



CHALMERS



Tågstationens betydelse för utvecklingen av landsbygd och mindre orter

Examensarbete inom högskoleingenjörsprogrammet

Samhällsbyggnadsteknik

Emma Callstam Larsson

Linnea Ivarsson

INSTITUTIONEN FÖR ARKITEKTUR OCH SAMHÄLLSBYGGNADSTEKNIK

CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA

Göteborg, Sverige 2022

www.chalmers.se

EXAMENSARBETE ACEX20

Tågstationens betydelse för utvecklingen av landsbygd och mindre orter

Examensarbete inom högskoleingenjörsprogrammet

Samhällsbyggnadsteknik

EMMA CALLSTAM LARSSON
LINNEA IVARSSON

Institutionen för arkitektur och samhällsbyggnadsteknik
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA
Göteborg, 2022

Tågstationens betydelse för utvecklingen av landsbygd och mindre orter

Examensarbete inom högskoleingenjörsprogrammet

Samhällsbyggnadsteknik

EMMA CALLSTAM LARSSON

LINNEA IVARSSON

© EMMA CALLSTAM LARSSON, LINNEA IVARSSON 2022

Examensarbete ACEX20

Institutionen för arkitektur och samhällsbyggnadsteknik

Chalmers tekniska högskola 2022

Institutionen för arkitektur och samhällsbyggnadsteknik

Chalmers tekniska högskola

412 96 Göteborg

Telefon: 031-772 10 00

Omslag:

Brålandas stationshus, används inte som tågstation utan av en annan förening. Fotot är taget av författarna själva.

Institutionen för arkitektur och samhällsbyggnadsteknik

Göteborg 2022

Tågstationens betydelse för utvecklingen av landsbygd och mindre orter

*Examensarbete inom högskoleingenjörsprogrammet
Samhällsbyggnadsteknik*

EMMA CALLSTAM LARSSON

LINNEA IVARSSON

Institutionen för arkitektur och samhällsbyggnadsteknik
Chalmers tekniska högskola

SAMMANFATTNING

Examensarbetet handlar om tågstationens betydelse för ett samhälle och hur människors resande på landsbygden kan förändras. Vad finns det för möjligheter när en ny tågstation införs och hur kan tåget påverka samhällets hållbara mobilitet? Går det att planera en ny tågstation i ett samhälle där stora delar av befolkningen bor på landsbygden? Examensarbetet syftar till att belysa de möjligheter och utmaningar som finns gällande hållbart resande på landsbygden samt uppmärksamma tågstationens utveckling för mindre tätorter och dess omkringliggande landsbygd.

Examensarbetet baseras på en kvalitativ fallstudie av tre samhällen: Brålanda, Vårgårda och Gantofta. Utifrån de tre valda samhällena har en jämförelse gjorts för att kunna ge förslag till förbättringar, nya idéer samt inspiration för att skapa ett attraktivt stationssamhälle. En viktig utgångspunkt har varit forskningsöversikten och nulägesbeskrivningen "Hållbar mobilitet på landsbygd". För att stärka materialet har andra forskningsstudier/ rapporter samt intervjuer använts. Med hjälp av materialet har en innehållsrik analys gjorts.

Resultatet visar att det finns flera olika faktorer som väger in vid planering av en tågstation. Varje tågstation är unik och behöver en noggrann planering utifrån deras förutsättningar och behov. För att få flera invånare att åka kollektivt behövs både en satsning på infrastrukturen göras samt bryta beteendemönster hos människor. Det är även viktigt att planera området runt omkring stationen. Det ska finnas goda möjligheter att ta sig till stationen med gång eller cykel men det ska även finnas utrymme för parkeringar och service.

Sammanfattningsvis visar studien på att tåget måste få en större roll i samhället och att det skapar ett mer inkluderande och hållbart samhälle. Det finns goda möjligheter för Brålanda att bli ett attraktivt stationssamhälle, men det krävs vissa förbättringsåtgärder från kommunen. Med ett aktivt arbete kring stationen och samhället kan Brålanda få stor potential till att växa som stad.

Nyckelord: Tågstation, hållbart resande, tillgänglighet, landsbygd, Brålanda, Vårgårda, Gantofta

The train stations importance for development of countryside and rural areas

*Degree Project in the Engineering Programme
Civil and Environmental Engineering*

EMMA CALLSTAM LARSSON

LINNEA IVARSSON

Department of Architecture and Civil Engineering
Chalmers University of Technology

ABSTRACT

Our degree project concerns the train station's importance for society and in general how countryside people's travel could change. What opportunities are there concerning society's sustainable mobility when a new train station establish? Is it possible to plan a new train station in a community where large parts of the population lives in the countryside? The project aims to highlight the opportunities and challenges that exist regarding sustainable travel in rural areas and draw attention to the train station's development for smaller urban areas and surrounding countryside.

Our project is based on qualitative case studies of three communities: Brålanda, Vårgårda and Gantofta. Based on selected communities have a comparison been made to be able to provide suggestions for improvements, new ideas and inspiration for creating an attractive station community. The research report "Sustainable mobility in rural areas" has been an important starting point as well as other research studies / reports and interviews to strengthen our study. A analysis has been made based on the collected data.

The study shows several different factors to take into consideration when planning a train station. Each train station is unique and needs careful planning based on their conditions and needs. In order to get more residents to use public transport. An investment in the infrastructure needs to be made. But also breaking behavioral patterns in people and plan the area around the station. It's important to care for good opportunities to provide easy access for walking or biking to the stations as well for parking and other services.

In summary, the study shows that trains in general have to get a greater role in society and that would create a more inclusive and sustainable society. There are good opportunities for Brålanda to become an attractive station community, but certain improvement measures are required from the municipality. With active work around the station and Brålanda could have great potential to grow as a community.

Key words: Train station, sustainable travel, availability, countryside, Brålanda, Vårgårda, Gantofta

Innehållsförteckning

SAMMANFATTNING.....	1
ABSTRACT	2
FÖRORD	6
1. Inledning	8
1.1 Syfte.....	10
1.2 Frågeställning.....	10
1.3 Avgränsningar	10
1.4 Metod och material.....	10
2. Teori.....	12
2.1 Centrala begrepp	12
2.2 Strategier för ett hållbart resande på landsbygd	13
3. Fallstudie av tre stationssamhällen	16
3.1 Tre stationssamhällen	16
3.1.1 Brålanda	18
3.1.2 Vårgårda.....	18
3.1.3 Gantofta	19
3.2 Analys.....	20
3.2.1 Visioner och mål för resande i de valda samhällena	20
3.2.2 Människors resmönster i de tre samhällena	22
3.2.3 Vad tillför en tågstation för samhällsutvecklingen.....	26
3.2.4 Utformning av tågstation	27
4. Diskussion	31
5. Slutsats	34

FÖRORD

Examensarbetet är skrivet vid institutionen för Arkitektur och samhällsbyggnadsteknik på Chalmers Tekniska Högskola och är ett examensarbete inom samhällsplanering och hållbar mobilitet. Arbetet omfattar 15 högskolepoäng och har pågått under våren 2022.

Genomförandet av examensarbetet har skett i samarbete med flera olika kommuner, regioner och företaget Fyrbodalen. Kommunernas och regionernas översiktsplaner samt interjuver har varit till grund för att utvärdera tågstationens betydelse i samhället. Genom att applicera material från teorin har en studie över tillgängligheten av mobiliteten på landsbygden gjorts. Examensarbetet har gett en bättre förståelse för problematiken bakom trafikplanering och stadsplanering.

Författarna vill tacka handledaren Julia Fredriksson, doktor i stadsbyggnad på Chalmers Tekniska Högskola, för sitt stora engagemang och stöttning genom hela examensarbetet. Med hennes hjälp har examensarbetet uppnått en högre kvalitet. Författarna vill även passa på att tacka de inblandade representanter från kommuner och regioner som ställt upp på interjuver. Med deras stora passion för ämnet och positiva bemötande har intressanta diskussioner och reflektioner givits till examensarbetet.

Med examensarbetet som grund hoppas författarna ge en ökad förståelse för planeringen kring en tågstation. Syftet är att belysa möjligheter och utmaningar vad gäller hållbart resande på landsbygden och att uppmärksamma tågstationers utveckling för mindre tätorter och omkringliggande landsbygd.

Göteborg, juni 2022

Emma Callstam Larsson
Linnea Ivarsson

1. Inledning

Mobilitet, rörlighet och tillgänglighet är något som lätt tas för givet i en storstad. Det är på få ställen runt om i landet dessa ord är något som fungerar felfritt. Enligt Jordbruksverket bor mer än 34 procent av landets befolkning på landsbygden (Jordbruksverket, u.å) där mobilitet, rörlighet och tillgänglighet är en begränsad tillgång. Varför ser det ut såhär? En av anledningarna till den begränsade tillgängligheten på landsbygden handlar om den bristfälliga kollektivtrafiken. Problemet när det kommer till kollektivtrafiken är att den planeras utifrån ett storstadsperspektiv vilket många kommuner runt om i landet inte kan relatera till. Det gör att landsbygden hamnar i skymundan på grund av den glesbebyggda miljön (Sätherberg et al., 2020).

I storstäderna är kommunikationsmöjligheterna goda medan det på landsbygden och mindre orter finns andra förutsättningar och utmaningar (Andersson & Johansson, 2012). Den utspridda befolkningen på landsbygden skapar utmaningar ur många synvinklar. I en tätbefolkad stad finns hållplatsen direkt utanför dörren medan den på landsbygden kan befinna sig flera kilometer bort. De som påverkas mest är personer som inte har tillgång till bil.

Anses lösningen vara att utöka kollektivtrafiken på landsbygden? Det är flera faktorer som är avgörande, dels är det inte ekonomiskt lönsamt när bussen går tom samtidigt som människors attityder och inställningar spelar en avgörande roll. Bil är ett bekvämt sätt att ta sig fram med och det finns inget transportmedel som kan konkurrera med den (Sätherberg et al., 2020).

Det krävs nya lösningar och ny teknik som kan göra att de mål och visioner som finns i samhället uppnås. Det är bland annat de 17 hållbarhetsmålen som ger oss olika riktningar i hur samhället ska arbeta mot en hållbar utveckling. Ett av målen handlar om just jämlikhet och tillgänglighet för människor (Plan International, u.å). Möjligheten att ta sig fram fort, enkelt och effektivt är något alla vill samt något alla borde ha möjlighet till. Ett smidigt sätt att ta sig fram på är via kollektivtrafiken framför allt med tåg. Att anlägga en tågstation¹ i en mindre stad kan medföra många möjligheter och utvecklingar för staden.

För att nå målet om ett hållbart samhälle och tillgänglighet för alla krävs det att delmålen som berör hållbara transportsystem samt minskning av klimatpåverkan uppnås (Plan International, u.å). Att skapa rättvisa förutsättningar och livsvillkor för alla människor är en utgångspunkt för att det ska vara en självklarhet att använda sig av de olika tillgångarna och funktionerna som finns i samhället. Genom att planera hur staden och samhället ska utformas för bästa funktion har vi möjlighet att uppnå målen. Att det finns valmöjligheter att välja cykel, gång eller kollektivt oavsett var du befinner dig i landet och oavsett vem du är (Boverket, 2020).

I framtiden är bilen och de fossila bränslena inte längre ett alternativ med avseende på den globala uppvärmningen. Fordon och andra transportmedel i inrikestrafik svarar för en tredjedel av växthusgaserna i Sverige varav 91 procent av de utsläppen kommer från vägtrafiken. De fossila bränslena används globalt 12 gånger mer än de förnyelsebara runt om i världen (Forsell et al., 2010). Det betyder att de transporter som används idag inte kommer kunna användas i framtiden. Det finns inte tillräckligt med litium för att alla världens bilar

¹ Med tågstation menas en hållplats där tåg stannar, behöver inte nödvändigtvis finnas en stationsbyggnad.

skulle vara elbilar. Beroendet av olja inom transportsystemet är idag stor och det kan leda till svåra följder i framtiden (Trafikverket, 2015).

Därför måste andra lösningar tillämpas för att kunna fortsätta utveckla samhället. Tåget har en avgörande roll för att åstadkomma den visionen som finns och öka den hållbara mobiliteten. På en sträcka på 100 mil har tåg ett utsläpp på 0,004 kg koldioxid medan samma sträcka motsvarande i bil släpper ut 44 kg koldioxid (SJ, u.å.). Bilen är inte det hållbara alternativet i längden och då är tåg något att rikta blickarna mot. Ett annat argument för att välja tåget är att det rymmer en stor andel människor jämfört med bilen.

Tåget och järnvägen har genom alla tider haft en viktig roll i samhälls- och näringsutvecklingen. Tåget har gjort det möjligt att koppla ihop städer med landsbygden på ett stärkande vis. Ett järnvägssystem samt en tågstation har enligt studier en möjlighet att bidra till en hållbar statsutveckling. Järnvägen samt tågstationer har haft stor betydelse genom Sveriges historia. Från att ha varit ett glesbefolkat land med stora geografiska avstånd så har tåget gjort det möjligt att förflytta sig på ett betydligt smidigare och snabbare sätt gentemot tidigare häst och vagn (Ranhagen & Gustafsson, 2020).

Vi har blivit uppmärksammade om hur viktigt tåget och kollektivtrafiken är när bilen sviker oss och hur begränsade vi är. Ett av dessa tillfällen är lågkonjunkturen som drabbade hela världen 2008 som orsakades i samband med det rekordhöga oljepriset, vars följd blev den kraftiga ökningen på bensinpriset som drabbade framför allt personer på landsbygden. I USA gick invånarna på landsbygdens löner oavkortat till bensin för att kunna ta sig till arbetet. Ekvationen går inte ihop, när lånen på huset skulle betalas fanns inga pengar vilket gjorde att bankerna gick in i en kris som spreds världen över. Med det sagt krävs det en ny syn och lösning när bilen inte längre är ett alternativ. Vårt resande måste få en bredare syn så att vi kan vara beredda om en ny kris skulle uppstå (Forsell et al., 2010).

En förbättrad kollektivtrafik och större satsning på tågen leder till en förbättrad miljö och möjligheten att uppnå ett hållbart samhälle. För att kunna få ett samhälle där alla känner sig inkluderade och tillgängligheten är en självklarhet måste en förändring ske. En stadig ökning av biltrafiken sker varje år och det behöver ändras (Västra Götlandsregionen, 2013). Tåget och en tågstation kan göra stor skillnad i ett samhälle. En tågstation kan bidra till samhällets utveckling, det skapar en attraktiv och aktiv stad där människor vill leva och bo. Tåget och tågstationen har en möjlighet att skapa ett inkluderande samhälle och det är det vi eftersträvar.

1.1 Syfte

Syftet är att belysa möjligheter och utmaningar vad gäller hållbart resande på landsbygden och att uppmärksamma tågstationers utveckling för mindre tätorter och omkringliggande landsbygd. Det görs genom en fallstudie av tre valda samhällen: Brålanda, Vårgårda och Gantofta.

1.2 Frågeställning

Dessa frågeställningar kommer att studeras:

- Vad har de inblandande kommunerna för strategier för hållbart resande?
- Hur förändras människornas resande inom och utanför samhället av en ny tågstation?
- Vad tillför en tågstation för samhällets utveckling?

1.3 Avgränsningar

På grund av den begränsade tiden har arbetet lagt sitt fokus på att enbart studera tre valda samhällen. En av tätorterna har en planerad tågstation och de andra två tätorterna har befintliga tågstationer. Arbetet kommer endast att innefatta tågtrafiken inom området för de tre valda samhällena. Tågstationerna skall jämföras utifrån vad det tillfört till samhället samt vad de kan innebära för ett samhälle.

Studien fokuserar enbart på befintligt och aktivt arbete kring Brålanda och utesluter därmed förvaltad material. Arbetet kommer heller inte att fokusera på ekonomiska aspekter. Vid inblicken på tågtrafiken kommer enbart resor inom Sverige studeras, därmed uteslutes möjligheten att ta sig vidare till andra länder. Arbetet kommer inte heller beröra godstrafik, höghastighetståg eller gröninfrastuktur.

När det gäller det andra två valda kommunerna med respektive regioner kommer både befintligt och arkiverat material användas. Där innefattas både äldre och relevanta översiktsplaner över kommunerna samt eventuella detaljplaner och strategiplaner.

Arbetet är inte generaliserbart med alla tågstationer i Sverige. Däremot kommer arbetet kunna vara relevant för ett bredare sammanhang än bara de tre valda tätorterna.

1.4 Metod och material

Rapporten bygger på en kvalitativ fallstudie av tre samhällen: Brålanda, Vårgårda och Gantofta. Samhällena valdes utifrån utbud av material samt deras variationer så som likheter och skillnader. Där likheterna och skillnaderna främst bestod av storlek på samhället, invånarantal, läge samt hur kollektivtrafiken bedrivs. Arbetet har utgått från Brålanda i Vänersborgs kommun där en planerad tågstation skall anläggas inom en snar framtid. En jämförelse har gjorts utifrån två städer där befintliga tågstationer redan finns. Med dessa förutsättningar kan förslag till förbättringar, nya idéer samt inspiration hämtas för att skapa ett attraktivt stationssamhälle i Brålanda.

En viktig utgångspunkt har varit forskningsöversikten och nulägesbeskrivningen Hållbar mobilitet på landsbygder av Säterberg et al. (2020). För att stärka materialet har andra forskningsstudier/ rapporter använts. Genom en jämförelse av de olika materialen ges ett trovärdigt resultat.

Materialet är hämtat från översiktsplaner och fördjupade översiktsplaner från de olika kommunerna och regionerna. Interjuver har genomförts med personer från kommunerna. Från Vårgårda kommun har en samhällsplanerare och en stadsarkitekt/bygg- och miljöchef, samt kommunstyrelseordförande intervjuats. I Helsingborgs kommun har en trafikplanerare och översiktsplanerare intervjuats. En representant från Brålanda infrastrukturgrupp i Vänersborgs kommun har också intervjuats. Frågor som ställdes under intervjuerna har övergripande handlat om kommunens arbete kring hållbar mobilitet och tågstationens påverkande på stadskärnan och landsbygden. Observationer från kartor samt illustrationsbilder har studerats och analyserats. Utifrån frågeställningarna har materialet granskats och relevanta information har använts och bidragit till möjligheten att genomföra ett noggrant och innehållsrikt arbete.

2. Teori

I kapitlet som följer förklaras bakom liggande teorier. Viktiga återkommande centrala begrepp samt vilka strategier som behövs för att uppnå en hållbar mobilitet på landsbygden.

2.1 Centrala begrepp

Hållbar utveckling innebär flera utmaningar då det innefattar många aspekter, bland annat klimat, energi och resursförbrukning. För att kunna uppnå en hållbar utveckling är det flera globala trender och mål som påverkar samhället. Där är trafik- och samhällsplanering ett viktigt område för att nå hållbar utveckling. Det finns många faktorer som kommer påverka våra transporter så som bränslefrågan, klimatfrågan, olika hälsoaspekter och synen på vår stad (Forsell et al., 2010).

Forsell et al., (2010) citerar en definition av hållbar utveckling av Brundtlandkommissionen från 1987. "Hållbar utveckling tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov" (s.3).

Hållbar mobilitet är ett ord som hör ihop med hållbar utveckling (Pådam et al., 2015). Pådam et al., (2015) definierar hållbar mobilitet som: "transporter och resande som är effektiva och bra för såväl ekonomin och samhällsutvecklingen som hälsa och miljö" (s. 16). Det betyder alltså att uppnå ett hållbart resande skall gång, cykel och kollektivtrafik i första hand användas, eller att kunna effektivisera bilanvändningen genom tex bilpool, samåkning (Pådam et al., 2015).

En svår balansgång är dock frågan som handlar om transportens bidrag till välbefinnande förklarar Pådam et al., (2015), något som kan vara svårt att definiera inom hållbar utveckling och som blir ännu klurigare när det kommer till hållbar mobilitet. Det är på grund av att människors val för att öka sitt välbefinnande går emot det som eftersträvas miljömässigt. För att kunna leva upp till en hållbar mobilitet är det just den åtgärden som det behövs tittas närmare på, hur transportplaneringen ska bli miljövänlig (Pådam et al., 2015).

För att kunna skapa en god hållbar mobilitet menar Gustafsson och Ranhagen (2020) att det krävs ett samspel mellan **täthet** av befolkning och andra faktorer såsom kollektivtrafik i form av järnväg och buss. Fördelar med täthet är att det bidrar till en ekonomisk utveckling, hög kontaktintensitet, utveckling av servicefunktioner samt kollektivtrafik. Det bidrar även med en minskning av bilberoende vilket leder till lägre utsläpp menar Gustafsson och Ranhagen (2020). Det finns även saker som är mindre bra med täthet. Det skapar bland annat trängsel, ingrepp på gröna ytor, ljudstörningar och ökar risken för exponering av många människor om till exempel ett terrorattentat eller liknande skulle uppstå (Gustafsson & Ranhagen, 2020).

Mobilitet, rörlighet och tillgänglighet är olika saker men hör således ihop. Synonymen till mobilitet är ibland rörlighet. Men mobilitet handlar inte bara om hur människor förflyttar sig utan även möjligheten att för flytta sig både efter behov och önskemål (Sätherberg et al., 2020).

Globalisering är en viktig grund för att förstå sig på relationen mellan stad och landsbygd. Urbanteori och globaliseringsteori har till stor del överlappat varandra där globaliseringen setts som en given förutsättning för att problem kan uppstå i staden. Landsbygden har då varit

helt osynlig i dessa diskussioner. På senare tid har globaliseringen blivit allt viktigare inom forskningen, framförallt inom den ekonomiska och kulturella omvandlingen. I globaliseringens andra fas är förbindelsen, nätverket och mobiliteten har en avgörande och viktig faktor (Andersson & Johansson, 2012).

Mobility management är ett begrepp som används för att påverka bilanvändandet samt förespråka hållbara transporter. Metoden går ut på att förändra resenärers attityder och beteenden. Borlänge kommun (2020) benämner mobility management som fyrstegsprincipens steg ett och steg två som är: “åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt” (s.7) samt “åtgärder som ger ett effektivare utnyttjande av befintligt vägnät och fordon” (s.7). Mobility management går ut på att minska bilanvändandet och istället få människor att välja cykel, gång eller kollektivtrafik (Borlänge kommun, 2020).

En grundläggande strategi för mobility management menar Toulson och Mattson (2018) är att använda sig av så kallade mjuka åtgärder som tex information, kommunikation, organisation av tjänster och koordination av verksamheter. När de mjuka åtgärderna använts brukar de “hårda” åtgärderna få en större effektivitet som tex nya spårvagnslinjer, cykelparkering och cykelbanor (Toulson & Mattson, 2018).

Styrmedel är en metod för att styra landets utveckling. Det vanligaste är att en myndighet använder sig av styrmedel men det kan även komma från organisationer, forskare eller individer. De finns tre styrmedel varav ett handlar om ekonomi som skatter och avgifter, det andra om information som ökar medvetenheten kring önskade och oönskade val. Det tredje berör administration som styrs av lagar och förordningar (Gröndahl & Svanström, 2010).

2.2 Strategier för ett hållbart resande på landsbygd

För att kunna uppnå en hållbar mobilitet krävs det ett stort samarbete inom transportsektorn skriver Säterberg et al. (2020) i en forskningsöversikt och nulägesbeskrivning om hållbar mobilitet på landsbygden. Landsbygden står inför stora utmaningar på grund av sin utspridda befolkning, målpunkter och relativt få resande menar Säterberg et al. (2020). Vidare poängterar forskningsöversikten att kollektivtrafiken i städer oftast har en bra täthet där fokus riktas på arbetspendling och fritidsresor. Varför det inte är en självklarhet att ta bussen på landsbygden menar Säterberg et al. (2020) beror på de långa väntetiderna på grund av att det finns många brister i samordningen av trafik över länsgränser. Det medför att de flesta väljer bilen som alternativ istället (Säterberg et al., 2020).

Det är en stor skillnad på individen i en tätort där kollektivtrafiken ses som ett alternativ till bilen vilket det inte gör på landsbygden menar Hageback (2009). De kollektiva färdmedlen saknas ofta på landsbygden och det leder till ett annat beroende av bilen jämfört med i en storstad (Hageback, 2009).

En lösning krävs inom transportsektorn och då behövs både ny teknik, styrmedel och ändrade beteenden menar Forsell et al. (2010). Det går inte att förlita sig helt på den nya tekniken utan det måste även ske en förändring av beteenden (Forsell et al., 2010). Arbetet kring att kunna påverka människors attityder och beteenden mot ett mer hållbart resande kräver en hållbar planering som ger förutsättningar att kunna resa på ett effektivt sätt (Forsell et al., 2010). Att utveckla och använda sig av mobility management kan vara ett alternativ säger Toulson och Mattson (2018). Det handlar bland annat om att ändra på vanebeteenden, göra val som kan

göra nytta längre fram, så kallad diskontering. Genom att ändra våra attityder så kan vi ändra vårt beteende (Toulson & Mattson, 2018).

För att kunna ändra ett beteende krävs det att individens möjligheter förändras, viljan och förmågan att förändras samtidigt som samhällets utformning måste ändras menar Forsell et al. (2010). Även här påpekar Hageback (2009) att individens vanor har stor betydelse. Om förändringen av beteendet ses som positivt, är vanan oftast enklare att bryta. Vad händer till exempel med en individ om samhällsnormerna ändras och det erbjuds gratis bussresor under en viss period? (Hageback, 2009).

Som tidigare nämnts står transportsektorn för en tredjedel av Sveriges koldioxidutsläpp och åtgärder behövs (Forsell et al., 2010). Ett sätt att minska utsläppen är att använda sig av olika styrmedel menar Forsell et al. (2010). Dessa styrmedel har ändrat sig mycket under de senaste åren eftersom medvetenheten kring hållbar utveckling har blivit större. Idag består styrmedlen till stora delar av marknadsprinciper och med en samverkan och dialog. Det påverkar trafik- och samhällsplaneringen då de ställer nya krav på både medborgaren, företagen och de som planerar nya vägar med mera (Forsell et al., 2010). Det krävs dock en kombination av åtgärder menar Toulson och Mattson (2018). Genom att använda sig av både mobility managementåtgärder och fysiska åtgärder så som styrmedel så kan den totala effekten bli mycket större än om endast en metod används (Toulson & Mattson, 2018).

En nackdel eller svårighet med att använda styrmedel på landsbygden säger Säterberg et al. (2020) handlar om att det ses ur en affärsmodell. Enligt Säterberg et al. (2020) finns det stora utmaningar i hur lönsamhet skall nås. Med det menas det att det finns för många nya aktörer som är inblandade. Dessa har nya idéer, tekniker och mobilitetstjänster. Problemet är att de inte har någon erfarenhet och har samma synsätt som den traditionella samhällsplaneringen, vilket skapar stora svårigheter att kunna erbjuda mobilitetstjänster på landsbygden (Säterberg et al., 2020). Vidare beskriver forskningsöversikten två problem som uppkommit i affärsmodellen. Det är det begränsade utbudet av transporttjänster och långa geografiska distanser i kombination med låg befolkningstäthet. Dock menar forskningsöversikten att en offentlig styrning också kommer att behövas, men det finns olika faktorer som gör att styrningen går långsamt, långa kontraktstider och trafikförsörjningsprogram försvårar förändringar (Säterberg et al., 2020).

En undersökning som gjorts med hushåll på landsbygden där personerna i undersökningen hade mellan 5 och 30 minuter bilresa från tätort. Säterberg et al. (2020) menar att resultatet tydligt visar att bilens fördelar är så mycket bättre så det finns inte något transportsystem som kan konkurrera med den. Flexibiliteten och oberoendet som bilen bidrar med är en viktig resurs på landsbygden för att kunna arbeta och ha ett socialt liv (Säterberg et al., 2020). Det är något även Västtågutredningens huvudrapport från Västra Götalandsregion (2018) nämner och menar på att bilanvändandet är mer frekvent för invånare som bor i mindre orter. Bil är fortfarande det transportmedlet som används mest och det färdmedlet som anses underlätta mest i vardagen (Västra Götalandsregion, 2018).

Enligt Forsell et al. (2010) måste synen på rörlighet förändras och ska inte förväxlas med tillgänglighet. Vidare menar Forsell et al. (2010) att tillgänglighet är något som är "önskvärt" till exempel tillgång till arbete, utbildning kultur med mera. Rörlighet i sin tur handlar om möjligheten till förflyttning. Det kan uttryckas på följande vis enligt Forsell et al. (2010) "tillgängligheten är själva nyttan med förflyttningen och rörligheten är kostnaden" (s.7), vilket

betyder att samhället bör planeras utifrån möjligheten att få så stor tillgänglighet per rörlighet som möjligt. Det kan göras genom att planera för kortare avstånd till olika saker som till exempel förskola, skola och arbete, vilket i sin tur ökar tillgängligheten för alla grupper men minskar behovet av rörlighet (Forsell et al., 2010).

Det handlar om att förbättra tillgängligheten samtidigt som rörligheten inte får öka, i bästa fall minska och att lösa trafikproblem med andra åtgärder snarare än att bygga ny väginfrastruktur genom bland annat ekonomiska styrmedel, hållbar planering, samordning, information och kommunikation (Forsell et al., 2010). Det menar Hageback (2009) kan göras genom att till exempel utöka kollektivtrafiken för att minska antalet personbilar istället för att bygga nya vägar. Ska en ny väg anläggas kan metoden mobility management användas för att samtidigt informera om de kollektiva möjligheterna för att öka antalet kollektivresenärer istället för bilister (Hageback, 2009).

Genom information, kommunikation, samarbete och marknadsföring kan påverkan av beteende göras. Att kunna nå ut med kunskap och möjlighet att se till att människor får testa på nya färd sätt. Det medför svåra utmaningar, att kunna kombinera både tillväxt och resurssnålhet. De städer och regioner som har ett integrerande transportsystem som är miljöanpassat kan minska miljöbelastningen. Det krävs ett bra samhällsbyggande som strävar efter en kombination av en god tillgänglighet och utveckling av attraktiva städer för att nå målen om ett hållbart samhälle.

3. Fallstudie av tre stationssamhällen

I följande kapitel introduceras informationen samt bakgrunden till de valda samhällena. Inledningsvis kommer en övergripande introduktion som presenterar invånarantal samt en geografisk tolkning av samhällena. Grunden till texten utgår ifrån frågeställningarna som leder vidare till en analysdel där svar på frågorna ges.

3.1 Tre stationssamhällen

Nedan följer en fallstudie av de tre valda stationssamhällena: Brålanda, Vårgårda och Gantofta (se figur 1). Stationssamhället Vårgårda och det blivande stationssamhället Brålanda är placerade i Västra Götalandsregionen (se figur 2). Inom regionen bor det idag runt 1,6 miljoner invånare och är Sveriges folkrikaste region. Det finns totalt 49 kommuner i regionen och de är indelade i fyra större kommunförbund (Björling & Capitaio Patrao, 2021)



Figur 1: Karta över södra Sverige. Förhållandet mellan Brålanda, Vårgårda och Gantofta [figur], av Brondholm, 2021, Brondholm [URL](#). Modifierad och återgiven av tillstånd. CC-BY



Figur 2: Den vänstra figuren visar karta över placeringen av Västra Götaland. Den högra figuren visar placering av Vänersborgs kommun och Vårgårda kommun. CC-BY

Enligt Västra Götalandsregionen (2013) har tågtrafiken från år 1999 fördubblats i Västra Götaland och tåg anses idag vara det snabbaste transportmedlet på land. I dagsläget finns det ungefär 100 tågstationer runt om i Västra Götaland. Invånarna i Västra Götaland utför ungefär 3–4 miljoner resor varje dag med något fordon som drivs av en motor. Var tredje invånare pendlar till en annan kommun för att arbeta (Västra Götalandsregionen, 2013).

Gantofta ligger i Helsingborgs kommun som tillhör Skåne Region som är Sveriges sydligaste landskap (se figur 3). Idag bor det runt 1,4 miljoner invånare inom Skåne Region. Regionen innefattas av stora städer som Malmö, Helsingborg, Lund och Kristianstad (Region Skåne, 2022). Landskapet är varierande och består av åkrar, kullar, rullstensåsar samt skog och hav (Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut [SMHI], 2022).

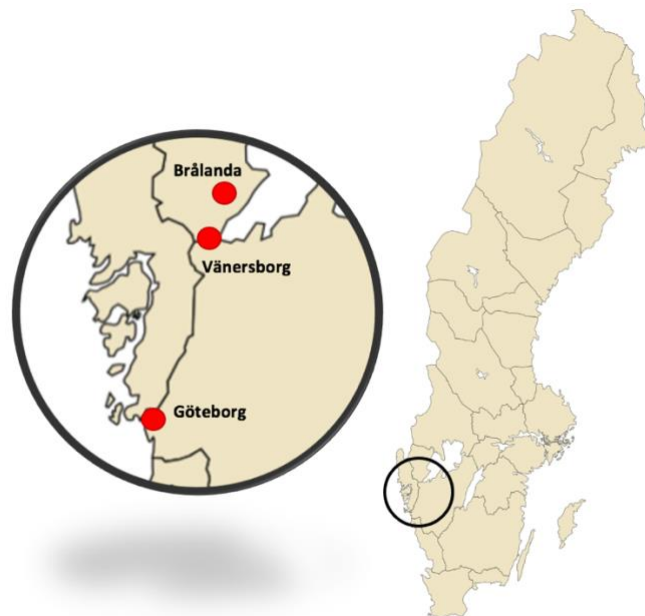


Figur 3: Den vänstra figuren visar karta över placeringen av Skåne region. Den högra figuren visar placering av Helsingborgs kommun [figur], av Riksantikvarieämbetet, 2019, Riksantikvarieämbete [URL](#). CC-BY

3.1.1 Brålanda

I nuläget bor det runt 2300 invånare i Brålanda tätort. Landskapet i Brålanda består av åkermark och glesbebyggda områden. I dagsläget stannar inte den tågtrafik som passerar Brålanda men ett stationshus finns. Den lilla orten gränsar till Melleruds kommun och Vänersborgs kommun och avståndet till de större städerna är ungefär 20–25 kilometer (Vänersborgs kommun, 2022).

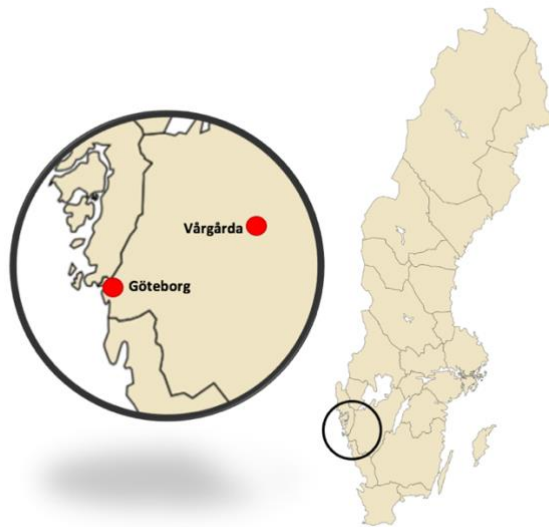
Brålanda tillhör Vänersborgs kommun som ligger vid Vänerns sydspets (se figur 4) med ca 40 000 invånare (Vänersborgs kommun, 2021). Vänersborgs kommun består av fyra tätorter - Vänersborg, Brålanda, Frändefors och Vargön. Vänersborgs landsbygd är rik på både skog, berg, kustområden och sjöar. Det är framförallt Brålanda och Frändefors som tillhör landsbygden. Var femte vänersborgare bor utanför tätort och var fjärde kommuninvånare är bosatt utanför Vänersborg och Vargöns tätortsområde (Vänersborgs kommun, 2017).



Figur 4: Förhållandet mellan Brålanda, Vänersborg och Göteborg, samt deras placering på en Sverigekarta [figur], av Brondsholm, 2021, Brondsholm [URL](#). Modifierad och återgiven av tillstånd. CC-BY

3.1.2 Vårgårda

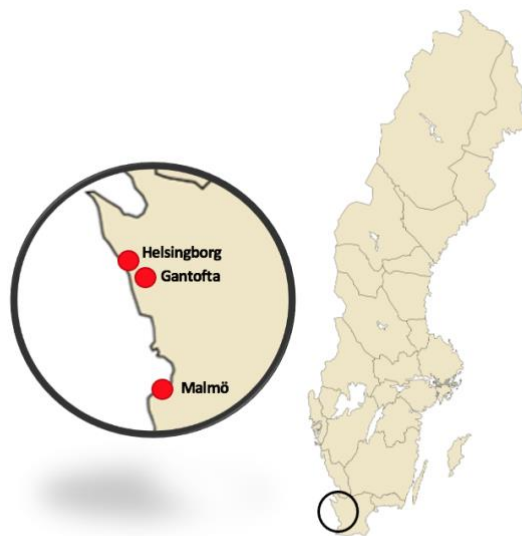
Mitt i Västra Götaland ligger Vårgårda (se figur 5) som har ungefär 12 000 invånare (Vårgårda kommun, 2021). I december 2006 bodde ungefär hälften av Vårgårdas invånare i tätorten och hälften på landsbygden (Vårgårda kommun, 2006). Inom kommunen finns det närhet till både vacker natur och stadsmiljö (Vårgårda kommun, 2021). Efter ett uppehåll på 20 år så stannar tågen åter igen i Vårgårda sedan 1996. En stor prioritet i Vårgårda är att bibehålla och förstärka handel och service i kommunen. Det finns önskemål från de som bor på landsbygden att en bättre infrastruktur skall finnas samt en utökning av kollektivtrafiken (Vårgårda kommun, 2006).



Figur 5: Förhållandet mellan Vårgårda och Göteborg, samt deras placering på en Sverigekarta [figur], av Brondholm, 2021, Brondholm [URL](#). Modifierad och återgiven av tillstånd. CC-BY

3.1.3 Gantofta

År 2020 var det ungefär 1500 invånare som var bosatta i Gantofta. Södra delen av tätorten består av ett naturklassat område. Orten har närhet till Råå-åns dalgång där det finns tillgänglighet till skog och natur, samhället har även närhet till havet. Gantofta ligger 12 km sydost från Helsingborg (se figur 6) och tillhör en av flera mindre tätorter i Skåne (Gantofta Bylag, u.å). Helsingborg hade år 2021 runt 150 100 invånare och ansågs då som Sveriges 8:e största kommun avsett efter antalet invånare (Helsingborgs kommun, 2022).



Figur 6: Förhållandet mellan Gantofta, Helsingborg och Malmö. Samt deras placering på en Sverigekarta [figur], av Brondholm, u.å, Brondholm [URL](#). Modifierad och återgiven av tillstånd. CC-BY

Gantoftas station tillhör Pågatågets system. Syftet med Pågatågen är att erbjuda hållbara resor till alla som vistas och bor i Skåneregionen. I regionen reser mer än 465 000 personer dagligen med ungefär 14 000 olika turer som består utav både buss och tåg. Varje år görs mer än 170 miljoner resor med buss och tåg. Det som skiljer Skåne från andra stora regioner är att det är en flerkärnig region med flera stora städer. Största pendlingen görs i västra Skåne eftersom det är där de flesta bor och arbetar (Skånetrafiken, u.å).

På landsbygden där det saknas linjelagd kollektivtrafik erbjuds närtrafik. Det är en resa som förbeställs av kunden och målpunkten är i anknytning till närmsta tätort. Vanligtvis används taxifordon men utbudet är begränsat (Skånetrafiken, u.å).

Det är tåget som är stommen i den skånska kollektivtrafiken och ligger till grund för de regionala resorna inom länet samt avgränsande regioner. Det görs få uppehåll med tåget vilket bidrar till att det går snabbt och smidigt att resa mellan städerna i Skåne. Pågatåget gör det möjligt att ta sig mellan de stora städerna från mellanliggande samhällen på grund utav det finmaskiga tågsystemet och den goda tillgängligheten. Sedan finns även Öresundståg med kortare restider som kör till Danmark och grannlänen i norr och öster om Skåne. Utöver det finns även Krösatågen som liknar Pågatågen men har en rutt i mellan och övre länsgränserna i södra Sverige (Skånetrafiken, u.å).

3.2 Analys

I detta stycke redovisas en analys av frågeställningarna utifrån en observation från översiktsplaner, rapporter, forskningsstudier samt intervjuer.

3.2.1 Visioner och mål för resande i de valda samhällena

Analysen av översiktsplanerna för Vänersborg, Vårgårda, Västra Götaland, Gantofta och Helsingborg visar på att alla är eniga om att de måste sträva efter ett hållbart samhälle. Sedan skiljer sig tillvägagångssättet hur ett hållbart samhälle nås eftersom de olika samhällena och kommunerna har olika svårigheter och olika förutsättningar.

Både Vänersborg och Vårgårda tillhör Västra Götalandsregionen, därav finns det flera saker som speglas i kommunernas översiktsplaner som hör ihop med regionens. Västra Götalandsregionen har förslag på att öppna upp flera stationer runt om i regionen (Västra Götalandsregionen, 2018). Det är något som reflekteras i Vänersborgs översiktsplan om hur viktigt det är att utveckla befintliga och nya stationssamhällen (Vänersborgs kommun, 2017).

I Helsingborgs översiktsplan (2021) finns också ett fokus på det hållbara resandet och det uppmärksammas hur viktigt det är att alla delar av kommunen prioriteras likvärdigt för att kunna ta del av det utbud och tillgångar som både landsbygden och tätorter har (Helsingborgs kommun, 2021). Skånes utvecklingsstrategi Det öppna Skåne 2030 (2020) vill också fokusera på att ta del av utbud och tillgångar men menar även på att de större områdena med en stor stadskärna ska utvecklas för att kunna förbättra utvecklingen för omlandet och Skåne (Normann al et., 2020). Arbetsplatser, bostäder och handel ska förbättras i de kollektivtrafiknära områdena menar utvecklingsstrategin (2020). Landsbygden ska stärkas och lyftas fram, för att ge de bästa förutsättningarna till att bo och leva i Skåne (Normann al et., 2020). På liknande vis pekar Vänersborgs kommun i sin översiktsplan (2017) på hur viktigt

det är att ta till vara på landsbygdens resurser och ha en bra samverkan mellan landsbygden och stadskärnan.

En vision Västra Götalandsregionen (2013) har är att vara en aktiv region, där bilen får ett minskat värde och att rörligheten inom regionen ska bidra till en förbättrad ekonomi samt ökar den sociala och funktionella aspekten. Det ska nås genom en förbättrad kollektivtrafik (Västra Götalandsregion, 2013). Det samma gäller för Helsingborgs kommun (2021) som har visionen att utveckla och skapa en trygg stad för dess invånare. Genom en god kollektivtrafik kan det bidra till en enad stad. Staden skall globaliseras för att kopplas ihop med omvärlden (Helsingborgs kommun, 2021).

Vidar påpekar Helsingborgs kommun (2021) vikten av förtätade centralorter och tätorternas betydelse, då de menar att det bidrar till att flera människor får en närhet till kollektivtrafiken (Helsingborgs kommun, 2021). Det är något som Västra Götalandsregionen (2013) poängterar som en fördel när det kommer till kollektivt resande. Förtätning skapar gemenskap och att ha en bra förbindelse mellan olika platser såsom skola och arbete förenklar valet att välja kollektivt resande (Västra Götalandsregionen, 2013).

I intervju med Vårgårda kommun poängterar samhällsplaneraren att de skulle behöva arbeta mera med att öka kollektivtrafikresandet genom att bygga kollektivtrafik nära bostäderna, det kallas för att bygga i nära läge. Det skapar förutsättningar för människor som flyttar till Vårgårda att åka mer kollektivt men det ökar också underlaget för kollektivtrafiken på sikt.

Både samhällsplaneraren och kommunstyrelseordförande för Vårgårda kommun lägger vikt vid att byte med andra tåg och anslutande kollektivtrafik skall fungera. För att uppnå det behöver kommunerna planera för hela resan och därmed möjliggöra för resenärer att kunna åka buss från landsbygden till tågstationen och sedan kunna åka vidare med tåg, cykel eller gång. I dagsläget är anslutande kollektivtrafik begränsad i landsbygden vilket bland annat beror på underlaget. Kommunstyrelseordförande menar på att en lösning skulle kunna vara att tillföra en busslinje.

Kommunstyrelseordförande och samhällsplaneraren för Vårgårda ser ett framgångskoncept med att sammankoppla busslinjer med skoltrafik. Det skapar tillgänglighet för flera resenärer samt att bussen inte går tom. Samhällsplaneraren från Vårgårda kommun ser dock ett problem med det, då det kan vara svårt att anpassa bussen efter varierande arbetstider.

Andra projekt kommunerna och regionerna har arbetat med för att uppnå hållbar mobilitet är bland annat:

Västra Götalandsregionen (2021) har skapat ett projekt som kallas KomILand. Projektet handlar om hållbart resande i mindre tätorter och på landsbygden. För att öka det hållbara resandet används kombinerad mobilitet. Olika mobilitetslösningar har testats i olika områden, såsom förbättrad kollektivtrafik, bilpooler, samåkning eller cykelpooler. Målet är att få konceptet att fungera bra så att det kan sprida sig både nationellt och internationellt (Västra Götalandsregion, 2021).

Helsingborg kommun (2021) uppmuntrar liksom Västra Götalandsregionen (2021) utvecklingen av mobiltjänster, tjänster där till exempel möjligheten att boka fordon eller köpa biljetter för kollektivtrafiken. För att denna möjlighet ska kunna fungera kommer

Helsingborgs kommun behöva arbeta med övriga kommuner i Skåne. Om det prioriteras och tas i beaktande kommer medborgarna få flera valmöjligheter (Helsingborg kommun, 2021).

Helsingborgs kommun (2021) ser även möjligheter att använda sig av autonoma, självkörande fordon och på så sätt öka tillgängligheten. Tanken är att dessa fordon ska bindas samman med kollektivtrafiken och framförallt underlätta för personer som bor på landsbygden. Det sker genom att skjutsa personer till stationer och större regionala busshållplatser (Helsingborgs kommun, 2021).

Avslutningsvis finns det många olika tillvägagångssätt för att uppnå ett hållbart resande. Det är även många synvinklar och mål som kommunerna och regionerna har gemensamt vilket kan kopplas till de 17 hållbarhetsmålen som Sverige arbetar mot. Det är intressant att se hur regionerna använt olika sätt att nå hållbar mobilitet. Förhoppningsvis kan det leda till att en bra lösning kan nås som i slutändan skulle fungera i flera kommuner och regioner i Sverige.

3.2.2 Människors resmönster i de tre samhällena

Det går fyra busslinjer inom och runt Brålanda. Som tidigare nämnt stannar inte den tågtrafik som passerar Brålanda (Vänersborgs kommun, 2022). Enligt en slutrapport från Vänersborgs kommun (2022) planeras en ny tågstation i Brålanda (figur 7) tillsammans med Målbild Tåg delmål 2028 från Västra Götalandsregionen (u.å). Brålandas samhälle befinner sig på ena sidan av järnvägen och på andra sidan ligger ett industriområde (se figur 8). De två områdena binds samman med tre plankorsningar som också medför svårigheter i framkomligheten genom staden. Det har konstaterats att 800 personer av invånarna som bor i Brålandas tätort har ett avstånd längre än en km till den tänkta stationen (Vänersborgs kommun, 2022), något som Västra Götalandsregionen (2018) påpekar är ett problem. Om bostäderna befinner sig inom en radie på en kilometer är chansen större att människor väljer pendling med tåg eller bus som alternativ till bilen.



Figur 7: Bild på det befintliga stationshuset i Brålanda. CC-BY

I slutrapporten från Vänersborgs kommun (2022) skrivs det att de har som övergripande mål att uppnå en för hållbar transportförsörjning för alla medborgare. Det finns även ett funktionsmål som beskriver att transportsystemets utformning, funktion och att användning ska vara tillgänglig och jämställd, vilket ska leda till en bra utveckling för hela samhället (Vänersborgs kommun 2022).



Figur 8: Karta över den planerade tågstationen i Brålanda (svart ring), samt de tre plankorsningarna (röda ringar). Det orangea området visar bostäder och det gråa är industrier [figur], av Lantmäteriet, u.å., Lantmäteriet, [URL](#). Modifierad och återgiven av tillstånd. CC-BY

En tågstation i Brålanda skulle innebära att tillgängligheten ökar och att ta sig till andra samhällen går snabbt och på ett hållbart vis. En målsättning är att det i framtiden ska bli dubbelspåriga banor för att minska belastningen på tågtrafiken (Vänersborgs kommun, 2022). Enligt representanten för Brålandas infrastrukturgrupp är förväntningarna på en station stor och ett argument till att det borde finnas en tågstation i Brålanda på grund utav att det redan finns en befintlig tågräls där tåg passerar dagligen.

Det diskuteras flitigt mellan kommunen, Trafikverket och Västtrafik hur en förbättring av vägar och kollektivtrafik skulle kunna gynna landsbygden och därmed påverka Brålandas utveckling. En tågstation i Brålanda skulle innebära bättre möjligheter för de små orterna men också landsbygden runt omkring (Vänersborgs kommun, 2017). En representant för Brålandas infrastrukturgrupp säger: ”En tågstation i Brålanda kommer att skapa fantastiska möjligheter för utvecklingen av orten. Med snabba pendlingsresor till Trollhättan och Göteborg blir Brålanda ett valbart alternativ för många.” Vidare menar representanten att en tågstation skapar förutsättningar för utbyggnad av samhällsservice, skolor, bostäder och arbetstillfällen.

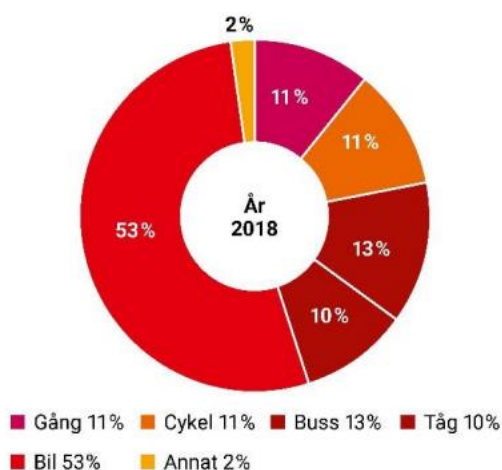
I dagsläget finns det goda möjligheter att ta sig till och från Vänersborg både med bil och tåg. Att pendla till Göteborg är enkelt och smidigt om du bor inne i Vänersborgs centrum (Vänersborgs kommun, 2021). Stora delar av Vårgårdas befolkning pendlar varje dag till andra platser och möjligheterna och ta sig till bland annat Alingsås och Skövde med kollektivtrafik är goda (Vårgårda kommun, 2006). Likaså gäller Gantofta, där många invånare pendlar till andra delar av Helsingborg och även utanför kommungränsen (Helsingborgs kommun, personlig kommunikation, 23 mars, 2022).

Inom Helsingborgs kommun sker 53 procent av resorna med bil (se figur 9) (Helsingborgs kommun, personlig kommunikation, 23 mars, 2022). Trafikplaneraren på Helsingborgs kommun berättar att kommunen vill arbeta mer med mobility management för att kunna nå ut till människor och få fler att välja kollektivtrafik. Bil anses fortfarande som det mest bekväma färdmedlet och att ändra människors beteende och vanor är svårt. Det är något samhällsplaneraren i Vårgårda också reflekterar över hur bilresandet ser ut i Vårgårda, men säger att tågstationen i Vårgårda har haft en väldigt stor betydelse för utvecklingen av samhället. Samhällsplaneraren fortsätter:

”Vårgårda ligger vid Västrastambanan och historiskt sätt har det vuxit fram som ett stationssamhälle, tack vare att det har funnits en tågstation.”

Vidare säger samhällsplaneraren att tåget haft en jättestor påverkan på samhället och berättar:

”Det gör ju någonting att ha en tågstation, det ger ju det här långsiktiga tryggheter i att man alltid kan ta sig hit som inte kanske en busslinje. En busslinje kan alltid dras om men räls är långsiktig, en fast struktur.”



Figur 9: Färdmedelsfördelning i Helsingborgs stad visat i procent år 2018 (Helsingborgs kommun, personlig kommunikation, 23 mars, 2022). CC-BY

Innan tågstationen lanserades i Vårgårda 1996 skedde arbetspendlingen till största delen med bil (Vårgårda kommun, 1991). Enligt Vårgårdas översiktsplanen från 1991 står det även om Vårgårdas potential och dess strategiska placering ur en trafiksynpunkt. Det går även att läsa vad en satsning på tåget skulle innebära och att kommunens mål är en enad station². I Vårgårdas översiktsplan (1991) beskrivs det att en stor satsning på tätorten krävs. Den satsningen som gjordes på utbyggnaden av tätorten blev väldigt koncentrerad vilket gjorde att behovet av att enkelt ta sig till stationen med möjlig cykel- och gångavstånd var stort (Vårgårda kommun, 1991).

I dag ser möjligheten att pendla till och från Vårgårda helt annorlunda ut tack vara tågstationen. Enligt kommunstyrelseordförande i Vårgårda är det många som pendlar till

² Med en enad station menas att tågstationen integrerar med omkringliggande ytor. Så att stora delar av befolkningen får gång- och cykelavstånd till tågstationen (Vårgårda kommun, 1991).

Vårgårda på grund utav de arbetsmöjligheterna som finns i samhället. Det är ca 3000 personer som pendlar från Vårgårda varje dag, varav en stor andel är med tåg. Det är dock fortfarande bil som är det dominerande pendlingssättet menar kommunstyrelseordförande. Vidare berättar personen att tågstationen har bidragit till att företagen stannar kvar och att rekryteringsområdet ökat tack vare det.

Att öka kollektivtrafikanvändandet på landsbygden skapar utmaningar menar trafikplaneraren från Gantofta. Vidare förklarar trafikplaneraren att det är svårt att ha bussar och tåg som går men ingen som åker, det blir inte ekonomiskt försvarbart. Vidare påpekar trafikplaneraren att tomma bussar på landsbygden kan behöva dras in vilket resulterar i att invånarna som bor där känner sig bortglömda. Det är något som Vårgårdas översiktsplan (2006) nämner.

Kollektivtrafiken i Vårgårda är på vissa platser utbyggd på landsbygden så en viss pendling till Vårgårda tätort går att göra men det finns ett väldigt litet reseunderlag vilket försvårar utökningen av trafiken (Vårgårda kommun, 2006).

Enligt kommunstyrelseordförande för Vårgårda så finns det en lösning på problemet när det kommer till kollektivtrafik på landsbygden. Kommunen har infört bussar som anpassar sina avgångar efter skoltider. Det skapar förutsättningar till att flera invånare använder bussen. Att bedriva skolverksamhet på landsbygden skapar även bättre förutsättningar för att få en levande landsbygd förklarar kommunstyrelseordförande. Det är något som även presenteras i målbilden för tåg 2035 av Västra Götalandsregionen (2013) vad fördelarna med resande är, en bra förbindelse mellan skola, arbete och möten med andra människor skapar en gemenskap (Västra Götalandsregionen, 2013). Samhällsplaneraren från Vårgårda kommun ser dock svårigheter med det då det finns en variation av arbetstider.

I Gantoftas fördjupade översiktsplan (2010) står det att 45% av invånarna inte är nöjda med kollektivtrafiken. Översiktsplaneraren och trafikplaneraren från Helsingborg tror att det kan ha att göra med de få avgångar som finns och tror även att behovet att öka avgångarna är relevant, speciellt vid rusningstiderna. Dock är förmodligen alla vagnresurser upptagna under dessa tider och därmed skapas svårigheter att genomföra det.

En annan sak att ta i beaktande när det kommer till människors resande som Västtågsutredningens huvudrapport (2018) poängterar är att bilanvändandet är mer frekvent för invånare som bor i mindre orter. Bil är det transportmedel som används mest och det färdmedlet som underlättar i vardagen (Västra Götalandsregionen, 2018). Det har visat sig att de orter som har en pendlingstid under 45 minuter har en god positiv samhällsutveckling konstaterar Västra Götalandsregionen (2018). Det är något Det öppna Skåne 2030 (2020) också är inne på och bilens betydande vikt för människor på landsbygden. Det dåliga utbudet av kollektivtrafik runt om i byarna och avståndet till stadskärnan ska lösas genom förbättrade förutsättningar för kombinationsresor genom möjligheter att ansluta kollektivtrafiken med attraktiva och tillgängliga pendelsparkeringar (Normann et al., 2020).

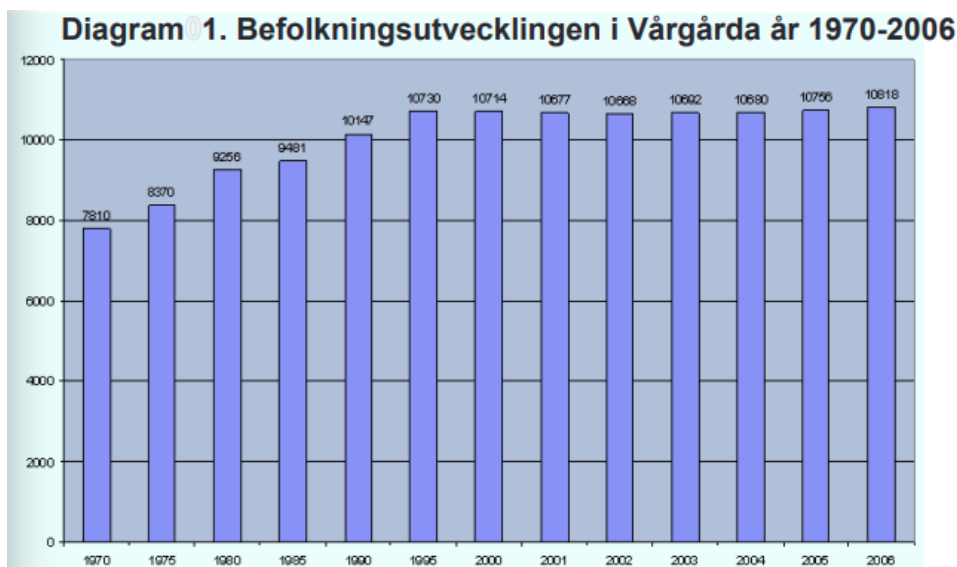
Ytterligare en faktor inför framtiden menar trafikplaneraren från Helsingborg är den mer accepterade normen att arbeta hemifrån. Trafikplaneraren tycker att det är en viktig del som uppstår för att skapa en mer hållbar situation. Kommunstyrelseordförande för Vårgårda kommun menar på att digitaliseringen har gjort stor skillnad för att få flera personer runt om i landet att kunna träffas, men att fysiska möten fortfarande kommer att vara aktuella.

Det går att konstatera att en tågstation kan ha stor påverkan på samhället ur många aspekter. Det leder till ett mer levande samhälle där landsbygden inkluderas och möjligheten att ta sig mellan olika platser ökar och det leder till att tillgängligheten för alla blir större. Genom att jämföra hur Vårgårdas pendling påverkats genom historien kan slutsatsen dras att det troligen är något som kan påverka både Gantoftas och Brålandas resande i samhället. Det är dock viktigt att reflektera över att Vårgårda fortfarande har problem med att inkludera landsbygden men tågstationen har ändå haft stor betydelse för utvecklingen. Något som förhoppningsvis kan ske i Brålanda och Gantofta som är betydligt mindre samhällen.

Det går också att notera att det inte går att utesluta bilen samt dess betydelse för samhället. Bilens fördelar och funktion kommer också behövas för att få ett fungerande samhälle.

3.2.3 Vad tillför en tågstation för samhällsutvecklingen

I Vårgårda och Gantofta har en tågstation haft en stor betydelse för samhällsutvecklingen och befolkningsökningen. Det är dock inte en självklarhet att det sker markanta skillnader på grund av en tågstation. I Vårgårda kommun stannar tåget åter igen i samhället 1996 och i samband med det sker en minskning av befolkningsmängden (se figur 10). En orsak till minskningen är att det råder bostadsbrist menar översiktsplanen från Vårgårda (2006). För att kunna få en årlig ökad befolkning konstaterar kommunen att de måste skapa attraktiva bostadsmiljöer (Vårgårda kommun, 2006).



Figur 10: Statistik över befolkningsutvecklingen i Vårgårda mellan år 1970 och 2006 [diagram], av Vårgårda kommun, 2006, [URL](#). CC-BY-CA

Det konstateras även i Vårgårdas översiktsplan (2006) att det fanns en stor efterfrågan på villatomter i tätorten och på landsbygden under den tiden som tågstationen lanserades. En anledning till bostadsbristen i kommunen kan ha berott på att det mellan 1997–2001 var en minskning på bostadsbyggandet jämfört med innan då ungefär 100 bostadsenheter byggdes varje år. Från 2002 fram till 2005 ökade byggandet igen vilket också kan ses i grafen (se figur 10) att antalet invånare har ökat efter 2005 (Vårgårda kommun, 2006).

Samhällsplaneraren från Vårgårda tror att en annan orsak till befolkningsminskningen skulle kunna bero på att det var få avgångar till en början när tågstationen lanserades. Därav gick det inte att förlita sig på tåget. Befolkningstillväxten i Vårgårda hade dock varit svag under en längre period vilket inte berodde på lanseringen av tågstationen. I dag ser läget i Vårgårda helt

annorlunda ut. Enligt kommunstyrelseordförande för Vårgårda så har Vårgårda den tredje snabbaste växande befolkningsutvecklingen i Västra Götaland. Anledningen till det menar kommunstyrelseordförande är på grund utav Vårgårdas goda arbetsmöjligheter, dels de stora industrierna som drar mycket arbetskraft men även de goda pendlingsmöjligheterna som staden erbjuder.

Även i Gantofta har liknande problem uppstått att befolkningsmängden minskat (Helsingborgs kommun, 2010), något som den fördjupade översiktsplanen (2010) nämner som också har lett till en minskning av bostadsutbyggnad. Enligt översiktsplanaren från Helsingborgs kommun beror minskningen av befolkningen i Gantofta på att samhället är homogent. Med det menas att i Gantofta bor och lever en viss åldersgrupp vilket resulterar i att invånarna har ett litet utbud av olika boendeformer. Det försvårar möjligheter för invånare att bo kvar i samhället och gör att flera söker sig till andra samhällen.

Framtida bostäder är planerade vid stationsområdet i Gantofta men även runt de centrala delarna där det finns närhet till både service och kollektivtrafik. En viktig del i planeringen är att det skall finnas en variation av bostadstyper, samt att bostäderna skall anpassas till olika åldrar (Helsingborgs kommun, 2010). Med goda bostadsmöjligheter poängterar Helsingborgs översiktsplan (2021) vikten av att skapa goda tillväxtmöjligheter samt att det är viktigt att prioritera områden som har goda chanser för utveckling av näringslivet.

Vårgårda, Brålanda och Gantofta är alla överens om att företagen och arbetsmöjligheterna som finns i samhället ska bevaras och de anses mycket värdefulla för att människor ska vilja bo och leva i samhällena. Det är något Helsingborgs kommun (2021) beskriver som en viktig punkt utifrån att staden ska ses som en konkurrenskraft och ha en bra livskvalitet för företagen. Kommunstyrelseordförande för Vårgårda kommun påpekar att företagarnas påverkan för Vårgårdas framtid och förutsättningarna de bidrar med till staden. Vidare säger en representant från Brålandas infrastrukturgrupp att Brålanda har ca 3500 invånare med 700 företag, där de flesta är enmansföretag men det finns även en del större företag som tillsammans omsätter de 1 miljard kronor. Detta resulterar i många arbetstillfällen som skapar möjligheter för att Brålanda ska växa.

Avslutningsvis går det att konstatera att det är många faktorer som påverkar ett samhälles befolkningsutveckling och att en tågstation över tid kan ge stor positiv utveckling. Det är viktigt att planera samhället så att den blir välkomnande för att så många olika människor som möjligt, så de ska trivas och vilja bo kvar. Det är något som är viktigt att göra vid lanseringen av tågstationen i Brålanda. Det ska finnas en bra plan för hur människor ska kunna bo och leva i närheten. Genom en bra planeringen förebyggs problem som till exempel Vårgårda stött på, att det inte finns tillräckligt med bostäder. Det är viktigt att bevara arbetskraften och att värna om den, vilket i sin tur lockar fler människor till samhället och skapar en levande stad.

3.2.4 Utformning av tågstation

Västra Götalandsregionen (2018) nämner även vikten av den fysiska utformningen av tågstationen och hur stor påverkan den har beroende på utformning och plats. En lyckosam tågstation kan kompletteras med faktorer som avståndet mellan hushåll och station, avståndet det tar att pendla mellan orten och större arbetsmarknader samt transportkvalitet för tågen. En tågstation har även en viktig roll när det kommer till hur lång tid det tar att ta tåget gentemot

att åka bil (Västra Götalandsregionen, 2018). Det ska vara gynnsamt att ta tåget istället för bilen. För att uppnå närhet till stationen behöver även byggnationen av bostäder förbättras.

En tågstation skapar såklart även svårigheter menar Västra Götalandsregionen (2018), då tåg ger ifrån sig en del negativa effekter som buller och vibrationer. För att minska på det skapas offentliga rum som parkeringar eller service av olika slag. Det leder till att områden som skulle kunna skapa närhet för invånare istället flyttas en bit utanför och därmed skapar ett större avstånd (Västra Götalandsregionen, 2018). Det påpekar dock Helsingborg i sin översiktsplan (2021) att om bilanvändandet minskar kommer behovet av parkering minska vilket ger mer yta för bostäder, servicehus mm.

Västra Götalandsregionen (2018) vill uppnå närhet till stationen samt prioritera möjligheten att ta sig lätt till fots eller med cykel till stationen, något som även Vänersborgs kommun och Helsingborgs kommun är eniga om. På plats tio i Vänersborgs översiktsplan (2017) finns prioriteringen om bra cykelmöjligheter. Helsingborgs kommun (2021) beskriver också hur gång, cykel och kollektivtrafik skall prioriteras. För att uppfylla ett sådant mål menar Västtågsutredningens huvudrapport (2018) att det behöver finnas tillgång till bra gång och cykelbanor, men även cykelparkeringar. En del personer åker bil till stationen vilket också medför att det behöver finnas pendelparkeringar (Västra Götalandsregion, 2018).

Att stärka tillgängligheten samt kunna binda samman Skåneregionen ska göras genom en förbättrad och utbyggd transportinfrastruktur jämfört med den som redan finns idag, där regionala personresor, gods, cykel och kollektivtrafik prioriteras (Normann et al., 2020).

Sammanhängande cykelstråk är något som Vänersborgs översiktsplan (2017) har lyft upp för att fler ska välja cykeln framför bilen. Det finns ett cykelvägnät i staden men den är inte tillräckligt sammanhängande. I Vänersborgs kommun behövs ett funktionellt cykelvägnät som länkar samman olika områden, så det blir lättare att kunna ta sig till kollektivtrafiknoder³, stora arbetsplatser, handelsnoder, förskolor och skolor med mera (Vänersborgs kommun, 2017).

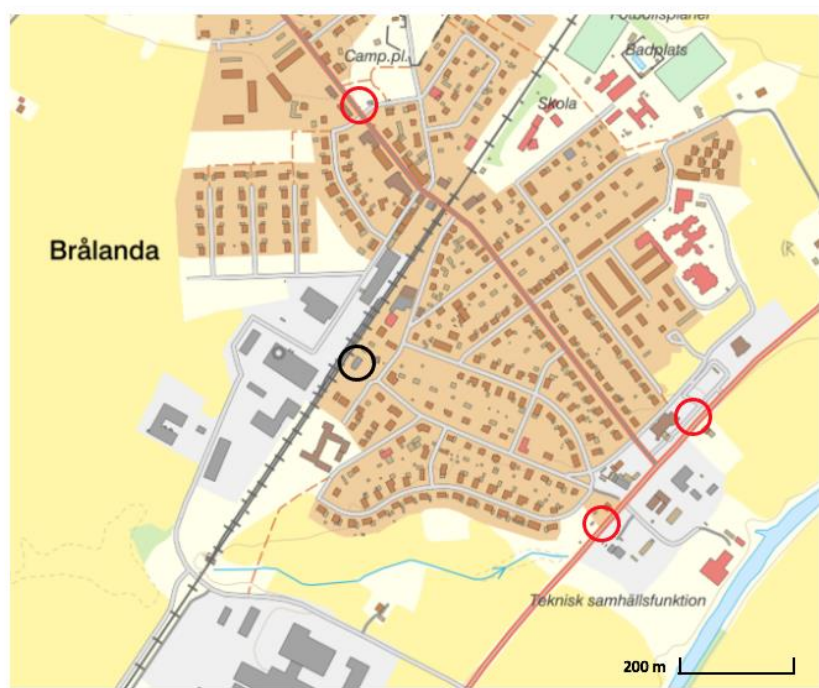
För att kunna utveckla befintliga och nya stationssamhällen finns brister i infrastrukturen inom järnvägen menar Vänersborgs kommun (2017). Det gäller även för infrastrukturen runt om i Västra Götaland. Det höga kapacitetsutnyttjandet har medfört en begränsad utökningsmöjlighet. Det krävs även större satsningar på underhåll runt om i Västra Götaland för att förbättra infrastrukturen (Västra Götalandsregionen, 2018). I Vänersborgs kommun finns det brister i infrastrukturen som skapar konsekvenser så att arbetet med utvecklingen av infrastrukturen försvåras. Visionen om ett hållbart samhälle förhindras vilket bidrar till att åtgärderna för att lösa briserna är stora (Vänersborgs kommun, 2017).

I översiktsplanen för Vårgårda kommun (2006) går det att läsa vad en satsning på tåget skulle innebära och att målet är en enad station. Samhällsplaneraren från Vårgårda kommun menar att det handlar mycket om att tågspåret skapar en fysisk barriär. Det handlar om att integrera båda sidorna av järnvägen med varandra. Vårgårda station har en tunnel under järnvägen som upplevs otrygg och inte tillgänglig. Det är något kommunstyrelseordförande poängterar, vikten att skapa ett attraktivt samhälle för både tillgänglighet och samhörighet. Det är viktigt att samhället känns tryckt och välkomnande för att kunna öka invånarantalet menar kommunstyrelseordförande för Vårgårda.

³ Kollektivtrafiknoder är platser där flera buss- eller tåglinjer korsar varandra.

Enligt slutrapporten från Vänersborgs kommun (2022) är allmänhetens intryck av trafikmiljön i Brålanda negativt. Miljön kring stationen känns otrygg, mörk och ovårdad. Det beror bland annat på de fåtal lampor och slitaget på byggnader, samt bullret från järnvägen.

För att kunna öppna en tågstation i Brålanda menar slutrapporten (2022) att det krävs att cykeltrafiken ska kopplas till stationsnätverket, något som det inte görs idag. Det leder till att cykelpumpstationer, cykelparkering med mera är nödvändigt vid stationen när cykelinfrastrukturen kommer bli större. Den närmaste busshållplatsen är placerad i Brålanda centrum och befinner sig ungefär 400 meter från stationshuset (se figur 11). För att göra stationen ännu mer attraktiv menar slutrapporten (2022) att det finns behov av en busshållplats i närheten av stationen. På så sätt kommer det finnas förutsättningar att skapa goda kommunikationsmöjligheter (Vänersborg kommun, 2022). Enligt representanten från Brålandas infrastrukturgrupp krävs det även att arbeta mer med den fördjupade översiktsplanen från Vänersborgs kommun, för att kunna se över möjliga svårigheter kring planeringen av stationsområdet, gång- och cykelvägar, trafikflöden, pendelparkering, bostads- och verksamhetsområde. Representanten menar på att det är viktigt för att få en verklig utveckling av Brålanda.



Figur 11: Karta över förhållandet mellan planerade tågstation (svart cirkel) och de befintliga busshållplatserna (röda cirkel) [figur], av Lantmäteriet, u.å, Lantmäteriet [URL](#). Modifierad och återgiven av tillstånd. CC-BY

Det finns i dagsläget 47 allmänna parkeringsplatser som är placerade inom en radie på 100 meter från stationshuset. Brålanda har en utspridd befolkning där en stor del av invånarna bor på landsbygden vilket medför att de flesta inte bor inom det täckta området kring stationen (Vänersborgs kommun, 2022). Det leder till ökade krav på förutsättningar för bra parkeringsmöjligheter, cykelvägar och gångvägar. Den kommunikativ kollektivtrafik behöver också förbättras, vilket innebär att det ska finnas bra förbindelser med anslutande trafik. Representanten från Brålandas infrastrukturgrupp konstaterar att en fördjupad översiktsplan måste innehålla en bra lösning för en förväntad ökning av pendelresenärer som bidrar till en

ökad trafik på vägen fram till stationen. Enligt representanten behövs en parallell väg som tunga fordon kan använda istället för att köra genom samhället.

Utifrån denna analys finns det många faktorer att tänka på vid utformningen av en tågstation. Det är inte bara att bygga en vacker byggnad utan det inkluderar många steg, samt en prioriteringsfråga. Vad bör prioriteras? Bra cykelmöjligheter, pendelparkeringar eller bostäder? Om bilanvändandet minskar kommer inte parkeringarna behövas, ska dessa då bortprioriteras? Det är en svår balansgång där det är många faktorer att tänka på. En annan svårighet kan vara tryggheten, när det i ett litet samhälle inte är så mycket rörelse på kvällar, nätter och helger. Vikten av att skapa en trygg miljö att vistas i om du till exempel arbetar oregelbundna tider och reser obekväma tider.

4. Diskussion

Utifrån den analys som gjorts kan vi konstatera att en tågstation är viktig för landsbygden och samhället. På flera platser runt om i landet finns det övergivna stationer som skulle kunna användas i framtiden, likaså med tågrälsen som passerar många städer.

Något många av oss har svårt att tro när vi åker förbi ett gammalt övergivet stationshus på landsbygden är att det har varit ett offentligt rum, knutpunkten för hela staden. Det är enklare att föreställa sig stationshusen som ett industriområde med godsmagasin och upplag som det förknippas med idag än den vackra stadsdelen den engång var (Gustafsson & Ranhagen, 2020). Vi tror det är viktigt att ta vara på den bebyggelsen som redan finns vilket kan kopplas till den tänkta stationen i Brålanda. I Brålanda finns redan ett befintligt stationshus och därmed blir det mer naturligt att införa en tågstation i tätorten.

Nackdelen med fler tågstationer på en tågsträcka tror vi kan innebära att resan tar längre tid eftersom tåget inte kan åka lika fort. Det skulle kunna leda till att flera personer som tidigare tagit tåget väljer bilen då de upplever att det tar för lång tid med tåget jämfört med bilen. Fördelarna väger ändå över då det förhoppningsvis leder till att den nya tågstationen gör att det kommer fler resenärer som tidigare tagit bilen. Eftersom tåget rymmer fler personer än en bil så kan flera resenärer resa samtidigt vilket också är en anledning att införa ytterligare en tågstation på tågsträckan.

Sätherberg et al. (2020) ser problemet i att kollektivtrafiken planeras utefter ett storstadsperspektiv och att det inte går att relatera till på landsbygden. Vi tror ändå att det kan vara bra ur vissa synvinklar att ta inspiration från kollektivtrafiken i storstaden. Eftersom det i storstaden är en självklarhet att välja kollektivtrafiken så måste det på något vis kunna återskapas på landsbygden. Om till exempel bensin- och dieselprierna går upp så måste det finnas ett alternativ till bilen. Vad skulle då kunna hända om kommunerna kunde erbjuda billigare resor med kollektivtrafiken? Vi är övertygade om att människor skulle få ett annat synsätt och välja kollektivtrafiken framför bilen. Det blir en självklarhet att ta cykeln eller gå till närmsta hållplats för att ta kollektivtrafiken till skolan eller arbetet.

Vi hade önskat att synsättet som finns inne i tätorten där kollektivtrafiken används till arbetspendling och fritidsresor skulle efterliknas på landsbygden. Kommunerna måste arbeta mer aktivt med tillgänglighet för att inkludera alla och uppnå målet om ett hållbart resande. Vi tror att en tågstation kommer inkludera Brålanda ur ett större perspektiv och därmed kommer invånarna känna sig mer delaktiga i samhället och att tillgängligheten ökar. Som tidigare nämnt är det lättare att ta sig med kollektivtrafik till de större städerna inom Västra Götaland. Då hoppas vi att en ny tågstation på landsbygden ska utöka kollektivtrafiken så att de stora städerna kan kopplas ihop med de mindre tätorterna.

Sedan ska vi inte glömma alla de tillgångar och resurser som finns på landsbygden och att landsbygden ska bevaras och tas om hand. Med det menar vi att det inte ska byggas flera vägar som ska ge möjligheter för människor att välja bilen, det är där tåget får en avgörande roll. Det ska vara en självklarhet att välja tåg som alternativ utifrån tid, ekonomi och miljösynpunkt. Tåget skapar även flera möjligheter som inte bilen gör i form av frihet det går att arbeta, svara på mail, göra skoluppgifter eller läsa en bok. Vi tycker att kommunerna arbetar på ett bra sätt för att bevara landsbygden och värnar om dess tillgångar utifrån de förutsättningar och möjligheter de har. Utifrån de intervjuer vi har gjort kan vi se att det finns ett stort intresse bland de som arbetar inom kommunen att få en förändring och lösa problem

som finns i samhället när det gäller kollektivtrafik. Det krävs mycket tid och arbete och kollektivtrafiken är en lång process som inte är lätt att påverka över en dag.

Det finns en vision i Brålanda att efterlikna Pågatågssystemet som Skånetrafiken använder sig av. Utifrån våran analys tycker vi att det är en bra lösning då Pågatågen binder ihop Skånes större orter med mindre orter. Det skapar en god tillgänglighet och att ett liknande system i Västra Götalandsregionen förhoppningsvis kan bidra till ett bättre samarbete med de gränsande regionerna. Det är något det lyckats bra med inom Region Skåne men hade det fungerat i Västra Götaland? Vi ser en risk i att om stationen inte används som planerat, så kan det leda till att stationen upplevs som och en otrygg plats och kostar pengar för kommunen. Trots denna risk tror vi det är en bra idé att lansera en tågstation i Brålanda och skapa en tillhörighet precis som Pågatågen gör i Skåne.

I vår analys kan vi konstatera att fler bostäder behöver byggas nära en tågstation för att minska avståndet samt se till att det inte blir bostadsbrist. Fler bostäder runt om tågstationen skapar dock både risker för buller och vibrationer och tar även upp utrymme för pendelparkeringar, cykelparkeringar och service. Då skapas en svårighet i vad som ska väga tyngst när planering av en tågstation görs. Vi tycker att i Brålandas fall är det viktigt att prioritera de personer som bor på landsbygden och att de har möjligheten att ta bilen till stationen, samt att det finns en fungerande cykel- och gångväg för de personer som bor en km från stationen.

Vårgårda kommun vill uppnå en enad station som innebär att integrera båda sidorna av järnvägen med varandra. Det är något vi tror är viktigt för Brålanda då de befinner sig i en liknande situation. I dagsläget finns tre plankorsningar i samhället vilket medför ett problem med framkomligheten i samhället. Vi tror att det är viktigt att kolla på andra lösningar som förenklar framkomligheten och binder ihop samhället, det skulle till exempel vara att minska antalet plankorsningar eller att bygga en tunnel eller bro som inte påverkas av tågets passeringar. Vid byggnationer av övergångar är det viktigt att tänka på att platsen känns både trygg och välkomnade, det medför att fler personer kommer att använda den.

Vi kan även dra slutsatsen att någon dramatisk befolkningsökning inte alltid sker i samband med en nylanserad tågstation men att det på sikt bidrar till skillnad. Vi tror att samhällets geografiska placering har stor påverkan. En strategiskt vald plats likt Vårgårda samt en tågstation i anknytning till samhället skapar bra förutsättningar till en levande stad. Fler söker sig till staden av olika anledningar som arbetsmöjligheter, boende och skola. Vi tycker att kommunen har ett stort ansvar att se över samhällets befintliga situation för att skapa en bra utgångspunkt vid en lansering av en tågstation. I Gantoftas fall ser vi att variationen på bostäder är otillräcklig, vilket medför att människor inte flyttar dit eller stannar kvar.

I början av vårt arbete gjorde vi ett besök till Brålanda och upptäckte slitage på många byggnader inom den centrala delen av tätorten och vi fick en känsla att samhället kändes bortglömt. Vi vill att Brålanda upplevs som ett attraktivt samhälle dit människor vill flytta och bo kvar. Då tror vi att det krävs bra möjligheter till en bostadsvariation, god service och fungerande infrastruktur. I analysen lyfte kommunstyrelseordförande från Vårgårda kommun upp vikten av att bevara skolorna på landsbygden, vilket vi också tycker är viktigt eftersom det bidrar med många positiva följder, som en minskning av bilanvändande, eftersom bilen inte längre kommer behövas för att skjutsa barnen till skolan. En skola bidrar också med att skapa en levande landsbygd och fler personer väljer också att bo kvar på landsbygden då de inte behöver flytta in till staden och komma närmare skolorna.

En av de största svårigheterna tycker vi är att ändra människors beteenden och attityder då det handlar om individens ansvar. Våra vanor skapar hinder att se till andra alternativ. Vi tror att det är viktigt att kommunen tar sitt ansvar att hjälpa till att hitta olika styrmedel som underlättar att ett beteende bryts. Vi tror att ett sätt att se till att människor väljer kollektivtrafik som alternativ är att det finns goda kommunikativa resmöjligheter. Genom att ha anslutande trafik tror vi att det skapar en mer attraktiv kollektivtrafik. Vi vill att det ska vara lika enkelt att åka kollektivt som det hade varit att ta bilen.

Vi tror att Vänersborgs kommun behöver arbeta aktivt med mobility management för att få en större effekt på kollektivtrafikresande. I samband med att tågstationen i Brålanda lanseras måste det finnas bra information till hur du tar dig till stationen. Om du bor i närområdet ska du kunna ta dig till station utan bil. På så sätt kommer kommunen ha användning av mobility management genom att använda sig av både hårda och mjuka metoder för att få flera personer att välja kollektivtrafiken.

Vi hoppas en tågstation i Brålanda ska innebära att invånarna väljer tåget, så att bilen inte anses vara ett förstahandsval. Vi tror att Brålandas invånare är förväntningsfulla på en ny tågstation och det kan bidra till en positiv påverkan så att flera väljer tåg som alternativ. Vi tror även att personer kommer att påverkas av varandra handlingar, om en person väljer kollektivtrafik kommer det förhoppningsvis leda till att flera inspireras och också välja att åka kollektivt.

5. Slutsats

Genom att belysa möjligheter och utmaningar när det gäller människors resande på landsbygden har studien synliggjort tåget och tågstationens betydelse för samhället. Det har i sin tur lett till en ökad förståelse kring planeringen av en tågstation och vilka faktorer som påverkar användandet av tåget. Genom att titta på tre valda samhällen har möjligheten för ett mer noggrant resultat infunnit sig. Det går att konstatera att de tre valda samhällena har olika förutsättningar och potential, vilket gör att en slutsats kan dras att varje tågstation är unik och det krävs en noggrann planering för att lyckas åstadkomma ett så bra resultat som möjligt. I det här fallet gick studien ut på att se hur det går att öka kollektivtrafiken och uppnå ett hållbart samhälle.

Utifrån Brålandas förutsättningar kan slutsatsen dras att det finns en bra början till planering av en tågstation men att vissa frågetecken ändå kvarstår. Det måste redas ut med hjälp utav en fördjupad översiktsplan. Utifrån fallstudien är vi utav den uppfattningen att Brålandas samhälle är i behov utav en ny tågstation. Dessutom finns redan ett befintligt stationshus och tågräls vilket ger en naturlig tågstation i tätorten. En konsekvens utav ytterligare en tågstation på sträckan kan medföra en förlängning av resetiden men vi ser ändå att fördelarna väger över den extra tiden det innebär.

En svår utmaning är att inkludera och skapa en tillgänglighet på en glesbefolkad landsbygd, där människor med olika sociala förutsättningar blir begränsade. Det är en svår uppgift att lösa. Vi drar slutsatsen att ett samarbete krävs mellan olika kollektiva lösningar för att skapa en bra tillgänglighet för alla. Det glesbefolkade området har även resulterat i ett begränsat reseunderlag som kan göra det svårt att dra vissa slutsatser samt att det beror på just en specifik orsak. Det kan med andra ord bero på flera olika anledningar som kan vara svårt att definiera.

Genom att ha tittat på befolkningsutvecklingen i de två valda samhällena med befintlig tågstation, kan inget tydligt samband ses mellan att tågstationen har haft stor påverkan på befolkningsutvecklingen som vi hade hoppats på. Men en slutsats kan ändå dras att det över sikt har haft en stor påverkan men att det är fler faktorer än bara en tågstation som påverkar ett samhälles befolkningsutveckling. Utifrån vår observation krävs det flera åtgärder för att få ett attraktivt samhälle dit människor ska vilja bo och vistas, såsom varierande bostäder, skola och service i närområde samt bra arbetstillfällen.

Det går att fastställa att det är en svår fråga och utmaning i vad som bör prioriteras för att få människor att åka mer kollektiv, men en slutsats blir att tåget har en avgörande roll. Vi kan konstatera att det är svårt att påverka människors beteende och vanor och en följd blir att det är något som är problematiskt att påverka. Genom att använda sig av mobility management, såsom att förbättra och informera om de kommunikativa resmöjligheterna.

Avslutningsvis visar studien på att tåget måste få en större roll i samhället och att det skapar ett mer inkluderande och hållbart samhälle.

Litteraturförteckning

- Andersson, M., & Johansson, A. (2012). *Landsbygdens Globalisering*. Daidalos AB.
- Björling, N., Capitaó Patrao, C. (2021). *Hållbara stationssamhällen – Samskapande samhällsplanering* – Västra Götalandsregionen.
https://research.chalmers.se/publication/526604/file/526604_Fulltext.pdf
- Borlänge kommun. (2020). *En verktygslåda i Mobility management*.
<https://www.energimyndigheten.se/globalassets/klimat--miljo/loreg/verktygslada-i-mobility-management-fran-borlange-kommun.pdf>
- Boverket. (2020). *Tillgängliga och robusta livsmiljöer*.
<https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/arkitektur-och-gestaltad-livsmiljo/argument-nyttor/samhallsutmaningar/tillgangliga-och-robusta-livsmiljoer/>
- Brondsholm. (2021). *Julmarknader nära dig – Karta över Sveriges mysigaste julmarknader 2021*. <https://brondsholm.se/blog/julmarknader-naera-dig-karta-oever-sveriges-mysigaste-julmarknader-2021-n60>
- Forsell, L., Grahn, K., Gustafsson, N., Håkansson, M., Ljungberg, C., Neergaard, K., . . . Wendle, B. (2010). *Hållbart resande i praktiken*. Sveriges kommuner och Landsting, Trafikverket. <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1396139/FULLTEXT01.pdf>
- Gantofta Byalag. (u.å). *Gantofta*. <http://gantofta.nu/gantofta/>
- Gröndahl, F. Svanström, M. (2010). *Hållbar utveckling - en introduktion till ingenjörer och andra problemlösare*. Liber AB.
- Gustafsson, A., & Ranhagen, U. (2020). *Det urbana stationssamhället-vägen mot ett resurssnålt resande*. Mistra urban future. <http://du.diva-portal.org/smash/get/diva2:1445895/FULLTEXT01.pdf>
- Hageback, C. R. (2009). *Mobility Management i glesbygd-samordning av gods- och persontransporter i Pajala kommun*. [Doktorsavhandling, Luleå universitet]. DiVA. <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:999752/FULLTEXT01.pdf>
- Helsingborgs kommun. (2010). *Fördjupning av översiktsplanen för Gantofta samhälle, Helsingborgs stad*.
https://helsingborg.se/wp-content/uploads/2014/10/FOP_Gantofta_2010_sbf.pdf
- Helsingborgs kommun. (2021). *Översiktsplan för Helsingborgs stad*.
<https://dokumentsbf.helsingborg.se/wp-content/uploads/sites/75/2021/12/op2021-texthandlingen-low.pdf>
- Helsingborgs kommun. (2022, 10 maj). *Statistik*.
<https://helsingborg.se/kommun-och-politik/statistik/>
- Jordbruksverket. (u.å). *Så gjorde vi allt om landet*. Hämtad 28 april, 2022, från
https://www2.jordbruksverket.se/webdav/files/SJV/trycksaker/Pdf_ovrigt/aol18.p
- Lantmäteriet. (u.å). *Geodatabasen*. Hämtad 21 april, 2022, från
https://www.geodata.se/geodataportalen/srv/swe/catalog.search#/search?resultType=swe-details&_schema=iso19139*&type=dataset%20or%20series&from=1&to=20
- Norrman, A., Groth, P., Sörvik, J., . . . Swensson, K. (2020, juni). *Det öppna Skåne 2030-Skånes utvecklingsstrategi*.
https://www.skane.se/siteassets/organisation_politik/regional-utveckling/regional_utvecklingsstrategi_oppna_skane_2030.pdf
- Plan International. (u.å). *De globala målen*. https://plansverige.org/om-plan/var-verksamhet/de-globala-malen-for-hallbar-utveckling/?src=SNO1217&gclid=CjwKCAiA55mPBhBOEiwANmzoQh7vSjgLiIEOGf0bdfAQr_ABXFSmEL6oBghHyzntG-R8ssp4UWMUQxoC54oQAvD_BwE&gclsrc=aw.ds

- Pådam, S., Carlsson, K., Ericsson, E., Kyllingstad, H., & Tornberg, p. (2015). *Hållbar mobilitet och miljöhänsyn i transportplanering*. Naturvårdsverket. <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1611575/FULLTEXT01.pdf>
- Region Skåne. (2022, 26 januari). *Snabbfakta om Skåne*. <https://www.skane.se/organisation-politik/om-region-skane/Statistik-om-Skane/kort-fakta-skane/>
- Riksantikvarieämbetet. (2019, 24 oktober). *Skåne*. <https://www.raa.se/samhallsutveckling/kulturpolitik/regional-utvecklingssamverkan/skane/>
- SJ. (u.å). *Res klimatsmart med SJ*. Hämtad 15 april, 2022, från <https://www.sj.se/sv/om/om-sj/klimatsmart.html>
- Skånetrafiken. (u.å). *Verksamhetsplan 2022-2023*: https://www.sknetrafiken.se/contentassets/e6017058e05f4b78afb279f6aa6fb941/skanetrafiken_vp_210x270mm_2020_juni_liten.pdf
- Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut [SMHI] (2022, 1 mars). *Skånes Klimat*. <https://www.smhi.se/kunskapsbanken/meteorologi/skanes-klimat-1.4827>
- Sätherberg, A.-C., Morell, T., Tunander, J., Gellerman, H., Antoni, H., Åkesson, A., . . . Berginger, E. (2020). *Mobilitet på landsbygder-forskningsöversikt och nulägesbeskrivning*. Riksdagstryckeriet. <https://data.riksdagen.se/fil/67EA0BC2-303C-4D62-A3CD-A6F5BD174832>
- Toulson, C. L., & Mattson, C. (2018). *Framtidens mobility management - från beteende - till normalförändring*. http://www.trivector.se/wp-content/uploads/2019/08/whitepaper_mm3-0.pdf
- Trafikverket. (2015, 4 mars). *Hållbart resande*. <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/planera-person--och-godstransporter/Planera-persontransporter/Hallbart-resande/>
- Vårgårda kommun. (1991). *Översiktsplan 90*.
- Vårgårda kommun. (2006). *Översiktsplan 2006*. <https://www.vargarda.se/download/18.3ad38db314eb8f2ee6f42f6/1440052145121/%C3%96versiktsplan%202006%20-%20Potential%20V%C3%A5rg%C3%A5rda%202006-2015.pdf>
- Vårgårda kommun. (2021, 2 mars). *Kommunfakta*. <https://www.vargarda.se/medborgare/kommun-och-politik/kommunfakta.html>
- Vänersborgs kommun. (2017). *Översiktsplan 2017*. [https://www.vanersborg.se/download/18.4ebae0ba161031d140993c46/1518606701194/%C3%96P2017_huvuddokument_\(webb\).pdf](https://www.vanersborg.se/download/18.4ebae0ba161031d140993c46/1518606701194/%C3%96P2017_huvuddokument_(webb).pdf)
- Vänersborgs kommun. (2021). *Om Vänersborg*. Hämtad 17 februari, 2022, från <https://www.vanersborg.se/kommun--politik/press--och-informationsmaterial/informationsmaterial/om-vanersborg.html>
- Vänersborgs kommun. (2022). *Översiktlig trafik- och infrastrukturutredning Brålanda. Tyréns*.
- Västra Götalandsregionen. (2013). *Målbild Tåg 2035*. https://mellanarkiv-offentlig.vgregion.se/alfresco/s/archive/stream/public/v1/source/available/SOFIA/KTN6620-2120840548-125/SURROGATE/M%c3%a5lbild_T%c3%a5g_2035.pdf
- Västra Götalandsregionen. (2018). *Västtågsutredningen Huvudrapport*. <https://mellanarkiv-offentlig.vgregion.se/alfresco/s/archive/stream/public/v1/source/available/SOFIA/KTN6620-2120840548-32/SURROGATE/Remissutg%c3%a5va%20-%20Huvudrapport%20V%c3%a4stt%c3%a5gutredningen.pdf>
- Västra Götalandsregionen. (2021, 2 december). *KomILand*. <https://www.vgregion.se/kollektivtrafik/hallbart-resande-vast/projekt/komiland/>
- Västra Götalandsregionen. (u.å). *Målbild Tåg delmål 2028 inklusive storregional busstrafik*. <https://mellanarkiv->

[offentlig.vgregion.se/alfresco/s/archive/stream/public/v1/source/available/SOFIA/KT
N6620-2120840548-
31/SURROGATE/M%c3%a5lbild%20T%c3%a5g%202028%20inkl%20storregional
%20busstrafik%20-%20huvudrapport.pdf](https://offentlig.vgregion.se/alfresco/s/archive/stream/public/v1/source/available/SOFIA/KT%20N6620-2120840548-31/SURROGATE/M%c3%a5lbild%20T%c3%a5g%202028%20inkl%20storregional%20busstrafik%20-%20huvudrapport.pdf)