



SAMHÄLLSPLANERING OCH STATIONSUTVECKLING I FRÄNDEFORS

Befolkning, resande och infrastruktur - Nuläge och framtidsplaner Frändefors

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 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 FRÄNDEFORS

FÖRUTSÄTTNINGAR. Kommunen har trots marginell befolkningsutveckling planer på att utöka antalet bostäder på orten, och det finns goda möjligheter till förtätning i centrala områden tack vare stora markområden. Dessutom finns det på orten ett relativt gott utbud av målpunkter och service, och det finns potential att utveckla rekreationsområdet kring Frändeforsån. Det faktum att det är gång- och cykelvänliga avstånd på hela orten innebär en potential för ett hållbart resande till en framtida station. Vid stationsområdet finns det tillräckligt med ytor för en perrong.

UTMANINGAR OCH KNÄCKFRÅGOR. Orten har liksom andra mindre orter i Dalsland ingen eller endast en liten befolkningstillväxt. Det finns barriärer på orten som orsakas av väg och järnväg, vilket kan vara särskilt farligt för barn och äldre som kan behöva korsa väg 45 för att ta sig till och från stationen. En av de utmaningar som behöver lösas är hur man ska utforma planskilda korsningar över järnvägen. En annan utmaning som är kopplad till en eventuell öppning av en station är att skapa tillräckligt många turer, och det uttrycks som svårt att synkronisera tåg- och busslinjer. 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 det fortsatta 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, 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 ords 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 FRÄNDEFORS



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



Ska Frändefors 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
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.





ÄTT 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
 - FöP Dalslandskusten
 - Kollektivtrafikplan
 - Cykelplan
 - Bostadsförsörjningsplan
 - Detaljplan Elgärde
- ▶ 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 Frändefors 2023-04-26.





NULÄGE

Förutsättningar och utmaningar





BEFOLKNINGSUTVECKLING

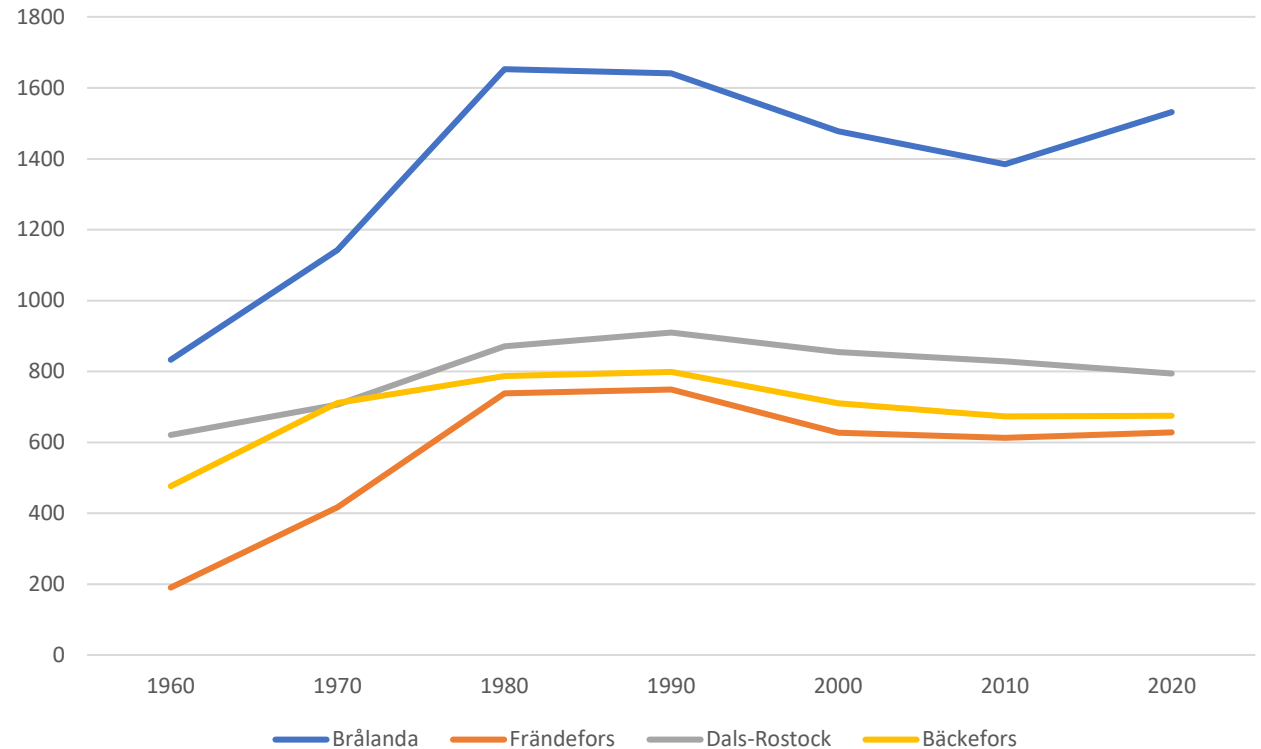
MARGINELL UTVECKLING.

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 Frändefors: 628

- 0-15 år: 110
- 16-29 år: 85
- 30-64 år: 226
- 65+ år: 207





BEFOLKNINGSTÄTHET

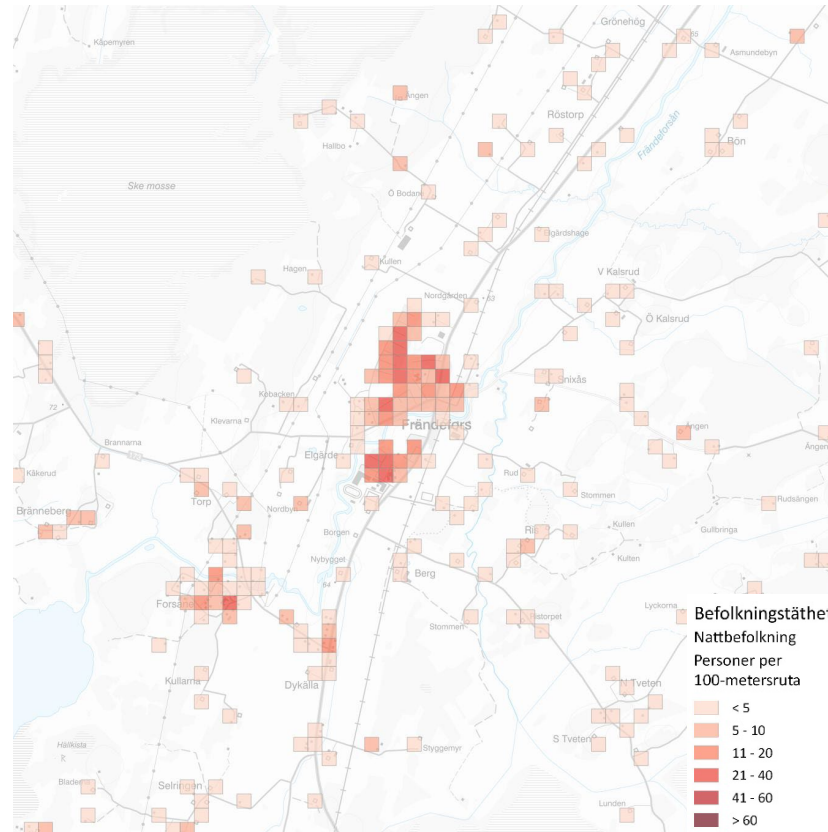
UTSPRIDD BEFOLKNING.

Kartan till vänster illustrerar att man bor utspritt men främst i de centrala delarna av orten. Det finns även en högre koncentration av boende i de sydvästra delarna.

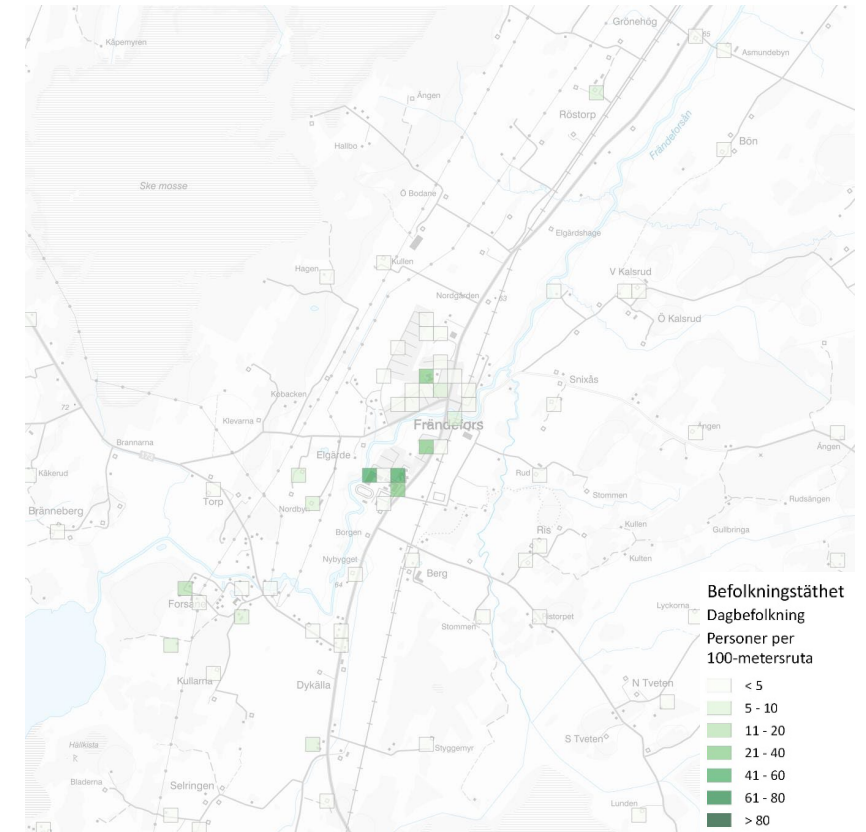
FÅTAL STÖRRE ARBETSGIVARE.

Arbetar gör man främst i ortens södra delar, där större arbetsgivare är lokaliserade, bl a skolor, kyrka, äldreboende och mataffär.

BOSTÄDER



ARBETSPLATSER





ARBETSPENDLING

Frändefors har såväl in- som utpendling.

FRÄNDEFORS-VÄNERSBORG

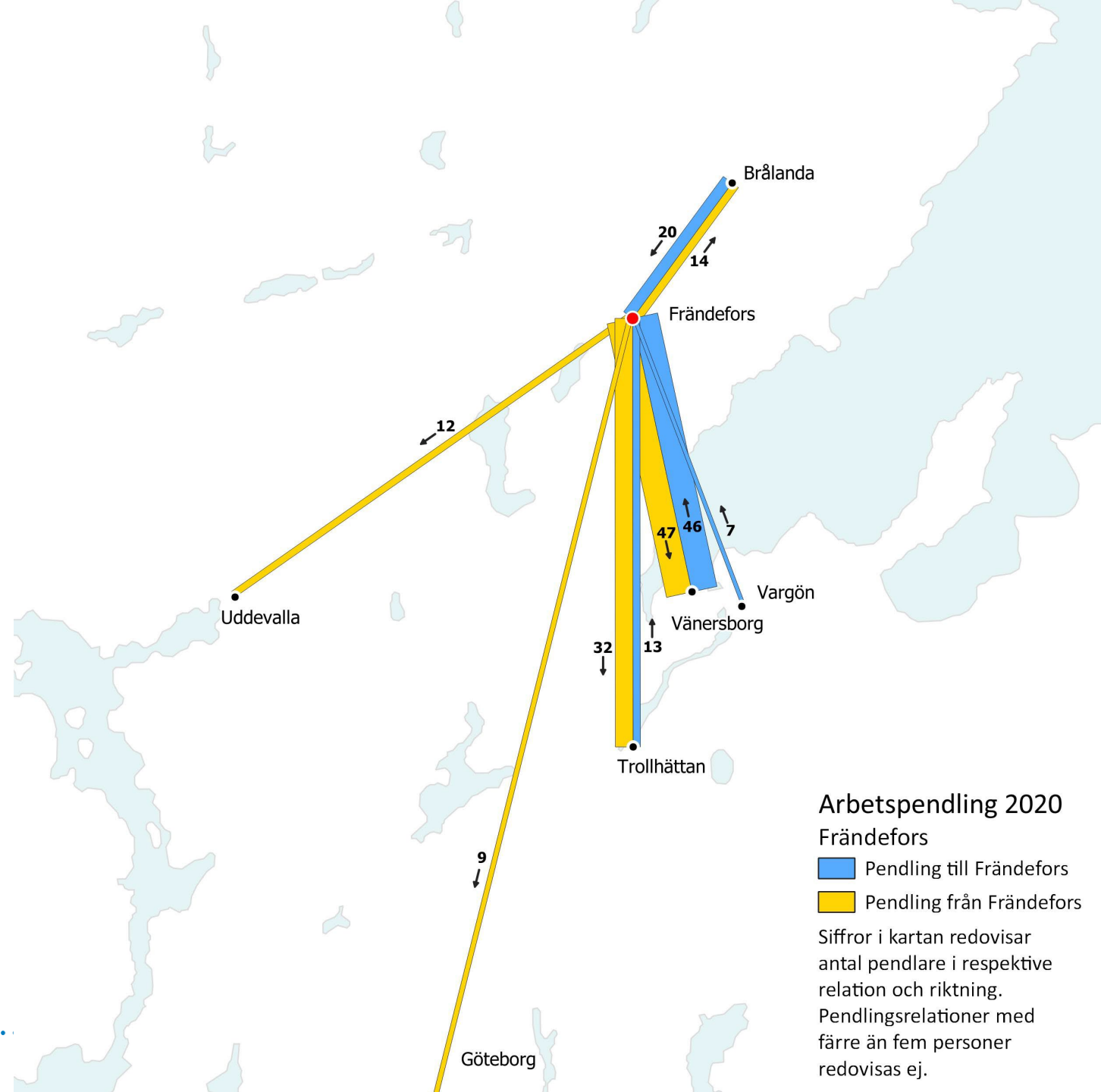
Arbetspendlingen domineras av relationen Frändefors \leftrightarrow Vänersborg. Det sker både in- och utpendling mellan orterna.

FRÄNDEFORS-TROLLHÄTTAN

Det sker även en del arbetspendling Frändefors \rightarrow Trollhättan.


FRÄNDEFORS-BRÅLANDA


Viss arbetspendling sker Frändefors \leftrightarrow Brålanda. Det sker både in- och utpendling mellan orterna.



Arbetspendling 2020

Frändefors

 Pendling till Frändefors

 Pendling från Frändefors

Siffror i kartan redovisar antal pendlare i respektive relation och riktning. Pendlingsrelationer med färre än fem personer redovisas ej.

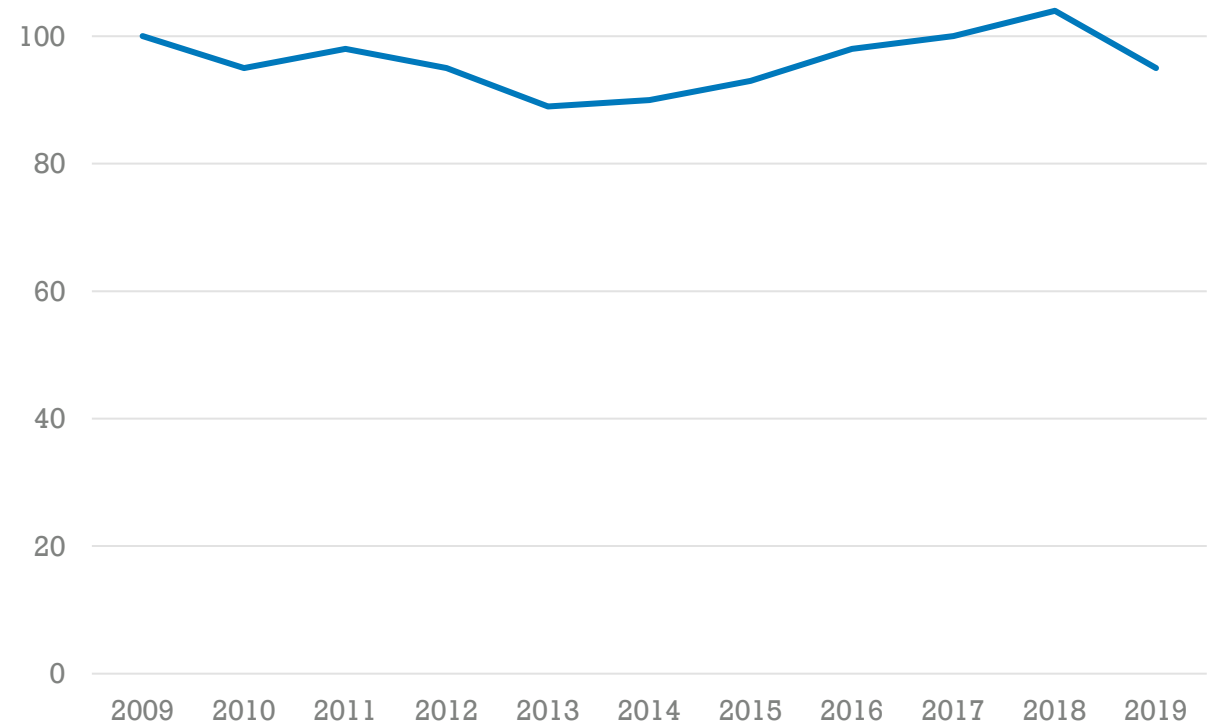


RESANDEUTVECKLING

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





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 %

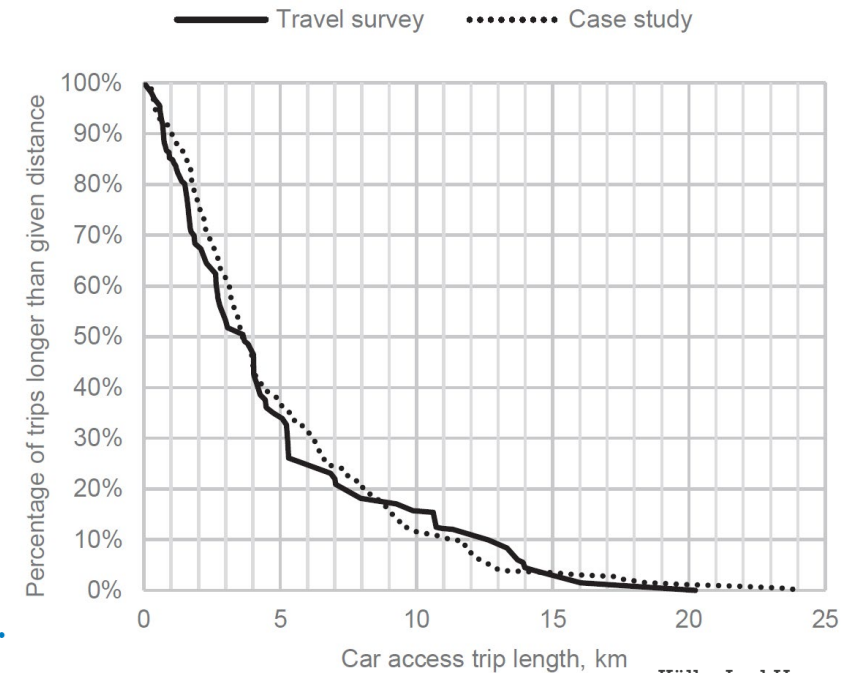
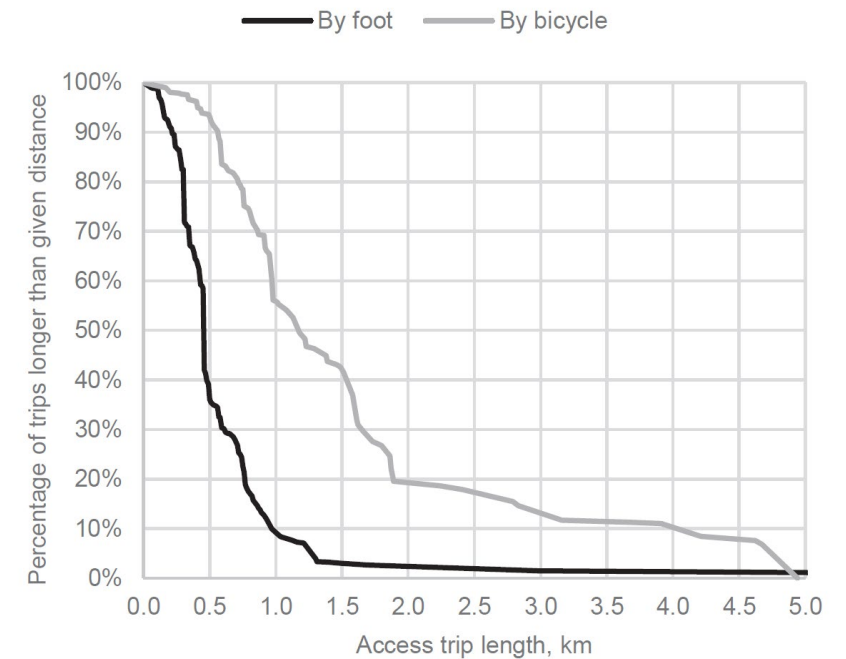
Det är troligt med likartad fördelning i Västra Götaland.

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

*exkl eventuell bussmatning



Trivector





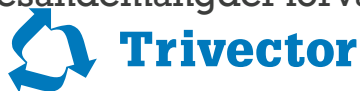
RESTID MED BIL

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

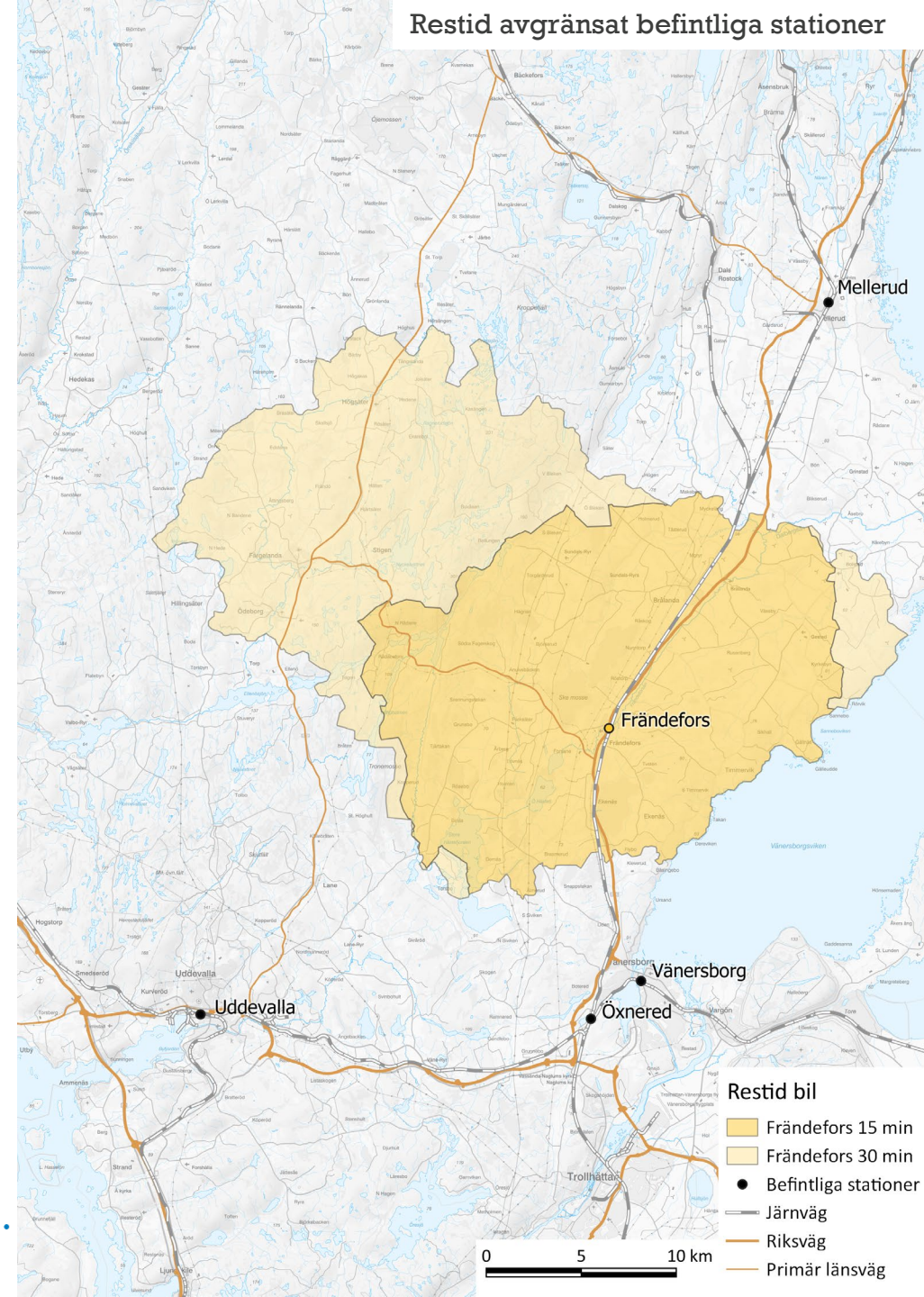
Ort	0-15 år	16-29 år	30-64 år	65- år	Totalt
Frändefors tätort	110	85	226	207	628
Frändefors 15 min bil	2 962	2 797	7 376	4 430	175 65
Frändefors 30 min bil	26 253	25 002	58 842	29 593	139 690

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 Frändefors upptagningsområde. Vid utökning till 30 minuter nås även ytterligare omland väster om orten. Men inom 15-30 minuter kan endast små resandemängder förväntas.



Restid avgränsat befintliga stationer





VÄGNÄT OCH BARRIÄRER

Genom orten passerar väg E45 samt Ödsmålavägen. E45 förbinder Frändefors med Vänersborg i söder och Brålanda i norr.

E45 tillsammans med Frändeforsån utgör en barriär på orten.





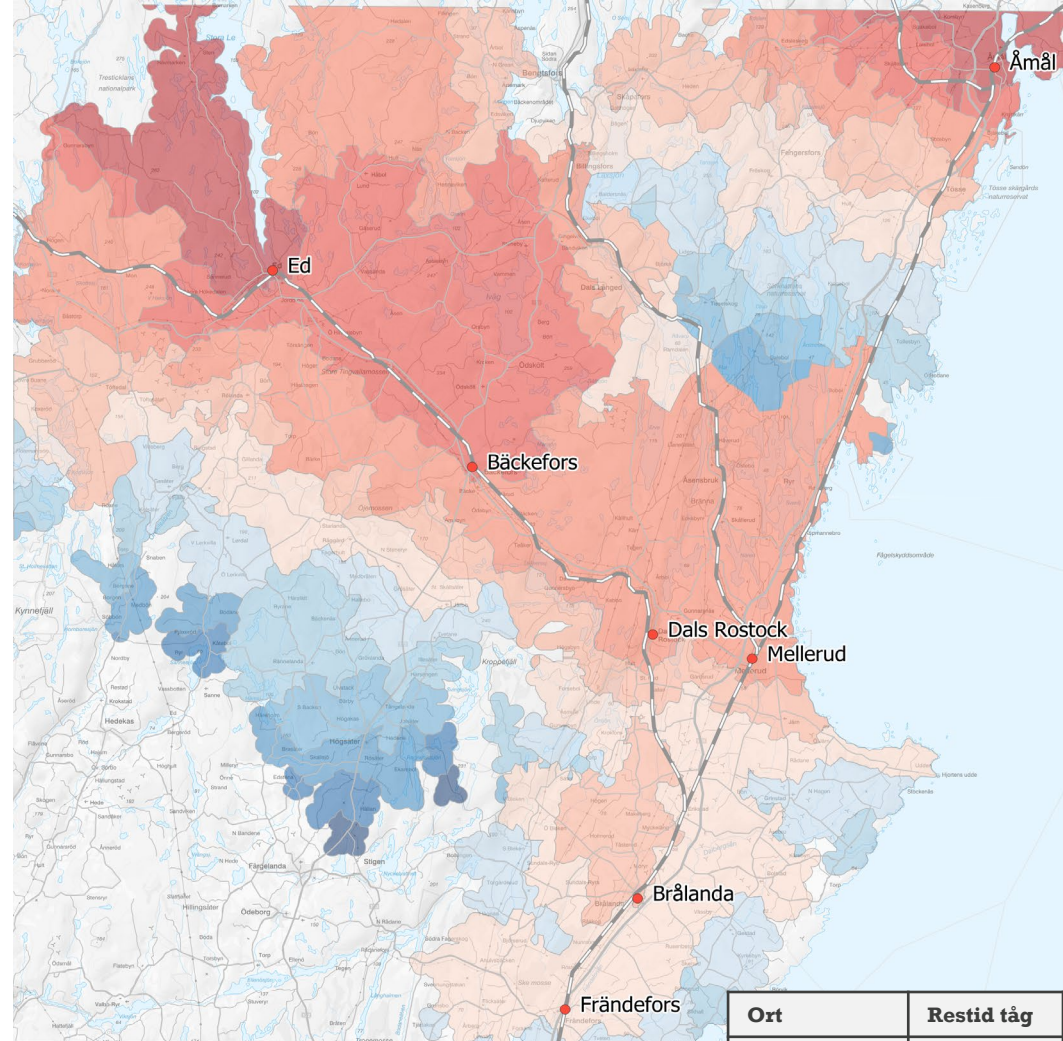
RESTID MED BIL OCH TÅG

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 i förhållande till resa med enbart bil från någon av tågstationerna Frändefors, Brålanda, Dals Rostock eller Bäckefors. Bilresan får ta maximalt 30 minuter och får utgöra högst 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

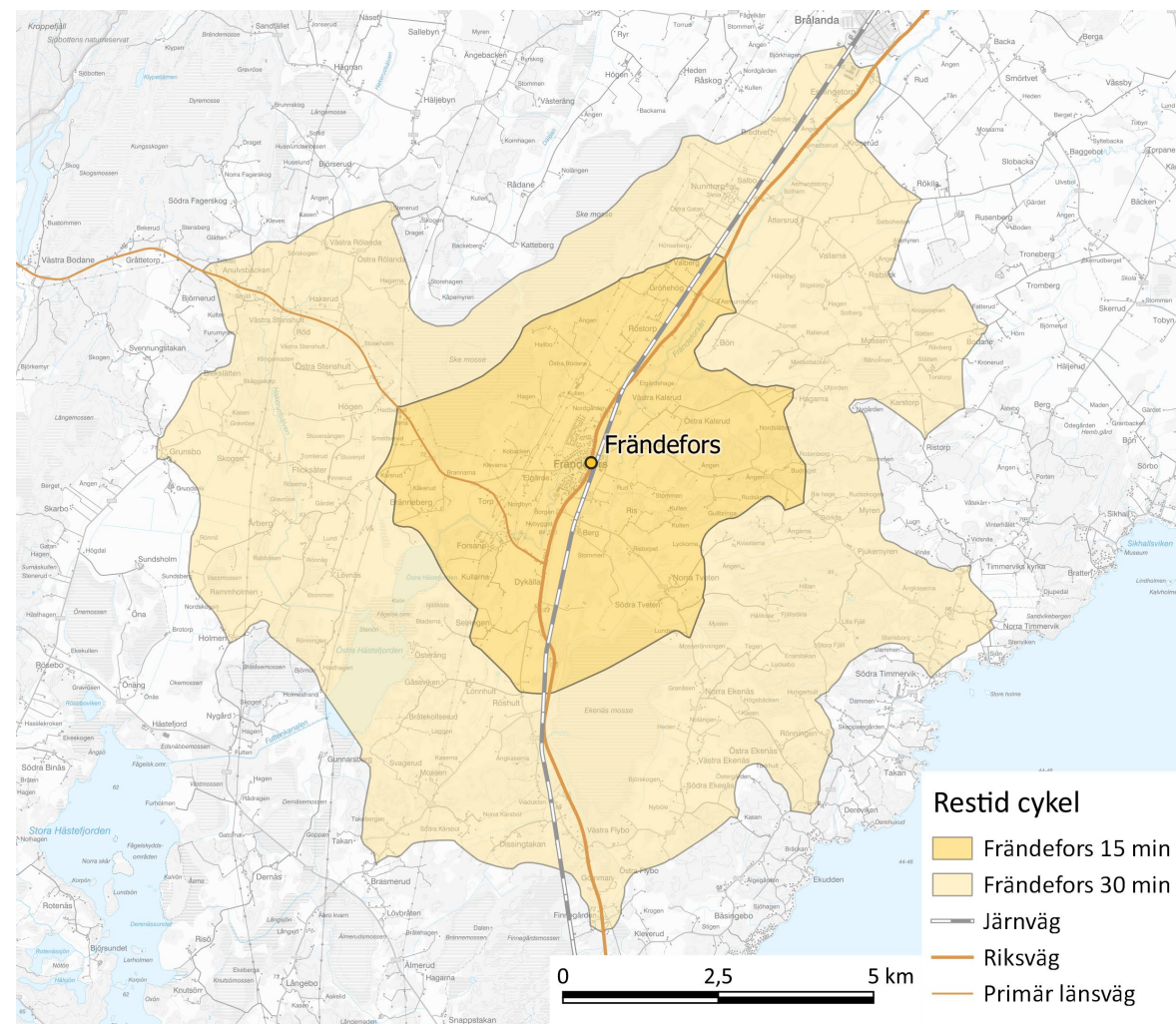
Hur många som bor inom olika tidsavstånd med cykel från centrala Frändefors

Ort	0-15 år	16-29 år	30-64 år	65- år	Totalt
Frändefors tätort	110	85	226	207	628
Frändefors 15 min cykel	219	147	463	303	1 132
Frändefors 30 min cykel	416	294	920	564	2 194

Befolkning 2020, källa: SCB

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

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



- Restid cykel
- Frändefors 15 min
 - Frändefors 30 min
 - Järnväg
 - Riksväg
 - Primär länsväg



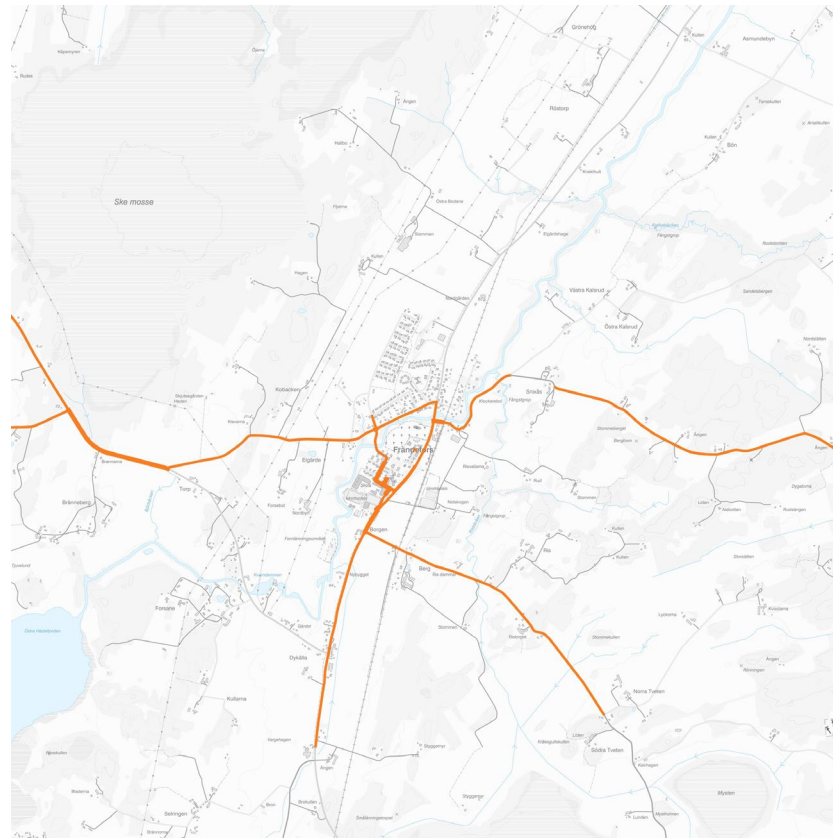
CYKELPOTENTIAL

CYKELPOTENTIAL I TÄTORTEN.

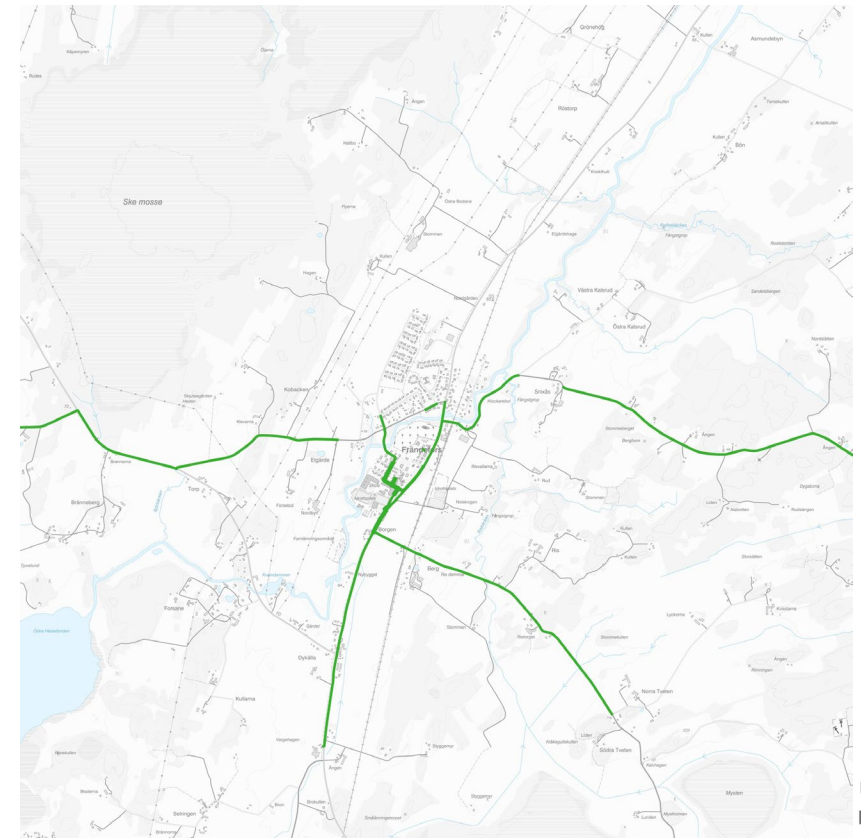
Cykelpotentialen är stor i Frändefors, då avstånden är korta.

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.

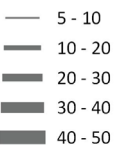
OBEGRÄNSAT VÄGNÄT



BEGRÄNSAT VÄGNÄT



Cykelpotential
Antal potentiella
passager



Obegränsat vägnät = cykelväg, samtliga bilvägar

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





CYKELVÄNLIGA AVSTÅND

Det är cirka 1,5 kilometer mellan ytterkanterna av orten – ett gång- och cykelvänligt avstånd mellan olika målpunkter och bostäder.

CYKELVÄGNÄT GENOM ORTEN

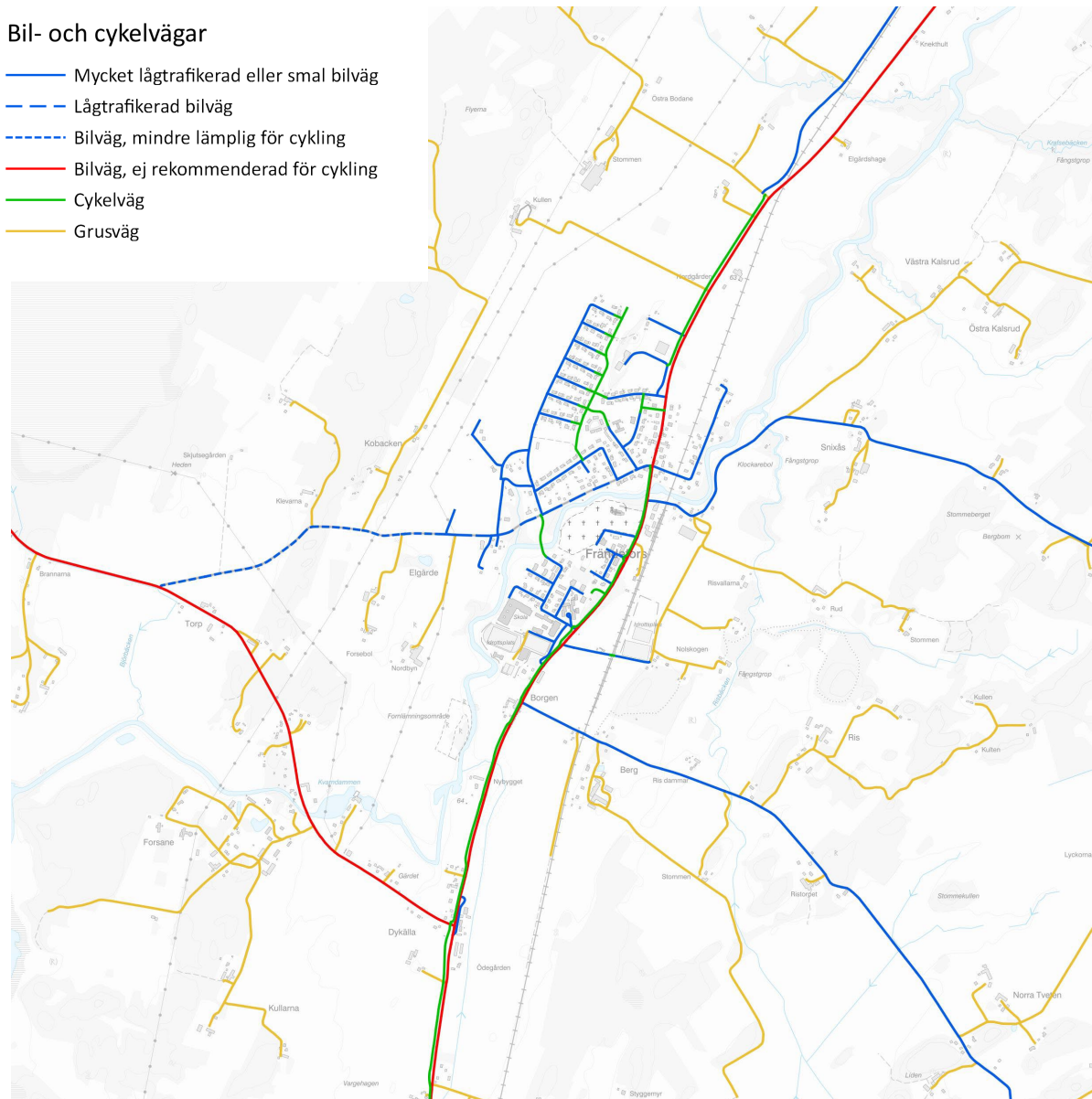
Cykelvägnätet går genom hela orten utmed E45 samt på vissa bostadsgator.

FLERA BARRIÄRER GENOM ORTEN

Genom orten passerar väg E45 och Frändeforsån som utgör barriärer genom orten.

Bil- och cykelvägar

- Mycket lågtrafikerad eller smal bilväg
- - - Lågtrafikerad bilväg
- - - - Bilväg, mindre lämplig för cykling
- Bilväg, ej rekommenderad för cykling
- Cykelväg
- Grusväg





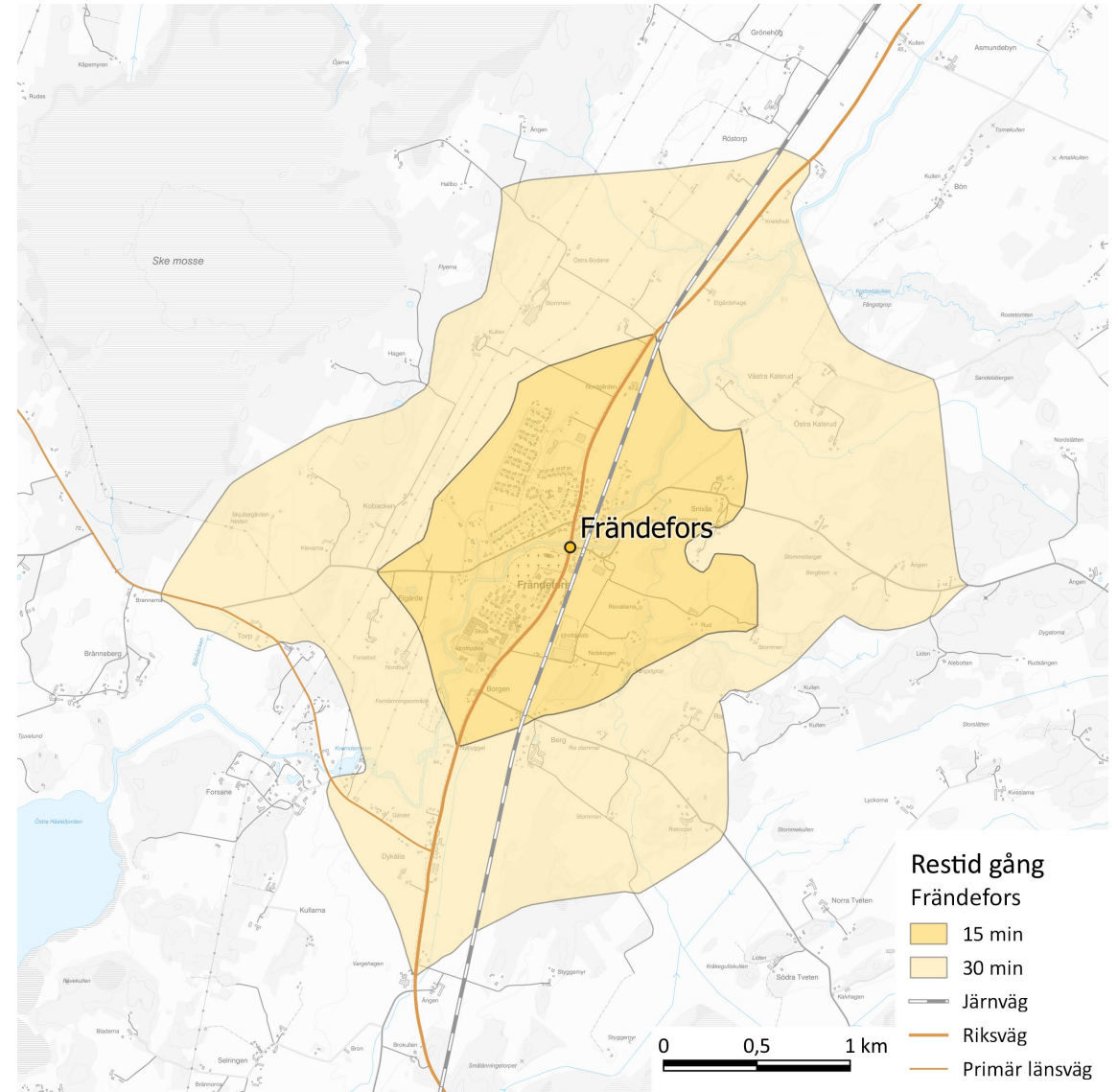
RESTID MED GÅNG

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

Ort	0-15 år	16-29 år	30-64 år	65-år	Totalt
Frändefors tätort	110	85	226	207	628
Frändefors 15 min gång	112	87	234	210	643
Frändefors 30 min gång	153	108	337	224	842

Befolkning 2020, källa: SCB

Samtliga större arbetsplatser ligger inom 15 minuters gångavstånd från centrala Frändefors. Emellertid ligger ett av ortens lite större bostadsområden i söder utanför 15 minuters gångavstånd, och ett i sydväst utanför 30 minuters gångavstånd, vilket överskrider tider folk normalt är villiga att promenera.



Trivector



KOLLEKTIVTRAFIK

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

- Vänersborg nås på cirka 15 minuter
- Ed nås på cirka 1 timma och 15 minuter
- 13 dubbelturer per dag
- Avgångar sker med timmes-trafik under rusningstid

Linje 710, Mellerud–Brålanda–Vänersborg–Trollhättan och omvänt.

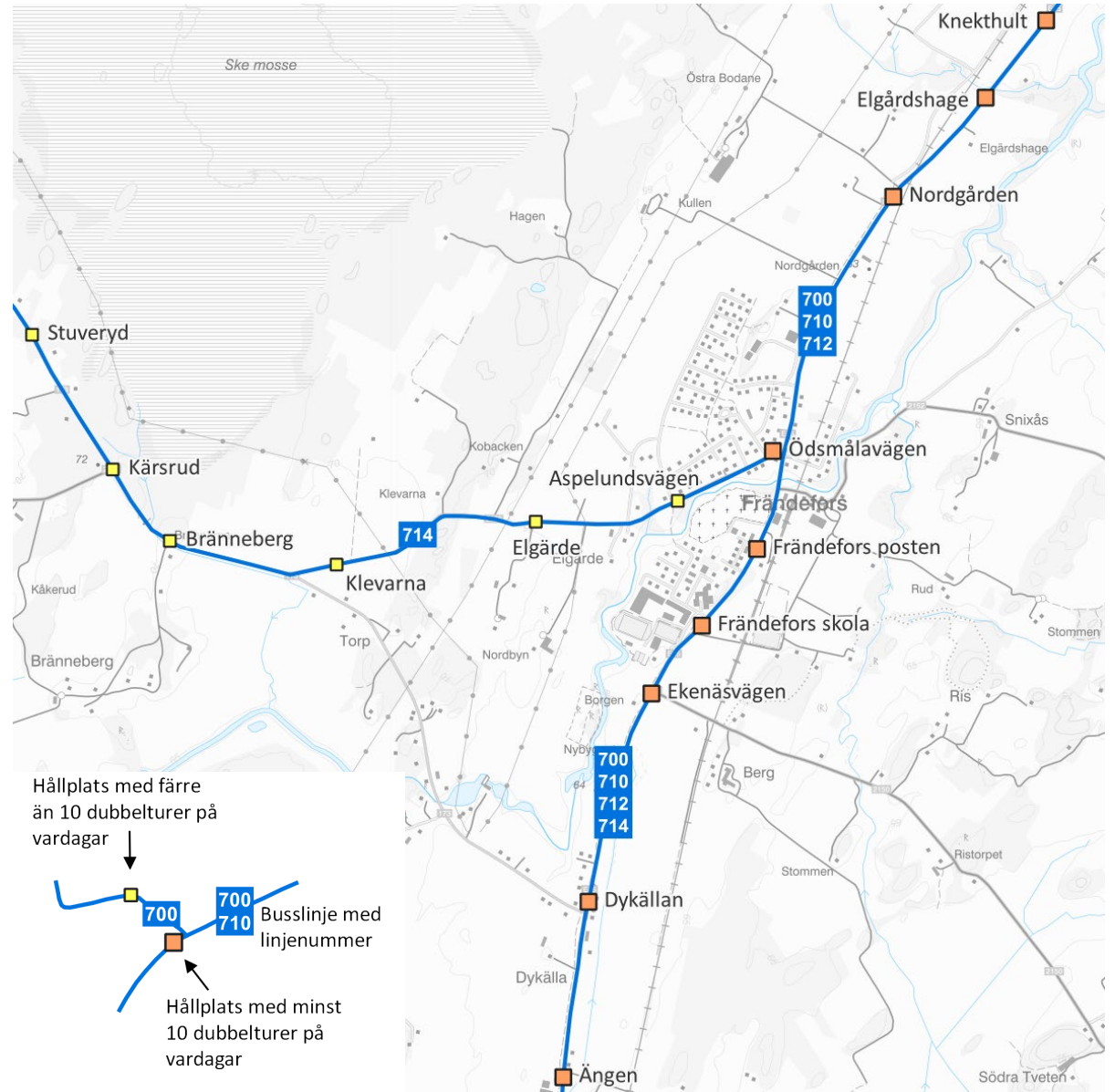
- Trollhättan nås på cirka 35 minuter
- Mellerud på cirka 35 minuter
- Brålanda nås på cirka 12 minuter
- 19 dubbelturer per dag
- Avgångar sker med 25–40 minuters mellanrum under rusningstrafik.

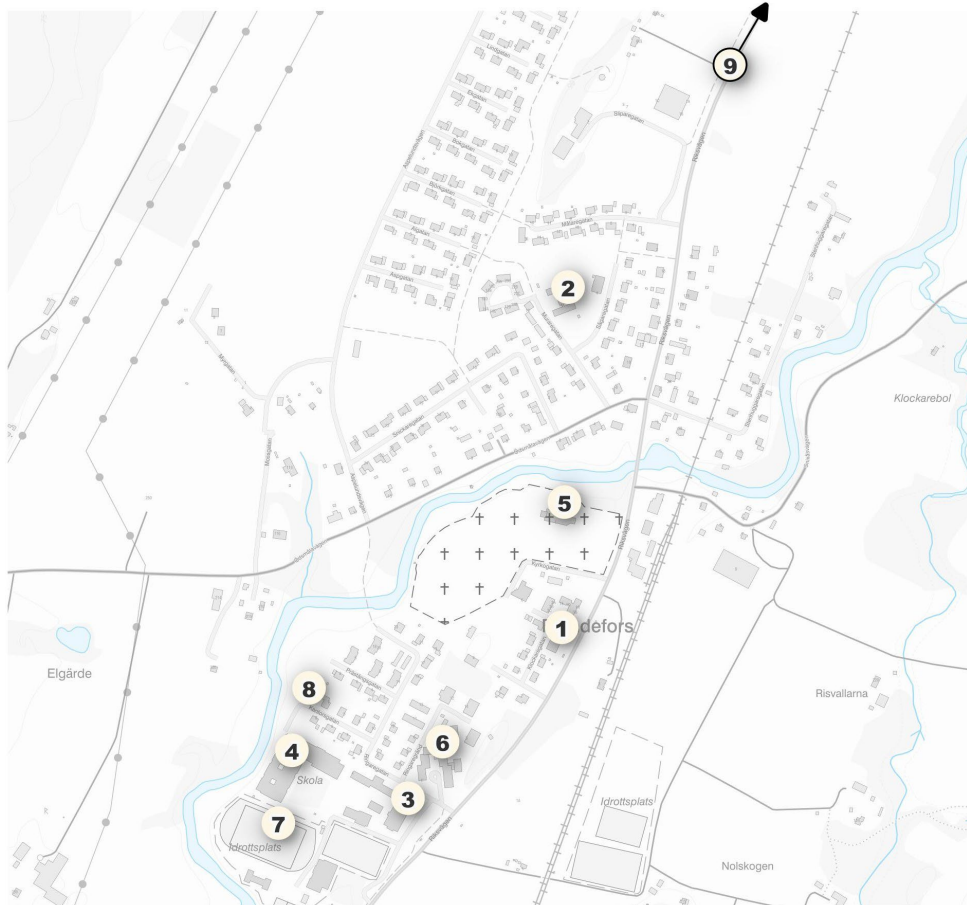
Linje 712 (Dals Rostock–Brålanda–Trollhättan) och omvänt

- Dals Rostock nås på cirka 35 minuter
- Trollhättan nås på cirka 35 minuter
- Avgår en gång på morgonen och en gång på eftermiddagen

Linje 714 (Färgelanda –Frändefors–Vänersborg/NÄL) och omvänt

- Vänersborg nås på cirka 15 minuter
- Färgelanda nås på cirka 30 minuter
- 8 dubbelturer per dag (varav två hela vägen till Vänersborg)





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

1. Matbutik
2. Förskola
3. Frändeskolan F – 6
4. Dalboskolan Högstadieskola (nästan hela landsbygden går i denna skola)
5. Kyrka/begravningsplats/församlingshem (öppna förskolan bl.a.)
6. Äldreboende
7. Idrottsplats
8. Utegym
9. Nuntorp (grönt kluster mellan Brålanda och Frändefors) ligger utanför kartan, ligger mellan Brålanda och Frändefors





FRÄNDEFORSÅN

Frändeforsån är ett vattendrag i Dalslandsdelen av Vänersborgs kommun. Frändeforsån rinner från Östra Hästefjorden österut, genom Frändefors tätort, förbi Brålanda kyrka och flyter i nordost samman med Krokån och bildar Dalbergsån. Frändeforsån har potential att i ökad utsträckning användas för rekreation (paddling, vandring mm).



Trivector



Frändeforsån. Bilkälla: Vänersborgs kommun



PLATSBESÖK





	Styrkor	Svagheter	Potential	Fritext
Torg/bussytta				
Bör nod för byte mellan buss och tåg lokaltjänst här eller vid stationer?				
Potentiellt stationsområde				
Vilka funktioner behöver finnas på platsen?				
Vad är viktigt att taika på när stationsområdet utformas? Hur kan man exempelvis koppla samman buss och tåg, gång och cykel, samt pondusplanering?				
Elgårde				
Skola/idrottsplats				



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

Under besöket i Frändefors genomfördes också en guidad promenad med stopp vid ortens torg och busshållplats, potentiellt stationsområde, Elgårde som är Frändefors exploateringsområde för bostäder samt ortens skola och idrottsplats. 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.

TORG OCH BUSSYTA. Vid platsbesöket observerades det att området för närvarande används för att parkera farligt gods, såsom tankbilar och andra liknande fordon. Denna användning av platsen präglar upplevelsen av området. Sedan 1970-talet har marken på platsen varit detaljplanerad för industriändamål. När det gäller kollektivtrafiken upplevs det som problematiskt att befintliga busslinjer inte är synkroniserade med tågtiderna.

POTENTIELLT STATIONSOMRÅDE. Vid besöket kunde konstateras att det finns tillräckligt med yta för att bygga perronger. En svaghet är att stationshuset är privatägt och det är oklart om det är möjligt att köpa tillbaka det för att användas i sin ursprungliga funktion. Ytterligare en svaghet är att det kan vara farligt för passagerare att korsa väg 45 för att komma till och från stationen. Dessutom är det oklart när stationen kommer att vara i drift och om det kommer att tajmas med eventuell ombyggnad av väg 45. För närvarande finns det också begränsad information om projektet och det rekommenderas att man blir klar med stationsutveckling i Brålanda innan man börjar planera för stationen i Frändefors. Det är också viktigt att beakta hur utvecklingen av området kommer att påverka kollektivtrafiksystemet runtomkring och att man kan förändra planerna allteftersom. Sannolikt blir det färre busslinjer i framtiden om tåg trafikerar.

ELGÄRDE. Styrkorna med platsen är möjligheterna till förtätning av centrala områden tack vare stora markområden efter rivna hus. Svagheter inkluderar brist på flerbostadshus/hyreslägenheter, vilket kan leda till dålig rulljans på bostäderna. Fastighetspriserna tycks vara högre i Frändefors än i Brålanda.

SKOLA OCH IDROTTSPLATS. En svaghet som pekats ut under besöket är den dåliga och farliga övergången som barnen använder för att ta sig till idrottsplatsen i sydöst. En möjlighet skulle kunna vara att bygga en underpassage som kan användas av både barn och skolan. ➤



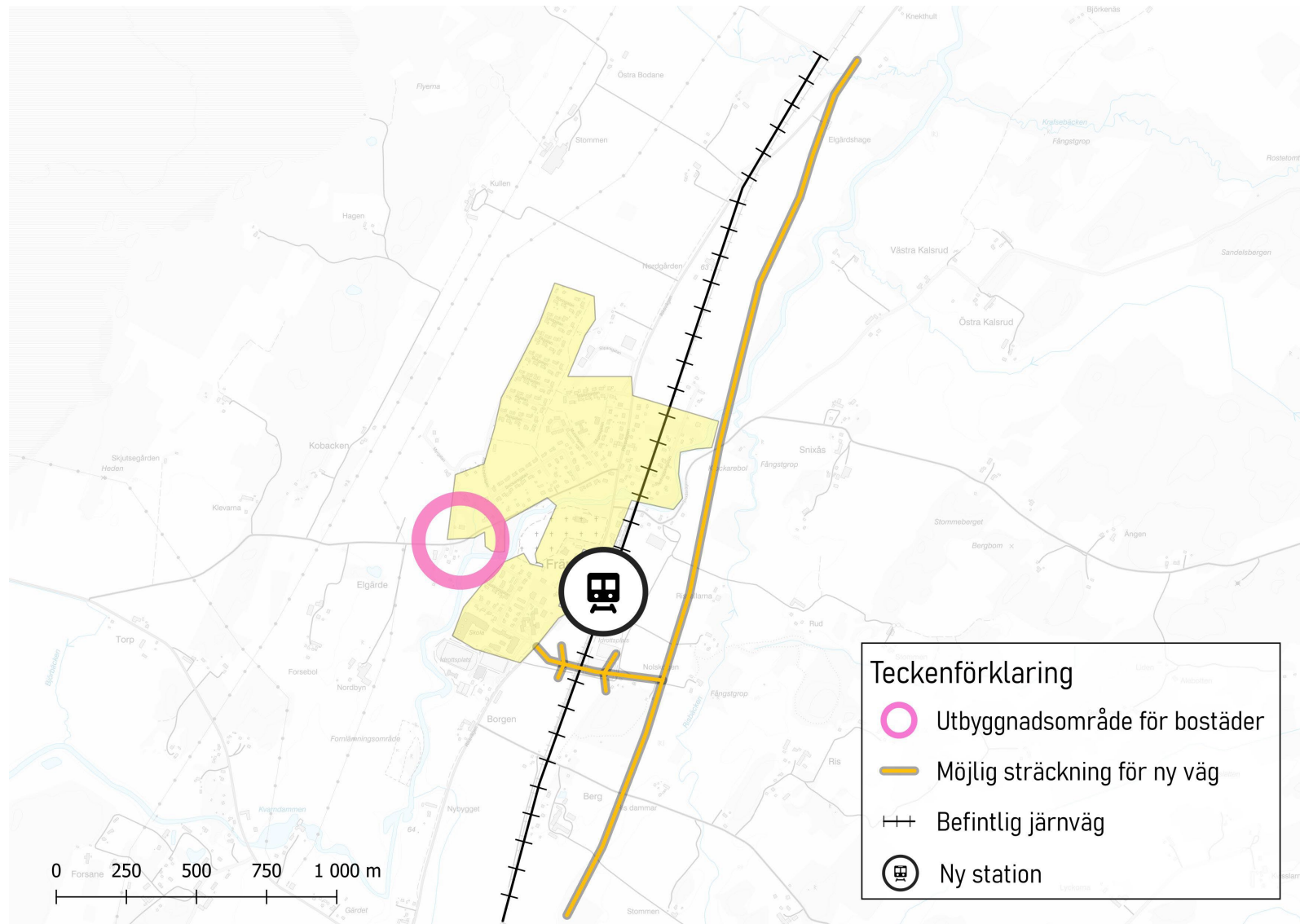
PLANER

Kommande utveckling



SAMMANFATTNING PLANER

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





UTTRYCKT I STRATEGISKA DOKUMENT. Ny station i Frändefors finns med i Västtågsutredningen och återkommer i kommundokument såsom kollektivtrafikplan och Översiktsplan.

ÖKAD EFTERFRÅGAN PÅ BOSTÄDER. I Vänersborgs kommuns översiktsplan beskrivs en växande efterfrågan på bostäder och verksamhetsområden i Frändefors kan väntas, och med förbättrade kommunikationer kommer småorterna att bli ett alltmer attraktivt alternativ för pendlare.

E45 FLYTTAS. Väg 45 planeras på sikt flyttas till öster om järnvägen.

ÅVS VÄG 173. Väg 173 är utpekad som en brist i regional plan där ÅVS planeras att genomföras.

NYA GC-VÄGAR. Cykelväg planeras Brålanda-Frändefors-Vänersborg, som delvis är utbyggd, men vissa bitar återstår. Cykelväg planeras också från Forsane till väg 45, men det är aktuellt först på lite längre sikt.





PLANER SAKAS I DAGSLÄGET.

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





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

NYA BOSTÄDER. Detaljplan för bostäder, Elgärde

- Ca 130 nya bostäder med småhus och flerbostadshus
- Den planerade stationen ligger mindre än 1 km från planområdet
- Planeringen utgår ifrån att tågstationen tas i bruk
- 6 hus har hitintills byggts

DALSLANDSKUSTEN UTVECKLAS. Utveckling längs Dalslandskusten ger eventuellt resandeunderlag.





INGEN INFLYTTNING I DAGSLÄGET. I prognoserna finns ännu inte någon stor inflyttning till orten – men i samband med stationsöppnande kan förskola bli föremål för utveckling. Detta är dock inget som utreds i nuläge.

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.





FLERA MINDRE ARBETSGIVARE. Man har inte sett samma utvecklingskraft på orten som i närliggande Brålanda. Detta kan dock mycket väl komma i framtiden. Orten har idag ett antal mindre arbetsgivare, däribland:

- Skolorna
- Mataffär
- KG Maskin och svets
- Djuraffär
- Bittar bilar
- Distriktsveterinärerna
- Frändefors trä

PLANLAGD INDUSTRIMARK. Det finns planlagd industrimark i Frändefors öster om järnvägen och fram till den framtida ombyggda väg 45.

