



# Bytespunktsutredning Mittstråket

## Delrapport 2: Stationsanalyser

MEDFINANSIERAS AV:



Medfinansieras av  
Europeiska unionen



**Titel:** Bytespunktsutredning Mittstråket – Delrapport 2: Stationsanalyser

**Projektnamn:** Projekt Mittstråket 2.0

**Datum:** 2025-11-13

**Författare:** Johan Johansson, Sweco

Björn Sax Kaijser, Sweco

Christian Lindqvist, Sweco

Daniel Henriksson, Sweco

Henrik Andersson, Sweco

Malleel Abdullahi, Sweco

Martina Berglund, Sweco

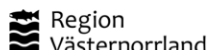
**Kvalitetsgranskare:** Projekt Mittstråket 2.0: s referensgrupp

**Beställare:** Projekt Mittstråket 2.0 Region Jämtland Härjedalen

MEDFINANSIERAS AV:



Medfinansieras av  
Europeiska unionen



# Förord

Mitt i Sverige mellan Sundsvall och Trondheim, sträcker sig ett eftersatt trafikstråk: Mittstråket. Mittstråket är den självklara transportsträckan för alla som reser i Mittnorden sam en viktig passage för den godstrafik som ska till och från hamnarna i öst och väst.

Att resa längs Mittstråket tar tid och på många ställen saknas kapacitet för att öka belastningen på järnvägen. Snabbare resor, förbättrad trafiksäkerhet och utvecklad kapacitet för tåg skulle göra Mittstråket till en starkare gren i Europas transportnät. Med investeringar som ger bättre förutsättningar för trafiken skulle Mittstråket kunna bidra till att länka samman flödet av människor och gods mellan Norge, Sverige och Finland – eller söderut, ut i Europa.

För att förbättra trafiksituationen kraftsamlar de två länen Region Jämtland Härjedalen och Region Västernorrland samt Trafikverket – med stöd av EU – i ett unikt samverkansprojekt över länsgränser. Längs hela Mittstråket byggs små lokalanpassade trafiklösningar ihop med större infrastruktursatsningar på järnväg. Satsningen skapar en helhet som öppnar upp för möjligheter i hela regionen.

När det är enklare att flytta gods till tåg, resa snabbare och säkrare, blir det också möjligt att bryta invanda resmönster och skapa en hållbar och säker trafikmiljö.

Med konkreta satsningar stärker Mittstråket andra transportstråk och får potential att väcka också Sveriges och Europas intresse, för ännu större investeringar. Investeringar som inte bara ger regional utveckling, utan också hållbar tillväxt som på sikt kan förbättra näringslivet för de personer och företag som lever och verkar här.

**Projekt Mittstråket 2.0** – Genom investeringar och utredningar ska projektet bidra till att Mittbanan blir en fossilfri transportkorridor med ökad kapacitet, tillgänglighet, kortare restider, redundans och med höjd säkerhet. Det är ett samverkansprojekt mellan Region Jämtland Härjedalen, Trafikverket och Krokoms kommun, finansierat av EU:s regionalfond, Region Jämtland Härjedalen och Region Västernorrland.

# Sammanfattning

Mittbanan är en strategisk järnvägsänk i Mittstråket som sträcker sig mellan Sundsvall och Trondheim. Stråket är en betydelsefull transportsträcka för såväl lokala vardagsresor som långväga fritidsresor med populära destinationer för skidåkning, vandring, cykling med mera. Förutom persontransporter är järnvägen också en viktig passage för den godstrafik som ska till och från hamnarna i Sundsvall och Trondheim.

Syftet med denna bytespunktsutredning är att analysera bytespunkterna i Mittstråket och identifiera åtgärder som gör det enklare och mer attraktivt att resa kollektivt. Åtgärderna som identifieras ska kunna användas som underlag för såväl kortsiktig som långsiktig utveckling av bytespunkterna med målet att skapa en mer inbjudande miljö där resenärerna känner sig välkomna och där det är lätt att byta mellan trafikslag. Syftet är att underlaget som tas fram ska kunna lyftas in i nya projekt, genomförandeprojekt och planprocesser för utveckling av bytespunkterna.

Det övergripande målet är att bytespunktsutredning ska resultera i åtgärder som bidrar till att:

- Bygga bort tillgänglighetsbarriärer
  - Göra resan tryggare för fler
  - Utveckla attraktiva bytespunkter
- } Få fler att välja kollektivtrafik

Bytespunktsutredningen omfattar två fristående delrapporter vars innehåll sammanfattas av nedanstående tabell. I denna rapport redovisas resultatet av arbetet inom delrapport 2.

Tabell 1: Sammanställning av de arbetsmoment som har ingått i delrapport 1 och 2.

Delrapport	Område	Information
1. Stationsklassning	Klassning av Mittstråkets samtliga bytespunkter	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Boende på orten</li> <li>- Påstigande tågresenärer</li> <li>- Säsongvariation</li> <li>- Påstigande bussresenärer</li> </ul>
1. Stationsklassning	Checklista med grundläggande funktioner	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Baserat på bytespunktens klassning</li> <li>- Redovisat utifrån resenärens behov</li> <li>- Med förtydligande om vilken aktör som är ansvarig för respektive funktion</li> </ul>
2. Stationsanalyser	Stationsanalys för 10 utvalda bytespunkter	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Behovs- och bristanalys</li> <li>- Resenärsundersökning</li> <li>- Inventering utifrån framtagen checklista med funktioner</li> <li>- Identifiering av åtgärder som leder till den standard som klassningen rekommenderar</li> </ul>
2. Stationsanalyser	Effekt- och konsekvensbeskrivningar	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Beskrivning av effekter och nytta av de åtgärder som föreslås vid de 10 utvalda bytespunkterna</li> <li>- Prioriterade åtgärder och rekommendation om nästa steg att ta</li> </ul>

MEDFINANSIERAS AV:



Stationsanalysen har genomförts i tre steg. En nulägesanalys, framtagande av utvecklingsförslag samt en effekt- och nyttoanalys för 10 utvalda bytespunkter utmed Mittstråket. I nulägesanalysen har det ingått att göra en detaljerad inventering, en resenärsundersökning, trygghetsvandringar och genomgång av sedan tidigare framtagna underlag. Med nulägesanalysen som grund har utvecklingsförslag tagits fram för de 10 studerade bytespunkterna. Utvecklingsförslagen utgår från de brister och behov som har identifierats i nulägesanalysen. I effekt- och nyttoanalysen görs sedan en utvärdering av varje enskild åtgärd som föreslås vid bytespunkterna. Resultatet är en prioritering av åtgärder vid respektive bytespunkt och rekommendation om nästa steg att ta utifrån vad som bedöms ge störst nytta i förhållande till kostnad.

Mittstråket har ett relativt bra resandeunderlag med dess blandning av några stora huvudorter och mindre småorter som för kollektivtrafiken bildar en gynnsam pärlbandsstruktur. Resenärsundersökningen som har genomförts inom denna utredning visar också att det finns många potentiella kollektivtrafikresenärer i regionen. När respondenterna får beskriva sin nuvarande bilanvändning och eventuella tankar på att förändra sitt resande med bil svarar drygt 40 % att de använder bil idag men är villiga att ompröva sitt resande under rätt förutsättningar. Det visar att det finns stor potential att locka nya resenärer till tåget och att åtgärder som vidtas för att förbättra tågtrafiken och bytespunkterna kan få stor effekt.

Åtgärder vid bytespunkterna är viktiga både för att bibehålla befintliga resenärer och för att locka nya resenärer till kollektivtrafiken. För de 10 studerade bytespunkterna presenteras förslag på åtgärder med målsättningen att förbättra deras funktionalitet samtidigt som stationsmiljön blir mer inbjudande. På så sätt blir det enklare att byta mellan trafikslag och resenärer känner sig mer välkomna i stationsmiljön. Utifrån en bedömning av sammanvägd nytta och därefter nytta i relation till kostnad för respektive åtgärd har ett antal prioriterade åtgärder valts ut som bedöms som särskilt viktiga att genomföra för att möta de brister som finns vid de olika bytespunkterna. Den hållbarhetsbedömning som genomförts visar att åtgärderna kan generera samhällsnytta om de genomförs.

Åtgärderna som föreslås är av olika karaktär. En del är relativt enkla att ta vidare och kan genomföras till en låg kostnad och utan vidare utredningar. Det gäller exempelvis enkelt avhjälpta hinder inom tillgänglighet, och åtgärder inom vägvisning, digital skyltning och piktogram som ökar orienterbarheten till och från station och gör den mer synlig och framträdande i landskapet. Andra åtgärder som föreslås är mer omfattande och komplexa till sin karaktär och kräver fortsatt planeringsarbete. Exempel på sådana åtgärder är planskilda passager, anordning av nya busshållplatser, och strukturerade ytor för angöring och utökad pendelparkering, vilket kräver gedigen planering och fördjupade utredningar av åtgärdernas omfattning och utformning. En positiv aspekt är att även de mest påkostade åtgärderna bedöms understiga investeringsnivån för så kallade *namngivna objekt*<sup>1</sup>, vilket innebär att Mittstråkets aktörer har rådighet över hur investeringsmedel ska fördelas.

<sup>1</sup> I Trafikverkets nationella plan för transportinfrastruktur, där beloppsgränsen är 150 miljoner kronor. Medel för statlig medfinansiering finns avsatta inom ramarna för länsplan för objekt som inte är namngivna.

Åtgärderna som presenteras i utredningen har delats in i fyra kategorier utifrån deras omfattning och karaktär:

1. **Redan planerat** – åtgärder som redan är planerade och kommer att genomföras inom kort.
2. **Lågt hängande frukter** – åtgärder som kan genomföras till en låg kostnad och utan vidare utredningar.
3. **Fortsatt utredning** – åtgärder som kräver fortsatt planeringsarbete.
4. **Omfattande utredning** – åtgärder som omfattande utredning och som medför höga kostnader.

Denna studie utgör ett underlag för vidare planering och genomförande av åtgärderna. En viktig framgångsfaktor i detta arbete är att Partnerskap Mittstråket fortsätter ha god framförhållning med utrednings- och planeringsarbeten så att välstuderade åtgärdsförslag finns redo när olika finansieringsmöjligheter öppnas. Det är viktigt att Partnerskap Mittstråket fortsätter ta ledarskapet i att samordna, omvärldsbevaka, skriva gemensamma ansökningar, driva utredningar och följa upp det gemensamma arbetet.

Det är viktigt att poängtera att åtgärderna som föreslås i denna utredning är ett förslag. De utvecklingsförslag och åtgärder som presenteras ska inte tolkas som en kravlista, utan snarare som ett inspirationsmaterial som kan ligga till grund för fortsatt dialog och gemensam utveckling. Det är ingen part som har åtagit sig att genomföra någon av åtgärderna som redovisas i utredningen. Men åtgärderna och de utvecklingsförslag som presenteras är ett hjälpmedel som kan fungera som underlag för den strategiska utvecklingen av platsen där olika delar kan vara intressanta för respektive part.

# Innehållsförteckning

Förord.....	3
Sammanfattning.....	4
1. Inledning.....	9
1.1. Bakgrund och syfte.....	9
1.2. Genomförda arbetsmoment.....	9
1.3. Avgränsning.....	11
1.4. Dialog och förankring.....	12
1.5. Hur ska rapporten läsas? .....	13
2. Nulägesanalys .....	14
2.1. Arbetsmetod och aktiviteter .....	14
2.2. Nulägesanalys av bytespunkter.....	23
1 Undersåker .....	24
2 Järpen.....	31
3 Mörsil .....	39
4 Östersund Västra.....	44
5 Brunflo.....	50
6 Bräcke.....	56
7 Ånge .....	62
8 Fränsta.....	68
9 Torpshammar.....	75
10 Stöde.....	80
3. Utvecklingsförslag.....	85
3.1. Gemensamma utmaningar och möjligheter .....	85
3.2. Beskrivning av generella åtgärder .....	86
3.3. Utvecklingsförslag för bytespunkter .....	111
1 Undersåker .....	113
2 Järpen.....	119
3 Mörsil .....	127
4 Östersund Västra.....	132
5 Brunflo.....	139
6 Bräcke.....	147

MEDFINANSIERAS AV:



Medfinansieras av  
Europeiska unionen



REGION  
JÄMTLAND  
HÄRJEDALEN  
JEMNTEN HERJEDALEN DALVE



Region  
Västernorrland



TRAFIKVERKET



Krokoms  
kommun  
KROKOMEN TJELTE

7 Ånge .....	154
8 Fränsta.....	160
9 Torpshammar.....	168
10 Stöde.....	174
4. Effekt och nyttoanalys .....	180
4.1. Förutsättningar för ökat resande .....	180
4.2. Tågvision för 2040 .....	182
4.3. Effektbedömning av bytespunktsåtgärder .....	184
4.4. Effektbedömning av bytespunktsåtgärder .....	185
1 Undersåker.....	187
2 Järpen.....	193
3 Mörsil .....	198
4 Östersund Västra.....	202
5 Brunflo.....	207
6 Bräcke.....	212
7 Ånge.....	217
8 Fränsta.....	222
9 Torpshammar.....	227
10 Stöde.....	232
4.5. Effekter på hållbarhet .....	237
5. Fortsatt arbete .....	242
Bilaga – Illustrationsskisser.....	247

MEDFINANSIERAS AV:



# 1. Inledning

## 1.1. Bakgrund och syfte

Mittbanan är en strategisk järnvägslänk i Mittstråket som sträcker sig mellan Sundsvall och Trondheim. Stråket är en betydelsefull transportsträcka för såväl lokala vardagsresor som långväga fritidsresor med populära destinationer för skidåkning, vandring och cykling med mera. Förutom persontransporter är järnvägen också en viktig passage för den godstrafik som ska till och från hamnarna i Sundsvall och Trondheim.

Med en förväntad ökning av tågutbud och en växande befolkning längs Mittstråket ställs det höga krav på bytespunkterna utmed järnvägen. För att nå målet om ett ökat kollektivt resande behövs attraktiva, trygga och välkomnande stationsmiljöer. Bytespunkterna behöver vara funktionellt och socialt inkluderande, vilket ställer höga krav på tillgänglighet, trygghet och trafiksäkerhet.

Syftet med denna bytespunktsutredning är att analysera bytespunkterna i Mittstråket och identifiera åtgärder som gör det enklare och mer attraktivt att resa kollektivt. Åtgärderna som identifieras ska kunna användas som underlag för såväl kortsiktig som långsiktig utveckling av bytespunkterna med målet att skapa en mer inbjudande miljö där resenärerna känner sig välkomna och där det är lätt att byta mellan trafikslag. Syftet är att underlaget som tas fram ska kunna lyftas in i nya projekt, genomförandeprojekt och planprocesser för utveckling av bytespunkterna.

Det övergripande målet är att bytespunktsutredning ska resultera i åtgärder som bidrar till att:

- Bygga bort tillgänglighetsbarriärer
  - Göra resan tryggare för fler
  - Utveckla attraktiva bytespunkter
- } Få fler att välja kollektivtrafik

## 1.2. Genomförda arbetsmoment

Bytespunktsutredningen omfattar två fristående delrapporter.

### Delrapport 1 – Stationsklassning

Delrapport 1 togs fram våren 2025 och innehåller en stationsklassificering av samtliga 25 bytespunkter i Mittstråket. Stationsklassningen innebär att bytespunkterna har delats in i fem klasser utifrån resandemängd och boende på orten.

I delrapport 1 ingår även en checklista med funktioner som rekommenderas för respektive stationsklass. Dessa funktioner är utformade för att motsvara den nivå som resenärer kan förvänta sig av en bytespunkt av en viss storlek.

Checklistan med funktioner har varit en viktig utgångspunkt för det fortsatta arbetet med delrapport 2 som beskrivs nedan. Checklistan ligger till grund för den inventering som har gjorts av bytespunkter i nulägesanalysen och fungerar även som underlag för de åtgärder som föreslås för bytespunkterna.

## Delrapport 2 – Stationsanalyser

I denna rapport, delrapport 2, görs en analys av 10 bytespunkter längs Mittstråket som har valts ut av Projekt Mittstråket 2.0 och projektets samverkansparter. Stationsanalysen utgörs av tre övergripande arbetsmoment:

### Nulägesanalys

Det första arbetsmomentet är en fördjupad nulägesanalys av de 10 bytespunkterna. I nulägesanalysen ingår bland annat en detaljerad inventering av bytespunkterna utifrån stationsklassningen och checklistan med funktioner. I nulägesanalysen ingår även en resenärsundersökning, trygghetsvandringar och genomgång av övrigt underlag såsom tidigare utredningar, åtgärdsvalsstudier, regionala och kommunala trafikutredningar.

### Utvecklingsförslag

Med nulägesanalysen som grund har utvecklingsförslag tagits fram för de 10 studerade bytespunkterna. Utvecklingsförslagen utgår från de brister och behov som har identifierats i nulägesanalysen. Syftet med de föreslagna åtgärderna är att höja bytespunkternas standard och öka deras funktionalitet och attraktivitet. Sammantaget syftar åtgärderna till att skapa en mer inbjudande miljö där resenärerna känner sig välkomna och där det är lätt att byta mellan trafikslag.

### Effekt- och nyttoanalys

Delrapport 2 avslutas med en effekt- och nyttoanalys som beskriver de konsekvenser som följer av att genomföra åtgärderna i utvecklingsförslagen. I effekt- och nyttoanalysen görs en utvärdering av varje enskild åtgärd som föreslås vid bytespunkterna. Resultatet är en prioritering av åtgärder vid respektive bytespunkt och rekommendation om nästa steg att ta utifrån vad som bedöms ge störst nytta i förhållande till kostnad. Effekt- och nyttoanalysen avslutas sedan med en beskrivning av de hållbarhetseffekter som kan uppstå om och när åtgärderna genomförs. I Tabell 2 nedan sammanställs arbetsmomenten i delrapport 1 och 2.

Tabell 2: Sammanställning av de arbetsmoment som har ingått i delrapport 1 och 2.

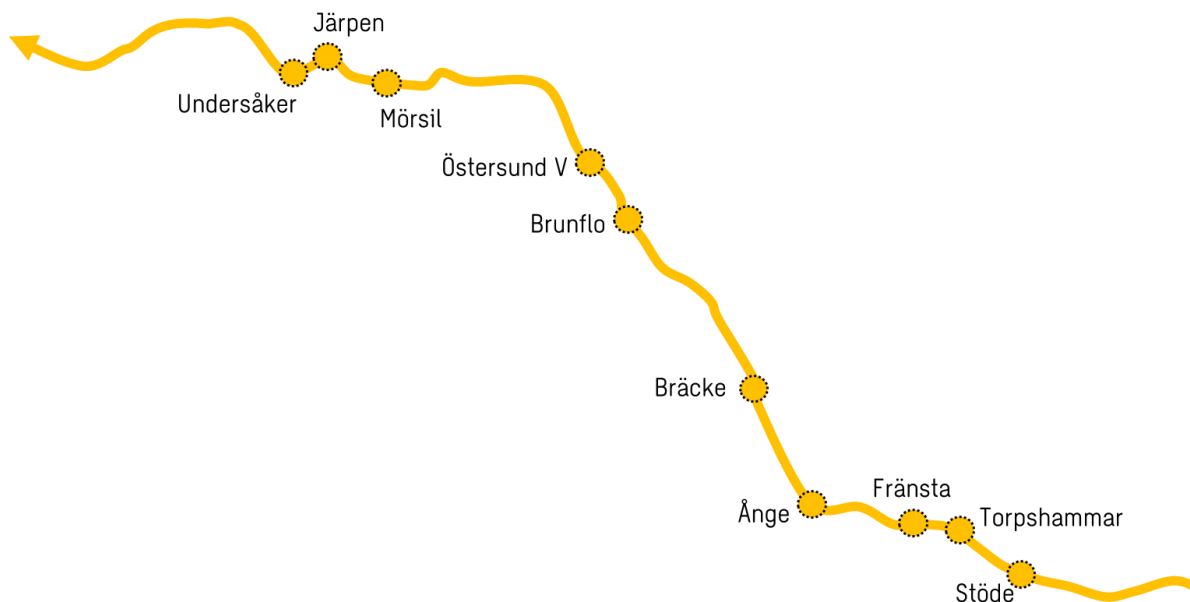
Delrapport	Område	Information
1. Stationsklassning	Klassning av Mittstråkets samtliga bytespunkter	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Boende på orten</li> <li>- Påstigande tågresenärer</li> <li>- Säsongsvariation</li> <li>- Påstigande bussresenärer</li> </ul>
1. Stationsklassning	Checklista med grundläggande funktioner	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Baserat på bytespunktens klassning</li> <li>- Redovisat utifrån resenärens behov</li> <li>- Med förtydligande om vilken aktör som är ansvarig för respektive funktion</li> </ul>
2. Stationsanalyser	Stationsanalys för 10 utvalda bytespunkter	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Behovs- och bristanalys</li> <li>- Resenärsundersökning</li> <li>- Inventering utifrån framtagen checklista med funktioner</li> <li>- Identifiering av åtgärder som leder till den standard som klassningen rekommenderar</li> </ul>
2. Stationsanalyser	Effekt- och konsekvensbeskrivningar	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Beskrivning av effekter och nytta av de åtgärder som föreslås vid de 10 utvalda bytespunkterna</li> <li>- Prioriterade åtgärder och rekommendation om nästa steg att ta</li> </ul>

MEDFINANSIERAS AV:



### 1.3. Avgränsning

Arbetet med stationsanalysen med förslag på utveckling och förbättringar är avgränsad till 10 bytespunkter utmed Mittstråket. Valet av bytespunkter har gjorts av Projekt Mittstråket 2.0 och projektets samverkanspartner i det förberedande arbetet inför utredningen. De 10 utvalda bytespunkterna är:



Figur 1: Följande tio bytespunkter ingår i stationsanalysen.

De åtgärder som har studerats i utredningen är kopplade till själva bytespunkterna. Det handlar i första hand om åtgärder som bidrar till ökad tillgänglighet, trygghet, resenärsservice och trafikinformation. Det innebär att åtgärder som berör kollektivtrafiken såsom turtäthet och tidtabeller, restider, taxejusteringar och service ombord, inte ingår i utvecklingsförslagen för bytespunkterna. I avsnitt 3 om effektsamband görs dock en övergripande analys kring hur dessa åtgärder kan påverka resandet utmed Mittstråket och vilka effekter som det har på bytespunkterna i stråket.

En ytterligare avgränsning är att utredningen är begränsad till själva stationsområdet. Det innebär att åtgärderna som föreslås är koncentrerade till bytespunkten och området närmast stationen. Anslutande gång- och cykelbanor studeras inom en avgränsad yta, men inte hela vägen in till tätorten i de fall där stationen ligger på ett längre avstånd.

Åtgärderna som föreslås är studerade på en översiktlig nivå. Samtliga åtgärder som redovisas har verifierats med avseende på deras genomförbarhet på den aktuella platsen och de har ritats in i grundkartan och prövats med körspårsanalyser. Men det är inte fråga om en projektering med detaljerade ritningar och tekniska specifikationer som kan användas som underlag för att genomföra själva byggandet. Detta behöver tas fram i det fortsatta arbetet. Det är också viktigt att understryka att detaljerna i kartunderlaget varierar mellan olika bytespunkter. På en del platser saknas information i grundkartan om t.ex. vägkanter och fastighetsgränser. Det innebär att tolkningar har behövt göras utifrån tillgängliga ortofoton, vilket medför en viss osäkerhet.

Slutligen är det viktigt att poängtera att alla åtgärder är enbart förslag. Åtgärderna som presenteras i rapporten ska inte ses som en kravlista utan snarare som ett underlag för fortsatt dialog. Det är ingen part som har åtagit sig att genomföra någon av åtgärderna som redovisas i utredningen.

MEDFINANSIERAS AV:



## 1.4. Dialog och förankring

Arbetet med bytespunktsutredningen har skett i nära samverkan med Projekt Mittstråket 2.0 och projektets samverkansparter som utgörs av följande parter.

- Partnerskap Mittstråket
- Region Jämtland Härjedalen
- Region Västernorrland
- Trafikverket
- Din Tur (Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län)
- Länstrafiken Jämtland
- Bräcke kommun
- Krokoms kommun
- Sundsvalls kommun
- Ånge kommun
- Åre kommun
- Östersunds kommun

Dialog har förts med parterna enskilt och i helgrupp vid projektmöten och workshopövningar. Parterna har bidragit med viktiga underlag och erfarenheter och har även haft möjlighet att granska de båda rapporterna. Nedan är en sammanställning av arbetsprocessen för dialog och förankring.

### Uppstart

- Uppstartsmöte med projektledning och samverkansparter
- Enskilda uppstartsmöten med samverkansparter

### Delrapport 1 - Stationsklassning

- Förankringmöte i helgrupp med projektledningen och samverkansparter
- Delredovisning av delrapport 1 för projektledningen
- Leverans av granskningsversion av delrapport 1
- Mottagande av granskningskommentarer från projektledningen och samverkansparter
- Slutleverans av delrapport 1 och slutredovisning för projektledningen och samverkansparter

### Delrapport 2 - Stationsanalys

- Digitala platsbesök med samverkansparter inför inventering
- Genomförande av trygghetsvandringar tillsammans med projektledningen och samverkansparter
- Återkoppling efter trygghetsvandringen för projektledningen och samverkansparter
- Workshop om utvecklingsförslag och effektsamband med projektledningen och samverkansparter
- Enskilda avstämningsmöten om utvecklingsförslag med samverkansparter
- Delredovisning av delrapport 2 för projektledningen
- Leverans av granskningsversion av delrapport 2
- Mottagande av granskningskommentarer från projektledningen och samverkansparter
- Seminarium med slutredovisning för projektledning, samverkansparter och inbjudna aktörer
- Slutleverans av delrapport 2 inklusive kortversion och övrigt underlag

MEDFINANSIERAS AV:



Det är viktigt att betona att underlaget inte har granskats ur alla perspektiv och kompetenser. Arbetet med utredningen har skett under en avgränsad tidsperiod och inom en mindre samverkansgrupp bestående av ett fåtal representanter från varje deltagande organisation. Detta har möjliggjort ett fokuserat arbete men innebär också att vissa frågor kan behöva fördjupas vidare.

Med anledning av detta är det viktigt att underlaget används på rätt sätt. Det ska inte tolkas som en åtgärds- eller kravlista, utan snarare som ett inspirationsmaterial som kan ligga till grund för fortsatt dialog och gemensam utveckling. Det är ingen part som har åtagit sig att genomföra någon av åtgärderna som redovisas i utredningen. Men åtgärderna och de utvecklingsförslag som presenteras är ett hjälpmedel som kan fungera som underlag för den strategiska utvecklingen av platsen där olika delar kan vara intressanta för respektive part.

## 1.5. Hur ska rapporten läsas?

Denna rapport innehåller mycket information och är omfattande till sin karaktär. För den läsare som är intresserad av en särskild bytespunkt rekommenderas följande läsordning.

**Kapitel 1. Inledning** – läs hela kapitlet

**Kapitel 2. Nulägesanalys** – läs avsnitt 2.1 och gå därefter direkt till den bytespunkt som du är intresserad av i avsnitt 2.2 *Nulägesanalys av bytespunkter*

**Kapitel 3. Utvecklingsförslag** – läs avsnitt 3.1 och 3.2 och gå därefter direkt till den bytespunkt som du är intresserad av i avsnitt 3.3 *Utvecklingsförslag för bytespunkter*

**Kapitel 4. Effekt- och nyttoanalys** – läs avsnitt 4.1 till 4.3 och gå därefter direkt till den bytespunkt som du är intresserad av i avsnitt 4.4 *Utvärdering av utvecklingsförslag*. Fortsätt sedan med avsnitt 4.5

**Kapitel 5. Fortsatt arbete** – läs hela kapitlet

MEDFINANSIERAS AV:



## 2. Nulägesanalys

I detta kapitel görs en fördjupad nulägesanalys av de 10 studerade bytespunkterna. Syftet med nulägesanalysen är att öka förståelsen för de brister och behov som finns vid bytespunkterna idag. Det är en viktig del av utredningen och ger ett värdefullt underlag för det fortsatta arbetet med åtgärder och effektbedömning.

Kapitlet inleds med en beskrivning av de aktiviteter som har genomförts inom ramen för nulägesanalysen. Därefter följer en detaljerad brist- och behovsanalys av samtliga 10 utvalda bytespunkter.

### 2.1. Arbetsmetod och aktiviteter

#### Resenärsundersökning

För att förstå hur dagens resenärer ser på situationen vid bytespunkterna och deras närmiljöer har en resenärsundersökning genomförts. Syftet med undersökningen har varit att få en samlad nulägesbild utifrån resenärernas perspektiv och öka kunskapen om deras syn på brister och behov av förbättringar.

Resenärsundersökningen är ett viktigt komplement till övrig datainsamling och kan fånga aspekter som är svåra att ta in genom platsbesök, exempelvis hur stationen upplevs vid olika tidpunkter och av olika resenärsgupper. Den ger också kunskap om resenärernas resvanor och attityd till ändrat resande.

Resenärsundersökningen genomfördes i form av en enkätstudie som distribuerades på beställarens och samverkanspartners digitala kanaler – hemsidor och sociala medier. Enkätstudien marknadsfördes också genom affischer med QR-kod som sattes upp på stationerna och på andra strategiska platser såsom bibliotek, skolor, livsmedelsbutiker och fritidsgårdar.



Figur 2: Affisch med QR-kod till enkätstudien.

För att få ytterligare spridning i gruppen av svarande genomfördes också riktade insatser mot råd kopplade till kommunala nämnder, bland annat pensionärsråd, tillgänglighetsråd, brottsförebyggande råd och barn- och ungdomsråd. Genom dessa riktade insatser samt spridningen av affischer till skolor och fritidsgårdar med mera fångades synpunkter in från personer som av olika skäl kanske inte använder bytespunkterna men som är potentiella användare.

Enkätstudien låg öppen under fyra veckor från 24 februari till 24 mars 2025. Totalt inkom 658 svar vilket visar på ett stort engagemang från resenärerna för att vara med och bidra till en utveckling av bytespunkterna utmed Mittbanan. Ungefär 70 % av de svarande identifierar sig som kvinnor, något som troligtvis delvis beror på att det generellt sett är fler kvinnor än män som reser kollektivt. Det påverkar det totala resultatet av undersökning i någon mån vilket lyfts genom exempel nedan på när det uppenbarats tydliga skillnader i svar mellan män och kvinnor.

### Sammanställning av resultat från resenärsundersökningen

**Del 1:** Den första delen av enkätundersökningen handlar om resenärernas resvanor och attityder till resandet (i första hand resandet med tåg). Resultatet visar att ungefär en fjärdedel av de svarande är vardagsresenärer som reser med tåget flera gånger i veckan. Bland de övriga är det många som reser sporadiskt, några gånger per månad eller år. Det visar att undersökningen har lyckats fånga en bred variation av svarande som representerar både vaneresenärer och sällanresenärer. Den vanligaste anledningen till resan är att resa till arbetet eller i tjänsten följt av fritidsresor. Detta skiljer sig dock mellan könen då män i något större utsträckning reser till arbetet eller i tjänsten jämfört med fritidsresor och för kvinnor gäller det motsatta.

#### Hur ofta reser du med tåg?

Frekvens	Svarsandel
Nästan varje dag	10 %
Flera gånger i vecka	13 %
Några gånger i månaden	33 %
Mer sällan	43 %

#### Vad är det vanligaste ärendet?

Typ av resa	Svarsandel
Resa till arbetet eller i tjänsten	41 %
Resa till skola	4 %
Resa för att göra ärenden	9 %
Fritidsresor	40 %
Övrigt	6 %

MEDFINANSIERAS AV:



Det finns en tydlig koppling vad gäller avståndet till stationen och hur resenärerna tar sig dit. Lite drygt hälften av de svarande har mindre än två kilometer till stationen, vilket är samma andel som går eller cyklar till stationen. Övriga respondenter har längre än två kilometer till stationen vilket är ungefär samma andel som reser med bil. Ungefär hälften av dessa har mindre än fem kilometer till stationen vilket visar på en stor potential till ett ökat resande med cykel och tåg om förutsättningarna för det förbättras i stråket.

Förutom avståndet är aspekter såsom tillgänglighet, trygghet och säkerhet viktigt för att fler ska välja att gå och cykla till stationen. Det är en förutsättning för ökad självständig mobilitet hos bland annat barn, personer med olika funktionsvariationer, äldre och personer som saknar tillgång till bil.

### Hur långt har du att resa till stationen från bostad?

Avstånd	Svarsandel
Mindre än 1 km	31 %
1-2 km	25 %
2-5 km	21 %
Över 5 km	22 %

### Hur tar du dig vanligtvis till stationen?

Färdsätt	Svarsandel
Till fots	47 %
Med cykel	4 %
Med buss	6 %
Med bil	40 %
Annat sätt	3 %

På frågan om varför man väljer tåget som färdmedel lyfts i första hand möjligheten att göra annat på resan, exempelvis läsa eller arbeta. Många resenärer lyfter också hänsyn till miljön och att tåget är ett snabbt och prisvärt alternativ. Det finns också anledningar när tåget väljs bort som färdmedel, exempelvis på grund av bristande turutbud och behov av att göra ärenden på resan.

På frågan om vad som skulle få resenärerna att resa mer med tåg är det främst en ökad trafikering som lyfts fram vilket indikerar att resenärerna har en god tillförlitlighet till tåget. Mer än hälften av respondenterna svarar att ett ökat turutbud och fler avgångar på kvällar och helger skulle få dem att resa mer med tåget. Även åtgärder vid bytespunkten lyfts fram som viktiga för ett ökat resande. Omkring 10 % av resenärerna svarar att bättre stationsåtgärder såsom pendelparkering, bättre anslutningar för gång och cykel och ökad trygghet skulle få dem att resa mer med tåget.

Avslutningsvis fick resenärerna beskriva sin nuvarande bilanvändning och eventuella tankar på att förändra sitt resande med bil. Intressant att notera är att drygt 40 % av de svarande anger att de använder bil idag men är villiga att ompröva sitt resande under rätt förutsättningar. Det visar att det finns en stor potential till ökat tågresande i Mittstråket. Enligt resenärsundersökningen har kvinnor och män ungefär samma tillgång till bil

MEDFINANSIERAS AV:



men andelen män som inte ser skäl att minska bilanvändandet är procentuellt något fler. I övrigt är förändringsbenägenheten ungefär likvärdig mellan könen.

### Beskrivning av nuvarande bilanvändning och tankar på att förändra bilresandet

Svarsalternativ	Svarsandel
Vet inte	4 %
Jag reser vanligtvis med bil och ser inget skäl att minska mitt resande	10 %
Jag reser vanligtvis med bil men har provat andra färdssätt eller funderar på att pröva	16 %
Jag reser vanligtvis med bil men vill byta till andra färdssätt, just nu är det dock inte möjligt för mig	25 %
Jag har tillgång till bil men reser oftast med andra färdssätt och kommer fortsätta med det	35 %
Använder sällan, jag varken äger eller har tillgång till bil	10 %

**Del 2:** Den andra delen av resenärsundersökningen handlar om trygghet och trivsel vid bytespunkterna. Resultatet från denna del har lyfts in i beskrivningen av de 10 studerade bytespunkterna som finns att se i kapitel 2.2. Där beskrivs bristerna ingående för respektive bytespunkt. Exempel på vanliga brister som lyfts fram av resenärerna är otrygga gång- och cykelanslutningar, avsaknad av säkra passager över bilvägen närmast stationen, bristande belysning, bristande underhållsarbete som orsakar halka, bristande skyltning och resenärsinformation samt klotter, skadegörelse, bråte och avställda fordon som försämrar sikten och som gör att platsen upplevs som eftersatt.

Män och kvinnor har svarat olika gällande grader av trygghet där män i större utsträckning har angett att det känner sig ”mycket trygg” medan kvinnor i större utsträckning har svarat ”trygg”. Andelen män som upplever olika platser som otrygga under dagtid är fler än andelen kvinnor, men nattetid är förhållandet det motsatta. Att fler kvinnor känner otrygghet på kvällar och nätter följer ett välkänt mönster i trygghetsforskning. Kvinnor upplever i högre grad otrygghet i miljöer där ensamhet, mörker och brist på social kontroll förekommer. Det kan också handla om erfarenheter och riskmedvetenhet – kvinnor tenderar att i högre grad relatera otrygghet till risken för våld eller övergrepp, medan män i högre grad relaterar den till ordningsstörningar eller hotfulla situationer.<sup>2</sup>

Generellt finns en större upplevelse av otrygghet under kväll/natt än dagtid men vid samtliga platser finns ett fåtal personer som upplever dem som mycket otrygga oavsett tid på dygnet. Intressant att notera är att var femte kvinna i undersökningen upplever otrygghet i väntsalen.

Det finns inga tydliga skillnader i upplevd trygghet mellan olika åldersgrupper hos de svarande. Undantaget är personer över 80 år som i högre grad anger att de upplever otrygghet på vägen till stationen och inom stationsområdet. Det är dock mycket få svarande inom denna åldersgrupp (7 svarande) vilket innebär att resultatet ska tolkas med försiktighet.

I resenärsundersökningen lyfts att det är bristfälliga bytesmöjligheter mellan tåg och buss med långt avstånd mellan järnvägsstation och busshållplats, bristande standard på busshållplatsen, ostrukturerad parkering och

<sup>2</sup> Vad gör en järnvägsstation säker och för vem? Effekt av stationsmiljön för brott och resenärers trygghet. KTH 2024

otrygga trafikmiljöer vid stationsentrén med backande fordon och bilar som står i vägen för gående. En annan återkommande brist som lyfts är avsaknaden av uppvärmt väderskydd där det inte finns en vänthall.

Resultatet från resenärsundersökningen har varit en viktig utgångspunkt för de övriga arbetsmomenten i nulägesanalysen. Det gäller inte minst vid platsbesök och inventering av bytespunkterna där svaren från resenärsundersökningen har varit en viktig källa till kunskap.

En komplett sammanställning av resultatet från resenärsundersökningen redovisas i en separat bilaga.

## Trygghetsvandringar

Studier visar att en tredjedel av alla tågresenärer i Sverige känner sig otrygga under resan och att stationen och den omgivande stationsmiljön upplevs som särskilt otrygg. Kvinnor upplever högre otrygghet än män i kollektivtrafiken, trots att män oftare utsätts för brott eller misshandel på offentlig plats.<sup>3</sup> Kvinnor rapporterar i högre grad än män att de känner sig otrygga, särskilt under kvällar och nätter, i ödsliga parker, gångvägar och kollektivtrafik. Denna rädsla är ofta kopplad till oro för att bli utsatt för misshandel, sexuella övergrepp eller trakasserier, och blir ofta värre under dygnets mörka timmar.

Att öka tryggheten vid bytespunkten har varit ett viktigt fokus i bytespunktsutredningen. Som en del i nulägesanalysen har trygghetsvandringar genomförts vid tre bytespunkter som har valts ut av Projekt Mittstråket 2.0 och projektets samverkanspartner: Brunflo, Fränsta och Järpen.

Ett viktigt syfte med trygghetsvandringarna har varit att identifiera och kartlägga faktorer i stationsmiljön som skapar otrygghet. Det kan exempelvis handla om mörka gångvägar, skymd sikt, trasig belysning, bristande underhåll, klotter eller skadegörelse. Det kan också handla om åtgärder som syftar till att öka säkerheten och förhindra brottslighet men som samtidigt kan ge platsen ett intryck av att vara otrygg och utsatt, exempelvis stängsel, kameror, jalousier och varningsskyltar. Det är skillnad på upplevd trygghet och faktisk trygghet

Upplevelsen av trygghet skiljer sig från person till person och ett viktigt syfte med trygghetsvandringarna har varit att öka förståelsen för hur platser i stationsmiljön kan uppfattas på olika sätt av olika resenärsgupper och vid olika tidpunkter. Genom att samla en bred grupp med deltagare från projektets olika organisationer har trygghetsvandringarna bidragit till kloka inspel och kunskaper utifrån deltagarnas olika ansvarsområden. Denna insikt om trygghetsskapande åtgärder har därefter kunnat appliceras även på de övriga bytespunkterna som ingår i bytespunktsutredningen.

Ett ytterligare syfte med trygghetsvandringarna har varit att skapa samsyn och lyfta trygghetsfrågorna generellt inom projektet. Trygghetsvandringarna har varit ett forum för ömsesidigt utbyte av tankar och synpunkter och ett tillfälle för projektets samverkanspartner att testa på metodiken för att ta med sig vidare i sina respektive organisationer. Trygghetsvandringarna har bidragit till en fördjupad förståelse för skillnaden mellan upplevd trygghet och fysisk trygghet vid bytespunkterna. Genom att samtala kring och observera platserna ur ett användarperspektiv har det blivit tydligt att upplevelsen av trygghet inte enbart påverkas av den fysiska miljön, såsom belysning och siktlinjer, utan även av sociala faktorer, aktivitet och bemötande. Denna insikt har varit viktig för det fortsatta arbetet med att ta fram utvecklingsförslag för bytespunkterna som både stärker den faktiska säkerheten och ökar känslan av trygghet för resenärerna.

<sup>3</sup> På väg mot ett jämställt transportsystem? Trivector 2023

Trygghetsvandringarna genomfördes 17–18 mars 2025 på förmiddag eller sen eftermiddag. Deltog gjorde tjänstepersoner från de aktuella kommunerna (Ånge kommun, Åre kommun och Östersunds kommun) samt representanter från projekt Mittstråket 2.0, Trafikverket och Region Jämtland Härjedalen.

Trygghetsvandringarna inleddes med en gemensam introduktion som följdes av själva rundvandringen. Som hjälpmedel vid vandringen fanns ett framtaget frågebatteri med exempel frågor och deltagarna fick möjlighet att använda en GIS-app där de kunde ladda upp bilder med tillhörande kommentaren till specifika platser i kartan över stationsområdet och omgivning, se exempel från Järpen i Figur 3 nedan. Brister sammanställdes även genom anteckningar på papper.



Figur 3. Resultat från bildinsamling vid trygghetsvandringen i Järpen.

MEDFINANSIERAS AV:



## Sammanställning av brister från trygghetsvandringarna

Nedan är en sammanställning av brister och behov vid respektive bytespunkt.

### Järpen

Orienterbarhet och information: Avsaknad av skyltar och vägledning till målpunkter samt information om avgångar buss.

Tydlighet och gestaltning: Öppna ytor generellt. Byggt för biltrafikanter, det saknas ett gångtrafikanterperspektiv. Göra stationen till en mötesplats snarare än bytespunkt. Saknas papperskorgar. Otrygga väderskydd vid busshållplats.

Tillgänglighet för personer med funktionsvariationer: Skötsel är ett övergripande problem. Stråk och platser som kan skapa utmaningar för personer med olika funktionsvariationer med avseende på lutningar, passager, hinder, sittplatser och trafiksäker passage över E14. Otillgängligt att ta sig mellan busstation och järnvägsstation. Plattform och busshållplats behöver tillgänglighetsanpassas.

### Brunflo

Tydlighet och information: Orienterbarhet, var ligger viktiga målpunkter, hur tar jag mig dit på ett tillgängligt sätt. Information om avgångar buss. Samla funktionerna på ett bättre sätt för att minska känslan av utspridd station.

Välkomnande station: Behov av väderskydd, styra upp ytor samt rusta upp och städa bort bråte för att öka översyn, bullerskydd mot E14/E45, mer belysning, fler sittplatser. Öka stationens attraktivitet och därmed öka tågresandet. Trafiksäker passage mellan hållplatslägen, oskyddade trafikanter ska kunna ta sig till stationen på ett trafiksäkert sätt.

Järnvägen som barriär: Behov av planskild passage i anslutning till stationen.

### Fränsta

Trivsel: Ungdomar hänger vid stationen med skadegörelse som följd. Belysning vid stationsentré behövs. Behov väderskydd perrong. Bommar otryggt (saknas signal). Vinterväghållning bristfällig vid tillfällena. Sittplatser saknas överallt. Tåg går inte på kvällarna. Förhoppning från kommunen att det ska gå fler tåg och blir mer attraktivt på kvällen. Upplevelsen ensamt. Stationen har ingen insyn utifrån.

Tillgänglighet till stationen: Behov av tillgänglig gång- och cykelväg efter Stationsvägen. Angöringsytor för anropsstyrd busstrafik planerade, behövs tydligare yta för hämta/lämna och pendelparkering och tydligare stråk till ex ersättningstrafiken. Cykelparkering behöver tydliggöras.

Orienterbarhet: Var ligger viktiga målpunkter – var går ersättningstrafiken, busstrafik, var finner man stationen.

Ankomstzon: Syns inte att det är en station. Anonym station – framgår inte i landskapet. Mörker försvårar ytterligare.

En komplett sammanställning av resultaten från trygghetsvandringarna redovisas i en separat bilaga.

## Platsbesök och inventering

En viktig del i nulägesanalysen är de platsbesök och inventeringar som har gjorts vid de 10 studerade bytespunkterna. Inventeringen omfattar stationsmiljön och anslutningarna däromkring och har varit ett viktigt underlag för att kunna ta fram plats-specifika åtgärder utifrån förutsättningarna vid respektive bytespunkt. Inventeringen har utgått från stationsklassningen och den checklista som har tagits fram som beskriver vilka grundläggande funktioner som bör finnas vid bytespunkter i respektive stationsklass, se delrapport 1. De grundläggande funktionerna fastställer vilken standard en station eller bytespunkt bör uppfylla.

Platsbesöken och inventeringen genomfördes av tre konsulter på Sweco den 17–19 mars 2025. Samtliga inventerade bytespunkter fotograferades. Inför inventeringen genomfördes ”digitala platsbesök” med representanter från Bräcke kommun, Sundsvalls kommun, Ånge kommun, Åre kommun och Östersunds kommun. Syftet med samtalen var att öka förståelsen för hur kommunerna ser på bytespunkten och dess omgivning. Samtalen gav goda insikter i vilka behov och brister som har lyfts inom kommunen och vilka eventuella förslag på åtgärder som har diskuterats för respektive bytespunkt.

### Sammanställning av resultat från inventeringen

Resultatet från inventeringen har lyfts in i beskrivningen av de 10 bytespunkterna som finns att se i kapitel 2.2. Där beskrivs bristerna ingående för respektive bytespunkt. Nedan är exempel på generella brister som är återkommande för merparten av bytespunkterna.

Generellt finns ett stort behov av åtgärder gällande utformning, serviceutbud, angöring, tillgänglighet, information och trygghet.

**Plattform:** På plattformen är det vanligt att det förekommer brister gällande tillgänglighetsanpassning såsom kontrastmarkering, varningsplattor, taktila komplement och tillgänglighetsanpassade sittplatser. Vid en del bytespunkter saknas klimatskyddade väderskydd som gör det möjligt att skydda sig från regn, blåst och kyla i väntan på tåget. På några platser saknas även sekundär entré till plattformen. Upptrampade stigar och spår i snön vittnar om att många resenärer ändå tar sig till plattformen där det saknas en anlagd entré.

**Busshållplats:** Busshållplatserna har generellt stora brister gällande utformning och trafikinformation. Merparten av hållplatserna saknar väderskydd, tillgänglighetsanpassade sittplatser, kontrasterande kantremsa, taktila ledstråk och tillräcklig bredd och höjd på plattformen. I många fall är det bristfällig koppling mellan busshållplatsen och järnvägsstationen.

**Ankomstzon:** Vid ankomstzonerna finns generellt stora brister gällande tillgänglighet, trygghet och trafiksäkerhet. I många fall har ankomstzonerna en otydlig struktur och obefintlig uppdelning av olika angöringsfunktioner som hämta/lämna, färdtjänst, taxi, parkering för rörelsehindrade och övrig parkering. Det är vanligt att gående delar yta med motorfordon och det saknas ofta passage för oskyddade trafikanter över bilvägen närmast stationen. Vid många bytespunkter behövs en allmän översyn av belysning och underhållsarbete liksom en upprensning av bråte och avställda fordon för att öka orienterbarheten och känslan av att platsen är prioriterad och omhändertagen.

En komplett sammanställning av resultaten från platsbesök och inventeringar redovisas i en separat bilaga.

## Övrigt underlag

Vid sidan av de arbetsmoment som beskrivs ovan har underlag samlats in genom möten med representanter från Bräcke kommun, Sundsvalls kommun, Ånge kommun, Åre kommun och Östersunds kommun. Underlag har även samlats in genom regionala trafikförsörjningsprogram, åtgärdsvalsstudier, kommunala mobilitetsutredningar, fördjupade översiktsplaner, resvaneundersökningar, handledningar samt planerade och genomförda investeringsprojekt.

### Rapporter och utredningar

- Analys av stationslägen och trafikering i Mittstråket, Trivector 2017
- Tillgänglighetsanalys Koll2020, Tyréns 2018
- Funktionsutredning – Bräcke planskildhet, Trafikverket 2019
- Stationsinventering Mittbanan Sundsvall – Storlien, Jämtland och Västernorrlands län, Trafikverket, 2015
- Mittbanan och E14/E45 som barriär i Brunflo, Östersunds kommun, åtgärdsvalsstudie, Trafikverket 2023
- Teknisk förstudie omlastningsterminaler Brunflo, Forslin Rail Consulting 2.0 AB 2024
- Gång- och cykelväg längs E14 i Bräcke, Trafikverket 2023
- Mobilitetsutredning Östersund, Östersunds kommun 2024
- Resvaneundersökning Sundsvalls kommun, Sundsvalls kommun 2023

### Måldokument och handledningar

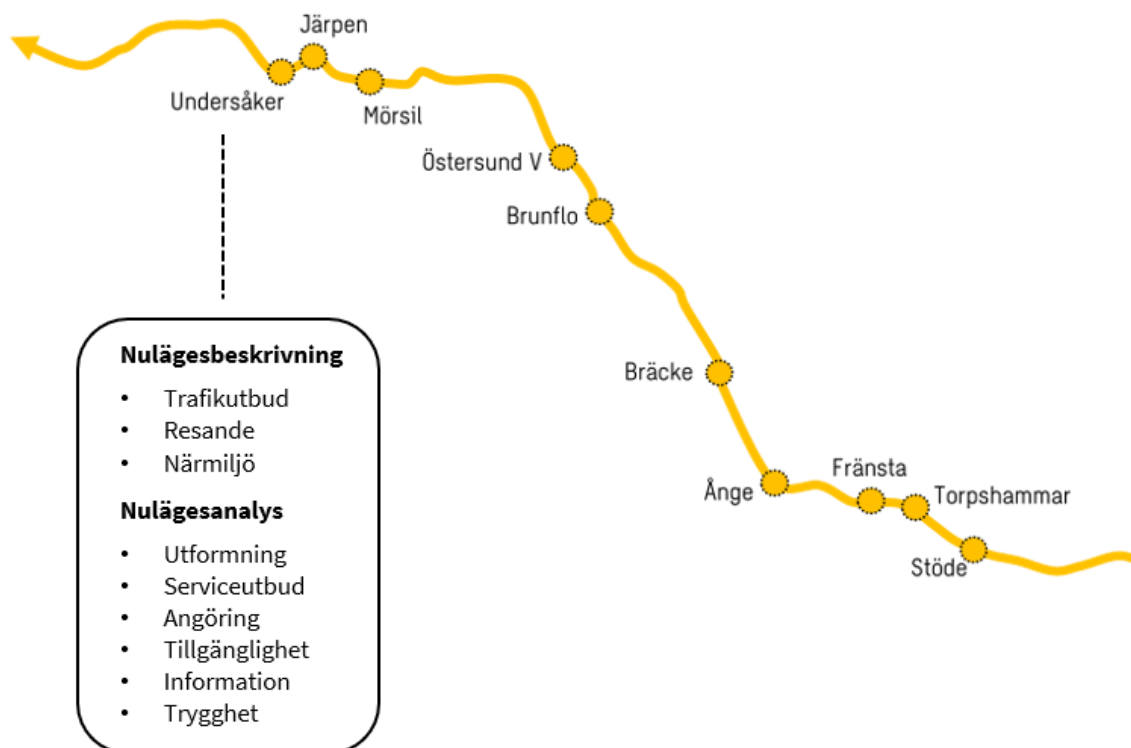
- Ban- och stationsutformning, Krav TRVINFRA-00400, Trafikverket 2023
- Utformning av Trafikverkets utrustning och anläggningsdelar på stationer, Trafikverket 2024
- Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2024–2030. Bilaga 1: Hållplatshandbok, Din Tur 2022
- Trafikförsörjningsprogram Jämtlands län 2021–2026, Region Jämtland Härjedalen 2022
- Fördjupad översiktsplan Undersåker och Brattland, Åre kommun 2024
- Regional tillgänglighetsstrategi, Region Västernorrland 2024
- Vart är vi på väg? Norrtåg 2040, en tågvision. Norrtåg 2022
- Sammanställning knutpunkter och bussförbindelser, Norrtåg 2022
- Ökat kollektivtrafikresande i Mittstråket Sundsvall – Östersund – Trondheim, Trivector 2019

MEDFINANSIERAS AV:



## 2.2. Nulägesanalys av bytespunkter

Nedan följer en detaljerad nulägesanalys av de 10 studerade bytespunkterna i utredningen. Analysen inleds med en kort beskrivning av bytespunkten och dess resande, trafikutbud och närmiljö. Därefter följer en beskrivning av de brister och behov som har identifierats genom inventering, resenärsundersökning, trygghetsvandringar och i övrigt insamlat underlag. Bristanalysen görs utifrån sex resenärsfunktioner: utformning, serviceutbud, angöring, tillgänglighet, information och trygghet. Beskrivningen av bytespunkter görs i geografisk ordning från väster till öster.



Figur 4: Beskrivning av innehållet i nulägesanalysen av bytespunkter.

MEDFINANSIERAS AV:



## 1 Undersåker



Figur 5: Bild till vänster från platsbesök av Sweco 2025 och till höger från platsbesök av Region Jämtland Härjedalen 2024

### Undersåker station i Åre kommun

Stationsdata	Mätvärden
Boende inom 5 km från bytespunkten	1 230 invånare (avrundat till närmaste tiotal)
Stationsklass *	Tågstation: 4 / Busshållplats: 2
Antal avgångar med fjärrtåg per dygn	6 st
Antal avgångar med regionaltåg per dygn	10 st
Antal bussavgångar per dygn	33 st
Antal påstigande tågresenärer per dygn	54 st
Antal påstigande bussresenärer per dygn	29 st
Mötesspår	Ja
Antal plattformar	1 sidoplattform + 1 mittplattform
Vänthall	Ja

\* Se beskrivning av stationsklass i delrapport 1

### Kort beskrivning av bytespunkten

Undersåker är en mindre ort i Åre kommun som ligger cirka 13 kilometer väster om Järpen som är centralort i kommunen. Undersåker är långsträckt i öst-västlig riktning och utgörs av en östlig del med Undersåkers kyrka

MEDFINANSIERAS AV:



Medfinansieras av  
Europeiska unionen



REGION  
JÄMTLAND  
HÄRJEDALEN  
JÄMNTEN HÄRJEDALEN DALYVE



Region  
Västernorrland



TRAFIKVERKET



Krokoms  
kommun  
KROKOMEN TJELTE

(kyrkbyn) och en västlig del med järnvägsstationen (stationssamhället). Bostäder och verksamheter finns framför allt norr om järnvägen efter Byvägen som ansluter mot E14 i båda ändar. Inom stationsområdet finns hotell, kyrka och skolverksamhet och matvarubutik.

Stationen i Undersåker har ett relativt stort upptagningsområde. I resenärsundersökningen svarar 4 av 10 att de har längre än fem kilometer till stationen vilket bidrar till den höga bilandelen där 6 av 10 resenärer åker bil till stationen. Bland övriga är det vanligast att gå. I den fördjupade översiktsplanen för Undersåker och Brattland<sup>4</sup> pekats Undersåker ut som en viktig och strategisk tillväxtort. I planen beskrivs en förtätning av de centrala delarna av Undersåker med bostäder, lokaler för verksamheter samt skolor och förskolor för att möta behovet av en ökad befolkning. Det innebär att det finns potential för ett ökat tåg- och bussresande i Undersåker och att antalet resenärer som har gång- och cykelavstånd till stationen kan komma att öka stort.

Järnvägsstationen är en viktig bytespunkt för både personer och varor med buss gods. Det stannar både fjärrtåg och regionaltåg vid stationen som är en viktig utpost mot södra Årefjällen. Från den anslutande busshållplatsen avgår bussar mot Duved, Mörsil, Edsåsdalen och Vålådalen. Bussarna som trafikerar stationen är antingen tidtabellsstyrda, anropsstyrda eller fungerar som transfer till och från södra Årefjällen.

Inom stationsområdet finns ett stationshus med vänthall som förvaltas av Åre kommun. Stationshuset är från sent 1800-tal och har ett stort kulturhistoriskt värde. Även om stationen inte är klassad som byggnadsminne är den berättigad till varsam hantering när förändringar genomförs.

## Brist- och behovsanalys

### Utformning

Stationen är uppbyggd av två plattformar som har en del brister i utformningen. Skyddszon på plattformarna består endast av färgmarkering och vid plattformsslut saknas varningsplattor. Plattformförbindelsen saknar bommar, grind och varningssignal. Plattformförbindelsen ingår i Trafikverkets åtgärdslista över prioriterade plankorsningar utmed Mittbanan och kommer att åtgärdas.

Busshållplatsen har smal hårdgjord resenärsyta, brister gällande plattformshöjd och saknar väderskydd.

### Serviceutbud

En uppvärmd vänthall finns i stationshuset med tillgänglighetsanpassad toalett samt möjlighet till laddning av elektronik även om den inte är optimalt placerad. Det saknas information om vänthallens öppettider. I resenärsundersökningen är det flera resenärer som lyft att stationshuset är en fin byggnad och är något som de vill bevara och utveckla.

***”Är en väldigt fin station och tycker att det är kul om den fortsätter vara fin då det är ganska många som kliver av där”***

- från resenärsundersökningen

Det finns önskemål om upprustning och utökad skötsel och drift av vänthallen och dess funktioner, det önskas bland annat fler toaletter. Det finns även önskemål om att se över utemiljön utanför stationshuset. I nära anslutning till stationen finns en matvarubutik men inom stationsområdet saknas övrig resenärsservice. I

<sup>4</sup> Fördjupad översiktsplan Undersåker och Brattland, Åre kommun 2024

resenärsundersökningen har flera resenärer lyft önskemål om handel, café eller automat att köpa mat/dryck med syfte att öka trivsel och flöde av människor.

**”Stationen är ”död” - ge den liv och upprustning”**

**”Ett resecentrum som Undersåker borde verkligen ha ett café och kiosk!”**

- från resenärsundersökningen

### Angöring

Busshållplatsen är belägen i direkt anslutning till stationen efter Byvägen. En smal gångbana finns på den norra sidan av Byvägen samt en kortare sträcka precis vid det södra hållplatsläget men gång- och cykelvägar saknas i orten. Passage över Byvägen till hållplatserna saknas. Det är skyltad hastighet 50 km/tim på sträckan, men utformningen av vägen med bred vägbana och rak linjeföring inbjuder till högre hastighet. Trafikverket är väghållare för Byvägen och även för Vålådalsvägen strax väster om stationen.

Vägbelysning finns på den norra sidan Byvägen men saknas efter den kortare gångbanan på den södra sidan. Gångbanorna har generellt dåligt underhåll med dålig avrinning. Sträckan förbi stationen lyfts fram som en prioriterad sträcka i den fördjupade översiktsplanen för Undersåker och Brattland.<sup>5</sup> Där anges bland annat att det saknas hastighetssäkrande åtgärder på den långa raksträckan samt att det saknas cykelbana och tillräckligt breda gångbanor. Det styrks av resenärsundersökningen där flera svarande lyfter behovet av en trygg och säker passage över Byvägen.

**”Busshållplatsen ligger efter en trafikerad väg som inte är så trevlig alla gånger”**

- från resenärsundersökningen

Det är generellt otydligt hur oskyddade trafikanter ska röra sig över stationsområdet på norra sidan om stationshuset, över parkeringsytorna och från busshållplats. Otydligheten kan leda till trafiksäkerhetsrisker.

Det saknas väderskyddad cykelparkering med ramlåsning vid stationen. Det finns endast enklare cykelparkering med framhjulsställ utanför den norra entrén till vänthallen. Det innebär att det inte går att låsa fast cykeln i ramen.

Vid stationen finns en yta med korttidsparkering (15 minuters parkering) med plats för ungefär fem bilar. Det finns även en avgiftsbelagd långtidsparkering med plats för omkring 14 bilar varav fyra platser innefattar laddningsmöjligheter för elbil. Förhyrda parkeringsplatser finns även för boende i stationshuset. Det saknas däremot hänvisade platser för hämta/lämna, taxi, färdtjänst och anropsstyrd kollektivtrafik.

Cirka 200 meter väster om stationen, söder om järnvägen, finns en pendelparkering med 24 platser inklusive motorvärmare samt två platser för rörelsehindrade. Enligt Åre kommun är parkeringen ofta fullbelagd varför eventuell kapacitetsbrist finns. Parkering är tillåten klockan 06.00-03.00. I resenärsundersökningen har önskemål lyfts om att kunna ha bilen över natten på grund av arbete på annan ort över flera dygn. För att komma till stationen går resenärerna i blandtrafik över planpassage och sedan via plattformensänden på den norra plattformen. En upptrampad stig ansluter från bilvägen till plattformen. I resenärsundersökningen lyfts behov av ett tydligare stråk som är separerat från biltrafiken. Pendelparkeringen nyttjas av boende på sträckan mellan Åre och Undersåker då det saknas pendelparkering i Åre.

<sup>5</sup> Fördjupad översiktsplan Undersåker och Brattland, Åre kommun 2024

**”Pendelparkering i Undersåker är placerad på fel sida av järnvägen. Inte bra att behöva gå på bilvägen över järnvägs korsningen för att ta sig till plattformarna. Ingen naturlig ”väg” upp till plattformen från parkeringen. (...) Det skulle behövas en gångväg och bättre tillgänglighet upp på perrongen, en liten trappa”**

- från resenärsundersökningen

Det saknas möjligheter för mobilitetstjänster såsom bilpool och hyrbil, däremot har ett initiativ startats för samåkning av Södra Årefjällen ekonomisk förening. Matchning och bokning av resor sker i mobilappen Freelway som även hanterar ekonomisk ersättning för resekostnader. För gäster till Trillevallens Högfjällshotell finns möjlighet till gratis hämtning från järnvägsstationen i Undersåker.

### Tillgänglighet

Gällande tillgänglighet finns flertalet brister vid Undersåkers järnvägsstation. Plattformarna saknar tillgänglighetsanpassade väderskydd och sittplatser. Ramp till plattform lutar för mycket och det saknas ledstång. Det saknas även taktila komplement för spårnummerskylt, markeringsskyltar och karta över området. På grund av bristande skötsel av gångväg på plattform samt i bytespunkten finns risk för halka. Hinderfri höjd uppnås inte.

Plattformarna har taktila och visuella ledstråk, det saknas dock mellan plattform och busshållplats. Trappan som leder in i vänthallen vid den norra entrén saknar kontrastmarkering och handledare går inte hela vägen ner. Dörrarna till vänthallen är inte tillgänglighetsanpassade då det saknas automatiska dörröppnare. Mötesplats för ledsagning saknas.

Busshållplatsen är inte tillgänglighetsanpassad och har stora standardbrister. I resenärsundersökningen har resenärer bland annat lyft att det finns behov av standardhöjning och förbättrad vinterväghållning.

**”Busshållplatsen saknar busskur, trottoaren är smal och sluttande och vintertid är det ofta isigt. Då måste man stå på vägen eller en bit bort”**

- från resenärsundersökningen

Två parkeringsplatser för rörelsehindrade finns vid den västra pendelparkeringen men avståndet till stationen överstiger 25 meter. Det saknas dessutom en ramp upp till plattformen i den västra änden av stationen närmast parkeringen.

### Information

Stationen har god orienterbarhet då funktionerna är samlade kring en begränsad geografisk yta. Det saknas dock skyltning mellan järnvägsstationen och andra viktiga målpunkter och det finns behov av att förtydliga att detta är Undersåkers station för besökare. På plattform saknas stationsnamn och markeringsskyltar för objekt på plattform. Det finns skylt mot ersättningstrafik men det saknas hänvisad yta för detta.

I vänthallen saknas hänvisning till plattform och busshållplats och markeringsskylt saknas för toalett. Flertågsdisplayer med information om tågtrafiken finns och skulle även vara önskvärt för busstrafiken.

Vid busshållplatsen saknas stolpe med topptavla, hållplatsnamn och informationstavla. I resenärsundersökningen har resenärer identifierat behov av busstabell vid hållplatsen. Det kan även upplevas otydligt vilket hållplatsläge som ska användas för att ta sig vidare till de olika delarna av Årefjällen.

## Trygghet

Stationen samverkar bra med sin omgivning och det är goda siktlinjer inom stationsområdet vilket är positivt för den upplevda tryggheten. Av resenärsundersökningen att döma upplevs stationen och den omgivande stationsmiljön som trygg och säker av de svarande. Nästan samtliga svarande anger att de känner sig trygga eller mycket trygga på stationsområdet på dagtid. Under kvälls- och nattetid ökar otryggheten generellt och flera svarande upplever då att vänthallen och plattformen är otrygg eller mycket otrygg. Åre kommun har lyft att det förekommer ungdomsgång i vänthallen och det bekräftas även av resenärsundersökningen.

**”Stationen är inte så trevlig, huset är i dåligt skick. Det är ofta ett tillhåll för uttråkade ungdomar som låser in sig på toaletten”**

- från resenärsundersökningen

Stationsområdet upplevs som tom och ödslig, det är relativt få bostadshus i närheten och mycket yta som står oanvänd. Det är långt mellan belysningsstolparna på plattformarna vilket kan skapa mörka platser kvällar och nätter. Det är särskilt problematiskt under vinterhalvåret då bristande belysning kan leda till halka och fallolyckor. Även den västliga pendelparkeringen och vägen till plattform har bristfällig belysning, något som även lyfts i resenärsundersökningen. I resenärsundersökningen lyfts även ett önskemål om utökad service och bemanning vid stationen som en viktig åtgärd för att öka tryggheten.

**”Järnvägsstationen i Undersåker är obemannad – det skulle bidra till en säkrare miljö om stationen var befolkad på ngt sätt”**

- från resenärsundersökningen

MEDFINANSIERAS AV:



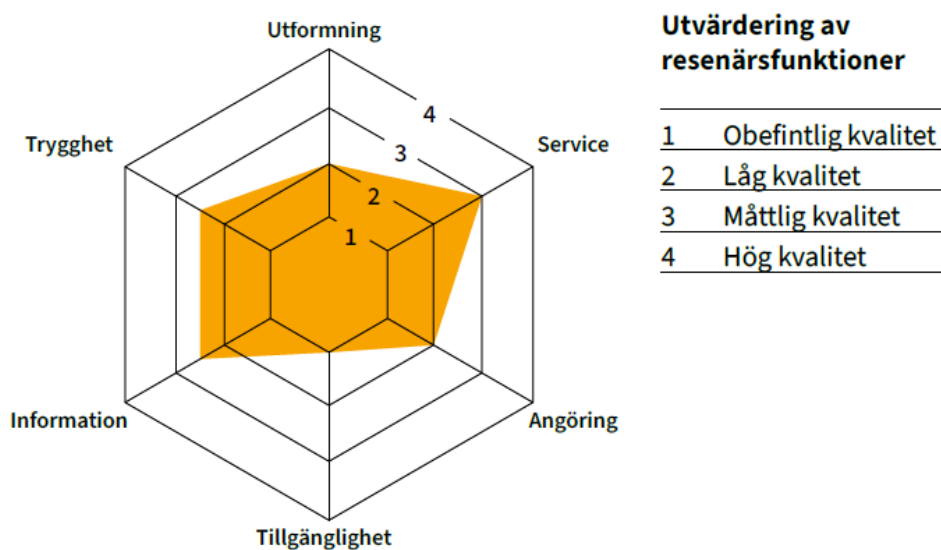
Medfinansieras av  
Europeiska unionen



## Sammanställning av brister

Figur 6 nedan visar en sammanställning av brister i Undersåker i form av en värderos. Värderosen visar hur väl bytespunkten uppfyller olika resenärsfunktioner med betyg 1–4 utifrån den grundläggande standardnivån som redovisas i checklisten i stationsklassningen (som presenteras i delrapport 1). Bedömningen är kvalitativ och bygger på en sammanvägd helhetsbedömning av standard på plattform, busshållplats och ankomstzon. Det innebär också att graderingen inte bara är heltal men en bytespunkt kan exempelvis få betyget 1,5.

Värderosen illustrerar gapet mellan den nuvarande situationen och den standard som resenärerna kan förvänta sig av en bytespunkt i Undersåkers storlek och klassificering. Eftersom värderosen utgår från bytespunktens stationsklass är det inte rimligt att jämföra stationer med olika klassificeringsnivåer.



Figur 6: Sammanställning av brister i Undersåker i form av en värderos.

MEDFINANSIERAS AV:





## 2 Järpen



Figur 8: Bild till vänster från platsbesök av Region Jämtland Härjedalen 2024 och till höger från platsbesök av Sweco 2025

Stationsdata	Mätvärden
Boende inom 5 km från bytespunkten	1 180 invånare (avrundat till närmaste tiotal)
Stationsklass *	Tågstation: 4 / Busshållplats: 2
Antal avgångar med fjärrtåg per dygn	6 st
Antal avgångar med regionaltåg per dygn	10 st
Antal bussavgångar per dygn **	47 st
Antal påstigande tågresenärer per dygn	60 st
Antal påstigande bussresenärer per dygn **	21 st
Mötesspår	Ja
Antal plattformar	1 sidoplattform
Vänthall	Ja

\* Se beskrivning av stationsklass i delrapport 1

\*\* Från den närmaste busshållplatsen vid Järpens bibliotek

### Kort beskrivning av bytespunkten

Järpen har en viktig roll som centralort och administrativt centrum i Åre kommun. Järnvägsstationen är därmed extra viktig för arbetspendling, skolresor, kommunala verksamheter och service. Det sker en snabb utveckling i Järpen som syftar till att stärka rollen som centralort och nav för boende, service, utbildning och näringsliv utanför den mer turisticinriktade Åredalen. En eventuell utveckling av stationsområdet kan gynna

MEDFINANSIERAS AV:



kommande utbyggnadsplaner och tätortsutveckling. Järpen är också en viktig ort för turism och besöksnäring med närheten till Åre och till södra Årefjällen.

Järnvägsstationen i Järpen är placerad mellan E14 och en utmyning av Storsjön. Järpens centrum hittas några hundra meter nordväst om stationen där det finns matvarubutik, bibliotek, skola och kommunhuset Lunden. Vid biblioteket och kommunhuset ligger den närmaste busshållplatsen dit resenärer från stationen hänvisas för byten till buss mot Duved, Huså, Kallsedet, Mörsil, Vålje, Vålådalen och Östersund.

Vid järnvägsstationen finns ett äldre stationshus som förvaltas av privat fastighetsägare och som innefattar privata lägenheter och vänthall. Stationshuset är från sent 1800-tal och har ett stort kulturhistoriskt värde.

I resenärsundersökningen svarar 8 av 10 att de har kortare än fem kilometer till stationen. 6 av 10 svarar att de har kortare än två kilometer till stationen och samma andel tar sig till fots till stationen. Resterande resenärer tar sig till stationen med bil.

## Brist- och behovsanalys

### Utformning

Stationen är uppbyggd med en sidoplattform. Kontrasterande riskområde består endast av färgmarkering och vid plattformsslut finns varningsplattor men grindar saknas. Passage över järnvägen finns inte i anslutning till stationen, däremot finns en obevakad planpassage cirka 400 meter nordväst om stationen försedd med gångfålla. Målpunkterna är dock få mot sjösidan av järnvägen.

Busshållplatsen vid Järpens bibliotek har inte tillräcklig plattformshöjd och hållplatsläge E saknar väderskydd. Övriga hållplatslägen har väderskydd av en äldre modell med mörka material och avsaknad av fönster. Det gör att det är svårt att få utblick från och insyn till väderskydden.

### Serviceutbud

I stationshuset finns en uppvärmd vänthall med tillgänglighetsanpassad toalett. Toaletten har mörka, svartmålade väggar och kan upplevas som dunkel och svagt belyst. Möjlighet att ladda elektronik finns men placeringen är inte optimal. I resenärsundersökningen har resenärer lyft att vänthall är uppskattad men i behov av uppfräschning och att det gärna skulle se en utvecklad mötespunkt med fler former av service såsom co-working, café och biblioteksfilial.

***”Fin vänthall med värme. Behåll den!”***

***”Stationshuset skulle behöva en uppfräschning. (...) Tvål och papper på toaletten. Eluttag för mobil, dator eller elcykelbatteri. Information och karta på väggen. Trygghetsnummer”***

- från resenärsundersökningen

Vid busshållplatsen på Norra vägen finns en uppvärmd vänthall för väntande bussresenärer i biblioteket med samma öppettider som biblioteket.

### Angöring

Det finns ett starkt önskemål från de svarande i resenärsundersökningen att bussar ska stanna vid järnvägsstationen som de gjorde tidigare. Inom stationsområdet finns en yta utformad för bussangöring men på grund av trafiksäkerhetsrisker med passagen över E14 är busshållplatsen i stället placerad på Norra vägen

vid Järpens bibliotek. Sträckan mellan järnvägsstationen och busshållplatsen är cirka 300 meter vilket gör att bytesmöjligheterna mellan tåg och buss är bristfälliga.

***”Bussarna borde stanna nere vid stationen som de gjorde förut”***

- från resenärsundersökningen

Gångvägen mellan busshållplatsen och järnvägsstationen upplevs som otrygg och trafikfarlig. Det finns en gångpassage över Norra vägen vid busshållplatsen men den ansluter inte mot trottoaren på Stationsvägen som leder ner till järnvägsstationen. Enligt kommunen har det skett en incident med en bil som kört ut och på gångbanan längs Stationsvägen i anslutning till passagens början och korsningen med bilvägen ut på E14. Gångbanan utmed Stationsvägen saknar belysning och vid E14 saknas en hastighetsäkrad passage trots att den skyltade hastigheten är 60 km/tim. Under vintertid bildas snövallar vid passagens ändrar som stundtals utgör hinder för tillgängligheten. I resenärsundersökningen är det flera svarande som lyfter problematiken med passagen över E14.

***”Det saknas övergångsställe eller trafikljus vid passage över E14. Det är hastighetsbegränsning 60 km/h men bilar kör ofta fortare då de är raksträcka. Vintertid får man klättra över snövallar och det är omöjligt att få över en barnvagn eller resväskor utan stöd från andra. Jag önskar att trafikplatsen/övergång över E14 i Järpen ses över. Jag avstår att ta tåget med barn för att det inte går att passera E14 på ett säkert sätt”***

- från resenärsundersökningen

Detaljplan Östra Röjsmon pågår vilket är ytterligare skäl att denna passage över E14 behöver ses över. En utredning är anmäld av Trafikverket för mindre trafiksäkerhetsåtgärder för passagen. Utredningen sker troligtvis 2026. Åtgärd av passagen är planerad till 2027.

En väderskyddad cykelparkering med ramlåsning med plats för ett tjugotal cyklar finns öster om stationshuset i anslutning till plattform. I resenärsundersökningen har resenärer lyft att det ofta står övergivna cyklar där som också får stå där under lång tid och att de tar välbehövlig plats i anspråk. Vid busshållplatsen vid Järpens bibliotek saknas både cykelparkering och pendelparkering.

***”Det behövs regelbunden översyn av cykelparkering. Nu står det övergivna cyklar där sedan många år. Tar behövlig plats från oss som cyklar”***

- från resenärsundersökningen

Det finns en pendelparkering öster om stationshuset med infart efter E14 väster om stationsområdet. På denna parkering finns ett tjugotal vanliga parkeringsplatser med tillgång till motorvärmare, åtta laddplatser för elbil samt två parkeringsplatser för rörelsehindrade. Platserna är tillgängliga mellan klockan 06-03.00. Intill stationshuset finns även hyrda parkeringsplatser för boende i stationshusets lägenheter. Det saknas markerade platser för hämta/lämna, taxi och färdtjänst.

Det saknas hänvisade ytor och är otydligt hur gångtrafikanter ska röra sig till stationshus och plattform, idag delar de yta med motorfordonstrafiken på infartsvägen till pendelparkeringen. Enligt kommunen har det skett incidenter med bilister som kört för fort i höjd med restaurangen utan hänsyn till oskyddade trafikanter som är extra många i samband med att Norrtågs morgontåg anlant. Ibland har bilister valt att köra på gångvägen intill restaurangen då bilvägen närmast E14 har varit fylld med fotgängare på väg till passagen över E14.

MEDFINANSIERAS AV:



## Tillgänglighet

Gällande tillgänglighet finns flertalet brister vid inom bytespunkten. Taktila och visuella stråk finns vid plattform men det saknas taktill spårnummerskylt och markeringsskyltar. Tillgänglighetsanpassat väderskydd saknas vid plattform men vänthallen finns nära tillhands. Det finns ett fåtal sittplatser på plattform men dessa är inte tillgänglighetsanpassade. Väster om stationshuset finns en trappa upp till plattform som saknar kontrastmarkering och ledstång. Angöringen till plattformen från pendelparkering och cykelparkering (öster om stationshuset) är i marknivå men det lutar upp mot plattformen. Vid platsbesök var vinterväghållningen bristfällig kring plattform vilket utgjorde risk för halka och fallolyckor.

I det otydliga gångstråket mellan passage över E14 och plattform/vänthall sker backrörelser över gångstråket från den privata parkeringen vid stationshuset. Markbeläggningen är även något ojämn. Det saknas taktila och visuella ledstråk utöver det som finns på plattform och det saknas tydliga gränser mellan ytor.

***”Från plattformen till närmaste busshållplats finns ej taktill stråk. De finns inte heller ett markerat övergångsställe. Jag är synskadad och upplever en väldig otrygghet när jag ska gå till eller från stationen”***

- från resenärsundersökningen

De två parkeringsplatser för rörelsehindrade vid pendelparkeringen är belägna över 25 meter från stationshuset men inom korrekt avstånd till plattformen. Mötesplats för ledsagning saknas liksom taktill karta över stationsområdet.

I resenärsundersökningen lyfter resenärer behov av bättre anpassning för rullstolsburna inom stationsområdet. Den norra entrén till vänthallen saknar kontrastmarkering och handledare på trappan. Båda entréer saknar automatiska dörröppnare och dörrarna är tunga att öppna. Ett önskemål från resenärsundersökningen är ett djurfritt område inom vänthallen för allergiker.

Utöver att det finns tillgänglighetsanpassad yta för rullstol saknar busshållplatsen tillgänglighetsanpassning.

## Information

Järnvägsstationen framgår relativt tydligt i landskapet, framför allt för motorfordonsburna där skyltningen mot station och pendelparkeringen är tydlig. För oskyddade trafikanter finns vissa brister kring orienterbarhet och tydlighet. Skyltning mellan järnvägsstationen och busshållplatsen på Norra vägen kan förtydligas. Det finns en något skymd skylt mot järnvägsstationen vid Norra vägen men i andra riktningen saknas skyltning. Busshållplatsen är relativt anonym för sällanresenärer eller besökare. Bland annat på grund av skyltningen men även för att det saknas hållplatsnamn, informationstavla och digitala skyltar som visar avgångstider i realtid. Stolpe med topptavla samt stolpe med hållplatsläge är vid några hållplatslägen i dåligt skick. Med fem hållplatslägen utan information är det otydligt varifrån vilka busslinjer ska avgå. Det saknas hänvisning och information om att det finns en vänthall i biblioteket, detta kan förtydligas för att sällanresenärer och besökare på orten också ska få information om denna servicemöjlighet.

Vid järnvägsstationens plattform saknas stationsnamn och markeringsskyltar för objekt. Hänvisning till utgång och ersättningstrafik finns (även om det saknas hänvisad yta för ersättningstrafiken). I vänthallen saknas hänvisningsskyltar mot viktiga målpunkter (plattform och busshållplats) och det saknas markeringsskylt för toalett. Display med information om busstrafiken vore önskvärd.

MEDFINANSIERAS AV:



Placering eller hänvisning till cykelparkering vid stationen kan förtydligas då den inte framgår på ett tydligt sätt när den är placerade något skymd bakom stationshus, buskage och under inventeringstillfället även snöupplag.

## Trygghet

Som en del i bytespunktsutredningen har en trygghetsvandring genomförts i Järpen, se mer information i bilagan om trygghetsvandringen. Trygghetsvandringen visar på stora brister kopplat till orienterbarhet, information, gestaltning och tillgänglighet vilket påverkar den upplevda tryggheten på platsen. Stationsområdet har en ostrukturerad användning som upplevs som otydlig och osäker för oskyddade trafikanter. Den allmänna uppfattningen är att stationen är anpassad för biltrafikanter och att det saknas ett gångperspektiv. I trygghetsvandringen lyfts behovet av att samla funktionerna på ett bättre sätt inom stationsområdet och styra upp ytor för att öka orienterbarheten och känslan av att stationen är omhändertagen. I trygghetsvandringen anges också att stationen och den omgivande närmiljön upplevs som öde och svår att överblicka. Platsen kan upplevs som tom och ödslig när det är långt till annan service och bebyggelse. Brist på mänsklig närvaro kan leda till upplevd otrygghet. Vid den privata parkeringen står husvagnar uppställda vilket stärker intryck av att plats kan upplevas som eftersatt och övergiven. Det förekommer klotter och skadegörelse.

Belysning är generellt bristfällig inom stationsområdet. Det är långt mellan belysningsstolparna på plattform, och belysningen är bristfällig vid pendelparkering och vägen till plattform. Vid busshållplatsen på Norra vägen bedöms belysningen vara god men väderskyddens utformning med mörka material, avsaknad av fönster och belysning inne i själva väderskydden gör att de kan upplevas otrygga och svåra att få utblick från och inblick i. Tidigare var vänthallen i biblioteket öppet dygnet runt för bussresenärer men skadegörelse har gjort att öppettiderna har justerats till bibliotekets öppettider.

Upplevelsen från trygghetsvandringen stämmer överens med svaren från resenärsundersökningen där 2 av 10 upplever att stationsområdet är otryggt eller mycket otryggt på dagtid. Det gäller dels angöringen, dels vägen till stationen och i synnerhet passagen över E14. Under kvälls- och nattetid ökar den upplevda otryggheten och på kvällen upplevs även vänthallen som otrygg av resenärerna.

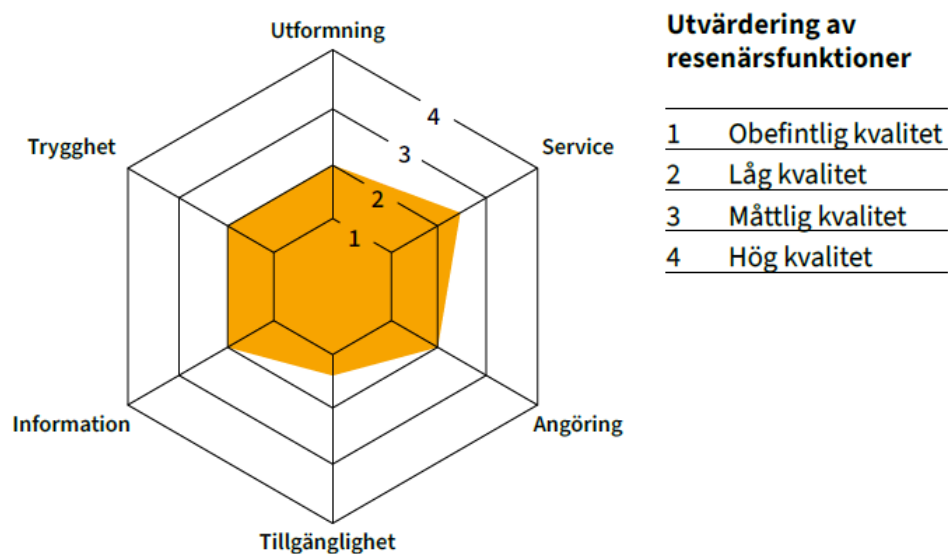
***”På baksidan av restaurangen intill västra delen av plattformen är det klotter, sophantering från restaurangen, inga fönster på byggnaden och buskigt. Där det är buskar precis intill stationshusets hörn”***

- från resenärsundersökningen

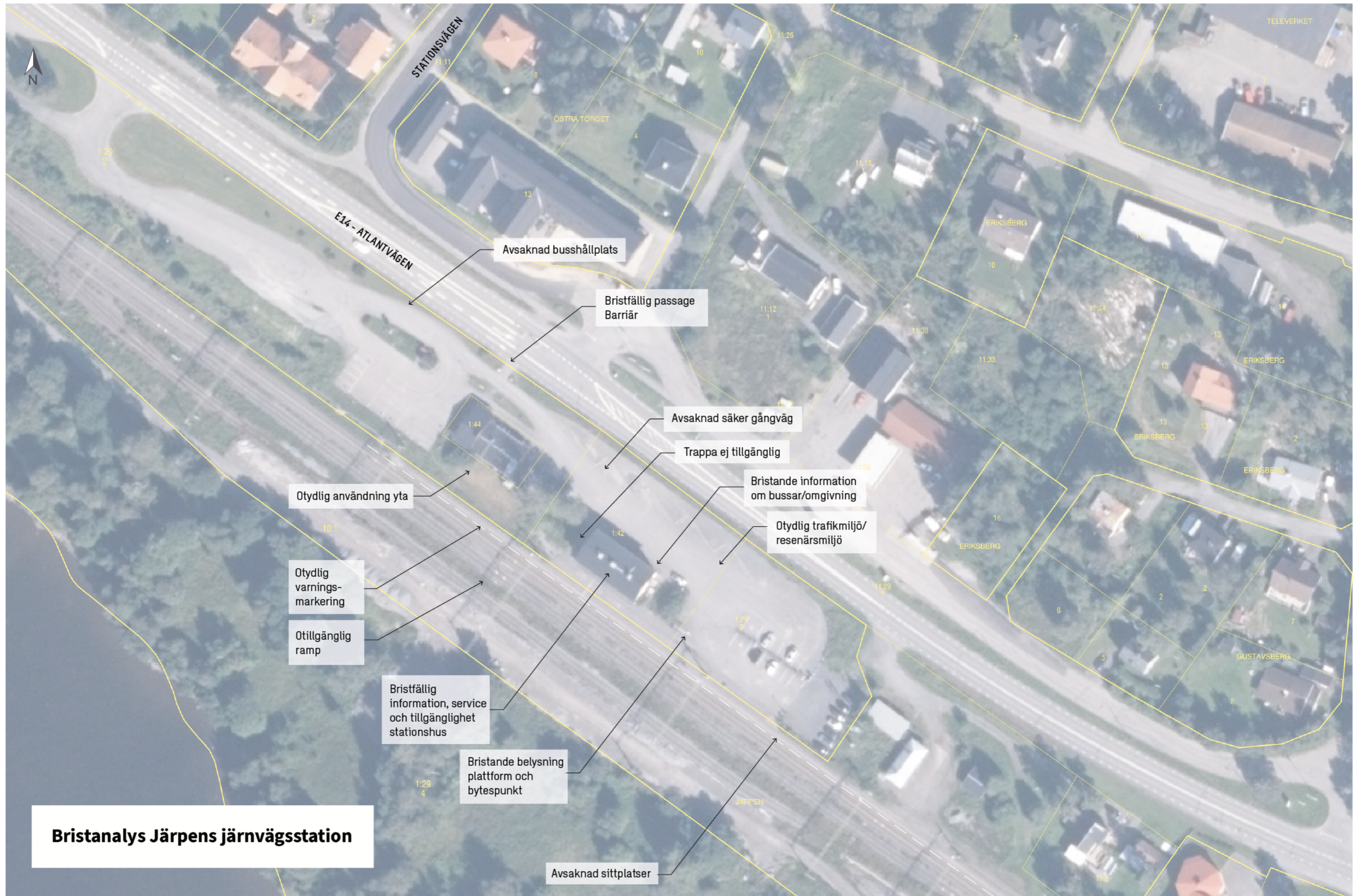
## Sammanställning av brister

Figur 9 nedan visar en sammanställning av brister i Järpen i form av en värderos. Värderosen visar hur väl bytespunkten uppfyller olika resenärsfunktioner med betyg 1–4 utifrån den grundläggande standardnivån som redovisas i checklisten i stationsklassningen (som presenteras i delrapport 1). Bedömningen är kvalitativ och bygger på en sammanvägd helhetsbedömning av standard på plattform, busshållplats och ankomstzon. Det innebär också att graderingen inte bara är heltal men en bytespunkt kan exempelvis få betyget 1,5.

Värderosen illustrerar gapet mellan den nuvarande situationen och den standard som resenärerna kan förvänta sig av en bytespunkt i Järpens storlek och klassificering. Då värderosen utgår från bytespunktens stationsklass är det inte rimligt att jämföra stationer med olika klassificeringsnivåer.



Figur 9: Sammanställning av brister i Järpen i form av en värderos.



**Bristanalys Järpens järnvägsstation**



### 3 Mörsil



Figur 12: Bild till vänster från platsbesök av Sweco 2025 och till höger från platsbesök av Region Jämtland Härjedalen 2024

Stationsdata	Mätvärden
Boende inom 5 km från bytespunkten	1 010 (avrundat till närmaste tiotal)
Stationsklass *	Tågstation: 4 / Busshållplats: 2
Antal avgångar med fjärrtåg per dygn	-
Antal avgångar med regionaltåg per dygn	10 st
Antal bussavgångar per dygn	46 st
Antal påstigande tågresenärer per dygn	30 st
Antal påstigande bussresenärer per dygn	21 st
Mötesspår	Ja
Antal plattformar	1 sidoplattform
Vänthall	Nej

\* Se beskrivning av stationsklass i delrapport 1

#### Kort beskrivning av bytespunkten

Mörsil är en tätort i Åre kommun som ligger cirka 11 kilometer sydost om Järpen nära gränsen till Krokoms kommun. Järnvägsstationen ligger vid Kyrkvägen i nära anslutning till tätortens centrala delar med förskola, grundskola, bibliotek och livsmedelsaffär.

Stationen är en mindre pendlingsstation som endast trafikeras av regionaltåg. Inom stationsområdet finns anslutande busshållplats med bussar mot Duved, Järpen, Hållbacken, Välje, Undersåker och Östersund. Tack vare det centrala läget i tätorten är det enkelt att ta sig till stationen utan bil. I resenärsundersökningen svarar

MEDFINANSIERAS AV:



9 av 10 att de går eller cyklar till stationen och nästan 8 av 10 har mindre än 2 kilometer från bostaden till stationen.

## Brist- och behovsanalys

### Utformning

Stationen är uppbyggd med en sidoplattform som enda plattform vilket gör det enkelt att orientera sig inom stationsområdet. Stationen samverkar bra med sin omgivning och skapar inga barriärer. Stationens plattform har nyligen uppgraderats och håller en hög standard avseende utformning.

Busshållplatserna på Kyrkvägen har flera tydliga brister i utformningen. Det gäller särskilt hållplatsen på den norra sidan av vägen som endast utgörs av gångbana med smal hårdgjord resenärsyta och brister gällande plattformshöjd, kontrasterande kantremsa, väderskydd och sittplatser. Hållplatsen på motsatt sida har bättre standard med upphöjd kantsten och taktila beläggning. Det saknas dock väderskydd och sittplatser.

### Serviceutbud

Mörsil är en mindre pendlarstation som saknar resenärservice. Det tidigare stationshuset är inte längre i bruk, vilket gör att resenärer som väntar på tåget inte kan gå in och värma sig. I resenärsundersökningen är det flera personer som lyfter behovet av uppvärmd väntan i väntan på tåget.

***”Det finns ingenstans att gå in. Det kan vara jobbigt att stå ute ensam”***

- från resenärsundersökningen

### Angöring

I anslutningen till sidoplattformen ligger ankomstzonen, som är kombinerad yta med både cykelparkering och bilparkering. Cykelparkeringen har ramlåsning och väderskydd, men det är bristande snöröjning och vid inventeringen hade taket på väderskyddet gått sönder och plockats ned (detta har nu åtgärdats enligt Åre kommun). Cykelparkeringen har annars en bra placering i direkt anslutning till plattformen, närmare än motsvarande bilparkeringen.

Parkeringen har plats för ett tiotal bilar med möjlighet till laddning av el- och hybridbilar. Parkeringsplatserna är avgiftsfria (gäller inte laddning) och avsedda för resenärer som använder kollektivtrafik för arbetspendling med tåg och buss. Det är parkeringsförbud på natten mellan kl. 03-06. Parkeringen är tydligt strukturerad men har bristande belysning. Det finns en markerad parkeringsplats för rörelsehindrade, men inte för taxi och färdtjänst. Det saknas även markerade platser för hämtning/lämning av passagerare.

Anslutning med buss sker från Kyrkvägen i nära anslutning till stationen. Hållplatsen närmast stationen är enkel att nå via en gångbana från plattformen. Hållplatsen på motsatt sida av vägen är svårare att nå. Det saknas en passage över Kyrkvägen och det saknas markering för hållplatsen annat än en topptavla med hållplatsnamn. Enligt kommunen är det ibland skolbarn som kommer med tåg till stationen och som möts av skolpersonal då trafiksäkerheten är bristande i anslutning till hållplatsen/stationen och vägen till skolan. Det är skyltad hastighet 50 km/tim på sträckan förbi stationen, men utformningen av vägen med bred vägbana och rak linjeföring inbjuder till högre hastighet. Trafikverket är väghållare för Kyrkvägen.

Avsaknaden av övergångsställe påverkar även de resenärer som tar sig till stationen till fots från närområdet. Det finns en gångbana längs Kyrkvägen men den har svag belysning och bristande beläggning vilket gör att

MEDFINANSIERAS AV:



det ofta ansamlas vatten. På vintern sker ofta isbildning på grund av dålig vattenavrinning. Gångbanan är dessutom väldigt smal och det är svårt för två personer att gå i bredd eller mötas utan att kliva ner på vägen.

***”Det är ofta isigt på vägen till stationen och dålig belysning”***

- från resenärsundersökningen

För resenärer som bor på den södra sidan av järnvägen krävs en lång omväg för att ta sig till stationen. Det finns visserligen flera passager över järnvägen men det är långt däremellan och det saknas passager i direkt anslutning till stationen, vilket kan leda till spårsporing. Det saknas även en entré i den östra änden av plattformen som ligger närmast de centrala delarna av Mörsil. En upptrampad stig från Kyrkvägen till plattformen visar att många resenärer ändå tar sig till plattformen från den östra sidan.

### **Tillgänglighet**

Stationens plattform uppfyller de flesta kraven för tillgänglighet. Det finns taktila och visuella ledstråk som även fortsätter till parkeringen och busshållplatsen närmast stationen på södra sidan av Kyrkvägen. Det finns även väderskydd med kontrastmarkering och tillgänglighetsanpassade sittplatser samt prator med skärm som dock var ur funktion vid inventeringstillfället. Däremot saknas taktila komplement för spårnummerskylt, markeringskyltar och karta över området. På grund av bristande skötsel av gångvägen till och från plattformen finns risk för halka.

Det är enkelt att ta sig till plattformen från ankomstzonen och den intilliggande parkeringen och busshållplatsen. Plattformen ligger i samma plan vilket innebär att resenärer tar sig enkelt till och från plattform utan ramp eller trappa.

Busshållplatserna är inte tillgänglighetsanpassade och har stora standardbrister. Det gäller i synnerhet hållplatsen på den norra sidan av Kyrkvägen som endast består av en smal gångbana.

Avsaknaden av stationshus innebär att det inte finns tillgänglighetsanpassad toalett med skötbord. I resenärsundersökningen är det flera som svarar att de önskar en väntsal med tillgång till toalett.

***”I Mörsil finns ingen väntsal och ingen toalett. Som resenär är man helt beroende av att tåget är i tid annars är det mycket opraktiskt”***

- från resenärsundersökningen

### **Information**

Stationen har god orienterbarhet då funktionerna är samlade kring en begränsad yta och en enda plattform. Det är lätt att orientera sig på stationsområdet och det är öppet och blickbart runt omkring. Det saknas dock skyltning mellan järnvägsstationen och andra viktiga målpunkter, exempelvis centrum, och det finns ett behov av att förtydliga entrén till stationen. Plattformen och ankomstzonen uppfyller kraven på information med undantag för markeringskyltar mot ersättningsstrafik. Busshållplatserna har däremot brister och saknar hållplatsnamn och informationstavla.

MEDFINANSIERAS AV:



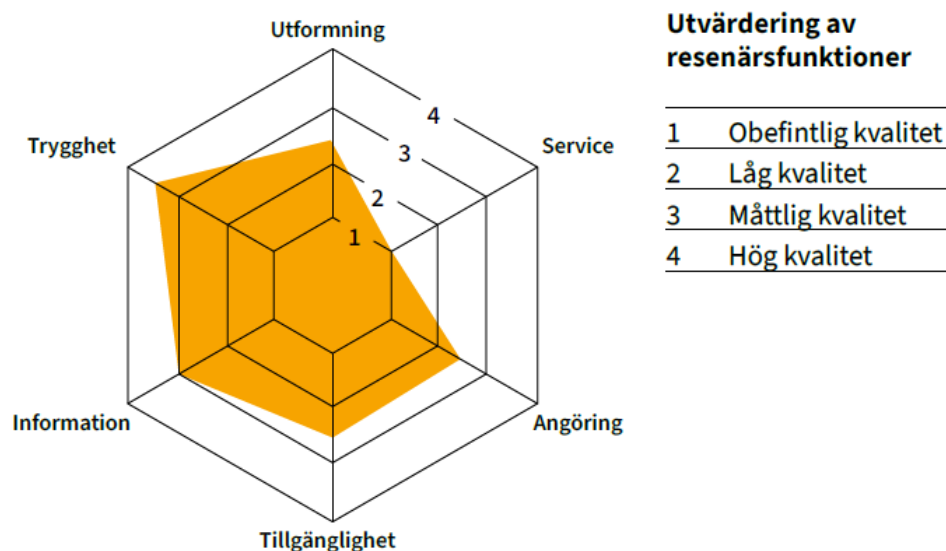
## Trygghet

Stationen samverkar bra med sin omgivning och det är öppet och goda siktlinjer inom stationsområdet. Det är enkelt att se andra och att bli sedd vilket är positivt för den upplevda tryggheten. Av resenärsundersökningen att döma upplevs stationen och den omgivande stationsmiljön som trygg och säker av de svarande. Samtliga svarande anger att de känner sig trygga eller mycket trygga på stationsområdet på dagtid. Även kvällstid svarar 9 av 10 att de känner sig trygga eller mycket trygga på stationsområdet. Bättre belysning längs Kyrkvägen och generellt i Mörsil tätort lyfts som önskade åtgärder i resenärsundersökningen.

## Sammanställning av brister

Figur 13 nedan visar en sammanställning av brister i Mörsil i form av en värderos. Värderosen visar hur väl bytespunkten uppfyller olika resenärsfunktioner med betyg 1–4 utifrån den grundläggande standardnivån som redovisas i checklistan i stationsklassningen (som presenteras i delrapport 1). Bedömningen är kvalitativ och bygger på en sammanvägd helhetsbedömning av standard på plattform, busshållplats och ankomstzon. Det innebär också att graderingen inte bara är heltal men en bytespunkt kan exempelvis få betyget 1,5.

Värderosen illustrerar gapet mellan den nuvarande situationen och den standard som resenärerna kan förvänta sig av en bytespunkt i Mörsils storlek och klassificering. Då värderosen utgår från bytespunktens stationsklass är det inte rimligt att jämföra stationer med olika klassificeringsnivåer.



Figur 13: Sammanställning av brister i Mörsil i form av en värderos.

MEDFINANSIERAS AV:



Medfinansieras av  
Europeiska unionen



REGION  
JÄMTLAND  
HÄRJEDALEN  
JEMNTEN HERJEDALEN DALVE



Region  
Västernorrland



TRAFIKVERKET



Krokoms  
kommun  
KROKOMEN TJEJLTE



**Bristanalys Mörsil**



## 4 Östersund Västra



Figur 15: Bilder från platsbesök av Region Jämtland Härjedalen 2024

Stationsdata	Mätvärden
Boende inom 5 km från bytespunkten	42 190 invånare (avrundat till närmaste tiotal)
Stationsklass *	Tågstation: 2 ** / Busshållplats: 3
Antal avgångar med fjärrtåg per dygn	-
Antal avgångar med regionaltåg per dygn	10 st
Antal bussavgångar per dygn	34 st
Antal påstigande tågresenärer per dygn	73 st
Antal påstigande bussresenärer per dygn	7 st
Mötesspår	Nej
Antal plattformar	1 sidoplattform
Vänthall	Nej

\* Se beskrivning av stationsklass i delrapport 1

\*\* Styrande parameter för stationsklassen är befolkningsmängd inom 5 kilometer från stationen. För Östersund Västra kan det vara relevant att ge bytespunkten en lägre stationsklass då det finns en närliggande centralstation med hög standard (detta beskrivs närmare i delrapport 1).

### Kort beskrivning av bytespunkten

Östersund Västra ligger i nära anslutning till Östersunds stadskärna. Stationen har ett centralt läge i tätorten med mycket stor befolkningsmängd inom en avgränsad yta. Totalt bor det omkring 42 190 invånare inom fem kilometer från stationen.

Östersund Västra fungerar som en mindre pendlingsstation som trafikeras av regionaltåg och som kompletterar den närliggande centralstationen Östersund C. Då Östersund Västra har en mer central

MEDFINANSIERAS AV:



lokalisering än centralstationen är den betydelsefull för god tillgänglighet till stora målpunkter såsom länsjukhuset och kommunens största arbetsplatser.

Det är goda gång- och cykelförbindelser till Östersund Västra och det är många resenärer som tar sig till stationen till fots. I resenärsundersökningen svarar nästan 7 av 10 att de promenerar till stationen vilket är betydligt högre än genomsnittet. Mer än 8 av 10 svarar att de bor inom 2 kilometer från stationen.

Inom stationsområdet finns en nyanlagd busshållplats på Strandgatan vid den norra entrén till stationen. Hållplatsen trafikeras av busslinje 3 mot Östersunds centrum och Östersunds flygplats.

Östersund Västra är en kulturhistoriskt värdefull plats som ingår i Östersunds kommuns kulturmiljöprogram. Den omgivande bebyggelsen har en välbevarad kulturmiljö med arkitektur från sent 1800-tal där Strandgatan med sina stora stadsvillor i lummiga trädgårdar omgivna av trästaket utgör ett särskilt värdefullt bebyggelseområde. Även det tidigare stationshuset som ligger strax väster om stationen har ett stort kulturhistoriskt värde. Stationshuset används idag som servicebyggnad för hamnverksamheten och inrymmer förråd och toaletter. Byggnaden utmärker sig arkitektoniskt och har ett stort kulturhistoriskt värde. Även om stationshuset inte är klassad som byggnadsminne är det viktigt att vidta varsamma åtgärder. Det gäller både vid renovering av själva stationshuset och vid åtgärder i anslutning till byggnaden.

## Brist- och behovsanalys

### Utformning

Stationen är uppbyggd med sidoplattform och entréer i vardera riktningen. Det är god orienterbarhet och stationen har en logisk, rätvinklig uppbyggnad. Plattformen har emellertid flera brister med avseende på utformning. Det saknas exempelvis kontrasterande och taktila varningsytor för skyddszonen som endast har färgmarkering och vid plattformsslut saknas varningsplattor.

Busshållplatsen på Strandgatan närmast stationen har flera tydliga brister i utformningen med avseende på plattformshöjd, kontrasterande kantremsa och avsaknad av väderskydd.

### Serviceutbud

Östersund Västra saknar resenärsservice i form av café, restaurang, butik, uppvärmd väntsal med mera. Stationen ligger dock i nära anslutning till Östersunds stadskärna och inom cirka 200 meter från Stortorget och Storgatan med butiker och service. I resenärsundersökningen är det flera personer som lyfter behovet av uppvärmd vänthall i väntan på tåget. Det tidigare stationshuset som ligger i anslutning till plattformen är inte längre tillgänglig som vänthall, men där finns en offentlig toalett som kan användas av parkbesökare liksom tågresenärer. I resenärsundersökningen är det flera svarande som önskar att stationshuset utvecklas med vänthall.

***”Jag önskar en hållplats som en ”glasbur” fyra väggar och en dörr som man kan stänga när det är oväder.***

***”På motsatt sida av spåret finns en byggnad som skulle kunna göras mer öppen och trivsamt för de resenärer som kliver på vid Östersund Västra. Möjlig vänthall med tillgång till fräscha toaletter”***

- från resenärsundersökningen

MEDFINANSIERAS AV:



## Angöring

Öster om stationen, på andra sidan Strandgatan, finns en cykelparkering med ramlåsning och tak. Cykelparkeringen ger plats för drygt 60 cyklar och ligger i direkt anslutning till cykelstråk på Strandgatan och Samuel Permans gata som ingår i det prioriterade cykelnätet i Östersund. Cykelparkeringen ligger inom 50 meter från stationsentrén och passagen över Strandgatan utgörs av en cykelöverfart där motorfordon har väjningsplikt för cyklister och där den skyltade hastigheten är sänkt till 30 km/tim. I övrigt är den skyltade hastigheten 40 km/tim på Strandgatan förbi stationen. Östersunds kommun pekar ut Strandgatan som en prioriterad väg att omvandla från trafikled till stadsgata i en mobilitetsutredning från 2024.<sup>6</sup> I utredningen anges att Strandgatan bör ge utrymme för fler värden i form av vistelse och lugnare trafikmiljö för oskyddade trafikanter. Detta styrks av resenärsundersökningen där flera svarar att trafiksituationen på Strandgatan upplevs som otrygg. Det gäller särskilt passagera över vägen som är i behov av upprustning. Det är bristande vägmarkeringar på flera övergångsställen och vid Biblioteksgatan finns endast gångpassage, ej övergångsställe.

***”Det som kan vara otryggt kopplat till stationen är biltrafiken när man ska korsa övergångsstället på väg från perrongen. Utgångspunkten är delvis skymd av buskar, vilket gör att man får vara försiktig innan man kliver ut på övergångsstället”***

- från resenärsundersökningen

Angöring med bil till parkering sker på parkeringsanläggning väster om stationen mot vattnet, Sjötorgets parkering. Det är en parkering som ingår i stadens parkeringsvägledningssystem. Den används både som pendelparkering och centumparkering. Det finns plats för cirka 100 bilar med möjlighet till laddning på ett tiotal platser. Parkeringen är avgiftsbelagd med maximal parkeringstid på 24 timmar. Det saknas markerade parkeringsplatser för rörelsehindrade, hämta/lämna, taxi och färdtjänst. Det är bristfällig belysning vid bilparkeringen liksom vägen mellan parkeringen och plattformen, vilket lyfts av flera svarande i resenärsundersökningen.

Anslutning med buss sker från en nyanlagd busshållplats på Strandgatan vid den norra entrén till stationen. Hållplatsen ger ett provisoriskt intryck och utgörs bara av en stolpe med toptavla och hållplatsnamn.

Östersunds kommun har nyligen upplåtit mark till uthyrare att ställa ut elsparkcyklar för uthyrning på ett tjugotal platser i centrala Östersund. En av dessa platser är Österlund Västra och från och med sommaren 2025 finns elsparkcyklar att hyra vid stationen.

## Tillgänglighet

Vad gäller tillgänglighet finns flera tydliga brister på stationen och stationsområdet. Plattformen har bara ett fåtal sittplatser som inte är tillgänglighetsanpassade och de väderskydd som finns är av en äldre modell i trä som inte uppfyller kraven på tillgänglighet gällande sittplatser. Ramperna för att ta sig upp på plattformen saknar ledstång på båda sidor och vid den norra entrén i höjd med Samuel Permans gata har ledstången vält. Vidare saknas ledstråk mellan plattform, parkering och busshållplats samt taktill karta över stationsområdet och mötesplats för ledsagning. Den provisoriska busshållplatsen på Strandgatan saknar taktilla och visuella stråk, kontrasterande kantsten och sittplatser.

<sup>6</sup> Mobilitetsutredning Östersund, Östersunds kommun 2024.

## Information

Stationen har god orienterbarhet då funktionerna är samlade kring en begränsad geografisk yta som gör att man snabbt och enkelt lokaliserar alla stationens funktioner och väderskydd med sittplatser. Det finns information om tågtrafiken med flertågsdisplayer och det finns hänvisningsskyltar mot utgången och ersättningstrafik. Det finns behov av att förtydliga entréerna till stationen för besökare.

## Trygghet

Det centrala läget i Östersund innebär att det rör sig många människor i anslutning till stationen på Strandgatan, parkstråket längs vattnet och korsande över spåret vid stationens båda ändpunkter. Det bidrar till att stationen och den omgivande stationsmiljön upplevs som en trygg och säker plats, vilket framgår av resenärsundersökningen där majoriteten av de svarande anger att de känner sig trygga på stationen och i närområdet. Många svarar dock att tryggheten är sämre på kvällstid. 3 av 10 tycker att det är otryggt eller mycket otryggt att vistas på stationsområdet på kvällsid. Det gäller inte minst parkeringen och vägen mellan parkeringen och plattformen inklusive plattformsförbindelsen och parken intill. Flera svarande skriver att Badhusparken väster om stationen är en otrygg och ogästvänlig plats.

***”Badhusparken är en otrygg plats”***

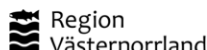
***”Hela området runt Badhusparken och hamnen är otryggt”***

- från resenärsundersökningen

MEDFINANSIERAS AV:



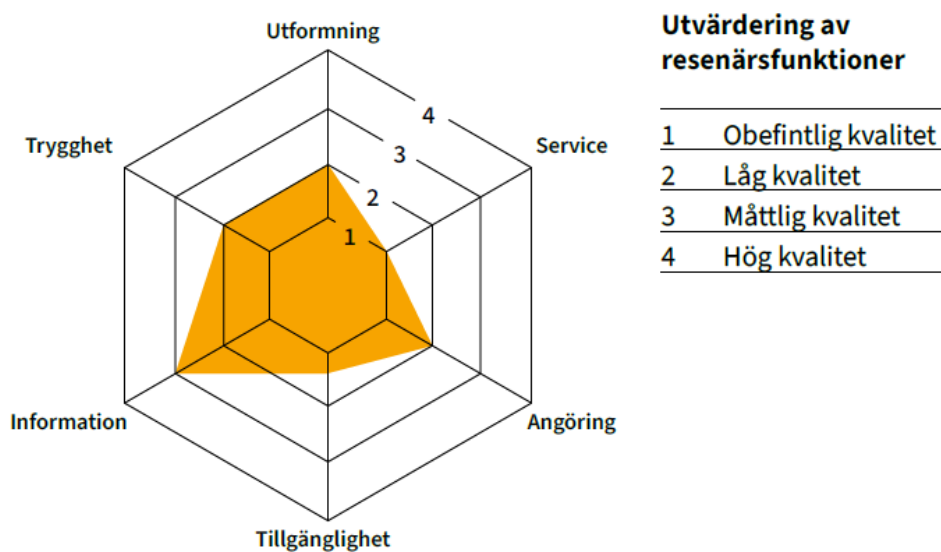
Medfinansieras av  
Europeiska unionen



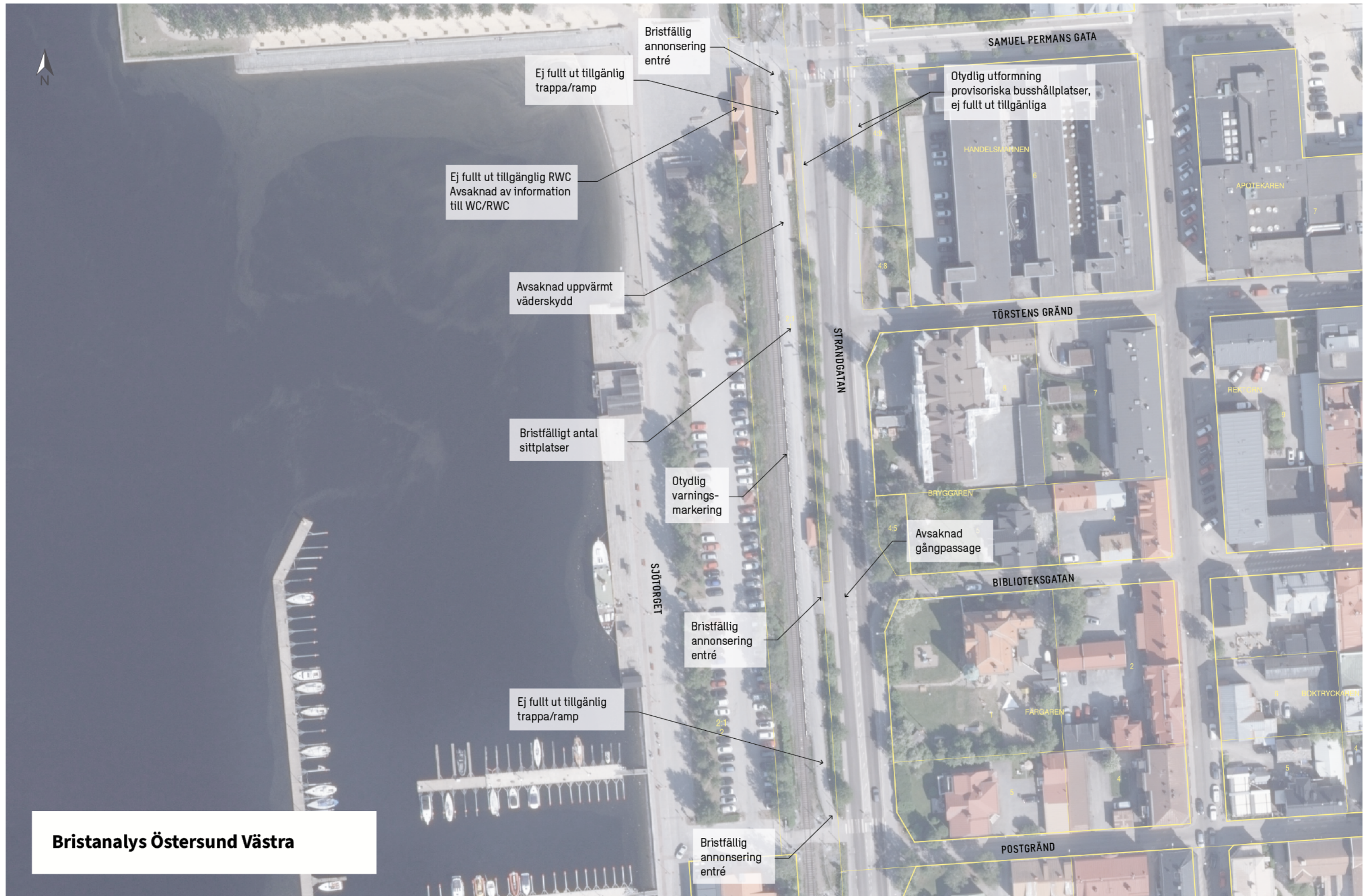
## Sammanställning av brister

Figur 16 nedan visar en sammanställning av brister vid Östersund Västra i form av en värderos. Värderosen visar hur väl bytespunkten uppfyller olika resenärsfunktioner med betyg 1–4 utifrån den grundläggande standardnivån som redovisas i checklisten i stationsklassningen (som presenteras i delrapport 1). Bedömningen är kvalitativ och bygger på en sammanvägd helhetsbedömning av standard på plattform, busshållplats och ankomstzon. Det innebär också att graderingen inte bara är heltal men en bytespunkt kan exempelvis få betyget 1,5.

Värderosen illustrerar gapet mellan den nuvarande situationen och den standard som resenärerna kan förvänta sig av en bytespunkt i Östersund Västra storlek och klassificering. Då värderosen utgår från bytespunktens stationsklass är det inte rimligt att jämföra stationer med olika klassificeringsnivåer.



Figur 16: Sammanställning av brister vid Östersund Västra i form av en värderos.



## 5 Brunflo



Figur 18: Bilder från platsbesök av Region Jämtland Härjedalen 2024

Stationsdata	Mätvärden
Boende inom 5 km från bytespunkten	5 070 invånare (avrundat till närmaste tiotal)
Stationsklass *	Tågstation: 3 / Busshållplats: 3
Antal avgångar med fjärrtåg per dygn	-
Antal avgångar med regionaltåg per dygn	18 st
Antal bussavgångar per dygn	67 st
Antal påstigande tågresenärer per dygn	22 st
Antal påstigande bussresenärer per dygn	17 st
Mötesspår	Ja
Antal plattformar	1 sidoplattform
Vänthall	Nej

\* Se beskrivning av stationsklass i delrapport 1

### Kort beskrivning av bytespunkten

Brunflo är en tätort i Östersunds kommun som ligger cirka 16 kilometer sydost om Östersund. Brunflo knyter samman E14 från Sundsvall och E45 från Mora. De flesta tätorter längs E14 passeras via förbifarter, men i Brunflo löper Europavägen parallellt med järnvägen och går rakt genom det centrala samhället. Det skapar en barriär som delar samhället i två delar på respektive sida om Europavägen och järnvägen.

MEDFINANSIERAS AV:



Öster om Europavägen och järnvägen, på samma sida som järnvägsstationen, ligger Brunflo centrum där den mesta servicen är lokaliserad. Järnvägsstationen är belägen en knapp kilometer sydost om Brunflo centrum. Trots att stationen ligger relativt centralt i Brunflo är det många resenärer som tar bilen till järnvägsstationen. I resenärsundersökningen svarar 5 av 10 att de tar bilen till Brunflo station.

Det kan förklaras av att stationen har ett stort upptagningsområde. Nästan hälften av de svarande bor längre än fem kilometer från stationen vilket är högre än genomsnittet. Av de som bor närmare än fem kilometer tar sig majoriteten till stationen till fots.

Stationen i Brunflo fungerar som en pendlingsstation där endast regionaltåg stannar. Inom stationsområdet finns anslutande busshållplats med bussar mot Bräcke, Börön, Loke och Östersund samt mer långväga turer till Funäsdalen, Mora och Rätan.

Det tidigare stationshuset i Brunflo är inte längre i bruk. Stationshuset är en betydelsefull del av regionens kulturmiljö och järnvägshistoria. Huset byggdes 1916 efter ritningar av SJ:s chefsarkitekt Folke Zettervall och sedan 1986 respektive 2007 är både stationshuset och det intilliggande ställverket byggnadsminnesförklarade. Det medför att de är skyddade enligt kulturmiljölagen (KML). Till de två byggnaderna finns ett skyddsområde. Åtgärder inom byggnadsminnet kräver tillstånd av Länsstyrelsen.

## Brist- och behovsanalys

### Utformning

Stationen i Brunflo är uppbyggd med en sidoplattform som håller en god standard avseende utformning. Det saknas dock grindar vid plattformens slut. Det finns även en rest från en tidigare plattform vid stationen med plattformsförbindelse som leder rakt ut i spåret.

Busshållplatserna på E14/E45 uppfyller kraven för plattformslängd, bredd och plattformshöjd men saknar väderskydd.

### Serviceutbud

Brunflo är en mindre pendlarstation som saknar resenärservice i form av vänthall, toalett, närbutik med mera. Det tidigare stationshuset är inte längre i bruk utan används idag som affärsverksamhet. Det innebär att resenärer som väntar på tåg och buss inte längre har möjlighet att gå in och värma sig i en vänthall. I resenärsundersökningen är det flera personer som lyfter behovet av uppvärmd vänthall i väntan på tåget.

***”Det hade varit bra om man kunde ta sig in och värma sig på något sätt. Kanske genom att legitimera sig med bank-id?”***

***”Har inte möjlighet till värme alls på vintern och ingen tillgång till toalett överhuvudtaget”***

- från resenärsundersökningen

### Angöring

I anslutningen till sidoplattformen ligger ankomstzonen med busshållplats och väderskyddad cykelparkering. Cykelparkeringen har en bra placering i direkt anslutning till plattformen. Intill cykelparkeringen finns även en vändslinga vid en nedstängd kiosk där det är möjligt för bilar att hämta/lämna passagerare. Där är det även möjligt för färdtjänst och taxi att stanna, men det saknas markerade platser för detta.

Cirka 100 meter längre bort finns en bilparkering som även den ligger i anslutning till plattformen. Det finns även parkeringsplatser på motsatt sida av det tidigare stationshuset, men dessa platser är reserverade för besökare till restaurangen. Pendelparkeringen har plats för fem-sex bilar. Parkeringsplatserna är avgiftsfria med maximal parkeringstid på 24 timmar. Enligt Östersunds kommun är parkeringen ofta fullbelagd och det råder kapacitetsbrist vid stationen. Detta stärks även resenärsundersökningen där flera svarande lyfter önskemål om fler parkeringsplatser och bättre belysning.

**”Det behövs fler bilparkeringar med bättre belysning”**

- från resenärsundersökningen

Anslutning med buss sker från E14/E45 i nära anslutning till stationen. Hållplatsen närmast stationen är enkel att nå via en gångbana från plattformen. Hållplatsen på motsatt sida av vägen är svårare att nå och det saknas en passage över vägen. Det är skyltad hastighet 60 km/tim på sträckan, men utformningen av vägen med bred vägbana och rak linjeföring inbjuder till högre hastighet. I resenärsundersökningen är det många svarande som lyfter behovet av en passage över E14/E45. Även gång- och cykelvägen längs vägen beskrivs som otrygg och trafikfarlig. Det är bristande belysning längs sträckan och det saknas hastighetssäkrade övergångsställen där gång- och cykelvägen korsar anslutande gator till E14/E45.

**”Trottoaren längs E14 från perrongen till järnvägsövergången vid Mariebyvägen känns väldigt otrygg med all trafik nära inpå. Det vore mycket bättre med en gångpassage från nedre Brunflo direkt upp på en perrong på andra sidan spåret, så man slapp gå längs E14 överhuvudtaget”**

**”Att gå till/från bussen känns som att man får frukta för sitt liv. Bilar visar inte hänsyn och det finns inget övergångsställe”**

- från resenärsundersökningen

Svaren från resenärsundersökningen överensstämmer med den barndialog som har genomförts i Trafikverkets åtgärdsvalsstudie om Mittbanan och E14/E45 som barriär i Brunflo.<sup>7</sup> I barndialogen framkommer att barnen i Brunflo nästan aldrig åker tåg från Brunflo till Östersund utan alltid tar bussen, trots att resan går snabbare med tåg och att deras busskort även medger tågresor. Barnen upplever att järnvägsstationen är otrygg, och för att de ska välja tåget behöver både stationsområdet och vägen dit bli tryggare och få bättre belysning och underhåll.

I åtgärdsvalsstudien lyfts även behovet av fler passager över järnvägen. Det saknas en passage i direkt anslutning till stationen vilket innebär att resenärer som bor på den södra sidan av järnvägen behöver ta en lång omväg för att ta sig till stationen. I åtgärdsvalsstudien identifieras flera platser där stängslet till spåret har böjts ner eller klippts upp och där det förekommer spårspring över järnvägen.

## Tillgänglighet

Stationens plattform uppfyller de flesta kraven för tillgänglighet. Det finns taktila och visuella ledstråk samt prator och väderskydd med tillgänglighetsanpassade sittplatser (sittplatserna är dock få och skulle kunna utökas). Det saknas taktila komplement för spårnummerskylt, markeringsskyltar och karta över området. Det är enkelt att ta sig till plattformen från ankomstzonen och den intilliggande cykelparkeringen och busshållplatsen. Plattformen ligger i samma plan som ankomstzonen vilket innebär att resenärerna kan ta sig

<sup>7</sup> Mittbanan och E14/E45 som barriär i Brunflo, Östersunds kommun, åtgärdsvalsstudie, Trafikverket 2023

MEDFINANSIERAS AV:



enkelt till och från plattform utan ramp eller trappa. Det saknas ledstråk till busshållplatsen samt passage över E14/E45 till hållplatsen på motsatt sida av vägen. På grund av bristande skötsel av gångvägen till och från plattformen finns även risk för halka. Vid inventeringstillfället var underhållet mycket eftersatt med stora vattenansamlingar. Från bilparkeringen finns en sekundär entré till plattformen. Denna gångväg är dock grusad och saknar tillgänglighetsanpassning i form av ramp med korrekt lutning, kontrastmarkering och ledstång. På parkeringen saknas markerade platser för rörelsehindrade.

Busshållplatserna är inte tillgänglighetsanpassade och har stora standardbrister. Det saknas exempelvis taktila ledstråk, kontrasterande kantremsa och tillgänglighetsanpassade sittplatser.

Avsaknaden av stationshus innebär att det inte finns tillgänglighetsanpassad toalett med skötbord att tillgå. Därtill saknas mötesplats för ledsagning.

### Information

Plattformen och ankomstzonen uppfyller de flesta kraven gällande informationsskyltar och trafikinformation. Hänvisningsskyltarna om utgång och ersättningstrafik är dock riktade mot det tidigare stationshuset och bör i stället riktas mot busshållplats och angöringszonen för cykelparkering och avlämning.

Busshållplatserna har bristande information och saknar bland annat hållplatsnamn och informationstavla. Hållplatsen närmast stationen har inte heller någon stolpe för topptavla. Topptavlan är i stället fäst i ett träd och tavlan syns mycket dåligt.

### Trygghet

Som en del i bytespunktsutredningen har en trygghetsvandring genomförts i Brunflo, se mer information i bilagan om trygghetsvandringen. Trygghetsvandringen visar på stora brister kopplat till orienterbarhet, tillgänglighet och trygghet vid stationen. Det är stora asfalterade ytor runt stationen som står oanvända och som har en ostrukturerad användning. Ytorna används delvis som uppställning för containrar, avställda fordon och diverse bråte vilket begränsar sikten och försvårar möjligheten för människor att synas och se andra. Det bidrar också till att stationsområdet upplevs som eftersatt vilket förstärks av att det är skadegörelse och klotter på flera platser runt stationen. De stora oanvända ytorna med bristande belysning bidrar till en otrygghetskänsla. Känslan är att stationen är utdragen, skymd, bortglömd och övergiven. Containrar, den övergivna blomsterkiosken och parkerade lastbilar bildar en vägg mellan plattformen och E14/E45 vilket gör att det saknas ögon mot stationen.

I trygghetsvandringen lyfts behovet av att samla funktionerna på ett bättre sätt inom stationsområdet för att minska känslan av utspridd station. Det finns också behov av att styra upp ytor samt rensa upp och städa bort bråte för att öka orienterbarheten och känslan av att stationen är omhändertagen. Slutligen lyfts behovet av en trafiksäker passage över E14/E45. Gärna i form av en planskild passage som fortsätter över järnvägen och knyter samman stationen med området på den södra sidan av järnvägen. Förutsättningarna för planskild passage kan förändras om projektet E14 Lockne-Optand genomförs vilket i så fall innebär att trafiken på Europavägen leds förbi Brunflo. Om projektet genomförs omvandlas nuvarande E14/E45 förbi stationen till en kommunal gata vilket möjliggör för mindre trafik genom Brunflo. En trafiksäker övergång över gatan kan i så fall ordnas med ett övergångsställe och den planskilda passagen behöver bara omfatta järnvägen.

Upplevelsen från trygghetsvandringen går igen i resenärsundersökningen. Nästan hälften av alla svarande anger att de känner sig otrygga eller mycket otrygga inom stationsområdet på kvällstid. Störst otrygghet upplevs vid busshållplatsen, bilparkeringen och vägen mellan hållplatsen, parkeringen och plattformen.

MEDFINANSIERAS AV:



Liksom i trygghetsvandringen lyfter många resenärer i undersökningen att området runt stationen är känt bortglömt, eftersatt och underprioriterat.

**”Ser bedrägligt ut runt station och perrong, inte trivsamt utan känns otryggt. Rensa upp omgivningen”**

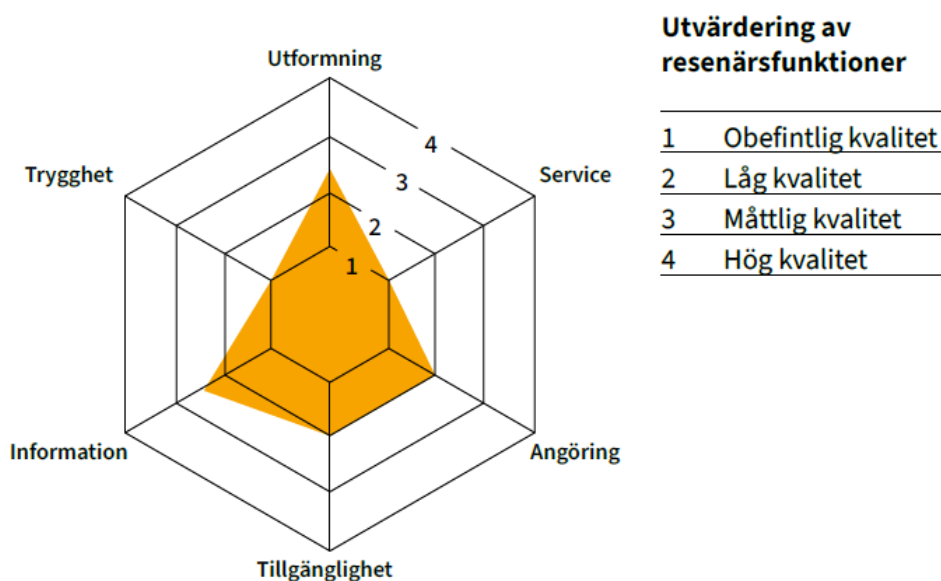
**”Otydligt vid järnvägsstationen, hur man ska gå och vart man ska parkera. Dålig belysning. Hela området känns väldigt underprioriterat, bortglömt och skräpigt”**

- från resenärsundersökningen

## Sammanställning av brister

Figur 19 nedan visar en sammanställning av brister i Brunflo i form av en värderos. Värderosen visar hur väl bytespunkten uppfyller olika resenärsfunktioner med betyg 1–4 utifrån den grundläggande standardnivån som redovisas i checklisten i stationsklassningen (som presenteras i delrapport 1). Bedömningen är kvalitativ och bygger på en sammanvägd helhetsbedömning av standard på plattform, busshållplats och ankomstzon. Det innebär också att graderingen inte bara är heltal men en bytespunkt kan exempelvis få betyget 1,5.

Värderosen illustrerar gapet mellan den nuvarande situationen och den standard som resenärerna kan förvänta sig av en bytespunkt i Brunflos storlek och klassificering. Då värderosen utgår från bytespunktens stationsklass är det inte rimligt att jämföra stationer med olika klassificeringsnivåer.



Figur 19: Sammanställning av brister i Brunflo i form av en värderos.

MEDFINANSIERAS AV:



Medfinansieras av  
Europeiska unionen



REGION  
JÄMTLAND  
HÄRJEDALEN  
JEMTEN HERJEDALEN DALVE



Region  
Västernorrland



TRAFIKVERKET



Krokoms  
kommun  
KROKOMEN TJEJLTE



**Bristanalys Brunflo**

## 6 Bräcke



Figur 21: Bilder från platsbesök av Region Jämtland Härjedalen 2024

Stationsdata	Mätvärden
Boende inom 5 km från bytespunkten	1 680 invånare (avrundat till närmaste tiotal)
Stationsklass *	Tågstation: 4 / Busshållplats: 2
Antal avgångar med fjärrtåg per dygn	8 st
Antal avgångar med regionaltåg per dygn	18 st
Antal bussavgångar per dygn	17 st
Antal påstigande tågresenärer per dygn	109 st
Antal påstigande bussresenärer per dygn	63 st
Mötesspår	Ja
Antal plattformar	1 mittplattform
Vänthall	Ja

\* Se beskrivning av stationsklass i delrapport 1

### Kort beskrivning av bytespunkten

Bräcke är en tätort och centralort i Bräcke kommun som ligger 70 kilometer sydost om Östersund. Liksom i Brunflo löper E14 parallellt med järnvägen och rakt genom det centrala samhället i Bräcke. Det finns därmed en konflikt mellan E14 som transportstråk och som gata i samhället.

MEDFINANSIERAS AV:



Järnvägsstationen i Bräcke ligger centralt i tätorten med direkt anslutning till handel, kontor och offentlig service. På nära avstånd från stationen finns kommunkontoret, hälsovårdscentral, polis, skolor och förskolor. Den mesta servicen ligger på den östra sidan av järnvägen och E14 med undantag för Bräcke gymnasium som ligger på den västra sidan av järnvägen.

Bräcke station är en väl trafikerad station där både regionaltåg och fjärrtåg stannar. Det passerar dessutom många godståg vid stationen då sträckan mellan Ånge och Bräcke förbinder Norra stambanan och Stambanan genom övre Norrland. Det innebär att det är intensiv tågtrafik genom Bräcke. På stationsområdet finns vänthall i ett stationshus som förvaltas av privat fastighetsägare. Vid den anslutande busshållplatsen avgår med bussar mot Östersund, Löningsberg, Kälarna, Ocksjön och Sörbygden.

Stationen i Bräcke har ett relativt stort upptagningsområde. I resenärsundersökningen svarar 4 av 10 att de har längre än fem kilometer till stationen vilket bidrar till den höga bilandelen där nästan 5 av 10 resenärer åker bil till stationen. Bland övriga är det vanligast att gå.

## Brist- och behovsanalys

### Utformning

Stationen är uppbyggd av en mittplattform med två plattformar och ett stationshus som inkluderar en vänthall. Mittplattformen håller relativt god standard och uppfyller de flesta krav avseende utformning. Förbindelsen till plattformen är dock trafikfarlig då det saknas bommar vid signalen, och vid inventeringen är en av grindarna trasig och går inte att stänga (den står öppen). Plattformförbindelsen beskrivs som en problematisk plats i Trafikverkets funktionsutredning av planskildhet i Bräcke.<sup>8</sup> I utredningen anges att det förekommer blockerande tåg över plankorsningen och att detta skapar ett hinder för resenärer som ska ta sig till plattformen. Detta gör att risken ökar för spårspring, vilket bekräftas av Bräcke kommun som anger att det nyligen har skett en allvarlig incident på platsen med en resenär som nästan blev påkörd. Även i resenärsundersökningen lyfts behovet av en säkrare plattformsförbindelse.

***”Plattformen och övergången känns inte bra. Övergången skulle vara mycket säkrare med bommar eller allra helst bro över spåret”***

***”Otryggt att gå till spåret på grund av tåg som kör fort. Nära att bli påkörd en gång”***

- från resenärsundersökningen

Busshållplatsen på stationsområdet är uppbyggd som en mittrefug. Hållplatsen har flera brister och uppfyller inte kraven för plattformslängd och bredd. Plattformen har inte rätt kantstenshöjd och saknar kontrasterande kant.

### Serviceutbud

Det finns en uppvärmd vänthall i stationshuset med tillgänglighetsanpassad toalett och möjlighet till laddning av elektronik (även om den inte är optimalt placerad). Toaletten var avstängd vid inventeringstillfället. I anslutningen till vänthallen finns en blomster- och inredningsbutik, men i övrigt saknas resenärsservice. I resenärsundersökningen är det flera resenärer som önskar en utökad service samt längre öppettider.

<sup>8</sup> Funktionsutredning Bräcke planskildhet, Trafikverket 2019.

**”Gärna ett litet fik eller obemannad kiosk”**

**”Väntsalen borde vara öppen till 22.30 så att man kan vänta där även när man tar nattåget”**

- från resenärsundersökningen

### Angöring

I anslutningen till plattformsförbindelsen ligger ankomstzonen med cykelparkering, uppställningsplats för taxi och färdtjänst samt plats för att hämta och lämna passagerare. Cykelparkeringen har ramlåsning och väderskydd (som dock var trasigt vid inventeringstillfället). Cykelparkeringen har en bra placering i direkt anslutning till plattformsförbindelsen.

Pendelparkering för bilar sker på en yta som ligger cirka 100 meter söder om stationshuset. På parkeringen finns plats för ungefär 12 bilar. Det finns även parkeringsplatser direkt söder om stationshuset, men dessa är reserverade för kunder till blomsterbutiken med tidsreglering 30 minuter. Pendelparkeringen är ottydligt strukturerad och har bristande belysning. Det saknas markerad parkeringsplats för rörelsehindrade och det saknas laddningsmöjligheter.

I resenärsundersökningen är det flera resenärer som önskar en översyn av pendelparkeringen. Enligt resenärerna är det osäkert att parkera vid stationen på grund av skadegörelse.

**”Jag törs inte lämna bilen på parkeringen man vet inte om den är sönderslagen. Parkerar hos min syster som bor i Bräcke”**

**”Otrygg parkering. Mest för fordonet då det förekommit illdåd. Jag vill ju ha min bil hel och fin”**

- från resenärsundersökningen

Busshållplatsen är belägen i direkt anslutning till stationshuset där bussarna svänger av från E14 och stannar vid en hållplats inne på stationsområdet. Det saknas en säker förbindelse mellan busshållplatsen och stationshuset. Det är generellt ottydligt hur oskyddade trafikanter ska röra sig över stationsområdet, både från parkeringen och från busshållplatsen. Ottydligheten kan leda till trafiksäkerhetsrisker.

Resenärer som tar sig till stationen till fots eller med cykel ankommer antingen via en tunnel under järnvägen (resenärer som ankommer från området väster om järnvägen) eller längs en gång- och cykelbana utmed E14. Denna gång- och cykelbana kommer att ersättas av en ny GCM-väg som har projekterats av Trafikverket<sup>9</sup>. Trafikverket påbörjade byggnationen av detta sommaren 2025. Den nya GCM-vägen anläggs på motsatt sida av vägen med en GCM-passage i höjd med stationen och tunneln under järnvägen. Det finns en direkt koppling till plattformen från tunneln och från den planerade GCM-passage utmed E14. Det innebär att gående och cyklister inte behöver dela yta med motorfordon för att ta sig till plattformen eller till stationshuset.

### Tillgänglighet

Stationens plattform uppfyller de flesta kraven för tillgänglighet. Det finns taktila och visuella ledstråk samt väderskydd med kontrastmarkering och tillgänglighetsanpassade sittplatser. Det saknas däremot taktila komplement för spårnummerskylt och markeringsskyltar samt ledstång och kontrastmarkeringar vid rampens början och slut upp på plattformen.

<sup>9</sup> Gång- och cykelväg längs E14 i Bräcke, Trafikverket 2023.

Vid ankomstzonen finns prator med skärm och mötesplats för ledsagning. Det saknas taktila ledstråk mellan mötesplatsen och plattform samt mellan busshållplats och plattform. På grund av bristande skötsel av gångvägen till och från plattformen kan det även förekomma risk för halka. Varken trappan eller rampen som leder in i vänthallen är tillgänglighetsanpassad. Vid inventeringstillfället var den automatiska dörröppnaren ur funktion. Inne i stationshuset står pelare mitt i gången mellan dörrarna vilket försvårar för resenärer med nedsatt syn och personer med rullstol, barnvagn och rullator med mera.

Busshållplatsen är inte tillgänglighetsanpassad. Det saknas taktila stråk på plattformen, kontrasterande kantremsa och tillgänglighetsanpassade sittplatser.

Det saknas markerade parkeringsplatser för rörelsehindrade inom stationsområdet.

### Information

Stationen ligger i anslutning till stadskärnan och är en genomgående station. Det är relativt enkelt att orientera sig inom stationsområdet då det finns god skyltning och även två tydliga entréer in till vänthallen i stationshuset, en direkt på framsidan och en på baksidan vid plattformarna. Plattformen, ankomstzonen och stationshuset uppfyller kraven gällande information. I stationshuset finns både flertågsdisplayer och displayer som visar avgående bussar. Vid busshållplatsen saknas informationstavla.

### Trygghet

Stationen samverkar bra med sin omgivning och ligger i nära anslutning till handel och service vilket är positivt för den upplevda tryggheten. Järnvägen kan dock upplevas som en barriär och det är svårt att överblicka bebyggelsen och servicen i centrala Bräcke från plattformen. Inom stationsområdet finns även ytor runt som står oanvända och som har en ostrukturerad användning. Det är mycket bråte och skräp på dessa ytor vilket bidrar till att området känns eftersatt och underprioriterat. I resenärsundersökningen svarar 3 av 10 resenärer att det känns otryggt att vistas på stationsområdet på kvällstid, i synnerhet vid parkeringen och sträckan mellan parkeringen och stationshuset.

Den största otryggheten är kopplad till vänthallen i stationshuset. Mer än hälften av de svarande uppger att vänthallen är en otrygg plats som är eftersatt och smutsig och där det ofta förekommer skadegörelse. Många uppger också att vänthallen är ett tillhåll för missbrukare. Det finns ett starkt önskemål om att göra platsen tryggare, trevligare och mer ombonad.

***”Tyvärr är väntsalen ett tillhåll och ofta skadegörelse. Det borde vara låst och bara kunna öppnas för dem som har en biljett eller giltigt kort, t.ex. med scanning”***

***”Det kan sitta en del med missbruksproblem i stationshuset eller strax utanför”***

- från resenärsundersökningen

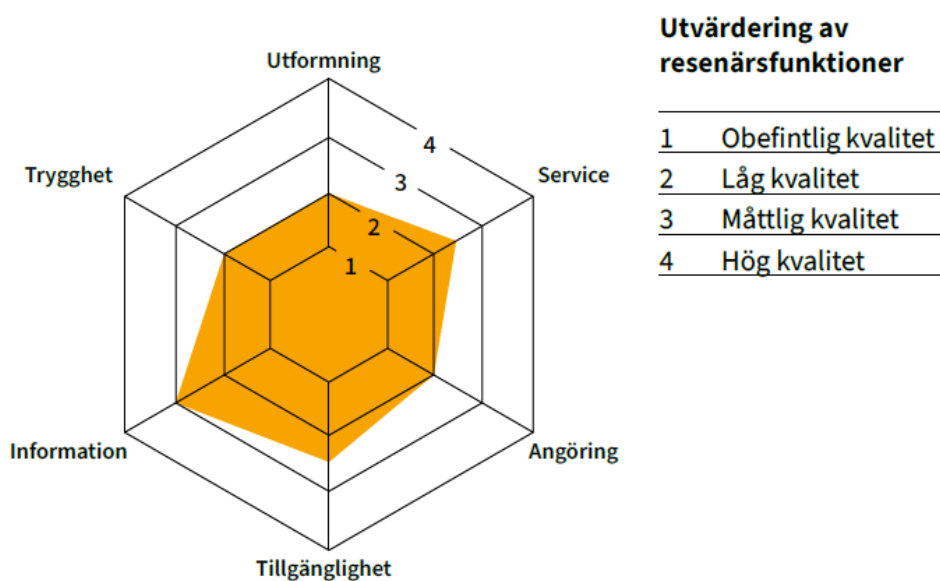
MEDFINANSIERAS AV:



## Sammanställning av brister

Figur 22 nedan visar en sammanställning av brister i Bräcke i form av en värderos. Värderosen visar hur väl bytespunkten uppfyller olika resenärsfunktioner med betyg 1–4 utifrån den grundläggande standardnivån som redovisas i checklisten i stationsklassningen (som presenteras i delrapport 1). Bedömningen är kvalitativ och bygger på en sammanvägd helhetsbedömning av standard på plattform, busshållplats och ankomstzon. Det innebär också att graderingen inte bara är heltal men en bytespunkt kan exempelvis få betyget 1,5.

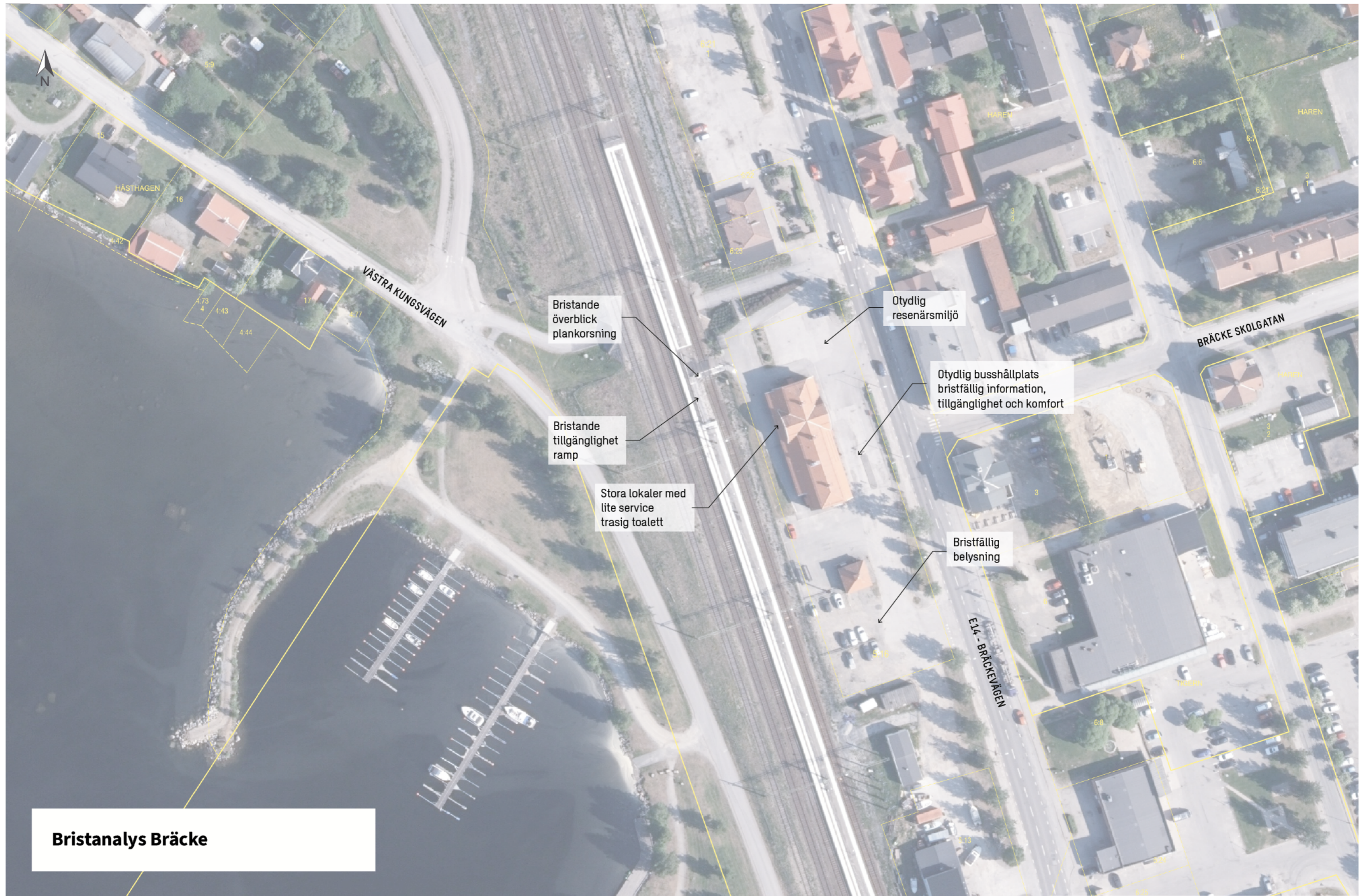
Värderosen illustrerar gapet mellan den nuvarande situationen och den standard som resenärerna kan förvänta sig av en bytespunkt i Bräckes storlek och klassificering. Då värderosen utgår från bytespunktens stationsklass är det inte rimligt att jämföra stationer med olika klassificeringsnivåer.



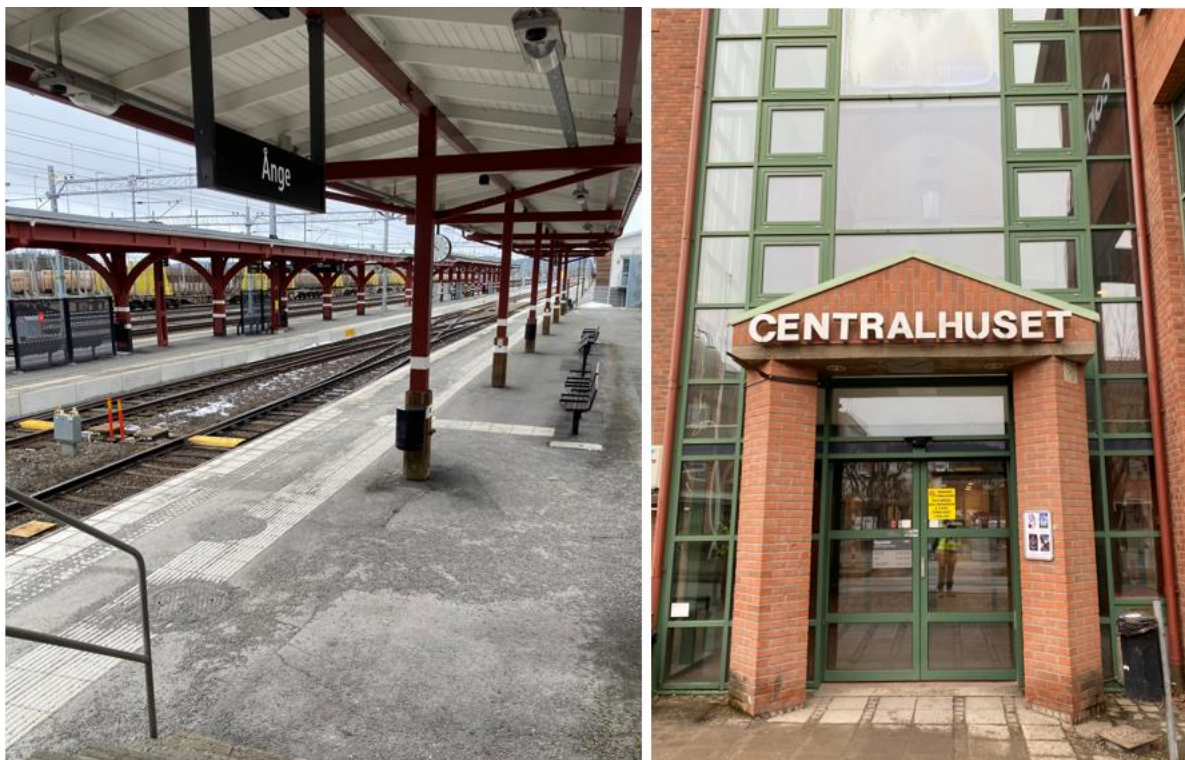
Figur 22: Sammanställning av brister i Bräcke i form av en värderos.

MEDFINANSIERAS AV:





## 7 Ånge

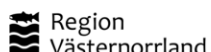


Figur 24: Bilder från platsbesök av Sweco 2025

Stationsdata	Mätvärden
Boende inom 5 km från bytespunkten	2 980 invånare (avrundat till närmaste tiotal)
Stationsklass *	Tågstation: 4 / Busshållplats: 2
Antal avgångar med fjärrtåg per dygn	8 st
Antal avgångar med regionaltåg per dygn	18 st
Antal bussavgångar per dygn	25 st
Antal påstigande tågresenärer per dygn	99 st
Antal påstigande bussresenärer per dygn	42 st
Mötesspår	Ja
Antal plattformar	1 sidoplattform + 1 mittplattform
Vänthall	Ja

\* Se beskrivning av stationsklass i delrapport 1

MEDFINANSIERAS AV:



## Kort beskrivning av bytespunkten

Ånge är centralort i Ånge kommun och en järnvägsknut där Mittbanan och Norra stambanan möts. Järnvägsstationen är belägen vid Järnväggsgatan centralt i orten med centrum norr om stationsområdet. Bostadsbebyggelsen omger stationen i alla väderstreck utom västerut.

Järnvägsstationen är en viktig bytespunkt för både persontrafik och godstrafik. Stationen har en godsbangård som innefattar flera spår och upptar stor markyta. Det finns ett stationshus med vänthall som ägs och förvaltas av Jernhusen. I anslutning till vänthallen finns restaurang och bibliotek på samma våningsplan. Vid den anslutande bussterminalen avgår bussar till Byberget, Rångbäcken, Viskan, Sundsvall och Sveg.

I Ånge finns flera viktiga målpunkter såsom hälsocentral och gymnasieskola som drar till sig tågresenärer från närbelägna orter i kommunen. Enligt resenärsundersökningen har 7 av 10 resenärer mindre än två kilometer till stationen och nästan 7 av 10 svarar att de tar sig till stationen till fots eller med cykel. Bland övriga resenärer tar sig merparten till stationen med bil.

## Brist- och behovsanalys

### Utformning

Stationen har en sidoplattform (plattform A) och en mellanplattform (plattform B). Mellanplattformen är äldre och har därmed något lägre standard. Varningsplattor finns vid plattformarnas slut och plattformstak finns vid båda plattformarna. Plattformförbindelsen består av bommar och varningssignal. Vid inventeringen uppmärksammas två trafiksäkerhetsrisker: det lutar relativt brant ner mot spåret från ankomstzonen och det är begränsad sikt i passagen på grund av kort raksträcka innan kurva österifrån.

Busshållplatsen har stora brister vad gäller utformning och saknar väderskydd, tillgänglighetsanpassade sittplatser, taktila ledstråk, tillräcklig plattformsbredd och höjd, kontrasterande kantsten, trafikinformation.

### Serviceutbud

Intill sidoplattformen finns stationshuset. Byggnaden har en företagsdel samt en vänthall som är belägen på entréplan. På entréplan finns restaurang, två toaletter (varav en är tillgänglighetsanpassad) samt merservice i form av bibliotek. Möjlighet till laddning av elektronik finns men är inte optimalt placerad.

Del av stationshuset håller endast öppet under dagtid fram till klockan 20.00. Vänthallen håller öppet dygnet runt alla dagar men det inkluderar inte toaletterna. Det saknas värdeskåp och bagageutrymme vilket det uttryckts behov av i resenärsundersökningen.

Kommunen ser visst behov av uppfräschning av stationshuset och i resenärsundersökningen är det flera resenärer som anser att vänthallen kan göras trevligare och utökas med information och utbud av butiker som säljer enklare förtäring.

***”Rusta upp även stationsområdet/busshållplatserna. Matchar inte en kommun som skall locka till inflyttning. Trasiga och i vissa fall gamla skyltar. Sunkig gång igenom stationshuset, känns inte välkommande”***

- från resenärsundersökningen

## Angöring

Ankomstzonen består av två plattformar för busstrafiken, korttidsparkering 60 minuter samt hämta/lämna och yta för taxi. Det är en stor asfaltsyta som kan upplevas som otydlig där olika trafikslag samsas varför det finns behov av tydligare struktur och stråk. Ankomstzonen brister även generellt när det gäller belysning.

Busshållplatserna trafikeras av Din Turs linjer och expressbussar till andra län. Tidtabellerna är anpassade efter skolornas tider. Ersättningsbussar angör enligt uppgift från den mellersta plattformen vid ankomstzonen, vilket är otydligt för resenärerna eftersom lokaliseringsskylt saknas.

Öster om ankomstzonen finns en pendelparkering för långtidsparkering (ett dygn), destinationsladdare samt förhyrda parkeringar. Ytan är ofta fullbelagd under dagtid och det är blandat nyttjande av pendlare och personer med centrum som målpunkt. Längre österut finns även långtidsparkering för uppemot sju dygn som nyttjas mer sällan. Samtlig parkering är gratis.

Det saknas tydligt gångstråk mot centrum från järnvägsstationen och det är även otydligt hur oskyddade trafikanter ska röra sig över ankomstzonen eftersom taxiplats och parkeringsplatser är placerade i det naturliga stråket från centrum ner till plattform. Detta bekräftas i resenärsundersökningen där flera resenärer lyfter att det saknas hänvisade ytor för oskyddade trafikanter att röra sig på. Det förekommer dessutom att hämta/lämna sker vid denna plats. Gång- och cykelväg finns efter Järnväggsgatan men standarden är bristande med smala sektioner och eftersatt beläggning. Det saknas anslutning ner mot ankomstzonen vid stationen. Från dygnsparkeringen finns ett mer naturligt gångstråk till plattform.

**”Svårt att se vart man ska gå, gamla utslitna skyltar där man inte längre ser text, ingen säker övergång...”**

- från resenärsundersökningen

Cykelparkering med väderskydd och plats för 15 cyklar finns i anslutning till sidoplattformen, väster om stationsingången från spåren. Det saknas ramlåsning och även om det finns skyltar mot cykelparkeringen är placeringen dold, vilket blir otydligt och kan även upplevas osäkert med hänsyn till potentiella cykelstölder. Cyklisterna behöver även ta sig via sidoplattformen vilket kan generera konflikter med gående.

## Tillgänglighet

Gällande tillgänglighet finns ett antal brister vid bytespunkten i Ånge. Hinderfri höjd uppnås inte på plattform A på grund av låga stuprör dragna under plattformstak. På plattformarna saknas tillgänglighetsanpassade väderskydd, det finns dock plattformstak samt uppvärmd vänthall i stationshuset. På båda plattformarna finns lutningsbrädor och sittplatser med rygg- och armstöd, de flesta under plattformstaken. Papperskorgar finns utspridda placerade. Plattformarna har spårskyltning/läge med taktillskrift på lämplig höjd för avläsning.

Stationshuset har flertal sittplatser i väntsalen, i form av bänkar med ryggstöd som saknar armstöd. För att ta sig ut till spåren använder man sig av antingen en trappa eller ramp. Rampen är brant och saknar ledstång på båda sidor. Trappen saknar kontrastmarkeringar i början och slut och trapppracka går inte förbi 30 centimeter utanför trappsteget. De två andra entréerna ligger i nivå med gatuplanet.

Taktila och visuella ledstråk finns på plattform. Detta saknas dock i stationshuset och det står bänkar i vägen för det naturliga ledstråket. Taktila och visuella ledstråk saknas även vid ankomstzonen. Mötesplats för ledsagning finns vid ankomstzonen men det finns inget taktillskrift som leder dit. En taktillskriftsplan för stationsområdet finns intill plattformsförbindelsen men behöver ses över och uppdateras med aktuell

MEDFINANSIERAS AV:



Medfinansieras av  
Europeiska unionen



REGION  
JÄMTLAND  
HÄRJEDALEN  
JEMNTEN HERJEDALEN DALVE



Region  
Västernorrland



TRAFIKVERKET



Krokoms  
kommun  
KROKOMEN TJEJLTE

information. Trappan från pendelparkering ner till plattform A har endast ledstång på enda sidan av trappan och saknar kontrastmarkeringar. Taktill spårnummerskylt finns synlig från ankomstzonen på plattform A.

Intill korttidsparkeringen ligger två parkeringsplatser för rörelsehindrade men avstånd till entré överstiger 25 meter. Busshållplatsen saknar tillgänglighetsanpassning.

### Information

Stationens uppbyggnad är övergripande logisk med rätvinkligt system och stationshuset är tydligt framträdande. Väntsalen är placerad på entréplan i änden närmast plattformarna. Skyltar som hänvisar till olika målpunkter finns. Stationshuset har tre entréer, en i anslutning till plattform, en mot Järnvägsgatan och en tredje som är mer otydlig mot bussterminal och ankomstzon. Den sistnämnda entrén utgör en tydlig ”baksida” och på denna sida är platsen framför stationshuset ostrukturerad och svår att överblicka.

Flertågsdisplay med information om tågtrafiken finns i stationshuset men placering och vinkel är inte optimal då den är svår att få syn på för personer som ankommer via den norra stationsentrén. Det saknas information om bussavgångar. Markeringsskyltar för objekt saknas i stationshuset. Vid ankomsttavlan där verksamheter i fastigheten presenteras finns ”Din Tur kundcenter” vilket kan vara vilseledande eftersom kundcentret inte är till för kunder att besöka. Det är i stället personalen som bokar färdtjänst och sjukresor som sitter där. I resenärsundersökningen efterfrågar resenärer personal för hjälp med frågor och i andra situationer.

Funktioner gällande information vid plattformarna är i stort sett fullständiga förutom att det saknas flertågsdisplay vid plattform B.

Vid busshållplats saknas hållplatsnamn och vid hållplatsläge 2 saknas informationstavla och topptavla på stolpe. Vid hållplatsläge 1 saknas stolpe med hållplatsläge. Stolparna är allmänt slitna eller trasiga. Display för bussavgångar finns men är ur funktion vid inventeringstillfället och den analoga informationen är inte uppdaterad. Det gör att det är svårt för resenärer att veta varifrån olika buslinjer avgår och när.

### Trygghet

Områdets utformning med stort spårområde söder om stationen samt stationshusets placering gör att stora delar av området saknar insyn och blickar från människor utifrån som inte har stationen som målpunkt. I resenärsundersökningen anger 2 av 10 resenärer att de upplever att bytespunkten är otrygg eller mycket otrygg på dagtid, under kvällar och nätter är det desto fler. Förutom insynsproblematik är belysning bristande vid ankomstzonen (både bilparkering och bussterminal). På plattformarna finns belysning men det är något långt mellan stolparna.

**”Det är dålig belysning och hela stationen känns öde. Om något skulle hända så skulle ingen höra eller se något”**

- från resenärsundersökningen

Bytespunkten upplevs generellt som underprioriterad och misskött och flera resenärer anmärker på skötsel och städning i resenärsundersökningen. Platser som inte upplevs som omhändertagna kan generellt sett upplevas som mer otrygga. Den plats som utmärker sig som mest otrygg är vänthallen där många resenärer upplever otrygghet och det lyfts att det förekommer människor som är drog- eller alkoholpåverkade i väntsal och på toaletter.

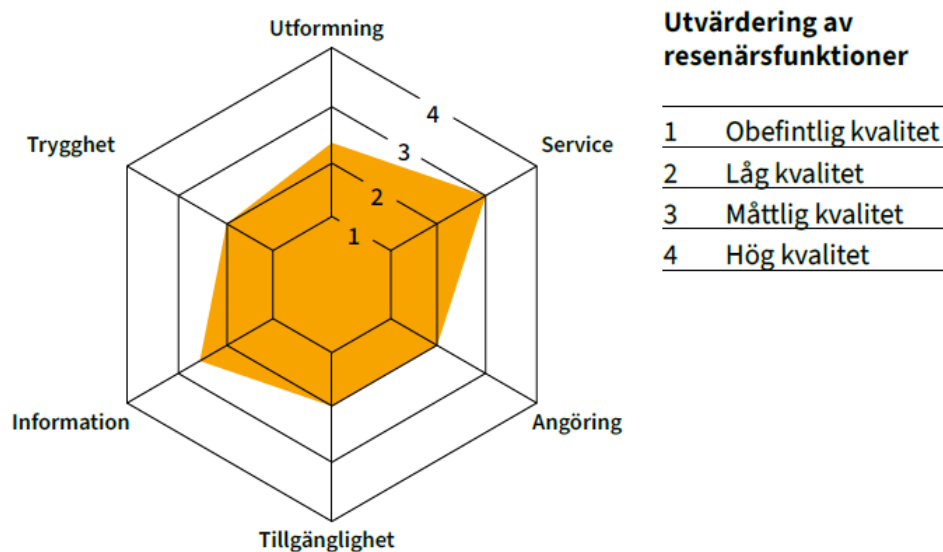
**”Väntsalen med galler och sovande/knarkande människor kväll, natt och tidig morgon. Ingen insyn finns heller utifrån stationsområdet samt utgång på snedden som gör att ingen utanför ser in trots glasväggar”**

- från resenärsundersökningen

### Sammanställning av brister

Figur 25 nedan visar en sammanställning av brister i Ånge i form av en värderos. Värderosen visar hur väl bytespunkten uppfyller olika resenärsfunktioner med betyg 1–4 utifrån den grundläggande standardnivån som redovisas i checklisten i stationsklassningen (som presenteras i delrapport 1). Bedömningen är kvalitativ och bygger på en sammanvägd helhetsbedömning av standard på plattform, busshållplats och ankomstzon. Det innebär också att graderingen inte bara är heltal men en bytespunkt kan exempelvis få betyget 1,5.

Värderosen illustrerar gapet mellan den nuvarande situationen och den standard som resenärerna kan förvänta sig av en bytespunkt i Ånges storlek och klassificering. Då värderosen utgår från bytespunktens stationsklass är det inte rimligt att jämföra stationer med olika klassificeringsnivåer.



Figur 25: Sammanställning av brister i Ånge i form av en värderos.

MEDFINANSIERAS AV:



Medfinansieras av  
Europeiska unionen



REGION  
JÄMTLAND  
HÄRJEDALEN



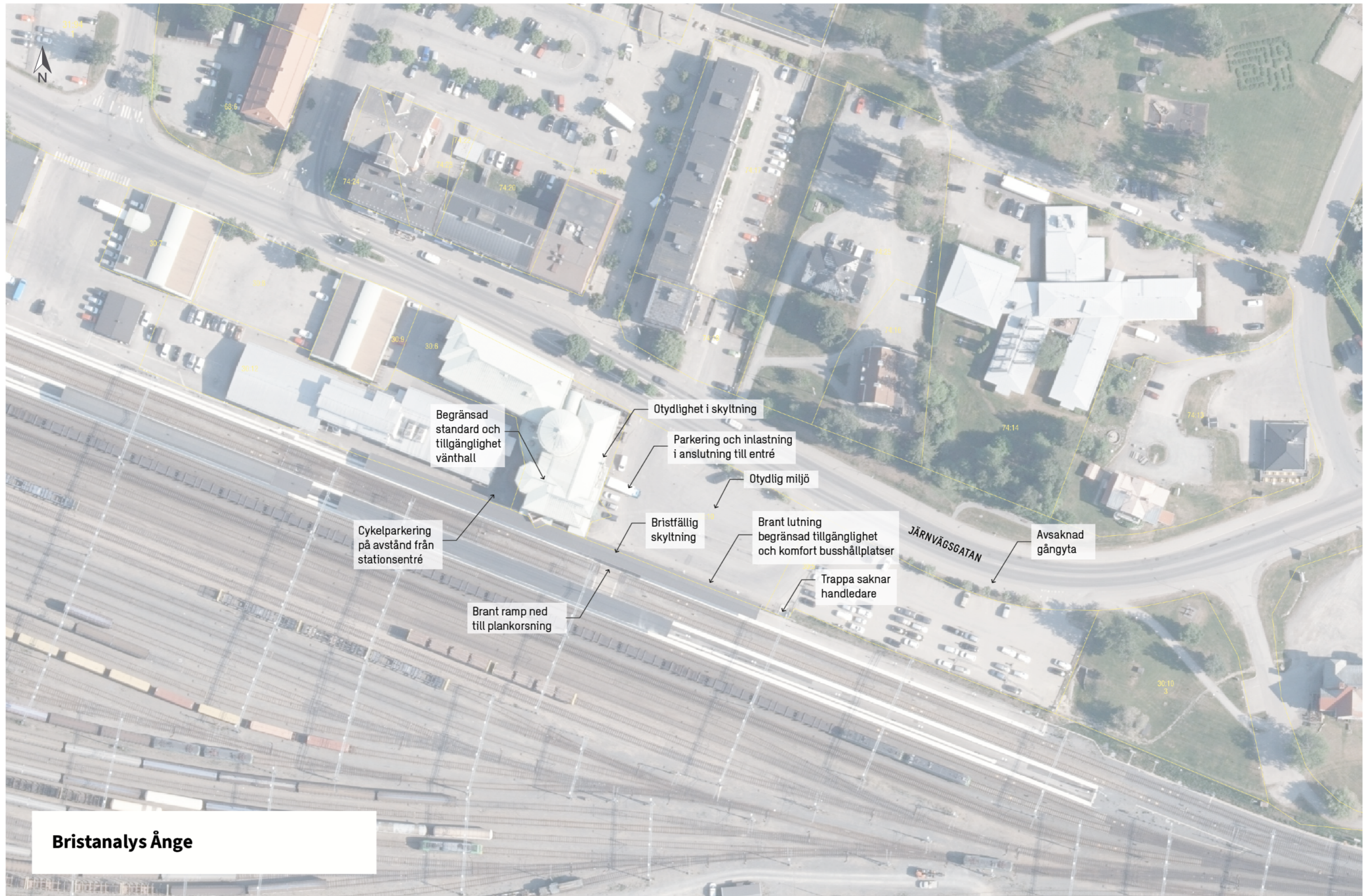
Region  
Västernorrland



TRAFIKVERKET



Krokoms  
kommun



**Bristanalys Ånge**

## 8 Fränsta



Figur 27: Bilder från platsbesök av Sweco 2025

Stationsdata	Mätvärden
Boende inom 5 km från bytespunkten	1 930 invånare (avrundat till närmaste tiotal)
Stationsklass *	Tågstation: 4 / Busshållplats: 2
Antal avgångar med fjärrtåg per dygn	-
Antal avgångar med regionaltåg per dygn	18 st
Antal bussavgångar per dygn **	33 st
Antal påstigande tågresenärer per dygn	33 st
Antal påstigande bussresenärer per dygn **	43 st
Mötesspår	Ja
Antal plattformar	1 mittplattform
Vänthall	Enklare värmestuga

\* Se beskrivning av stationsklass i delrapport 1

\*\* Från den närmaste busshållplatsen på Fränstavägen

### Kort beskrivning av bytespunkten

Fränsta är en mindre ort i Ånge kommun som ligger 30 kilometer öster om Ånge. Järnvägsstationen är belägen i utkanten av samhället vars bebyggelse och verksamheter är koncentrerade till området norr om järnvägen. Den mesta servicen finns inom ett relativt koncentrerat område mellan järnvägen och E14 där det finns vårdcentral, skolverksamhet, livsmedelsaffär, småbutiker, restaurang, sim- och sporthall.

MEDFINANSIERAS AV:



Stationen är en mindre pendlingsstation som endast trafikeras av regionaltåg. Det saknas anslutande busshållplats inom stationsområdet och bussresenärer är i stället hänvisade till en hållplats på Fränstavägen som ligger cirka 250 meter högre upp i samhället. Från hållplatsen avgår bussar till Gimåfors, Grundsjön, Ljungaverk, Sundsvall, Viskan och Ånge.

Resenärer utgörs av arbetspendlare och skolungdomar med gymnasieskolor på andra orter som målpunkt. Enligt resenärsundersökningen har cirka hälften av resenärerna kortare än en kilometer till stationen vilket medför att nästan 7 av 10 tar sig till stationen till fots. Av övriga resenärer tar sig merparten dit med bil.

## Brist- och behovsanalys

### Utformning

Stationen är uppbyggd med en mellanhög mittplattform. Kontrasterande riskområde består endast av färgmarkering och vid plattformsslut saknas varningsplattor. Plattformförbindelsen består av en obebakad övergång med grind som öppnas manuellt. I resenärsundersökningen har resenärer lyft att avsaknaden av bommar och signal gör att den upplevs som osäker. Flera resenärer lyfter risker som de upplever när de anländer till stationen med tåg och ska passera förbindelsen samtidigt som tåg i motsatt riktning ska avgå. Bommar är önskemål som lyfts.

Busshållplatsen på Fränstavägen uppfyller inte kraven om tillgänglighetsanpassning. Det saknas bland annat sittplatser med armstöd, kontrasterande kantremsa, tillräcklig höjd på kantsten och taktila ledstråk.

### Serviceutbud

Fränsta är en mindre pendlarstation som saknar det mesta inom resenärservice. Det finns en enklare värmestuga med sittplatser inom stationsområdet. Värmestugan förvaltas av en ideell förening i Fränsta. I resenärsundersökningen är de flera resenärer som önskar en uppfräschning av värmestugan samt att den kompletteras med fönster. En annan brist som lyfts är att värmestugan inte är öppen på kvällar. Det finns även resenärer som önskat ett riktigt stationshus i stället för värmestuga.

**”Synd att det finns en uppvärmd väntsal som oftast är låst när det är mörkt och kallt. Att det inte finns en toalett att tillgå”**

- från resenärsundersökningen

### Angöring

Närmaste busshållplats ligger i centrala Fränsta cirka 250 meter från järnvägsstationen. Samtliga bussar i Fränsta angör hållplatsen och avgångarna sker under skoltid. Det saknas tydligt stråk mellan hållplats och järnvägsstationen och vägen innebär en relativt brant stigning. I resenärsundersökningen anger flera resenärer att de önskar bättre samordning mellan tåg och buss med hållplats närmare stationen.

**”Bättre samordning med busstrafik. Busshållplats vid stationen?”**

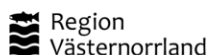
- från resenärsundersökningen

Gång- och cykelvägar saknas generellt i orten. Stationsgatan, som ansluter järnvägsstation till busshållplatsen, har en gångbana som är något nergången och problem med tillgänglighet samt att det saknas passager över korsande vägar. Den skyltade hastigheten på Stationsgatan och omkringliggande gator är 40 km/tim. Belysning finns längs Stationsgatan. Övergångsställen i form av skylt och målning i gata finns över Fränstavägen samt utmed Fränstavägen över anslutande väg in till busshållplatsen. Övergångsstället

MEDFINANSIERAS AV:



Medfinansieras av  
Europeiska unionen



behöver dock standardförbättring i form av ny målning och eventuell hastighetssäkring. Den skyltade hastigheten på Fränstavägen vid busshållplatsen är 30 km/tim, men denna sträcka utgörs av en lång raksträcka utan hastighetsdämpande åtgärder vilket inbjuder till högre hastigheter.

Inom stationsområdet finns en cykelparkering med väderskydd, ramlåsning och plats för åtta cyklar men placeringen är något undanskymd och vintertid upplevs stundtals bristande snöröjning. Resenärer lyfter i resenärsundersökningen att cykelparkeringen borde placeras närmare stationsentrén.

En större parkeringsyta finns i anslutning till järnvägsstationen efter Stationsgatan, den används som pendelparkering och i viss mån av verksamheter i området. Det finns tre platser med laddningsstolpar. Parkeringsytan är ostrukturerad, ineffektiv gällande marknyttjande och har bristande belysning. Yta för att hämta/lämna finns men är inte markerad och används heller inte i praktiken. I stället stannar bilarna i korsningen Stationsgatan/Mejerivägen i anslutning till plattformsförbindelsen.

Ersättningstrafiken är hänvisade till Stationsgatan nära järnvägsstationen men det saknas skyltning och markering för detta, vilket kan leda till att resenärer tror att ersättningstrafiken trafikerar från busshållplatsen på Fränstavägen. Uppställningsplats för taxi och färdtjänst saknas.

### Tillgänglighet

Gällande tillgänglighet finns flertalet brister vid Fränsta järnvägsstation och i bytespunkten. Plattformen har väderskydd med tillgänglighetsanpassade sittplatser men saknar kontrasterande skyddszon och taktila stråk. Det saknas kontrastmarkering och grind vid plattformens slut. Ramp till plattform saknar kontrastmarkering och ledstång på båda sidor. Plattformsförbindelsen avgränsas med grindar som behöver öppnas manuellt av resenären. Grindarna är tunga och svåra att öppna för personer med funktionsnedsättning. Mötesplats för ledsagning saknas.

Väderskydd i form av ett kortare plattformstak finns i plattformens borte ände men det saknas kontrastmarkering. I resenärsundersökningen lyfts att väderskyddet borde placeras i andra änden av plattformen. Det finns prator med skärm men det saknas taktila komplement för spårnummerskylt, markeringskyltar, karta över området samt ledstråk.

Ramp till värmestuga är inte tillgänglighetsanpassad i och med att ledstången inte fortsätter längs hela rampens längd. Det saknas även automatisk dörröppnare. Sittplatserna i värmestugan är inte tillgänglighetsanpassade.

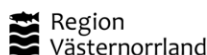
Ledstråk saknas till ersättningstrafik och det saknas parkeringsplatser för rörelsehindrade. I resenärsundersökningen anges att vinterväghållningen är bristfällig inom stationsområdet och även utmed Stationsgatan mellan stationen och busshållplatsen. Stationsgatan har en kraftig lutning vilket försvåras av bristande vinterunderhåll. Den branta lutningen innebär också att ersättningstrafikens bussar inte har möjlighet att trafikera Stationsgatan.

### Information

Järnvägsstationen är anonym och framgår inte tydligt i landskapet. För sällanresenärer eller besökare kan det vara svårt att lokalisera stationen då det saknas tydlig hänvisning och skyltning till den.

Det är däremot enkelt att orientera sig inom stationsområdet då det är öppet och överblickbart. Nödvändig information finns vid stationen, men skyltning mellan järnvägsstationen och andra viktiga målpunkter saknas,

MEDFINANSIERAS AV:



exempelvis busshållplats, ersättningstrafik och centrum. Det saknas även markeringsskyltar för objekt på plattformen.

Busshållplatsen på Fränstavägen saknar nödvändig information gällande hållplatsnamn och stolpe med hållplatsläge. Informationstavla saknas för hållplatsläge två och stolpe med topptavla saknas för hållplatsläge ett. Realtidsinformation om busstrafiken var ur funktion vid inventeringstillfället.

## Trygghet

Som en del i bytespunktsutredningen har en trygghetsvandring genomförts i Fränsta, se mer information i bilagan om trygghetsvandringen. Trygghetsvandringen visar att det finns brister avseende tillgänglighet, orienterbarhet och komfort som påverkar den upplevda tryggheten vid stationen och busshållplatsen (och vägen däremellan). Vid busshållplatsen är det bristande belysning. Placeringen mitt i byn och den öppna ytan med goda siktlinjer ger emellertid en känsla av att vara sedd, vilket bidrar till en ökad trygghetskänsla. Vägen mellan busshållplatsen och järnvägsstationen är otillgänglig med brant lutning och utan bänkar att vila på. Gångbanan är smal och har bristande beläggning vilket gör att det ansamlas vatten och bildas is.

Området närmast stationen har en otydlig användning och upplevs som underprioriterad. Det finns en stor asfalterad parkeringsanläggning som ger ett ödligt intryck. De stora oanvända ytorna med bristande belysning bidrar till en otrygghetskänsla och det finns ett behov av tydligare angöringsytor för anropsstyrd busstrafik och avlämning/hämtning av passagerare.

Närmast stationen finns verksamheter med stora asfalterade ytor som används sparsamt eller bara vid särskilda tillfällen. På fastigheten närmast stationsområdet står uppställda fordon och arbetsmaskiner som försvårar möjligheten för människor att synas och se andra från stationsområdet. Det bidrar till att stationen upplevs som anonym och enslig. Belysningen vid stationsentrén är även bristfällig och mörker bidrar ytterligare till upplevelsen av stationen som enslig och undanskymd.

I trygghetsvandringen lyfts behovet av tydligare entré till stationen och tydligare skyltning mellan stationen och busshållplatsen. Det finns också ett behov av en allmän uppfräschning av närområdet inklusive den uppvärmda värmestugan. Värmestugan behöver fler entréer och fönster i flera riktningar, inte minst mot plattformen för att kunna se när tåget ankommer. Fler fönster eller transparenta väggar skulle medföra att värmestugan uppfattas som en tryggare plats att vistas på samtidigt som risken för skadegörelse och klotter skulle minska. Vid trygghetsvandringen noteras klotter på byggnaden och kommunen har informerat om att ungdomar hänger i värmestugan och har sönder det som är möjligt att ha sönder varför annat än fasta föremål och okrossbart fönsterglas används. Den lokala föreningen som har hand om stugan har vid flertal tillfällen sanerat och reparerat stugan.

Upplevelsen från trygghetsvandringen går igen i resenärsundersökningen där flera resenärer anger att värmestugan upplevs som otrygg och att den är i behov av utveckling.

***”Vet flera som inte använder väntkuren för att den känns otrygg”***

***”Önskar en riktigt stationsbyggnad i stället för väntkur i dåligt skick”***

- från resenärsundersökningen

Flera resenärer anger också att parkeringen och den omgivande stationsmiljön upplevs som otrygg, liksom plattformsförbindelsen vilket troligtvis har att göra med säkerhetsbristen och avsaknaden av bommar och signal.

**”Övergången till plattformen, det finns ingen säkerhet. Inga bommar när du ska gå över järnvägen”**

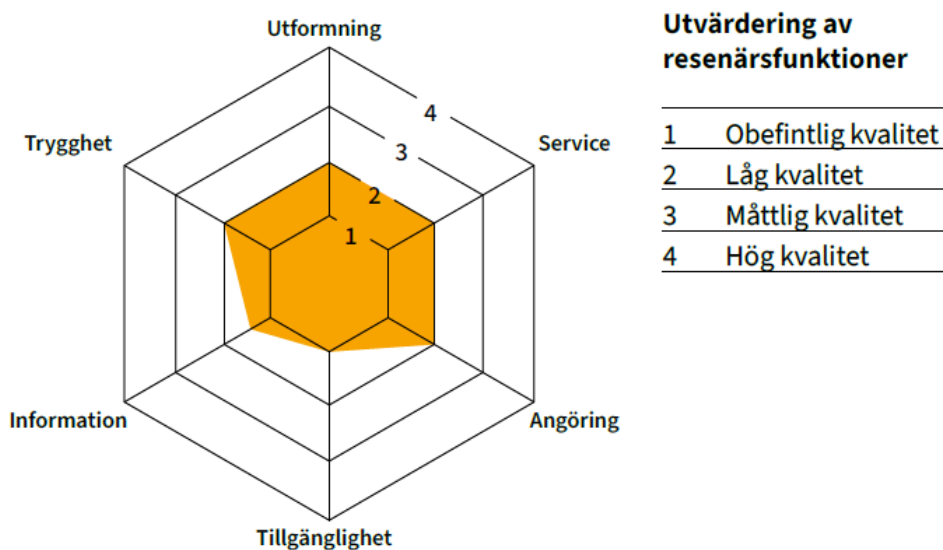
**”Otrygg spårövergång i Fränsta där tåget mot Sundsvall alltid ska passera samtidigt som vi som har gått av tåget från Sundsvall ska gå över spåret”**

- från resenärsundersökningen

## Sammanställning av brister

Figur 28 nedan visar en sammanställning av brister i Fränsta i form av en värderos. Värderosen visar hur väl bytespunkten uppfyller olika resenärsfunktioner med betyg 1–4 utifrån den grundläggande standardnivån som redovisas i checklistan i stationsklassningen (som presenteras i delrapport 1). Bedömningen är kvalitativ och bygger på en sammanvägd helhetsbedömning av standard på plattform, busshållplats och ankomstzon. Det innebär också att graderingen inte bara är heltal men en bytespunkt kan exempelvis få betyget 1,5.

Värderosen illustrerar gapet mellan den nuvarande situationen och den standard som resenärerna kan förvänta sig av en bytespunkt i Fränstas storlek och klassificering. Då värderosen utgår från bytespunktens stationsklass är det inte rimligt att jämföra stationer med olika klassificeringsnivåer.



Figur 28: Sammanställning av brister i Fränsta i form av en värderos.

MEDFINANSIERAS AV:



Medfinansieras av  
Europeiska unionen



REGION  
JÄMTLAND  
HÄRJEDALEN  
JEMNTEN HERJEDALEN DALVE



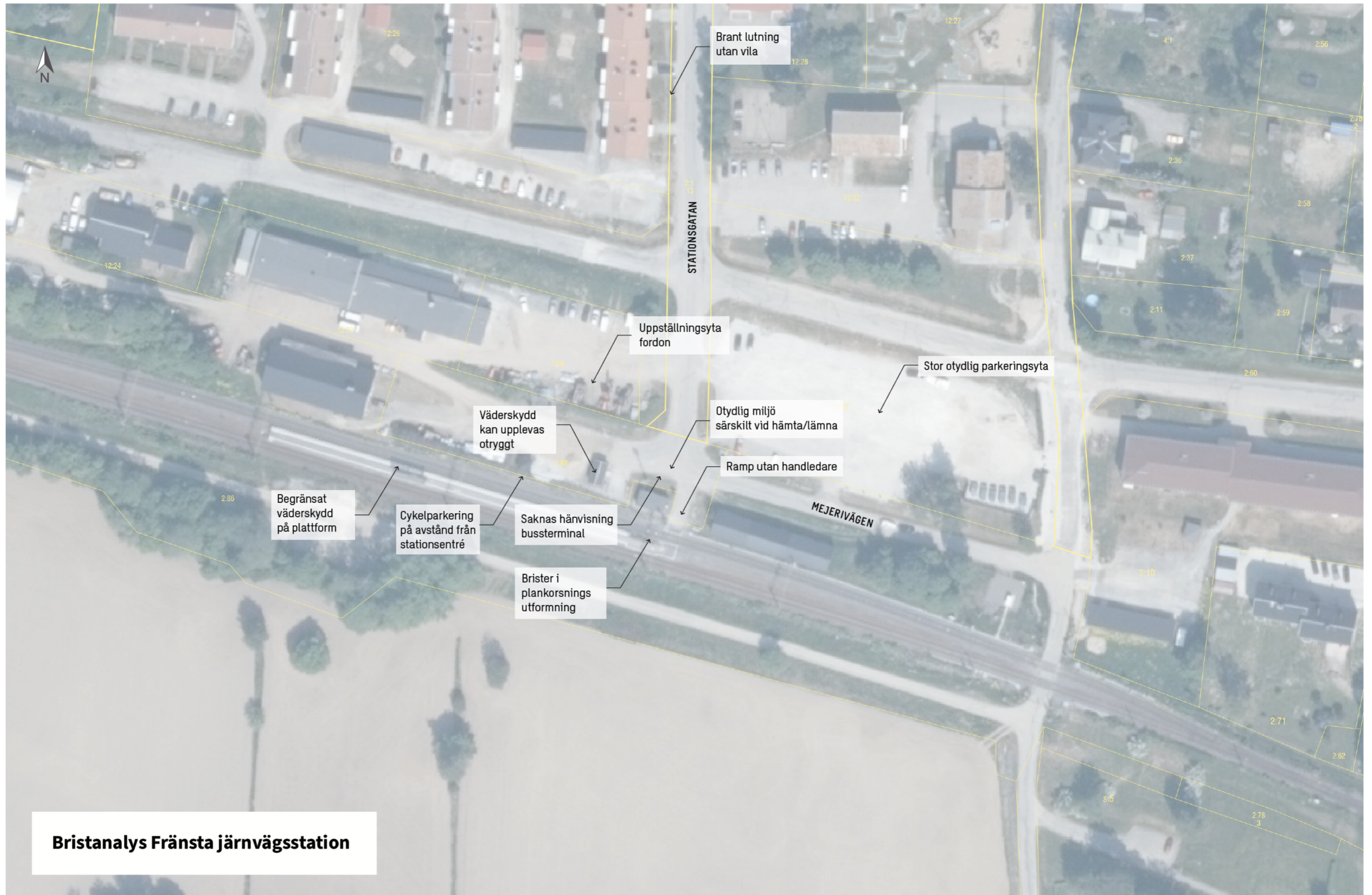
Region  
Västernorrland



TRAFIKVERKET

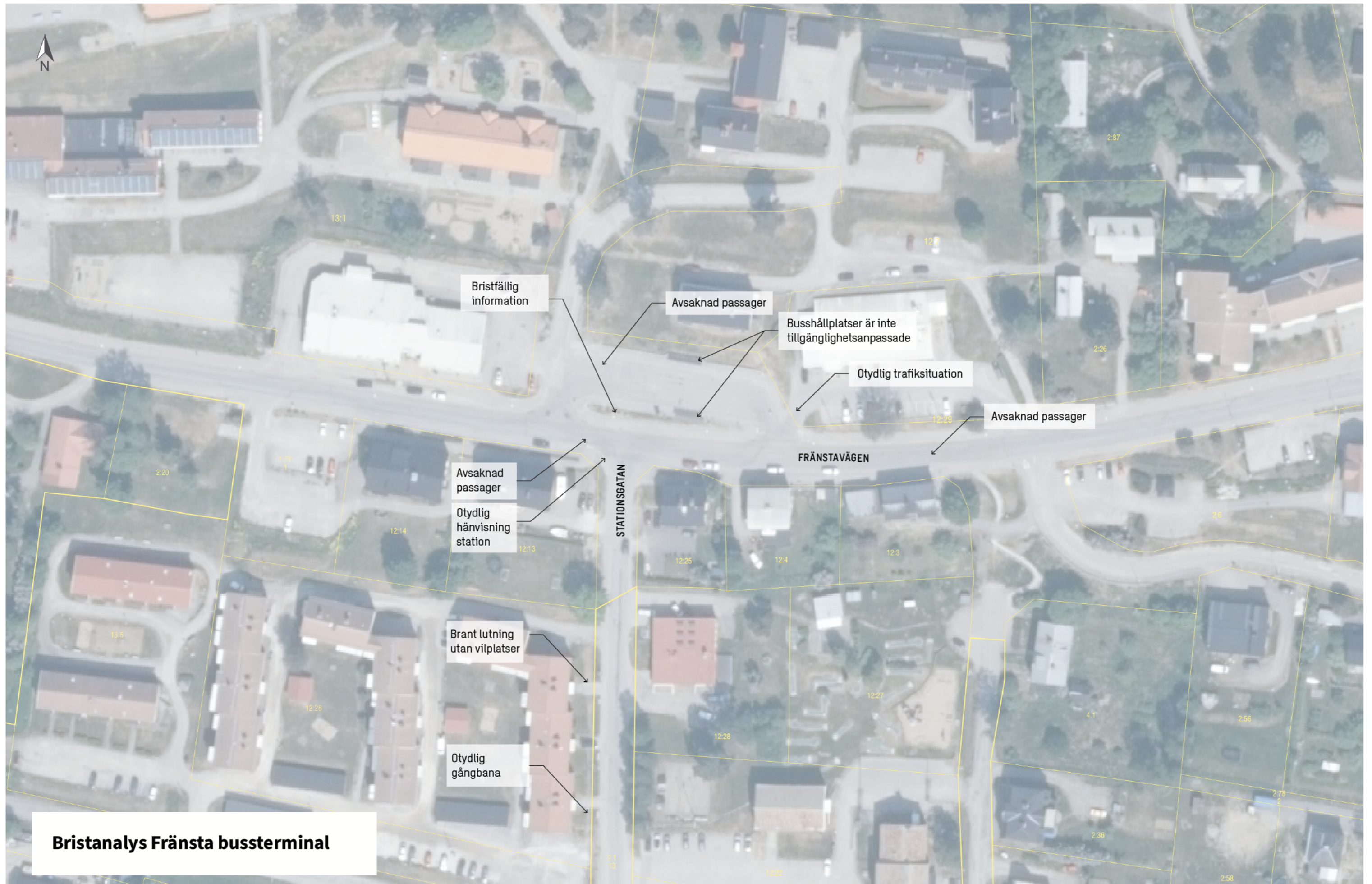


Krokoms  
kommun  
KROKOMEN TJEJLTE



**Bristanalys Fränsta järnvägsstation**





**Bristanalys Fränsta bussterminal**

## 9 TorpsHAMMAR



Figur 31: Bilder från platsbesök av Sweco 2025

Stationsdata	Mätvärden
Boende inom 5 km från bytespunkten	800 invånare (avrundat till närmaste tiotal)
Stationsklass *	Tågstation: 5 / Busshållplats: 2
Antal avgångar med fjärrtåg per dygn	-
Antal avgångar med regionaltåg per dygn	18 st
Antal bussavgångar per dygn **	38 st
Antal påstigande tågresenärer per dygn	13 st
Antal påstigande bussresenärer per dygn **	21 st
Mötesspår	Ja
Antal plattformar	2 sidoplattformar
Vänthall	Enklare värmestuga

\* Se beskrivning av stationsklass i delrapport 1

\*\* Från den närmaste busshållplatsen på TorpsHAMMARsvägen

### Kort beskrivning av bytespunkten

TorpsHAMMAR är en mindre ort i Ånge kommun som ligger cirka 40 kilometer öster om Ånge. TorpsHAMMAR har ett sammanhållet centrum där busshållplats, förskola, skola, affär och bibliotek ligger centralt. Stationen är belägen strax öster om centrum och bostadsbebyggelse finns på båda sidor om järnvägen. Enligt resenärsundersökningen har endast 2 av 10 resenärer längre än fem kilometer till stationen. Trots det är det nästan 8 av 10 resenärer som tar sig med bil till stationen, vilket är betydligt högre än genomsnittet.

MEDFINANSIERAS AV:



Stationen är en mindre pendlingsstation som endast trafikeras av regionaltåg. Det saknas anslutande busshållplats inom stationsområdet och bussresenärer är i stället hänvisade till en hållplats vid Coop på TorpsHAMMARsvägen som ligger cirka 350 meter från järnvägsstationen. Från hållplatsen avgår bussar till Gimåfors, Grundsjön, Hjältanstorps, Fränsta, Sundsvall, Viskan och Ånge.

## Brist- och behovsanalys

### Utformning

Plattformarna uppfyller krav gällande utformning. Det finns en plattformsförbindelse i plan med bommar och varningssignal. Den fungerar även som förbindelse mellan östra och västra sidan av järnvägen för oskyddade trafikanter.

Busshållplatsen har flera brister och uppfyller inte kraven för plattformshöjd eller kontrasterande kantremsa. Vid hållplatsläget på södra sidan om TorpsHAMMARsvägen saknas hårdgjord yta. Ingen av hållplatserna är tillgänglighetsanpassade.

### Serviceutbud

En enklare värmestuga är placerad i anslutning till plattform. Värmestugan är något nergången och enligt resenärsundersökningen önskas en uppfräschning. Det finns ingen service vid stationen utöver det. Toalett samt möjlighet att kunna handla med sig mat och dryck till tågresan är något som önskas av resenärerna i resenärsundersökningen. Tidigare fanns ett Pressbyrå intill stationen.

***”En uppfräschning av väntkuren är önskvärd. Toalett behövs”***

***”Förr fanns Pressbyrå utanför. Saknar den. Perfekt att köpa tidning, godis, frukt, läsk inför tågresan”***

- från resenärsundersökningen

### Angöring

Busshållplatsen är belägen efter TorpsHAMMARsvägen i centrum, cirka 350 meter från järnvägsstationen. Det saknas tydligt gångstråk mellan hållplats och järnvägsstation och det saknas en gångpassage över TorpsHAMMARsvägen i anslutning till busshållplatsen. Den skyltade hastigheten är 50 km/tim på TorpsHAMMARsvägen vid hållplatsen.

Samtliga bussar i TorpsHAMMAR angör hållplatsen med undantag för skolbussen till TorpsHAMMARs skola som angör utmed Herrgårdsgatan strax öster om busshållplatsen. Anledningen till det är att gångvägen mellan hållplatsen på TorpsHAMMARsvägen och skolan inte upplevs som trafiksäker.

Gång- och cykelvägar saknas generellt i TorpsHAMMAR. Vägen från järnvägsstationen till busshållplatsen saknar bitvis gångbana på Järnbruksvägen och Herrgårdsgatan, vilket innebär att gångtrafikanter delar yta med motorfordon. På denna sträcka är den skyltade hastigheten 40 km/tim.

I anslutning till järnvägsstationens plattform finns en cykelparkering med tak med plats för åtta cyklar. Vid busshållplatsen saknas cykelparkering.

En bilparkering bestående av en grusplan med fem värmestolpar samt två laddstolpar för elbil är belägen intill järnvägsstationen. Parkeringen har bristande belysning och det saknas tydlig hänvisning gällande hämta/lämna. Enligt Ånge kommun ställer sig många resenärer utmed Järnbruksvägen som löper parallellt

MEDFINANSIERAS AV:



med stationen. Kommunen ser pendelparkeringen som en framtida kapacitetsbrist. Ersättningstrafiken är hänvisad till Järnbruksgratan söder om stationsområdet men det saknas skyltning och markerad plats. Detsamma gäller för platser för hämtning/lämning, taxi och färdtjänst.

### Tillgänglighet

Plattformarna nås västerifrån via en lutande gångväg eller via en trappa från stationens grusparkering, österifrån nås plattformarna via gångväg. Plattformarna är nyligen uppgraderade och har god belysning, kontrasterande skyddszon, taktila stråk och flertågsdisplayer. Det saknas dock taktila komplement för spårnummerskylt, markeringsskyltar och karta över området. På den södra plattformen saknas även tillgänglighetsanpassade sittplatser och väderskydd. Rampen till plattform saknar kontrastmarkering. Inom stationsområdet saknas mötesplats för ledsagning samt hänvisad parkeringsplats för rörelsehindrade. Enligt resenärsundersökningen finns önskemål om fler sittplatser utomhus inom stationsområdet.

Värmestugan är inte tillgänglighetsanpassad, ramp till värmestugan uppfyller inte krav och det saknas automatisk dörröppnare.

Busshållplatsen är inte tillgänglighetsanpassad och saknar taktilt och visuellt stråk på plattform, korrekt plattformshöjd, kontrasterande kantremsa, tillgänglighetsanpassad yta för rullstol, taktil information, prator och tillgänglighetsanpassade sittplatser.

### Information

Orienterbarheten på stationen är god men skyltning mellan järnvägsstationen och andra viktiga målpunkter saknas, exempelvis till busshållplats och centrum. Plattformar och ankomstzonen uppfyller annars kraven på information med undantag för markeringsskyltar för objekt på plattform och hänvisningsskylt mot utgång och ersättningstrafik.

Busshållplatsen saknar information gällande hållplatsnamn, stolpe med hållplatsläge och informationstavla. Stolpe med topptavla saknas för hållplatsläge två.

### Trygghet

Av resenärsundersökningen att döma upplevs stationen och den omgivande stationsmiljön som trygg och säker av de svarande. Samtliga svarande anger att de känner sig trygga eller mycket trygga på plattformen och inom stationsområdet på dagtid och kvällstid. Även busshållplatsen upplevs som trygg av de svarande. Vägen mellan hållplatsen och järnvägsstation behöver emellertid förbättras och göras tryggare enligt resenärerna. Belysningen är bristfällig och det saknas gångbana på delar av sträckan.

***”Vägen från mitt hem till tågstationen är otrygg pga. mycket trafik och avsaknad av trottoar i centrala TorpsHAMMAR”***

- från resenärsundersökningen

Flera svarande anger också att värmestugan upplevs som otrygg på kvällstid. Det finns önskemål om en översyn och uppräschning av värmestugan samt bättre insyn. Vid platsbesöket konstaterades klotter i värmestugan.

***”Det är inte mkt insyn till väntrummet, så man vet inte vad för syn som väntar en där inne”***

- från resenärsundersökningen

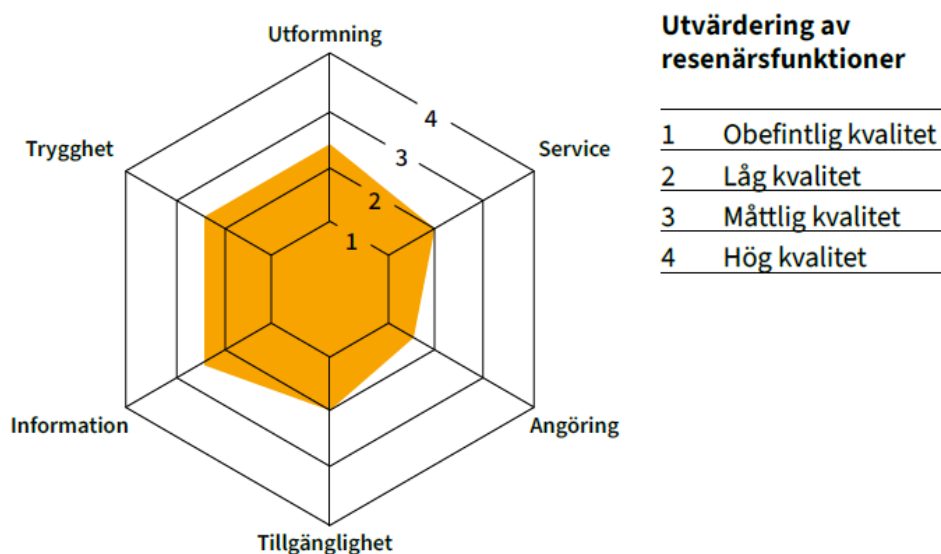
MEDFINANSIERAS AV:



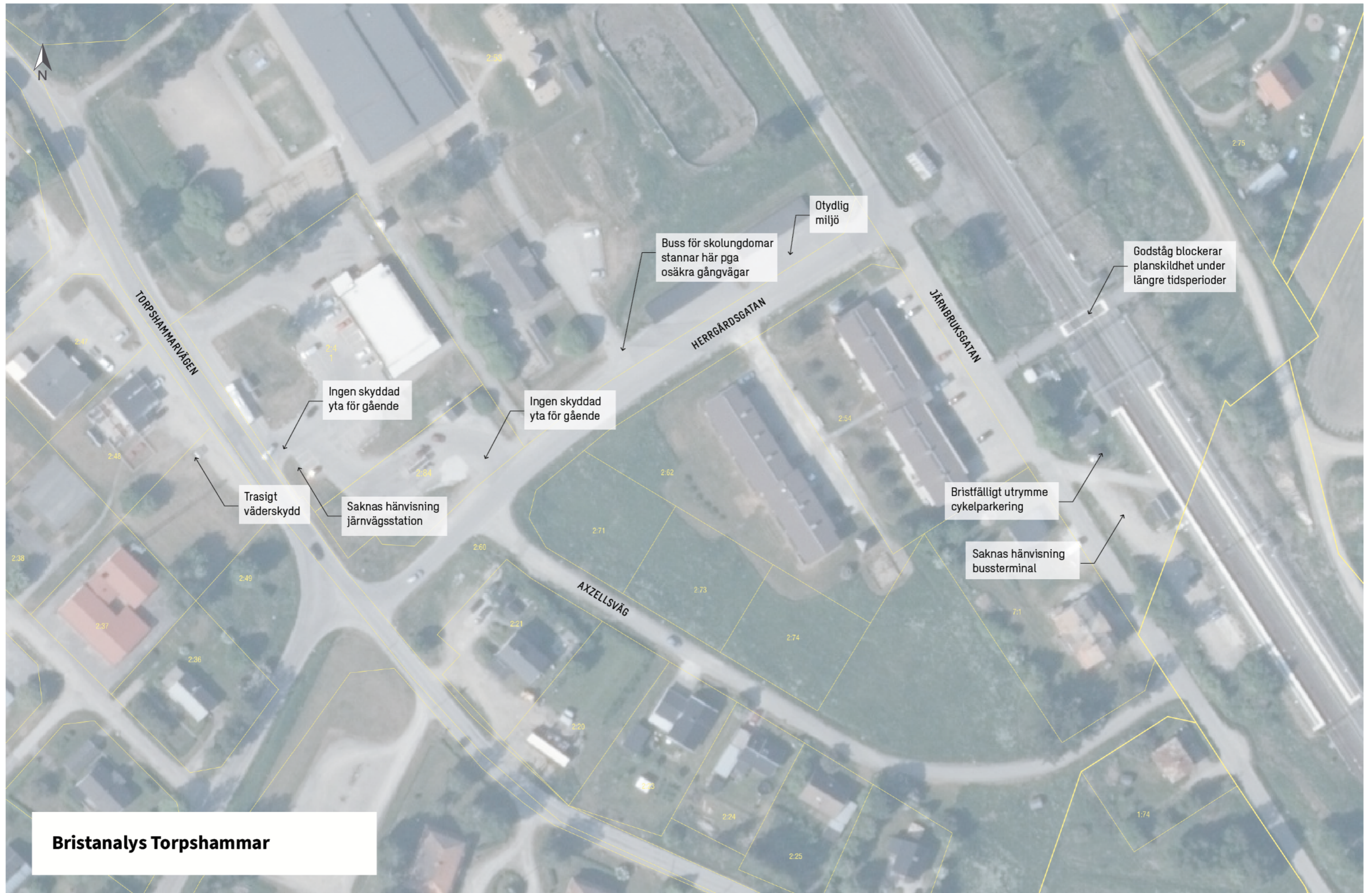
## Sammanställning av brister

Figur 32 nedan visar en sammanställning av brister i TorpsHAMMAR i form av en värderos. Värderosen visar hur väl bytespunkten uppfyller olika resenärsfunktioner med betyg 1–4 utifrån den grundläggande standardnivån som redovisas i checklisten i stationsklassningen (som presenteras i delrapport 1). Bedömningen är kvalitativ och bygger på en sammanvägd helhetsbedömning av standard på plattform, busshållplats och ankomstzon. Det innebär också att graderingen inte bara är heltal men en bytespunkt kan exempelvis få betyget 1,5.

Värderosen illustrerar gapet mellan den nuvarande situationen och den standard som resenärerna kan förvänta sig av en bytespunkt i TorpsHAMMARS storlek och klassificering. Eftersom värderosen utgår från bytespunktens stationsklass är det inte rimligt att jämföra stationer med olika klassificeringsnivåer.



Figur 32: Sammanställning av brister i TorpsHAMMAR i form av en värderos.



**Bristanalys Torpshammar**

## 10 Stöde



Figur 34: Bilder från platsbesök av Region Jämtland Härjedalen 2024

Stationsdata	Mätvärden
Boende inom 5 km från bytespunkten	1 800 invånare (avrundat till närmaste tiotal)
Stationsklass *	Tågstation: 4 / Busshållplats: 3
Antal avgångar med fjärrtåg per dygn	-
Antal avgångar med regionaltåg per dygn	18 st
Antal bussavgångar per dygn **	33 st
Antal påstigande tågresenärer per dygn	18 st
Antal påstigande bussresenärer per dygn **	8 st
Mötesspår	Ja
Antal plattformar	2 sidoplattformar
Vänthall	Nej

\* Se beskrivning av stationsklass i delrapport 1

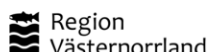
\*\* Från hållplatsen för anropsstyrd trafik vid järnvägsstationen samt den närmaste busshållplatsen för linjelagd busstrafik, Stöde Grillen på E14

### Kort beskrivning av bytespunkten

Stöde är en tätort i Sundsvalls kommun som ligger drygt 60 kilometer väster om Sundsvall. Järnvägsstationen ligger vid Gyllenvägen som är en lokalgata som ansluter till E14 strax norr om stationen.

Stationen är en mindre pendlingsstation som endast trafikeras av regionaltåg. Anropsstyrd trafik som körs med taxi till Storhullsjön, Ulvsjön och Vigge angör inom stationsområdet (som dock saknar markerad plats).

MEDFINANSIERAS AV:



Den linjelagda busstrafiken mot Sundsvall och Ånge (linje 191) angör busshållplats Stöde Grillen som ligger cirka 300 meter väster om järnvägsstationen.

Stationen är placerad i utkanten av Stöde vilket medför att det är många resenärer som tar sig till stationen med bil. I resenärsundersökningen svarar 8 av 10 att de vanligtvis tar sig med bil till stationen, vilket är betydligt högre än genomsnittet. Nästan hälften av de svarande har kortare än två kilometer till stationen vilket visar att det finns en stor potential för fler gång- och cykelresor.

## Brist- och behovsanalys

### Utformning

Stationen är uppbyggd av två plattformar som är nyrenoverade och som har en hög standard avseende utformning. Busshållplatserna i Stöde har dock brister i utformningen. De hållplatser som ligger utmed E14 och som trafikeras av den linjelagda busstrafiken saknar väderskydd på den norra sidan av vägen och tillräcklig plattformsbredd och plattformslängd på den södra sidan av vägen. Den anropsstyrda trafiken som trafikerar järnvägsstationen saknar markerad plats för hållplatsen.

### Serviceutbud

Stöde är en mindre pendlarstation som saknar resenärservice i form av väntsal, toalett, närbutik med mera. Det tidigare stationshuset är inte längre i bruk utan används idag som kontor och affärsverksamhet. Det innebär att resenärer som väntar på tåg och buss inte längre har möjlighet att gå in och värma sig i en väntsal. I resenärsundersökningen är det flera personer som lyfter behovet av uppvärmd vänthall i väntan på tåget.

***”Saknar stationshus eller uppvärmd väntkur”***

***”Önskemål om uppvärmd väntsal eller stationshus”***

- från resenärsundersökningen

### Angöring

I anslutningen till stationen ligger ankomstzonen, som är kombinerad yta med parkering för cykel och bil. Cykelparkeringen har ramlåsning och väderskydd, och är bra placerad i direkt anslutning till plattformarna. Parkeringen för bil har plats för cirka 10 bilar med möjlighet till laddning. Parkeringsytan är väl strukturerad med markerade parkeringsplatser inklusive markerad parkeringsplats för rörelsehindrade. Däremot saknas markerade platser för hämta/lämna, taxi och färdtjänst. Vidare finns behov av förstärkt belysning vid parkeringen. Enligt Sundsvalls kommun är parkeringen ofta fullbelagd varför eventuell kapacitetsbrist finns. Behovet av fler parkeringsplatser lyfts även i resenärsundersökningen.

***”Det är ett parkeringslotteri om man får plats eller inte. Om man kommer för sent (efter 07:00) måste man åka tillbaka, korsa E14 oövervakat, parkera längre bort och därefter springa tillbaka till stationen på en dåligt underhållen och ofta hal väg som delas med bilar. Det gör att jag väljer bort tåget på vintern”***

- från resenärsundersökningen

Svaret från resenärsundersökningen ovan belyser även de brister som finns för gående och cyklister samt bussresenärer som byter mellan tåg och linje 191 (busshållplatsen på E14). Det finns visserligen en gång- och cykelbana utmed E14 förbi Stöde, men det saknas passager över vägen för att ta sig ner till stationen på Gyllenvägen. Det har tidigare funnits passager över E14 men dessa finns inte längre kvar. Det finns fortsatt

MEDFINANSIERAS AV:



Medfinansieras av  
Europeiska unionen



taktila stråk på gångbanan som markerar gångpassage, vilket kan leda till farliga incidenter om personer med synskada leds ut i körbanan i övertygelse om att där finns en passage. Den skyltade hastigheten på sträckan är 50 km/tim.

Det saknas även gånganslutningar längs Gyllenvägen ner till tågstationen. Gående hänvisas till blandtrafik med motorfordon. Det finns ingen belysning längs sträckan och det är en otrygg plats med skymd sikt och platser för avställda fordon. Bättre anslutningar för oskyddade trafikanter är en åtgärd som lyfts återkommande i resenärsundersökningen.

**”Att ta sig till och från station utan bil är näst omöjligt. Finns inte något övergångsställe över E14”**

**”Det är långt mellan busshållplats och tågstation och som gående måste du ut på E14 som är en mycket trafikerad väg och som saknar övergångsställe”**

- från resenärsundersökningen

### Tillgänglighet

Stationens plattformar och ankomstzon uppfyller de flesta kraven för tillgänglighet. Det finns taktila och visuella ledstråk, väderskydd med kontrastmarkering och prator med skärm. Ramper upp till plattform har ledstång och kontrasterande markeringar. Det saknas dock tillgänglighetsanpassade sittplatser på den norra plattformen. Det saknas även taktila komplement för spårnummerskylt, markeringsskyltar och karta över området samt mötesplats för ledsagning.

Det är enkelt att ta sig till plattformen från ankomstzonen, den intilliggande parkeringen och busshållplatsen för anropsstyrd närtrafik. Vägen till busshållplatsen på E14 är inte tillgänglighetsanpassad. Det är nästan 300 meter mellan stationen och hållplatsen och gående är hänvisade till blandtrafik med motorfordon. Även hållplatserna har brister avseende tillgänglighet. Det saknas tillgänglighetsanpassade sittplatser på båda hållplatserna och på den södra hållplatsen saknas kontrasterande kantremsa.

### Information

Stationen har god orienterbarhet då funktionerna är samlade kring en begränsad yta. Det är lätt att orientera sig på stationsområdet och det är öppet och blickbart runt omkring. Plattformar och ankomstzonen uppfyller kraven på information med undantag för hänvisningsskyltar på plattformen mot utgång och ersättningstrafik. Busshållplatserna har flera brister och saknar hållplatsnamn och informationstavla.

### Trygghet

Stationen samverkar bra med sin omgivning och det är öppet och goda siktlinjer inom stationsområdet. Det är enkelt att se andra och att bli sedd vilket är positivt för den upplevda tryggheten. Av resenärsundersökningen att döma upplevs stationen och den omgivande stationsmiljön som trygg och säker av de svarande. Nästan samtliga svarande anger att de känner sig trygga eller mycket trygga på stationsområdet både dagtid och kvällstid. Däremot upplevs vägen mellan stationen och busshållplatsen på E14 som otrygg. Av de som har svarat om vägen mellan busshållplatsen och stationen anser en majoritet att den är otrygg eller mycket otrygg.

**”Otrygg passage över E14. Vägen närmast stationen har inte gångbana och när du går längs vägen passerar du ödsliga ytor med bråte och avställda(?) bilar”**

- från resenärsundersökningen

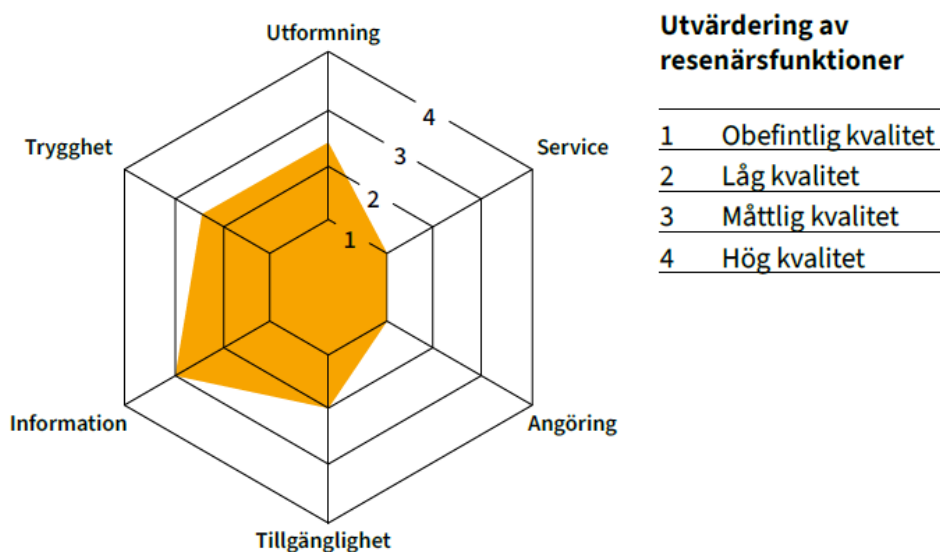
MEDFINANSIERAS AV:



## Sammanställning av brister

Figur 35 nedan visar en sammanställning av brister i Stöde i form av en värderos. Värderosen visar hur väl bytespunkten uppfyller olika resenärsfunktioner med betyg 1–4 utifrån den grundläggande standardnivån som redovisas i checklisten i stationsklassningen (som presenteras i delrapport 1). Bedömningen är kvalitativ och bygger på en sammanvägd helhetsbedömning av standard på plattform, busshållplats och ankomstzon. Det innebär också att graderingen inte bara är heltal men en bytespunkt kan exempelvis få betyget 1,5.

Värderosen illustrerar gapet mellan den nuvarande situationen och den standard som resenärerna kan förvänta sig av en bytespunkt i Stödes storlek och klassificering. Då värderosen utgår från bytespunktens stationsklass är det inte rimligt att jämföra stationer med olika klassificeringsnivåer.



Figur 35: Sammanställning av brister i Stöde i form av en värderos.

MEDFINANSIERAS AV:





## 3. Utvecklingsförslag

I detta kapitel beskrivs de utvecklingsförslag som har tagits fram för de 10 studerade bytespunkterna. Utvecklingsförslagen utgår från de brister och behov som har identifierats i nulägesanalysen. Syftet med de föreslagna åtgärderna är att höja bytespunkternas standard och öka deras funktionalitet och attraktivitet.

Kapitlet inleds med en beskrivning av gemensamma utmaningar och möjligheter som följs av en generell beskrivning av så kallade "generella åtgärder" som är återkommande för flera av bytespunkterna. Därefter följer en platsspecifik redovisning av de åtgärder som föreslås vid respektive bytespunkt. I redovisningen anges vem som är ansvarig för åtgärden och en översiktlig bedömning av vad det kostar att genomföra åtgärden. Åtgärderna beskrivs i text och illustreras även i kartor som visar deras föreslagna placering.

### 3.1. Gemensamma utmaningar och möjligheter

Bytespunkterna i Mittstråket har olika förutsättningar beroende på exempelvis demografi och placering i tätorten. Det finns samtidigt många likheter och gemensamma utmaningar för de 10 bytespunkter som har studerats i utredningen. Gemensamt för samtliga bytespunkter är att det finns en bilkultur och ett stort bilberoende som avspeglar sig i infrastrukturen som omger bytespunkten. Det bidrar till att tillgängligheten för gående och cyklister ofta är bristfällig med otrygga gång- och cykelvägar och trafikfarliga passager över bilvägen närmast stationen. Vid flera bytespunkter är järnvägen inte bara en tillgång utan också en barriär som delar samhället i två delar. Även detta påverkar möjligheten att gå och cykla till bytespunkten.

Flera bytespunkter har en svag koppling till centrum och samhällsservice. Det är generellt brist på liv och rörelse runt stationerna vilket kan upplevas som otryggt under vissa tider. Detta förstärks av den starka bilkulturen som gör att det är få resenärer som går och cyklar till stationen. Miljön kring stationerna upplevs helt enkelt inte som inbjudande vilket gör att bytespunkterna inte används som de mötesplatser i samhället som de annars skulle kunna vara.

De gemensamma karaktärsdragen innebär också att det finns flera gemensamma förbättringsmöjligheter. I många fall handlar det om att öka tillgängligheten till bytespunkten genom trygga och säkra anslutningar för gående och cyklister. Det handlar också om att göra bytespunkten mer synlig och framträdande i landskapet genom en tydlig entré och välkomnande ankomstzon. Ett annat återkommande förbättringsbehov är att tydliggöra ytorna inom stationsområdet och skapa en bättre struktur och avgränsning för funktioner som hämta/lämna, parkering, taxi, färdtjänst och ersättningstrafik. Genom att tillskapa en avgränsad yta för angöring kan plats frigöras för oskyddade trafikanter som idag ofta delar yta med motorfordon.

Förutom detta behövs en generell standardhöjning avseende tillgänglighetsanpassning, trafikinformation, resenärsservice och trygghetshöjande åtgärder. I kapitel 3.2 ges exempel på denna typ av åtgärder som är återkommande för flera av bytespunkterna som ingår i utredningen. Åtgärderna är indelade i fyra geografiska områden av bytespunkten – plattform, busshållplats, ankomstzon och stationshus.

MEDFINANSIERAS AV:



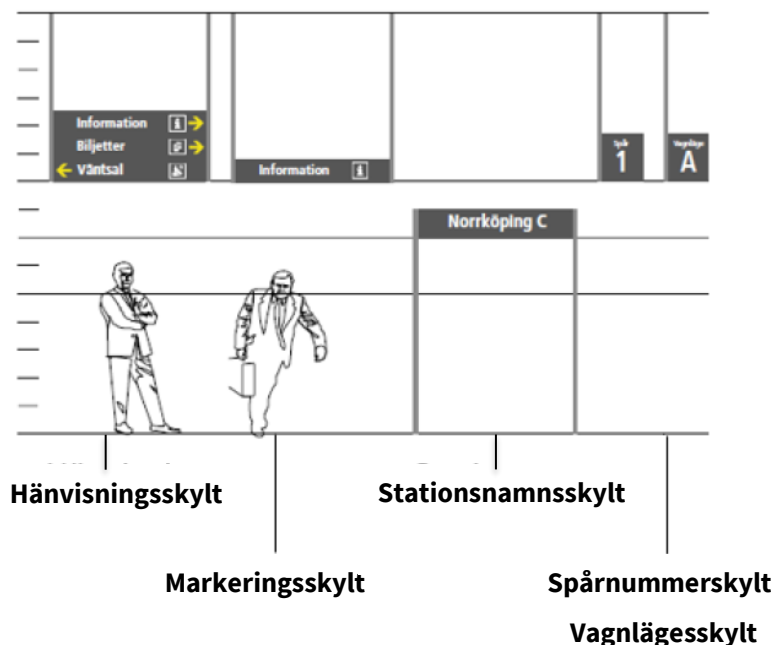
## 3.2. Beskrivning av generella åtgärder

### Plattform

#### Resenärsinformation

Vid en del bytespunkter saknas nödvändig resenärsinformation som stationsnamn och hänvisningsskyltar. Merparten av plattformarna saknar också taktila komplement till skyltarna vilket gör det svårt för resenärer med nedsatt syn att orientera sig på stationen. Plattformen är det första mötet med bytespunkten för alla ankommande resenärer och det är viktigt att den ger en tydlighet och igenkänning med rätt information. Känslan av trygghet går snabbt förlorad om man inte vet var man befinner sig eller hur man ska ta sig vidare. Exempel på resenärsinformation som behöver finnas på plattformen är stationsnamn, spårnummerskylt, markeringskyltar, hänvisningsskyltar mot utgång och ersättningstrafik, flertågsdisplayer och klocka. Spårnummerskyltar och markeringskyltar ska också finnas som taktila skyltar.

Nedan visas en illustration över resenärsinformation som bör finnas på en plattform enligt Trafikverkets handledning från 2024.<sup>10</sup> Idag saknas flera av dessa skyltar vid många bytespunkter.



Figur 37: Illustration över resenärsinformation som bör finnas på plattformen. Källa: Trafikverket 2024

<sup>10</sup> Utformning av Trafikverkets utrustning och anläggningsdelar på stationer, Trafikverket 2024.

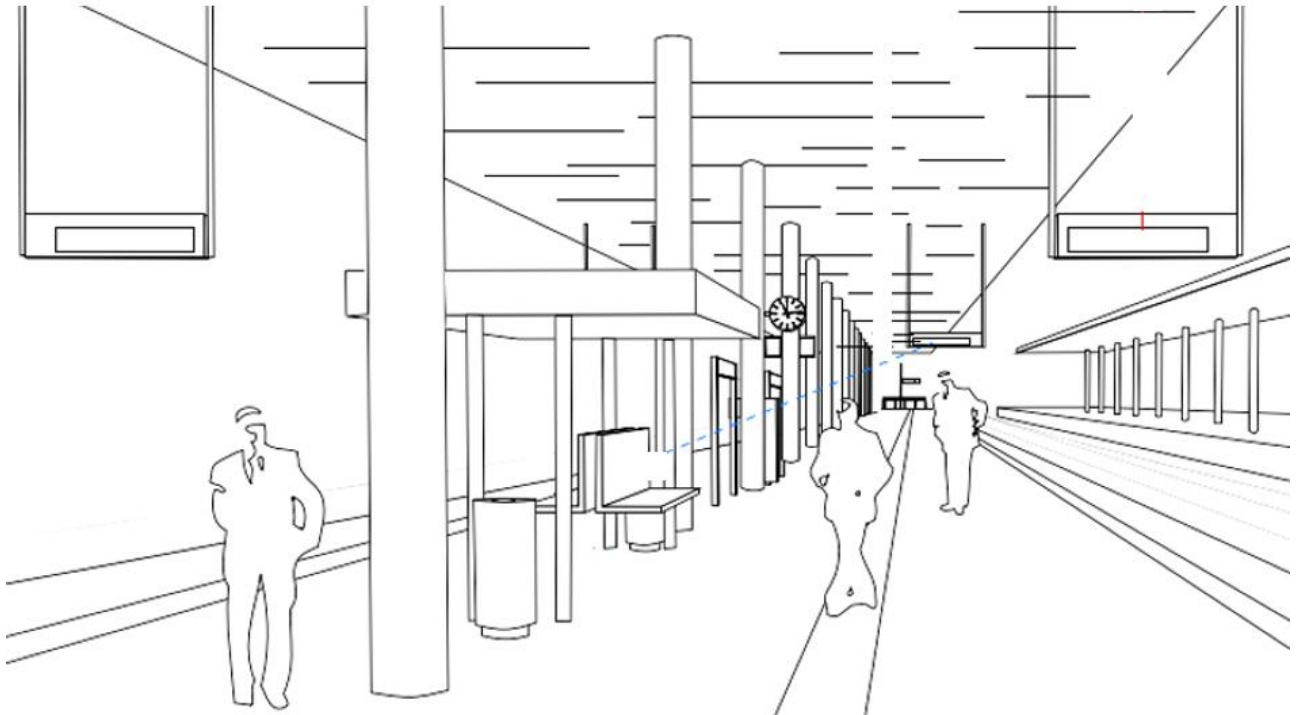
MEDFINANSIERAS AV:



## Hinderfri gångväg och placering av utrustning

Vid en del bytespunkter saknas hinderfri gångväg vilket innebär att personer med funktionsvariationer eller nedsatt rörlighet har svårt att ta sig fram. Bristerna beror på att föremål är placerade på fel höjd alternativt att utrustningen på plattformen inkräktar på gångvägen. Rekommendationen är att det ska finnas en hinderfri gångväg på 2,0 meter och med hinderfri höjd på 2,7 meter. Det ska vara fri sikt längs hela plattformen och skyltar och utrustning ska placeras så att de inte skymmer varandra.

Nedan är en bild från Trafikverkets handledning<sup>1</sup> som visar hur plattformen kan möbleras med fri sikt längs hela plattformen och hinderfri gångväg utan utrustning som står i vägen.



Figur 38: Exempel på möblering av utrustning på plattform som ger fri sikt och hinderfri gångväg. Källa: Trafikverket 2024

## Utformning av skyddszon

En annan återkommande brist är att plattformen saknar varningsplattor och kontrasterande beläggning för skyddszonen som är det utrymme närmast spåret som ska undvikas förutom vid på- och avstigning. Idag är det flera plattformar (Fränsta, Järpen, Undersåker, Östersund Västra) där skyddszonen bara markeras med en målad linje. Det innebär att personer med synskada inte kan känna av området med teknikläpp. Bilden till vänster nedan visar skyddszonen i Fränsta som är markerad med målad linje. Bilden till höger är från Brunflo där skyddszonen har taktill beläggning som även kontrasterar visuellt mot den övriga ytan. Skyddszonens bredd ska vara minst 1,0 meter vid hastighet upp till 140 km/tim och 1,5 meter vid högre hastighet.<sup>11</sup>

<sup>11</sup> TRVINFRA-00400 "Ban- och stationsutformning", Trafikverket 2023

MEDFINANSIERAS AV:



Medfinansieras av  
Europeiska unionen





Figur 39: Exempel på målad linje respektive skyddszon med taktil och kontrasterande beläggning. Bild: Region Jämtland Härjedalen 2024

### Utformning av taktila ledstråk

Vid en del bytespunkter saknas också visuella och taktila ledstråk på plattformen. Ledstråken är viktiga för att hjälpa personer med nedsatt syn att orientera sig. De ska koppla samman viktiga funktioner och på platser där det sker riktningval ska det markeras med en valyta<sup>12</sup>. Bilden till vänster nedan är från Östersund Västra som saknar ledstråk på plattformen. Till höger är exempel från Stöde med ledstråk längs plattformen och till väderskydd och flertågsdisplayer (med lyssningsbar information). Vid utformning av taktila ledstråk behöver det också säkerställas att dessa inte skapar utmaningar för t.ex. personer med en barnvagn, eller för personer som sitter i rullstol. Släta ytor måste här också beaktas.



Figur 40: Exempel på plattform utan och med taktila ledstråk. Bild: Region Jämtland Härjedalen 2024

<sup>12</sup> TRVINFRA-00400 "Ban- och stationsutformning", Trafikverket 2023

MEDFINANSIERAS AV:



Medfinansieras av  
Europeiska unionen



REGION  
JÄMTLAND  
HÄRJEDALEN  
JEMNTEN HÄRJEDALEN DALVE



Region  
Västernorrland



TRAFIKVERKET



Krokoms  
kommun  
KROKOMEN TJELTE

## Sekundär entré till plattformen

En brist som har framkommit i inventering är att en del bytespunkter saknar sekundär entré till plattformen. Det gäller exempelvis i Mörsil och Undersåker där upptrampade stigar och spår i snön vittnar om att många resenärer ändå tar sig till plattformen där det saknas en anlagd entré. I utvecklingsförslaget för Mörsil och Undersåker föreslås att en ytterligare angöring tillskapas genom en tillgänglighetsanpassad ramp som tar upp lutningen mellan plattformen och den närmaste gångbanan (se beskrivning av tillgänglighetsanpassad ramp på sida 93). Åtgärden innebär en betydligt kortare väg till plattformen för resenärer som kommer från den sida som idag saknar entré. Flera entréer till stationen ökar också den upplevda och faktiska tryggheten genom att erbjuda alternativa utrymningsvägar och förbättra överblicken på plattformen.

## Plattformens slut och avgränsning

Vid flera bytespunkter saknas varningsplattor eller fysiskt hinder vid plattformens slut. Det är viktigt för att varna personer med nedsatt syn och försvåra för obehöriga att ta sig in på spårområdet. Där säkerhetskäl motiverar det, exempelvis på platser där det finns dokumenterat spårspning, bör det finnas fysisk avspärning med grindar. Där kan det även vara relevant att anlägga stängsel och pyramidplattor på spåret och mellan spåren för att förhindra att obehöriga tar sig in på spårområdet.<sup>13</sup> Nedan är exempel från Torpshammar där plattformens slut har varningsplattor, grind och eftergivligt hinder mot spåret.



Figur 41: Exempel på plattformsslut med varningsplattor och grind. Bild: Sweco 2025

<sup>13</sup> Utformning av Trafikverkets utrustning och anläggningsdelar på stationer, Trafikverket 2024.

MEDFINANSIERAS AV:



## Väderskydd och tillgänglighetsanpassade sittplatser

Idag saknas väderskydd vid flera bytespunkter och på andra platser är de av en äldre modell som saknar tillgänglighetsanpassade sittplatser och genomsiktliga väggar. Det senare innebär att resenärerna inte har möjlighet att se in och ut från väderskyddet vilket bidrar till ökad otrygghet. För att uppfylla Trafikverkets krav om tillgänglighet ska väderskydd ha plats för rullstol och sittplatser med ryggstöd och tre armstöd som är placerade så att en person som behöver stöd för båda armarna kan använda bänken.<sup>14</sup> Nedan är exempel från Mörsil och ett väderskydd som uppfyller kraven på tillgänglighet.



Figur 42: Tillgänglighetsanpassat väderskydd med sittplatser med rygg- och armstöd. Bild: Sweco 2025

Det finns inga bindande regler som anger hur många sittplatser eller väderskydd som en järnvägsstation ska ha i förhållande till antalet resenärer, men det finns rekommendationer, god praxis och vägledande principer kopplade till komfort och tillgänglighet. För en station med färre än 1 000 påstigande resenärer per dygn är 10–25 sittplatser ett lämpligt riktvärde, vilket gäller samtliga studerade bytespunkter i denna utredning. Det är viktigt att väderskydd och sittplatserna är strategiskt placerade i anslutning till plattformens entréer.

<sup>14</sup> TRVINFRA-00400 "Ban- och stationsutformning", Trafikverket 2023

MEDFINANSIERAS AV:



Medfinansieras av  
Europeiska unionen



REGION  
JÄMTLAND  
HÄRJEDALEN  
JEMNTEN HERJEDALEN DALVE



Region  
Västernorrland



TRAFIKVERKET



Krokoms  
kommun  
KROKOMEN TJEJLTE

## Uppvämt och klimatskyddat väderskydd

Av resenärsundersökningen framgår att det finns ett stort önskemål om uppvärmda och klimatskyddade väderskydd utmed Mittstråket. Det gäller särskilt vid bytespunkter som ligger avsides från annan bebyggelse och där det saknas möjlighet att gå in och vänta i anslutande affär eller café eller liknande. Exempel på sådana platser är Brunflo, Mörsil, Stöde och Östersund Västra.

Där det är möjligt med hänsyn till tillgänglig yta kan väderskyddet placeras mellan plattform och busshållplats så att den kan nyttjas av både tågresenärer och bussresenärer. Väderskyddet bör utformas med transparenta väggar, automatisk dörröppning, belysning och tillgänglighetsanpassade sittplatser. För att höja servicen och attraktiviteten för resenärerna kan de även utrustas med exempelvis wifi och uttag för laddning av elektronik. Nedan är ett exempel från Hjärup i Skåne där plattformen är utrustad med ett klimatskyddat väderskydd med stängbara dörrar.



Figur 43: Exempel på klimatskyddat väderskydd med stängbara dörrar från Hjärup i Skåne. Bild: Sweco 2025

Viktigt att beakta i utformning och gestaltning av väderskydd är att bytespunkterna ingår i järnvägens kulturmiljö längs Mittstråket vilket ger stationsmiljön ett kulturhistoriskt värde. Flera bytespunkter har välbevarad kulturmiljö med arkitektur och anläggningsform från sent 1800-tal vilket gör att åtgärder inom stationsmiljön behöver ske varsamt för att värna och bevara det kulturhistoriska värdet.

MEDFINANSIERAS AV:



Det är viktigt att utformningen av väderskydd inte blir för dominant eller bryter av arkitektoniskt mot stationens karaktär och den omgivande bebyggelsemiljön. Nedan är en illustrationskiss från Östersund Västra som visar hur ett uppvärmt och klimatskyddat väderskydd på plattformen kan utformas för att harmonisera med den befintliga miljön.



Figur 44: Exempel på klimatskyddat väderskydd där gestaltningen harmoniserar med kulturmiljön. Illustration: Sweco 2025

MEDFINANSIERAS AV:



Medfinansieras av  
Europeiska unionen



Region  
Västernorrland

TRAFIKVERKET



Krokoms  
kommun

### Tillgänglighetsanpassad ramp och trappa

En återkommande brist vid bytespunkterna är att trappor och ramper inte är tillgänglighetsanpassade. Det gäller både på plattformen och andra platser inom stationsområdet. För att uppfylla kraven på tillgänglighet ska det finnas dubbla ledstänger på båda sidor om trappan eller rampen. Det ska finnas visuell markering vid början och slut och om trappan/rampen är lång ska det finnas vilplan. Rampens lutning ska vara högst 1:20 mellan vilplan.<sup>15</sup> Nedan är exempel på en väl utformad ramp i Bräcke med dubbla ledstänger på båda sidor om rampen, varningsyta vid rampens början och slut och avåkningskydd på sidorna som även fungerar som naturligt ledstråk.



Figur 45: Ramp med varningsyta vid början och slut, dubbla ledstänger och avåkningskydd. Bild: Sweco 2025

<sup>15</sup> TRVINFRA-00400 "Ban- och stationsutformning", Trafikverket 2023

MEDFINANSIERAS AV:



### Trafiksäker plattformsförbindelse

Vid flera bytespunkter saknas en trafiksäker plattformsförbindelse över spåren. Plattformsförbindelser som inte är planskilda är visserligen aldrig en helt säker lösning eftersom det alltid finns risk för överträdelser och resenärer som kryper under nedfällda bommar, men med ljud- och ljussignaler och bommar med kjol minskar risken för spårsprung.<sup>16</sup> Bilden till vänster nedan visar exempel från Undersåker där plattformsförbindelsen är obevakad. Bilden till höger visar exempel från Sundsvall Västra där plattformsförbindelsen är försedd med bommar och ljud- och ljussignaler.



Figur 46: Obevakad plattformsförbindelse respektive bevakad med bommar och ljud- och ljussignal. Bild: Sweco 2025

<sup>16</sup> Utformning av Trafikverkets utrustning och anläggningsdelar på stationer, Trafikverket 2024.

MEDFINANSIERAS AV:



Medfinansieras av  
Europeiska unionen



## Busshållplats

### Tillgänglighetsanpassning

Busshållplatserna vid bytespunkterna har generellt låg standard gällande utformning. Vid flera bytespunkter utgörs hållplatserna endast av en markering i gångbanan som har alldeles för låg och smal plattformsyta. Det behövs en omfattande uppgradering av hållplatserna utmed Mittstråket och tillgänglighetsanpassning som gör det möjligt för alla grupper att resa med bussen. I det ingår en jämn och bred plattform med tillräcklig plats för resenärer i rullstol, plattformshöjd som gör det möjligt för lågt insteg i bussen, taktilt och visuellt stråk på plattformen och kontrasterande kantremsa.

### Väderskydd och sittplatser

På många platser markeras busshållplatsen endast med en stolpe med toptavla. För att öka resenärernas komfort och trygghet bör hållplatserna uppgraderas med väderskydd med integrerad belysning och bänkar med ryggstöd och tre armstöd. Väderskydden innebär också att busshållplatserna blir mer framträdande i landskapet och gör det enklare att orientera sig vid bytespunkten.

### Resenärsinformation

Busshållplatserna behöver också uppgraderas med information som gör att resenärerna kan känna sig trygga och lita på att de kommer fram i tid. Varje hållplats ska utrustas med hållplatsskylt och hållplatsnamn samt informationstavla som visar tidtabell och hur ytterligare information om kollektivtrafiken kan erhållas. På hållplatser som har många påstigande bör det även finnas en digital informationstavla som visar tidtabellsinformation i realtid samt taktill informationstext och prator med lyssningsbar information.

Nedan är exempel på utformning av busshållplats från Hållplatshandboken i Västernorrland.<sup>17</sup> Hållplatsen är utformad med bred hårdgjord resenärsyta, plattformshöjd, taktill stråk, kontrasterande kantremsa, väderskydd med tillgänglighetsanpassade sittplatser och nödvändig resenärsinformation.



Figur 47: Exempel på utformning av tillgänglighetsanpassad busshållplats. Källa: Hållplatshandboken i Västernorrland 2022

<sup>17</sup> Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2024–2030. Bilaga 1: Hållplatshandbok, Din Tur 2022

### Dubbel stopphållplats – timglashållplats

Vid ett antal bytespunkter (Fränsta, Järpen, Stöde och Torpshammar) ligger den närmaste busshållplatsen mellan några hundra meter bort från järnvägsstationen. Det finns ingen överblick mellan busshållplats och järnvägsstation och det finns inte heller någon skyltning mellan de olika platserna vilket gör att avståndet upplevs som ännu längre. För att förenkla bytet mellan tåg och buss föreslås i flera fall att en ny busshållplats anordnas i direkt anslutning till bytespunkten. Den nya hållplatsen innebär att ersättningstrafiken får en hänvisad plats inom stationsområdet och gör det även möjligt för en eventuell omdragning av ordinarie busstrafik.

Vid Torpshammar föreslås att den nya hållplatsen utformas som en dubbel stopphållplats, timglashållplats, med avsmalningar av gatans körbana på ett sådant sätt att fordon i båda riktningar måste stanna när bussen står vid hållplatsen. Timglashållplats kräver lite plats, har en bussprioriterande effekt och möjliggör en god angöring och en hög trafiksäkerhet vid hållplatsområdet. Körväglets bredd ska vara minst 3,5 meter för att möjliggöra en god vinterväghållning, och pollare bör sättas upp för att tydliggöra avsmalningen. Nedan är en bild från Stockholms stad och en lösning med timglashållplats.



Figur 48: Exempel på utformning av timglashållplats med avsmalning av gatans körbana. Bild: Sweco 2025

MEDFINANSIERAS AV:



## Ankomstzon

### Taktila och visuella ledstråk inom ankomstzon

En vanlig brist inom ankomstzonen är att det saknas taktila och visuella ledstråk som hjälper personer med nedsatt syn, rörelsehinder eller andra orienteringssvårigheter att röra sig säkert och självständigt till plattform, busshållplats och andra viktiga målpunkter. Här behövs en standardhöjning vid samtliga 10 studerade bytespunkter. Viktigt är att ledstråken är kännbara för att kunna avläsas med käpp och visuellt kontrasterande så att de syns tydligt mot den omgivande beläggningen. Vidare ska stråken vara sammanhängande och fria från hinder. Det innebär att stråket ska vara obrutet hela vägen från start till mål, exempelvis från plattform till busshållplats. Rekommendationen är att det ska vara fri gångväg på minst 2,0 meter och att trottoarkanter är sänkta för rullstolsanvändare. Vid övergångsställen, nivåskillnader eller vägval ska varningsplattor användas.<sup>18</sup> Vid utformning av taktila ledstråk behöver det också säkerställas att dessa inte skapar utmaningar för t.ex. personer med en barnvagn, eller för personer som sitter i rullstol. Släta ytor måste här också beaktas.

### Taktil orienteringstavla

Vid bytespunkter där det finns flera målpunkter inom stationsområdet kan det vara relevant att sätta upp en taktil orienteringstavla som hjälper för personer med synnedsättning eller kognitiva svårigheter att förstå stationens utformning och hitta till rätt funktioner. Den taktila orienteringstavlan är en planskiss i miniatyr som visar stationen i fågelperspektiv med text i relief och punktskrift för alla viktiga funktioner. Kartan visar var taktila och naturliga ledstråk finns inom stationsområdet genom inritade taktila linjer.

Av de bytespunkter som har studerats i denna utredning är det endast Ånge som har en taktil orienteringstavla, vilken behöver aktualiseras. I utredningen föreslås orienteringstavla vid samtliga bytespunkter som en del av ett åtgärds paket med taktila komplement i form av spårnummerskylt och markeringskyltar. Till vänster nedan är en bild från Eslöv i Skåne där taktila plattor och kontrastmarkering bildar tydliga ledstråk som underlättar för resenärer med funktionsvariationer. Till höger är en bild från Hållplats Stenstan i Sundsvall där en digital skylt med avgångstider har kompletterats med en taktil orienteringstavla som visar busstorgets utformning.



Figur 49: Exempel på taktila och visuella ledstråk till höger och taktil orienteringstavla till vänster. Bild: Sweco 2025

<sup>18</sup> Utformning av Trafikverkets utrustning och anläggningsdelar på stationer, Trafikverket 2024.

MEDFINANSIERAS AV:



## Mötesplats för ledsagning

En mötesplats för ledsagning är en särskilt utmärkt plats där resenärer kan träffa personal för ledsagning, exempelvis personer med rörelsehinder, äldre eller andra som behöver hjälp att ta sig genom stationen eller ombord på ett tåg. Det är en viktig tjänst för att göra kollektivtrafiken tillgänglig för alla resenärsgupper, och det är avgörande för att resenärer ska kunna nyttja tågoperatörernas service med ledsagning ombord på tågen. Idag saknas mötesplats för ledsagning vid samtliga bytespunkter utom Bräcke och Ånge.

## Belysning inom stationsområdet

En vanligt återkommande brist är att det saknas tillfredsställande belysning. I resenärsundersökningen lyfts bristande belysning fram som en allvarlig brist. Det är särskilt vanligt vid parkeringen närmast stationen, men det gäller även generellt inom stationsområdet. Att bytespunkten är väl upplyst är viktigt både för tryggheten och tillgängligheten. Att som resenär kunna se och bli sedd, att kunna läsa av information, och att kunna identifiera målpunkter och riskområden har stor betydelse för upplevelsen vid bytespunkten.

Specifikationer gällande belysning finns att se i Trafikverkets kravdokument<sup>19</sup> ”Belysning i järnvägsmiljö”. Generellt gäller att samtliga områden inom stationsområdet, plattform, gångvägar och passager, trappor och ramper, väntsalar och inomhusytor, ska vara väl belysta för att resenärerna ska kunna orientera sig och läsa av information på ett tryggt och säkert sätt. Behovet av belysningsnivå varierar inom området. Högst styrka krävs vid entréer, trappor och ramper där belysningsnivån bör vara 100–200 lux.

## Trafiksäker passage över vägen

Vid flera bytespunkter saknas en trafiksäker passage för gående och cyklister att ta sig över vägen närmast stationen. Det innebär dels att tillgängligheten till bytespunkten försämras för resenärer som kommer till fots eller med cykel, dels att bytet mellan tåg och buss försämras. Behovet av trafiksäker passage är ett vanligt önskemål i resenärsundersökningen. Det gäller både bytespunkter där det saknas passager överhuvudtaget, och platser där det finns passager som är i behov av förbättringsåtgärder.

Viktiga aspekter för en trafiksäker passage är att det är låga hastigheter i motorfordonstrafiken och att det är goda siktförhållanden och god belysning vid passagen. Det är också viktigt att personer med synnedsättning ges möjlighet att orientera sig över passagen. Kanten mellan gångytan och körbanan kan användas för att ta ut riktningen och fungerar som signal om att en körbana korsas. Om en kant saknas behöver det finnas taktill och kontrasterande markering. På delar av passagen, en bredd av 0,9–1 meter, behöver kanten sänkas till 0-nivå för att möjliggöra för rullstol, rullator eller barnvagn att passera. Där det är möjligt med hänsyn till tillgänglig yta kan passagen utformas med refug som gör det enklare för passerande i två steg. Refugen bör helst vara minst 2,0 meter bred men undantag kan ges ned till 1,2 meter på tvåfältiga vägar.<sup>20</sup>

I denna utredning föreslås genomgående att passagen över körbanan regleras som övergångsställe på alla vägar som inte är Europavägar, vilket innebär att motorfordonstrafiken har väjningsplikt gentemot gående som korsar vägen. Detta står visserligen i konflikt med framkomligheten för motorfordon, men det övervägs av behovet av en trafiksäker passage för oskyddade trafikanter.

<sup>19</sup> TRVINFRA-00151 ”Belysning i järnvägsmiljö”, Trafikverket 2023

<sup>20</sup> TRVINFRA-00396 ”Vägar och gators utformning”, Trafikverket 2024

Regleringen av övergångsställe är också en förutsättning för att bytespunkten ska vara tillgänglig för alla resenärsgupper. Vid en passage som inte är reglerad som övergångsställe har gående väjningsplikt gentemot motorfordon. Det innebär att personer med nedsatt syn behöver lyssna sig till om det kommer ett fordon eller inte, vilket är både svårt och trafikfarligt på vägar med stora trafikflöden.<sup>21</sup>

Där det är möjligt föreslås farddämpande åtgärder som säkrar hastigheten till 30 km/tim. Det innebär att risken för allvarliga skador vid påkörning minskar väsentligt – dödlighetsrisken minskar från cirka 50 till 5 % vid en sänkning av hastigheten från 50 till 30 km/tim.<sup>22</sup> Exempel på en hastighetssäkrande åtgärd som kan användas vid passager är busskuddar, vilket innebär att en upphöjning anläggs framför passagen som gör det möjligt för bussar och yrkesfordonstrafik att grensla farthindret med hänsyn till arbetsmiljön för fordonsförarna. Där det finns tillräckligt med yta föreslås att en mittrefug med vilplan anläggs som gör att oskyddade trafikanter kan passera ett körfält åt gången. När det finns utrymme för mittrefug kan busskuddarna placeras på respektive sida av passagen. Där det saknas tillräcklig yta för mittrefug bör busskuddarna placeras parvis i rad för att undvika slalomkörning mellan farthindren. Nedan visas exempel på parvis placering av busskuddar vid ett övergångsställe i Lidingö stad.



Figur 50: Exempel på placering av busskuddar vid övergångsställe i Lidingö stad. Bild: Sweco 2025

Busskuddar har många fördelar jämfört med andra fysiska farthinder, de har god effekt på hastigheten, de har en utformning som innebär att avvattnings av körbanan är enkel att hantera, och själva konstruktionen är en stapelvara som är billiga i inköp och som kan bytas ut vid behov. En nackdel med lösningen är att snö och is riskerar att lämnas kvar vid snöröjning. Det finns också en risk att plogblad och maskiner skadas om de körs

<sup>21</sup> Mobilitet för gående, cyklister och mopedister, Trafikverket och SKR 2022

<sup>22</sup> Mobilitet för gående, cyklister och mopedister, Trafikverket och SKR 2022

MEDFINANSIERAS AV:



för fort mot busskudden. För att förebygga detta krävs långsammare körning alternativt att plögen har flytande plogblad som kan röra sig upp och ner och följa vägbanans ojämnheter.

På Europavägar där framkomligheten för motorfordon prioriteras högre än på andra vägar kan andra åtgärder behöva utredas för att skapa en säker och trygg passage för oskyddade trafikanter. Erfarenheter och exempel kan hämtas från pågående byggnation av GCM-väg utmed E14 i Bräcke som har projekterats av Trafikverket och som började byggas under sommaren 2025. I projektet ingår fyra gångpassager över E14 där ändamålet har varit att förbättra trafiksäkerheten, tillgängligheten och framkomlighet för oskyddade trafikanter. En av dessa gångpassager utformas som en upphöjd passage medan de övriga tre gångpassagerna utformas med andra hastighetsdämpande åtgärder i form av sidoförskjutning och refuger.

Nedan är en illustration från gestaltningsprogrammet<sup>23</sup> för projektet som visar den föreslagna gångpassagen över E14 vid järnvägsstationen i Bräcke. Här föreslås en gångpassage i plan med mittrefug och sidoförskjutning av södergående körfält. Sidoförskjutningen gör att motorfordonstrafiken håller en lägre hastighet genom passagen och med ett vilplan kan fotgängare och cyklister passera ett körfält åt gången. För den norrgående trafiken föreslås hastighetsdämpande åtgärd längre söderut med en upphöjd passage. Högsta tillåtna hastighet på sträckan genom tätbebyggt område i Bräcke är 40 km/tim.



Figur 51: Illustration av gångpassage vid järnvägsstationen i Bräcke, vy mot söder mot stationen. Källa: Trafikverket 2022

### Trygga och säkra gångvägar

En återkommande brist vid bytespunkterna är att det saknas trygga och säkra anslutningar för gående. Det gäller både anslutningar till bytespunkten och inom själva stationsområdet. Bristen på sammanhängande gångstråk är en av de vanligaste synpunkterna i resenärsundersökningen. Det är en brist som lyfts vid samtliga 10 studerade bytespunkter och som ibland är så allvarlig att den gör att resenärer väljer bort tåget till

<sup>23</sup> Gång- och cykelväg längs E14 i Bräcke, gestaltningsprogram, Trafikverket 2022

MEDFINANSIERAS AV:



Medfinansieras av  
Europeiska unionen



REGION  
JÄMTLAND  
HÄRJEDALEN  
JEMNTEN HÄRJEDALEN DALVE



Region  
Västernorrland



TRAFIKVERKET



Krokoms  
kommun  
KROKOMEN TJEJLTE

förmån för bilen. Nästan 1 av 10 svarande anger att bättre anslutningar skulle göra att de reser mer med tåget. Vid vissa bytespunkter är siffran nästan 30 %.

För att åtgärda denna brist föreslås en omfattande standardhöjning vid samtliga 10 bytespunkter. I många fall handlar det om att uppgradera befintliga gångbanor med ny beläggning, bättre avrinning, förstärkt belysning och taktilla stråk. I andra fall handlar det om helt nya kopplingar där det idag saknas gångstråk. Detta är särskilt vanligt inom stationsområdet där samtliga bytespunkter har behov av nya gångstråk som kopplar samman plattformen med viktiga målpunkter inom stationsområdet. I en del fall föreslås även nya gångbanor fram till bytespunkten där gående idag delar utrymme med motorfordon. Utformningen av gångbanorna utgår från Boverkets författningssamlingar<sup>24</sup> för tillgänglighet som ger en minsta bredd på 2,0 meter vid nybyggnation.

I redan byggd miljö bör bredden vara minst 1,75 meter för att möjliggöra för personer i rullstol och gående att färdas sida vid sida, se Tabell 3 nedan. Gångbanan ska separeras från körbanan med hög kantsten och där den går utmed ska behövas en säkerhetszon på 0,5 meter som även kan användas som möbleringszon för stolpar och belysning. Gångbanan ska beläggas med hårdgjort material och med tvärfall på 1,5–2 % för att undvika vattensamling, halka och isbildning. Liksom inom övriga stationsområdet är det viktigt att gångbanan är väl upplyst med förstärkt belysning som är riktad specifikt mot gångbanan.

Tabell 3: Rekommendera mått för gångbanor<sup>25</sup>

### Breddmått för gångbanor

Områdestyp	Rekommenderat minsta mått	Tillåtet minsta mått
Nybyggnation	2,0 meter	1,8 meter med vändzon
Bebyggd miljö	1,75 meter	1,2 meter
Kort avsmalning	1,3 meter	0,9 meter

### Trygga och säkra cykelvägar

Vid sidan av gångbanor är det viktigt med trygga och säkra cykelanslutningar till bytespunkten. Ett väl utbyggt cykelnät gör det möjligt att kombinera cykel och tåg vilket ökar upptagningsområdet för järnvägen. Det är ett effektivt sätt att öka nyttan av kollektivtrafiken samtidigt som restiden minskar för den första och sista kilometern, dvs. resan som görs från bostaden till stationen eller från stationen till arbetet, som ofta står för en betydande del av den totala restiden.

Resenärsundersökningen visar att det finns en stor potential för ett ökat kombinationsresande i Mittstråket. Merparten av de svarande i undersökningen, nästan 8 av 10, bor inom 5 kilometer från stationen. Att cykla 5 kilometer tar cirka 15 minuter, men trots det svarar 40 % av resenärerna att de tar bilen till stationen. Vid vissa bytespunkter är siffran ännu högre. Ett exempel är Stöde där 8 av 10 anger att de tar bilen till stationen trots att hela 90 % bor inom 5 kilometers avstånd. Flera svarar också att de tar bilen hela vägen (i stället för tåg) på grund av bristande angöring för gång och cykel vid stationen. Nära 3 av 10 anger att bättre anslutningar för gång och cykel skulle göra att de reser mer med tåget.

<sup>24</sup> Boverket, HIN 3 BFS, 2013:9 & ALM 2, BFS 2011:5

<sup>25</sup> Boverket, HIN 3 BFS, 2013:9 & ALM 2, BFS 2011:5

För att främja ett ökat cykelresande föreslås en rad cykelåtgärder vid bytespunkterna. Vid en del bytespunkter föreslås en standardhöjning av befintliga cykelanslutningar med ny beläggning, breddad yta, bättre avrinning, förstärkt belysning och hastighetsäkrade passager. Vid andra bytespunkter föreslås nya cykelanslutningar. Utformningen av cykelbanorna utgår från Trafikverkets riktlinjer i VGU och handboken *Mobilitet för gående, cyklister och mopedister* som redovisas i Tabell 4 nedan.

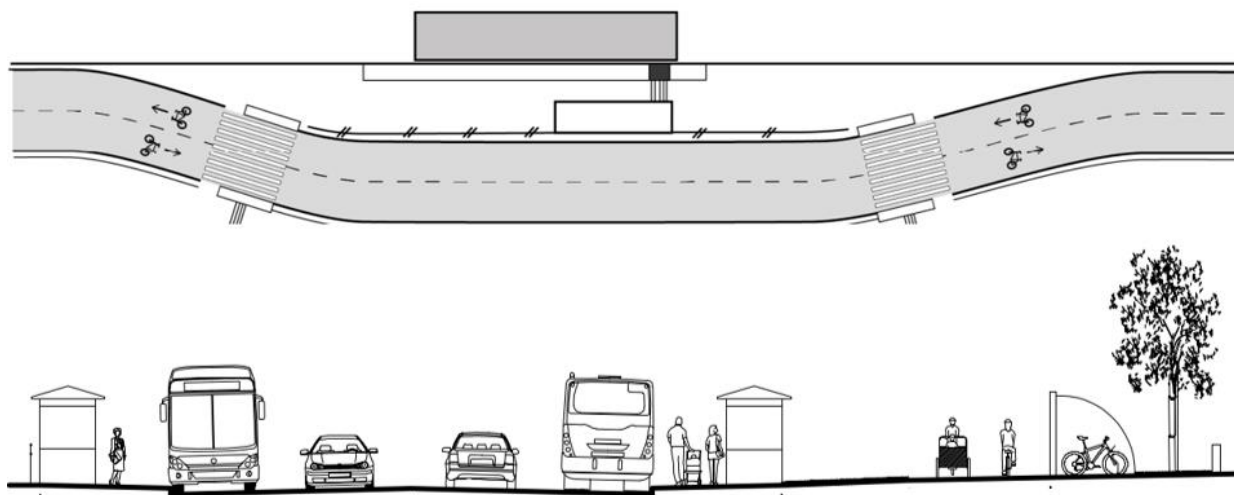
Tabell 4: Rekommendera breddmått för gång- och cykelbanor<sup>26</sup>

### Breddmått för gång- och cykelbanor

Typ av gång- och cykelbana	Rekommenderat minsta mått	Tillåtet minsta mått
Gemensam gång- och cykelbana	4,0 meter *	2,5 meter *
Separerad gång- och cykelbana	2,5 meter cykelbana * 1,8 meter gångbana	2,0 meter cykelbana * 1,8 meter gångbana

\* Därtill tillkommer skyddszon på 0,4 meter mot körbana utan kantstensparkering och 1,0 meter mot körbana med kantstensparkering

Vid separering mellan gående och cyklister bör cykelbanan gå närmast vägen med gångbanan innanför. I utredningen föreslås genomgående att gång- och cykelbanan går jämsides med vägen utan skiljeremsa och den separeras från körbanan med kantsten och säkerhetszon på 0,4 meter. För att undvika vattensamling, halka och isbildning bör gång- och cykelbanan ha ett tvärfall på 1,5–2 %. Vid busshållplatser bör cykelbanan dras bakom hållplatsen för att undvika konflikter mellan cyklister och bussresenärer. Ett kort räcke på ömse sidor av busshållplatsens väderskydd hindrar gående att skymmas av väderskyddet när de ska korsa cykelbanan. Där det är små flöden av bussresenärer och cyklister kan gångbanan ledas framför hållplatsen med övergångsställen där räcket börjar och slutar. Nedan visas en typlösning för dragning av cykelbanan förbi busshållplats i plan och profil.



Figur 52: Exempelskiss för dragning av cykelbana vid busshållplats. Illustration: Sweco 2025

<sup>26</sup> TRVINFRA-00396 "Vägar och gators utformning", Trafikverket 2024 samt *Mobilitet för gående, cyklister och mopedister*, Trafikverket och SKR 2022

MEDFINANSIERAS AV:

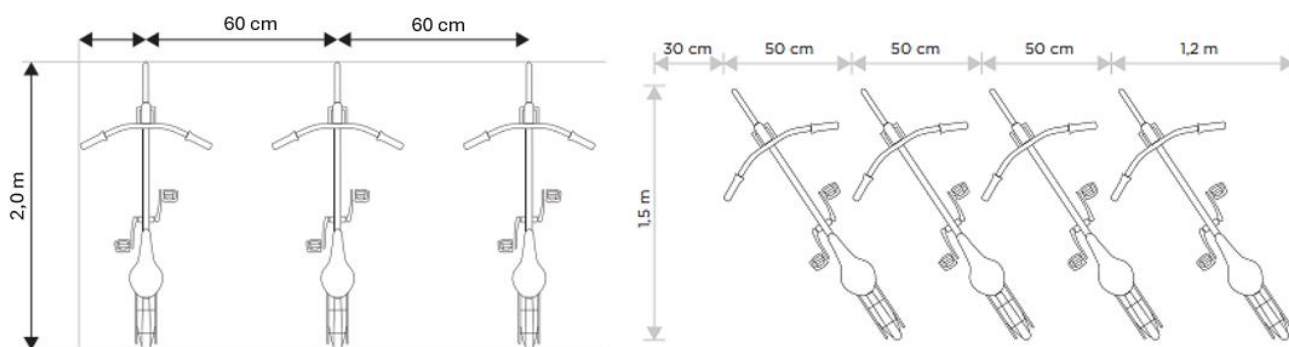


## Attraktiv och trygg cykelparkering

Ett ytterligare sätt att främja kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik är att anordna trygga och säkra cykelparkeringar vid bytespunkterna. Utbyggnad av cykelparkering har en väl beprövad effekt på resandet. I Nederländerna visar före- och efterstudier att tågresandet ökar med i genomsnitt 20 % vid stationer som förses med moderna och attraktiva cykelparkeringar. I Sverige visar liknande studier på en ökning av kollektivtrafikresandet med omkring 10 %.<sup>27</sup>

Nulägesanalysen visar att det finns ett behov av standardhöjning av cykelparkering vid bytespunkterna. Nuvarande parkeringen är av varierande kvalitet. Vid en del bytespunkterna finns cykelparkering som är väl placerad i anslutning till plattformen och som ger väderskyddad och möjlighet till ramlåsning. På andra platser har cykelparkeringen en betydligt lägre standard med framhjulsställ som står placerade i ett skymt läge. Generellt gäller att cykelparkeringen är dåligt upplyst och att den skulle kunna göras mer framträdande inom stationsområdet.

Det finns gott om handböcker och styrdokument att ta stöd av vad gäller utformningen av cykelparkering. Som exempel kan nämnas *Cykelparkering vid resecentrum*<sup>28</sup> (Trafikverket), *Gör plats för cykeln* (Boverket)<sup>29</sup> och *Cykelparkeringsguide*<sup>30</sup> (Göteborgs stad). En viktig rekommendation är att cykelparkeringen placeras i direkt anslutning till plattformen, hest inom 25 meter från entrén och närmare än motsvarande bilparkering. Det är också viktigt att säkerställa tillräcklig yta för parkerade cyklar. Avståndet mellan cykelställ bör vara 60 cm för att två cyklar ska kunna rymmas utan att deras styren går i varandra. Om parkeringen utformas som snedparkering, 45 grader, kan avståndet minska till 50 cm. Då minskar även djupet för cyklarna från 2 meter till 1,5 meter. Nedan är riktlinjer från Göteborgs stad vad gäller utformning av cykelparkering i rät vinkel respektive sned vinkel i 45 grader samt rekommenderade mått för manövreringsyta och parkeringsyta för utrymmeskrävande cyklar.



Figur 53: Exempel på utformning av cykelparkering i rät vinkel respektive sned vinkel. Källa: Göteborgs stad

<sup>27</sup> Kombinerad mobilitet cykel kollektivtrafik, K2 Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik 2023

<sup>28</sup> Cykelparkering vid Resecentrum, Trafikverket 2010

<sup>29</sup> Gör plats för cykeln, Boverket 2010

<sup>30</sup> Cykelparkeringsguide, Göteborgs stad 2019

MEDFINANSIERAS AV:



Medfinansieras av  
Europeiska unionen



REGION  
JÄMTLAND  
HÄRJEDALEN  
JEMNTEN HERJEDALEN DALVE



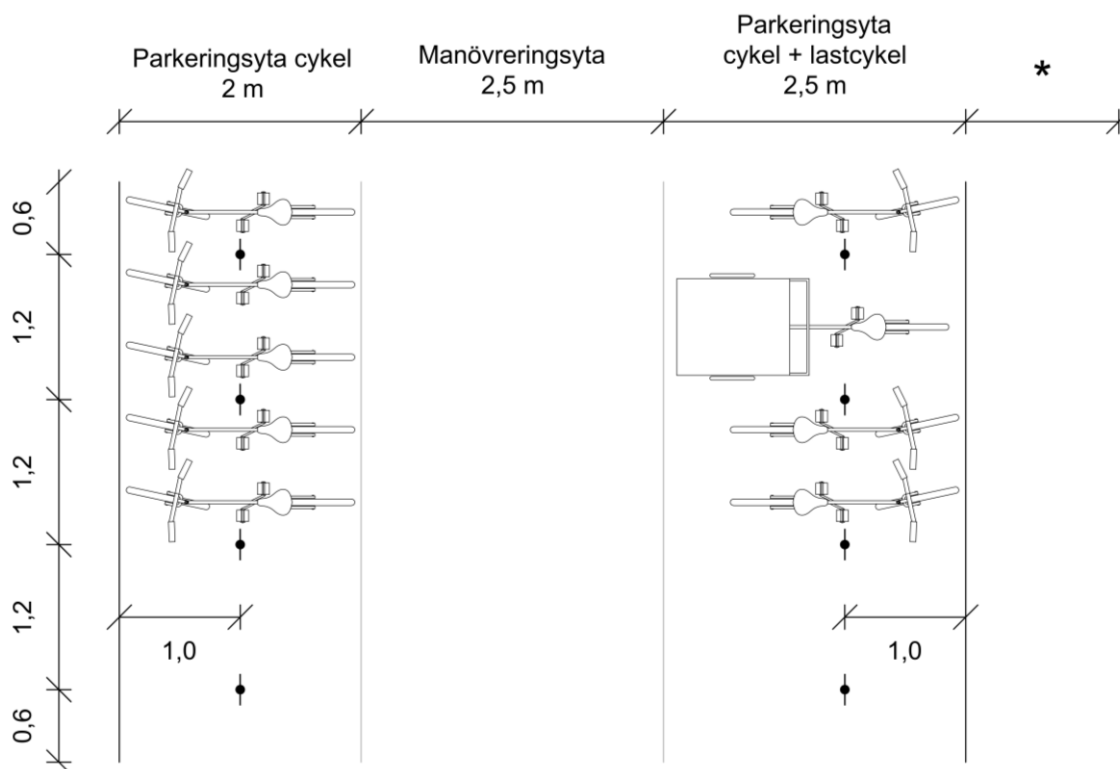
Region  
Västernorrland



TRAFIKVERKET



Krokoms  
kommun  
KROKOMEN TJEJLTE



Figur 54: Rekommenderade mått för manövreringsyta och parkeringsyta för utrymneskrävande cyklar. Källa: Göteborgs stad

En modern cykelparkering signalerar att cyklister är prioriterade och att bytespunkten är väl omhändertagen. I utredningen föreslås genomgående att cykelparkeringen utrustas med väderskydd med inbyggd belysning och ramlåsning. För att ytterligare öka servicen för cyklisterna föreslås att parkeringen kompletteras med en enklare cykelservicestation med luftpump och enklare verktyg. Vid ett antal bytespunkter föreslås också att nuvarande parkering kompletteras med ett cykelgarage som ger ökad komfort för cyklisterna. Cykelgaraget utrustas med transparenta väggar som ger god insyn och utblick och med belysning som lyser upp både invändigt och utvändigt. Därmed bidrar cykelgaraget till att öka tryggheten inom hela stationsområdet.

### Strukturerad yta för angöring

En återkommande brist vid bytespunkterna är att ankomstzonen är ostrukturerad och saknar separering mellan motorfordon och oskyddade trafikanter. Det är generellt otydligt var motorfordon har sin uppställning och hur gående ska röra sig inom stationsområdet. I resenärsundersökningen är det många svarande som önskar en tydligare angöringsplats för motorfordon som är avskild från den övriga ankomstzonen. För att möta detta behov föreslås genomgående att bytespunkterna får en avgränsad angöring med särskilda platser för hämtning/lämning, färdtjänst, taxi, parkeringsplatser för rörelsehindrade och övrig pendelparkering. Vid en del bytespunkter anordnas en separat angöringsyta för annan parkering såsom kundparkering till verksamheter inom stationsområdet.

MEDFINANSIERAS AV:



## Behovsanalys av bil- och cykelparkering

En välplanerad cykel- och bilparkering är en viktig del av resekedjan som har stor påverkan på hur attraktivt det är att resa kollektivt. Det är viktigt att skapa tillräcklig kapacitet för att underlätta tågresandet men utan att överdimensionera parkeringen så att den konkurrerar med andra funktioner. För att kartlägga behovet av cykel- och bilparkering vid de studerade bytespunkterna har en behovsanalys genomförts i följande steg.

Parkeringsbehovet kan utgå antingen från antalet påstigande resenärer eller antalet invånare i orten. För bilparkeringen har en viktning gjorts utifrån dessa två ingångsvärden. Antalet påstigande resenärer ger en bra bild av behovet idag medan antalet invånare i orten visar på potentialen för det framtida behovet.

Därefter har en kartläggning gjorts av antalet befintliga parkeringsplatser inom 200 meters gångavstånd från stationen vilket ger en kvalificerad bedömning av parkeringsbehovet vid bytespunkten. Endast de parkeringsplatser som är tillgängliga för buss- och tågresenärer har medräknats. Parkeringsplatser som är tydligt reserverade för andra verksamheter ingår inte. Det innebär exempelvis att parkeringsplatser som är reserverade för restaurangbesökare, besökare till butiker eller förhyrda platser inte har medräknats.

I kartläggningen av befintliga parkeringsplatser har även stationsområdet närmast stationen exkluderats från beräkningen. Anledningen till detta är att det i utvecklingsförslagen för bytespunkterna (se kapitel 3.3) föreslås åtgärder inom stationsområdet som påverkar de parkeringsplatser som finns där idag. Genom att utesluta stationsområdet närmast stationen ger behovsanalysen en mer korrekt bild av parkeringsbehovet om och när åtgärderna i utvecklingsförslagen är genomförda.

Resultatet av behovsanalysen ger en ungefärlig bild av efterfrågan på parkering vid bytespunkterna. Det är dock viktigt att poängtera att detta är en uppskattning och inte ett exakt värde. Det faktiska behovet kan variera över tid och från station till station beroende på exempelvis resmönster, kollektivtrafikens utbud, upptagningsområdets storlek och andra lokala förutsättningar. Som exempel kan nämnas Östersund Västra som skiljer sig från övriga bytespunkter då stationen är centralt belägen i en centralort. Det innebär att behovet av pendelparkering kan vara lägre vid Östersund Västra jämfört med övriga bytespunkter och att antalet parkeringsplatser kan behöva justeras ner jämfört med siffran i behovsanalysen. Det faktiska parkeringsbehovet bör utgå från ett flertal mätningar av parkeringsbeläggningen vid varje station.

I Tabell 5 nedan redovisas behovsanalysen för bilparkering vid de studerade bytespunkterna.

Tabell 5: Behovsanalys av bilparkering vid bytespunkterna

### Behovsanalys av bilparkering

Station	Totalt behov av parkeringsplatser	Befintliga parkeringsplatser inom 200 meter exkl. stationsområdet	Behov av nya parkeringsplatser
Undersåker	14	0	14
Järpen	17	0	17
Mörsil	10	5	5
Östersund V	115*	110	5*
Brunflo	24	32	-
Bräcke	28	30	-

MEDFINANSIERAS AV:



Ånge	29	102	-
Fränsta	15	0	15
Torpshammar	6	18	-
Stöde	10	3	7

\* Östersund Västra skiljer sig från övriga bytespunkter då stationen är centralt belägen i en centralort. Kommunens bild är att det endast är ett mindre antal av de 110 platser som finns idag som används för pendelparkering. Sett till stationens placering i staden är det inte heller önskvärt att uppmuntra resenärer att ta bilen till stationen. Det innebär att behovet av pendelparkering kan vara lägre vid Östersund Västra jämfört med övriga bytespunkter och att antalet parkeringsplatser kan behöva justeras ner jämfört med siffran i behovsanalysen.

Behovsanalysen för cykelparkering bygger på samma viktning av påstigande och invånare som bilparkering. Analysen har kompletterats med uppgifter om cykelns färdmedelsandel<sup>31</sup>. Denna har räknats upp med 50 % för att möjliggöra för och styra mot en högre framtida andel cykeltrafik.

Därefter har en kartläggning gjorts av antalet befintliga cykelparkeringsplatser inom 50 meters gångavstånd från stationen som är tillgängliga för buss- och tågresenärer exklusive stationsområdet vilket ger följande bedömning. I Tabell 6 nedan redovisas behovsanalysen för cykelparkering vid de studerade bytespunkterna.

Tabell 6: Behovsanalys av cykelparkering vid bytespunkterna

### Behovsanalys av cykelparkering

Station	Totalt behov av cykelplatser	Befintliga cykelplatser inom 50 meter exkl. stationsområdet	Behov av nya cykelplatser
Undersåker	8	0	8
Järpen	7	8	-
Mörsil	4	8	-
Östersund V	45	32	13
Brunflo	9	8	-
Bräcke	11	8	3
Ånge	11	0	11
Fränsta	6	8	-
Torpshammar	2	8	-
Stöde	4	8	-

<sup>31</sup> Region attityd- och resvaneundersökning, Länsstyrelsen Västernorrland 2009

MEDFINANSIERAS AV:



Viktigt att poängtera är att denna behovsanalys inte tar ställning till standarden på befintlig cykelparkering. Vid flera bytespunkter finns ett stort behov av att uppgradera dagens cykelparkering för att möjliggöra en trygg och säker förvaring. Det innebär att det finns ett behov av cykelparkeringsåtgärder på flera av de platser där tabellen ovan visar att behovet är uppfyllt.

### Platsbildning framför stationshus

Med en avgränsad angöringsyta för motorfordon frigörs plats för oskyddade trafikanter. Vid ett antal bytespunkter (Brunflo, Bräcke, Järpen och Undersåker) föreslås att ytan som frigörs omvandlas till ett stationstorg med sittplatser och grönska för en attraktivare ankomst. Stationstorget gör att stationen får en mer synlig och framträdande plats i landskapet genom en tydlig entré och välkomnande ankomstzon. Det bidrar också till att rama in stationshuset och lyfta fram platsens kulturhistoriska värden.

Stationstorget kan utvecklas stegvis, först genom enkla åtgärder som tillfällig möblering med sittplatser, cykelparkering och blomsterurnor som separerar gående från motorfordon. Därefter kan en permanent lösning etableras på längre sikt. Figur 55 nedan är en illustrationsskiss från Undersåker som exemplifierar hur ett stationstorg kan bidra till att stärka stationsentrén.



Figur 55: Exempel på utformning av ett stationstorg framför stationshuset i Undersåker. Illustration: Sweco 2025

MEDFINANSIERAS AV:



## Piktogram och digital skylt om avgångtider

Ett enkelt sätt att förstärka stationsentrén är att placera ett piktogram med en tågsymbol alternativt bokstaven "J" i ankomstszone. Ett piktogram som är väl synligt för ankommande resenärer hjälper till att visa vägen till stationen. Det bidrar också till att göra bytespunkten mer framträdande på platsen. För att öka igenkänningen och orienterbarheten föreslås att ett standardiserat och gemensamt formspråk tas fram för samtliga bytespunkter i Mittstråket. Där järnvägsstationen och busshållplatsen är placerade långt från varandra, exempelvis i Fränsta, Järpen, Stöde och Torpshammar, kan ett piktogram placeras vid busshållplatsen med en särskild bussymbol alternativt bokstaven "B".

För att ytterligare synliggöra stationsentrén kan en digital skylt sättas upp i anslutning till piktogrammet. Även här föreslås att ett standardiserat formspråk tas fram och att upphandlingen av skyltar görs gemensamt för alla bytespunkter i Mittstråket. Skyltarna fyller flera syften. Förutom att annonsera stationsentrén bidrar de till att ge resenärerna uppdaterad information om tider, spår, förseningar, inställda avgångar med mera.

Till vänster nedan visas exempel från Region Stockholm där stationerna i pendeltågstrafiken har försetts med piktogram med gemensamt formspråk och symbol. Till höger nedan är exempel från Skåne där stationerna utmed Västkustbanan har försetts med digitala skyltar med gemensamt formspråk.



Figur 56: Piktogram med tågsymbol i Region Stockholm och digital skylt med gemensamt formspråk i Skåne. Bild: Sweco 2025

MEDFINANSIERAS AV:



## Skyltning och orienteringskarta

Flera bytespunkter har en svag koppling till centrum och samhällsservice. De ligger ofta i utkanten av orten och som ny resenär är det svårt att orientera sig på platsen. Det gäller både resenärer som ska ta sig till stationen och resenärer som går av vid stationen och som ska hitta vägen till målpunkter i närområdet.

För att öka orienterbarheten till och från stationen föreslås att skyltningen förstärks vid samtliga 10 studerade bytespunkter. Skyltar behöver sättas upp som visar avstånd och riktning till stationen, och vid bytespunkten behövs skyltar som visar vägen till närliggande målpunkter. Det är särskilt viktigt vid bytespunkter som ligger avsides från busshållplatsen, Fränsta, Järpen, Stöde och Torpshammar. Där kan skyltningen kompletteras med vägmarkeringar utmed gångstråket som visar avstånd och riktning till hållplatsen.

För att ytterligare öka orienterbarheten kan en orienteringskarta placeras vid stationsentrén som visar stationens läge i tätorten och hur den förhåller sig till andra målpunkter i närområdet. Vid bytespunkter där många resenärer reser vidare till andra orter kan kartan kompletteras med en karta i mindre skala som visar ett större geografiskt område. Det gäller exempelvis i Undersåker där många resenärer reser vidare till turistorter i södra Årefjällen. Det är viktigt att informationen finns tillgänglig på engelska för resenärer som inte förstår svenska.

Nedan är ett exempel från Stockholms stad där kommunen har placerat en översiktskarta i anslutning till spårstation med karta över närområdet och information och bilder om aktiviteter och mötesplatser i den närmaste omgivningen.



Figur 57: Översiktskarta från Stockholms stad med information om aktiviteter och mötesplatser i närområdet. Bild: Sweco 2025

MEDFINANSIERAS AV:



## Underhåll, renhållning och skötsel av vegetation

Det behövs en generell förbättring vad gäller underhållsarbete, renhållning och skötsel av vegetation för att skapa mer trivsamma och välkomnande stationsmiljöer. Idag är det vanligt att resenärerna möts av skräpiga och allmänt smutsiga miljöer, bristande beläggning och övervuxna buskar och sly som gör att stationsmiljön upplevs som ovårdad och eftersatt. I många fall är lösningarna enkla och kan genomföras till en låg kostnad. Det gäller exempelvis klotterborttagning, tömning av papperskorgar, rengöring av bänkar, väderskydd och belysningsarmaturer som helt kan förändra intrycket av stationsmiljön. En annan effektiv åtgärd är att rengöra och måla om betongfundament och annan omålad utrustning såsom teknikhus och servicebyggnader.

Det är också viktigt att se över den utrustning som resenärerna kommer i direktkontakt med på stationen såsom skyltar, papperskorgar, bänkar och cykelparkeringsställ. Vid inventeringen noterades i flera fall att utrustningen var sliten och i vissa fall trasig (cykelparkeringar med trasiga tak, avstängda toaletter, digitala skyltar och prator ur funktion, bänkar med trasiga armstöd med mera). Att rusta upp, förnya målningen och byta ut utrustning som är trasig är förhållandevis billigt och enkelt att genomföra. En viktig åtgärd är också att laga sprucken asfalt och brister i beläggningen som kan orsaka vattensamling och isbildning. Det är viktigt ur ett trivselperspektiv, och det är också en nödvändig åtgärd för att förbättra tillgängligheten för personer med nedsatt syn och begränsad rörlighet. I denna utredning föreslås i flera fall att bytespunkten ska ses över gällande utrustning och markbeläggning. En viktig åtgärd vid flera bytespunkter är att städa bort bråte från stationsområdet och att se över oönskad växtlighet, ogräs och sly som gör att stationsmiljön upplevs som ovårdad och underprioriterad.

Intrycket från inventeringen är att bytespunkterna klarar de mest grundläggande kraven på skötsel, men inte mer än så. Städning och rengöring håller i allmänhet en acceptabel nivå, men slitaget på anläggningarna är hårt och det finns ett behov av mer omfattande underhållsarbete såsom upprustning av trasig utrustning, rengöring av belysningsarmaturer och röjning av växtlighet. Tillsammans med andra trygghetshöjande åtgärder kan det ge stor effekt på resenärernas upplevelse och känslan av trygghet.

## Stationshus

### Upprustning av vänthall och utökad resenärsservice

Vid ett antal bytespunkter (Bräcke, Järpen, Undersåker och Ånge) finns stationshus med uppvärmd vänthall. Stationshusen och deras vänthallar är uppskattade av resenärerna men i resenärsundersökningen lyfts också önskemål om uppfräschning och utökad resenärsservice. I arbetet med att modernisera vänthallarna ingår också tillgänglighetsåtgärder såsom hinderfri väg i vänthallen och tillgänglighetsanpassad entré.

För att öka bytespunktens attraktivitet och stödja vänthallens funktion som mötesplats föreslås även att resenärsservicen utökas genom exempelvis installation av wifi, uttag för laddning av elektronik, varuautomat med mat och dryck, värdeskåp/bagageförvaring och paketlämningsboxar. Det vore också önskvärt att pröva nya funktioner i stationshusen som ökar närvaron av besökare, t.ex. butik eller café, samt öppna upp lokalerna för aktiviteter på kvällstid såsom bokcirkel, kulturkvällar, filmvisning, författarsamtal, språkcafé, läxhjälp, lokalt föreningsliv med mera.

Gällande varuautomat och annan kommersiell serviceförbättring är det viktigt att poängtera att det handlar om verksamhetsfrågor som kräver intresse av näringsidkare. För fastighetsägaren till stationshuset handlar det om att öka intresset för kommersiella aktörer att etablera sig inom stationsområdet, vilket till stor del påverkas av kundunderlaget i form av antalet resenärer.

MEDFINANSIERAS AV:



### 3.3. Utvecklingsförslag för bytespunkter

I detta avsnitt beskrivs de utvecklingsförslag med åtgärder som har tagits fram för respektive bytespunkt. Åtgärderna som föreslås utgår från de brister och behov som har identifierats i nulägesanalysen. Åtgärderna kan delas in i två kategorier:

- **Grundläggande åtgärder** – har identifierats utifrån checklisten i stationsklassningen som finns att se i delrapport 1. Åtgärderna i denna kategori syftar till att uppnå de grundläggande funktioner som rekommenderas i checklisten. Funktionerna är utformade för att motsvara den standardnivå som resenärer kan förvänta sig av en bytespunkt av en viss storlek och klassificering. Merparten av dessa funktioner styrs av regelverk såsom Trafikverkets kravdokument och Boverkets författningssamling. Flertalet av funktionerna regleras även av EU-direktiv.<sup>32</sup> Åtgärderna i checklisten syftar till att överbrygga gapet mellan den nuvarande situationen och den grundläggande standardnivån.
- **Mervärdeskapande åtgärder** – är åtgärder som ger ytterligare mervärden för resenärerna. Åtgärderna i denna kategori ingår inte i checklisten men föreslås ändå eftersom de bidrar till en ökad attraktivitet, trygghet och komfort. Det kan exempelvis handla om underhållsarbete, renhållning eller skötsel av vegetation för att skapa mer trivsamma och välkomnande miljöer. Det kan också handla om mer omfattande åtgärder som planskild passage över järnvägsspåren.

Redovisningen görs i geografisk ordning från väster till öster. För varje bytespunkt inleds redovisningen med en övergripande beskrivning av utvecklingsförslaget och dess bärande idéer. Därefter följer en genomgång av varje enskild åtgärd i en tabell följt av en illustrationskarta som visar åtgärdernas föreslagna placering vid bytespunkten.



Figur 58: Beskrivning av upplägg och struktur för redovisning av utvecklingsförslag vid respektive bytespunkt.

<sup>32</sup> EU 1300/2014 – TSI PRM (Teknisk specifikation för driftskompatibilitet – personer med nedsatt rörlighet)

Det är viktigt att betona att underlaget inte har granskats ur alla perspektiv och kompetenser. Arbetet med utredningen har skett under en avgränsad tidsperiod och inom en mindre samverkansgrupp bestående av ett fåtal representanter från varje deltagande organisation. Detta har möjliggjort ett fokuserat arbete men innebär också att vissa frågor kan behöva fördjupas vidare.

Med anledning av detta är det viktigt att underlaget används på rätt sätt. Det ska inte tolkas som en åtgärds- eller kravlista, och det är ingen part som har åtagit sig att genomföra någon av åtgärderna som redovisas i utredningen. Utredningen ska snarare ses som ett inspirationsmaterial som kan ligga till grund för fortsatt dialog och gemensam utveckling. Åtgärderna och de utvecklingsförslag som presenteras är ett hjälpmedel som kan fungera som underlag för den strategiska utvecklingen av platsen där olika delar kan vara intressanta för respektive part.

### **Kostnadsbedömning av åtgärder**

Kostnadsbedömningen av åtgärder följer till stor del upplägget för GKI, grov kostnadsindikation, som är Trafikverkets metod och mall för kostnadsbedömningar i tidiga skeden innan det finns detaljerade ritningar, kalkyler eller upphandlingsunderlag. Underlagen för kostnadsbedömningarna är enklare skisser, beskrivningar samt erfarenheter om kostnader för liknande åtgärder. Kostnadsbedömningarna avser totalkostnader för investeringsåtgärder inklusive följande poster:

- Byggherrekostnader (projektadministration, utredning, planering, projektering och byggplatsuppföljning)
- Entreprenadkostnader
- Generella osäkerheter och ÄTA-arbeten

Kostnader för eventuell mark- och fastighetsinlösen är inte medräknad. Detsamma gäller åtgärder för drift och underhåll eller ändrade rutiner.

Kostnaderna redovisas omräknade till senaste investeringsindex för väghållning, i detta fall prisnivå 2025–04. Samtliga kostnadsposter är avrundade till två värdesiffror.

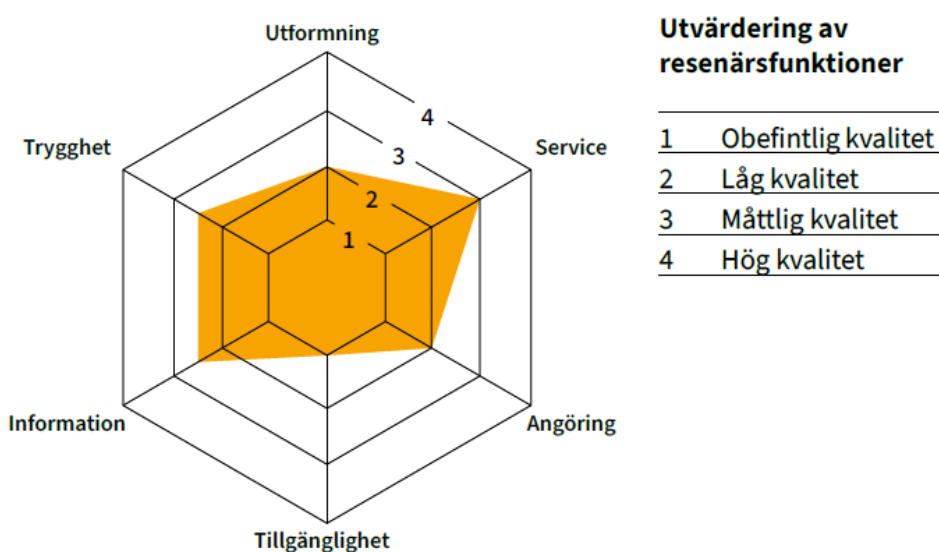
Det är viktigt att belysa är att kostnaderna påverkas av marknadsläget och kostnadsutvecklingen i samhället. De senaste åren har kostnadsökningen varit betydligt större än tidigare år. I detta tidiga skede kvarstår stora osäkerheter efter genomförd kostnadsbedömning även om dessa i möjligaste mån fångats upp och värderats. Osäkerheterna gäller bland annat omfattning, standard och à-priser.

Kostnadsbedömningen finns att se i sin helhet i separat bilaga. I bilagan redovisas mer detaljerade uppgifter om mängder, à-priser, entreprenadkostnader och totalkostnader uppdelat per ansvarig part.

## 1 Undersåker

Åtgärderna som föreslås i Undersåker har identifierats utifrån de brister och behov som presenteras i nulägesanalysen som bygger på bland annat platsinventering och resenärsundersökning. Bristerna har sammanställts i en värderos som visar hur väl bytespunkten uppfyller olika resenärsfunktioner med betyg 1–4 utifrån den grundläggande standardnivån som redovisas i checklisten i stationsklassningen (se delrapport 1). Bedömningen är kvalitativ och bygger på en sammanvägd helhetsbedömning av standard på plattform, busshållplats, ankomstzon och stationshus. Åtgärderna som föreslås i Undersåker syftar till att fylla ut värderosen till en hög kvalitet.

Det är viktigt att poängtera att alla åtgärder är enbart förslag. Åtgärderna ska inte ses som en kravlista utan snarare som ett underlag för fortsatt dialog. Det är ingen part som har åtagit sig att genomföra någon av åtgärderna som presenteras nedan.



Figur 59: Sammanställning av brister i Undersåker i form av en värderos.

Nedan ges en översiktlig beskrivning av utvecklingsförslaget och dess bärande idéer. En viktig inriktning i förslaget är att öka tillgängligheten till bytespunkten och göra den mer synlig och framträdande i landskapet. I detta avsnitt beskrivs åtgärderna på en övergripande nivå. En utförligare beskrivning av åtgärder finns att se i kapitel 3.2 där föreslagna åtgärder redovisas mer ingående. Åtgärderna i Undersåker kan lite grovt delas in i fyra geografiska områden.

### Plattform

På plattformen föreslås i första hand åtgärder som leder till ökad tillgänglighetsanpassning. Det handlar bland annat om kontrastmarkering, varningsplattor, taktila komplement till skyltning och väderskydd med tillgänglighetsanpassade sittplatser. En viktig åtgärd är också att uppgradera plattformsförbindelsen och förse denna med bommar och varningssignal. Detta ingår i Trafikverkets åtgärdslista över prioriterade plankorsningar utmed Mittbanan och kommer att åtgärdas inom kort.

MEDFINANSIERAS AV:



En annan viktig åtgärd är att tillskapa en sekundär entré i den västra änden av plattformen som kopplar samman plattformen med pendelparkeringen utmed Vålådalsvägen. Detta är en åtgärd som efterfrågas i resenärsundersökningen där det lyfts ett stort behov av en koppling som är separerad från biltrafiken. För att möta det behovet föreslås en gångbana på den östra sidan om Vålådalsvägen från parkeringen och fram till plattformen samt en tillgänglighetsanpassad ramp som tar upp lutningen mellan gångbana och plattformen. I kombination med stängsel mellan järnvägsspåren från mittplattformen fram till Vålådalsvägen kan den nya entrén förebygga att obehöriga tar sig in på spåret för att ta sig till plattformen.

### **Busshållplats**

Busshållplatserna i Undersåker har stora brister gällande utformning och trafikinformation. Här föreslås en omfattande standardhöjning som omfattar väderskydd, tillräcklig bredd och höjd på plattform, taktila ledstråk, kontrasterande kantsten och resenärsinformation.

### **Ankomstzon**

En viktig del i utvecklingsförslaget är att strukturera ankomstzonen i Undersåker och förbättra angöringen för gående, cyklister och bussresenärer. Här föreslås bland annat att gångbanan på den norra sidan av Byvägen breddas och omvandlas till en gång- och cykelbana som möjliggör för både gående och cyklister att ta sig till bytespunkten på ett säkert sätt. Belysningen förstärks med särskild belysning för GC-banan och utfarterna från fastigheterna längs Byvägen görs genomgående för GC-banan.

I resenärsundersökningen lyfts behovet av en trygg och säker passage över Byvägen för att ta sig till hållplatsen på den norra sidan av vägen. För att underlätta byten mellan tåg och buss samt möjliggöra för gående och cyklister att korsa vägen på ett tryggt och säkert sätt föreslås en hastighetssäkrad passage över Byvägen som fortsätter i en gångbana med taktilt och visuellt ledstråk fram till plattformen.

För att ytterligare öka tryggheten och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter föreslås en ny utformning av angöringsytan mellan Byvägen och plattformen. Förslaget innebär att dagens parkeringsyta får en tydligare struktur med markerade platser för pendelparkering, parkeringsplats för rörelsehindrade, hämta/lämna, anropsstyrd trafik, taxi och färdtjänst. Det medför att vissa funktioner såsom angöring för anropsstyrd trafik, får ett nytt läge och flyttas bort från ytan framför stationshuset som därmed kan fredas från motorfordon. Denna plats omvandlas till ett stationstorg med plats för sittplatser, växtlighet och väderskyddad cykelparkering.

Stationstorget bidrar till att stärka och rama in stationshuset. Det gör även att stationen får en mer synlig och framträdande plats i landskapet genom en tydlig entré och välkomnande ankomstzon, vilken kan förstärkas ytterligare genom att placera ett piktogram och digital skylt om avgångstider som är synligt placerad för ankommande resenärer.

På nästa sida visas en nulägesbild från Undersåker station följt av en illustrationsskiss som exemplifierar hur ett nytt stationstorg framför stationshuset kan utformas.



Figur 60: Nulägesbild Undersåker station, vy mot söder mot stationen. Källa: Google Street View 2025



Figur 61: Exempel på utformning av ett stationstorg framför stationshuset i Undersåker. Illustration: Sweco 2025

## Stationshuset

I resenärsundersökningen är det flera resenärer som lyfter fram stationshuset i Undersåker som något som de vill bevara och förfina. För att stärka stationshusets karaktär föreslås en allmän översyn och förädling av vänthallen genom rengöring och målningsarbete invändigt. Vidare föreslås en modernisering av vänthallen och utökad resenärsservice med installation av wifi, fler eluttag, varuautomat, paketlämningsboxar och värdeskåp/bagageförvaring. Tidigare fanns ett minibibliotek i stationshuset som var uppskattat och som efterfrågas i resenärsundersökningen.

I Tabell 7 på nästa sida görs en sammanställning av samtliga föreslagna åtgärder. I tabellen anges vem som är markägare eller infrastrukturägare, vilket geografiskt område som berörs och en grov kostnadsbedömning för att genomföra åtgärden. Det är viktigt att betona att markägaren eller infrastrukturägaren inte nödvändigtvis är ansvarig för att genomföra och finansiera åtgärden. Ansvaret för detta är svårt att definiera i detta tidiga skede och behöver tas vidare i det fortsatta arbetet. Efter tabellen följer en illustrationskarta som visar åtgärdernas föreslagna placering. Åtgärdernas placering är ett förslag som kan komma att ändras om och eventuellt när en åtgärd är aktuell för genomförande. Förslaget ska tolkas som en principlösning som visar funktion och behov, inte som ett förslag till slutlig placering eller detaljutformning.

MEDFINANSIERAS AV:



Tabell 7. Sammanställning av föreslagna åtgärder i Undersåker

Nr	Föreslagna grundläggande åtgärder i Undersåker	Kategori	Plats	Markägare eller infrastrukturägare	Kostnad
1	Taktill kontrastmarkering skyddszon och varningsplattor vid plattformsslut *	Utformning	Plattform	Trafikverket	3 800 tkr
2	Trafiksäker plattformsförbindelse med bom och signal **	Utformning	Plattform	Trafikverket	**
3	Stängsel mellan järnvägsspår från mittplattform till Vålådalsvägen för att hindra obehöriga att gena till plattformen på spårområdet	Utformning	Plattform	Trafikverket	150 tkr
4	Justera lutning på ramp till plattform och komplettera med ledstång *	Tillgänglighet	Plattform	Trafikverket	120 tkr
5	Tillgänglighetsanpassad ramp till plattform vid sekundär entré *	Tillgänglighet	Plattform	Trafikverket	120 tkr
6	Tillgänglighetsanpassat väderskydd *	Tillgänglighet	Plattform	Trafikverket	160 tkr
7	Sittplatser med armstöd *	Tillgänglighet	Plattform	Trafikverket	23 tkr
8	Taktila komplement (spårnummerskylt, markeringsskyltar och stationskarta) *	Tillgänglighet	Plattform	Trafikverket	33 tkr
9	Förstärkt belysning vid pendelparkering	Trygghet	Ankomstzon	Trafikverket	520 tkr
10	Ny gång- och cykelbana utmed norra sidan av Byvägen *	Angöring	Ankomstzon	Trafikverket	2 900 tkr
11	Trafiksäker passage över Byvägen till busshållplats *	Angöring	Ankomstzon	Trafikverket	150 tkr
12	Cykelparkering med ramlåsning och väderskydd vid stationshuset *	Angöring	Ankomstzon	Åre kommun	86 tkr
13	Gångbana från pendelparkering till plattform utmed Vålådalsvägen *	Angöring	Ankomstzon	Trafikverket	210 tkr
14	Översyn vinterväghållning gångbanor i bytespunkten	Angöring	Ankomstzon	Åre kommun	***
15	Strukturerad yta för parkering, hämta/lämna, anropsstyrd kollektivtrafik, taxi och färdtjänst inkl. parkeringsplats för rörelsehindrade <25 meter från plattformsentré *	Angöring	Ankomstzon	Åre kommun	4 700 tkr
16	Taktill och visuellt ledstråk mellan plattform, vänthall och busshållplats *	Tillgänglighet	Ankomstzon	Åre kommun	120 tkr
17	Mötesplats för ledsagning *	Tillgänglighet	Ankomstzon	Trafikverket	17 tkr
18	Skyltning målpunkter och orienteringskarta – järnvägsstation och busshållplats *	Information	Ankomstzon	Trafikverket	33 tkr
19	Kontrastmarkering och handledare på trappa till norra vänthallsentrén *	Tillgänglighet	Stationshus	Åre kommun	13 tkr
20	Automatiska dörröppnare till vänthallsentréerna	Tillgänglighet	Stationshus	Åre kommun	15 tkr
21	Skyltning i vänthall mot målpunkter – plattform och busshållplats. Markeringsskylt toalett	Information	Stationshus	Åre kommun	14 tkr
22	Tillgänglighetsanpassning och standardhöjning busshållplats *	Tillgänglighet	Busshållplats	Trafikverket	550 tkr
23	Hållplatsnamn och informationstavla vid busshållplats *	Information	Busshållplats	RKM	11 tkr
24	Realtidsinformation om busstrafiken	Information	Busshållplats	RKM	32 tkr

MEDFINANSIERAS AV:



Nr	Föreslagna mervärdeskapande åtgärder i Undersåker	Kategori	Plats	Markägare eller infrastrukturägare	Kostnad
25	Tätare belysning plattform	Trygghet	Plattform	Trafikverket	1 200 tkr
26	Platsbildning framför stationshus / stationstorg *	Angöring	Ankomstzon	Åre kommun	1 300 tkr
27	Möjlighet för dygnsparkering och fler pendelparkeringsplatser väster om stationen	Angöring	Ankomstzon	Åre kommun	480 tkr
28	Piktogram och digital skylt om avgångstider vid järnvägsstation *	Information	Ankomstzon	Trafikverket	80 tkr
29	Information om bussavgångar i vänthall	Information	Stationshus	RKM	32 tkr
30	Information om vänthallens öppettider	Information	Stationshus	Åre kommun	6 tkr
31	Uppfräschning av vänthall samt merservice och utvecklad mötespunkt *	Serviceutbud	Stationshus	Åre kommun	280 tkr
32	Värdeskåp/bagageförvaring i vänthall	Serviceutbud	Stationshus	Åre kommun	160 tkr

\* Beskrivning av åtgärden finns att se i kapitel 3.2 om generella åtgärder

\*\* Plattformförbindelsen ingår i Trafikverkets åtgärdslista över prioriterade plankorsningar utmed Mittbanan och kommer att åtgärdas

\*\*\* I kostnadskalkylen ingår endast investeringskostnader

MEDFINANSIERAS AV:



Medfinansieras av  
Europeiska unionen



REGION  
JÄMTLAND  
HÄRJEDALEN  
JEMNTEN HERJEDALEN DALVE



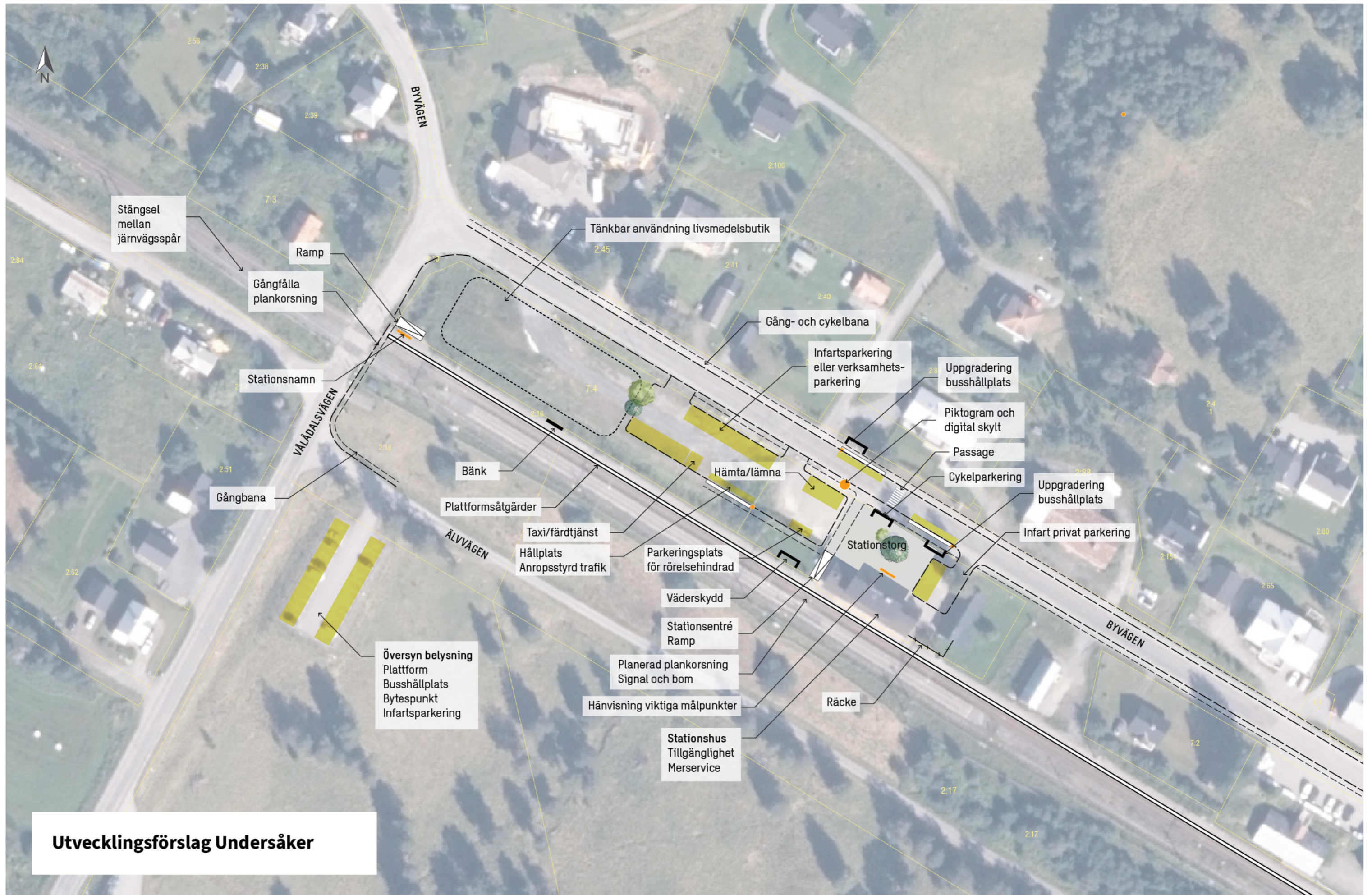
Region  
Västernorrland



TRAFIKVERKET



Krokoms  
kommun  
KROKOMEN TJELLE



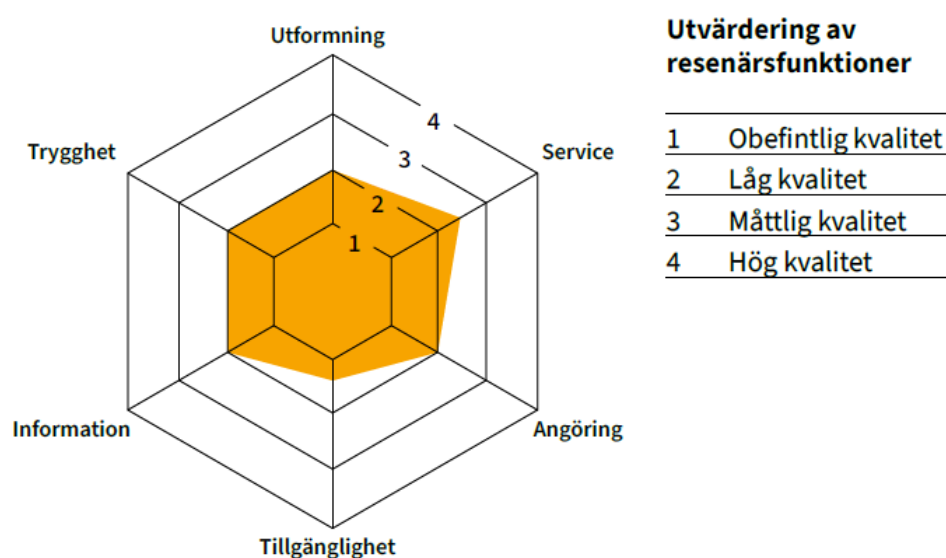
**Utvecklingsförslag Undersåker**



## 2 Järpen

Åtgärderna som föreslås i Järpen har identifierats utifrån de brister och behov som presenteras i nulägesanalysen som bygger på bland annat platsinventering, resenärsundersökning och trygghetsvandring med mera. Bristerna har sammanställts i en värderos som visar hur väl bytespunkten uppfyller olika resenärsfunktioner med betyg 1–4 utifrån den grundläggande standardnivån som redovisas i checklisten i stationsklassningen (se delrapport 1). Bedömningen är kvalitativ och bygger på en sammanvägd helhetsbedömning av standard på plattform, busshållplats, ankomstzon och stationshus. Åtgärderna som föreslås i Järpen syftar till att fylla ut värderosen till en hög kvalitet.

Det är viktigt att poängtera att alla åtgärder är enbart förslag. Åtgärderna ska inte ses som en kravlista utan snarare som ett underlag för fortsatt dialog. Det är ingen part som har åtagit sig att genomföra någon av åtgärderna som presenteras nedan.



Figur 63: Sammanställning av brister i Järpen i form av en värderos.

Nedan ges en översiktlig beskrivning av utvecklingsförslaget och dess bärande idéer. En viktig inriktning i förslaget är att öka tillgängligheten till bytespunkten för oskyddade trafikanter med tydliga och avgränsade gångtytor och en mer välkomnande stationsentré. I detta avsnitt beskrivs åtgärderna på en övergripande nivå. En utförligare beskrivning av åtgärder finns att se i kapitel 3.2 där föreslagna åtgärder redovisas mer ingående. Åtgärderna i Järpen kan lite grovt delas in i fyra geografiska områden.

### Plattform

På plattformen föreslås åtgärder inom tillgänglighetsanpassning såsom kontrastmarkering, varningsplattor, taktila komplement till skyltning och väderskydd med tillgänglighetsanpassade sittplatser. Det behövs även tillgänglighetsåtgärder vid samtliga entréer till plattformen. Vid trappan väster om stationshuset föreslås kontrastmarkering och ledstång och öster om stationshuset föreslås en tillgänglighetsanpassad ramp som tar upp lutningen. Vidare föreslås en översyn av beläggningen på plattformen för att undvika halka och fallolyckor under vinterhalvåret.

MEDFINANSIERAS AV:



## Busshållplats

Busshållplatsen i Järpen är placerad vid biblioteket cirka 300 meter från järnvägsstationen vilket försvårar bytet mellan tåg och buss. I resenärsundersökningen är det flera svarande som önskar att bussarna ska stanna vid stationen som de gjorde tidigare. I utvecklingsförslaget föreslås en hållplats utmed E14 i anslutning till stationen för att möjliggöra för ersättningstrafik vid trafikstörningar när den ordinarie tågtrafiken inte kan köras som planerat.

Vidare föreslås standardhöjning av befintliga hållplatser vid biblioteket avseende tillgänglighetsanpassning och resenärsinformation som inkluderar realtidsskyltar om busstrafikens avgångar. För att uppmuntra fler att cykla till busshållplatsen och målpunkterna däromkring föreslås att en väderskyddad cykelparkering anläggs mellan busshållplatser och entrén till biblioteket.

## Ankomstzon

En viktig del i utvecklingsförslaget för Järpen är att förbättra angöringen för oskyddade trafikanter. Här föreslås bland annat att den nuvarande angöringszonen för motorfordon begränsas till ett område väster om stationen med parkering för kundparkering till restaurangen, samt ett område öster om stationen med markerade platser för parkering, hämta/lämna, taxi, färdtjänst och parkeringsplats för rörelsehindrade. En ny anslutning till E14 anläggs till angöringsytan. Den nya anslutningen sammanfaller med befintlig anslutning till bostadsfastighet och servicebyggnad. Om ett tillräckligt vilplan skapas på den nya anslutningen bedöms sikten som god för gällande 60 km/tim. Eventuellt behov av vänstersvängsfält på E14 har inte studerats. Med den nya strukturen för angöring kan ett stort område inom stationsområdet fredas från motorfordon vilket skapar en trygg och säker ankomstzon för gående och cyklister. Framför stationshuset föreslås en platsbildning i form av ett stationstorg som ramar in platsen och stärker stationsbyggnadens karaktär som järnvägsstation.

En annan viktig åtgärd är att se över och förbättra passagen över E14 vid järnvägsstationen. En utredning är anmäld av Trafikverket för mindre trafiksäkerhetsåtgärder för passagen. Utredningen sker troligtvis 2026 och åtgärd av passagen är planerad till 2027. Tillsammans med en ny ankomstzon ger detta en tryggare, säkrare och tydligare förbindelse in till Järpen samt till busshållplatsen vid biblioteket.

För att öka orienterbarheten föreslås förstärkt skyltning och vägmarkeringar (avstånd och riktningspilar) och orienteringskarta som visar vägen mellan station och busshållplats. Det kan kompletteras med piktogram och digital skylt om avgångstider som är synligt placerad för ankommande resenärer.

Liksom på plattformen föreslås åtgärder som ökar tillgängligheten för personer med funktionsvariationer, däribland ett taktilt och visuellt ledstråk mellan passagen över E14, stationshuset och plattformen. Vidare föreslås att dagens cykelparkering kompletteras med ett cykelgarage som ger ökad komfort för cyklisterna. Cykelgaraget bidrar också till ökad trygghet genom belysning och känslan av att bytespunkten är väl omhändertagen.

På sikt kan det bli aktuellt med en planskild passage i form av gångbro över E14 för att öka trafiksäkerheten och framkomligheten för oskyddade trafikanter och motorfordon. Denna gångbro kan även förlängas över järnvägen för att förbättra kopplingen till eventuell ny bebyggelse mellan järnvägsspåret och vattnet. Denna åtgärd ligger dock långt fram i tiden och beskrivs inte närmare i denna utredning.

MEDFINANSIERAS AV:



Nedan visas en nulägesbild från Järpen station följt av en illustrationsskiss som exemplifierar hur ett nytt stationsområde kan utformas med en ankomstzon som är separerad från motorfordon samt en eventuell framtida gångbro i bakgrunden.



Figur 64: Nulägesbild Järpen station, vy mot väster mot stationen. Källa: Google Street View 2025

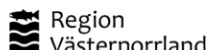


Figur 65: Exempel på utformning av stationsområde i Järpen. Illustration: Sweco 2025

MEDFINANSIERAS AV:



Medfinansieras av  
Europeiska unionen



## Stationshuset

I resenärsundersökningen anges att stationshuset och vänthallen är uppskattad men att den är i behov av upprustning och behöver utvecklas med fler former av service såsom co-working och matservering. För att möta det behovet föreslås en översyn av vänthallen, invändigt målningsarbete och en allmän uppfräschning av toaletten. För att stärka vänthallens funktion som mötesplats föreslås även utökad resenärsservice med installation av wifi, fler eluttag, varuautomat, paketlämningsboxar, bagageförvaring och biblioteksfilial.

En utmaning i Järpen är att stora delar av marken inom stationsområdet förvaltas av privat fastighetsägare, däribland stationshuset och delar av ankomstzonen. Det innebär att det är fastighetsägaren som ansvarar för planering, finansiering och underhåll av ett flertal åtgärder i utvecklingsförslaget. Stationsförvaltarens ansvar innebär oklarheter om ansvarsförhållanden och vilka krav som kan ställas på den privata fastighetsägaren, vilket i sin tur kan försvåra genomförandet. Ett bra stöd för att klargöra ansvarsförhållandena är skriften Nationell genomförandeplan enligt TSD PRM (Regeringskansliet 2016-12-16).<sup>33</sup> Där står att den som äger hela eller delar av en stationsfastighet är förvaltare för den delen. Respektive fastighetsägare/stationsförvaltare är ansvarig för att se till att relevanta krav avseende tillgänglighet i förordning nr 1300/2014 (TSD PRM) uppfylls, vilket omfattar merparten av de funktioner som ingår i checklisten i stationsklassningen och därmed i utvecklingsförslaget.

Ett sätt att inleda arbetet kan vara att initiera ett stationsråd med viktiga aktörer (exempelvis kommun, Trafikverket, den privata fastighetsägaren, kollektivtrafikmyndighet, Länsstyrelsen och tågoperatören) som tar fram en gemensam vision och utvecklingsstrategi för stationsområdet. En viktig fråga att diskutera för stationsrådet är eventuella former för samfinansiering genom exploateringsavtal och motprestationer för åtgärder av stort allmänintresse samt eventuell marklösen.

I Tabell 8 på nästa sida görs en sammanställning av samtliga föreslagna åtgärder. I tabellen anges vem som är markägare eller infrastrukturägare, vilket geografiskt område som berörs och en grov kostnadsbedömning för att genomföra åtgärden. Det är viktigt att betona att markägaren eller infrastrukturägaren inte nödvändigtvis är ansvarig för att genomföra och finansiera åtgärden. Ansvar för detta är svårt att definiera i detta tidiga skede och behöver tas vidare i det fortsatta arbetet. Efter tabellen följer illustrationskartor som visar åtgärdernas föreslagna placering vid järnvägsstationen och busshållplatsen vid biblioteket. Åtgärdernas placering är ett förslag som kan komma att ändras om och eventuellt när en åtgärd är aktuell för genomförande. Förslaget ska tolkas som en principiös lösning som visar funktion och behov, inte som ett förslag till slutlig placering eller detaljutformning.

---

<sup>33</sup> Nationell genomförandeplan enligt TSD PRM är ett dokument som visar hur länder inom EU ska uppfylla EU:s krav för att göra järnvägssystemet tillgängligt för personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet (PRM = Persons with Reduced Mobility)

Tabell 8. Sammanställning av föreslagna åtgärder i Järpen

Nr	Föreslagna grundläggande åtgärder i Järpen	Kategori	Plats	Markägare eller infrastrukturägare	Kostnad
1	Taktil kontrastmarkering skyddszon och grindar vid plattformsslut *	Utformning	Plattform	Trafikverket	1700 tkr
2	Ledstång på trappa samt kontrastmarkering och ledstång på ramp till plattform *	Tillgänglighet	Plattform	Trafikverket	35 tkr
3	Tillgänglighetsanpassat väderskydd *	Tillgänglighet	Plattform	Trafikverket	160 tkr
4	Sittplatser med armstöd *	Tillgänglighet	Plattform	Trafikverket	23 tkr
5	Taktila komplement (spårnummerskylt, markeringsskyltar och stationskarta) *	Tillgänglighet	Plattform	Trafikverket	33 tkr
6	Översyn vinterväghållning	Tillgänglighet	Plattform	Trafikverket	***
7	Bussangöring vid järnvägsstationen *	Angöring	Ankomstzon	Trafikverket	550 tkr
8	Trafiksäker passage över E14 **	Angöring	Ankomstzon	Trafikverket	**
9	Gångpassage i gångstråk över Norra vägen *	Angöring	Ankomstzon	Åre kommun	100 tkr
10	Strukturerad yta för parkering, hämta/lämna, färdtjänst och taxi inkl. parkeringsplats för rörelsehindrade <25 meter från plattformsentré *	Angöring	Ankomstzon	Privat fastighetsägare	11 000 tkr
11	Taktilt och visuellt ledstråk/gångbana till vänthall och plattform *	Tillgänglighet	Ankomstzon	Privat fastighetsägare	150 tkr
12	Mötesplats för ledsagning *	Tillgänglighet	Ankomstzon	Trafikverket	17 tkr
13	Belysning pendelparkering	Trygghet	Ankomstzon	Åre kommun	690 tkr
14	Skyltning målpunkter och orienteringskarta – järnvägsstation och busshållplats *	Information	Ankomstzon	Trafikverket	33 tkr
15	Kontrastmarkering och handledare på trappa till norra vänthallsentrén *	Tillgänglighet	Stationshus	Privat fastighetsägare	13 tkr
16	Automatiska dörröppnare båda vänthallsentréer	Tillgänglighet	Stationshus	Privat fastighetsägare	15 tkr
17	Trygghetsnummer i vänthall	Trygghet	Stationshus	Privat fastighetsägare	3 tkr
18	Skyltning i vänthall mot plattform och busshållplats och markeringskylt för toalett	Information	Stationshus	Privat fastighetsägare	14 tkr
19	Tillgänglighetsanpassning och standardhöjning busshållplats *	Tillgänglighet	Busshållplats	Åre kommun	3 300 tkr
20	Hållplatsnamn, hållplatsläge och informationstavla vid busshållplats *	Information	Busshållplats	RKM	11 tkr
21	Realtidsinformation om busstrafiken	Information	Busshållplats	RKM	32 tkr
22	Skyltning målpunkter vid busshållplats – järnvägsstation, vänthall vid bibliotek *	Information	Busshållplats	Åre kommun	33 tkr

MEDFINANSIERAS AV:



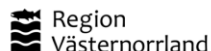
Nr	Föreslagna mervärdeskapande åtgärder i Järpen	Kategori	Plats	Markägare eller infrastrukturägare	Kostnad
23	Tätare belysning plattform	Trygghet	Plattform	Trafikverket	1 200 tkr
24	För bort bråte/skräp och komplettera ytor med planteringar *	Trygghet	Ankomstzon	Privat fastighetsägare	130 tkr
25	Rutin för bortförsl av övergivna cyklar vid cykelparkering	Angöring	Ankomstzon	Åre kommun	***
26	Gångbro över E14	Angöring	Ankomstzon	Trafikverket	13 000 tkr
27	Ny infart till pendelparkering som gör att den kan avskiljas från ankomstzon för gående	Angöring	Ankomstzon	Trafikverket	1 000 tkr
28	Avgränsad yta för parkering till restaurang som kan avskiljas från ankomstzon för gående	Angöring	Ankomstzon	Privat fastighetsägare	6 700 tkr
29	Platsbildning framför stationshus / stationstorg *	Angöring	Ankomstzon	Privat fastighetsägare	1 600 tkr
30	Cykelgarage med tak och transparenta väggar *	Angöring	Ankomstzon	Privat fastighetsägare	190 tkr
31	Piktogram och digital skylt om avgångstider vid järnvägsstation *	Information	Ankomstzon	Trafikverket	80 tkr
32	Information om bussavgångar i vänthall	Information	Stationshus	RKM	32 tkr
33	Uppfräschning stationshus, vänthall samt merservice och utvecklad mötespunkt *	Serviceutbud	Stationshus	Privat fastighetsägare	280 tkr
34	Piktogram busshållplats *	Information	Busshållplats	Åre kommun	48 tkr
35	Cykelparkering vid busshållplats *	Angöring	Busshållplats	Åre kommun	160 tkr

\* Beskrivning av åtgärden finns att se i kapitel 3.2 om generella åtgärder

\*\* Ny gångpassage över E14 planeras av Trafikverket, utredningen sker troligtvis 2026 och åtgärd av passagen är planerad till 2027

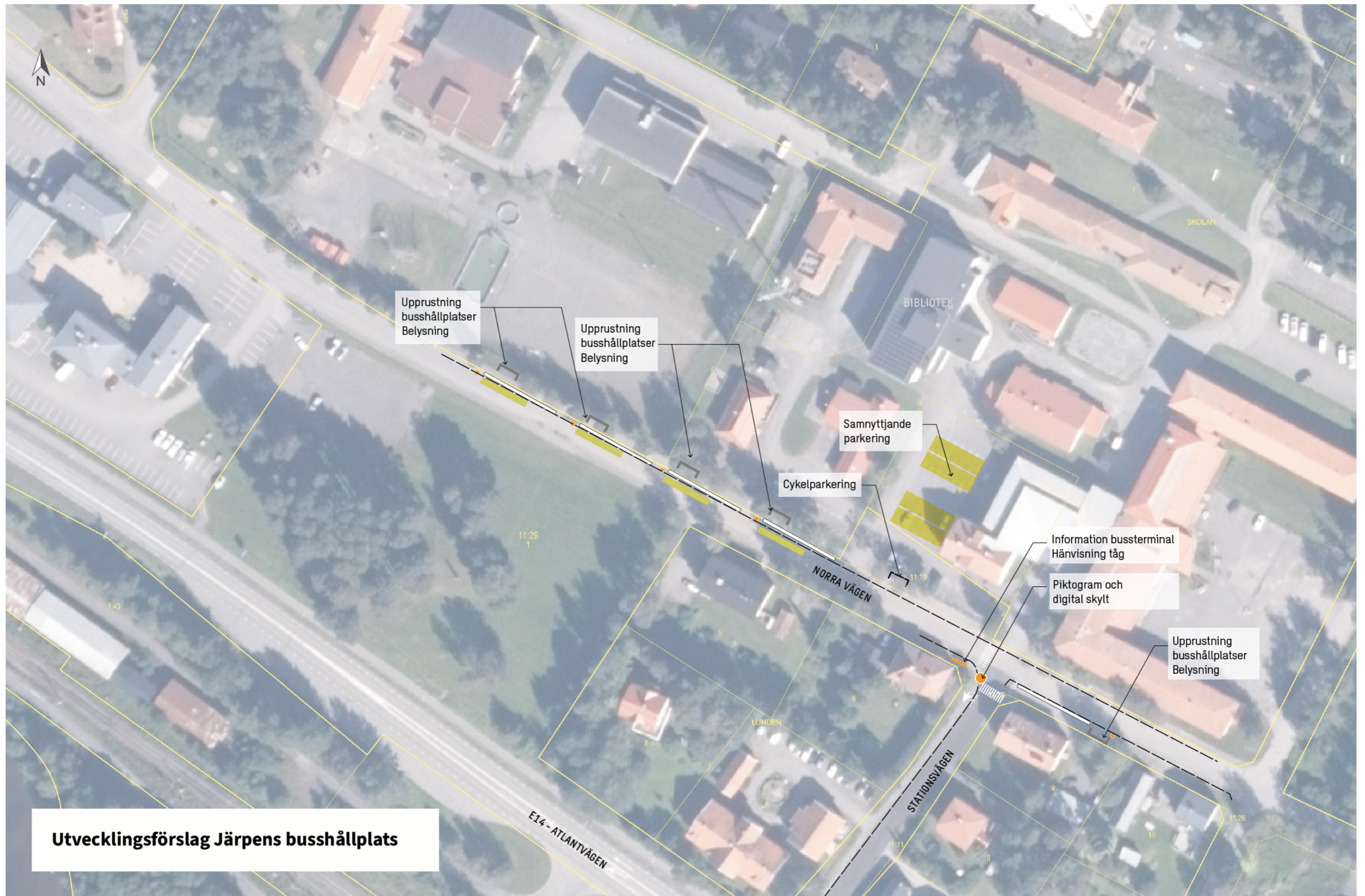
\*\*\* I kostnadskalkylen ingår endast investeringskostnader

MEDFINANSIERAS AV:





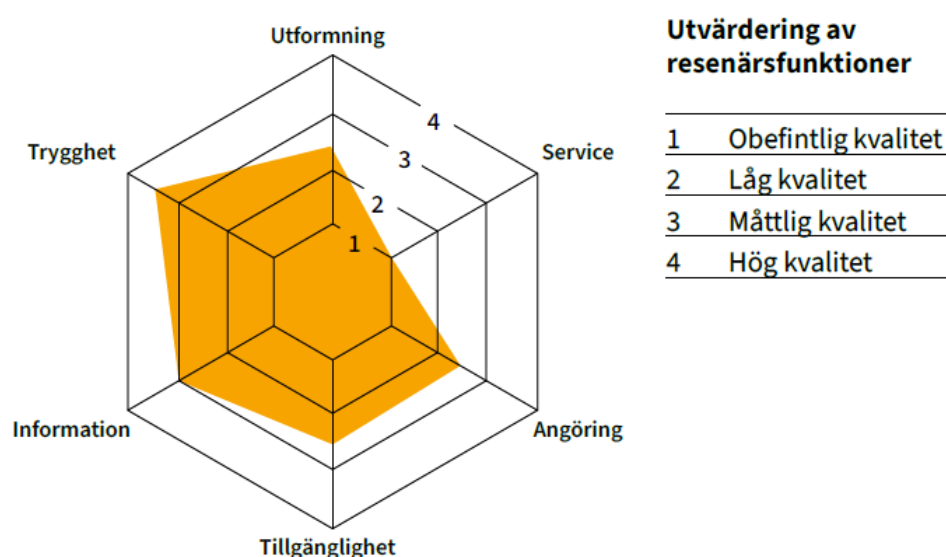
**Utvecklingsförslag Järpens järnvägsstation**



### 3 Mörsil

Åtgärderna som föreslås i Mörsil har identifierats utifrån de brister och behov som presenteras i nulägesanalysen som bygger på bland annat platsinventering och resenärsundersökning. Bristerna har sammanställts i en värderos som visar hur väl bytespunkten uppfyller olika resenärsfunktioner med betyg 1–4 utifrån den grundläggande standardnivån som redovisas i checklisten i stationsklassningen (se delrapport 1). Bedömningen är kvalitativ och bygger på en sammanvägd helhetsbedömning av standard på plattform, busshållplats och ankomstzon. Åtgärderna som föreslås i Mörsil syftar till att fylla ut värderosen till en hög kvalitet.

Det är viktigt att poängtera att alla åtgärder är enbart förslag. Åtgärderna ska inte ses som en kravlista utan snarare som ett underlag för fortsatt dialog. Det är ingen part som har åtagit sig att genomföra någon av åtgärderna som presenteras nedan.



Figur 68: Sammanställning av brister i Mörsil i form av en värderos.

Nedan ges en översiktlig beskrivning av utvecklingsförslaget och dess bärande idéer. En viktig inriktning i förslaget är att förbättra bytesmöjligheterna mellan med buss och tåg samt förbättra service och komfort för resenärerna. I detta avsnitt beskrivs åtgärderna på en övergripande nivå. En utförligare beskrivning av åtgärder finns att se i kapitel 3.2 där föreslagna åtgärder redovisas mer ingående.

Åtgärderna i Mörsil kan lite grovt delas in i tre geografiska områden.

#### Plattform

Stationens plattform har nyligen uppgraderats och håller en hög standard. På plattformen föreslås endast mindre åtgärder avseende skyltning och komplettering av tillgänglighetsanpassade sittplatser. En viktig åtgärd är också att tillskapa en sekundär entré i den östra änden av plattformen som kopplar samman stationen med de centrala delarna av Mörsil. I höjd med den nya entrén föreslås en hastighetssäkrad passage över Kyrkvägen som regleras som övergångsställe med förstärkt belysning.

MEDFINANSIERAS AV:



## Busshållplats

Busshållplatserna i Mörsil har stora brister gällande utformning och trafikinformation. Här föreslås en omfattande standardhöjning som omfattar väderskydd, tillräcklig bredd och höjd på plattform, taktila ledstråk, kontrasterande kantsten och resenärsinformation.

## Ankomstzon

En av de viktigaste åtgärderna i Mörsil är att förbättra kopplingen mellan busshållplats och plattform. Det gäller i synnerhet kopplingen till busshållplatsen på den norra sidan om Kyrkvägen som idag saknar en trygg och säker passage över vägen. Här föreslås en hastighetssäkrad passage som regleras som övergångsställe med förstärkt belysning. Även gångbanan utmed Kyrkvägen föreslås få förstärkt belysning. På sikt föreslås att gångbanan omvandlas och breddas till en gång- och cykelbana som kopplar an till den befintliga gång- och cykelbana längre österut på Kyrkvägen.

Mörsil är en mindre pendlarstation som saknar resenärservice. Det tidigare stationshuset är inte längre i bruk, vilket gör att resenärer som väntar på tåget inte kan gå in och värma sig. I resenärsundersökningen är det flera svarande som lyfter behovet av att kunna värma sig i väntan på tåget. Detta är särskilt angeläget i Mörsil eftersom stationen ligger avsidet från annan bebyggelse. För att möta det behovet föreslås att ett uppvärmt väderskydd anläggs vid plattformen med genomskinliga väggar mot plattformen och busshållplatsen. Eftersom stationen bara har en plattform föreslås att väderskyddet placeras mellan plattform och busshållplats så att den kan nyttjas av både tågresenärer och bussresenärer. För att höja resenärsservicen föreslås att väderskyddet förses med wifi, eluttag, varuautomat och paketlämningsboxar. På nästa sida visas en nulägesbild från Mörsil station följt av en illustrationsskiss som exemplifierar hur ett uppvärmt väderskydd kan utformas för att kunna användas av både tågresenärer och bussresenärer.

MEDFINANSIERAS AV:





Figur 69: Nulägesbild Mörsil station, vy mot öster mot stationen. Källa: Google Street View 2025



Figur 70: Exempel på utformning av uppvärmt väderskydd i Mörsil. Illustration: Sweco 2025

I Tabell 9 på nästa sida görs en sammanställning av samtliga föreslagna åtgärder. I tabellen anges vem som är markägare eller infrastrukturägare, vilket geografiskt område som berörs och en grov kostnadsbedömning för att genomföra åtgärden. Det är viktigt att betona att markägaren eller infrastrukturägaren inte nödvändigtvis är ansvarig för att genomföra och finansiera åtgärden. Ansvaret för detta är svårt att definiera i detta tidiga skede och behöver tas vidare i det fortsatta arbetet. Efter tabellen följer en illustrationskarta som visar åtgärdernas föreslagna placering. Åtgärdernas placering är ett förslag som kan komma att ändras om och eventuellt när en åtgärd är aktuell för genomförande. Förslaget ska tolkas som en principlösning som visar funktion och behov, inte som ett förslag till slutlig placering eller detaljutformning.

MEDFINANSIERAS AV:



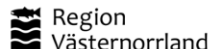
Tabell 9. Sammanställning av föreslagna åtgärder i Mörsil

Nr	Föreslagna grundläggande åtgärder i Mörsil	Kategori	Plats	Markägare eller infrastrukturägare	Kostnad
1	Taktila komplement (spårnummerskylt, markeringsskyltar och stationskarta) *	Tillgänglighet	Plattform	Trafikverket	33 tkr
2	Tillgänglighetsanpassade sittplatser östra änden av plattform *	Tillgänglighet	Plattform	Trafikverket	23 tkr
3	Upprustning av väderskydd vid cykelparkering *	Angöring	Ankomstzon	Åre kommun	19 tkr
4	Sekundär entré till stationen i östra änden av plattform *	Angöring	Ankomstzon	Trafikverket	120 tkr
5	Hastighetssäkrade passager över Kyrkvägen (2 st) *	Angöring	Ankomstzon	Trafikverket	300 tkr
6	Standardförbättrad och breddad gång- och cykelbana Kyrkvägen *	Angöring	Ankomstzon	Trafikverket	2 800 tkr
7	Angöringsficka för att lämna passagerare	Angöring	Ankomstzon	Trafikverket	240 tkr
8	Mötesplats för ledsagning *	Tillgänglighet	Ankomstzon	Trafikverket	17 tkr
9	Belysning pendelparkering	Trygghet	Ankomstzon	Åre kommun	430 tkr
10	Belysning gångbana Kyrkvägen	Trygghet	Ankomstzon	Åre kommun	690 tkr
11	Uppvärmtd väderskydd med merservice *	Serviceutbud	Ankomstzon	Åre kommun	470 tkr
12	Skyltning målpunkter och orienteringskarta – järnvägsstation och centrum *	Information	Ankomstzon	Åre kommun	33 tkr
13	Tillgänglighetsanpassning och standardhöjning busshållplats *	Tillgänglighet	Busshållplats	Trafikverket	1 100 tkr
14	Hållplatsnamn, informationstavla och stolpe med hållplatsläge vid busshållplats *	Information	Busshållplats	RKM	22 tkr
15	Realtidsinformation om busstrafiken	Information	Busshållplats	RKM	64 tkr

Nr	Föreslagna mervärdeskapande åtgärder i Mörsil	Kategori	Plats	Markägare eller infrastrukturägare	Kostnad
16	Uppfräschning eller borttagning av sliten byggnad inom stationsområdet	Trygghet	Ankomstzon	Trafikverket	350 tkr
17	Piktogram, stationsnamnsskylt och digital skylt om avgångstider vid järnvägsstation *	Information	Ankomstzon	Trafikverket	86 tkr

\* Beskrivning av åtgärden finns att se i kapitel 3.2 om generella åtgärder

MEDFINANSIERAS AV:



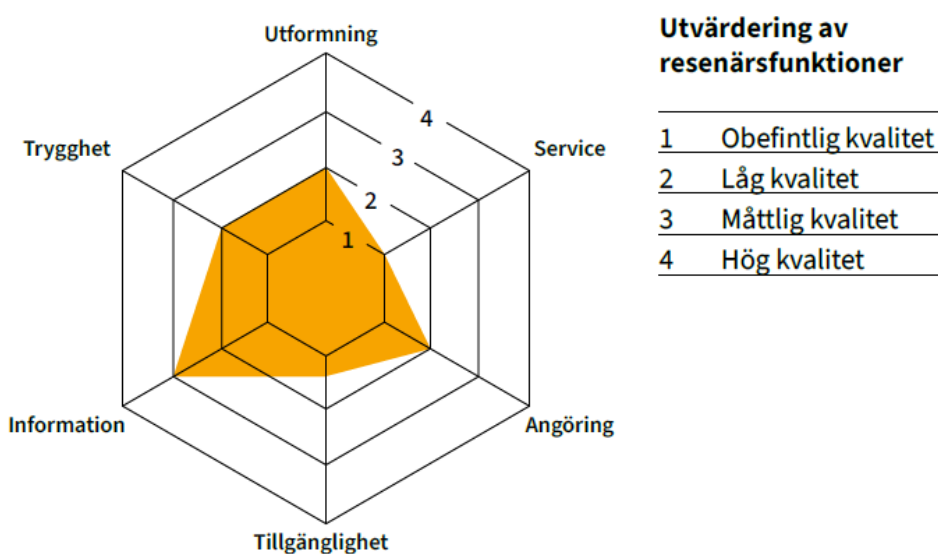


**Utvecklingsförslag Mörsil**

## 4 Östersund Västra

Åtgärderna som föreslås vid Östersund Västra har identifierats utifrån de brister och behov som presenteras i nulägesanalysen som bygger på bland annat platsinventering och resenärsundersökning. Bristerna har sammanställts i en värderos som visar hur väl bytespunkten uppfyller olika resenärsfunktioner med betyg 1–4 utifrån den grundläggande standardnivån som redovisas i checklisten i stationsklassningen (se delrapport 1). Bedömningen är kvalitativ och bygger på en sammanvägd helhetsbedömning av standard på plattform, busshållplats och ankomstzon. Åtgärderna som föreslås vid Östersund Västra syftar till att fylla ut värderosen till en hög kvalitet.

Det är viktigt att poängtera att alla åtgärder är enbart förslag. Åtgärderna ska inte ses som en kravlista utan snarare som ett underlag för fortsatt dialog. Det är ingen part som har åtagit sig att genomföra någon av åtgärderna som presenteras nedan.



Figur 72: Sammanställning av brister vid Östersund Västra i form av en värderos.

Nedan ges en översiktlig beskrivning av utvecklingsförslaget och dess bärande idéer. En viktig inriktning i förslaget är att öka tillgängligheten till och inom stationsområdet och förbättra resenärernas service och komfort. En viktig åtgärd är också att utveckla funktionen som bytespunkt med effektiva och sömlösa byten mellan tåg och buss. I detta avsnitt beskrivs åtgärderna på en övergripande nivå. En utförligare beskrivning av åtgärder finns att se i kapitel 3.2 där föreslagna åtgärder redovisas mer ingående. Åtgärderna kan lite grovt delas in i tre geografiska områden.

### Plattform

På plattformen föreslås i första hand åtgärder inom tillgänglighetsanpassning såsom kontrastmarkering, varningsplattor, taktila komplement till skyltning och tillgänglighetsanpassade sittplatser i form av nya bänkar och tillgänglighetsanpassning av befintliga bänkar i de äldre väderskydden. I de äldre väderskydden föreslås en öppning med fönster mot Strandgatan. Det bidrar till en tryggare miljö genom ökad överblick och bättre ljusinsläpp som gör att konstruktionen upplevs som ljusare och mer öppen utan att kompromissa med skyddets funktion. Vidare föreslås tillgänglighetsåtgärder vid samtliga entréer till plattformen där ramper kompletteras med kontrastmarkering och ledstång.

MEDFINANSIERAS AV:



En viktig åtgärd är också att öka komforten för väntande resenärer. I resenärsundersökningen är det flera personer som lyfter behovet av vänthall vid stationen och för att möta det behovet föreslås uppvärmda väderskydd med stängbara dörrar. Detta kan kompletteras med utveckling av det tidigare stationshuset, men eftersom byggnaden ligger på andra sidan av järnvägsspåret bör det även vara möjligt att värma sig på plattformen. Viktigt att beakta i gestaltningen av väderskydd är att Östersund Västra är en kulturhistoriskt värdefull plats som ingår i kommunens kulturmiljöprogram. Stadsmiljön runt stationen har en välbevarad kulturmiljö med arkitektur från sent 1800-tal där Strandgatan med sina stora stadsvillor i lummiga trädgårdar omgivna av trästaket utgör ett särskilt värdefullt bebyggelseområde. Det innebär att åtgärder inom stationsmiljön behöver ske varsamt för att värna och bevara det kulturhistoriska värdet. Det är viktigt att utformningen av väderskydd inte blir för dominant eller bryter av arkitektoniskt mot den omgivande miljön och stationshusets karaktär. Nedan visas en nulägesbild från Östersund Västra följt av en illustrationsskiss som exemplifierar hur ett uppvärmt och klimatskyddat väderskydd på plattformen kan utformas för att harmonisera med den befintliga bebyggelsen och följa kulturmiljöprogrammets riktlinjer.



Figur 73: Nulägesbild Östersund Västra, vy mot norr mot stationens norra entré. Källa: Google Street View 2025



Figur 74: Exempel på klimatskyddat väderskydd där gestaltningen harmoniserar med kulturmiljön. Illustration: Sweco 2025

Det finns en risk att ett uppvärmt väderskydd blir en plats där obehöriga uppehåller sig, vilket kan innebära att miljön upplevs som otrygg. När ett väderskydd får en funktion som sträcker sig bortom sitt syfte, att erbjuda

MEDFINANSIERAS AV:



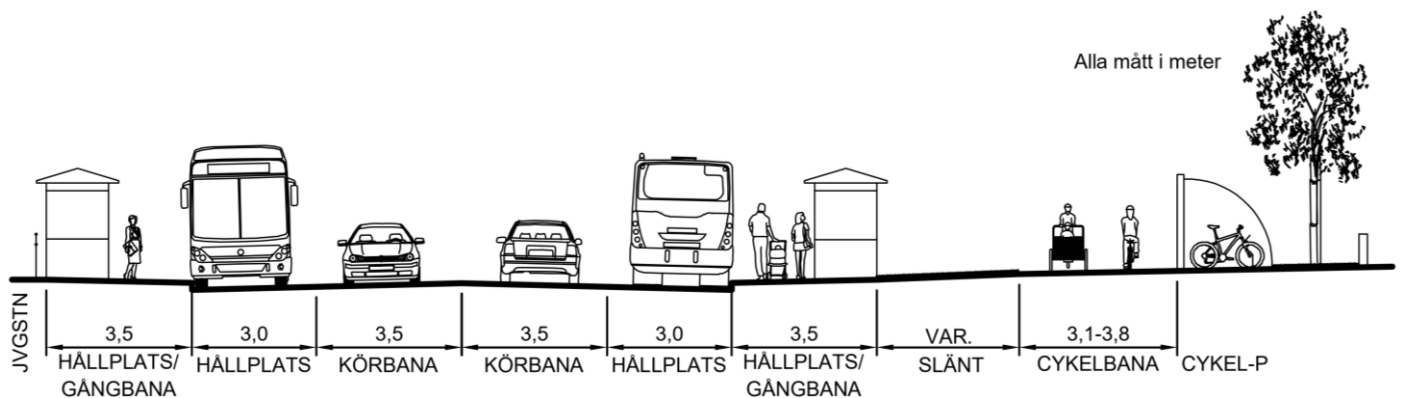
väderskydd för resenärer, finns en risk att tillgängligheten och tryggheten för den tänkta målgruppen minskar. Denna potentiella konflikt mellan tillgänglighet, komfort och trygghet behöver därför vägas in i planeringen och kan motivera behov av särskilda trygghetsskapande åtgärder gällande utformning. Eventuellt kan ett enklare plattformstak vara ett lämpligare val ur ett trygghetsperspektiv på denna plats. Ett plattformstak tillmötesgår inte efterfrågan om värme, men ger skydd mot nederbörd samtidigt som det är en mer öppen yta.

### Busshållplats

Busshållplatsen vid Östersund Västra är provisorisk och har flera tydliga brister i utformningen. Här föreslås en omfattande standardhöjning som omfattar väderskydd, tillräcklig bredd och höjd på plattform, taktila ledstråk, kontrasterande kantsten och resenärsinformation. Hållplatserna utformas så att motorfordon kan passera i båda riktningar på Strandgatan även när en buss står vid vardera hållplatsen.

### Ankomstzon

En viktig del i utvecklingsförslaget är att förbättra angöringen för gående, cyklister och bussresenärer. Här föreslås en omvandling av Strandgatan från trafikled till stadsgata i enlighet med Östersunds kommuns mobilitetsutredning<sup>34</sup>. Syftet med åtgärden är att minska Strandgatan barriäreffekter och utveckla ett gaturum som är mer anpassat för gående och cyklister. Det innebär att Strandgatan får en ny sektion med gångbanor på båda sidor av gatan samt en dubbelriktad cykelbana på den östra sidan av gatan. Nedan visas exempel på sektion för Strandgatan i höjd med den nya busshållplatsen vid Samuel Permans gata.



Figur 75: Exempel på gatusektion med nya hållplatslägen utmed Strandgatan. Vy mot norr mot Samuel Permans gata. Illustration: Sweco 2025

Vidare föreslås att samtliga passager över Strandgatan hastighetssäkras och regleras som övergångsställen med förstärkt belysning. Vid Samuel Permans gata regleras passagen fortsatt som övergångsställe och cykelöverfart. Denna passage har en försiktig upphöjning men föreslås få kompletterande åtgärder i form av busskuddar som effektivt sänker fordonens hastighet.

I utvecklingsförslaget ingår också att strukturera dagens parkeringsyta med markerade parkeringsplatser för rörelsehindrade och med fler laddningsstolpar för elbilar. Vidare föreslås att två parkeringsplatser närmast den södra entrén till plattformen ersätts av cykelparkering för resenärer som kommer cyklandes söderifrån.

Belysningen förstärks vid parkeringen och vägen till plattformen. Vägen mellan parkering, plattform och busshållplats förses med taktilt och visuellt ledstråk och skyltningen förstärks inom stationsområdet och till

<sup>34</sup> Mobilitetsutredning Östersund, Östersunds kommun 2024.

målpunkter som centrum, busstorget och länssjukhuset. För att göra stationen mer synlig och framträdande i landskapet föreslås att ett piktogram och digital skylt om avgångstider placeras vid entréerna till plattformen.

Vidare föreslås att stationshuset strax väster om stationen utvecklas och att toaletterna rustas upp och görs tillgängliga dygnet runt. För att öka tryggheten vid platsen kan nya funktioner prövas i stationshuset som ökar närvaron av besökare. Byggnadens placering vid ett populärt parkstråk ger goda förutsättningar för kommersiell verksamhet där kommunen kan arbeta för att locka till sig näringsidkare, exempelvis butiker eller caféverksamhet.

I Tabell 10 på nästa sida görs en sammanställning av samtliga föreslagna åtgärder. I tabellen anges vem som är markägare eller infrastrukturägare, vilket geografiskt område som berörs och en grov kostnadsbedömning för att genomföra åtgärden. Det är viktigt att betona att markägaren eller infrastrukturägaren inte nödvändigtvis är ansvarig för att genomföra och finansiera åtgärden. Ansvaret för detta är svårt att definiera i detta tidiga skede och behöver tas vidare i det fortsatta arbetet. Efter tabellen följer en illustrationskarta som visar åtgärdernas föreslagna placering. Åtgärdernas placering är ett förslag som kan komma att ändras om och eventuellt när en åtgärd är aktuell för genomförande. Förslaget ska tolkas som en principlösning som visar funktion och behov, inte som ett förslag till slutlig placering eller detaljutformning.

MEDFINANSIERAS AV:



Tabell 10. Sammanställning av föreslagna åtgärder vid Östersund Västra

Nr	Föreslagna grundläggande åtgärder vid Östersund Västra	Kategori	Plats	Markägare eller infrastrukturägare	Kostnad
1	Varningsplattor plattformsslut *	Utformning	Plattform	Trafikverket	23 tkr
2	Taktil kontrasterande skyddszon på plattform *	Utformning	Plattform	Trafikverket	970 tkr
3	Eventuellt plattformstak	Utformning	Plattform	Trafikverket	12 000 tkr
4	Tillgänglighetsanpassade sittplatser på plattform inkl. tillgänglighetsanpassning av befintliga väderskydd *	Tillgänglighet	Plattform	Trafikverket	330 tkr
5	Ledstång på ramper till plattform *	Tillgänglighet	Plattform	Trafikverket	170 tkr
6	Taktila och visuella ledstråk på plattform *	Tillgänglighet	Plattform	Trafikverket	530 tkr
7	Taktila komplement (spårnummerskylt, markeringsskyltar, stationskarta) *	Tillgänglighet	Plattform	Trafikverket	33 tkr
8	Uppvärmda väderskydd på plattform (3 st) *	Serviceutbud	Plattform	Trafikverket	1 000 tkr
9	Strukturerad pendelparkering och fler laddningsstolpar	Angöring	Ankomstzon	Östersunds kommun	150 tkr
10	Cykelparkering på angöringsytan söder om stationen *	Angöring	Ankomstzon	Östersunds kommun	130 tkr
11	Hastighetssäkrade passage över Strandgatan vid Samuel Permans gata, Biblioteksgatan och Postgränd (3 st) *	Angöring	Ankomstzon	Östersunds kommun	450 tkr
12	Skytning målpunkter och orienteringskarta – busstorg, centrum, Östersund C *	Information	Ankomstzon	Östersunds kommun	44 tkr
13	Parkeringsplats för rörelsehindrade vid pendelparkering <25 meter från plattformsentré	Tillgänglighet	Ankomstzon	Östersunds kommun	180 tkr
14	Taktila och visuella ledstråk mellan plattform och busshållplats *	Tillgänglighet	Ankomstzon	Östersunds kommun	25 tkr
15	Mötesplats för ledsagning *	Tillgänglighet	Ankomstzon	Trafikverket	17 tkr
16	Belysning pendelparkering och väg till plattform	Trygghet	Ankomstzon	Östersunds kommun	650 tkr
17	Standardhöjning och tillgänglighetsanpassning busshållplats *	Tillgänglighet	Busshållplats	Östersunds kommun	1 300 tkr
18	Informationstavla vid busshållplats*	Information	Busshållplats	RKM	22 tkr

MEDFINANSIERAS AV:

Medfinansieras av  
Europeiska unionenREGION  
JÄMTLAND  
HÄRJEDALEN  
JEMTEN HÄRJEDALEN DALVERegion  
Västernorrland

TRAFIKVERKET

Krokoms  
kommun  
KROKOMEN TJEJLE

Nr	Föreslagna mervärdeskapande åtgärder vid Östersund Västra	Kategori	Plats	Markägare eller infrastrukturägare	Kostnad
19	Uppfräschning stationsbyggnad med upprustad RWC och utökad service *	Serviceutbud	Ankomstzon	Östersunds kommun	280 tkr
20	Omvandling av gatuutformning Strandvägen	Angöring	Ankomstzon	Östersunds kommun	8 700 tkr
21	Piktogram, stationsnamn och digital skylt om avgångstider vid järnvägsstation *	Information	Ankomstzon	Trafikverket	170 tkr

\* Beskrivning av åtgärden finns att se i kapitel 3.2 om generella åtgärder

MEDFINANSIERAS AV:



Medfinansieras av  
Europeiska unionen



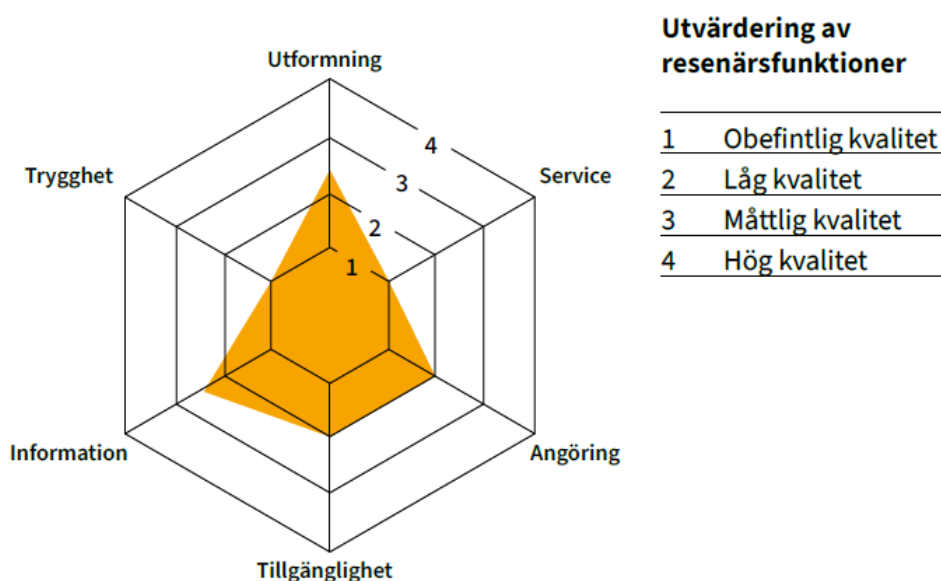


**Utvecklingsförslag Östersund Västra**

## 5 Brunflo

Åtgärderna som föreslås i Brunflo har identifierats utifrån de brister och behov som presenteras i nulägesanalysen som bygger på bland annat platsinventering, resenärsundersökning och trygghetsvandring. Bristerna har sammanställts i en värderos som visar hur väl bytespunkten uppfyller olika resenärsfunktioner med betyg 1–4 utifrån den grundläggande standardnivån som redovisas i checklistan i stationsklassningen (se delrapport 1). Bedömningen är kvalitativ och bygger på en sammanvägd helhetsbedömning av standard på plattform, busshållplats och ankomstzon. Åtgärderna som föreslås i Brunflo syftar till att fylla ut värderosen till en hög kvalitet.

Det är viktigt att poängtera att alla åtgärder är enbart förslag. Åtgärderna ska inte ses som en kravlista utan snarare som ett underlag för fortsatt dialog. Det är ingen part som har åtagit sig att genomföra någon av åtgärderna som presenteras nedan.



Figur 77: Sammanställning av brister i Brunflo i form av en värderos.

Nedan ges en översiktlig beskrivning av utvecklingsförslaget och dess bärande idéer. En viktig inriktning i förslaget är att öka tillgängligheten till bytespunkten för gående, cyklister och bussresenärer och skapa en tydligare koppling till bostadsområdet söder om järnvägen. En viktig del i utvecklingsförslaget är också att samla funktionerna bättre inom bytespunkten och rusta upp den omgivande stationsmiljön för att öka känslan av omhändertagen och välkomnande station. I detta avsnitt beskrivs åtgärderna på en övergripande nivå. En utförligare beskrivning av åtgärder finns att se i kapitel 3.2 där föreslagna åtgärder redovisas mer ingående. Åtgärderna kan lite grovt delas in i tre geografiska områden.

MEDFINANSIERAS AV:



## Plattform

Plattformen håller en god standard och här föreslås mindre kompletteringar såsom grind vid plattformsslut, taktila komplement till skyltning, komplettering av tillgänglighetsanpassade sittplatser och att den tidigare plattformsförbindelsen stängs igen.

## Busshållplats

Busshållplatserna i Brunflo har brister gällande utformning och trafikinformation. Här föreslås en höjning av standarden som omfattar väderskydd, taktila ledstråk, kontrasterande kantsten och resenärsinformation.

## Ankomstzon

En viktig del i utvecklingsförslaget är att strukturera ankomstzonen i Brunflo och förbättra angöringen för samtliga resenärsgupper – gående, cyklister, bussresenärer och bilburna resenärer. Förslaget innebär att det sker en förskjutning av ankomstzonen som koncentreras till det nuvarande angöringsområdet för bil, cykel och buss. Detta område får en ny struktur med markerade platser för hämta/lämna, taxi och färdtjänst, särskilda platser för rörelsehindrade samt bättre koppling till anslutande busshållplatser. Vidare föreslås en sekundär entré i den norra änden av plattformen i form av en tillgänglighetsanpassad ramp som tar upp lutningen mellan pendelparkeringen och plattformen.

En viktig åtgärd är också att rensa upp och städa bort bråte för att öka orienterbarheten och känslan av att stationen är omhändertagen. Idag används många ytor längs järnvägsspåret som uppställning för containrar, avställda fordon och diverse bråte vilket begränsar sikten och försvårar möjligheten för människor att synas och se andra. Ytorna ingår i det byggnadsfria området från järnvägsspåret vilket innebär att det krävs särskilt tillstånd från Trafikverket för större upplag, t.ex. virke, massor och containrar.

Som en del i arbetet med att fräscha upp stationsområdet föreslås att den nedlagda blomsterkiosken ersätts av en uppvärmd vänthall som kan nyttjas av tåg- och bussresenärer. För att höja resenärernas service och komfort föreslås att vänthallen förses med tillgänglighetsanpassad WC samt installation av wifi, eluttag, varuautomat och paketlämningsboxar. Vidare föreslås att ytan framför vänthallen utformas som ett mindre stationstorg med inslag av grönska och sittplatser. Stationstorget gör att stationen får en mer synlig och framträdande plats i landskapet genom en tydlig entré och välkomnande ankomstzon.

Den nya strukturen för angöring innebär att det skapas en trygg och säker ankomstzon för gående och cyklister som är avskild från motorfordon. Denna ankomstzon sträcker sig från pendelparkeringen i norr och förbi busshållplatserna längs E14/E45. Mellan hållplatserna föreslås en gångpassage över vägen för att ge en säkrare och tydligare koppling mellan tåg och buss. Passagen föreslås utformas som gångpassage med sidoförskjutning av det norra körfältet som medför att motorfordonstrafiken håller en lägre hastighet genom passagen. Vidare föreslås en refug med vilplan som gör att oskyddade trafikanter kan passera ett körfält åt gången. Bredden på refugen föreslås till 2,0 meter. Erfarenheter och exempel kan hämtas från pågående byggnation av GCM-väg utmed E14 i Bräcke som har projekterats av Trafikverket och som började byggas under sommaren 2025.<sup>35</sup> Som en del i projektet anläggs gångpassage med mittrefug och sidoförskjutning.

För att ytterligare höja trafiksäkerheten och tryggheten för oskyddade trafikanter föreslås att den högsta tillåtna hastigheten förbi järnvägsstationen sänks från 60 till 40 km/tim. Det innebär att nuvarande sänkning

<sup>35</sup> Gång- och cykelväg längs E14 i Bräcke, Trafikverket 2023.

av hastighetsgränsen som sker strax före Gustavvägen, flyttas cirka 200 meter söderut och förläggs strax söder om järnvägsstationen.

För att öka orienterbarheten föreslås att skyltningen förstärks och kompletteras med en orienteringskarta som visar vägen mellan stationen och tätorten. Detta kan kompletteras med piktogram och digital skylt om avgångstider som är synligt placerad för ankommande resenärer.

Liksom på plattformen föreslås åtgärder inom tillgänglighetsanpassning, däribland ett taktilt och visuellt ledstråk mellan passagen över E14/E45, parkering för rörelsehindrade och plattformen. Vidare föreslås att nuvarande cykelparkeringen kompletteras eller ersätts med ett cykelgarage med genomsiktliga glaspartier. I kombination med stärkt belysning och omhändertagande av bråte och avställda fordon kan cykelgaraget bidra till ökad trygghet och känslan av att bytespunkten är väl omhändertagen.

I utvecklingsförslaget ingår också en planskild passage i form av gångbro över E14/E45 och järnvägen. Syftet med gångbron är att överbrygga den barriär som idag delar samhället i två delar på respektive sida om vägen och järnvägen. I åtgärdsvalsstudien<sup>36</sup> för Brunflo identifieras flera platser där stängslet till spåret har böjts ner eller klippts upp och där det förekommer spårspring över järnvägen. Den nya gångbron är därmed en viktig åtgärd för att öka trafiksäkerheten utmed järnvägsspåret samtidigt som tillgängligheten förbättras avsevärt för boende på respektive sida av stationen.

En planskild passage innebär ett stort ingrepp i stationsmiljön. Med kravet på 6,7 meter fri höjd över järnvägen har gångbron en stor påverkan på stadsbilden och det är viktigt att gestaltningen harmoniserar med omgivande bebyggelse. Det är särskilt viktigt i Brunflo där det tidigare stationshuset och det intilliggande ställverket är byggnadsminnesförklarade och skyddade enligt kulturmiljölagen (KML). Till de två byggnaderna finns ett skyddsområde och åtgärder inom byggnadsminnet kräver tillstånd av Länsstyrelsen. Åtgärder behöver ske varsamt för att värna och bevara det kulturhistoriska värdet, och det är viktigt att utformningen och gestaltningen av gångbron inte bryter av arkitektoniskt mot stationshusets karaktär.

I utvecklingsförslaget för Brunflo får gångbron en friliggande placering nordväst om stationshuset och bortom teknikhus, cykelparkering och busshållplats. Hiss- och trappkonstruktion vänds bort från stationshuset och passagen utformas som gångbro (inte som gång- och cykelbro) för att minska påverkan genom långa ramper. Vid entrén till gångbron på den södra sidan om järnvägsspåret anläggs en väderskyddad cykelparkering som möjliggör för cyklister att låsa fast sin cykel på ett tryggt och säkert sätt. Vidare föreslås att hissarna till gångbron får en storlek som möjliggör att ta med cykel och leda den över gångbron.

Placeringen av gångbron har valts utifrån platsens förutsättningar, med hänsyn till ytanspråk och befintlig infrastruktur. Lokaliseringen syftar till att skapa en effektiv och tillgänglig anslutning till plattformen och till busshållplatsen på den norra sidan av E14/E45, utan att påverka framkomligheten för bussresenärer och för ankommande och passerande gång- och cykeltrafikanter. Det är dock viktigt att poängtera att lokaliseringen av gångbron inte är baserad på projektering. Det behövs mer detaljerade utredningar för att fastställa det mest lämpliga läget med hänsyn till framkomlighet, tillgänglighet och genomförbarhet.

Ett alternativ till gångbro över E14/E45 och järnvägen är att bara låta bron gå över järnvägen. Behovet av planskild passage över vägen är kopplat till om åtgärden E14 Lockne-Optand genomförs eller inte. Om projektet genomförs omvandlas nuvarande E14/E45 förbi stationen till en kommunal gata vilket möjliggör för

<sup>36</sup> Mittbanan och E14/E45 som barriär i Brunflo, Östersunds kommun, åtgärdsvalsstudie, Trafikverket 2023

mindre trafik genom Brunflo. En trafiksäker övergång över gatan kan i så fall ordnas med ett övergångsställe och den planskilda passagen behöver bara omfatta järnvägen.

Nedan visas en nulägesbild från Brunflo följt av en illustrationskiss som exemplifierar hur en gångbro kan utformas på platsen. I exemplet illustreras en fackverksbro med trappkonstruktion och hisschakt som förbinder gångbron med marknivån.



Figur 78: Nulägesbild Brunflo station, vy mot söder mot stationen. Källa: Google Street View 2025



Figur 79: Exempel på utformning av framtida gångbro över E14/E45 och järnvägen i Brunflo. Illustration: Sweco 2025

MEDFINANSIERAS AV:



Medfinansieras av  
Europeiska unionen



En utmaning i Brunflo är att stora delar av marken inom stationsområdet förvaltas av privat fastighetsägare, vilket framgår av Tabell 11 på nästa sida. Det innebär att det är fastighetsägaren som ansvarar för planering, finansiering och underhåll av ett flertal åtgärder i utvecklingsförslaget. Stationsförvaltarskapet kan innebära oklarheter om ansvarsförhållanden och vilka krav som kan ställas på den privata fastighetsägaren, vilket i sin tur kan försvåra genomförandet. Ett bra stöd för att klargöra ansvarsförhållandena är skriften Nationell genomförandeplan enligt TSD PRM (Regeringskansliet 2016-12-16).<sup>37</sup> Där står att den som äger hela eller delar av en stationsfastighet är förvaltare för den delen. Respektive fastighetsägare/stationsförvaltare är ansvarig för att se till att relevanta krav avseende tillgänglighet i förordning nr 1300/2014 (TSD PRM) uppfylls, vilket omfattar merparten av de åtgärder som ingår i utvecklingsförslaget.

Ett sätt att inleda arbetet kan vara att initiera ett stationsråd med viktiga aktörer (exempelvis kommun, Trafikverket, den privata fastighetsägaren, kollektivtrafikmyndighet, Länsstyrelsen och tågoperatören) som tar fram en gemensam vision och utvecklingsstrategi för stationsområdet. En viktig fråga att diskutera för stationsrådet är eventuella former för samfinansiering genom exploateringsavtal och motprestationer för åtgärder av stort allmänintresse samt eventuell marklösen.

I Tabell 11 på nästa sida görs en sammanställning av samtliga föreslagna åtgärder. I tabellen anges vem som är markägare eller infrastrukturägare, vilket geografiskt område som berörs och en grov kostnadsbedömning för att genomföra åtgärden. Det är viktigt att betona att markägaren eller infrastrukturägaren inte nödvändigtvis är ansvarig för att genomföra och finansiera åtgärden. Ansvaret för detta är svårt att definiera i detta tidiga skede och behöver tas vidare i det fortsatta arbetet. Efter tabellen följer en illustrationskarta som visar åtgärdernas föreslagna placering. Åtgärdernas placering är ett förslag som kan komma att ändras om och eventuellt när en åtgärd är aktuell för genomförande. Förslaget ska tolkas som en principlösning som visar funktion och behov, inte som ett förslag till slutlig placering eller detaljutformning.

---

<sup>37</sup> Nationell genomförandeplan enligt TSD PRM är ett dokument som visar hur länder inom EU ska uppfylla EU:s krav för att göra järnvägssystemet tillgängligt för personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet (PRM = Persons with Reduced Mobility)

Tabell 11. Sammanställning av föreslagna åtgärder i Brunflo

Nr	Föreslagna grundläggande åtgärder i Brunflo	Kategori	Plats	Markägare eller infrastrukturägare	Kostnad
1	Grind vid plattformsslut *	Utformning	Plattform	Trafikverket	48 tkr
2	Stäng oanvänd plattformsförbindelse	Utformning	Plattform	Trafikverket	120 tkr
3	Taktila komplement (spårnummerskylt, markeringsskyltar, stationskarta) *	Tillgänglighet	Plattform	Trafikverket	33 tkr
4	Uppvärmd vänthall med merservice som ersätter den nedlagda blomsterkiosken	Serviceutbud	Ankomstzon	Privat fastighetsägare	690 tkr
5	Strukturerad yta för parkering, hämta/lämna, taxi och färdtjänst inkl. parkeringsplats för rörelsehindrad <25 meter från plattformsentré *	Angöring	Ankomstzon	Privat fastighetsägare	2 700 tkr
6	Gångpassage med sidoförskjutning och mittrefug över E14/E45 till busshållplats *	Angöring	Ankomstzon	Trafikverket	150 tkr
7	Sänkt hastighet till 40 km/tim förbi järnvägsstationen	Angöring	Ankomstzon	Trafikverket	64 tkr
8	Taktila och visuella ledstråk till busshållplats *	Tillgänglighet	Ankomstzon	Trafikverket	280 tkr
9	Dagvattenhantering gångväg	Tillgänglighet	Ankomstzon	Privat fastighetsägare	180 tkr
10	Tillgänglighetsanpassad ramp från pendelparkering till plattform *	Tillgänglighet	Ankomstzon	Trafikverket	120 tkr
11	Mötesplats för ledsagning *	Tillgänglighet	Ankomstzon	Trafikverket	17 tkr
12	Belysning pendelparkering	Trygghet	Ankomstzon	Privat fastighetsägare	350 tkr
13	Belysning gång- och cykelväg på E14/E45	Trygghet	Ankomstzon	Trafikverket	1 200 tkr
14	Skytning målpunkter och orienteringskarta – järnvägsstation och centrum *	Information	Ankomstzon	Trafikverket	33 tkr
15	Tillgänglighetsanpassning och standardhöjning busshållplats *	Tillgänglighet	Busshållplats	Trafikverket	1 100 tkr
16	Översyn av hållplatsnamn, informationstavla och stolpe med hållplatsläge *	Information	Busshållplats	RKM	22 tkr

MEDFINANSIERAS AV:

Medfinansieras av  
Europeiska unionen

Nr	Föreslagna mervärdeskapande åtgärder i Brunflo	Kategori	Plats	Markägare eller infrastrukturägare	Kostnad
17	Fler tillgänglighetsanpassade sittplatser *	Tillgänglighet	Plattform	Trafikverket	23 tkr
18	Cykelgarage vid den norra ankomstzonen och väderskyddad cykelparkering vid den södra anslutningen till planskild passage *	Angöring	Ankomstzon	Privat fastighetsägare	420 tkr
19	Planskild passage över E14/E45 och järnvägen	Angöring	Ankomstzon	Trafikverket	39 000 tkr
19a	Planskild passage endast över järnvägen	Angöring	Ankomstzon	Trafikverket	28 000 tkr
20	Platsbildning / stationstorg framför uppvärmd vänthall *	Angöring	Ankomstzon	Privat fastighetsägare	1 800 tkr
21	Piktogram och digital skylt om avgångstider vid järnvägsstation *	Information	Ankomstzon	Trafikverket	86 tkr
22	Justera skyltning mot utgång/ersättningstrafik samt justera läge för flertågsdisplayer	Information	Ankomstzon	Trafikverket	27 tkr
23	Ta bort bråte, avställda fordon, containrar och klottersanera stationsområdet *	Trygghet	Ankomstzon	Privat fastighetsägare	24 tkr
24	Attraktivare skal på befintlig el-central/byggnad vid plattformsentrén	Trygghet	Ankomstzon	Trafikverket	300 tkr

\* Beskrivning av åtgärden finns att se i kapitel 3.2 om generella åtgärder

MEDFINANSIERAS AV:



Medfinansieras av  
Europeiska unionen

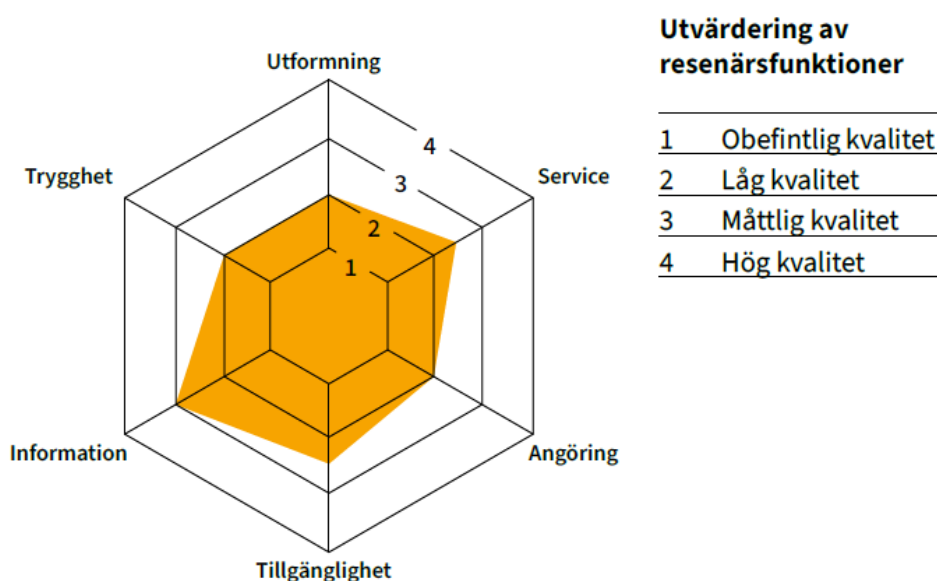




## 6 Bräcke

Åtgärderna som föreslås i Bräcke har identifierats utifrån de brister och behov som presenteras i nulägesanalysen som bygger på bland annat platsinventering och resenärsundersökning. Bristerna har sammanställts i en värderos som visar hur väl bytespunkten uppfyller olika resenärsfunktioner med betyg 1–4 utifrån den grundläggande standardnivån som redovisas i checklisten i stationsklassningen (se delrapport 1). Bedömningen är kvalitativ och bygger på en sammanvägd helhetsbedömning av standard på plattform, busshållplats, ankomstzon och stationshus. Åtgärderna som föreslås i Bräcke syftar till att fylla ut värderosen till en hög kvalitet.

Det är viktigt att poängtera att alla åtgärder är enbart förslag. Åtgärderna ska inte ses som en kravlista utan snarare som ett underlag för fortsatt dialog. Det är ingen part som har åtagit sig att genomföra någon av åtgärderna som presenteras nedan.



Figur 81: Sammanställning av brister i Bräcke i form av en värderos.

Nedan ges en översiktlig beskrivning av utvecklingsförslaget och dess bärande idéer. En viktig inriktning i förslaget är att öka tillgängligheten till bytespunkten för oskyddade trafikanter med tydliga och avgränsade gångtytor och en mer välkomnande stationsentré. En annan viktig del i utvecklingsförslaget är att strukturera bussangöringen med nytt förslag till placering och utformning av hållplatslägen. På längre sikt föreslås även ett större omtag om stationen där dagens mittplattform ersätts med sidoplattform. I detta avsnitt beskrivs åtgärderna på en övergripande nivå. En utförligare beskrivning av åtgärder finns att se i kapitel 3.2 där föreslagna åtgärder redovisas mer ingående. Åtgärderna kan lite grovt delas in i fyra geografiska områden.

### Plattform

Stationens plattform har nyligen uppgraderats och håller en hög standard. Det finns dock behov av att se över plattformsförbindelsen som beskrivs som problematisk och trafikfarlig i Trafikverkets funktionsutredning av planskildhet i Bräcke.<sup>38</sup> I utredningen anges att det förekommer blockerande tåg över plankorsningen och att detta skapar ett hinder för resenärer som ska ta sig till plattformen samt ökar risken för spårspring. Det

<sup>38</sup> Funktionsutredning Bräcke planskildhet, Trafikverket 2019.

bekräftas av resenärsundersökningen där flera svarande lyfter behovet av en säkrare plattformsförbindelse. På kort sikt kan situationen förbättras genom att plankorsningen uppgraderas till en helbomsanläggning. Detta löser dock inte problemet eftersom långa godståg ändå riskerar att blockera korsningen. På längre sikt föreslås därför att dagens mittplattform ersätts av två sidoplattformar på respektive sida av järnvägsspåret och att den befintliga tunneln under järnvägen används och uppgraderas med nya trappor, hissanslutning och markvärme för att undvika isbildning och halka. Plattformen närmast stationshuset behöver vara minst 400 meter för att resandeutbyte med nattåg ska kunna ske. Behovet av mellanplattformen försvinner, därför kan den befintliga plattformen och plankorsningen med ljud- och ljusanläggning slopas.

### Busshållplats

Busshållplatsen i Bräcke är placerad inne på stationsområdet och uppbyggd som mittrefug. Hållplatsen har stora brister vad gäller utformning och trafikinformation. Här föreslås en ny struktur för bussangöring där dagens mittrefug ersätts av två linjära busshållplatser som ligger i rad. Det ger en högre kapacitet där fler bussar kan angöra stationen samtidigt. Den nya strukturen innebär också att yta frigörs som möjliggör en omfattande standardhöjning av hållplatserna som inkluderar väderskydd, tillräcklig bredd och höjd på plattform, taktila ledstråk, kontrasterande kantsten och resenärsinformation.

### Ankomstzon

En bärande idé i utvecklingsförslaget är att förbättra tillgängligheten för gående och cyklister genom att avgränsa angöringen för motorfordon till ett område söder om stationshuset. Det innebär att ett större område framför stationshuset kan frigöras från biltrafik som tillsammans med den nya gång- och cykelbanan som anläggs av Trafikverket (inklusive gångpassage över E14) ger en trygg och säker ankomstzon för gående och cyklister.<sup>39</sup> Trafikverket påbörjade byggnationen av detta sommaren 2025.

Norr om stationshuset föreslås ett mindre stationstorg som ramar in platsen. Stationstorget kan fungera som informationspunkt med flertågsdisplayer och orienteringskarta över tätorten. Med tanke på stationens läge i tätorten kan det även vara intressant för en kommersiell aktör att etablera sig i stationsbyggnaden och använda stationstorget som en del av sin verksamhet, t.ex. restaurang eller café.

Angöringen för motorfordon föreslås ske vid den nuvarande parkeringsytan söder om stationshuset som förses med belysning och laddningsstolpar. Belysningen förstärks även generellt inom stationsområdet. I kombination med en allmän upprustning av bråte och skadegörelse kan det bidra till ökad trygghet och en känsla av att stationen är prioriterad och omhändertagen.

### Stationshus

Resenärsundersökningen visar att stationshuset upplevs som ogästvänlig. Mer än hälften av de svarande anger att vänthallen är en otrygg plats som är eftersatt och smutsig och där det ofta förekommer bråk och skadegörelse. Det finns ett starkt önskemål att göra platsen tryggare, trevligare och mer ombonad. För att möta det behovet föreslås en allmän upprustning av vänthallen genom målningsarbete och underhåll av dörrar, bänkar, toalett med mera. För att öka resenärsservicen föreslås vänthallen förses med wifi, fler eluttag, varuautomat, bagageförvaring och paketlämningsboxar. Tidigare fanns ett apotek i stationshuset som var uppskattat och som ökade tryggheten på platsen genom personalen. Det vore önskvärt med butik- eller caféverksamhet i stationshuset för att öka känslan av trygghet och social närvaro.

<sup>39</sup> Gång- och cykelväg längs E14 i Bräcke, Trafikverket 2023.

Nedan visas en nulägesbild från Bräcke följt av en illustrationsskiss som exemplifierar hur det nya stationsområdet i Bräcke kan utformas med ny struktur för bussangöring.



Figur 82: Nulägesbild Bräcke station, vy mot norr mot stationen. Källa: Google Street View 2025



Figur 83: Exempel på utformning av stationsområdet i Bräcke med ny struktur för bussangöring. Illustration: Sweco 2025

Liksom Brunflo har Bräcke en utmaning i att delar av marken inom stationsområdet förvaltas av privat fastighetsägare, däribland stationshuset och angöringen för busstrafik därintill. Det innebär att det är den

MEDFINANSIERAS AV:



Medfinansieras av  
Europeiska unionen



REGION  
JÄMTLAND  
HÄRJEDALEN  
JEMNTEN HERJEDALEN DALVE



Region  
Västernorrland



TRAFIKVERKET



Krokoms  
kommun  
KROKOMEN TJEJLE

privata fastighetsägaren som ansvarar för planering, finansiering och underhåll av ett stort antal åtgärder i utvecklingsförslaget. Stationsförvalterskapet kan innebära oklarheter om ansvarsförhållanden och vilka krav som kan ställas på den privata fastighetsägaren, vilket i sin tur kan försvåra genomförandet. Ett bra stöd för att klargöra ansvarsförhållandena är skriften Nationell genomförandeplan enligt TSD PRM (Regeringskansliet 2016-12-16).<sup>40</sup> Där står att den som äger hela eller delar av en stationsfastighet är förvaltare för den delen. Respektive fastighetsägare/stationsförvaltare är ansvarig för att se till att relevanta krav avseende tillgänglighet i förordning nr 1300/2014 (TSD PRM) uppfylls, vilket omfattar merparten av de funktioner som ingår i checklistan i stationsklassningen och därmed i utvecklingsförslaget.

Precis som i Brunflo kan ett sätt att inleda arbetet vara att initiera ett stationsråd med viktiga aktörer (exempelvis kommun, Trafikverket, den privata fastighetsägaren, kollektivtrafikmyndighet, Länsstyrelsen och tågoperatören) som tar fram en gemensam vision och utvecklingsstrategi för stationsområdet. En viktig fråga att diskutera för stationsrådet är eventuella former för samfinansiering genom exploateringsavtal och motprestationer för åtgärder av stort allmänintresse samt eventuell marklösen.

I Tabell 12 på nästa sida görs en sammanställning av samtliga föreslagna åtgärder. I tabellen anges vem som är markägare eller infrastrukturägare, vilket geografiskt område som berörs och en grov kostnadsbedömning för att genomföra åtgärden. Det är viktigt att betona att markägaren eller infrastrukturägaren inte nödvändigtvis är ansvarig för att genomföra och finansiera åtgärden. Ansvaret för detta är svårt att definiera i detta tidiga skede och behöver tas vidare i det fortsatta arbetet. Efter tabellen följer en illustrationskarta som visar åtgärdernas föreslagna placering. Åtgärdernas placering är ett förslag som kan komma att ändras om och eventuellt när en åtgärd är aktuell för genomförande. Förslaget ska tolkas som en principlösning som visar funktion och behov, inte som ett förslag till slutlig placering eller detaljutformning.

---

<sup>40</sup> Nationell genomförandeplan enligt TSD PRM är ett dokument som visar hur länder inom EU ska uppfylla EU:s krav för att göra järnvägssystemet tillgängligt för personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet (PRM = Persons with Reduced Mobility)

Tabell 12. Sammanställning av föreslagna åtgärder i Bräcke

Nr	Föreslagna grundläggande åtgärder i Bräcke	Kategori	Plats	Markägare eller infrastrukturägare	Kostnad
1	Åtgärder vid plattformsförbindelse, uppgradering till helbomsanläggning *	Utformning	Plattform	Trafikverket	480 tkr
2	Ledstång och kontrastmarkeringar vid ramp till plattform *	Tillgänglighet	Plattform	Trafikverket	54 tkr
3	Taktila komplement (spårnummerskylt, markeringsskyltar och stationskarta) *	Tillgänglighet	Plattform	Trafikverket	33 tkr
4	Upprustning av väderskydd cykelparkering *	Angöring	Ankomstzon	Privat fastighetsägare	19 tkr
5	Gång- och cykelbana utmed E14 samt passage över E14 **	Angöring	Ankomstzon	Trafikverket	**
6	Strukturerad yta för hämta/lämna, taxi och färdtjänst inkl. parkeringsplats för rörelsehindrad <25 meter från plattformsentré *	Angöring	Ankomstzon	Privat fastighetsägare	810 tkr
7	Gångstråk stationsområdet – mellan stationshus, busshållplats och parkering *	Angöring	Ankomstzon	Privat fastighetsägare	700 tkr
8	Taktila och visuella ledstråk från plattform till busshållplats och mötesplats för ledsagning *	Tillgänglighet	Ankomstzon	Privat fastighetsägare	130 tkr
9	Belysning pendelparkering och mellan parkering, busshållplats och plattform	Trygghet	Ankomstzon	Privat fastighetsägare	430 tkr
10	Skyltning målpunkter och orienteringskarta över närområdet *	Information	Ankomstzon	Privat fastighetsägare	33 tkr
11	Tillgänglighetsanpassa ramp och trappa till vänthall samt åtgärda automatisk dörröppnare *	Tillgänglighet	Stationshus	Privat fastighetsägare	180 tkr
12	Markera hinder (pelare) i gångstråk i vänthall	Tillgänglighet	Stationshus	Privat fastighetsägare	2 tkr
13	Ny struktur för bussangöring med nya hållplatslägen *	Utformning	Busshållplats	Privat fastighetsägare	1 500 tkr
14	Hållplatsnamn, informationstavla och stolpe med hållplatsläge *	Information	Busshållplats	RKM	11 tkr
15	Realtidsinformation om busstrafiken	Information	Busshållplats	RKM	64 tkr

MEDFINANSIERAS AV:



Nr	Föreslagna mervärdeskapande åtgärder i Bräcke	Kategori	Plats	Markägare eller infrastrukturägare	Kostnad
16	Ny sidoplattform på respektive sida av spåren	Utformning	Plattform	Trafikverket	37 000 tkr
17	Planskild plattformsförbindelse genom att utveckla befintlig tunnel (hiss, trappor mm)	Utformning	Ankomstzon	Trafikverket	13 000 tkr
18	Platsbildning framför stationshus / stationstorg *	Angöring	Ankomstzon	Privat fastighetsägare	800 tkr
19	Laddning av elbil och kameraövervakning pendelparkering	Angöring	Ankomstzon	Privat fastighetsägare	250 tkr
20	Piktogram och digital skylt om avgångstider vid järnvägsstation *	Information	Ankomstzon	Trafikverket	80 tkr
21	Ta bort bråte och skräp kring stationsområdet *	Trygghet	Ankomstzon	Privat fastighetsägare	28 tkr
22	Se över öppettider vänthall, utökad service och utvecklad mötespunkt *	Serviceutbud	Stationshus	Privat fastighetsägare	73 tkr
23	Värdeskåp/bagageutrymme vänthall	Serviceutbud	Ankomstzon	Privat fastighetsägare	160 tkr

\* Beskrivning av åtgärden finns att se i kapitel 3.2 om generella åtgärder

\*\* Byggnationen av gång- och cykelbana samt hastighetssäkrad passage över E14 påbörjades av Trafikverket sommaren 2025

MEDFINANSIERAS AV:



Medfinansieras av  
Europeiska unionen



REGION  
JÄMTLAND  
HÄRJEDALEN



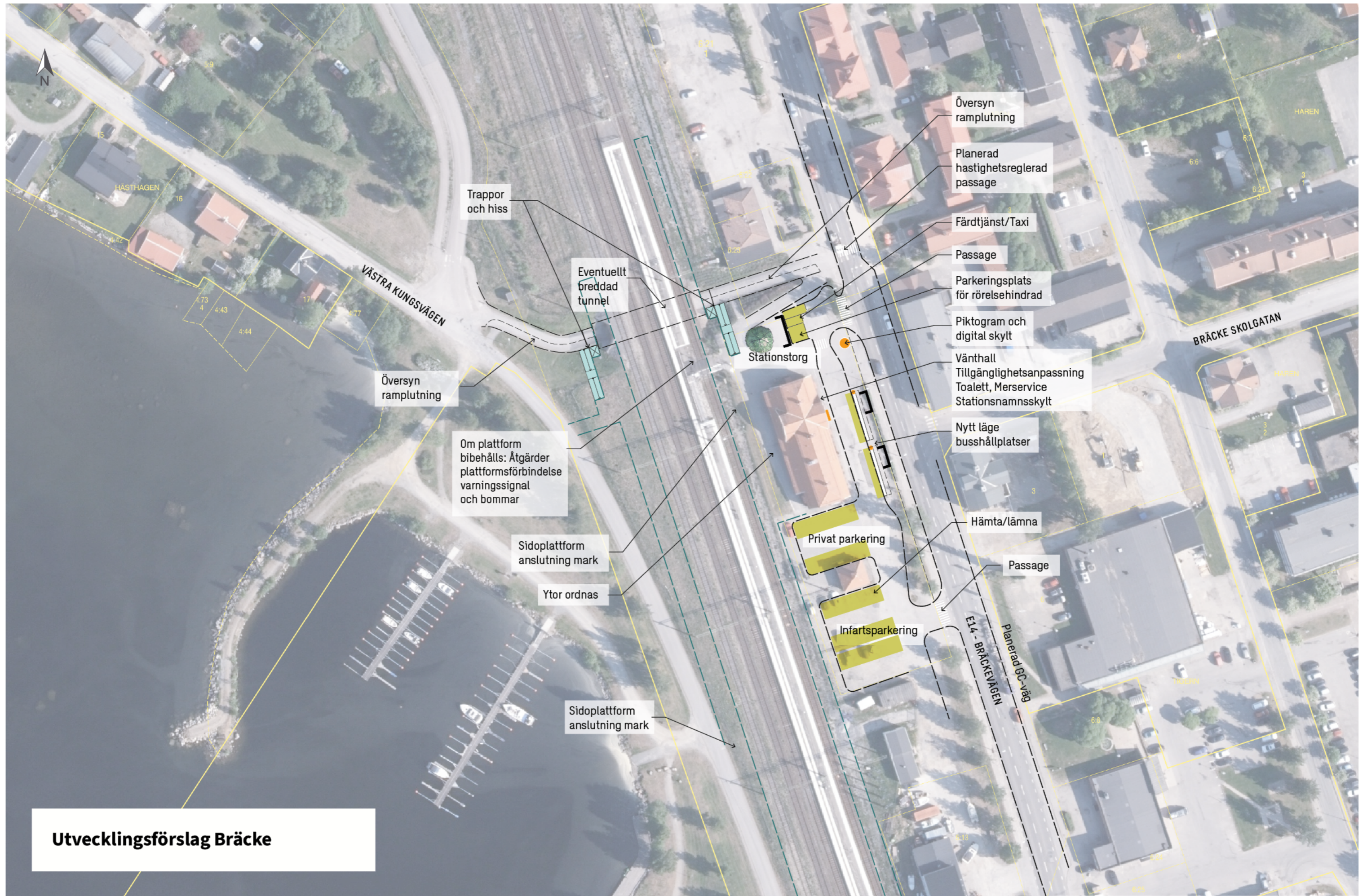
Region  
Västernorrland



TRAFIKVERKET



Krokoms  
kommun

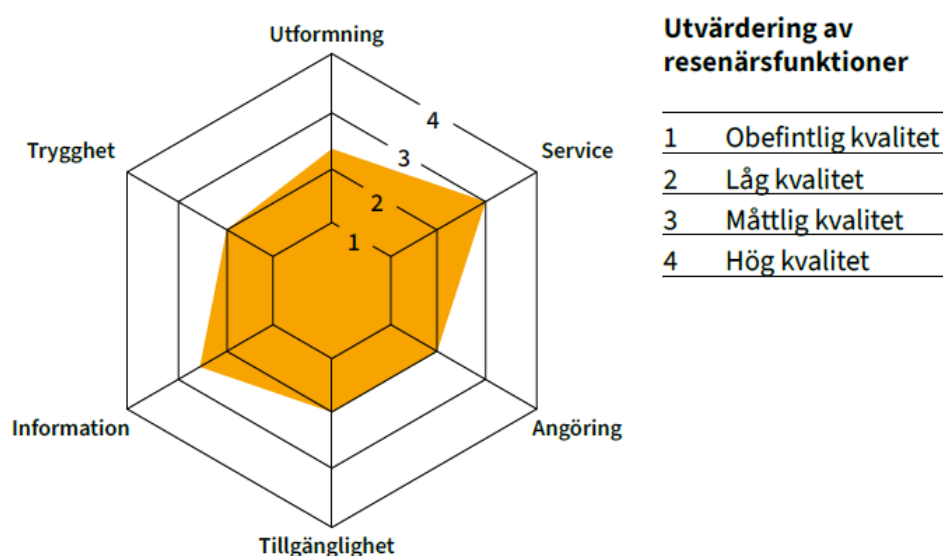


**Utvecklingsförslag Bräcke**

## 7 Ånge

Åtgärderna som föreslås i Ånge har identifierats utifrån de brister och behov som presenteras i nulägesanalysen som bygger på bland annat platsinventering och resenärsundersökning. Bristerna har sammanställts i en värderos som visar hur väl bytespunkten uppfyller olika resenärsfunktioner med betyg 1–4 utifrån den grundläggande standardnivån som redovisas i checklisten i stationsklassningen (se delrapport 1). Bedömningen är kvalitativ och bygger på en sammanvägd helhetsbedömning av standard på plattform, busshållplats, ankomstzon och stationshus. Åtgärderna som föreslås i Ånge syftar till att fylla ut värderosen till en hög kvalitet.

Det är viktigt att poängtera att alla åtgärder är enbart förslag. Åtgärderna ska inte ses som en kravlista utan snarare som ett underlag för fortsatt dialog. Det är ingen part som har åtagit sig att genomföra någon av åtgärderna som presenteras nedan.



Figur 85: Sammanställning av brister i Ånge i form av en värderos.

Nedan ges en översiktlig beskrivning av utvecklingsförslaget och dess bärande idéer. En viktig inriktning i förslaget är att förbättra tillgången till bytespunkten för gående och cyklister genom tydligt markerade och separerade gångområden samt en mer inbjudande entré till stationen. I detta avsnitt beskrivs åtgärderna på en övergripande nivå. En utförligare beskrivning av åtgärder finns att se i kapitel 3.2 där föreslagna åtgärder redovisas mer ingående. Åtgärderna kan lite grovt delas in i fyra geografiska områden.

### Plattform

Plattformarna håller relativt god standard. Här föreslås i första hand åtgärder inom tillgänglighetsanpassning såsom grind vid plattformsslut, taktila komplement till skyltning, komplettering av tillgänglighetsanpassade väderskydd och översyn av hinderfri gångväg. Det finns även behov av att se över plattformsförbindelsen och anslutningen från ankomstzonen. En trappa föreslås ersätta den branta lutningen ner till plattformsförbindelsen.

## Busshållplats

Busshållplatsen i Ånge är placerad inne på stationsområdet. Hållplatsen har stora brister vad gäller utformning och trafikinformation. Här föreslås en standardhöjning och tillgänglighetsanpassning av hållplatserna som omfattar väderskydd, tillräcklig bredd och höjd på plattform, taktila ledstråk, kontrasterande kantsten och uppdatering av resenärsinformation inklusive befintlig display för bussavgångar.

## Ankomstzon

En viktig del i utvecklingsförslaget är att frigöra yta för gående där det idag sker verksamhetsparkering. Idag är det otydligt hur oskyddade trafikanter ska röra sig över ankomstzonen eftersom taxiplats och parkeringsplatser är placerade i det naturliga stråket från centrum ner till plattform. Detta bekräftas i resenärsundersökningen där flera resenärer lyfter att det saknas hänvisade ytor för oskyddade trafikanter att röra sig på. Det förekommer dessutom att hämta/lämna sker vid denna plats. Utvecklingsförslaget innebär att verksamhetsparkering och hämta/lämna flyttas till en ny angöringsyta strax öster om stationen. Därmed kan ett stort utrymme frigöras från biltrafik vilket ger en tryggare och säkrare ankomstzon för gående och cyklister som har en tydligare koppling till centrum och viktiga målpunkter som hälsocentral och gymnasieskola. För att ytterligare stärka kopplingen till centrum föreslås att passagen över Järnväggsgatan hastighetssäkras och regleras som övergångsställe med förstärkt belysning, och att gång- och cykelbanan utmed Järnväggsgatan får en högre standard med ny beläggning, belysning och utökad bredd.

I utvecklingsförslaget ingår även att strukturera angöringen för motorfordon. Förutom ny angöringsyta för hämta/lämna och verksamhetsparkering, anordnas särskild parkeringsplats för rörelsehindrade i direkt anslutning till plattformen. Övrig parkering hänvisas till en parkeringsyta längre österut.

Dagens cykelparkering har en låg standard och en ofördelaktig placering avses från plattformsentrén. För att främja en ökad cykling föreslås att ett cykelgarage anläggs som ger ökad komfort för cyklisterna. Cykelgaraget bidrar också till ökad trygghet genom belysning och ökad närvaro av personer som rör sig vid stationen. I kombination med förstärkt belysning inom hela stationsområdet kan det ge en tydlig förbättring vad gäller upplevd trygghet.

Liksom på plattformen föreslås åtgärder som ökar tillgängligheten för personer med funktionsvariationer, däribland kontrastmarkering och ledstång vid trappor samt taktila och visuella ledstråk över ankomstzonen, till stationshuset och till mötesplatsen för ledsagning.

## Stationshus

I resenärsundersökningen anges att stationshuset och vänthallen är i behov av uppfräschning och standardhöjning. Biblioteket och restaurangen som ligger på entréplan är uppskattade av resenärerna och bidrar till trygghet genom närvaro av personal och besökare. På kvällstid uppfattas vänthallen som otrygg och flera resenärer anmärker på bristande skötsel och städning. För att öka tryggheten och trivseln i vänthallen föreslås en allmän upprustning av allmänna ytor och utökad resenärservice med installations av wifi, fler eluttag, varuautomat, paketlämningsboxar och bagageförvaring. Närvaron av besökare i byggnaden kan öka om biblioteket får utökade öppettider som gör att det kan besökas även när det är obemannat genom att besökarna registrerar sig med sina bibliotekskort. Det kan även vara intressant att öppna upp bibliotekslokalerna för aktiviteter på kvällstid såsom bokcirkel, kulturkvällar, filmvisning, författarsamtal, språkcafé, läxhjälp, lokalt föreningsliv med mera.

MEDFINANSIERAS AV:



Nedan visas en nulägesbild från Ånge följt av en illustrationsskiss som exemplifierar hur angöringen kan utformas för att ge mer plats och en tryggare ankomstzon för gående och cyklister.



Figur 86: Nulägesbild Ånge station, vy mot söder mot stationen. Källa: Google Street View 2025



Figur 87: Exempel på utformning av angöring och ankomstzon för gående och cyklister. Illustration: Sweco 2025

I Tabell 13 på nästa sida görs en sammanställning av samtliga föreslagna åtgärder. I tabellen anges vem som är markägare eller infrastrukturägare, vilket geografiskt område som berörs och en grov kostnadsbedömning för att genomföra åtgärden. Det är viktigt att betona att markägaren eller infrastrukturägaren inte nödvändigtvis är ansvarig för att genomföra och finansiera åtgärden. Ansvaret för detta är svårt att definiera i detta tidiga skede och behöver tas vidare i det fortsatta arbetet. Efter tabellen följer en illustrationskarta som visar åtgärdernas föreslagna placering. Åtgärdernas placering är ett förslag som kan komma att ändras om och eventuellt när en åtgärd är aktuell för genomförande. Förslaget ska tolkas som en principlösning som visar funktion och behov, inte som ett förslag till slutlig placering eller detaljutformning.

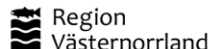
MEDFINANSIERAS AV:



Tabell 13. Sammanställning av föreslagna åtgärder i Ånge

Nr	Föreslagna grundläggande åtgärder i Ånge	Kategori	Plats	Markägare eller infrastrukturägare	Kostnad
1	Grindar vid plattformsslut *	Utformning	Plattform	Trafikverket	48 tkr
2	Justera lutning från ankomstzon till plattformsförbindelse	Utformning	Plattform	Trafikverket	140 tkr
3	Hinderfri gångväg på plattform A, flytt av låga stuprör under plattformstak *	Tillgänglighet	Plattform	Trafikverket	18 tkr
4	Tillgänglighetsanpassade väderskydd på plattformarna *	Tillgänglighet	Plattform	Trafikverket	310 tkr
5	Flertågsdisplay plattform 2	Information	Plattform	Trafikverket	260 tkr
6	Strukturerad yta för verksamhetsparkering, hämta/lämna, taxi, färdtjänst inkl. parkeringsplats för rörelsehindrade <25 meter från entré *	Angöring	Ankomstzon	Ånge kommun	4 700 tkr
7	Frigör yta för gående till plattformen där det idag sker verksamhetsparkering	Angöring	Ankomstzon	Ånge kommun	450 tkr
8	Standardhöjning av gång- och cykelbana utmed Järnväsgatan *	Angöring	Ankomstzon	Ånge kommun	1 500 tkr
9	Cykelgarage med tak och transparenta väggar i anslutning till stationsentrén *	Angöring	Ankomstzon	Ånge kommun	290 tkr
10	Hastighetssäkrad passage över Järnväsgatan *	Angöring	Ankomstzon	Ånge kommun	150 tkr
11	Belysning ankomstzon – parkering och busshållplats	Trygghet	Ankomstzon	Ånge kommun	1 300 tkr
12	Ramp med korrekt lutning och räcken till södra stationsbyggnadsentrén *	Tillgänglighet	Ankomstzon	Trafikverket	120 tkr
13	Kontrastmarkeringar trappa till södra stationsentrén *	Tillgänglighet	Ankomstzon	Trafikverket	3 tkr
14	Taktila och visuella ledstråk över ankomstzon inklusive till mötesplats för ledsagning *	Tillgänglighet	Ankomstzon	Ånge kommun	300 tkr
15	Ledstång samt kontrastmarkering vid trappa från pendelparkering till plattform *	Tillgänglighet	Ankomstzon	Trafikverket	21 tkr
16	Information på taktil orienteringskarta uppdateras *	Tillgänglighet	Ankomstzon	Trafikverket	11 tkr
17	Trygghetsnummer i vänthall	Trygghet	Ankomstzon	Jernhusen	3 tkr
18	Skyltning målpunkter och orienteringskarta över närområdet *	Information	Ankomstzon	Trafikverket	33 tkr
19	Taktila och visuella ledstråk i vänthallen	Tillgänglighet	Stationshus	Jernhusen	27 tkr
20	Sittplatser med armstöd i vänthallen	Tillgänglighet	Stationshus	Jernhusen	46 tkr
21	Markeringsskyltar för objekt i vänthall	Information	Stationshus	Jernhusen	17 tkr
22	Tillgänglighetsanpassning och standardhöjning busshållplats *	Utformning	Busshållplats	Ånge kommun	1 100 tkr
23	Översyn av informationstavla, display, hållplatsnamn och utbyte av slitna stolpar *	Information	Busshållplats	RKM	11 tkr

MEDFINANSIERAS AV:



Nr	Föreslagna mervärdeskapande åtgärder i Ånge	Kategori	Plats	Markägare eller infrastrukturägare	Kostnad
24	Tätare belysning plattformar	Trygghet	Plattform	Trafikverket	2 300 tkr
25	Piktogram och digital skylt om avgångstider vid järnvägsstation *	Information	Ankomstzon	Trafikverket	80 tkr
26	Uppfräschning stationshuset samt utökad service och utvecklad mötespunkt *	Serviceutbud	Stationshus	Jernhusen	220 tkr
27	Värdeskåp/bagageutrymme i vänthall	Serviceutbud	Stationshus	Jernhusen	160 tkr
28	Synligare placering av flertågsdisplay i vänthall	Information	Stationshus	Jernhusen	10 tkr
29	Information om bussavgångar i vänthall	Information	Stationshus	RKM	130 tkr

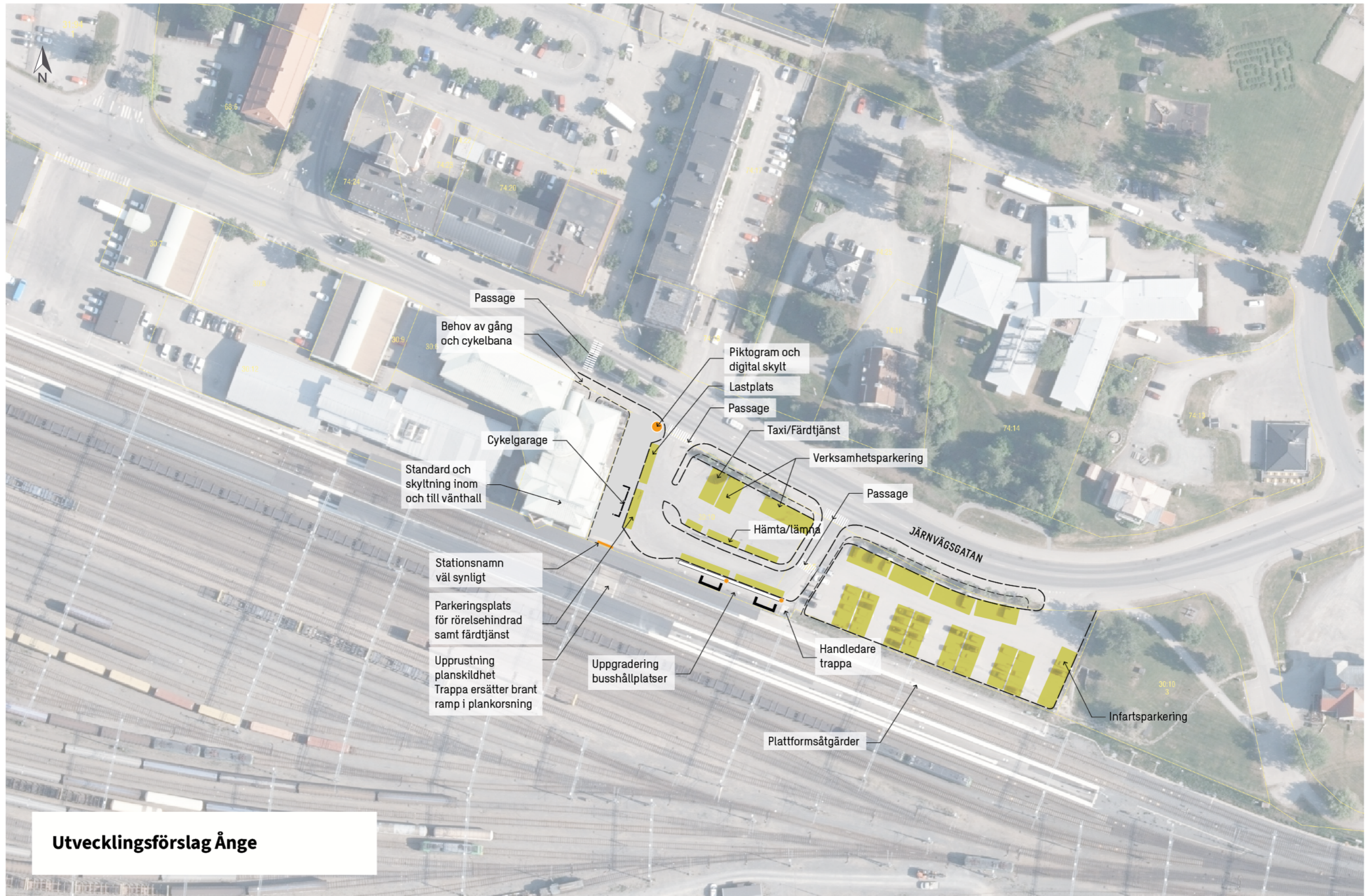
\* Beskrivning av åtgärden finns att se i kapitel 3.2 om generella åtgärder

MEDFINANSIERAS AV:



Medfinansieras av  
Europeiska unionen



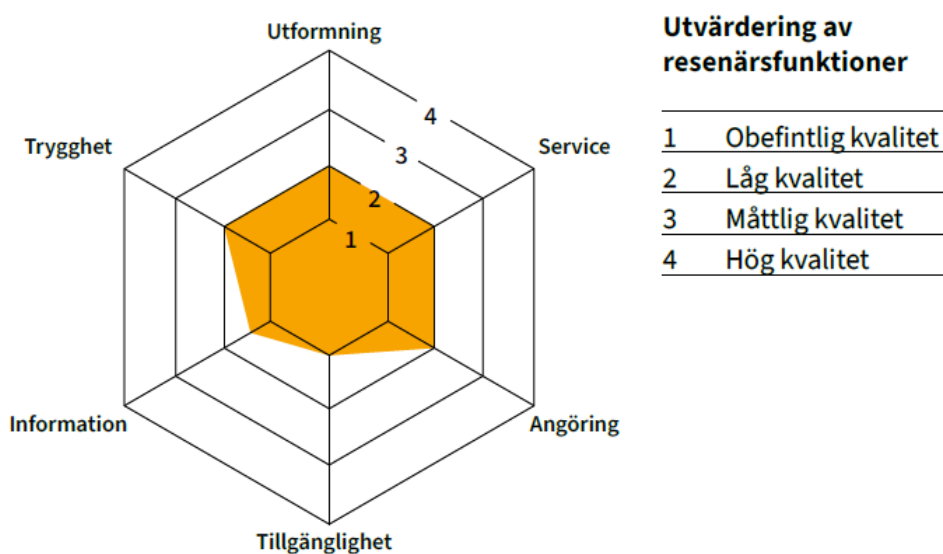


**Utvecklingsförslag Ånge**

## 8 Fränsta

Åtgärderna som föreslås i Fränsta har identifierats utifrån de brister och behov som presenteras i nulägesanalysen som bygger på bland annat platsinventering, trygghetsvandring och resenärsundersökning. Bristerna har sammanställts i en värderos som visar hur väl bytespunkten uppfyller olika resenärsfunktioner med betyg 1–4 utifrån den grundläggande standardnivån som redovisas i checklistan i stationsklassningen (se delrapport 1). Bedömningen är kvalitativ och bygger på en sammanvägd helhetsbedömning av standard på plattform, busshållplats och ankomstzon. Åtgärderna som föreslås i Fränsta syftar till att fylla ut värderosen till en hög kvalitet.

Det är viktigt att poängtera att alla åtgärder är enbart förslag. Åtgärderna ska inte ses som en kravlista utan snarare som ett underlag för fortsatt dialog. Det är ingen part som har åtagit sig att genomföra någon av åtgärderna som presenteras nedan.



Figur 89: Sammanställning av brister i Fränsta i form av en värderos.

Nedan ges en översiktlig beskrivning av utvecklingsförslaget och dess bärande idéer. En viktig inriktning i förslaget är att öka tillgängligheten till stationen och göra den mer synlig och framträdande i orten. En viktig åtgärd är också att tydliggöra funktionerna kring angöring för att förbättra orienterbarheten och stationens attraktivitet. En del i detta är att anordna ett nytt hållplatsläge för busstrafik i anslutning till järnvägsstationen för att därmed underlätta byten mellan tåg och buss. I detta avsnitt beskrivs åtgärderna på en övergripande nivå. En utförligare beskrivning av åtgärder finns att se i kapitel 3.2 där föreslagna åtgärder redovisas mer ingående. Åtgärderna kan lite grovt delas in i tre geografiska områden.

### Plattform

På plattformen föreslås i första hand åtgärder som leder till ökad tillgänglighetsanpassning. Det handlar exempelvis om kontrastmarkering, varningsplattor, taktila och visuella ledstråk och taktila komplement till skyltning. Rampen upp till plattformen behöver kompletteras med kontrastmarkering och ledstång. En viktig åtgärd är också att se över plattformsförbindelse som består av en obevakad övergång med grind som öppnas manuellt. I resenärsundersökningen har flera resenärer lyft att avsaknaden av bommar och signal gör att den upplevs som osäker. Plattformsförbindelsen föreslås åtgärdas med bommar och varningssignal.

MEDFINANSIERAS AV:



## Busshållplats

Närmaste busshållplats ligger i centrala Fränsta cirka 250 meter från järnvägsstationen vilket försvårar bytet mellan tåg och buss. I resenärsundersökningen anger flera resenärer att de önskar bättre samordning mellan tåg och buss med hållplats närmare stationen. I utvecklingsförslaget föreslås att en ny busshållplats anordnas längs Mejerivägen i anslutning till järnvägsstationen som möjliggör för ersättningstrafik vid trafikstörningar när den ordinarie tågtrafiken inte kan köras som planerat samt en eventuell omdragning av ordinarie buss. Vidare föreslås standardhöjning av befintliga hållplatser vid bussterminalen i centrala Fränsta med avseende på tillgänglighetsanpassning och resenärsinformation.

## Ankomstzon

En viktig åtgärd i Fränsta är att tydliggöra funktionerna kring angöring. Det finns en större parkeringsyta i anslutning till järnvägsstationen men ytan är ostrukturerad, ineffektiv gällande marknyttjande och har bristande belysning. Det finns tillgänglig yta för hämtning och lämning men den är inte markerad och används heller inte i praktiken. I stället stannar bilarna i korsningen Stationsgatan/Mejerivägen vilket leder till en otrygg situation med backande fordon vid stationsentrén. I utvecklingsförslaget föreslås en tydligare struktur där samtliga angöringsfunktioner ryms inom parkeringsytan invid Stationsgatan med markerad parkeringsplats för rörelsehindrade, hämta/lämna, taxi och färdtjänst samt pendelparkering med fler laddningsstolpar. Undantaget är cykelparkering där dagens äldre cykelställ ersätts av en modernare modell med transparent väderskydd som får en strategisk placering i direkt anslutning till plattformsentrén.

Med den nya strukturen för angöring blir ankomstzonen framför stationsentrén tryggare och säkrare för oskyddade trafikanter. För att ytterligare öka trafiksäkerheten föreslås hastighetssäkrade passager över Mejerivägen och Centralvägen som regleras som övergångsställen med förstärkt belysning. Belysningen förstärks generellt vid bytespunkten stationsområdet och taktila och visuella ledstråk anläggs inom stationsområdet. För att öka orienterbarheten föreslås att skyltningen förstärks och kompletteras med en orienteringskarta som visar vägen mellan station, busshållplats och övriga tätorten. Detta kan kompletteras med piktogram och digital skylt om avgångstider som är synligt placerad för ankommande resenärer.

Fränsta är en mindre pendlarstation som saknar resenärservice. Det finns en värmestuga i anslutning till stationen, men enligt resenärsundersökningen används den sparsamt då den upplevs som otrygg och ogästvänlig. Vid trygghetsvandringen noteras klotter på byggnaden och kommunen har informerat om att det ofta förekommer skadegörelse på platsen. För att öka tryggheten och komforten för resenärerna föreslås att ett uppvärmt väderskydd anläggs invid plattformsförbindelsen med genomsläppliga väggar som ger bättre insyn och utblick mot plattformen. Eventuellt kan väderskyddet placeras i den östra ände av plattformen. En sådan placering gör att väntande resenärer inte behöver korsa spåren när tåget anländer.

På nästa sida visas en nulägesbild från Fränsta följt av en illustrationskiss som exemplifierar hur väderskyddet kan utformas för att möjliggöra en placering på den östra änden av plattformen. I illustrationen har plattformen åtgärdats med taktil kontrastmarkering och varningsplattor för skyddszon.

MEDFINANSIERAS AV:





Figur 90: Nulägesbild Fränsta station, vy mot öster mot plattformsförbindelsen. Bild: Sweco 2025

MEDFINANSIERAS AV:





Figur 91: Exempel på utformning av uppvärmt väderskydd i den östra änden av plattformen. Illustration: Sweco 2025

I Tabell 14 på nästa sida görs en sammanställning av samtliga föreslagna åtgärder. I tabellen anges vem som är markägare eller infrastrukturägare, vilket geografiskt område som berörs och en grov kostnadsbedömning för att genomföra åtgärden. Det är viktigt att betona att markägaren eller infrastrukturägaren inte nödvändigtvis är ansvarig för att genomföra och finansiera åtgärden. Ansvaret för detta är svårt att definiera i detta tidiga skede och behöver tas vidare i det fortsatta arbetet. Efter tabellen följer illustrationskartor som visar åtgärdernas föreslagna placering vid järnvägsstationen och bussterminalen. Åtgärdernas placering är ett förslag som kan komma att ändras om och eventuellt när en åtgärd är aktuell för genomförande. Förslaget ska tolkas som en principlösning som visar funktion och behov, inte som ett förslag till slutlig placering eller detaljutformning.

MEDFINANSIERAS AV:



Tabell 14. Sammanställning av föreslagna åtgärder i Fränsta

Nr	Föreslagna grundläggande åtgärder i Fränsta	Kategori	Plats	Markägare eller infrastrukturägare	Kostnad
1	Trafiksäker plattformsförbindelse med bommar och signal *	Utformning	Plattform	Trafikverket	480 tkr
2	Taktil kontrastmarkering och varningsplattor för skyddszon *	Utformning	Plattform	Trafikverket	1 200 tkr
3	Varningsplattor och grind vid plattformsslut *	Utformning	Plattform	Trafikverket	71 tkr
4	Taktila och visuella ledstråk på plattform *	Tillgänglighet	Plattform	Trafikverket	280 tkr
5	Kontrastmarkering och ledstång på ramp upp till plattform *	Tillgänglighet	Plattform	Trafikverket	59 tkr
6	Taktila komplement (spårnummerskylt, markeringsskyltar och stationskarta) *	Tillgänglighet	Plattform	Trafikverket	33 tkr
7	Strukturerad yta för parkering, hämta/lämna, taxi och färdtjänst inkl. parkeringsplats för rörelsehindrade <25 meter från plattformsentré *	Angöring	Ankomstzon	Ånge kommun	5 100 tkr
8	Komplettera parkeringen med fler laddningsstolpar	Angöring	Ankomstzon	Ånge kommun	150 tkr
9	Bussangöring vid järnvägsstationen *	Angöring	Ankomstzon	Trafikverket	550 tkr
10	Hastighetssäkrad passage över Mejerivägen och Centralvägen *	Angöring	Ankomstzon	Trafikverket	300 tkr
11	Väderskyddad cykelparkering närmare stationsentré *	Angöring	Ankomstzon	Ånge kommun	110 tkr
12	Mötesplats för ledsagning *	Tillgänglighet	Ankomstzon	Trafikverket	17 tkr
13	Tillgänglighetsanpassad ramp och automatisk dörröppnare till värmestugan *	Tillgänglighet	Ankomstzon	Ånge kommun	25 tkr
14	Taktilt och visuellt ledstråk mellan plattform och ny busshållplats *	Tillgänglighet	Ankomstzon	Trafikverket	110 tkr
15	Belysning parkering	Trygghet	Ankomstzon	Ånge kommun	860 tkr
16	Skyltning målpunkter och orienteringskarta – järnvägsstation och busshållplats *	Information	Ankomstzon	Trafikverket	33 tkr
17	Tillgänglighetsanpassning och standardhöjning busshållplats *	Tillgänglighet	Busshållplats	Trafikverket	1 100 tkr
18	Översyn av informationstavla och stolpe med topptavla *	Information	Busshållplats	RKM	11 tkr
19	Realtidsinformation om busstrafiken	Information	Busshållplats	RKM	64 tkr

MEDFINANSIERAS AV:

Medfinansieras av  
Europeiska unionen

Nr	Föreslagna mervärdeskapande åtgärder i Fränsta	Kategori	Plats	Markägare eller infrastrukturägare	Kostnad
20	Omplacera/ersätt vänthallen med uppvärmt väderskydd i anslutning till plattformen	Serviceutbud	Plattform	Trafikverket	330 tkr
21	Tätare belysning plattform	Trygghet	Plattform	Trafikverket	1 200 tkr
22	Attraktivare skal på befintlig el-central/byggnad vid plattformsentrén	Trygghet	Ankomstzon	Trafikverket	310 tkr
23	Standardhöjning och hastighetssäkring övergångsställe Fränstavägen *	Angöring	Ankomstzon	Trafikverket	300 tkr
24	Gång- och cykelväg Stationsgatan inklusive hastighetssäkrade passager *	Angöring	Ankomstzon	Trafikverket	1 500 tkr
25	Sittplatser efter Stationsgatan	Tillgänglighet	Ankomstzon	Trafikverket	35 tkr
26	Piktogram, stationsnamnskylt, digital skylt om avgångstider vid järnvägsstation *	Information	Ankomstzon	Trafikverket	86 tkr
27	Piktogram busshållplats *	Information	Busshållplats	Trafikverket	80 tkr

\* Beskrivning av åtgärden finns att se i kapitel 3.2 om generella åtgärder

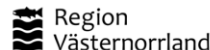
MEDFINANSIERAS AV:



Medfinansieras av  
Europeiska unionen



REGION  
JÄMTLAND  
HÄRJEDALEN  
JEMNTEN HERJEDALEN DALVE



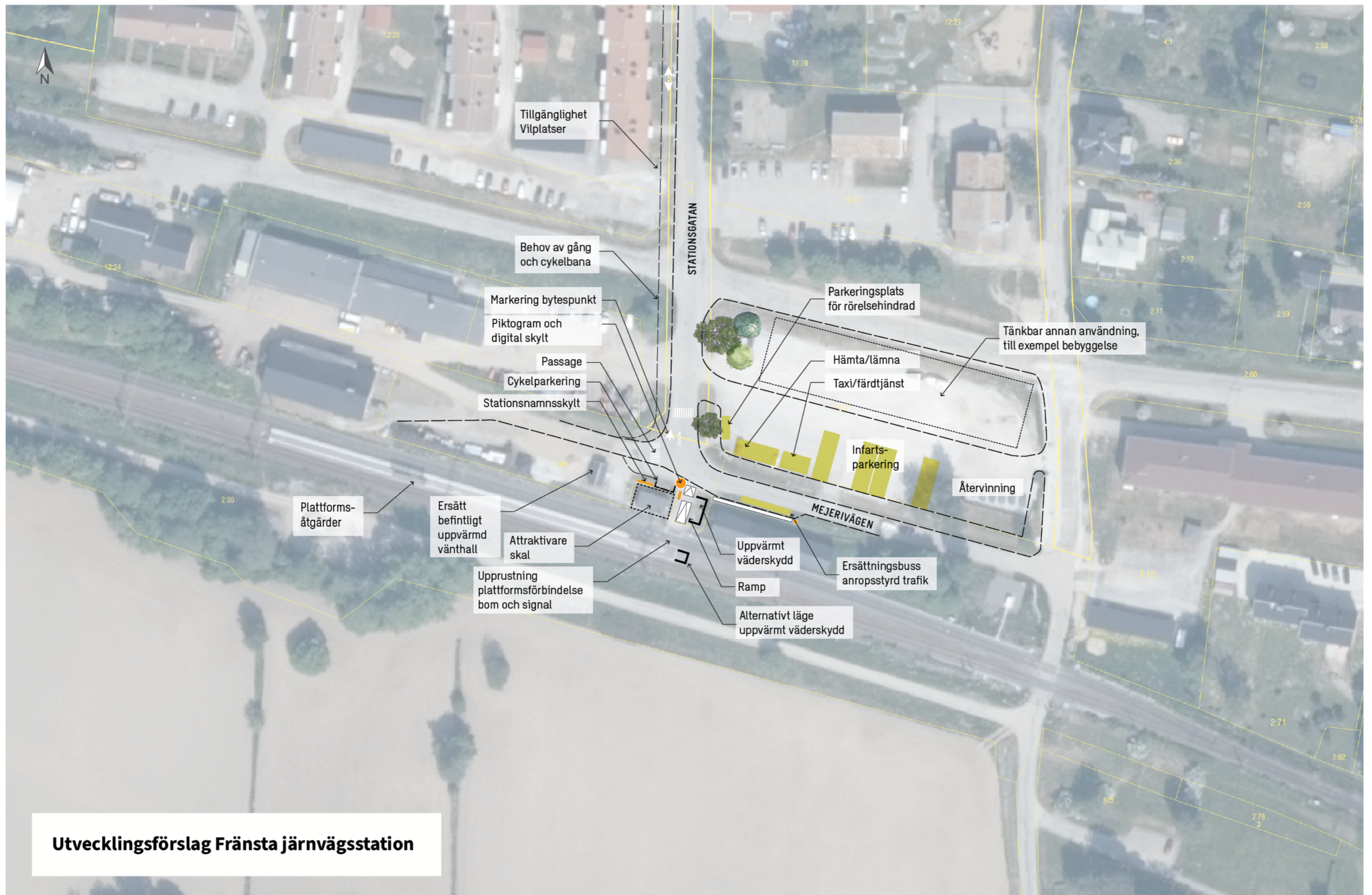
Region  
Västernorrland



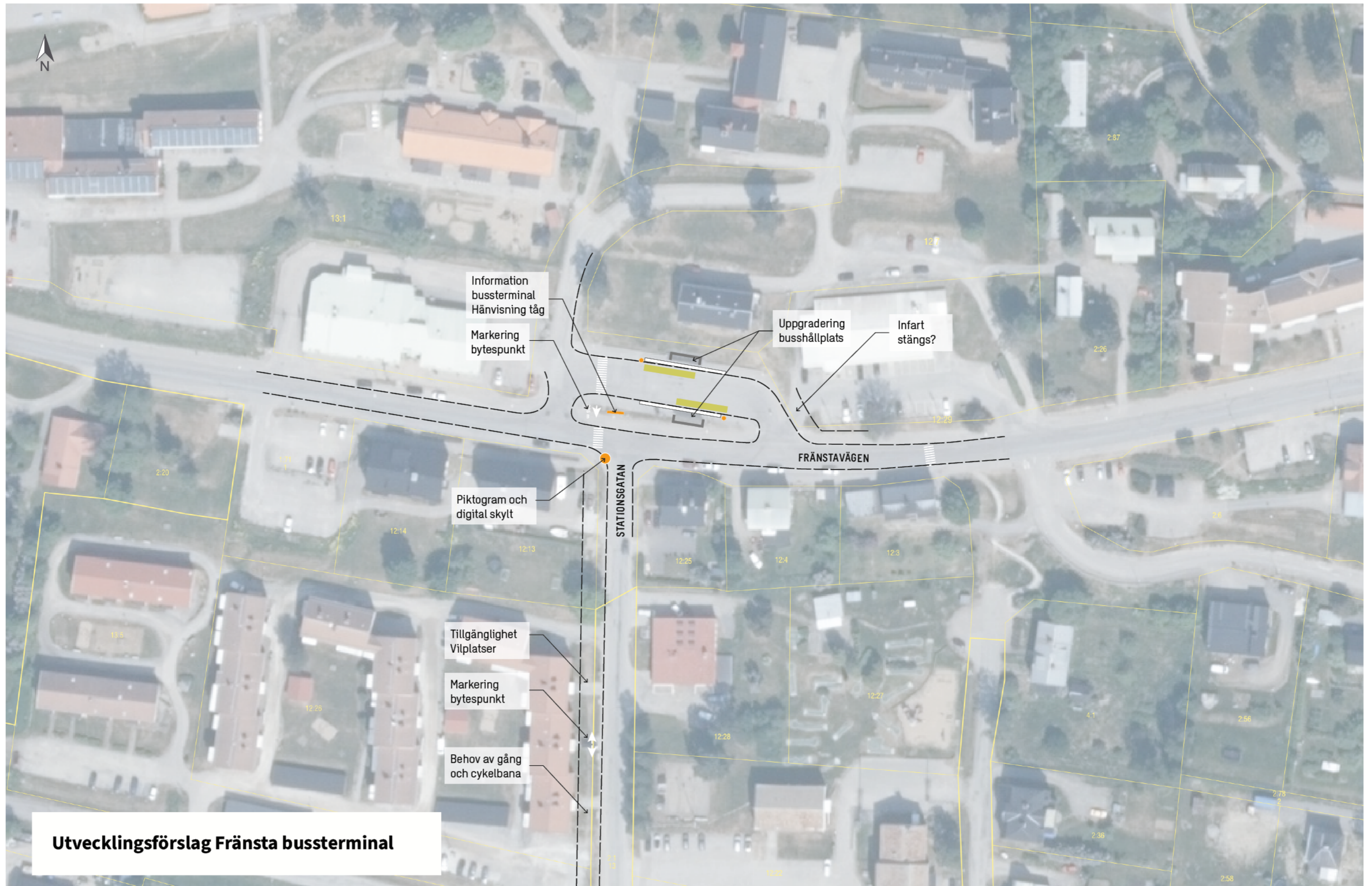
TRAFIKVERKET



Krokoms  
kommun  
KROKOMEN TJELLE



**Utvecklingsförslag Fränsta järnvägsstation**

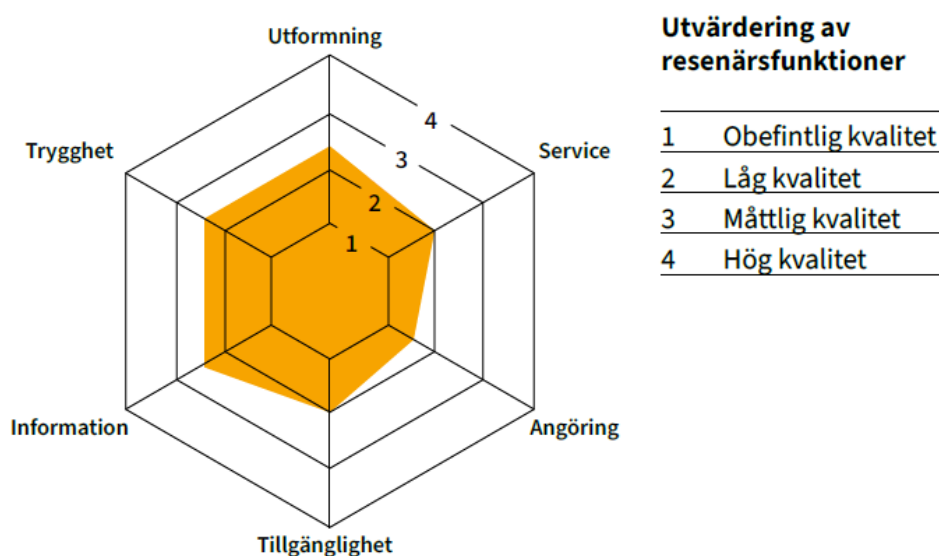


**Utvecklingsförslag Fränsta bussterminal**

## 9 TorpsHAMMAR

Åtgärderna som föreslås i TorpsHAMMAR har identifierats utifrån de brister och behov som presenteras i nulägesanalysen som bygger på bland annat platsinventering och resenärsundersökning. Bristerna har sammanställts i en värderos som visar hur väl bytespunkten uppfyller olika resenärsfunktioner med betyg 1–4 utifrån den grundläggande standardnivån som redovisas i checklisten i stationsklassningen (se delrapport 1). Bedömningen är kvalitativ och bygger på en sammanvägd helhetsbedömning av standard på plattform, busshållplats och ankomstzon. Åtgärderna som föreslås i TorpsHAMMAR syftar till att fylla ut värderosen till en hög kvalitet.

Det är viktigt att poängtera att alla åtgärder är enbart förslag. Åtgärderna ska inte ses som en kravlista utan snarare som ett underlag för fortsatt dialog. Det är ingen part som har åtagit sig att genomföra någon av åtgärderna som presenteras nedan.



Figur 94: Sammanställning av brister i TorpsHAMMAR i form av en värderos.

Nedan ges en översiktlig beskrivning av utvecklingsförslaget och dess bärande idéer. En viktig inriktning i förslaget är att förbättra tillgången till bytespunkten för gående samt förbättra bytesmöjligheterna mellan buss och tåg. En viktig åtgärd är också att förbättra service och komfort för resenärerna. I detta avsnitt beskrivs åtgärderna på en övergripande nivå. En utförligare beskrivning av åtgärder finns att se i kapitel 3.2 där föreslagna åtgärder redovisas mer ingående. Åtgärderna kan lite grovt delas in i tre geografiska områden.

### Plattform

Stationens plattformar har en god standard och där föreslås bara mindre åtgärder avseende skyltning och komplettering av tillgänglighetsanpassade sittplatser samt justering av ramper. En viktig åtgärd är dock att höja standarden på värmestugan som upplevs som otrygg, eftersatt och underprioriterad. Det finns önskemål om en uppfräschning av värmestugan samt bättre insyn och utblick. I utvecklingsförslaget föreslås att fönster öppnas mot stationsområdet och att byggnaden förses med automatisk dörröppning, förstärkt belysning, tillgänglighetsanpassade sittplatser samt wifi, eluttag, varuautomat och paketlämningsboxar.

## Busshållplats

Närmaste busshållplats är belägen efter TorpsHAMMARVÄGEN cirka 350 meter från järnvägsstationen. Det finns ingen överblick mellan busshållplats och järnvägsstation och det finns inte heller någon skyltning mellan de olika platserna vilket gör att avståndet känns längre än vad det är. För att förenkla bytet mellan tåg och buss föreslås en ny busshållplats utmed Järnbruksgatan i direkt anslutning till stationsentrén. Den nya hållplatsen innebär att ersättningstrafiken får en hänvisad plats inom stationsområdet och gör det även möjligt för en eventuell omdragning av ordinarie busstrafik. Hållplatsen föreslås utformas som en timglashållplats med avsmalningar av gatans körbana. Timglashållplats kräver lite plats, har en bussprioriterande effekt och möjliggör en god angöring och en hög trafiksäkerhet vid hållplatsområdet.

Nedan visas en nulägesbild från TorpsHAMMAR följt av en illustrationsskiss som exemplifierar hur stationsområdet kan utformas med nya busshållplatser i anslutning till stationsentrén.



Figur 95: TorpsHAMMAR station, vy mot norr mot stationsentrén. Källa: Google Street View



Figur 96: Exempel på utformning av busshållplats vid stationen i TorpsHAMMAR. Illustration: Sweco 2025

MEDFINANSIERAS AV:



Vidare föreslås standardhöjning av befintliga hållplatser utmed TorpsHAMMARVÄGEN. Även dessa föreslås utformas som timglashållplats för att ge ökad trafiksäkerhet vid TorpsHAMMARS skola där många elever och förskolebarn korsar vägen i höjd med busshållplatsen.

### Ankomstzon

Resenärsundersökningen visar att 8 av 10 resenärer i TorpsHAMMAR har kortare än fem kilometer till stationen. Trots det är det bara 2 av 10 som går eller cyklar till stationen. För att uppmuntra fler att gå och cykla behövs en bättre anläggning som är separerad från biltrafik. I utvecklingsförslaget föreslås en obruten gångbana från stationen ner till TorpsHAMMARVÄGEN där den ansluter till befintlig gångbana. Förutom att förbättra kopplingen till järnvägsstationen innebär det också att TorpsHAMMARS skola och förskola får en trygg och säker gångförbindelse utmed Herrgårdsgatan och TorpsHAMMARVÄGEN.

För att öka tryggheten för gångtrafikanter föreslås förstärkt belysning utmed gångbanan och generellt inom stationsområdet. Därutöver föreslås vägvisningsskyltar och vägmarkeringar med avstånd och riktningspilar samt en orienteringskarta som hur stationen förhåller sig till övriga målpunkter i orten. Detta kompletteras med piktogram och digital skylt om avgångstider som placeras så att den är synlig från långt håll. Det gör stationen mer framträdande för ankommande resenärer.

Nuvarande parkeringsyta får en tydligare struktur med markerade platser för hämta/lämna, taxi och färdtjänst, särskild parkeringsplats för rörelsehindrade och utökade platser för pendelparkering med laddningsstolpar. Cykelparkeringen får en standardhöjning där befintliga äldre cykelställ ersätts av cykelparkering som föreslås som en utbyggnad av det befintliga teknikhuset vid plattformsentrén.

I Tabell 15 på nästa sida görs en sammanställning av samtliga föreslagna åtgärder. I tabellen anges vem som är markägare eller infrastrukturägare, vilket geografiskt område som berörs och en grov kostnadsbedömning för att genomföra åtgärden. Det är viktigt att betona att markägaren eller infrastrukturägaren inte nödvändigtvis är ansvarig för att genomföra och finansiera åtgärden. Ansvar för detta är svårt att definiera i detta tidiga skede och behöver tas vidare i det fortsatta arbetet. Efter tabellen följer en illustrationskarta som visar åtgärdernas föreslagna placering. Åtgärdernas placering är ett förslag som kan komma att ändras om och eventuellt när en åtgärd är aktuell för genomförande. Förslaget ska tolkas som en principlösning som visar funktion och behov, inte som ett förslag till slutlig placering eller detaljutformning.

Tabell 15. Sammanställning av föreslagna åtgärder i TorpsHAMMAR

Nr	Föreslagna grundläggande åtgärder i TorpsHAMMAR	Kategori	Plats	Markägare eller infrastrukturägare	Kostnad
1	Kontrastmarkering ramp till plattform *	Tillgänglighet	Plattform	Trafikverket	2 tkr
2	Tillgänglighetsanpassade sittplatser på den östra plattformen *	Tillgänglighet	Plattform	Trafikverket	23 tkr
3	Taktila komplement (spårnummerskylt, markeringsskyltar och stationskarta) *	Tillgänglighet	Plattform	Trafikverket	33 tkr
4	Ramp och automatisk dörröppnare till vänthall/värmestuga *	Tillgänglighet	Plattform	Trafikverket	25 tkr
5	Hänvisningsskyltar – utgång och ersättningstrafik *	Information	Plattform	Trafikverket	33 tkr
6	Strukturerad yta för parkering, hämta/lämna, taxi och färdtjänst inkl. parkeringsplats för rörelsehindrade <25 meter från plattformsentré *	Angöring	Ankomstzon	Ånge kommun	2 900 tkr
7	Utökad pendelparkering med laddningsstolpar	Angöring	Ankomstzon	Ånge kommun	150 tkr
8	Bussangöring vid järnvägsstationen *	Angöring	Ankomstzon	Trafikverket	1 100 tkr
9	Standardhöjning av cykelparkering *	Angöring	Ankomstzon	Ånge kommun	86 tkr
10	Taktilt och visuellt ledstråk mellan plattform och ny busshållplats *	Tillgänglighet	Ankomstzon	Trafikverket	160 tkr
11	Mötesplats för ledsagning *	Tillgänglighet	Ankomstzon	Trafikverket	17 tkr
12	Belysning vid pendelparkering	Trygghet	Ankomstzon	Ånge kommun	260 tkr
13	Skytning målpunkter och orienteringskarta – järnvägsstation och busshållplats *	Information	Ankomstzon	Trafikverket	33 tkr
14	Gångbana på Herrgårdsgatan *	Angöring	Ankomstzon	Privat fastighetsägare	2 700 tkr
15	Passager över Herrgårdsgatan och Järnvägsgatan *	Angöring	Ankomstzon	Privat fastighetsägare / Trafikverket	400 tkr
16	Tillgänglighetsanpassning och standardhöjning busshållplats *	Tillgänglighet	Busshållplats	Trafikverket	1 100 tkr
17	Belysning vid busshållplats	Trygghet	Busshållplats	Trafikverket	230 tkr
18	Hållplatsnamn, stolpe hållplatsläge och informationstavla *	Information	Busshållplats	RKM	11 tkr
19	Realtidsinformation om busstrafiken	Information	Busshållplats	RKM	130 tkr

MEDFINANSIERAS AV:



Nr	Föreslagna mervärdeskapande åtgärder i TorpsHAMMAR	Kategori	Plats	Markägare eller infrastrukturägare	Kostnad
20	Standardhöjning och modernisering av värmestuga med genomsiktliga väggar	Serviceutbud	Plattform	Trafikverket	470 tkr
21	Avstängd infart på TorpsHAMMARvägen	Angöring	Ankomstzon	Trafikverket	190 tkr
22	Avstängd infart utmed Herrgårdsgatan	Angöring	Ankomstzon	Privat fastighetsägare	390 tkr
23	Piktogram och digital skylt om avgångstider vid järnvägsstation *	Information	Ankomstzon	Trafikverket	80 tkr
24	Piktogram busshållplats *	Information	Busshållplats	Trafikverket	48 tkr

\* Beskrivning av åtgärden finns att se i kapitel 3.2 om generella åtgärder

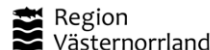
MEDFINANSIERAS AV:



Medfinansieras av  
Europeiska unionen



REGION  
JÄMTLAND  
HÄRJEDALEN  
JEMNTEN HERJEDALEN DALVE



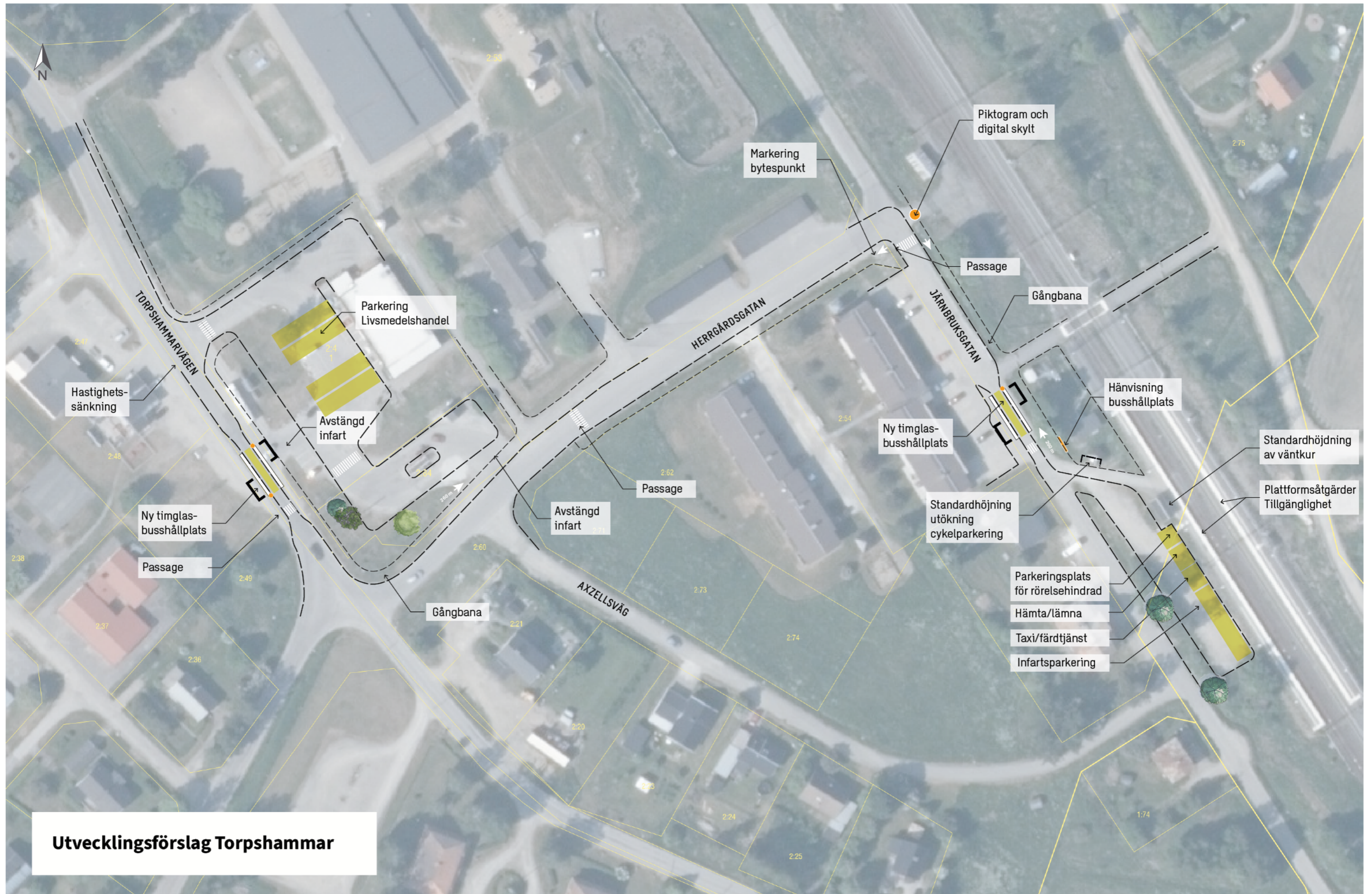
Region  
Västernorrland



TRAFIKVERKET



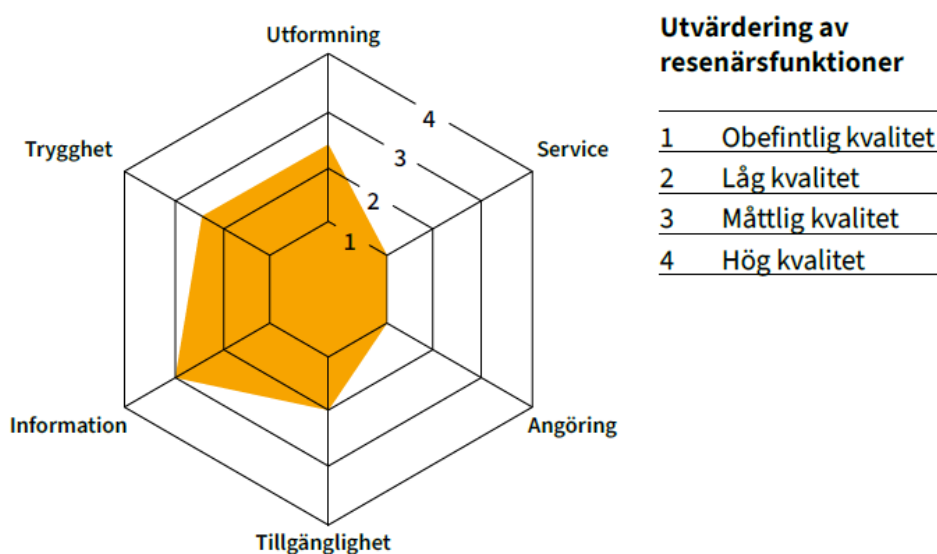
Krokoms  
kommun  
KROKOMEN TJELTE



## 10 Stöde

Åtgärderna som föreslås i Stöde har identifierats utifrån de brister och behov som presenteras i nulägesanalysen som bygger på bland annat platsinventering och resenärsundersökning. Bristerna har sammanställts i en värderos som visar hur väl bytespunkten uppfyller olika resenärsfunktioner med betyg 1–4 utifrån den grundläggande standardnivån som redovisas i checklisten i stationsklassningen (se delrapport 1). Bedömningen är kvalitativ och bygger på en sammanvägd helhetsbedömning av standard på plattform, busshållplats och ankomstzon. Åtgärderna som föreslås i Stöde syftar till att fylla ut värderosen till en hög kvalitet.

Det är viktigt att poängtera att alla åtgärder är enbart förslag. Åtgärderna ska inte ses som en kravlista utan snarare som ett underlag för fortsatt dialog. Det är ingen part som har åtagit sig att genomföra någon av åtgärderna som presenteras nedan.



Figur 98: Sammanställning av brister i Stöde i form av en värderos.

Nedan ges en översiktlig beskrivning av utvecklingsförslaget och dess bärande idéer. En viktig inriktning i förslaget är att öka tillgängligheten för oskyddade trafikanter och förbättra bytesmöjligheterna mellan med buss och tåg. En viktig åtgärd är också att städa upp den omgivande miljön för att öka känslan av en omhändertagen och välkomnande station samt förbättra service och komfort för resenärerna. I detta avsnitt beskrivs åtgärderna på en övergripande nivå. En utförligare beskrivning av åtgärder finns att se i kapitel 3.2 där föreslagna åtgärder redovisas mer ingående. Åtgärderna kan lite grovt delas in i tre geografiska områden.

### Plattform

Stationens plattformar har nyligen uppgraderats och håller en god standard. En viktig åtgärd är dock att höja komforten för väntande resenärer genom att göra det möjligt att gå in och värma sig i väntan på tåget. Det är extra angeläget i Stöde eftersom stationen ligger avsides från annan bebyggelse och något som efterfrågas starkt i resenärsundersökningen. För att möta detta behov föreslås att ett uppvärmt väderskydd anläggs vid entrén till den norra plattformen.

MEDFINANSIERAS AV:



Placeringen vid stationsentrén gör att väderskyddet kan användas av både tågresenärer och bussresenärer givet att en busshållplats anordnas utmed Gyllenvägen, se beskrivning nedan. För att höja resenärsservicen föreslås att väderskyddet förses med wifi, eluttag, varuautomat och paketlämningsboxar.

### **Busshållplats**

Busshållplatsen i Stöde ligger cirka 300 meter väster om stationen utmed E14, vilket försvårar bytet mellan tåg och buss. Anropsstyrd trafik som körs med taxi angör inom stationsområdet men det saknas hänvisad plats för detta vilket gör att funktionen som bytespunkt är svår att förstå. För att stärka stationens karaktär som bytespunkt föreslås att en hållplats anordnas utmed Gyllenvägen i direkt anslutning till stationsentrén. Den nya busshållplatsen innebär även att ersättningstrafiken får en hänvisad plats inom stationsområdet.

Vidare föreslås en standardhöjning av den befintliga hållplatsen Stöde Grillen E14 för ökad tillgänglighet, trygghet och komfort för bussresenärer på linje 191. Detta behöver emellertid utredas vidare och en översyn bör göras för att kartlägga om det finns hållplatser i närområdet som kan tas bort. I en framtid där linje 192 eventuellt förlängs till Stöde kan det vara intressant att anlägga en busshållplats för den ordinarie linjetrafiken på E14 i höjd med järnvägstationen.

### **Ankomstzon**

Stationen i Stöde är placerad i utkanten av tätorten vilket medför att det är många resenärer som tar sig till stationen med bil. I resenärsundersökningen svarar 8 av 10 att de vanligtvis tar sig med bil till stationen, vilket är betydligt högre än genomsnittet. Nästan hälften av de svarande har kortare än två kilometer till stationen vilket visar att det finns en stor potential för fler gång- och cykelresor. En bärande idé i utvecklingsförslaget är därför att därför att göra det mer tryggt och attraktivt att gå och cykla till stationen.

Som en del i detta föreslås att en gångbana anläggs utmed Gyllenvägen från bytespunkten och upp till E14 strax norr om järnvägsstationen. Där gångbanan ansluter till E14 föreslås en passage över vägen som ansluter till den befintliga gång- och cykelbanan utmed E14. Passagen föreslås utformas som gångpassage med sidoförskjutning och mittrefug som medför att motorfordon håller en lägre hastighet genom passagen och att oskyddade trafikanter kan passera ett körfält åt gången. Både gångbanan och gångpassagen får förstärkt belysning och på Gyllenvägen föreslås sänkt hastighetsgräns till 30 km/tim.

Enligt resenärsundersökningen uppfattas stationsområdet som anonymt och ogästvänligt. För att öka tryggheten på platsen föreslås förstärkt belysning vid parkeringen och generellt inom stationsområdet. En viktig åtgärd är också att gallra bland växtlighet, röja upp sly och städa bort bråte för att öka känslan av att platsen är omhändertagen och prioriterad. Detta kan förstärkas ytterligare genom att tydliggöra entrén till stationen med ett piktogram, orienteringskarta och digital skylt om avgångstider som är synlig från långt håll.

Vidare föreslås att dagens parkeringsyta får en tydligare uppdelning i olika funktioner med särskilda platser för hämta/lämna, taxi och färdtjänst. Enligt resenärsundersökningen är det brist på parkeringsplatser och i förslaget ingår att utöka parkeringen med ett tiotal platser som förses med laddningsstolpar.

På nästa sida visas en nulägesbild från Stöde följt av en illustrationsskiss som exemplifierar hur den nya hållplatsen för ersättningstrafik och anropsstyrd trafik kan utformas i anslutning till stationsentrén.



Figur 99: Stöde station, vy mot öster mot stationen. Källa: Google Street View 2025



Figur 100: Exempel på utformning av busshållplats vid stationen i Stöde. Illustration: Sweco 2025

I Tabell 16 på nästa sida görs en sammanställning av samtliga föreslagna åtgärder. I tabellen anges vem som är markägare eller infrastrukturägare, vilket geografiskt område som berörs och en grov kostnadsbedömning för att genomföra åtgärden. Det är viktigt att betona att markägaren eller infrastrukturägaren inte nödvändigtvis är ansvarig för att genomföra och finansiera åtgärden. Ansvaret för detta är svårt att definiera i detta tidiga skede och behöver tas vidare i det fortsatta arbetet. Efter tabellen följer en illustrationskarta som visar åtgärdernas föreslagna placering. Åtgärdernas placering är ett förslag som kan komma att ändras om och eventuellt när en åtgärd är aktuell för genomförande. Förslaget ska tolkas som en principlösning som visar funktion och behov, inte som ett förslag till slutlig placering eller detaljutformning.

MEDFINANSIERAS AV:



Tabell 16. Sammanställning av föreslagna åtgärder i Stöde

Nr	Föreslagna grundläggande åtgärder i Stöde	Kategori	Plats	Markägare eller infrastrukturägare	Kostnad
1	Tillgänglighetsanpassade sittplatser på den norra plattformen *	Tillgänglighet	Plattform	Trafikverket	23 tkr
2	Taktila komplement (spårnummerskylt, markeringsskyltar och stationskarta) *	Tillgänglighet	Plattform	Trafikverket	33 tkr
3	Hänvisningsskyltar – utgång och ersättningstrafik *	Information	Plattform	Trafikverket	33 tkr
4	Markerad hållplats för ersättningstrafik och närtrafik vid järnvägsstationen *	Angöring	Ankomstzon	Trafikverket	550 tkr
5	Utökad pendelparkering med fler parkeringsplatser inkl. platser för hämta/lämna, taxi, färdtjänst och parkeringsplats för rörelsehindrade *	Angöring	Ankomstzon	Trafikverket	1 800 tkr
6	Trafiksäkra passager E14 i anslutning till busshållplats och vid Hullsjövägen *	Angöring	Ankomstzon	Trafikverket	300 tkr
7	Ta bort taktila stråk till gamla gångpassager över E14	Angöring	Ankomstzon	Trafikverket	4 tkr
8	Separerad gångbana på Gyllenvägen mellan stationen och E14 *	Angöring	Ankomstzon	Trafikverket	420 tkr
9	Trafiksäker passage över Gyllenvägen *	Angöring	Ankomstzon	Trafikverket	150 tkr
10	Taktilt och visuellt ledstråk mellan plattform och hållplats för ersättningstrafik *	Tillgänglighet	Ankomstzon	Trafikverket	68 tkr
11	Mötesplats för ledsagning *	Tillgänglighet	Ankomstzon	Trafikverket	17 tkr
12	Belysning efter Gyllenvägen och generellt inom stationsområdet	Trygghet	Ankomstzon	Trafikverket	460 tkr
13	Skyltning målpunkter och orienteringskarta – järnvägsstation och busshållplats *	Information	Ankomstzon	Trafikverket	33 tkr
14	Tillgänglighetsanpassning och standardhöjning busshållplats *	Tillgänglighet	Busshållplats	Trafikverket	550 tkr
15	Hållplatsnamn, informationstavla och stolpe med hållplatsläge på busshållplats *	Information	Busshållplats	RKM	11 tkr

MEDFINANSIERAS AV:



Nr	Föreslagna mervärdeskapande åtgärder i Stöde	Kategori	Plats	Markägare eller infrastrukturägare	Kostnad
16	Uppvärmtd väderskydd på plattform med merservice *	Serviceutbud	Plattform	Trafikverket	400 tkr
17	Attraktivare skal på befintlig el-central/byggnad vid plattformsentrén	Trygghet	Ankomstzon	Trafikverket	450 tkr
18	Ta bort bråte, avställda fordon och sly inom stationsområdet *	Trygghet	Ankomstzon	Trafikverket	24 tkr
19	Piktogram och digital skylt om avgångstider vid järnvägsstation *	Information	Ankomstzon	Trafikverket	80 tkr
20	Piktogram busshållplats *	Information	Busshållplats	Trafikverket	48 tkr

\* Beskrivning av åtgärden finns att se i kapitel 3.2 om generella åtgärder

MEDFINANSIERAS AV:



Medfinansieras av  
Europeiska unionen



REGION  
JÄMTLAND  
HÄRJEDALEN  
JEMNTEN HERJEDALEN DALVE



Region  
Västernorrland



TRAFIKVERKET



Krokoms  
kommun  
KROKOMEN TJELLE



## 4. Effekt och nyttoanalys

I detta kapitel görs en effekt- och nyttoanalys av de åtgärder som föreslås vid bytespunkterna. Syftet med analysen är att identifiera vilka åtgärder som ger mest nytta för resenärerna i förhållande till investeringsnivå. Kapitlet inleds med en översiktlig analys av de förutsättningar som finns för ökat resande i Mittstråket och hur det påverkar bytespunkterna i stråket.

Därefter görs en utvärdering av varje enskild åtgärd som föreslås vid bytespunkterna. Resultatet av denna utvärdering är en bedömning av vilka åtgärder som förväntas ge högst nytta i relation till kostnaden och en rekommendation om nästa steg. Effekt- och nyttoanalysen avslutas med en beskrivning av de hållbarhetseffekter som kan uppstå om och när åtgärderna genomförs.

### 4.1. Förutsättningar för ökat resande

Mittstråket har ett relativt bra resandeunderlag och en för kollektivtrafiken gynnsam pärlbandsstruktur. Den regionala tågtrafiken är relativt välutvecklad men turutbudet är i underkant och det är bristande samordning mellan tåg- och busstrafik. Det gör att kollektivtrafikens andel av resandet är förhållandevis lågt. Uppgifter från Kollektivtrafikbarometern för 2024 visar att kollektivtrafikens marknadsandel är 12 % i Region Jämtland Härjedalen och 9 % i Västernorrland. Det är betydligt lägre än genomsnittet i landet som ligger på 27 %. Det är även lägre än i grannregionen Västerbotten där kollektivtrafikens står för 15 % av resandet.

Det finns samtidigt goda möjligheter att öka resandet i Mittstråket. En stor del av befolkningen i regionerna bor i orter som ligger i nära anslutning till järnvägen eller där det finns möjlighet att införa matarlinjer som förbinder orten med järnvägen. Det finns även stor potential för strategiska satsningar i Mittstråket genom ett välorganiserat partnerskap och ett stort allmänintresse för stråkets funktion som internationell förbindelse. Nedan är exempel på styrkor som är utmärkande för Mittstråket och som ger goda förutsättningar för ett ökat kollektivt resande i stråket.

- **Mittstråket fyller flera funktioner i transportsystemet.** Mittstråket är ett viktigt stråk för godstrafik och för lokala, regionala och nationella personresor (arbetspendling, studieresor, tjänsteresor, fritidsresor och besöksnäring). Mittstråket samverkar dessutom med flera anslutande vägar och järnvägsbanor som möts i noder i transportsystemet. De många funktionerna ger en bred argumentationsbas gentemot olika målgrupper. Samspelet med anslutande vägar och järnvägar ger också en bra grund för strategiska samarbeten för att nå gemensamma mål.
- **Viktiga transportnoder.** I Mittstråket finns viktiga hamnar i Trondheim och Sundsvall som utgör noder i transportsystemet. I Sundsvalls hamn har det genomförts omfattande investeringar i logistikparken och i Trondheims hamn pågår stora utbyggnader av hamnverksamhet, industriområden, bostäder och kontor.
- **Alla trafikslag.** Mittstråket omfattar alla trafikslag. I många fall kompletterar trafikslagen varandra och lägger grund för ett hela resan-perspektiv som gynnar invånare och verksamheter i stråket.
- **Elektrifiering av Meråkerbanan.** Meråkerbanan är ett viktigt stråk för gods- och persontransporter mellan Trondheim och det svenska järnvägsnätet. En elektrifierad järnväg möjliggör högre hastigheter och bättre driftsäkerhet jämfört med dieseldrivna tåg vilket ger snabbare och mer pålitliga transporter.

MEDFINANSIERAS AV:



- **Pärlbandsstruktur med korta avstånd.** Huvudorterna driver den regionala utvecklingen. Sundsvall, Östersund och Trondheim är starka tillväxtorter som ger en bra grund för investeringar i stråket. Vid sidan av dessa huvudorter finns det flera mindre orter som följer korridoren likt ett pärlband. Faktum är att Mittstråket är norra Skandinaviens mest tätbefolkade stråk jämte Norrlandskusten. I ett två mil brett bälte från Sundsvall till Trondheim är befolkningstätheten drygt 50 invånare per kvadratkilometer, vilket är bland det högsta i Sverige. Denna bebyggelsestruktur ger ett bra resandeunderlag för kollektivtrafik.
- **Stark uppslutning och etablerade samarbeten.** Det finns en bred uppslutning för Mittstråket i såväl Sverige som Norge. Arbetsformen som bedrivs av Partnerskap Mittstråket och Projekt Mittstråket 2.0 (samt Partnerskap Atlantbanan som är ett samarbete mellan de län och kommuner som ligger utmed järnvägsstråket Atlantbanan) med fokus på konkreta åtgärder enligt fyrstegsprincipen har varit framgångsrik och skapar engagemang. Mittbanan är även prioriterat på europeisk nivå och ingår i EU:s övergripande nät (Comprehensive Network).
- **Försvarets behov.** Det finns ett ökat behov från försvaret av förbindelser med Atlantkusten och fördjupat militärt arbete med Norge och Finland. Mittstråket utgör en internationell förbindelse mellan Atlanten och Östersjön vilket ger möjlighet att positionera Mittstråket i internationella sammanhang. Det skapar också möjligheter kopplat till växande handel och ökande godsflöden.
- **Invånarnas attityd till kollektivtrafik.** Resenärsundersökningen som har genomförts i denna utredning visar att det finns många potentiella kollektivtrafikresenärer i regionen. När respondenterna får beskriva sin nuvarande bilanvändning och eventuella tankar på att förändra sitt resande med bil svarar drygt 40 % att de använder bil idag men är villiga att ompröva sitt resande under rätt förutsättningar. Det visar att det finns stor potential att locka nya resenärer till tåget och att åtgärder som vidtas för att förbättra tågtrafiken och bytespunkterna kan få stor effekt.

### Beskrivning av nuvarande bilanvändning och tankar på att förändra bilresandet

Svarsalternativ	Svarsandel
Vet inte	4 %
Jag reser vanligtvis med bil och ser inget skäl att minska mitt resande	10 %
Jag reser vanligtvis med bil men har provat andra färdssätt eller funderar på att pröva	16 %
Jag reser vanligtvis med bil men vill byta till andra färdssätt, just nu är det dock inte möjligt för mig	25 %
Jag har tillgång till bil men reser oftast med andra färdssätt och kommer fortsätta med det	35 %
Använder sällan, jag varken äger eller har tillgång till bil	10 %

- **Offensiva mål och framtidsplaner.** Det finns en positiv framtidstro bland aktörer i Mittstråket som återspeglas i de mål och framtidsplaner som har tagits fram. Ett exempel är Norrtågs tågvision för 2040 som innefattar en fördubbling av tågutbudet med timmestrafik mellan Sundsvall och Östersund och varannan timme mellan Östersund och Duved. I målbilden ingår också att införa takttidtabell i stråket med regelbundna avgångar som gör trafiken mer förutsägbar och enklare att samordna med bussar och med annan tågtrafik. Det finns också ett mål om att reducera restiden med 10 % på Mittbanan vilket innebär en restidsförkortning från 145 till 130 minuter mellan Sundsvall och Östersund. Därtill finns mål om att arbeta med marknadsföring som kompletterande åtgärd.

MEDFINANSIERAS AV:



## 4.2. Tågvision för 2040

I Norrtågs tågvision för 2040 ingår åtgärder som kan få stor effekt på resandet på Mittbanan. Med ett fördubblat turutbud och timmestrafik i taktidtabell på en stor del av sträckan utvecklas tågtrafiken till ett pendlingsupplägg som påminner om kollektivtrafik i storstadsregioner. Tillsammans med andra åtgärder som marknadsföring och reducerad restid kan det få stor betydelse för antalet tågresenärer.

Nedan beskrivs hur de olika åtgärderna kan komma att påverka resandet och vad det får för konsekvenser för de 10 studerade bytespunkterna. Bedömningen baseras på effektsamband som är framtagna av K2 Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik<sup>41</sup>. Det finns goda förutsättningar för att dessa effektsamband ska realiseras i Mittstråket med tanke på det stora antalet svarande i resenärsundersökningen som anger att de är villiga att ompröva sitt resande.



Figur 102: Bedömningen av åtgärder i Norrtågs tågvision för 2040 har gjorts utifrån effektsamband framtagna av K2.

**Effekter av ökad turtäthet:** Effekterna av ökad turtäthet är väl kända. Studier identifierar ett elasticitetstal om 0,4–0,45. Det innebär att om turtätheten fördubblas ökar antalet passagerare med 40–45 %. Storleken på effekterna varierar beroende på vad som är dagens turtäthet. Generellt är effekten mycket god av att etablera timmestrafik, men även att gå från timmes till varannan timmestrafik.

**Effekter av taktidtabell:** Storleken på effekterna varierar beroende på situation. Om banan har dubbelspår och tät trafikering är vinsterna relativt små. På enkelspårsträckor med begränsad trafik, såsom på Mittbanan, är vinsterna större då taktidtabellen förenklar samordning med busstrafik. Erfarenheter visar att införande av taktidtabell kan ge 10–15 % fler resenärer relativt en oregelbunden tidtabell med samma turutbud och restid.

**Effekter av marknadsföring och kampanjer:** Effekten varierar stort beroende på kampanjens omfattning, långvarighet och valet av målgrupp. Studier visar att allmänna och övergripande marknadsföringskampanjer ger resandeökningar om cirka 3–5 % medan direktbearbetningskampanjer kan ge effekter upp till 10–30 %.

<sup>41</sup> Effekter av kollektivtrafiksatsningar, K2 Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik 2017

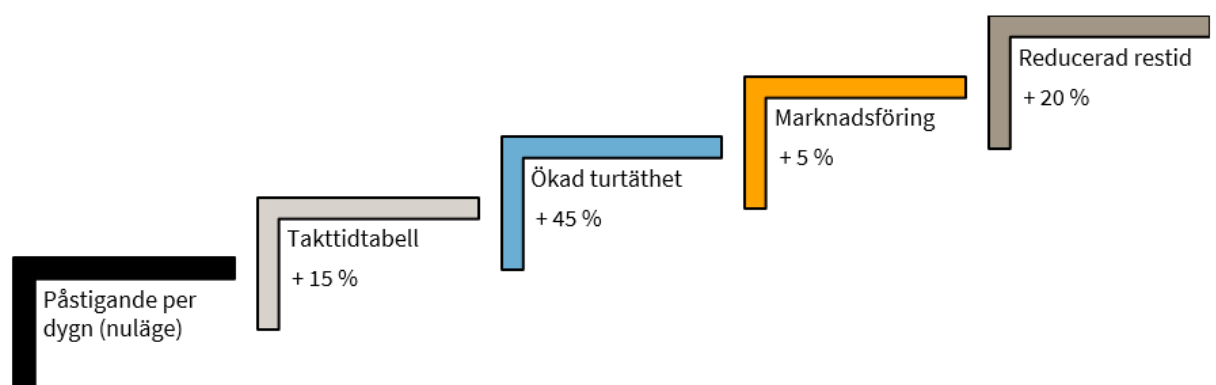
MEDFINANSIERAS AV:



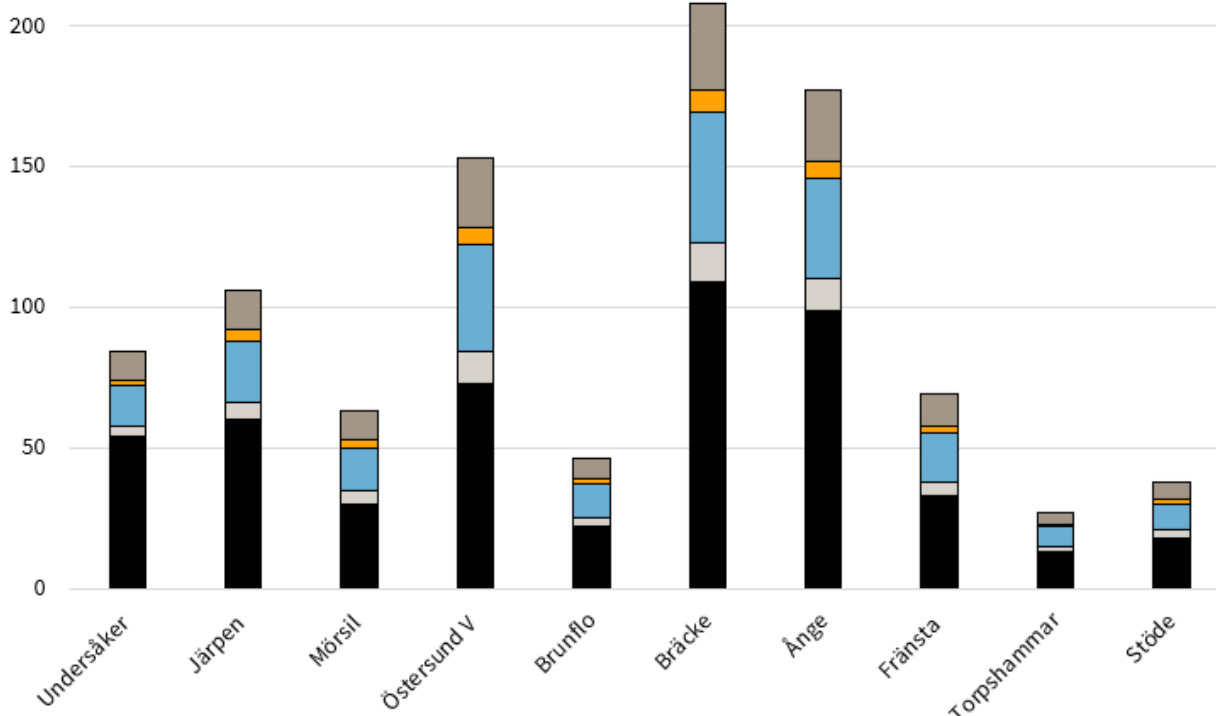
**Effekter av reducerad restid:** Effekten av kortare restid är tydligt positiv och väl studerad. Studier visar att en reducerad restid med 10 % kan öka resandet med 5–20 % beroende på sträcka och konkurrensläge.

I grafen nedan visas hur de planerade åtgärderna kan komma att påverka resandet på Mittbanan och de 10 studerade bytespunkterna, vilket kan generera en högre stationsklassificering (se mer om stationsklassificering i delrapport 1). Beräkningen nedan gäller resenärer som reser med regionaltåg. Fjärrtågtrafiken är exkluderad.

Enligt de effektsamband som redovisas ovan är det möjligt att öka tågresandet med uppemot 80 % vilket innebär att stationerna stärks och får en viktigare roll som noder i transportsystemet. Det gör att kraven ökar på standard och funktionalitet för att möta de nya resenärsvolymerna, men det innebär också att stationerna får ett bättre kundunderlag för utökade tjänster. Med fler resenärer ökar intresset för kommersiella aktörer att etablera sig på stationsområdet. Det gör att butiker, caféer och andra servicefunktioner kan bli aktuella vilket ökar bytespunkternas attraktivitet och funktion som mötesplats.



### Påstigande tågresenärer per dygn



Figur 103: Möjliga effekter av planerade åtgärder i Mittstråket och konsekvenser för de 10 studerade bytespunkterna.

MEDFINANSIERAS AV:



### 4.3. Effektbedömning av bytespunktsåtgärder

En central del i effekt- och nyttoanalysen är att bedöma potentialen för ökat tågresande i Mittstråket. För många av de åtgärder som föreslås vid bytespunkterna saknas dock kvantitativa effektsamband vad gäller deras effekt på resandet. Det behöver inte betyda att de är mindre viktiga och lägre prioriterade. Tvärtom, i många fall är de en grundförutsättning för en fungerande resa och en nödvändighet för att andra åtgärder ska få effekt såsom ökad turtäthet och reducerad restid. Åtgärderna vid bytespunkten syftar till att nå den standardnivå som resenärerna förväntar sig av bytespunkten. De kan därmed ses som ett basbehov som måste vara på plats innan andra åtgärder kan bli aktuella.

För att förstå hur åtgärder vid bytespunkten påverkar resandet är det viktigt att resonera kring vad som lockar resenärerna till tåget. Den kanske mest klassiska strukturen för att resonera kring affärsutveckling generellt är att dela in kunderna i befintliga respektive nya. För tågtrafiken ger det följande matris.

Tabell 17: Affärsutveckling av tågtrafiken.

	Befintligt syfte med resan	Nytt syfte med resan
Befintliga resenärer	<i>Dagens tågresenärer med syften där tåget fungerar väl i dag. Resenärerna bibehålls genom att en basservice upprätthålls med god kvalitet.</i>	<i>Dagens tågresenärer som är vana att ta tåget för en del av sina resor. Låg tröskel för att pröva tåget för <b>nya syften</b>. Attraheras genom utveckling av nuvarande tjänst, exempelvis genom utökad turtäthet.</i>
Nya resenärer	<i>Nya resenärer, med samma syften med resan som dagens resenärer. Framför allt en <b>överflyttning från andra färdmedel</b>. Attraheras genom utveckling av nuvarande tjänst, exempelvis genom ökad turtäthet.</i>	<i>Nya resenärer med <b>nya syften</b> med resan. Denna kategori är svårast att attrahera, men kan nås genom långsiktigt arbete.</i>

Åtgärder vid bytespunkten är viktiga inom samtliga fält av matrisen. Eftersom de utgör ett basbehov för resenärerna är de viktiga för att **bibehålla befintliga resenärer**. Om åtgärden inte är på plats, eller tillfälligt ur bruk, så leder det till stort missnöje som i förlängningen kan leda till minskat resande.

Det är också viktiga för att få **befintliga resenärer** att välja tågtrafiken för **nya syften**, exempelvis när en resenär som åker med tåg till vardags väljer att göra det med familjen på fritiden. För att uppnå en sådan förändring krävs ofta en utveckling av själva tjänsten, till exempel ökad turtäthet, men för att åtgärden ska få effekt behöver de grundläggande basbehoven vid bytespunkten vara uppfyllda gällande trygghet, tillgänglighet, information och service med mera.

Resenärsundersökningen visar att det finns stor potential för **nya resenärer** i Mittstråket med tanke på det stora antalet svarande som anger att de är villiga att ompröva sitt resande. Ett effektivt sätt att locka dessa potentiella resenärer till kollektivtrafiken är att arbeta med marknadsföring och prova-på-kampanjer. Men även här behöver de grundläggande basbehoven vid bytespunkten vara uppfyllda för att kampanjerna ska få effekt. Bytespunkten är det första som de nya resenärerna möter och det är avgörande att stationsmiljön upplevs som trygg och välkomnande. En positiv upplevelse av stationen ökar benägenheten att återkomma som resenär. Kort sagt, för att nå målet om ett ökat tågresande behöver bytespunkten uppfylla ett antal grundläggande basbehov, vilket ställer höga krav på trygghet, tillgänglighet, information och service.

MEDFINANSIERAS AV:



## 4.4. Effektbedömning av bytespunktsåtgärder

I detta avsnitt görs en effektbedömning av de åtgärder som föreslås vid de 10 studerade bytespunkterna. Syftet med bedömningen är att utvärdera hur respektive åtgärd bidrar till att höja bytespunkternas standard och öka deras funktionalitet och attraktivitet. En viktig utgångspunkt har varit att värdera hur åtgärden bidrar till att uppfylla de mål som har formulerats för bytespunktsutredningen.

- Bygga bort tillgänglighetsbarriärer
  - Göra resan tryggare för fler
  - Utveckla attraktiva bytespunkter
- } Få fler att välja kollektivtrafik

Bedömningen av nyttan för åtgärderna har gjorts i följande steg.

### Steg 1 – bedömning av sammanvägd nytta

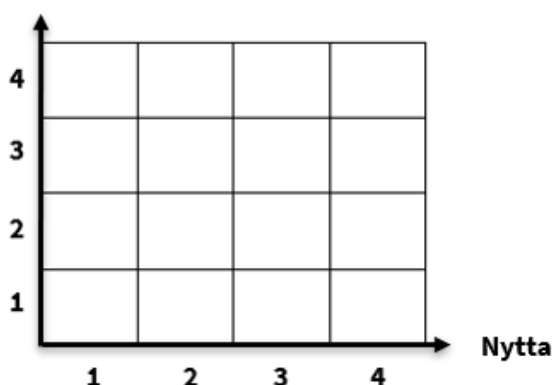
Det första steget är en bedömning av den sammanvägda nyttan för åtgärden. Denna bedömning baseras till stor del på hur stor bristen är som åtgärden avhjälp. Det innebär att en åtgärd kan graderas olika högt vid olika bytespunkter beroende på hur stort behovet är på platsen, dvs. beroende på hur stor bristen är och vilka förutsättningar som finns på platsen idag. Exempelvis bedöms nyttan av väderskyddad cykelparkering vara högre i Ånge än i Mörsil eftersom nuvarande cykelparkering har större brister i Ånge. Vidare är förutsättningarna för ökat cyklande högre i Ånge då det finns bättre cykelanslutning till stationen där. Sammantaget gör detta att nyttan av cykelparkering bedöms vara högre i Ånge än i Mörsil.

Bristens storlek och platsens förutsättningar bestäms utifrån nulägesanalysen och är en sammanvägd bedömning av inventeringen och resenärsundersökningen. En viktig utgångspunkt är också de samtal som har förts med projektets samverkansparter under arbetets gång och som har ökat förståelsen för hur kommunerna, regionerna, Trafikverket, Länstrafiken och Din Tur ser på brister vid bytespunkterna.

### Steg 2 – bedömning av nytta i relation till kostnad

I nästa steg har den sammanvägda nyttan jämförts med kostnaden för att genomföra åtgärden. I kalkylen för åtgärderna ingår materialkostnader samt kostnader för projektering, anläggning och byggherrekostnader. Resultatet av detta är en matris där åtgärderna har delats in i 16 fält baserat på nyttan och investeringsnivån.

#### Kostnad



#### Kostnad:

- 4: Mer än 10 mkr
- 3: Mellan 1 mkr och 10 mkr
- 2: Mellan 100 tkr och 1 mkr
- 1: Mindre än 100 tkr

#### Nytta:

- 4: Mycket stor nytta
- 3: Stor nytta
- 2: Måttlig nytta
- 1: Liten nytta

MEDFINANSIERAS AV:



Medfinansieras av  
Europeiska unionen



REGION  
JÄMTLAND  
HÄRJEDALEN



Region  
Västernorrland



TRAFIKVERKET



Krokoms  
kommun

### Steg 3 – rekommendation och prioritering

Utifrån denna matris har ett antal prioriterade åtgärder valts ut för respektive bytespunkt som bedöms som särskilt viktiga att genomföra för att möta de brister som finns vid bytespunkten.

De prioriterade åtgärderna har delats in i fyra kategorier:

1. **Redan planerat** – åtgärder som redan är planerade och kommer att genomföras inom kort.
2. **Lågt hängande frukter** – åtgärder som kan genomföras till en låg kostnad och utan vidare utredningar.
3. **Fortsatt utredning** – åtgärder som kräver fortsatt planeringsarbete.
4. **Omfattande utredning** – åtgärder som kräver omfattande utredning och som medför höga kostnader.

För varje bytespunkt ges rekommendationer inom respektive kategori. I de flesta fall görs en paketering av åtgärder som tillsammans bidrar till en gemensam nytta, exempelvis åtgärder inom tillgänglighetsanpassning. Paketeringen av åtgärder innebär att en del åtgärder ingår trots att de inte ger lika hög nytta som andra åtgärder. Det viktiga är alltså nyttan av åtgärdspaketet som helhet, inte nyttan av varje enskild åtgärd i sig.

MEDFINANSIERAS AV:



# 1 Undersåker

Tabell 18. Bedömning av sammanvägd nytta för åtgärder i Undersåker

Nr	Föreslagna grundläggande åtgärder i Undersåker	Plats	Markägare eller infrastrukturägare	Kostnad	Sammanvägd nytta (1-4)
1	Taktill kontrastmarkering skyddszon och varningsplattor vid plattformsslut	Plattform	Trafikverket	3 800 tkr	3
2	Trafiksäker plattformsförbindelse med bom och signal *	Plattform	Trafikverket	*	3
3	Stängsel mellan järnvägsspår från mittplattform till Vålådalsvägen för att hindra obehöriga att gena till plattformen på spårområdet	Plattform	Trafikverket	150 tkr	2
4	Justera lutning på ramp till plattform och komplettera med ledstång	Plattform	Trafikverket	120 tkr	3
5	Tillgänglighetsanpassad ramp till plattform vid sekundär entré	Plattform	Trafikverket	120 tkr	3
6	Tillgänglighetsanpassat väderskydd	Plattform	Trafikverket	160 tkr	2
7	Sittplatser med armstöd	Plattform	Trafikverket	23 tkr	2
8	Taktila komplement (spårnummerskylt, markeringsskyltar och stationskarta)	Plattform	Trafikverket	33 tkr	1
9	Förstärkt belysning vid pendelparkering	Ankomstzon	Trafikverket	520 tkr	2
10	Ny gång- och cykelbana utmed norra sidan av Byvägen med förstärkt belysning	Ankomstzon	Trafikverket	2 900 tkr	3
11	Trafiksäker passage över Byvägen till busshållplats med förstärkt belysning	Ankomstzon	Trafikverket	150 tkr	4
12	Cykelparkering med ramläsning och väderskydd vid stationshuset	Ankomstzon	Åre kommun	86 tkr	2
13	Gångbana från pendelparkering till plattform utmed Vålådalsvägen	Ankomstzon	Trafikverket	210 tkr	3
14	Översyn vinterväghållning gångbanor i bytespunkten	Ankomstzon	Åre kommun	**	2
15	Strukturerad yta för parkering, hämta/lämna, anropsstyrd kollektivtrafik, taxi och färdtjänst inkl. parkeringsplats för rörelsehindrade <25 meter från plattformsentré	Ankomstzon	Åre kommun	4 700 tkr	3
16	Taktill och visuellt ledstråk mellan plattform, vänthall och busshållplats	Ankomstzon	Åre kommun	120 tkr	3
17	Mötesplats för ledsagning	Ankomstzon	Trafikverket	17 tkr	2
18	Skyltning målpunkter och orienteringskarta – järnvägsstation och busshållplats	Ankomstzon	Åre kommun	33 tkr	2
19	Kontrastmarkering och handledare på trappa till norra vänthallsentrén	Stationshus	Åre kommun	13 tkr	2
20	Automatiska dörröppnare till vänthallsentréerna	Stationshus	Åre kommun	15 tkr	2
21	Skyltning i vänthall mot målpunkter – plattform och busshållplats. Markeringskylt för toalett	Stationshus	Åre kommun	14 tkr	1
22	Tillgänglighetsanpassning och standardhöjning busshållplats	Busshållplats	Trafikverket	550 tkr	4
23	Hållplatsnamn och informationstavla vid busshållplats	Busshållplats	RKM	11 tkr	2
24	Realtidsinformation om busstrafiken	Busshållplats	RKM	32 tkr	2

MEDFINANSIERAS AV:



Nr	Föreslagna mervärdeskapande åtgärder i Undersåker	Plats	Markägare eller infrastrukturägare	Kostnad	Sammanvägd nytta (1-4)
25	Tätare belysning plattform	Plattform	Trafikverket	1 200 tkr	2
26	Platsbildning framför stationshus / stationstorg	Ankomstzon	Åre kommun	1 300 tkr	3
27	Möjlighet för dygnspartering och fler pendelparkeringsplatser väster om stationen	Ankomstzon	Åre kommun	480 tkr	2
28	Piktogram och digital skylt om avgångstider vid järnvägsstation	Ankomstzon	Trafikverket	80 tkr	2
29	Information om bussavgångar i vänthall	Stationshus	RKM	32 tkr	1
30	Information om vänthallens öppettider	Stationshus	Åre kommun	6 tkr	1
31	Uppfräschning av vänthall samt merservice och utvecklad mötespunkt	Stationshus	Åre kommun	280 tkr	3
32	Värdeskåp/bagageförvaring i vänthall	Serviceutbud	Åre kommun	160 tkr	2

\* Plattformförbindelsen ingår i Trafikverkets åtgärdslista över prioriterade plankorsningar utmed Mittbanan och kommer att åtgärdas (åtgärden redovisas inte i matrisen på nästa sida)

\*\* Kostnadsbedömning har endast gjorts för investeringsåtgärder

MEDFINANSIERAS AV:



Medfinansieras av  
Europeiska unionen



REGION  
JÄMTLAND  
HÄRJEDALEN



Region  
Västernorrland



TRAFIKVERKET



Krokoms  
kommun

Tabell 19. Kostnadsnyttomatrix för föreslagna åtgärder i Undersåker

<b>KOSTNAD</b>	MER ÄN 10 MKR				
	1 MKR – 10 MKR		25. Tätare belysning plattform	1. Taktila markeringar 10. GC-bana Byvägen 15. Strukturerad angöringsyta 26. Platsbildning/stationstorg	
	100 TKR – 1 MKR		3. Stängsling av spår 6. Väderskydd plattform 9. Belysning pendelparkering 27. Utökad pendelparkering 32. Värdeskåp/bagageförvaring	4. Ramp till plattform 5. Ramp till sekundär entré 13. Gångbana Vålådalsvägen 16. Taktilt ledstråk till busshållplats 31. Modernisering vänthall	11. Passage över Byvägen 22. Standardhöjning busshållplats
	0 – 100 TKR	8. Taktil skyltning 21. Skyltning i vänthall 29–30. Information i vänthall	7. Sittplatser på plattform 12. Cykelparkering 14. Översyn vinterväghållning 17. Mötesplats ledsagning 18. Skyltning och orienteringskarta 19–20. Tillgänglighet vänthall 23–24. Trafikinformation busshållplats 28. Piktogram och digital skylt		
		LITEN NYTTA	MÅTTLIG NYTTA	STOR NYTTA	MYCKET STOR NYTTA
		<b>NYTTA</b>			

MEDFINANSIERAS AV:

Medfinansieras av  
Europeiska unionenREGION  
JÄMTLAND  
HÄRJEDALEN  
JEMNTEN HERJEDALEN DALVERegion  
Västernorrland

TRAFIKVERKET

Krokoms  
kommun  
KROKOMEN TJELTE

## Rekommenderade åtgärder i Undersåker

### 1. Redan planerade åtgärder

**Standardhöjning av plattformsförbindelse.** Plattformsförbindelsen ingår i Trafikverkets åtgärdslista över prioriterade plankorsningar utmed Mittbanan och kommer att åtgärdas (åtgärd nr. 2).

### 2. Lågt hängande frukter

**Tydlig och välkomnande stationsentré.** En återkommande brist som gäller för samtliga 10 bytespunkter i utredningen är att de upplevs som anonyma och avses. Flera bytespunkter har en svag koppling till centrum och de ligger ofta i utkanten av orten. Som ny resenär är det svårt att orientera sig på platsen. Det gäller både resenärer som ska ta sig till stationen och resenärer som går av vid stationen och som ska hitta vägen till målpunkter i närområdet. För att öka orienterbarheten till och från stationen föreslås att skyltningen förstärks vid samtliga 10 bytespunkter. Skyltar behöver sättas upp som visar avstånd och riktning till stationen, och vid bytespunkten behövs skyltar som visar vägen till närliggande målpunkter. På särskilt utvalda platser kan skyltarna också kompletteras med vägmarkeringar utmed gångstråket som visar avstånd och riktning till närmaste busshållplats. För att ytterligare öka orienterbarheten kan en orienteringskarta placeras vid stationsentrén som visar stationens läge i tätorten och hur den förhåller sig till andra målpunkter i närområdet. Vid bytespunkter där många resenärer reser vidare till andra orter kan kartan kompletteras med en karta i mindre skala som visar ett större geografiskt område.

För att förstärka stationsentrén föreslås också att ett piktogram med en tågsymbol placeras i ankomstzonen där den är väl synlig för ankommande resenärer. Tillsammans med en stationsnamnsskylt hjälper det till att visa vägen till stationen samtidigt som det bidrar till att göra bytespunkten mer framträdande på platsen. För att ytterligare synliggöra stationsentrén kan en digital skylt sättas upp i anslutning till piktogrammet som ger resenärerna tidig information om nästa avgång. Design av piktogram, digital skylt och orienteringskarta kan med fördel tas fram inom Partnerskap Mittstråket för att få ett gemensamt och identitetsskapande formspråk för samtliga bytespunkter.

- Åtgärd nr 18: Skyltning till målpunkter i närområdet samt orienteringskarta som visar stationens läge i tätorten
- Åtgärd nr 28: Piktogram och digital skylt som visar avgångstider för ankommande resenärer

Kostnad: Ca 110 tkr

**Tillgänglig och välkomnande vänthall.** Det finns ett starkt önskemål om utökad resenärsservice både för vardagsresenärer och för långväga besökare. För att möta det behovet föreslås en allmän uppfräschning av vänthallen med rengöring och målningsarbete liksom utökad resenärsservice med installation av wifi, fler eluttag, varuautomat, bagageutrymme och paketlämningsboxar. För att göra vänthallen användbar för alla resenärer föreslås även tillgänglighetsåtgärder vid entrén liksom en väderskyddad cykelparkering i nära anslutning till vänthallen.

- Åtgärd nr 12: Cykelparkering med ramlåsning och väderskydd inom ankomstzonen
- Åtgärd nr 19: Kontrastmarkering och handledare på trappa till vänthallsentré
- Åtgärd nr 20: Automatiska dörröppnare till vänthallen
- Åtgärd nr 21: Skyltning i vänthall mot målpunkter och markeringskylt för toalett
- Åtgärd nr 31: Uppfräschning och modernisering av vänthallen
- Åtgärd nr 32: Värdeskåp/bagageförvaring i vänthallen

Kostnad: Ca 570 tkr

### 3. Fortsatt utredning

**Tillgänglighet för alla resenärer.** Undersåker har stora brister gällande tillgänglighet för personer med nedsatt syn, rörelsehinder och andra orienteringssvårigheter. Det behövs en standardhöjning på plattformar och inom stationsområdet generellt. Nedan är åtgärder som kan göras i närtid och som har stor betydelse för tillgängligheten vid bytespunkten.

- Åtgärd nr 1: Taktill kontrastmarkering av skyddszon och varningsplattor vid plattformsslut
- Åtgärd nr 4: Tillgänglighetsanpassning av ramp till plattform
- Åtgärd nr 6: Tillgänglighetsanpassat väderskydd på plattform
- Åtgärd nr 7: Sittplatser med armstöd på plattform
- Åtgärd nr 8: Taktilla skyltning (spårnummerskylt, markeringskyltar och stationskarta)
- Åtgärd nr 14: Översyn vinterväghållning gångbanor i bytespunkten
- Åtgärd nr 16: Taktilla och visuella ledstråk som går obrutet mellan plattform, vänthall och busshållplats
- Åtgärd nr 17: Mötesplats för ledsagning

Kostnad: Ca 4 270 tkr

**Passage över Byvägen och standardhöjning av busshållplatser.** Det finns ett stort behov av en trygg och säker passage över Byvägen för att ta sig till hållplatsen på den norra sidan av vägen. Det behövs också en omfattande standardhöjning av busshållplatserna som innefattar väderskydd, tillräcklig bredd och höjd på plattform, taktilla ledstråk, kontrasterande kantsten och nödvändig resenärsinformation. Nedan är åtgärder som kan göras i närtid och som underlättar byten mellan tåg och buss liksom möjligheten för gående att passera Byvägen på ett tryggt och säkert sätt.

- Åtgärd nr 11: Trafiksäker passage över Byvägen till busshållplats
- Åtgärd nr 22: Tillgänglighetsanpassning och standardhöjning busshållplats
- Åtgärd nr 23: Hållplatsnamn och informationstavla vid busshållplats
- Åtgärd nr 24: Realtidsinformation om busstrafiken

Kostnad: Ca 740 tkr

#### 4. Omfattande utredning

**Sekundär entré till plattformen.** Det finns ett behov av en sekundär entré som kopplar samman plattformen med parkeringen utmed Vålådalsvägen. För att möta det behovet föreslås en gångbana på den östra sidan om Vålådalsvägen mellan parkeringen och plattformen samt en tillgänglighetsanpassad ramp som tar upp lutningen mellan gångbanan och plattformen. I kombination med stängsel mellan järnvägsspåren från mittplattformen fram till Vålådalsvägen kan den nya entrén förebygga att obehöriga tar sig in på spåret för att ta sig till plattformen.

- Åtgärd nr 3: Stängsel mellan järnvägsspår från mittplattform fram till plankorsningen vid Vålådalsvägen
- Åtgärd nr 5: Tillgänglighetsanpassad ramp till plattform vid sekundär entré
- Åtgärd nr 9: Förstärkt belysning vid pendelparkering
- Åtgärd nr 13: Gångbana från pendelparkering till plattform utmed Vålådalsvägen
- Åtgärd nr 27: Möjlighet för dygnsparkering och utökade pendelparkeringsplatser

Kostnad: Ca 1 480 tkr

**Trygg och säker ankomstzon.** Angöringen i Undersåker är otydlig och ostrukturerad vilket leder till en otrygg miljö där gående delar yta med motorfordon. En viktig åtgärd för att öka tillgängligheten vid bytespunkten är att strukturera angöringen med markerade platser för olika funktioner såsom hämta/lämna, färdtjänst, taxi, anropsstyrd kollektivtrafik och parkeringsplats för rörelsehindrade. Därmed kan ett område frigöras från motorfordon och omvandlas till stationstorg. Arbetet kan ske etappvis och i ett första steg kan ankomstzonen separeras från angöringen för motorfordon med prefabricerad refug som fysisk avskiljare. Själva stationstorget kan utvecklas stegvis och till en början med enkla åtgärder som tillfällig möblering, sittplatser och blomsterurnor. På sikt kan en permanent lösning etableras med mer omfattande beläggningsåtgärder och påkostade gatumöbler

- Åtgärd nr 15: Strukturera yta för angöring som är separerad från den övriga ankomstzonen
- Åtgärd nr 26: Platsbildning framför stationshuset som är fysiskt separerad från angöringsytan för motorfordon

Kostnad: Ca 6 000 tkr

## 2 Järpen

Tabell 20. Bedömning av sammanvägd nytta för åtgärder i Järpen

Nr	Föreslagna grundläggande åtgärder i Järpen	Plats	Markägare eller infrastrukturägare	Kostnad	Sammanvägd nytta (1-4)
1	Taktil kontrastmarkering skyddszon och grindar vid plattformsslut	Plattform	Trafikverket	1700 tkr	3
2	Ledstång på trappa samt kontrastmarkering och ledstång på ramp till plattform	Plattform	Trafikverket	35 tkr	3
3	Tillgänglighetsanpassat väderskydd	Plattform	Trafikverket	160 tkr	2
4	Sittplatser med armstöd	Plattform	Trafikverket	23 tkr	2
5	Taktila komplement (spårnummerskylt, markeringsskyltar och stationskarta)	Plattform	Trafikverket	33 tkr	1
6	Översyn vinterväghållning	Plattform	Trafikverket	**	2
7	Bussangöring vid järnvägsstationen	Ankomstzon	Trafikverket	550 tkr	3
8	<i>Trafiksäker passage över E14 *</i>	Ankomstzon	Trafikverket	*	4
9	Gångpassage i gångstråk över Norra vägen	Ankomstzon	Åre kommun	100 tkr	2
10	Strukturerad yta för parkering, hämta/lämna, färdtjänst och taxi inkl. parkeringsplats för rörelsehindrade <25 meter från plattformsentré	Ankomstzon	Privat fastighetsägare	11 000 tkr	3
11	Taktilt och visuellt ledstråk/gångbana till vänthall och plattform	Ankomstzon	Privat fastighetsägare	150 tkr	3
12	Mötesplats för ledsagning	Ankomstzon	Trafikverket	17 tkr	2
13	Belysning pendelparkering	Ankomstzon	Åre kommun	690 tkr	2
14	Skytning målpunkter och orienteringskarta	Ankomstzon	Privat fastighetsägare	33 tkr	2
15	Kontrastmarkering och handledare på trappa till norra vänthallsentrén	Stationshus	Privat fastighetsägare	13 tkr	2
16	Automatiska dörröppnare båda vänthallsentréer	Stationshus	Privat fastighetsägare	15 tkr	2
17	Trygghetsnummer i vänthall	Stationshus	Privat fastighetsägare	3 tkr	1
18	Skytning i vänthall mot plattform och busshållplats och markeringskylt för toalett	Stationshus	Privat fastighetsägare	14 tkr	1
19	Tillgänglighetsanpassning och standardhöjning busshållplats	Busshållplats	Åre kommun	3 300 tkr	2
20	Hållplatsnamn, informationstavla vid busshållplats	Busshållplats	RKM	11 tkr	2
21	Realtidsinformation om busstrafiken	Busshållplats	RKM	32 tkr	2
22	Skytning målpunkter vid busshållplats – järnvägsstation, vänthall vid bibliotek	Busshållplats	Åre kommun	33 tkr	2

MEDFINANSIERAS AV:



Nr	Föreslagna mervärdeskapande åtgärder i Järpen	Plats	Markägare eller infrastrukturägare	Kostnad	Sammanvägd nytta (1-4)
23	Tätare belysning plattform	Plattform	Trafikverket	1 200 tkr	2
24	För bort bråte/skräp och komplettera ytor med planteringar	Ankomstzon	Privat fastighetsägare	130 tkr	2
25	Rutin för bortförsel av övergivna cyklar vid cykelparkering	Ankomstzon	Åre kommun	**	1
26	Gångbro över E14	Ankomstzon	Trafikverket	13 000 tkr	2
27	Ny infart till pendelparkering som gör att den kan avskiljas från ankomstzon för gående	Ankomstzon	Trafikverket	1 000 tkr	3
28	Avgränsad yta för parkering till restaurang som kan avskiljas från ankomstzon för gående	Ankomstzon	Privat fastighetsägare	6 700 tkr	3
29	Platsbildning framför stationshus / stationstorg	Ankomstzon	Privat fastighetsägare	1 600 tkr	3
30	Cykelgarage med tak och transparenta väggar	Ankomstzon	Privat fastighetsägare	190 tkr	2
31	Piktogram och digital skylt om avgångstider vid järnvägsstation	Ankomstzon	Trafikverket	80 tkr	2
32	Information om bussavgångar i vänthall	Stationshus	RKM	32 tkr	1
33	Uppfräschning stationshus, vänthall samt merservice och utvecklad mötespunkt	Stationshus	Privat fastighetsägare	280 tkr	3
34	Piktogram busshållplats	Busshållplats	Åre kommun	48 tkr	1
35	Cykelparkering vid busshållplats	Busshållplats	Åre kommun	160 tkr	1

\* Ny gångpassage över E14 planeras av Trafikverket, utredningen sker troligtvis 2026 och åtgärd av passagen är planerad till 2027 (åtgärden redovisas inte i matrisen på nästa sida)

\*\* Kostnadsbedömning har endast gjorts för investeringsåtgärder

MEDFINANSIERAS AV:



Medfinansieras av  
Europeiska unionen



Tabell 21. Kostnadsnyttomatrix för föreslagna åtgärder i Järpen

<b>KOSTNAD</b>	MER ÄN 10 MKR		26. Gångbro över E14	10. Strukturerad angöringsyta	
	1 MKR – 10 MKR		23. Tätare belysning plattform 19. Standardhöjning busshållplats	1. Taktila markeringar 27. Ny infart till pendelparkering 28. Avgränsad kundparkering 29. Platsbildning/stationstorg	
	100 TKR – 1 MKR		3. Väderskydd plattform 9. Gångpassage Norra vägen 13. Belysning pendelparkering 24. Upprensning stationsområde 30. Cykelgarage	7. Bussangöring järnvägsstation 11. Taktilt ledstråk till plattform 33. Modernisering vänthall	
	0 – 100 TKR	5. Taktill skyltning 17. Trygghetsnummer vänthall 18. Skyltning i vänthall 25. Rutin för övergivna cyklar 32. Trafikinformation vänthall 34. Piktogram busshållplats 35. Cykelparkering busshållplats	4. Sittplatser på plattform 6. Översyn vinterväghållning 12. Mötesplats ledsagning 14. Skyltning och orienteringskarta 15–16. Tillgänglighet vänthall 20–21. Trafikinformation busshållplats 22. Skyltning målpunkter busshållplats	2. Ramp och trappa till plattform	
		LITEN NYTTA	MÅTTLIG NYTTA	STOR NYTTA	MYCKET STOR NYTTA
		<b>NYTTA</b>			

MEDFINANSIERAS AV:



Medfinansieras av  
Europeiska unionen



## Rekommenderade åtgärder i Järpen

### 1. Redan planerade åtgärder

**Trafiksäker passage över E14.** Det pågår ett parallellt utredningsarbete där Trafikverket analyserar trafiksäkerheten vid passagen och möjliga åtgärder. Utredningen sker troligtvis 2026 och åtgärd av passagen är planerad till 2027 (åtgärd nr. 8).

### 2. Lågt hängande frukter

**Tydlig och välkomnande stationsentré.** Återkommande åtgärd som föreslås för samtliga bytespunkter. Åtgärden beskrivs närmare i presentationen av åtgärder i Undersåker. Se beskrivning på sida 190.

- Åtgärd nr 14: Skyltning och vägmarkeringar som visar vägen till busshållplatsen samt orienteringskarta
- Åtgärd nr 22: Skyltning och vägmarkeringar som visar vägen till vänthallen i biblioteket och järnvägsstationen
- Åtgärd nr 31: Piktogram, stationsnamnsskylt och digital skylt som visar avgångstider vid järnvägsstationen
- Åtgärd nr 34: Piktogram vid busshållplats på Norra Vägen

Kostnad: Ca 190 tkr

**Ökad trygghet och trivsel.** Vänthallen och stationsmiljön i Järpen upplevs som otrygg och ogästvänlig. En del av ytorna runt stationen, däribland kundparkeringen till restaurangen, används som uppställning för husvagnar och diverse bråte. Det förekommer också klotter vilket gör att platsen upplevs som eftersatt och övergiven. Det finns behov av att rensa upp stationsmiljön och städa bort bråte för att öka orienterbarheten och känslan av att stationen är omhändertagen. Tryggheten och trivseln kan också höjas genom en allmän uppfräschning av vänthallen med målningsarbete invändigt och installation av wifi och eluttag som ökar attraktiviteten och förbättrar resenärsupplevelsen. För att göra vänthallen användbar för alla resenärer föreslås även tillgänglighetsåtgärder vid entrén.

- Åtgärd nr 15: Kontrastmarkering och handledare på trappa till vänthallsentré
- Åtgärd nr 16: Automatiska dörröppnare till vänthallen
- Åtgärd nr 17: Trygghetsnummer i vänthallen
- Åtgärd nr 18: Skyltning i vänthall mot plattform och busshållplats och markeringsskylt för toalett
- Åtgärd nr 24: Rensa upp och städa bort bråte inklusive klottersanering
- Åtgärd nr 25: Införa en rutin för att ta omhand övergivna cyklar inom stationsområdet
- Åtgärd nr 32: Information om bussavgångar i vänthallen
- Åtgärd nr 33: Uppfräschning och modernisering av vänthallen

Kostnad: Ca 490 tkr

MEDFINANSIERAS AV:



### 3. Fortsatt utredning

**Tillgänglighet för alla resenärer.** Liksom Undersåker har Järpen stora brister när det kommer till tillgänglighet för personer med nedsatt syn, rörelsehinder och andra orienteringssvårigheter. Det behövs en standardhöjning på plattform och inom stationsområdet generellt. Nedan är åtgärder som kan göras i närtid och som har stor betydelse för tillgängligheten vid bytespunkten.

- Åtgärd nr 1: Taktill kontrastmarkering av skyddszon och varningsplattor vid plattformsslut
- Åtgärd nr 2: Tillgänglighetsanpassning av ramp och trappa till plattform
- Åtgärd nr 3: Tillgänglighetsanpassat väderskydd på plattform
- Åtgärd nr 4: Sittplatser med armstöd på plattform
- Åtgärd nr 5: Taktill skyltning (spårnummerskylt, markeringskyltar och stationskarta)
- Åtgärd nr 6: Översyn vinterväghållning på plattform
- Åtgärd nr 11: Taktilla och visuella ledstråk inom stationsområdet som leder fram till plattform och vänthall
- Åtgärd nr 12: Mötesplats för ledsagning

Kostnad: Ca 2 100 tkr

### 4. Omfattande utredning

**Trygg och säker ankomstzon.** Stationsområdet har en ostrukturerad användning som upplevs som otydlig och osäker för gående och cyklister. Den allmänna uppfattningen i resenärsundersökningen är att stationen är anpassad för motorfordon och att det saknas ett gångperspektiv. I den trygghetsvandring som har gjorts lyfts behovet av att samla funktionerna på ett bättre sätt inom stationsområdet och separera gående från fordon. För att öka tryggheten och tillgängligheten föreslås en ny infart från E14. Om ett tillräckligt vilplan skapas på den nya anslutningen bedöms sikten som god för gällande 60 km/tim. Den nya infarten gör det möjligt att skapa en angoringsyta som är separerad från den övriga ankomstzonen. Därmed kan ett område frigöras från motorfordon och omvandlas till stationstorg. Det ger en trygg ankomst för gående som kopplas samman med den nya passage över E14 som planeras av Trafikverket.

- Åtgärd nr 10: Strukturerad yta för angoring mer markerade platser för hämta/lämna, färdtjänst, taxi, parkeringsplats för rörelsehindrade och pendelparkering
- Åtgärd nr 13: Förstärkt belysning pendelparkering
- Åtgärd nr 27: Ny infart till pendelparkering som gör att den kan avskiljas från ankomstzon för gående
- Åtgärd nr 28: Avgränsad yta för parkering till restaurang som kan avskiljas från ankomstzon för gående
- Åtgärd nr 29: Platsbyggnad framför stationshuset som är fysiskt separerad från angoringsytan för motorfordon
- Åtgärd nr 30: Cykelgarage med tak och transparanta väggar

Kostnad: Ca 21 000 tkr

### 3 Mörsil

Tabell 22. Bedömning av sammanvägd nytta för åtgärder i Mörsil

Nr	Föreslagna grundläggande åtgärder i Mörsil	Plats	Markägare eller infrastrukturägare	Kostnad	Sammanvägd nytta (1-4)
1	Taktila komplement (spårnummerskylt, markeringsskyltar och stationskarta)	Plattform	Trafikverket	33 tkr	1
2	Tillgänglighetsanpassade sittplatser östra änden av plattform	Plattform	Trafikverket	23 tkr	2
3	Upprustning av väderskydd vid cykelparkering	Ankomstzon	Åre kommun	19 tkr	2
4	Sekundär entré till stationen i östra änden av plattform	Ankomstzon	Trafikverket	120 tkr	3
5	Hastighetssäkrade passager över Kyrkvägen (2 st)	Ankomstzon	Trafikverket	300 tkr	3
6	Standardförbättrad och breddad gång- och cykelbana Kyrkvägen	Ankomstzon	Trafikverket	2 800 tkr	2
7	Angöringsficka för att lämna passagerare	Ankomstzon	Trafikverket	240 tkr	2
8	Mötesplats för ledsagning	Ankomstzon	Trafikverket	17 tkr	2
9	Belysning pendelparkering	Ankomstzon	Åre kommun	430 tkr	2
10	Belysning gångbana Kyrkvägen	Ankomstzon	Åre kommun	690 tkr	2
11	Uppvärmvt väderskydd med merservice	Ankomstzon	Åre kommun	470 tkr	4
12	Skyltning målpunkter och orienteringskarta – järnvägsstation och centrum	Ankomstzon	Åre kommun	33 tkr	2
13	Tillgänglighetsanpassning och standardhöjning busshållplats	Busshållplats	Trafikverket	1 100 tkr	3
14	Hållplatsnamn, informationstavla och stolpe med hållplatsläge vid busshållplats	Busshållplats	RKM	22 tkr	2
15	Realtidsinformation om busstrafiken	Busshållplats	RKM	64 tkr	2

Nr	Föreslagna mervärdeskapande åtgärder i Mörsil	Plats	Markägare eller infrastrukturägare	Kostnad	Sammanvägd nytta (1-4)
16	Uppfräschning eller borttagning av sliten byggnad inom stationsområdet	Ankomstzon	Trafikverket	350 tkr	1
17	Piktogram, stationsnamnsskylt och digital skylt om avgångstider vid järnvägsstation	Ankomstzon	Trafikverket	86 tkr	2

MEDFINANSIERAS AV:



Tabell 23. Kostnadsnyttomatrix för föreslagna åtgärder i Mörsil

<b>KOSTNAD</b>	MER ÄN 10 MKR				
	1 MKR – 10 MKR		6. Breddad GC-bana Kyrkvägen	13. Standardhöjning busshållplats	
	100 TKR – 1 MKR	16. Uppfräschning av byggnad	7. Angöringsficka för hämta/lämna 9. Belysning pendelparkering 10. Belysning gångbana Kyrkvägen	4. Sekundär entré till plattform 5. Passager över Kyrkvägen	11. Uppvämt väderskydd
	0 – 100 TKR	1. Taktill skyltning	2. Sittplatser på plattform 3. Upprustning cykelparkering 8. Mötesplats ledsagning 12. Skyltning och orienteringskarta 14 Trafikinformation busshållplats 15. Realtidsinformation busstrafik 17. Piktogram och digital skylt		
		LITEN NYTTA	MÅTLIG NYTTA	STOR NYTTA	MYCKET STOR NYTTA
		<b>NYTTA</b>			

MEDFINANSIERAS AV:



## Rekommendera åtgärder i Mörsil

### 1. Redan planerade åtgärder

*Inga planerade åtgärder*

### 2. Lågt hängande frukter

**Tydlig och välkomnande stationsentré.** Återkommande åtgärd som föreslås för samtliga bytespunkter. Åtgärden beskrivs närmare i presentationen av åtgärder i Undersåker. Se beskrivning på sida 190.

- Åtgärd nr 12: Skyltning till målpunkter i närområdet samt orienteringskarta som visar stationens läge i tätorten
- Åtgärd nr 17: Piktogram, stationsnamnsskylt och digital skylt som visar avgångstider för ankommande resenärer

Kostnad: Ca 120 tkr

### 3. Fortsatt utredning

**Uppvärm väderskydd vid plattformen.** Det tidigare stationshuset i Mörsil är inte längre i bruk, vilket gör att resenärer som väntar på tåget inte kan gå in och värma sig. Det finns ett starkt önskemål om en uppvärmd vänthall i Mörsil, särskilt som stationen ligger avsides från annan bebyggelse. För att möta det behovet föreslås att ett uppvärmt väderskydd anläggs vid stationsentrén och placeras mellan plattformen och busshållplatsen så att den kan nyttjas av både tågresenärer och bussresenärer.

- Åtgärd nr 11: Uppvärm väderskydd vid stationsentrén mellan plattform och busshållplats

Kostnad: Ca 470 tkr

**Passage över Kyrkvägen och standardhöjning av busshållplatser.** En viktig åtgärd i Mörsil är att förbättra kopplingen mellan tåg och buss. För att underlätta byten mellan de olika trafiklagen föreslås en hastighetssäkrad passage över Kyrkvägen liksom en omfattande standardhöjning av busshållplatserna med väderskydd, tillräcklig bredd och höjd på plattform, taktila ledstråk, kontrasterande kantsten och nödvändig resenärsinformation.

- Åtgärd nr 5: Passage över Kyrkvägen till busshållplats
- Åtgärd nr 13: Tillgänglighetsanpassning och standardhöjning busshållplats
- Åtgärd nr 14: Hållplatsnamn och informationstavla vid busshållplats
- Åtgärd nr 15: Realtidsinformation om busstrafiken

Kostnad: Ca 1 300 tkr

**Sekundär entré till plattformen.** Det finns ett behov av en sekundär entré i den östra änden av plattformen som kopplar samman stationen med de centrala delarna av Mörsil. Här föreslås en gångväg till plattformen som ansluter till en hastighetssäkrad passage över Kyrkvägen liksom tillgänglighetsanpassade sittplatser i den östra änden av plattformen.

- Åtgärd nr 2: Tillgänglighetsanpassade sittplatser i den östra änden av plattformen
- Åtgärd nr 4: Sekundär entré till stationen i den östra änden av plattformen
- Åtgärd nr 5: Passage över Kyrkvägen vid sekundär entré

Kostnad: Ca 290 tkr

#### 4. Omfattande utredning

**Gång- och cykelåtgärder på Kyrkvägen.** Järnvägsstationen i Mörsil har ett centralt läge i tätorten vilket gör att det är enkelt att ta sig till stationen utan bil. I resenärsundersökningen svarar 9 av 10 att de går eller cyklar till stationen och nästan 8 av 10 har mindre än 2 kilometer från bostaden till stationen. Det finns dock brister vad gäller anslutningen för gående och cyklister som behöver åtgärdas. Den nuvarande gångbanan längs Kyrkvägen har svag belysning och bristande beläggning vilket gör att det ofta ansamlas vatten som på vintern leder till isbildning och halka. Gångbanan är dessutom väldigt smal och det är svårt för två personer att gå i bredd eller mötas utan att kliva ner på vägen. På sikt föreslås att gångbanan omvandlas och breddas till en gång- och cykelbana som kopplar an till den befintliga gång- och cykelbana längre österut på Kyrkvägen.

- Åtgärd nr 6: Standardförbättrad och breddad gång- och cykelbana Kyrkvägen
- Åtgärd nr 10: Belysning gångbana Kyrkvägen

Kostnad: Ca 3 500 tkr

MEDFINANSIERAS AV:



Medfinansieras av  
Europeiska unionen



REGION  
JÄMTLAND  
HÄRJEDALEN  
JEMNTEN HERJEDALEN DALYNE



Region  
Västernorrland



TRAFIKVERKET



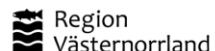
Krokoms  
kommun  
KROKOMEN TJELTE

## 4 Östersund Västra

Tabell 24. Bedömning av sammanvägd nytta för åtgärder vid Östersund Västra

Nr	Föreslagna grundläggande åtgärder vid Östersund Västra	Plats	Markägare eller infrastrukturägare	Kostnad	Sammanvägd nytta (1-4)
1	Varningsplattor plattformsslut	Plattform	Trafikverket	23 tkr	3
2	Taktil kontrasterande skyddszon på plattform	Plattform	Trafikverket	970 tkr	3
3	Eventuellt plattformstak	Plattform	Trafikverket	12 000 tkr	1
4	Tillgänglighetsanpassade sittplatser på plattform inkl. tillgänglighetsanpassning av befintliga väderskydd	Plattform	Trafikverket	330 tkr	2
5	Ledstång på ramper till plattform	Plattform	Trafikverket	170 tkr	2
6	Taktila och visuella ledstråk på plattform	Plattform	Trafikverket	530 tkr	2
7	Taktila komplement (spårnummerskylt, markeringsskyltar, stationskarta)	Plattform	Trafikverket	33 tkr	1
8	Uppvärmda väderskydd på plattform (3 st)	Plattform	Trafikverket	1 000 tkr	4
9	Strukturerad pendelparkering och fler laddningsstolpar	Ankomstzon	Östersunds kommun	150 tkr	2
10	Cykelparkering på angöringsytan söder om stationen	Ankomstzon	Östersunds kommun	130 tkr	2
11	Hastighetssäkrade passage över Strandgatan vid Samuel Permans gata, Biblioteksgatan och Postgränd	Ankomstzon	Östersunds kommun	450 tkr	3
12	Skytning målpunkter och orienteringskarta – busstorg, centrum, Östersund C	Ankomstzon	Östersunds kommun	44 tkr	2
13	Parkeringsplats för rörelsehindrade vid pendelparkering <25 meter från plattformsentré	Ankomstzon	Östersunds kommun	180 tkr	2
14	Taktila och visuella ledstråk mellan plattform och busshållplats	Ankomstzon	Östersunds kommun	25 tkr	2
15	Mötesplats för ledsagning	Ankomstzon	Trafikverket	17 tkr	2
16	Belysning pendelparkering och väg till plattform	Ankomstzon	Östersunds kommun	650 tkr	2
17	Standardhöjning och tillgänglighetsanpassning busshållplats	Busshållplats	Östersunds kommun	1 300 tkr	3
18	Informationstavla vid busshållplats	Busshållplats	RKM	22 tkr	2

MEDFINANSIERAS AV:



Nr	Föreslagna mervärdeskapande åtgärder vid Östersund Västra	Plats	Markägare eller infrastrukturägare	Kostnad	Sammanvägd nytta (1-4)
19	Uppfräschning stationsbyggnad med upprustad RWC och utökad service	Ankomstzon	Östersunds kommun	280 tkr	3
20	Omvandling av gatuutformning Strandvägen	Ankomstzon	Östersunds kommun	8 700 tkr	3
21	Piktogram, stationsnamn och digital skylt om avgångstider vid järnvägsstation	Ankomstzon	Trafikverket	170 tkr	2

MEDFINANSIERAS AV:

Medfinansieras av  
Europeiska unionen

Tabell 25. Kostnadsnyttomatrix för föreslagna åtgärder vid Östersund Västra

<b>KOSTNAD</b>	MER ÄN 10 MKR	3. Eventuellt plattformstak			
	1 MKR – 10 MKR			17. Standardhöjning busshållplats 20. Gatuutformning Strandgatan	8. Uppvärmrt väderskydd
	100 TKR – 1 MKR		4. Sittplatser och befintliga väderskydd 5. Tillgänglighetsanpassning ramper 9. Strukturerad parkering laddplatser 10. Cykelparkering söder om plattform 13. Parkeringsplats rörelsehindre 16. Belysning pendelparkering 21. Piktogram och digital skylt	2. Taktill markering skyddszon 6. Taktill ledstråk plattform 11. Passager över Strandgatan 19. Upprustning stationsbyggnad	
	0 – 100 TKR	1. Taktill skyltning	12. Skyltning och orienteringskarta 15. Mötesplats ledsagning 18. Trafikinformation busshållplats	1. Varningsplattor plattformsslut 14. Taktill ledstråk till busshållplats	
		LITEN NYTTA	MÅTTLIG NYTTA	STOR NYTTA	MYCKET STOR NYTTA
		<b>NYTTA</b>			

MEDFINANSIERAS AV:



Medfinansieras av  
Europeiska unionen



## Rekommenderade åtgärder vid Östersund Västra

### 1. Redan planerade åtgärder

*Inga planerade åtgärder*

### 2. Lågt hängande frukter

**Tydlig och välkomnande stationsentré.** Återkommande åtgärd som föreslås för samtliga bytespunkter. Åtgärden beskrivs närmare i presentationen av åtgärder i Undersåker. Se beskrivning på sida 190.

- Åtgärd nr 12: Skyltning till målpunkter i närområdet samt orienteringskarta som visar stationens läge i tätorten
- Åtgärd nr 21: Piktogram, stationsnamnsskylt och digital skylt som visar avgångstider för ankommande resenärer

Kostnad: Ca 220 tkr

**Angöring vid den södra stationsentrén.** Nuvarande cykelparkering är koncentrerad till den norra stationsentrén med ett stort antal cykelparkeringsplatser på den östra sidan av Strandgatan. För att underlätta för resenärer som kommer cyklandes söderifrån föreslås att två bilparkeringsplatser närmast den södra entrén till plattformen ersätts av cykelparkering. I höjd med cykelparkeringen föreslås också att platser reserveras för rörelsehindrade som därmed får en angöring inom 25 meter från plattformsentrén.

- Åtgärd nr 10: Cykelparkering på angöringsytan söder om stationen
- Åtgärd nr 13: Parkeringsplats för rörelsehindrade vid den södra stationsentrén

Kostnad: Ca 310 tkr

**Välkomnande stationsbyggnad.** Östersund Västra saknar resenärsservice i form av café, restaurang, butik, uppvärmd väntsal med mera. För att förbättra resenärsupplevelsen vid bytespunkten föreslås att det tidigare stationshuset utvecklas och att toaletterna rustas upp och görs tillgängliga dygnet runt. För att öka tryggheten vid platsen kan det vara intressant att pröva nya funktioner i stationshuset som ökar mängden besökare, exempelvis butik eller café.

- Åtgärd nr 19: Uppfräschning av stationsbyggnad med upprustad RWC och utökad merservice

Kostnad: Ca 280 tkr

### 3. Fortsatt utredning

**Tillgänglighet för alla resenärer.** Östersund Västra har brister gällande tillgänglighet för resenärer med särskilda behov. Det behövs en standardhöjning på plattform och inom stationsområdet generellt. Nedan är åtgärder som kan göras i närtid och som har stor betydelse för tillgängligheten vid bytespunkten.

- Åtgärd nr 1: Varningsplattor plattformsslut
- Åtgärd nr 2: Taktill kontrasterande skyddszon på plattform
- Åtgärd nr 4: Sittplatser med armstöd på plattform och tillgänglighetsanpassning av befintliga väderskydd
- Åtgärd nr 5: Ledstång på ramper till plattform
- Åtgärd nr 6: Taktilla och visuella ledstråk på plattform
- Åtgärd nr 7: Taktill skyltning (spårnummerskylt, markeringsskyltar, stationskarta)
- Åtgärd nr 14: Taktilla och visuella ledstråk som går obrutet mellan plattform och busshållplats
- Åtgärd nr 15: Mötesplats för ledsagning

Kostnad: Ca 2 100 tkr

**Uppvärmda väderskydd på plattformen.** För att höja komforten och bytespunktens attraktivitet föreslås att plattformen förses med uppvärmda väderskydd med stängbara dörrar. Detta kan kompletteras med en utveckling av det tidigare stationshuset, men eftersom byggnaden ligger på andra sidan av järnvägsspåret bör det även finnas möjlighet att värma sig på plattformen.

- Åtgärd nr 8: Uppvärmda väderskydd på plattformen

Kostnad: Ca 1 000 tkr

**Standardhöjning av busshållplats.** Busshållplatsen vid Östersund Västra är provisorisk och har flera tydliga brister i utformningen. Här föreslås en omfattande standardhöjning som omfattar väderskydd, tillräcklig bredd och höjd på plattform, taktilla ledstråk, kontrasterande kantsten och resenärsinformation.

- Åtgärd nr 17: Tillgänglighetsanpassning och standardhöjning busshållplats
- Åtgärd nr 18: Informationstavla vid busshållplats

Kostnad: Ca 1 300 tkr

### 4. Omfattande utredning

**Omvandling av Strandgatan från trafikled till stadsgata.** Östersunds kommun pekar ut Strandgatan som en prioriterad väg att omvandla från trafikled till stadsgata. Syftet med omvandlingen är att minska gatans barriäreffekter och utveckla ett gaturum som är mer anpassat för gående och cyklister. Förslaget innebär att Strandgatan får en ny sektion med gångbanor på båda sidor av gatan och en dubbelriktad cykelbana på den norra sidan av gatan. Som en vidareutveckling av förslaget föreslås även att samtliga passager över gatan hastighetssäkras och regleras som övergångsställen. Vid Samuel Permans gata regleras passagen fortsatt som övergångsställe och cykelöverfart.

- Åtgärd nr 11: Hastighetssäkrade passager över Strandgatan vid Samuel Permans gata, Biblioteksgatan och Postgränd
- Åtgärd nr 20: Omvandling av gatutformning på Strandgatan

Kostnad: Ca 9 200 tkr

## 5 Brunflo

Tabell 26. Bedömning av sammanvägd nytta för åtgärder i Brunflo

Nr	Föreslagna grundläggande åtgärder i Brunflo	Plats	Markägare eller infrastrukturägare	Kostnad	Sammanvägd nytta (1-4)
1	Grind vid plattformsslut	Plattform	Trafikverket	48 tkr	2
2	Stäng oanvänd plattformsförbindelse	Plattform	Trafikverket	120 tkr	2
3	Taktila komplement (spårnummerskylt, markeringsskyltar, stationskarta)	Plattform	Trafikverket	33 tkr	1
4	Uppvärmd vänthall med merservice som ersätter den nedlagda blomsterkiosken	Ankomstzon	Privat fastighetsägare	690 tkr	4
5	Strukturerad yta för parkering, hämta/lämna, taxi och färdtjänst inkl. parkeringsplats för rörelsehindrad <25 meter från plattformsentré	Ankomstzon	Privat fastighetsägare	2 700 tkr	2
6	Gångpassage med sidoförskjutning och mittrefug över E14/E45 till busshållplats	Ankomstzon	Trafikverket	150 tkr	4
7	Sänkt hastighet till 40 km/tim förbi järnvägsstationen	Ankomstzon	Trafikverket	64 tkr	3
8	Taktila och visuella ledstråk till busshållplats och pendelparkering	Ankomstzon	Trafikverket	280 tkr	2
9	Dagvattenhantering gångväg	Ankomstzon	Privat fastighetsägare	180 tkr	2
10	Tillgänglighetsanpassad ramp från pendelparkering till plattform	Ankomstzon	Trafikverket	120 tkr	3
11	Mötesplats för ledsagning	Ankomstzon	Trafikverket	17 tkr	2
12	Belysning pendelparkering	Ankomstzon	Privat fastighetsägare	350 tkr	2
13	Belysning gång- och cykelväg på E14/E45	Ankomstzon	Trafikverket	1 200 tkr	2
14	Skyltning målpunkter och orienteringskarta – järnvägsstation och centrum	Ankomstzon	Trafikverket	33 tkr	2
15	Tillgänglighetsanpassning och standardhöjning busshållplats	Busshållplats	Trafikverket	1 100 tkr	3
16	Översyn av hållplatsnamn, informationstavla och stolpe med hållplatsläge	Busshållplats	RKM	22 tkr	2

MEDFINANSIERAS AV:



Medfinansieras av  
Europeiska unionen



Nr	Föreslagna mervärdeskapande åtgärder i Brunflo	Plats	Markägare eller infrastrukturägare	Kostnad	Sammanvägd nytta (1-4)
17	Fler tillgänglighetsanpassade sittplatser	Plattform	Trafikverket	23 tkr	2
18	Cykelgarage med tak och transparanta väggar samt väderskyddad cykelparkering vid den södra anslutningen till planskild passage	Ankomstzon	Privat fastighetsägare	420 tkr	2
19	Planskild passage över E14/E45 och järnvägen	Ankomstzon	Trafikverket	39 000 tkr	4
19a	Planskild passage endast över järnvägen	Ankomstzon	Trafikverket	28 000 tkr	4
20	Platsbildning / stationstorg framför uppvärmd vänthall	Ankomstzon	Privat fastighetsägare	1 800 tkr	2
21	Piktogram och digital skylt om avgångstider vid järnvägsstation	Ankomstzon	Trafikverket	86 tkr	2
22	Justera skyltning mot utgång/ersättningstrafik samt justera läge för flertågsdisplayer	Ankomstzon	Trafikverket	27 tkr	1
23	Ta bort bråte, avställda fordon, containrar och klotteranera stationsområdet	Ankomstzon	Privat fastighetsägare	24 tkr	2
24	Attraktivare skal på befintlig el-central/byggnad vid plattformsentrén	Ankomstzon	Trafikverket	300 tkr	1

MEDFINANSIERAS AV:



Tabell 27. Kostnadsnyttomatrix för föreslagna åtgärder i Brunflo

<b>KOSTNAD</b>	<b>MER ÄN 10 MKR</b>				19. Planskild passage
	<b>1 MKR – 10 MKR</b>		13. Belysning GC-bana E14/E45 20. Platsbildning/stationstorg	5. Strukturerad angöring 15. Standardhöjning busshållplats	
	<b>100 TKR – 1 MKR</b>	24. Attraktiva skal el-central	2. Stäng oanvänd plattformsförbindelse 8. Taktilt ledstråk till busshållplats 9. Dagvattenhantering gångväg 12. Belysning pendelparkering 18. Cykelgarage	6. Gångpassage över E14/E45 10. Ramp vid pendelparkering	4. Uppvärmd vänthall
	<b>0 – 100 TKR</b>	3. Taktill skyltning 22. Justerat läge för skyltning	1. Grind vid plattformsslut 7. Sänk hastighet 40 km/tim 9. Översyn vinterväghållning 11. Mötesplats ledsagning 14. Skyltning och orienteringskarta 16. Trafikinformation busshållplats 17. Tillgänglighetsanpassade sittplatser 21. Piktogram och digital skylt 23. Ta bort bråte, rensa upp		
		<b>LITEN NYTTA</b>	<b>MÅTLIG NYTTA</b>	<b>STOR NYTTA</b>	<b>MYCKET STOR NYTTA</b>
<b>NYTTA</b>					

MEDFINANSIERAS AV:



## Rekommenderade åtgärder i Brunflo

### 1. Redan planerade åtgärder

*Inga planerade åtgärder*

### 2. Lågt hängande frukter

**Tydlig och välkomnande stationsentré.** Återkommande åtgärd som föreslås för samtliga bytespunkter. Åtgärden beskrivs närmare i presentationen av åtgärder i Undersåker. Se beskrivning på sida 190.

- Åtgärd nr 14: Skyltning till målpunkter i närområdet samt orienteringskarta som visar stationens läge i tätorten
- Åtgärd nr 21: Piktogram, stationsnamnsskylt och digital skylt som visar avgångstider för ankommande resenärer

Kostnad: Ca 120 tkr

**Trygghetshöjande åtgärder.** Trygghetsvandringen som har genomförts i Brunflo visar på stora brister kopplat till orienterbarhet och trygghet. Idag används många ytor längs järnvägsspåret som uppställning för containrar, avställda fordon och diverse bråte vilket begränsar sikten och försvårar möjligheten för människor att synas och se andra. Känslan är att stationen är utdragen, skymd och övergiven. En viktig åtgärd är därför att se över stationsområdet och städa bort bråte samt åtgärda klotter och skadegörelse som förekommer på flera platser runt stationen. En annan effektiv insats är också att laga sprucken asfalt och åtgärda brister i beläggningen som kan orsaka vattensamling och isbildning. Det är viktigt ur ett trivselperspektiv, och det är också en nödvändig åtgärd för att förbättra tillgängligheten för personer med nedsatt syn och begränsad rörlighet.

- Åtgärd nr 9: Dagvattenhantering gångväg
- Åtgärd nr 23: Rensa upp och städa bort bråte inklusive klottersanering

Kostnad: Ca 200 tkr

### 3. Fortsatt utredning

**Uppvärmd vänthall vid plattformen.** Det tidigare stationshuset i Brunflo är inte längre i bruk, vilket gör att resenärer som väntar på tåget inte kan gå in och värma sig. Det finns ett önskemål om uppvärmt väntutrymme inom stationsområdet, särskilt som järnvägsstationen i Brunflo ligger avsides från centrum och den mesta av samhällsservicen. För att möta det behovet föreslås att den nedlagda blomsterkiosken ersätts av en uppvärmd vänthall med genomsiktliga väggar åt två håll. Placeringen mellan plattform och busshållplats gör att vänthallen kan nyttas av både tågresenärer och bussresenärer.

- Åtgärd nr 4: Uppvärmd vänthall med merservice som ersätter den nedlagda blomsterkiosken

Kostnad: Ca 690 tkr

**Passage över E14/E45 och standardhöjning av busshållplatser.** Busshållplatserna i Brunflo har stora brister gällande utformning och tillgänglighetsanpassning. Här föreslås en omfattande standardhöjning av hållplatserna med väderskydd, taktila ledstråk, kontrasterande kantsten och nödvändig resenärsinformation. Vidare föreslås en gångpassage med sidoförskjutning och mittrefug över E14/E45 för att underlätta bytet mellan tåg och buss liksom möjligheten för gående att passera vägen på ett tryggt och säkert sätt.

- Åtgärd nr 6: Gångpassage över E14/E45 till busshållplats
- Åtgärd nr 7: Sänkt hastighet till 40 km/tim förbi järnvägsstationen
- Åtgärd nr 8: Taktilt och visuellt ledstråk mellan plattform och busshållplats
- Åtgärd nr 15: Tillgänglighetsanpassning och standardhöjning busshållplats
- Åtgärd nr 16: Hållplatsnamn och informationstavla vid busshållplats

Kostnad: Ca 1 600 tkr

**Sekundär entré till plattformen vid parkeringen.** Pendelparkeringen i Brunflo ligger långt från den huvudsakliga stationsentrén. Det finns en direkt anslutning till plattformen men den har bristande beläggning och en lutning som inte uppfyller kraven på tillgänglighet. En enkel och effektiv åtgärd är att anlägga en tillgänglighetsanpassad ramp som tar upp lutningen mellan pendelparkeringen och plattformen.

- Åtgärd nr 10: Tillgänglighetsanpassad ramp från pendelparkering till plattform
- Åtgärd nr 12: Belysning pendelparkering

Kostnad: Ca 470 tkr

#### 4. Omfattande utredning

**Planskild passage över E14/E45 och järnvägen.** Det finns ett starkt önskemål om att anlägga en planskild passage i form av en gångbro över E14/E45 och järnvägen i Brunflo. Syftet med gångbron är att överbygga den barriär som idag delar samhället i två delar på respektive sida om vägen och järnvägen och som innebär att boende på den södra sidan av järnvägen behöver ta en lång omväg för att ta sig till stationen. Frågan om planskild korsning har diskuterats länge och däribland i Trafikverkets åtgärdsvalsstudie om Mittbanan och E14/E45 som barriär i Brunflo.<sup>42</sup> I åtgärdsvalsstudien identifieras flera platser där stängslet till spåret har böjts ner eller klippts upp och där det förekommer spårspång över järnvägen. Den nya gångbron är därmed en viktig åtgärd för att öka trafiksäkerheten utmed järnvägsspåret samtidigt som tillgängligheten förbättras avsevärt för boende på respektive sida av stationen. I det utvecklingsförslag som har tagits fram för Brunflo föreslås en fackverksbro med trappkonstruktion och hisschakt som förbinder bron med marknivån.

- Åtgärd nr 19: Planskild passage över E14/E45 och järnvägen

Kostnad: Ca 28 000 – 39 000 tkr (den lägre kostnaden gäller broförbindelse enbart över järnvägen)

<sup>42</sup> Mittbanan och E14/E45 som barriär i Brunflo, Östersunds kommun, åtgärdsvalsstudie, Trafikverket 2023

MEDFINANSIERAS AV:



## 6 Bräcke

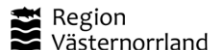
Tabell 28. Bedömning av sammanvägd nytta för åtgärder i Bräcke

Nr	Föreslagna grundläggande åtgärder i Bräcke	Plats	Markägare eller infrastrukturägare	Kostnad	Sammanvägd nytta (1-4)
1	Åtgärder vid plattformsförbindelse, uppgradering till helbomsanläggning	Plattform	Trafikverket	480 tkr	3
2	Ledstång och kontrastmarkeringar vid ramp till plattform	Plattform	Trafikverket	54 tkr	2
3	Taktila komplement (spårnummerskylt, markeringsskyltar och stationskarta)	Plattform	Trafikverket	33 tkr	1
4	Upprustning av väderskydd cykelparkering	Ankomstzon	Privat fastighetsägare	19 tkr	2
5	<i>Gång- och cykelbana utmed E14 samt passage över E14 *</i>	Ankomstzon	Trafikverket	*	3
6	Strukturerad yta för hämta/lämna, taxi och färdtjänst inkl. parkeringsplats för rörelsehindrad <25 meter från plattformsentré	Ankomstzon	Privat fastighetsägare	810 tkr	3
7	Gångstråk stationsområdet – mellan stationshus, busshållplats och parkering	Ankomstzon	Privat fastighetsägare	700 tkr	3
8	Taktila och visuella ledstråk från plattform till busshållplats och mötesplats för ledsagning	Ankomstzon	Privat fastighetsägare	130 tkr	2
9	Belysning pendelparkering och mellan parkering, busshållplats och plattform	Ankomstzon	Privat fastighetsägare	430 tkr	2
10	Skytning målpunkter och orienteringskarta över närområdet	Ankomstzon	Privat fastighetsägare	33 tkr	2
11	Tillgänglighetsanpassa ramp och trappa till vänthall samt åtgärda dörröppnare	Stationshus	Privat fastighetsägare	180 tkr	2
12	Markera hinder (pelare) i gångstråk i vänthall	Stationshus	Privat fastighetsägare	2 tkr	1
13	Ny struktur för bussangöring med nya hållplatslägen	Busshållplats	Privat fastighetsägare	1 500 tkr	3
14	Hållplatsnamn, informationstavla och stolpe med hållplatsläge	Busshållplats	RKM	11 tkr	2
15	Realtidsinformation om busstrafiken	Busshållplats	RKM	64 tkr	2

MEDFINANSIERAS AV:



Medfinansieras av  
Europeiska unionen



Nr	Föreslagna mervärdeskapande åtgärder i Bräcke	Plats	Markägare eller infrastrukturägare	Kostnad	Sammanvägd nytta (1-4)
16	Ny sidoplattform på respektive sida av spåren	Plattform	Trafikverket	37 000 tkr	4
17	Planskild plattformsförbindelse genom att utveckla befintlig tunnel (hiss, trappor mm)	Ankomstzon	Trafikverket	13 000 tkr	4
18	Platsbildning framför stationshus / stationstorg	Ankomstzon	Privat fastighetsägare	800 tkr	2
19	Laddning av elbil och kameraövervakning pendelparkering	Ankomstzon	Privat fastighetsägare	250 tkr	1
20	Piktogram och digital skylt om avgångstider vid järnvägsstation	Ankomstzon	Trafikverket	80 tkr	2
21	Ta bort bråte och skräp kring stationsområdet	Ankomstzon	Privat fastighetsägare	28 tkr	2
22	Se över öppettider vänthall, utökad service och utvecklad mötespunkt	Stationshus	Privat fastighetsägare	73 tkr	2
23	Värdeskåp/bagageförvaring i vänthall	Stationshus	Privat fastighetsägare	160 tkr	1

\* Byggnationen av gång- och cykelbana samt hastighetssäkrad passage över E14 påbörjades av Trafikverket sommaren 2025 (åtgärden redovisas inte i matrisen på nästa sida)

MEDFINANSIERAS AV:



Medfinansieras av  
Europeiska unionen



REGION  
JÄMTLAND  
HÄRJEDALEN  
JEMNTEN HERJEDALEN DALVE



Region  
Västernorrland



TRAFIKVERKET



Krokoms  
kommun  
KROKOMEN TJELTE

Tabell 29. Kostnadsnyttomatrix för föreslagna åtgärder i Bräcke

KOSTNAD	MER ÄN 10 MKR				16-17. Sidoplattformar och planskild plattformsförbindelse	
	1 MKR – 10 MKR				13. Ny struktur för bussangöring	
	100 TKR – 1 MKR	19. Laddningsstolpar parkering 23. Värdeskåp/bagageförvaring	8. Taktila ledstråk inom ankomstzon 9. Belysning inom ankomstzon 18. Stationstorg	1. Åtgärder plattformsförbindelse 6. Strukturerad angöring 7. Gångstråk inom bytespunkten		
	0 – 100 TKR	3. Taktill skyltning 12. Markera hinder i vänthall	2. Ramp till plattform 4. Upprustning cykelparkering 10. Skyltning och orienteringskarta 11. Tillgänglighet vänthallsentré 14. Trafikinformation busshållplats 15. Realtidsinformation om busstrafik 20. Piktogram och digital skylt 21. Ta bort bråte, rensa upp 22. Modernisering vänthall			
		LITEN NYTTA	MÅTTLIG NYTTA	STOR NYTTA	MYCKET STOR NYTTA	
	NYTTA					

MEDFINANSIERAS AV:

Medfinansieras av  
Europeiska unionenREGION  
JÄMTLAND  
HÄRJEDALEN  
JEMNTEN HERJEDALEN DALVERegion  
Västernorrland

TRAFIKVERKET

Krokoms  
kommun  
KROKOMEN TJELTE

## Rekommenderade åtgärder i Bräcke

### 1. Redan planerade åtgärder

**Gång- och cykelbana utmed E14.** Trafikverket anlägger en gång- och cykelbana utmed E14 där produktionen påbörjades sommaren 2025. Den nya gång- och cykelbanan anläggs på den norra sidan av vägen med en GCM-passage i höjd med stationen och tunneln under järnvägen<sup>43</sup> (åtgärd nr. 5).

### 2. Lågt hängande frukter

**Tydlig och välkomnande stationsentré.** Återkommande åtgärd som föreslås för samtliga bytespunkter. Åtgärden beskrivs närmare i presentationen av åtgärder i Undersåker. Se beskrivning på sida 190.

- Åtgärd nr 10: Skyltning till målpunkter i närområdet samt orienteringskarta som visar stationens läge i tätorten
- Åtgärd nr 20: Piktogram, stationsnamnsskylt och digital skylt som visar avgångstider för ankommande resenärer

Kostnad: Ca 110 tkr

**Tillgänglig och välkomnande vänthall.** Vänthallen i stationshuset upplevs som ogästvänlig och det finns ett önskemål om att göra platsen tryggare, trevligare och mer ombonad. För att möta det behovet föreslås en allmän uppfräschning av vänthallen genom rengöring och målningsarbete liksom utökad resenärsservice genom installation av wifi, fler eluttag, varuautomat och paketlämningsboxar. För att göra vänthallen användbar för alla resenärer föreslås också tillgänglighetsåtgärder vid entrén och i väntsalen.

- Åtgärd nr 11: Tillgänglighetsanpassa ramp och trappa till vänthall samt åtgärda dörröppnare
- Åtgärd nr 12: Markera hinder (pelare) i gångstråk i vänthall
- Åtgärd nr 22: Uppfräschning och modernisering av vänthallen
- Åtgärd nr 23: Värdeskåp/bagageförvaring i vänthall

Kostnad: Ca 420 tkr

### 3. Fortsatt utredning

**Standardhöjning av plattformsförbindelse.** Plattformsförbindelsen i Bräcke beskrivs som problematisk och trafikfarlig i Trafikverkets funktionsutredning av planskildhet i Bräcke.<sup>44</sup> Som ett första steg kan situationen förbättras genom att plankorsningen uppgraderas till en helbomsanläggning. Åtgärden är högt prioriterade och bör lyftas in i Trafikverkets åtgärdslista över prioriterade plankorsningar utmed Mittbanan.

- Åtgärd nr 1: Åtgärder vid plattformsförbindelse, uppgradering till helbomsanläggning
- Åtgärd nr 2: Ledstång och kontrastmarkeringar vid ramp till plattform

Kostnad: Ca 530 tkr

<sup>43</sup> Gång- och cykelväg längs E14 i Bräcke, Trafikverket 2023.

<sup>44</sup> Funktionsutredning Bräcke planskildhet, Trafikverket 2019.

#### 4. Omfattande utredning

**Standardhöjning av busshållplats.** Busshållplatsen i Bräcke är placerad inne på stationsområdet och uppbyggd som mittrefug. Hållplatsen har stora brister vad gäller utformning och trafikinformation. Här föreslås en ny struktur för bussangöring där dagens mittrefug ersätts av linjära hållplatser i rad där flera bussar kan stå efter varandra längs hållplatssträckan. Den nya utformningen möjliggör en längre och bredare hållplats och en standardhöjning som omfattar väderskydd, taktila ledstråk, kontrasterande kantsten och resenärsinformation.

- Åtgärd nr 13: Ny struktur för bussangöring med tillgänglighetsanpassning och standardhöjning
- Åtgärd nr 14: Hållplatsnamn och informationstavla vid busshållplats
- Åtgärd nr 15: Realtidsinformation om busstrafiken

Kostnad: Ca 1 600 tkr

**Sidoplattform och planskild passage.** I Trafikverkets utredning av planskildhet i Bräcke anges att det ofta förekommer blockerande tåg över plankorsningen och att detta skapar ett hinder för resenärer som ska ta sig till plattformen. Detta bekräftas av Bräcke kommun som anger att det nyligen har skett en allvarlig incident på platsen med en resenär som nästan blev påkörd. Även i resenärsundersökningen lyfts behovet av en säkrare plattformsförbindelse. I det utvecklingsförslag som har tagits fram för Bräcke föreslås att mittplattformen på sikt ersätts av två sidoplattformar på respektive sida av järnvägsspåret och att den befintliga tunneln under järnvägen används och uppgraderas med nya trappor, hissanslutning och markvärme för att undvika isbildning och halka. Lösningen innebär att resenärerna når den första plattformen direkt från stationshuset och att anslutningen till den bortre plattformen sker utan att resenärerna behöver korsas spår i plan vilket minskar risken för olyckor. Det innebär också att resenärer kan ta sig till den andra plattformen även när tåg står inne på stationen, utan att vägen blockeras.

- Åtgärd nr 16: Ny sidoplattform på respektive sida av spåren
- Åtgärd nr 17: Planskild plattformsförbindelse genom att utveckla befintlig tunnel (hiss, trappor mm)

Kostnad: Ca 50 000 tkr

MEDFINANSIERAS AV:



## 7 Ånge

Tabell 30. Bedömning av sammanvägd nytta för åtgärder i Ånge

Nr	Föreslagna grundläggande åtgärder i Ånge	Plats	Markägare eller infrastrukturägare	Kostnad	Sammanvägd nytta (1-4)
1	Grindar vid plattformsslut	Plattform	Trafikverket	48 tkr	2
2	Justera lutning från ankomstzon till plattformsförbindelse	Plattform	Trafikverket	140 tkr	2
3	Hinderfri gångväg på plattform A, flytt av låga stuprör under plattformstak	Plattform	Trafikverket	18 tkr	1
4	Tillgänglighetsanpassade väderskydd på plattformarna	Plattform	Trafikverket	310 tkr	2
5	Flertågsdisplay plattform 2	Plattform	Trafikverket	260 tkr	1
6	Strukturerad yta för verksamhetsparkering, hämta/lämna, taxi, färdtjänst inkl. parkeringsplats för rörelsehindrade <25 meter från plattformsentrén	Ankomstzon	Ånge kommun	4 700 tkr	3
7	Frigör yta för gående till plattformen där det idag sker verksamhetsparkering	Ankomstzon	Ånge kommun	450 tkr	4
8	Standardhöjning av gång- och cykelbana utmed Järnvägsgatan	Ankomstzon	Ånge kommun	1 500 tkr	2
9	Cykelgarage med tak och transparanta väggar i anslutning till plattformsentrén	Ankomstzon	Ånge kommun	290 tkr	3
10	Hastighetssäkrad passage över Järnvägsgatan	Ankomstzon	Ånge kommun	150 tkr	2
11	Belysning ankomstzon – parkering och busshållplats	Ankomstzon	Ånge kommun	1 300 tkr	2
12	Ramp med korrekt lutning och räcken till södra stationsbyggnadsentrén	Ankomstzon	Trafikverket	120 tkr	2
13	Kontrastmarkeringar trappa till södra stationsbyggnadsentrén	Ankomstzon	Trafikverket	3 tkr	2
14	Taktila och visuella ledstråk till busshållplats inklusive till mötesplats för ledsagning	Ankomstzon	Ånge kommun	300 tkr	2
15	Ledstång samt kontrastmarkering vid trappa från pendelparkering till plattform	Ankomstzon	Trafikverket	21 tkr	2
16	Information på taktil orienteringskarta uppdateras	Ankomstzon	Trafikverket	11 tkr	1
17	Trygghetsnummer i vänthall	Ankomstzon	Jernhusen	3 tkr	1
18	Skyltning målpunkter och orienteringskarta över närområdet	Ankomstzon	Trafikverket	33 tkr	2
19	Taktila och visuella ledstråk i vänthallen	Stationshus	Jernhusen	27 tkr	1
20	Sittplatser med armstöd i vänthallen	Stationshus	Jernhusen	46 tkr	1
21	Markeringsskyltar för objekt i vänthall	Stationshus	Jernhusen	17 tkr	1
22	Tillgänglighetsanpassning och standardhöjning busshållplats	Busshållplats	Ånge kommun	1 100 tkr	4
23	Översyn av informationstavla, hållplatsnamn, hållplatsläge och utbyte av slitna stolpar	Busshållplats	RKM	11 tkr	2

MEDFINANSIERAS AV:



Nr	Föreslagna mervärdeskapande åtgärder i Ånge	Plats	Markägare eller infrastrukturägare	Kostnad	Sammanvägd nytta (1-4)
24	Tätare belysning plattformar	Plattform	Trafikverket	2 300 tkr	2
25	Piktogram och digital skylt om avgångstider vid järnvägsstation	Ankomstzon	Trafikverket	80 tkr	2
26	Uppfräschning stationshuset samt utökad service och utvecklad mötespunkt	Stationshus	Jernhusen	220 tkr	2
27	Värdeskåp/bagageförvaring i vänthallen	Stationshus	Jernhusen	160 tkr	1
28	Synligare placering av flertågsdisplay i vänthall	Stationshus	Jernhusen	10 tkr	1
29	Information om bussavgångar i vänthall	Stationshus	RKM	130 tkr	1

MEDFINANSIERAS AV:



Tabell 31. Kostnadsnyttomatrix för föreslagna åtgärder i Ånge

<b>KOSTNAD</b>	MER ÄN 10 MKR				
	1 MKR – 10 MKR		8. Standardhöjning gång- och cykelbana 11. Belysning inom ankomstzon 24. Tätare belysning plattform	6. Strukturerad angöring	22. Standardhöjning busshållplats
	100 TKR – 1 MKR	20. Laddningsstolpar parkering 5. Flertågsdisplay plattform 2 27. Värdeskåp/bagageförvaring 29. Information om buss i vänthall	2. Justera lutning till plattform 4. Tillgänglighetsanpassade väderskydd 10. Passage Järnvägsgatan 12. Tillgänglighet ramp till stationshus 14. Taktila stråk inom ankomstzon 26. Modernisering vänthall	9. Cykelgarage	7. Frigör yta för gående
	0 – 100 TKR	3. Hinderfri gångväg 16. Uppdatering taktil karta 17. Trygghetsnummer vänthall 19–21. Tillgänglighet vänthall 28. Justering display i vänthall	1. Grindar vid plattformsslut 13 Tillgänglighet trappa till stationshus 15. Tillgänglighet trappa till parkering 18. Skyltning och orienteringskarta 12. Tillgänglighet vänthallsentré 23. Trafikinformation busshållplats 25. Piktogram och digital skylt		
		LITEN NYTTA	MÅTTLIG NYTTA	STOR NYTTA	MYCKET STOR NYTTA
<b>NYTTA</b>					

MEDFINANSIERAS AV:



Medfinansieras av  
Europeiska unionen



## Rekommenderade åtgärder i Ånge

### 1. Redan planerade åtgärder

Inga planerade åtgärder

### 2. Lågt hängande frukter

**Tydlig och välkomnande stationsentré.** Återkommande åtgärd som föreslås för samtliga bytespunkter. Åtgärden beskrivs närmare i presentationen av åtgärder i Undersåker. Se beskrivning på sida 190.

- Åtgärd nr 18: Skyltning till målpunkter i närområdet samt orienteringskarta som visar stationens läge i tätorten
- Åtgärd nr 25: Piktogram, stationsnamnsskylt och digital skylt som visar avgångstider för ankommande resenärer

Kostnad: Ca 110 tkr

**Tillgänglig och välkomnande vänthall.** Stationshuset och vänthallen är i behov av uppfräschning och förnyelse. Biblioteket och restaurangen som ligger på entréplan är uppskattade av resenärerna och bidrar till trygghet genom närvaro av personal och besökare. På kvällstid uppfattas vänthallen som otrygg och flera resenärer anmärker på bristande skötsel och städning. För att öka tryggheten och trivseln i vänthallen föreslås en allmän uppfräschning av vänthallen med rengöring och målningsarbete liksom utökad resenärsservice med installation av wifi och fler eluttag. För att öka närvaron av besökare föreslås att biblioteket får utökade öppettider. Det kan även vara intressant att öppna upp bibliotekslokalerna för aktiviteter på kvällstid såsom kulturaktiviteter, språkcafé, läxhjälp, lokalt föreningsliv med mera. För att göra stationshuset användbar för alla resenärer föreslås tillgänglighetsåtgärder i vänthallen och vid stationshusets entréer.

- Åtgärd nr 12: Ramp med korrekt lutning och räcken till södra stationsbyggnadsentrén
- Åtgärd nr 13: Kontrastmarkeringar trappa till södra stationsbyggnadsentrén
- Åtgärd nr 19: Taktila och visuella ledstråk i vänthallen
- Åtgärd nr 20: Sittplatser med armstöd i vänthallen
- Åtgärd nr 21: Markeringsskyltar för objekt i vänthallen
- Åtgärd nr 26: Uppfräschning och modernisering av vänthallen
- Åtgärd nr 28: Synliga placering av flertågsdisplay i vänthallen
- Åtgärd nr 29: Information om bussavgångar i vänthallen

Kostnad: Ca 570 tkr

### 3. Fortsatt utredning

**Tillgänglighet för alla resenärer.** Det finns behov av åtgärder som ökar tillgängligheten för resenärer med nedsatt syn, rörelsehinder och andra orienteringssvårigheter. Det behövs en standardhöjning på plattform och inom stationsområdet generellt.

- Åtgärd nr 1: Grindar vid plattformsslut
- Åtgärd nr 2: Justera lutning från ankomstzon till plattformsförbindelse
- Åtgärd nr 3: Hinderfri gångväg på plattform A, flytt av låga stuprör under plattformstak
- Åtgärd nr 4: Tillgänglighetsanpassade väderskydd på plattformarna

MEDFINANSIERAS AV:



- Åtgärd nr 5: Flertågsdisplay på plattform 2
- Åtgärd 14: Taktila och visuella ledstråk som går obrutet till busshållplats inklusive mötesplats för ledsagning
- Åtgärd nr 15: Ledstång samt kontrastmarkering vid trappa från pendelparkering till plattform
- Åtgärd nr 16: Information på taktill stationskarta uppdateras

Kostnad: Ca 1 100 tkr

**Standardhöjning av busshållplats.** Busshållplatsen i Ånge har stora brister vad gäller utformning. Här föreslås en omfattande standardhöjning och tillgänglighetsanpassning av hållplatserna som omfattar väderskydd, tillräcklig bredd och höjd på plattform, taktila ledstråk, kontrasterande kantsten och resenärsinformation.

- Åtgärd nr 22: Tillgänglighetsanpassning och standardhöjning av busshållplats
- Åtgärd nr 23: Översyn av informationstavla, hållplatsnamn, hållplatsläge och utbyte av slitna stolpar

Kostnad: Ca 1 100 tkr

#### 4. Omfattande utredning

**Trygg och säker ankomstzon.** Ankomstzonen i Ånge är otydligt utformad. Idag är det oklart hur gående ska röra sig över ankomstzonen eftersom verksamhetsparkering och taxiplats är placerad i det naturliga stråket ner till plattformen. Det förekommer också att hämtning/lämning av passagerare sker vid denna plats. I resenärsundersökningen är det flera resenärer som önskar hänvisade ytor för gående. För att möta det behovet föreslås att verksamhetsparkering, taxi och hämta/lämna flyttas till en ny angöringsyta strax öster om stationen. Därmed kan ett stort utrymme frigöras från biltrafik vilket ger en tryggare och säkrare ankomstzon för gående och cyklister som har en tydligare koppling till centrum och viktiga målpunkter som hälsocentral och gymnasieskola. I utvecklingsförslaget ingår även ett cykelgarage i nära anslutning till plattformen och parkeringsplats för rörelsehindrade inom 25 meter från plattformsentrén. Övrig parkering hänvisas till en parkeringsyta längre österut.

- Åtgärd nr 6: Strukturerad yta för angöring mer markerade platser för hämta/lämna, färdtjänst, taxi, parkeringsplats för rörelsehindrade och pendelparkering
- Åtgärd nr 7: Frigör yta för gående till plattform där det idag sker verksamhetsparkering
- Åtgärd nr 9: Cykelgarage med tak och transparanta väggar i anslutning till plattformsentrén
- Åtgärd nr 11: Belysning inom ankomstzonen och vid parkering och busshållplats

Kostnad: Ca 6 700 tkr

MEDFINANSIERAS AV:



## 8 Fränsta

Tabell 32. Bedömning av sammanvägd nytta för åtgärder i Fränsta

Nr	Föreslagna grundläggande åtgärder i Fränsta	Plats	Markägare eller infrastrukturägare	Kostnad	Sammanvägd nytta (1-4)
1	Trafiksäker plattformsförbindelse med bommar och signal	Plattform	Trafikverket	480 tkr	3
2	Taktil kontrastmarkering och varningsplattor för skyddszon	Plattform	Trafikverket	1 200 tkr	3
3	Varningsplattor och grind vid plattformsslut	Plattform	Trafikverket	71 tkr	3
4	Taktila och visuella ledstråk på plattform	Plattform	Trafikverket	280 tkr	2
5	Kontrastmarkering och ledstång på ramp upp till plattform	Plattform	Trafikverket	59 tkr	2
6	Taktila komplement (spårnummerskylt, markeringsskyltar och stationskarta)	Plattform	Trafikverket	33 tkr	1
7	Strukturerad yta för parkering, hämta/lämna, taxi och färdtjänst inkl. parkeringsplats för rörelsehindrade <25 meter från entré	Ankomstzon	Ånge kommun	5 100 tkr	2
8	Komplettera parkeringen med fler laddningsstolpar	Ankomstzon	Ånge kommun	150 tkr	2
9	Bussangöring vid järnvägsstationen	Ankomstzon	Trafikverket	550 tkr	4
10	Hastighetssäkrad passage över Mejerivägen och Centralvägen	Ankomstzon	Trafikverket	300 tkr	2
11	Väderskyddad cykelparkering närmare plattformsentré	Ankomstzon	Ånge kommun	110 tkr	2
12	Mötesplats för ledsagning	Ankomstzon	Trafikverket	17 tkr	2
13	Tillgänglighetsanpassad ramp och automatisk dörröppnare till värmestugan	Ankomstzon	Ånge kommun	25 tkr	2
14	Taktila och visuella ledstråk till busshållplats för ersättningstrafik	Ankomstzon	Trafikverket	110 tkr	2
15	Belysning parkering	Ankomstzon	Ånge kommun	860 tkr	2
16	Skyltning målpunkter och orienteringskarta - järnvägsstation och busshållplats	Ankomstzon	Trafikverket	33 tkr	2
17	Tillgänglighetsanpassning och standardhöjning busshållplats Fränstavägen	Busshållplats	Trafikverket	1 100 tkr	2
18	Översyn av informationstavla, hållplatsnamn, topptavla och hållplatsläge	Busshållplats	RKM	11 tkr	2
19	Översyn realtidsinformation om busstrafiken	Busshållplats	RKM	64 tkr	2

MEDFINANSIERAS AV:



Medfinansieras av  
Europeiska unionen



Nr	Föreslagna mervärdeskapande åtgärder i Fränsta	Plats	Markägare eller infrastrukturägare	Kostnad	Sammanvägd nytta (1-4)
20	Ersätt vänthallen med uppvärmt väderskydd i anslutning till plattformen	Plattform	Trafikverket	330 tkr	3
21	Tätare belysning plattform	Plattform	Trafikverket	1 200 tkr	2
22	Attraktivare skal på befintlig el-central/byggnad vid plattformsentrén	Ankomstzon	Trafikverket	310 tkr	1
23	Standardhöjning och hastighetssäkring övergångsställe Fränstavägen	Ankomstzon	Trafikverket	300 tkr	2
24	Gång- och cykelväg Stationsgatan inklusive hastighetssäkrade passager	Ankomstzon	Trafikverket	1 500 tkr	2
25	Sittplatser efter Stationsgatan	Ankomstzon	Trafikverket	35 tkr	1
26	Piktogram, stationsnamnskylt och digital skylt om avgångstider järnvägsstation	Ankomstzon	Trafikverket	86 tkr	2
27	Piktogram busshållplats	Busshållplats	Trafikverket	80 tkr	1

MEDFINANSIERAS AV:

Medfinansieras av  
Europeiska unionenREGION  
JÄMTLAND  
HÄRJEDALEN  
JEMNTEN HERJEDALEN DALVERegion  
Västernorrland

TRAFIKVERKET

Krokoms  
kommun  
KROKOMEN TJELTE

Tabell 33. Kostnadsnyttomatrix för föreslagna åtgärder i Fränsta

KOSTNAD	MER ÄN 10 MKR				
	1 MKR – 10 MKR		7. Strukturerad angöring 17. Åtgärder busshållplats Fränsta- vägen 21. Tätare belysning plattform 24. Åtgärder Stationsgatan	2. Taktil skyddszon	
	100 TKR – 1 MKR	22. Uppgradering el central	4. Taktila ledstråk plattform 8. Fler laddningsstolpar parkering 10. Passager Mejerivägen/Stationsgatan 11. Cykelparkering 13. Tillgänglighet värmestuga 14. Taktilt ledstråk till ny busshållplats 15. Belysning parkering 23. Passage Fränstavägen	1. Åtgärder plattformsförbindelse 4. Taktila ledstråk plattform 20. Uppvärm väderskydd vid plattform	9. Bussangöring vid stationen
	0 – 100 TKR	6. Taktil skyltning plattform 25. Sittplatser Stationsgatan 27. Piktogram busshållplats	5. Tillgänglighet ramp till plattform 12. Mötesplats ledsagning 15. Tillgänglighet trappa till parkering 16. Skyltning och orienteringskarta 18–19. Trafikinformation busshållplats 26. Piktogram och digital skylt station	3. Varningsplattor plattformsslut	
			LITEN NYTTA	MÅTTLIG NYTTA	STOR NYTTA
		NYTTA			

MEDFINANSIERAS AV:

Medfinansieras av  
Europeiska unionenREGION  
JÄMTLAND  
HÄRJEDALEN  
JEMNTEN HERJEDALEN DALVERegion  
Västernorrland

TRAFIKVERKET

Krokoms  
kommun  
KROKOMEN TJELTE

## Rekommenderade åtgärder i Fränsta

### 1. Redan planerade åtgärder

Inga planerade åtgärder

### 2. Lågt hängande frukter

**Tydlig och välkomnande stationsentré.** Återkommande åtgärd som föreslås för samtliga bytespunkter. Åtgärden beskrivs närmare i presentationen av åtgärder i Undersåker. Se beskrivning på sida 190.

- Åtgärd nr 16: Skyltning till målpunkter i närområdet samt orienteringskarta som visar stationens läge i tätorten
- Åtgärd nr 26: Piktogram, stationsnamnsskylt och digital skylt som visar avgångstider för ankommande resenärer
- Åtgärd nr 27: Piktogram vid busshållplatsen på Fränstavägen

Kostnad: Ca 200 tkr

**Standardhöjning av cykelparkering.** Cykelparkeringen i Fränsta har en undanskymd placering långt från entrén till plattformen där den döljs av värmestugan. Cykelparkeringen ligger på en grusad yta med bristande vattenavrinning vilket gör att det kan förekomma isbildning och halka på vintern. I resenärsundersökningen lyfts ett önskemål om att ersätta dagens cykelparkering med en modern väderskyddad cykelparkering som står på hårdgjord yta i direkt anslutning till plattformsförbindelsen.

- Åtgärd nr 11: Väderskyddad cykelparkering närmare plattformsentrén

Kostnad: Ca 110 tkr

### 3. Fortsatt utredning

**Uppvärmrt väderskydd på plattformen.** Det finns en enklare värmestuga vid stationen men den upplevs som otrygg med slutna väggar. Sammantaget gör det att värmestugan är en plats som få använder. I utvecklingsförslaget föreslås att ett uppvärmt väderskydd placeras i den östra änden av plattformen invid plattformsförbindelsen. Det innebär att resenärer kan gå in och vänta i väderskyddet utan att behöva korsa spåret när tåget ankommer.

- Åtgärd nr 20: Uppvärmrt väderskydd på plattformen vid plattformsförbindelsen

Kostnad: Ca 330 tkr

**Standardhöjning av plattformsförbindelse.** Plattformsförbindelsen i Fränsta utgörs av en obehövad övergång med grind som öppnas manuellt. Avsaknaden av bommar och signal gör att plattformsförbindelsen upplevs som osäker. Flera resenärer lyfter risker som de upplever när de anländer till stationen med tåg och ska passera förbindelsen samtidigt som tåg i motsatt riktning ska avgå. För att åtgärda det föreslås bommar och varningssignal. Det är en högt prioriterad åtgärd som bör lyftas in i Trafikverkets åtgärdslista över prioriterade plankorsningar utmed Mittbanan.

- Åtgärd nr 1: Åtgärder vid plattformsförbindelse, uppgradering till helbomsanläggning

Kostnad: Ca 480 tkr

**Tillgänglighet för alla resenärer.** Liksom i Ånge har stationen i Fränsta stora brister gällande tillgänglighet för resenärer med nedsatt syn, rörelsehinder och andra orienteringssvårigheter. Nedan är åtgärder som kan göras i närtid och som har stor betydelse för tillgängligheten vid bytespunkten.

- Åtgärd nr 2: Taktill kontrastmarkering och varningsplattor för skyddszon
- Åtgärd nr 3: Varningsplattor och grind vid plattformsslut
- Åtgärd nr 4: Taktilla och visuella ledstråk på plattformen
- Åtgärd nr 5: Ledstång och kontrastmarkeringar vid ramp till plattform
- Åtgärd nr 6: Taktill skyltning (spårnummerskylt, markeringskyltar, stationskarta)
- Åtgärd nr 12: Mötesplats för ledsagning
- Åtgärd nr 13: Tillgänglighetsanpassad ramp och automatisk dörröppnare till värmestugan

Kostnad: Ca 1 700 tkr

#### 4. Omfattande utredning

**Busshållplats vid järnvägsstationen.** Den närmaste busshållplatsen i Fränsta ligger cirka 250 meter från järnvägsstationen vilket försvårar bytet mellan tåg och buss. Det finns ett starkt önskemål om bättre samordning mellan tåg och buss med en hållplats närmare stationen. För att underlätta bytet mellan tåg och buss föreslås en ny busshållplats längs Mejerivägen i anslutning till järnvägsstationen. Den nya busshållplatsen möjliggör för ersättningstrafik vid trafikstörningar när den ordinarie tågtrafiken inte kan köras som planerat. Den utformas för ordinarie busstrafik vilket möjliggör för en eventuell omdragning av busslinjer som idag endast trafikerar busshållplatsen på Fränstavägen.

- Åtgärd nr 9: Bussangöring vid järnvägsstationen
- Åtgärd nr 14: Taktilla och visuella ledstråk mellan plattformen och busshållplatsen

Kostnad: Ca 660 tkr

**Strukturerad angöring och trygg ankomstzon.** En viktig åtgärd i Fränsta är att tydliggöra funktionerna kring angöring. Det finns en stor parkeringsyta i anslutning till järnvägsstationen men ytan är ostrukturerad och används på ett ineffektivt sätt. Det finns tillgänglig yta för hämtning och lämning men den är inte markerad och används heller inte i praktiken. I stället stannar bilarna i korsningen Stationsgatan/Mejerivägen vilket leder till en otrygg situation med backande fordon vid stationsentrén. I utvecklingsförslaget föreslås en tydligare struktur där samtliga angöringsfunktioner ryms inom parkeringsytan invid Stationsgatan med markerad parkeringsplats för rörelsehindrade, hämta/lämna, taxi och färdtjänst samt pendelparkering med laddningsstolpar.

- Åtgärd nr 7: Strukturerad yta för angöring mer markerade platser för hämta/lämna, färdtjänst, taxi, parkeringsplats för rörelsehindrade och pendelparkering
- Åtgärd nr 8: Komplettera parkeringen med fler laddningsstolpar
- Åtgärd nr 10: Hastighetssäkrad passage över Mejerivägen och Centralvägen
- Åtgärd nr 15: Förstärkt belysning vid pendelparkering

Kostnad: Ca 6 400 tkr

## 9 TorpsHAMMAR

Tabell 34. Bedömning av sammanvägd nytta för åtgärder i TorpsHAMMAR

Nr	Föreslagna grundläggande åtgärder i TorpsHAMMAR	Plats	Markägare eller infrastrukturägare	Kostnad	Sammanvägd nytta (1-4)
1	Kontrastmarkering ramp till plattform	Plattform	Trafikverket	2 tkr	2
2	Tillgänglighetsanpassade sittplatser på den östra plattformen	Plattform	Trafikverket	23 tkr	2
3	Taktila komplement (spårnummerskylt, markeringsskyltar och stationskarta)	Plattform	Trafikverket	33 tkr	1
4	Ramp och automatisk dörröppnare till vänthall/värmestuga	Plattform	Trafikverket	25 tkr	2
5	Hänvisningsskyltar – utgång och ersättningstrafik	Plattform	Trafikverket	33 tkr	1
6	Strukturerad yta för parkering, hämta/lämna, taxi och färdtjänst inkl. parkeringsplats för rörelsehindrade <25 meter från plattformsentré	Ankomstzon	Ånge kommun	2 900 tkr	3
7	Utökad pendelparkering med laddningsstolpar	Ankomstzon	Ånge kommun	150 tkr	2
8	Bussangöring vid järnvägsstationen	Ankomstzon	Trafikverket	1 100 tkr	4
9	Standardhöjning cykelparkering	Ankomstzon	Ånge kommun	86 tkr	2
10	Taktilt och visuellt ledstråk mellan plattform och ny busshållplats	Ankomstzon	Trafikverket	160 tkr	2
11	Mötesplats för ledsagning	Ankomstzon	Trafikverket	17 tkr	2
12	Belysning vid pendelparkering	Ankomstzon	Ånge kommun	260 tkr	2
13	Skyttning målpunkter och orienteringskarta - järnvägsstation och busshållplats	Ankomstzon	Trafikverket	33 tkr	2
14	Gångbana på Herrgårdsgatan	Ankomstzon	Privat fastighetsägare	2 700 tkr	2
15	Passager över Herrgårdsgatan och Järnbruksgatan	Ankomstzon	Privat fastighetsägare / Trafikverket	400 tkr	2
16	Tillgänglighetsanpassning och standardhöjning busshållplats	Busshållplats	Trafikverket	1 100 tkr	3
17	Belysning vid busshållplats	Busshållplats	Trafikverket	230 tkr	2
18	Hållplatsnamn, stolpe hållplatsläge och informationstavla	Busshållplats	RKM	11 tkr	2
19	Realtidsinformation om busstrafiken	Busshållplats	RKM	130 tkr	2

MEDFINANSIERAS AV:



Nr	Föreslagna mervärdeskapande åtgärder i Torpshammar	Plats	Markägare eller infrastrukturägare	Kostnad	Sammanvägd nytta (1-4)
20	Standardhöjning och modernisering av värmestuga med genomsiktliga väggar	Plattform	Trafikverket	470 tkr	3
21	Avstängd infart på Torpshammarvägen	Ankomstzon	Trafikverket	190 tkr	2
22	Avstängd infart utmed Herrgårdsgatan	Ankomstzon	Privat fastighetsägare	390 tkr	2
23	Piktogram och digital skylt om avgångstider vid järnvägsstation	Ankomstzon	Trafikverket	80 tkr	2
24	Piktogram busshållplats	Busshållplats	Trafikverket	48 tkr	1

MEDFINANSIERAS AV:



Tabell 35. Kostnadsnyttomatrix för föreslagna åtgärder i TorpsHAMMAR

<b>KOSTNAD</b>	MER ÄN 10 MKR				
	1 MKR – 10 MKR		14. Gångbana Herrgårdsgatan	6. Strukturerad angöring 16. Standardhöjning busshållplats TorpsHAMMARsvägen	8. Bussangöring vid stationen
	100 TKR – 1 MKR		7. Utökad parkering med laddstolpar 10. Taktilt ledstråk till busshållplats 12. Belysning pendelparkering 15. Passager Herrgårdsg. och Järnvägsg. 17. Belysning busshållplats 21. Avstängd infart TorpsHAMMARsvägen 22. Avstängd infart Herrgårdsgatan	20. Standardhöjning av värmestuga	
	0 – 100 TKR	3. Taktill skyltning plattform 5. Hänvisningsskyltar plattform 24. Piktogram busshållplats	1. Tillgänglighet ramp till plattform 2. Sittplatser med armstöd plattform 4. Tillgänglighet värmestuga 9. Standardhöjning cykelparkering 11. Mötesplats ledsagning 13. Skyltning och orienteringskarta 18–19. Trafikinformation busshållplats 23. Piktogram och digital skylt station		
		LITEN NYTTA	MÅTTLIG NYTTA	STOR NYTTA	MYCKET STOR NYTTA
<b>NYTTA</b>					

MEDFINANSIERAS AV:

Medfinansieras av  
Europeiska unionenREGION  
JÄMTLAND  
HÄRJEDALEN  
JEMTEN HERJEDALEN DALVERegion  
Västernorrland

TRAFIKVERKET

Krokoms  
kommun  
KROKOMEN TJELLETE

## Rekommenderade åtgärder i TorpsHAMMAR

### 1. Redan planerade åtgärder

Inga planerade åtgärder

### 2. Lågt hängande frukter

**Tydlig och välkomnande stationsentré.** Återkommande åtgärd som föreslås för samtliga bytespunkter. Åtgärden beskrivs närmare i presentationen av åtgärder i Undersåker. Se beskrivning på sida 190.

- Åtgärd nr 13: Skyltning till målpunkter i närområdet samt orienteringskarta som visar stationens läge i tätorten
- Åtgärd nr 23: Piktogram, stationsnamnsskylt och digital skylt som visar avgångstider för ankommande resenärer
- Åtgärd nr 24: Piktogram vid busshållplatsen på TorpsHAMMARSVÄGEN

Kostnad: Ca 160 tkr

### 3. Fortsatt utredning

**Tillgänglighet för alla resenärer.** Stationens plattform har nyligen uppgraderats och håller en god standard. Det finns dock några brister vad gäller tillgänglighetsanpassning för resenärer med särskilda behov. Nedan är åtgärder som kan göras i närtid och som har stor betydelse för tillgängligheten vid bytespunkten.

- Åtgärd nr 1: Kontrastmarkering på ramp till plattform
- Åtgärd nr 2: Tillgänglighetsanpassade sittplatser på den östra plattformen
- Åtgärd nr 3: Taktill skyltning (spårnummerskylt, markeringsskyltar, stationskarta)
- Åtgärd nr 4: Tillgänglighetsanpassad ramp och automatisk dörröppnare till värmestuga på plattform
- Åtgärd nr 5: Hänvisningsskyltar – utgång och ersättningstrafik
- Åtgärd nr 11: Mötesplats för ledsagning

Kostnad: Ca 130 tkr

**Standardhöjning av värmestugan på plattformen.** Värmestugan i TorpsHAMMAR upplevs som otrygg, eftersatt och underprioriterad. Det finns önskemål om en översyn och uppfräschning av värmestugan liksom bättre insyn med fler fönster i olika riktningar. I utvecklingsförslaget föreslås att värmestugan uppgraderas med automatisk dörröppning, förstärkt belysning, tillgänglighetsanpassade sittplatser och fler fönster för bättre inblick i och utblick från byggnaden. Placeringen på den västra plattformen intill stationsentrén gör att värmestugan kan nyttjas av både tågresenärer och bussresenärer givet att en busshållplats anordnas utmed Järnbruksgatan, se information om detta nedan. För att höja resenärsservicen föreslås att värmestugan förses med wifi, eluttag och varuautomat.

- Åtgärd nr 20: Standardhöjning av värmestugan på plattformen

Kostnad: Ca 470 tkr

#### 4. Omfattande utredning

**Busshållplats vid järnvägsstationen.** Den närmaste busshållplatsen i TorpsHAMMAR ligger cirka 350 meter från järnvägsstationen. Det finns ingen överblick mellan busshållplats och järnvägsstation och det finns inte heller någon skyltning mellan de olika platserna vilket gör att avståndet känns längre än vad det är. För att förenkla bytet mellan tåg och buss föreslås en ny busshållplats utmed Järnbruksgatan i direkt anslutning till stationsentrén. Den nya hållplatsen innebär att ersättningstrafiken får en hänvisad plats inom stationsområdet. Den utformas för ordinarie busstrafik vilket möjliggör för en eventuell omdragning av busslinjer som idag endast trafikerar busshållplatsen på TorpsHAMMARSVÄGEN.

- Åtgärd nr 8: Bussangöring vid järnvägsstationen
- Åtgärd nr 10: Taktila och visuella ledstråk mellan plattformen och busshållplatsen

Kostnad: Ca 1 300 tkr

**Trygg och säker anslutning för gång och cykel.** Resenärsundersökningen visar att 8 av 10 resenärer i TorpsHAMMAR har kortare än fem kilometer till stationen. Trots det är det bara 2 av 10 som går eller cyklar till stationen. För att uppmuntra fler att gå och cykla behövs en trygg och säker anslutning som är separerad från biltrafik. I utvecklingsförslaget föreslås en obruten gångbana från stationen ner till TorpsHAMMARSVÄGEN där den ansluter till befintlig gångbana. Förutom att förbättra kopplingen till järnvägsstationen innebär det också att TorpsHAMMAR skola och förskola får en trygg och säker gångförbindelse utmed Herrgårdsgatan och TorpsHAMMARSVÄGEN. Vidare föreslås att cykelparkeringen får en standardhöjning.

- Åtgärd nr 9: Standardhöjning cykelparkering
- Åtgärd 14: Gångbana på Herrgårdsgatan
- Åtgärd nr 15: Passager över Herrgårdsgatan och Järnvägsgatan
- Åtgärd nr 21: Avstängd infart på TorpsHAMMARSVÄGEN
- Åtgärd nr 22: Avstängd infart utmed Herrgårdsgatan

Kostnad: Ca 3 800 tkr

**Strukturerad angöring.** Nuvarande angöring vid stationen utgörs av en bilparkering bestående av en grusplan med plast för omkring 7–8 fordon. Det saknas tydlig hänvisning gällande hämtning/lämning och enligt Ånge kommun ställer sig många resenärer utmed Järnbruksgatan som löper parallellt med stationen. Kommunen ser pendelparkeringen som en framtida kapacitetsbrist. För att möta det behovet föreslås att nuvarande parkeringsyta får en tydligare struktur med markerade platser för hämta/lämna, taxi och färdtjänst, särskild parkeringsplats för rörelsehindrade och utökade platser för pendelparkering med laddningsstolpar.

- Åtgärd nr 6: Strukturerad yta för angöring mer markerade platser för hämta/lämna, färdtjänst, taxi, parkeringsplats för rörelsehindrade och pendelparkering
- Åtgärd nr 7: Utökad pendelparkering med laddningsstolpar
- Åtgärd nr 12: Förstärkt belysning vid pendelparkering

Kostnad: Ca 3 300 tkr

## 10 Stöde

Tabell 36. Bedömning av sammanvägd nytta för åtgärder i Stöde

Nr	Föreslagna grundläggande åtgärder i Stöde	Plats	Markägare eller infrastrukturägare	Kostnad	Sammanvägd nytta (1-4)
1	Tillgänglighetsanpassade sittplatser på den norra plattformen	Plattform	Trafikverket	23 tkr	2
2	Taktila komplement (spårnummerskylt, markeringsskyltar och stationskarta)	Plattform	Trafikverket	33 tkr	1
3	Hänvisningsskyltar – utgång och ersättningstrafik	Plattform	Trafikverket	33 tkr	1
4	Markerad hållplats för ersättningstrafik och anropsstyrd trafik vid stationen	Ankomstzon	Trafikverket	550 tkr	4
5	Utökad pendelparkering med fler parkeringsplatser inkl. platser för hämta/lämna, taxi, färdtjänst och parkeringsplats för rörelsehindrade	Ankomstzon	Trafikverket	1 800 tkr	3
6	Trafiksäker passage E14 i anslutning till busshållplats och vid Hullsjövägen	Ankomstzon	Trafikverket	300 tkr	3
7	Ta bort taktila stråk till gamla gångpassager över E14	Ankomstzon	Trafikverket	4 tkr	2
8	Separerad gångbana på Gyllenvägen mellan stationen och E14	Ankomstzon	Trafikverket	420 tkr	3
9	Trafiksäker passage över Gyllenvägen	Ankomstzon	Trafikverket	150 tkr	3
10	Taktilt och visuellt ledstråk mellan plattform och hållplats för ersättningstrafik	Ankomstzon	Trafikverket	68 tkr	2
11	Mötesplats för ledsagning	Ankomstzon	Trafikverket	17 tkr	2
12	Belysning efter Gyllenvägen och generellt inom stationsområdet	Ankomstzon	Trafikverket	460 tkr	2
13	Skyltning målpunkter och orienteringskarta – järnvägsstation och busshållplats	Ankomstzon	Trafikverket	33 tkr	2
14	Tillgänglighetsanpassning och standardhöjning busshållplats	Busshållplats	Trafikverket	550 tkr	2
15	Hållplatsnamn, informationstavla och stolpe med hållplatsläge på busshållplats	Busshållplats	RKM	11 tkr	2

MEDFINANSIERAS AV:



Nr	Föreslagna mervärdeskapande åtgärder i Stöde	Plats	Markägare eller infrastrukturägare	Kostnad	Sammanvägd nytta (1-4)
16	Uppvärmrt väderskydd på plattform med merservice	Plattform	Trafikverket	400 tkr	4
17	Attraktivare skal på befintlig el-central/byggnad vid plattformsentrén	Ankomstzon	Trafikverket	450 tkr	1
18	Ta bort bråte, avställda fordon och sly och inom stationsområdet	Ankomstzon	Trafikverket	24 tkr	2
19	Piktogram och digital skylt om avgångstider vid järnvägsstation	Ankomstzon	Trafikverket	80 tkr	2
20	Piktogram busshållplats	Busshållplats	Trafikverket	48 tkr	1

MEDFINANSIERAS AV:

Medfinansieras av  
Europeiska unionenREGION  
JÄMTLAND  
HÄRJEDALEN  
JEMNTEN HERJEDALEN DALVERegion  
Västernorrland

TRAFIKVERKET

Krokoms  
kommun  
KROKOMEN TJELTE

Tabell 37. Kostnadsnyttomatrix för föreslagna åtgärder i Stöde

<b>KOSTNAD</b>	MER ÄN 10 MKR				
	1 MKR – 10 MKR			5. Utökad pendelparkering	
	100 TKR – 1 MKR	17. Uppgradering el-central	7. Markerade platser för angöring 10. Taktilt ledstråk till ny busshållplats 12. Belysning inom bytespunkten 14. Standardhöjning busshållplats E14	6. Trafiksäkra passager över E14 8. Gångbana på Gyllenvägen 9. Trafiksäker passage Gyllenvägen	4. Bussangöring vid stationen 16. Uppvärmrt väderskydd
	0 – 100 TKR	2. Taktill skyltning plattform 3. Hänvisningsskyltar plattform 20. Piktogram busshållplats	1. Sittplatser med armstöd plattform 7. Ta bort taktilt stråk vid gamla passager 11. Mötesplats ledsagning 13. Skyltning och orienteringskarta 15. Trafikinformation busshållplats E14 18. Ta bort bråte, rensa upp ankomstzon 19. Piktogram och digital skylt station		
		LITEN NYTTA	MÅTTLIG NYTTA	STOR NYTTA	MYCKET STOR NYTTA
		<b>NYTTA</b>			

MEDFINANSIERAS AV:



## Rekommenderade åtgärder i Stöde

### 1. Redan planerade åtgärder

Inga planerade åtgärder

### 2. Lågt hängande frukter

**Tydlig och välkomnande stationsentré.** Återkommande åtgärd som föreslås för samtliga bytespunkter. Åtgärden beskrivs närmare i presentationen av åtgärder i Undersåker. Se beskrivning på sida 190.

- Åtgärd nr 13: Skyltning till målpunkter i närområdet samt orienteringskarta som visar stationens läge i tätorten
- Åtgärd nr 19: Piktogram, stationsnamnsskylt och digital skylt som visar avgångstider för ankommande resenärer
- Åtgärd nr 20: Piktogram vid busshållplatsen på Torpshammarvägen

Kostnad: Ca 160 tkr

### 3. Fortsatt utredning

**Tillgänglighet för alla resenärer.** Liksom i Torpshammar har plattformen i Stöde nyligen uppgraderats och håller en god standard. Det finns dock några brister vad gäller tillgänglighetsanpassning som kan avhjälpas med följande föreslagna åtgärder.

- Åtgärd nr 1: Tillgänglighetsanpassade sittplatser på den norra plattformen
- Åtgärd nr 2: Taktill skyltning (spårnummerskylt, markeringsskyltar, stationskarta)
- Åtgärd nr 3: Hänvisningsskyltar – utgång och ersättningstrafik
- Åtgärd nr 11: Mötesplats för ledsagning

Kostnad: Ca 110 tkr

**Uppvärmrt väderskydd på plattformen.** En viktig åtgärd är att öka komforten för väntande resenärer genom att göra det möjligt att gå in och värma sig i väntan på tåget. Det är extra angeläget i Stöde då järnvägsstationen ligger avskild från annan bebyggelse och något som efterfrågas starkt i resenärsundersökningen. För att möta detta behov föreslås att ett uppvärmt väderskydd anläggs vid entrén till den norra plattformen. Placeringen vid stationsentrén gör att väderskyddet kan användas av både tågresenärer och bussresenärer givet att en busshållplats anordnas utmed Gyllenvägen, se information om detta nedan.

- Åtgärd nr 16: Uppvärmrt väderskydd vid entrén till den norra plattformen

Kostnad: Ca 400 tkr

### 4. Omfattande utredning

**Busshållplats vid järnvägsstationen.** Busshållplatsen i Stöde ligger cirka 300 meter väster om stationen utmed E14, vilket försvårar bytet mellan tåg och buss. Anropsstyrd trafik i form av taxi angör vid stationen men det saknas hänvisad plats för detta vilket gör att funktionen som bytespunkt är svår att förstå. För att stärka stationens karaktär som bytespunkt föreslås en hållplats i direkt anslutning till stationsentrén. Den nya busshållplatsen innebär även att ersättningstrafiken får en hänvisad plats inom stationsområdet.

- Åtgärd nr 4: Markerad hållplats för ersättningstrafik och närtrafik vid järnvägsstationen
- Åtgärd nr 10: Taktilla och visuella ledstråk mellan plattformen och den nya hållplatsen

Kostnad: Ca 620 tkr

**Trygg och säker anslutning för gång och cykel.** Stationen i Stöde är placerad i utkanten av tätorten vilket medför att det är många resenärer som tar sig till stationen med bil. I resenärsundersökningen svarar 8 av 10 att de vanligtvis tar sig med bil till stationen, vilket är betydligt högre än genomsnittet. Nästan hälften av de svarande har kortare än två kilometer till stationen vilket visar att det finns en stor potential för fler gång- och cykelresor. För att uppmuntra fler att gå och cykla föreslås att en gångbana anläggs utmed Gyllenvägen från bytespunkten och upp till E14 strax norr om järnvägsstationen. Där gångbanan ansluter till den befintliga gång- och cykelbanan utmed E14 föreslås en trafiksäker passage över vägen. Även vid den befintliga hållplatsen (Stöde Grillen) föreslås en passage över E14.

- Åtgärd nr 6: Trafiksäkra passager över E14 i anslutning till busshållplats och vid Hullsjövägen
- Åtgärd nr 7: Ta bort taktila stråk till gamla gångpassager över E14
- Åtgärd nr 8: Separerad gångbana på Gyllenvägen mellan stationen och E14
- Åtgärd nr 9: Trafiksäker passage över Gyllenvägen
- Åtgärd nr 12: Belysning utmed Gyllenvägen och generellt inom stationsområdet

Kostnad: Ca 1 300 tkr

**Utökad parkering.** Det finns ett behov av utökad pendelparkering i Stöde. Den behovsbedömning som har gjorts visar på ett behov av närmare 10 platser. Dessa föreslås förses med laddningsstolpar och inom parkeringsytan föreslås även att platser markeras för hämta/lämna, taxi, färdtjänst och parkeringsplats för rörelsehindrade.

- Åtgärd nr 5: Utökad pendelparkering med fler parkeringsplatser inkl. platser för hämta/lämna, taxi, färdtjänst och parkeringsplats för rörelsehindrade

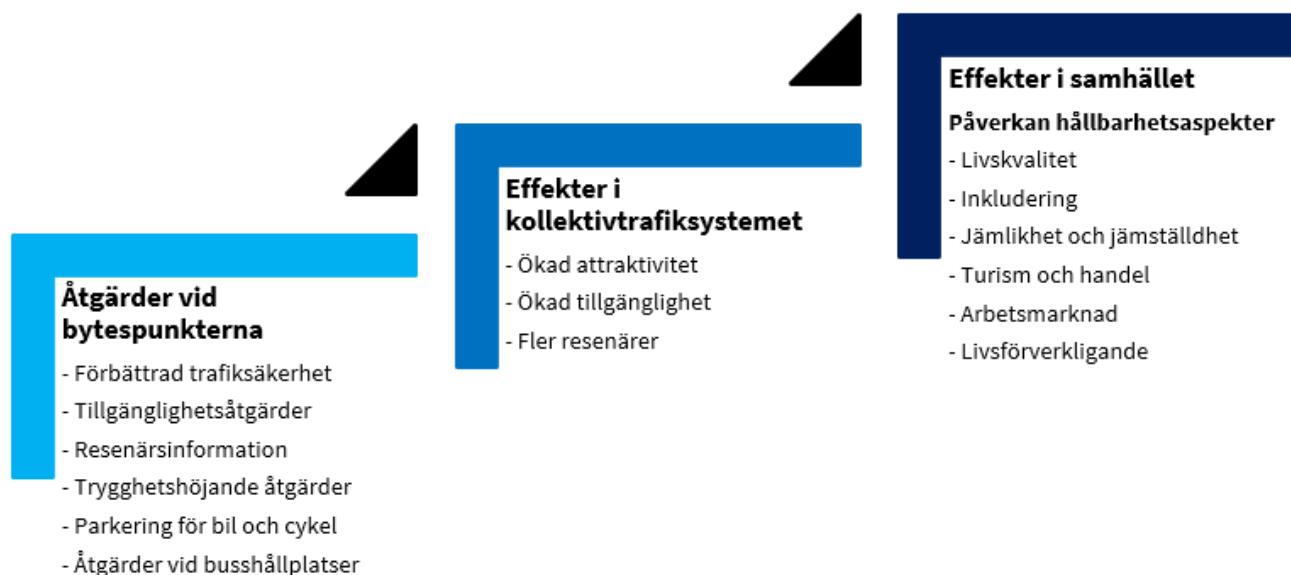
Kostnad: Ca 1 800 tkr

MEDFINANSIERAS AV:



## 4.5. Effekter på hållbarhet

Föregående kapitel i denna rapport beskriver förslag till åtgärder vid de 10 studerade bytespunkterna. Utifrån dessa skapas möjligheter för en mer attraktiv kollektivtrafik i Mittstråket och dess omland vilket i sin tur bidrar till en samhällsnytta. Nedanstående bild illustrerar sambandet mellan åtgärder i bytespunkterna, de effekter som uppstår i kollektivtrafiksystemet och vilka effekter det i sin tur kan ge i samhället.



Figur 104: Processbild som visar hur infrastrukturåtgärder i bytespunkterna kan bidra till samhällsnytta

Figuren förklarar hur infrastrukturen (i det här fallet bytespunkten), utgör en viktig del i att skapa en attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik. Samhällsnytta uppstår när olika aktörer såsom offentliga och privata verksamheter och framför allt människor kan dra nytta av den förbättrade tillgänglighet som åtgärderna i bytespunkten bidrar till. Åtgärderna bidrar till positiva effekter i kollektivtrafiksystemet, genom att de förbättrar tillgänglighet, trygghet och attraktivitet vid de 10 bytespunkterna.

Nedan beskrivs hur det främjar en mer hållbar kollektivtrafik:

- 1. Tillgänglig bytespunkt.** Med tillgänglighet menas i detta fall möjligheten att förflytta sig på egen hand. Det handlar om att alla i samhället, oavsett ålder, kön eller funktionsvariationer, ska ha lika tillgång till den fysiska miljön och allmänna kommunikationer. Det är en demokratifråga som är viktig för att främja jämlikhet, jämställdhet och inkludering i samhället, och som ingår i Sveriges transportpolitiska mål såväl som de regionala trafikförsörjningsprogrammen i Region Jämtland Härjedalen och Västernorrland.
- 2. Trygg bytespunkt.** För att nå målet om ett ökat resande behövs trygga och välkomnande bytespunkter. Studier visar att en tredjedel av alla tågresenärer i Sverige känner sig otrygga under resan och att stationen och den omgivande stationsmiljön upplevs som särskilt otrygg. Det bekräftas av den resenärsundersökning som genomförts inom denna studie, där en tiondel av de svarande känner sig otrygga vid stationen, särskilt under kvällstid. Att öka tryggheten är en förutsättning för att bytespunkten och därmed hela tågresan ska vara tillgänglig för alla i samhället. Liksom tillgänglighet ingår trygghet i Sveriges transportpolitiska mål och i de regionala trafikförsörjningsprogrammen i Region Jämtland Härjedalen och Västernorrland.

MEDFINANSIERAS AV:



**3. Attraktiv bytespunkt.** En attraktiv bytespunkt är en plats där resenärer effektivt och snabbt kan byta mellan olika färdmedel – tåg, buss, cykel och bil. I sin enklaste form handlar det om att göra det enkelt och säkert för alla att ta sig till bytespunkten, oavsett om det sker till fots, med cykel, med bil eller med buss, och att därefter kunna ta sig mellan olika målpunkter inom stationsområdet. Det handlar också om att erbjuda en trivsamt och bekväm miljö för resenärerna när de väntar på tåget genom exempelvis wifi, laddning av elektronik, uppvärmd vänthall med toaletter och möjlighet till köp av mat och dryck. En attraktiv bytespunkt kan även förenkla vardagspusslet om det finns service i form av butiker, paketboxar, mobilitetstjänster med mera. Om stationen är modern och ger en positiv upplevelse ökar benägenheten att återkomma som resenär.

Åtgärder som bidrar till ökad tillgänglighet, trygghet och attraktivitet vid bytespunkterna har bredare effekter på hållbarhet och samhällsnytta vilket presenteras i en hållbarhetsbedömning nedan. Agenda 2030 används som ramverk för att bedöma bytespunktsåtgärdernas påverkan på social, ekonomisk och miljömässig hållbarhet.



Figur 105: De 17 Globala hållbarhetsmålen enligt Agenda 2030. Under respektive mål finns ett antal delmål.

Arbetet med hållbarhetsmålen och resultatet presenteras i Swecos verktyg Hållbarhetssolen™ som är en arbetsmetod för att utföra hållbarhetsbedömningar och för att visualisera resultatet av dem. Verktöget har använts på ett förenklat sätt för att visa åtgärdernas bedömda påverkan på aktuella hållbarhetsmål. En första sortering är gjord gällande vilka delmål inom Agenda 2030 som berörs av föreslagna åtgärder och därefter har en bedömning om målpåfyllelse gjorts. Hållbarhetssolen nedan visar på det samlade resultatet av hållbarhetsbedömningen där delmålen ger ett sammanvägt värde för respektive huvudmål, vilket illustreras av solstrålarnas längd. Utåtgående strålar indikerar positiva konsekvenser och god målpåfyllnad.

MEDFINANSIERAS AV:



I Figur 106 nedan visas en sammanställning av den hållbarhetsbedömning som har gjorts.



Figur 106: Resultat av bedömning av bytespunktsåtgärdernas effekter på målen i Agenda 2030.

Nedan presenteras de delmål som bedöms påverkas av bytespunktsåtgärder och varför. I parentes framgår viktningen enligt skala -2 till +3, där -2 innebär att objektet *motverkar* delmålets måluppfyllelse till stor del och +3 *bidrar* till delmålets måluppfyllelse till mycket stor del och använder hela dess potential.

#### Mål 1

Kollektivtrafik räknas som en grundläggande tjänst i samhället och är speciellt viktig för resurssvaga personer med begränsade ekonomiska medel. Förbättrad tillgänglighet till och från bytespunkterna, utökad information, ökad säkerhet och trygghet förbättrar inkludering och tillgängligheten till kollektivtrafiken. Bytespunkterna utgör vidare viktiga mötesplatser som ska vara öppna och inkluderande för alla människor. För personer med särskilda behov eller är särskilt beroende av kollektivtrafiken, såsom människor med funktionsvariationer, äldre, kvinnor och barn skapas utökade möjligheter att nyttja kollektivtrafiken med föreslagna åtgärder. Det bidrar till måluppfyllelse för *delmål 1.4 (+2)* som handlar om rätt till grundläggande tjänster.

#### Mål 3

Föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder för oskyddade trafikanter i form av trafiksäkra passager och gångvägar till bytespunkterna bidrar till att minimera riskerna för trafikolyckor och bidrar därmed till måluppfyllelse för *delmål 3.6 (+2)* som handlar om att minska antalet dödsfall och skador i vägtrafiken. Det bidrar även till uppfyllande av Nollvisionen, det vill säga det nationella mål inom Sverige som innebär att ingen ska dö eller skadas allvarligt i trafiken.

## Mål 6

Hygien, sanitet och toaletter vid mötespunkter och offentliga platser är viktigt för framför allt kvinnor och flickor samt människor i utsatta situationer och det säkras vid flera bytespunkter med föreslagna åtgärder avseende tillgänglighet till allmänna toaletter och uppgradering av deras standard. Det bidrar därmed till måluppfyllelse av *delmål 6.2 (+1)* som bland annat handlar om tillgång till toaletter.

## Mål 8

För att bidra till hållbar turism är det viktigt att de hållbara resalternativen är synliga och lättåtkomliga. Information och orienterbarhet är viktigt för den ovana resenären. Genom att utveckla bytespunkterna till mer attraktiva mötesplatser där orienterbarheten och tillgängligheten är god skapar det förutsättningar för främjande av hållbar turism. Det bidrar till måluppfyllelse av *delmål 8.9 (+1)* som handlar om att främja hållbar turism.

## Mål 9

Förbättrad tillgänglighet till kollektivtrafiken genom bytespunktsåtgärder (vilket även innefattar utbyggnaden av gång- och cykelanslutningar) gör att fler kan ta del av infrastrukturen och ökar möjligheten till självständig mobilitet vilket bidrar till människors välbefinnande och rättvis tillgång. Det bidrar till måluppfyllelse av *delmål 9.1 (+2)* som handlar om att skapa hållbar och inkluderande infrastruktur samt måluppfyllelse av *delmål 9.4 (+2)* som innefattar uppgradering av infrastruktur för ökad hållbarhet och effektiv resursanvändning.

## Mål 10 och 11

De tillgänglighetsåtgärder som föreslås vid bytespunkterna bidrar även till måluppfyllelse för *delmål 11.2 (+2)* som handlar om att tillgängliggöra hållbara transportsystem för alla. *Delmål 11.7 (+2)* påverkas också positivt eftersom det bland annat handlar om att tillhandahålla inkluderande och tillgängliga offentliga miljöer och även *delmål 10.2 (+2)* som handlar om att alla människor ska bli inkluderade i det sociala, ekonomiska och politiska livet.

## Mål 13

Bytespunktsåtgärderna förväntas bidra till att öka kollektivtrafikens attraktionskraft och tillgänglighet och kan därmed leda till att fler väljer att åka kollektivt i stället för bil. Det kan bidra till minskade utsläpp av fossila bränslen och därmed minskad klimatpåverkan. Åtgärderna bidrar därmed till måluppfyllelse av *delmål 13.2 (+2)* som handlar om att klimatåtgärder integreras i planeringen.

För övriga mål (2, 4, 5, 7, 12, 14, 15, 16, 17) är det svårt att göra en bedömning av måluppfyllelsen i detta tidiga skede. För att bedöma dessa åtgärder behöver en mer detaljerad planering och utformning tas fram. Det gäller exempelvis följande delmål:

- 2.3 *Fördubbla småskaliga livsmedelsproducenters produktivitet och intäkter*
- 7.3 *Fördubbla ökningen av energieffektivitet*
- 12.2 *Hållbar förvaltning och användning av naturresurser*
- 15.3 *Stoppa ökenspridning och återställ förstörd mark (ingen nettoförstöring av mark)*
- 16.7 *Säkerställ ett lyhört, inkluderande och representativt beslutsfattande*

MEDFINANSIERAS AV:



Som exempel kan nämnas delmål 2.3 där föreslagna bytespunktsåtgärder i Mörsil och Undersåker kan medföra att mark utanför stationsområdet tas i anspråk. Detta kan i sin tur ha negativ påverkan på målet om att öka livsmedelsproducenters produktivitet och intäkter beroende på om det rör jordbruksmark eller inte.

Ytterligare delmål som bedöms påverkas men där bedömning inte kan göras i detta skede handlar om delmål vars påverkan bedöms vara kopplad till indirekta effekter:

- 1.4 Lika rätt till egendom, grundläggande tjänster, teknologi och ekonomiska resurser
- 3.3 Bekämpa smittsamma sjukdomar
- 4.1 Avgiftsfri och likvärdig grundskole- och gymnasieutbildning av god kvalitet
- 5.2 Utrota våld mot och utnyttjande av kvinnor och flickor
- 5.4 Värdesätt obetalt omsorgsarbete och främja delat ansvar i hushållet
- 10.3 Säkerställ lika rättigheter för alla och utrota diskriminering
- 16.1 Minska våldet i världen

Ett exempel på en sådan indirekt effekt som kan uppstå är *delmål 4.1* där föreslagna åtgärder kan leda till smidigare byten mellan trafikslag vilket i sin tur bidrar till kortare restid. Detta kan å sin sida bidra till kortare dagar för bland annat ungdomar som pendlar till gymnasieskolor, vilket i förlängningen kan medföra att fler fullgör sin gymnasieutbildning. Generellt sett är det fler kvinnor än män som åker kollektivt och med en attraktivare kollektivtrafik ökar sannolikheten att män i större utsträckning väljer kollektiva färdmedel framför bilen. Det kan på sikt bidra till att fördelning av hushållsarbete i hemmet blir mer jämställt och bidra till måluppfyllelse av *delmål 5.4*.

Föreslagna utformnings- och informationsåtgärder inom stationsområdet innebär också en effektivisering och förtydligande av ytor och hur människor förväntas röra sig. Detta kan i viss mån bidra till minskad trängsel och därmed minska risk för spridning av smittsamma sjukdomar. Eftersom åtgärderna i sin helhet bedöms bidra till ökat kollektivtrafikresande ökar dock mängden människor som ska samsas på samma ytor något som kan bidra till den indirekta effekten att med mer trängsel i kollektivtrafiken. Därmed finns risk för negativ påverkan på *delmål 3.3* som handlar om att smittsamma sjukdomar ska bekämpas.

MEDFINANSIERAS AV:



## 5. Fortsatt arbete

### Summering av utredningsresultat

Bytespunktsutredningen har syftat till att analysera bytespunkterna i Mittstråket och identifiera åtgärder som gör det enklare och mer attraktivt att resa kollektivt. Delrapport 1 innehåller en stationsklassificering av samtliga 25 bytespunkter i Mittstråket och denna rapport, delrapport 2, presenteras en analys av 10 utvalda bytespunkter. För de 10 utvalda bytespunkterna presenteras förslag på åtgärder med målsättningen att förbättra deras funktionalitet samtidigt som stationsmiljön blir mer inbjudande. På så sätt blir det enklare att byta mellan trafikslag och resenärer känner sig mer välkomna i stationsmiljön.

Utifrån en bedömning av sammanvägd nytta och nytta i relation till kostnad för respektive åtgärd har ett antal prioriterade åtgärder valts ut som bedöms som särskilt viktiga att genomföra för att möta de brister som finns vid de olika bytespunkterna. Den hållbarhetsbedömning som genomförts visar att åtgärderna kan generera samhällsnytta om de genomförs.

### Rekommendationer för vidare hantering av utvecklingsförslag

Denna studie utgör ett underlag för vidare planering och genomförande av åtgärderna. De behöver synkroniseras med de ekonomiska förutsättningar och de processer som respektive aktör har att förhålla sig till. Studiens framtagna underlag kan både integreras i redan pågående projekt och utgöra underlag för nya projekt. Projekten kan i sin tur handla om såväl fortsatta utredningar, planläggning och genomförandeprojekt i bytespunkterna.

Vid varje bytespunkt har ett antal prioriterade åtgärder valts ut som bedöms som särskilt viktiga att ta vidare för att möta de brister som finns vid bytespunkten. De prioriterade åtgärderna har delats in i fyra kategorier:

1. **Redan planerat** – åtgärder som redan är planerade och kommer att genomföras inom kort.
2. **Lågt hängande frukter** – åtgärder som kan genomföras till en låg kostnad och utan vidare utredningar.
3. **Fortsatt utredning** – åtgärder som kräver fortsatt planeringsarbete.
4. **Omfattande utredning** – åtgärder som omfattande utredning och som medför höga kostnader.

Fyrstegsprincipen tillämpas på olika typer av åtgärder som föreslås. Kategori 1 ”Redan planerat” innefattar steg 3 och 4, som omfattar standardhöjning av plattformsförbindelse och trafiksäker passage över E14, vilket innebär begränsade ombyggnationer och nybyggnation av gång- och cykelväg. Kategori 2 ”Lågt hängande frukter” klassas som steg 2 då de inkluderar enklare åtgärder såsom skyltning, piktogram, digital skyltning och mindre åtgärder inom tillgänglighetsanpassning (t.ex. automatiska dörröppnare) för att effektivisera användningen av befintlig infrastruktur och förbättra tillgängligheten.

Åtgärder inom kategori 3 ”Fortsatt utredning” involverar både steg 2 och 3, som tillgänglighetsanpassning, uppvärmda väderskydd och vinterväghållning, vilket optimerar och förbättrar befintlig infrastruktur samt innebär begränsade ombyggnationer. Åtgärder inom kategori 4 ”Omfattande utredning” berör i stort steg 3 och 4 och inkluderar planskilda passager, strukturerade ytor för angöring och utökad pendelparkering, vilka kräver omfattande planering och större investeringar för att bygga om och skapa ny infrastruktur.

En stor utmaning i arbetet framåt gäller hanteringen av åtgärder inom kategori 3 och 4. För flera av åtgärderna inom dessa kategorier krävs fördjupade utredningar av åtgärdernas omfattning och utformning

MEDFINANSIERAS AV:



samt en gedigen planering. En positiv aspekt är att även bytespunkterna med de mest påkostade åtgärderna bedöms understiga investeringsnivån för *namngivna objekt*<sup>45</sup>, vilket innebär att Mittstråkets aktörer har rådighet över hur investeringsmedel ska fördelas. Medel för statlig medfinansiering finns avsatta inom ramarna för länsplan för objekt som inte är namngivna. Finansiering via länsplan kan ske för investeringar i regional transportinfrastruktur, där kommuner och regioner ansöker om statlig medfinansiering från Trafikverket för vägar, kollektivtrafik och miljöåtgärder.

En annan utmaning för genomförandet av åtgärder är att ansvaret för olika åtgärder är delad mellan flera olika aktörer – Trafikverket, kommunen, den regionala kollektivtrafikmyndigheten, fastighetsägaren. Det innebär att det finns många perspektiv och intressen att hantera och väga samman, vilket ställer krav på en tidig och tydlig samverkansprocess som beskriver hur åtgärder som genomförs av olika aktörer ska tidsättas och samordnas. Det delade ansvaret kan också leda till en otydlighet vad gäller roller och ansvarsfördelning. Ovissheten om andra aktörers agerande kan medföra en passivitet där de olika aktörerna väntar in varandra, vilket är hämmande för den önskvärda utvecklingen av bytespunkterna. Även det kan hanteras genom att agera proaktivt och tidigt bjuda in till samverkan, diskussioner och arbetsmöten utifrån olika teman och kunskapsunderlag. Här behövs en tydlig tidplan och ansvarsfördelning.

En ytterligare utmaning är att det i många fall är privata fastighetsägare som är ägare av marken vid bytespunkten. Det gäller exempelvis i Brunflo, Bräcke och Järpen där stationshuset och stora delar av stationsområdet förvaltas av en privat fastighetsägare. Initialt är det den privata fastighetsägaren som ansvarar för finansiering och förvaltning av åtgärderna vilket försvårar genomförandet. Ett första steg mot genomförande kan vara att initiera ett stationsråd med viktiga aktörer (exempelvis kommun, Trafikverket, den privata fastighetsägaren, kollektivtrafikmyndighet, Länsstyrelsen och tågoperatören) som tar fram en gemensam vision och utvecklingsstrategi för stationsområdet. En viktig fråga att diskutera för stationsrådet är eventuella former för samfinansiering genom exploateringsavtal och motprestationer för åtgärder av stort allmänintresse.

## Fortsatt användning av resultat och metodik

Den metodik som utvecklats i inom denna studie kan användas vidare inom partnerskapets arbete. Stationsklassningen och resvaneundersökningen omfattar samtliga bytespunkter och utgör ett värdefullt underlag för fortsatt utvecklingsarbete. Beskrivningen av generella åtgärder och plats specifika åtgärder kan tas vidare och appliceras även på övriga bytespunkter utmed Mittstråket. På så sätt skapas förutsättningar för ett sammanhängande system med välfungerande bytespunkter i hela stråket, vilket bidrar till en bättre reseupplevelse för kollektivtrafikresenärer.

Vidare kan metodiken i sin helhet appliceras på Meråkerbanan i Norge, möjligen med viss anpassning utifrån norska förhållanden. Metodiken kan även tillämpas i andra angränsande regioner och järnvägsstråk. Genom att fortsätta tillämpa metodiken både i resten av Mittstråket och i angränsande regioner och stråk stärks samarbetet inom Mittstråket och över regioner respektive nationsgränsen.

<sup>45</sup> I Trafikverkets nationella plan för transportinfrastruktur, där beloppsgränsen är 150 miljoner kronor

## Partnerskap Mittstråkets fortsatta framgång

För att ta utvecklingsförslagen vidare rekommenderas en samverkansplattform där Partnerskap Mittstråket kan vara initiativtagare. Förankringsarbete med samverkansparter och fastighetsägare är avgörande, liksom att förankra med allmänheten och involvera resenärer i processen, eftersom deras synpunkter använts i bland annat nulägesanalysen.

Partnerskap Mittstråket har historiskt sett varit framgångsrikt med att beviljas medel från exempelvis EU-fonder för både genomförande av studier och för åtgärder i infrastrukturen. En viktig framgångsfaktor för detta är att partnerskapet har haft god framförhållning med utrednings- och planeringsarbeten vilket har bidragit till välstuderade åtgärdsförslag som har funnits redo när olika ansökningsmöjligheter har öppnats. Det är viktigt att Partnerskap Mittstråket fortsätter ta ledarskapet i att samordna, omvärldsbevaka, skriva gemensamma ansökningar, driva utredningar och följa upp det gemensamma arbetet. Erfarenheter från tidigare faser och specifika projekt kan vara värdefulla att ta vidare.

MEDFINANSIERAS AV:



# Referenslista

- Analys av stationslägen och trafikering i Mittstråket. (2017). Trivector.
- Boverket, HIN 3 BFS, 2013:9 & ALM 2, BFS 2011:5
- Cykelparkering vid Resecentrum. (2010). Trafikverket.
- Cykelparkeringsguide. (2019). Göteborgs stad.
- Effekter av kollektivtrafiksatsningar. (2017). K2 Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik.
- Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2024–2030. Bilaga 1: Hållplatshandbok. (2022). Din Tur.
- Fördjupad översiktsplan Undersåker och Brattland. (2024). Åre kommun.
- Funktionsutredning – Bräcke planskildhet. (2019). Trafikverket.
- Gång- och cykelväg längs E14 i Bräcke. (2023). Trafikverket.
- Gör plats för cykeln. (2010). Boverket.
- Kombinerad mobilitet cykel kollektivtrafik. (2023). K2 Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik.
- Mittbanan och E14/E45 som barriär i Brunflo, Östersunds kommun, åtgärdsvalsstudie. (2023). Trafikverket.
- Mobilitet för gående, cyklister och mopedister. (2022). Trafikverket & SKR (Sveriges Kommuner och Regioner).
- Mobilitetsutredning Östersund. (2024). Östersunds kommun.
- Nationell genomförandeplan enligt TSD PRM. (2016). Tillgänglig: [njp-prm-tsi-sweden.pdf](#)
- På väg mot ett jämställt transportsystem? (2023). Trivector.
- Regional tillgänglighetsstrategi. (2024). Region Västernorrland.
- Region attityd- och resvaneundersökning. (2009). Länsstyrelsen Västernorrland.
- Resvaneundersökning Sundsvalls kommun. (2023). Sundsvalls kommun.
- Sammanställning knutpunkter och bussförbindelser. (2022). Norrtåg.
- Stationsinventering Mittbanan Sundsvall – Storlien, Jämtland och Västernorrlands län. (2015). Trafikverket.
- Teknisk förstudie omlastningsterminaler Brunflo. (2024). Forslin Rail Consulting 2.0 AB.
- Tillgänglighetsanalys Koll2020. (2018). Tyréns.

Trafikförsörjningsprogram Jämtlands län 2021–2026. (2022). Region Jämtland Härjedalen.

TRVINFRA-00400. Ban- och stationsutformning. (2023). Trafikverket.

TRVINFRA-00151: Belysning i järnvägsmiljö. (2023). Trafikverket.

TRVINFRA-00396: Vägar och gators utformning. (2024). Trafikverket.

Trafikverkets nationella plan för transportinfrastruktur. (n.d.). Trafikverket.

Utformning av Trafikverkets utrustning och anläggningsdelar på stationer. (2024). Trafikverket.

Vad gör en järnvägsstation säker och för vem? Effekt av stationsmiljön för brott och resenärers trygghet. (2024). KTH.

Vart är vi på väg? Norrtåg 2040, en tågvision. (2022). Norrtåg.

Ökat kollektivtrafikresande i Mittstråket Sundsvall – Östersund – Trondheim. (2019). Trivector.

MEDFINANSIERAS AV:



# Bilaga – Illustrationsskisser

MEDFINANSIERAS AV:



Medfinansieras av  
Europeiska unionen



# Undersåker

MEDFINANSIERAS AV:



Medfinansieras av  
Europeiska unionen



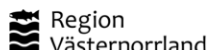


# Järpen

MEDFINANSIERAS AV:



Medfinansieras av  
Europeiska unionen





# Mörsil

MEDFINANSIERAS AV:



Medfinansieras av  
Europeiska unionen



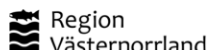


# Östersund Västra

MEDFINANSIERAS AV:



Medfinansieras av  
Europeiska unionen





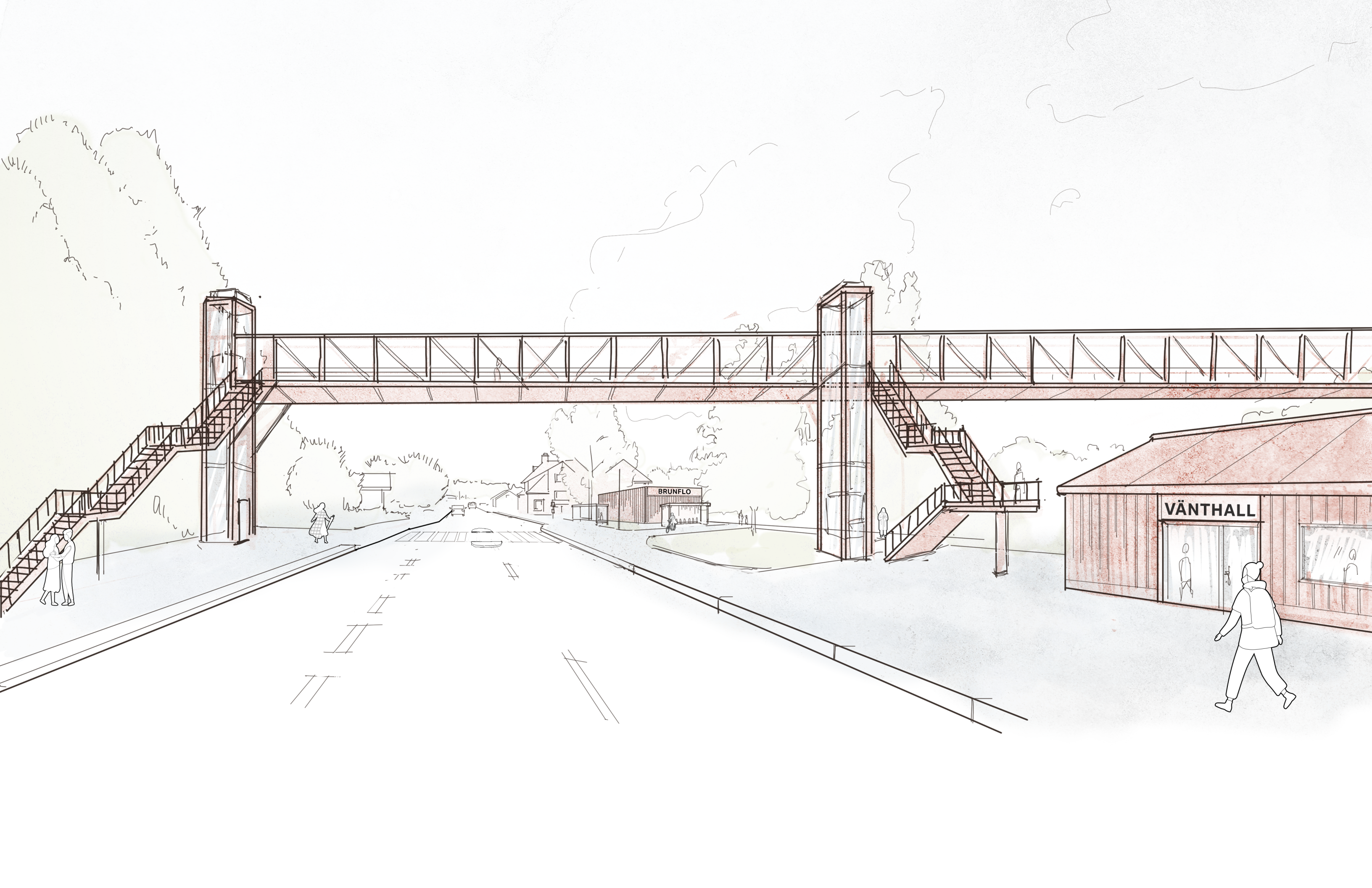
# Brunflo

MEDFINANSIERAS AV:



Medfinansieras av  
Europeiska unionen





BRUNFLO

VÄNTHALL

# Bräcke

MEDFINANSIERAS AV:



Medfinansieras av  
Europeiska unionen





# Ånge

MEDFINANSIERAS AV:



Medfinansieras av  
Europeiska unionen





ANGE

# Fränsta

MEDFINANSIERAS AV:



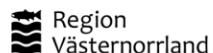
Medfinansieras av  
Europeiska unionen

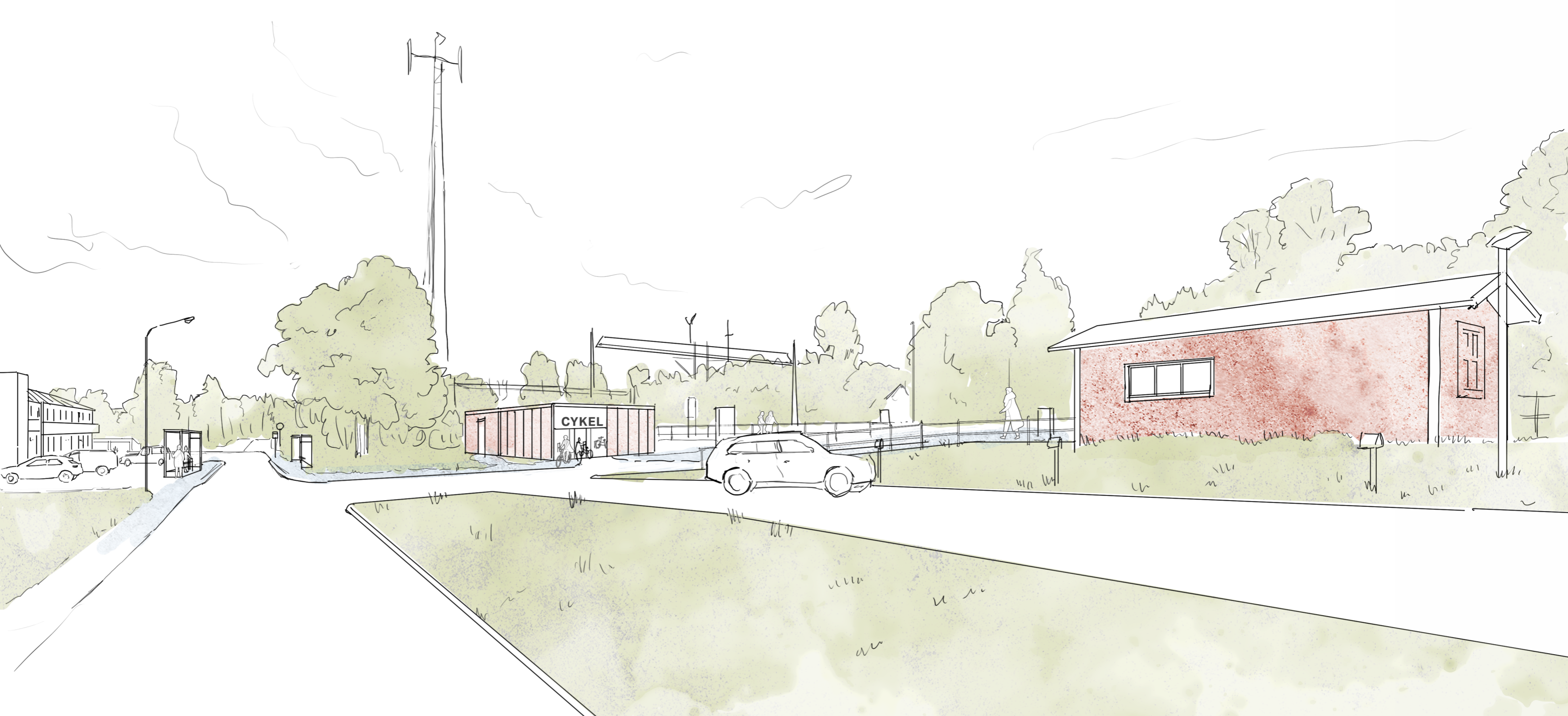




# Torpshammar

MEDFINANSIERAS AV:





# Stöde

MEDFINANSIERAS AV:

