LÄNSSTYRELSEN
VÄSTERNORRLAND

En investering för framtiden

EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala utvecklingsfonden

Stationslokaliseringar för lokal tågtrafik

December 2011

RAPPORT 2011:22

Förord

Syftet med projekt Bästa Resan är att uppnå attraktiva och konkurrenskraftiga arbetsmarknadsregioner genom hållbar regionförstoring och kraftigt ökad andel kollektivt resande.

Bästa Resan verkar inom tre huvudområden:
1. Förändra människors attityder och beteenden till kollektivtrafik så att kollektivtrafik upplevs som ett förstahandsval.
2. Skapa attraktiva småskaliga bytespunkter.
3. Samhällsplanering för ökat kollektivt resande och en hållbar regionförstoring.

Denna studie behandlar främst det tredjehuvudområdet och ser samlat på kollektivtrafikplaneringen och samhällsplaneringen på lång sikt, för att se om och hur ytterligare stationslägen längs nordligaste Ostkustbanan och Ådalsbanan kan tas med i de planeringsprocesser som nu pågår hos Trafikverket och i regionen. Studien knyter an till det arbete som genomförts inom projekt Bästa Resan under 2008-2011, bland annat de genomförda resvaneundersökningarna och den regionala linjenätsanalys som genomfördes 2011.

Studien har tagits fram av konsultfirman ÅF Infraplan, med Peter Stensson som uppdragsledare och Tryggve Sigurdson, Linnea Söderholm och Christer Wilhelmsson som utredare. Uppdraget har kommunicerats i en arbetsgrupp bestående av Marika Bystedt (projektledare Bästa resan), Niklas Bergström (Sundsvalls kommun), Håkan Eriksson och Ingrid Hassel (Timrå kommun), Ulrika Bylund (Härnösands kommun) och Roger Wetterstrand (Nya Ostkustbanan).

Bästa Resan, ett EU-finansierat projekt med 20 medfinansiärer vilka är Landstingen i Västernorrland och Västerbotten, Regionförbundet Västerbotten, Kommunförbundet Västernorrland, Vägverket, Banverket, Samtrafiken, Västernorrlands Läns Trafik AB och Mittuniversitetet samt kommunerna Härnösand, Kramfors, Sollefteå, Sundsvall, Timrå, Ånge, Örnsköldsvik, Umeå och Nordmaling. Länsstyrelsen i Västernorrland är projektägare.

För frågor kring rapporten:

Marika Bystedt, Länsstyrelsen Västernorrland
0611-34 91 59, 070-190 41 08
marika.bystedt@lansstyrelsen.se

Peter Stensson, ÅF Infraplan
010-505 61 92
peter.stensson@afconsult.com

Ytterligare exemplar av denna rapport kan laddas ned från:
www.bastaresan.se
www.y.lst.se (Se publikationer)

Innehåll

Förord 2

1 Inledning 3
- 1.1 Bakgrund och syfte 3
- 1.2 Läsanvisning 3

2 Metod 4
- 2.1 Avgränsning och tidsperspektiv 4
- 2.2 Analyser 4

3 Regionens funktion - översiktlig analys . 6
- 3.1 Befolkning 6
- 3.2 Ortsstruktur 6
- 3.3 Målpunkter 7
- 3.4 Transportinfrastruktur 8
- 3.5 Persontrafik 10
- 3.6 Resmönster 12
- 3.7 Kapacitet Ostkustbanan 13

4 Studerade stationslägen 14
- 4.1 Översikt 14
- 4.2 Njurundabommen 15
- 4.3 Kvissleby 20
- 4.4 Timrå 24
- 4.5 Mörtsal 28
- 4.6 Kollektivtrafikförsörjning för orterna mellan Timrå och Härnösand 31

5 Utvärdering 33

6 Slutsatser och rekommendationer 35
- 6.1 Allmänna slutsatser 35
- 6.2 Knäckfrågor 35
- 6.3 Fortsatt arbete 36

ÅF Infaplan, Telefon: 010-505 61 90

1 Inledning

1.1 Bakgrund och syfte

Ostkustbanan mellan Gävle och Sundsvall är ett av landets mest belastade enkelspår och lider av stora kapacitetsproblem. Utbyggnad av dubbelspår längs hela sträckan är nödvändigt och utredningsarbete pågår.

Det finns även långsiktiga planer på att bygga ut och förbättra järnvägsinfrastrukturen i stråket Sundsvall-Härnösand. Ådalsbanan har en mycket låg standard i stråket och tillåter bara hastigheter på upp till högst 100 km/h. Vägsträckningen är också mycket genare. Sammantaget innebär detta att det, med dagens bansträckning, är svårt att skapa en konkurrenskraftig järnvägstrafik på sträckan.

Att bygga järnväg är dyrt och investeringarna måste därför göras långsiktigt hållbara. Alternativa framtidsscenarier med skärpta miljökrav och kraftigt höjda drivmedelspriser behöver beaktas. När järnvägen byggs om bör därför utredas möjligheten att angöra fler samhällen än idag.

Syftet med denna studie är att ge ett bredare perspektiv om hur man kan tänka när ett stationsläge planeras och skissera möjliga konkreta lösningar samt analysera effekter.

Fokus för utredningen ligger på de föreslagna platsernas funktion och möjlighet till region- och samhällsutveckling. Den arkitektoniska utformningen behandlas i senare planeringsskeden.

1.2 Läsanvisning

I uppdraget ingår sex huvudsakliga arbetsmoment och rapporten har också strukturerats efter dessa:

1. Metodprecisering (avsnitt 2)
2. Analys av förutsättningar (avsnitt 3)
3. Identifiering av möjliga stationslägen (avsnitt 4)
4. Beskrivning av möjlig kollektivtrafikförsörjning (avsnitt 4)
5. Utvärdering av möjliga stationslägen (avsnitt 5)
6. Slutsatser och rekommendationer (avsnitt 6)

I avsnitt 2 beskrivs varje arbetsmoment mer utförligt.

2 Metod

2.1 Avgränsning och tidsperspektiv

Uppdraget har avgränsats geografiskt till de tre kommunerna Härnösand, Timrå och Sundsvall. Motivet är att det är här järnvägsinfrastrukturen står inför störst omvandling och att det är här behoven är störst för samhällsplanering.

I de inledande diskussionerna i arbetsgruppen identifierades stationslägen i Njurundabommen, Kvissleby, Timrå och Mörtsal som särskilt intressanta att fokusera på, kompletterat med en översiktlig diskussion kring kollektivtrafikförsörjningen för övriga mindre orter i stråket.

Studien har tidsperspektivet 2020, för att knyta an till den regionala utvecklingsstrategin för Västernorrlands län[1].

Många av diskussionerna i rapporten, exempelvis avseende möjlig pendeltågstrafik, avser dock ett längre tidsperspektiv, ca 2030. Detta längre tidsperspektiv, som också används i delrapporten *Från räls till resande*[2], är viktigt med tanke på den långa livslängden hos en järnvägsinvestering.

2.2 Analyser

Omvärldsanalys

För att få en bra och aktuell kunskapsbas för uppdraget har studien inletts med en analys av omvärldsförutsättningar. Denna grundar sig på utredningar, som tidigare genomförts inom projekt Bästa Resan och Trafikverkets och regionernas planering, bland annat de genomförda förstudierna för Ådalsbanan och dubbelspårsutbyggnad av Ostkustbanan, samt vägutredningen för ny E4 genom Sundsvall.

Arbetet fördjupas med:

- Analys av den länsövergripande resvaneundersökningen[3] inklusive underlagsdata
- Analys av kollektivtrafikstatistik för buss- och tågtrafiken i stråket.
- Analys av mellan- och inomkommunal arbetspendlingsstatistik från SCB.
- Analys av befolkning och befolkningsutveckling.
- Analys av persontrafikmålpunkter i regionen.

Identifiering av möjliga stationslägen

I detta arbetsmoment har möjliga hållplatslägen identifierats inom Sundsvalls, Timrå och Härnösands kommuner. Lokaliseringsförslag har tagits fram med utgångspunkt i lokal tillgänglighet till bostadsbebyggelse och målpunkter, lokal topografi och intrångsaspekter. I detta inkluderas resonemang kring möjlig framtida markanvändning närmast stationerna.

1 Länsstyrelsen i Västernorrlands län. (2011). Framtid Västernorrland! Regional utvecklingsstrategi för länet 2011-2020 Remissversion 2011-03-28 Dnr 100-274-10

2 Anderstig, Christer och Berglund, Svante. (2009). Från räls till resande – en scenarioanalys av Botniabanans potentiella effekter på regional utveckling. Bästa Resan Rapport 2009:19.

3 Länsstyrelsen i Västernorrland (2009). Regional attityd- och resvaneundersökning - en sammanställning av resultat från 13 kommuner i 4 län. Bästa Resan Rapport 2009:16

Beskrivning av möjlig kollektivtrafiktillgänglighet

Som en bas för den senare utvärderingen av stationslägena har nuvarande och framtida kollektivtrafiktillgänglighet kartlagts för respektive stationsläge. Detta har innefattat en genomgång av dagens restider och en skissering av framtida trafik på Ostkustbanan och Ådalsbanan. Skisserad framtida tågtrafik bygger på tidtabellupplägg som tidigare tagits fram av bland annat Länsstyrelsen, Norrtåg och Banverket. För de orter där inget stationsläge blir möjligt har ett resonemang behövt föras kring alternativ kollektivtrafikförsörjning. Resandestatistiken och tidigare persontrafikprognoser har använts för att skatta ungefärliga resmängder till och från de identifierade stationslägena.

Utvärdering av möjliga stationslägen

Stationslägen har utvärderas utifrån kriterier som anges i tabellen nedan. Varje utvärderingkriterium har klassats i en femgradig skala, från mycket gynnsamt till mycket ogynnsamt.

Stationslägena ställs inte mot varandra, utan ska ses som enskilda förutsättningar för det fortsatta utredningsarbete.

Kriterium	Indikator eller utvärderingsmetod
Befolkningsmönster	Antal boende inom olika avståndsintervall från hållplatsläget. Planerad bostadsbebyggelse (potentiellt antal boende) inom avståndsintervall från hållplatsläget.
Personalintensiva verksamheter	Antal arbetsplatser (Sysselsatt dagbefolkning) inom avståndsintervall från hållplatsläget. Identifiering och kvantifiering (tillresande per år) av andra större målpunkter som genererar resmängder.
Restider	Restider med bil och kollektivtrafik med och utan hållplatsläge för ett tiotal strategiskt viktiga resrelationer till och från stationsorten.
Gatunätets förhållande till järnvägen	Kvalitativt kriterium. Här beskrivs vägtrafiktillgänglighet (kapacitet) till och från hållplatsläget. Järnvägens barriäreffekter i gatu- och vägnätet.
Topografi	Kvalitativt kriterium. Den lokala topografin nära hållplatsläget påverkar förutsättningar för järnvägsinfrastruktur och resecentrum, men också tillgängligheten med gång- och cykeltrafik.
Ytbehov för stationslösningar	Beroende på bedömd resmängd till hållplatsläget krävs olika kapacitet avseende plattformar, väntrum, parkeringsplatser, mm. Ytbehoven för järnvägsinfrastruktur, eventuell stationsbyggnad, parkeringsytor uppskattas kvalitativt och ställs mot lägets förutsättningar
Möjlighet att koppla ihop tågtrafiken med gång, cykel, bil- och busstrafik.	En kartanalys görs av viktiga stråk för respektive trafikslag. För varje trafikslag bedöms potentiell marknadsandel för anslutningsresorna till och från hållplatsen och vilka åtgärder som krävs för att uppnå en god sammankoppling.
Översiktliga trafikförutsättningar såsom spårkapacitet och förslag på tågtrafikupplägg.	Stationslägets påverkan på kapacitet och restider i järnvägssystemet som helhet. Bedömning av resandevolymer i stationsläget och påverkan på övrig kollektivtrafik avseende utbud och efterfrågan.

3 Regionens funktion - översiktlig analys

3.1 Befolkning

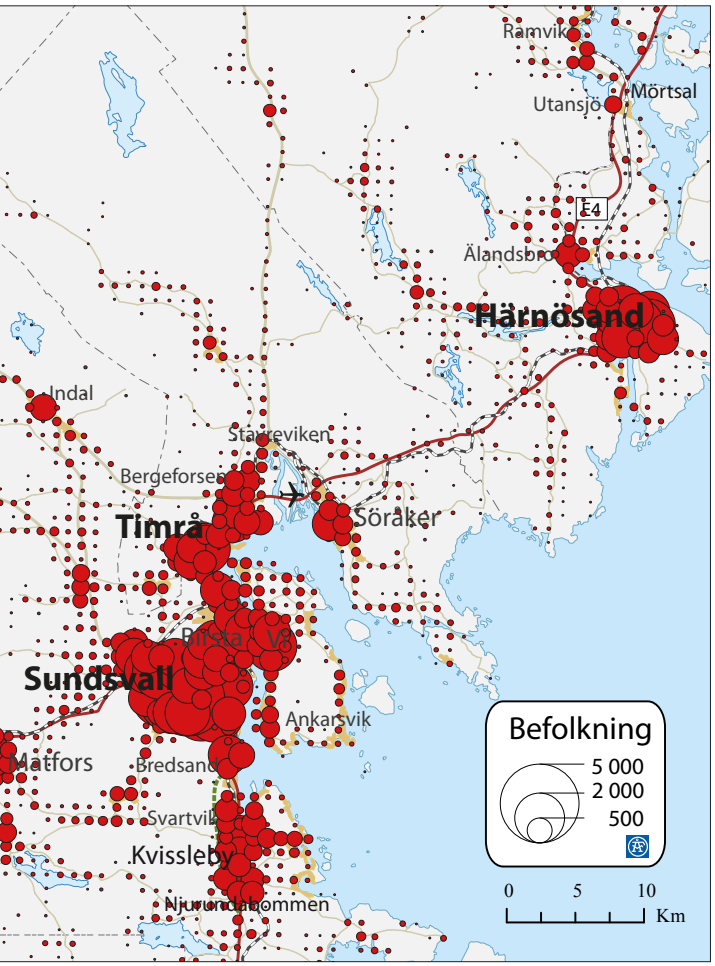
Befolkningen i Västernorrland är koncentrerad till kommunhuvudorternas tätortsområden, de större kommunikationsstråken E4/E14 och längs älvdalarna. Den drygt 30 kilometer långa sträckan Njurundabommen-Sundsvall-Timrå-Bergeforsen-Söråker är ett relativt tätbefolkat, sammanhållet stråk. Sträckan Söråker-Härnösand är däremot betydligt mer glesbefolkad.

3.2 Ortsstruktur

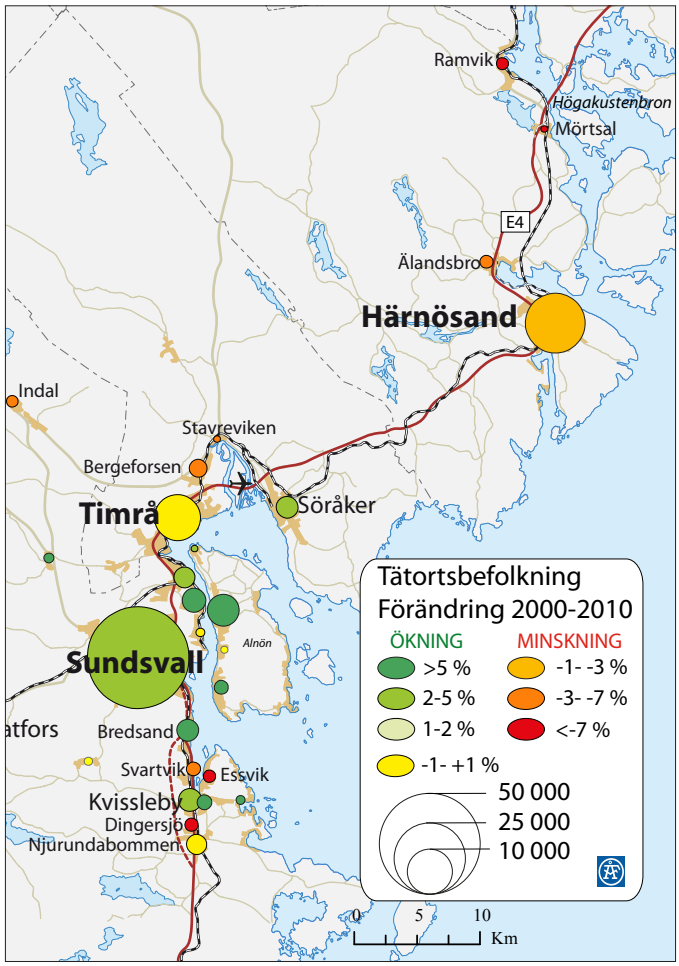
Sundsvall är ”motorn” i regionen med ett brett utbud av arbetsplatser, utbildning, sjukvård etc. Sundsvall har en ökande befolkning, liksom merparten av kringliggande tätorter, bl.a. Kvissleby, Bredsand, Alnö, Sundsbruk och Söråker. Njurundabommen har en oförändrad befolkningmängd, medan Svartvik, Essvik och Nolby minskar.

Timrå är en traditionell industriort med stor utpendling, främst till Sundsvall. Timrå tätort har en oförändrad folkmängd under senaste 10 åren, medan Söråker ökat och Bergeforsen och Stavreviken minskat.

Härnösand har stor andel offentlig sektor, sjukhus, utbildning, länsstyrelse mm. Orterna i Härnösands kommun har minskat i befolkning.



Figur 3.1.1 Befolkning per km2.



Figur 3.2.1 Befolkningsutveckling i tätorter och småorter

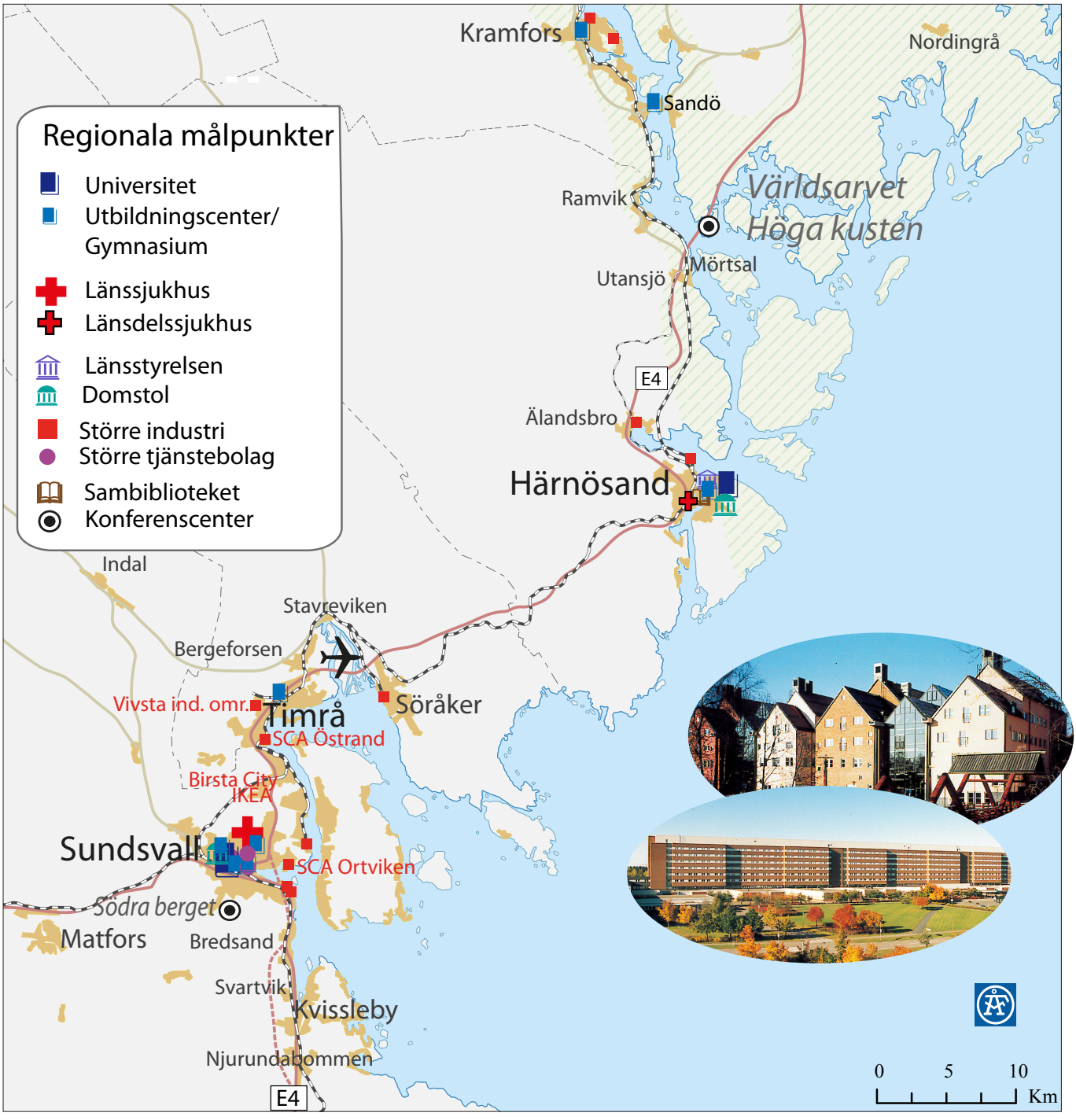
3.3 Målpunkter

Ett stort antal av de regionala målpunkterna är samlade till centrala Sundsvall (högre utbildning, tjänsteföretag, statliga verk, kultur, konferensanläggnar etc) och till det stora arbetsplatsområdet Birsta.

Timrå har ett begränsat utbud av regionala målpunkter. Härnösand-Sundsvall Airport, Vivsta industriområde och SCA Östrand är de regionalt mest strategiska.

Härnösand har ett antal strategiska regionala målpunkter, exempelvis delar av Mittuniversitetet, Länsstyrelsen och Trafikverket.

Härnösand är en del av Höga kusten, som är ett nationellt och regionalt viktigt turistiskt målområde.



Figur 3.3.1 Regionala målpunkter i stråket.

3.4 Transportinfrastruktur

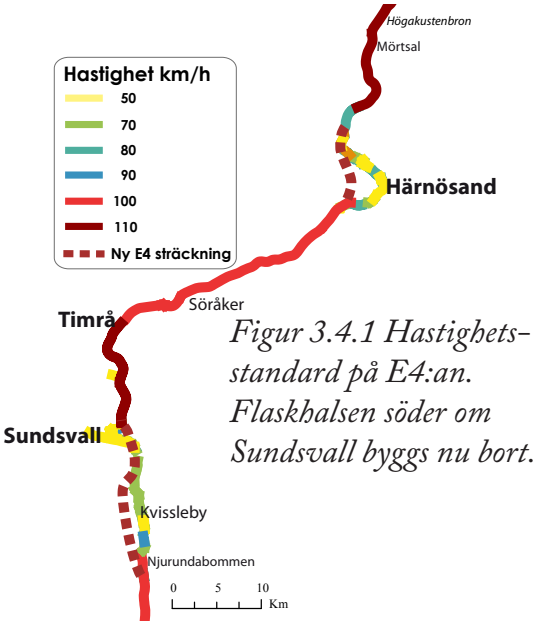
Nuvarande standard

E4 mellan Njurundabommen och centrala Sundsvall har stora kapacitetsproblem och låg genomsnittshastighet. Mellan centrala Sundsvall och Härnösands södra infart har E4 hög framkomlighet och god standard. Genom Härnösand och mellan Härnösand och strax norr om Ålandsbro är framkomligheten mer begränsad med låg hastighetsstandard och få omkörningsmöjligheter.

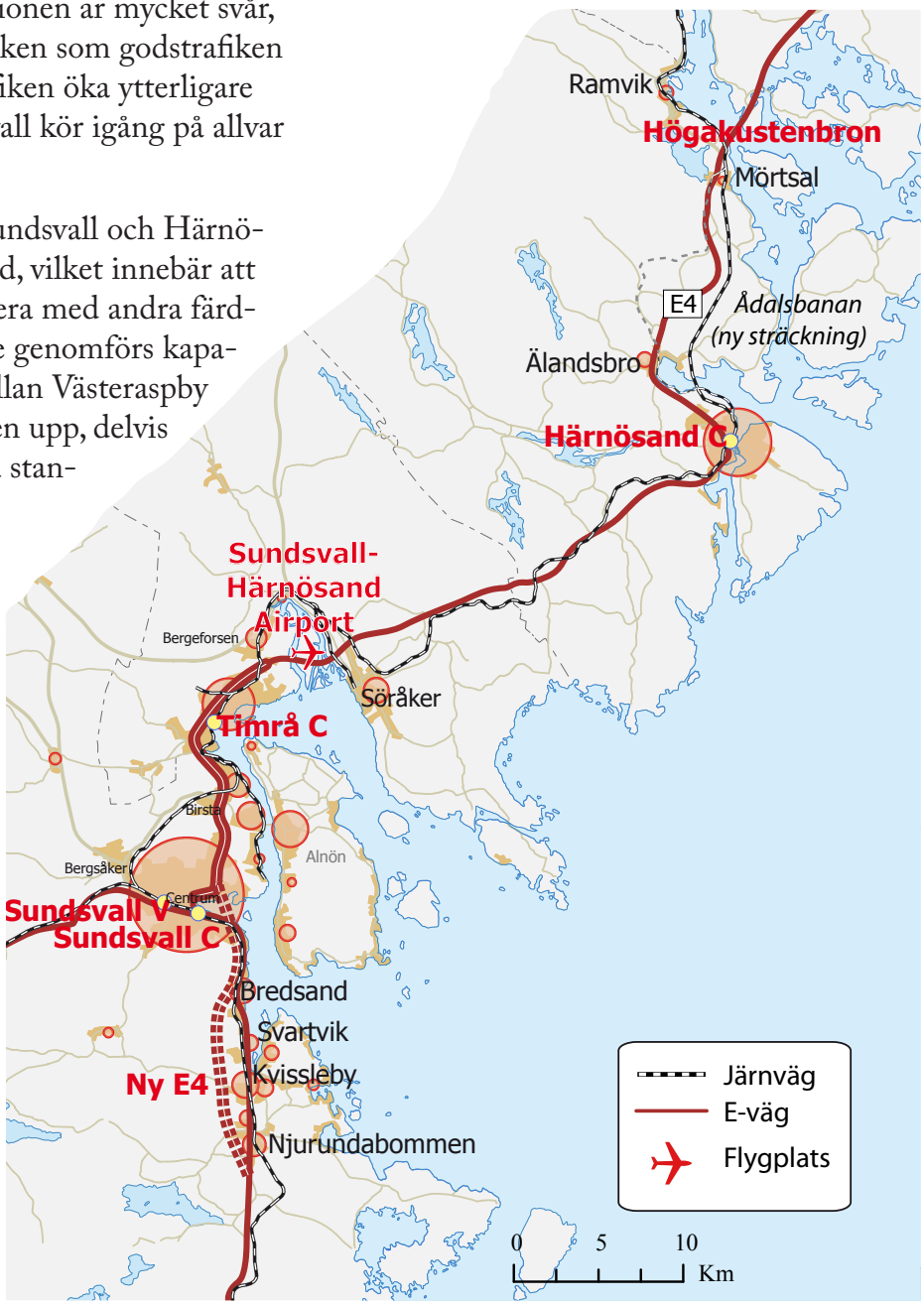
Ostkustbanan är idag ett av Sveriges hårdast belastade enkelspår. Kapacitetssituationen är mycket svår, vilket påverkar såväl persontrafiken som godstrafiken på banan. Dessutom väntas trafiken öka ytterligare när tågtrafiken norr om Sundsvall kör igång på allvar hösten 2012.

Ådalsbanan, sträckan mellan Sundsvall och Härnösand, har en mycket låg standard, vilket innebär att persontåg har svårt att konkurrera med andra färdsätt på sträckan. För närvarande genomförs kapacitetsförstärkande åtgärder. Mellan Västeraspby och Härnösand rustats järnvägen upp, delvis med ny sträckning, för att möta standardkraven.

Strax norr om Timrå ligger Sundsvall-Härnösands flygplats. Flygplatsen har dagliga avgångar till/från Stockholm/Arlanda (6 dubbelturer), Stockholm/Bromma (3 dt), Göteborg/Landvetter (2 dt) och Luleå (3 dt). Under den senaste 12-månadersperioden hade flygplatsen 280 000 passagerare.



Figur 3.4.1 Hastighetsstandard på E4:an. Flaskhalsen söder om Sundsvall byggs nu bort.



Figur 3.4.2 Persontransportinfrastruktur och befolkningsunderlag (cirklarna ytproportionella med tätortsbefolkning.

Pågående och planerade investeringar

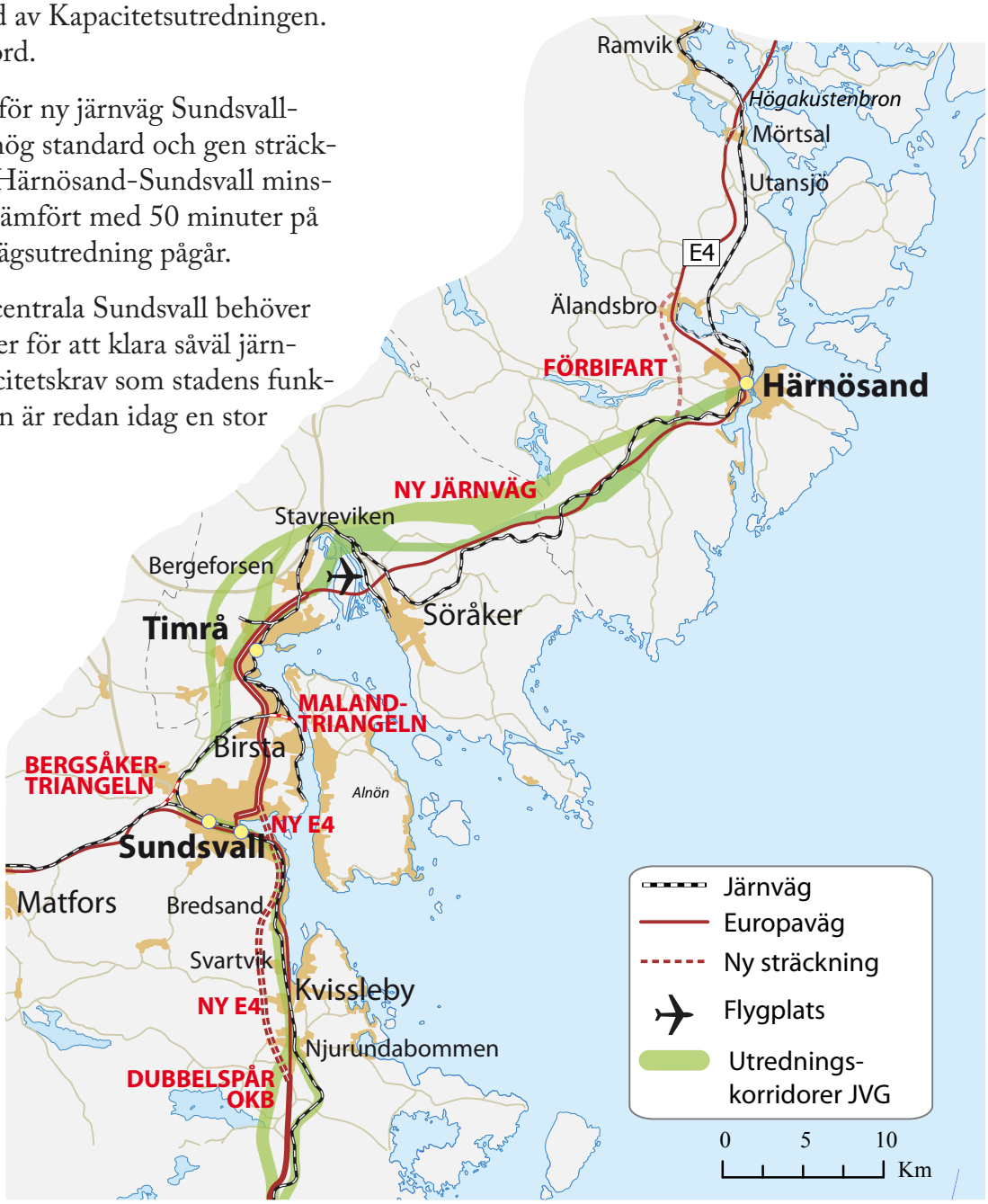
E4 byggs nu om i ny sträckning väster om samhällena Njurundabommen, Kvissleby och Svartvik, via ny bro över Sundsvallsfjärden till Skönsberg. Den totala sträckan är 20 km och beräknas vara klar år 2015.

Hela Ostkustbanan Sundsvall-Gävle är i behov av dubbelspår för att möta trafikökningarna. Investeringen finns inte med i den nationella planen för åren 2010-2021, men regionen arbetar för att Trafikverket ska genomföra omprioriteringar med stöd av Kapacitetsutredningen. Förstudie genomförd.

Det planeras även för ny järnväg Sundsvall-Härnösand. Med hög standard och gen sträckning kan restiden Härnösand-Sundsvall minska till 20 minuter jämfört med 50 minuter på dagens bana. Järnvägsutredning pågår.

Järnvägen genom centrala Sundsvall behöver omfattande åtgärder för att klara såväl järnvägstrafikens kapacitetskrav som stadens funktionskrav. Järnvägen är redan idag en stor barriär i Sundsvall, vilket kommer att förvärras med den tillkommande Botniabanetrafiken. Sträckan har utretts i över 10 år, men beslut om lösningsalternativ saknas ännu.

Det finns även planer på ny E4-sträckning förbi Härnösand. En sån lösning skulle bl.a. innebära en restidsförkortning på ca 10 minuter (6 km). Ej med i nationella planen 2010-2021.



Figur 3.4.3 Planerad och pågående infrastrukturutbyggnad, bl.a. ny E4-sträckning, nya Ostkustbanan (OKB) och korridorer för Ådalsbanan.

3.5 Persontrafik

Dagens persontrafikutbud

Persontågstrafiken i stråket består 2011 av tågtrafik på Ostkustbanan (6 regionalturer per riktning i X-Trafiks regi och 8 snabbtågturer med SJ). Inga tåguppehåll med resandeutbyte är möjliga mellan Gnarp och Sundsvall C. Under 2011 går inga persontåg på Ådalsbanan Sundsvall-Kramfors.

Under 2012 tillkommer ytterligare turer när Ådalsbanan börjar trafikeras med 6 snabbtåg och 6 regionaltåg per riktning. Linje 100, som under 2011 körs i Y-buss regi, gör även uppehåll i Timrå, Torsboda och Bjästa.

Linje	Turer per vardag
X2000 Sundsvall C-Stockholm C	8
X-Tåg Sundsvall-Gävle	6
100 Sundvall-Örnsköldsvik-Umeå (Y-buss)	9
10 Sundvall-Örnsköldsvik-Umeå	7
20 Sundsvall-Njurundabommen	40
29 Sundsvall-Hudiksvall (X-Trafik)	8
90 Härnösand-Långsele	7
95 Sundsvall-Härnösand-Långsele	2
201 Sundsvall-Timrå-Härnösand	24
203 Härnösand-Kramfors	2
609 Sundsvall-Timrå-Söråker	23
611 Sundsvall-Timrå-Tynderösundet	15

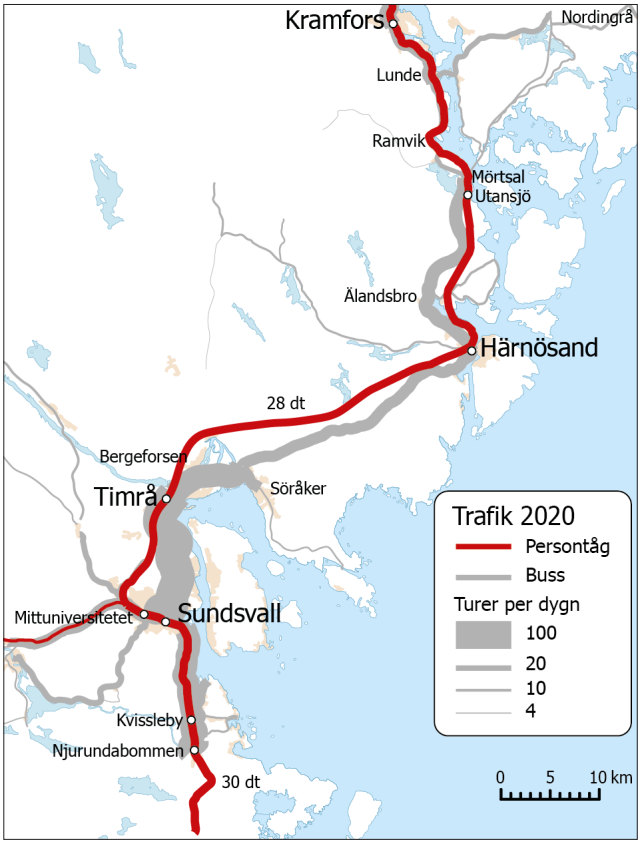
Figur 3.5.1 Kollektivtrafikutbudet i stråket hösten 2011 (källa: resrobot.se 111206)

Framtida persontrafikutbud

Framtida kollektivtrafik i stråket har skisserats i ett antal utredningar av bland annat Norrtåg, Banverket och Länsstyrelsen i Västernorrland. För tågtrafiken skisseras i Norrtågs utredningar en trafik med 6 regionaltåg och 6 snabbtåg på Ådalsbanan per vardag och riktning, enligt Botniabaneavtalet. De 6 snabbtågsturerna är delvis en förlängning av dagens snabbtågsturer mellan Sundsvall och Stockholm C och delvis nya turer som också ökar snabbtågstrafiken på Ostkustbanan.

Den regionala tågtrafiken på Ostkustbanan växer starkt och kan i ett scenario med dubbelspår sannolikt fördubblas jämfört med 2011. I Norrtågs utredningar finns även tre dubbelturer Sundsvall-Sollefteå i trafikstartsskedet och 7 dubbelturer på längre sikt. Även snabbtågstrafiken på Ådalsbanan förutses öka om delen Sundsvall-Härnösand rätas, i synnerhet om även Norrbotniabanan byggs ut.

Med utökad tågtrafik kommer sannolikt busstrafiken att behöva förändras. I Länsstyrelsens linjeanalys ”En resa för tillväxt” från 2011 redovisas en utvecklad busstrafikering i länet som bygger på en vision om fördubblat kollektivtrafikresande 2020.



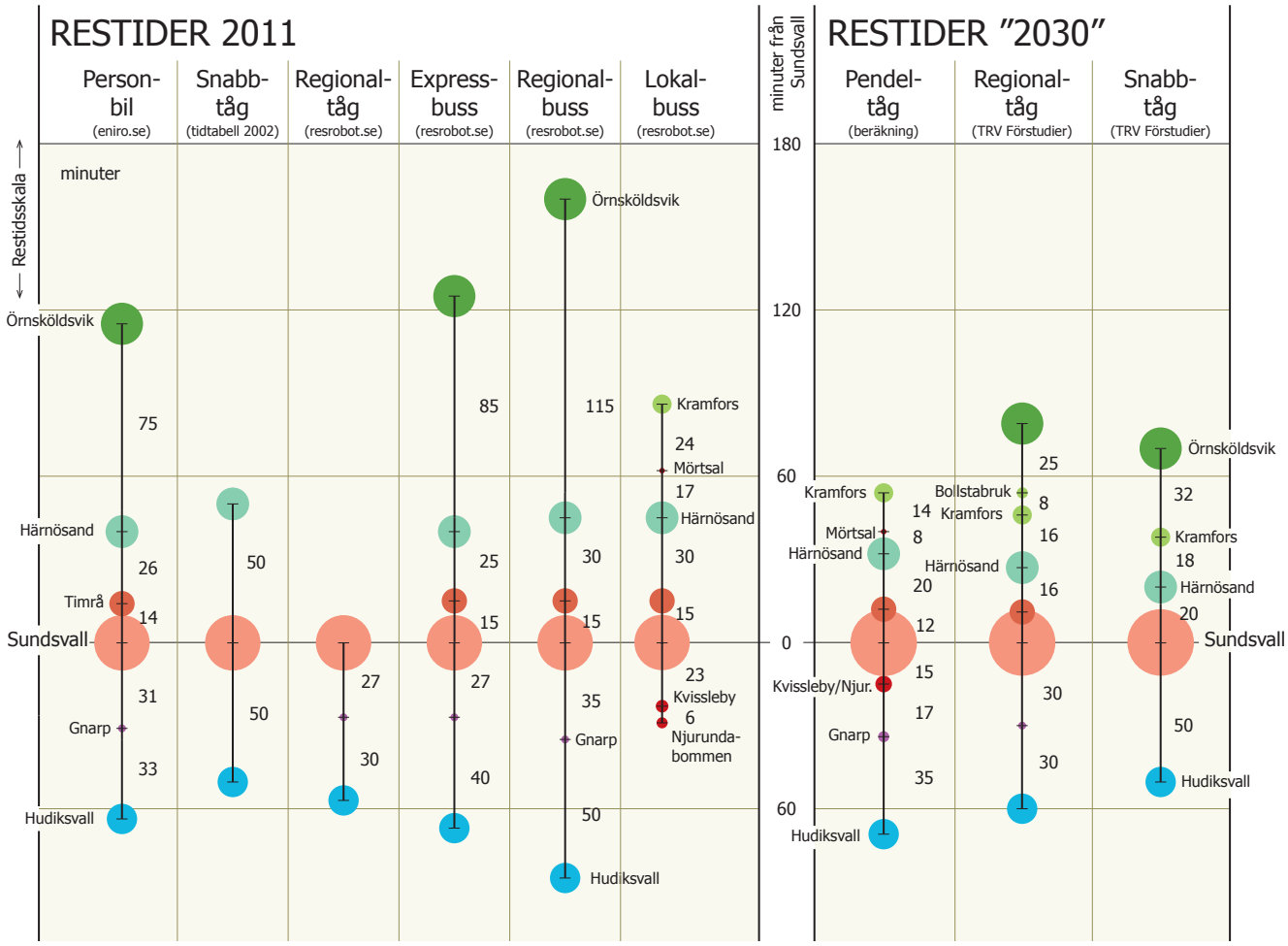
Figur 3.5.2 Kollektivtrafikutbud i stråket i ett scenario 2020.

Den utbyggda tågtrafiken kommer att innebära kortare restider och högre bekvämlighet för många resrelationer. Figur 3.5.3 visar restiderna i stråket med olika färdsätt idag och i ett scenario med utbyggd infrastruktur och tågtrafik. Restiderna är en sammanvägning av trafikeringsskisser från tidigare studier av Trafikverket och Norrtåg. Under arbetet med järnvägsutredningen Sundsvall-Härnösand kommer restiderna att kunna preciseras ytterligare.

De resrelationer som får störst relativ restidsvinst är mellan stationsorter som idag ligger på ca en timmas avstånd från varandra idag.

Om inte kapacitetshöjande åtgärder genomförs kommer restiderna 2030 att försämras jämfört med idag.

Skisserade trafikupplägg behöver ses som exempel som med nya stationslägen och infrastrukturförutsättningar möjliggör för andra trafikupplägg.



Figur 3.5.3 Nuvarande och framtida kollektivrestider i stråket Hudiksvall-Örnsköldsvik. Restider 2030 förutsätter dubbelspår på Ostkustbanan och ny sträckning Sundsvall-Härnösand.

3.6 Resmönster

Dagens resmönster

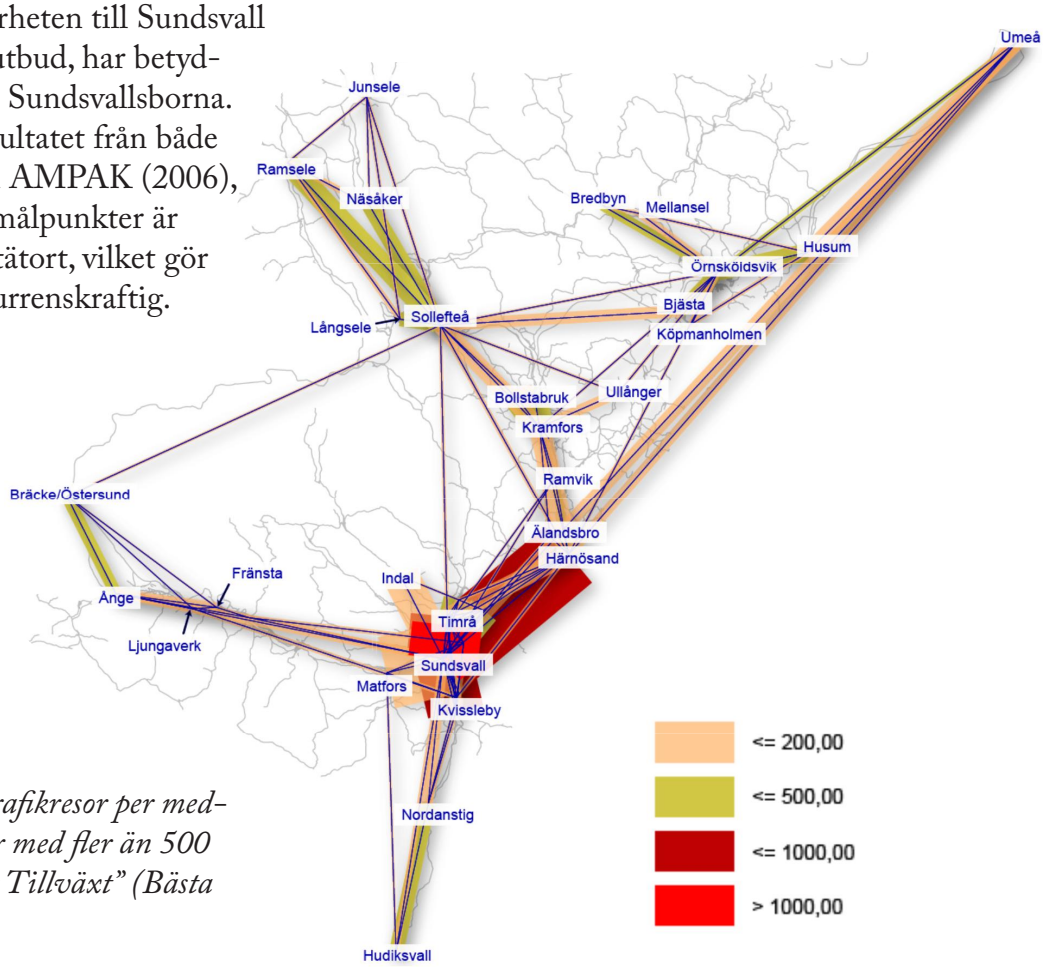
Resmönstret i regionen domineras idag av Sundsvalls tätort som målpunkt för många resändamål. Med 4100 pendlare från Timrå till Sundsvall (2008) och 1480 pendlare i motsatt riktning är detta den största mellankommunala arbetspendlingen i Norrland. Arbetspendlingen från Härnösand till Sundsvall är 1065 personer (2008) och från Kramfors till Härnösand 376 personer (med lägre siffror i motsatta riktningar).

Inomkommunal arbetspendlingsstatistik inom Sundsvalls (AMPAK 2009) kommun visar också att Sundsvalls tätort helt dominerar som målpunkt för pendlingsresorna från Njurunda tätortsområde. Detta kan också ses i den regionövergripande resvaneundersökning som genomfördes 2009, som inbegrep både resvanor och attityder till resande. En intressant observation från resvaneundersökningen är att Timrås befolkning, trots närheten till Sundsvall och ett stort kollektivtrafikutbud, har betydligt större bilanvändning än Sundsvallsborna. En förklaring kan anas i resultatet från både resvaneundersökningen och AMPAK (2006), som visar att Timråbornas målpunkter är utspridda inom Sundsvalls tätort, vilket gör bilen relativt sett mer konkurrenskraftig.

Vägstandarden är generellt också mycket hög mellan Sundsvall och Timrå. På E4 Sundsvall-Timrå finns den enda vägsträckan i Norrland med mer än 30 000 fordon per årsmedeldygn.

Framtida resmönster

Framtida resande har i tidigare studier beräknats på en mellankommunal nivå för de trafikscenarier som Banverket och intresseföreningen Norrtåg tagit fram för Ådalsbanan och Ostkustbanan. I linjenätsanalysen från 2011 beräknades även effekterna på bussresandet per linje. På Ostkustbanan har resandeutvecklingen varit mycket stark under de senaste två årtiondena, vilket gjort att resandevolymerna redan nu är i nivå med några av de äldre prognoser som gjorts för en utbyggd bana. På Ådalsbanan har Botniabanetrafiken ännu inte startat, men bedömningen är att trafiken på dagens bana ska generera ca 2000 resor per dygn, som skulle kunna fördubblas med en utbyggd och rätad sträckning mellan Sundsvall och Härnösand.



Figur 3.6.1 Antal kollektivtrafikresor per medelvardag (2009) mellan orter med fler än 500 invånare. Från "En Resa för Tillväxt" (Bästa Resan, 2011).

3.7 Kapacitet Ostkustbanan

Hårt belastad stäcka

Ostkustbanan är en av Sveriges mest belastade enkelspårssträckor. Sträckan Sundsvall-Gävle är 21 mil och trafikerades år 2010 av 52 tåg per dag (16 snabbtåg, 18 övriga persontåg och 18 godståg). Efterfrågan väntas öka till ca 100 tåg per dag år 2020. Utbyggnad till dubbelspår är nödvändigt för att möta detta behov.

Ett dubbelspår mellan Härnösand och Gävle är nödvändig för fortsatt regional tillväxt. Projekt Nya Ostkustbanans mål är att dubbelspåret ska stå klart senast år 2025.

Projektet Nya Ostkustbanan planerar redan nu utifrån ett beslut om dubbelspår. Strategiskt viktiga målsättningar är att triangelspåren i Maland och Bergsåker i Sundsvall byggs till år 2015 och inte 2019-2021 enligt gällande plan. År 2021 ska de första dubbelspårsetapperna Njurandabommen/Dingersjö - Sundsvall respektive Axmartavlan-Gävle vara klara. Hela sträckan behöver vara utbyggd till dubbelspår år 2025.

Blandad trafik

Banan har en blandad trafikstruktur med regionala snabbtåg, interregionala snabbtåg och olika typer av godståg. Tågens olika hastigheter innebär stora kapacitetsbegränsningar vid enkelspår, men även restidsförlängningar i ett dubbelspårssystem.

En dubbelspårig järnväg har mycket högre kapacitet än en enkelspårig järnväg eftersom tågen kan köra efter varandra i båda riktningarna. Det är dock inte möjligt för ett snabbare tåg att köra om ett långsammare om inte det långsammare kan köra in på ett sidospår. Det motsvarar således en tvåfältsväg med mittbarriär. Om blandningen av tåg i olika hastigheter är stor kan det behövas fyra spår.

Figur 3.7.1 Ostkustbanan behöver byggas ut till dubbelspår. Njurundabommen/Dingersjö–Sundsvall är prioriterad etapp som skulle kunna vara klar till år 2021.

Särskilda krav vid stationer för resandeutbyte

Vid stationer längs dubbelspårssträckor erfordras oftast minst fyra spår för att inte ”blockera” banan för övrig trafik, vilket bidrar till en bred och ”stel” trafikanläggning som behöver hanteras i den fysiska planeringen.

Antalet spår vid stationerna har dessutom betydelse för hur plattformar kan utformas. En sidoplattform och en mittplattform är vanligt för dubbelspårssträckor.

4 Studerade stationslägen

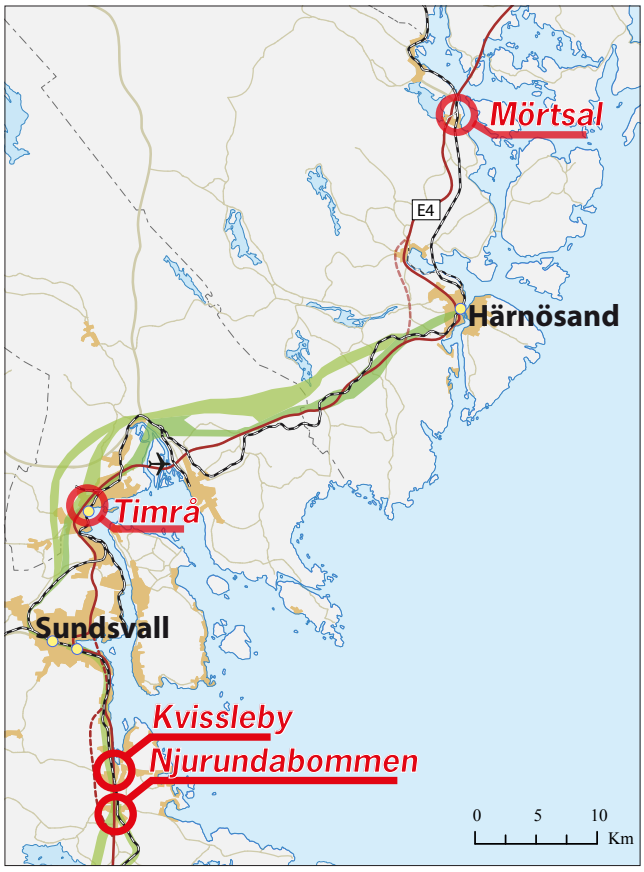
4.1 Översikt

I denna studie analyseras möjliga stationslägen för lokal tågtrafik i orterna Njurundabommen, Kvissleby, Timrå och Mörtsal.

Njurundabommen och Kvissleby, ca 20 resp 18 km söder om Sundsvall, är ett sammanhängade bebyggelseområde. Med förbifart för E4 skapas intressanta utvecklingspotentialer, som kan motivera två nya stationslägen.

Timrå, ca 10 km norr om Sundsvall, har en befintlig (idag icke trafikerad) järnvägsstation i ett central läget. Järnvägsstationen kommer att fungera väl fram till dess att ny järnväg byggts Sundvall-Härnösand. Trafikverkets förstudie för sträckan behandlade tre korridorer genom Timrås mer centrala delar varav korridor Nordväst inte medger något nytt centralt stationsläge och i järnvägsutredningen har den sydligaste korridoren valts bort. Ett nytt stationsläge behöver därför identifieras vid korridor E4, som går norr om E4 genom Timrå tätort.

Härnösands kommun är intresserade av ett ytterligare stationsläge för att öka tillgängligheten till Högakustenområdet.



Figur 4.1.1 Söder om Sundsvall studeras stationslägen i Njurundabommen och Kvissleby. I Timrå kommer järnvägen att ledas om i ny sträckning, vilket innebär att nytt stationsläge behöver identifieras. I Mörtsal vill regionen hålla öppet för ett stationsläge som ska öka tillgängligheten till/från Högakustenområdet.

Principer för stationslokalisering

Tillgängligheten till tågstationerna är särskilt god där tillgängligheten kan tillgodoses till fots. Vid längre avstånd än 800 meter minskar andelen fotgängare mycket kraftigt enligt utförda resvaneundersökningar. Tillgängligheten kan utsträckas om gång- och cykelvägarna utformas attraktiva och utan nivå- och trafikbarriärer. Riktvärden för tillgänglighet till fots och cykel:

- 1 km fågelväg motsvarar acceptabelt gångavstånd vid högklassig gångförbindelse.
- 2 á 3 km motsvarar acceptabelt cykelavstånd vid högklassig cykelförbindelse.

Vid låg gång- och cykelstandard med bl.a. trafik- och terrängbarriärer minskas dessa acceptansgränser, vilket kan reducera tillgänglig yta till en fjärdedel.

4.2 Njurundabommen

Njurunda tätortsområde

Njurundabommen ligger ca 20 kilometer söder om Sundsvall och ca 2 kilometer söder om Kvissleby. Samhället är bostadsort för ca 2 800 invånare (inkl. ca 900 i Klockarberget/Dingersjö på norra sidan Ljungan.

Kvissleby, inklusive Nolby har ca 2 700 invånare. Angränsande Svartvik har ca 830 invånare, Essvik 810 invånare och Skottsund ca 700 invånare.

E4, som idag går genom både Njurundabommen och Kvissleby, byggs nu om i ny sträckning strax väster om samhällena, vilket kommer att påverka samhällena positivt på flera sätt. Bland annat kommer den kraftigt minskade trafikvolymerna på befintlig E4 att förbättra boendemiljöerna i stråket samtidigt som ny E4 innebär restidsvinster till Sundsvall.

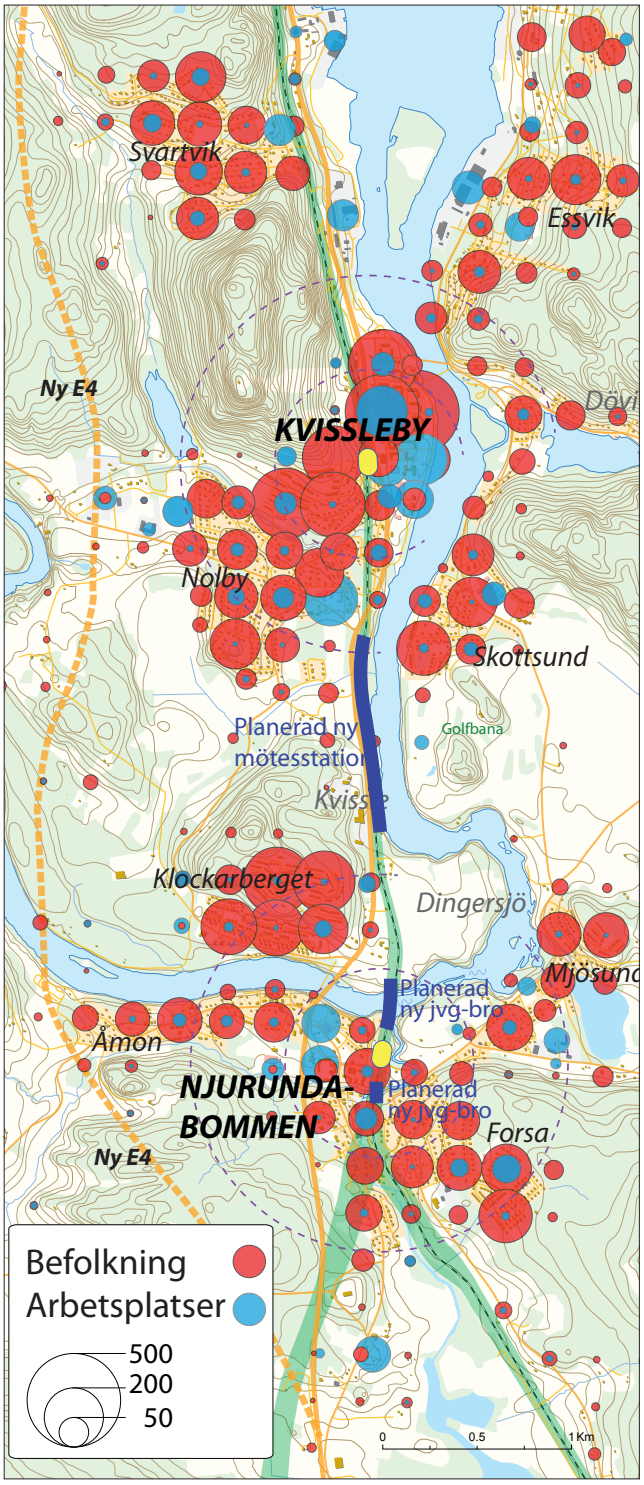
Ostkustbanan passerar centralt genom båda samhällena, men ingen av orterna har idag hållplats för resandeutbyte. I förstudien för nya Ostkustbanan föreslår Trafikverket att banan ska följa befintlig sträckning mellan Njurundabommen-Kvissleby-Sundsvall. I ett första skede planeras en ny mötesstation mitt emellan Njurundabommen och Kvissleby samt nya järnvägsbroar över Ljungan och Stångån, vilket kan försvåra centrala stationslokaliseringar i Njurundabommen och/eller i Kvissleby.

Förutsättningar

Njurundabommen omges av ett småkuperat landskap. Den befintliga och planerade järnvägskorridoren passerar dock orten i relativt flack sträckning, men i ett förhållandevis högt läge för att möjliggöra passagerna av vattendragen och Mjösundsvägen.

Befintlig E4, kommer att omvandlas till lokalgata när nya E4-sträckningen öppnar, och ligger ca 400 meter öster om järnvägen.

Nya E4 kommer att nås via en trafikplats väster om Åmon.



Figur 4.2.1 Njurundabommen- Kvisslebyområdet har sammantaget ca 5000 invånare. Merparten av arbetsplatserna är koncentrerade till Kvissleby. Avståndet mellan Njurundabommen och Kvissleby är ca 2 kilometer.

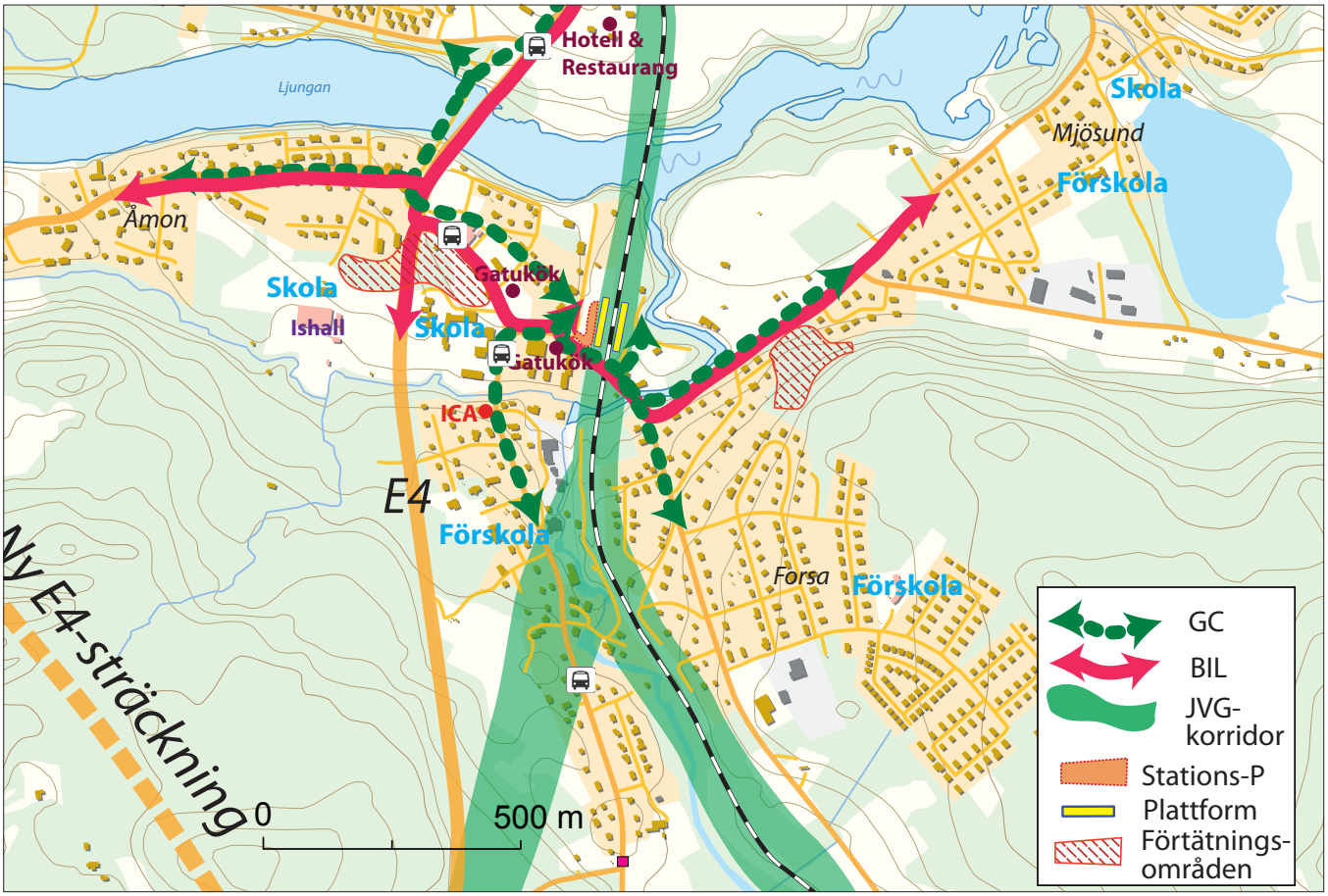
Enligt Trafikverket kommer antalet tåg att öka starkt på Ostkustbanan Hudiksvall-Sundsvall framtill år 2020. Idag går 47 tåg per dygn på sträckan och i prognosen för 2020 räknar Trafikverket med 57-62 tåg per dygn i Nollalternativet och 95 tåg i utredningsalternativen som innebär dubbelspårsutbyggnad. I tidsperspektivet 2030 har trafiken sannolikt ökat ytterligare. Den omfattande trafiken, med flera tågtyper på samma bana, medför ett sårbart system som riskerar att minska punktligheten hos tågen. En dubbelspårsutbyggnad skulle innebära att kapaciteten på Ostkustbanan klarar antalet tåg, men en hållplats i Njurundabommen skulle behöva utformas med minst ett sidospår på varje sida för att inte minska kapaciteten för den genomgående trafiken.

Figur 4.2.2 Ortofoto över möjligt hållplatsläge i Njurundabommen.

Lokaliseringsalternativ

Norr om Mjösundsvägen, mellan Prästgatan och Ostkustbanan, finns ett stort område som har goda lokaliseringsförutsättningar för ny järnvägsstation för resandeutbyte. Området har centralt läge i Njurundabommen och har tillräckliga ytor för såväl järnvägsstation som andra funktioner.

Figur 4.2.3 Flygfoto över Njurundabommen från norr.



Figur 4.2.4 Möjligt läge för hållplats i Njurundabommen ligger strategiskt i orten, nära centrumfunktionerna och med bra GC- och väganslutningar.

Området är idag i stort sett oanvänt, med undantag för det södra hörnet som nyttjas för återvinningsstation. I kommunens översiktplan är delar av området intressant för en bioeldad värmeanläggning.

Anslutande vägar

De relativt korta avstånden till det möjliga stationsläget gör att stor del av de boende når plattformarna till fots eller med cykel.

Dagens E4 genom Njurundabommen kommer att få en betydligt mindre barriäreffekt när nya E4 öppnas, vilket skapar goda förutsättningar för kopplingarna från/till Åmon och Klockarberget. Även förutsättningarna för stationsnära bebyggelseutveckling kommer att stärkas.

Mjösundsvägen har en sammankopplande funktion mellan E4 och Mjösund/Skottsund och korsar Ostkustbanan planskilt (järnvägen på bro).

Med stationsläge i Njurundabommen kommer GC-kopplingarna från/till Kvissleby och Skottsund att behöva utvecklas. När nya E4 är klar finns goda förutsättningar att omvandla dagens E4-stråk så att det även fungerar för GC-trafik.

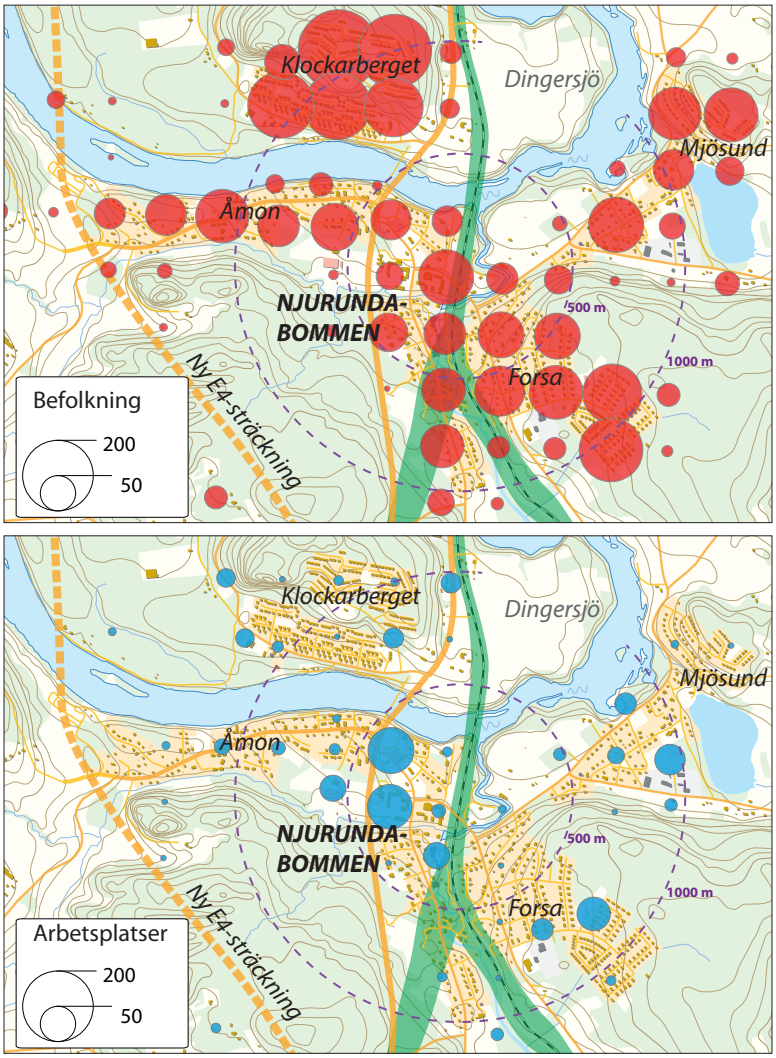
Tillgänglighet

Njurundabommen har relativt utspridd bebyggelse. Inom 1 km från möjligt stationsläge nås ca 1 700 boende. Inom 2 km nås ca 3 000 boende.

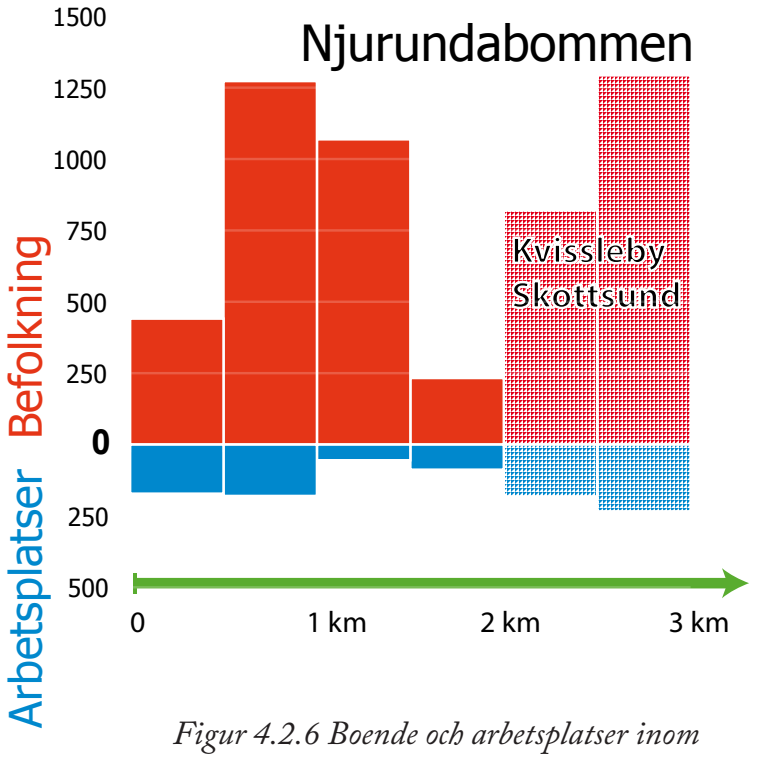
Vid avståndet 2-3 km från möjligt stationläge nås södra delarna av Kvissleby, Nolby och Skottsund.

Njurundabommen har ett mycket begränsat utbud av egna arbetsplatser. Skolan ligger inom 500 meter från stationsläget. Förskolor finns inom 1 000 meters radie.

Med ett stationsläge i Njurundabommer stärks förutsättningarna för bebyggelse och verksamhetsutveckling i området kring stationsläget, men även i attraktiva boendemiljöer inom gångavstånd.



Figur 4.2.5 Boende och arbetsplatser i Njurundabommen.



Figur 4.2.6 Boende och arbetsplatser inom 500-metersintervaller från möjligt stationsläge

Kollektivtrafik och restider

Njurundabommen har omfattande busstrafik norrut till/från Sundsvall, med 40 bussavgångar vardagar. Restiden till Sundsvalls centralstation är 28 minuter och till Mittuniveristetet 36 minuter. Med tåg skulle Sundsvall C och Mittuniveristetet kunna nås på 16 minuter respektive 18 minuter. Söderut är busstrafiken inte lika bra, med bara är 17 turer per vardag mot Gnarp.

Bilrestiden idag till Sundvall C är ca 16 minuter. Med ny E4 kommer bilrestiden bli ca 11 minuter.

Sammanfattande analys Njurundabommen

- Njurundabommen har inte samma lokala navfunktion som Kvissleby, vilket exempelvis gör stationsläget sämre lämpat ur ett ”hela resan”-perspektiv. Med ett stationsläge behöver navfunktionerna stärkas, främst genom etablering av mer dagligvaruhandel och samhällsservice nära stationen.
- I Njurundabommen finns lämpliga ytor och bra terräng- och markförhållanden för en etablering av ett stationsläge relativt centralt i tätorten.
- Njurundabommen ligger i den södra utkanten av Njurunda tätortsområde, vilket innebär lägre tillgänglighet i synnerhet för de som bor i Kvissleby och Skottsund.
- 100-150 resor per dygn om man ersätter lokalbuss 20.
- Risk för tillgänglighetsförsämring för boende mer än 500 meter från stationsläget.
- 20-30 % restidsförbättring till Sundsvall centrum.
- Samlad turtäthet lägre än idag. Högre turtäthet till regionala- och interregionala tågdestinationer.
- Eventuellt negativ kapacitets- och restidseffekt för övrig järnvägstrafik på Ostkustbanan.

Tabell 4.2.1 Tillgänglighetsindikatorer för ett stationsläge i Njurundabommen

Funktionsindikator	Biltrafik 2010	Kollektiv-trafik 2010	Med stations-läge 2020
Antal buss- eller tågstopp mot Sundsvall, vardagar		40*	
Restid från Njurundabommen:			
- till Sundsvalls centralstation	0:16	0:28	0:16
- till Sundsvalls busstation	0:18	0:30	0.26
- till Mittuniversitetet i Sundsvall	0:20	0:45	0:18
- till Sundsvalls sjukhus	0:27	0:42	0:32
- till Sundsvall-Härnösand Airport	0:32	0:50	0.50
- till Hudiksvall C	0:52	1:17	0.53
- till Härnösands Busstation/Härnösand C	0:53	1:25	0:50
- till Örnsköldsvik C	2:06	3:09	1:25
- till Gävle C	2:13	2:31	2:11

*) En busstur med uppehåll på flera platser räknas som en bussavgång.

4.3 Kvissleby

Förutsättningar

Kvissleby ligger ca 18 km söder om Sundsvall och har ett relativt brett utbud av lokal samhällsservice.

Nolbykullen och Ljungan är naturliga barriärer kring Kvissleby, som även påverkar möjligheterna för ett framtida stationsläge i samhället. Befintlig järnväg, tillika korridor för den nya Ostkustbanan, ligger på en brant sluttning väster om befintlig E4.

Kvissleby ingår i en samlad ortsgruppering där även Nolby, Essvik, Skottsund och Svartvik ingår.

Med ny E4 väster om Nolbykullen kommer befintlig E4 att omvandlas till matargata, vilket minskar negativa miljö- och barriäreffekter.

En hållplats i Kvissleby behöver också utformas med minst ett sidospår på varje sida för att inte minska kapaciteten för den genomgående trafiken. Beroende på topografi och platsbrist kan detta bli både dyrt och svårt att lösa. Utan sidospår riskerar övrig gods- och persontrafik på banan att drabbas av förseningar.

Figur 4.3.1 Foto över centrala Kvissleby. Befintlig järnväg syns i bildens vänsta sida. Bebyggelsen ligger nära dagens enkelspår och plankorsningar förekommer.

Lokaliseringsalternativ

Ett identifierat, möjligt stationsläge, med relativt bra förutsättningar, är tvärs över E4 vid Opalen och vårdcentralen. Området har vissa nivåskillnader som behöver hanteras.

Området har goda förutsättningar att nås till fots eller med cykel. Med befintlig E4 omvandlad till matarled kommer barriäreffekten att minska och smidiga anslutningar för biltrafiken att möjliggöras.

Med ny GC-bro mellan Skottsund och södra Kvissleby kommer Skottsundområdet att få mycket god tillgänglighet både till centrala Kvissleby och ett nytt stationsläge.

Figur 4.3.2 Möjligt område för stationslokalisering i Kvissleby ligger mellan dagens E4 och järnvägen

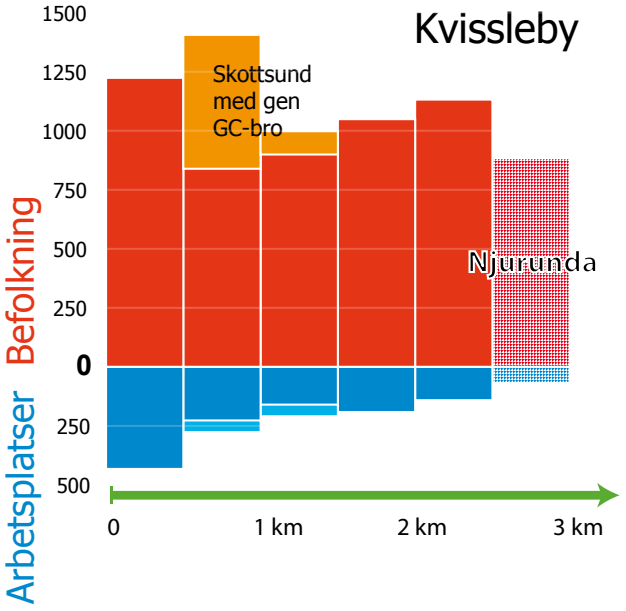
Figur 4.3.3. Målpunkter och strategiska stråk i Kvissleby.

Tillgänglighet

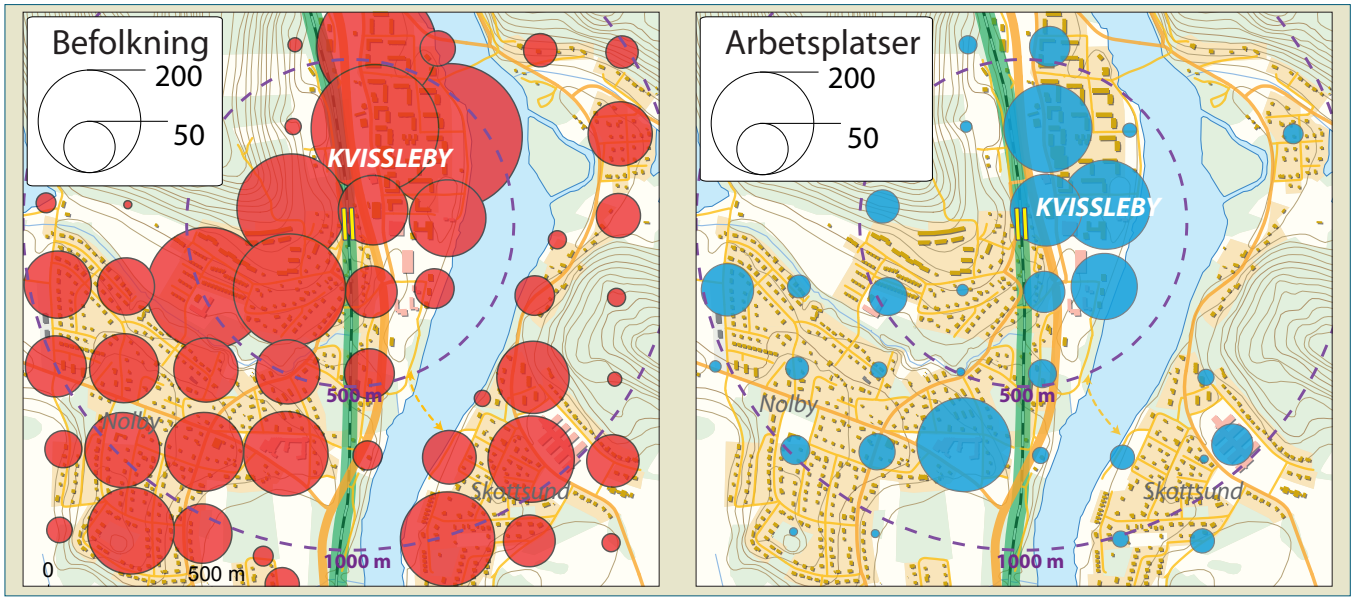
Inom 1 km radie från ett möjligt stationsläge vid vårdcentralen nås ca 2 100 boende. Med en gen, ny GC-bro över till Skottsund nås ytterligare drygt 500 boende inom 1 km. Inom 2 km nås ca 4 000 invånare och 4 700 med Skottsundsområdet.

Kvissleby har ett relativt brett utbud av lokal samhällservice och lokala arbetsplatser, bl.a. skolor, ICA Kvantum, vårdcentral, bankkontor, systembolag mm. Dessa verksamheter finns i stor betydelse inom 500 meters radie från stationsläget. Inom 1 km nås ca 1 000 arbetsplatser.

Stationsläget öppnar för bebyggelseutveckling i attraktiva boendemiljöer i Nolby, Skottsund och Essvik. Läget innebär dessutom utvecklingsmöjligheter för service och handel i Kvissleby centrum.



Figur 4.3.4 Boende och arbetsplatser inom 500-metersintervaller från möjligt stationsläge



Figur 4.3.3 Boende och arbetsplatser i Kvissleby

Tabell 4.3.1 Tillgänglighetsindikatorer för ett stationsläge i Kvissleby

Funktionsindikator	Biltrafik 2010	Kollektiv-trafik 2010	Med stations-läge 2020
Antal buss- eller tågstopp mot Sundsvall, vardagar		46*	
Restid från Kvissleby:			
- till Sundsvalls centralstation	0:12	0:22	0:15
- till Sundsvalls busstation	0:14	0:23	0:23
- till Mittuniversitetet i Sundsvall	0:16	0:30	0:17
- till Sundsvalls sjukhus	0:23	0:36	0:31
- till Sundsvall-Härnösand Airport	0:28	1:05	0:50
- till Härnösands Busstation/Härnösand C	0:53	0:55	0:49
- till Hudiksvall C	0:55	1:00	0:54
- till Örnsköldsvik C	2:03	2:10	1:25
- till Gävle C	2:16	2:26	2:12

*) En busstur med uppehåll på flera platser räknas som en bussavgång.

Kollektivtrafik

Kvissleby har en välutbyggd busstrafik till/från Sundsvall, med 46 bussavgångar per dag. Bussrestiden till Sundsvalls C är 22 minuter och Mittuniversitetet ca 30 minuter. Med tåg skulle Sundsvall C och Mittuniveristetet kunna nås på 15 minuter respektive 17 minuter.

Bilrestiden till Sundsvall C är idag ca 14 minuter och blir med ny E4 ca 10 minuter.

Sammanfattande analys Kvissleby

- Kvissleby har en lokal navfunktion, vilket gör stationsläget bättre lämpat ur ett ”hela resan”-perspektiv. Med ett stationsläge stärks navfunktionerna ytterligare, främst genom vidarutveckling och etablering av mer dagligvaruhandel och samhällsservice nära stationen.
- Området för stationsläget är kraftigt sluttande och relativt trångt. Järnvägens utformning, avseende antal spår och plattformutformning, kommer att påverka förutsättningarna för stationsläget.
- Sannolikt förknippat med stora anläggningskostnader.
- Möjligt stationsläge ligger centralt i tätortsområdet.
- 100-150 resor per dygn om man ersätter lokalbuss 20.
- Viss tillgänglighetsförsämring för boende som är längre än 500 meter från stationsläget pga. färre bussturer.
- 20-30 % restidsförbättringar till Sundsvall centrum.
- Samlad turtäthet inom kommunen lägre än idag. Högre turtäthet och nåbarhet till regionala- och interregionala tågdestinationer.

4.4 Timrå

Förutsättningar

Befintlig järnväg mellan Sundsvall och Härnösand är backig och krokig, vilket innebär låg kapacitet och låg snitthastighet för tågtrafiken. Trafikverket har tagit fram en förstudie för ny järnväg för sträckan, från vilken två korridorer kvartstår. Båda alternativen innebär att Timrå behöver hitta läge för nytt resecentrum. Alternativ Nord har mycket begränsade förutsättningar för ett stationsläge i Timrå. Alternativ E4 är den korridor som bäst kan tillgodose ett funktionellt resecentrum. Järnvägsutredning pågår.

Det kuperade landskapet innebär att ny järnväg kommer att behöva gå i tunnel genom Svartberget med tunnelmynning vid Vivsta industriområdes södra spets (se figur 4.4.2).

Timrå har omfattande arbets- och studiependling till och från Sundsvall, drygt 4 000 respektive 1 500 personer, och en relativt låg andel kollektivt resande.

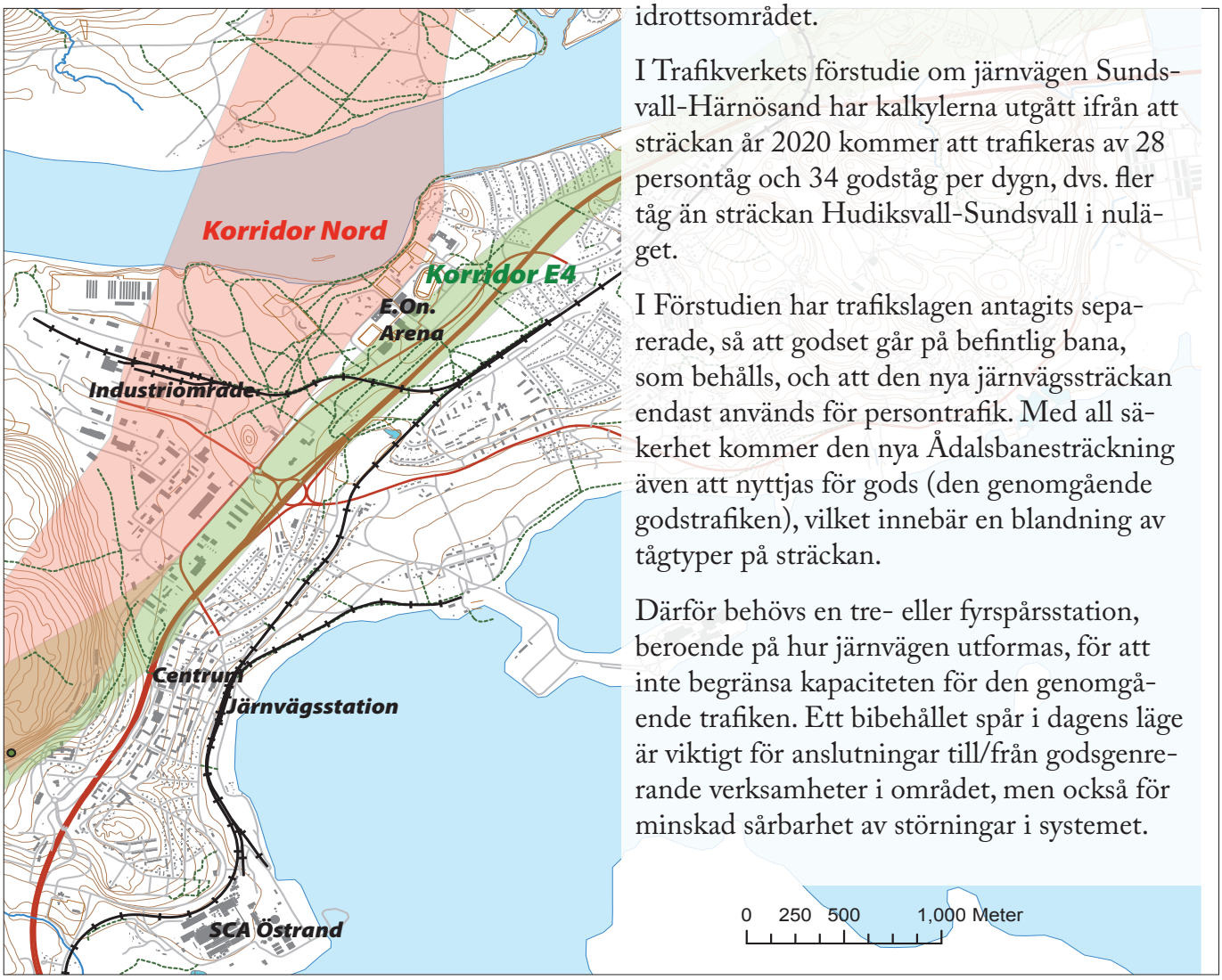
Ny motorvägshållplats kommer att byggas intill E4 vid E.ON Arena. Hållplatsen beräknas färdigställas under 2013. Hållplatsen kommer att anslutas med gång- och cykelvägar.

Timrå kommun planerar att samtidigt bygga en gång- och cykeltunnel under Terminalvägen vid infarten till Sörberge skola och idrottsområdet.

I Trafikverkets förstudie om järnvägen Sundsvall-Härnösand har kalkylerna utgått ifrån att sträckan år 2020 kommer att trafikeras av 28 persontåg och 34 godståg per dygn, dvs. fler tåg än sträckan Hudiksvall-Sundsvall i nuläget.

I Förstudien har trafikslagen antagits separerade, så att godset går på befintlig bana, som behålls, och att den nya järnvägssträckan endast används för persontrafik. Med all säkerhet kommer den nya Ådalsbanesträckning även att nyttjas för gods (den genomgående godstrafiken), vilket innebär en blandning av tågtyper på sträckan.

Därför behövs en tre- eller fyrspårsstation, beroende på hur järnvägen utformas, för att inte begränsa kapaciteten för den genomgående trafiken. Ett bibehållet spår i dagens läge är viktigt för anslutningar till/från godsgenererande verksamheter i området, men också för minskad sårbarhet av störningar i systemet.



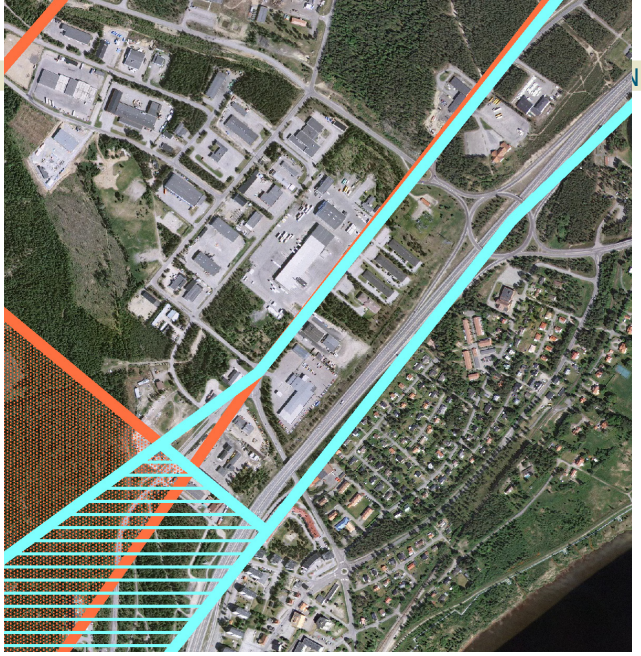
Figur 4.4.1 Översiktskarta Timrå med förstudiekorridorerna för ny järnväg mellan Sundvall-Härnösand

Lokaliseringsalternativ

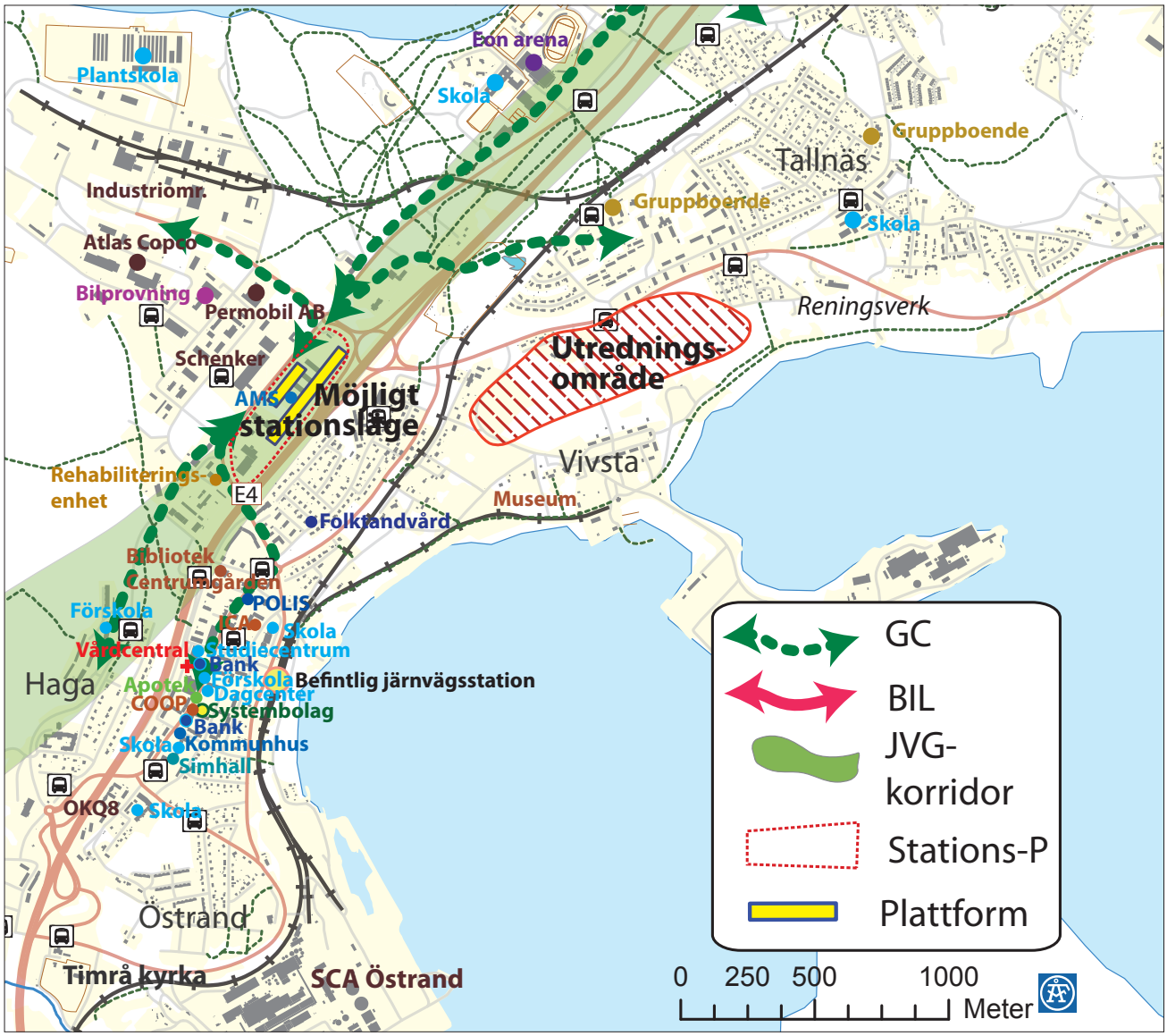
E4-alternativets korridor ligger mellan E4 och Terminalvägen. Ny järnväg i denna sträckning innebär att ett flertal verksamheter påverkas och att industrifastigheter behöver lösas in.

Resecentrum lokaliseras med fördel så nära Timrå centrum som möjligt, vilket på grund av den kuperade terrängen i praktiken är området söder om trafikplatsen på E4 (se figur 4.4.3). Läget kommer att ställa stora krav på anslutande GC-infrastruktur och nya upplägg av lokaltrafiken i Timrå.

Bebyggelseförtätning är möjlig i centrala Timrå. Förtätningsmöjligheterna för bostäder begränsas av närheten till Östrandsfabriken. Nya bostäder kan inte byggas inom en km från fabriken pga. av risker för kemikalieolyckor.



Figur 4.4.2 Järnvägskorridorer vid centrala Timrå. Blå korridor/E4-korridoren innebär att flera verksamheter påverkas direkt. Snedstreckat visar tunnelsträcka.



Figur 4.4.3 E4 blir en barriär för stationsläget som behöver beaktas i den fortsatta planeringen. Särskilt viktigt blir att klara GC-tillgänglighet med hög standard.

Tillgänglighet

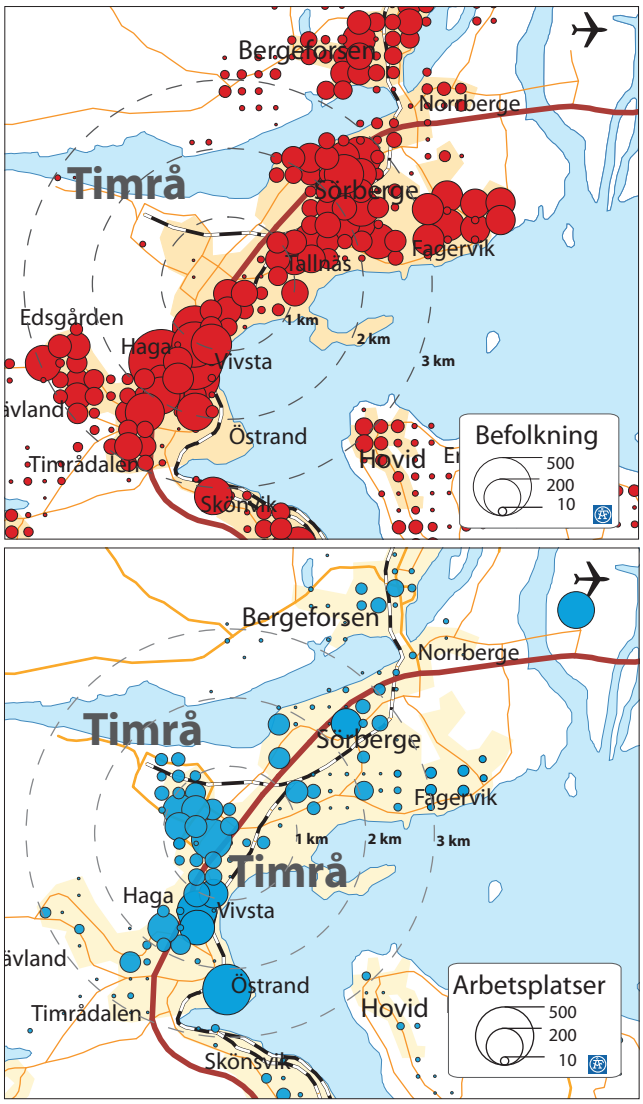
Timrå tätortsområde har ca 10 500 invånare. Bebyggelsestrukturen är uppdelad med befolkningstyngdpunkter i centrala Timrå och Sörberge. Arbetsplatserna är i huvudsak lokaliserade till centrala Timrå och i stråket upp till och med Vivsta industriområde. SCA Östrand ligger strax söder om centrala Timrå.

Det nya stationsläget har sämre tillgänglighet än befintlig järnvägsstation, särskilt inom 1,5 km radie. Möjligheten till förtätning i centrala Timrå bedöms vara god.

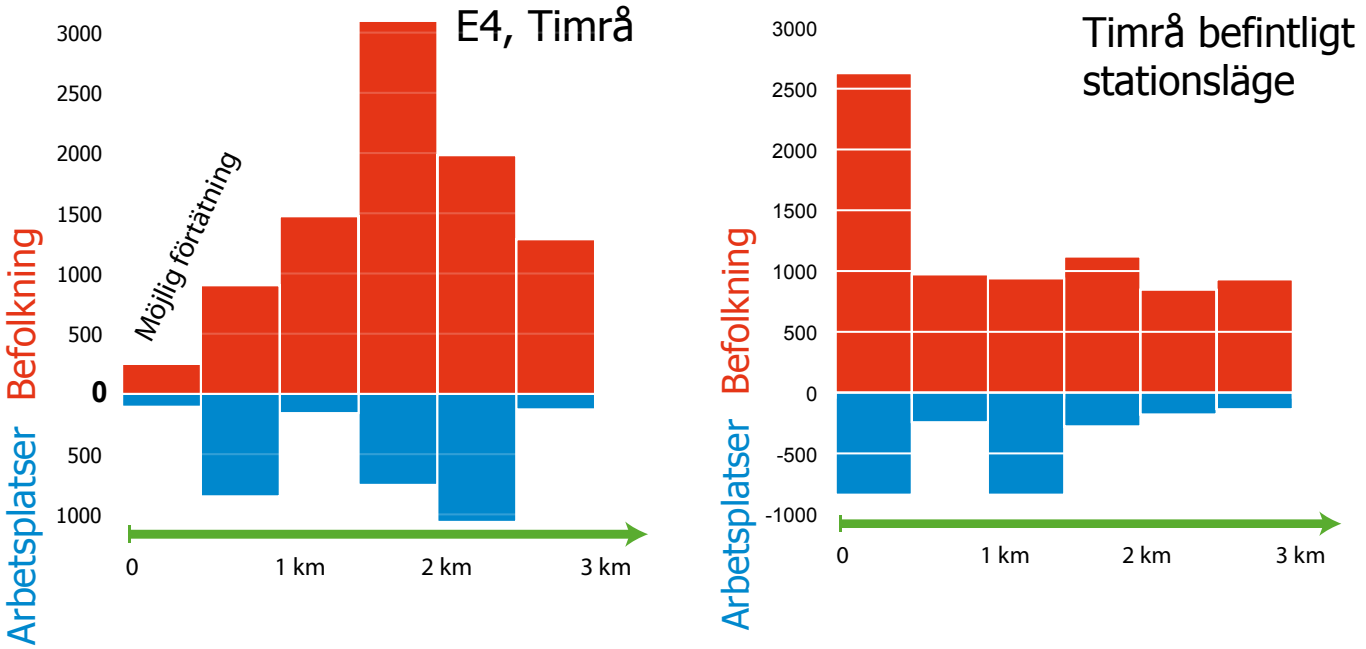
Stationsläget vid E4 har inom 1 km ca 1 000 boende och ca 950 arbetsplatser.

Inom 2 km nås ca 5 700 boende respektive 1 900 arbetsplatser (E.ON Arena nås inom 1,5 kilometer). Inom 3 km radie nås ca 9 000 boende respektive 2 400 arbetsplatser.

Ett resecentrum vid E4 kommer att skapa intressanta utvecklingsmöjligheter för både boende och verksamheter i ett nära omland och stråket till/från Timrå centrum.



Figur 4.4.4 Befolkning och arbetsplatser i Timrå.



Figur 4.4.5 Tillgänglig befolkning och arbetsplatser inom 500-meters intervaller för möjligt stationsläge vid E4:an respektive befintligt stationsläge.

Kollektivtrafik och resande

Timrå har mycket tät busstrafik främst till Sundsvall. Restiden med buss till Sundsvalls busstation är ca 10 minuter idag. Tågrestiden till Sundvall C beräknas bli ca 11 minuter. Till Mittuniversitetet i Sundvall är dagens bussrestid ca 22 minuter, men skulle kunna kortas ner till ca 14 minuter med tåg. Baserat på dagens resmönster från Timrå skulle Mittuniversitetet i Sundsvall bli den största målstationen. I Timrå ger emellertid stationsläget inte lika hög tillgänglighet lokalt som dagens busshållplatser, vilket ger en sämre genomsnittliga anslutningsrestider inom orten.

Resandeprognoserna för Timrå varierar mellan olika utredningar, delvis beroende på olika beräkningsförutsättningar, men också beroende på olika beräkningsmetoder. I Trafikverkets JA-kalkyl för Norrbotniabaneutredningarna används den regionala PALT-modellen för att beräkna det regionala resandet inom Norrlandslänen. Med stationsuppehåll i Timrå och dagens järnväg beräknas då ca 1800 tågresor ske dagligen mellan Timrå och Sundsvall och ca 500 resor dagligen mellan Timrå och Härnösand. Av dessa beräknades 43 % respektive 35 % vara arbetspendlingsresor. I Norrtågs kalkyler för Botniska korridoren (med ny sträckning av Ådalsbanan) bedöms resandet uppgå till 420 resor mellan Timrå och Härnösand och färre än 100 mellan Timrå och Sundsvall.

Sammanfattande analys Timrå

- Läget vid E4 innebär att direktkontakten med strategiska samhällsfunktioner och daglivaruhandel försvåras. Kommunen behöver hitta lösningar för att läget inte ska upplevas ligga ”lite utanför” och i stället upplevas som en integrerad del i Timrå centrum. God tillgänglighet till/från Timrå är betydelsefullt för hela regionen.
- Stationsläget ligger centralt i tätortsområdet och i direkt anslutning till E4.
- Utrymmet begränsas mest av hur många fastigheter som behöver lösas in.
- Timrå har låg kollektivtrafikandel och stort antal bilresor till spridda målpunkter främst i det närliggande Sundsvall. Detta talar för ett lågt tågresande i relationen Timrå-Sundvall. För Timrå kommer därför järnvägen att ha störst betydelse för längre tågresor.

Tabell 4.4.4 Tillgänglighetsindikatorer för ett stationsläge i Timrå

Funktionsindikator	Biltrafik 2010	Kollektiv-trafik 2010	Med stations-läge 2020
Antal buss- eller tågstopp mot Sundsvall, vardagar		65*	
Restid från Timrå:			
- till Sundsvalls busstation	0:10	0:10	0:10
- till Sundsvalls centralstation	0:10	0:20	0:11
- till Sundsvalls sjukhus	0:13	0:11	0:11
- till Mittuniversitetet i Sundsvall	0:13	0:22	0:14
- till Sundsvall-Härnösand Airport	0:10	0:23	0:10
- till Härnösands Busstation/Härnösand C	0:31	0:30	0:16
- till Hudiksvall C	1:19	1:26	1:11
- till Örnsköldsvik C	1:46	1:40	1:05
- till Gävle C	2:39	2:33	2:11

*) En busstur med uppehåll på flera platser räknas som en bussavgång.

4.5 Mörtsal

Förutsättningar

Ett framtida stationsläge vid Högakustenbron har diskuterats med tanke på områdets turistiska potentialer, med det breda turistiska utbudet i Världsarvet Höga kusten, Hornöbergets turist- och informationscentrum och Skuleskogens nationalpark.

Mörtsal ligger vid Högakustenbrons södra landfäste, ca 23 km från Härnösand och ca 22 km från Kramfors. Kring Mörtsal ligger även byarna Utansjö, Veda och Ramvik, med sammanlagt ca 1000 invånare.

Området har inte ett tillräckligt stort underlag för att motivera funktion som pendeltågsstation.

Ådalsbanan har rustats upp längs sträckan Härnösand-Kramfors-Västeraspby där banan ansluter till Botniabanan mot Örnsköldsvik och Umeå. Upprustningen har bl.a. inneburit ny, gen sträckning mellan Mörtsal och Härnösand. Sträckan vid Mörtsal är en mötesstation, vilket är bra ut kapacitetssynpunkt.

Läget behöver medvetet stöttas upp av övrig samhällsplanering, så att nya lokaliseringar bidrar till fungerande helhetslösning för stationsläget.

Ett stationläge vid Mörtsal har intressanta möjligheter, men kommer med dagen begränsade underlag att få svårt att konkurrera med resecentrumen i Kramfors och Härnösand. Dessa kommer att ha flera dagliga avgångar av såväl regionala som interregionala tåg när Ådalsbanan öppnar för Norrtågstrafiken och SJ:s tåg. Denna del av Ådalsbanan kommer dessutom bli mycket betydelsefull för godstransporter.

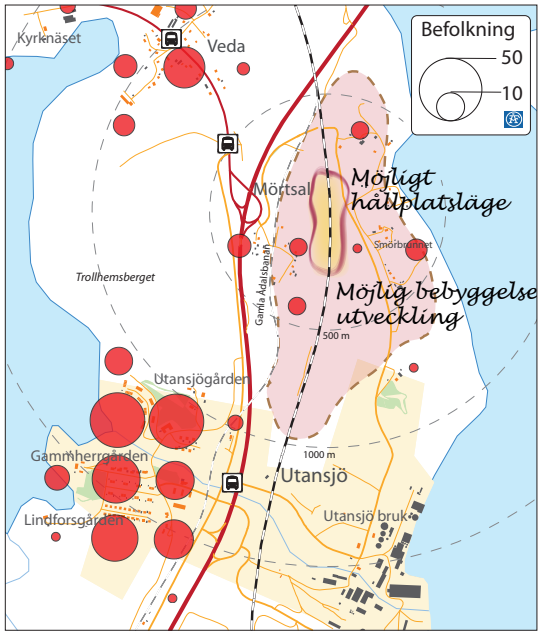
Lokaliseringsalternativ

Mötesstationen i Mörtsal ligger strategiskt och kan med fördel kompletteras med en kort sidoplattform för av- och påstigning samt plats för anslutande bussar.

Läget möjliggör smidiga bil- och bussanslutningar, vilket har stor betydelse för den fortsatta resan in i Höga kusten-området

Satsningarna på transportinfrastrukturen längs Norrlandskusten, med Botniabanan, Ådalsbanan, Ostkustbanan och E4 innebär att Mörtsal blir tillgängligt för ett större upptagningsområde än tidigare och dessutom kan erbjuda attraktiva boendemiljöer.

Den direkta närheten till havsviken skapar även intressanta utvecklingsmöjligheter för båtturism med utgångspunkt från Mörtsal/Veda.



Figur 4.5.1. Möjligt läge för en hållplats i Mörtsal.

från Mörtsal till:	Avstånd:
Nordingrå	35 km
Norrfällsviken	50 km
Bönhamn	45 km

Figur 4.5.2. Från Mörtsal har man stor tillgänglighet till södra Högakustenområdet.

Kollektivtrafik och resande

Busshållplatsen närmast Mörtsal ligger idag på väg 90, väster om E4 och ca 400 m väster om ett möjligt stationsläge. Hållplatsen trafikeras idag av linje 90, Sollefteå-Sundsvall med 5 turer per vardag i varje riktning och linje 203 Sundsvall-Kramfors med 2 turer per vardag i varje riktning. Hållplatserna Veda och Utansjö trafikeras av fler linjer, även linje 10 Sundsvall-Umeå. Resandeutbytet är emellertid litet.

I figur 4.5.4 redovisas vilka restidsförbättringar som är möjliga för Mörtsal i strategiska resrelationer. Det är främst i de långväga järnvägsrelationerna som stora vinster kan uppnås. Även för Kramfors och Härnösand blir Höga kusten mer tillgängligt med detta stationsläge. För tillresande som kommer med flyg innebär dagens begränsade järnvägstillgänglighet till båda flygplatserna att bilanslutning blir snabbare.

Resandevolymerna till och från ett hållplatsläge i Mörtsal förväntas uppvisa stor säsongsvariation, eftersom sommarturismen står för en stor del av resandeunderlaget.

Sammanfattande analys Mörtsal

Faktorer som talar för ett stationsläge är:

- att det finns utrymme på lämplig plats nära såväl Högakustenbron som småbåtshamnen och befintlig bebyggelse i Utansjö och Veda.
- att stora restidsförbättringar blir möjliga till Sundsvall, Härnösand och Kramfors, och i längre resrelationer
- att området har stora utvecklingsmöjligheter

Faktorer som talar mot ett stationsläge är:

- att resandeunderlaget idag är begränsat, och med stor säsongsvariation. För att bygga upp ett resandeunderlag krävs marknadsföring och kompletterande markanvändning.
- stor konkurrens av resecentrumen i Kramfors och Härnösand.

Figur 4.5.4 Tillgänglighetsindikatorer för ett stationsläge i Mörtsal

Funktionsindikator	Biltrafik 2010	Kollektiv-trafik 2010	Med stations-läge 2020
Antal buss- eller tågstopp mot Sundsvall, vardagar		22*	
Restid från Mörtsal:			
- till Härnösands Busstation/Härnösand C	0:19	0:22	0:08 (-63%)
- till Kramfors	0:19	0:22	0:14 (-36%)
- till Sundsvall-Härnösand Airport	0:41	0:59	0:53 (-11%)
- till Kramfors-Höga kusten Airport	0:42	0:55	0:55 (±0%)
- till Sundsvalls busstation	0:53	1:05	0:52 (-20%)
- till Sundsvalls centralstation	0:53	1:17	0:42 (-45%)
- till Sundsvalls sjukhus	0:56	1:16	0:58 (-24%)
- till Mittuniversitetet i Sundsvall	0:56	1:20	0:41 (-59%)
- till Hudiksvall C	2:00	2:27	1:42 (-31%)
- till Gävle C	3:25	3:41	2:42 (-27%)
- till Stockholm C	5:16	5:07	4:10 (-19%)

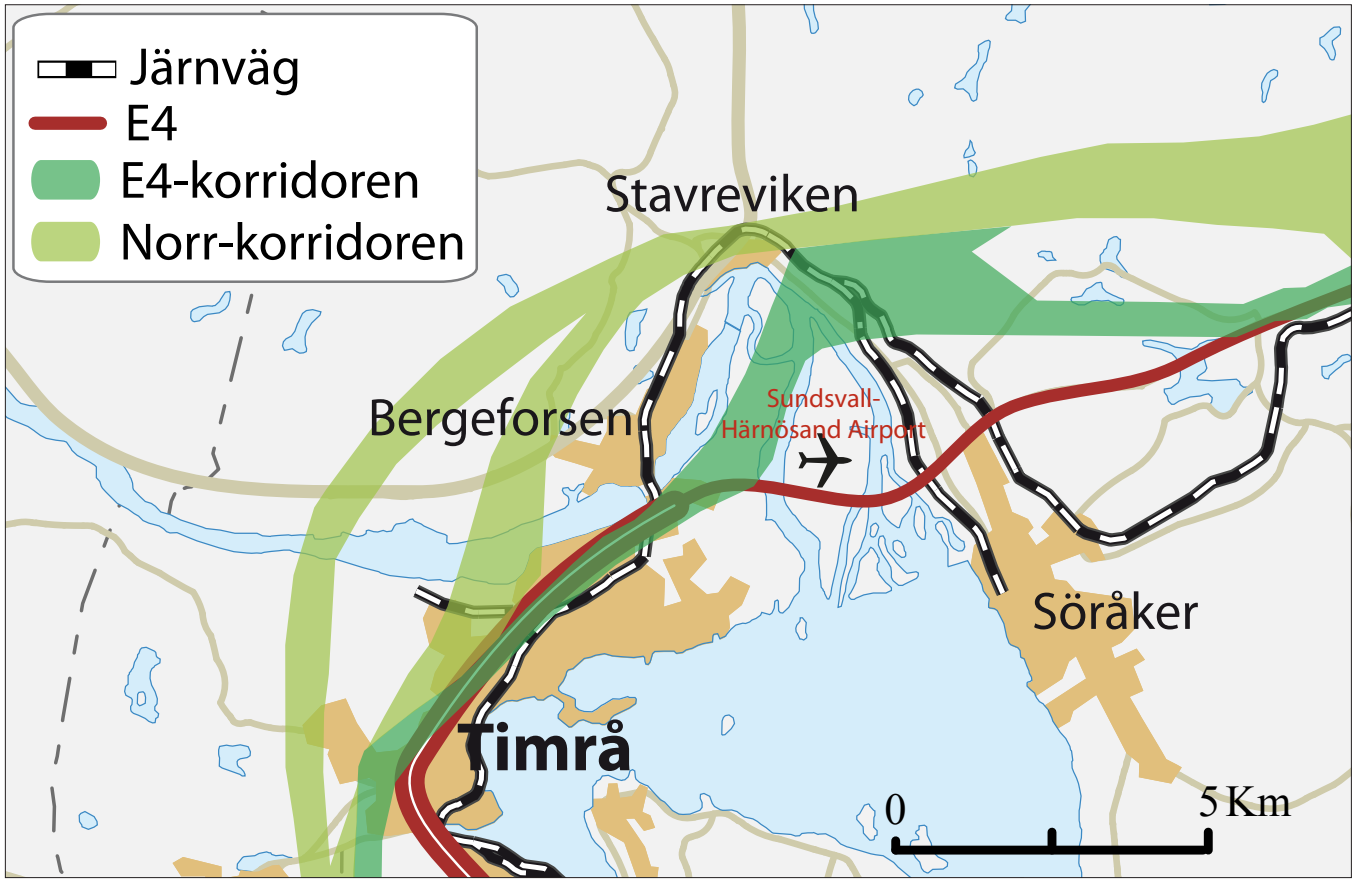
*) En busstur med uppehåll på flera platser räknas som en bussavgång.

4.6 Kollektivtrafikförsörjning för orterna mellan Timrå och Härnösand

I uppdraget har ingått att titta mycket brett och långsiktigt klarlägga förutsättningarna för ytterligare stationslägen. Vid sidan om de redovisade orterna behöver man diskutera brett kring hur det övriga stråket ska kollektivtrafikförsörjas i samband med den utökade järnvägstrafiken. Med utvecklad tågtrafik på Ådalsbanan kommer sannolikt en del regionalbussturer att utgå, vilket innebär lägre turtäthet för de orter som haft uppehåll på dessa linjer. Nedan behandlar vi tillgänglighetsfrågan för orterna mellan Timrå och Härnösand. Detta behöver också beaktas i Trafikverkets fortsatta planeringsarbete.

Bergeforsen

I tidigare diskussioner har Timrå kommun talat med Trafikverket om ett stationsläge i Bergeforsen för att nyttja den befintliga järnvägen för regional tågtrafik. Den bedömning som gjordes var emellertid att ett stationsläge skulle ligga för långt från befolkningstyngdpunkten.



Figur 4.6.1 Järnvägskorridorer Timrå–Härnösand i relation till övriga orter och målpunkter.

Stavreviken

Stavreviken får ännu längre avstånd till möjliga hållplatslägen längs de diskuterade järnvägsstråken och nya stationslägen kan enbart ge mindre tillgänglighetshöjningar jämfört med ett stationsläge i Timrå.

Söråker

Söråker har ett förhållandevis bra befolkningsunderlag och intressanta utvecklingsmöjligheter. De kvarvarande utredningskorridorerna för järnvägen Sundsvall-Härnösand medger ej stationsläge i Söråker.

Söråker får nästan lika nära till Timrå C som till ett möjligt stationsläge norr om E4 och kollektivtrafikförsörjningen behöver därför även fortsatt ske med buss. Det behövs emellertid en koppling mellan den gamla och den nya, planerade järnvägssträckan för att få koppling till Söråkers hamn och SCA Östrand.

Sundsvall-Härnösand Airport

Timrå kommun har tidigare fört fram synpunkten om nyttorna med anslutning till Sundsvall-Härnösand Airport. Detta skulle emellertid kräva att järnvägen grävs ner under Indalsälvens delta vilket är förenat med omfattande investeringskostnader.

Sammanfattande analys övriga orter

För att förstärka tillgängligheten till kollektivtrafik för de orter som inte får stationsläge är det viktigt att frågan beaktas med i den fortsatta planeringen av järnvägstrafiken, och även i det kommunala planeringsarbetet.

När järnvägstrafiken ökar kommer busslinjerna i allt högre grad att behöva planeras så att dessa orters behov beaktas, både avseende de resbehov som finns idag, men också i kopplingen till den förbättrade järnvägen, så att den förbättrade regionala och interregionala tillgängligheten också kommer övriga orter till del.

5 Utvärdering

I tabellen nedan sammanfattas utvärderingen av stationslägena utifrån de kvantitativa och kvalitativa kriterier som beskrevs i avsnitt 2. I nuläget har ingen viktning skett mellan de olika kriterierna, vilket gör att stationslägena inte går att jämföra med varandra utifrån denna utredning. I de rutor där tabellen visar sämre förutsättningar bör man se det som anvisningar till var man i det fortsatta översiktsplanearbetet och i regionens och Trafikverkets utredningar bör lägga mer resurser för att förbättra förutsättningarna. Det handlar då mycket om den fysiska planeringen kring stationsläget, båda avseende anslutande infrastruktur och bebyggelseutveckling.

En viss jämförelse går emellertid att göra mellan Kvissleby och Njurundabommen, där Kvissleby skulle innebära ett bättre stationsläge avseende befolkning och målpunkter och även avseende koppling till de lokala stråken, men

Figur 5.1 Sammanfattad utvärdering av respektive stationsläge

Utvärderingskriterium	Njurunda-bommen	Kvissleby	Timrå (E4-läge)	Mörtsal
Tillgänglig befolkning (inom 2 km från stationsläget)	3 600	4 700 (inkl delar av Skott-sund)	5 700	300
Tillgängliga arbetsplatser (inom 2 km från stationsläget)	500	1100	1900	< 10 (strategiskt läge nära Höga kusten)
Restider	Omlandet ökar 20-50%	Omlandet ökar 20-50%	Omlandet ökar <20%	Omlandet ökar >50%
Gatunätets förhållande till järnvägen	Bra möjligheter till koppling till andra färdsätt	God tillgänglighet till GC och väg, men trångt.	E4 barriär mor Centrum	Bra möjligheter till koppling till buss och bil
Topografi	Relativt platt och rakt	Stora nivåskillnader som ger både fördelar och nackdelar	Platt och rakt vid lokaliserat stationsläge	Uppfyller kraven.
Ytbehov för stationslösningar	Gott om plats, utvecklingsmöjligheter	Trångt, inlösen av fastigheter nödvändigt utöver markbehovet för dubbelspåret.	Gott om plats men kräver inlösen av flera industrifastigheter.	Tillräckliga
Koppling till gång-, cykel, bil- och busstrafik.	Behöver en strategi kring bebyggelseutveckling och GC-stråk	Behöver en strategi kring bebyggelseutveckling och GC-stråk	Fokus blir att utveckla attraktiva GC-stråk	Området har intressanta utvecklingsmöjligheter
Trafikförutsättningar	Kan påverka den sammantagna kapaciteten på OKB. Resandevolym?	Kan påverka den sammantagna kapaciteten på OKB. Resandevolym?	Bra för regionala och interregionala resor. "Lokala" resor mer begränsade	Ingen påverkan på kapacitet, få turer med stopp i Mörtsal

Starkt skäl för ett stationsläge
Medelstarkt skäl för ett stationsläge
Stationsläge kan motiveras med kompletterande planeringsinsatser
Utvärderingskriteriet stärker inte motivbilden för ett stationsläge
Utvärderingskriteriet talar emot ett stationsläge

där utrymmet är mycket trångt och topografin besvärlig, vilket innebär en sannolikt betydligt dyrare stationslösning än Njurunda, där det finns mer utrymme.

Timrå, som med god marginal har störst resandeunderlag, har ändå störst potential när det gäller att öka den lokala tillgängligheten till både bostäder och målpunkter. För att minska bilresandet och bilberoendet i tätorten bör man därför arbeta med en kombination av tillgänglighetsåtgärder. Timrå är idag en utpendlingskommun och ett stationsläge skulle kunna ge förutsättningar att attrahera fler företag till tätorten, och därmed skulle också utpendlingsbehoven minska. Beredskap bör därför skapas för nya arbetsplatser i främst i ett stråk mellan stationsläget och Timrå Centrum.

Mörtsal har mycket låga siffror avseende dagens befolkningsunderlag och målpunkter, men har intressanta möjligheter att utvecklas till ett lokalt nav i norra delen av Härnösands kommun. Ådalsbanan har en nybyggd mötesstation i Mörtsal. Utrymme finns för ett hållplatsläge och det bör därför vara realistiskt att i den fortsatta samhällsplaneringen hålla öppet för detta.

6 Slutsatser och rekommendationer

6.1 Allmänna slutsatser

Det händer mycket längs Västernorrlandskusten som kommer att påverka resandet i stråket och till/från angränsande regioner.

Sträckan Njurundabommen-Söråker är ett befolkningstätt område, vilket är en grundläggande förutsättning för att skapa effektiv kollektivtrafikförsörjning.

Busstrafiken är väl utbyggd, särskilt i relationerna Timrå-Sundsvall och Njurundabommen-Kvissleby-Sundsvall. Även Härnösand-Sundsvall är relativt bra kollektivtrafikförsörjt, men restiderna är allt för långa.

Trafikverket planerar nu för både dubbelspårsutbyggnad av Ostkustbanan och för en ny sträckning av järnvägen Sundsvall-Timrå-Härnösand, vilket kommer att öppna upp för ett ökat inomregionalt och interregionalt samspel.

Orterna Njurundabommen och Kvissleby har järnvägen dragen genom samhällena, men båda saknar möjligheten för tåg att stanna för resandeutbyte. När Trafikverket nu planerar för upprustning av sträckan är det intressant att kunna hålla öppet för ett stationsläge i Njurundabommen och/eller i Kvissleby.

Strategin för stationslösningen i Njurunda/Kvissleby är komplicerad. På kort sikt skulle en enklare station kunna uppföras i Njundabommen för att senare, när dubbelspåret är byggt, kunna kompletteras/ersättas av en station vid Kvissleby. För att motivera två stationer inom så nära avstånd, och som dessutom har omfattande konkurrens från både buss och bil, behöver befolkningsunderlaget kring respektive station öka. Detta gäller särskilt Njurundabommen.

I Njurundabommen finns ett mycket lämpligt, centralt område som kan nyttjas ändamålsenligt och med utvecklingsmöjligheter. Samhället kan utvecklas med bebyggelseförtätning och kompletterande lokal samhällsservice.

I Kvissleby är de fysiska förutsättningarna för ett stationsläge betydligt mer komplicerade än för Njurndabommen. Området längs järnvägskorridoren i Kvissleby är smalt och har stora nivåskillnader, vilket kan lösas men är förknippat med höga kostnader. Särskilt om ett stationsläge ska möjliggöras, eftersom järnvägsanläggningen behöver bli betydlig bredare och tillgänglighetsaspekterna behöver vägas in i kalkylerna. Ska ett stationsläge kunna möjliggöras, på kort eller lång sikt, behöver den fortsatta planeringen hålla öppet för en sådan lösning, exempelvis banans läge i plan och profil.

För Timrå kommer befintligt stationsläge att fungera ändamålsenligt fram till dess att Ådalsbanan får ny sträckning mellan Sundsvall-Härnösand. Val av korridor för den nya sträckningen kommer att ha avgörande betydelse för hur ändamålsenlig ett nytt stationsläge kan bli. För Timrå, och övriga regionen, behövs ett centralt stationsläge, vilket endast kan möjliggöras med E4-korridoren. Läget är inte optimalt, men kan med nya och utvecklade GC-vägar överbrygga barriärer och skapa attraktiva stråk till/från mål- och startpunkter. E4-nära stationsläge innebär en god tillgänglighet för anslutande kollektivtrafik och biltrafik.

Mörtsal-området (Utansjö-Veda-Ramvik) erbjuder attraktiva boendemiljöer och har intressanta utvecklingspotentialer. Den upprustade Ådalsbanan har en modern mötesstation vid Mörtsal, som med relativt enkelt skulle kunna kompletteras med en kort plattform intill uppställningsspåret. Närheten till E4 skapar goda anslutningsmöjligheter för såväl anslutande bussar som bilar.

6.2 Knäckfrågor

Antal spår vid stationslägena

I det fortsatta planeringsarbetet behöver antal spår vi stationslägena klarläggas av flera olika aspekter, bl.a:

- för att klara kapaciteten och funktionen på järnvägen
- för dimensionering av ytbehov
- för perrongutformning och tillgänglighet

Detta gäller särskilt vid Kvissleby och Timrå, men även Njurundabommenläget påverkas.

Resandevolymer som behöver hanteras vid respektive stationsläge

Antal resande på respektive station är på flera sätt styrande för hur stationsområdet ska utformas och vilka ytor som kommer att krävas för:

- parkeringar (korttid, långtid),
- anslutningsvägar
- eventuell stationsbyggnad
- anpassning av anslutande kollektivtrafik
- etc

Kollektivtrafikförsörjning

Med utvecklad tågtrafik på Ostkustbanan och Ådalsbanan kommer sannolikt en del regionalbussturer att utgå, vilket innebär lägre, samlad turtäthet för de orter som haft uppehåll på dessa linjer. I denna studie har vi bland annat lyft fram Bergeforsen, Stavreviken och Söråker, men det påverkar även andra ”mellanliggande” orter i systemet.

Det samlade kollektivtrafikutbudet påverkar det totala underlaget och resandet per färdsätt. För regionen är det viktigt att kunna hitta ett samlat kollektivtrafikupplägg som blir tillgängligt och attraktiva för så stort underlag som möjligt, i vilket även busstrafiken bör utvecklas.

6.3 Fortsatt arbete

I det forsatta arbete är det viktigt att kommunerna och Länsstyrelsen deltar aktivt i planeringsprocesserna kring Ostkustbanan och ny järnväg Sundsvall-Härnösand. Kommunerna och Länsstyrelsen behöver, tillsammans med Trafikverket, säkerställa att samhällplaneringen och funktionsaspekterna beaktas i den fortsatta planeringen.

För att klargöra knäckfrågorna som vi identifierat finns det olika insatser som regionen skulle kunna ta tag i.

Vi ser exempelvis stora behov av en fördjupad resvaneundersökning som bl.a. skulle kunna ingå som ett underlag för resandeprognoser för respektive stationsläge (särskilt vad gäller Njurundabommen och Kvissleby). Med en klar bild av hur resandet sker i stråket och prognoser för stationslägena kan behovet av ett stationsläge samt eventuella ytbehov och funktionsfrågor analyseras djupare.

I Timrå behöver kommunen skapa sig en bild av hur ett nytt resecentrum vid E4 ska kollektivtrafikförsörjas och hur attraktiva GC-stråk ska utformas.

Ostkustbanan är en av Sveriges hårdast belastade järnvägssträckor. Även om banan byggs ut till dubbelspår innebär nya hållplatser för resandeutbyte att kapaciteten på banan påverkas. Ska regionen kunna etablera lokal tågtrafik i stråket behöver de trafikeringstekniska frågorna identifieras. För att klarlägga dessa frågor skulle regionen behöva analysera möjliga tidtabellsupplägg och se hur dessa påverkar hela systemets kapacitetsförutsättningar.

Det kommer även vara intressant att studera totala kollektivtrafikeffekter med utvecklad lokal tågtrafik. Exempelvis trafikupplägg, trafikekonomi och färdsätt.

Studierna i denna rapport skulle även behöva fördjupas med fokus på samspelsstrukturer som möjliggörs av ny järnväg. Det kan vara exempelvis arbetsmarknadssamspel, kompetensförsörjning, bättre nyttjade av realkapitalvärden, utveckling kring attraktiva boendemiljöer osv.