot är det alltid någon bil som är trasig. Vi har stått där två gånger och då har det varit inbrott en gång. Så 50% av gångerna vi stått där har det varit inbrott...”

Likt intervjuerna i Lödöse visar citatet ovan hur känslor av ödslighet och otrygghet även framträder vid Kodes stationsområde. Genom respondenternas låga besöksfrekvens i såväl Kode som dess stationsområde är det få som uttrycker någon större frustration kring detta. Samtidigt finns vetskapen om hur parkeringsplatsen är utsatt för kriminalitet. Hos respondenten som är positiv till utvecklingen mot fler parkeringsplatser i stationsområdets närhet framstår den stora

parkeringen som ett avskräckande exempel på betydelsen av att skapa närhet och inslag av övrig service:

"När tåget började gå så ofta då hade vi ju pendelparkeringen där vid ICA. Det är ju perfekt uppgjort för småbarnsfamiljer. På så sätt att vi har tåget där, ica och förskolan där. Det gjorde ju att det var så naturligt att gå förbi butiken direkt när man gått av tåget. Så kan man köpa en mjölk och bröd innan man går till förskolan och hämtar barnen. Och det har man ju märkt att det är ett beteende som väldigt många har (...) För att gå över det här motståndet för att faktiskt ställa min bil och ta och åka så jag tror att det var liksom helt avgörande till att man fick till det bra med pendeltågsparkeringen (...) Vi har ju en stor pendelparkering också borta vid motorvägen men den är för långt bort (...) då får du lägga på nästan 5 minuter på restiden för att gå därifrån. Så är det fullt på några av de här två så kanske vissa fortsätter åka bilen tror jag. Så att just det här att kunna utveckla det runt (...) att ha affären där, Jätteviktigt! Att förskolan och det ligger väldigt nära (...) att det ska just kännas kompakt med de här vardagsgrejerna..."

Citatet ovan poängterar betydelsen av minimal tidsåtgång för skiftet från bil och tåg för att förmå människor att välja kollektivtrafiken. Detta illustreras även av en annan respondent som, trots arbetsvardag i Göteborg och regelbunden inhandling på matbutiken vid stationsområdet, ser planeringsmässiga svagheter i orten och dess stationsområde som gynnar befolkningens användning av motorvägen:

"Idag är det liksom, järnvägsstationen ligger där och sen är ju vägnätet byggt så att alla kör ju på motorvägen. (...) Det är ju så folk kör ju förbi järnvägsstationen som det är idag. Ett fåtal stannar och går på tåget. För tåget går så sällan så folk får ta bilen eller bussen som stannar vid Kode nästan mer frekvent än tåget stannar."

Återigen diskuteras stationsområdet utifrån åsikter om trafiksituationen i Kode som helhet. Vägnätets utformning anses skymma stationsområdet som del av Kodes centrum. Tillsammans med hur busstrafiken överträffar tågtrafikens gällande avgångar innebär detta att respondenten i citatet ovan inte anser sig ha någon relation till platsen eller tåget som en del i hans boendemiljö.



Figur 18: Kollage över Kode Stations omgivande infrastruktur och nya pendlingsparkeringen som associeras med att vara avlägsen och odslig (Bearbetning av kartmaterial från Eniro.se och foto av författaren)

Busstrafiken utgör ett starkt komplement till tåget då antalet avgångar är många fler än tågets. Bussens har en något längre restid till Göteborg men föredras ändå av vissa respondenter eftersom sträckningen är annorlunda. Bland annat framhålls bussens anslutning till Hjalmar

Brantingsplatsen på Hisingen i Göteborg där många av Volvos anläggningar ligger inom nära avstånd med lokaltrafiken. Busstrafikens betydelse visar sig även när en tågpendlande respondent betonar hur hon reser från Kode station bland annat eftersom busstrafiken minskar sårbarheten vid tågförseningar.

7.4.8 Framtidens stationsområde – Balansgång mellan utveckling av blandad bebyggelse i orten och tillgänglighet för växande befolkning i omlandet

När Kodes utveckling och stationsområdets roll i detta behandlas i intervjuerna finns fortsatt en inställning hos respondenterna i omlandet av att se sig som tämligen oberörda av ortens utveckling. Åsikterna kring trafikmiljön dämpas av att Kode främst är en passage till motorvägen då matinhandling och övrig konsumtion sker i Kungälv, Ytterby och Stenungsund. Detta förstärks av hur respondenterna framhåller aktiviteter i sin boendemiljö kopplade till havet och omgivande landsbygd som främst finns i motsatt riktning från deras boendemiljö i förhållande till Kode.

Kode och stationsområdets omgivning är idag präglad av villabebyggelse. När denna struktur påtalas framträder de starkaste åsikterna om Kodes utveckling då respondenterna med lång erfarenhet ser ett behov av fler lägenheter. De menar på att ungdomar och unga vuxna i Kode och omland har en känsla för bygden och ser sig själva bo kvar men i dagsläget måste flytta från orten för att få sitt första egna boende:

”Vi känner ju väldigt mycket folk och har bott här en längre tid och det är ju det enda som efterfrågas egentligen är (...) någon form av lägenhetsbyggnation i Kode för att ungdomar ska kunna få en etablerad bostad. De kan ju inte skaffa sig en villa med en gång. Det går oftast att man flyttar hemifrån till någon mindre lägenhet, för att kunna växla upp till något eget boende i form av hus (...) Så det finns ett otroligt sug efter lägenheter (...) Problemet är ju att det är så dyrt att bygga lägenheter så lägenhetspriserna blir ju så otroligt dyra!”

Ur citatet ovan framgår hur bostadsbebyggelsen i Kode domineras av villor vilket minskar möjligheterna för de unga att ”få en etablerad bostad”. En annan respondent stämmer in i behovet av ett mer blandat bostadsbestånd i Kode men upplever inte att ortsbefolkningen i omlandet ser problemet tillräckligt och hur Kodes utveckling påverkar omlandets samhällen och befolkning.

”Ja för även om jag vill ha kvar landsbygdskänslan här (...) Vi måste ju ha det knutet till en by i orten så att man kan utföra sina behov utan att behöva åka till storstäderna så, Det ska kunna fungera tycker jag och vi ska kunna bo här och ändå kunna pendla. Och utvecklingen. Det måste ju alltid utvecklas. (...) Men som sagt det går mycket i generationer här alltså. Många är ju (...) är väldigt kyrkliga. (...) Jag vet inte hur jag ska säga det här men utvecklingen är ju inte jättepositiv. De är inte för den här utvecklingen jättemycket. De vill stanna kvar och de vill ha det här. De är lite rädda för utveckling kan jag tycka. För det är så jag ser det, då stannar vi ju här, då bor vi ju kvar här och kommer gå till kyrkan, medan jag tycker att de stoppar ju den utvecklingen (...) Då åker ju ungdomarna och fastnar i Göteborg! Så ser jag det...”

Respondenten ovan beskriver ett samspel mellan ort och omland för att ett eget boende i omlandet ska fungera. I beskrivningen av omgivande grannskap framträder även hur hon lägger vikt vid kontinuitet av personer och släktband som en del i upplevelsen av en ”landsbygdskänsla” där boendemiljön har en lång ”historia” som visar sig i vardagen.

Den tredje respondenten med lång erfarenhet som boende kompletterar behovet av lägenheter för omlandets ungdomar med hur även den äldre befolkningen skulle få förbättrad livskvalité av en mer blandad bebyggelse i Kode:

”Alltså vi bor ju i paradiset tycker vi så jag vill inte flytta någonstans (skratt) men skulle jag tvingas flytta skulle jag ändå tyckt att det var bra att bo så för då är det nära att ta sig till Göteborg, det är nära att ta sig till Stenungsund. Du bor ju centralt även om du bor i Kode. Och nu för tiden bygger de ju så checka med balkonger och grejer. (...)och ett större hus skulle vi behöva. Typ servicehus. För det är många äldre som bor kvar hemma fast de egentligen kanske skulle behöva bo på ett hem”

Respondenten betonar här hur en minskad rörlighet bland äldre innebär större fördelar av att bo inne i Kode istället för i omlandet. Stationsområdet som plats anses här erbjuda en bättre tillgänglighet till service och sociala möten i orten samtidigt som resmöjligheten från platsen ger tillgänglighet till ett utbud utanför kommunen som kan nyttjas utan behov av bil.

De mest erfarna av respondenterna ser alltså hur olika generationer lider av en ensidig bebyggelsestruktur i dagens Kode och hur stationsområdets omgivning är lämplig för att skapa en mer blandad bebyggelse. Bland de mer nyinflyttade respondenterna utmärker sig personen som genom sin pendlingsvardag nyttjar stationen. Utifrån ett eget förhållande till orten som boende i omlandet ser hon hur hon tillhör en ökande skara av befolkningen som skapar utmaningar för utvecklingen inne i orten Kode kring att balansera fler bostäder när omlandets befolkning och behovet av utbyte för service och resande växer:

”Det gäller, tror jag, att bygga det ganska stationsnära (...) På något sätt föder ju de varandra visst vi kan öka underlaget i orten så att ICA har att göra men skulle vi då ta bort tågstationen då kanske befolkningsunderlaget skulle sjunka ganska snabbt. Jag tror man göder varandra där. Jag tror det är väldigt viktigt att man fortfarande tillgodoser det här behovet av att kunna ta sig till knutpunkten. Så även om man vill exploatera mycket runtomkring så tror jag det är viktigt att man har kvar de här ytorna så att man kan komma dit med biltrafik (...)Jag kan tänka mig såhär att 'varför vill då färre bygga Kode och istället bygga runtomkring'. Det är kanske just att man kanske vill komma åt de här andra värdena. Jag vill inte bo i det här villaområdena där jag har alla husen mitt på mig utan jag vill ha de här större tomterna, ha den här närheten till havet, ha allt det här som jag inte kan få inne i det täta samhället men jag kan få det runt omkring och samtidigt nyttja samhället och dess funktioner. Det blir en liten konflikt där...”

Respondentens resonemang ovan om utmaningarna att finna balans i ortens utveckling spiller här över i egna motiv till att flytta till Kode och hur detta synsätt på orten förenar en större grupp av boende i omlandet. För respondenten handlar utbytet med orten främst om kommunikation ut från regionen (”ta sig till knutpunkten”) mer än att spendera sin fritid i orten Kode. Utifrån uppriktiga personliga motiv ger samma respondent en bild av att Kode står inför vissa planeringsmässiga vägval i hur man vill utvecklas som ort och stationssamhälle:

Jag hade nog aldrig flyttat in till samhället Kode som det är nu. För att det är inte den bästa av två världar (...) Det som finns där är de här täta villaområdena, många ser ganska likadana ut, med de negativa i de delarna. Alltså nu bor vi i ett ganska tätt område också men det är liksom inte det här exakt likadana hus (...) Terräng, man har inte insyn till varandra (...) Större tomter och allt sånt. Skulle jag flytta till ett sådant område med villamatta som det är i Kode. Då hade jag velat ha mer till. (...) Där jag bor nu har man flyttat lite ändå av tanken av enskildhet även om det börjar bli lite tätbebyggt så är det ändå det här att jag bor på landet med enskildhet. Skulle jag bosätta mig i en sådan villamatta där alla hus ser likadana ut då lockas jag ju mer av stadslivet på något sätt (...) Då skulle jag vilja bo någonstans där jag har tillgång mer till de sakerna. (...) Då är det kanske Kode måste utvecklad. Spetsa till sig mer åt andra hållet. Då måste det kanske gå lite från det här lantliga för det vill man utveckla på andra håll. (...)att det kanske ska vara mer hyresrätter (...) bli lite mer tydlig sån kärna...

Resonemanget kretsar kring en positiv aspekt av gleshet och beskriver hur boendemiljön i omlandet bidrar till känslor förenligt med en "särskildhet" i förhållande en välbefolkad regional omgivning. Den personliga känslan för boendemiljön uppfattas ensidigt utifrån värden lokalt vid platsen med närmsta omgivning vilket ger en mer neutral hållning till hur Kode kan utvecklas som egen ort. Vissa farhågor har respondenten dock för hur Kode då påverkas som välplanerad serviceort för omlandet avseende mat, barnomsorg och kollektivtrafik.



Figur 19: Exempel på nybyggnation av permanentboende i Kodes omland (Foto: Författaren)

7.4.9 Stationsområdets nutid och framtid – enkätundersökning vid KodeStation

Enkätundersökningen i Kode samlade 31 svarande en vardagsmorgon i maj. Det fanns en kraftig övervikt mot kvinnliga svarande. Medelåldern för de svarande är 40,6 år.

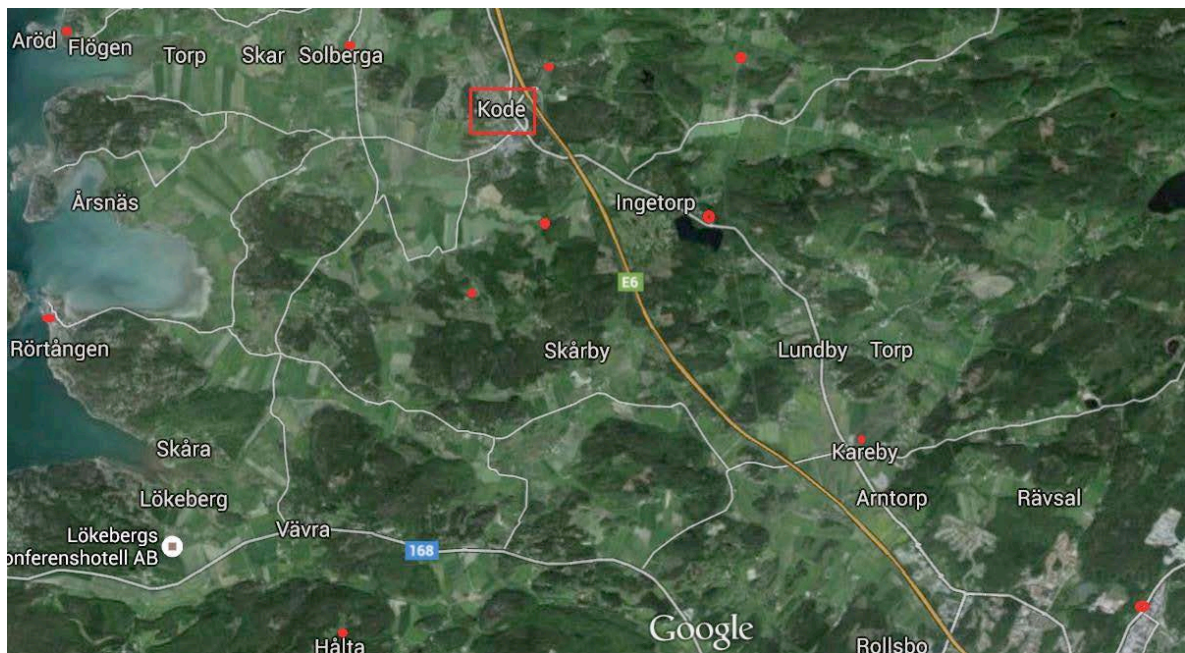
En kraftig majoritet av de svarande uppgav att de pendlade vardagligen till Göteborg. Nära hälften av de svarande anslöt till Kode station från ett omland som bedöms vara längre än ett cykelavstånd från stationen. Denna jämna fördelning mellan ort och omland ger en fingervisning att Kodes stationsområde har en tydlig funktion för ett omland under utveckling mot ökat permanentboende.

Högsta gradering på den sjugradig skala dominerade gällande frågan om stationsområdets betydelse där stationen framstod som "väldigt viktig". Samma känsla finns kring stationen som en "säker" plats medan de svarande ställde sig mer neutrala till stationsområdets estetiska aspekt om än med en viss dragning mot att bedömas som tämligen "vacker".

Avseende stationens framtida utveckling svarade dryga hälften ja på frågan "Tycker du Kode station har en outnyttjad potential som plats?". Bland de utvecklingsscenarier som finns kopplade

till detta dominerade två scenarier med en jämn fördelning emellan sig. Scenariona var ”Småskalig bebyggelse med fokus på kommunal service och handel” och ”En utveckling med fokus på tågresenären” och motsvarade därmed två skilda synsätt kring stationsområdets roll för utvecklingen av Kode som helhet.

I likhet med övriga orter fanns en hög andel som inte hade åsikt i frågan om stationsområdets påverkat Ortsbefolkningen. Övriga fördelade sig jämt mellan att se en påverkan främst attitydsmässigt till omgivande region respektive i upplevelsen av ökat resande i regionen hos befolkningen.



Figur 20: Bild över spridningen av boende i omlandet som svarade på enkäten vid Kode station (Skärmdump Google)

8. Analys

8.1 Sammanfattning och inledning

Majoriteten av respondenterna motiverar sitt val av boende i orterna/omlandet utifrån hur boendemiljön ger god tillgänglighet till en regional arbetsmarknad med betoning på Göteborg. Studiens resultat visar på att samtliga respondenter sätter stort värde i orternas stationsområden. Dock är det enbart knappa hälften som använder tåget för arbetspendling i vardagen. Stationsområdets roll för respondenterna är starkast i Floby medan Lödöses och Kodes respondenter har lägre arbetspendling med tåg till förmån för att färdas med bil respektive buss på närbelägen motorväg. Förutom en avsaknad av motorväg kan tågets starka ställning i Floby förklaras av ett förhållandevis längre avstånd till Göteborg.

Oavsett respondenternas resande från stationsområdet är övervägande positiva till att utveckling av orterna tar en utgångspunkt i orternas stationsområde. Planeringsstrategier av förtätning ställer sig respondenterna antingen positivt eller neutrala inför. Oavsett detta ser de fördelar med att orten växer och bland de mer långvarigt boende betonar vikten av att utvecklingen bidrar till en bättre blandning av boendeformer som tillgodoser behov hos unga och äldre i befolkningen. Förtätning bör dock ske med en höjd i bebyggelsen som motsvarar dagens karaktär på orten. Orterna skiljer sig i inställningen till utveckling då Flobys respondenter inte anser att det finns ett intresseunderlag som gör det realistiskt bygga nya boendemiljöer i orten medan respondenterna i Kode och Lödöse ser större relevans och har högre förväntningar kring en utveckling. Med andra ord verkar avståndet till Göteborg påverka respondenternas syn på ortens utvecklingspotential.

Valet av en specifik ort eller omland som boendemiljö framstår inte utgå från något värde med orterna i sig. Istället framhäver respondenterna att valet av bosättning i orten utgår från hur den tillgodoser krav på en regional tillgänglighet samt hushållets ekonomiska begränsningar. Intresset för boende i mindre ort och omland utgår sedan från hur storleken ger karaktärsdrag som är av värde för synen på barnens uppväxtmiljö samt egen individuell drivkraft att bo i eller nära landsbygd. Drivkraften att ha ett lantligt boende framträder främst i Floby och Kodes omland medan Lödöses respondenter betonar ekonomiska fördelar med boendet samt ortens goda tillgänglighet till större orter i regionen.

Respondenter som betonar värdet och drivkrafter till en lantlig boendemiljö finns främst i Floby och Kodes omland och visar i högre grad ett aktivitetsmönster kopplat till närmaste boendemiljö. I förlängningen innebär detta aktivitetsmönster att närheten till Göteborg värderas ensidigt men högt utifrån möjlighet till bra arbetsmarknad. Lödöses respondenter skiljer sig från övriga orter genom att ha ett mer otydligt aktivitetsmönster på fritiden som förstärker betydelsen av Göteborgs närhet utanför deras arbetsliv.

Nedan sammanställs och analyseras resultatet från intervjuerna i Lödöse, Floby och Kode mer i detalj. Analysavsnittet är disponerat utifrån studiens fyra frågeställningar med vissa underrubriker.

8.2 Fråga 1: Vad är viktiga och värdfulla- respektive negativa aspekter av boende i mindre orter?

8.2.1 Boendemiljöns regionala aspekt är en förutsättning förknippad med olika innehåll och omfattning

Den mest framträdande aspekten hos respondenterna i samtliga tre orter är tillgängligheten till omgivande region. I fokus finns tillgängligheten till Göteborg från den mindre orten där övervägande del av inflyttade respondenter beskriver tillgängligheten till Göteborg som en aspekt som utgjorde en ”förutsättning” och ett ”centralt kriterium” när de funderade kring olika boställningsalternativ. Med dessa ordval ligger respondenternas syn på en regional *dimension* av boendemiljön i mindre orter nära vad Nedomysl (2006) definierar som ett *behov*

Bakgrunden till värdet av regional tillgänglighet utgår främst från en stark förväntan att bibehålla sitt nuvarande arbete utanför den mindre orten efter att ha flyttat dit. Övrig betydelse av tillgänglighet till omgivande region skiljer respondenter och orter emellan. I Lödöse framträder betydelsen av regionen och Göteborg som starkast då stadens utbud av konsumtion, släktband i regionen och kommunikationer till utlandet utgjorde viktigt värde av att bo i Lödöse. I övriga två orter är betydelsen av regional tillgänglighet främst relaterad till behovet att arbeta medan vardagslivets fritid tydligare kan kopplas till värdet karaktärsdrag inom boendemiljön i orterna och dess omland. Både Floby och Kode har respondenter med ett mer specifikt uttalat aktivitetsmönster som anses ha goda förutsättningar i boendets närmsta omgivning. Således framhäver respondenterna värdet av boendets regionala platsdimension utifrån en varierad omfattning men där betoningen finns på hur arbetsliv kräver en relation till Göteborg.

8.2.2 Personlig uppskattning av boendets omgivande karaktär påverkar synen på regionala tillgängligheten

Skillnaderna i betydelse och omfattning för värdet av regional tillgänglighet speglar hur respondenterna i de olika orterna värderar boendet i en mindre ort. I Lödöse betonar enbart ett hushåll hur de eftersträvat ett boende i en landsbygdsmiljö med god tillgång till omgivande natur. I Floby och Kode är detta lantliga motiv starkt förekommande bland respondenterna och delvis motiverat utifrån personliga ambitioner och intressen. Följden av dessa starka motiv kring boendet är att värdet av regional tillgänglighet från Floby och Kode nästan enbart relateras till arbetet.

I den relativt svaga betoningen på värdet av landsbygd bland Lödöses respondenter framträder istället ett starkt ekonomiskt motiv med valet av boendemiljö. Ekonomiska aspekter framträder hos många respondenter men betonas särskilt av respondenter i Lödöse som en drivkraft bakom valet att boende på orten. Respondenterna i Lödöse förhöll sig uttryckligen till den regionala omgivningens prisläge på hus med betoning på skillnaden gentemot kommuner närmare Göteborg där inte samma goda kvalité på boendet erbjöds för samma ekonomiska summa.

Överlag finns ett samspel mellan ekonomi och regional tillgänglighet för samtliga respondenter. Bland respondenter i Floby och Kode visar sig istället hur ekonomiska motiv balanseras mot tydliga motiv kring boendemiljöns lantliga karaktär. I de fall Lödöses respondenter nämner boendets karaktärsdrag tydligt relateras detta huvudsakligen till ett barnperspektiv på hur närhet till natur och ortens storlek ger en överskådlig närmiljö både geografiskt och socialt. Betoningen på barnens miljö som värde av boendets karaktär innebär att mer individuella värden bland hushållets vuxna inte kommer fram bland Lödöses respondenter. Ett undantag är dock hur vissa

ser sitt eget deltagande i lokalsamhället som ett resultat av ortens storlek som ett karaktärsdrag vilket förenar respondenter i Lödöse med respondenter i främst Floby.

Oavsett skillnader i hur individuella motiv framträder så inkluderar en övervägande del av respondenterna ett barnperspektiv i värdet av boendemiljöns karaktär. I likhet med Tillberg (2001) har respondenterna olika inställning kring vilka fördelar deras barn får genom boendemiljön där en skiljelinje går mellan boende i orten och i omlandet. Omlandsrespondentens boendemiljö är förenad med starka inflyttningsmotiv och tydliga aktiviteter i vardagen där respondenterna inte problematiserar barnens sociala nackdelar av boendets omgivande gleshet. Istället framhävs här värdet av meningsfulla aktiviteter för barnen av omgivande odling och djurhållning.

Bland boende i Lödöse återfinns en motsatt bild kring gleshet som illustreras av hur respondenter inne i orten framhäver motiv av att ha ett stort grannskap för att främja barnens sociala miljö samt eftersträva närhet till skola från boendet. Omlandshushållen i studien framstår resonera på liknande sätt som de ”landsbygdsboende” som finns i Tillberg (2001) då en egen upplevelse av stadens negativa sidor som boendemiljö visar sig när respondenterna format motiv till boende i omlandet och där en social miljö för barnen har överträffats av synen på meningsfulla aktiviteter i en trygg miljö.

8.2.3 Platsspecifik- och kontrasterande värde – aspekter med viss understödjande effekt

Mot bakgrund att boendemiljöns regionala dimension framträder som en förutsättning för de flesta respondenter framstår de specifika orterna i sig själva vara tämligen betydelselösa. Valet av boende i Lödöse, Kode och Floby utgår från deras geografiska läge i regionen och hur de erbjuder karaktärsmissiga fördelar utifrån individuella motiv eller barnperspektiv. Av flertalet orter som motsvarar dessa aspekter preciseras boendet till den specifik orten främst utifrån ekonomiska ramar för respondenterna. Detta blir tydligt med hur exempelvis respondenterna i Kode främst förhöll sig strikt ekonomiskt kring betydelsen av att ha släktband till hus i ortens omland. Relaterat till Amcoff (2000) och Stenbacka (2001) finns en generell låg anknytningsrelaterad aspekt på boendemiljön bland respondenterna då deras släkt till största del återfinns i omgivande region och inte bor i orten. Anknytningen är således främst i form av tomtmark och hus koncentreras till respondenter i Kode.

Även kontrasterande dimensionen av boendemiljö i mindre ort och omland överskuggas av starka regionala och barncentrerade perspektiv. I den mån kontrasterande värden framhävs är detta hos respondenter i omlandet och relateras i första hand inte som ett inflyttningsmotiv utan snarare något som utifrån erfarenhet som boende innebär ett mervärde i boendet. Dock förefaller boendemiljöns kontrast gentemot tidigare boende i staden forma ett värde och motiv till inflyttning till en lantlig boendemiljö. Detta värde beskrivs främst utifrån en växande ”trötthet” av att bo i staden där, återigen, tankar om familjebildning och barnperspektiv innebär att steget att konkret flytta ut till en mindre ort och omland (och bort från staden...) tas av respondenterna.

Kontrasterande värdet i boendemiljöns vardag nämns enbart av tre respondenter som en framväxande insikt under tiden som boende och relateras till arbetslivet och hur boendet är en god miljö för effektiv återhämtning och distans till arbetet. Förutom att exemplifiera kontrasten med ord som boendets ”lugn” i förhållande till arbetslivets ”decibel” finns även exempel på hur boendemiljöns ”jordbundna energi” uppskattas i form av synlig historia från tidigare levnadsvillkor i bostaden och i dess omgivning. I den senare beskrivningen närmar vi oss ett värde

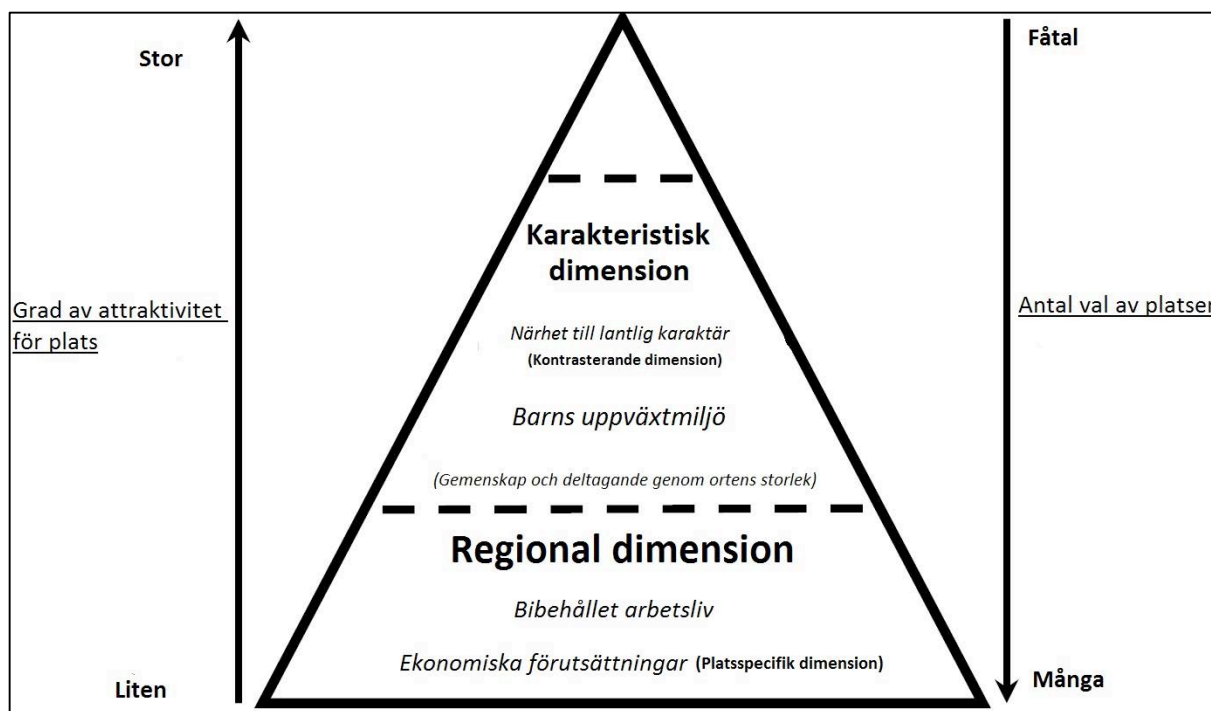
liknande den ”grounding” som Massey (2005) beskriver i lantliga miljöer men är som sagt mycket svagt uppmärksammat bland respondenterna i denna studie.

8.2.4 Modellering av värdet för boendemiljöns aspekter

I figur 21 sammanfattas de värdefulla och viktiga aspekterna i boendemiljön i Nedomysls hierarkiska pyramidmodell. Framträdande *dimensioner* av platsen för boende har placerats i hierarkiskt utifrån Nedomysls ledord **behov**, **krav** och **preferenser** och tillförts kursiverade beskrivningar för de aspekter i vardagslivet som dimensionernas värde främstmotiveras utifrån.

I modellering med Nedomysls pyramid visar sig en regional dimension för boendemiljön som ett *behov* för boendemiljön hos respondenterna som vidare ställer *krav* på boendemiljöns karaktär utifrån individuella och barnrelaterade motiv och intressen. Dominansen av den regionala- och karakteristiska platsdimensionen innebär att övriga två dimensioner är så pass svagt förekommande i intervjuerna att de inte kan anses framträda som tydlig *preferens* vid respondenternas värdering av boendemiljön. Istället kopplas platsspecifika och kontrasterande dimensioner delvis till två framträdande aspekter i boendemiljön som framkommit i intervjuerna. I de ekonomiska aspekter som beaktas i valet av en mindre ort med regional tillgänglighet finns en viss platsspecifik inverkan främst avseende den släktanknytning som finns hos respondenterna i Kodes omland vilket inneburit att orten uppmärksammas som tänkbar boendemiljö.

På samma sätt hänvisar respondenterna i viss mån värdet av boendets lantliga karaktär till hur detta kontrasterar tidigare upplevelser av boende i staden som således innebär en förstärkning till motiven och värden av lantliga aspekter av mindre orter och framförallt omlandet.



Figur 21: Fördelningen av platsdimensioner för boendemiljöns värden i Nedomysls (2006) pyramidmodell

8.2.5 Boendemiljöns nackdelar - Avstånd och kommunalpolitik

Främsta nackdelen med boendemiljön förenar samtliga respondenter med barn och avser upplevelsen av mycket resande för att underlätta barnens sociala kontakter och fritidsaktiviteter. Viss samstämmighet med Tillberg (2001) kan här urskiljas i hur nästan alla respondenter i omlandet framhäver avstånden till barnens aktiviteter som främsta nackdel med sin boendemiljö. Detta uppfattas dock som en naturlig följd av eftersträfvade karaktärsdrag i den lantliga boendemiljön. Utifrån Tillberg (2001) kan omlandsrespondenternas individuella motiv hänvisas till hennes diskussion om strävan efter känslan av *oberoende* i boendemiljön i förhållande till omgivande samhälle och hur nackdelar för barnen i deras *beroende* av respondenterna för sociala kontakter delvis då kan rättfärdigas med hur boendemiljön ger barnen goda uppväxtvillkor. Resebehov och avståndsproblematik som framträdande nackdelar förstärks av hur även respondenter utan barn lyfter fram detta med hänvisning till hur tågets tidtabell i försvårar i vardagen.

En annan nackdel med boendet i mindre orter handlar om kommunal service och fysisk planering. Här finns dock stor skillnad mellan orterna. I Lödöse är respondenterna mest kritiska till deras hemkommun. Nackdelen framträder i hur förväntningar är baserade på att kommunens vision för Lödöse inte har uppfyllts i praktiken gällande såväl tidsaspekter som implementering. Respondenterna saknar utbyggd förskola, utlovad turtäthet i tågtrafiken och säkra vägar/cykelbanor. Förväntningar om utveckling har successivt ersatts med oro för skolnedläggning och sammantaget inneburit funderingar kring att flytta samt att avråda vänner att flytta till orten. Kritiken är tydligast hos nyligen inflyttade respondenter som i sin kritik och förväntningar på både kommunal service, planering och ekonomi återspeglar in bakgrund som tidigare boende i större orter.

8.3 Fråga 2: Hur ser vardagsaktiviteter ut i mindre orter och vilket behov av rörlighet utanför orten framträder?

Det sammanfattande intrycket kring vardagsaktiviteter och behov av att röra sig från boendet är att det finns en skillnad mellan respondenter i orten och i dess omland. Studiens omlandsrespondenter nämner tydligast aktiviteter i allmänhet som dessutom kan kopplas till boendemiljöns närmsta omgivning. Följden är att omlandshushållens utbyte med en regional omgivning till boendet främst handlar om resor till arbetsplatsen. Detta mönster finns hos respondenter både i Floby och i Kode medan Lödöses respondenter har ett aktivitetsmönster på fritiden som inte är kopplat lika starkt till närmsta boendemiljö. Således är betydelsen av boendemiljöns omgivande region och benägenhet att röra sig utanför den mindre orten och kommunen störst hos respondenterna i Lödöse.

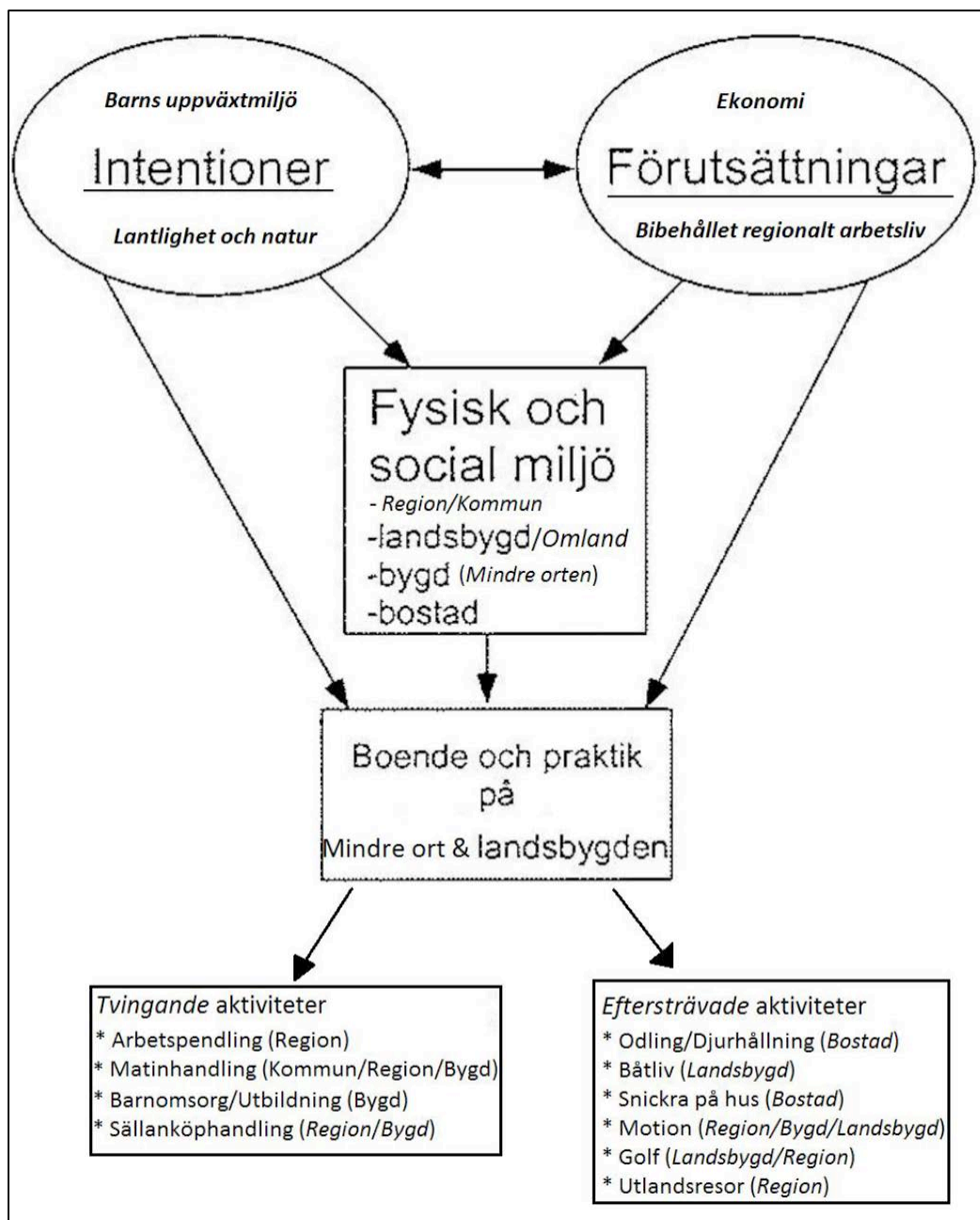
För att tydliggöra och exemplifiera aktivitetsmönstret som framträder i de tre orterna kan tankemodellen i Stenbacka (2001) kring landsbygdsboendets drivkrafter appliceras på denna studie. Överst i figur 22 samspekar *Förutsättningar* med *Intensioner*. Studiens resultat ger bilden av hur förutsättningarna för boendet utgår från ”ekonomiska begränsningar” och ”bibehållet arbete” som därmed ger en ”geografisk ram” för var, inom en region, som boende eftersöks. Det regionala sökandet efter boende utgår då från intentioner av att ge barnen en ”god uppväxtmiljö” samt en egen trivsel utifrån intressen och aktiviteter.

För att vidare sätta in studiens resultat i Stenbackas modell krävs viss komplettering och förtydligande. En regional/kommunal nivå tillförs ursprungliga nivåerna i *fysiska och social miljö*.

Vidare tydliggörs kopplingen mellan nivån ”bygd” och studiens fokus på mindre orter samt hur nivån ”landsbygd” avser liknande typ av miljö som studiens intresse för orternas omland.

Nederst tillförs Stenbackas modell en nivå av det konkreta aktivitetsmönster som framträder i intervjuerna. Aktiviteterna separeras utifrån att vara *tvingande* respektive *eftersträvade* delar av vardagslivet och relateras till begreppen som finns inom *Fysisk och social miljö* utifrån hur det kopplar till var aktivitetens utförs.

Mönstret som framträder är att aktiviteterna i modellens nedre del återspeglar modellens översta nivå av förutsättningar och intentioner. Tvingande aktiviteter som arbetsliv och konsumtion har sin tonvikt på att utföras i ”region” medan eftersträvade aktiviteter som respondenterna har spom



Figur 22: Motiv och aktivitetsmönster från empiriska studien inordnade i en modifierad version av modell från Stenbacka (2001)

”intention” att stimulera genom sitt boende sker vid bostad och omgivande landsbygd. Det bör dock betonas att de eftersträvade aktiviteter enbart representerar den dryga hälften av respondenterna som kan koppla sina vardagliga aktiviteter tydliga intressen när de intervjuas. Främst bland Lödöses respondenter framkommer få individuella aktiviteter kopplade till intressen vilket möjligen kan förklaras av det starka barnperspektiv som visar sig bakom motiv till boendet.

I brist på konkreta individuella aktiviteter uppvisar Lödöses respondenter istället störst rörlighet kopplat till sitt aktivitetsmönster. Oavsett nyligen inflyttade, långvarigt boende eller lokal arbetsplats så är utbytet med platser utanför Lödöse och kommunen frekvent bland respondenterna. Såväl matinhandling som övrig shopping, nöjen och besök hos släkt och vänner innebär en rörlighet ut från kommunen. Ortens geografiska läge i södra kommundelarna förstärker rörligheten ut från kommunen då den tvingande aktiviteten matinhandling sker i grannkommunens ort Älvängen och därmed gör aktiviteten matinhandling till en aktivitet utförd i omgivande ”region”. Rent avståndsmässigt finns dock liknande rörlighet i Kode där respondenterna färdas dryga milen inom kommunen till centralort Kungälv medan övervägande del av Flobys respondenter av olika anledningar handlar i orten.

8.4 Fråga 3: Hur ser de boende på stationsområdet i mindre orten och hur relaterar platsen till deras vardagsaktiviteter?

I samtliga tre orter finns en varierande historia av stationsområdet som plats i orten. I Kode och Floby finns en vana av räls och tåg som centralt inslag i orternas centrum. Vanan visar sig i hur få respondenter inte har tydliga åsikter om platsen förutom en allmänt positiv känsla kring de möjligheter till resande som platsen erbjuder. I Lödöse bidrar både ett perifert läge och stationsområdet som ett nytt fysiskt inslag i orten till mer tydliga åsikter om platsen. Här dominerar en kritisk syn på hur platsens potential och funktion inte motsvarar förväntningar gällande tillgänglighet till stationsområdet och reseutbudet från den.

Genom att enbart ha funnits i tre år så är stationsområdet i Lödöse en plats där omfattande exploatering nyligen skett i och med stationsetableringen och nya motorvägen. Övervägande del av respondenterna har erfarenhet som boende i orten innan stationen och ger alla bilden av att tidigare miljö på platsen inte ansågs värdefull som del i boendemiljön. Istället värdesätter respondenterna stationsområdets tillkomst oavsett hur egen användning av den är samtidigt som de är övervägande kritiska till den långsamma utvecklingen av stationsområdets fortsatta utveckling.

Den kritiska synen hos Lödöses respondenter visar sig även i resande från stationsområdet. Trots att Lödöses respondenter har det aktivitetsmönster med störst rörelsebehov ut från orten och boendemiljön så framträder vare sig stationsområdet eller tåget generellt som en viktig funktion i respondenternas vardag. Enbart en respondent åker tåg dagligen från stationsområdet trots att arbetspendling till Göteborg finns i samtliga intervjuade hushåll. Vidare uppger en övervägande del att tåget nyttjas för vissa fritidsaktiviteter där resandet i lika hög grad sker från stationen i Älvängen som från ortens eget stationsområde.

Älvängen föredras som utgångspunkt för resande med tåg främst genom ett större reseutbud men attraktivitet med stationen i Älvängen förstärks av hur Lödöses perifera lokalisering förknippas med att vara en ödlig och otrygg miljö. Det är i denna aspekt av stationsområdet som respondenternas syn på platsen framkommer tydligast och oavsett egen frekvens av att vistas vid

stationsområdet finns dessa åsikter. Många respondenter ser kritiskt på stationsområdet som plats utifrån ett barnperspektiv oavsett om de idag upplever en orolig väntan på sina tonårsbarn hemkomst eller ser barnens framtida rörlighet och behov av stationsområdet för sina aktiviteter. Respondenternas upplevelse av Lödöses stationsområde återspeglas väl i kompletterande enkätundersökningar där enkäterna entydigt ger bilden av att platsen upplevs som osäker.

Liknande beskrivningar om kriminalitet och ödsliga miljöer i Kode och Floby framkommer enbart hos enstaka respondenter där användningen av tåget även är svag. Övriga respondenter i orterna är istället främst neutralt- eller positivt inställda till stationsområdet som en funktionell plats som är bra lokaliserad utifrån såväl egna som barnens aktiviteter.

I Kodes omland finns lika svag relation till tåget som i Lödöse där dock en kompletterande busstrafik förstärker respondenternas interaktion med stationsområdet. Buss finns inte som alternativ till tåg för respondenterna i Lödöse eller Floby. Denna avsaknad av alternativ innebär dock helt olika transportval då Flobys respondenter väljer att invänta tåget vid stationsområdet medan Lödöses respondenter i hög grad tar bilen på intilliggande motorväg till sina resmål eller annan tågstation. Orternas skilda förutsättningar både i avstånd och i vägstandard till Göteborg tänkas förklara de olika förhållandena till tåget som transportval. Även skillnader i stationsområdenas lokalisering kan tänkas påverka. Här lyfter Lödöses respondenter fram hur brister i anslutande vägar och busstrafik samt frustrerande väntetider på tåget när de beskriver varför de väljer bilen istället för att resa från stationsområdet medan Flobys respondenter anpassar sig och sina liv utifrån färre tågavgångar från ett stationsområde som de lätt ansluter till då stationen ligger centralt i orten.

Den närbelägna motorvägen i Lödöse blir alltså ett välanvänt alternativ till stationsområdet för respondenterna i deras vardagliga aktivitetsmönster. Hos respondenterna i Floby och Kode finns främst en arbetsrelaterad relation till stationsområdet vilket är ett resultat av hur övriga aktiviteter har stark anknytning till orten och omgivande landsbygd.

8.5 Fråga 4: Hur förhåller sig boendes syn på orten och stationsområdets utveckling till den kommunala planeringen av orten?

Det finns stora skillnader i hur orterna och deras stationsområden uppmärksammas i den kommunala planeringen. Stationsområdet i Lödöse är klart mest framträdande som en utgångspunkt för en tydlig kommunal planering. Kommunens inriktning på att utveckla orten utifrån den nya stationen överensstämmer med den syn som framkommer hos ortens respondenter i denna studie. I Kode och Floby finns mindre konkreta strategier om utveckling i den kommunala planeringen där inriktningen mer respektive mindre skiljer sig i förhållande till respondenternas syn ortens behov och utveckling.

Som avsnitt 8.2.5 behandlar så ser Lödöses respondenter negativt på ortens kommunala tillhörighet och den service som finns. Stationsområdet är en plats med ett starkt symbolvärde för deras upplevelse av en kommunal oförmåga att utveckla orten i den takt som respondenterna förväntade när stationsområdet etablerades. Mot denna bakgrund finns en positiv inställning till de planeringstankar om att utveckla tätbebyggda boendemiljöer nära stationen hos samtliga respondenter.

Respondenterna ser i likhet med kommunen inga större värden i de lantliga omgivningar som runt dagens stationsområdet utan är positiva till att stationsområdet bebyggs för att både motverka dagens otrygghetskänsla av platsen samt för att orten ska växa. Respondenterna i Lödöse lägger dock lite olika vikt vid det som kommunens fördjupade översiktsplan benämner som ”tätortsbebyggelse”. Långvarigt boende respondenterna uppskattar inriktningen mot lägenheter som FÖP:ens begrepp ”tätortsutveckling” innebär och hänvisar till ortens unga befolkning. De nyinflyttade respondenter betonar istället mer vikten av utnyttja intresset från omgivande region i kommunens potential att ge plats för stora tomter för att erbjuda boendemiljöer som är svåra att förverkliga på större orter. FÖP:en visar att kommunen avser eftersträva en balans mellan lägenheter och villabebyggelse inom stationsområdets omgivning och förefaller på så vis försöka tillmötesgå båda inriktningarna som kommer till uttryck hos respondenterna i denna studie.

Utan att ha lika konkreta kommunala utvecklingsförslag att ta ställning till så framträder även olika syn bland Kodes respondenter kring vilken målgrupp som ortens utveckling ska rikta in sig mot. I likhet med Lödöse betonar de mer långvarigt boende behovet av fokus på boende och mer blandad bebyggelse i orten vilket hänvisas till unga och äldres möjligheter att bo kvar i Kode. Dessa respondenter i omlandet har även starkast koppling till orten via arbete och sociala kontakter vilket troligen kan förklara att omlandets tillgänglighet till stationsområdet och övrig samhällsservice inte är lika viktigt för dem som för övriga respondenter där arbetspendling ut från orten.

Genom respondenternas perspektiv som boende i omlandet skapas annars en relation till Kode som just den serviceort som ortens beskrivs som i Kungälv kommuns ÖP. Respondenternas utbyte med orten är främst via barnsomsorg och kompletterande matinhandling och innebär att trafik- och parkeringslösningar i orten hamnar i fokus under intervjuerna. Stationsområdet inkluderas här i respondenternas allmänna kritik av ortens tillgänglighet eftersom matbutiken ligger nära stationen och ger behov av parkeringsytor. Betydelsen av parkeringsmöjligheter utgår från olika grad av vidsynt perspektiv hos respondenterna där fokus på individuell tillgänglighet blandas med hur främst en relativt nyinflyttad respondent ser att ortens utveckling i viss mån måste välja väg mellan att utveckla orten eller anpassas den efter ett växande omland.

I Floby innebär dominansen av lägenheter med tomma affärslokaler i bottenplan en strukturell skillnad mot Lödöses obebyggda omgivning vid stationen och Kodes station som en del i ett centrum dominerat av villabebyggelse. De fysiska intrycken i Floby sätter prägeln för diskussionen om utveckling av orten och stationsområdet i intervjuerna där en utveckling av ny bebyggelse och boendemiljöer i orten inte funnits med i respondenternas syn på orten och potentialen med ortens tågförbindelse. Trots att en övervägande del av respondenterna använder stationsområdet i Floby för arbetspendling till Göteborg förenas dessa arbetspendlande respondenter med övriga i en återhållsam syn på hur ortutveckling där fler boende inte anses realistisk på kort sikt.

Den kritiska inställningen till ny bebyggelse med utgångspunkt i vad som anses realistiskt innebär dock inte att bebyggelseutveckling vid stationsområdet anses negativ. Istället har respondenter en neutral hållning där dagens befolkningsutveckling och avståndet till Göteborg innebär att ortens potential att växa inte anses stor. Detta är en tydlig skillnad mot uppfattningen hos respondenterna i Kode och Lödöse vilket förstärks av hur enkätundersökningen vid Floby station har avsevärt

högre andel som svarar att de inte ser någon större potential än resande i utvecklingen av stationsområdet i Floby.

Bland respondenternas neutrala inställning finns dock vissa tendenser att se hur ökad inflyttning till orten gynnas av att kommunen uppmärksammar hur nya boendemiljöer bör ge ett ”mervärde” i förhållande till vanliga bostadsområden närmare större städer. Det fåtalet av respondenterna som uttrycker detta ser hur ortens potential att utveckla mervärden främst finns i koppling till omgivande landsbygd och hur den görs tillgänglig genom såväl stora tomter som förande av kollektiva boendemiljöer där ett odlingsintresse stimuleras. Dessa tankar kring möjligheten att uppmärksamma Floby utifrån landsbygden som värde i boendemiljön utgår från hur ortens stationsområde ger möjlighet att dagligen arbetspendla till större orter.

Synen på ortens potential skiljer sig avsevärt från den restriktiva inställning till att bygga i Flobys utkanter som Falköpings kommun uttrycker i sin ÖP. Skillnaden mellan behovet av mervärden som finns bland respondenterna i denna studie och inställningen hos den kommunala planeringen illustrerar hur ortens lantliga omgivning betraktas från olika utgångspunkt. Medan respondenterna visar på drivkrafter och uppskattning ”gleshet” i boendemiljön så är detta ur kommunens perspektiv förenat med en struktur som försvårar en god och kostnadseffektiv samhällsservice. Från resultatet i Floby kan en parallell dras till Kode och hur respondenterna där beskriver tidigare inställning hos Kungälv kommun som försvårande för deras strävan efter en lantlig boendemiljö. I detta avseende blir bilden att Falköpings kommun inte ännu till fullo betraktar landsbygdens värde som boendemiljö och hur intresset för detta kan öka när stationsområdet i Floby möjliggör arbetspendling till större orter i de boendes vardag.

Trots skillnader i inställning till stationsområdets förmåga att skapa en ortsutveckling är det viktigt att betona att den sammantagna bilden från respondenter i de tre orterna är att de är positiva till att stationsområdet blir en central del i att utveckla orterna. Motiv till detta utgår från att respondenterna ser en växande befolkning som bra för ortens framtida existens och ett bibehållet serviceunderlag. Som del i detta är exploatering och ny tät bebyggelse i närmsta omgivning till stationen inget direkt negativt. Skillnaden ligger istället i hur Flobys respondenter inte ser hur denna typ av bebyggelse skulle vara attraktiv för inflyttning medan respondenter i Kode och Lödöse ser positivt på en förtätning främst utifrån möjligheterna att behålla den unga befolkningen i orten.

9. Det empiriska resultatet relaterat till referensorterna Åsa och Upphärad

9.1 Sammanfattning

I likhet med Lödöse är Åsa station perifert lokaliserad i förhållande till ortens centrum. Därmed kan tänkas att de boendes beskrivning av Åsa station möjligen kan vara förenad med liknande otrygghet och ödslighet som Lödöses respondenter ger uttryck för. Kungsbacka kommuns planering ger bilden av att ha lägre ambitioner gällande omfattande utveckling av fler boendemiljöer jämfört med hur Lilla Edet kommun betraktar Lödöses stations omgivning. Mot bakgrund av dessa planeringsskillnader kan eventuella upplevelser av Åsas stationsområde som otrygg plats vara ett mer beständigt problem för att få invånarna att välja hållbara transporter från stationen. Intervjuerna i Lödöse har visat på behovet att snarast etablera någon form av service i anslutning till stationsområdet för att minimera ett långlivat rykte om stationen som plats ska inverka negativt på användningen av tåget. Om liknande inställning finns hos befolkningen i Åsa kan dock enbart vidare studier med inriktning mot Åsas befolkning besvara.

Även reseutbudet från Åsa station liknar Lödöses då närbelägen alternativ station erbjuder fler avgångar. Resultatet i Lödöse visar hur tätare avgångar från Älvängen i Ale kommun får Lödöses respondenter att välja bort sitt eget stationsområde till förmån för Älvängen. För Åsas invånare finns fler tågavgångar dryga 1,5 mil bort i Kungsbacka vilket därmed kan tänkas vara ett alternativt stationsområde för många i Åsa. Vidare betonar Lödöses respondenter hur bättre faciliteter vid stationsområdet i Älvängen uppskattas vilket skiljer från situationen vid Åsa station där liknande service som i Kungsbacka kan erbjudas i form av uppvärmd stationsbyggnad. Om detta vidgas till betydelsen av omgivande handelsutbud för valet av var man kliver på tåget förefaller dock Åsa station ha liknande förhållande till Kungsbacka som Lödöse har till Älvängen.

Stationsambitionerna i Upphärad för Trollhättan kommun stärks av relevansen till hur denna studie presenterar stationens roll för respondenter i Floby. Med liknande geografi avseende avstånd till Göteborg och närbelägna motorvägar i Floby och Upphärad så stärks bilden av hur en framtida station i Upphärad har goda möjligheter att attrahera nyinflyttad befolkning som dagligen använder tåget som visar sig likt de respondenter som finns i Floby och beskriver stationsområdet som en avgörande faktor för inflyttning.

Respondenterna i Floby har genom tågförbindelsens tidsvinst i förhållande till bilen även upptäckt tågets övriga fördelar gällande komfort och avkoppling. Tillsammans med låga förväntningar på att stationsområdet ska utveckla ortens utbud i övrigt ger detta sammantaget bilden av att det finns en målgrupp från större orter som med en framtida tågförbindelse skulle överväga bosättning på dessa avstånd från Göteborgs arbetsmarknad. I likhet med hur studien finner att Falköpings kommuns planering av Floby skiljer sig från vad ortens respondenter uppskattar med boendemiljön i orten så bör möjligen Trollhättan kommun fundera kring den rådande inriktningen mot förtätning av Upphärad och beakta en aktiv planering för att göra omgivande landsbygd runtom Upphärad tillgänglig och framträdande som boendemiljö.

9.2 Reseutbudets betydelse bland Lödöse bilburna respondenter - Spegelbild av utmaningen för Åsas perifera station med förhållandevis svagt reseutbud mot utbudet i närbelägen centralort?

Åsas stationsområde har likheter med stationsområdet i Lödöse där konkurrens från närbelägen motorväg tillsammans med otrygghetskänsla av en perifer lokalisering gör det väl motiverat att genomföra liknande studie kring invånarnas åsikt om- och resande ifrån Åsa station. Motorvägen dominerar bland Lödöses respondenter och bland det fåtalet som ändå nyttjar tåget är detta företrädevis efter att de kört av motorvägen till Älvängen där de istället ansluter till tågtrafiken. Sammantaget är ett svagt reseutbud på ett stationsområde i närheten av en motorväg mot tillväxtmotorn Göteborg en geografisk struktur som minskar stationens roll. Till detta kommer att Åsa finns i närheten av centralorten Kungsbacka och nås med en kort bilresa. Detta förhållande påminner om Älvängens betydelse för Lödöses respondenter där fler avgångar i Älvängen erbjuder en flexibilitet som värderas högt.

Fremsta skillnaden gentemot Lödöse är att Åsa har ett kustnära läge. Tillsammans med närheten till motorvägen E20 ger Åsas kustnära läget goda förutsättningar för en utveckling utifrån de kriterier som Ramböll (2015) lägger fram som fördelaktigt för en utveckling. Således finns en generell attraktionskraft för nya boendemiljöer i Åsa som där dock kommunen intar en restriktiv syn på utveckling runt stationsområdet utifrån både översvämningrisk och hur ortens omgivande natur i sig självt lockar omgivande region till att besöka orten. Ortens natur tar tydlig plats i kommunens planering med följden att det perifera stationsområdet betraktas främst en plats för hållbart resande framför bostadsbyggande i omgivningen. De främsta bebyggelseplanerna handlar istället om verksamhetsområden nära stationen. Mot denna bakgrund är frågan hur kommunens strategi om hållbara resor visar sig i de boendes vardagliga aktivitetsmönster när kommunens bebyggelseinriktning inte väntas minska stationens perifera förhållande till övriga orten och minska platsens potentiella upplevelse som ödlig och otrygg som visar sig bland respondenterna i Lödöse på deras stationsområde.

9.3 Stationens roll för Flobys respondenter stärker Upphärad argument

Upphärad och Floby har liknande tidsmässigt förhållande till Göteborg då staden nås inom en timme med bil respektive tåg. Frånsett skillnaden i förekomst av stationsområde så har orterna i övrigt en liknande infrastruktur med motorvägsförbindelser på avstånd. Arbetspendlande respondenter i Floby beskriver stationsområdet som avgörande för inflyttning. Tillsammans med hur Flobys respondenter vidare uppskattar tågets tidseffektivitet, och de möjligheter till en stund av ytterligare arbete eller återhämtningen som tåget erbjuder, så förefaller det rimligt att ett stationsområde i Upphärad kan ge en liknande utveckling där ny befolkning med bakgrund i Göteborg ser hur boende i Upphärad möjliggör kombinationen av billigt boende, tillgänglig natur samt fortsatt vardagligt utbyte med Göteborg.

Resultatet bland Flobys respondenter stärker Trollhättan kommuns argument att en större grad av långsiktighet avseende mindre orters befolkningstäthet samt ett större beaktande av omgivande och konkurrerande infrastruktur i analyser om potentiellt långsiktigt passagerarunderlag från en mindre ort. Långsiktighet kring ekonomiska effekter av ett stationsområde skulle ge förutsättningar för en växande befolkning i flera mindre orter som liknar Floby och Upphärad både avseende avstånd till tillväxtmotor och ortens omgivande infrastruktur. Ett sådant förhållningsätt innebär även att målbilder likt GR:s om hållbar regional befolkningsstruktur med

en ”befolkningsmässig balans mellan kärna och omland” ges goda förutsättningar att uppnås på lång sikt (se avsnitt 1.3).

Även den kommunala planeringens syn på Upphärads utveckling liknar Falköpings kommun och synen på hur Floby kan utvecklas utifrån stationsområdet och tågförbindelsen. Denna likhet ger dock utifrån resultatet i denna studie upphov till att diskutera planeringens inriktning och syn på landsbygden. Trollhättan har ett fokus på ”småtätorten” Upphärad där boendemiljöerna som planeras ligger centralt och nära tilltänkt stationsområde. Denna syn på nya boendemiljöer överensstämmer med Upphärads befintliga ortsbefolkning och deras önskemål om fortsatt oexploaterad åkermark. Samtidigt lyfter Trollhättan kommun fram hur Upphärad erbjuder boende i ”stadsnära landsbygd”. I jämförelse med hur vissa respondenterna i Floby betonar värdet av gleshet i boendemiljön samt odlingsmöjligheter och andra naturanknutna aktiviteter förefaller Trollhättans inriktning för boendemiljöer i Upphärad inte djupgående observerat vad befolkning från närliggande större orter och Göteborg kan tänkas sakna i sin nuvarande boendemiljö.

10. Diskussion

10.1 Sammanfattning/Inledning

I denna avslutande del behandlas stationsområdets roll för mindre orter och omland mer övergripande. I ett antal underrubriker ställs stationers roll i utveckling av orter mot såväl ortens bebyggelse som betydelsen för frågor om rykte och självbild hos ortens invånare. Vidare behandlas hur resandet med tåg utifrån studiens resultat visar på en påverkan från hur omgivande utbud av infrastruktur ser ut vilket i förlängning innebär en kritisk utgångspunkt till hur nuvarande stationsetableringspolicys idag beaktar omgivande infrastruktur som viktig faktor för att hur viktig roll för utveckling i mindre orter ett stationsområde väntas ha och förmågan att generera ett långsiktigt hållbart passagerarunderlag för kollektivtrafiken. Avsnittet avslutas med två förslag till vidare forskning presenteras där stationers roll för mindre orter.

10.2 En positiv syn på förtätningssidéer utifrån respondenternas egen distans

Den empiriska studien med totalt 15 intervjuer fördelat på Lödöse, Floby och Kode ger tydligt bilden av hur en regional dimension i boendemiljön varit en viktig förutsättning för boende i mindre orter. Lödöse, Floby och Kode är mindre orter som uppfyllt en regional dimension i fråga om att göra företrädevis Göteborg tillgängligt i respondenternas vardagsliv via stationsområdet och omgivande vägnät.

Genom att uppfylla en regional dimension har sedan respondenterna i olika grad uppmärksammat den mindre orten och främst omlandet utifrån strävan efter karaktärsdrag som motsvarar önskemål för barns uppväxtmiljö och egna aktiviteter. Följden är att de specifika orterna som platser stått sig slätt när respondenterna värderat sin boendemiljö. Trots att en platsspecifik dimension finns med i intervjuerna behandlas den främst som en ekonomisk fördel för en plats som motsvarar kraven på platsens regionala och karaktäristiska dimensioner.

Mindre orter med ett stationsområde där tåg stannar kan utifrån regionala dimensionens genomslagskraft ses ha ett trumfkort för att få en utveckling med växande befolkning som säkerställer och utvecklar orten. Förutsättningen för stationsområdets roll och betydelse i ortsutveckling är dock att tågtrafiken ger individen en möjlighet till en vardaglig tillgänglighet till en omgivande region eftersom framtida utveckling på arbetsmarknaden väntas innebära ökad koncentration till större orter. Stationsområden kan här bidra till att dämpa sambandet mellan arbetsmarknadens koncentration och befolkningens bosättningsmönster där studiens resultat i Floby är ett framträdande exempel på hur stationsområdet kan påverka val av boendemiljö. Som studiens respondenter i Floby visar är kommunikationen till Göteborg viktig. Men länken mellan staden och Floby har även skapat perspektiv för befolkning utanför orten där stadens karaktär och bostadsmarknad stärker motiv att köpa hus i exempelvis Floby såväl som i andra orter i studien då upplevelsen av avstånd minskar genom stationsområdet på orterna.

Boendemiljöer framstår på detta sätt som en väl motiverad strategi för utveckling av orter med god tillgänglighet till en attraktiv omgivande region som ”trumfkort”. Hur sedan inriktningen på utvecklingen av boendemiljöer i mindre orter bäst görs är dock en mycket mer komplex fråga. Studien ger en varierad bild av hur förtätningssidéer för orternas stationsområde betraktas av respondenterna. Genom hur respondenterna i Lödöse och Kode resonerar framstår respektive kommuner ha relativt goda förutsättningar att utveckla en förtätning av stationsområdets

omgivningarna då respondenterna ser fördelar för ortens unga och gamla i den utveckling som Lilla Edets FÖP beskriver som ”tät småstadsbebyggelse”. Stationsområdena har enligt respondenterna problem med tillgänglighet oavsett sin lokalisering. Kodes centralt belägna stationsområde idag av vissa respondenter som tämligen svårtillgängligt utifrån deras boende i omlandet medan Lödöses respondenter överlag betonar samma problem utifrån stationsområdet som en oexploaterad och perifer del av orten.

Förhållandet till förtätning som del i utvecklingen har dock helt olika förutsättningar i Kode jämfört med Lödöse. I Kode är stationsområdets centrala lokalisering försvårande för en förtätning då det kan komma i konflikt med tillgängligheten för en växande omlandsbefolkning. Lödöses förtätning av stationsområdet sker istället på jordbruksmark och har således bättre förutsättningar att planeringsmässigt balansera mellan behov av fler bostäder, sociala och trygghetsskapande miljöer samt ge utrymme för omlandsbefolkningens nyttjande av platsen och tågtrafiken.

Respondenternas positiva inställning till förtätningssidéer runt orternas stationsområden innehåller dock en paradox då de genom en hög uppskattning av sitt egen boendemiljö, företrädesvis i villor, inte ser sig själva som boende i en stationsnära och tätbebyggd del av orten. Istället framhäver de hur ortens stationsområde gav möjlighet att bo större och glesare vilket var ett starkt motiv till att de flyttade till den mindre orten eller dess omland. Stationsområdets utveckling relateras därför enbart utifrån behov för de ur dagens befolkning som är yngre och äldre. Lödöses perifera och oexploaterade stationsområde framstår som den ort med bäst möjligheter att skapa en struktur som beaktar både utveckling av närbelägna täta boendemiljöer och dimensionerar området för att säkra en tillgänglighet för ett växande omland där, liksom respondenterna i denna studie, starka intressen i boendemiljöns väntas vara aspekter av gleshet och sårbarhet.

Floby är ett avvikande exempel avseende stationsområdets del i en ortsutveckling då respondenterna inte ser behov eller attraktionskraft i att bygga en tät struktur vid stationen. En trolig anledning till detta ställningstagande är att orten har en relativt jämn fördelning av villor och flerbostadshus runt den centralt belägna stationen. Till denna struktur tillkommer det geografiska förhållandet till Göteborg som är mer än dubbelt så stort jämfört med Lödöse och Kode samt hur befintlig bebyggelse innehåller tomma lokaler och bostäder. I respondenternas relativt visionslösa syn på Floby framträder ändå hur ortens framtid anses ligga mer i förmågan att profilera boendemiljöer utifrån lantlighet och naturanknutna aktiviteter framför att oreflekterat betrakta en rimlig pendlingstid till Göteborg som en allmän konkurrensfördel som motiverar nya centralt belägna villa och bostadsområden inne i en förtätad ortstruktur.

10.3 Stationers roll stärks när tågets restidskvot konkurrerar med bilen

Genom de avståndsskillnader till Göteborg som finns mellan orterna kan även en olik stark syn på stationsområdets roll för den mindre orten urskiljas. Förutom avstånd visar sig omgivande infrastruktur påverka synen på hur stationsområdet påverkar tillgängligheten.

I Floby skapar avstånd och omgivande vägnät ett förhållande till omgivande region där stationsområdets värderas högt bland respondenterna och beskrivs som en avgörande faktor för övervägande del av respondenterna. Det omgivande vägnätet till Floby består av mindre riksvägar som slingrar sig via omgivande orter ut till motorvägen E20 mot Göteborg. Detta innebär att tågen från stationsområdet har en tidsmässig restidskvot i förhållande till bilfärd som gör förhållandevis

tåget attraktivt och tidseffektivt. Med detta transportval hos respondenterna uppmärksammar de även tågets fördelar gällande avseende komfort, avkoppling och få köbildningar.

I Lödöse och Kode är respondenternas resande med tåg från stationsområdet avsevärt lägre då närliggande motorväg utmanar tågets effektivitet i förhållande till bilen. Detta förstärks av stationsområdets perifera läge i Lödöse samt hur Kodes respondenter bor i omlandet. Flexibiliteten som motorvägen ger visar sig i resande från stationsområdet där Lödöses respondenter färdas i bil för arbets- och privatresor medan Kodes respondenter i viss mån föredrar en mer pålitlig busstrafik framför tåget som genom motorvägens bussfiler ger bussen marginellt längre restid till Göteborg jämfört med tåget.

Mot bakgrund av hur Flobys respondenter utmärker sig gällande stationsområdets starka betydelse kan man ställa sig frågande till den policy kring stationsetablering som Västtrafik har (avsnitt 3.4.2). Studiens omfattning av intervjuer innebär att inga slutsatser bör dras men det är ändå noterbart hur Lödöse och Kode är orter där en närbelägen motorväg framstår som mer betydelsefull och nyttjad av respondenterna vilket således minskar stationsområdets *roll* i respondenternas boendemiljö. I Floby har stationsområdet, trots färre avgångar, en avgörande roll då avståndet till Göteborg tillsammans med avsaknaden av motorväg innebär att stationsområdet har en tydlig och avgörande roll för hur attraktiv och effektiv arbetspendling blir möjlig genom tåget.

Denna skillnad mellan studerade orter kan relateras till hur Ramböll (2015) betonar betydelsen av ”kvalité på transportsystemet” och att tågtrafikens upplevda kvalité, och stationens roll, ökar om ortens omgivande infrastruktur inte innehåller någon motorväg. Detta framstår i från studiens resultat som en viktig aspekt att ha med sig i planeringen av nya etableringar av stationsområden i mindre orter. Stationsområdets förhållande till omgivande trafikmiljö är centralt både för ett långsiktigt passagerarunderlag till kollektivtrafiken samt för att utveckla och stärka mindre orter i regionen som utan en tågförbindelse inte förmår erbjuda vardaglig tillgänglighet till större orter i omgivande region.

10.4 Stationers roll för orters rykte och identitet

I intervjuerna i orterna fanns ett fokus på respondenternas syn på boendet och vardagslivet i en mindre ort. Respondenternas varierade bakgrund innebar även att viss information kring synen på ortens identitet och befolkningens attityd framträdde och diskuterades utifrån deras egen föreställning och förväntningar. Som nedan beskrivning visar så är det dock ett fåtal respondenter som utvecklar detta och därför bör detta avsnitt inte utläsas som något annat än indikationer som kan följas upp i mer omfattande studier i mindre orter. Osäkerheterna kring att belysa något om denna aspekt bekräftas även av hur den fråga ur enkätundersökningen kring ortens attitydförändringar präglades av svaret ”vet ej”.

Orternas sociala liv betonades starkt som positivt av några enstaka respondenter. Dessa var inflyttade till orterna och beskrev detta värde kring gemenskap som en positiv överraskning efter flytten där förväntningarna inför en flytt till mindre ort präglades av risken att betraktas som annorlunda. Mest tydligt framstod detta överraskande värde hos respondenter i Lödöse och Floby som vidare såg en förändring sedan orterna fått en förbättrad infrastruktur genom stationsområde/motorväg respektive återinfört tågstopp vid stationen. Bland respondenter i båda dessa orter ges samtidigt bilden av att uppfattningar om orten fortsatt delar befolkningen

attitydsmässigt. En sådan delning anses negativ och är en aspekt som de betraktar kan successivt överbryggas när stationsområdet och dess utveckling lockar fler invånare till orterna.

I Lödöse framhäver vissa respondenter hur en gemensam stolthet för orten delvis skapar en problematisk uppfattning om självständighet gentemot såväl kommunen som den regionala omgivningen som har påverkar synen på att utveckla orten negativt. Denna oro och kritik kommer från de nyinflyttade respondenterna som är mest kritiska till lokalpolitikens förmåga och tempo att i att omvandla stationsområdets omgivningar i enlighet med överenskomna visioner och strategier.

I Floby ser vissa inflyttade respondenter hur det saknas en uppslutning kring att vara stolt över orten. Istället illustrerar en respondent hur man tydligt märker om individer i omgivningen är bosatta före eller efter tågstoppets återinförande då många ”äldre” invånare enligt respondenten ger uttryck för ”ett dåligt självförtroende” över att bo i Floby. Det starka föreningslivet med både idrott- och kulturförening anses som en viktig grund för att nyinflyttad befolkning kan utmana den negativa självbilden som finns genom att delge sin egen trivsel och den potential de ser i både ortens innehåll, storlek och tågstation för att leva hälsosamt och hållbart i vardagen.

En annan inflyttad respondent i Floby betonar hur invånarna är oväntat öppna och vänliga samt inkluderar alla som visar intresse vid aktiviteter på orten oavsett bakgrund. Respondenten ser med viss förvåning på detta då det står i tydlig kontrast till den politiska uppfattning som Floby uppmärksammats för i media då en stor andel som röstade på Sverigedemokraterna i riksdagsvalet 2014. (Göteborgstidningen 2014-09-16)

I Kode framkommer liknande åsikter från respondenterna när Kodes utveckling och behovet av mer lägenheter för omlandets unga diskuteras. En respondent anser att grannskapets lösningar på bostadsproblemet där uthus och källare omvandlas till boende för familjens vuxna barn är åtgärder som är negativa både för den unga individen själv och för hela omlandsbefolkningens inställning till en större omgivning. Den sociala tryggheten i omlandet anses här kunna utvecklas till en trångsynthet då kunskap och intryck från omgivande större orter begränsas. Utifrån detta ser respondenten mycket värde för orten om stationsområdet i Kode bebyggs samtidigt och därmed förbättrar möjligheten att omlandets unga tar del av omgivande region men bor kvar inom orten och omlandet.

10.5 Förslag till fortsatta forskningsprojekt

Stationers roll för mindre orter och dess omland ett tämligen utforskat fält som Slätmo (2015) identifierar. Studiens relevans motiverade därför en bred ingång där jag valde att eftersträva olika geografiska förhållanden för orterna och dess stationsområden. Genom intervjuerna framträder bilden av att det perifera och nyetablerade stationsområdet i Lödöse framkallade mest diskussion och åsikter kring om stationen som plats i orten samt i förhållande till ortens utveckling. Stationsområdets *roll* i dessa orter visar sig tydligast i Floby där stationsområdets betydelse betonas starkt av övervägande del av respondenterna.

Dessa slutsatser har lett mig fram till hur intrycken från främst två av studiens tre orter ger goda uppslag för mer specifikt inriktade studier kring stationsområdets roll i mindre orter:

1. *Det perifera stationsområdet som lokal utmaning* - Planering för sammanförande av kollektivtrafik och boende i mindre ort samt förhållandet till invånarnas användning av- och resande från platsen.
2. *Tågets effekt på orter i det regionala "mellanrummet"* - Stationsetablering i mindre orter utanför storstadsranden och dess effekt på ortens befolkning, sysselsättning och vardagsliv.

Dessa två spår för fortsatt forskning har mer respektive mindre fokus på s.k. "stationsnära" planering. Det första spåret handlar om att fördjupa kunskap om stationsområdets roll för mindre orter med fokus på en perifer lokalisering som kritisk punkt för såväl resande som Ortsutveckling. Svaren från Lödöses respondenter visar hur platsens perifera förhållande till orten skapar känslor av ödslighet hos befolkningen som kan förstärka motiv att välja andra färdmedel framför tåget.

Genom att i fortsatt forskning följa utvecklingen i exempelvis Lödöse, tillsammans med andra orter där bebyggelseutvecklingen runt perifera stationsområdet kommit längre, kan omvandlingens konkreta inverkan på ortens befolkning synliggöras och sättas i jämförelse med de intentioner som den fysiska planeringen har för utvecklingen av stationsområdet. Intressanta frågor är här hur en initial känsla av ödslighet och otrygghet vid platsen påverkar invånarnas syn på stationsområdet efter att bebyggelse och omgivande boende växer fram vid stationsområdet? I ljuset av denna studie och respondenternas paradoxala förhållande till stationsnära boende är även frågan om hur befolkningssammansättningen bland de som bosätter sig vid stationsområdet intressant att studera. Hur ser balansen ut mellan tidigare etablerad Ortsbefolkning eller inflyttare från annan mindre ort eller större stad bland de som bosätter sig i stationsområdets omgivande bebyggelse och uppskattar de närheten till en tågförbindelse som ger vardaglig tillgänglighet till en större regional omgivning?

I det andra spåret finns en mer övergripande inriktning på att studera hur befintliga orter genom stationsetablering har utvecklats. I denna studie har Floby visat på hur nya grupper av människor genom stationsetableringen bosatt sig på orten. Genom de värden i boendemiljön och orten som respondenterna i Floby uttrycker, samt deras upplevelse av delade uppfattningar om orten från omgivande befolkning, så framträder bilden av hur ett stationsområde i en mindre ort innebär en ny blandning av människor som boende. Denna nya blandning formar en grund för att studera mindre orters förändring och utveckling när tillgängligheten till en större omgivning ökar genom etablering av- eller återinförande av tågtrafik vid ett stationsområde. Detta spår bygger alltså mer på intresset för en mer generell Ortsutveckling i spåren av ett trafikerat stationsområde än samhällsplaneringens syn och inverkan på planering av ny bebyggelse vid stationsområdet. Med beskrivningen "utanför storstadsranden" tydliggörs att intresset i detta spår är orter med stationsområden vars pendlingsavstånd ligger ovan de 45 minuter som anses "attraktivt" (Ramböll 2015). Med denna avgränsning väntas möjligheten att nå människor som värderar platsegenskaper i boendet stärkas och ge värdefulla perspektiv på relationen mellan eftersträvad boendemiljö och synen vardagligt resande i tid och avstånd till större orter.

I förslag till fortsatt forskning vill jag även betona behovet av en tydligare precisering av såväl stationsområdet som typ av mindre ort och val av respondenter. Utgångspunkten i denna studie har varit en bred och variation av stationsområden och respondenterna i de mindre orterna. Därmed är studiens främsta bidrag att synliggöra ett antal olika aspekter och teman bland invånare i mindre orter. Dessa teman bör därför med fördel fördjupas i framtida forskning för att öka

kunskapen om stationsområdets roll i mindre orter då studiens omfattning och inriktning innebär att inget bör fastslås gällande en helhetsbild över orternas befolkning och vardagsliv.

Förutom ovanstående förslag innebär urvalet till denna studie även att kunskapen skulle stärkas av uppföljande studier förslagsvis inriktad mot en viss målgrupp ur befolkningen i mindre orter. Exempelvis ser jag här en möjlighet att inrikta framtida fördjupade studier mot nyinflyttade efter en stationsetablering för att bättre förstå om stationsområdet har den ”avgörande betydelse” som framkommer bland respondenter i Floby.

Vidare är det paradoxala förhållandet mellan respondenternas positiva inställning till förtätning i bebyggelseutvecklingen vid stationsområdet och deras egen syn på boendemiljöns värden en annan intressant fråga som bör fördjupas i framtida forskning (förslagvis i alternativ 1).

Slutligen finns även en övervägande del av respondenterna som ger bilden av hur ortens yngre befolkning är idag är villiga men oförmögna att stanna kvar i orterna. Detta skulle självklart behöva studeras vidare i empiriska studier där ortens yngre befolkning själva kommer till tals i intervjuer kring hur utvecklingen av stationsnära tät bebyggelse inriktad mot lägenheter skulle attrahera de att bo kvar.

Referenser

Elektroniska källor

- **Boverket** (2008) *Landsbygd i förändring*
(http://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2008/landsbygd_i_forandring.pdf) Hämtad 2015-07-28
- **Falköping kommun** (2008) *Översiktsplan 2008 – 2020*
(<http://www.falkoping.se/download/18.21e178e21251111cd7f800035000/1410376717238/%C3%96P+2008-2020.pdf>) Hämtad 2015-07-28
- **Göteborgs Kommunalförbund** (2008) *Strukturbild för Göteborgsregionen*
(<http://www.grkom.se/download/18.2fe1b41a11c70e6248a80009340/1359469264495/Strukturbild+gbgregionen.pdf>) Hämtad 2015-07-28
- Göteborgstidningen GT (2014) *Floby – SD:s starkaste fäste i Västsverige*, Artikel 2014-09-16. <http://www.expressen.se/gt/floby--sds-starkaste-faste-i-vastsverige/> Hämtad 2014-08-13
- **Kungälv kommun** (2012) *Översiktsplan för Kungälv kommun 2010*
(http://www.kungalv.se/upload/%c3%96P%202010/%c3%96versiktsplan%202010,%20antagen%20av%20Kommunfullm%c3%a4ktige%202012-01-19/01_Kungalvs_OP_hela_webb.pdf) Hämtad 2015-07-28
- **Kungsbacka kommun** (2013) *Fördjupning av översiktsplanen för Åsa*
(http://www.kungsbacka.se/Global/Bygga,%20bo%20och%20milj%c3%b6/Dokument/Samh%c3%a4llsplanering/F%c3%b6p%20%c3%85sa_Planhandling_Laga%20kraft.pdf) Hämtad 2015-07-28
- **Lilla Edets Kommun** (2014) *FÖP Lödöse – En fördjupning av översiktsplanen – Del 1 Planförslag*
(<http://www.lillaedet.se/download/18.9e191db14a6ad14ebd215/DEL+1+PLANF%C3%96RSLAG+komprimerad.pdf>) Hämtad 2015-07-28
- **Länsstyrelsen i Skåne** (2010) *Stationsnära läge*
http://www.lansstyrelsen.se/skane/Sv/publikationer/pluskatalogen/Pages/Stationsnara_lage.aspx Hämtad 2014-08-13
- **Qviström M.** (2011) *Spår av stad: relationella studier av "the Metropolitan corridor" i jakt på förebilder för en hållbar stadsutveckling*. Forskningsansökan till FORMAS
- **Sveriges Radio P4 Göteborg** (2015) *Upphärad är landet lagom*
(<http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=125&artikel=6075946>) Hämtad 2015-07-06

- **Trafikverket** (2013) *Stationshandbok*
(<http://online4.ineko.se/trafikverket/Product/Detail/44331>) Hämtad 2015-07-28
- **Trollhättan kommun** (2013) *Översiktsplan 2013 - Plats för framtiden*
(http://www.trollhattan.se/globalassets/dokument/bygga-bo-och-miljo/hallbart-samhalle/op2013/op2013_plats-for-framtiden.pdf) Hämtad 2015-07-28
- **TTELA** – *Passion för ny station* 2015-04-29
(<http://ttela.se/nyheter/trollhattan/1.3941603-passion-for-ny-station>) Hämtad 2015-07-06
- **Västtrafik** (2005) *Norge Vänerbanan Tvåstad – Göteborg, Trafik-stationer, Remissexemplar* (<http://www.dellenbanan.se/assets/vanerbanan.pdf>) Hämtad 2015-07-28

Muntliga källor

- Telefonsamtal med Leif Carlsson, planchef Trollhättan kommun 2015-06-16
- Samtal med Sofia Hjort, Planarkitekt Trollhättan Stad, Upphärad 2015-07-13
- Mailkonversation med Helena Grimm, Miljöplanerare Lilla Edets kommun 2015-02-24

Skriftliga källor

- **Amcoff, J.** (2000) *Samtida bosättning på svensk landsbygd*, Uppsala 2000
- **Aronsson, P. & Johansson, L.** (Red.) (1999) *Stationssamhällen – Nordiska perspektiv på landsbygdens modernisering*, Trelleborg 1999
- **Andersson, S. & Weijmer, M.** (2013) *Kinneullebanan ur ett lokalt perspektiv – Samtal om banan, landskapet och framtiden*
- **Beck, U.** (1992) *Risk Society – Towards a new modernity*, SAGE 1992
- **Dahlstrand, A., Forsemalm, J. & Palmås, K.** (2013) *Det urbanan stationssamhället – Forskning och praktikeröversikt*. Mista Urban Futures Rapport 2013:3
- **Kungsbacka kommun** (2015) *Invånardialog om centrumutveckling i Åsa*
- **Kungsbacka kommun** (2012) *Detaljplan för tågstation inom del av fastigheten Kläppa 2:4 m fl i Åsa*
- **Kärrbäck, A.** (2014) *Diskursiva hierarkier i den regionala utvecklingen – en diskursanalys av maktordningen mellan stad och landsbygd i sex svenska regionala utvecklingsstrategier*, C-uppsats i samhällsplanering vid Stockholms Universitet

- **Lilla Edets Kommun (2007)** *Strategi för Knutpunkt Lödöse*
- **Massey, D.** (2005) *For Space*, SAGE, London 2005
- **Niedomysl, T** (2006) *Migration and Place Attractiveness*, Uppsala 2006
- **Ramböll** (2015) *Stationers roll för utveckling av mindre orter och dess omland Kartläggning*, Malmö 2015
- **Reiter, O.** (Red.) *Synvänder – en antologi om landskapsplaneringens teori och praktik*. Alnarp 2004
- **Rönblom, M.** (2014) *Ett urbant tolkningsföreträde? En studie av hur landsbygd skapas i nationell policy*, Umeå 2014
- **Slätmo, E.** (2015) *Stationers roll för utveckling av mindre orter av dess omland – Kunskapssammanställning och forskningsbehov*
- **Stenbacka, S** (2001) *Landbygdsboende i inflyttarnas perspektiv – Intention och handling i lokalsamhället*, Uppsala 2001
- **Tillberg, K.** (2001) *Barnfamiljers dagliga fritidsresor i bilsamhället – Ett tidspussel med geografiska oc könsmässiga variationer*, Motala 2001
- **Trivector Traffic** (2014) *När tåget kom tillbaka – Effekter av återinvigningen av järnvägsstationen I Floby*
- **Tyréns** (2011) *Utredning tågstopp Upphärad*

Bilaga 1: Samtalspunkter vid intervjuer

- 1., Berätta om bakgrunden till att ni bor här?
2. Hur trivs ni med ert boende?
3. Vad är de tydligaste fördelarna med att bo i denna miljö om du ser till omgivningen och orten?
4. Finns det några nackdelar med ert boende som känns begränsande ivardagen?
5. Överensstämmer fördelarna med de förväntningar ni hade på detta boende innan inflyttning?
6. Hur förhåller sig boendets karaktär och omgivning till er egen uppväxtmiljö?

7. Berätta om era vardagliga aktiviteter både kopplat till sysselsättning och fritid?
8. Utifrån era aktiviteter, Hur har detta boende påverkat era aktiviteter och hur ni lägger tid på dem?

9. Vilka av era aktiviteter innebär att ni åker från boendets omgivning? Vart och hur åker ni då?
10. Hur ser ni på kollektivtrafiken utifrån er boendemiljö?
11. Stationsområdet i er ort är en ny/gammal del av orten. Vad är er syn på stationen och hur kommer ni i kontakt den platsen till vardags?
12. Med tanke på stationens potential för resande i vardagen så är stationsområdet en plats där kommunen diskuterar nybyggande/omvandling. Hur ser ni på platsen idag utifrån er boendemiljö?
13. Vad tycker ni är en bra utveckling av stationsområdet? Vad innefattar och utmärker den?

Bilaga 2: Enkäter vid Lödöse, Kode och Flobystation

Enkätstudie: Lödöse Södra Station som plats

Enkäten är del i projektet "Stationers roll för mindre orter och dess omland" som Göteborgs Universitet gör på uppdrag av Västra Götalandsregionen och Region Halland. Lödöse södra station är en av tre orter som studeras med fokus på stationen som plats

1. Var klev du på tåget för denna resa?

Svar: _____

2. Var i Lödöse (med omgivning) Bor du? eller Ska du besöka?

Svar: _____

3. Hur ofta reser du med tåget till/från denna plats?

Flera gånger i veckan Någon gång i veckan Flera gånger i månaden

Någon gång i månaden Mer sällan

4. Hur upplever du Lödöse södra station som stationsområde? (Kryssa på värdeskalan)

Oviktig plats Viktig plats

Otrygg plats Trygg plats

Tråkig plats Vacker plats

5. Tycker du Lödöse Södra Station har en outnyttjad potential till att vara mer än ett resealternativ? Ja Nej

Om svar Ja: Vilket alternativ passar bäst med din åsikt om stationsområdets utveckling?

En tät och högre bebyggelse med plats för bostäder, kommunal service och handel

Småskalig bebyggelse med fokus på kommunal service och handel

Småskalig bebyggelse med fokus på bostäder

En utveckling med fokus på tågresenären (Stationshus, grönska, parkeringsmöjlighet m.m)

Annat. Svar: _____

6. Har stationen påverkat invånarnas syn på Lödöse som ort och som del av en storstadsregion?

Ja, attitydsmässig Ja, reser mer inom regionen Nej Vet ej

Jag är: Kvinna Man Ålder: _____

Enkätstudie: Floby station som plats

Enkäten är del i projektet "Stationers roll för mindre orter och dess omland" som Göteborgs Universitet gör på uppdrag av Västra Götalandsregionen och Region Halland. Floby är en av tre orter som studeras med fokus på stationen som plats

1. Var klev du på tåget för denna resa?

Svar: _____

2. Var i Floby (med omgivning) Bor du? eller Ska du besöka?

Svar: _____

3. Hur ofta reser du med tåget till/från denna plats?

Flera gånger i veckan Någon gång i veckan Flera gånger i månaden
 Någon gång i månaden Mer sällan

4. Hur upplever du Floby station som stationsområde? (Kryssa på värdeskalan)

Oviktig plats Viktig plats

Otrygg plats Trygg plats

Tråkig plats Vacker plats

5. Tycker du Floby Station har en outnyttjad potential som plats?

Ja Nej Vet ej

Om svar Ja: Vilket alternativ passar bäst med din åsikt om stationsområdets utveckling?

En tät och högre bebyggelse med plats för bostäder, kommunal service och handel

Småskalig bebyggelse med fokus på kommunal service och handel

Småskalig bebyggelse med fokus på bostäder

En utveckling med fokus på tågresenären (Stationshus, parkeringsmöjlighet m.m)

Mer grönska och planteringar

Annat. Svar: _____

6. Har tågstopp påverkat invånarnas syn på Floby som ort och som del av en storstadsregion?

Ja, attitydsmässig Ja, reser mer inom regionen Nej Vet ej

Jag är: Kvinna Man Annan **Ålder:** _____

Enkätstudie: Kode station som plats

Enkäten är del i projektet "Stationers roll för mindre orter och dess omland" som Göteborgs Universitet gör på uppdrag av Västra Götalandsregionen och Region Halland. Kode är en av tre orter som studeras med fokus på stationen som plats

1. Var klev du på tåget för denna resa? Svar: _____

2. Var i Kode (med omgivning) Bor du? eller Ska du besöka?

Svar: _____

3. Hur ofta reser du med tåget?

Flera gånger i veckan Någon gång i veckan Flera gånger i månaden

Någon gång i månaden Mer sällan

4. Hur upplever du Kode station som stationsområde? (Kryssa på värdeskalan)

Oviktig plats Viktig plats

Otrygg plats Trygg plats

Tråkig plats Vacker plats

5. Tycker du Kode station har en outnyttjad potential som plats?

Ja Nej Vet ej

Om svar Ja: Vilket alternativ passar bäst med din åsikt om stationsområdets utveckling?

En tät och högre bebyggelse med plats för bostäder, kommunal service och handel

Småskalig bebyggelse med fokus på kommunal service och handel

Småskalig bebyggelse med fokus på bostäder

En utveckling med fokus på tågresenären (Stationshus, parkeringsmöjlighet m.m)

Mer grönska och planteringar

Annat. Svar: _____

6. Utifrån ett ökat reseutbud från stationen från 2009: Har invånarnas syn på Kode som ort och del av en storstadsregion förändrats?

Ja, främst attitydmässig Ja, reser mer inom regionen Nej Vet ej

Jag är: Kvinna

Man

Annan

Ålder: _____



VÄSTRA
GÖTALANDSREGIONEN



Region Halland

VI HAR FÅTT STÖD AV
**TILLVÄXT
VERKET**



Trollhättans Stad



LILLA EDETS
KOMMUN



Stenungsunds
kommun



Kungsbacka

