



SAMHÄLLSPLANERING OCH STATIONSUTVECKLING I BRÅLANDA

Befolkning, resande och infrastruktur - Nuläge och framtidsplaner

2023-09-25



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 parter 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.





SAMMANFATTNING BRÅLANDA

FÖRUTSÄTTNINGAR. Brålanda skiljer sig från de andra mindre orterna i Dalsland genom att ha en positiv befolkningsutveckling, och kommunen har planer på att öka antalet bostäder på orten. Här finns också en relativt god service och målpunkter, samt en stark företagarförening. Eftersom det på orten är gång- och cykelvänliga avstånd finns det en stor potential för ett hållbart resande till en framtida station. För att skapa bra cykelkopplingar till den nya bebyggelsen behövs dock en tunnel och förbättrade kopplingar till det nya stationsområdet. Det finns redan idag ett relativt bra turutbud på järnvägen, så en ny station föranleder inte fler turer från Västtrafiks sida.

UTMANINGAR OCH KNÄCKFRÅGOR. Det finns barriäreffekter av väg och järnväg på orten idag. En fråga som behöver lösas är hur planskildheter över järnvägen ska utformas. Utmaningar och knäckfrågor inkluderar minskat därtill kundunderlag för butiker nära spårområdet, problem med trygghet för barn i centumparken, tillgänglighetsproblem för verksamheter på grund av trafikerande jordbruksfordon och bristfälliga GC-möjligheter på utpekade platser. Ytterligare utmaningar handlar om att få ihop alla parter tidplaner för att möjliggöra en stationsöppning redan 2028.

DISKUSSIONER UNDER ARBETETS GÅNG. Inom projektet har ortens förutsättningar och utmaningar varit föremål för diskussion under platsbesök, digitala möten samt genom de intervjuer som genomförts.

FORTSATT ARBETE. Viktiga delar i det fortsatta arbetet är bland annat att fördjupa dialog kring möjliga finansieringslösningar och gemensam färdplan gällande helheten.

MEDVERKADE PARTER. I projektet har medverkat representanter från Vänersborg, Bengtsfors, Mellerud, Dals-Ed, Svenljunga och Tranemo kommuner, Fyrbodalsregionen, Boråsregionen, Västra Götalandsregionen, Trafikverket, Västtrafik, Chalmers och Trivector.





Medskicken är gemensamt framtagna i projektgruppen mellan VGR och Trivector och motsvarar rådande kunskapsläge om respektive orfs 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 stations-utveckling. Här behöver parterna diskutera vem som kan göra vad för att åstad-komma ett ökat resandeunderlag trots orternas begränsade befolknings-utveckling.



Skapa ett samarbetsforum 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, senare avtal. Kom överens om hur eventuella fördyringar i projektet ska hanteras, och reglera vad som händer om investeringar i järnväg eller station ändras/inte blir av.



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

MEDSKICK TILL BRÅLANDA



Hur utformas planskildheter som både tar höjd för framtida station och dubbelspår? Kan samma planskildhet användas som både bilväg och plattformsförbindelse för fotgängare?





INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Om projektet

Bakgrund	7
Geografi	8
Angreppssätt	9
Metod för ortsanalys	10

Nuläge

Resandeutveckling	12
Befolkningsstäthet	13
Arbetspendling	14
Resandeutveckling	15
Dagens infrastruktur	16
Upptagningsområde & Färdmedelsfördelning	17
Restid med bil	18
Vägnät och barriärer	19
Restid med bil och tåg	20
Restid med cykel	21
Cykelpotential	22
Restid med gång	24
Kollektivtrafik	25
Målpunkter	26
Rekreation	27

Platsbesök

Gåtur	29
Tidslinje	30

Planer

Sammanfattning planer	32
Infrastruktur	33
Kollektivtrafik	34
Bostadsutveckling	35
Service	36
Verksamheter	37





OM PROJEKTET

Förutsättningar och utmaningar



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.

Projektet har pågått januari 2022 – juni 2023.

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





Projektet har fokus på de fyra orter i Dalsland som omnämns i Västtågsutredningen, med Bäckeфорs i norr och Frändefors i söder.

BÄCKEFORS är en före detta bruksort och ligger centralt i Dalsland mellan regionens fem centralorter. Genom ortens centrala placering i Dalsland och vid knutpunkten mellan vägarna 172/166 har orten fått rollen som resecentrum för den regionala busstrafiken. Orten har ett rikt näringsliv och har förhållandevis god lokal service.

DALS ROSTOCK är en före detta sanatorieort och ligger mellan Bäckeфорs och Brålanda och är en ort med gedigen historia kopplat till hälsa och natur. Hit har människor kommit för att dricka vatten ur hälsokällan sedan 1700-talet. Orten ligger vid foten av Kroppefjäll som är ett naturområde med stort värde för orten.

BRÅLANDA växte fram som en typisk järnvägsort på 1870-talet och ligger mellan Frändefors och Dals Rostock. Orten har ett i förhållande till storleken gott utbud av service och mötesplatser och har ett rikt utbud av rekreation.

FRÄNDEFORS är en ort med anor sedan medeltiden. Orten ligger norr om Vänersborg kring Frändeforsån med Vänern i öster. I förhållande till sin storlek har Frändefors ett gott utbud av service och mötesplatser.





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, Trafikverket, Västtrafik och forskningen 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
 - ▶ Inkluderat forskningen, Chalmers
- ▶ Information och dokumentation
 - ▶ Information om berörda orter
 - ▶ Mötesanteckningar och dokumentation från platsbesök





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
- Arbeta med Föp
- Föp Dalslandskusten
- Kollektivtrafikplan
- Cykelplan
- Bostadsförsörjningsplan
- Detaljplan Källeberg
- Detaljplan Sikhallsvägen
- Översiktlig trafik och infrastrukturutredning Brålanda, Tyréns 2022

► Vi har intervjuat/pratat med

- Pål Castell, Vänersborgs kommun
- Freddie Carlson, Vänersborgs kommun
- Gunnar Olsson, företagarföreningens infrastrukturgrupp
- Per Stenerås, Trafikverket
- Sharon Plotzki, Västtrafik

► Platsbesök genomfördes i Brålanda 2023-04-26.





NULÄGE

Förutsättningar och utmaningar



BEFOLKNINGSUTVECKLING

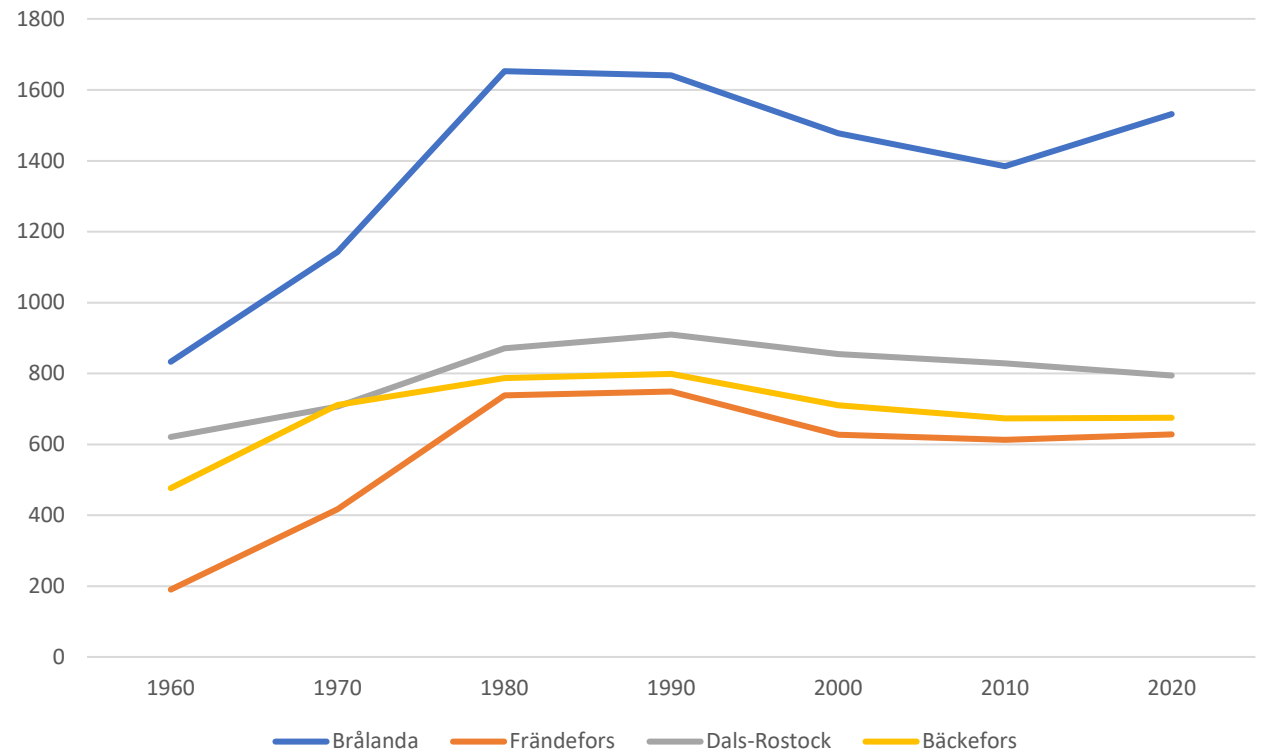
MARGINELL UTVECKLING.

Befolkningsutvecklingen i orterna de senaste 60 åren visar att utvecklingen är svagare ju längre från Tvåstad och Göteborg man kommer.

Den enda av orterna som haft en positiv befolkningsutveckling 2000–2020 är Brålanda som haft en 4 procentig tillväxt.

Befolkning i Brålanda: 1 532

- 0-15 år: 279
- 16-29 år: 222
- 30-64 år: 561
- 65+ år: 470





BEFOLKNINGSTÄTHET

BOSTÄDER

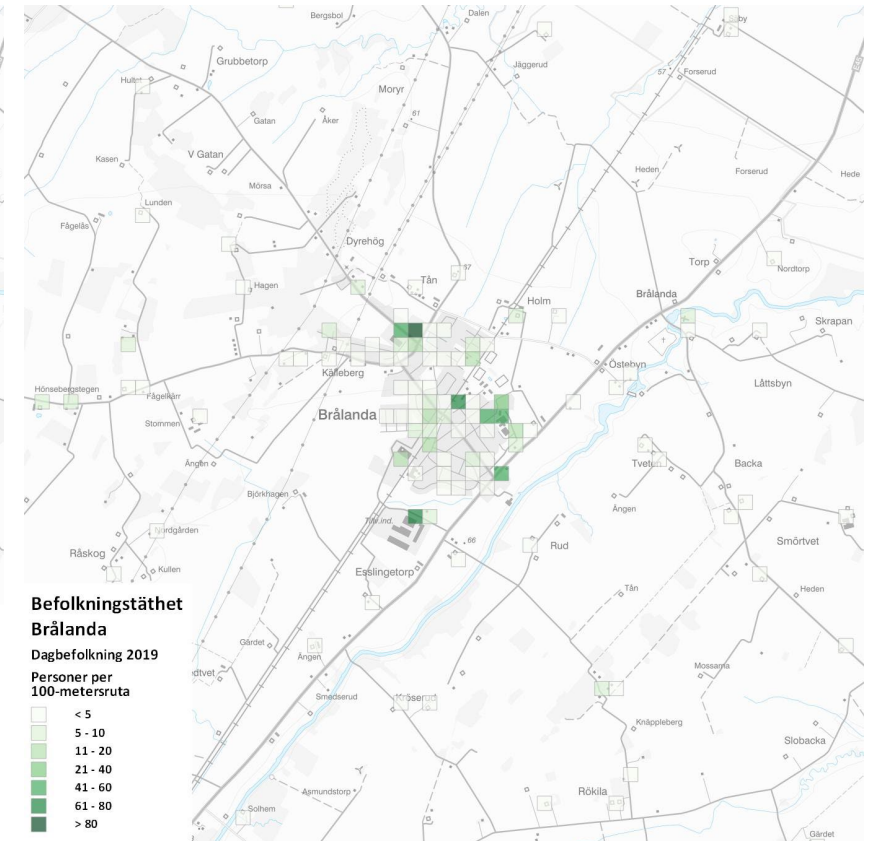
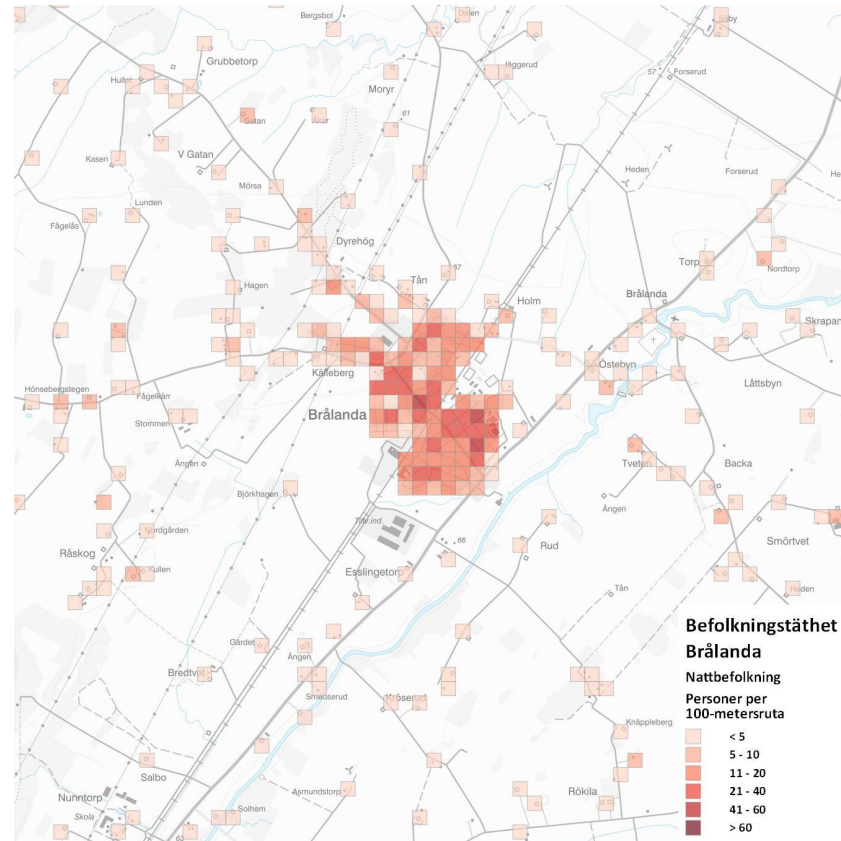
ARBETSPLATSER

BOR GÖR MAN I TÄTORTEN.

Kartan till vänster illustrerar att man bor utspritt inom Brålanda tätort (nattbefolkning).

FÅTAL STÖRRE ARBETSGIVARE.

Arbetar gör man främst i Brålandas norra, södra och mittersta delar. De mörkgröna partierna i kartan markerar vart ortens större arbetsgivare är lokaliserade. Dahlbergs slakteri i norr, Toppfrys i söder, och Brålanda skola i centrala Brålanda utgör de större arbetsgivarna på orten (dagbefolkning).





ARBETSPENDLING

BRÅLANDA-TROLLHÄTTAN.

Det är särskilt stora pendlingsflöden Brålanda → Trollhättan.

BRÅLANDA-VÄNERSBORG.

Det är även stora flöden Brålanda ↔ Vänersborg och där är pendlingen dubbelriktad.

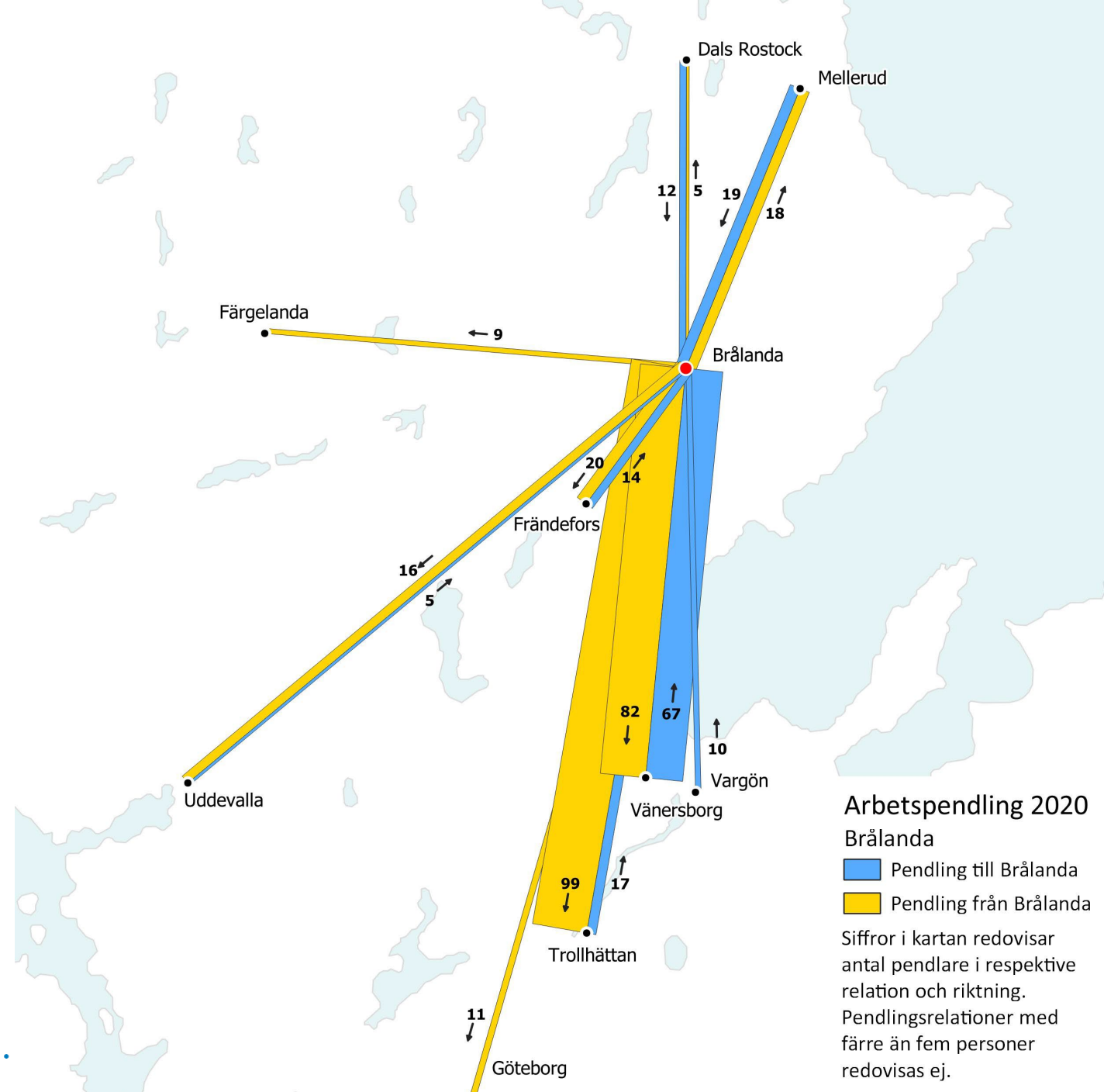
BRÅLANDA-MELLERUD

Därtill finns mindre pendlingsströmmar Mellerud ↔ Brålanda.

BRÅLANDA-FRÄNDEFORS

Andra mindre pendlingsflöden finns Brålanda ↔ Frändefors

Brålanda har alltså omfattande både in ut- och inpendling genom sin närhet till andra större orter samt ortens egna större företag.



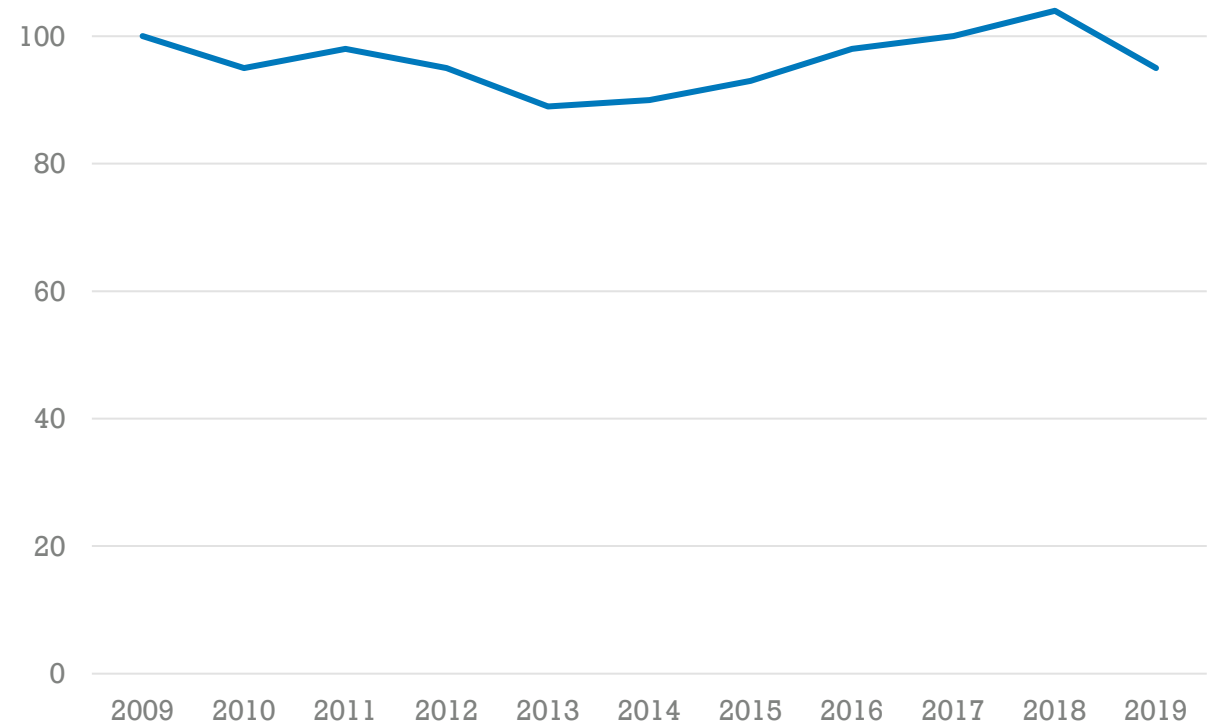


RESANDEUTVECKLING

Diagrammet illustrerar resandeutvecklingen för länsbussar i Dalsland som berör orterna Brålanda, Frändefors, Dals-Rostock och Bäckefors.

Resandestatistiken avser tiden före coronapandemin. Resandevolymen efter pandemin bedöms vara i samma storleksordning som innan. 2009 har index 100.

Nivån på resandet 2009–2019 har inte förändrats, men det finns fluktuationer mellan åren. Befolkningsökningen har totalt sett varit 3,7 % mellan 2010 – 2020, medan resandet under samma period i princip legat still. Det innebär att resandet per person har minskat något.





DAGENS INFRASTRUKTUR

FRÄNDEFORS. Enkelspår 160 km/h med mötesspår

BRÅLANDA. Enkelspår 160 km/h med mötesspår

DALS ROSTOCK. Enkelspår 85 km/h utan mötesspår

BÄCKEFORS. Enkelspår 160 km/h med mötesspår



Trivector





UPPTAGNINGSSOMRÅDE 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 %

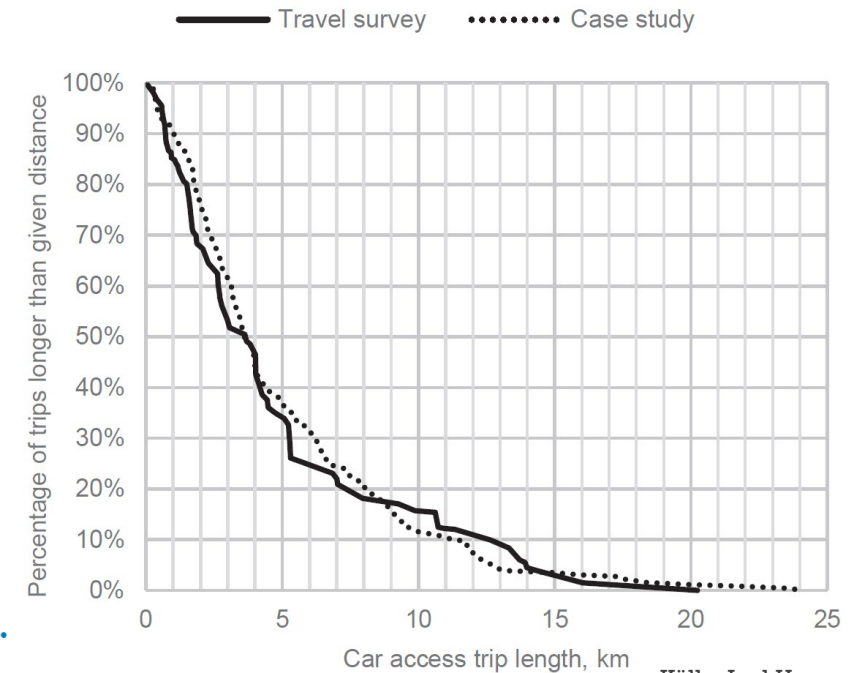
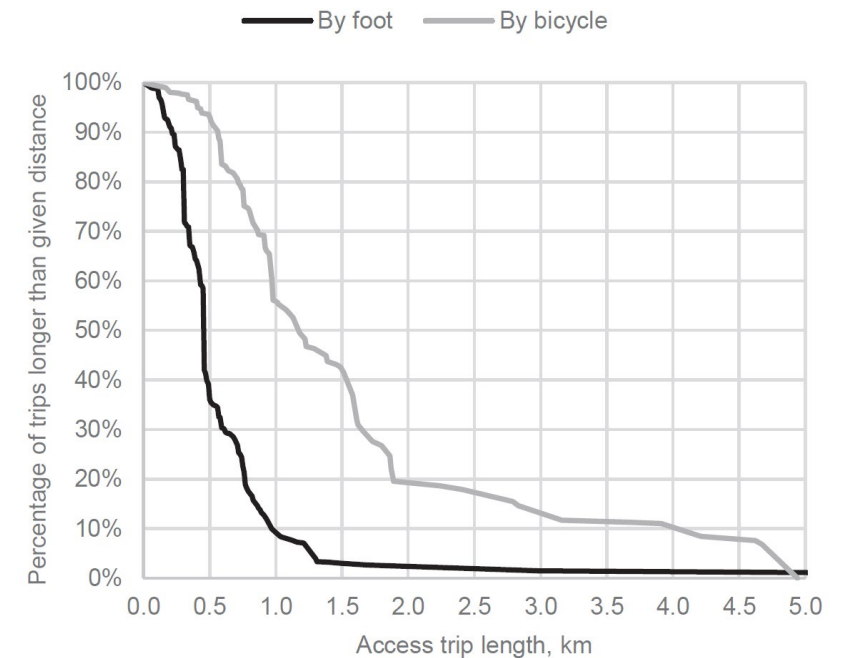
Det är troligt med likartad fördelning i Västra Götaland.

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

*exkl eventuell bussmatning



Trivector



Källa: Joel Hansson, K2



RESTID MED BIL

Hur många som bor inom olika tidsavstånd med bil från Brålanda tätort?

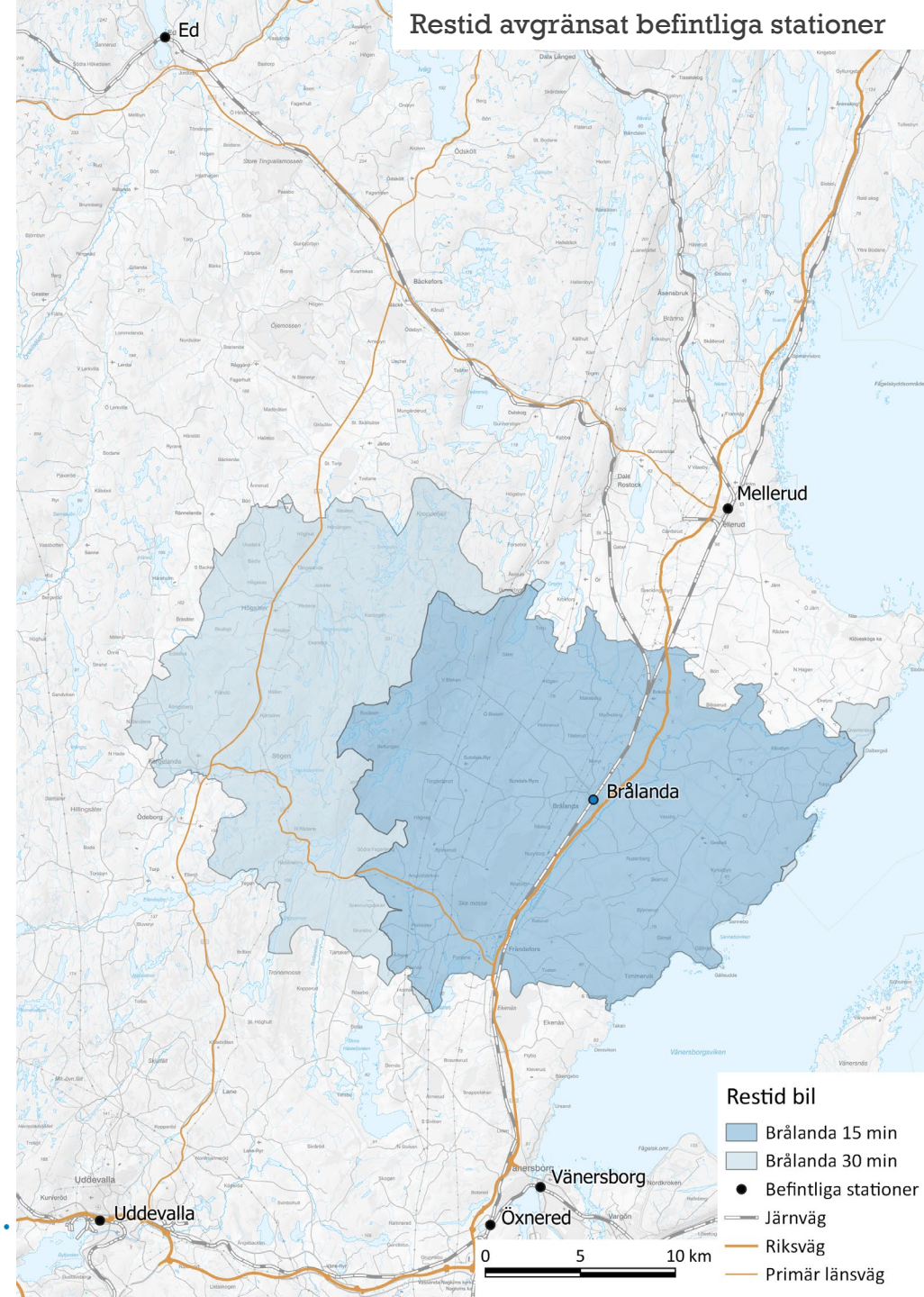
Ort	0-15 år	16-29 år	30-64 år	65- år	Totalt
Brålanda tätort	279	222	561	470	1 532
Brålanda 15 min bil	1 052	798	2 458	1 510	5 818
Brålanda 30 min bil	1 840	1 419	4 146	2 525	9 930

Befolkning 2020, 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 i Dalsland. Som Joel Hansson kunnat visa i sin doktorsavhandling är upptagningsområdet till den nya stationen cirka 15 minuter med bil. Inom 15 minuters restid med bil, avgränsat av befintliga stationers upptagningsområden, nås således huvuddelen av Brålandas upptagningsområde. Vid utökning till 30 minuter nås även omland väster om orten. Men inom 15-30 minuter kan endast små resandemängder förväntas.



Restid avgränsat befintliga stationer

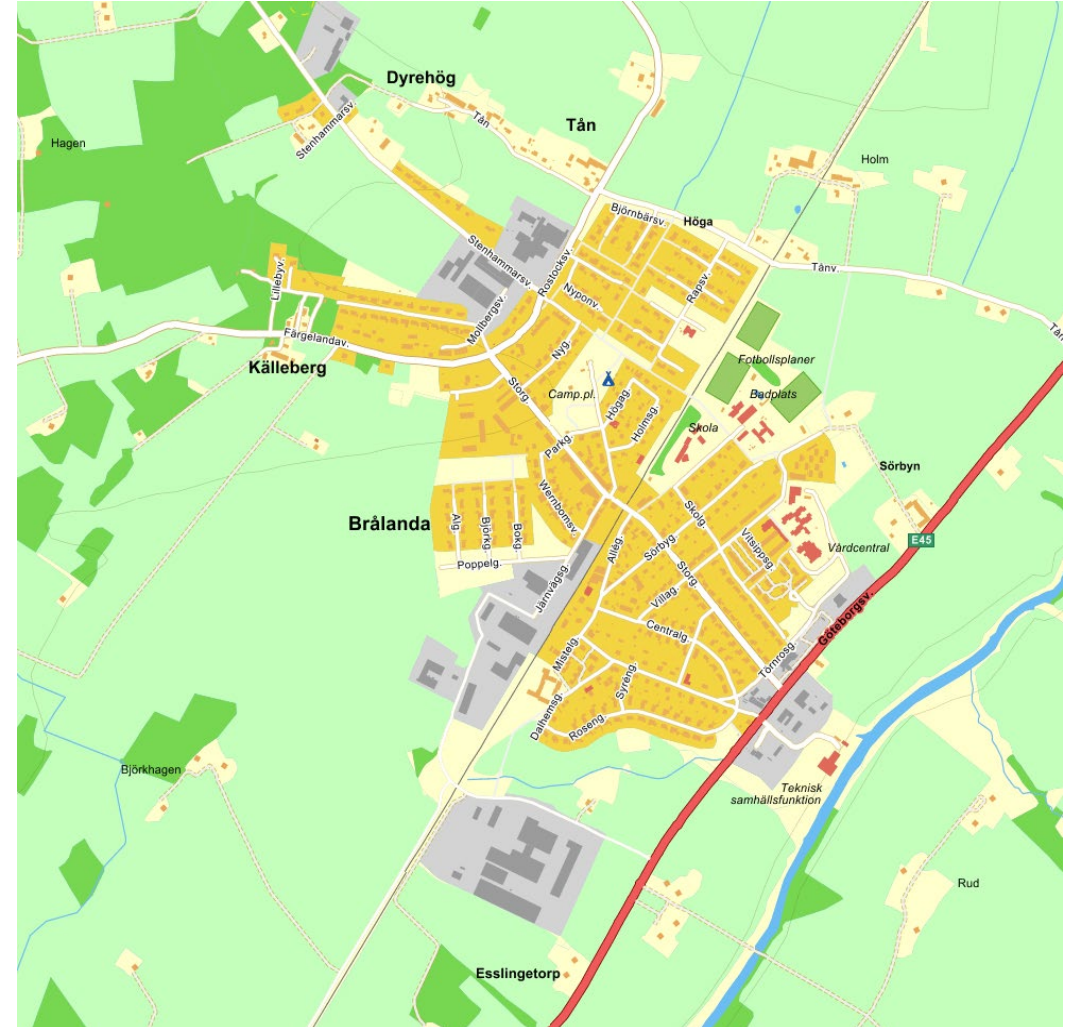




VÄGNÄT OCH BARRIÄRER

Brålanda tätort ligger intill väg E45 och har statliga vägar norr om, öster om och centralt genom orten. Den centrala statliga vägen, Storgatan, är en genomfartsled och ansluter till mindre gator som knyter samman tätorten. Orten delas också i nord-sydlig riktning av järnvägen, vilken har tre plankorsningar med vägtrafiken med cirka 750 meters avstånd.

I dagsläget går mycket trafik genom Brålanda via Storgatan vilket är ett säkerhets- och trygghetsproblem för oskyddade trafikanter, samt medför buller- och luftkvalitéproblematik. Tung trafik passerar genom orten på grund av de industriföretag och andra verksamheter, vilka är belägna i södra och nordvästra Brålanda (Tyréns, 2022).





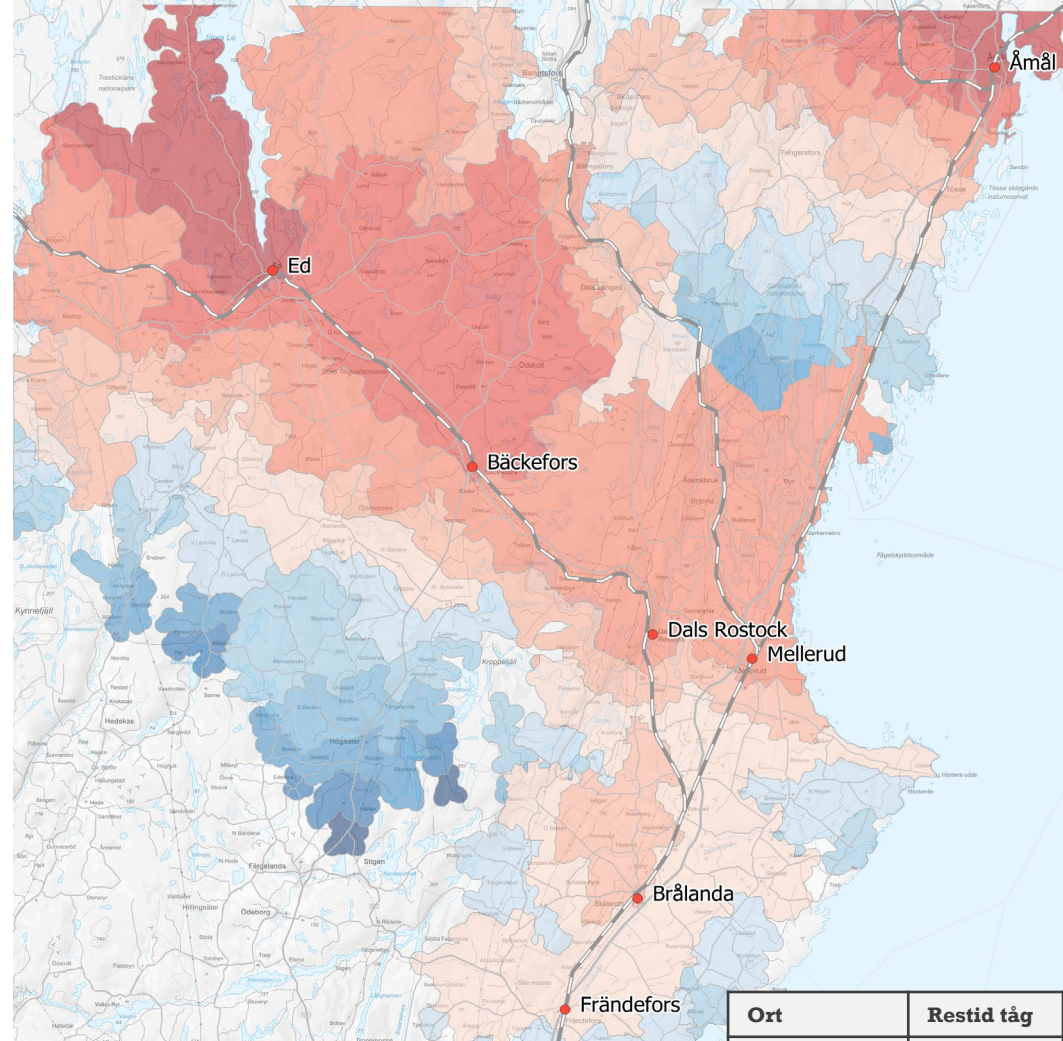
RESTID MED BIL OCH TÅG

Antal boende som tjänar på kombinationsresa bil/tåg till Trollhättan jämfört med enbart bil.

Ort	Tidsvinst	0-15 år	16-29 år	30-64 år	65- år	Totalt
Brålanda	0-5 min	223	183	522	274	1 202
Brålanda	5-10 min	361	275	798	532	1 966
Bäckefors	0-5 min	36	46	132	101	315
Bäckefors	5-10 min	257	303	687	504	1 751
Bäckefors	10-15 min	286	208	602	419	1 515
Bäckefors	15-20 min	246	172	651	495	1 564
Dals Rostock	0-5 min	14	9	49	28	100
Dals Rostock	5-10 min	44	30	128	55	257
Dals Rostock	10-15 min	374	287	968	762	2 391
Frändefors	0-5 min	343	235	733	458	1 769
Totalt		2 184	1 748	5 270	3 628	12 830

Källa SCB, befolkning 2020

Tabellen redovisar restidsvinst till Trollhättan med bil i kombination med tåg jämfört med resan med enbart bil från någon av tågstationerna Frändefors, Brålanda, Dals Rostock eller Bäcke-fors. Bilresan får ta maximalt 30 minuter och får utgöra högt en tredjedel av den totala restiden. Personer som får en totalt kortare restid via andra, befintliga tågstationer, exempelvis Ed och Mellerud, är ej med i resultatet. Pendlingsmönster och hur resandet i framtiden kan komma att se ut till respektive station kan behöva detaljstuderas i fortsatt arbete.



Restid till Trollhättan

Jämförelse av restid för resa med bil och tåg i förhållande till resa med enbart bil

- Vinst 20 - 25 min
- Vinst 15 - 20 min
- Vinst 10 - 15 min
- Vinst 5 - 10 min
- Vinst 0 - 5 min
- Förlust 0-5 min
- Förlust 5 - 10 min
- Förlust 10 - 15 min
- Förlust 15 - 20 min
- Förlust 20 - 25 min
- Förlust 25 - 30 min

Ort	Restid tåg
Ed	50
Åmål	45
Bäcke-fors	40
Dals Rostock	28
Mellerud	28
Brålanda	19
Frändefors	14
Vänersborg	11
Öxnered	5



RESTID MED CYKEL

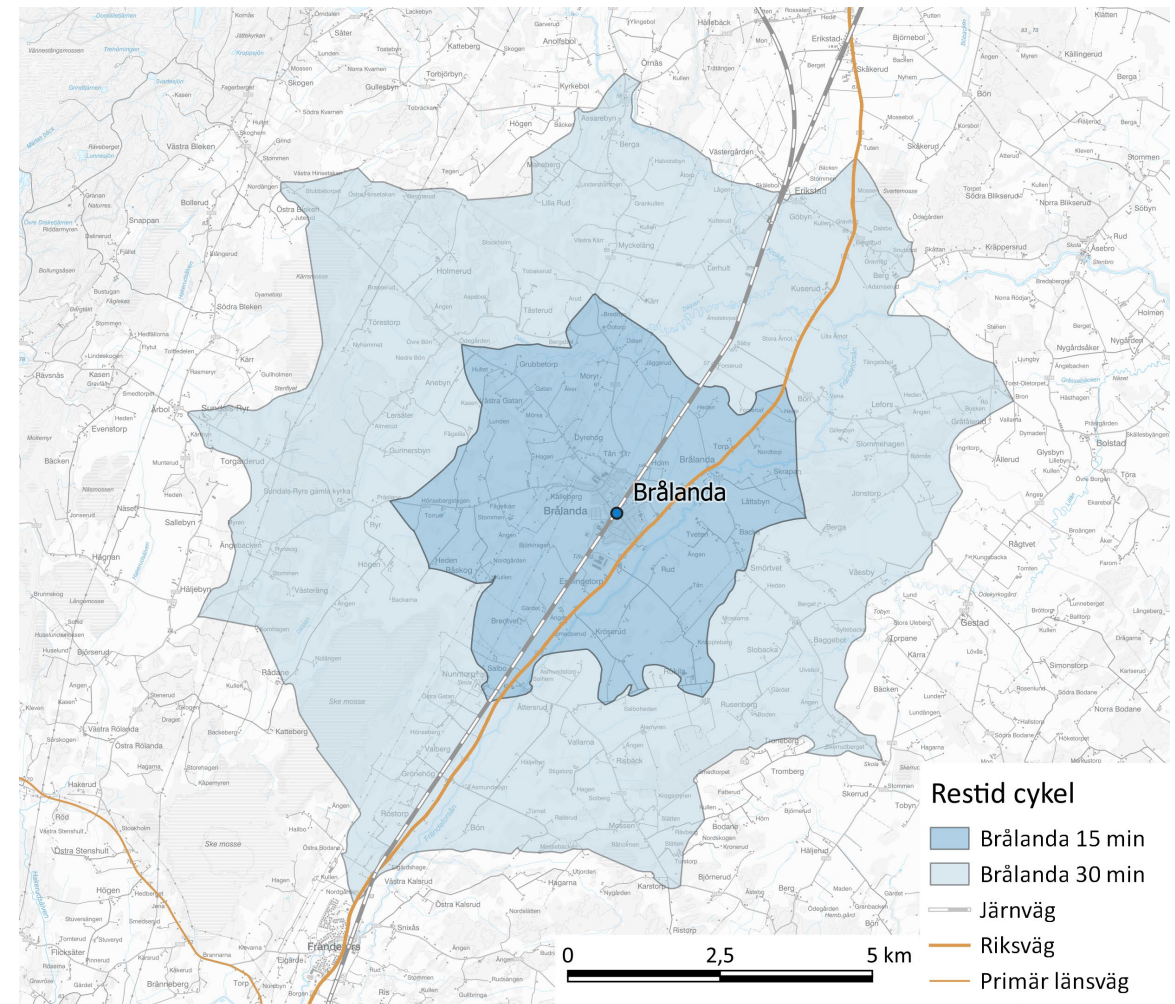
Hur många som bor inom olika tidsavstånd med cykel från centrala Brålanda

Ort	0-15 år	16-29 år	30-64 år	65- år	Totalt
Brålanda tätort	279	222	561	470	1 532
Brålanda 15 min cykel	343	263	709	551	1 866
Brålanda 30 min cykel	479	377	1 075	711	2 642

Befolkning 2020, källa: SCB

Hela Brålanda tätort med en hel del omland nås inom 15 minuters cykling från centrum. Det är cykelvänliga avstånd till ortens större arbetsplatser, skola, service och kollektivtrafik. Även flera som inte bor inom tätorten har cykelavstånd till centrala Brålanda.

Det är viktigt att kommunen arbetar för att tillgodose ett bra gång- och cykelvägnät för att realisera potentialen.



Trivector



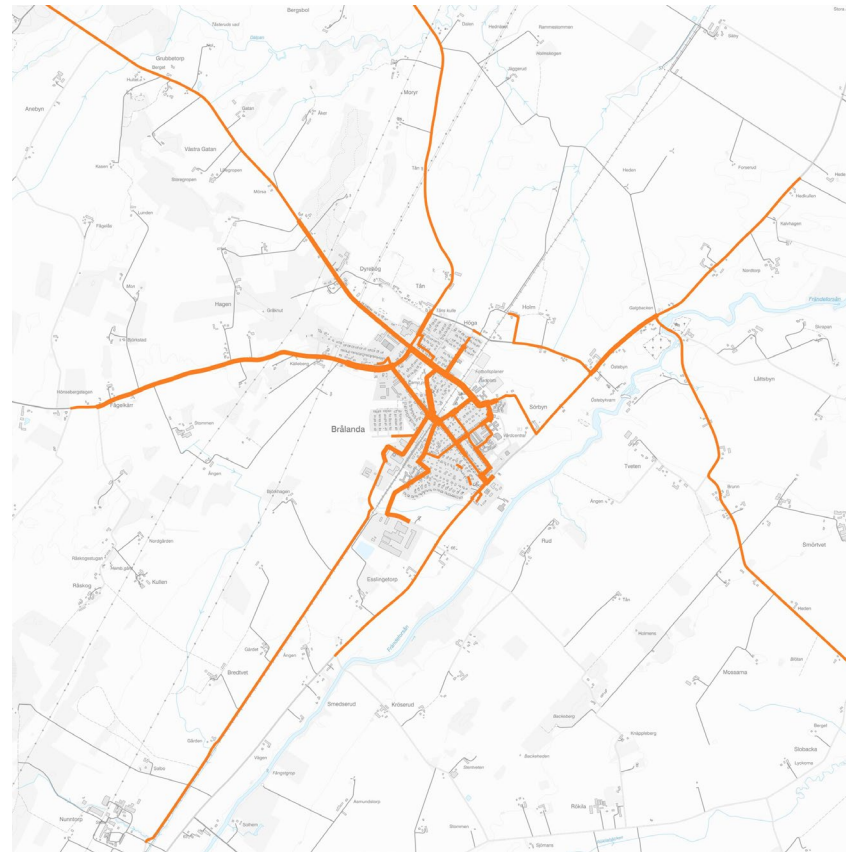
CYKELPOTENTIAL

CYKELPOTENTIAL I TÄTORTEN.

Cykelpotentialen är särskilt stor i Bräländas centrala delar.

Alla grupper kan dock inte cykla i samma utsträckning på vägar enligt denna klassificering då hastigheten och trafiken kan vara hög, detta gäller inte minst barn. På nästkommande sida illustreras därför även cykelklassningen av vägnätet utifrån cykelväg samt hur trafikerat bilvägnätet är.

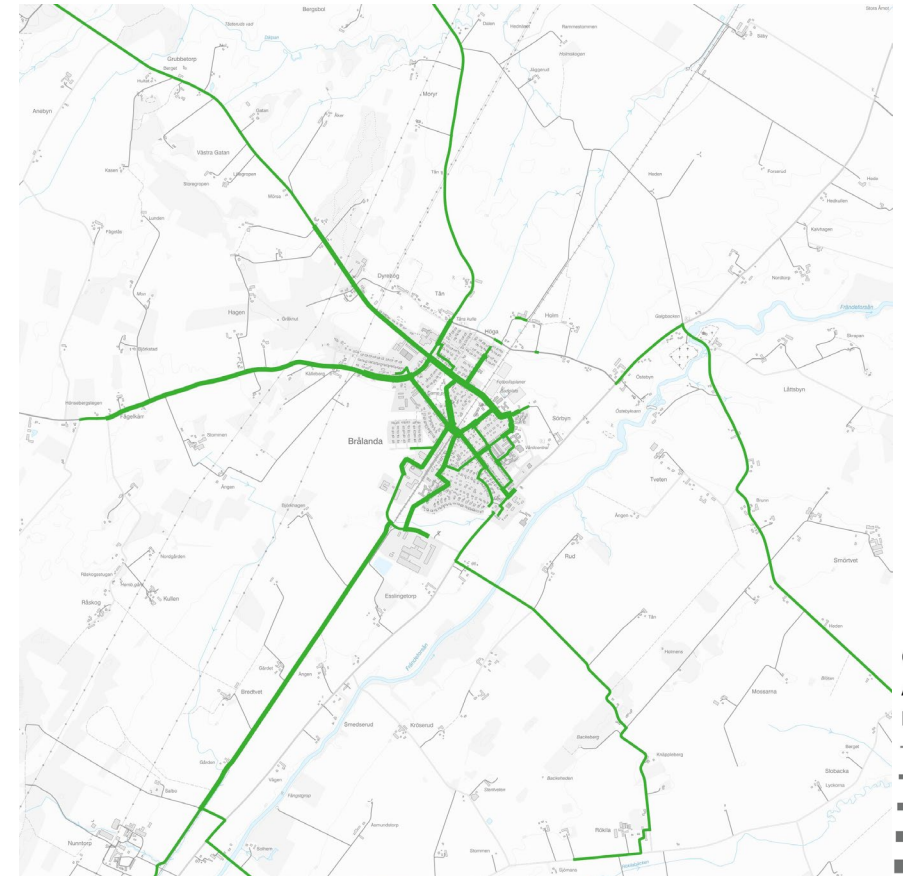
OBEGRÄNSAT VÄGNÄT



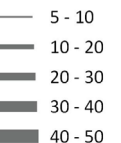
Obegränsat vägnät = cykelväg, samtliga bilvägar

Begränsat vägnät = cykelväg, bilväg med max 70 km/h exklusive motorväg, motortrafikled, 4-fältsväg och mötesfri väg

BEGRÄNSAT VÄGNÄT



Cykelpotential
Antal potentiella
passager





CYKELPOTENTIAL

CYKELVÄNLIGA AVSTÅND

Det är mindre än 1,5 kilometer mellan ytterkanterna av orten – ett gång- och cykelvänligt avstånd mellan olika målpunkter och bostäder. Det finns heller inga stora höjdskillnader i orten vilket underlättar för cykling.

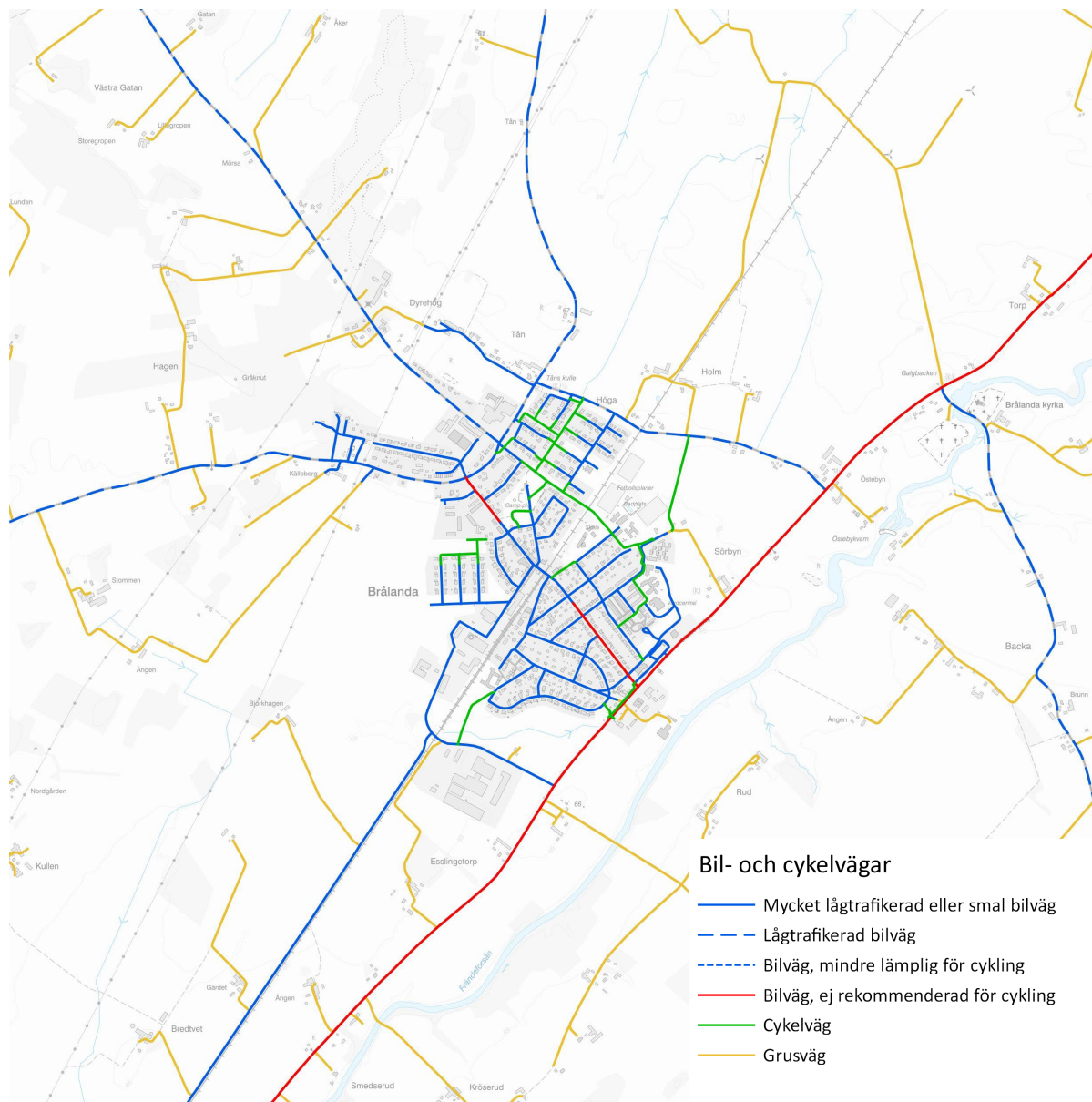
CYKELVÄGAR KNYTER IHOP GATOR OCH OMRÅDEN

Det befintliga cykelvägnätet knyter främst ihop olika gator eller områden och endast ett fåtal går parallellt med resterande vägnät. Cykelnätet är idag inte kopplat till stationsområdet utan cykling sker i blandtrafik både öster och väster om järnvägen.

JÄRNVÄGEN ÄR EN BARRIÄR

Järnvägen utgör en barriär för gång- och cykelvägnätet. Det finns trottoarer som ansluter till stationsområdet öster om järnvägen längs Allégatan, både norrut och österut. Barriäreffekten som järnvägen skapar för oskyddade trafikanter behöver minimeras. I dagsläget är det aldrig mer än knappt 400 meter till närmsta passage och denna ligger i plan vid samtliga passager.

Källa: Tyréns, 2022



Trivector



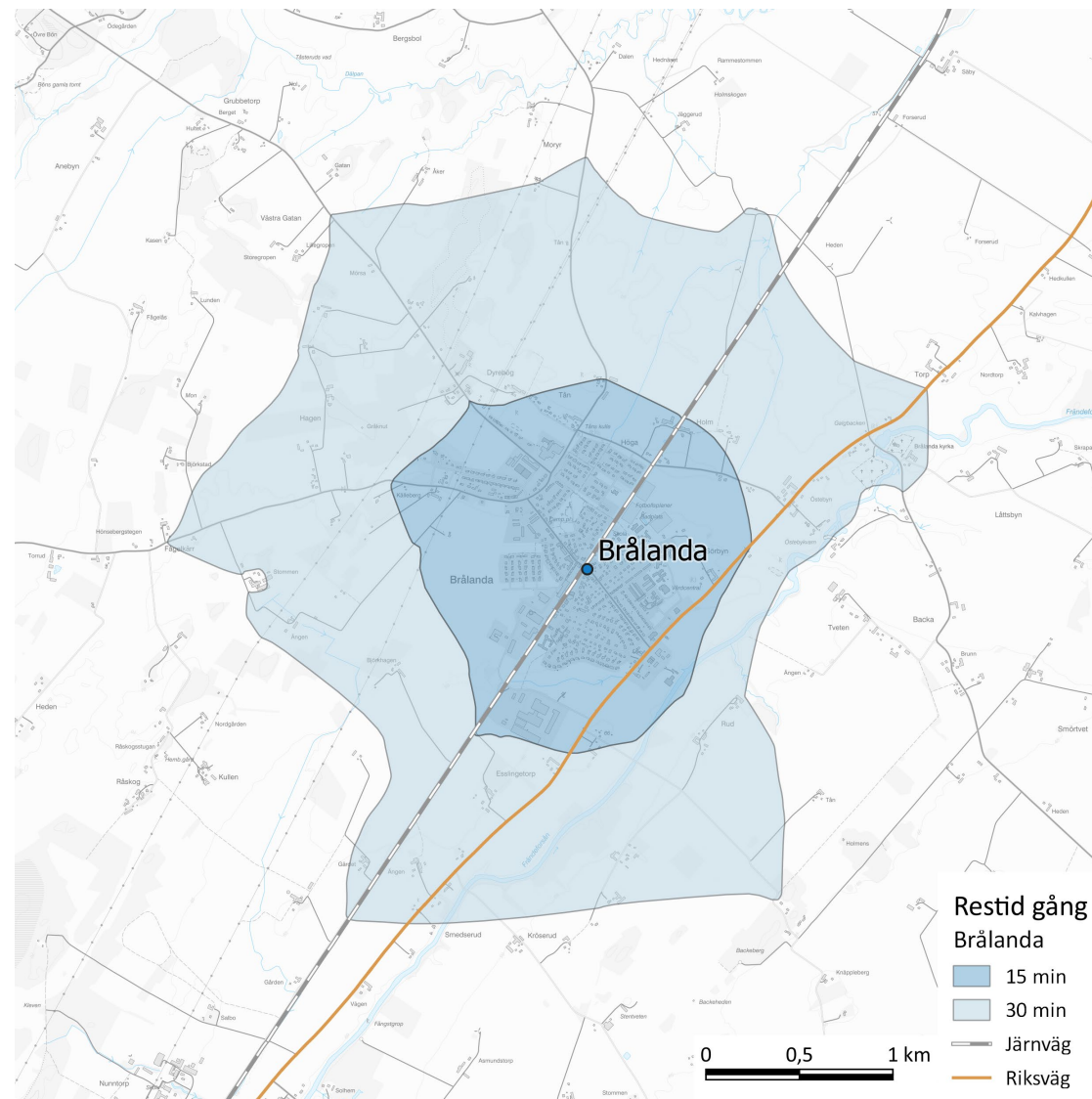
RESTID MED GÅNG

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

Ort	0-15 år	16-29 år	30-64 år	65- år	Totalt
Brålanda tätort	279	222	561	470	1 532
Brålanda 15 min gång	271	220	546	459	1 496
Brålanda 30 min gång	299	231	612	502	1 644

Befolkning 2020, källa: SCB

Brålandas större arbetsplatser, 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.





KOLLEKTIVTRAFIK

Linje 700 (Ed-Bäckefors-Mellerud-Vänersborg) och omvänt.

- Vänersborg nås på cirka 20 minuter
- Ed nås på cirka en timme
- 13 dubbelturer per dag
- Avgångar sker med timmes-trafik under rusningstid

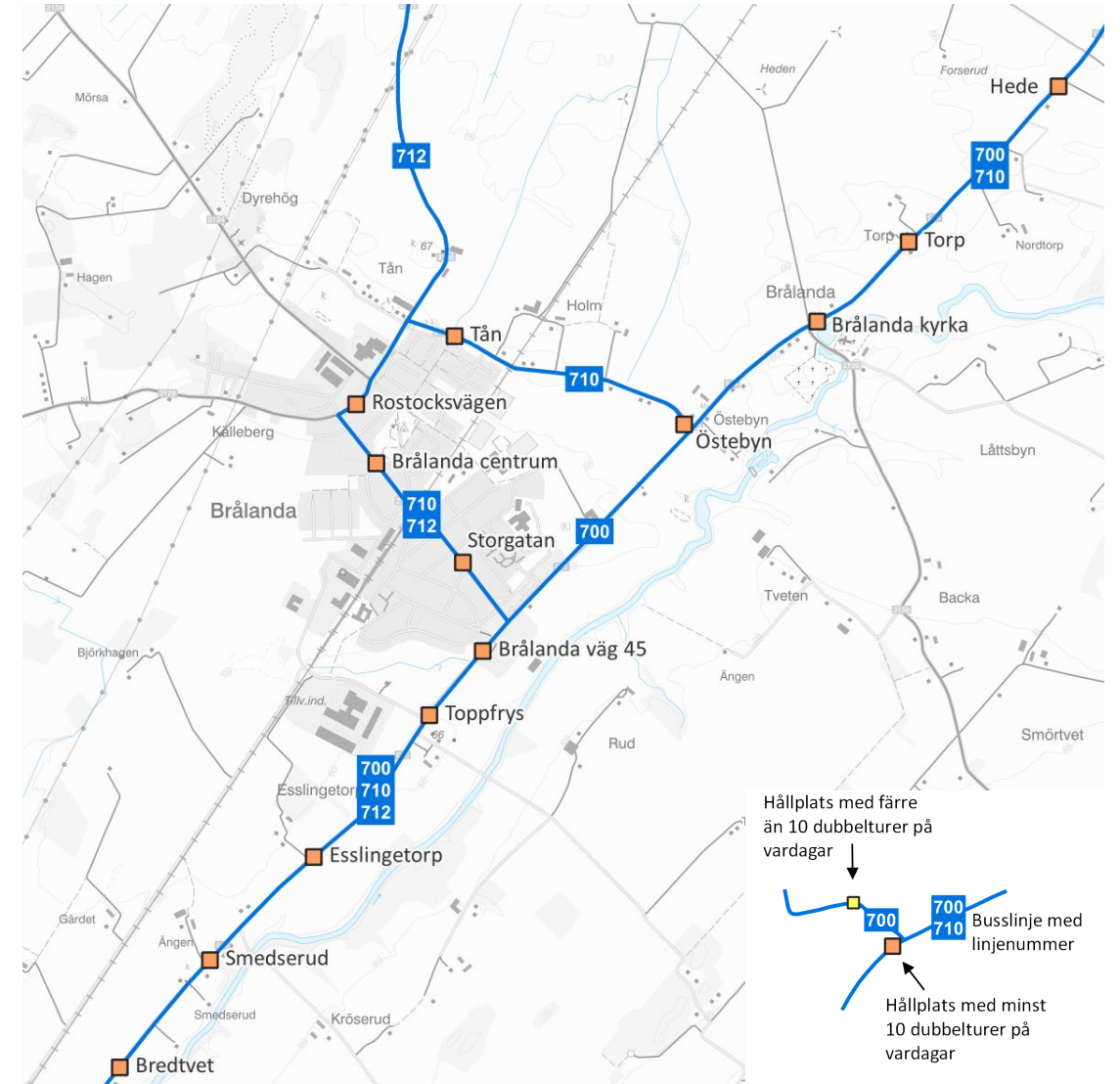
Linje 710 (Mellerud-Brålanda-Vänersborg-Trollhättan) och omvänt.

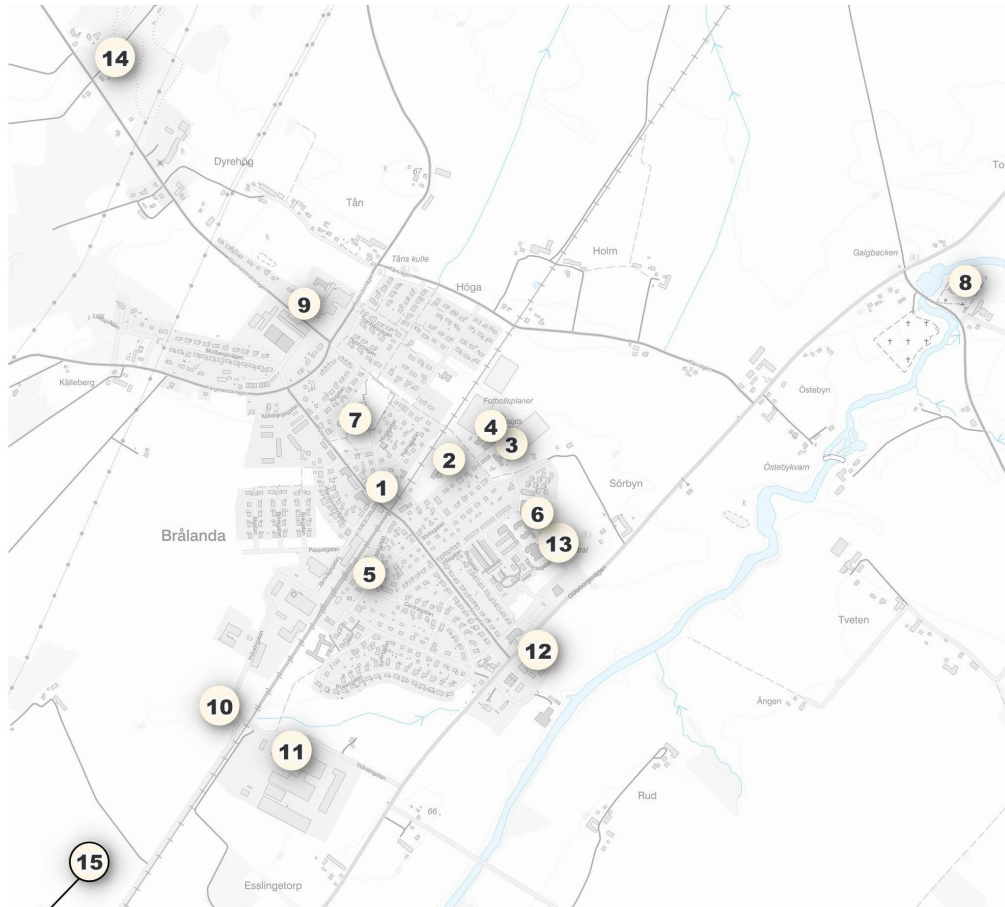
- Trollhättan nås på cirka 50 minuter
- Mellerud på cirka 20 minuter
- 19 dubbelturer per dag
- Avgångar sker med 25–40 minuters mellanrum under rusningstrafik

Linje 712 (Dals Rostock-Brålanda-Trollhättan)

- Trollhättan nås på ca 1 timme
- Trafikerar hela sträckan en gång på morgonen och en gång på eftermiddagen

Närmsta busshållplats, Brålanda centrum, ligger på cirka 400 meters gångavstånd från stationen. Ett attraktivt hållplatsläge i nära anslutning till stationen skulle behövas för att säkerställa goda kommunikationsmöjligheter med kollektivtrafiken inför utbyggnaden av den nya tågstationen (Tyréns, 2022).





VÄLFUNGERANDE SAMHÄLLE. Brålanda uttrycks i Vänersborgs översiktsplan som ett välfungerande samhälle med serviceutbud och mötesplatser. Följande målpunkter återfinns på orten:

1. Centrum med ett 10-tal butiker, restauranger, bibliotek etc.
2. Brålanda skola med klasser F-6
3. Brålanda förskola
4. Idrotts- och badanläggning
5. Sörgårdens Fritidsgård för barn i klass 1–7
6. Särskilt boende Sörbygården och Solhaga med 24 boendeplatser vardera
7. Centrumparken med lekplats med möjlighet för evenemangsverksamhet.
8. Brålanda kyrka
- 9-11. Industrier
12. Rastplats med restauranger och dylikt längs med E45
13. Service i form av vårdcentral, tandläkare och apotek
14. Rekreativt elljusspår upp till 2,5 kilometer med preparerade skidspår vintertid, cirka 1 kilometer från Brålanda centrum.
15. Nuntorp (grönt kluster, ligger utanför kartan mellan Brålanda och Frändefors)



FRÄNDEFORSÅN. Är ett viktigt område för natur- och rekreationsvärden. Idag utgör dock E45 en barriär för att kunna ta sig ner till vattnet.

SKOLSKOGEN. Viktigt område för skoleleverna som nyttjar Skolskogen för undervisning och lek. Skolelevernas tillgång till området bör säkerställas genom nyttjanderättsavtal.

ELLJUSSPÅR. Rekreativt elljusspår upp till 2,5 kilometer med preparerade skidspår vintertid. Belägen cirka 1 kilometer från Brålanda centrum.

CENTRUMPARKEN. Brålandas centrumpark där flera funktioner ryms.

TÖRNROSDALEN. Parkområde som kan utvecklas som odlings- och rekreationsområde med tillhörande aktivitetsytor, promenadstråk och andra sociala ytor.

PARK I HÖGA. Ett mindre parkområde i närheten av järnvägen. I parken finns ett flertal skyddsvärda ekar som skapar ett högt naturvärde på platsen.



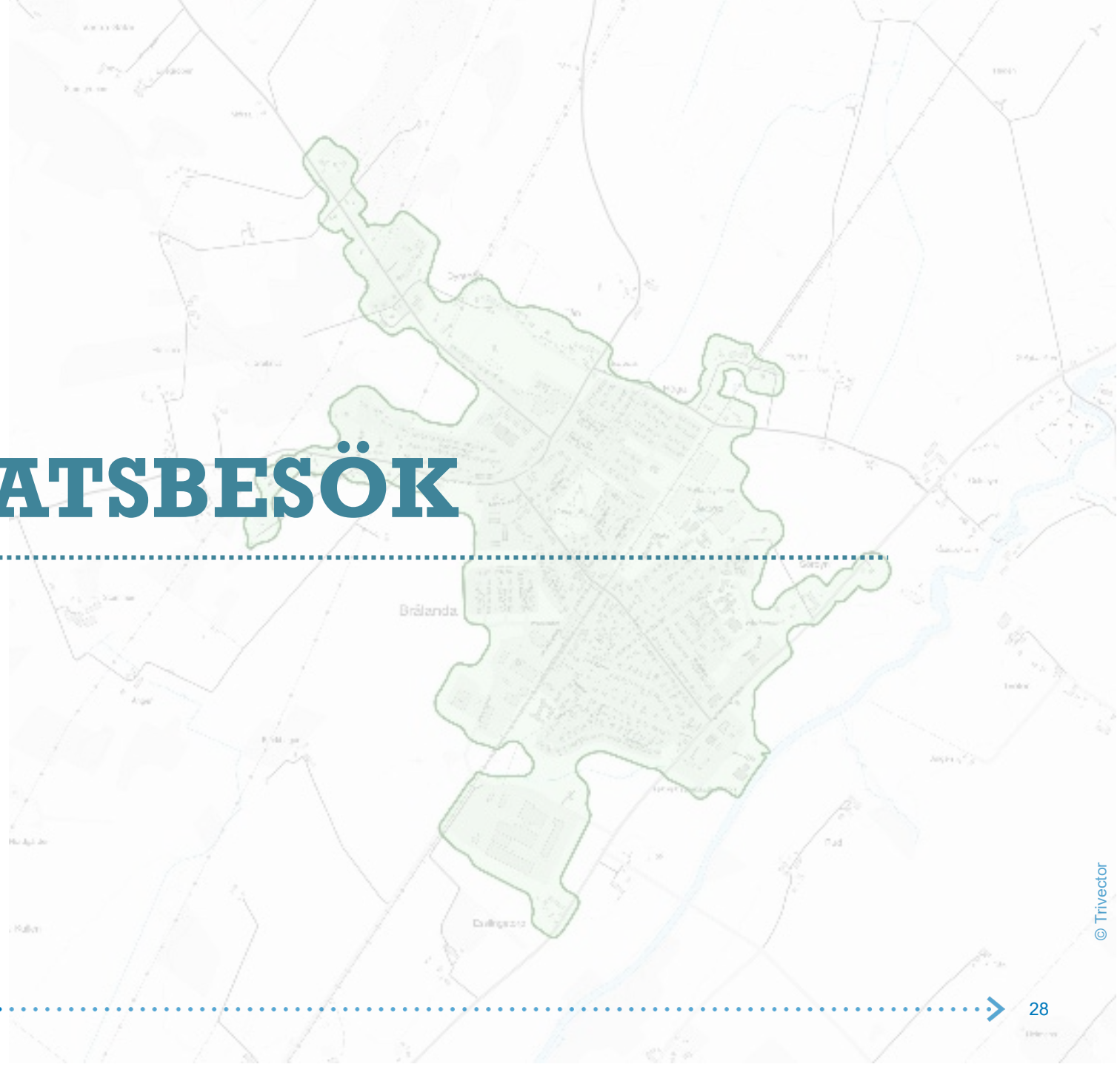
Trivector



Frändeforsån. Bildkälla: Vänersborgs kommun



PLATSBESÖK





	Styrkor	Svagheter	Potential	Pritext
Centrum				
Har båttor närmast kopplade ihop med stationsområdet?				
Skolområdet				
Har linjerna bra gång- och cykelkoppling till centrum?				
Källeberg				
Har linjerna bra gång- och cykelkoppling till centrum?				
Centrumparken				
Stationsområde västra				
Har utrymme med parkering längs stationsområdet och i närheten av skolområdet?				
Har utrymme nära tillgängliga bostäder?				
Har utrymme nära tillgängliga bostäder?				
Stationsområde östra				
Har det som ska byggas med tillräckligt utrymme för att bygga upp en gångstråk?				
Har det som ska byggas med utrymme för att bygga upp en gångstråk?				



Den 26 april 2023 genomfördes ett gemensamt platsbesök i Brålanda och Frändefors där representanter från Vänersborgs kommun och Chalmers gjorde presentationer. Därefter genomfördes en rundtur i Nuntorp, en klusterorganisation som arbetar för att främja hållbar utveckling och tillväxt inom gröna näringar.

Under besöket i Brålanda genomfördes också en guidad promenad med stopp vid ortens centrum, centrumparken, skola/aktivitetsområde, Källeberg som är Brålandas exploateringsområde för bostäder, samt stationsområde Östra och Västra. Deltagarna delades 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 fick vi höra om platsen från representanter från kommunen.

CENTRUM. Vid besöket noterades att planerna på att bygga en planskild järnvägsövergång vid Storgatan kan leda till minskat kundunderlag för butiker som ligger nära spårområdet. Det föreslås att en perrong längs den norra delen av spåret ansluts till Storgatan i nordöst, på den norra sidan av spåret samt att det skapas en direkt koppling med GC till den planerade bebyggelsen i nordväst.

CENTRUMPARKEN. Sammanfattningsvis har centrumparken i Brålanda flera styrkor, däribland att den inrymmer många olika funktioner och utgör en stor tillgång för orten. En möjlig svaghet är att vissa invånare ifrågasätter parkens storlek och att det finns problem med tryggheten för barn. Parkens grusplan har både potential och kan vara en svår yta beroende på hur den nyttjas.

SKOLA/AKTIVITETSOMRÅDE. Styrkor som pekats ut kring skolområdet är att det finns befintlig vingstruktur i villabebyggelsen som kan omvandlas för att skapa ett bättre GC-stråk. Potentialen ligger i att det finns befintliga vägar som kan användas för att skapa ett mer kompakt GC-stråk. För att skapa ett bra GC-stråk mot stationsområdet är det viktigt att skapa tydliga siktlinjer.

KÄLLEBERG. Styrkor kopplat till Källeberg inkluderar möjligheten att utnyttja befintligt gatunät för GC. En tunnel skulle ytterligare knyta samman stråken och skulle göra området mer attraktivt. Dock finns behov av att skapa access till cykelparkering. En svaghet är att det kan saknas befintlig koppling och att hydrologiska problem kan skapa hinder för byggprojekt nordväst om järnvägen. Samtidigt finns en potential i att kommunen förhandlar om att köpa tomter för att skapa bättre access mot stationen och förtäta grönområden.

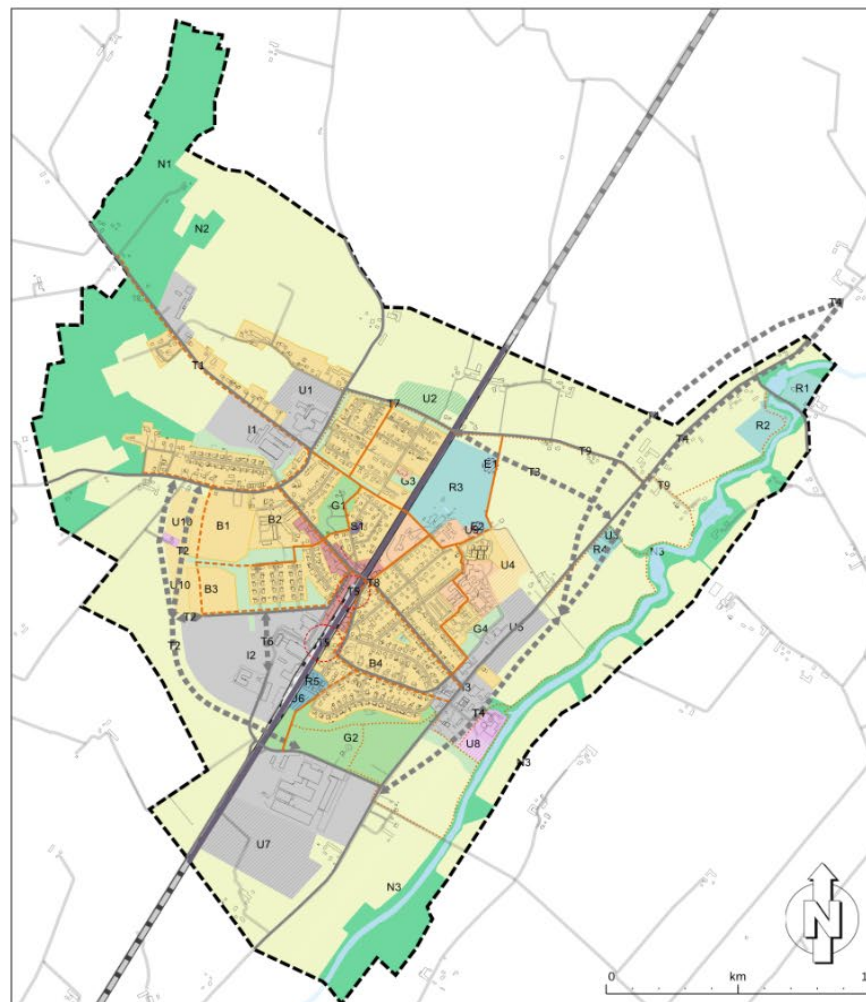
STATIONSOMRÅDE VÄSTRA. Vid besöket noterades att det finns befintliga verksamheter som kan fungera som målpunkter för tågresenärer, och det finns även planer på att bygga ett fik vid Järnväggsgatan. En idé är att hålla det enklare på ena sidan av stationen för att kunna fokusera på att stärka den andra sidan. Svagheter som har identifierats inkluderar tillgänglighetsproblem för verksamheter på grund av trafikerande jordbruksfordon, samt en smal trottoar och bristfälliga GC-möjligheter mot Storgatan.

STATIONSOMRÅDE ÖSTRA. En styrka som identifierats är den planerade GC-tunneln som kan bryta barriärer och skapa en bättre länk mellan olika delar av orten samt ökad tillgänglighet till centrum. Det är viktigt att tunneln känns trygg och konst kan användas för att liva upp den. Befintliga verksamheter som pizzeria och hemtjänst kan utgöra målpunkter för tågresenärer och det finns en potential i att utnyttja stationshuset och de fina äldre husen i området. En svaghet är bristen på mellanalternativ för boende för äldre och att det saknas anslutande busslinjer nära tågstationsläget. Det ses som viktigt att dra busstationen från Storgatan så nära stationsläget som möjligt för att skapa en tydlig och naturlig länk. Det behöver också tillses att det finns tillräckligt med parkering finns vid stationen.



PLANER

Kommande utveckling



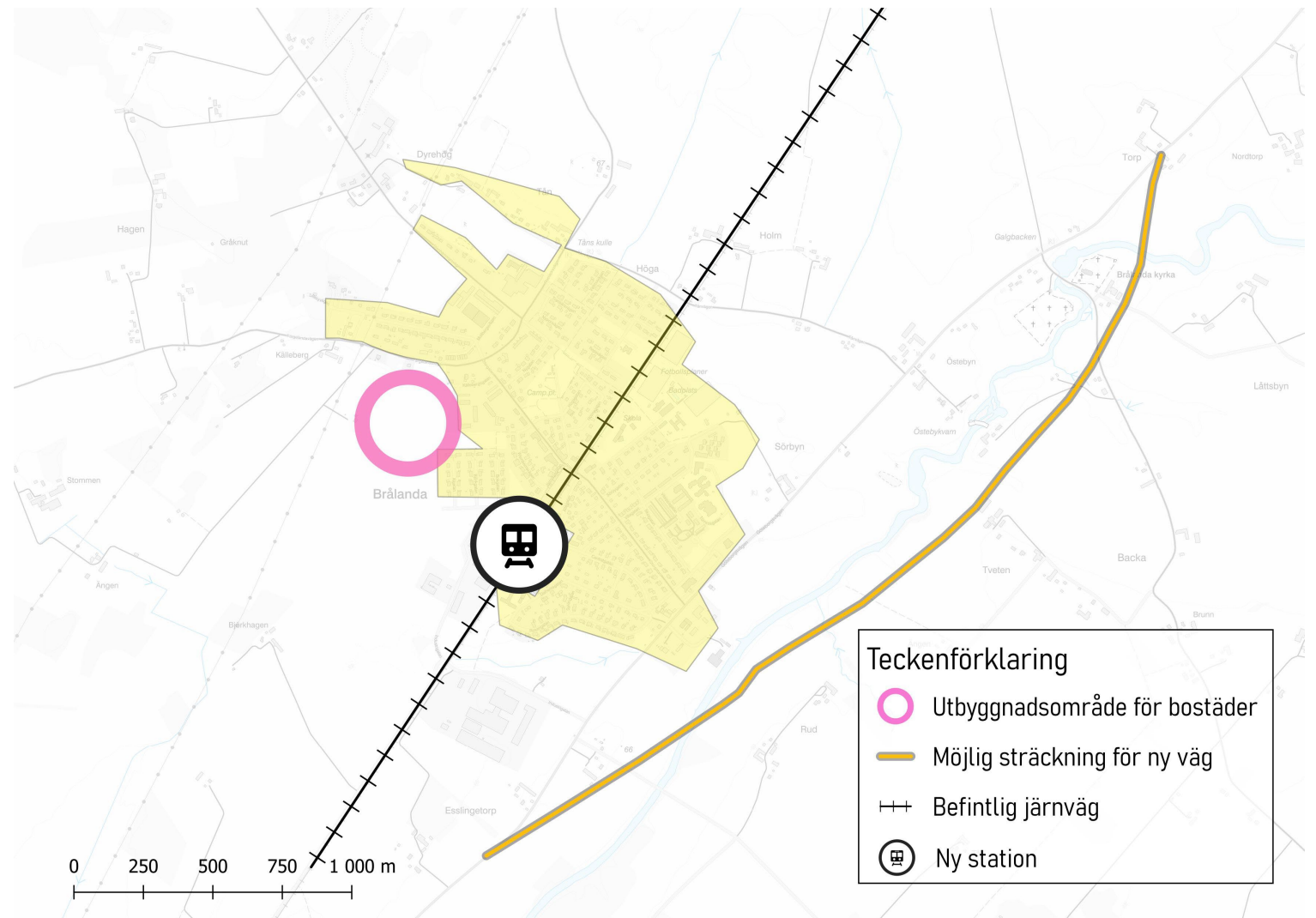
Fördjupad översiktsplan för Brålanda REKOMMENDATIONSKARTA - SAMRÅDSHANDLING

- Gång- och cykelväg
- Järnväg
- Väg
- Gång- och cykelväg planerad
- Väg planerad
- Gångväg planerad
- Resecentrum planerad
- VA-försörjning
- Energiproduktion planerad
- VA-försörjning planerad
- Naturområde
- Besöksanläggning
- Vård
- Annat samhällsviktigt ändamål
- Centrum
- Bostäder
- Skola
- Tillfällig vistelse
- Bostäder planerad
- Besöksanläggning planerad
- Tillfällig vistelse planerad
- Skola planerad
- Grönområde
- Park
- Grönområde planerad
- Jordbruk



SAMMANFATTNING PLANER

I KARTAN till höger illustreras och sammanfattas kommande planer med hänsyn till infrastruktur, bostäder och ny station. Kommande avsnitt beskriver planer för orten och är hämtade från kommun- och ortsspecifika strategiska dokument och plandokument.





OM BRÅLANDA I STRATEGISKA DOKUMENT.

Ny station i Brålanda finns med i Västtågsutredningen och återkommer i kommundokument såsom kollektivtrafikplan och översiktsplan. Tanken är att en station i Brålanda ska vara klar till 2028. I översiktsplanen för Vänersborg uttrycks att tågstationen tillsammans med väl utvecklad cykel- och pendelparkering för bil och med bussanslutning kan komma att få betydelse för berörda orters kollektivtrafikförsörjning. Tågstopp skapar goda möjligheter för ökad arbetspendling och nöjesresor för befintliga och nya invånare (bl.a. i Källeberg).

Parallellt med utvecklingen av ny station i Brålanda arbetar Trafikverket med åtgärdsvalsstudier:

- ▶ Utbyggnad av E45: Utbyggnad i befintlig och ny sträckning till mötesfri landsväg 2+1, 100 km/h på sträckan Vänersborg-Mellerud. Ny GC-väg ca 2,5 km. Planskildhet med väg 166 och två trafikplatser vid Frändefors och Brålanda.

NY INFRASTRUKTUR.

Det finns planer på att anlägga dubbelspår sträckan Skälebol – Brålanda, med anpassning till att anlägga stationer för resandeutbyte i Brålanda och i Frändefors. Planerna är i dagsläget vilande, och ligger inte med i nationell plan.

I FÖp Brålanda samt översiktlig trafik- och infrastrukturutredning (Tyréns, 2022) föreslås att en ringled byggs väster om Brålanda, som förbinder E45 med Poppelgatan och Färgelandavägen för att avlasta Brålandas centrala delar. Åtgärden skulle utöver avlastning generera positiva effekter i form av ökad trygghet och säkerhet, samt minskat buller och förbättrad luftkvalitet på Storgatan/centrum.

NYA GC-VÄGAR.

- ▶ Cykelväg planeras Brålanda-Frändefors-Vänersborg, som redan är delvis utbyggd.
- ▶ Cykelväg planeras från Forsane till väg 45 - aktuellt först på lite längre sikt.
- ▶ Nya gång- och cykelvägsanslutningar planeras till exploateringsområdet i Källeberg (Cykelplan).
- ▶ Regional GC-väg planeras utmed väg 2129 och 2135 (Cykelplan).
- ▶ Förbättring av GC-väg mellan Villagatan och Tånvägen planeras (Cykelplan).





INGA NYA TURER. Brålanda station kommer inte föranleda att Västtrafik inför fler turer på järnvägen – turutbudet är redan stort förbi Brålanda.

TÅG ERSÄTTER BUSS. Västtrafik har börjat undersöka förutsättningarna för en framtida trafikering av buss. På sträckan Mellerud – Vänersborg kommer sannolikt viss busstrafik ersättas av tåg.

HÅLLPLATSPLACERING. Diskussion om placering av hållplatser för anslutande busstrafik i Brålanda behöver ske i samråd mellan kommun och Västtrafik.





LANDSBYGGDEN ÄR VIKTIG. Vänersborgs kommuns översiktsplan lyfter fram kommunens tätorter och landsbygd som viktiga för kommunens identitet.

ÖKAD EFTERFRÅGAN PÅ BOSTÄDER. I översiktsplanen beskrivs att en växande efterfrågan på bostäder och verksamhetsområden i Brålanda kan väntas, och med förbättrade kommunikationer kommer småorterna att bli ett mer attraktivt alternativ för pendlare.

MARK RESERVERAS. Kring befintliga järnvägsstationer och spår reserveras mark för utveckling av stationssamhällen. Det anges att planeringen bör utgå från att ge utrymme för många bostäder inom gång- och cykelavstånd från stationen.

NYA BOSTÄDER. Ett nytt område planeras i Källeberg med närhet till den framtida stationen i Brålanda.

- Planförslaget möjliggör för ca 270 nya bostäder i olika bostadsformer (flerbostadshus, mindre rad-/parhus samt småhus), vilket kan bidra till en positiv befolkningstillväxt.
- Planområdets strategiska läge, ca 400 meter ifrån stationsområdet, gör området till ett attraktivt bostadsområde.
- I Vänersborgs kommuns bostadsförsörjningsplan anges att det utbyggnaden kommer att ske 2022–2025.

Vänersborgsbostäder har i sin långsiktiga plan med att bygga bostäder och förtäta i Brålanda (ca 30 lgh t.o.m. 2030). Även utveckling längs Dalslandskusten ger eventuellt resandeunderlag, bl.a. genom detaljplan för Sikhallsvägen.

DALSLANDSKUSTEN UTVECKLAS. Utveckling längs Dalslandskusten ger eventuellt visst resandeunderlag.





UTVECKLING PÅ ORTEN. I Vänersborgs översiktsplan uttrycks en ambition från kommunens sida att arbeta för att ge Brålanda goda förutsättningar att utvecklas, bl.a. genom förbättrade kommunikationer och planberedskap för bostäder och verksamheter.

Detaljplanen för Källeberg möjliggör, utöver bostäder:

- Park- och grönområde,
- Skolverksamhet samt
- Centrum- och verksamhetsområde.

Boende inom planområdet för Dalslandskusten har lång väg till både allmän och kommersiell service. En utveckling av bebyggelsen inom kustzonen kan eventuellt bidra till att det blir bättre förutsättningar för att upprätthålla servicenivån i Frändefors och Brålanda.





STARK FÖRETAGARFÖRENING. Brålanda företagarförening har ca 100 medlemsföretag (av Brålandabyggdens totalt ca 700 företag) inom skilda verksamhetsområden som alla samverkar för en attraktiv och levande landsbygd och tätort.

Några av ortens större företag och arbetsgivare inkluderar:

- Dahlbergs slakteri (ca 90 anställda),
- Toppfrys (ca 50 anställda)
- Brålanda industri (ca 40 anställda)

GRÖNT KLUSTER. Det finns ett grönt kluster för utbildning och forskning på det före detta naturbruksgymnasiet i Nuntorp.

UTÖKNING AV VERKSAMHETSOMRÅDEN. Som ett sätt att råda bot på den höga arbetslösheten i kommunen bland unga och utrikes födda planerar kommunen att avsätta mark för verksamheter i anslutning till stationssamhället. I översiktsplanen för Vänersborg pekas lämpliga platser för utredning om framtida utbyggnad av verksamhetsområden ut, bl a Esslingetorp i södra Brålanda. En utökning av verksamhetsområden och ett nytt område för centrumutveckling kan få fler företag att välja att etablera sig i Brålanda. I översiktsplanen uttrycks att byggande eller anläggningar som kan försvåra byggandet av vägarna eller järnvägarna inte bör tillåtas.

ATTRAKTIV PENDLING. Genom tågstopp kommer Brålanda enligt detaljplanen för Källeberg att bli attraktivt ur pendlingssynpunkt, både för företagare och invånare.

