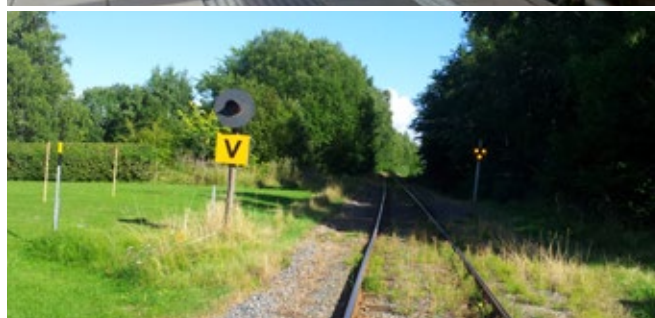


KINNEKULLEBANAN

UR ETT LOKALT PERSPEKTIV

Samtal om banan, landskapet och framtiden



Sarah Andersson och Malin Weijmer
2013-12-20



GÖTEBORGS
UNIVERSITET

KINNEKULLEBANAN

UR ETT LOKALT PERSPEKTIV

Samtal om banan, landskapet och framtiden

Sarah Andersson och Malin Weijmer
2013-12-20



GÖTEBORGS
UNIVERSITET

Göteborgs universitet, Institutionen för kulturvård

Foto: när inget annat anges, Sarah Andersson

ISBN: 978-91-981406-1-3

ISSN: 1101-3303

© 2013 Sarah Andersson och Malin Weijmer, Göteborg

Institutionen för kulturvård, Göteborg

Postadress: Box 130, 405 30, Göteborg

Besöksadress: Guldhedsgatan 5A, 413 20 Göteborg

Telefon: 031-786 00 00

Fax: 031-786 4703

www.conservation.gu.se

FÖRORD

Föreliggande skrift har finansierats av Trafikverket och Göteborgs universitet. Initiativet till studien togs inom ramen för ett miniprojekt mellan Göteborgs universitet och KVM forum som syftade till att utveckla samverkansformer mellan teori och praktik i samband med infrastrukturplanering. Mia Björckebaum vid KVM forum var i allt väsentligt drivkraften bakom detta samarbete vilket genomfördes i anslutning till en studie av Kinnekullebanans kulturvärden och finansierades av Riksantikvarieämbetet. Idén om att knyta en medborgarstudie till det pågående arbetet väcktes och fick ett positivt och aktivt stöd av Trafikverkets strateg Malin Andersson. En projektbeskrivning arbetades fram av doktorand Malin Weijmer och mig i samverkan med Ove Ringsby på Biosfärkontoret Vänerskärgården Kinnekulle. Arbetet genomfördes av Malin Weijmer och Sarah Andersson MSc vid Institutionen för kulturvård. En tät dialog har hela tiden förts med Mia Björckebaum. Resultaten har diskuterats vid seminarier tillsammans med Riksantikvarieämbetets Birgitta Sander och Trafikverkets Johan Bergkvist, som vi tackar för värdefulla synpunkter.

Prof. Ola Wetterberg
Institutionen för kulturvård

INNEHÅLL

1. INLEDNING.....	9
1.1 Bakgrund	9
1.1.1 Europeiska landskapskonventionen	9
1.2 Syfte	9
1.3 Ingångar/frågeställningar	10
1.4 Teoretisk utgångspunkt	10
1.4.1 Lokala värden i landskapet	10
1.5 Tillvägagångssätt och metod	11
1.6 Urval/avgränsning	12
1.7 Ordval/språkbruk	12
2. FOKUSGRUPPSMÖTEN.....	13
2.1 Introduktion	13
2.1.1 Tillvägagångssätt	13
2.1.2 Hur många och vilka kom på mötena	14
2.1.3 Reflektioner kring mötena	14
2.2 Hur förhåller sig orterna till Kinnekullebanan?	15
2.2.1 Relationen till Kinnekullebanan	15
2.2.2 Särskilda grupper	17
2.2.3 Tågen i ett samhällsperspektiv	17
2.3 Vad är karaktäristiskt med Kinnekullebanan och landskapet?	19
2.3.1 Vad är landskapet?	20
2.3.2 Kinnekullebanan som landmärke eller hinder?	21
2.3.3 Stationsområdena	22
2.4 Vad vill de boende inför framtiden?	24
2.4.1 Förändringar med Kinnekullebanan	24
2.4.2 Hur och när tågen ska gå	26
2.4.3 Kinnekullebanan som en utvecklingsresurs	27
2.5 Orterna för sig	28
2.5.1 Lyrestad	28
2.5.2. Hällekis	30
2.5.3 Järpå	32
2.6 Sammanfattning av resultat	34

3. ATT ÅKA TÅGET.....	36
3.1 Introduktion	36
3.1.1 Tillvägagångssätt	36
3.1.2 Respondenterna	36
3.1.3 Egna iakttagelser och reflektioner om att åka tåget	37
3.2 Kinnekullebanan som infrastruktur	38
3.2.1 Vad respondenterna använder tåget till och hur ofta	38
3.2.2 Varför välja tåget?	38
3.2.3 Vad vill resenärerna inför framtiden?	40
3.3 Landskapet inifrån tågfönstret	44
3.3.2 Vad är karaktäristiskt?	45
3.4 Sammanfattning av resultat	47
4. SLUTSATSER OCH DISKUSSION.....	48
4.1 Slutsatser	48
4.2 Diskussion	49
4.2.1 De olika metoderna	49
4.2.2 Sammandragning av expertunderlag	51
4.2.3. Skillnad mellan expertunderlag och medborgarstudie	51
REFERENSER	54
Bilaga 1. Tema: Dåtid - nutid	55
Bilaga 2 Tema: Nutid - framtid	56
Bilaga 3 Frågeundersökning - Kinnekulletågen	57

1. INLEDNING

1.1 Bakgrund

I anslutning till Trafikverkets forskningsprojektet Landskap i långsiktig planering och pågående åtgärdsvalsstudie angående Kinnekullebanan genomfördes under september månad en medborgarstudie. Studien riktades mot boende längs med och brukare av Kinnekullebanan med syftet att samla in ett lokalt perspektiv på banan, landskapet och framtiden. Detta arbete utfördes av Institutionen för kulturvård med anledning av att ta fram ett fördjupat kunskapsunderlag utifrån ett lokalt deltagandeperspektiv. Studien har varit sammankopplad med arbetet med en landskapskaraktärisering för Kinnekullebanan utförd av Befaringsbyrå på uppdrag av Trafikverket. Detta andra underlag vid namn *Karaktärsbeskrivning av Kinnekullebanan – Vägledning för att stärka och utveckla landskapet i samband med åtgärdsvalsstudie för järnväg* har använts som en utgångspunkt delvis för projektarbetet och båda två materialen har under hösten 2013 fogats samman in i ett gemensamt planeringsunderlag. Ytterligare en samverkan har varit med Biosfärkontoret för området Vänerskärgrården och Kinnekulle och deras utvecklingsprojekt kring deltagandemetoder kopplat till implementeringen av den europeiska landskapskonventionen.

Kinnekullebanan utgör idag en länk mellan de små orter som är placerade utmed Kinnekulle och fungerar som ett nav mellan städerna i delregionen. Denna länk har en historisk betydelse, med såväl materiella som immateriella värden, såväl som en nutida ytterst viktig vardagsfunktion. Banan går rakt igenom Biosfärsområdet och är inte bara en viktig pendlingssträcka i vardagen utan utgör också en möjlighet för utomstående besökarens tillgång till Kinnekulleområdet.

1.1.1 Europeiska landskapskonventionen

Den europeiska landskapskonventionen (ELC), framtagen på initiativ av Europarådet 2000, slår fast att landskap är ett viktigt allmänintresse och en viktig del av människors livskvalité. I detta avseende blir landskap ett nyckelelement i människors individuella och sociala välmående och ansvaret för landskapet innefattar alla (Jones & Stenseke 2011). Syftet med konventionen är inte att identifiera och utpeka landskap av exceptionella, universella värden utan att skapa en grund för en holistisk förståelse och hantering av landskap i en integrerad förvaltning och planeringsprocess, där alla landskap, vardagliga såväl som skyddade ges utrymme och erkännelse. För att citera Jones och Stenseke (2011) – Konventionen betonar att landskap inte är ett expertområde utan något som berör alla och förespråkar medborgardeltagande i frågor som rör landskap.

I Sverige har Riksantikvarieämbetet utsetts som en av ansvariga myndigheter för implementeringen av den europeiska landskapskonventionen efter det att konventionen ratificerades 2011. Övriga myndigheter som delar samordningsansvar är Boverket, Jordbruksverket, Länsstyrelserna, Naturvårdsverket, Skogsstyrelsen, Tillväxtverket och Trafikverket.

1.2 Syfte

Syftet med projektet och medborgarstudien har varit att undersöka hur lokalsamhället ser på frågor om Kinnekullebanan och vilka lokala värden som kan identifieras i landskapet. Ett ytterligare syfte har varit hur deltagandemetoder för identifikation av landskapsvärden kan utvecklas och tillämpas.

Ett övergripande syfte har varit att undersöka på vilket sätt en deltagandeprocess kan utformas i anslutning till Trafikverkets pågående utvecklingsarbete om Landskap i långsiktig hållbar planering.

1.3 Ingångar/frågeställningar

Ingången för studien har varit landskap utifrån den europeiska landskapskonventionens formulering ”as perceived by people”. Med detta menas det landskap som framträder i lokalsamhällets eget medvetande och som är en produkt av deras bruk, användande och känslomässiga kopplingar till platser i landskapet och i bruket av Kinnekullebanan som en infrastruktur.

Underliggande frågeställningar har rört synen på Kinnekullebanan som en lokal infrastruktur och vilka kvalitéer och eventuella brister som går att koppla till åkandet och driften av banan såväl som tågen.

1.4 Teoretisk utgångspunkt

Landskap kan beskrivas som ett interdisciplinärt fält som skär in i många verksamhetssektorer och ansvarsområden. Därmed tillkommer en rad olika tolkningar av vad landskapet är såsom en produkt av topografiska förutsättningar, av naturens ekosystem, det mänskliga brukandet av en miljö eller en upplevelse. De olika förståelserna leder traditionellt till olika ingångar i studiet av landskapet, där biologen är ute efter att se till biologisk mångfald, geologen efter topografiska och geologiska förutsättningar, etnologen och antikvarien efter människors bruk av marken, dess kulturhistoriska dimension etcetera (för liknande resonemang se Larsen et al 2011). I ELC:s anda har landskapet en demokratisk funktion och agerar som en mötesplats mellan flera perspektiv och anspråk. Landskapet är i högsta grad historiskt och rymmer en rad föreställningar och känslomässiga kopplingar, med såväl materiella som immateriella uttryck. I detta avseende är bruket och användandet av landskapet oftast skapat utifrån en kontinuitet i tiden. Landskapet bär spår av flera tiders brukande och nyttjande av platser och natur.

Samhället konstruerar och producerar gemensamt olika föreställningar av landskapet och innebörden av olika infrastrukturer. I detta avseende bör frågorna som berör landskap och materiella värden inte ses som fasta fixerade positioner utan som Kenneth Olwig beskriver landskap som en produkt av föränderliga kulturella uppfattningar och identifikationer (Jones & Stenseke 2011). Landskap kan förstås utifrån olika ingångar: landskap som morforlogiskt, landskap som sceneri och landskap som ett territorium. Saltzman skriver att landskapet kan uppfattas som det fysiska uttrycket för människans och samhällets sätt att nyttja och värdera naturen och att studera landskap skulle då vara att studera kulturen i naturen (Saltzman 2001: 235-36).

1.4.1 Lokala värden i landskapet

Att arbeta med dialogarbete och deltagandeaktiviteter kan ses som ett led i att dels tydliggöra och identifiera lokala värden i landskapet såväl som att stärka lokala krafter, engagemang och potentialer i den långsiktiga förvaltningen. Deltagandeaktiviteten kan även ses som en möjlighet att erbjuda en arena för motstridiga perspektiv och åsikter att få träda fram och att det inom grupperna skapas ett diskussionsklimat som kan föda nytt samförstånd men också en acceptans för motsstridiga åsikter. I flera fall finns redan en etablerad lokal debatt om frågor som rör bruk och användning av landskapet vilka accentueras i olika sakfrågor såsom förändringar i infrastruktur, etablering av vindkraftverk etcetera (Larsen et al 2011:44).

För att deltagandet ska uppfattas som värdefullt krävs en infasning tidigt i planeringsprocessen, innan beslut redan är tagna. Medborgardeltagande medför ett vidare värdesystem som omfattas även av de sociala värdena kopplat till planeringsfrågan. Allmänheten besitter en lokal kunskap som är ett viktigt komplement till experternas kompetens och kan också ses som potentiella referenser för tidigare kunskap om ett område eller en fråga. Medborgardeltagande är en tvåvägskommunikation mellan experten och allmänheten (Jones & Stenseke 2011:15).

Lokalbefolkningens sätt att se på och värdera landskap och plats är starkt knutna till upplevelse- och meningsbärande värden. Det vill säga landskapet fylls med innehåll och mening för att människor relaterar, associerar och använder landskapet. I rapporten Om landskap och landskapsanalys för väg och järnväg – ett kunskapsunderlag med fokus på begrepp och exempel som tagits fram av SLU Landskapsarkitektur ges en bred bild för hur landskapskaraktäriseringar kan utformas i enlighet med detta (SLU 2011).

1.5 Tillvägagångssätt och metod

Projektarbetet har varit uppbyggt kring två olika insamlingsmetoder: fokusgruppsmöten och en frågeundersökning ombord på tågen på Kinnekullebanan. Avsikten med att samla in material från två olika håll och med olika tillvägagångssätt är att få fram flera referenspunkter som kan ställas samman med övrigt underlag för Trafikverkets landskapskaraktärisering (utförd av Befaringsbyrån) samt den åtgärdsvalsstudie (ÅVS) som drivits av Trafikverket tillsammans med kommunala, regionala aktörer inom Västra Götaland och berörda kommuner utmed Kinnekullebanans förlängda sträckning.

Genom att bygga upp projektet utifrån två metoder och tillvägagångssätt som sedan sätts samman med det expertmaterial som tagits fram av landskapskonsultgruppen har en så kallad triangulering tillämpats. Triangulering är en viktig utgångspunkt vid kvalitativ materialinsamling och har som syfte att genom att använda tre metoder parallellt nå en säkerhet och en avstämning i det material som insamlats samt de slutsatser som kan dras (Mikkelsen 2005/1995:82).

De två metoderna för medborgarstudien valdes som komplement till varandra för att nå en bred grupp av deltagare i undersökningen. Fokusgruppsmötena organiserades i form av workshops, där deltagarna själva skapade materialet genom att diskutera utifrån olika frågeställningar. Syftet var därmed inte att få dem att ta ställning till specifika förslag utan snarare

att föra en öppen diskussion utan förutbestämda val. Som underlag till gruppdiskussionerna under fokusgruppsmötena användes kartmaterial för att skapa en grund för diskussionen. Kartmaterialet kan ses som ett pedagogiskt verktyg men är också en betydelsefull ingång för att erbjuda ett underlag som inte är redan utpekade landskapsvärden (Larsen et al 2011). För att nå den lokala skalan i landskapskaraktäriseringen behövs en begränsning i området som diskuteras, i projektets fall valdes tre orter med nära omnejd ut som utgångspunkt och ingång för fokusgruppsmötenas diskussion.

Frågeundersökningen på Kinnekulletågen är en väg för att nå de individer som inte självmant skulle välja att komma till ett arrangerat möte samt att nå olika typer av brukare av banan. Frågorna länkade till utgångspunkterna för fokusgruppsmötena men med ett större fokus på själva resandet.

1.6 Urval/avgränsning

Projektet har haft en geografisk avgränsning i form av sträckan Håkantorp - Gårdsjö. Utifrån denna sträcka har tre nedstamp gjorts på tre specifika orter – Järpås, Hällekis och Lyrestad. Dessa orter har valts ut för att representera olika sammanhang för Kinnekullebanan och utgör tre orter med olika historiska relationer och förutsättningar. De är även kopplade till olika landskapselement utifrån det landskap som karaktäriserats i rapporten ”Karaktärsbeskrivning av Kinnekullebanan”. Urvalet av orterna har gjorts i dialog med Biosfärskontoret för området Vänerskärgrården och Kinnekulle.

1.7 Ordval/språkbruk

Kinnekullebanan innefattar både rälsen och tågen i människors dagliga föreställning och ordet kommer användas i rapporten med åsyftan på detta. När det handlar om det specifika används begrepp såsom järnvägen eller tåget/tågen. Tågen är i själva verket motorvagnar eftersom banan idag är oelektrifierad och drivs av diesel. I människors tal används dock tåg som begrepp snarare än motorvagnar.

2. FOKUSGRUPPSMÖTEN

2.1 Introduktion

Under september månad genomfördes tre fokusgruppsmöten på tre orter – Järpås, Hällekis och Lyrestad. Syftet med att hålla mötena var att fördjupa bilden av hur boende förhåller sig till Kinnekullebanan. Det som kom fram på de tre mötena kan ses som utsnitt av hur olika grupper förhåller sig till frågorna om järnvägen, tågen och landskapet och också som lokala varianter på detta. Förutsättningar för orterna skiljer sig delvis åt och de ligger i olika delar av sträckningen.



De tre orterna ligger jämnt utspridda över järnvägens sträckning. Järpås ligger i södra delen av Kinnekullebanan, Hällekis ligger ungefär i mitten av sträckningen och Lyrestad i den norra delen.

2.1.1 Tillvägagångssätt

Vi har inledningsvis tagit kontakt med lokala föreningar och därigenom fått kontakt med personer som fört inbjudan vidare i sina lokala nätverk. Utöver detta har annonsering skett på lokala anslagstavlor och mötesplatser såsom matbutiken, tåghållplatsen osv samt notiser i lokala tidningar. Inbjudan har varit direkt riktad till de tre orterna. Spridning har också skett genom Biosfärkontorets maillistor. Inbjudan var öppen och signalerade att oavsett hur flitig tågresenär man är så är man välkommen att komma på mötena.

Syftet med fokusgruppsmötenas upplägg har varit att skapa ett gemensamt underlag där deltagarna aktivt diskuterar utifrån fasta frågeställningar. Strategin var att genom medtaget material föra gruppsamtalen kring frågor om Kinnekullebanan, landskapet och den egna orten. Inledningsvis på mötena informerades om Trafikverkets pågående, öppna planeringsprocess och att mötena var ett sätt att samla in fler röster om Kinnekullebanan och framtida behov. Det huvudsakliga syftet var dock varit att föra ett öppet samtal om vad Kinnekullebanan, landskapet och orten betyder för deltagarna.

De tre timmarna som fanns till förfogande för varje möte delades upp i två olika teman. För att skapa ett bra samtalsklimat delades deltagarna in i mindre grupper. Det första passet hade tema Dåtid – nutid och kartmaterial tillsammans med diskussionsunderlag delades ut. Kartmaterialet bestod av kartor från sent 1800-tal, sent 1950-tal samt en nutidskarta. Utifrån detta baserades samtalet på frågor om hur deltagarna uppfattade att landskapet hade förändrats, vilken relation som järnvägen kunde sägas ha till orternas utveckling, vilka platser som var viktiga i landskapet etc (se bilaga 1). Tema två var Nutid – framtid och hade som syfte att föra in diskussionen på dagens situation och vad som är önskvärda utvecklingar inför framtiden, både i avseende på bevarande men också vad gäller behov av förändringar och utnyttjande av nya resurser. Under detta tema fick deltagarna i uppgift att skapa en egen kartbild av den egna orten och vad som var viktiga aspekter och platser att lyfta med sig in i framtiden (se bilaga 2).

2.1.2 Hur många och vilka kom på mötena

Vid mötet i Hällekis deltog 23 personer. Vid mötet i Lyrestad deltog 12 personer. Vid mötet i Järpås deltog fem personer.

Deltagarna var spridda i åldrar med en övervikt på äldre, vid mötet i Hällekis deltog även ett barn. Precis som budskapet i utannonseringen hade signalerat så var det inte bara de mest flitiga pendlarna som kom till mötena utan deltagarna var spridda mellan arbetspendlare, de som bara reser ibland men även de som egentligen åker mest bil. Även om annonseringen framförallt hade riktat sig till de tre orterna specifikt kom även människor utanför orterna. Detta kan ses som ett tecken på det breda engagemang som finns kring Kinnekullebanan och att frågorna är av stort lokalt intresse utmed alla orter som järnvägen passerar.

Deltagarna utgjordes både av privatpersoner men även lokala samhällsföreningar var representerade på två orter i form av ordföranden. Även företrädare från lokala bygdeförbund, byalag och Folkets hus-föreningar likväl som näringsidkare och egna företagare var närvarande. Infallsvinklarna var därmed utifrån privatpersonen såväl som ur ett allmängiltigt lokalsamhälleligt perspektiv som ur företagande synvinklar. Spridningen bland deltagarna var större vid de fokusgruppsmötena med fler deltagare.

I samband med annonseringen av fokusgruppsmötena inkom även mailledes ett mindre antal kommentarer från boende och företagare i anslutning till de tre orterna. Detta material har infogats i övrigt insamlat mötesmaterial men faller delvis utanför tematiken och kommer in under vissa sakfrågor.

2.1.3 Reflektioner kring mötena

Uppbyggnaden kring diskussionspunkterna hade som syfte att föra samtalet i riktning mot landskapet och Kinnekullebanan. Samtidigt uppstod en mindre kontradiktion i form av att det som deltagarna kom med var inledningsvis synpunkter på Kinnekullebanan som funktion. Detta kom att innebära att vissa diskussionspunkter blev behandlande under kortare tid till förmån för vissa som samtalet fördjupade sig kring mer. Kartmaterialet fungerade som en viktig ingång i samtalen och utgjorde fästpunkter för många berättelser där det även inom grupperna fanns ett utbyte av olika historier och tankar kring Kinnekullebanan.

2.2 Hur förhåller sig orterna till Kinnekullebanan?

Under alla tre fokusgruppsmötena betonas av deltagarna hur viktig Kinnekullebanan är för orterna och för hela området som den går igenom. Många tar upp att det är just därför de kommit till vårt möte och det kommer inledningsvis upp frågor om vad det är som ska hända med banan och om det är så att den ska läggas ner. I medvetandet finns en tidigare diskussion där hela järnvägen var utsatt för nedläggningshot och tågens framtida drift var osäker. ”Krånglar man med Kinnekullebanan kommer det bli ett elände, vi är väldigt rädda om Kinnekullebanan” (Lyrestad). Ett sådant uttalande kan ses som signifikativt för de känslor som kommer till uttryck i relation till Kinnekullebanans varande eller icke-varande. Samtidigt utgår allas tankar från att det finns en självklarhet i att Kinnekullebanan faktiskt har en viktig roll att spela i framtiden och att det utifrån detta finns flera potentialer att utnyttja för både orterna och boende samt helheten och besökare.

Den frustration som finns liggande vid sidan om handlar om driften av tågen och underhållet av banan. Detta kommer återkomma under flera diskussionspunkter under gruppsamtalen. Att bevaka Kinnekullebanans framtid är angeläget för deltagarna, ”vi är här för att vi inte vill bli av med banan” (Lyrestad). Här finns på alla orter ett starkt engagemang lokalt att hävda järnvägen och tågens fortsatta bruk. Jämförelser görs med orter där järnvägen eller stationer lagts ner och där hela samhällen blir utarmade. ”Det måste finnas kollektivtrafik för en ort, annars går det ju inte att bo här” (Lyrestad). Flera lyfter fram att de har valt att bosätta sig/bo kvar på respektive ort tack vare Kinnekullebanan och att tågen stannar på de små orterna. Tätheten mellan stationerna är mycket värd och gör att det blir lätt att ta sig mellan platser i den nära omgivningen.

Kinnekullebanan blir vid sidan av andra samhällsserviceaspekter såsom skola och mataffär det som bär upp orterna som aktiva och attraktiva livsmiljöer, ”den är vår livsnerv” (Hällekis). Att just tågen stannar regelbundet blir en viktig attraktionskraft att locka till inflyttning utifrån men också för att möjliggöra kvarboende. Fler exempel: ”Tåget är absolut viktigt [...] Alla vägar är liksom långt bort från oss, 44:an och...” (Hällekis). ”Om det inte funnits tåg hade det varit en död by” (Hällekis).

De störningsmoment i form av ljud som kan finnas i tågdriften och banan möts av en tyst acceptans. ”Det är klart att om vi uppfattar den positivt som en viktig länk till omvärlden så är det nog lättare att acceptera den rent fysiskt också tror jag” (Lyrestad). Den påverkan som Kinnekullebanan idag har på landskapet ses av flera som positivt eftersom den som citatet beskriver möjliggör viktiga funktioner för boendet och livet. ”Kinnekullebanan gör att man bor centralt, när man har tåget utanför knuten kan man ta sig dit man ska” (Hällekis).

2.2.1 Relationen till Kinnekullebanan

Relationen till Kinnekullebanan accentueras både som ett förhållande till tågen men också tågen i landskapet. För deltagarna blir Kinnekullebanan både ett sätt att röra sig mellan olika platser men också ett förhållande till något som gör sig fysiskt och ljudmässigt närvarande. I många avseenden innebär banan och tågen en trygghetskänsla. Tryggheten med att ha tillgång

till tåget lyfts fram i betydelsen att kunna ta sig till och från mellan platser i närheten men också långt bort. Tryggheten handlar också om att även de som inte har tillgång till bil har en möjlighet till transport i vardagen.

I vardagslivet blir järnvägen och framförallt tågen något som gör sig närvarande i ljudbilden och hjälper till att skapa en orientering såväl rumslig som tidsmässig. ”När jag plockar svamp så hör jag tåget och då vet jag var jag är” (Hällekis). Människor som bor nära tåget beskriver hur de ”hör om det är försenat eller kommer på fel tid” (Lyrestad). ”Det är jättebra, jag vaknar kvart i sex för då kommer tåget från Forshem. Jag behöver ingen väckarklocka” (Hällekis). Att höra tågen beskrivs också som en trygghetskänsla: ”så en vet att det finns” (Lyrestad). ”Tågets signaler är som musik – det känns att vi är nära civilisationen och som att vi lever här. Det skulle bli väldigt tomt om det försvinner” (Lyrestad).

Många av deltagarna följer aktiviteterna som sker längs järnvägen och när förändringar i tågdrift sker. ”Nu är det inte godståg längre. Det är bara arbetståg när de är ute på nätterna men då kan det höras. Virkeståg kan gå någon gång” (Järpås). Fler exempel är ”arbetståg kommer efter att sista tåget har gått, eller när de ska klippa sidorna” (Järpås).

Många beskriver en familjär stämning på tåget där man lär känna både tågpersonal och andra resenärer. Det är ”den lilla skalan på tåget” som bidrar till den goda stämningen. Tågpersonalen lyfts fram som mycket trevlig och hjälpsam. De som reser mycket beskriver hur de upplever att man utvecklar en egen relation till tågen och banan. Till exempel så finns det en gemenskap hos många av de som arbetspendlar och folk har koll på hur den andra reser.



Resenärer i färd med att stiga ombord på tåget i Lidköping kl. 13:09.

2.2.2 Särskilda grupper

Att Kinnekullebanan är mer betydelsefull för vissa grupper lyfts fram. Framförallt är det skolungdomar som beskrivs vara beroende av tåg eller annan kollektivtrafik för att kunna ta sig till sina skolor. ”Man förstår ju att det är många skolungdomar som åker, det märks ju på sommaren när det är färre turer” (Lyrestad). Samtidigt blir ju betydelsen kopplad till hela orterna eftersom det möjliggör för barnfamiljer att bo kvar respektive bosätta sig på orterna.



Resenärer, varav de flesta är skolungdomar, som just stigit av tåget i Hällekis en torsdag eftermiddag.

Även arbetspendling i alla riktningar lyfts upp som beroende av Kinnekullebanan och också något som är viktigt för att möjliggöra ett attraktivt och fungerande boende på orterna. ”Nyttillkomna säger att det är avgörande. För de som flyttar hit är det viktigt att det finns skola, livsmedelsaffär, bibliotek och kommunikationer” (Lyrestad).

”Många turister som kommer via järnvägen och sedan tar sig vidare till andra platser” (Hällekis). Att Kinnekullebanan möjliggör besök utifrån är en viktig aspekt för de boende och möjligheterna till lokala näringsliv. Framförallt tydliggörs detta i Hällekis och Lyrestad. ”Det är arbets- och skolpendling och sen är det ju turister, det är nog många som aldrig skulle komma hit annars” (Hällekis). ”Vi på Åsgården har ju ganska många gäster som kommer med tåget” (Lyrestad).

Ytterligare en grupp som lyfts fram är pensionärer. Är man över 75 år åker man gratis med Kinnekulletågen. ”Det känns som en trygghet, man kan komma härifrån och hem igen” (Lyrestad).

2.2.3 Tågen i ett samhällsperspektiv

Att Kinnekullebanan och tågen är viktiga ur miljösynpunkt betonas, här väcks funderingar kring den nuvarande dieseldriften samtidigt som betydelsen av att åka kollektivt övervinner denna brist. Att tågåkandet är en hållbar framtidsutveckling gör sig medvetande och att stärka detta ses som viktigt av majoriteten. Det möjliggör också ett annat sätt att förhålla sig till

en omkringliggande omvärld och där avståndet till platser och städer längre bort hela tiden krymper. Det framkommer att många använder tågen för långpendling och att de möjliggör ett kvarboende på orterna utmed sträckan men att det ändå går att arbeta eller studera i större städer längre bort. ”Jag pendlade Uppsala – Lyrestad när jag gick och läste” (Lyrestad). ”Det finns inga studentbostäder att få i Örebro eller Göteborg så det är många studenter som dagpendlar, till och med från Mariestad till Göteborg och Lidköping till Örebro. Kinnekullebanan är för vissa enda möjligheten att kunna studera” (Hällekis).

”Kinnekullebanan är ju kommunikation med omvärlden, Göteborg och Stockholm” (Lyrestad). Det framkommer i samtalen att det är flera av deltagarna som använder sig av Kinnekullebanan för att ta sig vidare till Göteborg och Stockholm, och att det finns ett aktivt val att vilja ta tåget av miljöhänsyn och ekonomi. ”När det är event i Göteborg, typ Båtmässan, då går vi alltid på här i Hällekis, i Lidköping är det snart fullt. Tänk vad mycket mindre bilar som drar in i Göteborg” (Hällekis). Denna medvetenhet tycks ha ändrats med åren och det blir tydligt att vårt samhälles sätt att förhålla sig till omvärlden har ändrats. ”När jag växte upp talade man aldrig om att ta tåget till Göteborg, det fanns inte på kartan, det var alltid bil. Men idag tar vi jättegärna tåget härifrån [...]” (Hällekis). Att ta tåget mellan olika orter går ofta fortare än resa med bil.

För de boende i Hällekis beskrivs hur Kinnekullebanan påverkar relationen till andra orter. Trots att Götene är centralorten uppfattar man att den ligger avsides då den befinner sig utanför järnvägens sträckning. ”Götene är vår kommunala tätort men till dit kommer vi nästan inte. Vi åker till Lidköping, det är enklare, till Götene går nästan bara skolbussar. Det blir Lidköping eller Mariestad man åker till, det är ju på grund av Kinnekullebanan.” (Hällekis)

2.3 Vad är karaktäristiskt med Kinnekullebanan och landskapet?

Kinnekullebanan uppfattas av majoriteten som en väl integrerad del av landskapet, och som att banan och landskapet är ett. Detta knyter också an till den positiva bilden som finns av Kinnekullebanan från ett lokalt perspektiv. ”Nog är Kinnekullebanan en del av landskapet, det är en viktig del av Lyrestad, för min del är den spårbundna trafiken bara positiv” (Lyrestad). När det gäller Kinnekullebanans påverkan på landskapet så upplever flertalet ”inte att det påverkar så mycket. Det hade varit värre med en större väg som skulle behövt viltstängsel och så vidare” (Hällekis). Banan uppfattas snarare som att vara väl anpassad till de topografiska förutsättningar som finns i landskapet. ”Den följer fint i landskapets egna förutsättningar, smälter in i landskapet” (Hällekis). ”Den har varit med i landskapet av tradition” (Hällekis).

Att banan ligger inbäddad i naturen och det brukade landskapet upplevs som en kvalité. ”Banan är väldigt väl inpassad i naturen, det är ju inget direkt frihugget runt omkring” (Hällekis). ”I och med att banan ligger så nedsänkt i terrängen så märker man inte den [...] det är först när tåget dyker upp som man fattar att järnvägen går där” (Hällekis). ”Man måste vara väldigt nära järnvägen för att förstå att rälsen går där om det nu inte kommer ett tåg samtidigt”. (Hällekis) Förvåningen av att helt plötsligt upptäcka ett spår när man är ute i naturen kan ses som ett svar på samma linje. ”Upplevelsemässigt och landskapsmässigt tror jag att Kinnekullebanan gör sig bäst som den är med sina små dieseltåg, det är ju det som är Kinnekullebanan – det är ju den lilla banan bredvid som inte är elektrifierad.” (Lyrestad)



Kinnekullebanan i landskapet.

Frågor om elektrifiering nämns av deltagarna men det finns en kluven inställning till vad innebörden för landskapet skulle vara. Flera kreativa lösningar lyfts för att undvika ledningsstolpar, ”Det måste ju gå att ha markledning istället för luftburen”(Hällekis). ”Om det ska sättas el på banan måste den ju rätas upp. Det blir nog en stor skillnad i karaktär och upplevelsemässigt, riskområdet blir ju mycket större vid en elektrifiering. Det är ju lite av en museibana men med full arbetskapacitet” (Lyrestad).

Tågen i sig ses också som en kvalité, ”jag tycker det är vackert att se tåget” (Hällekis). Resandet blir för många som en upplevelse, inte minst sträckningen mellan Lidköping och Mariestad. Här utgör och möjliggör banan en sinnesupplevelse även i form av lukt, ”att kunna insupa doften av ramslök, det är som en kvalitetskänsla med tåget i landskapet” (Hällekis). Hur Kinnekullebanan uppfattas i landskapet visar sig vara årstidsbundet, inte minst de ställen som har mycket träd. ”Sen är det skillnad sommar och vintertid, när det är mindre löv då hör jag ju järnvägen hemma” (Hällekis). ”När löven faller av på vintern då hörs ju tåget men man är så van vid det” (Hällekis). Inte heller ljudmässiga aspekter av tågen uppfattas som negativa ur ett landskapsperspektiv. ”Tåget går så sakta så man upplever inte det som en störning, dock hörs det på håll” (Hällekis). ”För trettio år sedan hade ju tågen mycket högre hastighet och då märktes de inne i vårt hus” (Lyrestad).

2.3.1 Vad är landskapet?

Det landskap som flera deltagare lyfter fram är området mellan Lidköping och Mariestad. Detta är ett område som är välkänt, inte minst utifrån att det har blivit ett Biosfärsområde. ”Ett väldigt varierat landskap utmed vägen, det är väl därför det har blivit Biosfärsområde också” (Hällekis). Kunskapen om innebörden och betydelsen av Biosfärsområdet är dock främst begränsad till deltagarna i Hällekis fokusgruppsmöte. Oavsett vilken ort som samtalet utspelar sig på återkommer flera platser. ”Kinnekulle har en egen karaktär sen är det jordbruk och skog längre norrut” (Lyrestad). Själva Kinnekulleområdet pekas ut som ett karaktäristiskt och vackert landskap. ”När man åker mot Hällekis söderifrån är det väldigt vacker vid Råbäck, munkängarna och framåt” (Hällekis). ”Det är en fin resa, förbi Hällekis säteri, Trolmen och bort där.” (Hällekis)



Utsikt mot Vänern från tågfenstret mellan Blomberg och Trolmen.

Det blir också tydligt hur landskapet är en viktig del av upplevelsen av att åka tåg. ”När man åker med Kinnekullebanan är det roligaste jag vet att sitta och titta på landskapet, det är ju fantastiskt att titta på allt utmed banan... Kullen och så ser man ju Vänern – det är vackert” (Lyrestad). Fler röster instämmer i detta: på sträckan söder om Hällekis ”är det viktigt att välja rätt sida i tåget, det är sjösidan som är vacker” (Hällekis).

Landskapet är dock varierat och förändrar sig längs Kinnekullebanans sträckning. ”Från Håkantorps till Lidköping är det jordbrukslandskap, ’schlättaa’. Sen är det Kinnekulle. Sedan skog från Forshem ända fram till Mariestad. Mariestad till Gårdsjö, för banan går från Håkantorps till Gårdsjö, där har vi lite början av Tiveden. Se Linnés Västgötaresa, det är precis som han beskriver, landskapet är identiskt idag med hur det var på 1700talet.” (Hällekis). ”Det kvittar var du går av tåget, det är olika skiftningar och det är skog och jordbrukslandskap” (Hällekis).

Bruket av landskapet är viktigt dels för att bibehålla öppenheten men också för att möjliggöra en levande bygd. ”Jag lägger till lantbruk på min karta. Ett öppet landskap är viktigt och en levande landsbygd för att kunna hänga med måste man ta större marker för att få bärighet, annars blir det igenväxt och bara skog allt.” (Lyrestad)

2.3.2 Kinnekullebanan som landmärke eller hinder?

På alla tre orterna går Kinnekullebanan genom samhällena och delar dem i två delar. Banan beskrivs som ett sätt att orientera sig på orten, man säger till exempel att någon ”bor på den sidan om järnvägen” (Järpås). Samtidigt som banan fungerar som ett landmärke innebär den uppdelning av orterna som banan skapar att betydelsen av fungerande och lättillgängliga övergångar blir av vikt för att orterna ska fungera. Kinnekullebanan utgör i den bemärkelsen ett möjligt hinder när driften inte fungerar som den ska. ”Den delar ju samhället. Om det blir stopp kommer man ingenstans” (Järpås). ”Det finns två järnvägs korsningar. Störningar är bommar möjligtvis, när de fastnar” (Hällekis). ”Spåren är ingen barriär, bara någon gång när bommarna hänger sig, det sker någon gång per år. De som bor nära får då gå ut och dirigera om trafiken. Problemet är att det tar sådan tid innan Trafikverket kommer dit” (Lyrestad). ”Det blir en stor omväg att köra om bommarna fastnar” (Lyrestad). ”Det är ju viktigt det med övergångarna för att man inte ska reta sig på banan i landskapet.” (Lyrestad) ”Förr hade varje gård en egen övergång, många av dem har stängt idag och Banverket har satt upp stängsel. Måste gå omvägar på vissa ställen för att komma över banan” (Lyrestad).



Övergång med bommar vid Storgatan i Järpås.

2.3.3 Stationsområdena

”Järnvägen ska vara kvar för den har jag sett i alla tider och där framme sprang jag ju som liten och tittade på tågen när de kom med de gamla tuff-tuff-tågen och med de här gamla vagnarna. Och de stod ju ganska länge då för de skulle ha vatten på loket och så vidare. Och det var alltid på helgerna som man gick fram och tittade vad det var för några som åkte med idag och vilka som gick av. Det är sånt som en kommer ihåg” (Järpås).

Att stationshusen finns kvar på alla tre orter är en viktig aspekt. Även om dagens drift inte innebär att stationsområdena längre används som de gjort historiskt fyller de en fortsatt viktig symbolisk funktion för orterna. Många berättelser återkommer till hur man använde stationen förr, både som en mötesplats och som ett led i kontakten med omvärlden. Att just stationshusen är viktiga att bevara och tillgängliggöra återkommer alla samtal till och det finns även en idérikedom kring vad de skulle kunna användas till. ”Stationshuset är viktigt att bevara och få ha kvar” (Lyrestad). I Hällekis där stationshuset idag är en affär får affärsinnehavaren fortfarande många frågor som rör tågen. Det kommer även in folk som vill se byggnaden inifrån och berätta om gamla minnen.



Stationshuset i Hällekis sett från andra sidan tågspåret med perrongen i förgrunden.

Flera berättelser kommer upp som handlar om vad som har hänt och utspelat sig på stationer. Det finns även personliga kopplingar hos ett flertal och personer som har bott/bor i stationshusen. Även andra orters stationshus kommer upp i samtalen och platser där stationshusen rivits. ”Stationshuset skulle man vilja utvecklades. Till godsinslämning eller någon kursverksamhet” (Lyrestad).

Hur det ser ut längs med järnvägen på de olika orterna är något som berör. Där järnvägen leder in till orten har järnvägsområdet beskrivits som en ”baksida i samhället, det ser tråkigt ut när man kommer med tåget” (Hällekis). Längs med Kinnekullebanan beskriver man området som att ”det ser bedrövligt ut” (Järpås). ”Området närmast banvallen är inte så väl

omhändertaget, det känns tråkigt” (Hällekis). Här finns en del missnöje med hur skötseln av stationsområdena sköts idag. Det beskrivs hur det tidigare varit ”snyggt omkring stationsområdet” men idag säger man att ”det ser inte roligt ut” (Järpås).



Stationsområdena i, från vänster, Järpås, Hällekis och Lyrestad

För personer som kommer utifrån förvånas ibland över både driften och utseendet på banan. ”Vi får frågor från gäster på sommaren om att går det ett tåg där? Man ser ju inte riktigt spåren för att det är så mycket gräs runt om” (Lyrestad). Även hur själva åkandet går till väcker ibland funderingar. ”Det är svårt att veta vilken riktning som tåget går åt, händer att folk går på åt fel riktning” (Hällekis). Här bör tilläggas att det idag finns kvar semaforer eller så kallade plåstinsar på flera stationer och för att åka med tåget behöver man signalera att man vill att tåget ska stanna. Detta är på samma gång charmigt som en källa för missöden. ”Det är så genialiskt enkelt men man behöver ha koll på vilket tåg man ska med” (Hällekis). Det framkommer att vissa av deltagarna ibland själva har glömt att signalera och därmed blivit stående på perrongen medan tåget fortsätter förbi.



Semaför, s.k. plåstins, som med gult fält i mitten omgärdat av en röd ring kan vändas åt båda riktningar för att på håll signalera till lokförare ifall de ska stanna eller kan köra förbi station där järnvägen är enkelspärig.

2.4 Vad vill de boende inför framtiden?

Mycket som framkommer i samtalen som utspelar sig under fokusgruppsmötena är kopplat till funktionen Kinnekullebanan. Här finns många tankar om hur driften av tågen och järnvägen skulle kunna och behöva utvecklas för att främja framtiden och bruket.

Det framkommer att några av deltagarna har hört frågan om elektrifiering diskuteras i andra sammanhang men däremot är det få röster under samtalen som själva förespråkar elektrifiering som en självklar framtidslösning. En deltagare säger att ”man kommer börja med elektrifiering från Lidköping och söderut mot Göteborg” och undrar ifall man måste ha uppstickande elstolpar, ”finns det inte annan teknik för det? Det borde det finnas” (Hällekis). ”Elektrifiering är ju lite klivet, den är ju tänkt till Lidköping, det borde vi propa på, den borde åtminstone gå hit eller till Forshem” (Hällekis). En deltagare nämner att ”kanske går att gräva ner markledningar för att elektrifiering, de pratar om elektrifiering från Lidköping ner till Håkantorp” (Hällekis). Engagemanget handlar snarare om att hitta mer miljövänligare alternativ till den nuvarande dieseldriften och en effektivare, säkrare drift. Alternativa drivmedel som föreslås är gas, flexi-fuel och även tåg med induktiv laddning. Men i tal om att vara miljövänlig framhålls samtidigt att det är miljövänligt att man kan ta tåget till Göteborg och Stockholm istället för att åka bil. Att just tågen görs miljövänliga och även handikappsanpassande framlyfts som viktigt.

En annan tanke som dyker upp under samtalen är det som rör godstrafiken. Tåget ses som ett alternativ till lastbilarna om man kunde ”koppla ihop infrastrukturen med industrin” (Hällekis). Eftersom människor upplever att bilvägar kan vara störande med den ”tunga trafiken som skramlar och låter” (Hällekis) och samtidigt som tåget inte är störande ser man fördelar med att utveckla godstransporter på järnväg. ”Försöka få mer beläggning på banan, med mer gods” (Lyrestad). Detta är dock tudelat eftersom ett mindre antal ändå påpekar att godståg på nätterna möjligtvis skulle skapa ett störningsmoment som inte finns idag.

2.4.1 Förändringar med Kinnekullebanan

Det eftersatta underhållet är något som majoriteten tar upp som ett stort problem. Kinnekulleområdet lyfts upp som den del av sträckan där själva järnvägen tycks vara i sämst skick,



här tas skarvarna upp. ”Det är jobbigt när [...]man känner varenda skarv som körs över” (Hällekis). ”Däremot om det blev helsvetsad räls genom en tätort så ska det ju vara tyst sen. Nu smäller det dunkdunkdunk. Men från Herrljunga och till Göteborg är det tyst” (Hällekis). ”Det är dålig räls, när man kommer närmare Herrljunga så flyter det fram men ju närmare man kommer häråt ju sämre blir det. Ibland väntar man nästan på att ett hjul ska ramla av” (Hällekis). Deltagarna tycks vara ense om att det framförallt är vissa sträckor som är i större behov av åtgärder. ”Genom Järpås från Vara till Håkantorp har de [...] rättat till och svetsat så vi har inte så mycket skarvar som dunkar. Vi har ju bättre än vad de har högre upp” (Järpås). Att järnvägen är i dåligt skick uppfattar deltagarna innebära att tågen ibland blir inställda.

Järnvägsövergångarna är något som poängteras vara i behov av åtgärder. Det tas upp hur brädorna är i så dåligt skick att spikhuvudena sticker upp och river sönder däck etcetera. Detta är något som deltagarna på alla orter påpekar. Även asfalsgropar i vägen precis vid övergången som i kombination skapar ett stort skrammel när bilar och lastbilar kör över, vilket upplevs som en oangelägenhet. ”Den trasiga järnvägsövergången där har de tappat både husvagnar och bilkärror. Ja där vibrerar hemskt när man kör, cykel är inte tal om” (Lyrestad). Idéer finns om att detta skulle kunna åtgärdas enkelt med att gummimattor läggs ut över övergångarna, liknande sådana som man beskriver finns i t.ex. Mariestad och Forshem. ”Tänk de som kommer med rullstolar eller rullator, gliporna är jättestora. Och för barnen” (Lyrestad). ”Där man går över, där är väldigt fult. De kunde väl stå för en målarburk. Där fattas det också någon bräda så man kan ju aldrig gå över med en rullstol där” beskrivs övergången vid stationen i Järpås.

Övergångar för fotgängare kunde försees med ”sådana där som man bara kan gå igenom men inte cykla. Och skyltar om tågspåret, om man åker moppe och inte hör tåget. Cyklar man så hör man om tåget kommer men inte med moppe” (Hällekis). Likaså sikten vid övergångarna är begränsad på ett antal ställen och detta uppfattas som ett säkerhetsproblem. I samtalen kommer flera olyckor upp som drabbat boende utmed Kinnekullebanan. Dessa har skett vid oövervakade övergångar. Det har varit allt från lättare krockar med tågen, till bilar på spåret och barn som dött. På flera av orterna hade man gärna velat ha haft fler övergångar och säkrare.



Järnvägsövergång i Järpås som har beskrivits som i behov av att lagas och målas.

2.4.2 Hur och när tågen ska gå

En av de viktigaste frågorna för deltagarna på fokusgruppsmötena samt de mail som kom in under projekttiden är den om hur och när tågen ska gå. Det finns en frustration idag över hur turerna är fördelade över dygnet och hur detta leder till stora inskränkningar i rörelsemönstren. Majoriteteten av deltagarna markerar hur de vill kunna ta tåget men att det i vissa lägen blir tidsmässigt omöjligt eftersom det kan innebära att man inte kan komma hem på kvällen eller att det inte fungerar med arbetstiderna. Flera deltagare talar om att orterna skulle kunna växa ”om vi hade lite bättre kommunikationer till stan, till Lidköping lite senare på kvällarna. Vid åtta går sista tåget sen finns det inget” (Järpås). Många vill åka på eftermiddagen/kvällen men eftersom det inte går några tåg hem så kan de inte. Även ungdomarnas behov lyfts fram: de ”som inte har något att göra på kvällarna” (Hällekis) på de mindre orterna hade haft stor nytta av att kunna göra saker på annan ort och sedan åka tåget hem på kvällen.

Ökad turtäthet är ”betydelsefullt för att möjliggöra pendling” (Hällekis) och för ett kvarboende i området. Det finns individer som idag överväger en flytt på grund av hur tågtider starkt begränsar möjligheterna till arbetspendling. Det framhålls i samtalen att det är många som tar tåget till jobbet men samtidigt påpekas att det inte fungerar att ta tåget för de som börjar arbeta tidigt. ”Det finns inga tåg som passar härifrån” (Hällekis) vilket gör att ”de kommer inte i tid till sitt arbete” (Hällekis). ”Det borde gå någon på morgonen [...] för det går varken buss eller tåg så en kan åka till jobbet idag om en börjar jobba kl. 7:00” (Lyrestad). Tågtiderna uppfattas däremot anpassade efter skolans tider ”eleverna hinner precis komma till skolan” (Hällekis). Många klagar på att ”skoltågen” är fullsatta, vilket bland annat exemplifieras med folk som ”tog tåget ett tag till jobbet men det var fullt varje morgon till Lidköping så han fick stå upp så han slutade och tar bilen istället” (Hällekis). ”Särskilt på morgnarna. Då sätter de ändå in en extrabuss på morgnarna några dagar i veckan. De kör med två bussar men det blir fullt ändå” (Järpås).

”Om det hade gått oftare tåg till Mariestad så kanske man hade ställt bilen men nu blir man rätt så låst. Om man åker in så får man sno sig som bara den mellan två tåg eller så får man vara kvar hela dan” (Lyrestad). Här finns det behov av ytterligare en tur mitt på förmiddagen och framförallt flera och senare avgångar på kvällarna. Det går tåg på morgonen och eftermiddagen men inga bra turer däremellan. En med avgångstid 11:09 beklagar man sig över, den ”försvann härom sommaren [...] men var toppen för då kunde en komma in till någon affär [...] det tåget saknar jag” (Järpås). ”Vi vill ha en tur så vi är hemma på kvällen, som går runt 21.30 från Lidköping” (Järpås). ”Senare tåg, i båda riktningar men särskilt från Göteborg. Tänk att kunna åka från Göteborg klockan 21” (Hällekis). Flera deltagare lyfter fram att turerna upplevs ologiska och att många går mer eller mindre parallellt med bussarnas avgångar. ”Titta på hur man sätter tidtabellen. Det går en buss 7:09 och ett tåg 7:20 och sedan går det inget på jättelänge. [...] De behöver ju inte ligga så nära varandra i tid” (Lyrestad). ”De borde samköras med bussarna, går det en buss då är det onödigt att tåget går då” (Lyrestad).

Det finns en irritation över bristande information vid inställda turer eller försenade tåg. I de lägena upplevs en viss diskriminering när det gäller ålder. De flesta skolungdomarna kan lätt genom sina smarttelefoner uppdatera sig via Västrafiks webbaserade information och resetidsapplikation. För de resenärer, främst pensionärer, som inte har denna typ av teknik uppstår istället en stor frustration när man inte kan få reda på vad som händer med tåget.

”Alla ungdomar som stod på perrongen gick hem, de stod inte ut att stå där och vänta, men vi var några som stod kvar” (Lyrestad). Flera deltagare pekar på att det för vissa kan vara svårt att hitta information på Internet och att det borde ”vara lättare att hitta tidtabellerna” (Lyrestad). ”Tänk om de låg i butiken, då skulle man ta en och titta att, se där kan jag ju åka” (Lyrestad). Den information som idag finns vid hållplatserna på orterna skulle behöva förbättras. Både i avseende hur biljettsystemet och åkandet fungerar men också efterfrågas digitala informationstavlor där förseningar etcetera kan uppdateras automatiskt. Här menar vissa att marknadsföringen kring tågen kan förbättras så att det blir tydligare för boende och besökare att tågen går, vart man kan åka och vilka tider.

2.4.3 Kinnekullebanan som en utvecklingsresurs

Att Kinnekullebanan är viktig både för de boende och för att locka besökare betonas. Detta är självklart kopplat till hur tillgängliga tågen blir genom olika insatser såsom att öka turtäthet m.m. Det finns idéer om hur tågen skulle kunna utvecklas för att attrahera fler besökare utifrån och dessa går hand i hand med det uttalade behovet av att få till bättre anpassade turer och tågtider samt en ökad turtäthet.

Idag finns det flera företagare som bygger sin verksamhet kring turism och detta ses som ytterligare möjligheter inför framtiden. Flera av deltagarna påpekar att det går att ta med sig cykel på tåget i mån av plats men menar att det behövs att antalet platser gick att utveckla. ”Kinnekullebanan är ett av få tåg i Sverige som accepterar medhavda cyklar. Man kan åka från Råbäck station till Hällekis och ta med sig cykeln och cykla tillbaka. Åtminstone två cyklar ska de ta med. Det är många som har cyklar med sig. Det är något som är viktigt: att de accepterar cyklar på tågen” (Hällekis). Idag finns en begynnande cykelturism som är i behov av förstärkning för att kunna fortsätta och öka. ”Då kan besökare ta med sig cykeln till Hällekis och cykla på Kinnekulle och sedan komma tillbaka hit till Lyrestad”. Att främja cyklism ses som ett led i ett miljövänligt åkande och att skapa cykelbanor utmed järnvägen skulle vara positivt såväl som turister som för de boende. Fler idéer som kommer upp rör själva tågen och banan som en turistattraktion i sig. ”Sommartid skulle man ha ett guidat turisttåg. Kanske bara två gånger i veckan eller något sådant men marknadsföra det med turistbyrån eller så” (Hällekis). Om turtätheten ses över skulle flera orter kunna kopplas ihop tydligare.

När det gäller pendlingsresandet som är av största vikt för de boende påpekas att tågen är av varierad standard och att åkupplevelsen inte alltid är den bästa. Framförallt för att kunna nyttja restiden som arbetstid finns det behov av bättre utrymme. ”Tågen är väldigt dåliga att resa i, skulle behöva tvåvånings för att ta mer, problem att lägga sina saker och kunna arbeta” (Hällekis). Det är framförallt vissa avgångar när tåget alltid är fullt och där det hade behövts öka kapaciteteten för mängden resenärer. De äldre tågen uppfattas dessutom som svåra att ta sig upp på för de som är äldre.

För ökad pendlingstrafik behöver det utvecklas fler parkeringsplatser i anslutning till stationsområdena, både för väntande och för långtidsparkerare. ”Det är trångt att parkera bilarna, när man kommer är platserna nästan slut. På södra sidan om spåret borde man också ha en perrong och en parkering så man kan gå av på båda sidorna [...] När platserna är fulla måste man ställa bilen längs vägen. Och det är alldeles för trångt där redan. Tänk om resenärerna ökar” (Hällekis).

2.5 Orterna för sig

I studerandet av de olika kartmaterialen som nyttjades under gruppsamtalen görs flera iakttagelser om hur orterna utvecklats och formats och vilken betydelse järnvägen har haft för detta. I till exempel Lyrestad finns inte järnvägen med på den första kartan från sent 1800-tal, där invigs den först 1910, ”Lyrestad var inte stort på den tiden”. I Hällekis har hela orten byggts upp efter det att järnvägen drogs här, det finns dock vissa funderingar kring vad som är resultatet av cementfabrikens investeringar och vad är järnvägens förtjänst. Helt sannolikt är att båda har gynnat Hällekis utveckling till ort. Det finns kvar i minnet alla de järnvägssträckningar som funnits men som idag sedan länge lagts ner. Mötet i Järpås inleds med en jämförande diskussion om vilka platser och hus som funnits förr och vad som finns kvar.

På frågeställningen om var ortens hjärta/centrum ligger så lyfter majoriteten av deltagarna fram (på alla orter) den lokala mataffären och skolan som de viktiga mötesplatserna vid sidan om Kinnekullebanan. Även stationsområdena kommer upp i samma samtalspunkt och betydelsen av att banan och tågdriften ska finnas kvar i framtiden lyfts som en avgörande fråga för orternas tillvaro. I alla tre samtalsommanhang kommer lokala användningar av landskapet utmed Kinnekullebanan fram. Det beskrivs olika promenadstråk som är lokalt betydelsefulla och även platser i landskapet som görs till en del av vardagslivet och den egna upplevelsen av landskap.

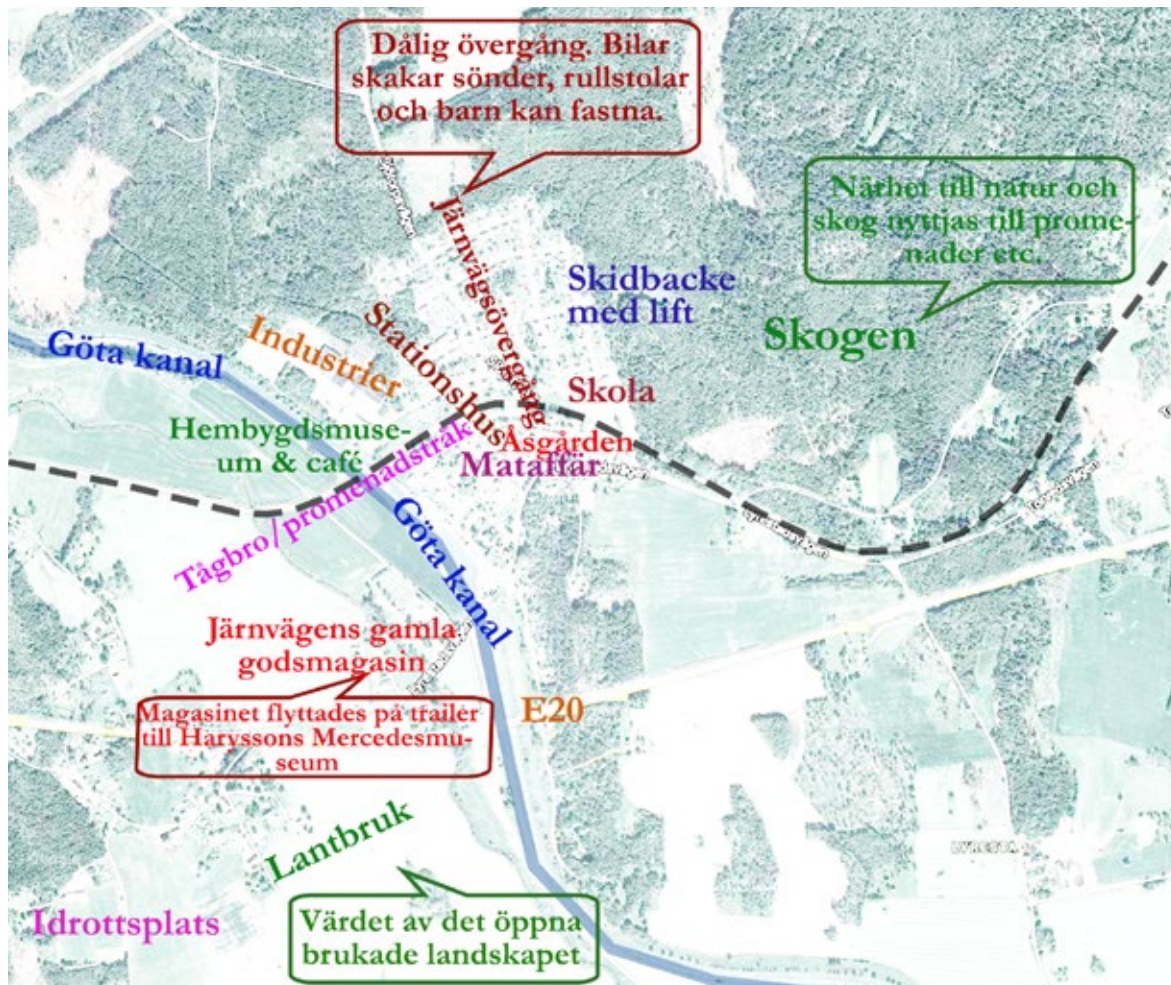
2.5.1 Lyrestad

I Lyrestad kommer kopplingen till Göta kanal fram som en viktig identifikation för orten vid sidan om Kinnekullebanan. Kanalen och järnvägen går rakt igenom samhället och delar upp det i tre delar. Dessa delar är integrerade med varandra och de olika samhällsfunktionerna finns uppdelade på olika sidor av dessa infrastrukturer, skolan ligger bortom järnvägen, mataffären ligger mellan järnvägen och kanalen och bortom kanalen ligger den gamla kyrkan. Ytterligare ett infrastrukturelement är E 20 som går strax bortom kyrkan. Boende rör sig mellan dessa olika element i sitt vardagsliv. Orten och boendet beskrivs av en deltagare som ”det är ju fin miljö och goda grannar, det finns ett stort ideellt engagemang med många föreningar”.



Vy från järnvägsbron över Göra kanal i Lyrestad.

De viktigaste platserna på orten lyfts fram som mataffären och Åsgården som ligger precis mitt emot. Här rör sig människor för promenad men också för att ta sig till och mellan olika delar av samhället. Även skolan, stationen och Göta kanal tas upp som lika viktiga. Mellan alla dessa platser finns ett rörelsemönster och behovet av fungerande och säkra övergångar poängteras. Idag upplevs flera av övergångarna som besvärliga. Det finns promenadsstråk som nyttjas av boende och som delvis skär in i Kinnekullebanans sträckning. ”Järnvägsbron över kanalen används som promenadstråk också. Man kan gå vid sidan om spåren, på galler. Finns många som går där. Ja man kan ju alltid titta på tidtabellen först, så det inte kommer något tåg.” ”Många som går utmed kanalen. Många går den vägen varje dag tror jag.”



Lyrestad: Sammanställning av deltagarnas egna kartor, visar platser som är viktiga för dem och för orten.

När det var tal om att stationshuset skulle rivas för ett antal år sedan bildades en lokal aktionsgrupp med syfte att försöka ta över huset. Så blev inte fallet utan stationshuset har fortsatt vara i Trafikverkets ägo. Fortfarande finns dock ett engagemang och tankar om hur detta hus skulle kunna få en mer tillgänglig funktion. Upplevelsen är att stationsområdet och huset idag står och förfaller. Det finns många idéer om hur ett förändrat användande skulle kunna bli en resurs för lokalsamhället. ”Det skulle vara intressant där kring stationen att skapa något för turister och då är kvarnen och gamla telestationen en resurs”. Fler idéer finns om hur det skulle gå att ställa upp gamla tågagnar för övernattning, eller öppna stationshuset som en utställningslokal alternativ för kulturhantverk. Enligt deltagarnas egen utsago finns det en miniatyrversion av Lyrestads stationshus på nöjesfältet Legoland i Danmark.

Persontrafiken är jätteviktig för deltagarna på mötet och hur förbindelserna till större städer såsom Örebro, Stockholm och Göteborg fungerar. Även för att locka besökare utifrån finns ett stort värde i ett fungerande järnvägssystem, redan idag kommer en del turister till Lyrestad med tåget och detta ses som en utvecklingspotential. Det finns också allt fler företagare runt om orten som idag bygger sin verksamhet kring turister och inte minst den turism som finns kopplad till Göta kanal. Detta upplevs som en positiv utveckling för orten och inger ett hopp för framtiden. Samtidigt finns en liten rädsla att alltför många hus som omvandlas till sommarbostäder kommer urholka samhället. Som det är idag finns dock en stabil inflyttning av permanentboende till orten och för många blir Kinnekullebanan en viktig faktor för etableringen. ”Det finns fler barnvagnar än rullatorer idag”.

Godstrafikens betydelse lyfts fram i Lyrestad och beskrivs även som en konjunkturbarometer där antalet vagnar berättar om hur det går för ekonomin. ”Denna del av Kinnekullebanan är ju egentligen bäst här och uppåt för här går det ju att köra godstrafik. Det är mittendelen mellan Mariestad och Lidköping som ju är sämst.”

2.5.2 Hällekis

I Hällekis är kopplingen till cementfabriken starkt kvar i folks medvetande. Här refererar deltagarna till en bruksmentalitet som beskrivs finnas på orten. Att industrin är viktig, trots att det idag är annan verksamhet, där isolering tillverkas istället för cement, lyfts fram i samtalen. Den tidiga industrin och kalkbrotten ihop med säterierna är något som skapat lokala förhållningssätt men också påverkat ortens fysiska utformning.



Hällekis: Sammanställning av deltagarnas egna kartor, visar platser som är viktiga för dem och för orten.

Hällekis som ligger på randen av Kinnekulle har också varit en ort för besökare långt bak i tiden. Många av de platser som lyfts fram tidigare under stycket om landskap ligger nära Hällekis rent geografiskt och här har funnits en tidigt utvecklad turism. Det har varit en diskussion på orten om hur den inspelade rösten på tåget uttalar Hällekis - den "uttalar fel", d.v.s. med tje-ljud istället för k-ljud.

På flera orter talar man om möjligheterna till ökad godstrafik på järnvägen men i Hällekis lyfts även vattnet fram som en möjlig transportled för industrin. Samtidigt vill man att "störningarna från industrin ska minska, det både låter och luktar därifrån." Även transportererna som går till industrin upplevs som ett stort störningsmoment. "I dagens samhälle upplevs långtradarna som ett stort problem och det vore bättre med godståg i sådana fall". Det finns en osäkerhet och otrygghet kring trafikövergångarna över såväl väg som järnväg. "Det skulle behövas en bättre övergång för små barn. Vi kör våra barn till skolan för det känns inte säkert att låta honom gå själv till skolan." Ett annat problem som kommer upp gäller cykelvägar på orten, det beskrivs vara "svårt att få till säkra cykelvägar eftersom det är så smalt mellan järnvägen och vägen". Att bommarna går ner långt innan tåget kommer upplevs som ett irritationsmoment. "Man pratar om hur länge bommarna är nere vid övergången, går ner när tåget lämnar Forshem."



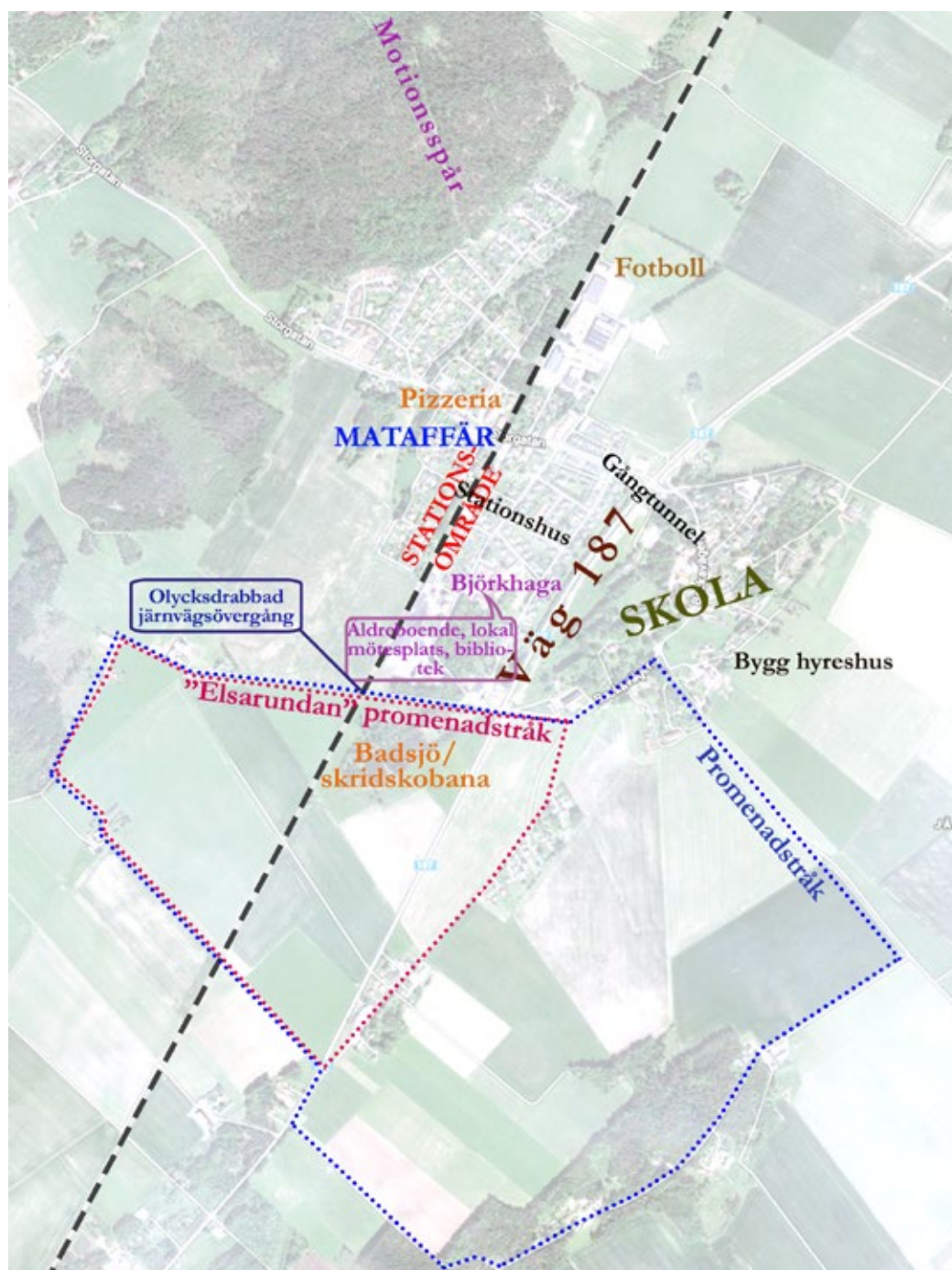
Järnvägsövergång vid stationen i Hällekis.

Närheten till vatten lyfts fram flera gånger och båthamnen ses som viktig plats både för ortsbefolkningen och för besökare. Det finns flera platser utmed Vänern som framförallt nyttjas av lokalbefolkningen. Samtidigt som vattnet är viktigt så anmärker flera på att det nuförtiden är så igenväxt att man knappt kan se vattnet. "Det är inte på många ställen du ser att du åker väldigt nära sjön egentligen."

Att stationshuset är tillgängligt om än i en annan skepnad framlyfts som positivt, den har fortfarande rollen av att vara en mötespunkt för både besökare och lokalbor. Allmänt så uppfattas stationsområdet som välskött men inte längs banans förlängning. Det beskrivs som "kul att stationsskylten finns kvar men det finns många andra skyltar som stör." Det efterfrågas ett gemensamt skyltprogram eftersom det finns "många olika intressenter som är verksamma vid stationsområdet." Det är en för liten parkeringsplats vid stationen i Hällekis och platserna är ofta upptagna. Det föreslås att en lösning "skulle kunna bygga en pendlarparkering på andra sidan spåren".

2.5.3 Järpås

Det levande jordbruket är något som är påtagligt i deltagarnas tankeställningar i Järpås. Här finns ett stationsområde som bär rester av det stationssamhälle som en gång växt fram i samband med järnvägen drogs. När järnvägen anlades låg samhället främst på ena sidan, idag har bebyggelse vuxit fram åt alla håll och järnvägen delar upp orten i två delar. ”Man säger jag bor på den sidan eller den andra sidan om järnvägen”. ”Ja, eller mellan järnvägen och bäcken”. Dessutom går väg 187 rakt igenom samhället som det ser ut idag och där skolan ligger på motsatt sida från järnväg och affär. De lokala promenadstråken är därmed i hög grad beroende av övergångar och i vägens fall även tunnlar. Det finns en önskan hos deltagarna att järnvägens övergångar skulle förbättras och säkras. Detta ses inte som ett definitivt hinder för lantbruket utan förhoppningen är att det ska kunna ordnas på ett sätt att bruket av landskapet kan fortsätta på samma sätt. Idag går den uppodlade marken helt inpå tätortens yttre gränser.



Järpås: Sammanställning av deltagarnas egna kartor med platser som är viktiga för dem och för orten.

Deltagarnas intryck är att arbetspendlingen har minskat och det är framförallt skolungdomar och äldre som lyfts fram som de grupper som mest använder sig av Kinnekullebanan. Om skolungdomar reser varje vardag finns det även en regelbundenhet i många av de äldres resande. Där tar man sig in till Lidköping för att nyttja ett större utbud och samhällsservice som inte finns på den egna orten. En frustration framkommer i att alla tåg faktiskt inte stannar i Järpås och att detta kraftigt försämrar möjligheterna att resa med tåget, inte minst när det gäller att ta sig till och från arbete, eller för att ta sig in till Lidköping för att handla etc. ”Tåget är viktigt för att folk ska stanna kvar här i Järpås”.

Även i Järpås kommer tankar om hur stationsområdet ser ut idag fram i samtalet. ”Jag har pratat med dem men de gör ingenting”. En av deltagarna brukade bo i stationshuset förr eftersom hennes man var anställd av f.d. Banverket. Hon refererar till denna tid som då det var snyggt omkring stationsområdet.



Stationshuset i Järpås.

Det finns en önskan om att underhållet ska skötas bättre och att det ska finnas bättre lokalteter för väntan på tågen, det som är tillgängligt idag är endast en mindre väntkur på perrongen. Hur perrongen är konstruerad i förhållande till hur dagens tåg ser ut ställer till problem i Järpås. ”Perrongen är ett elände, alldeles för högt, och har de då rullator eller rullstol då så... Det är inte alla tåg som har att en kan rulla av och då tar det en stund innan de har rullat ut och vi har många pensionärer över 75 som åker mycket och de vill inte åka tror jag för det är svårt att gå av och på. De kan ju sänka en buss om de kommer en äldre men det kan de ju inte göra med tåg. Så perrongen skulle behövas göras iordning.”

Under samtalet kommer många lokala användningar av landskapet fram. Det finns till exempel ett flertal promenadstråk som används av de boende och som har fått namn efter äldre personer som bott utmed stråken. Att det är nära till allt upplevs som kvalitéer. ”Friluftsbadet blev till tack vare järnvägen och att de gjorde en grushåla där. Ja det var bara ett litet hål med vatten i. Den anlades på 1950-talet någon gång.” Idag är det en viktig plats för Järpåsborna och brukas även vintertid till skridskoåkning.

I Järpås framlyfts behovet av att bygga nya hyresbostäder för att kunna möjliggöra ett kvarboende på orten för den äldre befolkningen men också för erbjuda ett större boendalternativ. Som det är idag upplevs en brist på hyreslägenheter.

2.6 Sammanfattning av resultat

Frågor som handlar om den funktion som Kinnekullebanan har för lokalsamhällena är det som driver deltagarna till att komma till fokusgruppsmötena. Det är också funktionen och driften som deltagarna tar upp som viktiga frågor som man även återkommer till flera gånger under samtalen. Under mötena betonas betydelsen av Kinnekullebanan för orterna och inte minst utifrån banan som en viktig samhällsservice. Här likställs banan med andra delar av orten såsom affären och skolan, i termer av att vara delar av ortens viktigaste beståndsdelar. Inför oron att något ska hända i en negativ bemärkelse med själva banan uttrycks det som att orterna skulle förlora sin existens och attraktionskraft. Att just Kinnekullebanan är en aktiv järnväg med en tågdrift som möjliggör ett vardagligt resande ses som en förutsättning för det lokala boendet men även för att locka inflyttning och besökare utifrån. För att det ska finnas en hållbarhet i detta lyfts både en långsiktighet i själva driften av banan samt att tågtider i större grad anpassas till de boendes behov och då även innefattande en högre turtäthet med turer som är jämnt spridna över hela dagen och kvällen. Kinnekulletågen innebär en trygghet för resande även för de som inte har bil och även för de som aktivt väljer bort bilen till förmån för ett mer miljövänligt och hållbart transportsätt i vardagen.

I samtalen pekas vissa grupper ut som mer beroende av tågen, samtidigt går det att säga att i förlängningen innebär betydelsen och de lokala förhållandena till Kinnekullebanan mer eller mindre ett lika stort beroende för alla på orterna. Detta eftersom banan möjliggör för barn att fortsätta i högstadiet och gymnasiet vilket gör att barnfamiljer kan bosätta sig på de mindre orterna och även bo kvar, den möjliggör för vuxna att kunna arbetspendla och för besökare att kunna ta sig runt vilket också i förlängningen genererar inkomstmöjligheter på orterna. Att resandet med tågen uppfattas som miljövänligt är något som flera lyfter och när det gäller frågorna inför en önskvärd framtida utveckling är det sådana aspekter som deltagarna vill ta fasta på ihop med en förbättrad tillgänglighet på tågen. Tillgängligheten handlar både om moderna tåg men också förbättringar på perrongerna. Att informationen om tidtabeller och förändringar i turer idag beskrivs som bristfälligt skapar ett irritationsmoment. Deltagarna ger uttryck för många idéer om hur Kinnekullebanan skulle kunna användas tydligare som en lokal utvecklingsresurs och hur möjligheter med tågen kan generera möjligheter för orterna, såväl för boende som för besökande.

I beröringspunkterna med de frågeställningar som berör Kinnekullebanan och landskapet, framlyfts hur banan och landskapet ses som samma. Järnvägen uppfattas som följsam och väl integrerad i landskapet. Järnvägen upplevs inte som ett hinder för användandet av landskapet och för rörelser mellan olika platser. Snarare är alla orterna uppdelade av järnvägen och att förhålla sig till tågen och banan ses som naturaliserat. De gånger som järnvägen uppfattas som en barriär är i förhållande till bristfälliga övergångar. Kinnekullebanan beskrivs i samtalen i samband med olika sinnesupplevelser, både som tågresenär inifrån tågfenstret men också att vara i landskapet och uppleva tågen komma. I den bemärkelsen blir tågen och banan både

en rumslig och en tidsmässig navigering i landskapet. De landskapsutsnitt som träder fram är främst baserade på Kinnekulleområdet och bygger på välkända platser i de gemensamma föreställningarna om området. För den lokala kopplingen till järnvägen lyfts stationsområdena fram som symboliskt och kulturhistoriskt viktiga, de blir metaforer för många minnen och berättelser. Vikten av att bevara och tillgängligöra stationshuset återkommer alla samtal till.



Mor och dotter i ett samtal om landskapet utanför tågfenstret.

3. ATT ÅKA TÅGET

3.1 Introduktion

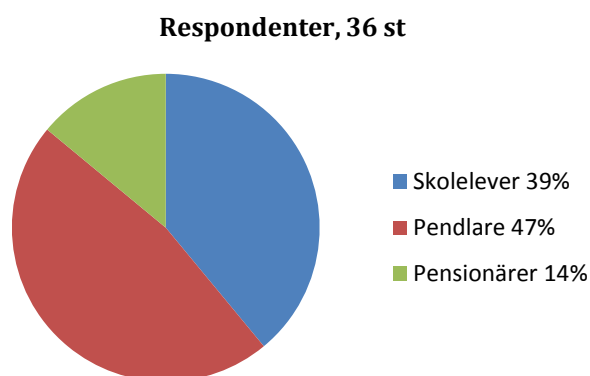
Som ytterligare ett led i att kartlägga vad det lokala perspektivet på Kinnekullebanan ger uttryck för kompletterades fokusgruppsmöten med en kort frågeundersökning ombord på Kinnekulletågen. Syftet med denna var att nå fler röster och fånga in även de som inte kom till fokusgruppsmötena. Vid frågeundersökningen togs direktkontakt med resenärer och tågpersonal för att få in tankar om Kinnekullebanan, tågen och landskapet.

3.1.1 Tillvägagångssätt

Vid två tillfällen intervjuades resenärer på Kinnekulletågen. Tågresorna, under vilka intervjuerna skedde, ägde rum från tidig morgon till tidig kväll. Intervjuerna var strukturerade och utgick från på förhand formulerade frågor (se bilaga 3). Alla intervjuer genomfördes mellan Håkantorps och Gårdsjö och utfördes genom att intervjuaren gick från ena änden av tågsetet till den andra och intervjuade alla som satt däremellan. Frågorna var uppbyggda kring samma teman som de på fokusgruppsmötena men var mer fokuserade på själva resandet. Tiden som det tog att besvara dem var ca 5 minuter.

3.1.2 Respondenterna

Av respondenterna – som alla är slumpmässigt utvalda – väljer tre personer att tacka nej till att delta med hänvisning till att de är upptagna med att arbeta eller att plugga inför prov. I övrigt utgör respondenterna en relativt jämn fördelning mellan olika kategorier resenärer. Kategorierna som respondenterna har delats in i är: skolelever, pendlare och pensionärer. Denna kategorisering motiveras med att det visar hur respondenterna disponerar sin tid och indelningen är baserad på hur respondenterna själva beskriver sitt syfte med resandet samt motiven bakom resan och dess återkommande.



Antal respondenter samt fördelningen mellan dem i olika kategorier.

3.1.3 Egna iakttagelser och reflektioner om att åka tåget

Vissa sträckor är tåget stundtals helt fullsatt av resenärer medan det på andra sträckor tidvis är relativt få som åker med. På förmiddagen och eftermiddagen är en stor del av resenärerna ungdomar som inte sällan sitter i par eller grupp. Mitt på dagen tycks majoriteten av de som åker med tåget vara vuxna eller pensionärer, varav sistnämnda också ofta ses resa parvis eller i grupp.

Som förstagångsresenär på Kinnekullebanan tar det en stund innan intervjuaren inser att tåget inte stannar vid varje station om ingen trycker på stopp-knappen för att signalerna till lokföraren att någon vill gå av. Senare iakttar intervjuaren hur väntande tågresenärer vänder plåtstinsen på perrongen, vilket väcker funderingar om ifall det är vanligt att förstagångsresenärer missar stationer på grund av denna praktik.



Under en resa med Kinnekulletåget.

3.2 Kinnekullebanan som infrastruktur

Utifrån hur respondenterna svarar på intervjufrågorna kan man sammanfatta Kinnekullebanans betydelse med att den gör det möjligt för människor att både ha valfriheten att bo där de vill och samtidigt möjligheten att utbilda sig, arbeta och ha ett självständigt socialt liv.

Uppdelat per respondentkategori framhåller många skolelever att tåget betyder att de ”kan gå i skolan och kan träffa kompisar” liksom att ”om de tar bort tågen finns inget.” I kategorin pendlare uttrycker flera att Kinnekullebanan är ”jätteviktig eftersom den gör att jag kan ta mig fram och tillbaka till jobbet.” I kategorin pensionärer framhåller flera att Kinnekullebanan betyder att ”jag kan ta mig till stan utan att behöva be om hjälp.”

Kollektivtrafik är en viktig samhällsfunktion för många människor. Många som beskriver kollektivtrafiken i de områden där de bor menar att Kinnekullebanan är den enda kollektivtrafiken som finns där eftersom ”bussarna har lagt ner för länge sedan.” Tågbanan innebär att ”man kan ta sig någonstans” och att den gör att det är ”lättare att komma ut”. Dessutom stannar tåget på stationer ”som inte bussarna stannar på och resan går mycket snabbare då.”

3.2.1 Vad respondenterna använder tåget till och hur ofta

För skolelever och pendlare används tåget som det dagliga transportmedlet. Av alla respondenter i kategorin skolelever använder 79 % tåget vid minst två resor varje vardag. Resorna görs för att ta sig till och från skolan samtidigt som majoriteten av de tillfrågade förklarar att de även reser med tåget på helgerna. 21 % av skoleleverna åker färre än 5 dagar per vecka.

Av alla som tillfrågats i kategorin pendlare svarar 76 % att de använder tåget regelbundet och beskriver hur detta innebär i snitt två resor per dag under ett par dagar per vecka upp till fem dagar per vecka. Resorna görs både till och från arbetet såväl som under fritiden. Utöver att åka till jobbet handlar de vardagliga resorna även om att hämta och lämna yngre barn på förskolor och skolor. 24 % svarar att de åker mer sällan och hälften av dessa åkte vid intervjutillfället tåg för första gången och då i arbetet, medan den andra hälften åkte tåg motiverat av att deras bil var trasig eller utlånad just denna dag.

I kategorin pensionärer svarar samtliga att de åker tåg med jämna mellanrum och beskriver en frekvens mellan två resor per vecka till två resor varannan månad. Någon tillägger att de beskrivna resvanorna bara gäller på sommaren och inte alls på vintern; under den kalla och hala säsongen väljer personen ifråga att inte alls åka tåg. Det vanligaste svaret på frågan om vid vilka tillfällen de åker är för att ”hälsa på vänner” eller för att ”åka till stan och handla”.

3.2.2 Varför välja tåget?

Av vilka orsaker väljer människor att åka just tåg och inte andra färdmedel? Majoriteten av de tillfrågade svarar enhetligt att tåget är det bästa, snabbaste och enklaste färdmedlet då man ska ta sig någonstans. Bland pendlare och pensionärer framhålls som det näst vanligaste svaret att man inte vill ha/inte har bil medan det bland skolelever istället är bristen på lämpliga bussar som framhålls.

Skolelever

När skolelever tillfrågas om varför de väljer att åka just tåg svarar 50% att det är för att tåget är ”snabbast”, ”smidigast” eller ”enklast” jämfört med andra sätt att resa. 24% framhåller att de väljer tåget eftersom det är det enda alternativet då det inte går några bussar, att bussarnas tider är för dåliga eller att en bussresa tar för mycket tid. För de som svarar att det inte går några bussar från där de bor är alternativet till tåget att någon kan skjutsa dem med bil. ”Det går inga bussar hemifrån till Lidköping så det är smidigast med tåg. Det blir dyrt om morsan och farsan ska hämta hela tiden. Jag har inget körkort.”



I Källby kl. 15:51 har resenärer just stigit av norrgående tåg.

Det förekommer också att människor bor på platser där det går lika bra att välja både tåg och buss och då beskrivs vanligen en strategi som innebär att inför varje resa titta i tidtabellen och välja det färdmedel som kommer först, ibland är det tåget och ibland bussen. Några få skolelever har i intervjuerna svårt att komma på någon orsak till att de väljer just tåget, någon talar om att det är för att det är miljövänligt, en annan vidhåller att den inte vet varför.

Pendlare

Orsaker till varför man väljer att åka tåg är enligt 47 % av alla i kategorin pendlare att det är för att tåget är det transportmedel som är ”bäst”, ”billigast”, ”smidigast”, ”snabbast” eller ”bekvämast”. Den näst vanligaste motiveringen till att välja tåget kommer från de 24 % som i första hand uttrycker att de inte vill ha/inte har bil eller körkort.

12 % av alla pendlare svarar att det inte går några bussar dit de ska åka och att tåget därför är ”det enda man kan ta om man ska någonstans.” Några beskriver hur det skulle vara ett mardrömsscenario ifall tågen skulle försvinna för utan tåget ”kommer man inte hemifrån utan sitter fast där”. För en del betyder avsaknaden av lättillgängliga busslinjer att man tar bilen till arbetet och bara kan välja att åka tåg på fritiden eftersom arbetstiderna inte alls sammanfaller med tågtiderna. 12 % svarar att de på sin hemort har att välja mellan antingen tåget eller bussen och valet faller olika beroende på vilket av de båda färdätten som passar bäst med de egna tiderna den dagen. Det finns dock människor som förklarar att de har arbetstider som inte alls överensstämmer med tågtidtabellen och att de enbart har möjlighet att välja att resa med tåget på sin fritid.

Det förekommer också att människor svarar att de väljer tåget - trots att de har möjlighet att ta både buss och tåg - eftersom ”det händer liksom saker när man åker tåg, man ser de som går på”. Under genomförandet av denna frågeundersökning noteras innebörden i sistnämnda uttalande då en del resenärer, efter att ha gått på tåget och under den korta promenaden fram till en ledig plats att sätta sig på, hinner hälsa på en eller flera av medresenärerna, antingen genom att heja ljudligt och vinka eller med en mer subtil nickning och ett litet leende. Tågresandet bör således även förstås som en social aktivitet.

I intervjuer med människor som använder tåget för att ta sig till och från arbetet lyfts i några fall fram att en av fördelarna med att åka tåg - förutom att det är bäst/billigast/smidigast - är möjligheten att arbeta under själva resan. En resenär exemplifierar med att det går lika fort att åka bil som att åka tåg men på tåget kan man arbeta och det gör att ”det är guld att åka. Går inte att jämföra med att åka buss, på tåget kan man jobba, tågresan är inplanerad tid för mig att jobba”.

Att många av tågen som körs på Kinnekullebanan är av äldre modell (Y1) och då inte heller är handikappanpassade framgår i ett par intervjuer, bl.a. med en person vars partner är rullstolsburen. Respondenten berättar att vid resor som görs på egen hand så faller valet alltid på tåget men då samma resa ska göras tillsammans med partnern blir det alltid med bil eftersom det ”är svårt att komma på tåget och blir lättare att ta bilen”.

Under frågeundersökningen intervjuades två personer som svarade att de nästan aldrig åker tåg utan bara reser med bil och menar att det är enklast så. Hur kommer det sig då att de har valt att åka med tåget just denna dag? Den ena förklarar att bilen är trasig och för tillfället står på verkstad medan den andra beskriver hur bilen behövde lånas ut just idag.

Pensionärer

Hälften av de tillfrågade i kategorin pensionärer svarar att de inte har bil och förklarar även att det går dåligt med bussar där de bor. Den andra hälften svarar att valet i första hand beror på att tåget är det bästa och ”absolut snabbaste sättet att åka.”

Flera beskriver att de, genom att välja att åka med tåget, självständigt kan ta sig dit de vill, till exempel till stan för att hälsa på vänner, handla eller för att gå på marknad. ”Tåget betyder att jag kan komma till stan utan att be om hjälp.”

3.2.3 Vad vill resenärerna inför framtiden?

Frågan om hur de tillfrågade ser på framtiden för Kinnekullebanan handlar om ifall de anser att den är bra som den är eller om det är något som kan förändras. Svaren visar att majoriteten av de yngre resenärerna anser att det är nödvändigt att förändra trafikeringen på Kinnekullebanan, bl.a. genom högre turtäthet. Skoleleverna är till stor del eniga om sina synpunkter angående vad de vill inför framtiden, till skillnad från kategorin pendlare vars svar präglas av en stor variation. För pendlarna handlar det - förutom om turtäthet - bl.a. om att sätta in nya handikappanpassade tåg, att inte dra in fler turer samt att satsa på marknadsföring för att nå fler nya resenärer. I kategorin pensionärer menar de flesta att det är bra som det är, med enda undantaget att man önskar att inga fler turer ska dras in.

Skolelever

Av alla respondenter i kategorin skolelever svarar 57% att det viktigaste inför framtiden handlar om tidtabellen, turtätheten och längden på tågseten. I första hand beskrivs problemet vara att det finns för få avgångar och uttrycks ett behov av högre turtäthet, ”det behövs oftare turer, som det är nu måste man vänta så länge” liksom att tågen då också behöver ”stanna oftare på småorterna”. Behovet av fler tågtider beskrivs vara stort under dagtid liksom det behövs senare turer på kvällarna. Utöver förändringar i tidtabellen beskriver flera respondenter att tågen till skolan ofta är överfulla, vilket sägs motivera att det borde köras med längre tågset.

Det näst vanligast förekommande svaret är att Kinnekullebanan är bra som den är, vilket framhålls av 29% av de tillfrågade som därmed menar att de är nöjda så som det är idag och att det inte finns något som behöver förändras.

Bland de respondenter som anser att Kinnekullebanan kan utvecklas och bli bättre framkommer flera olika åsikter om hur så kan ske. Förslagen till förändringar handlar exempelvis om att det behövs bättre information på de mindre orterna. Den nuvarande situationen beskrivs som frustrerande när människor måste stå på en station där det saknas informationsskylt och vänta på ett försenat tåg ”utan att veta hur sena tågen är”. Det mest önskvärda hade dock varit, vilket en person påpekar, att tågen inte alls skulle komma för sent för det innebär att man själv kommer för sent till skolan.

Tankarna om förändring handlar inte enbart om trafikeringen på banan utan även själva tågkroppen lyfts fram. Det uttalas bland annat att det behövs ”finare tåg för det här är så gammalt.” Sistnämnda citat kommer från en intervju genomförd under en resa i en Y1:a, d.v.s. den äldre typen men Kinnekullebanan trafikeras även av nyare vagn typer, d.v.s. Y31 och Y32.

Ett annat mer kritiskt perspektiv intas av en person som menar att det mesta med Kinnekullebanan kan utvecklas och förbättras inför framtiden - förutom när det gäller personalen på tågen för de ”är jättebra”.



Bilder till vänster visar motorvagnstyp Y1 och till höger typ Y32.

Pendlare

Av alla tillfrågade i kategorin pendlare svarar 24% att det som behöver förändras inför framtiden är att införa högre turtäthet, som det är nu anser människor att de ofta måste vänta väldigt länge på tåget. Respondenterna menar att det är både under dagtid såväl som senare på kvällarna som det behövs sättas in fler turer. Jämfört med den andel i kategorin skolelever som är av samma synpunkt (57%) är det betydligt färre i kategorin pendlare (24%). Förmodligen på grund av att skoleleverna har färre alternativ när tågtiderna inte passar medan äldre pendlare kan ha möjlighet att ta bilen. På tal om trafikeringen önskar någon pendlare att ”morgontåget ska gå vidare till Hallsberg” medan någon annan istället föreslår att resorna i framtiden på något sätt ska gå fortare.

västtågen		ÖREBRO-MARIESTAD-LIDKÖPING-GÖTEBORG										Kinnekulletåget			
MÅNDAG TILL FREDAG															
TÅGNUMMER	3379	G	171	3305	F	7571	13363	7296	3325	3371	J	8145	G	F	3369
PERIOD	178-188														
GÅR AVEN / GÅR TILL															
fr Örebro C					14.16					16.12					18.18
fr Örebro Södra					14.18					16.14					18.20
fr Kumla					14.28					16.26					18.30
t Hallsberg					14.35					16.32					18.36
fr Hallsberg						14.45				16.40					18.51
fr Laxå						15.01				16.59					19.07
fr Gärdsjö						15.14				17.15					19.20
fr Hova						15.21				17.22					19.27
fr Torved						15.27				17.29					19.35
fr Lyrestad						15.31				17.33					19.39
fr Hasslerör						15.38				17.40					19.47
t Mariestad						15.45				17.48					19.54
fr Mariestad				14.38		15.46				17.50					19.55
fr Lugnås						15.55				17.59					20.04
fr Åskekärr						16.00				18.04					20.09
fr Österång						16.03				18.07					20.12
fr Forshem						16.12				18.11					20.17
fr Hällekis				14.59		16.16				18.15					20.21
fr Råbäck						16.20				18.19					20.25
fr Trolmen						16.23				18.21					20.27
fr Blomberg						16.28				18.26					20.32
fr Källby				15.11		16.32				18.29					20.35
fr Filsbäck						16.36				18.33					20.39
t Lidköping				15.19		16.42				18.38					20.44
fr Lidköping	14.09			15.20		17.05				20.05					
fr Framnäs city	14.12			15.23		17.07				20.08					
fr Lovene	14.20					17.14				20.16					
fr Järpås	14.26			15.36		17.20				20.22					
fr St Levene	14.31					17.25				20.27					
fr Håkantorp	14.34					17.29				20.31					
fr Vara	14.42			15.47		17.34				20.36					
fr Vedum	14.49					17.41				20.43					
t Herrljunga	14.59			16.01		17.49				20.51					
fr Herrljunga		15.11	16.02			18.11				21.02	21.11				
t Alingsås		15.29	16.20			18.29				21.19	21.29				
t Göteborg		16.00	16.50			19.00				21.55	22.00				

ANMÄRKNING	NSA KITT VESA
F Körs av TIB Regiontåg.	Västtågen Kinnekulletåget körs av Arriva Tåg.
G Körs av SJ Regiontåg.	Skuggade tider Hallsberg-Örebro:
J Körs av TÅGAB Regiontåg.	på dessa turer gäller inte Västtrafiks biljetter.
a Endast avstigning.	Skuggade tider Herrljunga-Göteborg:
p Endast påstigning.	på dessa turer gäller inte Västtrafiks kontroladdning eller enkelbiljett. Om rådestaddning gäller.

Tidtabell för vardagseftermiddagar och kvällar, aktuell under tiden för denna studie.

Andelen pendlare som anser att Kinnekullebanan är bra som den är idag och att det inte behövs göras några förändringar är bara 18%. Samma svarade 29% av skoleleverna och pendlarna är alltså nöjda i en jämförelsevis lägre grad.

Bland pendlarna är det 12% som framhåller att det behövs bättre/nyare tåg eftersom de gamla inte är handikappanpassad. Det påpekas även att det ofta händer att de gamla går sönder och

man måste byta till ersättningsbuss, vilket i sin tur skapar förseningar. Just förseningarna nämns av någon som det enda som behöver förändras, det bästa vore om de kom i tid eftersom när tågen är sena kommer man själv för sent. En lika stor andel, 12%, lyfter fram att det viktigaste inför framtiden är att inte dra in fler turer. Detta beskrivs mot bakgrund av att det tidigare har funnits fler turer men några dragits in vilket försämrat möjligheterna till att kunna åka med tåget vid de tillfällen man skulle önska.

12% av de tillfrågade menar att marknadsföringen av tågen måste bli bättre för att få fler, både pendlare och turister, att åka. Det uttrycks en farhåga om att ju färre som åker med tåget desto fler turer kommer dras in vilket i sin tur gör att allt färre kommer att åka med tåget. För att råda bot på denna negativa spiral nämns bland annat behovet av att öka antalet pendlare. Det beskrivs vara vanligt att människor som har en kortare resväg till stationen väljer att ta bilen hela vägen till destinationen istället för att parkera på närmsta pendelparkering och ta tåget. ”Det handlar om inställningen hos människor. Man måste marknadsföra vad som är positivt med att ta tåget: att man kan jobba, sova, läsa under resan. Man behöver lyfta fördelarna med tåget och göra reklam lokalt, t.ex. på tv-skärmarna ovanför kön på ICA.” Marknadsföringen beskrivs samtidigt av andra respondenter istället behöva inriktas mer mot turister. Det föreslås då att man skulle ”marknadsföra Kinnekullebanan som en turistgrej att kunna ta sig till Kinnekulle, stanna i Mariestad och åka vidare. Att framhäva tåget och inte bara olika besöksmål.”

Två personer i kategorin pendlare har ingen uppfattning i frågan, vilket förklaras av att det är första gången de båda åker Kinnekullebanan, båda i jobbrelaterade sammanhang, då intervjun äger rum.

I likhet med kategorin skolelever är det en tillfrågad som uttrycker att det enda som inte ska förändras är tågpersonalen som är det bästa med Kinnekulletågen; ”de är så snälla.”

En person uttrycker att ”man måste elektrifiera, synd att det inte är det, både ur miljösynpunkt men också att det därför inte finns så många tåg att styra in på spåret.” Respondenten som är ensam om att uttala sig om elektrifiering beskriver sig som timvikarierande pensionerad tågvärd.

Pensionärer

I kategorin pensionärer svarar alla enhetligt att Kinnekullebanan inte behöver förändras. Dock tillägger de flesta att man inte borde ta bort någon tur, vilket kan tolkas som att framtida indragna turer upplevs som ett föreliggande hot. ”Det är bra som det är nu, de får inte ta bort några avgångar.”

Att tågen är betydelsefulla för skoleleverna lyfts också upp i denna kategori genom uttalandet om att ”tåget måste stanna i Lyrestad även om skolan läggs ner.”

När det handlar om trafikeringen på banan uttrycker en respondent att ”det borde vara mindre väntan på vissa platser, när jag är och hälsar på väninnor måste jag ibland vänta länge om jag kommer vid fel tid.” På vilket sätt detta borde förändras framgår inte. Avslutningsvis föreslår en annan respondent att tåget ”kan ta vägen förbi Trollhättan också.”

3.3 Landskapet inifrån tågfenstret

Hur respondenterna upplever landskapet varierar mycket mellan person till person men även mellan de olika kategorierna. Skolelever tillhör den kategori som överlag uttrycker de mest generellt hållna svaren genom relativt neutrala begrepp. Sistnämnda skiljer sig från pendlare och pensionärer, bland vilka det är lika många som svarar med neutrala begrepp som med uttalat positiva beskrivningar. Svaren som låter höras från pendlarna är delvis mer detaljerade och handlar i hög grad om såväl natur som om djur, där sistnämnda gärna exemplifieras med de olika typer av djur som man menar är vanliga att se längs banan.

Skolelever

Hälften av de tillfrågade (50%) i kategorin skolelever beskriver landskapet längs Kinnekullebanan med ord som ”natur”, ”skog, åkrar och vindkraftverk” och ”grönt som fan”. 21% använder ordet ”fint” i beskrivningen och avser då exempelvis ”hela landskapet” eller att det är ”mycket blå himmel”. 21% menar att de inte kan beskriva landskapet eftersom de ”inte tänker på det alls” medan en respondent svarar att det ”ser ut som resten av Sverige”.



Landskapet utanför tågfenstret.

Pendlare

Av alla i kategorin pendlare uttrycker 41% att landskapet är ”fint”, ”vackert” eller ”roligt att titta på” och beskriver det i generella termer såsom ”grönt”, ”natur”, ”åkrar” eller ”öppet”.

En lika stor andel av respondenterna, 41%, svarar med mer detaljerade beskrivningar och hänvisar även till specifika platser längs Kinnekullebanan. Exempelvis ”favoriten är kring Blomberg: det sluttar från bergen ner mot vattnet och tåget kör längs sluttningen med utsikt

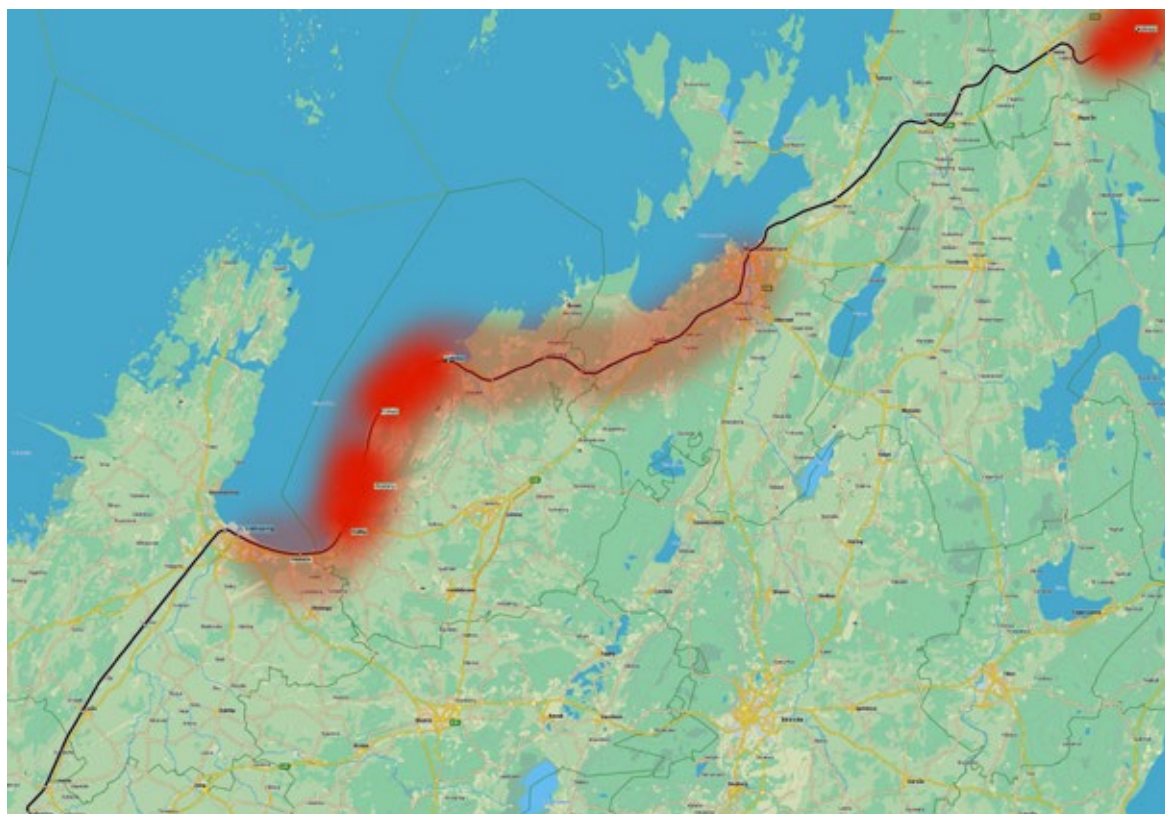
över Vänern och fina hus. Och djurlivet är fantastiskt. Man kan se bävvar, hjortar, älgar... I morse såg jag tre älgar. Och fåglar, det finns många stora rovfåglar här." Utöver de i citatet nyss nämnda djur räknas även rådjur, kor, räv och vildsvin upp i olika beskrivningar av landskapet. För 18% av respondenterna i kategorin pendlare tycks det vara svårt att uttrycka sig om landskapet längs Kinnekullebanan varav för majoriteten det är första gången de åker denna sträcka. Exempel på svar från dessa är att landskapet präglas av "transport", att det är "slätt" liksom att det "ser likadant ut överallt."

Pensionärer

I kategorin pensionärer beskriver tre respondenter att landskapet är "fint" eller "härligt att titta på" och exemplifierar med "djuren och naturen är fina att titta på, det finns mycket olika", att det är "fint, grönt och lummigt" eller att det är "mycket fint jordbrukslandskap och det är härligt att titta på". Två respondenter beskriver landskapet som "grönt och man ser sjön" och att "Varaslätten är ett slättlandskap".

3.3.2 Vad är karaktäristiskt?

Det landskap som träder fram i respondenternas svar är främst koncentrerat och uttryckt i platser som alla ligger längs samma sträcka. Dessa platsspecifika landskapsbitar är de som kommer fram när respondenterna svarar på frågan om hur landskapet ser ut längs Kinnekullebanan. Långt ifrån alla respondenter ger platsspecifika svar, snarare är de ett undantag i det stora hela. Samtidigt visar det sig att platserna som omnämns går att härleda till ungefär samma landskapsutsnitt.



Kinnekullebanans mest landskapskaraktäristiska platser, enligt respondenterna.

Illustrationen på föregående sida visar de beskrivningar av landskapet längs hela Kinnekullebanan som formulerats med geografiska hänvisningar som har markerats på en karta. Beskrivningarna utgörs bl.a. av: ”Kul att titta när man åker förbi alla hus, t.ex. i Blomberg”. ”Fälten och skogen vid Gårdsjö. Favoriten är kring Blomberg”. ”Ovanför Källby är det skog på båda sidor”. ”Mellan Lidköping och Mariestad är det fint, med lite vatten och så”. ”Kinnekulle är en annan del, jättevackert, mer en turiststräcka”.



Utsikt från tågfönstret med vy över hus och med Vänern i bakgrunden.

De upplevda landskapsvärdena är både sjön och höjderna längs med Kinnekulle men även skogarna högre upp ovanför Gårdsjö lyfts fram.

Att det som beskrivs som ”landskap” kan lokaliseras dit där något ”händer”, där det sker variationer, där landskapet förändras och därför lockar till betraktelse. Men slätten är för de flesta ett obemärkt landskap, en person menar dock att det är härligt att titta på just slättlandskapet eftersom det visar på en levande landsbygd. Någon beskriver även hur man kan se det i ett större perspektiv med avseende på årstidsvariationen och menar att det då kan uppskattas.



Utsikten från tågfönstret.

3.4 Sammanfattning av resultat

Rädslan för att tåget ska försvinna betonas i de korta samtalen där respondenterna lyfter fram hur betydelsefull tågen och Kinnekullebanan är för de vardagliga rörelsemönstren. Slående för Kinnekullebanan är dess betydelse för livet på orterna längsmed banan där flera beskriver den som orternas "livsnerv". Banan och driften innebär en frihet och möjlighet till självständighet, där åkandet inte innebär att vara beroende av familj, släktingar eller vänner med bil. Betydelsen lyfts också i enkelheten och i att kunna ta sig till självklarheter såsom skola, arbete och kommunal service. Tillgängligheten mellan orterna och till basal samhällsservice lyfts fram i svaren om syftet med resandet. Tågen blir även till en arbetsplats för de resenärer som väljer att arbeta under själva resan. Mötesplatserna som skapas inne i tågen betonas som betydelsefullt i det vardagliga resandet och att åka tåg är för många en social aktivitet. Småskaligheten i driften och storleken på vagnarna gör att personalen ombord blir välbekant och att ett personligt förhållande uppstår mellan resenärer och tågpersonal.

I samtalen om vad respondenterna önskar inför framtiden lyfts behoven om förbättringar i driften upp. Att öka turtätheten betonas som viktigt för att möjliggöra ett mer aktivt resande och för att locka fler resenärer. För att öka komforten i resandet efterfrågas modernare tåg och även längre tågset. Problem med de gamla tåg som idag är i drift beskrivs som att de går sönder ofta och därmed orsakar inställda avgångar alternativt förseningar. De lyfts även fram som bristfälliga ur en tillgänglighetsaspekt. Det finns en rädsla hos flera att det i framtiden kommer bli fler turindragningar och att det ska leda till ytterligare inskränkningar i det egna resandet. En mindre grupp uppfattar tågens avgångar som bra som de är idag. Likt materialet från fokusgruppsmötena framkommer irritation över brister i informationen kring förseningar och inställda tåg.

Hur respondenterna förhåller sig till frågor om landskapet och Kinnekullebanan är varierat och i stor grad kortfattande. Beskrivningar blir ofta värdeneutrala såsom att "det är grönt" eller "det är skog". De flesta respondenterna menar att landskapet längs banan präglas av naturen som den skär igenom. Även djuren är en viktig del i förståelsen av landskapet från tåget för många och bidrar till att göra resan till en upplevelse.

Till skillnad från det som nämnts i workshopdiskussionerna, angående problem med att det är trångt och svårt att kunna lägga sina saker och arbeta, framstår respondenterna på tågen vara mer nöjda med möjligheterna till att arbeta ombord på tågen.

4. SLUTSATSER OCH DISKUSSION

4.1 Slutsatser

I samtalen och intervjuerna har många aspekter kommit upp som i hög grad handlar om Kinnekullebanan som funktion och infrastruktur. Utifrån det insamlade materialet kan sex slutsatser dras vilka baseras både på Kinnekullebanan i relation till frågor om landskap och på Kinnekullebanan ur ett lokalt perspektiv baserat på banans betydelse för lokalsamhället. Som framkommit i sammanfattningar under kapitel 2 och 3 finns många synpunkter på det som rör själva driften av banan.

- **Kinnekullebanan som integrerad i landskapet**

Detta ses som den bärande kvalitén och som en viktig aspekt att hålla fast vid. Under fokusgruppsmötena framkommer att dagens utseende möjliggör en känsla av att banan är en del av landskapet.

- **Den starka lokala betydelsen av Kinnekullebanan**

Det är det enklaste och snabbaste sättet att transportera sig lokalt mellan platser. Här är betydelsen av de täta stoppen stark. Frågorna som berör Kinnekullebanan och driften berör alla invånare längs sträckan, direkt eller indirekt.

- **Stationsområdenas symboliska och kulturhistoriska värden**

Betydelsen av stationsområdets fysiska förvaltning och bevarande. Alla samtal kopplar till den symboliska funktion som stationshusen har och betydelsen av att behålla de som fysiska byggnader. Det finns ett socialt engagemang att hitta nya funktioner och användningar för stationsområdena.

- **Vardagliga rörelsemönster med korsande stråk**

De vardagliga rörelsemönstren går över Kinnekullebanan och där får järnvägen inte innebära en barriär för människor att röra sig på orten och i landskapet. Järnvägen skär idag rakt igenom orterna utmed sträckningen och även bruket av landskapet är integrerat genom korsande stråk.

- **Småskalighet i utformning, funktion och drift**

Vikten av anpassade tidtabeller och en turtäthet som möjliggör och uppmuntrar till ökat tågresande. Tågen innebär en lokal mötesplats med en stark social funktion mellan resenärer såväl som tågpersonal.

- **Behovet av underhåll**

För att skapa en hållbar långsiktighet behövs ett förbättrat underhåll av framförallt vissa sträckningar. Skicket på järnvägen påverkar resandet i negativ bemärkelse idag.

4.2 Diskussion

Landskapet ses som tillgängligt och människor rör sig mellan platser som överskrider själva banans sträckning. En viktig upplevelse är just Kinnekullebanan som integrerad i landskapet. Även tåget blir en del av landskapet och skapar en rumslig och tidsmässig navigering.

Det landskap som träder fram i folks medvetande bygger i stora drag på ett redan etablerat landskap. Det som flest återkommer till i sina svar om platser utmed Kinnekullebanan som är viktiga alternativt vad som är karaktäristisk med landskapet utmed banan är det som befinner sig på sträckan mellan Lidköping och Mariestad. Det är detta område som uppfattas som det mest signifikativa för Kinnekullebanan. Samtidigt finns en tydlig koppling till det brukade landskapet och uppfattningen om den levande landsbygden. Saltzman (2001) beskriver landskap som ett vardagligt begrepp som alla kan relatera till. Samtidigt visar undersökningen att landskapsbegreppet är svårtolkat och byggs upp av en rad förutfattade föreställningar om vad som är landskapet. I detta avseende blir det utpekade landskapet det som ofta gör sig medvetet i samtalen. Detta landskap baseras i hög grad på iden om landskapet som en vy. Det görs också en skillnad mellan landskap som upplevelse och visuell kvalité och landskap som brukad mark. Där den brukade marken ses just som jordbruksmark och inte uttryckligen landskap.

Kinnekullebanan kan sägas vara en nyckel i skapandet av de hållbara lokalsamhällena, och som möjliggör ett boende och brukande. Landskapet är i den bemärkelsen inte synliggjort men likväl i allra högsta grad ett väldigt vardagligt landskap där den kulturhistoriska dimensionen i driften och utförandet skapar en kvalité i resandet men som även uppfattas av de boende utmed sträckan. De symboliska värden som tillskrivs stationshusen bottnar i de fysiska byggnaderna som metaforer för och bärare av minnen och berättelser. Stationshusen i sig bär på viktiga kulturhistoriska värden och de blir signifikativa för järnvägens kontinuitet i tiden och historien.

4.2.1 De olika metoderna

Medborgarstudien som föreligger denna rapport var dels ett försök att utarbeta en metodik som möjliggör samtal om lokalsamhället och de landskapsuttryck som formar sig i människors medvetande och bruk av miljöer. Kopplat till Kinnekullebanan som infrastruktur var syftet även att undersöka vilken betydelse som denna har för boende och brukare längs med banan. Inom det pågående arbetet med att implementera den europeiska landskapskonventionen i planeringsprocesser finns en viss osäkerhet kring hur tillvägagångssätt för att möjliggöra lokala perspektiv på landskapet och aktuella planeringssituationer bäst utformas. Detta projekt kan i det avseendet ses som ett försök att bygga upp en modell för att anamma ett medborgarperspektiv inom landskapsplaneringsfrågor.

De två olika metodgångar som användes i projektet genererade två olika källor till information och kunskap. Från fokusgruppsmötena blev informationen specifik och handlade om Kinnekullebanan och dess olika betydelser för såväl människor som orterna. Eftersom varje möte erbjöd tillfälle för djupare diskussioner och samtal blev resultatet en fördjupning av kunskapen om den lokala betydelsen och hur människor ser sitt landskap. Av frågeundersökningen på tågen blev materialets innehåll avsevärt mer kortfattat och ger därmed en

mindre specifik bild av banan och dess användning. Frågeundersökningens styrka är snarare den mer generella och allmänna bild som låts träda fram samt att den förmår möta en bredare grupp av människor för vilka Kinnekullebanan är en del av vardagen. I båda metodgångarna visar dock resultatet på hur betydelsefull banan och tågen är för livet på orterna längs med sträckningen och det vardagliga rörelsemönstret för respondenterna och deltagarna.

När det gäller projektmetodiken som utformades för medborgarstudien var syftet att skapa just två olika referenspunkter för hur människor uppfattar, värderar och brukar Kinnekullebanan och landskapet. I detta avseende blev genomförandet lyckat och att kunna ställa projektets två material tillsammans för att sedan föra samman detta med expertunderlagets landskapskaraktärisering skapar just den triangulering som i inledningen berördes. De frågor som utformades för projektets fokusgruppssamtal samt frågeundersökning hade som avsikt att beröra en bredd och skapa ett framlyftande av olika perspektiv som inte bara handlade om Kinnekullebanan som infrastruktur och funktion utan också om landskapet och orterna.

Fokusgruppsmötenas upplägg och indelning i mindre samtalsgrupper möjliggjorde att deltagarnas olika utsagor kom fram. Där den individuella berättelsen även mötte gruppen och där många samtal ledde fram till en samstämmighet. De mindre grupperna ledde också till möten mellan människor (både över ålder och erfarenhetsvärld) där de egna erfarenheterna och berättelser från förr skapade en kunskapsöverföring mellan individerna. Kartmaterialet ihop med de förberedda frågeställningarna skapade en fästpunkt för varje samtalsgrupp och möjliggjorde att materialet blev jämförbart. Dock fungerade de just som fästpunkter varvid många samtal tog sina egna vägar. Kartmaterialet blev just ett pedagogiskt verktyg och att jämföra de olika kartorna med varandra lockade fram berättelser om hur orterna såg ut förr. Kartorna möjliggjorde också för oss projektledare att kunna följa samtalen genom att få deltagarna att visa olika platser på kartan. Den avslutande uppgiften som handlade om att grupperna skulle forma egna kartor där viktiga platser fästes in möjliggjorde för ett annat landskapsuttryck att komma fram där fokus blev just platser och områden som var av lokal (och individuell) betydelse. De förberedda frågeställningar som hade som avsikt att belysa landskapsperspektiv formade in samtal på mer visuella landskap medan de egeninritade platserna också kan ses som platser som berör fler upplevelse- och betydelsedimensioner med egna känslomässiga kopplingar. I det avseendet finns en risk med alltför definierade frågeställningar som läggs på samtalen.

Generellt går att säga att det var lättare för deltagarna att relatera till Kinnekullebanan som en infrastruktur och funktion och dessa aspekter var drivande motiv för många att komma till mötena. Banan och tågen har en mycket handfast inverkan på de boende medan landskapet och platser av betydelse inte alltid verbaliseras. Särskilt tydligt kom detta att visa sig i frågeundersökningen på tåget där de förberedda frågorna var mer kortfattade och riktade mot själva åkandet. De frågor som berörde landskap blev svåra för många respondenter att på den korta tiden relatera till och fick i flera fall omformuleras till att istället efterfråga hur respondenten skulle beskriva hur det ser ut utanför tågönstret. Det landskap som då framställdes var ofta värdenetralt såsom att ”det är grönt”, ”skog” eller vilka sorters djur som kan skådas. Metodiken fungerade bäst när det gällde att få svar på frågor om just Kinnekullebanan och mindre bra på de som avsåg landskapet.

4.2.2 Sammandragning av externt expertunderlag

Det externa expertunderlag som avses är *Karaktärbeskrivning av Kinnekullebanan – Vägledning för att stärka och utveckla landskapet i samband med åtgärdsvalsstudie för järnväg* som tagits fram av konsultgruppen Befaringsbyrån. I expertunderlaget redogörs först för banans generella karaktär följt av en uppdelning av banan i fyra olika delsträckor med olika karaktär. Efter ett kortare avsnitt om möjliga åtgärder vid upprustning avslutas med att ge vägledning angående landskapets känslighet och potential.

Banans generella karaktär beskrivs kortfattat ur ett geologiskt och biogeografiskt perspektiv. Därefter framhålls att Kinnekullebanan berör sex olika karaktärsområden; slättlandskapet Skara-Varaslätten, slättlandskapet Vadsboslätten, det storskaligt böljande landskapet Tiveden, platåberget Kinnekulle, sjölandskapet Vänerstranden och mosaiklandskapet som sträcker sig söder om Mariestad till Forshem. (En karta med dessa sex områden utritade finns i rapporten *Landskap i långsiktig planering* (Trafikverket 2011) under kapitel fyra med rubriken Regional landskapskaraktärisering.)

Banans generella karaktär har fyra karaktärsdrag och det första är följsamhet och småskalighet som handlar om att banan ligger lågt i landskapet och inte är elektrifierad och därför inte har uppstickande ledningsstolpar, däremot växer träd nära inpå. Ett karaktärsdrag är varierad och ålderdomlig standard under vilken de olika material som använts till banan beskrivs, t.ex. banvall av naturgrus, räls skarvad och spikad på träslipers samt perronger och plattformar med gårdsgrus. Ett tredje drag är stationsmiljöer som längs banan varierar mellan kompletta miljöer med parker och byggnader - t.ex. stationshus, uthus och godsmagasin - till tomma ytor efter riven bebyggelse. Dock gäller att samtliga mindre stationshus längs Kinnekullebanan inte används för järnvägen eller trafikens behov. Det sista karaktärsdraget är stationssamhällen som beskrivs ha växt från att ha varit en station till en ort. Utmärkande för stationssamhällen anges vara rätlinjig planstruktur med ett gatunät parallellt med och i rät vinkel mot järnvägsspåren samt affärs- och bostadsbyggnader från sekelskiftet 1900.

Expertunderlaget avslutas med vad som beskrivs som en vägledning när det gäller upprustning med utgångspunkt i landskapets känslighet för karaktärsförändring och beskriver svårigheter och möjligheter för banan och dess olika delsträckor. Vägledningen handlar dels om den fysiska miljön där banan t.ex. beskrivs som låg och följsam i landskapet och känslig mot kurvrätning, profilhöjning, uppstickande elstolpar liksom mot nya anläggningar som bryter en kontinuitet och istället utförs billigt och platsospecifikt. Potential finns däremot när det exempelvis gäller att bevara ekmiljöerna, lyfta fram kulturhistorien, omfördela en del pendlingstrafik från väg till bana samt att täcka banvallen med finmaterial för att ge hem åt pollinerande insekter.

4.2.3. Skillnad mellan expertunderlag och medborgarstudie

Det finns både likheter och skillnader i resultatet mellan det i ovanstående avsnitt nämnda externa expertunderlaget och den föreliggande medborgarstudien. Konkreta delar som har stora likheter är exempelvis beskrivningar av olika typer av landskap liksom av banan i landskapet. Den stora skillnaden mellan de båda resultateten är att det i medborgarstudien

presenteras specifik information som kommer från verklighetserfarna och upplevelsebaserade insikter. Denna typ av kunskap kommer inte med i expertstudien som istället är mer allmänt hållen.

När det gäller likheter beskrivs i expertunderlaget att Kinnekullebanans viktigaste karaktärsdrag är dess följsamhet och småskalighet, varierad och ålderdomlig standard, stationsmiljöer och stationsområden. I underlaget motiveras karaktärsdragen följsamhet och småskalighet utifrån att banan ligger lågt i landskapet, är enkelspårig samt inte elektrifierad, vilket medför att den inte utgör en barriär varken för människor eller för djur. I medborgarstudien framkommer desamma men det framgår även att banan i vissa fall samtidigt uppfattas som en barriär. Då med avseende på de övergångar som är i behov av åtgärder; ”den trasiga järnvägsövergången där har de tappat både husvagnar och bilköror. Ja där vibrerar hemskt när man kör, cykel är inte tal om”. Att järnvägsbommarna upplevs gå ner väldigt långt innan tåget kommer är också uttryck för banan som ett störningsmoment liksom de gånger bommarna fastnar i nedfällt läge, ”det sker någon gång per år. De som bor nära får då gå ut och dirigera om trafiken. Problemet är att det tar sådan tid innan Trafikverket kommer dit.” Slutsatser man kan dra från detta är att banans karaktär som lågt liggande och oelektrifierad inte är en barriär så länge som den i övrigt planerade och avsedda verksamheten fungerar som den ska. Kinnekullebanan i sig är alltså ingen barriär i landskapet medan t.ex. brist på underhåll kan bidra till att göra den till en sådan. Det blir tydligt i medborgarstudien att järnvägens tidsdjup i områden lett till att landskapet på bägge sidor spåren integrerats i varandra och att bruket skär rakt över spåren.

Fördelarna med att involvera medborgare är att det blir möjligt att nå erfarenhetsbaserade kunskaper om verklighetens mångtydighet som ger ökad kännedom om hur banan brukas, värderas och uppfattas. Medborgarnas medverkan bidrar även till att öka medvetenheten kring landskapet och i ett kunskapsutbyte mellan allmänhet och professionella och mellan olika professioner kan man nå mer utförliga karaktäriseringar och bedömningar (vilket även påpekas i SLU Landskapsarkitektur 2011).

I det externa underlaget konstateras att banan har en varierad och ålderdomlig standard och de olika material som använts till banan räknas upp, t.ex. att ”rälsen är skarvad och spikad på träslipers. På perrongerna och plattformarna ligger ofta gårdsgrus”. Informationen om detta fördjupas i medborgarstudien där det även framgår att ljudet av den skarvade rälsen ”smäller dunkdunkdunk.” ”Det är dålig räls, när man kommer närmare Herrljunga så flyter det fram men ju närmare man kommer häråt ju sämre blir det. Ibland väntar man nästan på att ett hjul ska ramla av.” Även i medborgarstudien lyfts perrongerna fram men då med fokus på hur de fungerar, vilket förutsätter erfarenhetsbaserade kunskaper. Ett exempel från Järpås där konstruktionen ställer till problem. ”Perrongen är ett elände, alldeles för hög, och har de då rullator eller rullstol då så...” Den externa studien fokuserar på material och konstruktioner i sig medan medborgarstudien istället handlar om hur material och konstruktioner samspelar med människorna som de är avsedda att användas av.

I både det externa expertunderlaget och medborgarstudien betonas den betydelse som stationsmiljöerna och stationssamhällena har för banan. Expertunderlaget beskriver att stationsmiljöerna består av olika byggnader, t.ex. stationshus, uthus och godsmagasin samt att samtliga mindre stationshus längs Kinnekullebanan inte används för järnvägen eller trafikens behov. I medborgarstudien framgår samma information men beskriver även vilken betydelse stationsmiljöerna har för orten. Det ”ser tråkigt ut när man kommer med tåget”, som en ”baksida i samhället”. Stationsmiljöernas lokala betydelse kan förstås som ett skyltfönster mot samhället från banan.

Även beskrivningen av ett stationssamhälle ser olika ut i de båda här jämförda dokumenten. Ett stationssamhälle beskrivs i det externa underlaget ha en typisk planstruktur och gatunät - vilket inte gäller för alla tre orter som medborgarstudien genomförts på - samtidigt som det nämns att glesare trafik riskerar att utarma stationssamhällena. Skillnaden mellan expertunderlag och medborgarstudie är att det i det sistnämnda istället är det levande livet som står i fokus. Det handlar mer om vad det betyder för orterna och för de boende där att ha den nära kopplingen till järnvägen, t.ex. genom att banan beskrivs som ”vår livsnerv” och ”om det inte funnits tåg hade det varit en död by”. Genom att inte främst se till det materiella eller utgå från mer allmänna kunskaper om hur stationssamhällena brukar se ut åskådliggörs istället på vilka sätt orterna är viktiga för banan liksom hur banan är viktig för orterna.

Med medborgarnas deltagande kan kunskaper samlas in om vilka karaktäristiska drag banan har i det levda livet. Det beskrivs inte sällan vara en resurskrävande process att involvera medborgare men uppvägs av bättre resultat och tidsvinster i senare skeden då t.ex. tekniska problem och överklaganden undviks i högre grad (SLU Landskapsarkitektur 2011). Med medborgarnas medverkan blir det dessutom möjligt att ta fram mer utförliga karaktäriseringar och bedömningar av området i fokus. De tre materialen både bekräftar och fördjupar varandra och en tidig integrering av dem i planeringsprocessen leder till mer hållbara beslut om framtida åtgärder och insatser.

REFERENSER

Jones, M & Stenseke, M (2011) *The European Landscape Convention. Challenges of participation*. Landscape series

Larsen, K et al (2011) *Landskap, kulturminner og lokal medvirkning* NIKU Rapport 47

Mikkelsen, B (2005/1995) *Methods for development work and research. A guide for practitioners* Sage Publications

Saltzman, K (2001) *Inget landskap är en ö. Dialektik och praktik i öländska landskap*. Academic Press

SLU Landskapsarkitektur (2011) *Om landskap och landskapsanalys för väg och järnväg – ett kunskapsunderlag med fokus på begrepp och exempel*. Rapporter Institutionen för stad och land nr 1/2011

Trafikverket (2011) *Landskap i långsiktig planering: Pilotstudie i Västra Götaland*. Publikationsnummer: 2011:122

Muntliga källor

Fokusgruppsmöte, Hällekis, Folkets hus 20130912

Fokusgruppsmöte Lyrestad, Åsgården 20130919

Fokusgruppsmöte Järpås, Bygdegården 20130923

Frågeundersökning Kinnekulletåget 20130904 och 20130905

BILAGA 1

Tema: Dåtid - nutid

Titta på kartorna över XXX från olika tidsperioder. Jämför och diskutera likheter och skillnader mellan förr och nu.

Diskutera frågorna 1-9 utifrån kartmaterialet och skriv ned tankar, åsikter och svar till varje fråga på de blanka a4-sidorna.

1. Vad tänker du/ni om Kinnekullebanans påverkan på XXX? Om banans påverkan på landskapet?
2. Utifrån din/er erfarenhet, hur har tågets betydelse förändrats? För XXX och samhället i stort?
3. Hur används Kinnekullebanan idag? Är banan mer betydelsefull för vissa?
4. Hur pratar man om Kinnekullebanan i XXX? I vilka sammanhang pratar man om banan? Några särskilda frågor/aspekter? Vad associerar du/ni med Kinnekullebanan?
5. Är Kinnekullebanan att betrakta som en del av landskapet? Finns det några störningsmoment som den medför eller skulle kunna medföra? Till exempel ljudmässigt, visuellt, upplevelse av avstånd etc.
6. Hur ser det ut med Kinnekullebanan i XXX? Till exempel vad är det för hus, områden och platser som ligger närmast banan? Vad används de till?
7. Är banan något ni aktivt måste förhålla er till när ni rör er mellan olika platser i närområdet? I så fall hur, varför, hur ofta...? Exempelvis med tanke på övergångarnas placering och antal? Är Kinnekullebanan ett landmärke att orientera sig efter?
8. Finns det några minnen kopplade till tågen och stationshuset? Finns det lokala berättelser om järnvägen/tågen om något speciellt som har hänt förr kopplat till dem?
9. Vilka platser är viktiga för dig/er i landskapet respektive på orten? Hur uppfattar ni att ortens centrum/hjärta ligger?

Titta på kartorna på Kinnekullebanan i stort och diskutera fråga 1 till 4.

1. Vilka platser är viktiga i hela det område som Kinnekullebanan går igenom? För dig? För...? Varför/på vilka sätt?
2. Hur ser du/ni på Kinnekullebanans inflytande på landskapet? Har bruket av landskapet förändrats?
3. Hur rör du dig mellan olika orter i Kinnekullebanans område? Är det med tåget eller framförallt andra transportsätt?
4. Hur skulle du beskriva landskapet längs Kinnekullebanan? Vad är karaktäristiskt? Har olika delsträckor olika karaktär? Var/hur?

BILAGA 2

Tema: Nutid - framtid

Låt kartorna från förra uppgiften ligga kvar och ta fram den tomma kartan som ska bli en framtidskarta. Läs igenom frågorna 1-7 nedan. Diskutera. Rita/skissa/anteckna därefter på framtidskartan det ni kommer fram till på fråga 1-2.

Ta den tomma kartan och fundera på vad som är viktiga bevarandenaspekter för framtiden. Rita in på en presumtiv framtidsbild hur ni ser framtiden för Xx. Styrkor, svagheter, hot och utmaningar med landskapet, Kinnekullebanan och dess användning? Finns det flera olika sätt man kan se det på?

1. Vad värdesätter ni med ert boende i området? Vilka kvalitéer är viktiga i XXX och i det omgivande landskapet? (Historiska, naturmässiga...)
2. Vilka platser är viktiga för dig? För XX?
3. Vilka förändringsprocesser pågår i XX. Är de negativa eller positiva?
4. Hur ser framtiden ut för Kinnekullebanan – vad ser ni för utvecklingsmöjligheter för tågen och för orten? Finns det några negativa aspekter av en eventuell förändring?
5. Vad skulle eventuella förändringar få för konsekvenser för landskapet och nyttjandet av landskapet?
6. Vad är viktiga platser att bevara som de är och vad skulle kunna utvecklas?

BILAGA 3

Frågeundersökning – Kinnekulletågen

1. Hur ofta brukar du åka med Kinnekulletågen?
2. Av vilka anledningar åker du med tåget? På väg till skola, arbete, nöjen, fritidsaktiviteter...?
3. Varför tar du tåg och inte en annan kommunikation?
4. Vart är du på väg nu?
5. Var gick du på tåget?
6. Är din slutstation/startstation den samma som där du bor?
7. Vad uppfattar du som Kinnekullebanans huvudsakliga geografiska område -Är det främst mellan de orter du oftast reser eller sträcker den sig vidare?
- 8 a. Vad skulle du säga att Kinnekulletågen betyder för det område som Kinnekullebanan går igenom?
- 8 b. För din boendeort?
- 8 c. För dig?
9. Hur ser landskapet ut mellan de orter du reser?
10. Vad skulle du säga du säga är karaktäristisk för det område som tågen går igenom?
11. Hur ser du framtiden för Kinnekullebanan – eller är det bra som det är eller finns det något som kan utvecklas? (Finns det några negativa aspekter på en sådan utveckling?)

