



Stationers roll för mindre orter och dess omland

Sammanfattningsrapport

2016-08-08



Innehåll

1. Inledning.....	2
2. Stationers roll för utveckling av mindre orter och dess omland – Kunskapssammanställning och forskningsbehov	2
Syfte, metod och frågeställningar	2
Resultat.....	3
Diskussion.....	4
3. Stationers roll för utveckling av mindre orter och dess omland – kartläggning	5
Syfte, metod och frågeställningar	5
Resultat.....	5
Diskussion.....	6
4. Stationers roll för mindre orter och dess omland.....	7
Syfte metod och frågeställningar	7
Resultat.....	7
Diskussion.....	8
5. Tematisering och frågeställningar	9
Tematisering.....	9
Huvudfrågeställningar	9
Underfrågeställningar	10
6. Frågor som bör utredas vidare	12

Bilder på omslaget: överst Veddige stationshus, nederst Lödöse södra station

1. Inledning

Denna rapport är slutrapporten i projektet *Stationers roll för mindre orter och dess omland* som pågick från oktober 2014 till augusti 2015. Projektet initierades genom Mistra Urban Futures kunskapsprocess "Det urbana stationssamhället – vägen mot ett resurssnålt resande". Projektets huvudsyfte har varit att belysa om, och i så fall hur, hur en tågstation kan bidra till regional och lokal utveckling i mindre orter i storleksordningen 500-5000 invånare. För att svara till sitt syfte har tre rapporter tagits fram:

- Stationers roll för utveckling av mindre orter och dess omland – Kunskapssammanställning och forskningsbehov, februari 2015
- Stationers roll för utveckling av mindre orter och dess omland – kartläggning, maj 2015
- Stationers roll för mindre orter och dess omland – intervjustudie, juni 2015

I denna rapport sammanfattas och sammanställs resultaten från de tre rapporterna. Inledningsvis beskrivs varje rapport utifrån en kort metodgenomgång, en genomgång av frågeställningar, en sammanfattning av resultatet och avslutningsvis en kort diskussion av resultaten. Resultaten har ställts i relation till varandra för att identifiera resultat som går att se i alla rapporter. Rapporterna ger på så sätt stöd åt varandra för att stärka resultatens vikt.

Slutligen tematiseras de framkomna resultaten i kapitlet *Tematisering och frågeställningar*. Där finns även en checklista för vilka variabler som är viktiga att överväga vid planeringen av en station. Detta kapitel kan läsas fristående då det endast presenterar den sammanvägda kunskapen från de tre rapporterna samt hur kunskapen kan appliceras vid planeringen av stationssamhällen.

Medverkande i projektet har varit Västra Götalandsregionen och Region Halland, kommunerna Trollhättan, Lilla Edet, Stenugnsund, Kungsbacka, Varberg och Hylte samt Göteborgs Universitet och "Det urbana stationssamhället". Projektet delfinansierades av Tillväxtverket.

2. Stationers roll för utveckling av mindre orter och dess omland – Kunskapssammanställning och forskningsbehov

Syfte, metod och frågeställningar

Rapporten är skriven av Elin Slätmo, vid Sveriges Lantbruksuniversitet. Den är utformad som en litteraturstudie som sammanställer existerande forskning om kollektivtrafik, resebeteenden och resmönster, om regional utveckling och näringslivsutveckling, om människors vardagsliv, livsmiljöer och livskvalitet, om samhällsplanering, trafikplanering och fysisk planering och om Transit Oriented Development¹ (TOD). Rapporten fokuserar på ett kritiskt förhållningssätt till att diskutera stationssamhället som generell lösning för

¹ TOD som förhållningssätt till planering innebär ett fokus på kompakta städer med en diversifierad markanvändning och en mängd olika resealternativ, där bilen inte längre står i centrum.

ovanstående områdets utveckling. Utifrån det förhållningssättet är rapportens huvudsakliga syfte att se vilken kunskap som finns och vilka kunskapsbehov som föreligger. De tre frågeställningar som rapporten baseras på är:

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

Kunskapssammanställningen fokuserar på de tio senaste årens forskning och frågorna har fungerat som avgränsningar för vilken litteratur som tagits med i kunskapssammanställningen. Den primära inriktningen har varit mot TOD med fokus på att fånga in generella diskussioner kring faktorer av betydelse för utveckling, stationers effekter och hur man tar tillvara på den potential en tågstation utgör.

Resultat

Inledningsvis måste det nämnas att litteraturgenomgången visar att det finns få studier som fokuserar på mindre orter. Slätmo konstaterar att stationsområdet som planeringsideal till stor del har sitt ursprung i begreppet regionförstoring. Regionförstoring innebär att arbetstagarna och invånarna får tillgång till fler arbets- och studietillfällen samt att arbetsgivarna får ett större geografiskt område att rekrytera ifrån. Stationsområdet anses också främja hållbart resande och en hållbar samhällsbyggnad samt social mobilisering.

Slätmo kritiserar detta förhållningssätt och menar att idealet att stärka centrum och tätorter är så dominant i planeringen att det aldrig ifrågasätts medan satsningar på landsbygden ständigt måste motiveras och försvaras. Genom ett sådant synsätt finns det en risk för att man inte tar tillvara landsbygdens resurser och värden och ser potentialen för utveckling. Istället bör man utgå från den specifika karaktären på landsbygden – dess särskildhet. Det som kännetecknar särskildheten handlar om att markanvändningen till stor del är präglad av jord- och skogsbruk, glesheten samt att det ofta finns en stark känsla av samhörighet och personliga kontakter bland de som bor där.

Diskussionen om särskildhet syftar till att lyfta fram att det inte går att utgå från att alla har samma problembild och att det inte alltid är lämpligt att utgå från urbanisering som planeringsideal. Varje ort behöver studeras enskilt där dess egen problembild och särskildhet kartläggs. Det är inte säkert att det är en station som behövs.

De två huvudsakliga, *möjliga*, positiva potentialerna som kan uppnås genom att planera med stationsområdet som planeringsstrategi är dels *att bebyggelse nära en station medför en arealeffektiv markanvändning* samt *att investeringar i kollektivtrafiken kan bidra till både kort- och långsiktiga (bestående) tillväxteffekter*, där de huvudsakliga effekterna är:

- *Befolkningsökning och köpkraftsutveckling*
- *Tillgång till större arbetsmarknad*

- *Möjligheter att bo och lokalisera verksamhet där kostnader kan minimeras*
- *Ökat antal arbetstillfällen*
- *Förbättrad fastighetsmarknad och högre bolånenivåer*
- *Ökad rörlighet och miljömässig hållbarhet*
- *Kostnadseffektiv utveckling av offentlig och privat service*
- *Ökad pendling med kollektivtrafik*
- *Fler ytor för nya bostäder, verksamhet och handel*
- *Förbättrad livskvalité genom att innevånarna snabbt kan ta sig till arbete, skola och fritidsaktiviteter*

De potentiella negativa effekter och utmaningar av att ha stationssamhället som planeringsstrategi är:

- *Risk för ökat buller, ökade vibrationer samt transporter med farligt gods*
- *Förtätning stämmer inte alltid överens med mindre orters förutsättningar och potential*
- *Relevanta aktörsgrupper måste identifieras, integreras och samordnas*
- *Ökad tillgänglighet ger inte alltid ökad tillväxt*
- *Byggnation tätt runt stationer behöver inte medföra ökat resande*

Diskussion

Som slutsats måste det initialt påpekas att forskningen kring TOD till stor del utgår från större urbana områden, där mindre orter får litet utrymme. Detta urbana perspektiv är inte applicerbart på alla områden, det är därför svårt att peka ut vilka faktorer som betyder utveckling för mindre orter. På grund av orters olika karaktärer så behöver inte en utbyggd kollektivtrafik betyda ett ökat resande eller nyttjande av stationen. Kollektivtrafik betraktas många gånger som ett reservtransportmedel i dessa orter. Det finns även många andra faktorer som påverkar utvecklingen av den fysiska miljön runt stationen – exempelvis är avståndet till större urbana områden centralt, en faktor som tenderar skapa en agglomerationsekonomisk utveckling där den mindre orten kan dra nytta av det större urbana områdets tillväxt. Det är därför centralt att varje enskild ort planeras utifrån sina egna förutsättningar.

Inom den transportgeografiska forskningen uppmärksammas att det finns tendenser att tillskriva allt för mycket potential till kommunikationers och tillgänglighetens betydelse för ekonomisk utveckling. Att genom investeringar och effektiviseringar öka tillgängligheten mellan orter är positivt för möjligheterna att röra sig mellan dem, men det är inte givet att en ökad tillgänglighet ger ökad ekonomisk tillväxt.

Det är också viktigt att, till följd av orters olika behov och karaktär, alltid fördjupa kunskapen om den specifika ortens behov och potential. Det är inte alltid så att anläggandet av en ny station är lösningen på problemen, utan detta är helt beroende av vilka problem som är tänkta att lösas.

För att nå en utveckling som svarar mot olika orters olika behov så behövs det:

- Formaliserade sektorsöverskridande ambitioner
- Arenor som gör det sektorsöverskridande arbetssättet till en rutin
- En aktiv kommunal bebyggelseplanering för att möta investeringar i infrastrukturen

Slutligen finns det två huvudsakliga utmaningar med ovanstående faktorer, dels *måste strategier och initiativ vara lokalt förankrade* och dessutom *måste det finnas drivande lokala aktörer*.

3. Stationers roll för utveckling av mindre orter och dess omland – kartläggning

Syfte, metod och frågeställningar

Denna rapport är producerad av Ramböll och är en statistisk analys som beskriver utvecklingen i 10 orter (Kode, Lödöse, Rävlanda, Sjövik, Slöinge, Svenshögen, Torup, Upphärad, Veddige och Åsa). Det huvudsakliga syftet har varit att se om det finns ett samband mellan kvaliteten på transportsystemet och en orsts utveckling. För att fylla sitt syfte har följande frågeställningar ställts upp:

- Varför utvecklas en viss ort till följd av stationsetablering?
- Varför har vissa orter en svagare utveckling trots station?
- Vilka faktorer styr en orsts utveckling?

För att svara på frågeställningarna jämförs ett antal variabler för alla orterna. Dessa variabler är *geografi och omland, folkmängd och befolkningsutveckling, service och utbud, infrastruktur, markanvändning, planering och fastighetsvärden*.

Resultat

Det går att utläsa ett antal olika resultat ur rapporten. Först och främst så finns det en tydlig samvariation mellan kvaliteten i kollektivtrafiksystemet och orters utveckling. Resultatet kan dock inte generaliseras till alla orter då exempelvis denna samvariation inte kan fastslås existera i Kode och Lödöse. Rapporten visar också att en orsts utveckling tenderar att påverka utvecklingen av orter i omlandet positivt. Det måste också påpekas att andra variabler, så som åldersstruktur och utbildningsnivå, också samvarierar med både befolkningsutveckling och fastighetspriser.

Svaren på de direkta frågeställningarna ser ut enligt följande:

Orter utvecklas till följd av stationsetableringar på grund av den förbättrade tillgängligheten. Detta anses vara en av många viktiga faktorer vid val av bosättningsort. Men även i orter med redan god tillgänglighet, exempelvis med bil, ger tågstationer ett tillskott då möjligheten till pendlingsresor ökar samt att orten tillgängliggörs ytterligare för ungdomar och körkortslösa. Tillgängligheten påverkas också av hur restiden för kollektivtrafiken ser ut i relation till bilen (restidskvoten). En förbättrad restidkvot för kollektivtrafiken gentemot bilen, exempelvis genom anläggandet av en station, innebär alltså en bättre tillgänglighet för en bredare grupp människor.

När det gäller orter med svag utveckling trots tågstation så tyder rapportens resultat på att en låg kvalitet i transportsystemet är den huvudsakliga faktorn. En låg kvalitet betyder i det här fallet att tågtrafiken har långa restider till större arbetsmarknader samt svaga restidkvoter gentemot bilen samt lågt utbud.

Rapporten visar också på att det finns en stor mängd faktorer som styr en orsts utveckling. Det finns dock tre faktorer som visar på tydliga samband för orters utveckling – dessa är; *nära avstånd till Göteborg, kustnära läge samt stationer vid dubbelspårig järnväg.*

Diskussion

Om resultatet ovan generaliseras så går följande slutsatser att dra kring faktorer som påverkar stationsorters utveckling:

- Det är viktigt med nära avstånd till en större stad med stor arbetsmarknad
- Ortens geografiska placering påverkar boendemiljöns attraktivitet
- En pålitlighet, robusthet och stabilitet i kollektivtrafikssystemet gynnar orters utveckling

Det är alltså tydligt att endast tillgång till en station inte genererar utveckling. Utan istället är kvaliteten på transportsystemet styrande – detta påverkar både pålitligheten, robustheten, stabiliteten och tidsavstånden till större städer. Givetvis går det inte att påverka en orsts geografiska placering, denna faktor är dock viktig att beakta när det gäller bedömning av en orsts kvalitéer och utvecklingsmiljöheter. Däremot går det att påverka kollektivtrafikens relativa restid gentemot bilen och på så sätt förstärka styrkor eller minska svagheter som en geografisk placering kan innebära.

Utöver de tre ovan nämnda faktorerna så framkommer det också att ett aktivt arbete från kommunens eller fastighets- och markägares sida gällande bostadsbyggande positivt påverkar ortsutvecklingen samt att bebyggelsekvaliteter och serviceutbud tenderar att påverka orters utveckling. Med andra ord påverkar alltså den fysiska planeringen i anslutning till en station och stationens funktion och effektivitet när det gäller tillväxt och utveckling i orter.

4. Stationers roll för mindre orter och dess omland - intervjustudie

Syfte metod och frågeställningar

Rapporten är skriven av Terje Selnes vid Göteborgs universitet och den är en empirisk studie som består av totalt 15 intervjuer med boende i orterna Lödöse, Floby och Kode. Intervjuerna fokuserar på frågor gällande intervjupersonernas syn på sin boendemiljö och vad som värdesätts på platsen. Syftet med den empiriska studien är att *se vilka värden en mindre ort besitter som gör att personer väljer att bosätta sig där, vilken betydelse en tågstation har för valet av boendeort* samt att *undersöka hur personer reser till olika aktiviteter*. Det är viktigt att belysa att eftersom intervjustudien endast berör 15 intervjuer så är resultatet inte generaliserbart – men det fungerar som en indikator på hur människor upplever och har tänkt vid valet av boende på mindre orter.

För att undersöka detta har fyra frågeställningar formulerats:

- Vad är, enligt de boende, positivt och negativt med att bo i en mindre ort eller på landsbygden? Varför väljer man att bo så?
- Hur ser vardagsaktiviteter ut i mindre orter och vilka resebehov har man?
- Hur ser de boende på stationsområdet i den mindre orten och hur använder de den i sitt vardagliga resande?
- Överensstämmer kommunens planering och de boendes tankar om stationsortens planering?

Utöver dessa frågeställningar undersöks en grundläggande fråga som handlar om huruvida planeringsidealet att bygga tätt och nära stationer överensstämmer med efterfrågan av boendetyper i mindre orter med omland.

Resultat

Rapporten problematiserar inledningsvis hur det regionala utvecklingsperspektivet tillämpas på landsbygdsorter. Istället för att tillämpa en given strategi för hur en ort ska utvecklas bör orter ses utifrån sina olika egenskaper och hur förhållandet till andra platser ser ut. De motsatsförhållanden som ofta anses finnas mellan landsbygd och stad kritiserar också då många boende i mindre orter har ett dagligt utbyte med staden, något som ytterligare förstärker idén om att varje ort bör fokusera på sina egna styrkor, snarare än att direkt implementera existerande urbaniseringsstrategier.

Ser vi till de direkta frågeställningarna så ser resultaten ut som följande:

Först och främst ska det nämnas att flytt till landsbygden i 40-60 % av fallen är anknytningsrelaterad, där byggnation sker på mark som ägs inom slakten. Intervjustudien visar på att flytten oftare sker av praktiska skäl, så som tillgång till tomt och barnpassning, snarare än av känslomässiga aspekter. Valet av boendelokaliserings tenderar att i första hand väljas utifrån ekonomin och tillgängligheten till arbetsplatsen. Vid en flytt från staden så är det helt självklart att man behåller sitt jobb och börjar pendla. Kostnaden för boendet värderas

mot bland annat avståndet till staden och synen på att bo i en mindre ort, utgångspunkten är att man vill ha hus och tomt.

Som ovan nämnt påverkar barnen valet av boendeplats, men i intervjuerna skiljer sig resonemangen kring varför detta är viktigt. En del väljer mer lantliga boenden för att det är tryggare för barnen samtidigt som det kan innebära att de får vistas längre tid i miljöer borta från hemmet. Det resoneras också kring barnens sociala kontakter och hur de påverkas av att bo i en mindre ort respektive i omlandet. Barnen är dock en gemensam nämnare till att ett större boende med tillgång till en trädgård väljs.

När det gäller vardagsaktiviteter och resebehov så reser en majoritet av intervjupersonerna till större arbetsmarknader (i det här fallet Göteborg). Det är också vanligt med inköpsresor till större orter än boendeorten. Dessa resor görs med bil – något som kan förklaras med ett, i vissa fall, missnöje med hur kollektivtrafiken fungerar. Exempelvis åker vissa intervjupersoner från Lödöse till Älvängen (och vidare med tåg därifrån till Göteborg) när de ska resa kollektivt på grund av ett större utbud. I övrigt så är det också tydligt att utbudet av andra trafiksystem i anslutning till orten påverkar kollektivtrafikresandet – tillgången av exempelvis motorvägen vid Kode och Lödöse påverkar i hög grad synen på att resa kollektivt. I Floby används stationen relativt mycket och här saknas motorväg och annan bra kollektivtrafik till närliggande orter.

Det finns en stor skillnad i synen på de lokala stationsområdena där känslan av otrygghet eller rörig trafikmiljö påverkar resandet negativt. Det framkommer också att en konkurrens uppstår om samma resenärer mellan olika kollektivtrafikslag i stationsmiljöerna, där exempelvis regionbussar konkurrerar med tåg.

När det gäller de boendes förväntningar på kommunen så varierar de stort mellan de olika intervjupersonerna i orterna. Den grundläggande gemensamma nämnaren är dock att förväntningarna på kommunen står i relation till intervjupersonernas egna förväntningar på ortens framtida utveckling. Som exempel kan det nämnas att intervjupersoner som tror på en framtida tillväxt i orten också ställer högre krav på nybyggnation och service medan personer som inte förväntar sig tillväxt har lägre krav på kommunernas planering. Även om orten inte ses som en framtida serviceort så ställs i vissa fall också högre krav på tillgången på pendlarparkeringar och bättre framkomlighet – detta för att öka ortens attraktivitet som trafikpunkt och kollektivtrafiknod.

Diskussion

En slutsats är att preferenserna för intervjupersonerna inte överensstämmer med planeringsidealet att bygga tätt och nära stationen. Detta då det aktiva valet att bo på en ort ofta relaterar till kvalitéer som är direkt motsatta en urban och förtätad boendemiljö. Snarare än att försöka skapa nya urbana värden i orterna vittnar intervjuerna om att det är just de värden som landsbygden redan besitter som bör tas tillvara på och förstärkas. När det gäller den lokala servicen skapar den bilburna strukturen dåliga förutsättningar då de flesta handlar på annan ort, något som bidrar till utglesning och försvagade förutsättningar för ortens

tillväxt. Det framkommer önskemål om ökad service i orterna – framförallt för att kunna kompletteringshandla.

Stationens tillgänglighet, utseende och funktion, restiderna och turtätheten har stor betydelse för kollektivtrafikens attraktivitet. Alla dessa faktorer måste dock konstant ställas i relation till hur det övriga trafiksystemet ser ut.

5. Tematisering och frågeställningar

Den sammanvägda kunskapen från de tre rapporterna har tematiserats för att identifiera de gemensamma resultaten. I koppling till dessa teman tog vi fram sex huvudfrågeställningar som bör beaktas i varje planeringsprocess gällande ortsutveckling med hjälp av stationer. Det finns även ett antal underfrågeställningar som syftar till att fungera som vägledning när de sex huvudfrågeställningarna ska besvaras. Tematiseringen, identifieringen av huvudfrågeställningar samt underfrågor har gjorts av en arbetsgrupp bestående av representanter från Västra Götalandsregionen, Region Halland och Trollhättans kommun.

Tematisering

Den sammanvägda kunskapen som de tre rapporterna har genererat kan sammanfattas i fem teman:

- *Samplanering är en framgångsrik arbetsmetodik*
- *Attraktivitet är individuellt och påverkbart*
- *En station behöver inte användas bara för att den finns*
- *En station ensamt ger ingen utveckling*
- *Urbana planeringsidealet är inte alltid tillämpligt i mindre orter*

För att diskutera dessa teman har sex huvudfrågeställningar identifierats (tillsammans med ett antal underfrågor). Dessa bör ställas och besvaras vid varje ny stationsetablering.

Huvudfrågeställningar

Varför behöver orten en station?

Det är inte självklart att kollektivtrafik genererar utveckling eller överhuvudtaget nyttjas trots upprustning och utveckling. Det centrala som måste förstås är vilka problem som är tänkta att lösas med etableringen av en station. Det är därför viktigt att definiera vilken efterfrågan som finns lokalt samt vilken roll orten har (och kan ha) i ett regionalt sammanhang.

Kommer stationen att användas – blir trafiken tillgänglig och konkurrenskraftig?

Upprättandet av en station betyder inte direkt ett ökat resande, därför måste stationens eventuella roll i det lokala trafiknätverket kartläggas ur ett "hela resan"-perspektiv; finns det gång- och cykelvägar samt busslinjer och parkeringsplatser som tillgängliggör stationen? Det är också viktigt att fråga sig hur restiderna kan komma att påverkas i relation till andra trafikslag. Kommer tåget innebära en mer resurseffektiv pendling till målpunkter än bilen?

Vilka är ortens starka respektive svaga sidor?

Det är centralt att det finns en tydlig planeringsstrategi för orten då en aktiv kommunal planering är en av de enskilt viktigaste faktorerna för att en station ska kunna innebära utveckling. Andra faktorer som positivt påverkar en Orts utveckling efter det att en station är anlagd är exempelvis den generella uppfattningen kring orten, kustnära läge, dubbelspårig järnväg samt korta restider till större städer. Vidare är det viktigt att kartlägga och planera hur servicesektorn kan dra nytta av en station – var är exempelvis skolor och affärer lokaliserade?

Vilken är stationens roll i transport- och ortssystemet?

För att förstå vilken nytta en station kan innebära för orten bör en eventuell stations påverkan för ortens omland också bedömas. Det bör undersökas huruvida det finns möjligheter för stationer att försörja omlandets befolkning med kortare restider till en större arbetsmarknad. Vidare bör det kartläggas hur ortens potentiella utveckling kan komma att påverka sitt omland, både positivt och negativt – finns det exempelvis en risk för en större sociala segregation eller en stor utflyttning i omkringliggande orter?

Har orten särskild karaktär?

Den mindre orten är ofta något helt annat än ett urbant samhälle, denna kontrast kan vara just det som verkar till ortens fördel vid val av boplats. Det är med detta i åtanke viktigt att diskutera vad som gör orten till en attraktiv boplats. Vidare är det viktigt att vara medveten om vad den generella uppfattningen av orten är; kan uppfattningen användas för att marknadsföra orten, eller behöver orten arbeta med att ändra uppfattningen?

Finns det förutsättningar för gemensamma överenskommelser?

Etableringen och planeringen av en station måste ske i flera nivåer. Det finns en nationell plan för investeringar i transportinfrastrukturen som hanteras av Trafikverket. Regionen har för planering och finansiering av kollektivtrafiken. Kommunen ansvarar för den fysiska planeringen och styr över flera servicefunktioner. Det är centralt att kommunen är aktiv i planeringen, men strategier och initiativ måste också vara lokalt förankrade. Det är dessutom viktigt att det finns ett regionalt förhållningssätt där ortens roll i det regionala systemet beaktas och utvecklas. Arbetet bör inte bara ske förankrat vertikalt, utan även horisontellt – där stationens potentiella påverkan diskuteras inom sektorer som initialt kanske inte förväntas dra nytta av den.

Underfrågeställningar

Som avslutning på detta kapitel så presenteras här ett antal underfrågor. Dessa underfrågor

är tänkta som vägledning för att besvara de 6 huvudfrågeställningarna och är därmed föränderliga och av olika vikt beroende på vilket fall de appliceras på. Frågorna är indelade i två kategorier: *ortens regionala sammanhang* samt *ortens lokala förutsättningar*.

Ortens regionala sammanhang	Ortens lokala förutsättningar
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Hur ser ortens omland ut?</i> • <i>Vilken är ortens funktion idag och vilken kan den bli i framtiden?</i> • <i>Vilket läge har orten regionalt?</i> • <i>Vilket anseende har orten?</i> • <i>Hur ser ortens och omlandets vägnät ut?</i> • <i>Vilket kollektivtrafikutbud finns?</i> • <i>Hur ser ortens pendling ut idag?</i> • <i>Vilka förutsättningar finns att kombinera olika färdsätt vid resor till och från orten?</i> • <i>Finns det förutsättningar för att orten kan bli knutpunkt för omlandet?</i> • <i>Vilken skillnad skulle en station göra för ortens tillgänglighet?</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Hur ser ortens befolkningsmängd och sammansättning ut?</i> • <i>Vilket bostadsbestånd finns – både befintligt och planerat?</i> • <i>Hur ser arbetsmarknaden ut?</i> • <i>Hur ser planberedskapen ut?</i> • <i>I vilket läge ligger orten (havsnära, inland etc)?</i> • <i>Hur ser serviceutbudet ut?</i> • <i>Vilket utbildningsutbud finns?</i> • <i>Finns det ett lokalt engagemang i orten?</i> • <i>Hur ser tillgängligheten till arbetsmarknader, fritidsaktiviteter och utbildning ut?</i> • <i>Hur ser de som bor på orten att den blir större?</i>

6. Frågor som bör utredas vidare

Som avslutning på denna rapport vill vi betona att ämnesområdet om vilka faktorer som styr en Orts utveckling är komplext. De tre forskningsrapporterna som ingår i projektet har tillsammans identifierat ett antal gemensamma resultat, men de väcker också en rad frågor som behöver ytterligare studier för att bättre kunna besvaras och som kan vara uppslag för fortsatt forskning. De fyra viktigaste av dessa frågor bedöms av arbetsgruppen vara:

- Medför utflyttning från större orter till mindre orter att biltrafiken ökar, även om orten har ett bra kollektivtrafikutbud?
- Hur stor betydelse för en Orts utveckling har närheten till storstad? Är närhet till regionalt centrum tillräckligt?
- Hur kan kollektivtrafiken användas som strategi för en allsidig utveckling i den regionala Ortsstrukturen?
- Hur stort är en stations omland? Hur långt åker invånarna för att byta till tåg och vilka faktorer styr detta?