



SAMHÄLLSPLANERING OCH STATIONSUTVECKLING I DALS ROSTOCK

Befolkning, resande och infrastruktur - Nuläge och framtidsplaner



2023-09-25



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 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 stationsområde 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 DALSS ROSTOCK

FÖRUTSÄTTNINGAR. I Dals Rostock finns en stark känsla av medborgarengagemang och entreprenörskap. Tack vare tidigare insatser för platsutveckling har det i orten redan gjorts betydande framsteg. Platsens närhet till natursköna områden och möjligheter till rekreation, tillsammans med dess rika historia, bidrar till att skapa en stark ortsidetitet och gör det till ett populärt resmål. Med stora delar av orten lättillgängliga till fots eller med cykel, finns det stor potential för hållbara resor till en eventuell ny station.

UTMANINGAR OCH KNÄCKFRÅGOR. Liksom andra mindre orter i Dalsland, har Dals Rostock ingen eller mycket begränsad befolkningsökning och har även ett begränsat utbud av service. Om stationen ska behållas på sin tidigare plats, kommer det att finnas utmaningar att skapa tillräckligt med utrymme för ny plattform mm. Om stationen placeras söder om orten i anslutning till ny järnvägssträckning, kommer det att innebära långa avstånd för de som bor i norr, vilket kräver nya anslutande gång- och cykelvägar. Ytterligare utmaningar som är kopplade till en eventuell stationsöppning, är att säkerställa tillräckligt många tågturer för att möta resenärernas behov. Dessutom finns det utmaningar med att samordna alla involverade parter tidsplaner för att möjliggöra en stationsöppning.

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 arbetet är bland annat att titta närmare på behov av fortsatt utredning och en gemensam färdplan för helheten.

MEDVERKADE PARTER. I projektet har medverkat representanter från Vänersborg, Bengtsfors, Mellerud, Dals-Ed, Svenljunga och Tranemo kommuner, Fyrbodal, 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 stationsutveckling. Här behöver parterna diskutera vem som kan göra vad för att åstadkomma ett ökat resandeunderlag trots orternas begränsade befolkningsutveckling.



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 DALSS ROSTOCK



Förbered nytt stationsläge tillsammans mellan parterna. Peka ut plats i så tidigt skede som möjligt.



Förbered hur nya stationen kopplas till orten. Beakta svårigheterna med att få externa stationslägen attraktiva.



Ska Dals Rostock dra nytta av nya tåguppehåll kräver det ett relativt stort turutbud och nya turer, vilket kan vara svårt att lösa med tanke på bristande bankapacitet. Lärdomar från exempel från Skåne visar på att det krävs minst 10 dubbelturer per dag (timmestrafik i högtrafik, varannantimmestrafik i lågtrafik).





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
Platsutveckling	33
Infrastruktur	34
Kollektivtrafik	35
Bostadsutveckling	36
Service	37
Verksamheter	38





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 jan 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.



Målbild Tåg 2035
– utveckling av tågtrafiken i Västra Götaland
Antagen av regionfullmäktige i juni 2013





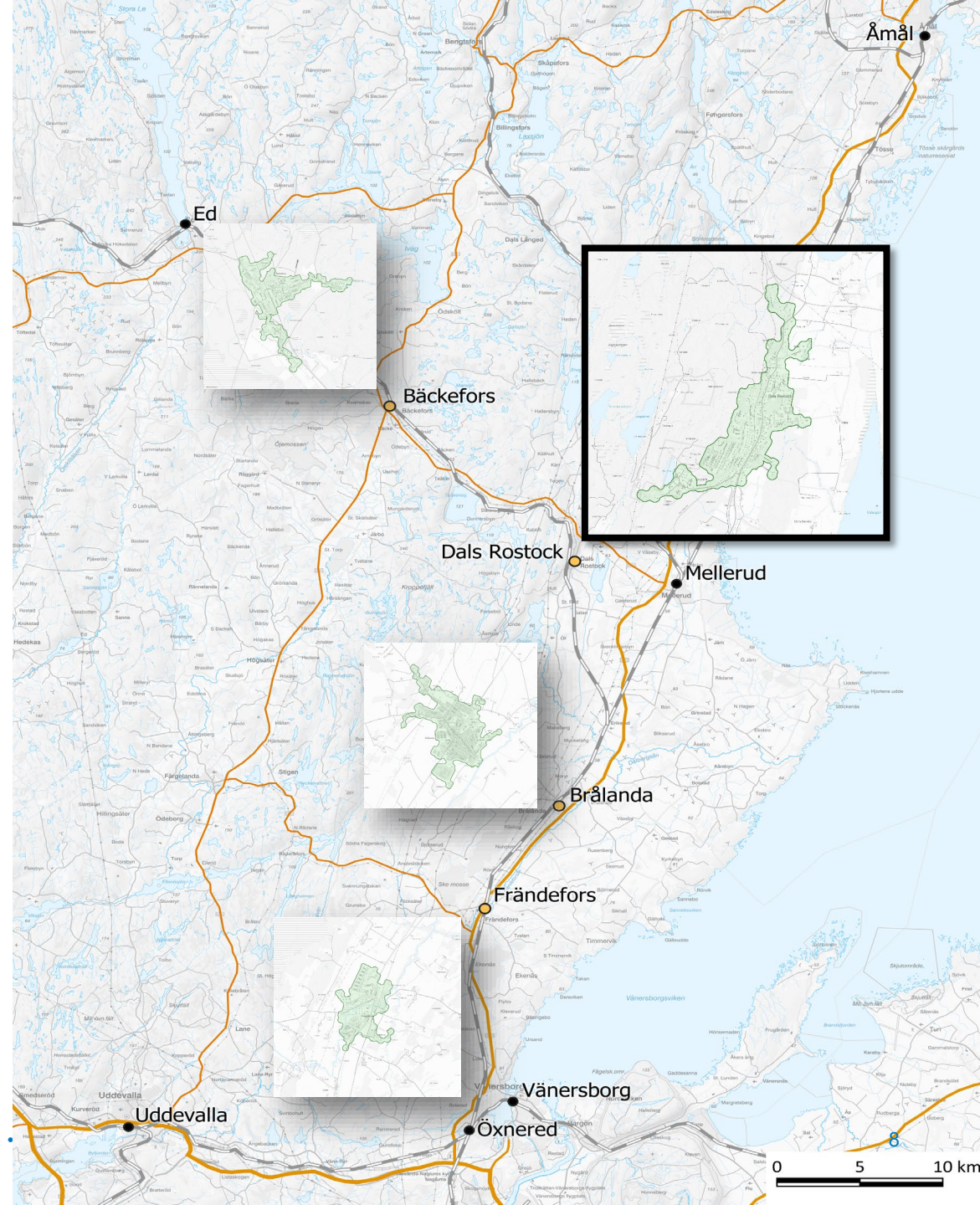
Projektet har fokus på de fyra orter i Dalsland som omnämns i Västtågsutredningen, med Bäckeфорs i norr och Frändefors i söder.

BÄCKEFORS är en före detta bruksort och ligger centralt i Dalsland mellan regionens fem centralorter. Genom ortens centrala placering i Dalsland och placering i knutpunkten mellan väg 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 Väneren 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 Mellerud
 - Underlagsmaterial och kartläggning inom ramen för arbete med platsutveckling
- ▶ Vi har intervjuat/pratat med
 - Suzanne Håkansson – Plan- och byggchef, Melleruds kommun
 - Magnus Olsson – Samhällsbyggnadschef, Melleruds kommun
 - Per Stenerås, Trafikverket
 - Sharon Plotzki, Västtrafik
- ▶ Platsbesök genomfördes i Dals Rostock 2022-09-28.





NULÄGE

Förutsättningar och utmaningar





BEFOLKNINGSUTVECKLING

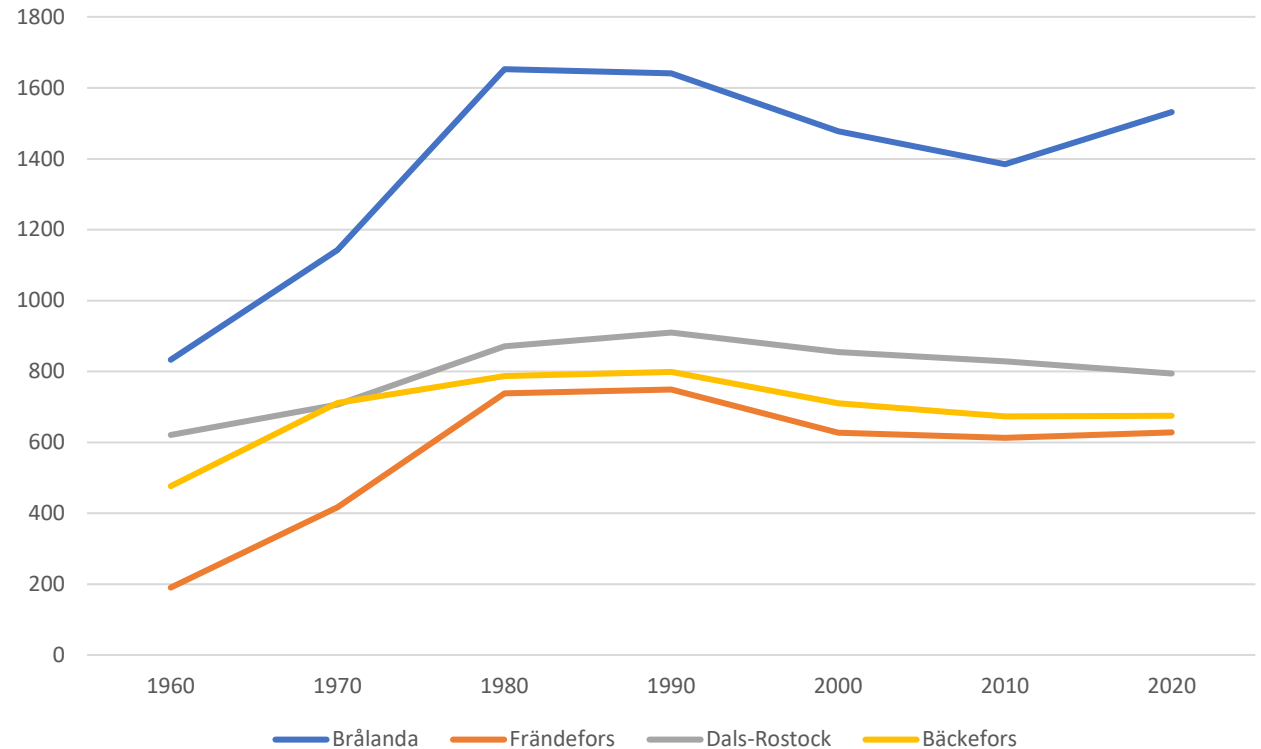
MARGINELL UTVECKLING.

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 Dals Rostock: 794

- 0-15 år: 149
- 16-29 år: 107
- 30-64 år: 317
- 65+ år: 221



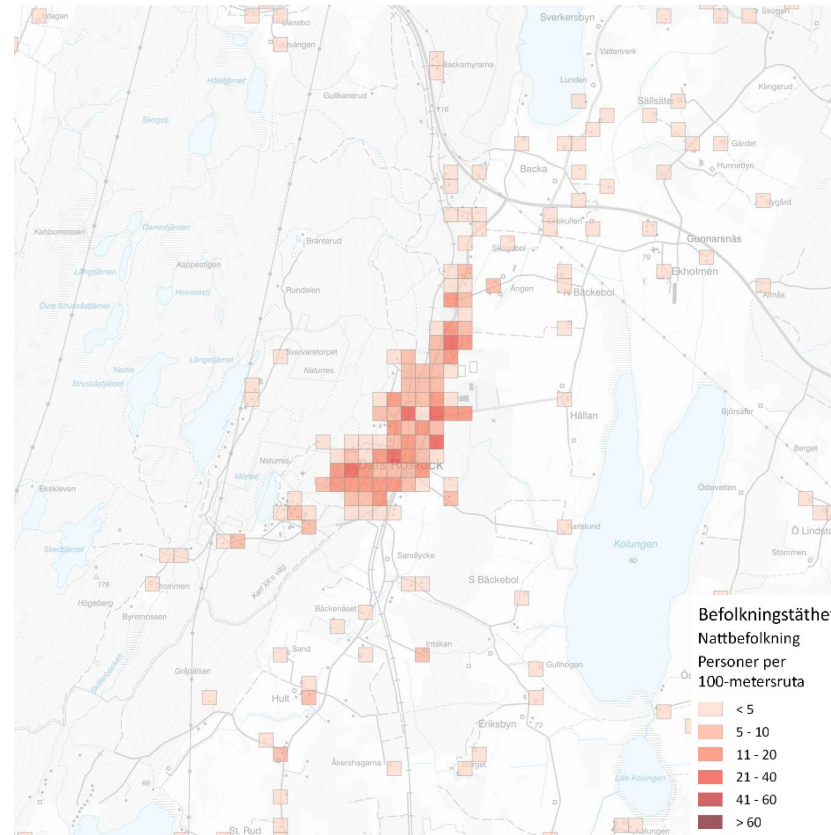


BEFOLKNINGSTÄTHET

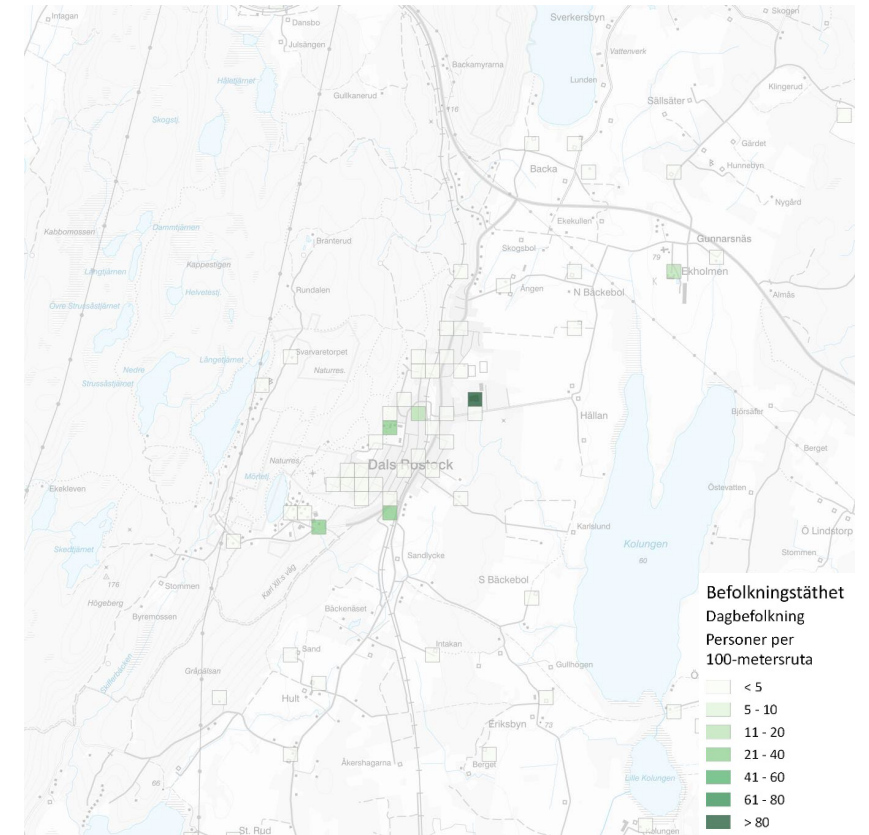
BOR GÖR MAN I TÄTORTEN.
Kartan till vänster illustrerar att man bor utspritt främst i Dals Rostocks centrala delar (nattbefolkning).

FÅTAL STÖRRE ARBETSGIVARE.
Arbetar gör man främst i ortens nordöstliga delar. De mörkare delarna markerar var ortens största arbetsgivare – JOAB – är lokaliserad. Även skola, förskola och särskilt boende genererar en del arbetstillfällen (dagbefolkning).

BOSTÄDER



ARBETSPLATSER





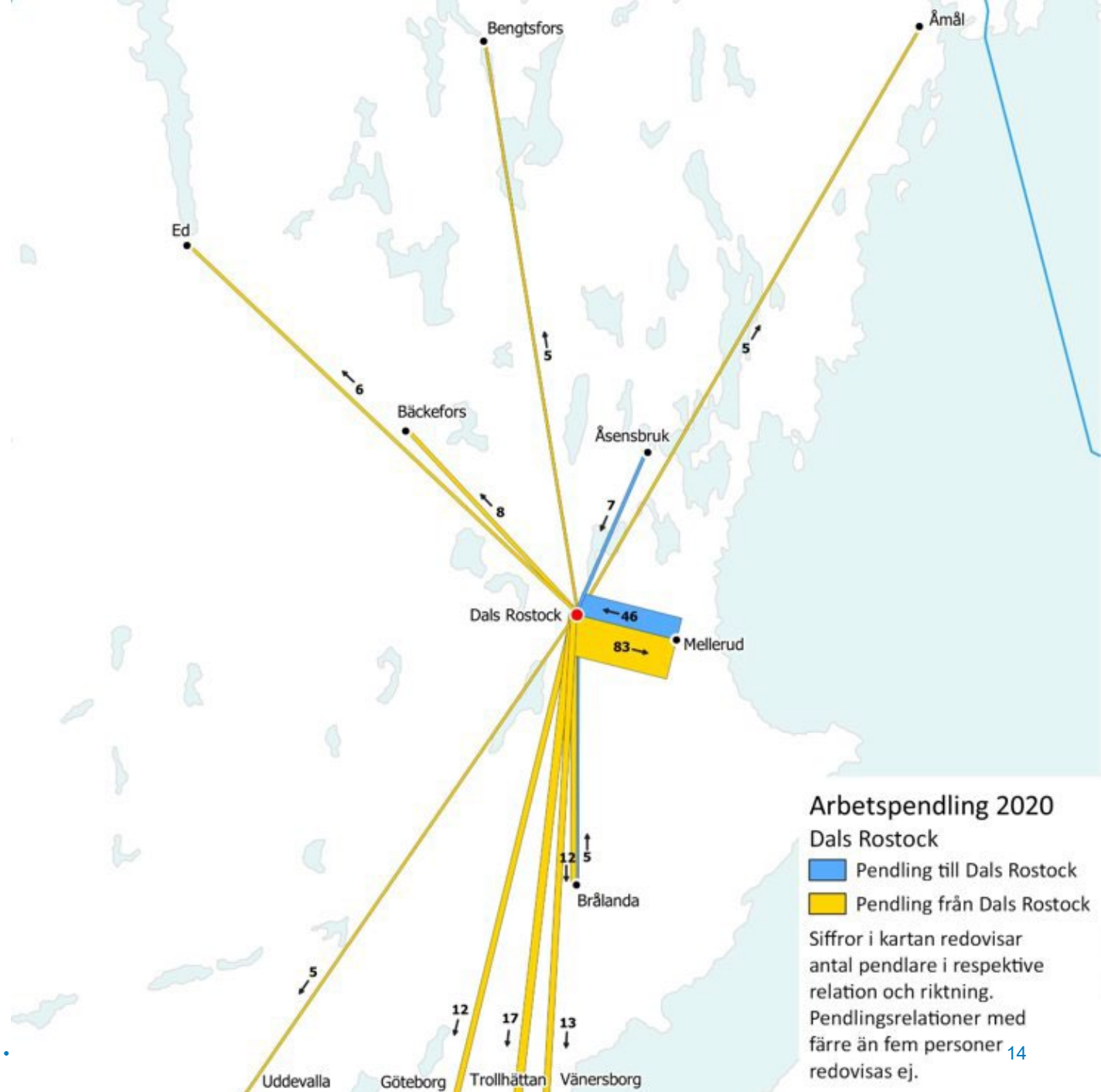
ARBETSPENDLING

Dals Rostock är främst en utpendlingsort, men har också en del inpendling.

DALS ROSTOCK – MELLERUD

Den främsta pendlingen sker Dals Rostock ↔ Mellerud. Det sker ett omfattande och dubbelriktat pendlingsutbyte mellan orterna.

För övrigt sker utpendling med små flöden till kringliggande orter och städer, exempelvis till Brålanda, Trollhättan, Vänersborg och Göteborg.



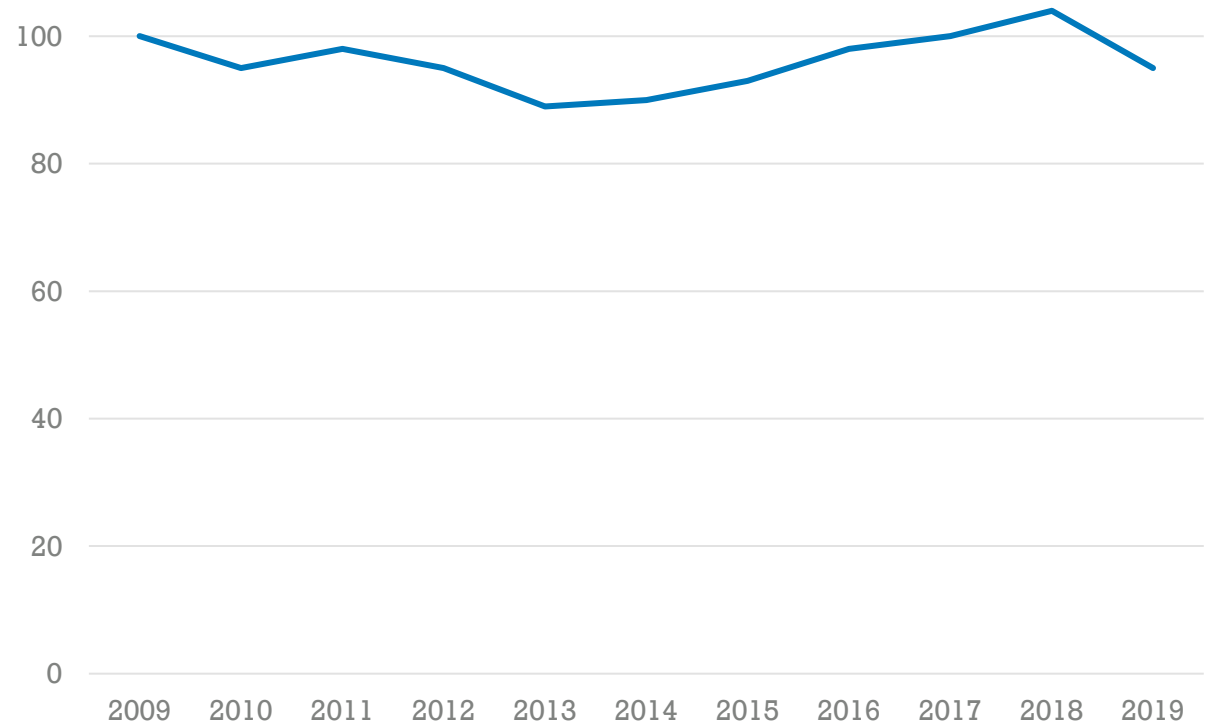


RESANDEUTVECKLING

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 %

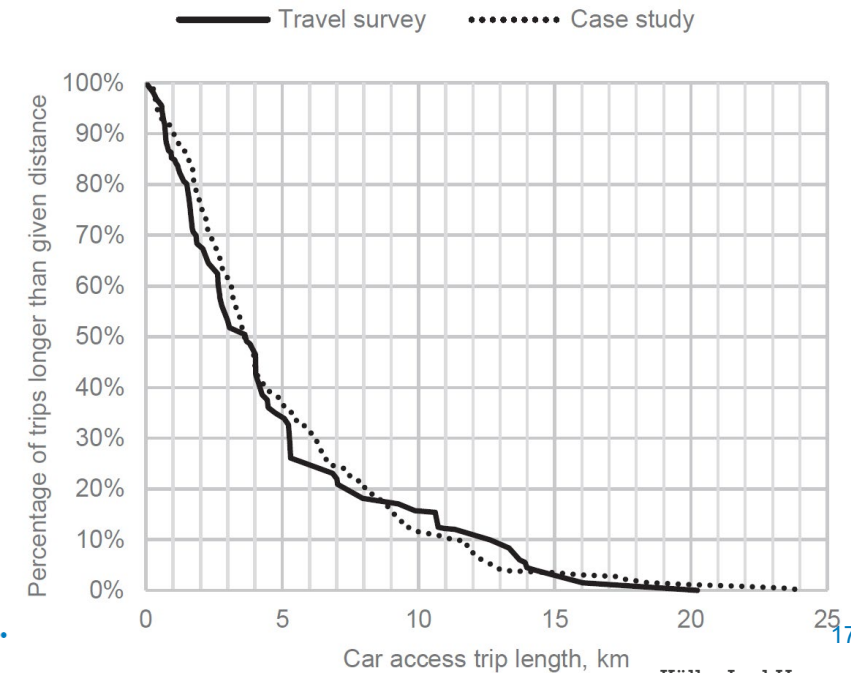
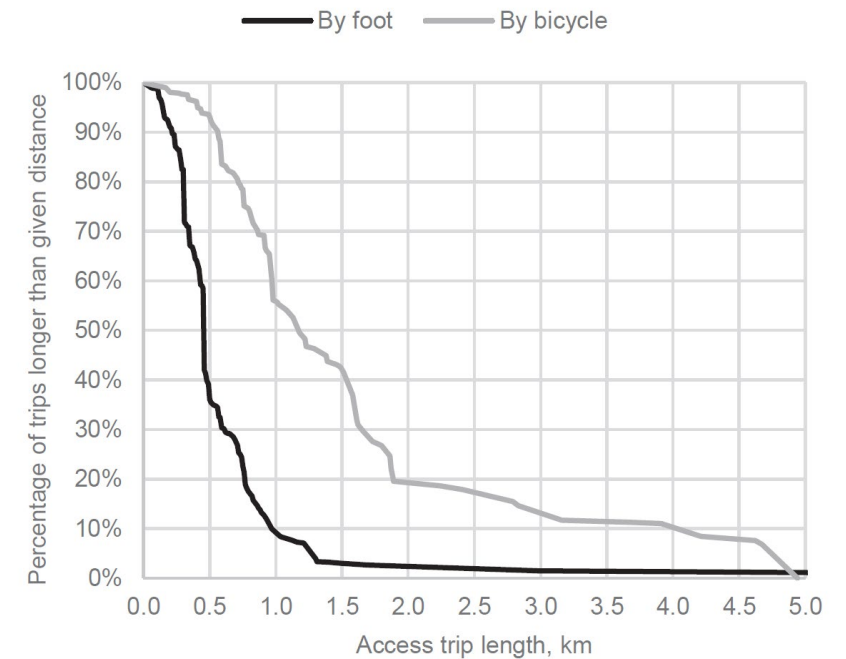
Det är troligt med likartad fördelning i Västra Götaland.

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

*exkl eventuell bussmatning



Trivector





RESTID MED BIL

Hur många som bor inom olika tidsavstånd med bil från Dals Rostock tätort

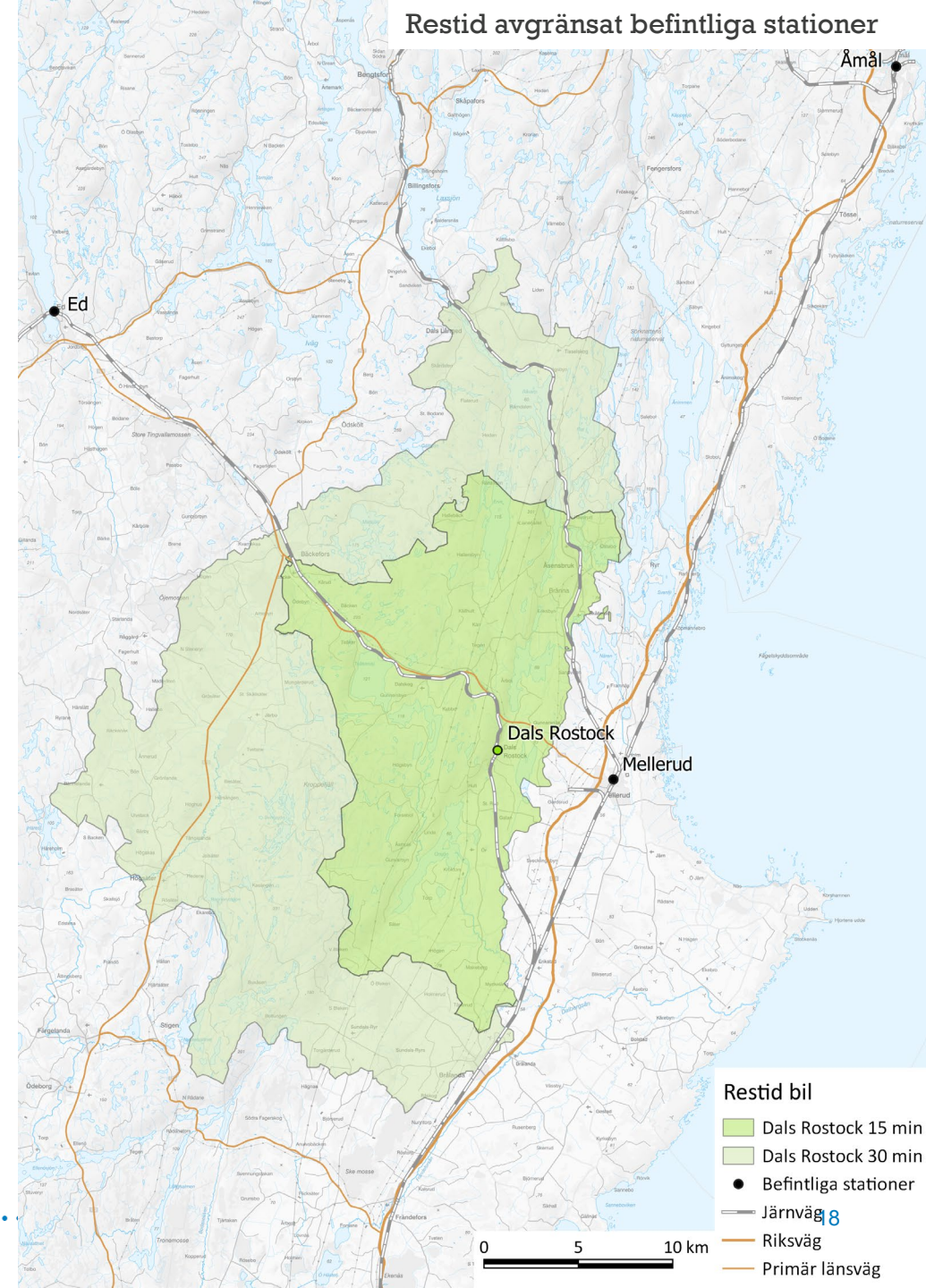
Ort	0-15 år	16-29 år	30-64 år	65- år	Totalt
Dals Rostock tätort	149	107	317	221	794
Dals Rostock 15 min bil	491	373	1 297	931	3 092
Dals Rostock 30 min bil	1 336	1 117	3 193	2 174	7 820

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 nya stationer upp till cirka 15 kilometer med bil. Inom 15 minuters restid med bil, avgränsat av befintliga stationers upptagningsområden, nås således huvuddelen av Dals Rostocks 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

Dals Rostock ligger intill väg 166 som knyter samman Mellerud med Bäckefors. Genomfartsvägen, Brunnsvägen, utgör en barriär i orten med biltrafik i relativt höga hastigheter.

Även järnvägen skär genom orten och begränsar möjlighet till rörelse och bebyggelse (ÖP).





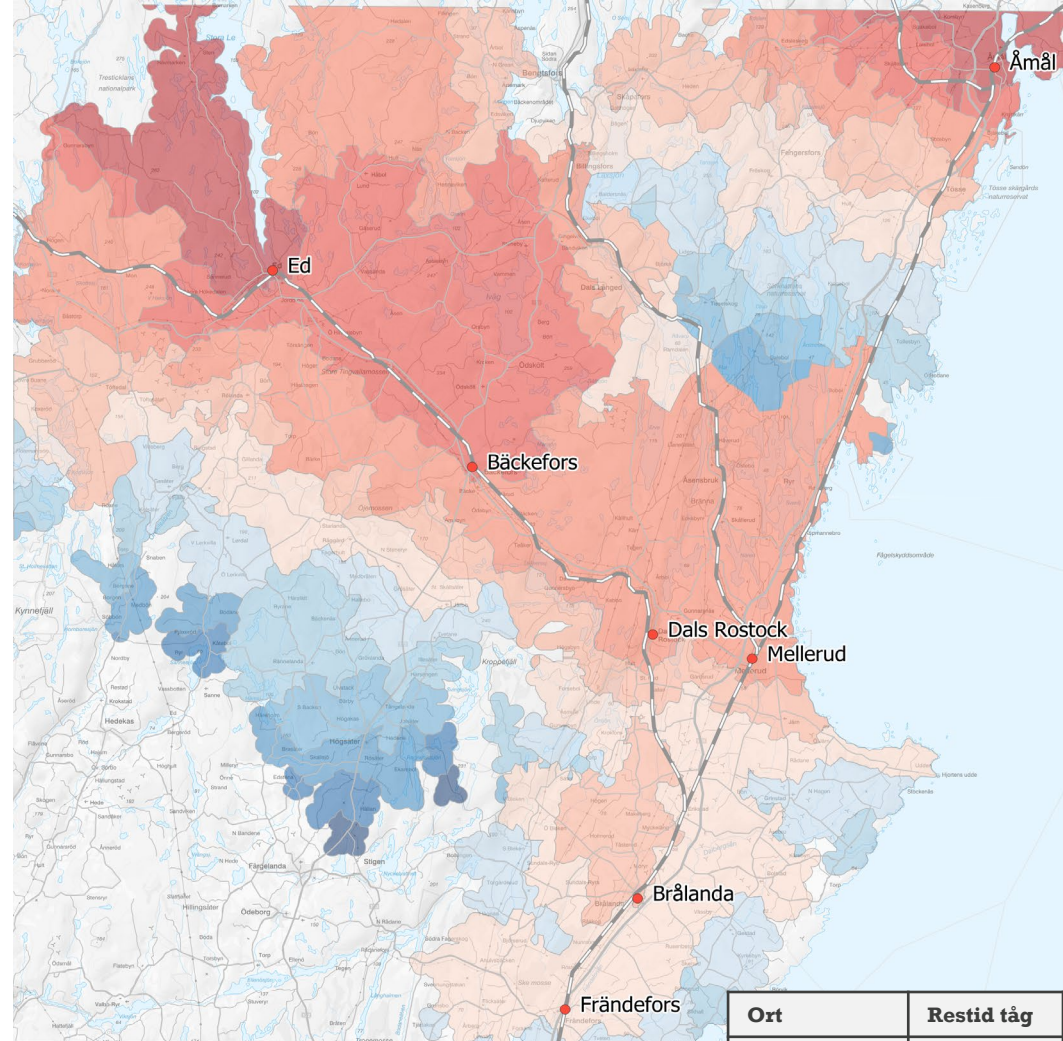
RESTID MED BIL OCH TÅG

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	1202
Brålanda	5-10 min	361	275	798	532	1966
Bäckefors	0-5 min	36	46	132	101	315
Bäckefors	5-10 min	257	303	687	504	1751
Bäckefors	10-15 min	286	208	602	419	1515
Bäckefors	15-20 min	246	172	651	495	1564
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	2391
Frändefors	0-5 min	343	235	733	458	1769
Totalt		2184	1748	5270	3628	12830

Källa SCB, befolkning 2020

Tabellen redovisar restidsvinst till Trollhättan med bil i kombination med tåg i förhållande till resa 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
Bäckefors	40
Dals Rostock	28
Mellerud	28
Brålanda	19
Frändefors	14
Vänersborg	11
Öxnered	5



RESTID MED CYKEL

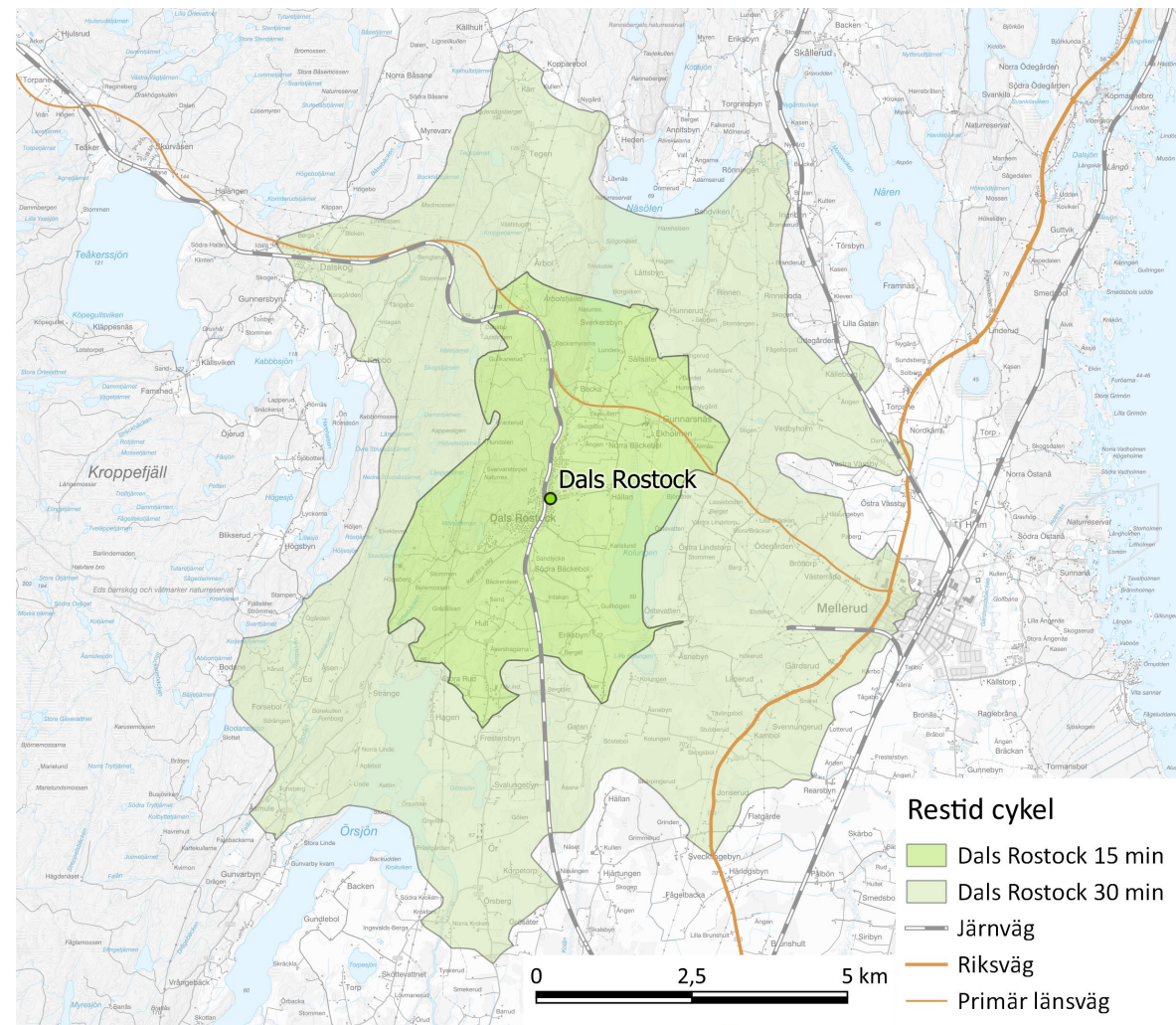
Hur många som bor inom olika tidsavstånd med cykel från centrala Dals Rostock:

Ort	0-15 år	16-29 år	30-64 år	65- år	Totalt
Dals Rostock tätort	149	107	317	221	794
Dals Rostock 15 min cykel	181	127	400	268	976
Dals Rostock 30 min cykel	519	445	1 157	826	2 947

Befolkning 2020, källa: SCB

Hela Dals Rostocks tätort med en del omland nås inom 15 minuters cykling. Det är cykelvänliga avstånd till ortens större arbetsplatser, skola, service och kollektivtrafik. Även föreslagen placering av tågstation nås inom 15 minuters cykling. Även flera som inte bor inom tätorten har cykelavstånd till centrala Dals Rostock.

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





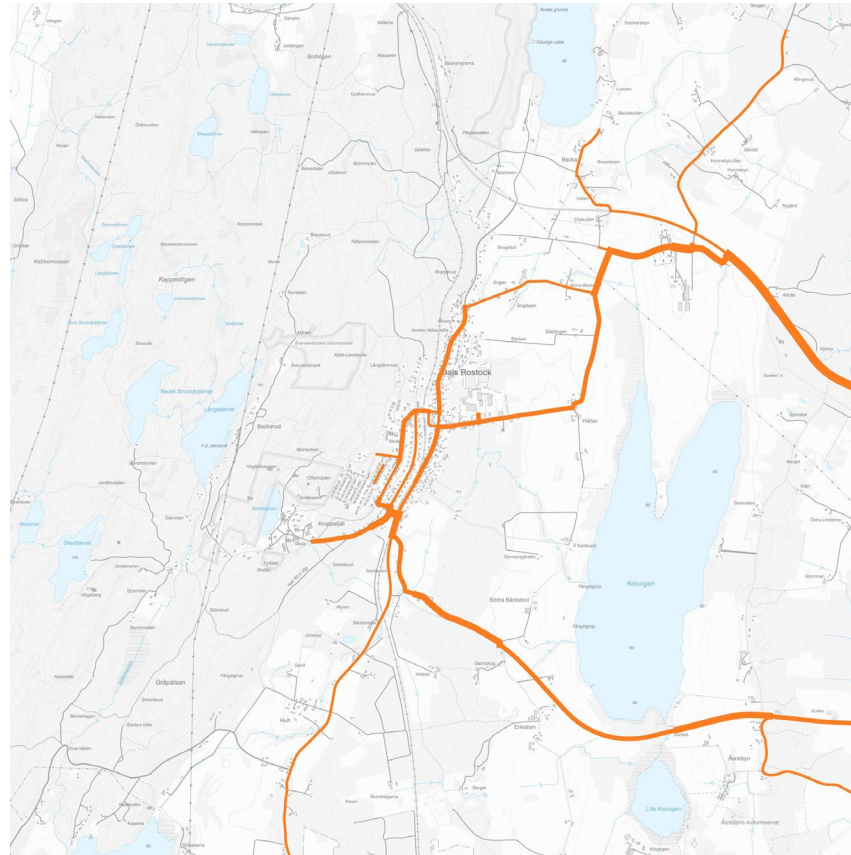
CYKELPOTENTIAL

CYKELPOTENTIAL I TÄTORTEN.

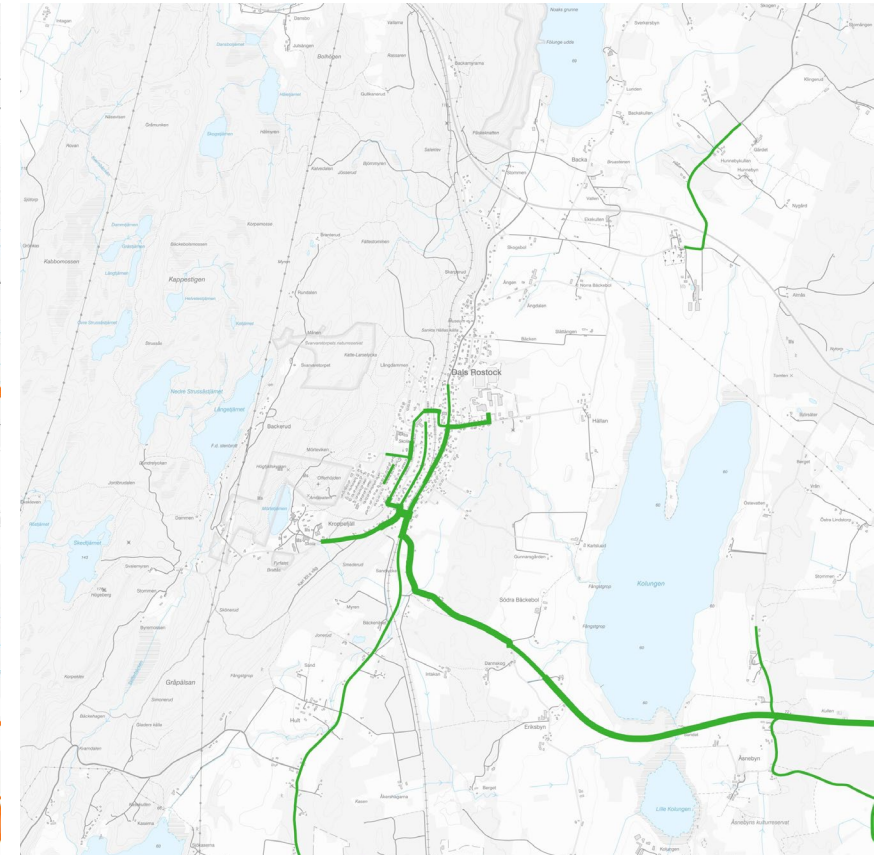
Cykelpotentialen är särskilt stor i Dals Rostocks centrala delar och ut till orters större arbetsplatser i nordost och sydost.

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



BEGRÄNSAT VÄGNÄT



Cykelpotential
Antal potentiella
passager

- 5 - 10
- 10 - 20
- 20 - 30
- 30 - 40
- 40 - 50

Obeogränsat vägnät = cykelväg, samtliga bilvägar

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



CYKELPOTENTIAL

CYKELVÄNLIGA AVSTÅND

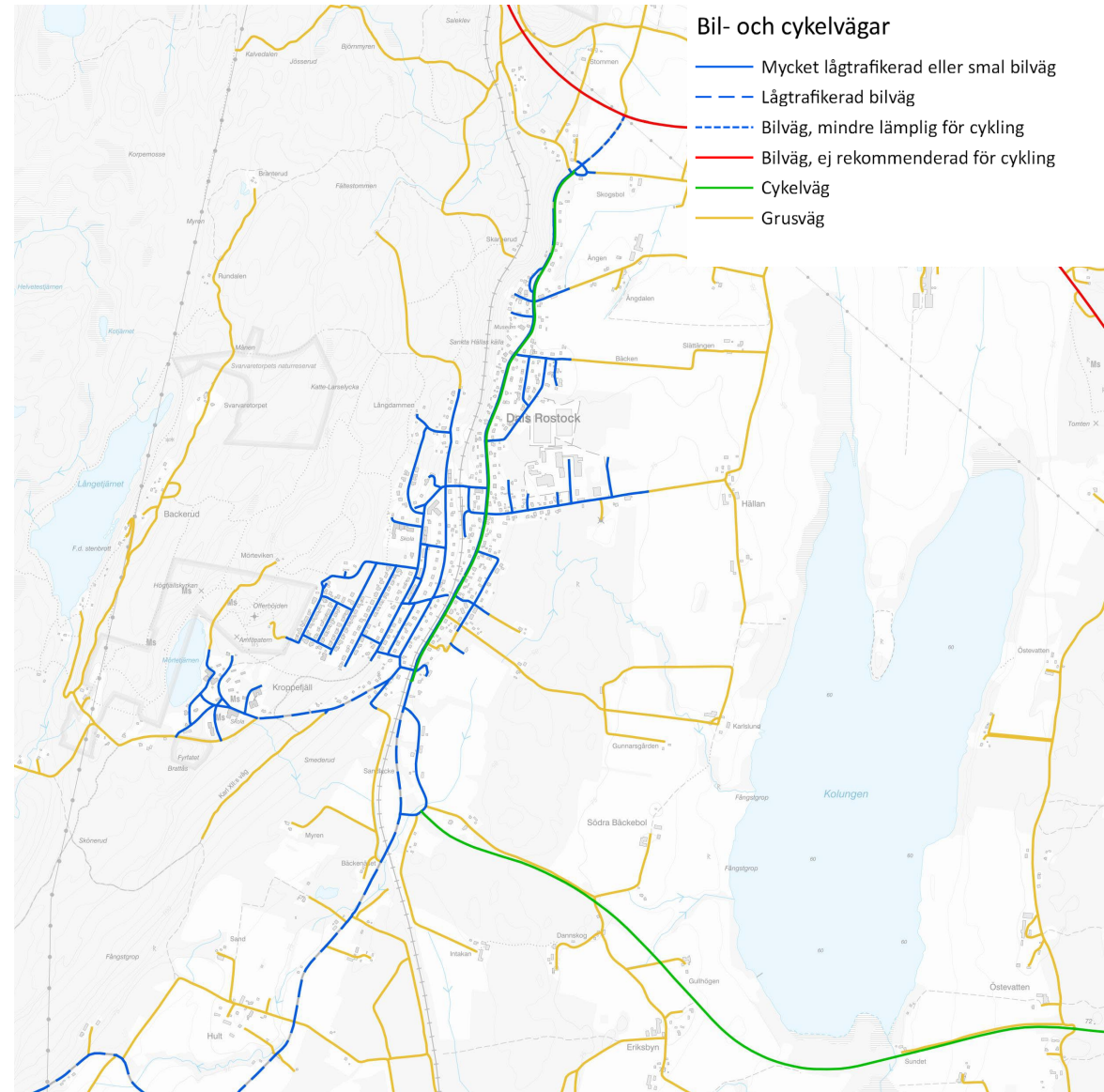
Det är cirka 3 kilometer mellan ytterkanterna av orten – ett cykelvänligt avstånd mellan olika målpunkter och bostäder.

CYKELVÄGNÄT GENOM ORTEN

Cykelvägnätet går genom i princip hela orten samt ner i sydväst mot Mellerud. En länk saknas i ortens södra delar till föreslagna ny tågstation.

BARRIÄRER PÅ ORTEN

Brunnsvägen utgör en barriär i orten med biltrafik i relativt höga hastigheter. Även järnvägen skär genom orten och begränsar möjlighet till rörelse och bebyggelse (ÖP). Bland annat bostadsbebyggelsen på östra sidan spåret skärs av mot bostadsbebyggelse och skola på västra sidan spåret.





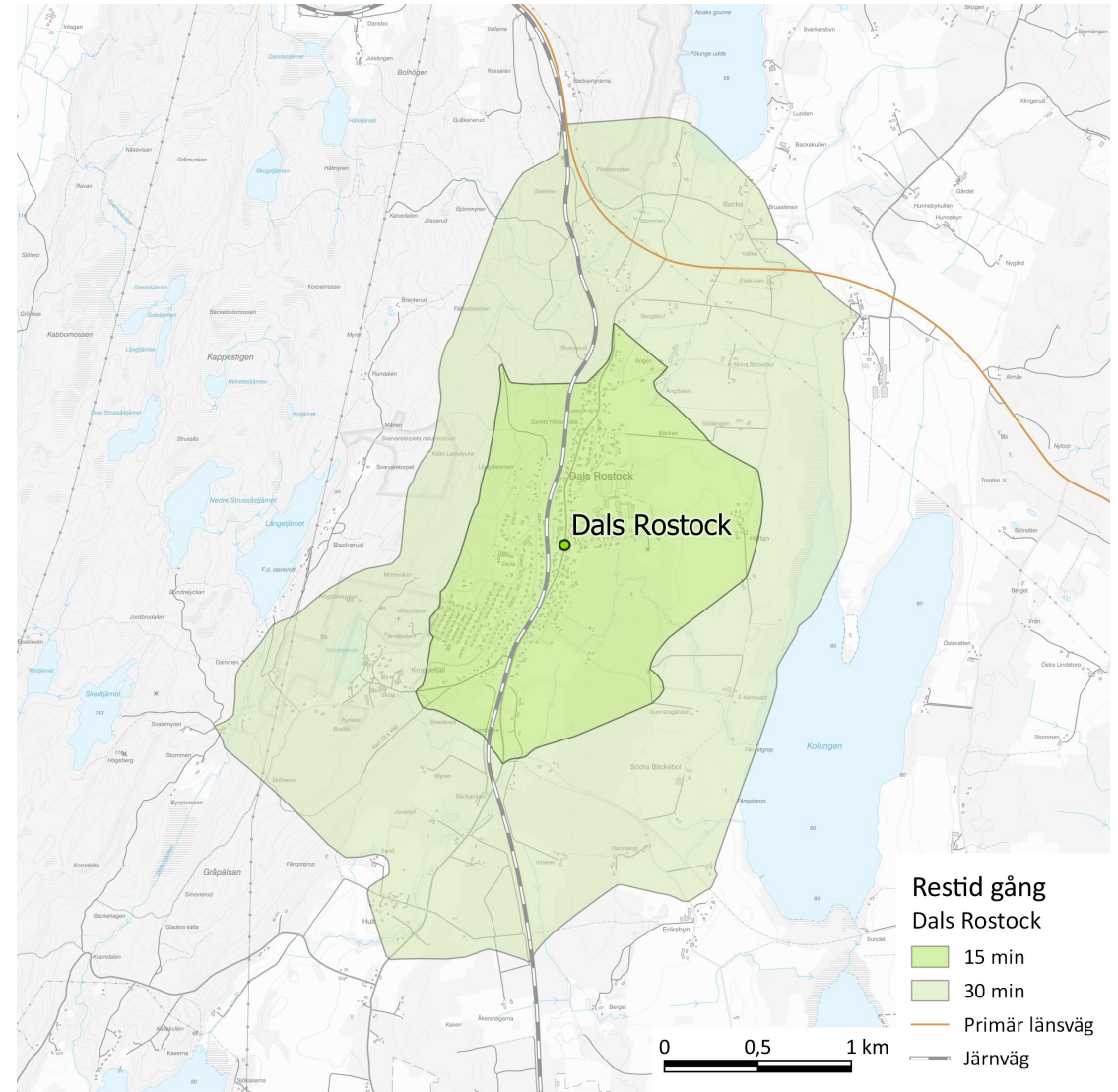
RESTID MED GÅNG

Hur många som bor inom olika tidsavstånd med gång från centrala Dals Rostock:

Ort	0-15 år	16-29 år	30-64 år	65- år	Totalt
Dals Rostock tätort	128	91	261	195	675
Dals Rostock 15 min gång	136	101	290	404	731
Dals Rostock 30 min gång	163	113	344	237	857

Befolkning 2020, källa: SCB

Dals Rostocks större arbetsplatser ligger inom gångavstånd från de centrala delarna av orten och tidigare stationsläge. Nuvarande busshållplats vid Dals Rostocks vägskäl som är den mest vältrafikerade hållplatsen (där buss 700 Ed-Bäckefors-Mellerud-Vänernsborg angör) ligger inom 30 minuters promenad, vilket överskrider de avstånd som personer normalt är villiga att gå. Om ny tågstation placeras söder om tätorten blir gångtiden till de centrala delarna cirka 15 minuter, men genom att orten är avlång får de som bor i norr betydligt längre gångtid än så.





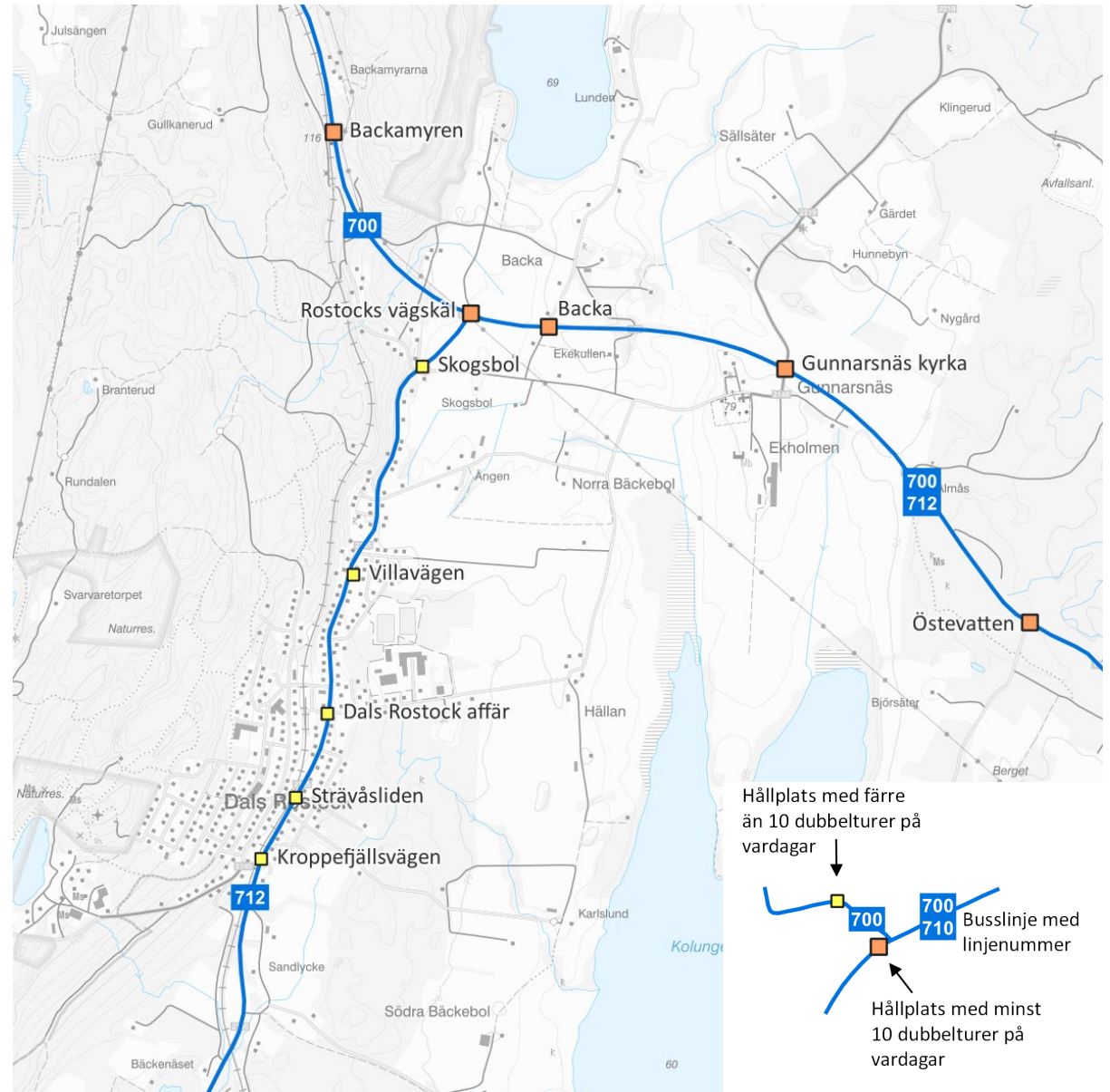
KOLLEKTIVTRAFIK

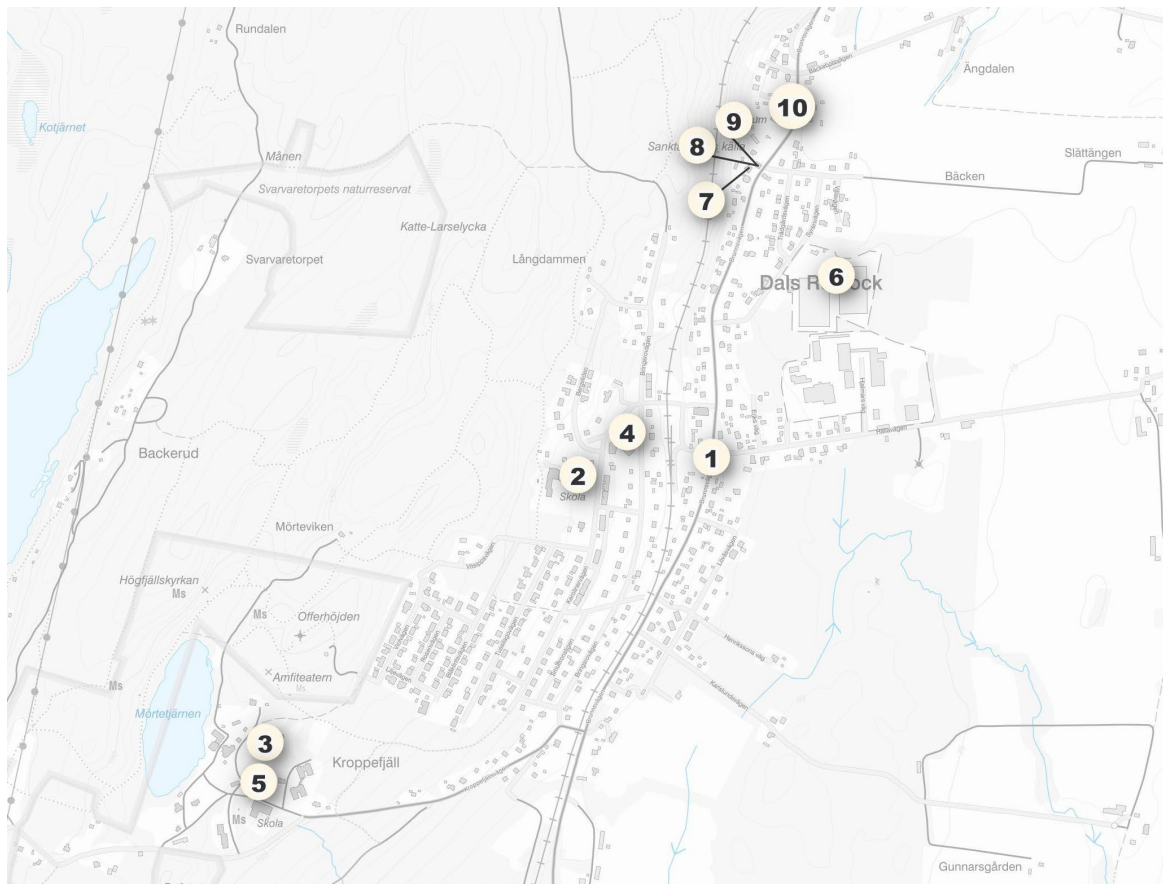
Linje 700 (Ed – Bäckefors – Mellerud – Vänersborg) och omvänt

- Vänersborg nås på cirka 55 minuter
- Ed nås på cirka 40 minuter
- 13 dubbelturer per dag
- Avgångar sker med timmes-trafik under rusningstid

Linje 712 (Dals Rostock – Brålanda – Trollhättan) och omvänt

- Trollhättan nås på cirka 1 timma och 20 minuter
- Brålanda nås på cirka 25 minuter
- Avgår en gång på morgonen och en gång på eftermiddagen





I dagsläget finns b.l.a. följande service på orten:

1. Matbutik
2. Karolineskolan F-6
3. Förskola
4. Särskilt boende/gruppboende
5. Kroppefjäll
6. Idrottsplats
7. Brunnsparken
8. Örtagård
9. Konstateljé
10. Hembygdsmuseum och sommarcafé.



KROPPEFJÄLL. Ett naturreservat med vandrings- och naturstråk. Kroppefjälls högsta topp når 240 meter över havet och stupar brant mot Dalboslätten. Vanliga aktiviteter är bär-, svampplockning och jakt mot hösten, skridskor och skidor vintertid, vandring, paddling, och fiske samt bad sommartid. Naturreservatet bildades 1997 och omfattar 1 125 hektar med sjöar, myrar och skogar.

Både Kroppefjälls-området och centrala orten har en gedigen och unik historia som är väl bevarad och fortfarande genomsyrar många verksamheter och miljön. Det bidrar till en pittoresk känsla. Hälsa, natur och kultur är ett genomgående tema (Platsutveckling).

BRUNNSPARKEN. Brunnsparken ligger i Dals Rostock och är en samlingsplats för både invånare och turister. I Brunnsparken med Rostocks före detta hälsobrunn finns idag många sevärdheter. I örtagården kan man studera olika växter, bin och geologi. Hembygds museet för ortens historia vidare och under sommaren är det även öppet i ateljén, kaféet, butiken, antikvariatet, galleriet och textilmuseet.

MÖRTTJÄRN. Naturreservatet sträcker sig söder, väster och norr om den lilla sjön Mörttjärn och ligger inne i det före detta sanatorieområdet. Det finns flera fina utsiktsplatser med utsikt över Dalboslätten och Vänern. I Mörttjärns naturreservat finns en omväxlande och trolsk natur med fantasieggande bergsformationer och rik växtlighet. Här finns också en mycket spännande kulturmiljö med en mängd monument längs strövstigen.

SVARVARETORPET. Naturreservatet Svarvaretorpet ligger nordväst om Dals Rostock. Svarvaretorpet är hem för den mycket sällsynta ormbunken Uddbräken.



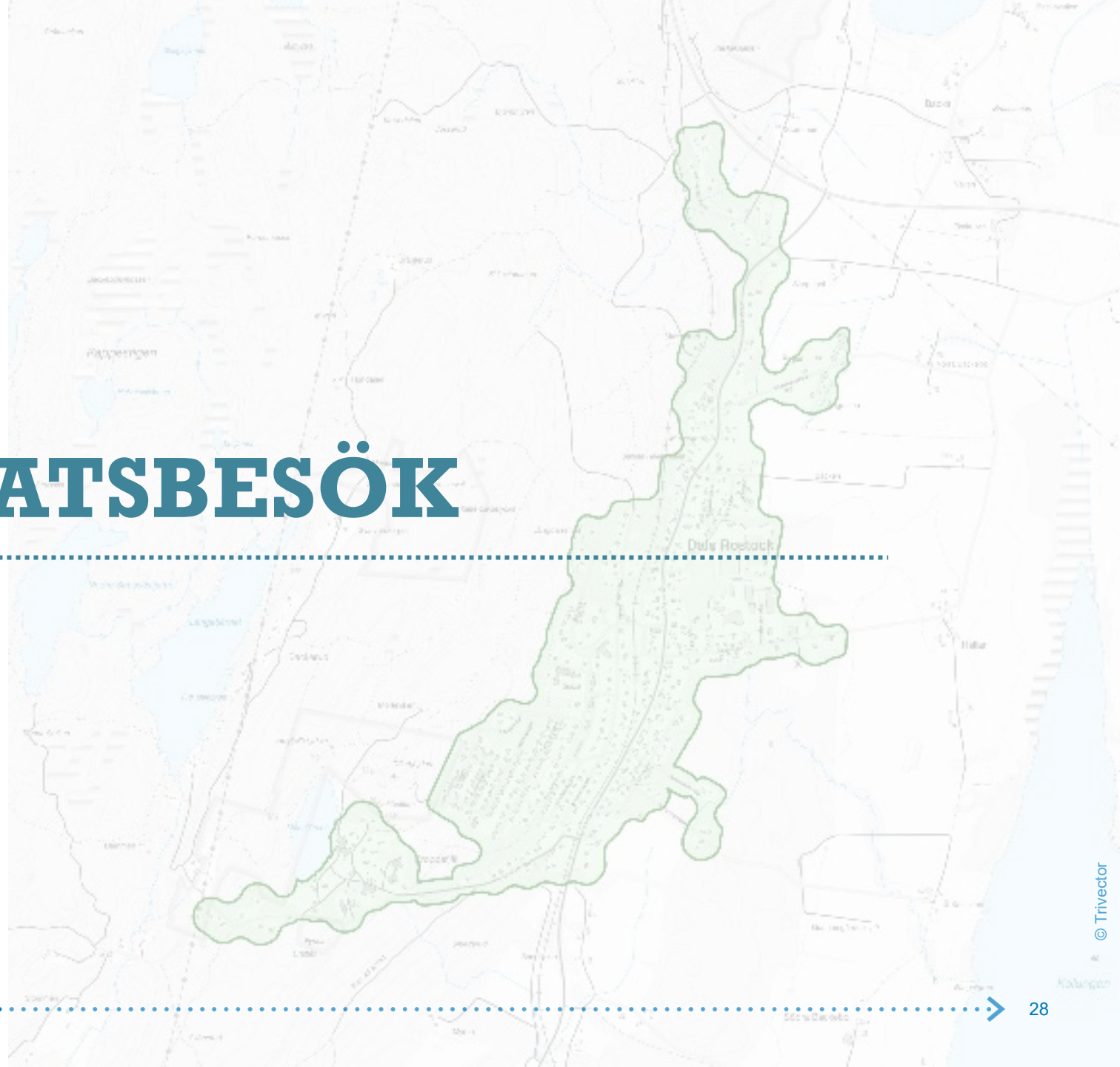
Trivector



Bild tagen från Kroppefjäll, Olivia Dahlholm



PLATSBESÖK



SOS PLATSBESÖK

	Styrkor	Svagheter	Potential
Tidigare stationsläge			
Hur upplevs den här platsen?			
Vad kan vi lära oss av platsen till en framtida placering?			
Nytt stationsläge			
Jämför med tidigare placering. Vilka för- och nackdelar finns med föreslagen placering?			
Hur ser kopplingen ut till centrala Dals Rostock med gång, cykel, buss och bil?			
Hur behövs kopplingen mellan buss och tåg se ut, exempelvis för resor till Mellerud?			
Vilka faciliteter behöver finnas, hur behöver stationsområdet utformas?			
Finns det lärdomar från stationerna i Backefors?			



Dagen började med en cirka tre kilometers promenad från busstoppet vid norra infarten till Dals Rostock, till Dals Rostock Bed & Breakfast invid Kroppefjäll. Representanter från Melleruds kommun, Bengtsfors kommun, Vänersborgs kommun, Fyrbodals kommunalförbund, Trafikverket, Västtrafik, Västra Götalandsregionen, Chalmers och Trivector deltog på träffen. Dagen inleddes med att Melleruds kommun berättade om Dals Rostocks historia och deras arbete med platsutveckling kring stationen. Chalmers berättade om vikten av att planera för flera framtider, och Trivector lyfte exempel på stationsetableringar i Skåne med fokus på Pågatåg Nordost. Dagens lunch tillagades utomhus av råvaror odlade i närområdet. Besöket avslutades med att arbeta fram en tidslinje för viktiga steg som behöver tas av olika aktörer vid stationsetableringar.

Vid besöket genomfördes även en busstur genom orten med tillhörande gåtur kopplat till tidigare och föreslaget stationsläge. Deltagarna delades in i grupper och ombads diskutera styrkor, svagheter och potential utifrån ett antal förutbestämda frågor kopplat till platsen.

Det kunde vid besöket konstateras flera styrkor kopplat till tidigare stationsläge utifrån att läget har en stark koppling till övriga tätorten med närliggande service, skola, arbete, rekreation och bostadsbebyggelse. Det finns till stationen idag etablerade gång- och cykelkopplingar vilket möjliggör för hållbara resor till och från stationen. Det finns också viktiga trygghetsaspekter på platsen, genom att platsen redan idag är befolkad. Platsen har också svagheter som främst karaktäriseras av geologiska och tekniska begränsningar, och handlar inte minst om huruvida en framtida perrong om 200 meter inryms på platsen. Spåret där det ligger idag utgör också en barriär mellan bostadsbebyggelsen på ena sidan och skola på andra. Med ökad trafik och tågstopp riskerar barriären att förstärkas, och trafiksäkerhetsrisker uppstå inte minst för barn som rör sig självständigt i sin närmiljö.

Den föreslagna placeringen å andra sidan kan ge bättre möjligheter för orten att växa, samtidigt skulle detta kräva justeringar i hela orten för att koppla samman stationen med nuvarande samhällsstruktur. Inte heller är ytan för en stationsetablering ett problem på platsen. Platsen är emellertid i dagsläget inte optimalt då läget är perifert och längre ifrån befintlig samhällsstruktur med bostäder, skola, arbete och service. Detta utgör både ett tillgänglighets- och trygghetsproblem. Å andra sidan har det föreslagna stationsläget närhet till Kroppefjäll som är en viktig målpunkt för besökare på orten.



PLANER

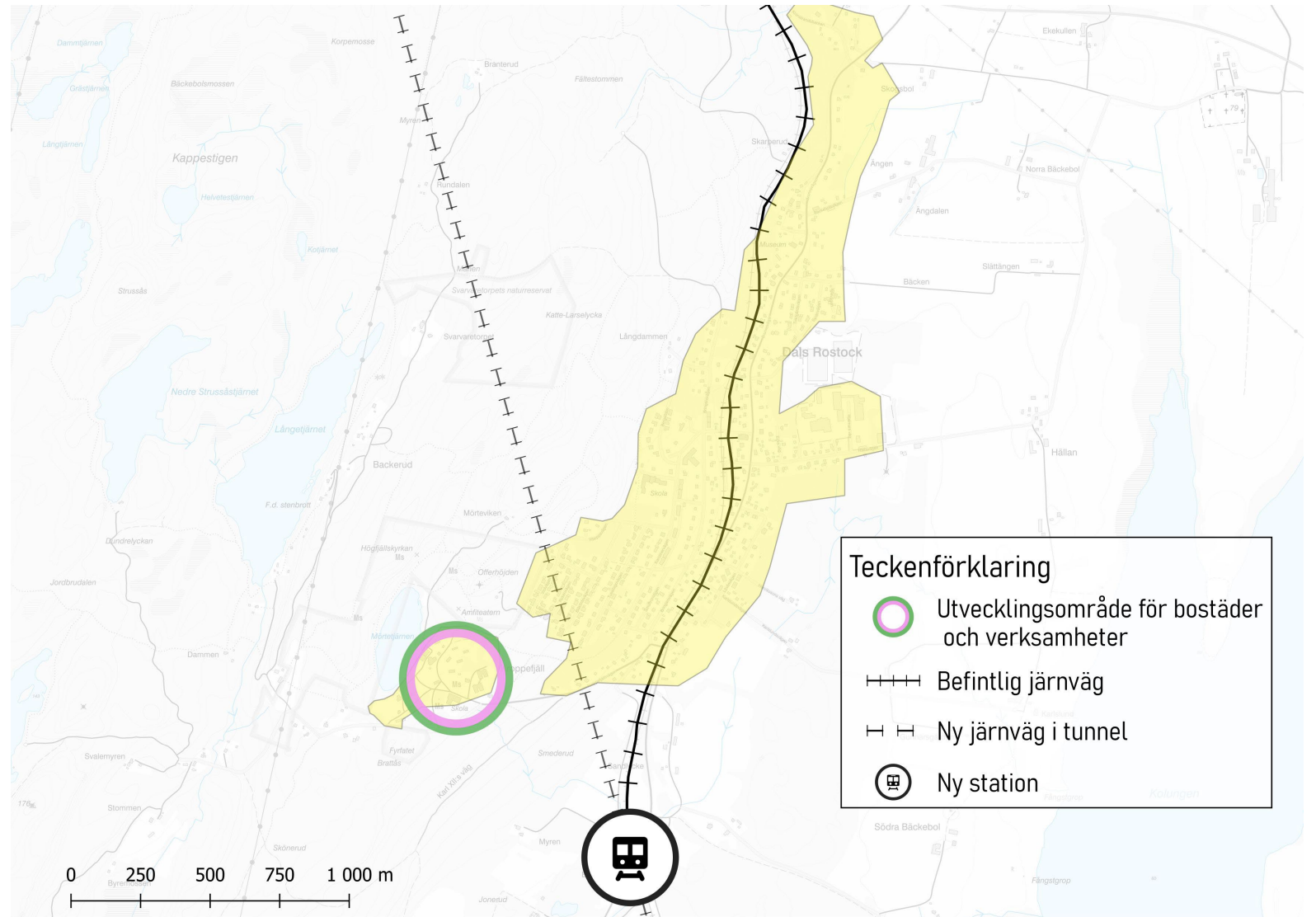
Kommande utveckling





SAMMANFATTNING PLANER

I KARTAN till höger illustreras och sammanfattas kommande planer med hänsyn till infrastruktur, bostäder, verksamheter och ny station. Kommande avsnitt beskriver de planer för orten som finns i kommun- och ortsspecifika strategiska dokument och plandokument.





PLATSUTVECKLING

En attraktiv livsmiljö med fungerande lokal service är en förutsättning för ett gott liv oavsett var man bor i Västra Götaland. Att stärka platser är en viktig del av den regionala utvecklingen. En långsiktig och hållbar platsutveckling kräver bred samverkan mellan aktörer på platsen och att de regionala stödfunktionerna samordnas utifrån det specifika behovet. Under 2021- hösten 2022 har det pågått en satsning med sex platser i länet med fokus på långsiktig organisering, där Dals Rostock var en av orterna.

Inom ramen för utvecklingsarbetet har man låtit ta fram en målbild om vad Dals Rostock är om 10 år:

EN TILLGÄNGLIG PLATS med tågstopp och god kommunikation med kollektivtrafik. Byn är väl underhållen, platsen har utvecklas genom att bygga på dess befintliga resurser, den pittoreska känslan finns kvar och förstärkts ännu mer. Det är en plats som ständigt arbetar med framtidsutveckling.

EN LEVANDE PLATS med rikt föreningsliv, affär, bra skola, flera butiker, flera företag, flera jobb och småföretagen blomstrar. Vi har ett ökat restaurangutbud, caféer, mer evenemang, kurser, mässor och levande musik. Alla hus och lägenheter är fyllda, det är ett stort antal året-runt-boende och många barnfamiljer.

ALLA HAR NÅGON att prata med och ingen behöver vara ensam. Det finns ett stort utbud av aktiviteter för både yngre och äldre. En plats som är trygg, levande och har en härlig gemenskap med ett välkomnande klimat.

ETT STORT FLÖDE av turism inom natur och kultur. Naturområdet är välskött och tillgängligt.

ETT GIVET BESÖKSMÅL för vandring/outdoor. Vi ligger i framkant när det gäller närproducerat. Platsen är satt på kartan och känt i hela Sverige för hållbarhet, biologisk mångfald, historia, kultur och vacker natur.





UTTRYCKT I STRATEGISKA DOKUMENT. Ny station i Dals Rostock finns med i Västtågsutredningen och återkommer i kommundokument såsom Översiktsplanen.

Tågstationen i Dals Rostock är i nuläget en målsättning. Ny tågstation finns idag inte med i några planer och förutsätter stora insatser från kommunen i form av satsningar på stationsnära bostäder och kostnader för själva stationen (ÖP).

UTVECKLING AV TÅGTRAFIKEN. Kommunen prioriterar en utveckling av tågtrafiken på Nordlänken bl.a. regionaltågstrafik mellan Halden och Trollhättan med tågstopp i Bäckefors, Ed m.fl. samt utbyggnad av pendelparkeringsplatser (ÖP).

RESERVAT. För järnvägen finns reservat i Skälebol för att på sikt kunna bygga ett triangelspår för att kunna resa från Norge och norrut via Mellerud och Kil. Åtgärden finns dock inte med i nationell plan (ÖP).

Mellan Dals Rostock och Dalskog finns ytterligare ett markreservat då en omdragning av järnvägen mellan dessa orter på lång sikt kan bli aktuell. Trafikverket gjorde 2016 en utredning tillsammans med Jernbaneverket angående sträckan Göteborg-Oslo eftersom sträckan är utpekad nationellt som en brist (ÖP).

FINANSIERING SAKNAS I NULÄGET. Två av Melleruds utvecklingsområden gällande infrastruktur, ett tågstopp i Dals Rostock och en förbättring av E45 mellan Mellerud och Vänersborg, nämns inte bland investeringarna vare sig i den nationella eller regionala transportplanen. Idag pågår en åtgärdsvalsstudie för E45 med målet att pröva åtgärden mot den nationella transportplanen 2022 (ÖP).





PLANER SAKAS I DAGSLÄGET.

Det finns enligt kommunens strategiska dokument och efter samtal med Västtrafik i dagsläget inga planer på justeringar i kollektivtrafiken på orten.





ORTEN HAR VÄXTVÄRK. Dals Rostock har växtvärk och man arbetar med att få fram mark för nya tomer. Enligt samtal med kommunen finns intresse från externa parter.

Melleruds kommun vill växa på ett hållbart sätt genom att koncentrera ny bebyggelse till knutpunkter som Melleruds tätort eller Dals Rostock där järnvägsstation respektive planförutsättningar för ett tågstopp finns.

Ett nytt tågstopp i Dals Rostock förutsätter planeringsunderlag för en ökning av befolkningen med 30 procent vilket ökar behovet av nya bostäder (ÖP).

DALSLANDSKUSTEN UTVECKLAS. Utveckling längs Dalslandskusten ger eventuellt resandeunderlag.





PLANER SAKAS I DAGSLÄGET.

Det finns enligt kommunens strategiska dokument i dagsläget inga planer på utvecklad service i Dals Rostock.





AKTIVT FÖRENINGSLIV. Det finns ett stort och brett utbud av företag och föreningar. Många småföretagare är aktiva inom besöksnäringen och kultur. Det finns ett rikt utbud av företag inom hantverk, skogs- och jordbruk (Platsutveckling).

På orten utgör företaget JOAB största verksamhet med nästan 300 anställda (ÖP).

Andra större arbetsgivare är:

- Örs cementgjuteri
- Förskolan
- Mellanstadieskolan
- Hemvården

Genom ortens arbete med platsutveckling finns en målsättning att skapa möjlighet för fler företag att etablera sig och skapa förutsättningar för de företag som finns på plats att växa. Det anges i översiktsplan för Mellerud att det planeras för utveckling av verksamhetsområde i Dals Rostock.

