ARBETSMATERIAL
Version 0.9

SAMHÄLLSPLANERING OCH STATIONSUTVECKLING I HILLARED

Befolkning, resande och infrastruktur - Nuläge och framtidsplaner

2024-06-28

Trivector VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN



UTGÅNGSPUNKTER

UTGÅNGSPUNKTEN för arbetet med ortsanalyserna har varit att få en övergripande bild av nuläget i orterna som är föremål för en framtida stationsutveckling. Analyserna ska ge underlag för fortsatt diskussion om förutsättningar och viktiga knäckfrågor på respektive ort.

ANALYSERNA är på intet sätt heltäckande, men ska ge en grund för kommunernas fortsatta planering. Fortsatt arbete, analyser och planering krävs från kommunernas och andra parters sida, inte minst med hänsyn till lokala förutsättningar och möjligheter för att realisera den potential som pekas ut och att hantera knäckfrågor.

VIKTEN av ett helhetsgrepp kring samhällsplaneringen kan inte nog poängteras. Ett fungerande stationssamhälle handlar om mycket mer än bara en stationsöppning och förutsätter att kommunerna också planerar för möjligheterna att bo, verka och ha ett fungerande och meningsfullt vardagsliv på orten.

© Trivector



SAMMANFATTNING HILLARED

FÖRUTSÄTTNINGAR. Hillared är en mindre ort med cirka 650 invånare. Orten har inte en heltäckande kommunal service, det finns bland annat ingen tandläkare, vårdcentral m.m. Orten saknar även en matbutik. Det finns få arbetsplatser i Hillared, och är således en utpendlingsort där majoriteten pendlar till Borås. I anslutning till Hillared pågår detaljplanering för två områden, en större bostadsetablering för cirka 380 bostäder norr om Hillared i Sågviken och en verksamhetsetablering sydväst om Hillared, vid Lockryd.

UTMANINGAR OCH KNÄCKFRÅGOR.
För att realisera en stationsutveckling i Hillared behövs det en gemensam vilja hos politik och tjänstepersoner att driva frågan. För en stor del av upptagningsområdet till den föreslagna stationen skulle det inte bli några restidsvinster till Borås vid kombinationsresor bil-tåg jämfört med resa med enbart bil. För samma jämförelse uppstår sannolikt en mindre restidsvinst för de boende inom Grimsås som inte behöver göra kombinationsresor.

FORTSATT ARBETE. I det fortsatta arbetet behövs en fördjupad dialog kring möjliga finansieringslösningar och gemensam färdplan gällande helheten. Om en stationsutveckling inte skulle realiseras behöver kollektivtrafiken utvecklas och förbättras genom översyn av busstrafiken i syfte att främja ortsutvecklingen i Hillared. Sådana åtgärder bör övervägas oavsett tågprojektet.

MEDVERKADE PARTER. I projektet har medverkat representanter från Svenljunga- och Tranemo kommun , Boråsregionen, Västra Götalandsregionen, Trafikverket, Västtrafik och Trivector Traffic.

© Trivector

MEDSKICK

Medskicken är gemensamt framtagna i tidigare stationsutvecklingsprojekt mellan VGR och Trivector och motsvarar rådande kunskapsläge om respektive orts förutsättningar och utmaningar.

GENERELLA MEDSKICK



Förbered samhällsplaneringen för nya stationer med bostadsbebyggelse, service, och utvecklat vägnät för kollektivtrafik, gång, cykel och bil. En station förutsätter ett ökande resandeunderlag. Det är viktigt att kommunen tar ett helhetsgrepp kring samhällsutvecklingen, och inte bara fokuserar på stationsutveckling. Här behöver parterna diskutera vem som kan göra vad för att åstadkomma ett ökat resandeunderlag trots orternas begränsade befolknings-utveckling.



Skapa ett samarbetsforum mellan kommun-region-Trafikverket i god tid. Ett gott och förtroendefullt samarbete är en viktig nyckel till ett lyckat resultat!



Teckna avsiktsförklaring mellan parterna i tidigt skede och senare avtal. Kom överens om hur eventuella fördyringar i projektet ska hanteras, och reglera vad som händer om investeringar i järnväg eller station ändras eller inte blir av.



Kom överens om hur busstrafiken ska anpassas när stationen öppnas. Skriv in det i avsiktsförklaringen.

© Trivector

OM PROJEKTET

Förutsättningar och utmaningar

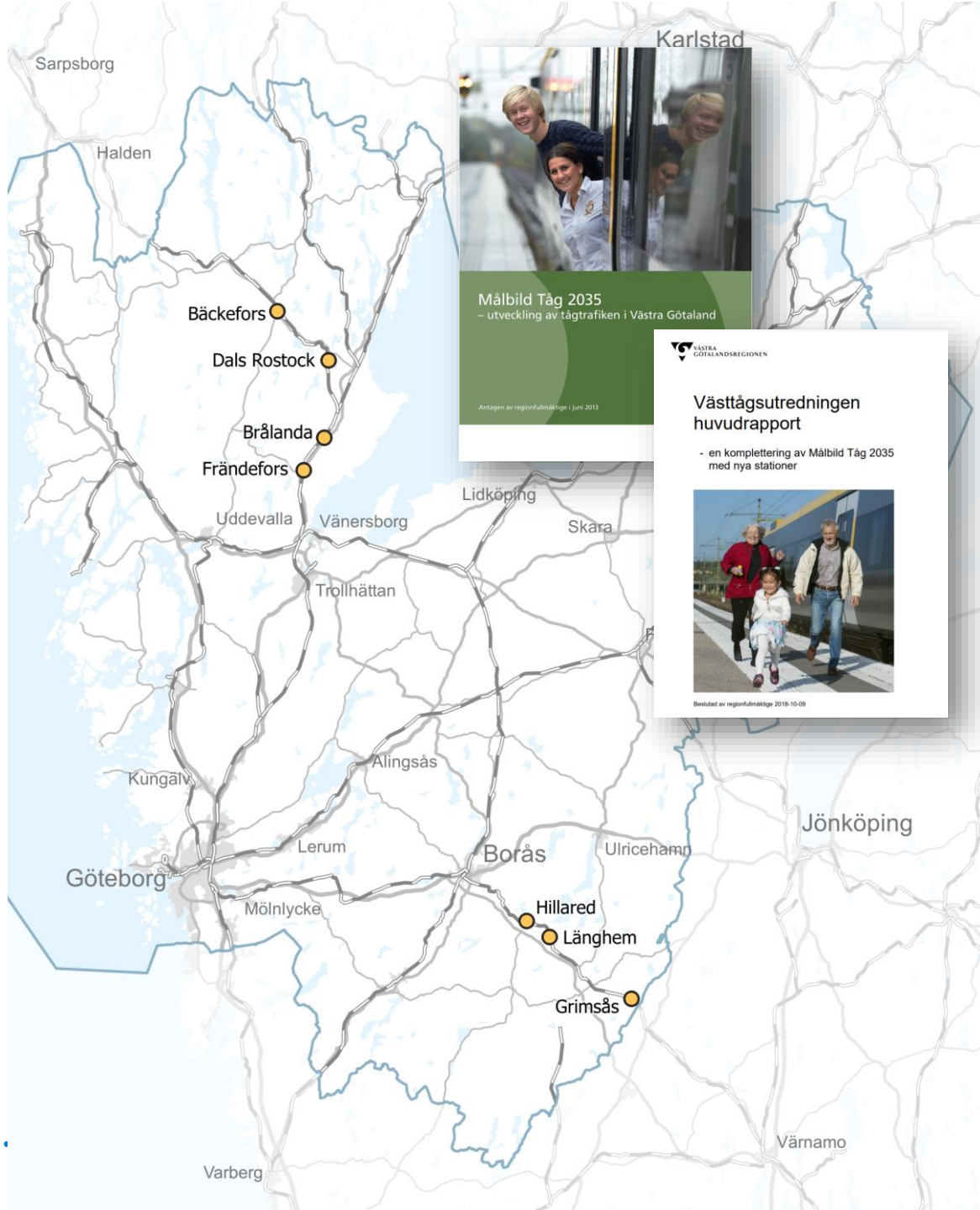
BAKGRUND

Trafikförsörjningsprogram 2021-2025 – Hållbara resor i Västra Götaland syftar till att öka andelen hållbara resor i hela länet. På längre sikt är ambitionen att alla resor ska vara hållbara. Genomförande av programmet bygger på ett antal strategier tillsammans med utvecklingsarbete kring fyra fokusområden.

En av strategierna, Målbild Tåg inkl. Västtågsutredningen, öppnar upp för att på sikt etablera och trafikera sju nya stationer i mindre orter i Västra Götaland. Ett av fokusområdena, samhällsplanering och kollektivtrafik, syftar till att på ett tydligare sätt knyta samman bebyggelseutveckling och kollektivtrafik och därmed skapa potential för ökad andel hållbara resor.

Under 2022-2023 togs det fram liknande analyser för Bäckefors, Dals Rostock, Brålanda och Frändefors vilka finns tillgängliga på Västra Götalandsregionens hemsida. För sträckan Borås – Värnamo har projektet pågått från oktober 2023 – september 2024.

Rapporten innehåller den del av projektet som rör inventering och kartläggning av förutsättningar, planer och ambitioner för ett framtida stationssamhälle för respektive ort.



Trivector

SOS

GEOGRAFIN

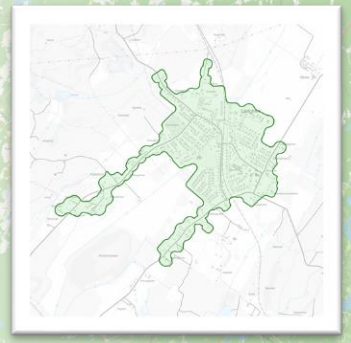
Projektet har fokus att utreda och kartlägga utvecklingsmöjligheter för nya stationer inklusive kollektivtrafikförsörjning i stråket Borås-Värnamo. Fokus ligger på tre orter i Sjuhärad: Hillared, Länghem och Grimsås.

Hillared, Svenljunga kommun

Länghem, Tranemo kommun

Grimsås, Tranemo kommun







Trivector



ANGREPPSSÄTT

Att etablera nya stationer med tillhörande trafikering och utveckla bebyggelse, verksamheter och infrastruktur i stationens närhet och omland innebär en lång process med många aktörer. Projektets angreppssätt har inneburit en testarena för nya sätt att arbeta, där Västra Götalandsregionen tillsammans med aktuella kommuner, Boråsregionen, Trafikverket och Västtrafik i ett tidigt skede velat förbereda och stödja en samhällsplanering där nya stationers potential kan nyttjas till fullo. Den gemensamma kraften hos aktörer på samtliga nivåer – stat, region och kommun – är en nyckelfaktor för att driva arbetet framåt.

Projektets mål har varit att:

- Samla ihop aktörerna
- Öka kunskap och gemensamt lärande
- Tydliggöra förutsättningar, utmaningar, behov och möjligheter
- Skapa tydlighet i fortsatt process
- Göra en färdplan framåt

Projektet har bestått av huvudsakligen tre delar:

- Inventering och kartläggning av utpekade orter
  - Ortsanalyser
  - Platsbesök
- Inspiration och kunskapsöverföring
  - Inspiration från Skånes stationsetableringar
- Information och dokumentation
  - Information om berörda orter genom intervjuer med tjänstepersoner
  - Mötesanteckningar och dokumentation från platsbesök

© Trivector

METOD FÖR ORTSANALYS



Metoden för ortsanalys är inspirerad av Region Skånes metod för täthetsanalys samt Samskapande Samhällsplanering för energieffektiva och hållbara stationssamhällen (SamSam).

- Vi har inventerat följande dokument:
  - Översiktsplan för Svenljunga kommun (2020)
  - Översiktsplan för Tranemo kommun (2010)
  - Granskningshandling Översiktsplan för Tranemo kommun (2023)
  - Fördjupad översiktsplan Länghem (2022)
  - Utvecklingsplan för Grimsås (2019)
  - Stationsutveckling Länghem stationsområde (2017)

- Vi har intervjuat/pratat med:
  - Robin Uhlman, Tranemo kommun
  - Emelie Romland, Svenljunga kommun
  - Karin Björklind och Joel Böhm, Boråsregionen
  - Per Stenerås, Trafikverket
  - Sara Karlsson och Marcus Ljung Gunnervall, Västtrafik

- Platsbesök genomfördes i:
  - Länghem den 6 mars 2024
  - Grimsås den 8 april 2024
  - Hillared den 15 april 2024

© Trivector

NULÄGE

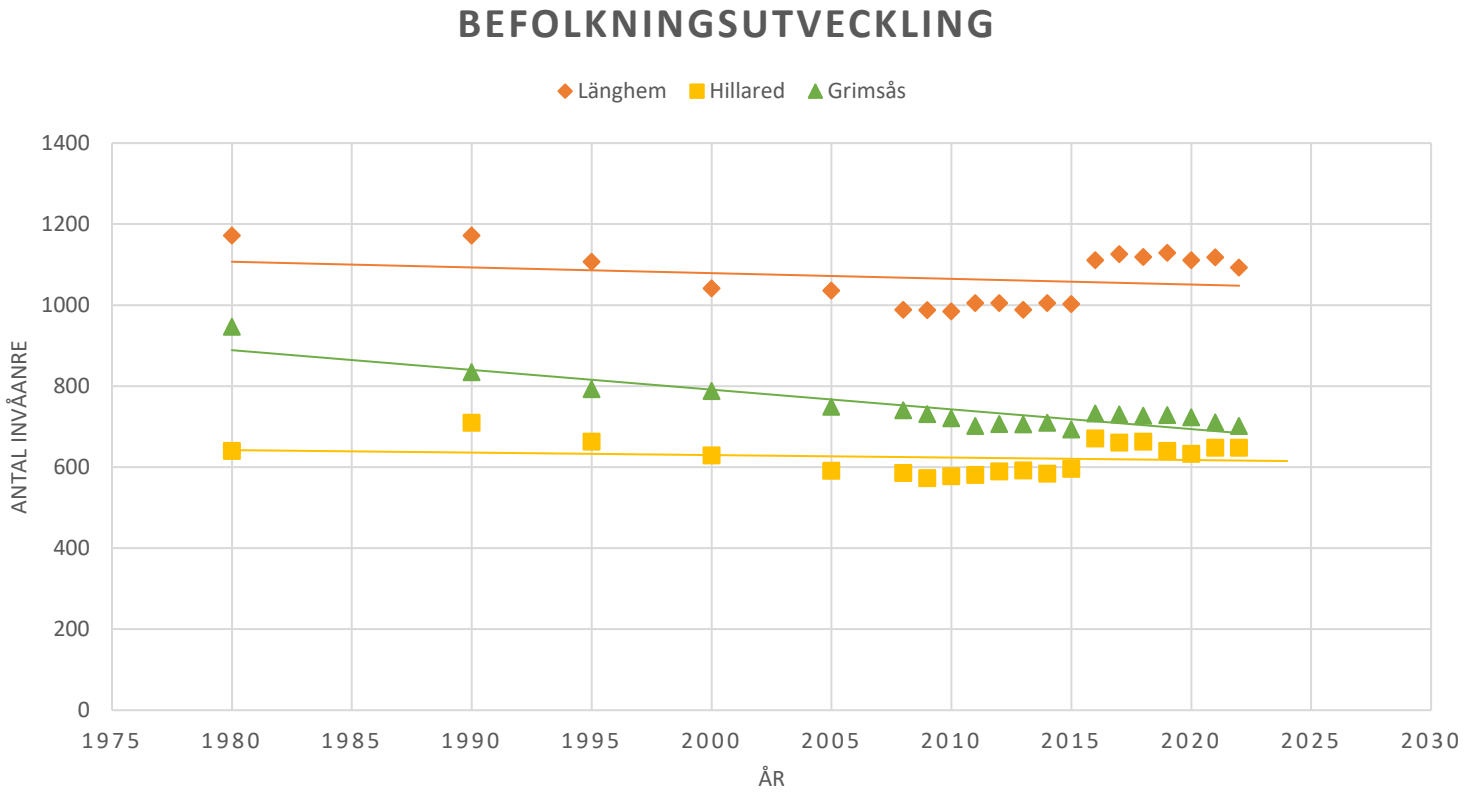
Förutsättningar och utmaningar



BEFOLKNINGSUTVECKLING

Befolkningsutvecklingen i de tre orterna har under den senaste trettioårsperioden haft en stagnerande trend med en långsamt minskande befolkning. Mellan 2015 och 2016 kan en befolkningsökning observeras i alla tre orterna, vilket främst kan förklaras av flyktingkrisen.

Grimsås har haft en påtaglig befolkningsminskning. Ortens befolkningsmängd har minskat med runt 25 procent under de senaste 30 åren. Hillared och Länghem har haft en svagt negativ befolkningsutveckling.



Befolkning i Länghem: 1 120

- 0-15 år: 240
- 16-29 år: 140
- 30-64 år: 460
- 65+ år: 280

© Trivector

BEFOLKNINGSTÄTHET

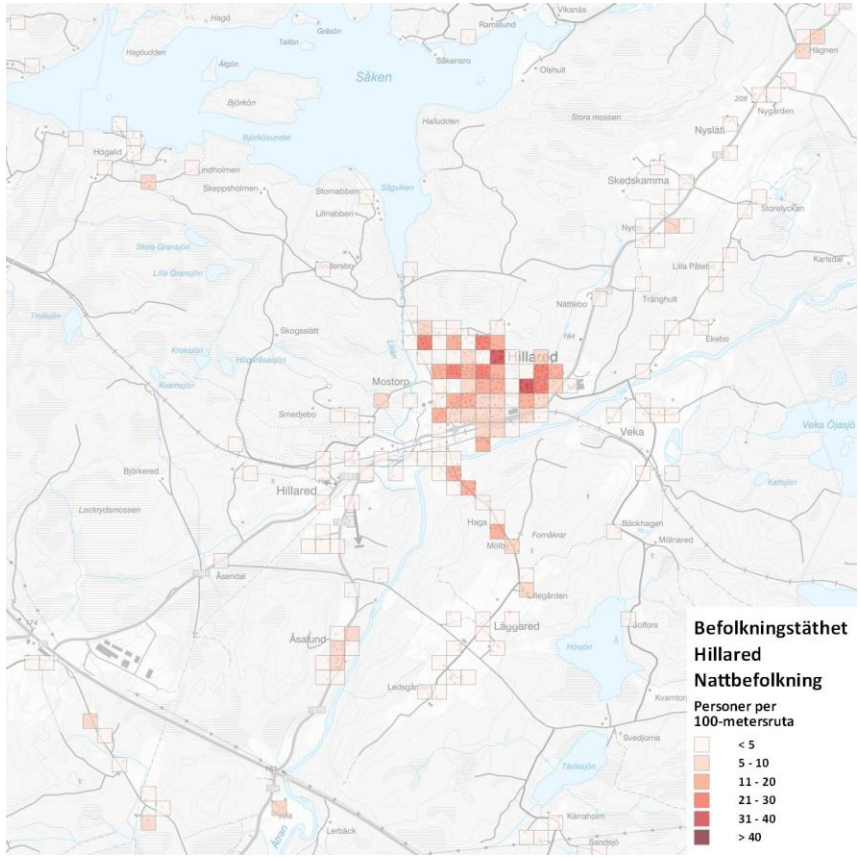
Bor gör man i tätorten

Kartan till vänster illustrerar att man i orten primärt bor inom tätorten. Det finns även högre befolkningstäthet i den nordöstra delen av tätorten, där flera lägenhets- och radhus återfinns (nattbefolkning).

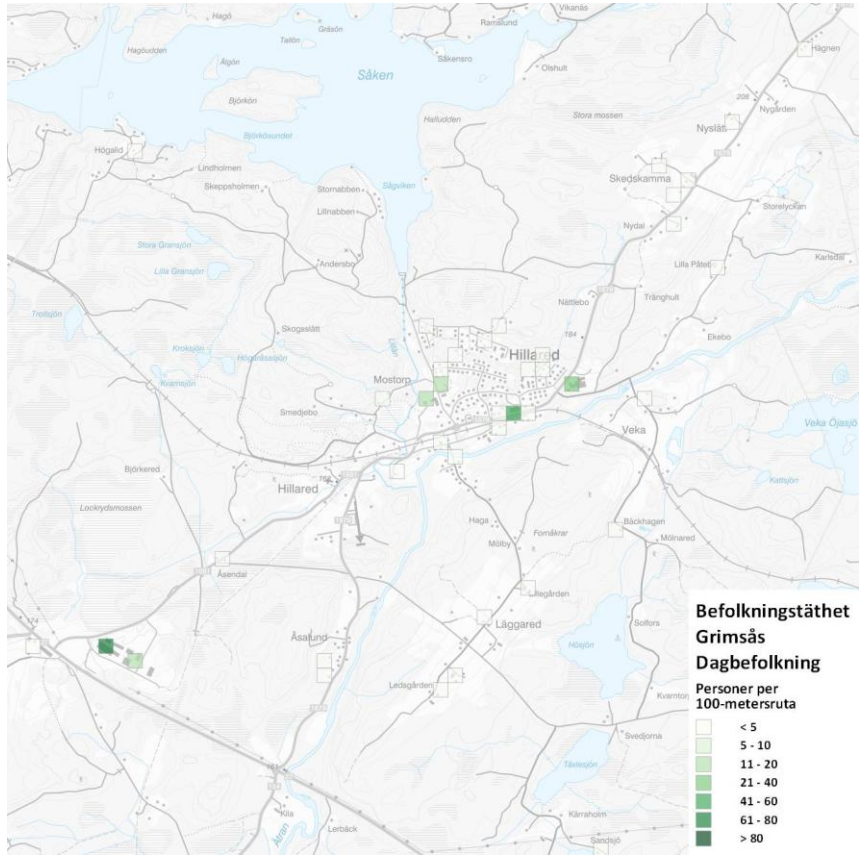
Få arbetsplatser i eller utanför tätorten

I tätorten finns tre huvudsakliga arbetsgivare, för- och grundskolan, tvättinrättningen Elis Textil Service samt även trädgårdsbutiken Cramers Blommor AB. Sydöst om Hillared och i nära anslutning till riksväg 27 finns det i dagsläget fler arbetsplatser och här planerar även kommunen för nyetablering av fler verksamheter (dagbefolkning).

BOSTÄDER



ARBETSPLATSER

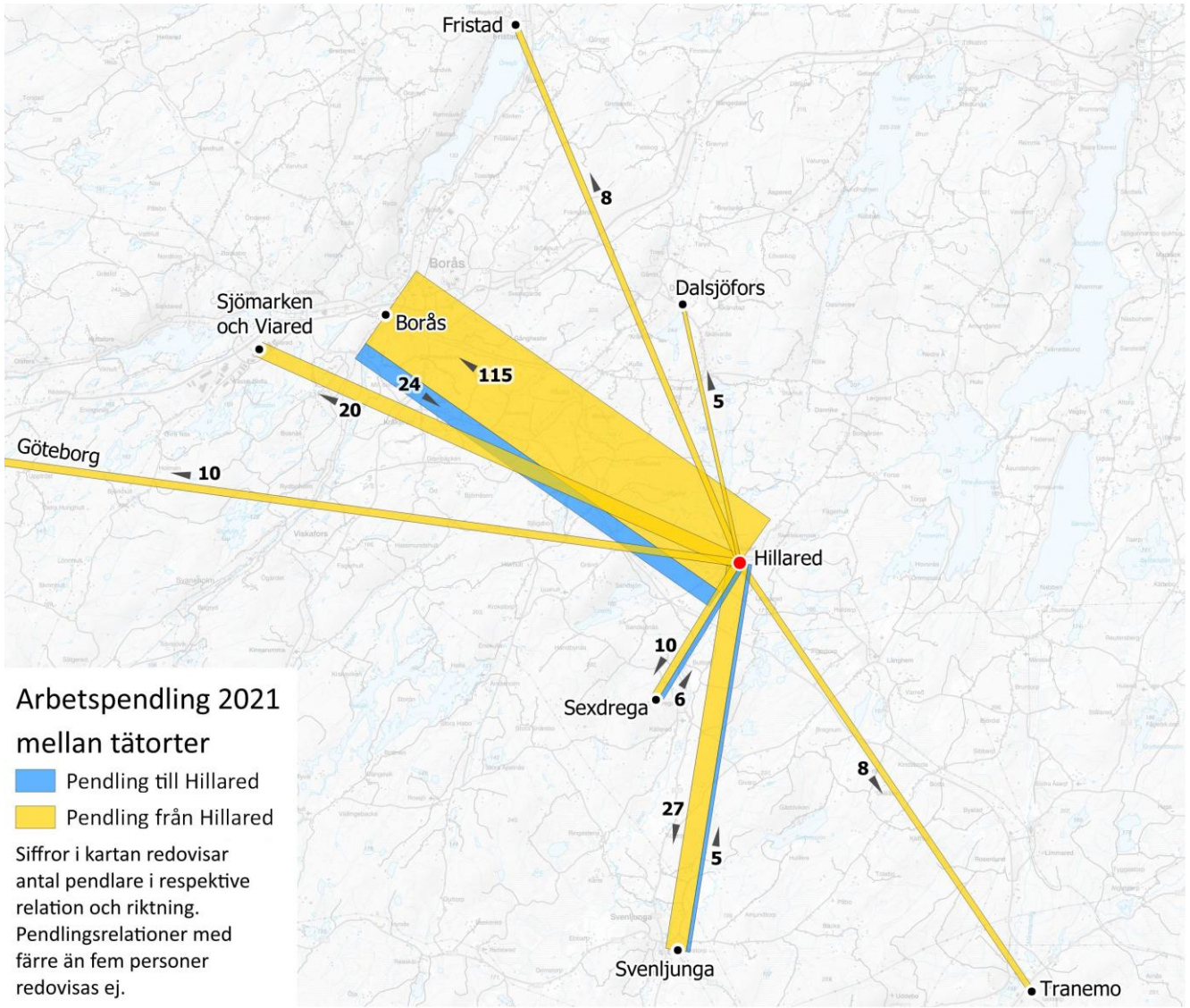


© Trivector

ARBETSPENDLING

Det låga antalet arbetsplatser i förhållande till nattbefolkning återspeglas även i ortens arbetspendlingsmönster.

Hillared är primärt en utpendlingsort där den stora majoriteten av daglig arbetspendling sker till Borås. En viss utpendling sker även mot Svenljunga som även är kommunens centralort. Det förekommer ingen nämnvärd pendling till eller från Värnamo.



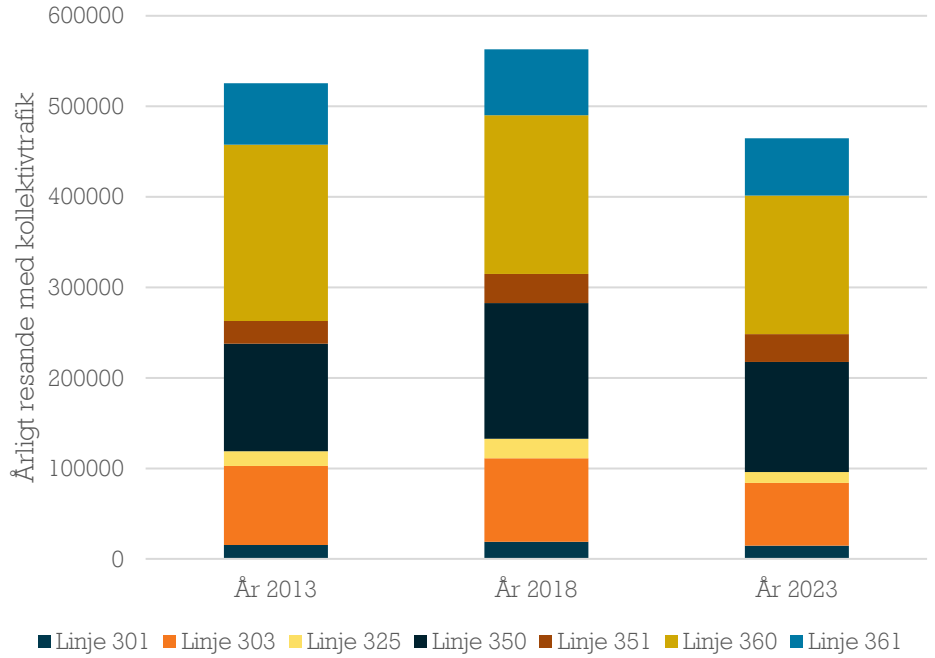
© Trivector

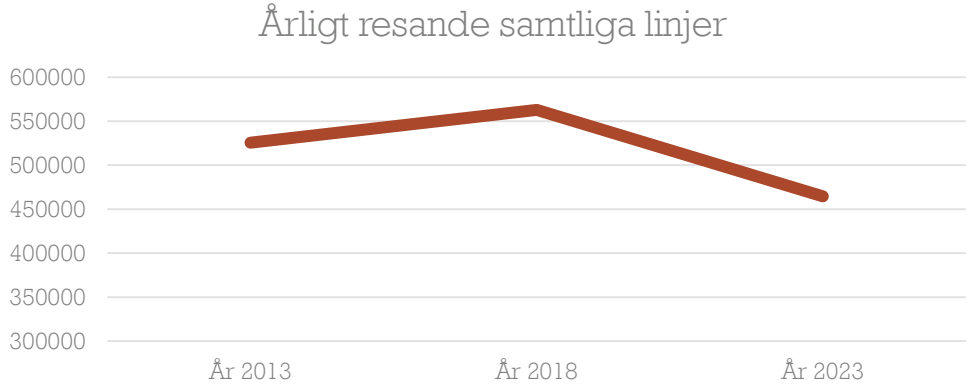
RESANDEUTVECKLING

Kollektivtrafikresandet har efter pandemin minskat med runt 13 procent och har inte återhämtat sig till 2018 års pre-pandeminivå.

Det finns ett flertal olika linjer som trafikerar de olika orterna i de norra delarna av stråket Borås – Värnamo. De linjer med det högsta resandet, linje 350 och 360 går mellan Borås och Tranemo respektive Svenljunga. I Värnamo är JLT trafikhuvudman. Trafiken över länsgränsen är outvecklad vilket gör resor mot Värnamo svåra och tidskrävande för boende i Hillared, Länghem och Grimsås.

- 301 Länghem-Tranemo (enstaka skolturer)
- 303 Länghem-Hillared-Aplared-(Målsryd-)Borås (1h i högtrafik, 2h i mellantrafik)
- 304 Borås-Målsryd (enkelriktad, 1 h i högtrafik, 2 h i låg- och mellantrafik, ibland anropsstyrd)
- 325 Tranemo-Grimsås (enkelriktad slinga, några turer i skoltidslägen)
- 350 Tranemo-Borås (½h i högtrafik, 1h i mellantrafik)
- 351 Tranemo-Länghem-Borås (2h i lågtrafik)
- 360 Svenljunga-Borås (½h i högtrafik, 1h i mellantrafik)
- 361 Svenljunga-Hillared-Borås (2h i lågtrafik)





© Trivector

KOLLEKTIVTRAFIK - BUSS

De som bor i Hillared och pendlar till Borås kör i hög grad bil. En resa mellan Hillared-Borås tar cirka 30 minuter och kräver bussbyte i Lockryd. En resa med bil tar cirka 20 minuter.

Det går att pendla mellan Hillared - Göteborg med buss, och restiden är cirka 80 minuter. Bussen avgår från Lockryd till Borås där byte görs till linje 100. Att resa samma sträcka med bil tar knappt 60 minuter.



Analys av nuvarande linjenät:

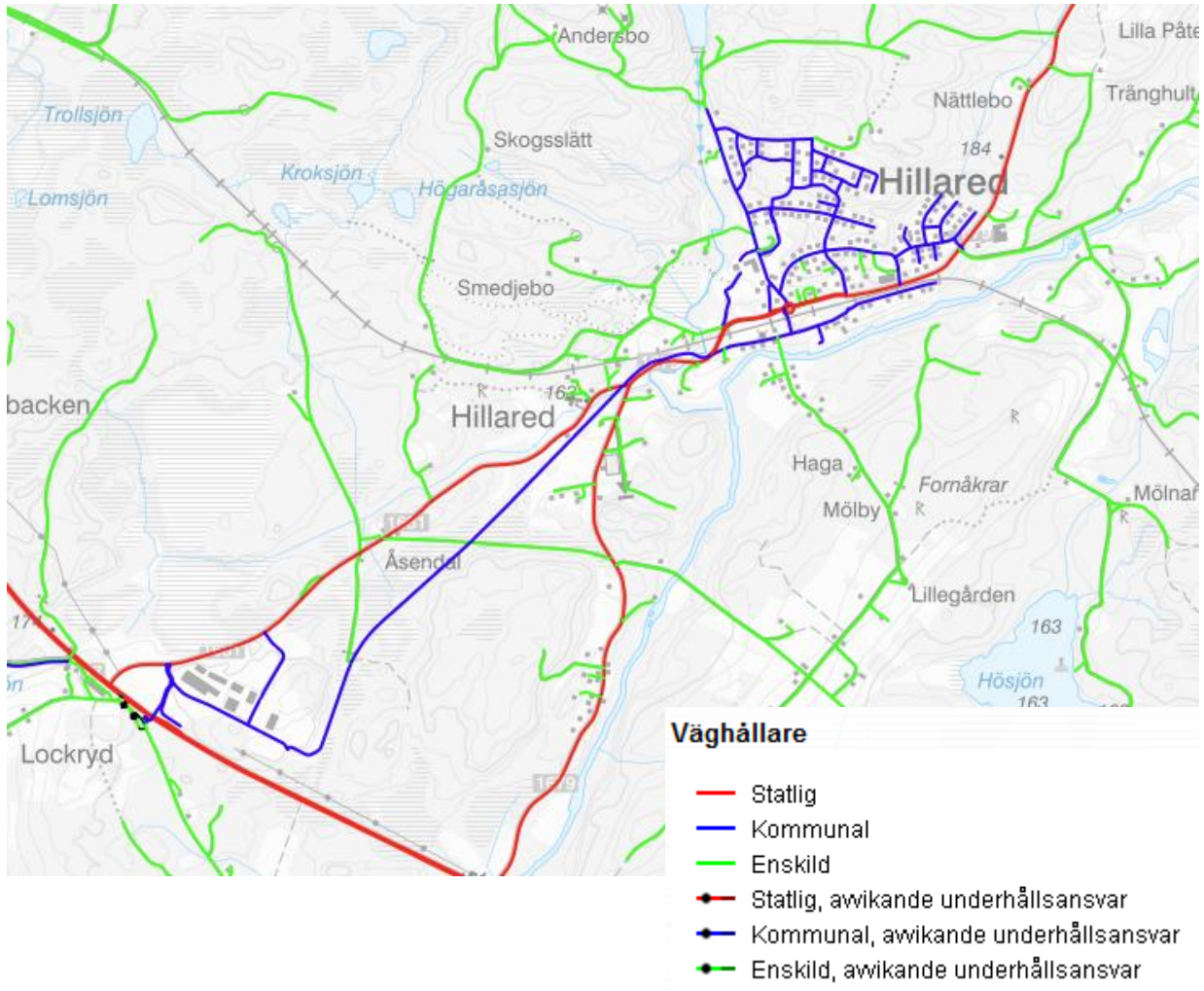
- Bra grundstruktur med linje 350 och 360 i takttrafik och Lockryd som bytespunkt.
- Svårt att kommunicera de olika linjenäten i hög-/mellantrafik och lågtrafik
- Rörigt med olika körvägar i olika riktningar för linje 303 Borås-Lockryd samt linje 304 som bara går på ena hållet. Detta är dock en tillfällig lösning på grund av broombyggnad mellan Aplared och Målsryd.
- Spetsvändningar i Tranemo (linje 350/351) och Borås (linje 303) synes ge antingen stor störningskänslighet eller mycket spilltid.
- Parallellkörning Lockryd-Borås i vissa tidslägen
- Lågt turutbud till Tranemo och Svenljunga i lågtrafiktid

© Trivector

VÄGNÄT OCH JÄRNVÄG

Hillared är beläget cirka 3 km öster om riksväg 27. Trafikverket är väghållare för de rödmarkerade gatorna och kommunen för de blåmarkerade gatorna. De grönmarkerade gatorna har s.k. enskilt väghållarskap och driftas och underhålls av t.ex. en samfällighet, vägförening, enskild ägare etc. Enligt NVDB (nationell vägdatabas) ligger ÅDT (årsdygnstrafik) på under 2 000 fordon per körfält för genomfartstrafiken i orten.

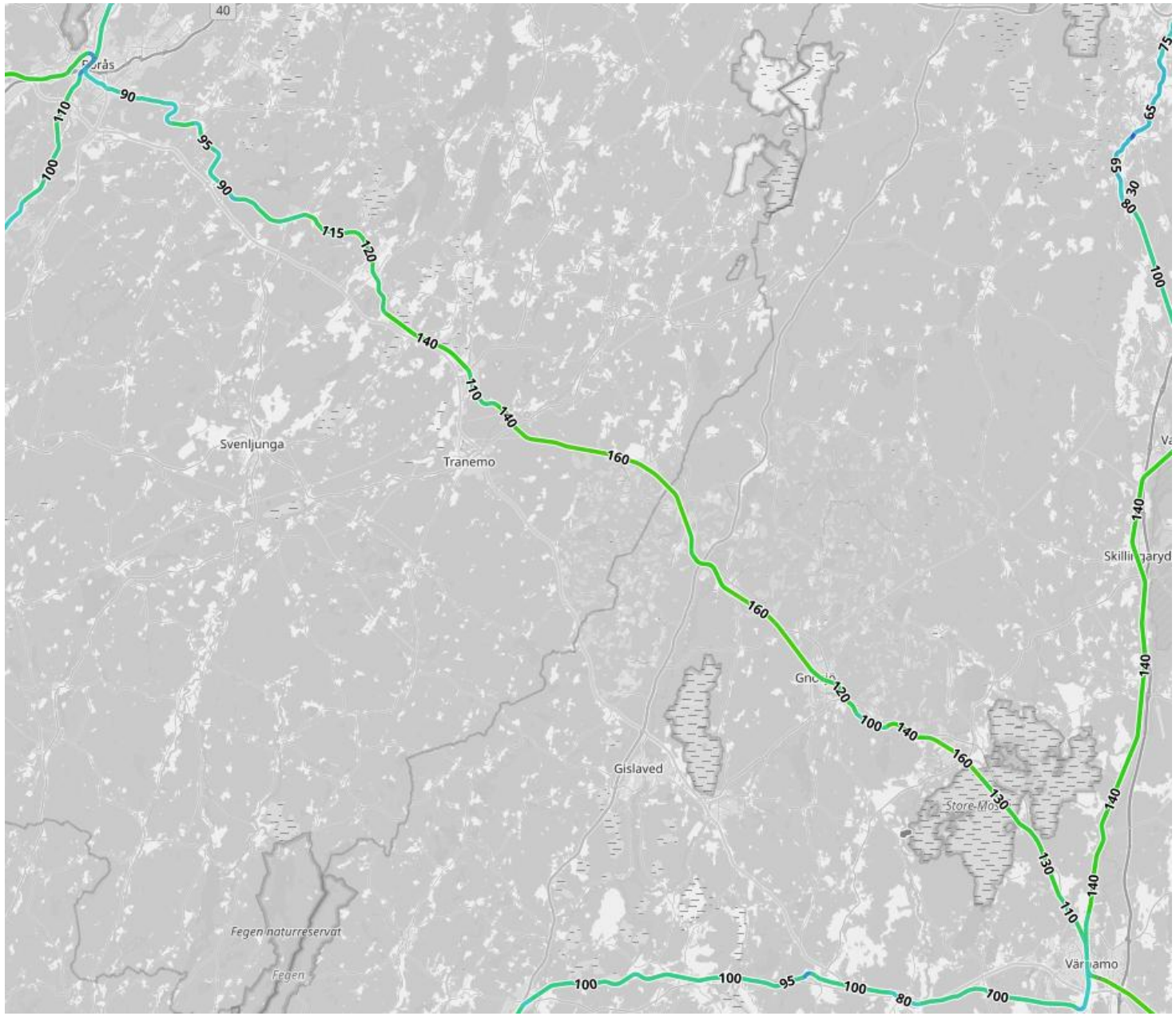
Kust-till-kustbanan är statlig men trafiken finansieras delvis av Västra Götalandsregionen. Den passerar genom orten, men tågen gör inget uppehåll i Hillared idag. I västra Hillared finns en planskild korsning mellan järnvägen och Solvägen. I höjd med det gamla stationshuset finns även en gångpassage under järnvägen.



© Trivector

DAGENS INFRASTRUKTUR: TÅG

- Hillared: Enkelspår 100 km/h med mötesspår
- Länghem: Enkelspår 120 km/h utan mötesspår
- Grimsås: Enkelspår 130 km/h utan mötesspår



© Trivector

UPPTAGNINGSOMRÅDE OCH FÄRDMEDELSFÖRDELNING

Drygt 30 nya stationer har öppnat i Skåne sedan 1998. I Skåne är upptagningsområdet för nya stationer följande:*

- Resor inom tätorten: 88 %
- Resor 2-5 km: 9 %
- Resor 5-10 km: 2 %
- Resor över 10 km: 1 %

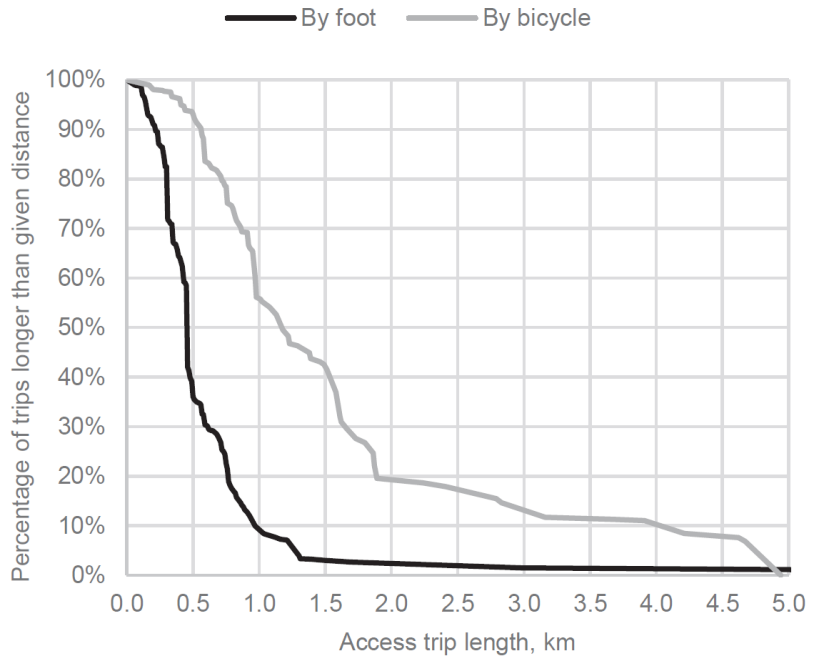
I Skåne är ungefärlig färdmedelsfördelning till/från nya stationer följande*

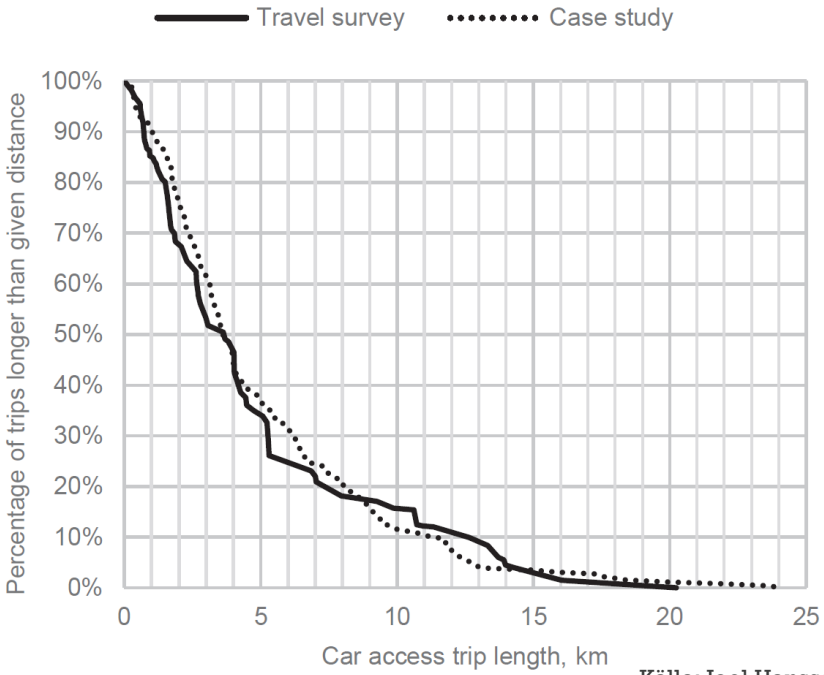
- Bil: 10 %
- Cykel: 20 %
- Gång: 70 %

Det är troligt med likartad fördelning i Västra Götaland.

I Sjuhärad kan bilandelen vara något högre och cykelandelen något lägre.

*exkl eventuell bussmatning





Källa: Joel Hansson, K2

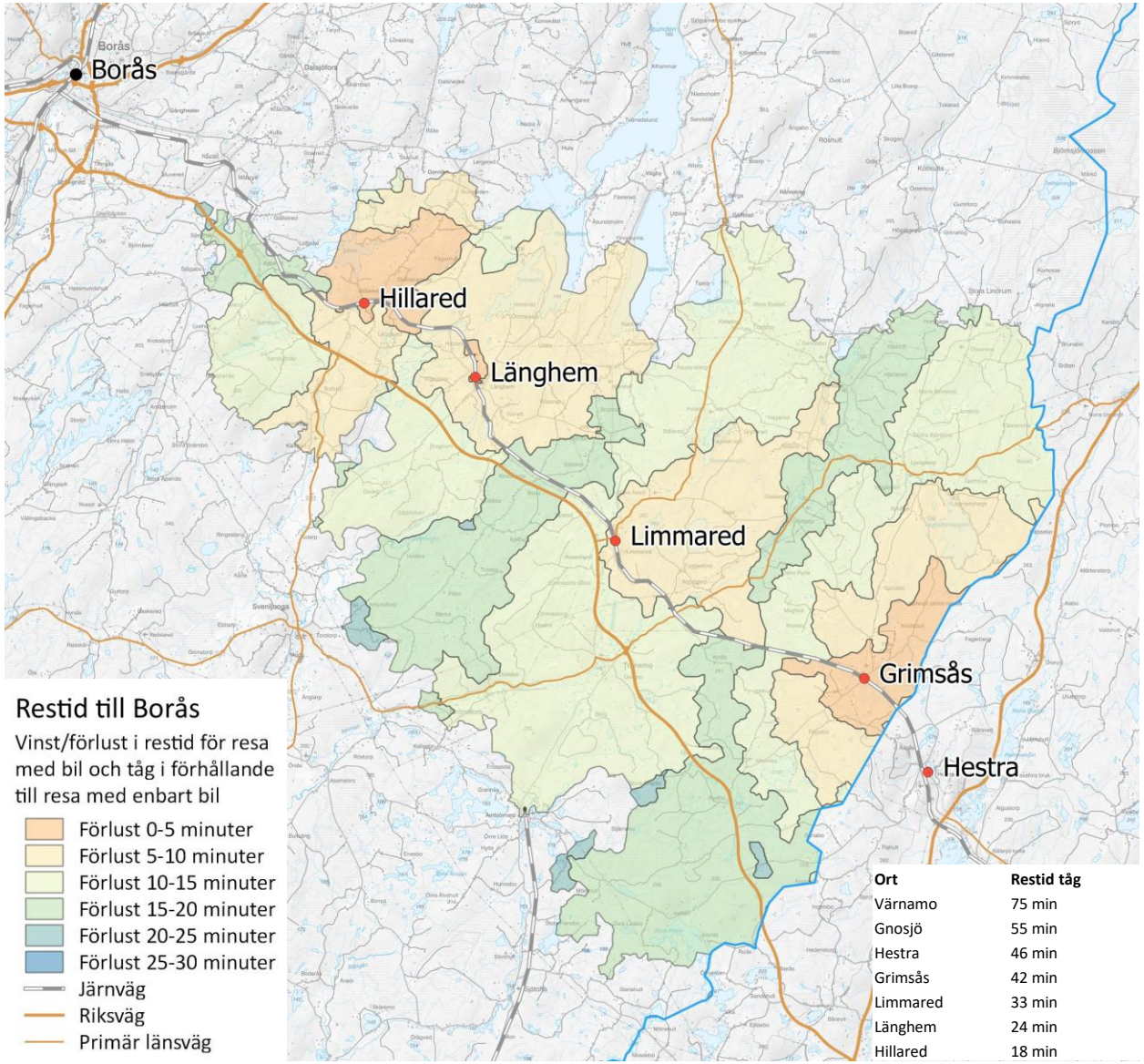
© Trivector

Trivector

RESTID MED BIL OCH TÅG

Det blir inte några tidsvinster med kombinationsresor bil-tåg jämfört med bil hela vägen. Närheten till den gena riksväg 27 med förhållandevis hög standard innebär att bilresor blir snabbare. Kombinationsresor bil-tåg blir dock mycket snabbare än dagens bussresor. För boende i de nya stationsorterna blir det en liten tidsvinst med tåg jämfört med bil.

Ort	Vinst/förlust i restid	0-15 år	16-29 år	30-64 år	65- år	Totalt
Hillared	0-5 min förlust	170	90	350	170	**770**
Hillared	5-10 min förlust	210	160	510	280	**1170**
Hillared	10-15 min förlust	90	40	230	70	**430**
Hillared	15-20 min förlust	110	70	260	110	**550**
Länghem	0-5 min förlust	80	60	170	100	**410**
Länghem	5-10 min förlust	240	150	510	300	**1200**
Länghem	10-15 min förlust	20	10	80	40	**160**
Limmared	5-10 min förlust	390	270	770	400	**1830**
Limmared	10-15 min förlust	940	740	2170	1240	**5090**
Limmared	15-20 min förlust	50	40	160	70	**320**
Limmared	20-25 min förlust	10	0	20	10	**40**
Grimsås	0-5 min förlust	120	130	310	220	**780**
Grimsås	5-10 min förlust	40	20	80	30	**180**
Grimsås	10-15 min förlust	70	50	190	130	**440**
Grimsås	15-20 min förlust	170	130	460	290	**1050**
Grimsås	20-25 min förlust	0	0	0	10	**10**



Förutsättningar för analys: Tid för byte: 5 min. Tid för bilresa till tåg får inte överstiga halva tiden för tågresan. Den inledande bilresan går till den närmsta tågstationen baserat på körtid.

© Trivector

RESTID MED BIL

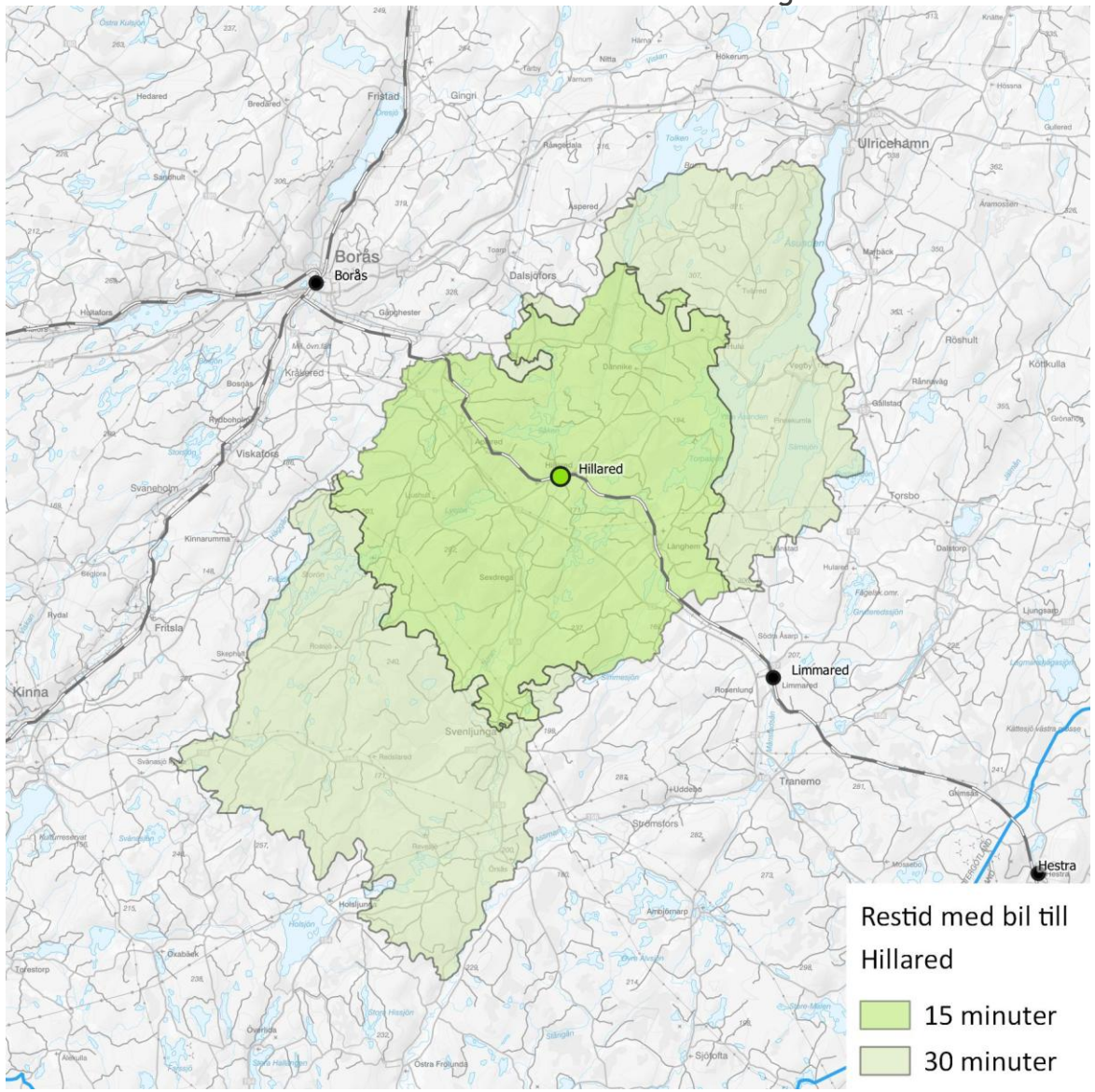
Hur många som bor inom olika tidsavstånd med bil från Hillared tätort

Ort	0-15 år	16-29 år	30-64 år	65- år	Totalt
Hillared tätort	155	81	287	125	648
Hillared 15 min	1 422	909	3 387	1 696	7 414
Hillared 30 min	2 402	1 643	5 449	2 880	12 374

Befolkning 2022, källa: SCB

Även om upptagningsområdet för en ny station främst är lokal med gång och cykel, så kommer kombinationsresor med bil och tåg även vara viktiga. Forskning visar att upptagningsområdet för stationen är cirka 15 minuter med bil. Inom 15 minuters restid med bil nås således 7400 personer. Vid utökning till 30 minuter nås även omland söder och norr om orten.

Restid avgränsat andra stationer



© Trivector

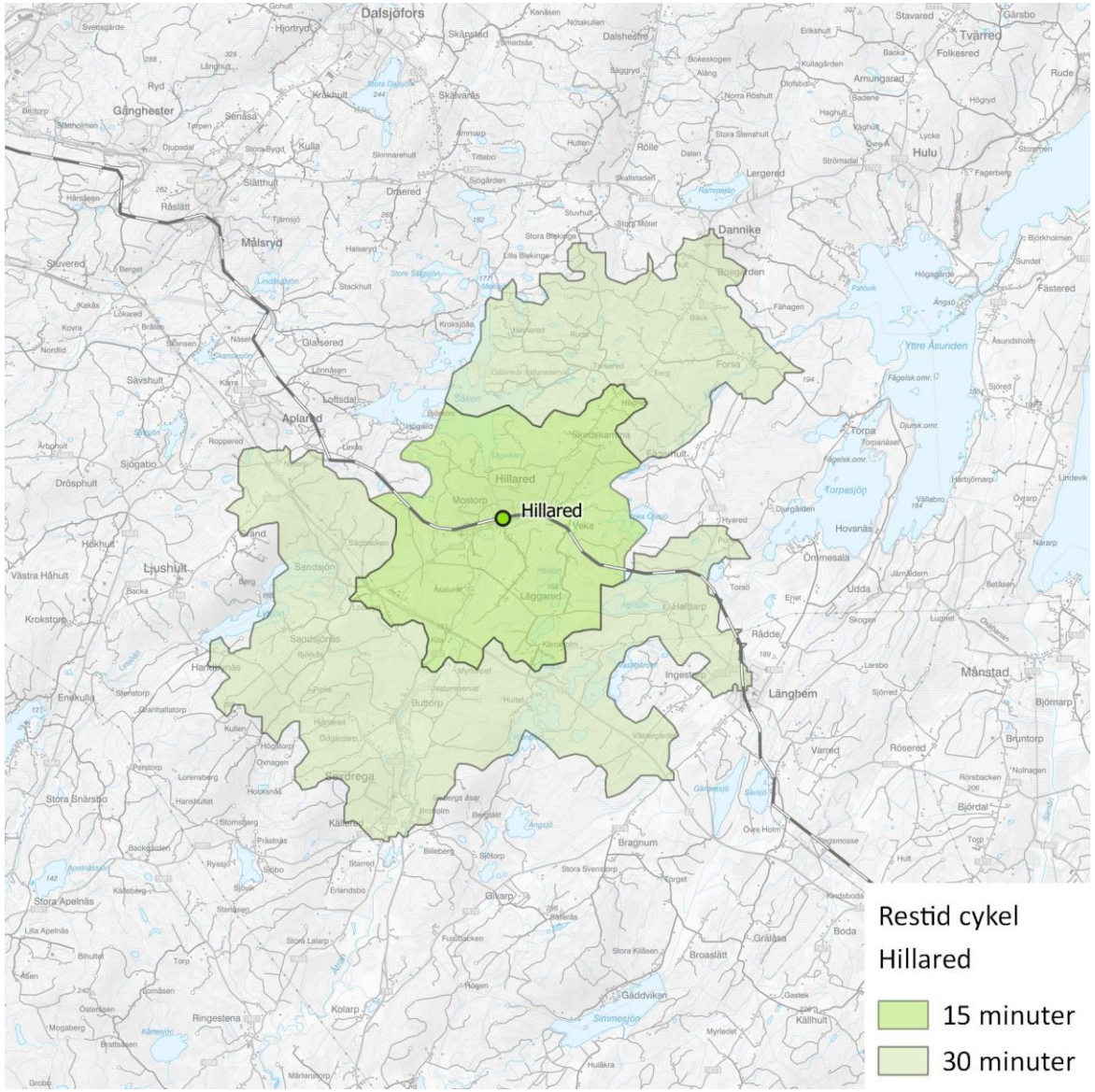
RESTID MED CYKEL

Hur många som bor inom olika tidsavstånd med cykel från centrala Hillared

Ort	0-15 år	16-29 år	30-64 år	65- år	Totalt
Hillared tätort	155	81	287	125	648
Hillared 15 min	184	114	402	187	887
Hillared 30 min	594	380	1 337	667	2 978

Befolkning 2022, källa: SCB

Hela Hillareds tätort nås inom 15 minuter med cykel. Med 30 minuters cykeltid nås en stor del av ortens omland. Det finns en passage under riksväg 27 för gång- och cykel, vilket höjer säkerheten för gång och cykelresor mot syd och sydväst. Utanför tätorten är dock cyklister ofta hänvisade 70-vägar, vilket sänker tillgängligheten och lämpligheten att cykla, särskilt för barn, unga och äldre personer.



© Trivector

CYKELPOTENTIAL

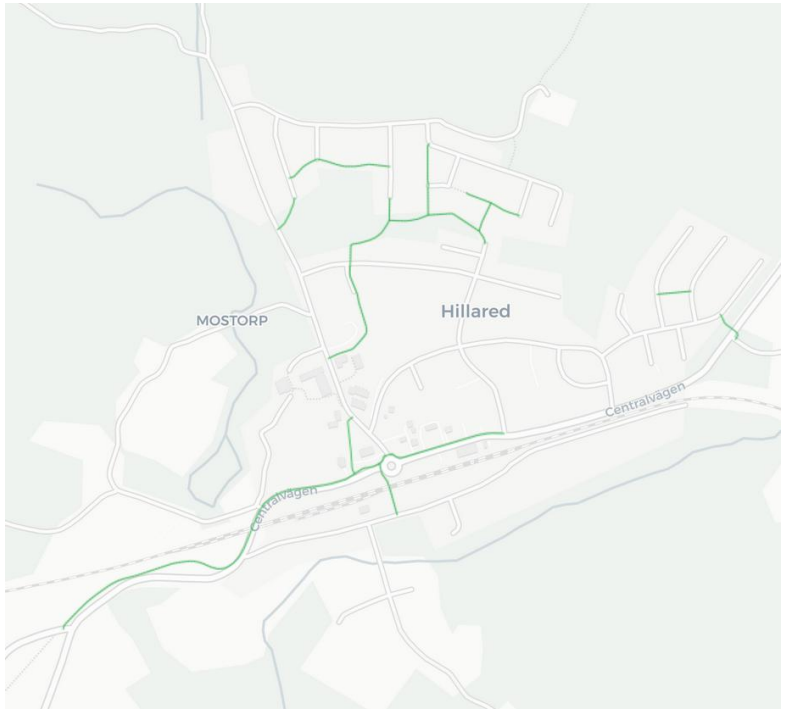
”37% av Västragötalänningarna kan cykla till arbetet på 30 min” (Potentialstudie för cykling, 2018)

Cykelpotential i Hillared

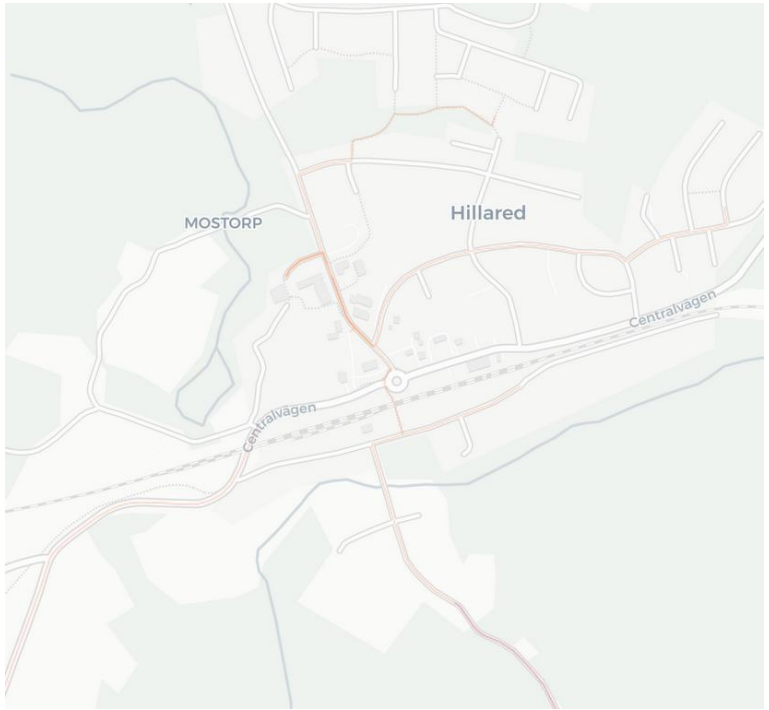
I studien från VGR framgår att det är cirka 6 procent av invånarna i Svenljunga kommun som cyklar varje dag. Cirka 48 procent av invånarna cyklar sällan eller aldrig. 29 procent av invånarna i Svenljunga kommun kan använda elcykel för att ta sig till arbetet inom 30 minuter.

I bilderna till höger ses potentiella stråk för arbetspendling och nya stråk till befintlig skola.

Befintligt gång- och cykelnät



Potentiella stråk



Befintliga gång- och cykelstråk (gröna) samt potentiella stråk (röda) från VGR:s potentialstudie för cykling.

© Trivector

CYKELPOTENTIAL

Cykelvänliga avstånd

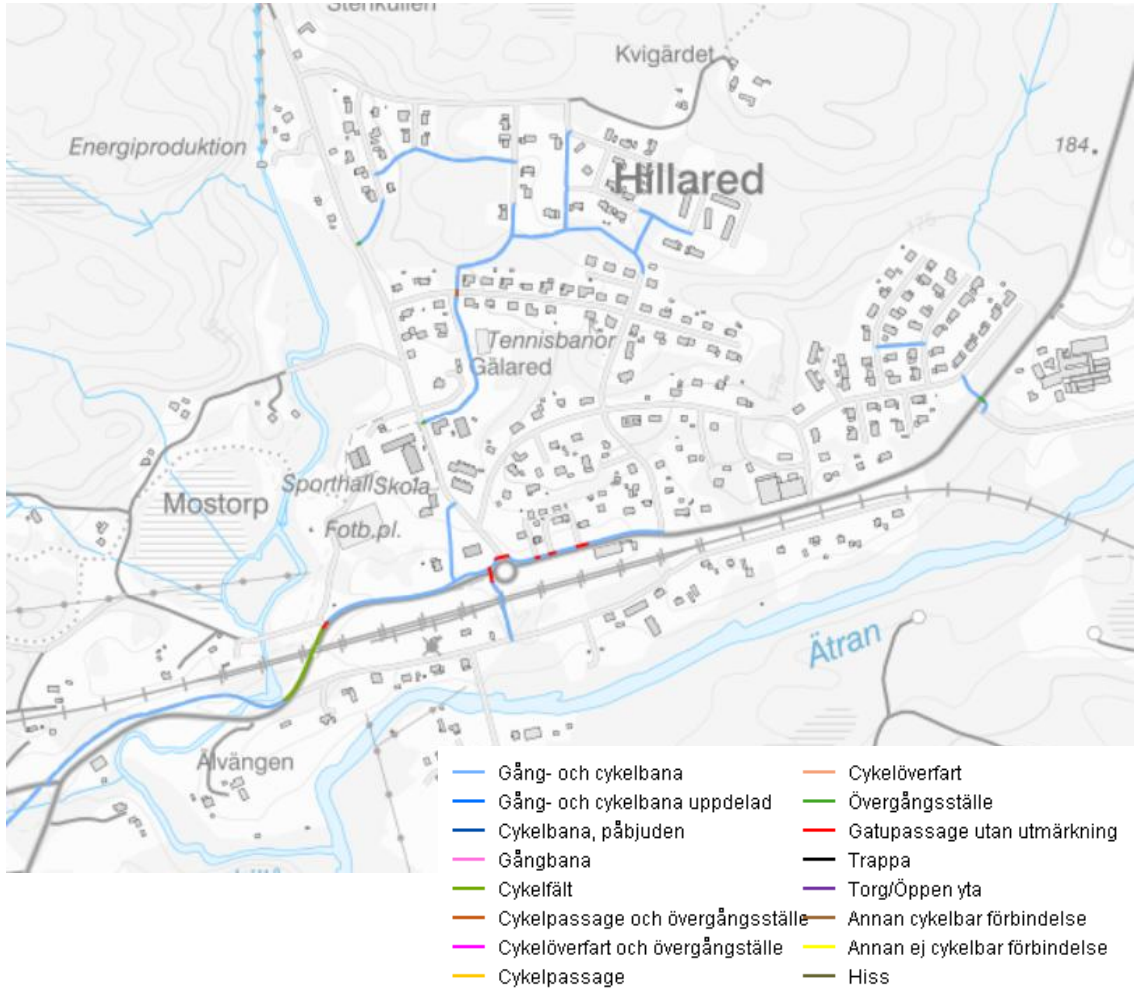
Hillared är en relativt liten ort med korta avstånd mellan den service och funktioner som orten erbjuder. Det finns heller inga stora höjdskillnader inom orten vilket underlättar för cykling.

Cykelvägar knyter ihop gator och områden

Det befintliga cykelvägnätet i Hillared är begränsat och mycket av cyklingen sker i blandtrafik. I bilden redovisas var inom orten det finns gång- och cykelinfrastruktur.

Järnvägen som barriär i de östra delarna

Järnvägen går genom Hillareds södra delar och utgör en barriär för gång- och cykelvägnätet eftersom det bara går att korsa järnvägen på ett fåtal ställen. Det finns två planskilda passager där fotgängare och cyklister kan ta sig under järnvägen via tunnlar. En tunnel ligger i höjd med Solvägen i de västra delarna och en tunnel i de centrala delarna. I de östra delarna av Hillared finns ingen möjlighet att passera järnvägen.



© Trivector

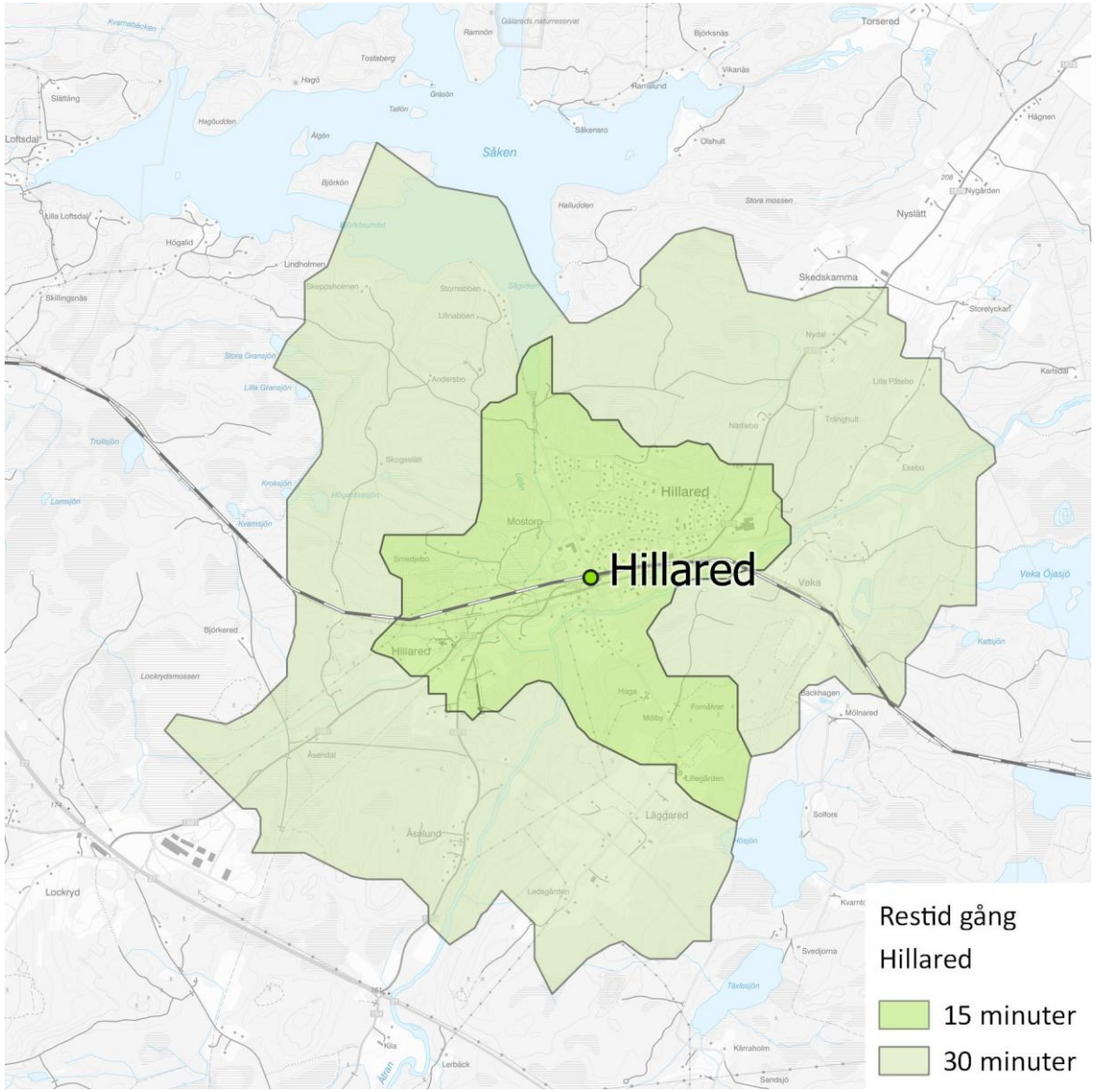
RESTID MED GÅNG

Hur många som bor inom olika tidsavstånd med gång från centrala Hillared

Ort	0-15 år	16-29 år	30-64 år	65- år	Totalt
Hillared 15 min	154	86	294	134	668
Hillared 30 min	173	105	363	171	812

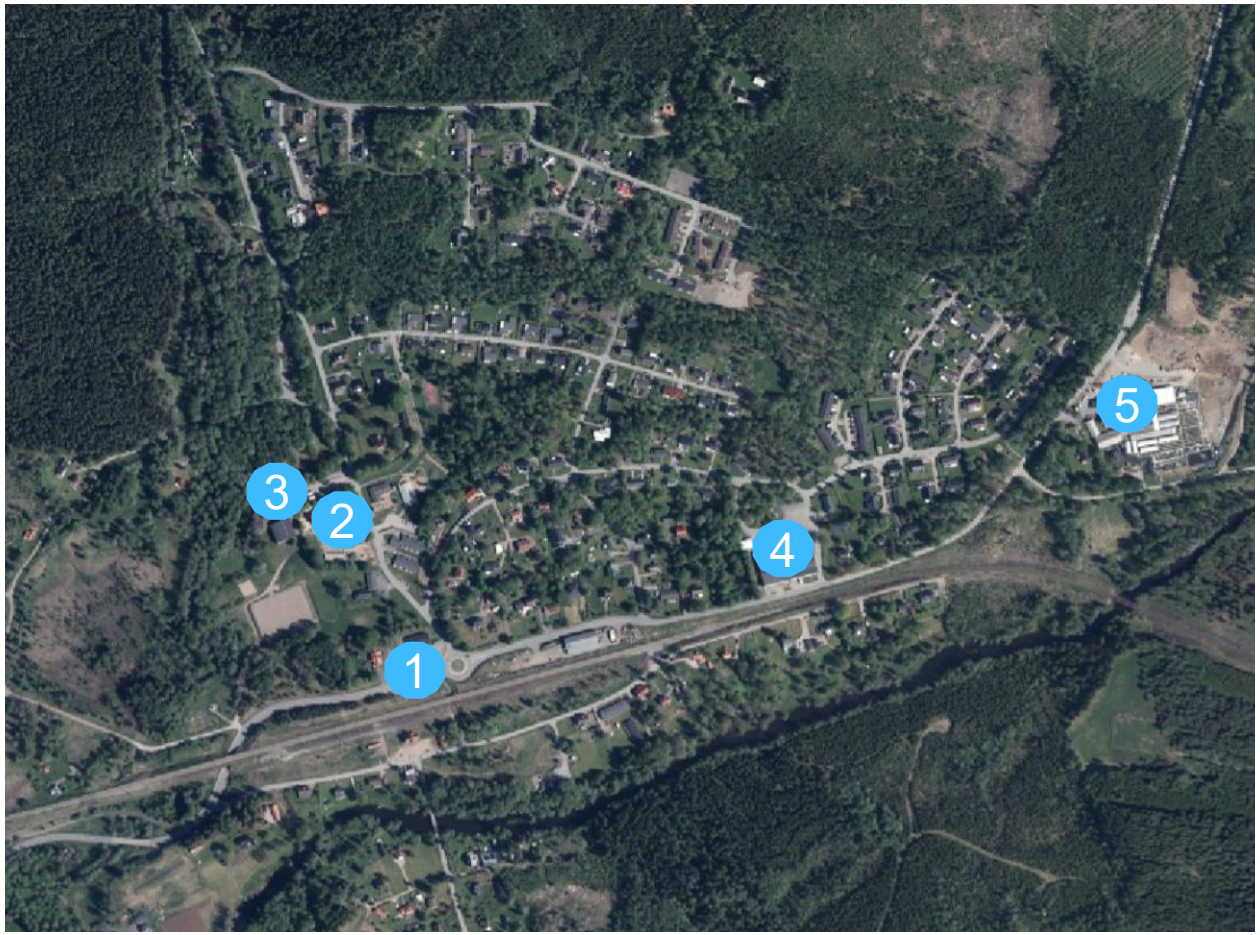
Befolkning 2020, källa: SCB

Tätorten Hillared samt de olika arbetsplatserna i orten nås inom 15-minuters promenad från det potentiella stationsområdet. Det är gångvänliga avstånd inom hela tätorten. Hela tätorten bor mer eller mindre inom 15 minuters gränsen. Däremot är det mer problematiskt med gång till stationen för boende i det övriga omlandet, där ändamålsenliga gångvägar saknas. Detta innebär att den yttre 30-minuters restidsisokronen främst bör ses som en teoretisk möjlighet.



© Trivector

MÅLPUNKTER



HILLARED ÄR EN KOMMUNAL KÄRNA DIT NY BEBYGGELSE SKA PLANERAS

I översiktsplan för Svenljunga kommun (2020) beskrivs Hillared som en av kommunens kommunala kärnor dit ny bebyggelse ska planeras. I översiktsplanen ges förslag på område för förtätning norr om Hillared.

Nedan framgår några av ortens målpunkter:

1. Hillareds busshållplats
2. Hillareds förskola, grundskola och fritidshem
3. Hillareds DiscGolfPark
4. Elis Textil Service AB
5. Cramers Blommor AB

I Hillared saknas service som matvarubutik, äldreboende och gymnasieskola.

© Trivector

PÅGÅENDE PLANERING

Stiftelsen von Schedvins äger mycket mark i Hillared och kommunen arbetar tillsammans med stiftelsen för att få till bostäder eller annan service.

Utveckling Sågviken
I nuläget pågår framtagande av planprogram för området Sågviken som ligger norr om Hillared vid sjön Såken. Syftet med planen är att pröva om det är lämpligt att bygga en större mängd bostäder på platsen. Innehållsmässigt handlar det om cirka 380 bostäder (villor, flerbostadshus, kedjehus) och en förskola.

Utveckling Lockryd
Det pågår detaljplaneläggning av en större verksamhetsetablering i Lockryd, norr om riksväg 27. Industritomten är cirka 1 000 000 kvadratmeter och planläggs för cirka 3 000 anställda. Tilltänkta etableringar är industrier som arbetar med grön omställning. Detaljplanen var ute på samråd våren 2024 och kommunen arbetar nu med att sammanställa de inkomna synpunkterna.



Detaljplaner under arbete, Svenljunga kommun (2024).

© Trivector



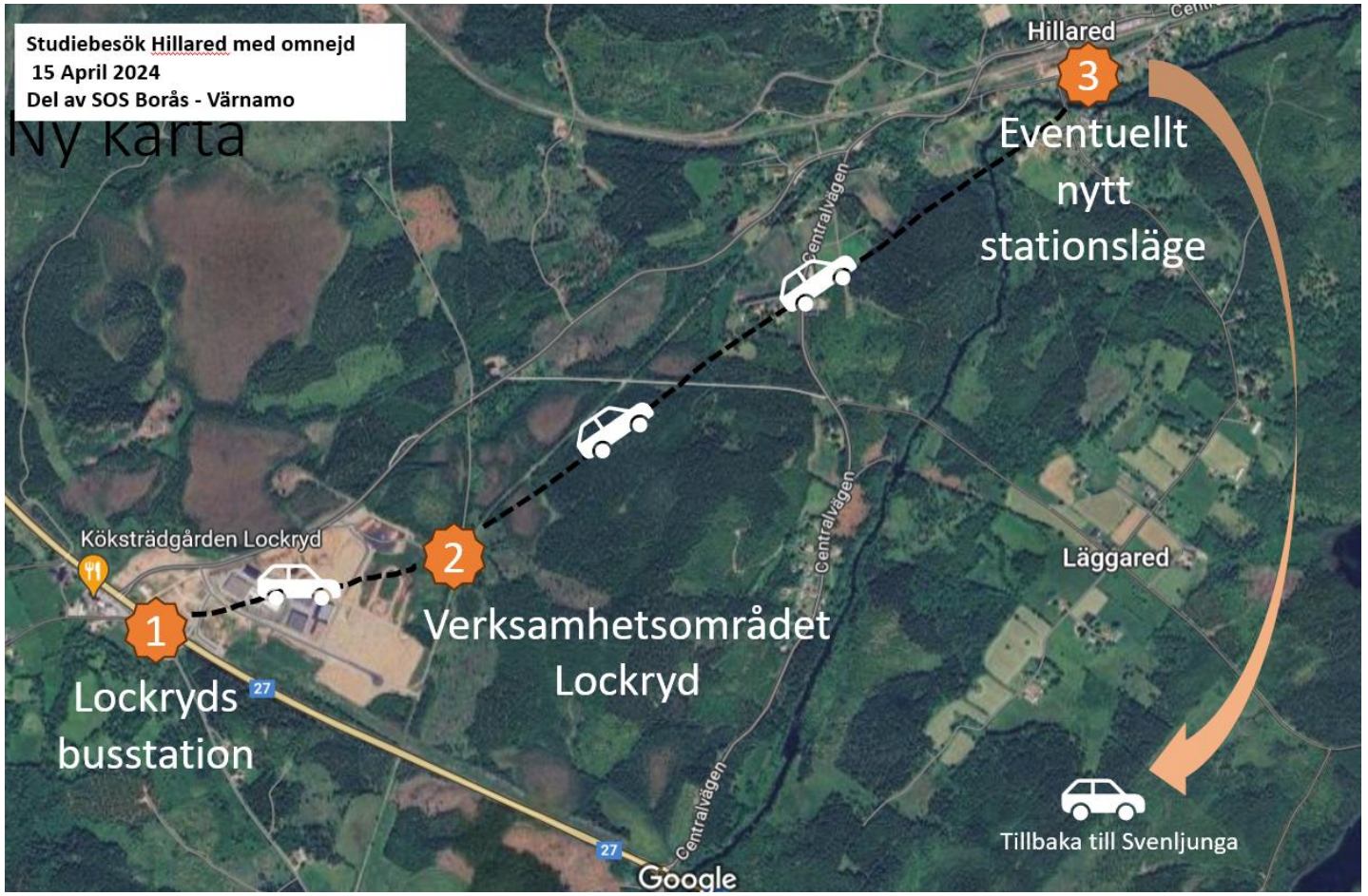
PLATSBESÖK I HILLARED

SOS

GÅTUR

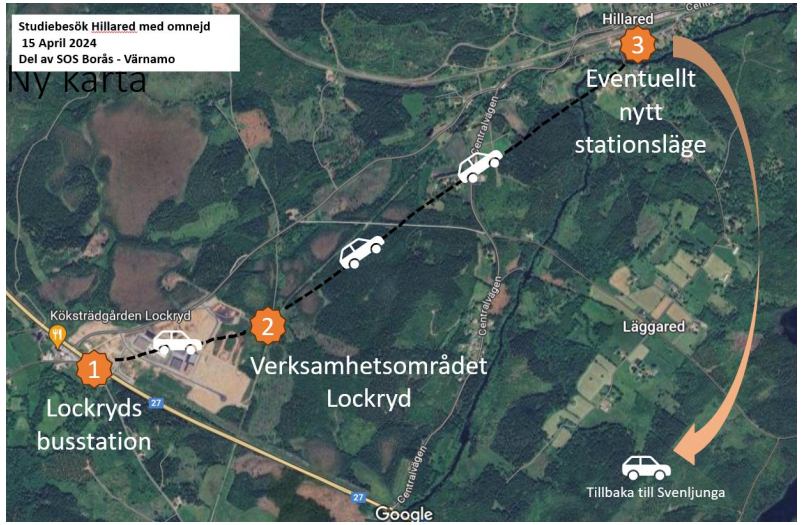
Syfte med gå(bil)turen

- Få förståelse för varje specifik plats och hur den samverkar med en eventuell stations-utveckling
- Få förståelse för verkliga avstånd och kopplingar
- Fånga in gruppens/deltagarnas synpunkter (styrkor, svagheter, potential) kring en eventuell ny station



© Trivector

SOS BILTUR



Den 15 april 2024 genomfördes ett platsbesök i Lockryd och Hillared med representanter från Västra Götalandsregionen, Västtrafik, Svenljunga kommun, Tranemo kommun, Boråsregionen, Trafikverket och Trivector Traffic. Fokus för platsbesöket var att få förståelse för hur en utveckling av Lockryd påverkar en eventuell ny station i Hillared. Med tanke på den begränsade tiden och avstånden mellan de tre stoppen valdes att tillsammans åka bil mellan målpunkterna.

Inför bilturen delades deltagarna upp i grupper och uppmanades att diskutera styrkor, svagheter och potential för varje plats utifrån ett antal förutbestämda frågor kopplade till platsen. Vid varje stopp gjordes en kort presentation om platsen. Följande tre stopp gjordes:

Lockryds busstation – *Vilka styrkor och svagheter ser ni kopplat till busstationen? Hur kan busstationen utvecklas i framtiden med anledning av verksamhetsetableringen och en eventuell station i Hillared?*

Finns olika förslag på utvecklingsvarianter av busstationen – ett förslag är att flytta busstationen till stationsläget i Hillared, ett annat är att förlägga hållplatsen till väg 27 så att vändslingan inte behövs. Frågor som behöver beaktas är hur man kopplar ihop busshållplatsområdet med det nya utvecklingsområdet, då det kommer att vara mycket trafik som ska av och på väg 27. Stopplikten vid 27:an i kombination med höga trafikflöden gör att bussarna har svårt att komma ut från Lockryds busstation.

Verksamhetsområdet Lockryd - *Vad finns det för utmaningar för verksamhetsområdet kopplat till trafik och mobilitet? Hur skulle verksamhetsområdet kunna dra nytta av en framtida tågstation? Hur bör verksamhetsområdet kopplas till busstationen och/eller ny tågstation?*

Det finns en svårighet att hitta bra mobilitetslösningar som kan försörja det stora området. Viktigt att undersöka hur andra större verksamhetsetableringar löst mobiliteten. De mobilitetslösningar som planeras behöver synkas till de entréer som planeras. Kommer bli en utmaning att lösa trafiksäkerheten kopplat till väg 27. En stationsutveckling i Hillared möjliggör en arbetspendling som inte finns idag vilket kan attrahera nya invånare/arbetande. Det finns potential att undersöka möjligheten att ta in gods på järnväg till verksamhetsområdet.

Centralorten Hillared - *Hur kan Hillared dra nytta/utvecklas vid en eventuell ny station? På vilken sida av järnvägen är en ny station mest lämpad och varför?*

En ny station i Hillared kan vara ett dragplåster till orten och göra kommande bostäder vid Sågviken mer attraktiva. Stationen kan möjliggöra att det kommer mer handel och service till Hillared vilken troligtvis lokaliseras vid stationen. Om det i framtiden planeras för direkttåg till Göteborg blir det pendlingsbart att bo i Hillared och arbeta i Göteborg. Viktigt med hög turtäthet för att det ska vara ett alternativ till bilen.

En styrka som lyfts är att det redan är planskilt mellan fordonstrafik och tågtrafik, dvs ingen konfliktpunkt idag (tågen påverkar inte fordonens framkomlighet som vi sett på andra platser).

Norra sidan har mest potential för stationsutveckling eftersom majoriteten av bebyggelsen är lokaliserad dit (inklusive nya Sågviken). Kommunen har även rådighet över marken på den norra sidan. Gruppen ser svårigheter med att Hillared skulle växa på södra sidan med anledning av befintligt strandskydd till ån.

© Trivector