ARBETSMATERIAL
Version 0.9

SAMHÄLLSPLANERING OCH STATIONSUTVECKLING I GRIMSÅS

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 GRIMSÅS

FÖRUTSÄTTNINGAR. Grimsås är en mindre ort med cirka 700 invånare. Det finns en begränsad kommunal service. Service som saknas är bland annat vårdcentral, tandläkare m.m. Grimsås saknar även en matbutik. Nexans är en stor arbetsgivare i Grimsås, med cirka 500 arbetstillfällen, som genererar en stor inpendling till orten. Störst inpendling till Grimsås sker från närliggande mindre orter. Det pågår i dagsläget ingen detaljplaneläggning för varken villabebyggelse eller verksamhetsutveckling i Grimsås.

UTMANINGAR OCH KNÄCKFRÅGOR. Den minskande folkmängden i kombination med en begränsad befintlig pendling mellan Borås och Värnamo skapar brister i förutsättningar för en stationsutveckling i Grimsås.

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 en mindre restidsvinst för de boende inom Grimsås som inte behöver göra kombinationsresor.

FORTSATT ARBETE. I det fortsatta arbetet behövs en fördjupad dialog kring värdet av en stationsutveckling i Grimsås i förhållande till investeringskostnaden. Vidare behöver finansieringslösningar och gemensam färdplan gällande helheten diskuteras. Om en stationsutveckling inte skulle realiseras behöver kollektivtrafiken utvecklas och förbättras genom översyn av busstrafiken i syfte att främja ortsutvecklingen i Grimsås. 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 varit medverkande.

Trivector

© 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

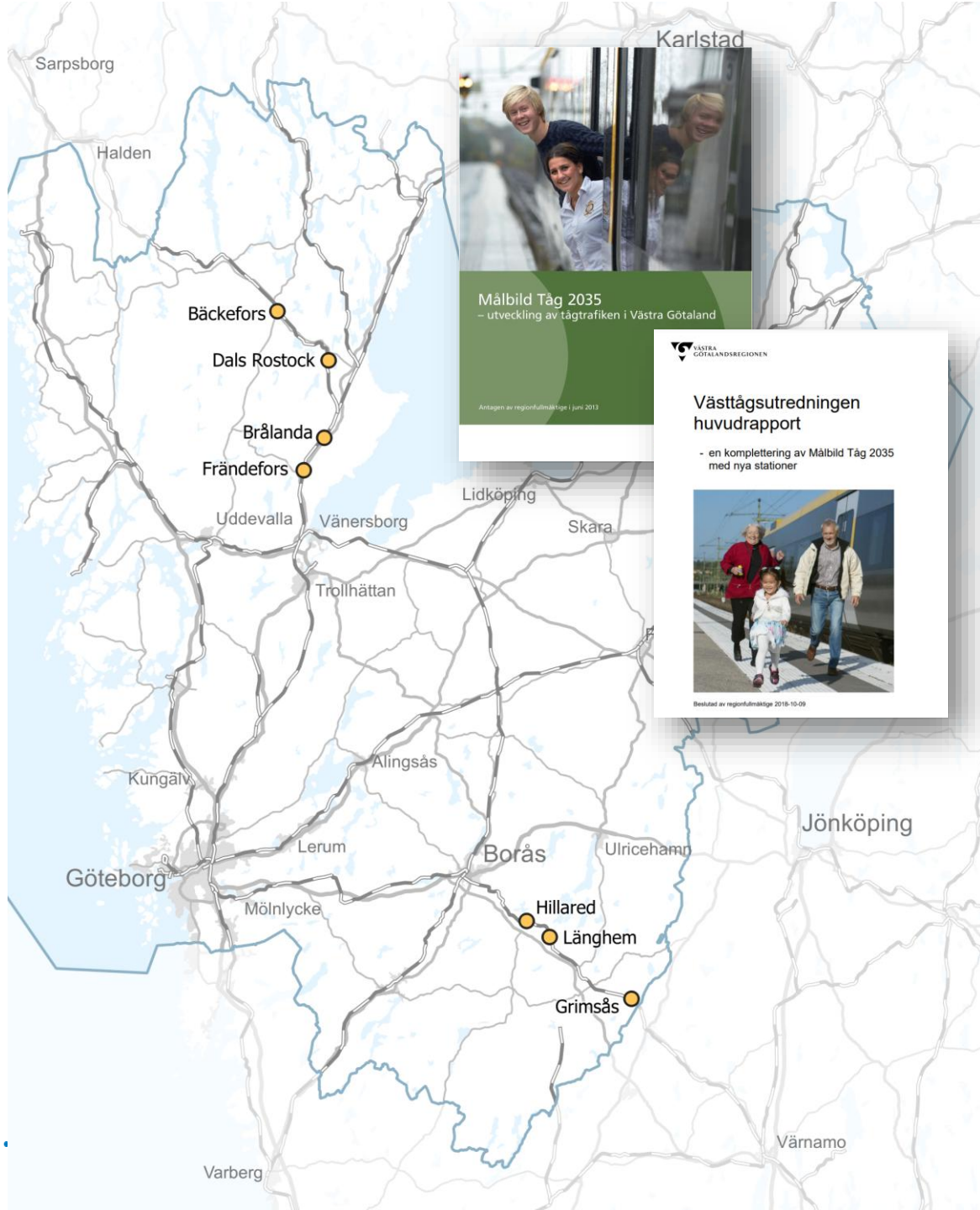
BAKGRUND

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 där förutsättningar, planer och ambitioner för ett framtida stationssamhälle kartläggs 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)

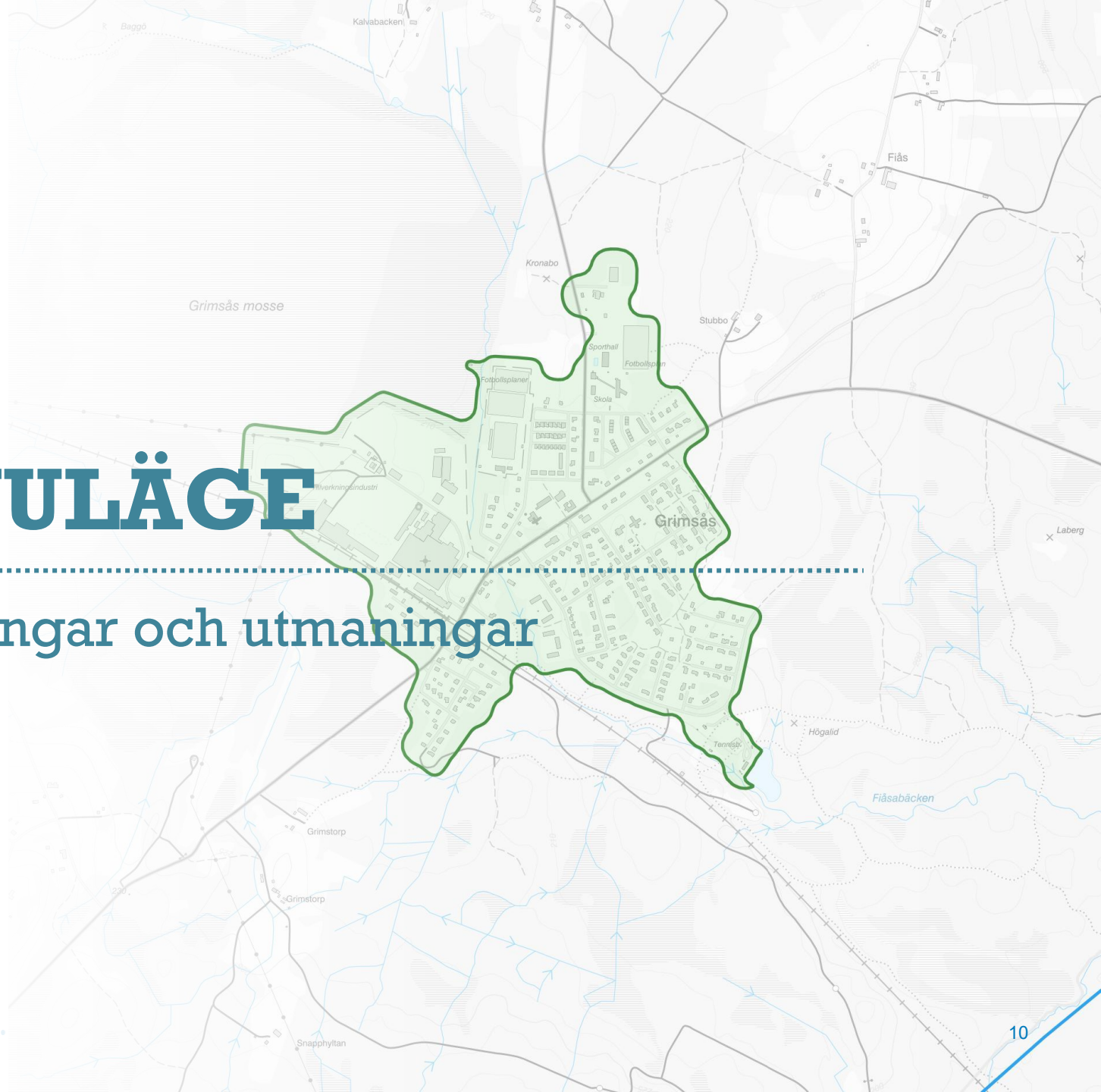
- Vi har intervjuat/pratat med:
  - Robin Uhlman, Tranemo kommun
  - Emelie Romland, Svenljunga kommun
  - Karin Björklind och Joel Böhm, Boråsregionen
  - Per Stenerås, Trafikverket
  - Sara Karlsson och Marcus Ljung Gunnervall, Västtrafik

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

© Trivector

NULÄGE

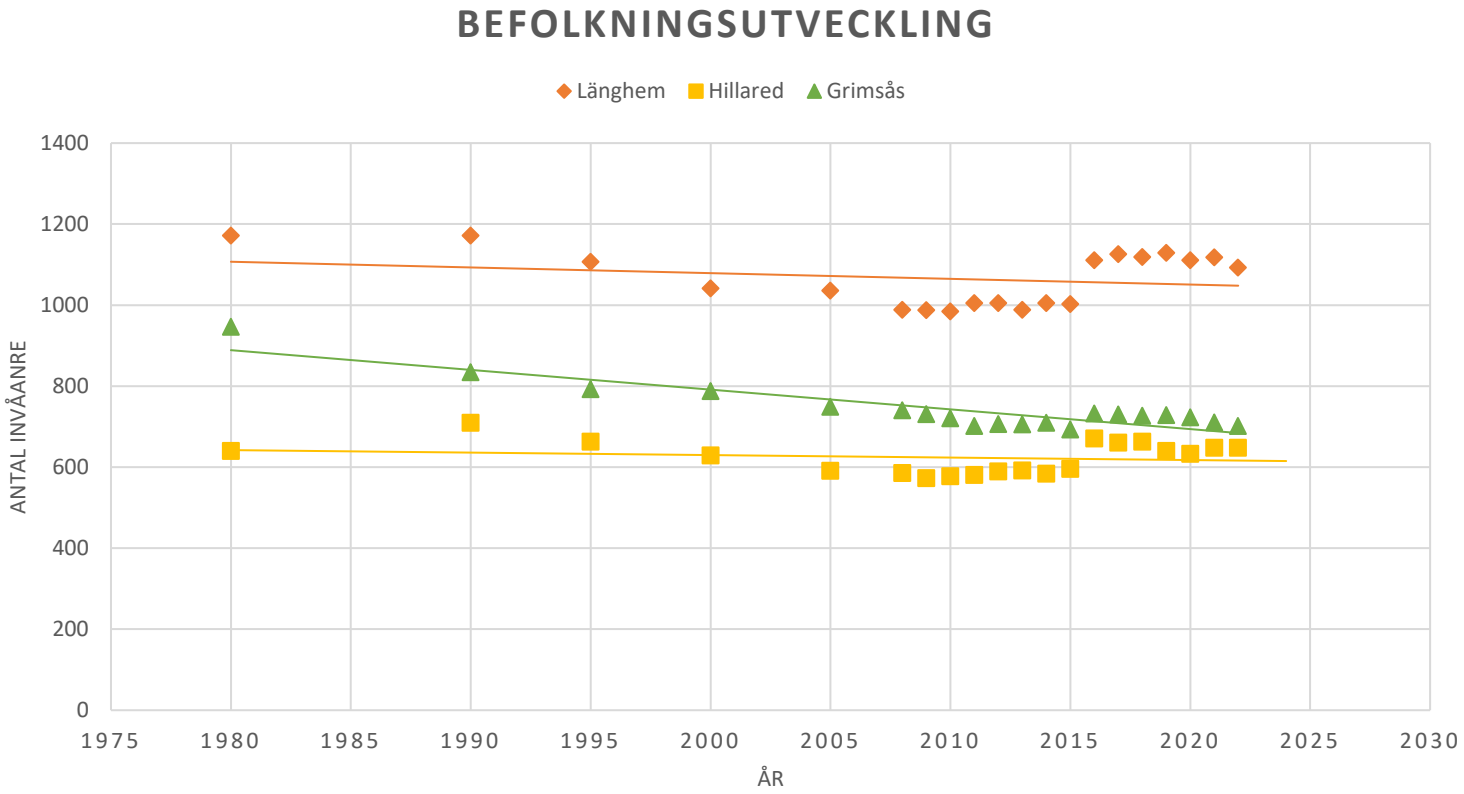
Förutsättningar och utmaningar



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 folkmängd har minskat med runt 25 procent under de senaste 30 åren. Hillared och Länghem har haft en svagt negativ befolkningsutveckling.



Befolkning i Grimsås: 711

- 0-15 år: 109
- 16-29 år: 119
- 30-64 år: 273
- 65+ år: 210

© Trivector

BEFOLKNINGSTÄTHET

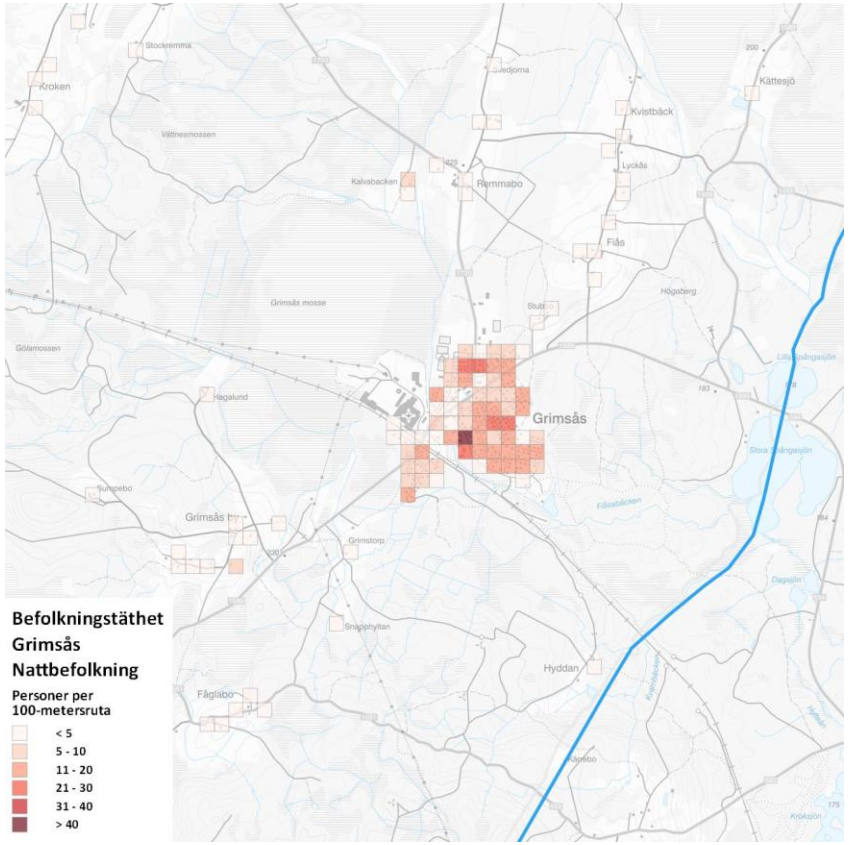
Bor gör man i tätorten

De färre än 1000 invånarna i Grimsås bor till största del inne i tätorten. Ett flertal lägenhetshus i centrum höjer befolkningstätheten längs med Ängsgatan. Därutöver består majoriteten bostadshus av fristående villor samt ett fåtal radhus.

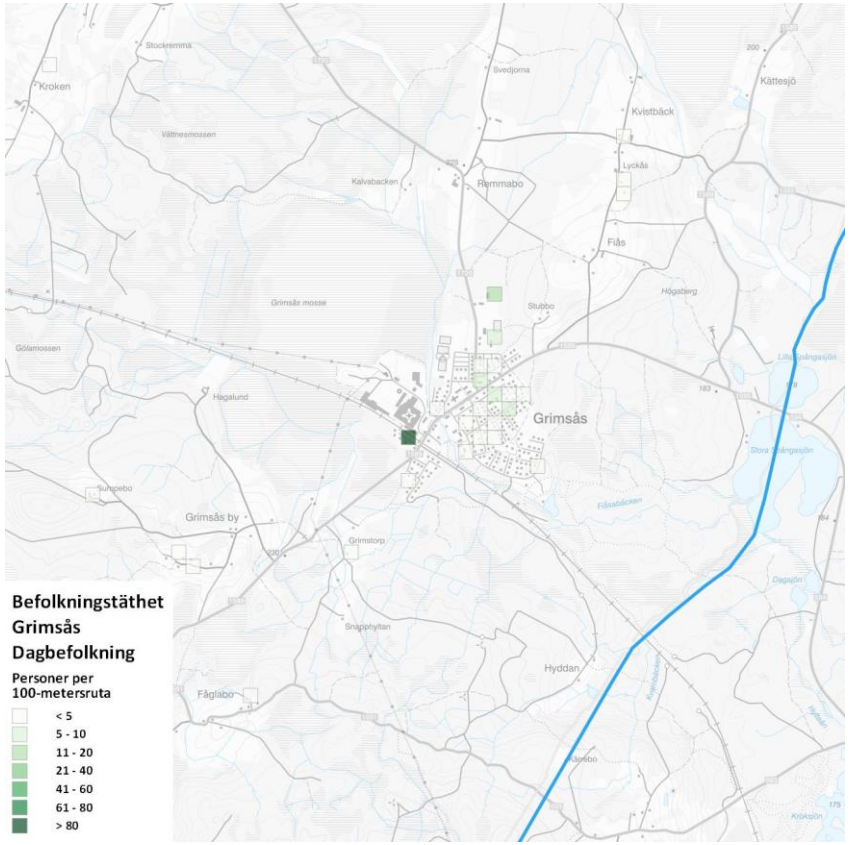
En stor arbetsgivare

Det finns väldigt få arbetsplatser i orten och antalet arbetsplatser är likaså få, med ett stort undantag; Nexans. Företaget Nexans har en fabrik i orten där cirka 500 personer arbetar, vilket är markant fler arbetsplatser jämfört med många andra orter i stråket mellan Borås och Värnamo.

BOSTÄDER



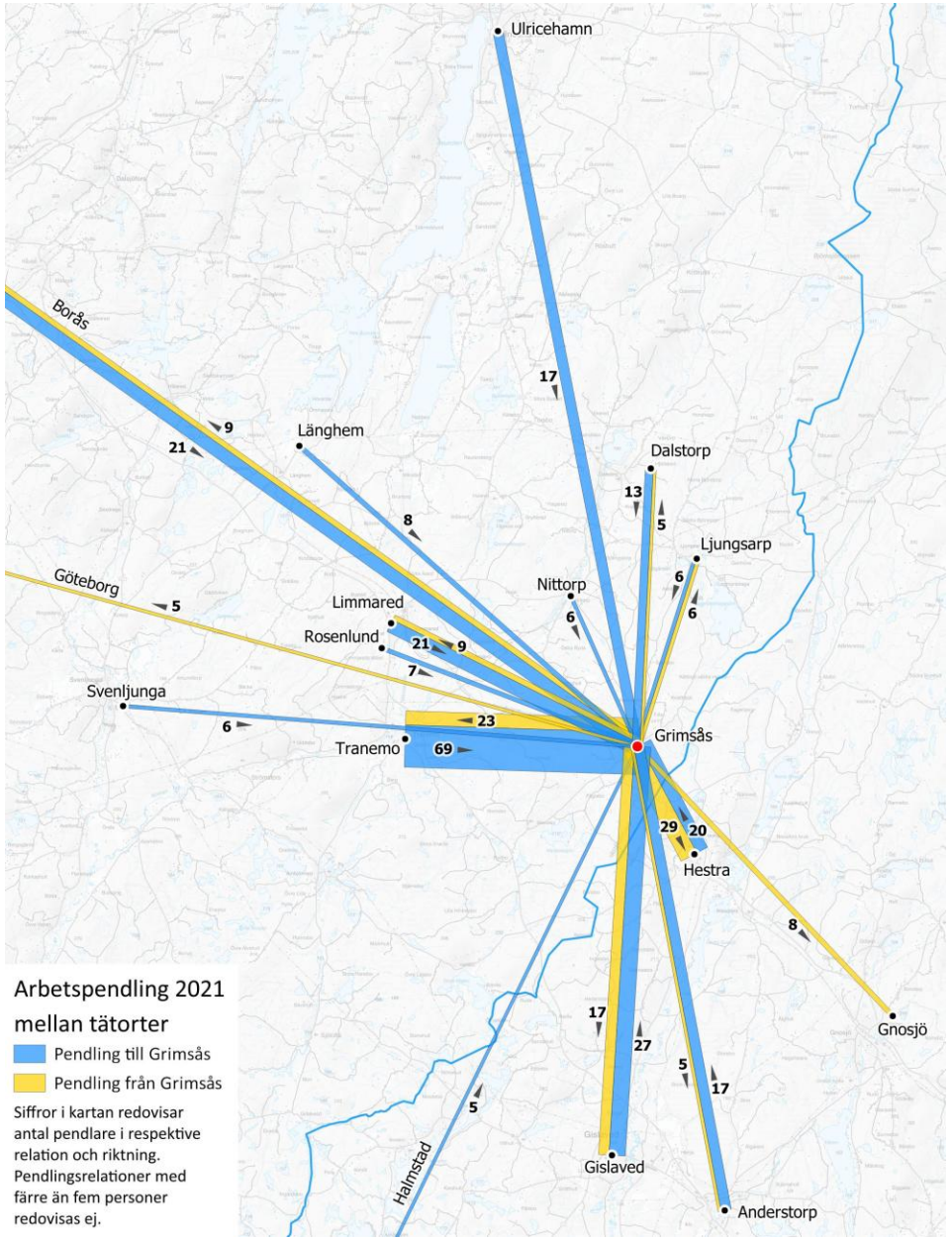
ARBETSPLATSER



© Trivector

ARBETSPENDLING

I Grimsås ligger som tidigare nämnt företaget Nexans. Här arbetar runt 500 personer i fabriken. Det innebär att Grimsås sticker ut i jämförelse med kringliggande orter och har ett begränsat utpendlande, både i antal pendlare och andel. Istället sker en betydande inpendling från kringliggande orter. I dagsläget är inpendlingen från Borås begränsad. Störst andel inpendling kommer ifrån Tranemo tätort.

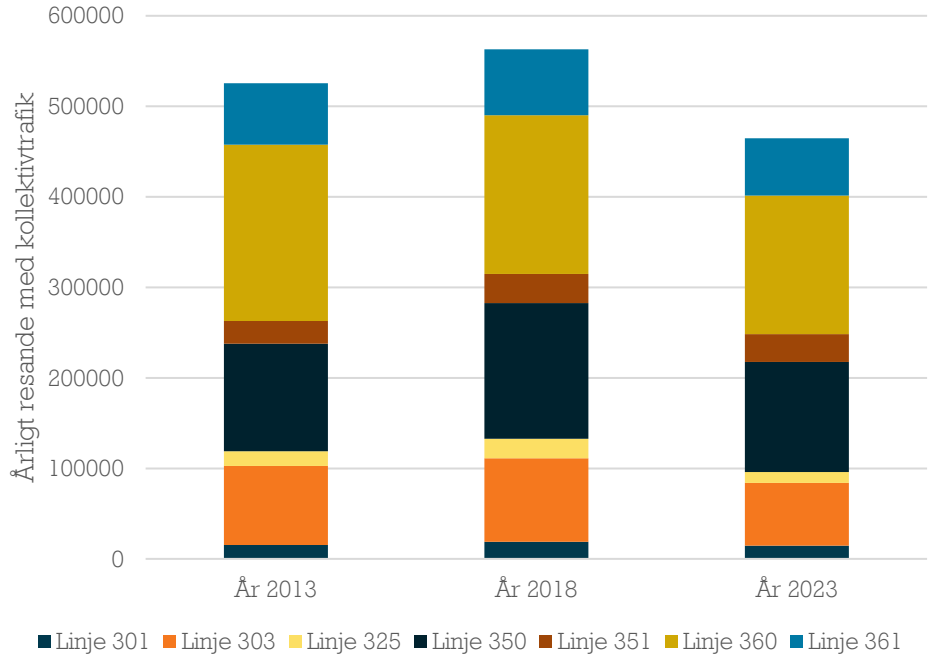


© Trivector

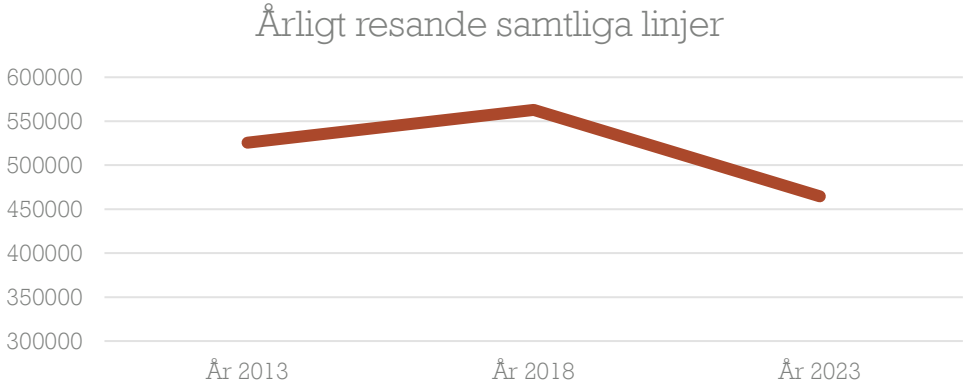
RESANDEUTVECKLING

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 de norra delarna utav 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 i 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:

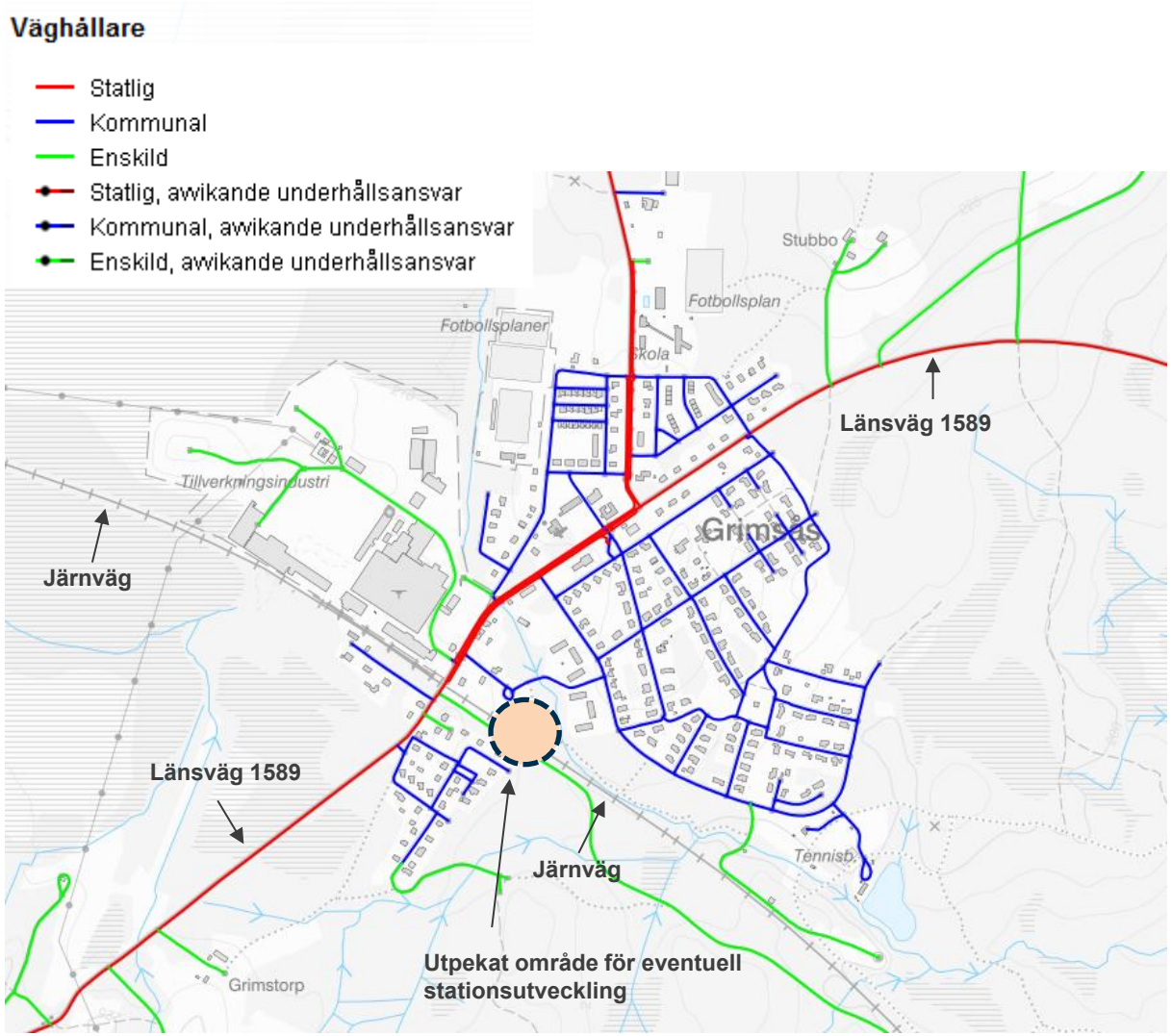
- Bra grundstruktur med linje 350 och 360 i takttrafik och Lockryd som bytespunkt.
- Svårt att kommunicera de olika linjenäten i hög-/mellantrafik och lågtrafik
- Rörigt med olika körvägar i olika riktningar för linje 303 Borås-Lockryd samt linje 304 som bara går på ena hållet. Detta är dock en tillfällig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

Grimsås är beläget i Tranemo kommuns östra delar och ligger drygt 3 kilometer från gränsen till Småland och Jönköpings län. Länsväg 1589 går rakt genom samhället och har statligt huvudmannaskap. Med anledning av den stora verksamhetsetableringen i Grimsås västra del trafikeras länsvägen av tung trafik som är ett betydande inslag i samhället. Majoriteten av vägarna har kommunal väghållning och ett fåtal gator har enskild väghållning.

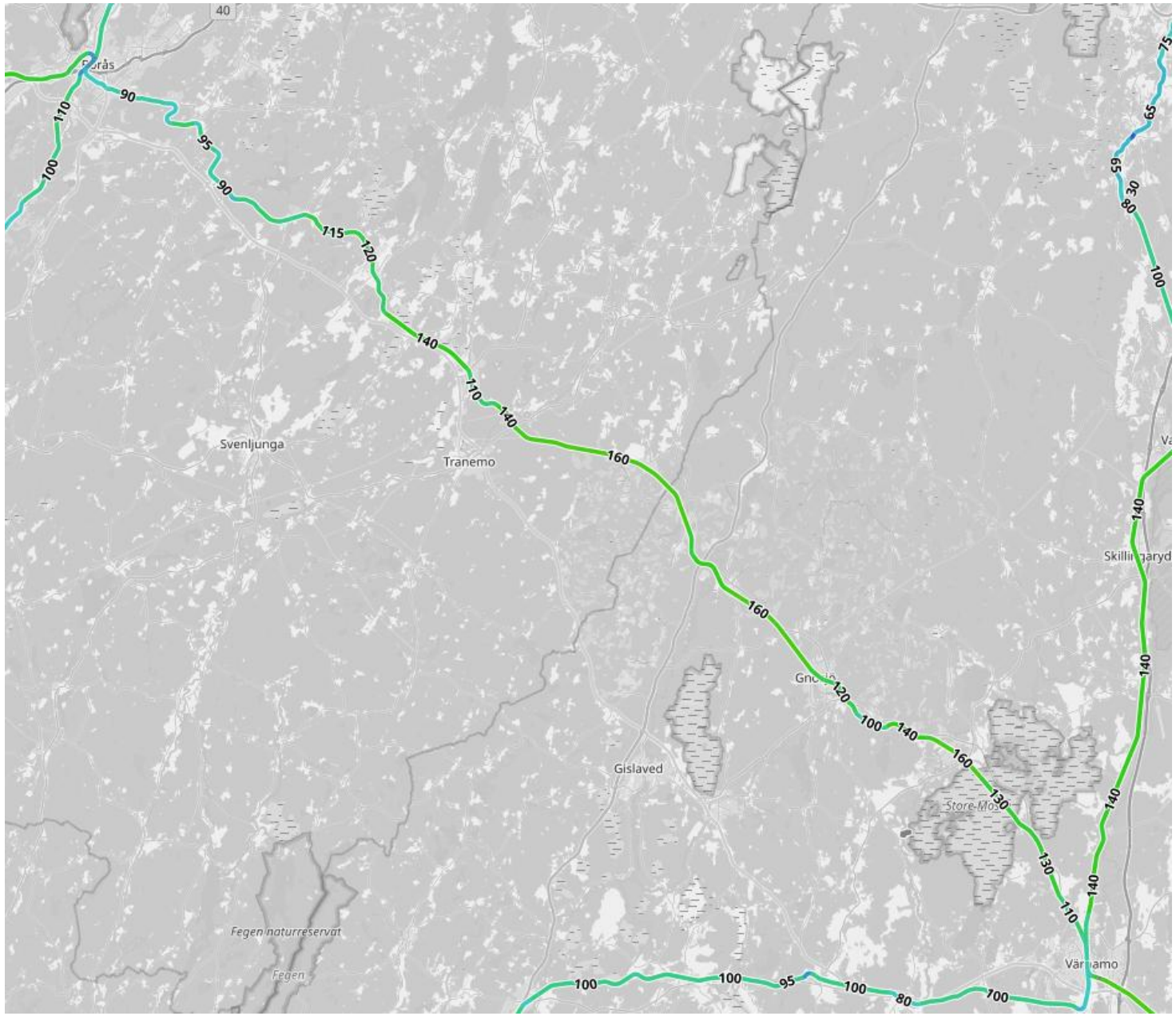
Järnvägen, Kust-till-kustbanan, är statlig men trafiken finansieras delvis av Västra Götalandsregionen. Järnvägen passerar Grimsås i de södra delarna och tågen gör inget uppehåll i orten idag. Vid Storgatan korsas järnvägen i plan med bom- och signalreglering.



© 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 %

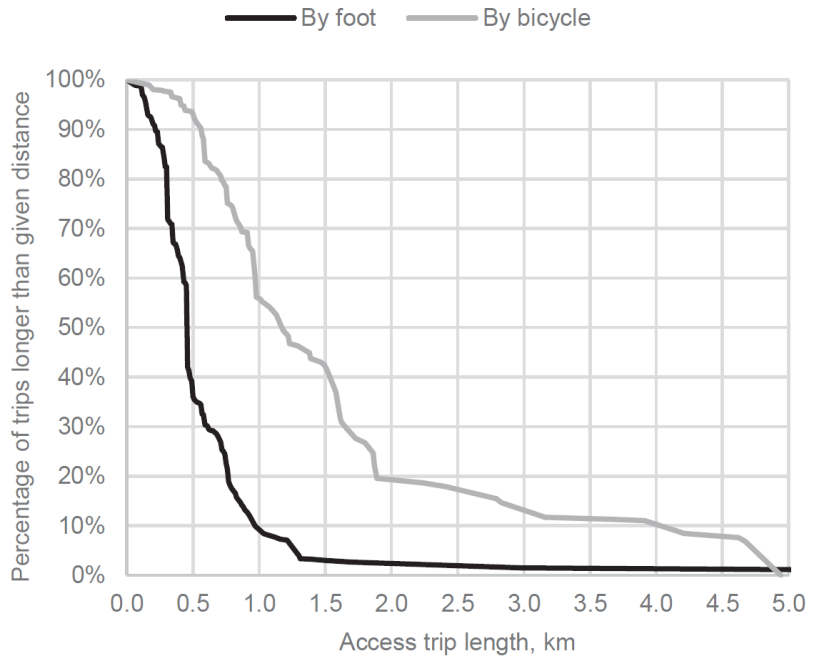
I Skåne är ungefärlig färdmedelsfördelning till/från nya stationer följande*

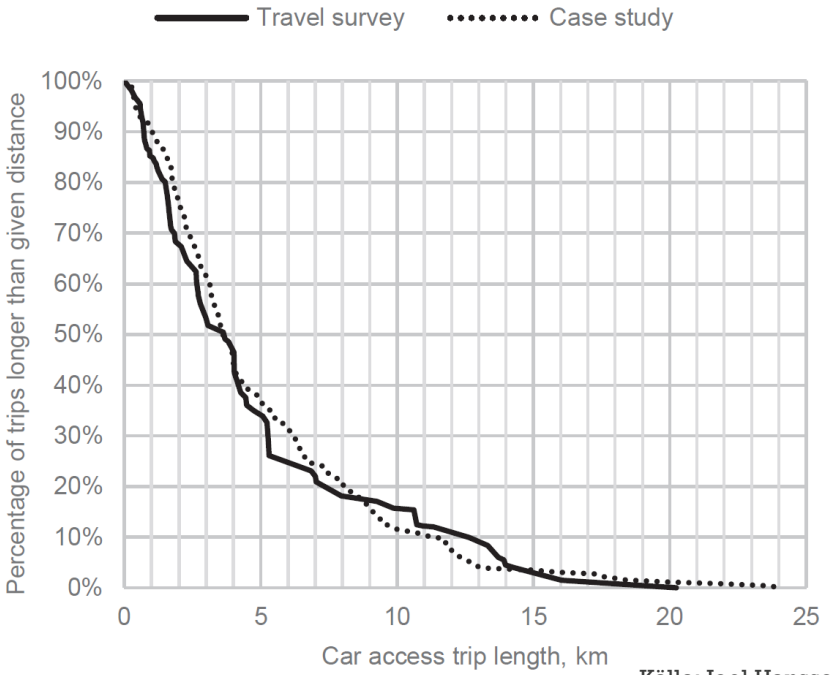
- Bil: 10 %
- Cykel: 20 %
- Gång: 70 %

Det är troligt med likartad fördelning i Västra Götaland.

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

*exkl eventuell bussmatning





Källa: Joel Hansson, K2

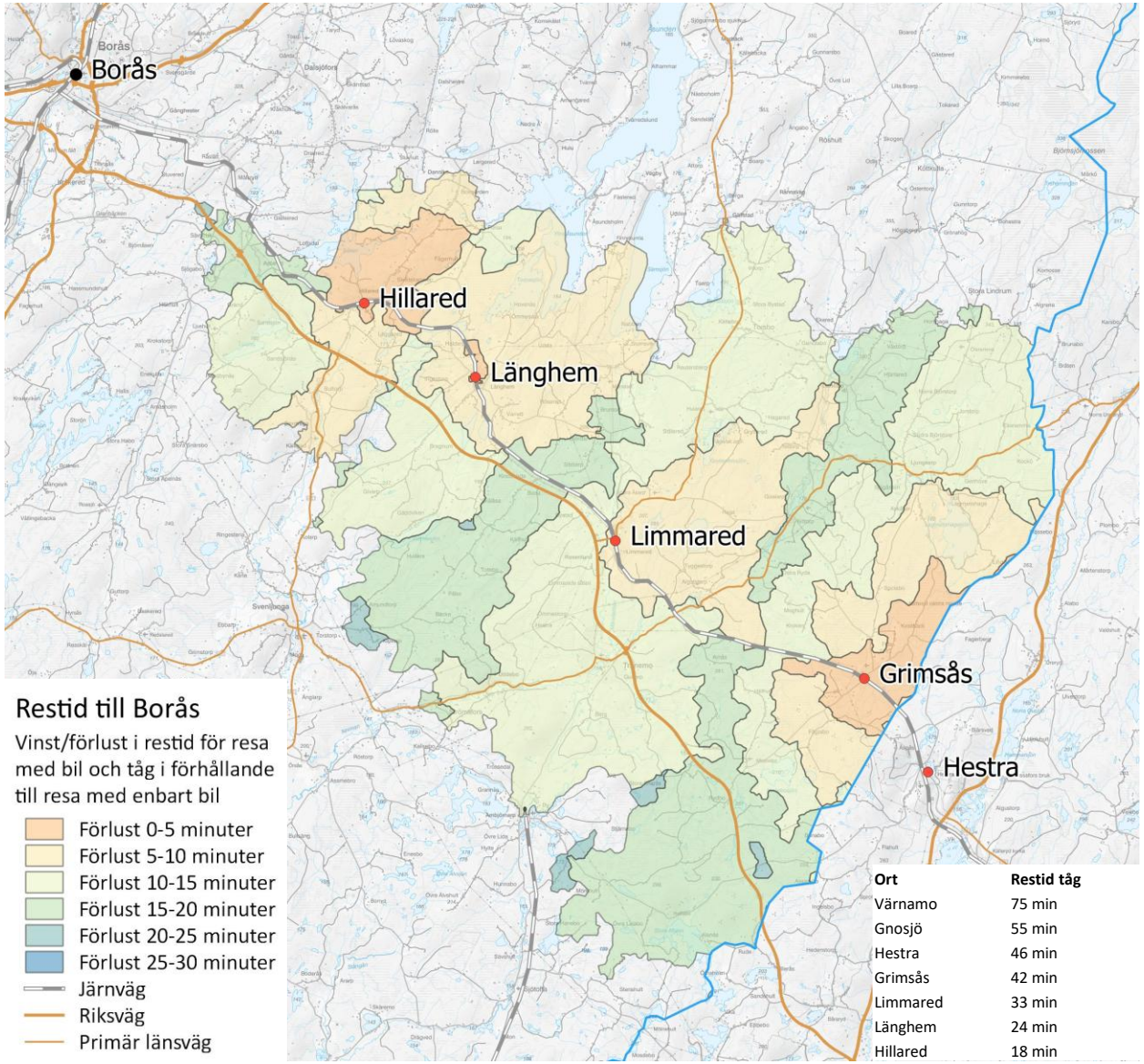
© Trivector

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

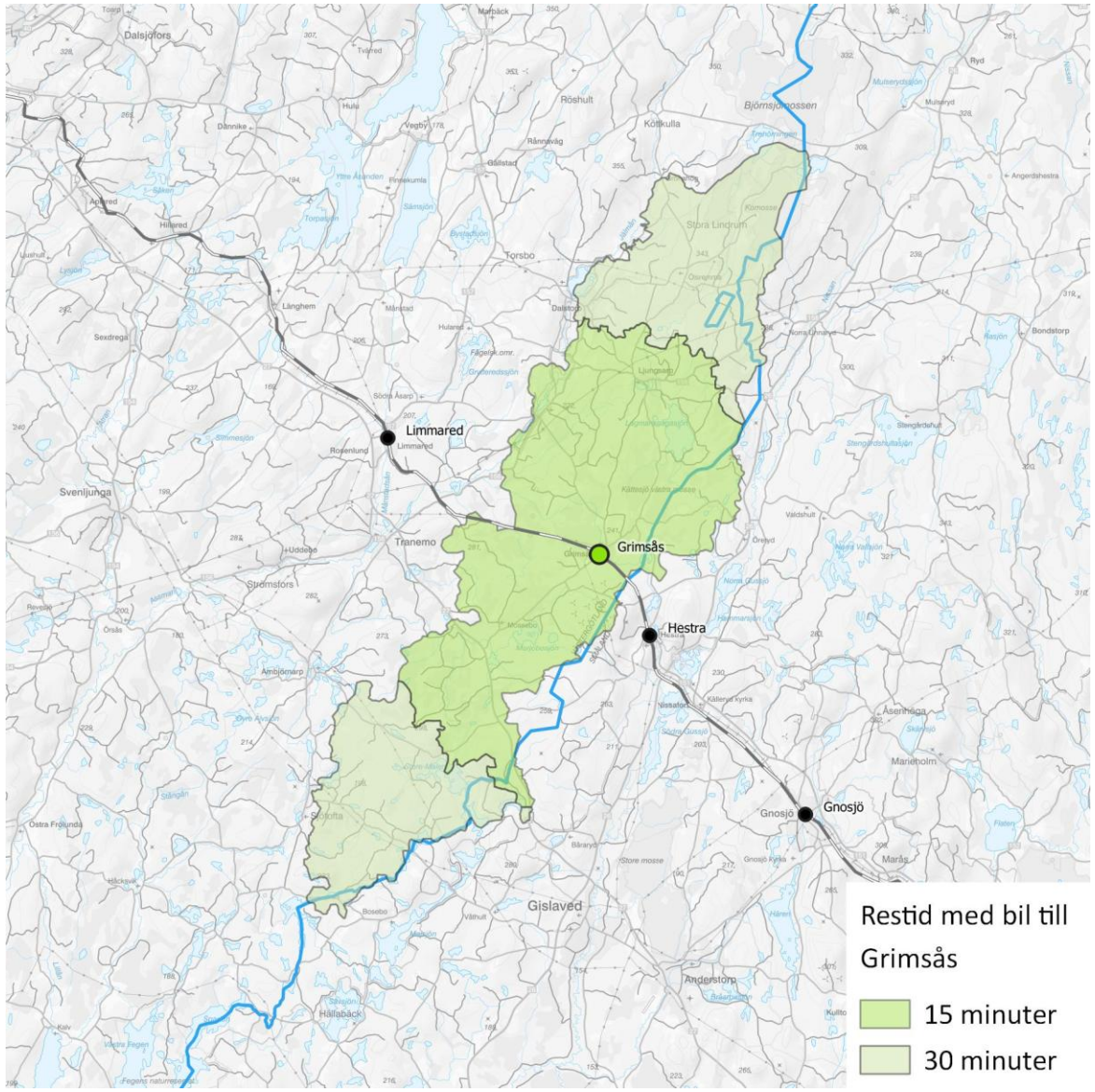
RESTID MED BIL

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

Ort	0-15 år	16-29 år	30-64 år	65- år	Totalt
Grimsås tätort	109	119	273	210	711
15 min bil	299	261	783	510	1 853
30 min bil	392	337	1 063	706	2 498

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 i stråket Borås - Värnamo. Som Joel Hansson kunnat visa i sin doktorsavhandling är upptagningsområdet till nya stationer cirka 15 minuter med bil. Inom 15 minuters restid med bil, avgränsat av den föreslagna stationens upptagningsområde, nås således huvuddelen av de potentiella användarna.



© Trivector

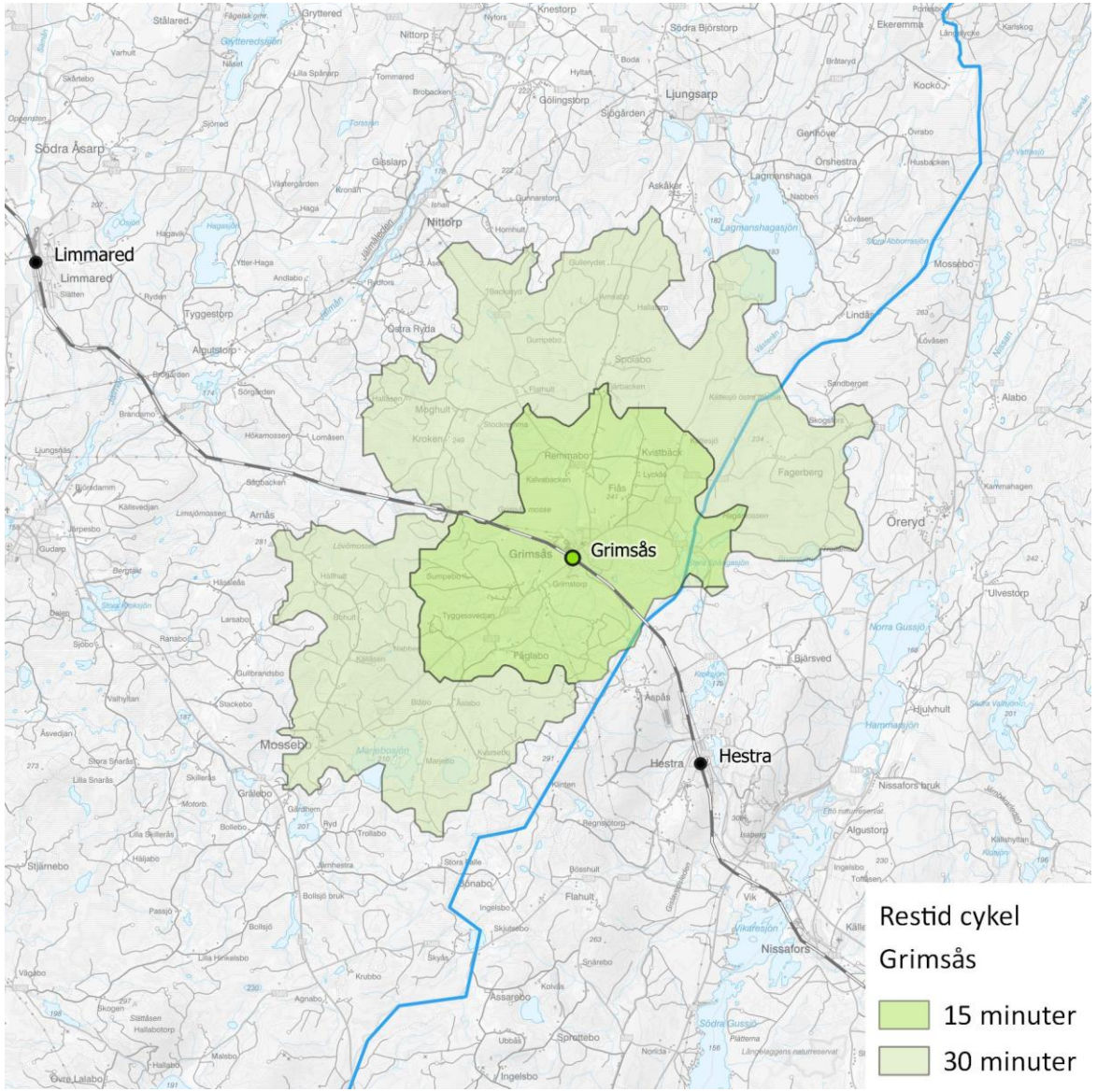
RESTID MED CYKEL

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

Ort	0-15 år	16-29 år	30-64 år	65- år	Totalt
Grimsås tätort	109	119	273	210	711
15 min cykel	125	135	328	231	819
30 min cykel	156	156	397	269	978

Befolkning 2022, källa: SCB

Hela Grimsås tätorts nås enkelt inom 15 minuter med cykel. Med 30 minuters cykeltid nås en stor del av ortens omland. Utanför tätorten är dock cyklister ofta hänvisade 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 Grimsås

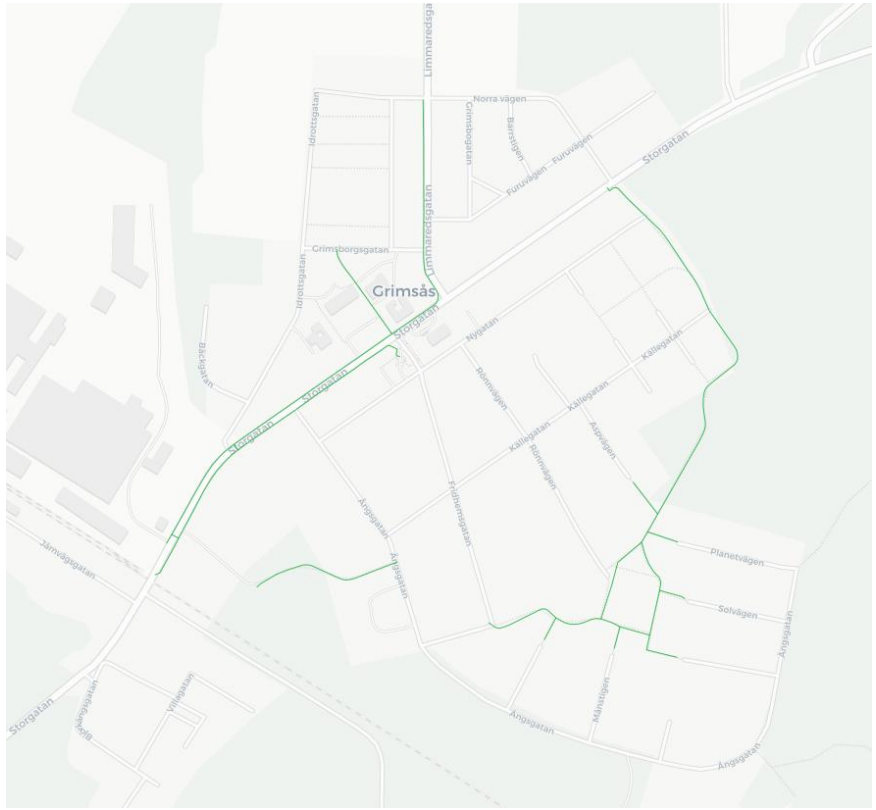
I studien från VGR framgår att det är cirka 10 procent av invånarna i Tranemo kommun som cyklar varje dag. Cirka 30 procent av invånarna cyklar sällan eller aldrig.

Hela 46 procent inom kommunen kan elcykla till jobbet på cirka 30 min.

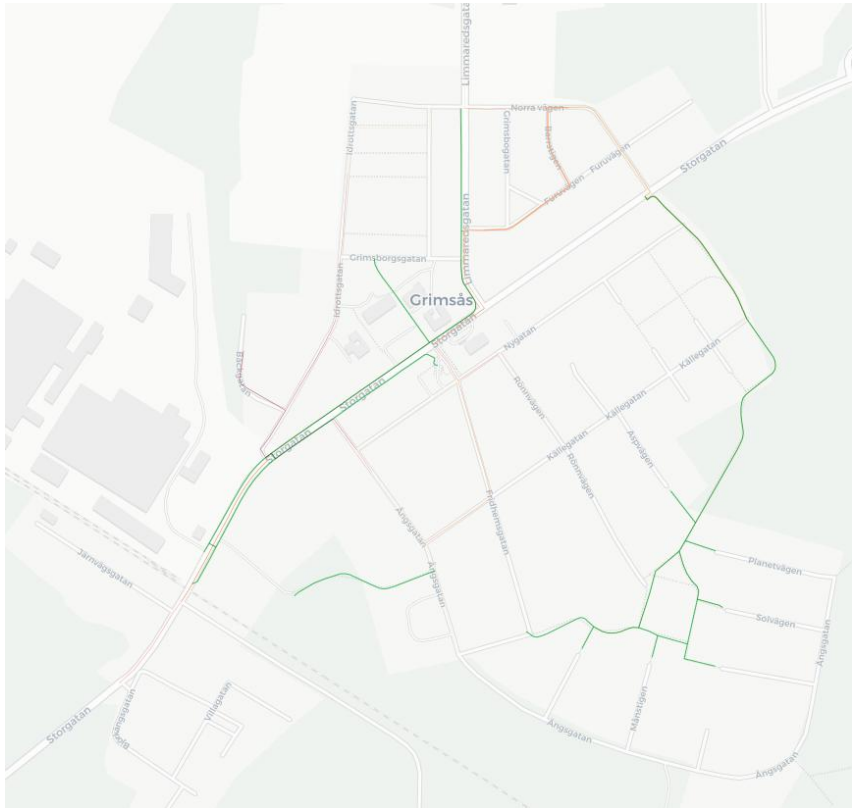
42 procent av kommunens gymnasieelever kan cykla till skolan på 30 minuter.

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 cykling.

© Trivector

Trivector

CYKELPOTENTIAL

Cykelvänliga avstånd

Grimsås breder ut sig längs båda sidorna av järnvägen, men med en majoritet av bostäderna belägna på norra sidan. I nord-sydlig riktning är orten cirka 1,3 kilometer och i öst-västlig riktning cirka 1 kilometer. Ortens storlek ger gång- och cykelvänliga avstånd mellan olika start- och målpunkter. Grimsås är relativt platt vilket underlättar för cykling.

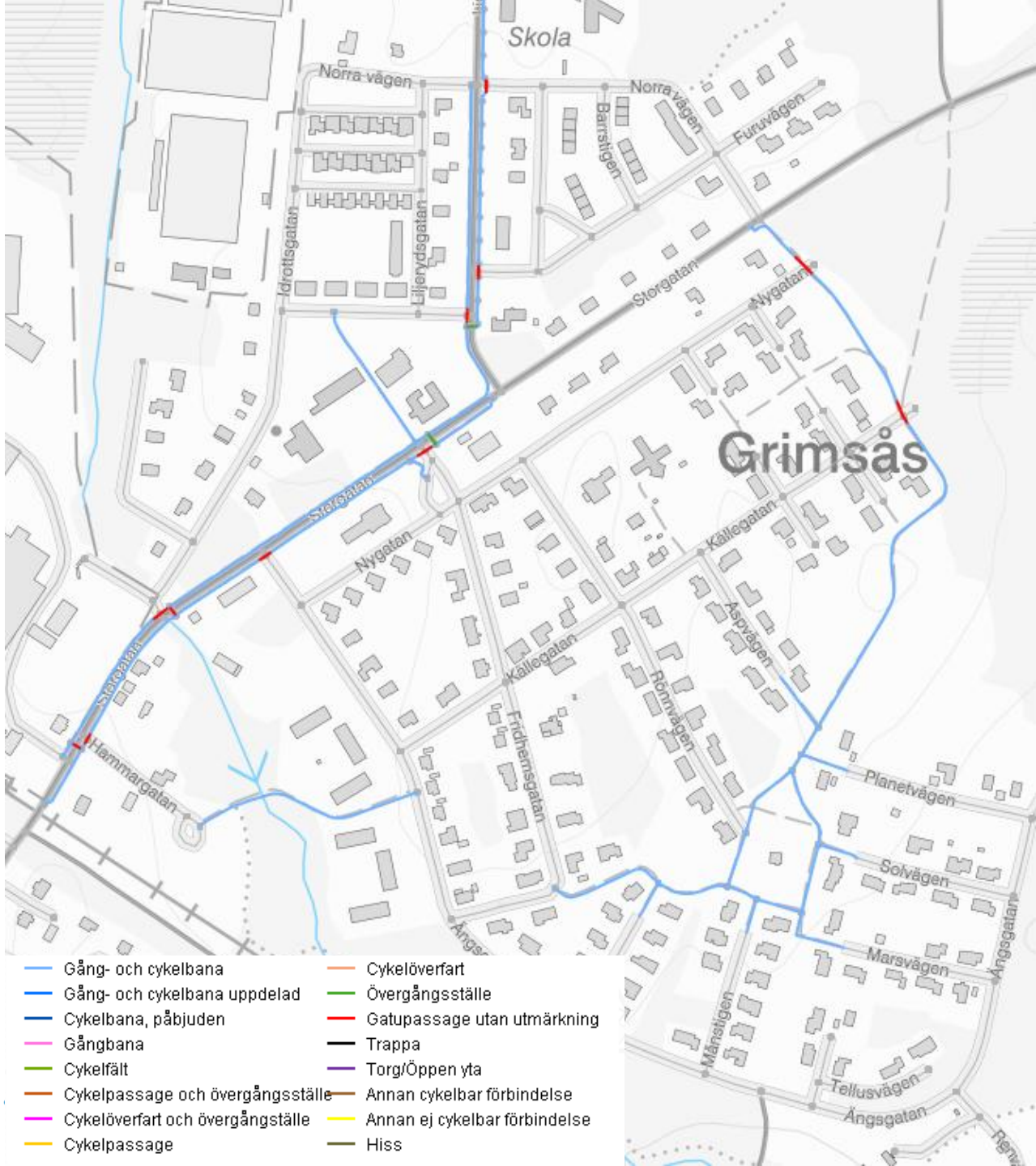
Cykling och trafiksäkerhet

I Grimsås finns det utbyggd cykelväg från järnvägen i väster längs med länsväg 1589 genom orten. Inne i samhället är det begränsat med trafik så cyklandet kan ske relativt skyddat. Cykelplanen för Tranemo kommun anger att cykelparkeringar ska finnas i anslutning till bland annat busshållplatser, resecentra och serviceanläggningar. Detta behöver beaktas i arbetet med stationssamhällets utformning (Utvecklingsplan Grimsås, 2018).

Viktigt att utveckla gång- och cykelkopplingar

I granskningshandlingen till ny översiktsplan nämns vikten att fortsätta utveckla trafiksäkra gång- och cykelbanor till barntäta målpunkter som skola och förskola. Att lokalisera ny bebyggelse inom gång- och cykelavstånd till busshållplatser är en av kommunens strategier för att minska bilberoendet.

Trivector



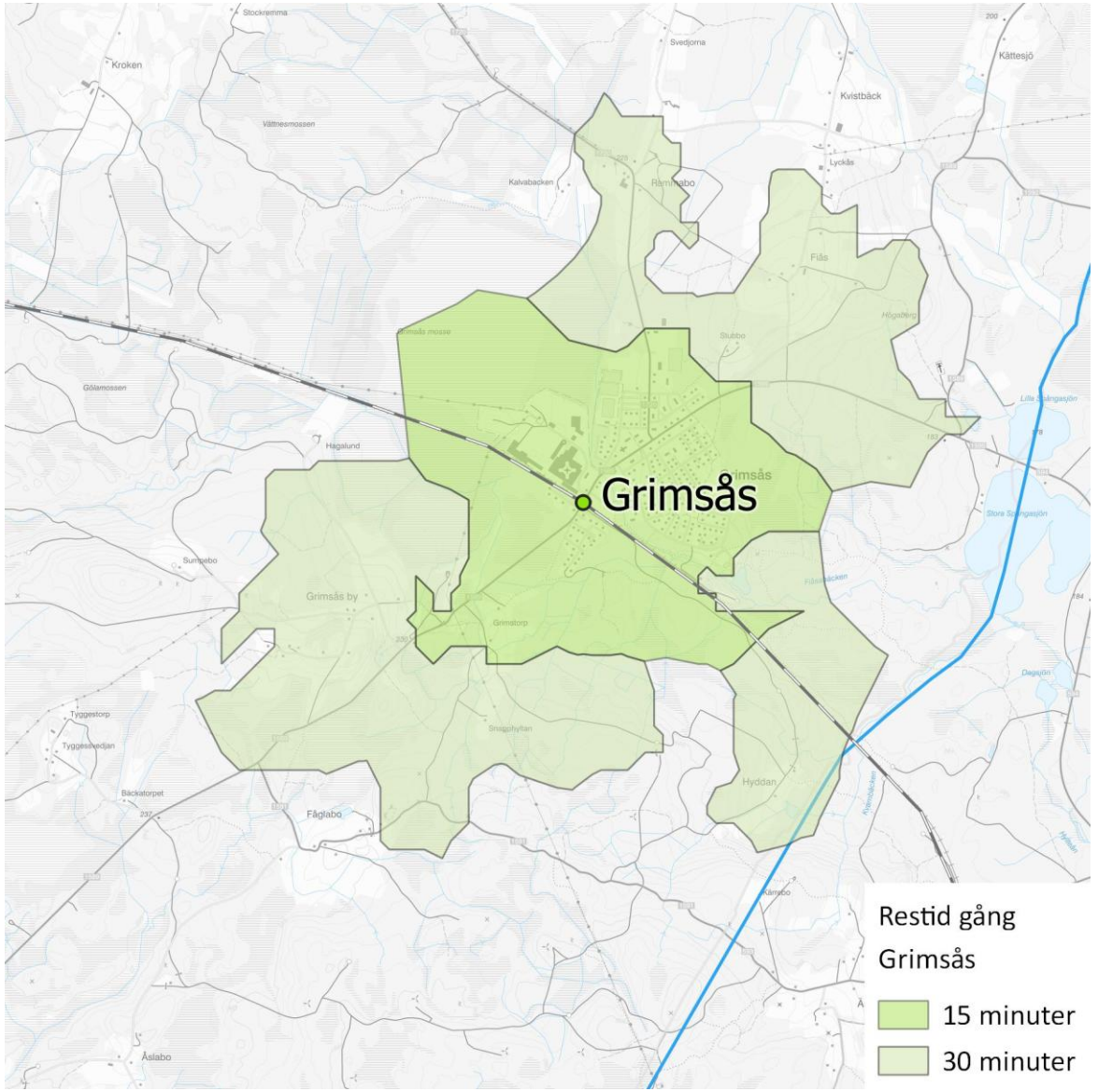
RESTID MED GÅNG

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

Ort	0-15 år	16-29 år	30-64 år	65- år	Totalt
Grimsås tätort	109	119	273	210	711
15 min gång	109	119	275	210	713
30 min gång	117	130	303	215	765

Befolkning 2022, källa: SCB

Ortens större arbetsplatser, inklusive Nexans fabrik, skola, service, kollektivtrafik och tågstation nås inom 15 minuters promenad från centrum. Det är gångvänliga avstånd inom hela tätorten. Nästan samtliga av ortens invånare bor inom 15 minutersgränsen.



© Trivector

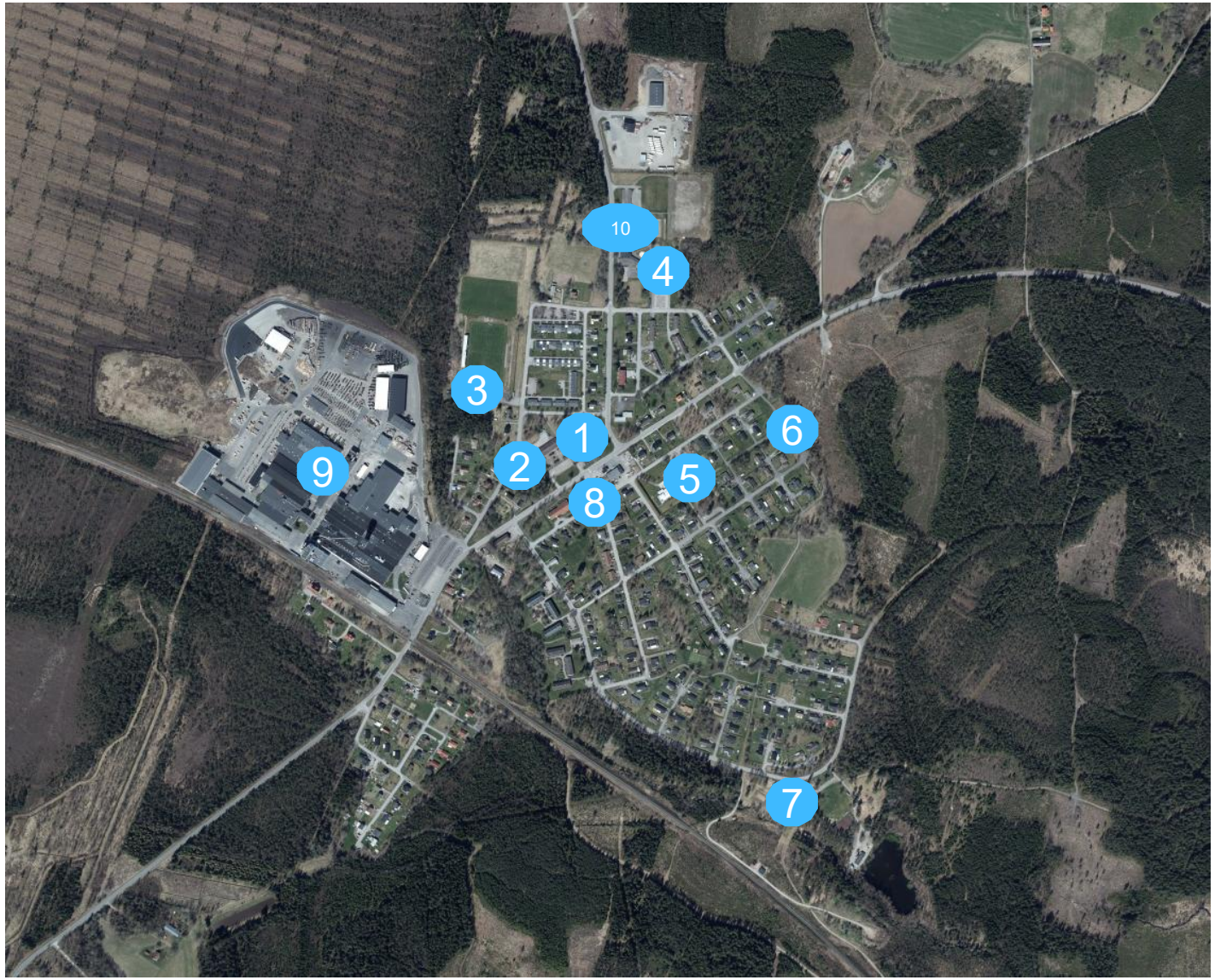
SOS MÅLPUNKTER

En kommunal kärna att sköta vardagen i

I granskningshandlingen för ny översiktsplan för Tranemo kommun beskrivs Grimsås 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. Grimsås bygdegård
2. Grimsås kyrka
3. Grimsås idrottsförening
4. Grimsåsskolan
5. Kommunal förskola
6. Grimsås lekplats
7. IK Fritid
8. Grimsås busshållplats
9. Nexans fabrik
10. Grimsås utomhusbassäng

I Grimsås saknas service som matvarubutik, äldreboende och gymnasieskola.



© Trivector

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.

Ytmässigt finns det plats för en ny stationsetablering i Grimsås eftersom det finns oexploaterade ytor längs med järnvägen vilka ägs av kommunen och Trafikverket. Det studerade stationsläget föreslås i de södra delarna av Grimsås, men norr om järnvägen, vid Hammargatan.



Grönstreckade områden visar detaljplanelagda tomter för cirka 40 villor och 10-15 lägenheter.

I Grimsås finns det två områden som är detaljplanelagda innehållande cirka 40 villor och 10-15 lägenheter, se grönstreckade områden. I dagsläget är intresset dock lågt för att bygga ut områdena.
Det pågår i dagsläget ingen detaljplaneläggning för varken villatomtsutbyggnad eller verksamhetsutveckling.

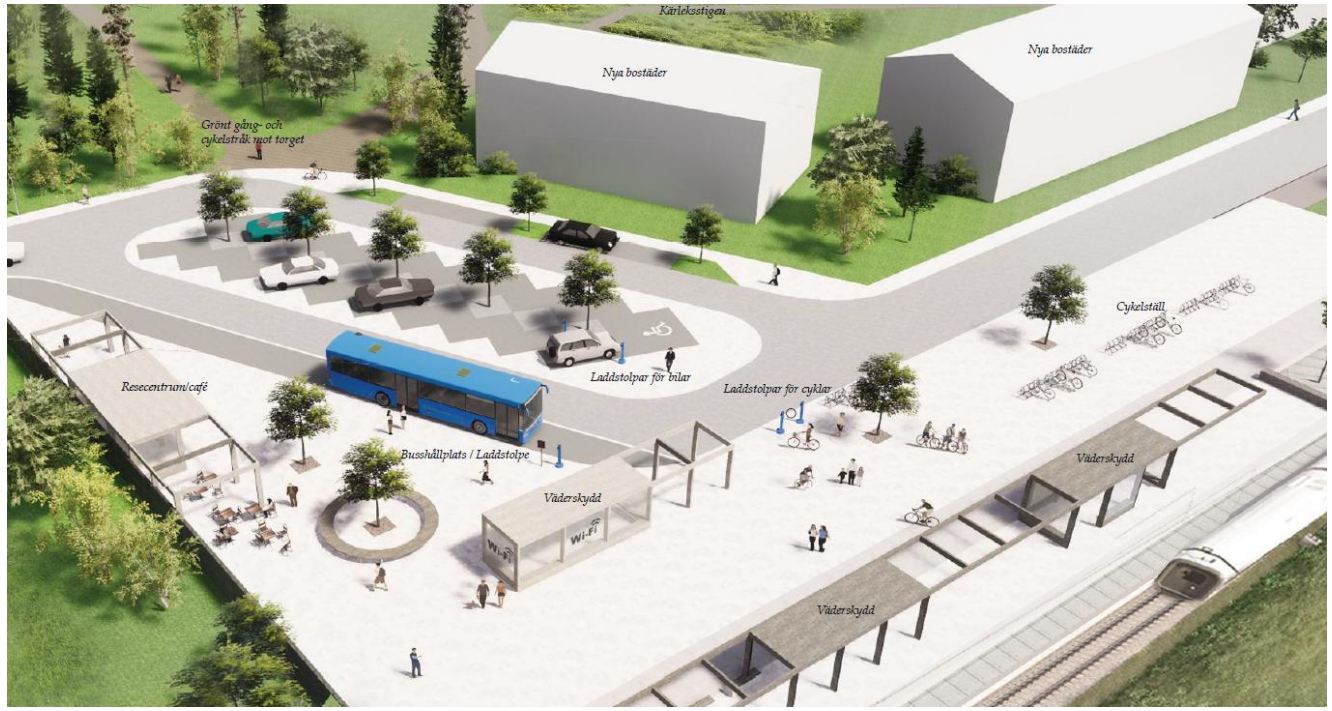
En eventuell stationsutveckling i Grimsås skulle troligtvis kunna vara en katalysator tills intresset för att bostadsutveckla inom orten kommer i gång.

© Trivector

UTVECKLINGSPLAN GRIMSÅS

År 2018 tog Tranemo kommun fram en utvecklingsplan för tätorten som redogör för hur Grimsås kan förändras i en positiv riktning avseende trafik, kollektivtrafik, service, framtida stationsläge och boende. Syftet med planen var att fungera som inspirationskälla och underlag för vidare diskussioner bland de boende i Grimsås, politiker, tjänstemän och/eller andra samhällsbyggnadsaktörer.

Ambitionen är att stationsområdet och Grimsås torg blir en viktig del av Grimsås nya centrumdelar. Stationen föreslås därför placeras söder om väg 1589 och på östlig sida om spåret. Stationsområdet utrustas med väderskydd, resecentrum/café, busshållplats, cykelparkering, laddstolpar för bil, cykel och buss. Det finns även förslag på att förtäta med bostäder öster om stationen. Att knyta samman torget och det nya stationsområdet är väsentligt för att skapa ett sammanhängande centrum i samhället. Ett nytt gång- och cykelstråk anläggs därför mellan stationen och torget.





Trivector

PLATSBESÖK I GRIMSÅS



Trivector

SOS

GÅTUR

Syfte med gåturen

- 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



	Styrkor och svagheter	Potential	Fritext
Centrum			
Finns det anledning att flytta busstationen till ett annat läge? Synergieffekter mellan centrum och station? Hur kan platsen utvecklas kopplat till trafik och mobilitet?			
Nya stationsläget			
Får järnvägsstationen plats? Synergieffekter mellan centrum och station? Vad behöver mer inrymmas vid en ny station för att lyckas?			
Plankorsning och järnvägsövergång			
Studera befintlig plankorsning utifrån styrkor, svagheter och potential – hur borde man korsa järnvägen i framtiden på ett säkert sätt? Hur stor barriär är detta? Behövs ytterligare passager över järnvägen?			
Gamla stationshuset			
Ska/kan gamla stationshuset användas? Vad finns det för kvalitéer vid platsen som kan tas tillvara på? Är detta en mer lämplig plats för stationen? Godstrafik till Nexans via tåg?			
Nexans			
Hur påverkas orten och stationen verksamheten?			

© Trivector

GÅTUR



	Styrkor och svagheter	Potential	Fritext
Centrum			
Finns det anledning att flytta busstationen till ett annat läge? Synergieffekter mellan centrum och station? Hur kan platsen utvecklas kopplat till trafik och mobilitet?			
Nya stationsläget			
Får järnvägsstationen plats? Synergieffekter mellan centrum och station? Vad behöver mer inrymmas vid en ny station för att lyckas?			
Plankorsning och järnvägsövergång			
Studera befintlig plankorsning utifrån styrkor, svagheter och potential – hur borde man korsa järnvägen i framtiden på ett säkert sätt? Hur stor barriär är detta? Behövs ytterligare passager över järnvägen?			
Gamla stationshuset			
Ska/kan gamla stationshuset användas? Vad finns det för kvalitéer vid platsen som kan tas tillvara på? Är detta en mer lämplig plats för stationen? Godstrafik till Nexans via tåg?			
Nexans			
Hur påverkas orten och stationen verksamheten?			

Den 8 april 2024 genomfördes ett platsbesök i Grimsås med representanter från Västra Götalandsregionen, Västtrafik, Tranemo kommun, Boråsregionen, Trafikverket, Gislaveds kommun och Trivector Traffic. En representant från Nexans var också på plats och höll en presentation om deras verksamhet i Grimsås 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 fem stopp gjordes:

Centrum – *Finns det anledning att flytta busstationen till ett annat läge? Synergieffekter mellan centrum och station? Hur kan platsen utvecklas kopplat till trafik och mobilitet?*

Det finns gott om ytor att förtäta på i centrum. Det finns även en befintlig busshållplats där. Vidare behöver utredas huruvida busshållplatsen behövs på platsen vid en eventuell stationsetablering. Centrum är i dagsläget ingen naturlig mötes- och samlingsplats. En eventuell ny station kommer att fungera som den nya samlingsplatsen. Viktigt att samla buss och tåg vid en eventuell ny station.

Nya stationsläget (Hammargatan): *Får järnvägsstationen plats? Synergieffekter mellan centrum och station? Vad behöver mer inrymmas vid en ny station för att lyckas?*

En stor styrka med platsen är att kommunen har rådighet och äger marken, samt att det finns stora ytor för att etablera en ny station. Det finns även möjlighet att skapa trygg och bra cykel- och pendelparkering. En eventuell stationsetablering påverkar bara ett fåtal befintliga hushåll vid Hammargatan. En nackdel för boende vid Hammargatan är att en ny station skulle bidra till mer trafik på Hammargatan. Vid stationen finns potential att etablera fler funktioner, t.ex. en servicebutik eller liknande.

© Trivector

SOS GÅTUR



	Styrkor och svagheter	Potential	Fritext
Centrum			
Finns det anledning att flytta busstationen till ett annat läge? Synergieffekter mellan centrum och station? Hur kan platsen utvecklas kopplat till trafik och mobilitet?			
Nya stationsläget			
Får järnvägsstationen plats? Synergieffekter mellan centrum och station? Vad behöver mer inrymmas vid en ny station för att lyckas?			
Plankorsning och järnvägsövergång			
Studera befintlig plankorsning utifrån styrkor, svagheter och potential – hur borde man korsa järnvägen i framtiden på ett säkert sätt? Hur stor barriär är detta? Behövs ytterligare passager över järnvägen?			
Gamla stationshuset			
Ska/kan gamla stationshuset användas? Vad finns det för kvalitéer vid platsen som kan tas tillvara på? Är detta en mer lämplig plats för stationen? Godstrafik till Nexans via tåg?			
Nexans			
Hur påverkas orten och stationen verksamheten?			

Plankorsningen över spåret: *Studera befintlig plankorsning utifrån styrkor, svagheter och potential – hur borde man korsa järnvägen i framtiden på ett säkert sätt? Hur stor barriär är detta? Behövs ytterligare passager över järnvägen?*

Den befintliga plankorsningen är i gott skick. Vid en eventuell stationsutveckling finns potential att komplettera plankorsningen med separat gång- och cykelbom så att fotgängare och cyklister kan passera utan att vara i konflikt med motorfordon.

Gamla stationshuset: *Ska/kan gamla stationshuset användas? Vad finns det för kvalitéer vid platsen som kan tas tillvara på? Är detta en mer lämplig plats för stationen?*

Platsen är lokaliserad till Grimsås södra delar och stationen skulle i sådana fall etableras söder om Nexans och järnvägsspåret. Kopplingen till Nexans skulle bli tydligare än kopplingen till orten i stort. Det finns svårigheter att angöra med buss längs med Järnvägsgatan. Trafikverket äger mark öster om stationshuset vilket skulle underlätta i diskussion om markbyte eller köpa/sälja mark.

Nexans: *Hur påverkas verksamheten av en ny station? Vilka är för- och nackdelarna?*

Oavsett placering av ny station (vid gamla stationshuset eller vid föreslaget nytt stationsläge) finns stor potential att stärka både dag- och nattbefolkningen i Grimsås – antingen pendlar man till Grimsås för arbete på Nexans eller så bosätter man sig där på grund av närhet till stor arbetsgivare och enkelheten att resa med tåg. För Nexans skapar en stationsetablering en stor attraktionskraft och en större arbetsmarknadsregion. Nexans menar på att det troligtvis kommer att bli enklare att anställa rätt kompetenser/arbetskraft med en ny station i Grimsås. Det finns potential att nyttja det redan befintliga stickspåret för att kunna hantera mer gods via järnvägen vilket skulle ge färre tunga transporter genom samhället.

© Trivector