ARBETSMATERIAL
Version 0.9

SAMHÄLLSPLANERING OCH STATIONSUTVECKLING I LÄNGHEM

Befolkning, resande och infrastruktur - Nuläge och framtidsplaner

© Trivector



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 LÄNGHEM

FÖRUTSÄTTNINGAR. Länghem är en mindre ort med cirka 1100 invånare. Orten saknar heltäckande kommunal service, bland annat vårdcentral, tandläkare m.m. I orten finns en matbutik. Det finns få arbetsplatser i Länghem, och Länghem är således en utpendlingsort där majoriteten pendlar till Borås. Det pågår i dagsläget ingen aktiv detaljplanering i Länghem med det finns en planberedskap när intresse från marknaden/byggherrar uppstår.

UTMANINGAR OCH KNÄCKFRÅGOR. Ett anläggande av en ny station i centrala Länghem kräver att ett antal fastigheter/delar av fastighet tas i anspråk för stationsutveckling. 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 Länghem 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 Länghem. Sådana åtgärder bör övervägas oavsett tågprojektet.

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

© Trivector

SOS

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

© Trivector

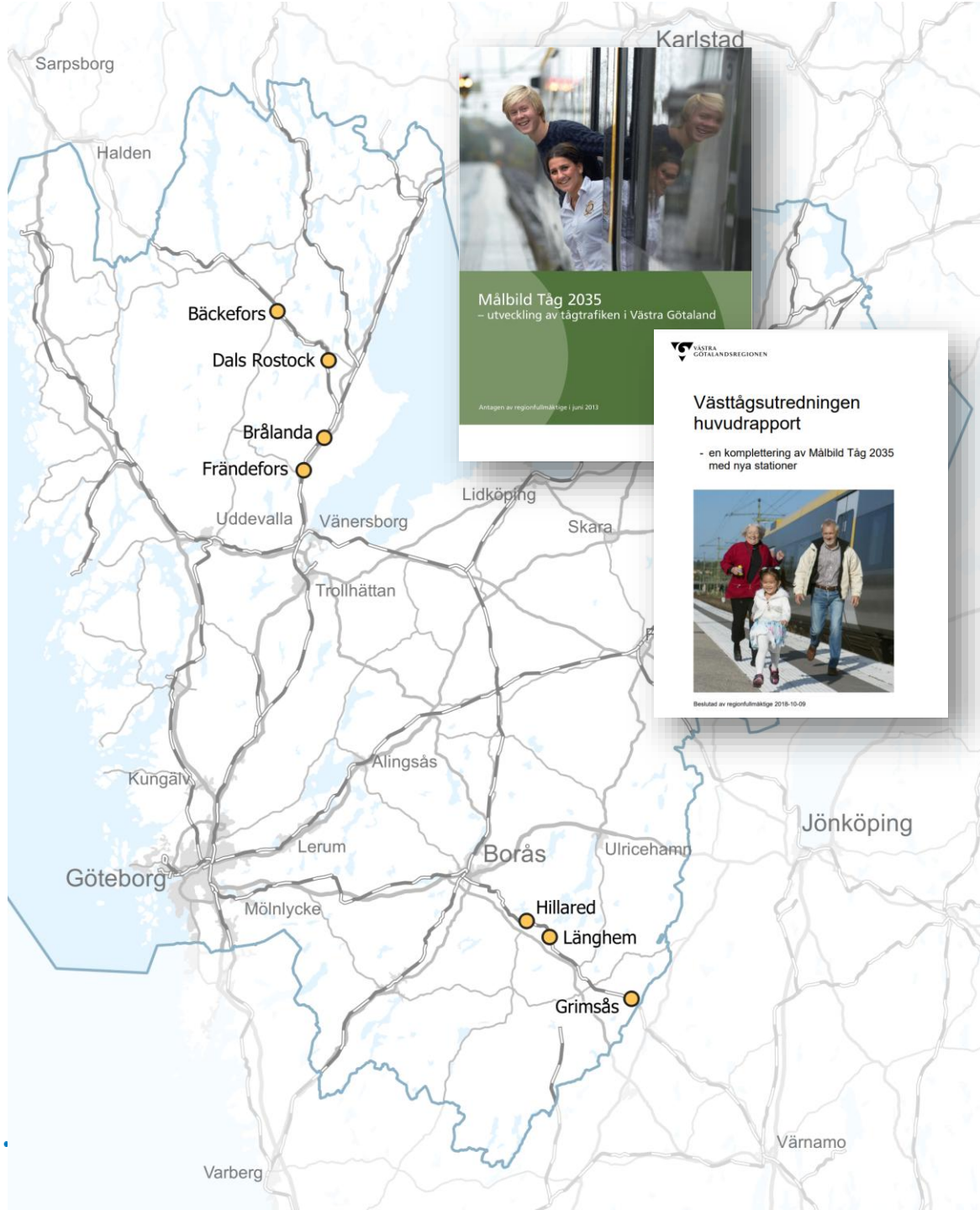
BAKGRUND

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

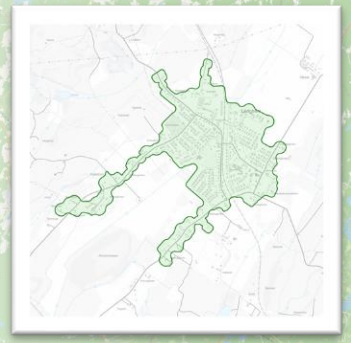
Projektet har fokus att utreda och kartlägga utvecklingsmöjligheter för nya stationer inklusive kollektivtrafikförsörjning i stråket Borås-Värnamo. Fokus ligger på tre orter i Sjuhärad: Hillared, Länghem och Grimsås.

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. Även det lokala näringslivet har varit delaktiga i processen. 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

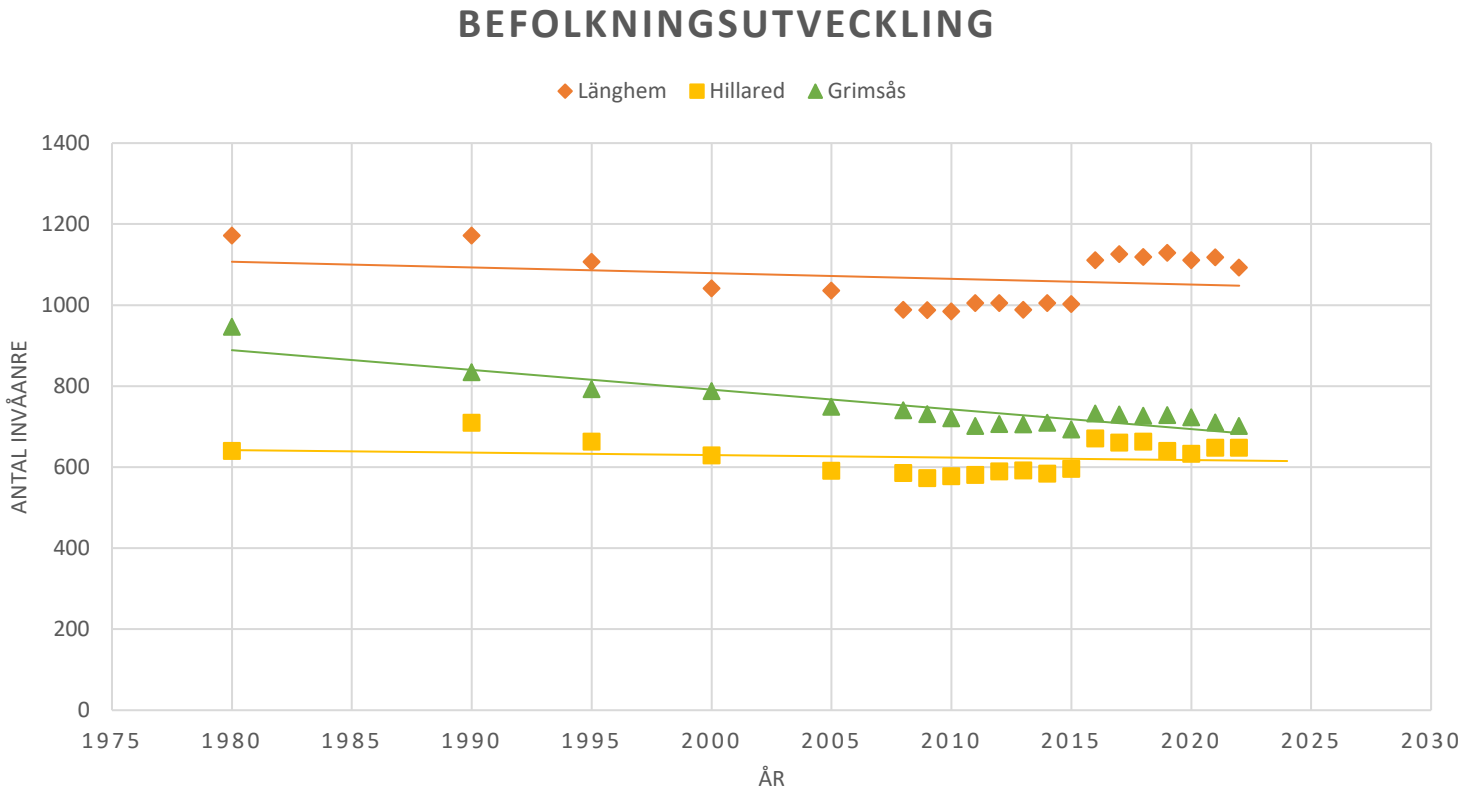
Förutsättningar och utmaningar

© Trivector

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: 1 118

- 0-15 år: 235
- 16-29 år: 139
- 30-64 år: 461
- 65+ år: 283

© Trivector

BEFOLKNINGSTÄTHET

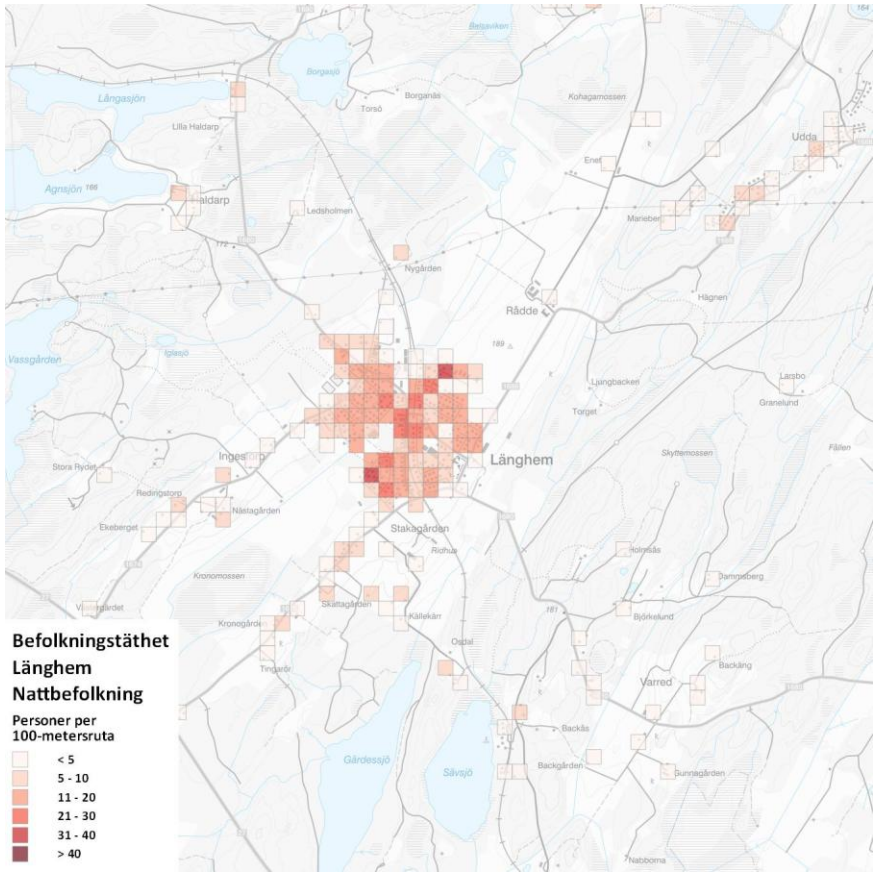
Bor gör man i tätorten

Kartan till vänster illustrerar att man bor utspritt inom tätorten och i stråk längsmed de nord-sydliga vägarna (nattbefolkning).

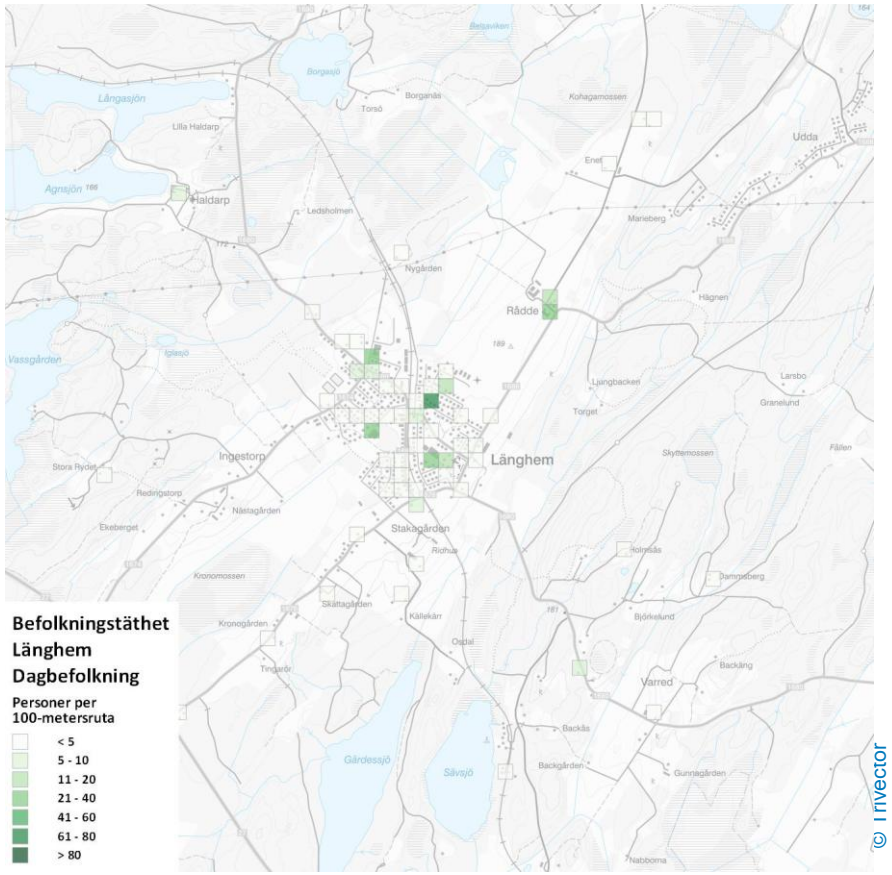
Få arbetsplatser i eller utanför tätorten

Det finns ett fåtal arbetsgivare i orten med fler än 5 anställda. Största arbetsgivare i orten är sannolikt seniorboende och hemtjänst som utgår från östra Länghem (dagbefolkning).

BOSTÄDER



ARBETSPLATSER

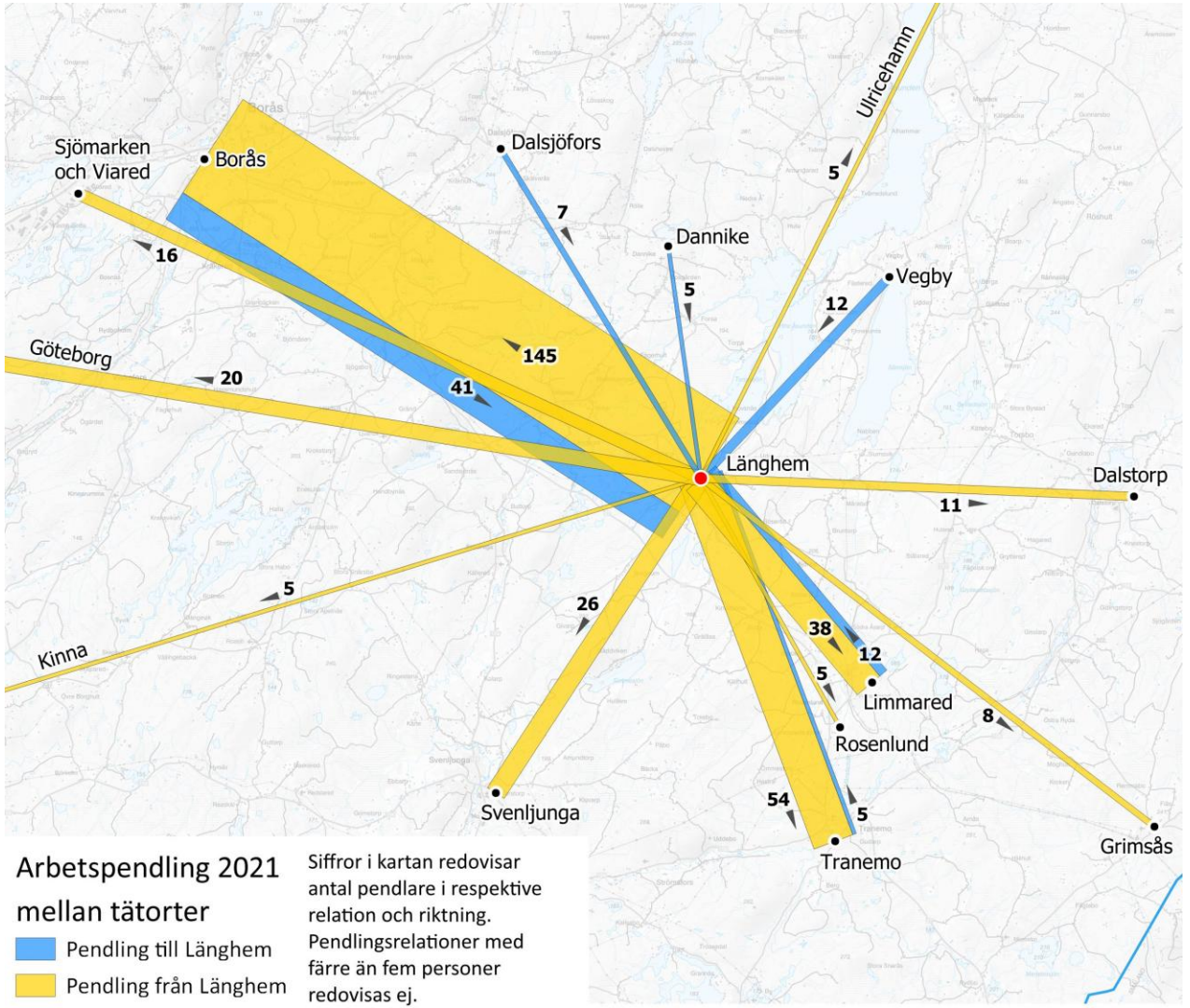


© Trivector

ARBETSPENDLING

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

Länghem är primärt en utpendlingsort där huvuddelen av arbetspendlingen sker till Borås. En viss utpendling sker även mot Tranemo och Limmared. Ingen betydande pendling till eller från Värnamo förekommer.

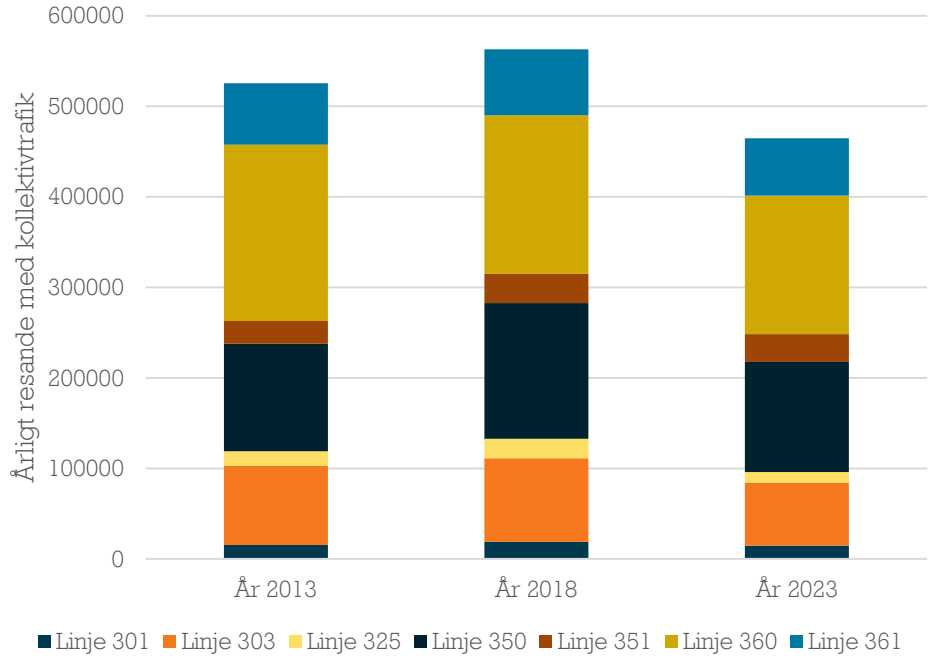


© Trivector

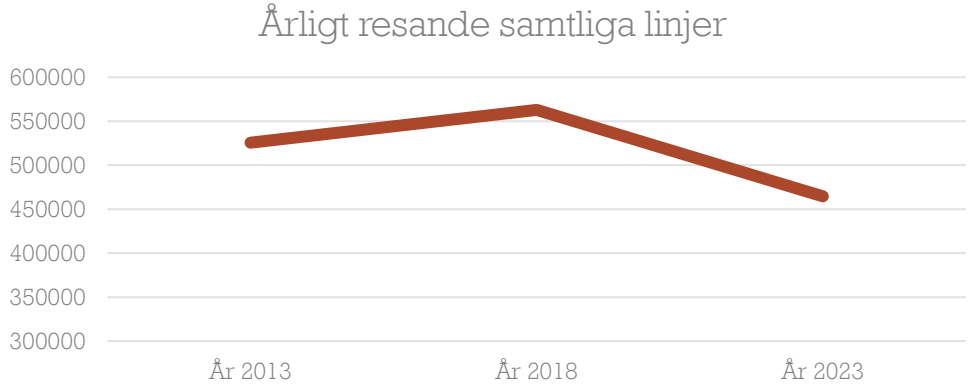
RESANDEUTVECKLING

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



Analys av nuvarande linjenät:

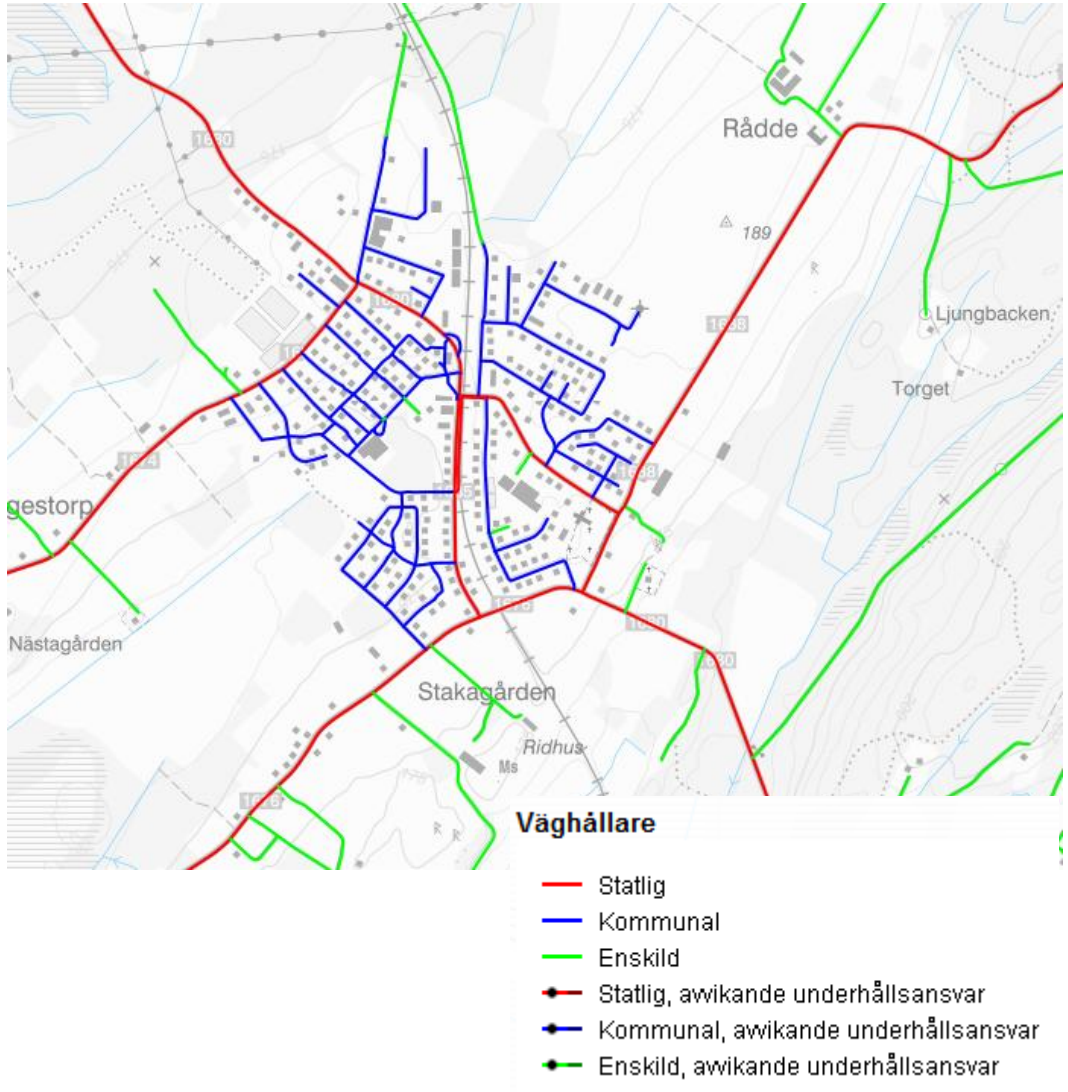
- Bra grundstruktur med linje 350 och 360 i takttrafik och Lockryd som bytespunkt.
- Svårt att kommunicera de olika linjenäten i hög-/mellantrafik och lågtrafik
- Rörigt med olika körvägar i olika riktningar för linje 303 Borås-Lockryd samt linje 304 som bara går på ena hållet. Detta är dock en tillfällig 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

Länghem är beläget cirka 2 km öster om riksväg 27. Trafikverket är väghållare för de rödmarkerade gatorna och kommunen för de blåmarkerade. De gröna gatorna har enskild väghållning och kan ägas av en vägförening, privatpersoner, samfällighetsförening eller liknande. Enligt NVDB (nationell vägdatabas) ligger ÅDT (årsdygnstrafik) för samtliga fordon per körbana på mellan 1 000-2 000 fordon in till och inom orten.

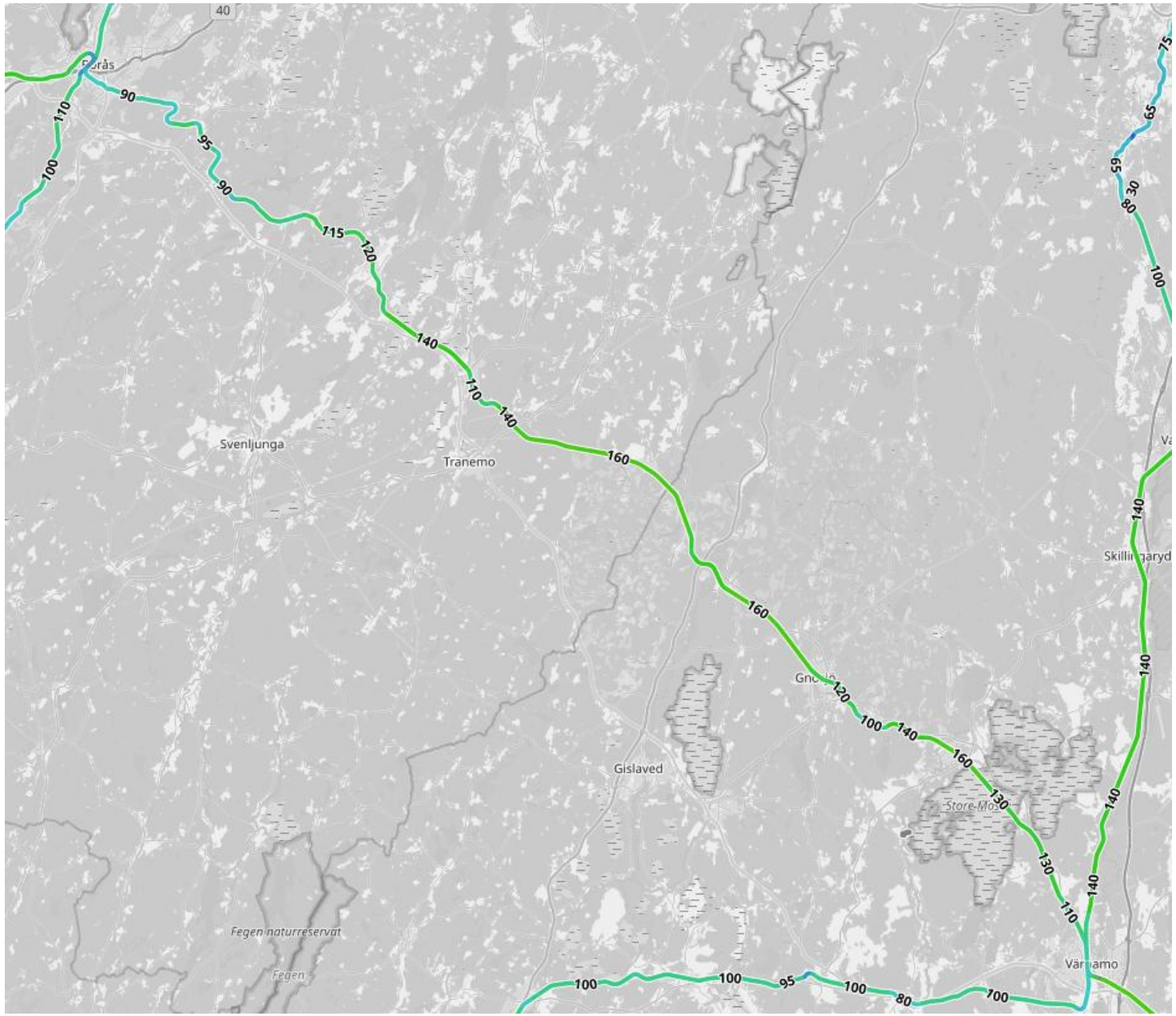
Kust-till-kustbanan är statlig men trafiken finansieras delvis av Västra Götalandsregionen. Den passerar genom orten (nord-sydlig riktning) men tågen gör inget uppehåll på orten idag. I södra Länghem finns en planskild korsning mellan järnvägen och Månstadsvägen. Vid Boråsvägen korsas järnvägen i plan med bom- och signalreglering.



© 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 %

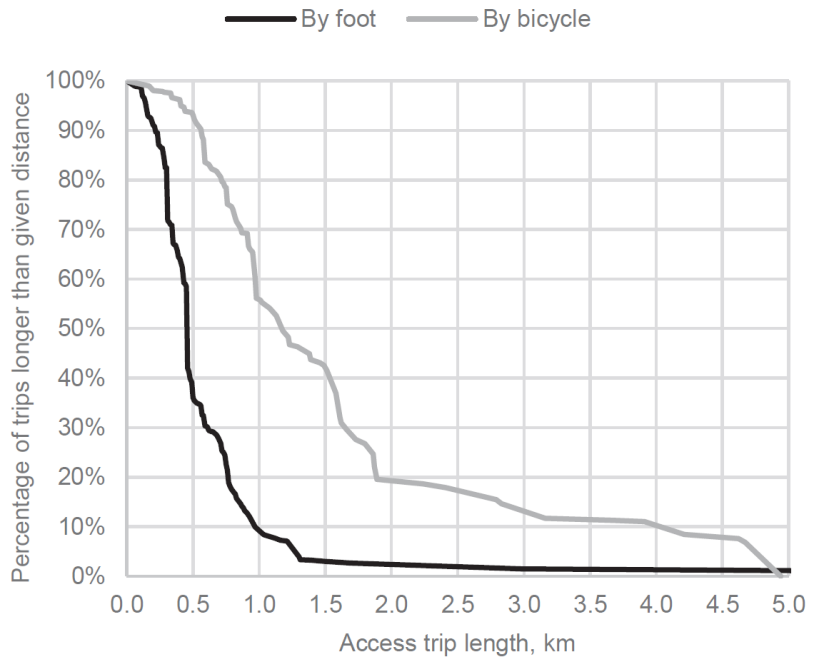
I Skåne är ungefärlig färdmedelsfördelning till/från nya stationer följande*

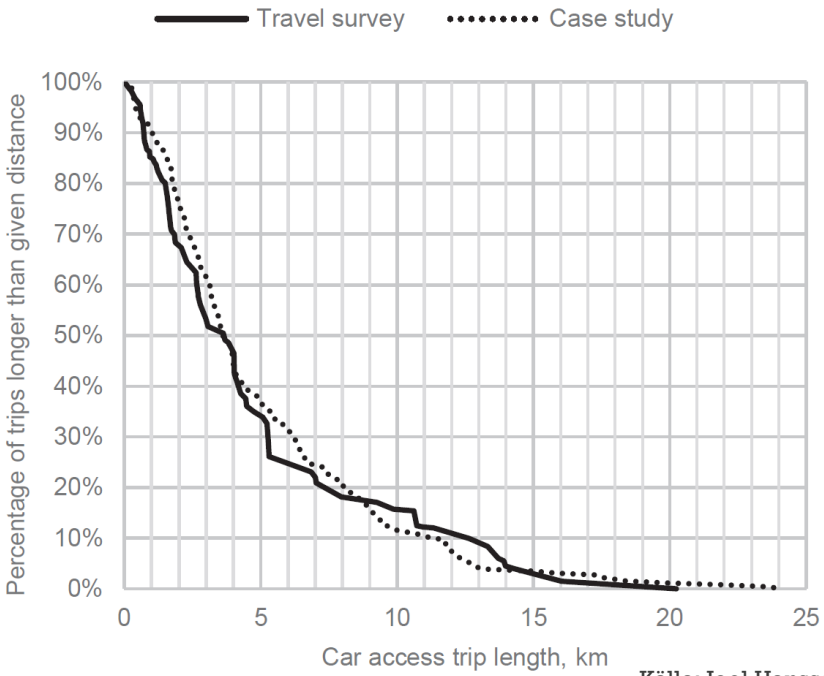
- Bil: 10 %
- Cykel: 20 %
- Gång: 70 %

Det är troligt med likartad fördelning i Västra Götaland.

I Sjuhärad kan bilandelen vara något högre och cykelandelen lägre.

*exkl eventuell bussmatning





Källa: Joel Hansson, K2

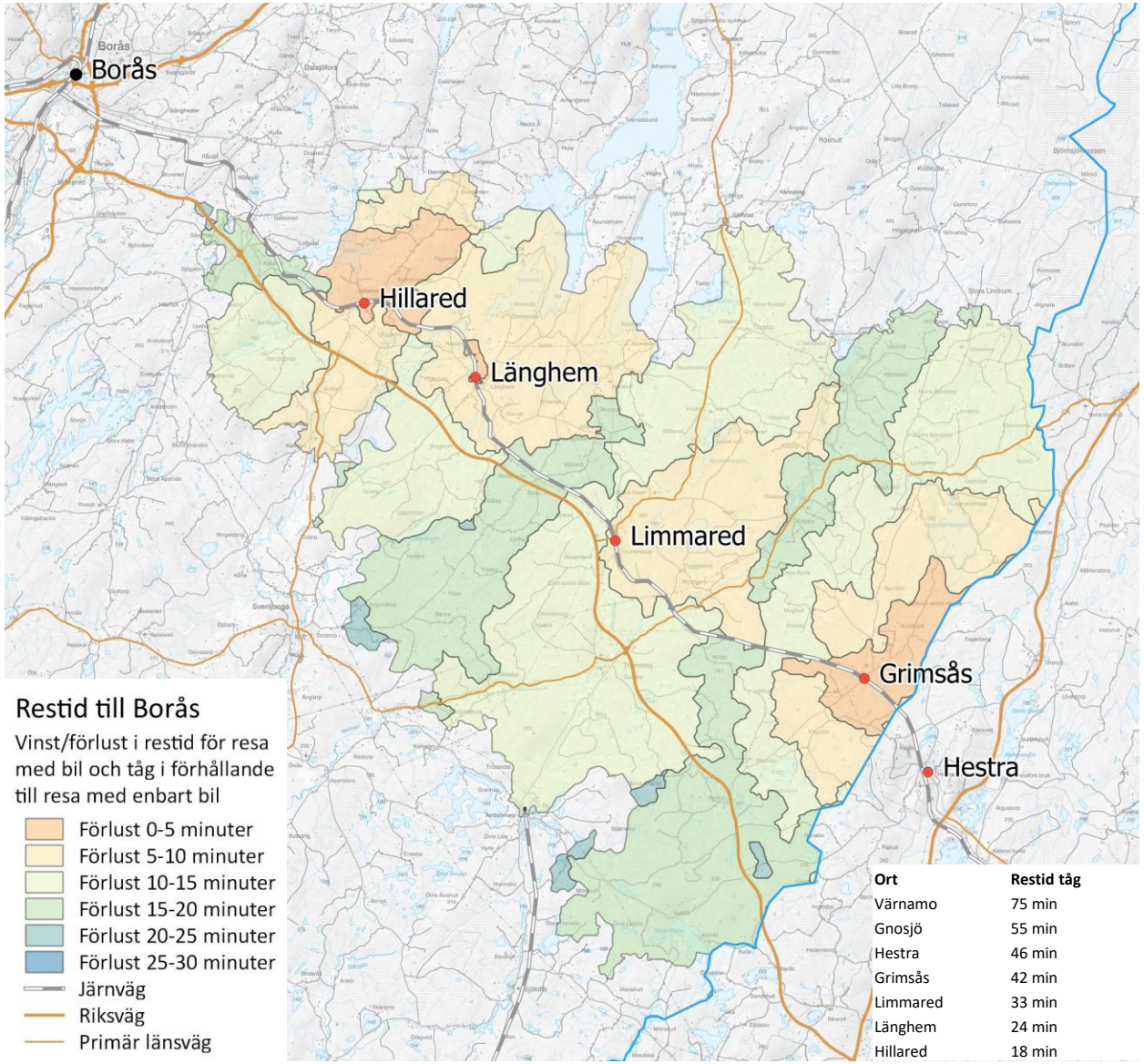
© Trivector

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

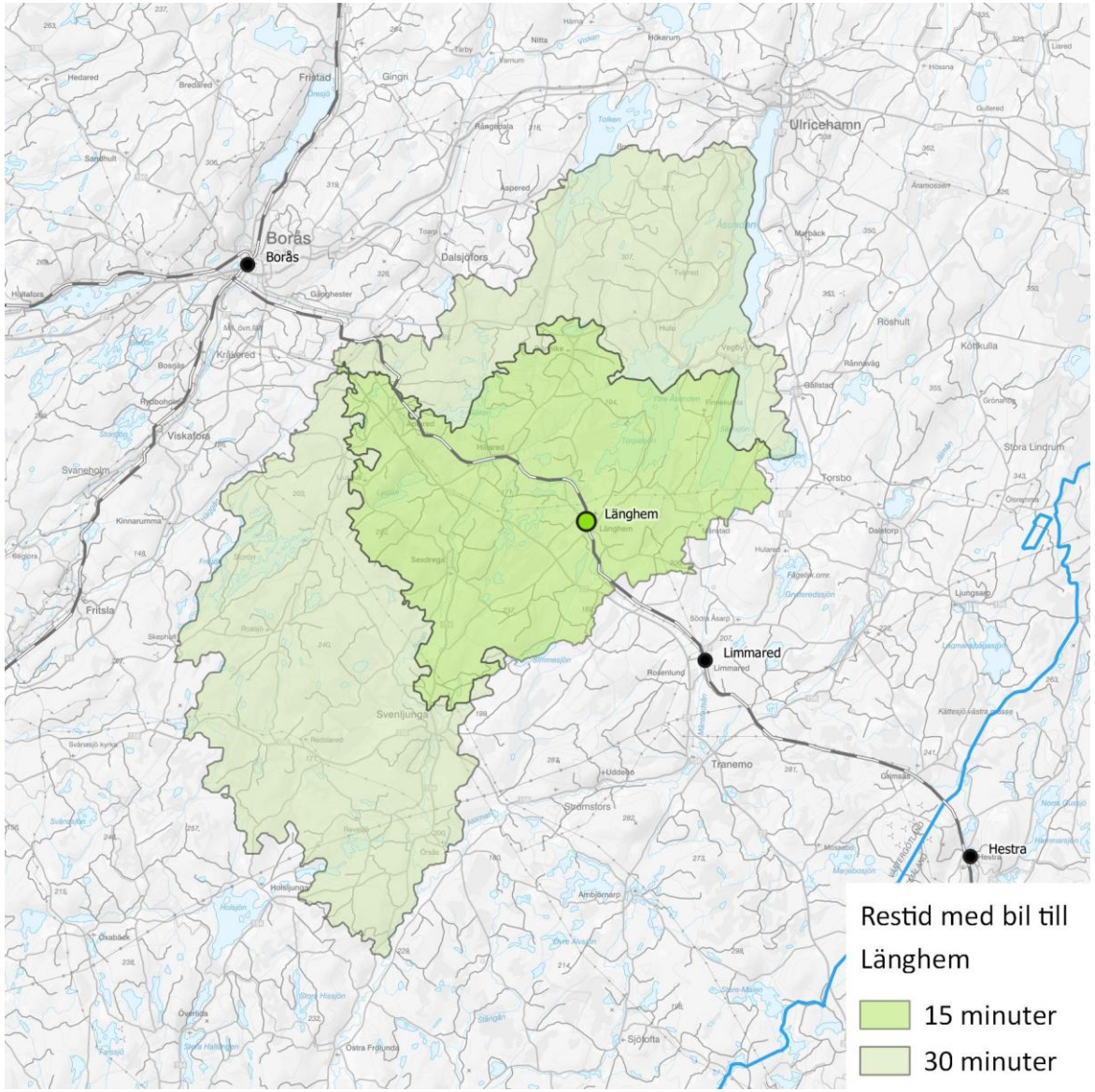
Hur många som bor inom olika tidsavstånd med bil från Länghem tätort

Ort	0-15 år	16-29 år	30-64 år	65- år	Totalt
Länghem tätort	235	139	461	283	1 118
Länghem 15 min	1 132	694	2 588	1 317	5 731
Länghem 30 min	2 160	1 466	4 794	2 606	11 026

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 viktig. Forskning visar att upptagningsområdet för stationen är cirka 15 minuter med bil. Inom 15 minuters restid med bil nås således 5700 personer. Vid utökning till 30 minuter nås även omland söder och norr om orten. Men inom 15-30 min nås även Svenljunga tätort.

Restid avgränsat andra stationer



Trivector

RESTID MED CYKEL

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

Ort	0-15 år	16-29 år	30-64 år	65- år	Totalt
Länghem 15 min	269	176	556	329	1 330
Länghem 30 min	384	249	832	476	1 941

Befolkning 2022, källa: SCB

Hela Länghems tätort nås inom 15 minuter med cykel. Med 30 minuters cykeltid nås en stor del av ortens omland. Samtidigt är cirka 25 procent av de boende inom 30 minuters cykelväg 65 år eller äldre, vilket gör att de kan förväntas cykla i mindre utsträckning än andra åldersgrupper. Utanför tätorten är dock cyklister ofta hänvisade till 70-vägar vilket sänker tillgängligheten och lämpligheten att cykla särskilt för barn, unga och äldre personer.



© Trivector

SOS

CYKELPOTENTIAL

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

Cykelpotential i Länghem

I studien från VGR framgår att det är cirka 10 procent av invånarna i Tranemo kommun som cyklar varje dag. Cirka 30 procent av invånarna cyklar sällan eller aldrig.

Hela 46 procent inom kommunen kan använda elcykel för att ta sig till jobbet på cirka 30 minuter.

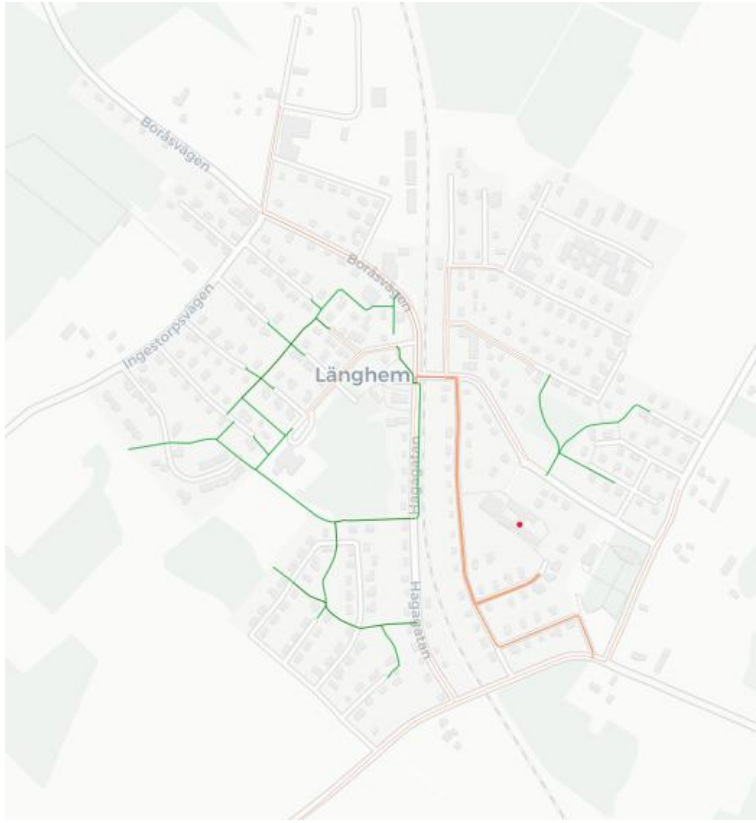
42 procent av kommunens gymnasieelever kan cykla till skolan på 30 minuter.

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 cykel.

© Trivector

CYKELPOTENTIAL

Cykelvänliga avstånd

Länghem är en relativt liten ort med korta avstånd mellan den service och funktioner som orten erbjuder. Det är cirka 1 kilometer från norr till söder, och 1 km från väst till öst. Det finns heller inga stora höjdskillnader i orten vilket underlättar för cykling.

Cykelvägar knyter ihop gator och områden

Det befintliga cykelvägnätet i Länghem är begränsat och mycket av cyklingen sker i blandtrafik, både på östra och västra sidan järnvägen. I bilden redovisas var inom orten det finns gemensam gång- och cykelbana.

Järnvägen är en barriär

Järnvägen utgör en barriär för gång- och cykelvägnätet. Järnvägen delar Länghem i nord-sydlig riktning och det finns en passage i plan i de centrala delarna av Länghem. Det finns i dagsläget ingen gång- och cykelbanan som knyter bebyggelsen till det gamla stationsområdet.



© Trivector

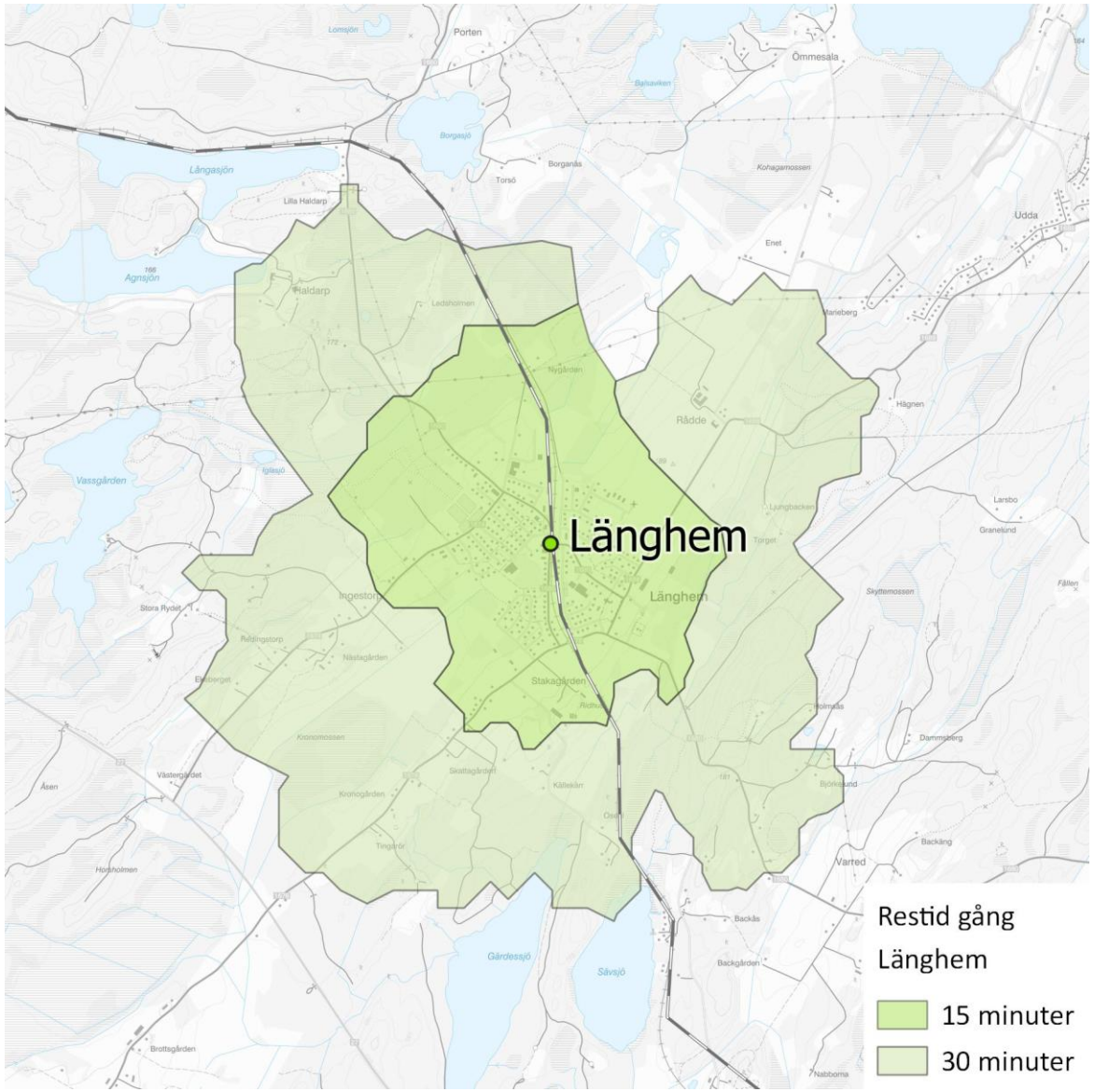
SOS RESTID MED GÅNG

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

Ort	0-15 år	16-29 år	30-64 år	65- år	Totalt
Länghem 15 min	229	134	453	276	1 092
Länghem 30 min	255	154	494	296	1 199

Befolkning 2022, källa: SCB

Länghems större arbetsplatser och potentiella stationsområde nås inom 15 minuters promenad från centrum. Det är gångvänliga avstånd inom hela tätorten. Nästan samtliga av ortens invånare bor inom 15 minutersgränsen. Dock är det längre än 15 minuters gångväg till riksväg 27, där det finns regionbusstrafik. Gång- och cykelväg till hållplatsen vid riksväg 27 (Tingarör) saknas samtidigt, vilket gör det olämpligt att gå till hållplatsen från tätorten. Liknande problematisk återfinns för det övriga omlandet, där ändamålsenliga gångvägar saknas. Detta innebär att den yttre 30 minuters restidsisokronen främst är av teoretisk betydelse.



© Trivector



En kommunal kärna att sköta vardagen i

I granskningshandlingen för ny översiktsplan för Tranemo beskrivs Länghem som en kommunal kärna. En kommunal kärna är en av kommunens större orter och ska sträva efter att erbjuda viss privat och offentlig service.
Nedan framgår några av ortens målpunkter:

1. Länghems kyrka och församlingshem
2. Länghemskolan och idrottshallen
3. ICA Nära Länghem
4. Länghems Gym- och motion
5. Länghems Pizzeria
6. Förskolan Bikupan
7. Länghems Idrottsförening
8. Länghems Ridklubb
9. Hushållningssällskapet Sjuhärad

I Länghem saknas service som tandläkare, vårdcentral och högstadieskola.

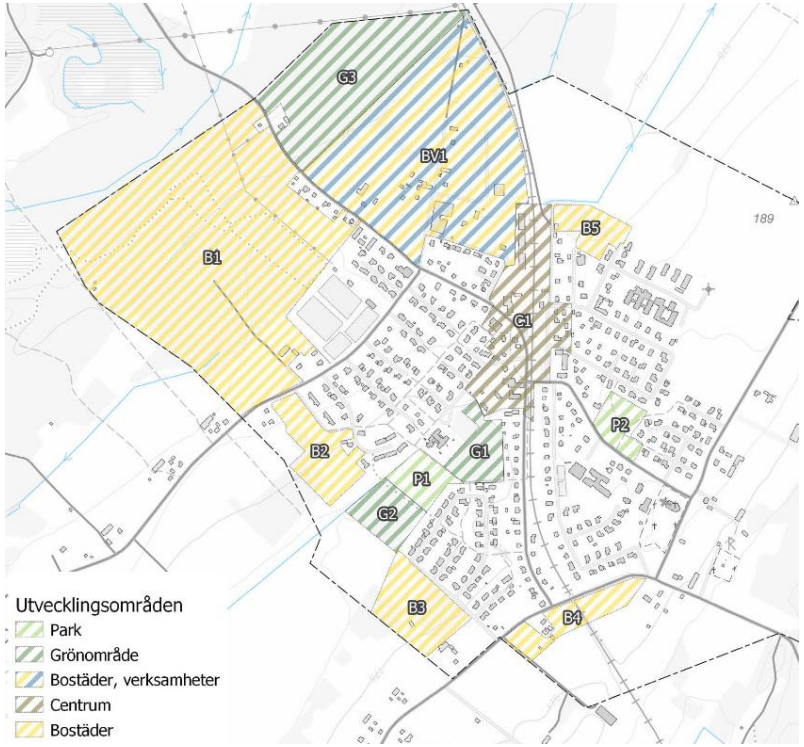
© Trivector

PÅGÅENDE PLANERING

Tranemo kommun är i slutskedet med att ta fram en ny översiktsplan. Under första halvåret av 2024 förväntas den antas av kommunfullmäktige och vinna laga kraft. I granskningshandlingen för översiktsplanen beskrivs att kommunen kommer fortsätta att arbeta för etablering av stationerna i Länghem och Grimsås och att ytor för stationerna ska hållas tillgängliga i orterna samt att fortsatta satsningar ska göras på orterna för att öka resandeunderlaget. Kommunen kommer även att fortsätta arbeta för att få in de mötesspår som krävs för en stationsutveckling i nationell plan för att kunna få finansiering för dessa.

Kommunen har även tagit fram två förstudier på hur stationsutvecklingen i orterna Länghem och Grimsås kan se ut.

En stationsutveckling inne i centrala Länghem kommer troligtvis kräva att fastigheter behöver tas i anspråk. En möjlig lösning för att undvika det är att se över möjlig plats för stationsutveckling utanför ortens kärna, det har dock inte studerats i tidigare framtaget material.



I FÖP Länghem (2022) redovisas ett antal nya utvecklingsområden i och omkring Länghem.

Det pågår i dagsläget ingen aktiv detaljplanering i Länghem men det ligger en plan ”Länghem bostäder” som prioritet 2 vilket betyder att planen påbörjas när det finns resurser för den. Innehållet i planen är bostäder och den planeras detaljplaneläggas inom delområde B1 vid Ingsvallen.
Den senaste lagakraftvunna detaljplanen, lokaliserad till delområde B2, innehöll ny gata med villatomter. Den är nu klar och är lokaliserad till delområde B2 vid Ingestorp.

© Trivector

LÄNGHEM STATIONSOMRÅDE

År 2017 tog Tranemo kommun fram ett underlag som studerade möjlig stationslokalisering i Länghem. Lokaliseringen som undersöktes var mitt i ortens centrum, direkt norr om Boråsvägen. Utredningen studerade två spår med nya perronger på båda sidor om spåren.

Utredningen summerar att det finns stora möjligheter att utveckla Länghem med nya bostäder och arbetstillfällen nära stationsområdet genom förtätning, och ytterligare möjligheter till utvidgning av orten med bostäder och verksamheter inom 600 meter från stationen.

I direkt anslutning till stationens västra del kompletteras Boråsvägen med två nya fastigheter, parkeringsplatser, gång- och cykelbana och en trädallé för att förstärka känslan av ett centrum.



© Trivector

PLATSBESÖK I LÄNGHEM

© Trivector

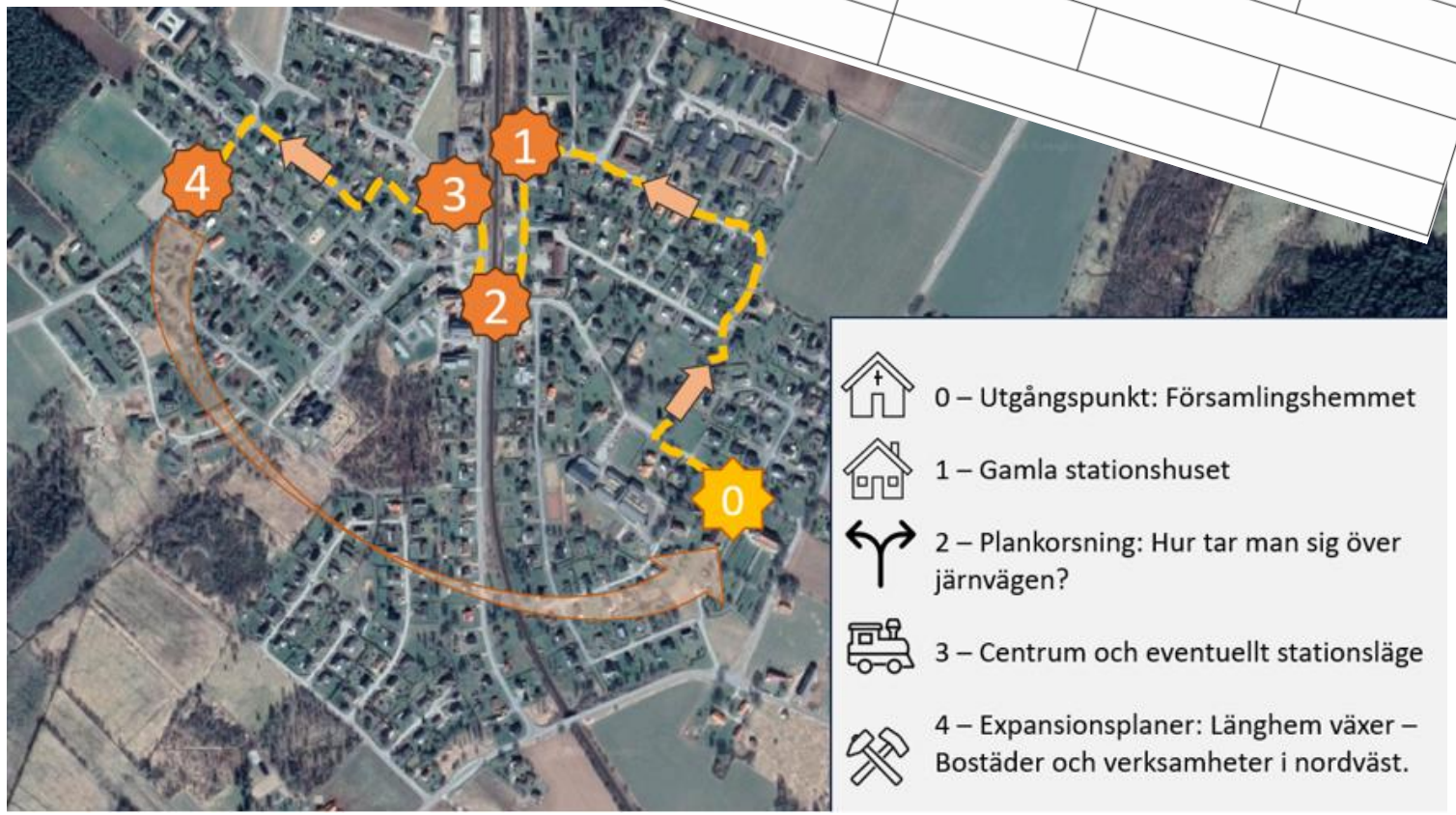
SOS

GÅTUR

Syfte med gåturen

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

	Styrkor och svagheter	Potential	Fritext
Stationshuset Ska/kan gamla stationshuset användas? Vad finns det för kvalitéer vid platsen som kan tas tillvara på?			
Plankorsning och järnvägsövergångar Studera befintlig plankorsning utifrån styrkor, svagheter och potential – hur borde man korsa järnvägen i framtiden på ett säkert sätt?			
Centrum och eventuellt stationsläge Ligger dagens resecentrum bra eller finns skäl att fundera på annan lokalisering i förhållande till järnväg? Får järnvägsstationen plats? Synergieffekter mellan centrum och station?			
Expansionsplaner: Länghem växer – Bostäder och verksamheter i nordväst. Hur kan en station påverka tillkommande bostäder och verksamheter?			



© Trivector

SOS GÅTUR



	Styrkor och svagheter	Potential	Fritext
Stationshuset			
Ska/kan gamla stationshuset användas? Vad finns det för kvalitéer vid platsen som kan tas tillvara på?			
Plankorsning och järnvägsövergångar			
Studera befintlig plankorsning utifrån styrkor, svagheter och potential – hur borde man korsa järnvägen i framtiden på ett säkert sätt?			
Centrum och eventuellt stationsläge			
Ligger dagens resecentrum bra eller finns skäl att fundera på annan lokalisering i förhållande till järnväg? Får järnvägsstationen plats? Synergieffekter mellan centrum och station?			
Expansionsplaner: Länghem växer – Bostäder och verksamheter i nordväst.			
Hur kan en station påverka tillkommande bostäder och verksamheter?			

Den 6 mars 2024 genomfördes ett platsbesök i Länghem med representanter från Västra Götalandsregionen, Västtrafik, Tranemo kommun, Boråsregionen, Trafikverket, Gislaveds kommun och Trivector Traffic. Hushållningssällskapet var på plats och höll en presentation om deras verksamhet i Länghem men medverkade inte under gåturen.

Inför gåturen 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 fyra stopp gjordes:

Gamla stationshuset – *ska/kan gamla stationshuset användas? Vad finns det för kvalitéer vid platsen som kan tas tillvara på?*
Stationshuset är välbevarat och att det fortfarande finns kvar på platsen stärker kulturvärdet och lyfter platsen. Stationshuset är i privat ägo och används som bostadshus. Det eventuellt nya stationsområdet med spår och perronger kan komma att lokaliseras nära inpå den gamla stationsbyggnaden. Det finns potential att knyta an till stilen/designen på det gamla stationshuset.

Plankorsning och järnvägsövergång - *hur borde man korsa järnvägen i framtiden på ett säkert sätt?*
Passagen över spåret är den enda i centrala Länghem - nästa passage ligger i utkanten av orten. Nuvarande plankorsning tillåter passage av både gång-, cykel- och motortrafik i ett centralt läge i orten. Det är dock ej optimalt för gång- och cykel. Om det blir aktuellt med ny utformning för plankorsningen behöver anspråken för dessa ses över då de har potential att förbättras. En utökad trafikering kan påverka den genomgående trafiken genom att bommarna kommer att vara nedfällda oftare vilket kan skapa mer köer. Plankorsningen är placerad tätt inpå en huskropp/fastighet vilken kan behöva ses över utifrån placeringen av ny station då det behöver vara ett visst avstånd mellan korsning och plattform.

Centrum och eventuellt stationsläge - *ligger dagens resecentrum bra eller finns skäl att fundera på annan lokalisering i förhållande till järnväg? Får järnvägsstationen plats? Synergieffekter mellan centrum och station?*
Några av styrkorna med det nya stationsläget som diskuterades var läget i anslutning till befintlig busshållplats och servicebutik. Det finns gott om möjlighet att få till ytor för pendlar- och cykelparkering. Om en stationsutveckling blir aktuell blir det viktigt att studera hur barn och ungdomar tar sig över järnvägen och rör sig mellan skolan och stationen för att undvika spårspring. Vidare kan det bli aktuellt att studera huruvida en kompletterande järnvägspassage för gång och cykel behövs.

Expansionsplaner – bostäder och verksamheter i nordväst - *hur kan en station påverka tillkommande bostäder och verksamheter?*
En stationsutveckling öppnar upp för pendlingsmöjligheter för de som vill studera på annan ort och samtidigt bo kvar i Länghem. Bostäderna skulle hamna inom cirka 500 meter från stationen vilket ligger inom upptagningsområde för ett stationsnäraläge. För att undvika korta bilresor till stationsområdet behövs tydlig skyltning och gen infrastruktur för gång- och cykel.

© Trivector