

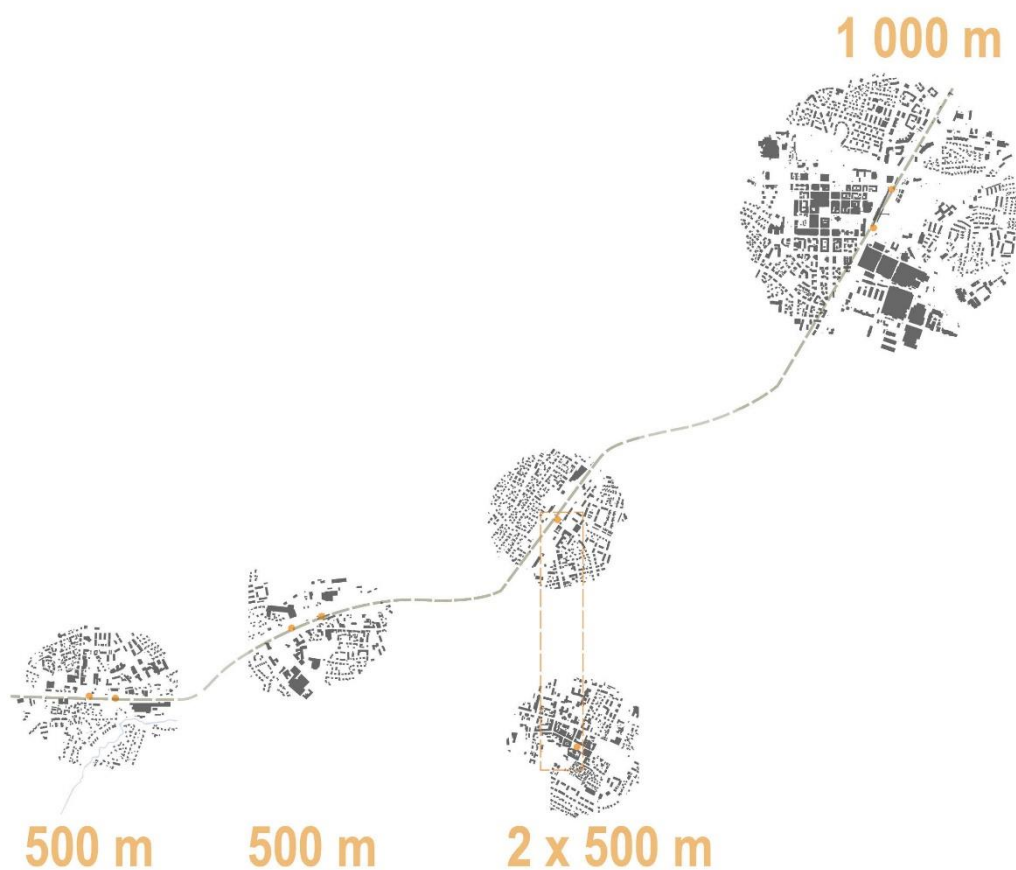


Handläggare
Agnes Kåregård
E-post
agnes.karegard@afconsult.com

Datum
2017-08-17
Projekt-ID
738401

Kund
Västra Stambanegruppen

Stadsförtätning utmed Västra stambanan



ÅF-Infrastructure AB

Thord Andersson
Björn Fallström
Agnes Kåregård
Michael Malmquist
Caisa Olander



Innehållsförteckning

1	Inledning.....	5
1.1	Syfte	5
1.2	Avgränsning	5
2	Bakgrund	6
2.1	Åtgärdsvalsstudie.....	6
2.2	Second opinion	6
2.3	Sverigeförhandlingen	7
2.4	Nationella och regionala mål	8
3	Tågtrafik	8
3.1	Framgångsfaktorer	8
3.2	Tågtyper	9
3.3	Dagens trafik.....	9
3.4	Möjligt trafikupplägg 2030.....	10
3.5	Effekter av ett nytt dubbelspår.....	12
4	Stadsförtätning	13
4.1	Metod	13
4.2	Förtätningspotential och bostadsförsörjning	15
4.2.1	Utbyggnadspotential och markvärden	15
4.2.2	Arbetsplatser	16
4.2.3	Förtätning i villaområdena	16
4.2.4	Potentialer i pendling till station och teknikutveckling	16
4.2.5	Hållbar stadsutveckling och statliga intressen i stationsnära lägen	17
4.2.6	Kompletterande roller	17
4.2.7	Skövde	18
4.2.8	Falköping	20
4.2.9	Herrljunga.....	21
4.2.10	Vårgårda.....	23
5	Slutsats.....	25
6	Fortsatt arbete	25



Sammanfattning

Kapacitetsutnyttjandet på Västra stambanan är idag mycket högt och en utökning av trafiken är inte möjlig utan stora kvalitetsförsämringar för befintlig trafik. Störst är belastningen på sträckan Göteborg – Alingsås. 2015 genomförde Trafikverket en Åtgärdsvalsstudie för Västra stambanan genom Västra Götaland. Där drogs slutsatsen att ett nytt dubbelspår mellan Göteborg och Alingsås bör byggas för att nå de långsiktiga transportmålen.

Ett nytt dubbelspår skulle möjliggöra en kraftig utökning av tågtrafiken samt skapa ett mer robust järnvägssystem med förbättrad punktlighet. En sådan förstärkning av Västra stambanan skulle avsevärt förbättra pendlingsmöjligheterna längs Västra Stambanan vilket förväntas skapa underlag för ökad tillväxt och bostadsbyggande i kommunerna längs järnvägen, särskilt i nära anslutning till stationerna. Högre turtäthet och kortare restider med tåg bidrar även till ökad regionförstoring och en bättre koppling mellan de nuvarande arbetsmarknadsregionerna i Västra Götaland. Ett nytt dubbelspår mellan Göteborg och Alingsås skulle möjliggöra en betydande ökning av godstrafiken på Västra stambanan, både i hög- och lågtrafik. Västra stambanans nationella betydelse kan inte överdrivas. Idag är detta ett nyckelstråk för gods- och persontransporter.

Inför arbetet med kommande nationell plan har Västra stambanegruppen sett nödvändigheten av att beskriva potentialen när det gäller bostadsutveckling och stadsförtätning som en följd av det ökade trafikutbud som ett nytt dubbelspår skulle möjliggöra. I denna PM beskrivs potentialen för stadsförtätning i stationsnära lägen i de fyra kommunerna Skövde, Falköping, Herrljunga och Vårgårda.

Analysen har baserats på en översyn av kommunernas översiktliga planer samt tidigare gjorda utredningar kring Västra stambanans kapacitet. Under arbetets gång har fyra workshops, en med respektive kommun, genomförts för att diskutera de teoretiska potentialer som identifierats samt för att förankra processen hos kommunerna.

Troheten gentemot kollektivtrafiken står i direkt proportion till den geografiska närheten till tågstationerna. Västra götlandsregionen och kommunerna längs Västra stambanan har ambitionen att kollektivtrafikens marknadsandel av resande ska öka. Med det som utgångspunkt har förtätningspotentialen i denna rapport studerats inom en 500 respektive 1 000 meters radie från respektive stationsläge i de fyra kommunerna. Den identifierade marken har utifrån nuvarande markanvändning delats in i tre exploateringsnivåer (*small*, *medium* och *large*)¹ och översiktligt värderats utifrån potential till ny exploatering.

Figuren på nästa sida sammanfattar den identifierade potentialen i antal nya boende (nattbefolkning) respektive bostäder i stationsnära lägen för de fyra kommunerna i relation till deras befolkningsmål.

¹ *Small*: parkeringsytor och grönytor, *Medium*: Small + grönytor och annan användning med låg exploateringsgrad. I vissa fall har även potential till påbyggnad och tillbyggnad räknats in till kategorin. *Large*: Small och medium + mark för industri- eller verksamhetsändamål.



	Befolkningsmål (dagens bef.)	Målar och år respektive befolkning kvar	Befolkning i stationsläge	Potential, befolkning S - M - L	Motsvarande antal bostäder
Skövde	60 000 (54 133)	2025 8 år kvar, + 5 867	500 m: 2 600 pers. 1 000 m: 10 200 pers.	small 6 000 medium 18 000 large 67 000	25 000 11 500
Falköping	38 000 (32 806)	2030 13 år kvar, + 5 194	500 m: 4 180 pers. 1 000 m: 8 870 pers.	small 3 000 medium 7 000 large 14 000	10 000 4 500
Herrljunga	10 000 (9 486)	2020 3 år kvar, + 514	500 m: 1 275 pers. 1 000 m: 3 092 pers.	small 700 medium 6 000 large 12 000	10 000 4 500
Vårgårda	13 000 (11 295)	2027 10 år kvar, + 1 705	500 m: 1 820 pers. 1 000 m: 4 580 pers.	small 600 medium 3 000 large 7 000	5 000 2 300

Utifrån workshops
rimlig maxnivå för antalet
tillkommande boende

Kommunerna utmed Västra stambanan från Skövde till Vårgårda har stora potentialer för förtätning intill respektive stationsområde. Samtliga kommuner kan enligt analysen uppnå sina respektive befolkningsmål inom det mest stationsnära området. Stationsnära förtätning i kombination med förbättrade tågförbindelser innebär en stor potential för hållbart stadsbyggande och resande. Potentialen ska emellertid ses som en teoretisk potential av tillkommande bostäder, vilken skulle kunna förverkligas i ett scenario där Västra stambanan stärks som kommunikationsled.

De fyra aktuella kommunerna kan tillsammans uppvisa en potential om 50 000 nya boende, något som motsvarar omkring 23 000 nya bostäder. Siffran bedöms som en rimlig maxnivå utifrån diskussionerna under genomförda workshops kring identifierade potentialer. En satsning på Västra stambanan har således potential att skapa stora nyttor vad gäller bostadsbyggande, hållbart resande och integrerade arbetsmarknadsregioner. Förstärkning av Västra stambanan bör kunna genomföras till år 2030 medan utbyggnad av nya bostäder förutsätts vara en mer successiv process. Det är viktigt att notera att beräkningarna avser utbyggnadspotential, och har inte analyserats utifrån potentiell utbyggnadstakt.

En jämförelse kan göras med Sverigeförhandlingens arbete och de tillkommande bostäder som ett utbyggt höghastighetsnät förväntas innebära. Nya höghastighetsbanor mellan Stockholm och Göteborg respektive Malmö förväntas vara färdigbyggda år 2035 och innebär en investering på omkring 230 Mdr kronor knutet till en utbyggnadskapacitet där målet inledningsvis var 100 000 nya bostäder i de kommuner som ligger utmed höghastighetsbanorna. Inkluderas även de storstadssatsningar som adderats till Sverigeförhandlingens överenskommelser, och kostnaderna för dessa om ca 37 Mdr kr, uppgår antalet utlovade nya bostäder till nästan 300 000.²

² www.sverigeforhandlingen.se



1 Inledning

Kapacitetsbelastningen på Västra stambanan är idag mycket hög, särskilt på sträckan Göteborg – Alingsås. I Trafikverkets *Åtgärdsvalsstudie Västra stambanan genom Västra Götaland* rekommenderades att ett nytt dubbelspår mellan Göteborg och Alingsås byggs för att stärka banans kapacitet. I en efterföljande utredning betonades vikten av att det nya dubbelspåret bör byggas i en ny, mer gynnsam sträckning för att på så sätt möjliggöra kortare restid. Denna förbättring av pendlingsmöjligheterna längs Västra stambanan förväntas skapa underlag för ökad tillväxt och bostadsbyggande i berörda kommunerna längs järnvägen, särskilt i nära anslutning till stationerna.

Inför arbetet med kommande nationell plan ser Västra Stambanegruppen nödvändigheten av att beskriva potentialen när det gäller bostadsutveckling och stadsförtätning som en följd av det ökade trafikutbud som ett nytt dubbelspår möjliggör. ÅF har därför fått i uppdrag att översiktligt beskriva potentialen för stadsförtätning i stationsnära lägen i de fyra kommunerna Skövde, Falköping, Herrljunga och Vårgårda.

Analysen har baserats på en grov översyn av kommunernas inriktningar i hänseende till deras översiktsplaner samt tidigare gjorda utredningar kring Västra stambanans kapacitet³. Under arbetets gång har fyra workshops, en med respektive kommun, genomförts för att diskutera de teoretiska potentialer som identifierats samt för att förankra processen hos kommunerna.

1.1 Syfte

Syftet med denna PM är att beskriva möjligheterna till stadsförtätning nära järnvägsstationerna i Skövde, Falköping, Herrljunga och Vårgårda som en följd av den ökade tillgänglighet ett nytt dubbelspår mellan Göteborg och Alingsås skulle innebära. I uppdraget ingår även att ta fram ett potentiellt trafikupplägg för år 2030 när ett nytt dubbelspår mellan Göteborg och Alingsås antas vara utbyggt.

1.2 Avgränsning

Inom ramen för denna utredning har endast trafiken på Västra stambanan beaktats. Trafik på angränsande banor och tvärförbindelser, såsom Älvsborgsbanan och Jönköpingsbanan, har enbart inkluderats i den mån den påverkar kapaciteten på Västra stambanan. En utveckling av trafiken på dessa banor skulle även den kunna bidra till ökad tillväxt och förtätningspotential för berörda kommuner.

Analys av stadsförtätning har genomförts med utgångspunkt om att kunna fördubbla antalet boende inom 1 000 meter från respektive tågstation. Det har delvis inneburit att olika radier från tågstationen applicerats på de olika kommunerna. Analysen har genomförts på en övergripande nivå och har teoretiskt beräknat exploateringsgrader.

³ Trafikverket, *Åtgärdsvalsstudie Västra Stambanan genom Västra Götaland*, 2015, Sweco, *Second opinion ÅVS Västra stambanan genom Västra Götaland*, 2016



2 Bakgrund

Västra stambanan mellan Göteborg och Stockholm knyter ihop Sveriges två största storstadsregioner och är i dagsläget hårt belastad. Banans kapacitet, särskilt på sträckan Alingsås – Göteborg, utnyttjas maximalt vilket medför stora risker för störningar och bristande punktlighet. Önskemål om utökad trafik och kortade restider, både vad gäller person- och godstransporter, kan inte tillgodoses i dagsläget. En utveckling av trafiken på banan kräver kapacitetshöjande åtgärder.

2.1 Åtgärdsvalsstudie

2015 genomförde Trafikverket en Åtgärdsvalsstudie för att identifiera de långsiktiga behoven av kapacitetshöjande åtgärder på banan. Olika varianter av etappvis utbyggnad studerades där huvudalternativen var nytt dubbelspår för etapperna Alingsås – Floda/Stenkullen respektive Floda/Stenkullen – Göteborg samt för hela sträckan Alingsås – Göteborg. Utredningen konstaterade att det är först när hela sträckan Göteborg – Alingsås är utbyggd till fyrspårssystem som de stora positiva effekterna kan förväntas uppstå. Vid etappvis utbyggnad förflyttas endast flaskhalsarna i systemet. Med två dubbelspår mellan Göteborg och Alingsås kan de långsammare pendeltågen separeras från övrig trafik och målen om såväl kortad restid för region-, regionexpress- och fjärrtåg som hög turtäthet och tillgänglighet för pendeltågen uppnås. Ett nytt dubbelspår mellan Göteborg och Alingsås bedöms i Åtgärdsvalsstudien kosta mellan 12 och 14 miljarder kronor.⁴ Senare bedömningar gör gällande att kostnaden bör hamna i intervallet 9-11 miljarder.⁵

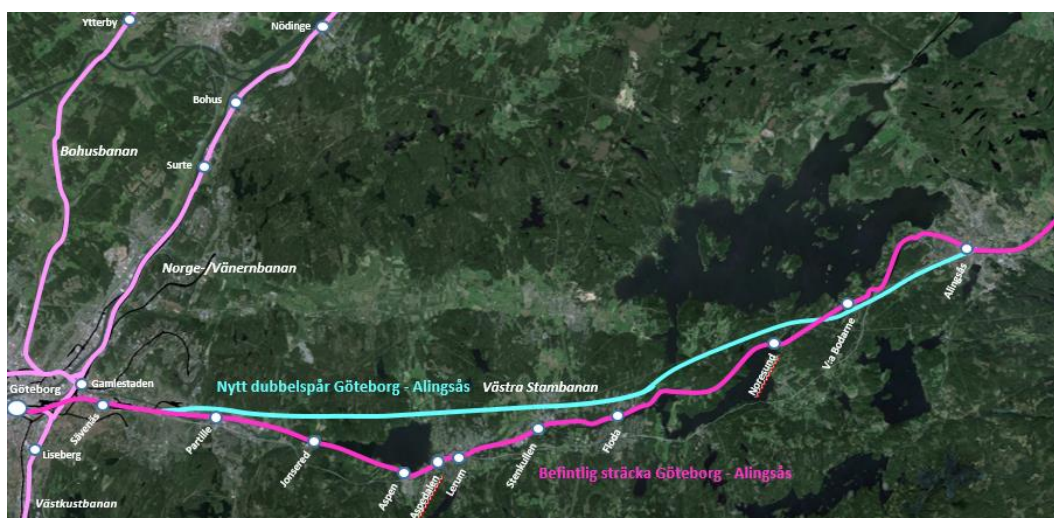
2.2 Second opinion

2016 gjordes en kompletterande utredning på uppdrag av Västra Stambanegruppen⁶. Där poängterades att sträckan Göteborg – Alingsås bör byggas ut som ett samlat projekt med två nya spår så snart finansiellt utrymme finns för att största möjliga positiva effekt ska uppstå och för att minska restiderna för region-, fjärr och godståg. För att nå målen om reducerade restider framhövdes att dubbelspåret bör byggas i en ny sträckning med högre hastigheter och inte längs befintlig bana. På så sätt kan den mest gynnsamma linjedragningen ur såväl miljöhänsyn som ur trafikeringsperspektiv erhållas. Ett nytt dubbelspår i en ny sträckning bedöms förkorta restiden med ca 10 minuter för de tåg som trafikerar den nya banan. Utredningen rekommenderade att ett nytt dubbelspår Göteborg - Alingsås snarast ska studeras i en fördjupad lokaliseringsutredning för att ge korrekta ingångsvärden och beslutsunderlag vid upprättandet av den Nationella transportplanen 2018-2029.

⁴ Trafikverket, Åtgärdsvalsstudie Västra Stambanan genom Västra Götaland, 2015

⁵ Sweco, Second opinion ÅVS Västra stambanan genom Västra Götaland, 2016

⁶ Sweco, Second opinion ÅVS Västra stambanan genom Västra Götaland, 2016



Figur 1 Schematisk skiss över möjlig linjedragning för ett nytt dubbelspår mellan Göteborg och Alingsås.

2.3 Sverigeförhandlingen

På uppdrag av regeringen arbetar Sverigeförhandlingen med att ta fram principer för finansiering, en utbyggnadsstrategi samt avtal gällande medfinansiering med berörda kommuner för ett nytt höghastighetsnät för tåg i Sverige. Målet är att knyta samman Stockholm och Göteborg respektive Malmö med en ny järnväg för höghastighetståg och därmed reducera restiderna mellan städerna avsevärt. Den uppskattade kostnaden för hela investeringen är ca 230 Mdr kronor och utbyggnaden förväntas vara färdig tidigast 2035.

Vid val av sträckning och stationsorter har ett stort fokus legat på de nyttor som ett nytt järnvägsnät skulle medföra. Bostadsnyttor har prioriterats och ett mål om 100 000 nya bostäder som en följd av utbygganden sattes upp inledningsvis. Hittills har överenskommelser träffats med samtliga kommuner längs den valda sträckningen gällande medfinansiering och bostadsbyggande. Inkluderas även de storstadssatsningar som adderats till Sverigeförhandlingens överenskommelser, och kostnaderna för dessa om ca 37 Mdr kr, uppgår antalet utlovade nya bostäder till nästan 300 000.⁷

Ett höghastighetsnät mellan Sveriges tre största städer skulle innebära en avlastning av befintlig infrastruktur. I viss mån kan en del av de ändpunktsresor som sker på Västra stambanan mellan Göteborg och Stockholm antas flyttas över till den nya järnvägen. Efterfrågan på regionala resor samt godstransporter förväntas emellertid fortsätta öka på befintlig järnväg varför en satsning på höghastighetsjärnväg inte ska ställas emot en kapacitetshöjning av Västra stambanan. I denna PM vill vi tydliggöra hur en investering i ett nytt dubbelspår mellan Göteborg och Alingsås kan skapa stora bostadsnyttor redan inom kommande planperiod för transportinfrastrukturen (2018-2029).

⁷ www.sverigeforhandlingen.se



2.4 Nationella och regionala mål

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa "en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet".

Vidare följer att "transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov."

Regionförstoring är ett uttalat mål för Västra Götaland. Det långväga resandet inom regionen och restiden för detta lyfts fram som avgörande för ökad regionförstoring. Samtidigt är styva tidtabeller och hög turtäthet styrande för regionens målbild för tågtrafiken, vilket till viss del försvårar ett effektivt utnyttjande av banan och kortade restider för de längre transportererna.

För den internationella och nationella tågtrafiken finns inga tydligt utpekade mål, den är i huvudsak affärs- och efterfrågestyrd. Dock finns en politisk vilja om att öka det långväga resandet med tåg och en överflyttning av gods från väg till järnväg. Detsamma gäller målen i EU:s vitbok för transportsystemet, vilka anger att 50 % av person- och godstrafiken på längre avstånd (>300 km) ska gå via järnväg eller vattenvägar utan vidare specificera utbudet.

En utveckling av tågtrafiken på Västra stambanan med högre turtäthet och reducerade restider skapar potential för fortsatt regionförstoring och en starkare koppling mellan arbetsmarknadsregionerna i Göteborg och Skaraborg samt mellan Skövde och Örebro. Därigenom skapas en tillväxtpotential för kommunerna i stråket mellan huvudorterna. Förtätning i stationsnära lägen blir då ett sätt att möta en utveckling mot ökad pendling med tåg i regionen.

3 Tågtrafik

3.1 Framgångsfaktorer

Turtäthet är en viktig parameter för att tåget ska vinna marknadsandelar från andra transportslag. En hög turtäthet innebär en flexibilitet för resenären, vilket är angeläget, särskilt vid arbetspendling. Restiden är också betydelsefull för tågets konkurrenskraft gentemot bilen. En restid på en timme från dörr till dörr brukar användas på gräns för fungerande arbetspendling. Reducerad restid kan uppnås på flera sätt så som höjd linjehastighet, färre uppehåll och separering av trafik med olika uppehållsbild och hastighet.

Järnvägens pålitlighet som transportmedel är den aspekt som lyfts fram som mest avgörande för tågets konkurrenskraft och det största problemet idag. Det höga kapacitetsutnyttjandet medför hög störningskänslighet med stor risk för förseningar och inställda tåg. Detta gör att resenärer väljer bort tåget. En robust, utökad trafik skulle möjliggöras med ett nytt dubbelspår mellan Göteborg och Alingsås.

Under de workshops som genomförts under utredningens gång har önskemål om ökad turtäthet och förbättrad pålitlighet framkommit i samtliga kommuner. Alla fyra kommuner har beskrivit hur de är beroende av en fungerande järnväg för sin fortsatta tillväxt.



3.2 Tågtyper

I Västra Götalandsregionens Målbild Tåg 2035 har ett antal olika tågtyper definierats, vilka antas trafikera Västra stambanan på längre sikt.

- Pendeltåg – trafikerar en kortare sträcka och gör täta uppehåll.
- Regiontåg – trafikerar en längre sträcka och gör färre uppehåll än pendeltågen.
- Regionexpresståg – trafikerar en längre sträcka och gör få uppehåll i syfte att reducera restiden jämfört med regiontågen.
- Fjärrtåg – kommersiell trafik på längre sträckor, uppehåll och sträckning bestäms av operatören
- Godståg

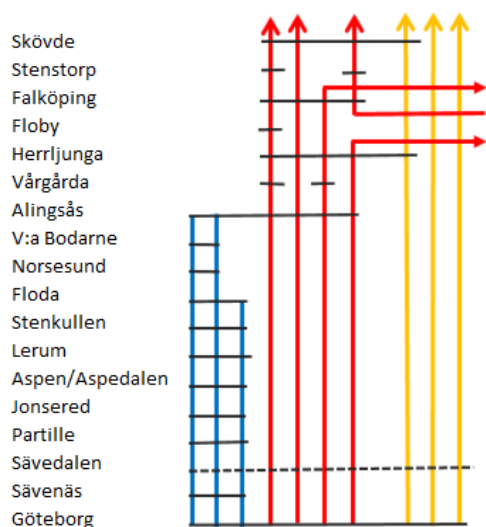
För att effektivt utnyttja banans kapacitet bör tåg med olika hastighet och uppehållsbild separeras på olika spår i den utsträckning det är möjligt. Ett nytt dubbelspår mellan Göteborg och Alingsås möjliggör en sådan uppdelning på den sträckan.

3.3 Dagens trafik

Trafiken på Västra stambanan mellan Göteborg och Skövde har inte förändrats nämnvärt de senaste åren. Trots ökad efterfrågan på resor i stråket har tågtrafiken inte kunnat utvecklas i någon större utsträckning. Detta beror dels på begränsningar på Västra stambanan, dels på begränsningar på Göteborg Central.

Under den mest belastade timmen (maxtimmen) trafikeras sträckan av två pendeltåg (blå i Figur 2) mellan Göteborg och Alingsås per timme och riktning, ett regiontåg mellan Göteborg och Töreboda (röd i Figur 2), ett regiontåg mellan Göteborg och Karlstad, ett regiontåg mellan Göteborg och Mariestad, vilket avviker från Västra stambanan i Herrljunga samt ett regiontåg mellan Göteborg och Nässjö, vilket avviker från Västra stambanan i Falköping. Därutöver trafikeras sträckan av tre fjärrtåg mellan Göteborg och Stockholm. Under högtrafik ryms inga godståg på sträckan. Sträckan Falköping – Skövde trafikeras även av ett regiontåg som går vidare till Nässjö.

Figur 2 illustrerar dagens trafik på Västra stambanan. Varje linje representerar ett tåg per timme och riktning. Restiden med pendeltåg Göteborg – Alingsås är idag ca 40 minuter och restiden med regiontåg mellan Göteborg och Skövde är ca 85 minuter.



Figur 2 Dagens trafik under en timme i högtrafik på sträckan Göteborg – Skövde. Varje linje representerar ett tåg per timme och riktning. *Blå* – Pendeltåg, *Röd* – Regiontåg, *Gul* – Fjärrtåg, *Grå* – Godståg.

3.4 Möjligt trafikupplägg 2030

Västra Götalandsregionens Målbild Tåg 2035 har legat till grund för det trafikupplägg som tagits fram i denna utredning för Västra stambanan mellan Göteborg och Skövde år 2030. Förutsättningen är ett nytt dubbelspår mellan Göteborg och Alingsås, Västlänkens färdigställande samt de kapacitetshöjande åtgärder som finns i den nationella planen för transportinfrastruktur 2014-2025.

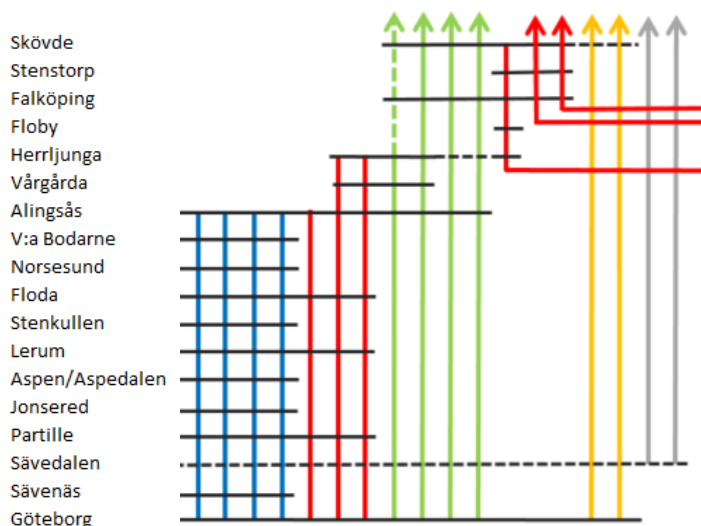
I Målbild Tåg 2035 gjordes ett antagande om att all fjärrtågstrafik kommer att flytta över till Götalandsbanan när den är färdig (2035). Vi har dock gjort bedömningen att det troligtvis kommer att finnas en efterfrågan på fjärrtågsresor på Västra stambanan även efter 2035, varför två tåglägeskanaler per timme och riktning har reserverats för fjärrtåg. Fjärrtågstrafiken drivs idag kommersiellt och kommer med största sannolikhet fortsätta göras det även år 2035. Hur många tåg som trafikerar sträckan Göteborg - Stockholm och var de stannar är därmed upp till marknaden att avgöra.

Figur 3 visar ett möjligt trafikupplägg för sträckan Göteborg – Skövde år 2030 utifrån ovan nämnda förutsättningar. Varje linje representerar ett tåg per timme och riktning. Pilarna illustrerar att tåget fortsätter vidare norrut/österut. Bilden ska ses som ett tänkbart scenario i syfte att visa på möjligheten till den ökade tillgänglighet för kommunerna längs sträckan som ett nytt dubbelspår skulle innebära. Tanken är att pendeltågen (blå), regiontågen (röd) och godstågen (grå) trafikerar befintlig bana mellan Göteborg och Alingsås. Övriga tåg trafikerar det nya dubbelspåret och kan därmed dra nytta av en potentiellt gynnsammare sträckning och därmed få reducerade restider jämfört med idag.

För de tåg som trafikerar det nya dubbelspåret och därmed inte gör uppehåll mellan Göteborg och Alingsås beräknas den totala restiden till och från Göteborg kunna kortas med ca 15 minuter.



Västra stambanan har idag en teoretisk kapacitet på mellan 12 och 15 tåglägen per timme och riktning⁸. I det föreslagna trafikupplägget utnyttjas som mest 10-11 tåglägen per timme, vilket år 2030 antas vara ett genomförbart upplägg med bibehållen robusthet.



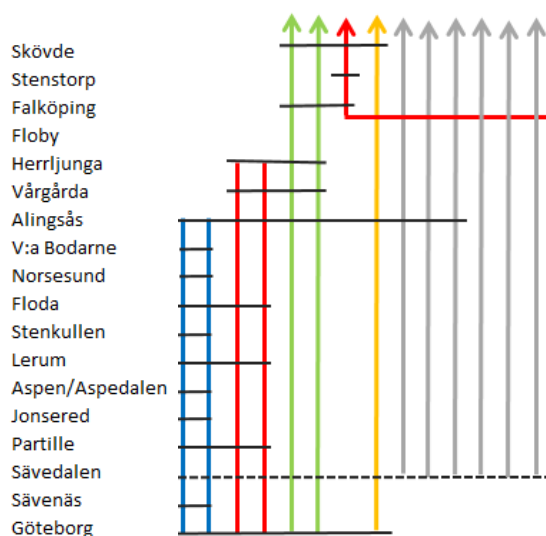
Figur 3 Möjligt trafikupplägg under en timme i högtrafik år 2030 på sträckan Göteborg – Skövde. Varje linje representerar ett tåg per timme och riktning. *Blå* – Pendeltåg, *Röd* – Regiontåg, *Grön* – Regionexpressståg, *Gul* – Fjärrtåg, *Grå* – Godståg.

Vid skapande av ett trafikupplägg måste en avvägning mellan restid, hög turtäthet och antal uppehåll göras. Genom att introducera olika tågtyper kan flera önskemål tillgodoses. I de längre relationerna, så som Göteborg – Skövde, har kortare restid prioriterats framför många stopp längs vägen för att på så sätt bidra till ökad regionförstoring.

I trafikupplägget ingår minst två godstågskanaler under högtrafik. Detta är ett uttalat önskemål från näringslivet, vilket tydligt framgick i remissvar till Åtgärdsvalsstudien. God tillgänglighet för godstrafiken på Västra stambanan, med dess anslutning till Göteborgs hamn, är viktigt, inte bara för regionen utan även i ett nationellt perspektiv.

I lågtrafik (mitt på dagen och kvällstid) sker viss reducering av persontrafiken. För att visa på potentialen för utökad godstrafik, som följer av ett nytt dubbelspår, har ett trafikupplägg för lågtrafiktimmarna tagits fram. I Figur 4 visas ett upplägg med sex godståg per timme och riktning.

⁸ Baserat på Trafikverket riktlinjer gällande täthet mellan tåg för Tågplan 2017.



Figur 4 Möjligt trafikupplägg per timme i lågtrafik år 2030 på sträckan Göteborg – Skövde. Varje linje representerar ett tåg per timme och riktning. *Blå* – Pendeltåg, *Röd* – Regiontåg, *Grön* – Regionexpressståg, *Gul* – Fjärrtåg, *Grå* – Godståg.

3.5 Effekter av ett nytt dubbelspår

Ett nytt dubbelspår mellan Göteborg och Alingsås möjliggör en separering av trafik med olika uppehållsbild och hastighet. Kapacitetsförstärkningen på sträckan möjliggör en utveckling av trafiken och dagens problematik med bristande punktlighet och hög belastning avhjälps. Detta kommer att skapa förutsättningar att nå de regionala målen om utökad tågtrafik. En förstärkning av Västra stambanan skulle även gynna person- och godstrafiken på nationell nivå, då dagens flaskhals mellan Göteborg och Alingsås begränsar trafiken i hela stråket Stockholm – Göteborg.

För de fyra kommunerna Skövde, Falköping, Herrljunga och Vårgårda skulle högre turtäthet och kortare restider bidra till fortsatt stark tillväxt. Såväl Göteborg som Alingsås och Skövde är viktiga målpunkter längs Västra stambanan varför ett trafikupplägg som stärker kommunernas koppling till dessa orter bör prioriteras. För samtliga kommuner är en välfungerande järnvägsinfrastruktur med god tillgänglighet en förutsättning i den pågående fysiska planeringen. I samtal med kommunerna har de lyft fram vikten av god koppling till högskoleorter, såsom Göteborg och Skövde.

För fjärrtågstrafiken skulle ett nytt dubbelspår kunna innebära en restidsförkortning med uppemot 15 minuter på sträckan Stockholm – Göteborg jämfört med idag och således komma under tre timmar i total restid.



4 Stadsförtätning

Möjligheten till förbättrade kommunikationer längs Västra stambanan ger nya förutsättningar för stationssamhällena att växa och att utvecklas. Troheten gentemot kollektivtrafiken står i direkt proportion till den geografiska närheten till tågstationerna. Med det som utgångspunkt har förtätningspotentialen i denna rapport studerats inom en 500 respektive 1 000 meters radie från respektive stationsläge i kommunerna Skövde, Falköping, Herrljunga och Vårgårda.

4.1 Metod

1 000 meter är ett gång- och cykelavstånd inom vilket restroheten med kollektivtrafik kan antas vara högt. Med hänsyn till kommunerna och tätorternas olika storlekar har olika radier för förtätningsstudien applicerats på Skövde (1 000 m), Falköping (2 x 500 m utifrån dess två kärnor vid stationen/Ranten respektive stortorget) respektive Herrljunga och Vårgårda (500 m). Det innebär att den totala markytan som studerats är störst i Skövde, följt av Falköping och sedan Herrljunga och Vårgårda.

En översyn av inriktningarna i kommunernas översiktsplaner har använts som grund för workshops och visat på tendenser till respektive kommuns inställning till förtätning och förändring av markanvändning i aktuella lägen, men har inte värderats på en djupare nivå i analys av aktuella exploateringsalternativ. Någon analys av utbyggnadstakt har inte heller gjorts. Potentialen ska därför ses som en teoretisk potential av tillkommande boende respektive arbetsplatser.

Den av översynen identifierade marken har analyserats utifrån potential till ny exploatering. Ett diskussionsunderlag med tre olika exploateringsalternativ med olika bebyggelsepotential har tagits fram där mark för exploatering redovisats utifrån nuvarande markanvändning. I de tre kategorierna *small*, *medium* och *large* inberäknas följande markanvändning:

- *Small*: parkeringsytor och grösytor
- *Medium*: Small + grönytor och annan användning med låg exploateringsgrad. I vissa fall har även potential till påbyggnad och tillbyggnad räknats in till kategorin.
- *Large*: Small och medium + mark för industri- eller verksamhetsändamål

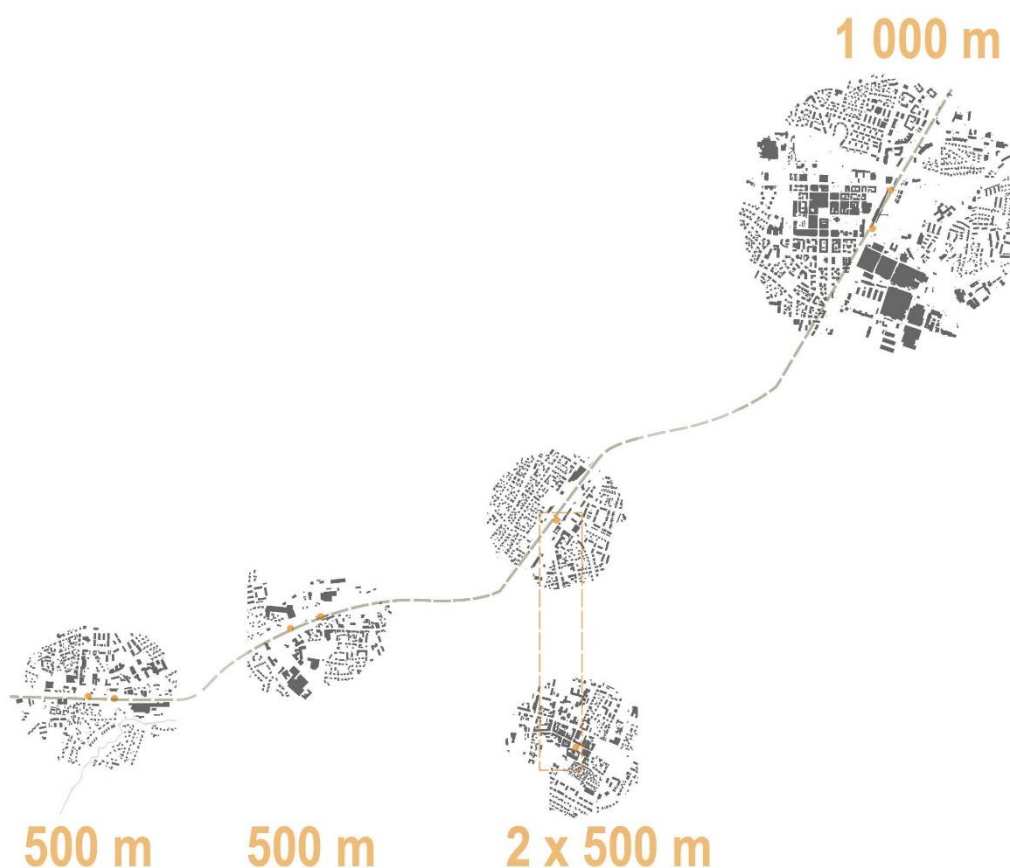
För att vidare uppskatta en befolkningspotential för de respektive exploaterbara markområdena har en bostad antagits vara 100 kvadratmeter stor. I Sverige bor det enligt statistiska centralbyrån i snitt 2,2 personer per bostad. Genom ett antagande om att en fjärdedel av den utpekade marken inom respektive kategori skulle kunna bebyggas med bostäder har olika befolkningspotentialer tagits fram utifrån antaganden om olika höjder på bebyggelse. I Skövde och Falköping har det antagits att 4, 6 och 10 våningar är rimliga skalor att utgå från och i Herrljunga och Vårgårda har istället 2, 4 och 6 våningar använts som referensram.

Motsvarande beräkningar har även gjorts för kontor, där ett snitt om 20 kvadratmeter per arbetsplats för nybyggda kontorslokaler har använts. Beräkningar har dels gjorts utifrån att bottenplan i de aktuella fastigheterna används för kontorsändamål, respektive en beräkning av ytpotential utifrån att 10 procent av den totala identifierade markytan skulle nyttjas för kontorsbyggnader byggda i 8 våningar i Skövde och Falköping respektive 4 våningar i Herrljunga och Vårgårda.



Ett annat räkneexempel som provats, är tillämpning av det koncept – 500 K⁹ – som Kod arkitekter har tagit fram och som har undersökt hur civila aktörer kan bidra till en resilient samhällsbyggnad inom Sveriges befintliga småhusbestånd. Slutsatsen av projektet visade att 500 000 nya hem skulle kunna tillskapas på 25 år, förutsatt att 1 % av Sveriges villaägare byggde ytterligare en bostad årligen. Tesen förutsätter ytterst att kommuner genom t.ex. detaljplaneförändringar, möjliggör för civila aktörer att på egen hand tillskapa ett större bostadsbestånd, och belyser samtidigt att villaområden har en låg exploateringsgrad samtidigt som de utgör en stor del av Sveriges bostadsbestånd. I denna rapport har en ungefärlig beräkning av antal villor gjorts för respektive kommuns studieområde, varav kapaciteten för nya boenden beräknats utifrån att en procent av hushållen väljer att bygga en ny bostad på sin tomt under de kommande 25 åren.

Det finns stora tillkommande potentialer inom gång- och cykelavstånd från stationsområdena, respektive inom pendlingsavstånd i bil från omlandet till stationernas pendelparkeringar. Denna översyn redogör enbart för potentialer i det direkta närområdet till de respektive stationerna.



Figur 5 Illustration över de stationsnära områdena i Vårgårda, Herrljunga, Falköping och Skövde

⁹ 500K är ett utvecklingsprojekt framtaget av Kod Arkitekter tillsammans med Vinnova, finansierat av Boverket. Läs mer på <http://kodarkitekter.se/projekt/500k/>. Kontaktperson är Andrea Brandén.



4.2 Förtätningpotential och bostadsförsörjning

Kommunerna utmed västra stambanan från Skövde till Vårgårda har stora potentialer för förtätning intill respektive stationsområden. Samtliga kommuner kan enligt översynen uppnå sina respektive befolkningsmål inom det mest stationsnära området. Byggnation av bostäder och kontor inom gångavstånd till välutvecklad kollektivtrafik har visat sig ge goda förutsättningar att minimera de totala koldioxidutsläppen, i jämförelse med enbart bygga klimatsmart¹⁰. Stationsnära förtätning i kombination med förbättrade tågförbindelser innebär således en stor potential för hållbart stadsbyggande och resande.

Kommunerna uppvisar generellt sett även en god tilltro och lojalitet gentemot planering för en utvecklad kapacitet på stambanan och har överlag en god planberedskap för att kunna växa i centrala lägen. Bedömningen är således att tröskeln är låg för kommunerna utmed Västra stambanan att kraftsamla och bygga relativt stora volymer av bostäder och kontor i nära anknytning till respektive stationsområde inom en kort tidshorisont. Faktisk utbyggnadstakt kommer variera i de olika kommunerna. Förbättrade pendlingsmöjligheter utmed Västra stambanan tillsammans med tydliga visioner från aktuella kommuner utgör förutsättningar för att utlösa en större efterfrågan på de markresurser som finns tillgängliga.

Vid en förstärkning av Västra stambanan från Göteborg till Alingsås kan de fyra aktuella kommunerna uppvisa en potential på 23 000 nya bostäder, att balansera mot en investeringskostnad i infrastrukturen på 9 till 11 miljarder kronor – *där bostäderna skulle kunna uppkomma i en geografisk sett mycket närmre geografisk angränsning till tågstationerna än Sverigeförhandlingen, samt i ett kortare tidsperspektiv!*

4.2.1 Utbyggnadspotential och markvärden

En översyn av kommunernas markresurser har visat på potential att uppnå samtliga kommuners befolkningsmål i en direkt närhet till respektive tågstation. Det är enligt analysen även möjligt att fördubbla antalet boende inom 1 000 meter från stationen, i vissa fall redan inom ett 500 meter stort område.

Värdet på bostäder har under senare tid ökat utmed Västra stambanan. I Skövde ökade värdet på bostadsrätter under det senaste året med 12,3 % och nästan fördubblats från 2012 till 2016. Motsvarande siffra för villor innebar en prisökning med 15,2 % under de senaste 12 månaderna, och att köpeskillingskoefficienten steg med 38 % från 2012 till 2016. Efterfrågan kan således anses vara hög. Kommunerna är medvetna om efterfrågan och påvisar en relativt god befintlig respektive pågående planberedskap och ett engagemang för en stadsutveckling som ska stärka kärnan och stationsområdena. Skövde låg exempelvis på 9:e plats i Sverige 2016 i hänseende till antal påbörjade bostäder per 1000 invånare, efter i huvudsak kommuner i Stockholmsregionen. Enligt Svensk mäklarstatistik har prisutvecklingen på villor följt varandra relativt väl i Skövde och Falköping sedan 2012, även om ett skifte skett från att marknadsvärdet tidigare låg högre i förhållande till taxeringsvärdet i Falköping än i Skövde, något som ändrats sedan 2014. Prisutvecklingen är lägre men fortfarande relativt stabilt uppåtgående i Vårgårda, medan den är stigande men mer ojämn i Herrljunga.

Stigande markvärden är betydande för att kunna effektivisera markanvändningen. Trots att förtätningsstudien till viss del kan innebära förändrade resvanor, kommer bilen även fortsatt ha en central roll för de aktuella kommunerna med omland.

¹⁰ Planera Klimatsmart! – planeringsverktyg. Framtagen av Region Skåne 2015.
https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/broschyr-klimatsmart-webversion.pdf



Exploatering enligt alternativ *small*, som pekar ut öppna markparkeringar som en ineffektiv markanvändning, innebär därmed byggnation av volymparkeringar. Det förutsätter att Västra stambanan stärks som ryggrad genom kommunerna för att potentiellt höja efterfrågan och markvärde. Innovativa lösningar skulle med fördel kunna utvecklas tillsammans med kollektivtrafikbolagen för byggnation av mer markeffektiva pendelparkeringar avsedda för de som kan påvisa att de reser kollektivt genom uppvisande av exempelvis periodkort eller liknande. Stigande markvärden skulle även möjliggöra byggnation närmre intill järnvägen, där anpassningar för buller- och riskhantering är försvårande och fördyrande omständigheter.

Vad som är rimliga avstånd för att gå eller cykla till stationen är mer diffust och varierar för orter i olika storlekar. Denna studie pekar på en stor potential och resurs till förtätning inom väldigt korta avstånd till tågstation. God restrohet gentemot kollektivtrafiken är relativt stor även vid längre avstånd till stationerna (upp till 1 500 meter i de mindre orterna, eller 2 000 meter i de större). Det innebär att potentialen till förtätning inom gång- och cykelavstånd kan förmodas vara mycket högre än vad som angetts av analysen.

4.2.2 Arbetsplatser

Kommunerna utmed Västra stambanan värdesätter arbetsmarknadsregionernas fortsatta utveckling. Som en värdemätare även för potentialer för arbetsplatser har en beräkning av exploateringsstudiens kontorspotential fastställts som ett *small* om det istället för bostäder i bottenplan anläggs kontor, respektive *large* om 10 % av identifierad mark skulle bebyggas med kontorshus. Dessa potentialer innebär i stationsområdena utmed västra stambanan en potential om 16 500 till 42 000 arbetsplatser. En bedömning av andra mer yrkrävande verksamheter skulle innebära en lägre, men ändå stor, potential för arbetsplatsutveckling.

4.2.3 Förtätning i villaområdena

Med inspiration från Kod arkitekters koncept 500K har det utöver utvecklingsbar markpotentialen enligt *small – medium – large* studien, även ett räkneexempel gjorts för potentialen i att tillåta nya bostäder på befintliga villatomter genom detaljplaneförändringar i villaområdena. För de studerade stationsområdena finns det, förutsatt att 1 % av villaägarna kan och väljer att bygga minst en ny bostad på sin tomt årligen, en kapacitet om 1 500 nya boende under en 25-årsperiod. Att använda resursen skulle innebära stor samhällsekonomisk effektivitet, eftersom infrastruktur i form av vägar, kommunalt vatten och avlopp och energiförsörjning generellt sett redan finns tillgänglig i dessa lägen. Det finns även en gynnsam effekt av att resurser och initiativ för att tillskapa nya bostäder inte behöver komma från kommun eller fastighetsbolag, utan kan ske parallellt med övrig bostadsutveckling.

4.2.4 Potentialer i pendling till station och teknikutveckling

En annan viktig parameter att uppmärksamma för Skövde, Falköping, Herrljunga och Vårgårda är den angränsande landsbygden. I dessa områden kommer bilen även framgent att ha en central roll och funktion för pendling. I många fall finns inte tillgång till effektiv kollektivtrafik in till de aktuella stationerna för vidare resor i en större arbetsmarknadsregion. En översyn av det tillgängliga området 15 till 20 minuters restid i bil från stationerna innebär stora upptagningsområden.

Benägenheten att byta från privat bil till tåg bekräftas i flera av kommunerna som uppger att invånarna har fördelar med att resa vidare på Västra Stambanan, även om resan startar med bil. Med kvalitéer så som lägre kostnader, att undvika bekymmer



med att hitta parkeringsplats i storstäderna samt extra arbetstid på tåg innebär att många redan idag nyttjar pendelparkeringarna för att fortsätta sina resor med tåg. Framtida teknikutveckling kommer att innebära ett flertal tjänster kopplade till pendelparkeringen som medför att den andelen antas öka. Sådana tjänster kan inbegripa leverans av e-handel direkt till bilen eller till bilen kopplad värdebox samt service av bil eller byte av däck. Liknande tjänster kan även bli eftertraktade för cykel.

4.2.5 Hållbar stadsutveckling och statliga intressen i stationsnära lägen
Flera av kommunerna i studien verkar för en utveckling som på sikt kan möjliggöra förtätning centralt, men har i planeringsarbetet stött på problem med motstridiga intressen hos Länsstyrelsen. Exempelvis har buller, jordbruksmark och kulturhistorisk bebyggelse angetts som anledningar till att kommunerna inte fått planera intill stationerna angränsande markområden. Riksintressen är indikationer på värden som ska tillvaratas och uppmärksammas i samhällsplaneringen, men ska ses som resurser att ta tillvara snarare än direkta hinder för utveckling. Att verka för en förtätning med bostäder och arbetsplatser i stationsnära lägen är en hållbar stadsbyggnadsstrategi, i det att den kan stärka lokalsamhällenas respektive handels- och serviceutbud, samtidigt som det finns potential att minska bilberoende över tid. En statlig investering i att stärka infrastrukturen längs Västra stambanan behöver följas upp och stärkas genom kommunala investeringar och strategier som skapar ytterligare mervärden.

I de utpekade områdena är det Falköping och Vårgårda som har störst antal villor centralt. Skulle den metodik som Kod tagit fram antas i kommunerna utmed västra stambanan skulle en potential om 650 nya bostäder och 1 400 nya boende kunna identifieras inom 500 respektive 1 000 meter från stationen och inom befintligt bostadsbestånd. Fördelarna med detaljplaneändringar som skulle möjliggöra förtätningar av detta slag är både i hänseende till förtätning och mångfald då en ny typ av boendeform uppstår i attraktiva lägen.

4.2.6 Kompletterande roller

Järnvägstrafiken utmed Västra stambanan enar kommunerna Skövde, Falköping, Herrljunga och Vårgårda som samtliga prioriterar stambanan högt i den strategiska planeringen. En av kommuntjänstepersonerna uttryckte det som att järnvägen är kommunens "livsnerv" och att kommunen utan goda kommunikationer till sitt omland via Västra stambanan skulle krympa kraftigt.

Kommunerna är måna om att arbetsmarknadsregionerna ska växa och utvecklas och har komplementära roller utmed stråket. Skövde är en tydlig regionhuvudstad för Skaraborg och har med sina arbetstillfällen, sin befolkning och handel flera funktioner att erbjuda grannkommunerna. Falköping är en kompletterande småstad med tydliga centrumfunktioner samtidigt som det reserveras ytor för att kommunen ska kunna utvecklas som logistiskt centrum i regionen. Herrljunga är regionens centrala knutpunkt med järnvägskommunikationer åt fyra håll vilket skapar en naturlig regional mötesplats. Vårgårda har det närmaste sambandet till Göteborg och ser potential i att kunna erbjuda storstadsregionen höjd livskvalité med förbättrade kommunikationer. Herrljunga och Vårgårda har båda utrymmen för kompletterande och ibland ytkrävande verksamheter. De har ambitioner om att växa befolkningsmässigt och arbetsplatsmässigt och kan med sina olika storlekar, lägen och kommunikationer samt markpriser, på ett dynamiskt sätt komplettera varandra i en växande region.

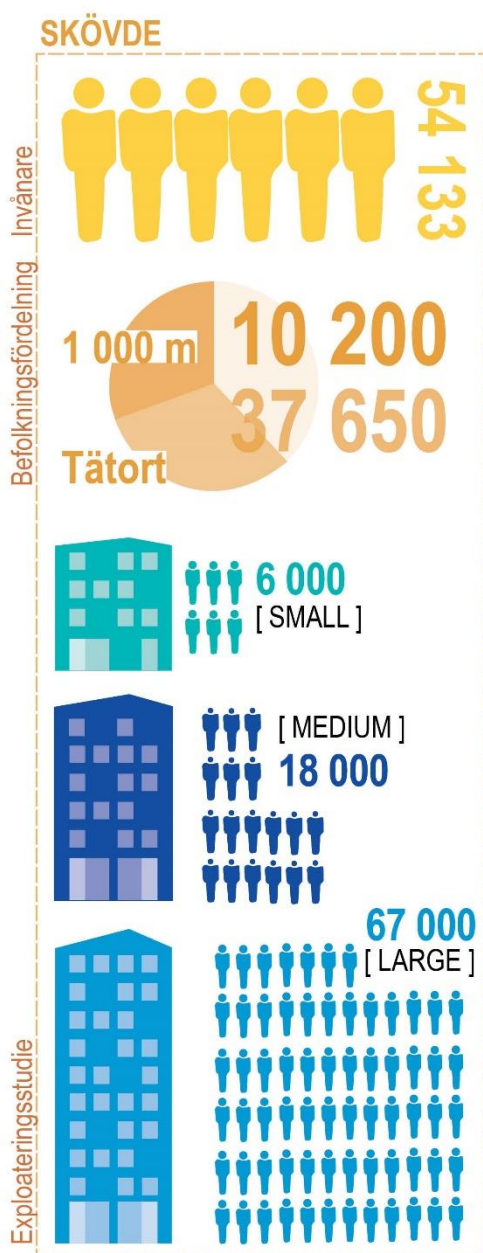


4.2.7 Skövde

Skövde är regionhuvudstaden i Skaraborg och har en central roll för sitt omland. Den strategiska planeringen är tydligt inställd på att vidareutveckla och stärka rollen i regionen. Som regionhuvudstad prioriterar Skövde tydligt arbetet för att ena de lokala arbetsmarknadsregionerna, LA, Skövde och Borås (Vårgårda tillhör Göteborg) till en större och sammanhängande LA.

Även om det finns flera intressanta kopplingar på järnvägen för Skövde, är den prioriterade i dagsläget dubbelspåret mellan Alingsås och Göteborg. En mer stabil, turtät och effektiv kollektivtrafik längs Västra stambanan är central för att staden på sikt ska kunna utvecklas till 60 000 invånare 2025, stärka den lokala handeln, servicen och förstora den lokala arbetsmarknadsregionen.

I Skövde bor det idag 54 133 invånare vilket innebär att kommunens målsättning är att växa med 6 000 invånare de kommande 9 åren. Av kommunens invånare bor 37 600 invånare i tätorten varav nästan en tredjedel bor inom 1 000 meter från stationen. Trots att en relativt stor andel av befolkningen redan bor centralt i förhållande till stationen, är potentialerna för stationsnära förtätning goda i Skövde.



Figur 6 Sammanfattning av identifierad potential i antal tillkommande boende i Skövde för de tre scenarierna small, medium och large.

Enligt den översiktliga GIS-analys som beskrivits ovan, kan i alternativen *small* och *medium*, mellan 6 000 och 25 000 nya boende tillskapas inom stationsområdet. Det i studien prövade högre exploateringsalternativet *large*, innebär en mer radikal strategi med omlokalisering av personalextensiva verksamhetsområden från de mer stationsnära lägena, vilket inte bedöms som realistiskt i dagsläget. Flera industriverksamheter i nära anslutning till stationen har anläggningar med höga kapitalvärden och bedöms finnas kvar under överskådlig tid, även om några av dessa på sikt kan komma att flytta till mer perifera lägen.

Om *mellanalternativet*, undantaget regementets markområden, byggs ut i knappt 10 våningar kan 25 000 nya boende tillskapas inom 1 000 meter från stationen. Till denna siffra framkommer det i samtal med planerare i kommunen att det i området från 1 000 meter till 1 500 meter från stationen finns flera större områden att utveckla inom ett tioårsperspektiv. 1 500 meter från stationen är ett avstånd i Skövde som fortfarande upplevs som centralt och gång- och cykelvänligt. Utifrån Skövdes prioritering av arbetsmarknadsregionen är det även intressant att uppmärksamma en resurs om 7 000 till 21 000 nya kontorsplatser i identifierade områden förutsatt att bottenvåningar i *medium*-alternativet, respektive 10 % av total mark, skulle utvecklas för arbetsplatsändamål.

Skövde arbetar med flera centralt belägna planer. Det innebär att ett flertal av de projekt och markområden som studien identifierat kommer att vara byggbara inom ett par år. Skövde kommun bedömer att kommunens infrastruktur- och fysiska planering tillsammans med positiva indikationer om förstärkta kommunikationer på Västra stambanan ytterligare kommer att öka intresset för byggnation centralt. Möjligheten finns till byggnation även i fler våningar. Intresse visas bl.a. från marknaden att bygga höga hus hållbart i trä.

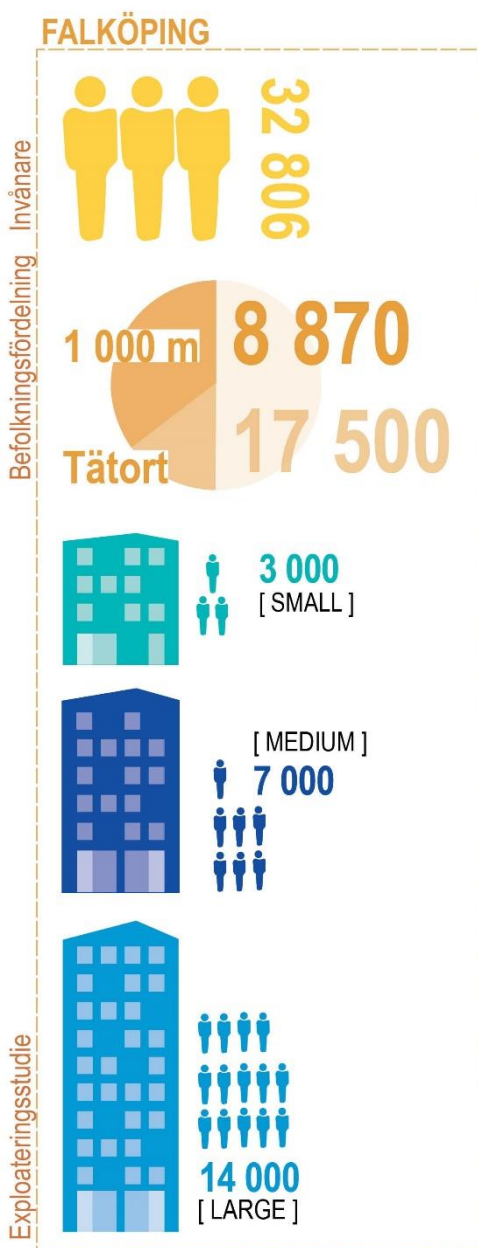


4.2.8 Falköping

Falköping är den näst största kommunen i studien med 32 806 invånare. Befolkningsmålet justerades nyligen och innebär en vision om att bli 38 000 invånare år 2030. Det bor 17 500 invånare i tätorten och knappt 9000 av dessa bor inom 1 000 meter från stationen. Samtidigt byggs omkring hälften av alla tillkommande bostäder på landsbygden utanför småtätorterna, vilket tyder på en lokal trend om att bo på landet. För att stärka landsbygden finns det även planering som syftar till att öka resandet med hållbara transporter på järnvägen i mindre orter som Vartofta genom etablering av nya tågstationer. Analysmodellen för Falköping utgår från två 500-metersområden från de två utpekade centrumplatserna Ranten och Stora torget i södra tätorten. Kopplingen mellan dessa två platser ska enligt kommunens planering knytas tydligare samman via Ströget.

Exploateringspotentialen för bebyggelse är mellan 3000 till 14 000 tillkommande boende beroende på ianspråktagande av mark och byggnadshöjder. Kommunen ser positivt på förtätning kring Ranten, intill stationen, med relativt hög och tät bebyggelse och har genomfört ett flertal förtätningsstudier för centrala lägen. Redan idag finns pågående planer för flera av de i förtätningsstudien utpekade områdena. Dessutom planerar Falköping för två ytterligare större bostadsområden inom 1,5 till 2 kilometers radie från stationen. Planerna på bostadsbyggnation tillsammans med stundande etableringar av Hennes & Mauritz, Cervera och Biltema, indikerar dessutom en lokal efterfrågan. De lägen som av studien identifierat som attraktiva och lämpliga för hållbar stadsutveckling bör exploateringsgraden optimeras.

Falköpings kommun upplever dock motsättningar mellan förtätning och Länsstyrelsens syn på hänsynstagande till riksintressen. Konflikterna handlar främst om äldre bebyggelse, fornlämningar och byggnadshöjder där våningsantalet på tillkommande bebyggelse i vissa fall begränsats av länsstyrelsen. Begränsningar för bebyggelsens höjd och att några delar av marken snart kommer att bebyggas i en delvis lägre



Figur 7 Sammanfattning av identifierad potential i antal tillkommande boende i Falköping för de tre scenarierna small, medium och large.



exploateringsgrad innebär att en rimlig uppskattning av tillkommande boenden ligger strax under *large*-alternativet och utbyggt i 6 våningar, vilket innebär 2 600 till 10 000 nya boende. Skulle bottenvåningar byggas ut som kontor alternativt 10 % av identifierad mark i *large*-alternativet byggas med som kontorsbyggnader skulle en potential om 8 900 till 10 300 arbetsplatser frigöras.

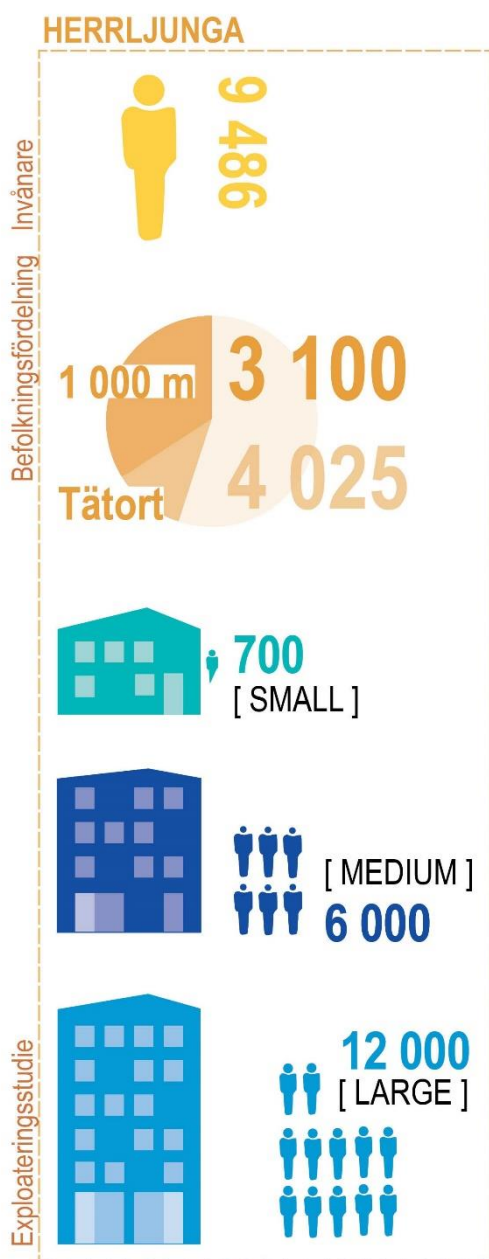
Falköping har en stark identitet som småstad och tror inte på potentialen i att förtäta på befintliga markparkeringar intill järnvägen genom byggnation av mer effektiva parkeringsformer. Det blev dock tydligt att det ytterst berodde på en tveksamhet inför betalningsförmåga för sådana anläggningar. Skulle marknaden vara intresserad av att förtäta och investera i centralt belägen mark är kommunen inte principiellt mot högre bebyggelse eller exploateringsgrad.

Falköpings kommun tror på en framtid som logistiskt nav för gods på järnvägen. Västra Stambanan och Jönköpingsbanan passerar respektive utgår från Falköping vilket innebär en resurs för arbetsmarknadsregionen samt för godstransporter. Infrastrukturplaneringen tar även höjd för de behov som kan uppkomma om kommunikationerna på järnväg stärks, och gods från Europa på sikt behöver strategiska lokaliseringar utmed järnvägen för att omdistribueras och lagras.

År 2030 med förstärkt järnväg tror kommunen att Falköping och Skövde har "vuxit ihop". Falköping blir till Skövde vad Mölndal är till Göteborg. Falköping kan komplettera Skövde med mer småskalig industri, korta avstånd och flexibilitet. Skövde och Falköping har då tillsammans mer än 100 000 invånare.

4.2.9 Herrljunga

Herrljunga kommun är med 9 486 invånare den invånarmässigt minsta av kommunerna i studien och har den största relativa tillväxtpotentialen av de studerade kommunerna. Omkring en tredjedel av befolkningen bor inom 1 000 meter från stationen och i tätorten bor det totalt 4 000 personer. Enligt kommunens vision ska invånarantalet vara 10 000 vid målåret 2020, vilket kommer att uppnås med nuvarande tillväxttakt. Ett nytt visionsarbete för Herrljunga 2035 ska startas upp inom kort baserat på en bred medborgardialog och den nya översiktsplanen.



Figur 8 Sammanfattning av identifierad potential i antal tillkommande boende i Herrljunga för de tre scenarierna small, medium och large.

Herrljunga är den av kommunerna som har störst andel obebyggda markområden inom 500 meter från tågstationen. Det är omkring 13 % av marken som är bebyggd, varav 6 % av de bebyggda markytorna är för bostadsändamål. Norra sidan om stationsbyggnaden består huvudsakligen av verksamhetslokaler och odlingsmark. Även utanför de 500 metrarna finns förutsättningar för att vidare utveckla stora bostadsvolymer. I Herrljunga har potentialen för nya boende inom 500 meter från stationen beräknats till mellan 700 och 11 800, utifrån exploateringsalternativen och teoretiska byggnadshöjder om 2 till 6 våningar. Det skulle innebära mer än en fördubbling av kommunens totala befolkning vid en exploatering med i genomsnitt 6 våningar.

Räkneexemplet visar på mycket stor potential, men vittnar samtidigt om ett delvis utsatt marknadsläge. På senare tid har dock även privata aktörer visat intresse för att bygga, vid sidan av det kommunala bostadsbolaget. I nuläget byggs det 5 våningar höga flerbostadshus och det planeras för ännu högre i centrumkärnan. Det kommunala bostadsbolaget har några hundratal (450) i bostadskö. Bland annat efterfrågas enligt kommunledningen små hyresrätter för de anställda på den lokala industrin. Herrljunga domineras i nuläget av villabebyggelse, vilket innebär att nybyggnation av bostadsrätter skulle kunna initiera gynnsamma flyttkedjor.

Inställningen till att bygga tätt i centrala lägen är positiv från

kommunens sida, och det finns stark tilltro till tätortens strategiska läge i skärningspunkten mellan västra stambanan och Älvsborgsbanan med tågförbindelser vidare mot Mariestad (1 h 40 min), Vänersborg/Uddevalla (48 min/1h 15 min) och Borås (44 min). Det finns stor potential att effektivisera dessa kommunikationer och skapa en bättre integrerad arbetsmarknadsregion. Ett dilemma som Herrljunga lyfter för ortens utveckling är bankernas restriktioner för att låna ut kapital för bostadsproduktion. Skulle kommunikationerna, i synnerhet till Göteborg stärkas, bedömer kommunen att den övre gränsen för lån skulle höjas avsevärt och exploateringsmöjligheterna i Herrljunga öka kraftigt.



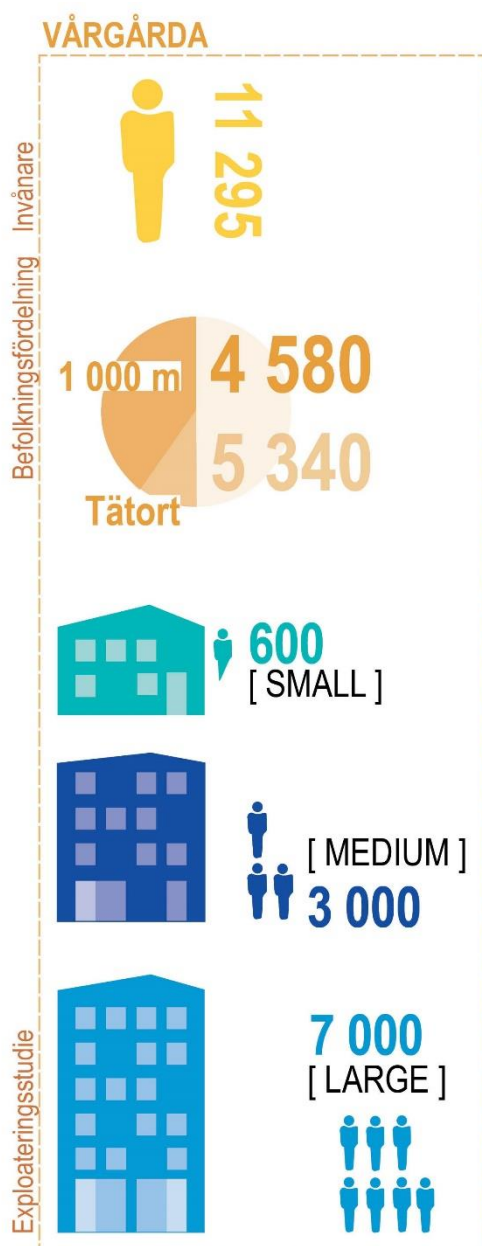
En bedömning av potentialen för kontorslokaler har i maxalternativet visat på 7 000 arbetsplatser förutsatt att 10 % av marken bebyggs i 4 våningar. Skulle bottenvåningarna enligt maxalternativet för nya bostäder istället nyttjas för kontor, skulle det innebära 4 500 platser. Kommunens ambition är att vara en regional mötesplats och kunna erbjuda lokaler och service för detta.

4.2.10 Vårgårda

Vårgårda är befolkningsmässigt tredje störst av de fyra kommunerna, och har den största andelen boende inom 1 000 meter från stationen sett till kommunens totala befolkning (40 %). I Vårgårda kommun bor det idag 11 295 personer varav knappt hälften, 5 500 personer, bor i den största tätorten. Ett överslag för området 500 meter från stationen visar på stora potentialer.

Kommunens vision, strategiska planeringsunderlag och planberedskap anger en ambition om att växa till 13 000 invånare till 2027 och att en koncentration av handel och service i första hand ska centreras till centrum, men att gång- och cykelavstånd även prioriteras till grundläggande offentlig service utanför tätorten. Planeringsunderlaget visar således på en ambition om att bygga mer hållbart. I pågående planering uppvisas även en förståelse för att de idag undernyttjande centralt belägna platserna kommer att utgöra en resurs nu och framgent när högre och tätare bebyggelsestrukturer har vunnit acceptans lokalt.

I studien av utvecklingspotential i närområdet till stationen i Vårgårda framkommer det ett utrymme för mellan 600 och 7 000 nya boende, beroende på vilka markområden som tas i anspråk och hur högt man är villig att bygga. Under samtal med kommunen framkommer det att bebyggelsehöjder på mellan 3 till 5 våningar redan byggs, och att pågående planeringsunderlag som har vunnit politisk acceptans pratar om stationsområdet och centrumkärnan som en viktig förtättningsresurs för att på sikt utvecklas till en småstad med grundläggande service och handelsutbud.



Figur 9 Sammanfattning av identifierad potential i antal tillkommande boende i Vårgårda för de tre scenarierna small, medium och large.

Utifrån diskussionerna framkommer det att riksintressen och strandskydd delvis kan sätta begränsningar på exploatering i några av de utpekade områdena i studien. Det kan dock anses rimligt med en förtätning motsvarande *mediumalternativet*, vilket innebär att en fördubbling av antalet boende inom 1 000 meter från stationen kan uppnås redan inom 500 meters avstånd. Skulle man istället för att bygga bostäder i bottenvåningarna utforma dessa till kontor, möjliggörs en kapacitet om 1 800 kontorsplatser. Inom 1 000 meter från stationen pågår och planeras det för ett drygt 10-tal planer: från mindre lucktomter till stora projekt med upp emot 1 000 nya bostäder. Det innebär att kommunen inom en snar framtid kommer att ha en god planberedskap för att stärka kärnan.

Sammantaget ser kommunen positivt på att utveckla stationsområdet och det finns en flexibilitet att dra nytta av om en kvalitetshöjning skulle bli aktuell för västra stambanan inom en nära framtid. Det är då, utifrån tidigare resonemang om bostadspriser, rimligt att anta att en stärkt efterfrågan kommer att möjliggöra en relativt snabb utveckling intill stationsområdet.



5 Slutsats

Utifrån den gjorda analysen av förtätningspotentialen i de fyra kommunerna Vårgårda, Herrljunga, Falköping och Skövde samt de workshops som genomförts i respektive kommun kan följande slutsatser dras:

- Det finns en stor vilja till förtätning i stationsnära lägen i alla fyra kommuner.
- Västra stambanan är ett prioriterat stråk och beskrivs som avgörande för kommunernas fortsatta tillväxt. Bättre punktlighet och högre turtäthet efterfrågas av samtliga.
- En utbyggnad av nytt dubbelspår Göteborg – Alingsås kan skapa stora bostadsnyttor. Totalt har en potential för 23 000 nya bostäder identifierats i ett område med en radie på 500 – 1000 meter från respektive järnvägsstation. Dessa nyttor bedöms som realiserbara i närtid, före 2030.
- Jämfört med Sverigeförhandlingens inledande mål om 100 000 nya bostäder kan en satsning på ett nytt dubbelspår generera 23 % av bostäderna till en kostnad för utbyggd infrastruktur som endast uppgår till 6 % av investeringen för ett nytt höghastighetsnät.
- Ett nytt dubbelspår Göteborg – Alingsås skulle bidra till ökad regionförstoring som en följd av effektivare och pålitligare kommunikationer.
- För fjärrtågstrafiken skulle ett nytt dubbelspår kunna innebära en restidsförkortning med uppemot 15 minuter på sträckan Stockholm – Göteborg jämfört med idag.
- Även godstrafiken gynnas av en kapacitetshöjning av Västra stambanan, vilket skulle skapa näringslivs- och arbetsmarknadsnyttor på nationell nivå.

6 Fortsatt arbete

I det fortsatta arbetet kan den översiktliga analys som gjorts här fördjupas. Scenarier för regional utveckling med utbyggd tågtrafik och väsentligt större befolkning nära stationerna genererar kraftiga dynamiska samhällseffekter. Dessa kan modelleras och beräknas. På så sätt kan argumentationen för ett nytt dubbelspår mellan Göteborg och Alingsås stärkas ytterligare med hjälp av kvantifierade nyttor.

Det geografiska område om studerats skulle också kunna utökas till exempelvis 1 500 – 2 000 meter från respektive järnvägsstation för att utöka potentialen för bostäder inom ett område med god tillgänglighet till järnvägen med gång eller cykel.

Perspektivet kan även breddas till att omfatta landsbygden i tätorternas närområde. Hur skulle landsbygden och dess boendemiljöer kunna stärkas av en utbyggd infrastruktur och förbättrade pendlingsmöjligheter?

I denna utredning har endast fyra kommuner längs Västra stambanan ingått. En naturlig fortsättning är att även undersöka förtätningspotentialen i kommunerna längs banan mellan Göteborg och Alingsås.