

MITTSTRÅKET
2.0



Bytespunktsutredning Mittstråket

Kortversion av Delrapport 2: Stationsanalyser

MEDFINANSIERAS AV:



Medfinansieras av
Europeiska unionen



REGION
JÄMTLAND
HÄRJEDALEN



Region
Västernorrland



TRAFIKVERKET



Krokoms
kommun

Inledning

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 för arbete och studier som långväga fritidsresor med populära destinationer för skidåkning, vandring och cykling med mera. Förutom persontransporter är järnvägen också viktig för godstransporter, inte minst till hamnarna i Sundsvall och Trondheim.

Syftet med denna bytespunktsutredning har varit att analysera bytespunkterna längs Mittbanan. Utredningen har inletts med en stationsklassning av samtliga 25 bytespunkter utmed järnvägsstråket som har delats in i fem klasser utifrån resandemängd och boende på orten. Därefter har en fördjupad stationsanalys gjorts av 10 utvalda bytespunkter. Syftet med stationsanalysen har varit att identifiera åtgärder som gör det enklare och mer attraktivt att resa kollektivt. Det övergripande målet har varit att definiera åtgärder som bidrar till att få fler att välja kollektivtrafik genom att:

- Bygga bort tillgänglighetsbarriärer
- Göra resan tryggare för fler
- Utveckla attraktiva bytespunkter

I denna kortversion presenteras arbetet med stationsanalysen och de utvecklingsförslag som har tagits fram.

Beställare av bytespunktsutredning är **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.

Bytespunktsutredning Mittstråket

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 projektledning och kansliet för Partnerskap Mittstråket

Beställare

Projekt Mittstråket 2.0 Region Jämtland Härjedalen

Potential för ökat resande med kollektivtrafik

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 bidrar till 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.

Resenärsundersökningen som har genomförts inom denna utredning (se mer i kolumnen till höger) 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.

Det finns 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 martarlinjer 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.

Detta återspeglas i de mål och framtidsplaner som har tagits fram av olika aktörer inom stråket. Ett exempel är Norrtågs tågvision för 2040 som innefattar en fördubbling av tågutbudet med timestrafik mellan Sundsvall och Östersund och varannan timme mellan Östersund och Duved. I målbilden ingår också att införa taktidtabell i stråket med regelbundna avgångar som gör trafiken mer förutsägbar och enklare att samordna med bussar och med annan tågtrafik. Därutöver finns också ett mål om att reducera restiden med 10 % på Mittbanan vilket innebär en restidsförkortning från 2 timmar och 25 minuter till 2 timmar och 10 minuter mellan Sundsvall och Östersund.

För att det kollektiva resande i Mittstråket ska nå sin potential är det nödvändigt att arbeta med trafikeringsåtgärder och bytespunktsåtgärder parallellt. I denna bytespunktsutredning har vi fokuserat på de senare, utformningen av den fysiska miljön kring bytespunkterna.

Arbetsmetod och aktiviteter

Nulägesanalys

Arbetet med stationsanalysen har utgjorts av tre övergripande arbetsmoment Nulägesanalys, utvecklingsförslag och effekt och nyttoanalys.

Dokument som tagits fram inom uppdraget

[Delrapport 1 – Stationsklassning](#)

[Delrapport 2 – Stationsanalyser](#)

[Bilaga – Inventering av stationer](#)

[Bilaga – Trygghetsvandring](#)

[Bilaga – Resenärsundersökning](#)

FÄLTINVENTERING: En viktig del i nulägesanalysen är de fältinventeringar som har gjorts av de tio bytespunkterna. Inventeringen omfattar stationsmiljön och anslutningarna däromkring och har varit ett avgörande underlag för att kunna ta fram plats-specifika åtgärder utifrån förutsättningarna vid respektive bytespunkt.

RESENÄRSUNDERSÖKNING: För att förstå hur dagens resenärer upplever situationen vid bytespunkterna har en resenärsundersökning genomförts. Syftet med undersökningen har varit att öka kunskapen om resenärernas syn på brister och behov av förbättringar. Resenärsundersökningen fångar aspekter som är svåra att ta in genom platsbesök, exempelvis hur stationen upplevs vid olika tidpunkter och av olika resenärgrupper. Med drygt 650 svar ger undersökningen ett bra kunskapsunderlag. De många svaren visar också att det finns ett stort engagemang från resenärerna att vara med och bidra till en utveckling av bytespunkterna.

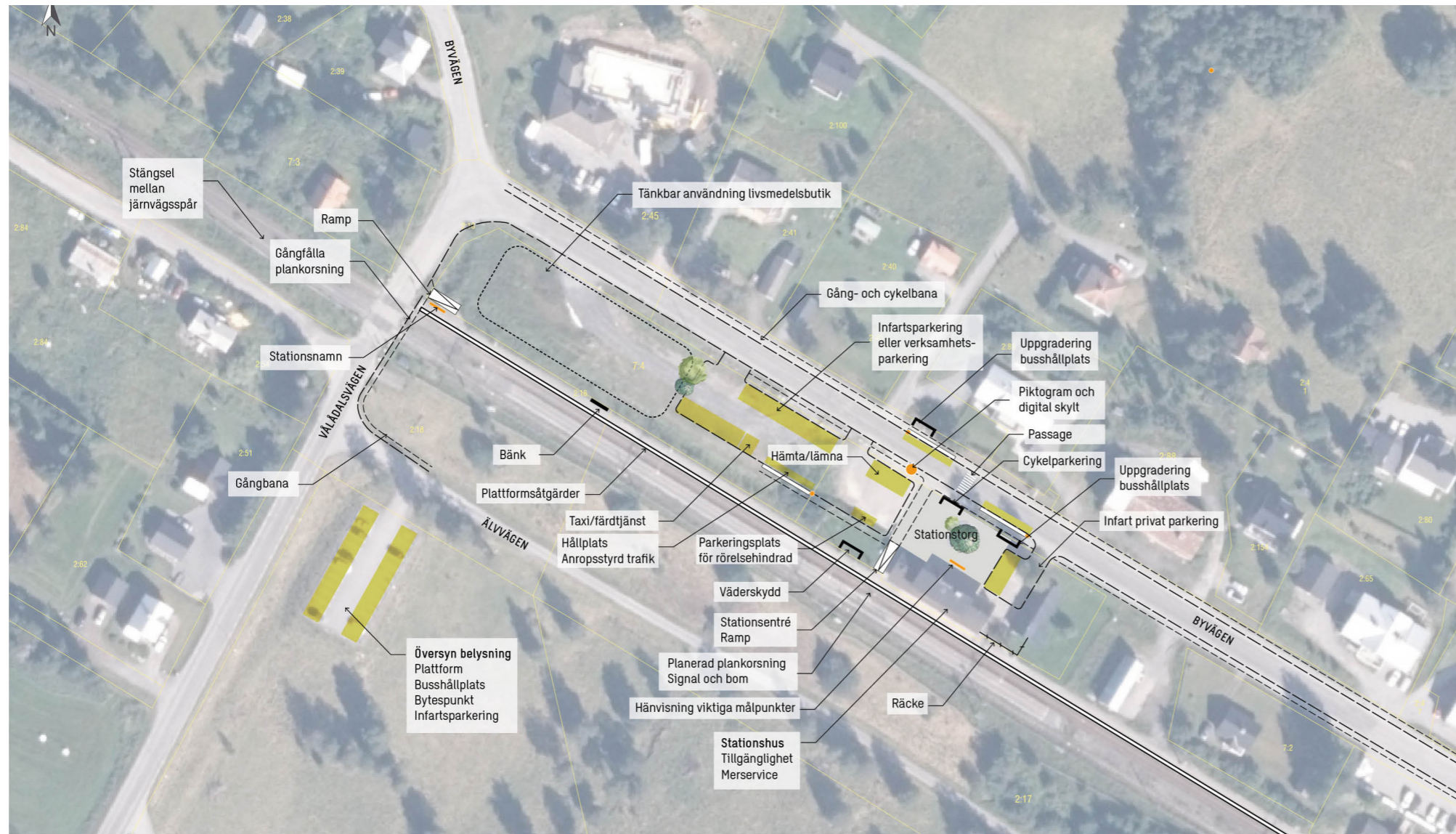
TRYGGHETSVANDRINGAR: Som en ytterligare del i nulägesanalysen har trygghetsvandringar genomförts vid tre utvalda bytespunkter: Brunflo, Fränsta och Järpen. Ett viktigt syfte med trygghetsvandringarna har varit att identifiera och kartlägga faktorer i stationsmiljön som skapar otrygghet. Ett ytterligare syfte 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 deltagare att testa på metodiken för att ta med sig vidare i sina respektive organisationer. Vandringarna och samtalen har bidragit till en fördjupad förståelse för skillnaden mellan upplevd trygghet och fysisk trygghet vid bytespunkterna.

ÖVRIGT UNDERLAG: Vid sidan av ovanstående aktiviteter har underlag samlats in genom möten med representanter från projektets deltagare – kommuner, regioner, Trafikverket, Länstrafiken och Din Tur. Samtalen har ökat förståelsen för hur deltagarna ser på brister och åtgärdsbehov vid bytespunkterna. Därutöver har information hämtats in genom underlag som regionala trafikförsörjningsprogram, åtgärdsvalsstudier, kommunala mobilitetsutredningar, fördjupade översiktsplaner, resvaneundersökningar, handledningar samt planerade och genomförda investeringsprojekt gjorts av de 10 studerade bytespunkterna.

SAMMANSTÄLLNING AV BRISTER: Bristerna har sammanställts i en värderos som visar hur väl bytespunkten uppfyller olika resenärsfunktioner utifrån en grundläggande standardnivå. Bedömningen är kvalitativ och bygger på en sammanvägd bedömning av standard på plattform, busshållplats och ankomstzon. Värderosen illustrerar gapet mellan den nuvarande situationen och den standard som resenärerna kan förvänta sig av en bytespunkt av en viss stationsklass. Eftersom värderosen utgår från bytespunktens stationsklass är det inte rimligt att jämföra stationer med olika stationsklass.

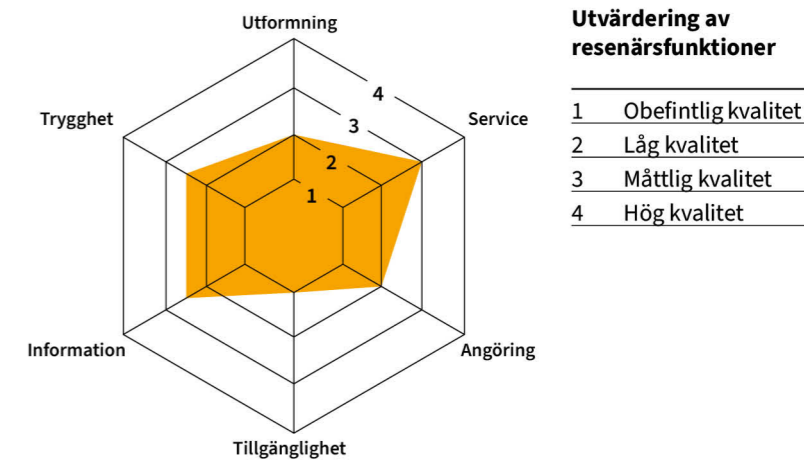
Undersåker

Nedan: Utvecklingsförslag



Stationsdata	Mätvärden
Boende inom 5 km från bytespunkten	ca 1 230 invånare
Stationsklass tågstation*	4
Stationsklass busshållplats*	2
Antal regionaltåg per dygn	10 st
Antal fjärrtåg per dygn	6 st
Antal bussavgångar per dygn	33 st
Antal påstigande tågresenärer per dygn	54 st
Antal påstigande bussresenärer per dygn	29 st
Mötespår	Ja
Antal plattformar	1 sidoplattform + 1 mittplattform
Vänthall	Ja

* Se beskrivning av stationsklass delrapport 1



Nulägesbeskrivning

Undersåker är en mindre ort i Åre kommun, cirka 13 km väster om Järpen. Stationen är en viktig bytespunkt med fjärr- och regional-tåg samt bussar mot Årefjällen.

UTFORMNING: Stationen har två plattformar med brister gällande säkerhet och tillgänglighet. Skyddszonen består endast av färgmarkering och plattformsförbindelsen är obevakad. Busshållplatsen saknar väderskydd och är inte tillgänglighetsanpassad.

SERVICEUTBUD: Stationshuset rymmer en uppvärmd vänthall. Flera resenärer önskar bättre skötsel, fler toaletter och service som café eller automat. En matvarubutik finns i närområdet men övrig rese-närsservice saknas.

ANGÖRING: Det saknas en passage för oskyddade trafikanter över Byvägen. Inom stationsområdet saknas separerade gångbanor för gående som delar yta med motorfordon. Parkeringsytan närmast stationen är ostrukturerad och saknar platser för anropsstyrd trafik, taxi, färdtjänst och hämta/lämna. Pendelparkeringen väster om stationen är ofta full och har bristande koppling till plattformen.

TILLGÄNGLIGHET: Både plattformar och busshållplatser har stora brister gällande lutning, ledstråk, taktila ytor och vinterunderhåll. Vänthallens entré är svårtillgänglig för personer med rörelse-sättning. Avståndet till parkering för rörelsehindrade är långt. Det saknas mötesplats för ledsagning.

INFORMATION: Skyltning och orientering är bristfällig. Stations-namn, hållplatsinformation och busstabeller saknas. Digital trafikinformation finns för tåg men inte för buss.

TRYGGHET: Stationen upplevs trygg dagtid men otrygg kvällstid på grund av svag belysning, ödslighet och ungdomsgång i vänthallen. Ökad belysning, service och bemanning efterfrågas.

»Busshållplatsen ligger efter en trafikerad väg som inte är så trevlig alla gånger«

Citat från resenärsundersökningen

»Stationen är ”död” – ge den liv och upprustning«

Citat från resenärsundersökningen



Ovan: Visionsbild åtgärdsförslag Undersåker med stationstorg, cykelparkering, väderskydd för buss. Passage över Byvägen samt en skylt som annonserar bytespunkten på långt håll i förgrunden.

Utvecklingsförslag

En viktig inriktning i utvecklingsförslaget för Undersåker är att öka tillgängligheten till bytespunkten och göra den mer synlig och framträdande i landskapet. Åtgärderna kan delas in i fyra geografiska områden.

PLATTFORM: Fokus ligger på ökad tillgänglighet genom kontrastmarkeringar, varningsplattor, taktila skyltkomplement och väderskydd med tillgänglighetsanpassade sittplatser. En ny västlig entré föreslås som kopplar plattformen till pendelparkeringen vid Vålådalsvägen via gångbana och ramp, vilket ökar säkerheten och minskar obehörig passage över spår.

BUSSHÅLLPLATS: Busshållplatserna har stora brister och föreslås rustas upp med väderskydd, rätt höjd och bredd på plattform, taktila ledstråk, kontrasterande kantsten och förbättrad trafikinformation.

ANKOMSTZON: Ankomstområdet görs mer tillgängligt och tryggt. Gångbanan längs Byvägen föreslås breddas till gång- och cykelbana och en hastighetssäkrad passage över vägen anläggs för att underlätta byten mellan tåg och buss samt möjliggöra för gående och cyklister att korsa vägen på ett tryggt och säkert sätt. Vidare föreslås att angöringen närmast stationen görs om med tydliga platser för parkering, anropsstyrd trafik, taxi, färdtjänst och hämta/lämna.

Området framför stationshuset frigörs från biltrafik och blir ett stationstorg med sittplatser, grönska och väderskyddad cykelparkering. Torget tydliggör stationens entré med piktogram och digital skylt för avgångstider.

STATIONSHUS: Stationshuset från sent 1800-tal är uppskattat och föreslås bevaras och förädlas. Vänthallen rustas upp med målning, bättre belysning och ökad service som wifi, eluttag, varuautomat, paketboxar och förvaring. Ett minibibliotek föreslås återinföras efter resenärernas önskemål.

KOSTNAD	NYTTA			
	LITEN NYTTA	MÅTTLIG NYTTA	STOR NYTTA	MYCKET STOR NYTTA
MER ÄN 10 MKR				
1 MKR – 10 MKR		25. Tätare belysning plattform	1. Taktila markeringar 10. GC-bana Byvägen 15. Strukturerad angöringsyta 26. Platsbyggnad/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. Taktit ledstråk till busshållplats 31. Modernisering vänthall	11. Passage över Byvägen 22. Standardhöjning busshållplats
0 – 100 TKR	8. Taktit 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		

Redan planerade åtgärder

- Standardhöjning av plattformsförbindelse

Lågt hängande frukter

- Tydlig och välkomnande stationsentré, ca 110 tkr
- Tillgänglig och välkomnande vänthall, ca 570 tkr

Fortsatt utredning

- Tillgänglighet för alla resenärer, ca 4 270 tkr
- Passage över Byvägen och standardhöjning av busshållplatser, ca 740 tkr

Omfattande utredning

- Sekundär entré till plattformen, ca 1 480 tkr
- Trygg och säker ankomstzon, ca 6 000 tkr

Mer detaljer finns att se i rapportens fullversion

MEDFINANSIERAS AV:



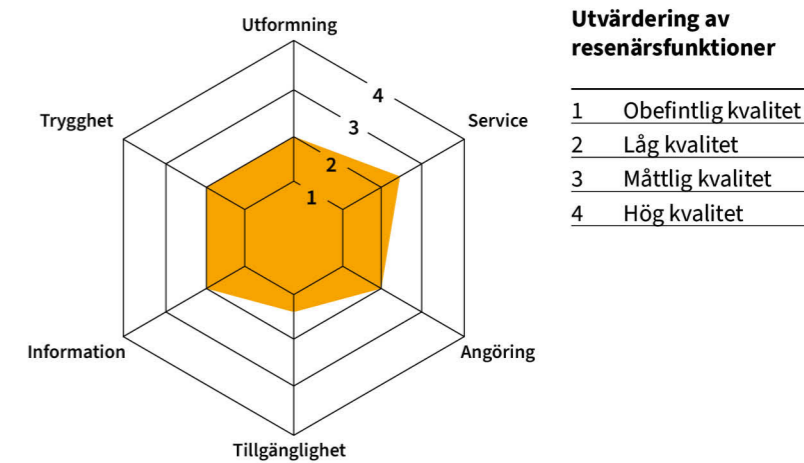
Järpen

Nedan: Utvecklingsförslag, utvecklingsförslag för busshållplatser finns att se i rapportens fullversion



Stationsdata	Mätvärden
Boende inom 5 km från bytespunkten	ca 1 180 invånare
Stationsklass tågstation*	4
Stationsklass busshållplats*	2
Antal regionaltåg per dygn	10 st
Antal fjärrtåg per dygn	6 st
Antal bussavgångar per dygn	47 st
Antal påstigande tågresenärer per dygn	60 st
Antal påstigande bussresenärer per dygn	21 st
Mötespår	Ja
Antal plattformar	1 sidoplattform
Vänthall	Ja

* Se beskrivning av stationsklass delrapport 1



Nulägesbeskrivning

Järpen är centralort och administrativt centrum i Åre kommun. Stationen är därmed extra viktig för arbetspendling, skolresor, kommunala verksamheter och service. Vid järnvägsstationen stannar fjärrtåg och regionaltåg. Närmaste busshållplats ligger 300 meter nordväst om stationen vid Järpens bibliotek.

UTFORMNING: Stationen är uppbyggd med en sidoplattform som är i behov av tillgänglighetsanpassning och säkerhetshöjande åtgärder såsom kontrastmarkering och varningsplattor. Även busshållplatsen vid Järpens bibliotek är i behov av en omfattande standardhöjning med plattformsåtgärder och nya väderskydd.

SERVICEUTBUD: Stationshuset rymmer en uppvärmd vänthall som är uppskattad av resenärerna men som är i behov av uppräschning och modernisering. Flera resenärer önskar utökad service med fler eluttag, trådlöst nätverk, matservice med mera.

ANGÖRING: Det är oklart hur gångtrafikanter ska röra sig inom stationsområdet. Idag saknas hänvisade ytor för gående som delar de yta med motorfordon. För resenärer som ska byta till buss är det otydligt hur de ska ta sig till busshållplatsen. Gångvägen mellan stationen och busshållplatsen upplevs som trafikfarlig och det saknas en hastighetssäkrad passage över E14.

TILLGÄNGLIGHET: Det lutar till plattformen och trappor och ramper är inte tillgänglighetsanpassade. Det saknas ledstråk till plattformen som har en ojämn beläggning vilket orsakar vattensamlingar och isbildning. Entrén till vänthallen är svårtillgänglig och saknar bland annat automatisk dörröppnare. Busshållplatsen vid Järpens bibliotek är i behov av tillgänglighetsåtgärder som taktila ledstråk, kontrasterande kantsten och rätt höjd på plattformen.

INFORMATION: Skyltning mellan järnvägsstationen och busshållplatsen vid Järpens bibliotek är bristfällig, liksom entrén till stationen som bör förstärkas och göras mer framträdande för ankommande resenärer. Vid busshållplatsen saknas hållplatsnamn, informationstavla och digitala skyltar som visar avgångstider i realtid. Med fem hållplatslägen utan information är det otydligt varifrån vilka buslinjer ska avgå.

TRYGGHET: Stationsområdet har en ostrukturerad användning som upplevs som otydlig och osäker för oskyddade trafikanter. Den allmänna uppfattningen i resenärsundersökningen 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.

»Bussarna borde stanna nere vid stationen som de gjorde förut!«

Citat från resenärsundersökningen

»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«

Citat från resenärsundersökningen



Ovan: Visionsbild åtgärdsförslag Järpen med stationstorg, annonserande skyltning med stationsnamn, cykelgarage, passage över Byvägen samt möjlig bro över E14 / E45 Atlantvägen.

Utvecklingsförslag

En viktig inriktning i utvecklingsförslaget för Järpen är att öka tillgängligheten till bytespunkten för oskyddade trafikanter med tydliga och avgränsade gångtytor och en mer välkomnande stationsentré. Åtgärderna kan delas in i fyra geografiska områden.

PLATTFORM: På plattformen föreslås tillgänglighetsåtgärder som kontrastmarkeringar, varningsplattor, taktila skyltkomplement och väderskydd med tillgänglighetsanpassade sittplatser. Entréerna till plattformen ses över med ledstång vid trappan väster om stationshuset och en ny ramp i öster som tar upp lutningen. Beläggningen förbättras för att minska halkrisk under vintertid.

BUSSHÅLLPLATS: En ny busshållplats föreslås utmed E14 i anslutning till stationen för att möjliggöra för ersättningstrafik vid

trafikstörningar. De befintliga hållplatserna vid Järpens bibliotek uppdateras med nya moderna väderskydd, digital realtidsskyltning och tillgänglighetsåtgärder. För att uppmuntra fler att cykla till busshållplatsen och målpunkterna däromkring föreslås att en väderskyddad cykelparkering anläggs mellan busshållplatser och entrén till biblioteket.

ANKOMSTZON: Angöringen för motorfordon begränsas till ett område väster om stationen för verksamhetsparkering och ett område öster om stationen med parkeringsplats för rörelsehindrade, platser för pendelparkering, hämta/lämna, taxi och färdtjänst. Framför stationshuset utvecklas ett stationstorg med sittplatser och grönska som tydliggör entrén.

Gående får en obruten gångbana hela vägen till busshållplatsen som tydliggörs med förstärkt skyltning. Cykelparkeringen kompletteras med ett belyst cykelgarage för ökad trygghet. På längre sikt kan en gångbro över E14 och järnvägen bli aktuell för säkrare kopplingar.

STATIONSHUS: I vänthallen föreslås åtgärder som bidrar till ökad trygghet och trivsel. Här föreslås en allmän uppfräschning och modernisering med invändigt målningsarbete, förbättrad belysning och utökad resenärsservice genom fler eluttag, trådlöst nätverk, varuautomat, paketboxar och bagageförvaring.

KOSTNAD	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
		NYTTA			

Redan planerade åtgärder

- Trafiksäker passage över E14

Lågt hängande frukter

- Tydlig och välkomnande stationsentré, ca 190 tkr
- Ökad trygghet och trivsel, ca 490 tkr

Fortsatt utredning

- Tillgänglighet för alla resenärer, ca 2 100 tkr

Omfattande utredning

- Trygg och säker ankomstzon, ca 21 000 tkr

Mer detaljer finns att se i rapportens fullversion

MEDFINANSIERAS AV:



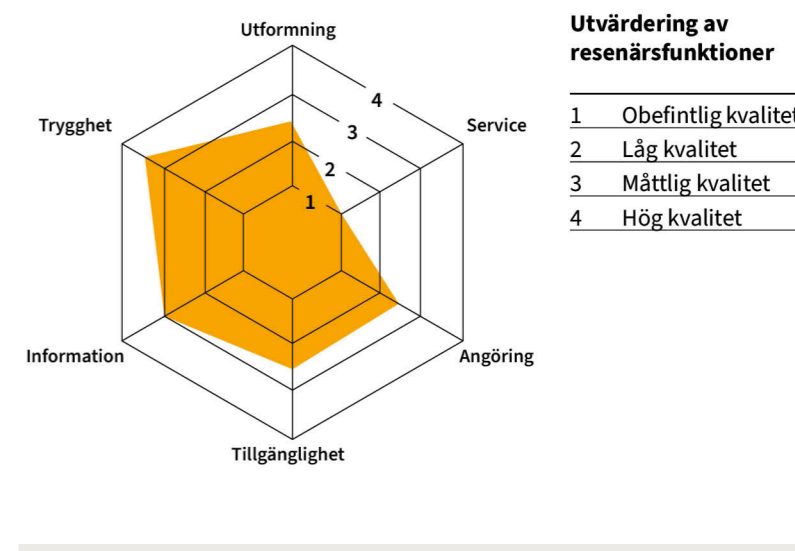
Mörsil

Nedan: Utvecklingsförslag



Stationsdata	Mätvärden
Boende inom 5 km från bytespunkten	ca 1 010 invånare
Stationsklass tågstation*	4
Stationsklass busshållplats*	2
Antal regionaltåg per dygn	10 st
Antal fjärrtåg per dygn	-
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 delrapport 1



Nulägesbeskrivning

Mörsil är en tätort i Åre kommun, cirka 11 kilometer sydost om Järpen nära gränsen till Krokom kommun. Stationen ligger i nära anslutning till tätortens centrala delar med förskola, grundskola, bibliotek och livsmedelsaffär. Stationen är en mindre pendlingsstation som trafikeras av regionaltåg och bussar.

UTFORMNING: Stationen är uppbyggd med en sidoplattform som håller en god standard avseende utformning och funktion. Busshållplatserna på Kyrkvägen saknar väderskydd och är i behov av tillgänglighetsåtgärder.

SERVICEUTBUD: Mörsil är en mindre pendlarstation som saknar resenärservice. Det tidigare stationshuset används inte längre, vilket innebär att resenärer saknar tillgång till uppvärmda utrymmen under väntetid.

ANGÖRING: Stationen har en tydlig angöringsyta med pendelparkering och cykelparkering i direkt anslutning till plattformen. Det saknas dock platser för hämta/lämna, taxi och färdtjänst. För resenärer som ska byta till buss saknas en passage över Kyrkvägen. Gångbanan längs vägen har svag belysning och bristande beläggning vilket resulterar i vattenansamlingar och isbildning. Det saknas 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: Plattformen uppfyller i stort sett gällande tillgänglighetskrav och har både taktila och visuella ledstråk som leder vidare till parkeringen och den södra busshållplatsen.

Busshållplatserna uppfyller inte tillgänglighetskraven och saknar bland annat rätt plattformshöjd, kontrasterande kantsten, taktila ledstråk och sittplatser.

INFORMATION: Stationen har god orienterbarhet med samlade funktioner och en öppen, blickbar miljö. Skyltning inom stationsområdet är tillräcklig, men det saknas vägvisning till viktiga målpunkter såsom centrum. Entrén till stationen bör förtydligas för att stärka upplevelsen av ankomst. Busshållplatserna saknar hållplatsnamn, informationstavla och digital realtidsskyltning.

TRYGGHET: Stationsområdet upplevs som öppet och tryggt med goda siktlinjer och väl avgränsade funktioner. Resenärerna känner sig trygga, både dag- och kvällstid, men önskar förbättrad belysning och underhåll längs gångbanan utmed Kyrkvägen.

»Det är ofta isigt på vägen till stationen och dålig belysning«

Citat från resenärsundersökningen

Utvecklingsförslag

En viktig inriktning i utvecklingsförslaget för Mörsil är att förbättra bytesmöjligheterna mellan med buss och tåg samt förbättra service och komfort för resenärerna. Åtgärderna kan delas in i tre geografiska områden.

PLATTFORM: Plattformen har nyligen rustats upp och håller en hög standard. Endast mindre kompletteringar föreslås, såsom förbättrad skyltning och tillgänglighetsanpassade sittplatser. En ny östlig sekundär entré föreslås som kopplar plattformen till de centrala delarna av Mörsil. I anslutning till denna entré anläggs en hastighetssäkrad passage över Kyrkvägen med övergångsställe och förstärkt belysning.

BUSSHÅLLPLATS: Busshållplatserna föreslås utvecklas i samspel med stationen för att underlätta byten mellan tåg och buss. Väderskydd, digitala realtidsskyltar och bättre belysning tillkommer liksom tillgänglighetsåtgärder såsom rätt höjd och bredd på plattform, taktila ledstråk, kontrasterande kantsten och sittplatser.

ANKOMSTZON: Förbindelsen mellan plattformen och busshållplatsen förbättras genom en ny, trygg passage över Kyrkvägen med god belysning. Gångbanan längs vägen föreslås få förbättrad belysning och på sikt breddas till en gång- och cykelbana som kopplar vidare österut. En mindre uppvärmd vänthall föreslås med genom-siktliga väggar mot plattformen och busshållplatsen. Vänthallen placeras mellan plattform och busshållplats så att den kan nyttjas av både tågresenärer och bussresenärer.

»Det finns ingenstans att gå in. Det kan vara jobbigt att stå ute ensam«

Citat från resenärsundersökningen

Höger: Visionsbild åtgärdsförslag Mörsil med nytt kombinerat väderskydd för buss och cykelparkering samt nytt uppvärmt väderskydd för station.

KOSTNAD	NYTTA			
	LITEN NYTTA	MÅTTLIG NYTTA	STOR NYTTA	MYCKET STOR NYTTA
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. Uppvärt 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		

Redan planerade åtgärder

Inga planerade åtgärder

Lågt hängande frukter

- Tydlig och välkomnande stationsentré, ca 120 tkr

Fortsatt utredning

- Uppvärt väderskydd vid plattformen, ca 470 tkr
- Passage över Kyrkvägen och standardhöjning av busshållplatser, ca 1 300 tkr
- Sekundär entré till plattformen, ca 290 tkr

Omfattande utredning

- Gång- och cykelåtgärder på Kyrkvägen, ca 3 500 tkr

Mer detaljer finns att se i rapportens fullversion



MEDFINANSIERAS AV:



Östersund Västra

Nedan: Utvecklingsförslag

Nulägesbeskrivning

Östersund Västra ligger i nära anslutning till Östersunds stadskärna. Stationen fungerar som en mindre pendlingsstation som trafikeras av regionaltåg och kompletterar den närliggande centralstationen. Med en sin centrala lokalisering har Östersund Västra stor betydelse för tillgängligheten till stora målpunkter som länsjukhuset och kommunens största arbetsplatser.

UTFORMNING: Stationen är uppbyggd med sidoplattform och entréer i vardera riktningen. Plattformen har flera brister gällande säkerhet och tillgänglighet och saknar exempelvis kontrasterande och taktila varningsytor för skydds-zonen. Busshållplatsen på Strandgatan närmast stationen har flera tydliga brister i utformningen med avseende på plattformshöjd, kontrasterande kantremsa och avsaknad av väderskydd.

SERVICEUTBUD: Stationen saknar resenärservice. 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 tågresenärer. Flera resenärer önskar att stationshuset utvecklas med vänthall.

ANGÖRING: Öster om stationen finns en väderskyddad cykelparkering i direkt anslutning till det prioriterade cykelnätet. Passagen över Strandgatan sker via cykelöverfart där motorfordon har väjningsplikt, men flera resenärer upplever trafiksituationen som otrygg på platsen. Bilparkering sker väster om stationen med cirka 100 platser, varav några med laddmöjlighet. Det saknas markerade parkeringsplatser för rörelsehindrade, hämta/lämna, taxi och färdtjänst, och det är bristfällig belysning mellan markeringen och plattformen. Busstrafiken angör från en enklare hållplats vid den norra entrén på Strandgatan.

TILLGÄNGLIGHET: Plattform och busshållplatser har brister gällande taktila ledstråk, sittplatser och resenärsinformation. Ramperna för att ta sig upp på plattformen är inte tillgänglighetsanpassade och det saknas ledstråk mellan plattform, parkering och busshållplats.

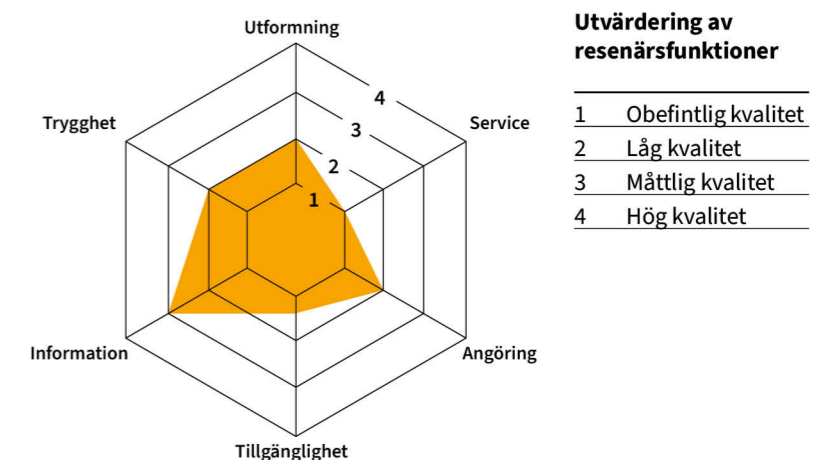
INFORMATION: Stationen har god orienterbarhet då funktionerna är samlade kring en begränsad geografisk yta som gör att man snabbt och enkelt lokaliserar alla stationens funktioner. Entréerna kan dock förtydligas med stationsnamn, piktogram och digital skylt som visar avgångstider för ankommande resenärer. Busshållplatserna saknar hållplatsnamn och information om trafiken.

TRYGGHET: Det centrala läget innebär att det rör sig många människor i anslutning till stationen, vilket är positivt för tryggheten. Flera resenärer upplever dock att stationsområdet är otryggt på kvällstid, det gäller i synnerhet området vid Badhusparken och vägen mellan parkering och plattformen.



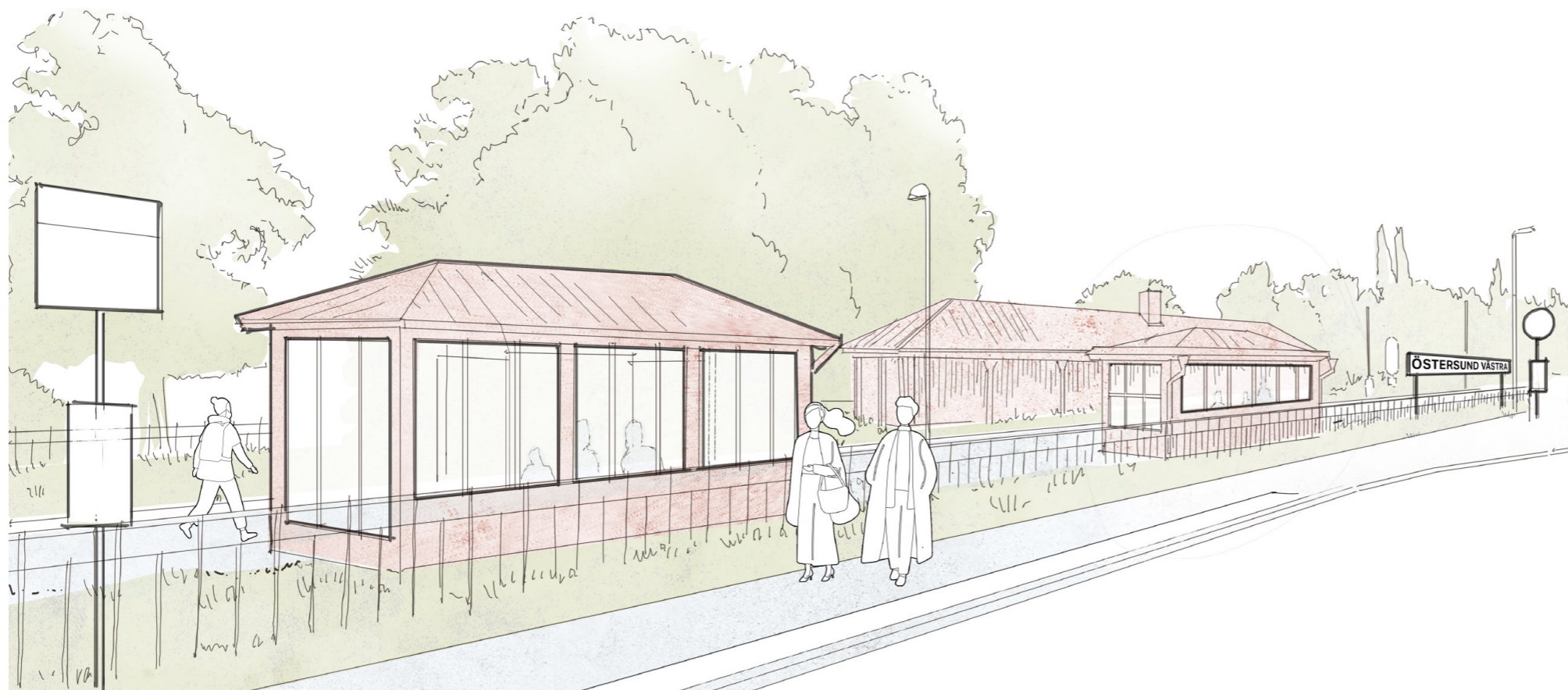
Stationsdata	Mätvärden
Boende inom 5 km från bytespunkten	ca 42 190 invånare
Stationsklass tågstation*	2
Stationsklass busshållplats*	3
Antal regionaltåg per dygn	10 st
Antal fjärrtåg per dygn	-
Antal bussavgångar per dygn	34 st
Antal påstigande tågresenärer per dygn	73 st
Antal påstigande bussresenärer per dygn	7 st
Mötesspår	Nej
Antal plattformar	1 sidoplattform
Vänthall	Nej

* Se beskrivning av stationsklass delrapport 1



»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«

Citat från resenärsundersökningen



Utvecklingsförslag

En viktig inriktning i utvecklingsförslaget för Östersund Västra 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. Åtgärderna kan delas in i fyra geografiska områden.

PLATTFORM: Fokus ligger på ökad tillgänglighet genom kontrastmarkeringar, varningsplattor, taktila skyltkomplement och justering av de befintliga väderskydden. I dessa väderskydd öppnas en sektion mot Strandgatan för ökad överblick och ljusinsläpp. För att förbättra komforten för väntande resenärer föreslås också uppvärmda väderskydd med stängbara dörrar på plattformen.

BUSSHÅLLPLATS: Busshållplatserna har stora brister och föreslås rustas upp till fullgod standard med väderskydd, rätt plattformshöjd och bredd, taktila ledstråk, kontrasterande kantsten och förbättrad resenärsinformation.

ANKOMSTZON: Angöringen till stationen utvecklas för att underlätta för gående, cyklister och bussresenärer. Stationen får tydligare entréer med piktogram, stationsnamn och digital skylt som visar tågets avgångstider. Strandgatan föreslås omvandlas från trafikled till stadsgata med gångbanor på båda sidor och dubbelriktad cykelbana på den östra sidan. Samtliga passager över gatan hastighetssäkras och förses med förstärkt belysning. Angöringen vid den södra entrén utvecklas med cykelparkering och parkeringsplatser för rörelsehindrade. Stationshuset väster om stationen föreslås rustas upp och utvecklas med funktioner som ökar tryggheten och vistelsekvaliteten. Byggnaden kan utvecklas för kommersiell verksamhet, exempelvis café eller butik, vilket stärker platsens liv och koppling till det intilliggande parkstråket.

Ovan: Visionsbild åtgärdsförslag Östersund Västra förbättrad skyltning till station, nytt uppvärmt väderskydd, nytt fönster i befintligt väderskydd, förbättrad standard busshållplats.

KOSTNAD	NYTTA			
	LITEN NYTTA	MÅTTLIG NYTTA	STOR NYTTA	MYCKET STOR NYTTA
MER ÄN 10 MKR	3. Eventuellt plattformstak			
1 MKR - 10 MKR			17. Standardhöjning busshållplats 20. Gatuutformning Strandgatan	8. Uppvärt väderskydd
100 TKR - 1 MKR		4. Sittplatser och befintliga väderskydd 5. Tillgänglighetsanpassning ramper 9. Strukturerad parkering laddplatser 10. Cykelparkering söder om plattform 13. Parkeringsplats rörelsehindrade 16. Belysning pendelparkering 21. Piktogram och digital skylt	2. Taktill markering skyddszone 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	

Redan planerade åtgärder

Inga planerade åtgärder

Lågt hängande frukter

- Tydlig och välkomnande stationsentré, ca 220 tkr
- Angöring vid den södra stationsentrén, ca 310 tkr
- Välkomnande stationsbyggnad, ca 280 tkr

Fortsatt utredning

- Tillgänglighet för alla resenärer, ca 2 100 tkr
- Uppvärt väderskydd på plattformen, ca 1 000 tkr
- Standardhöjning av busshållplats, ca 1 300 tkr

Omfattande utredning

- Omvandling av Strandgatan från trafikled till stadsgata, ca 9 200 tkr

Mer detaljer finns att se i rapportens fullversion

»Jag önskar en hållplats som en glasbur fyra väggar och en dörr som man kan stänga när det är oväder«

Citat från resenärsundersökningen

MEDFINANSIERAS AV:



Medfinansieras av Europeiska unionen



Region JÄMTLAND HÄRJEDALEN



Region Västernorrland



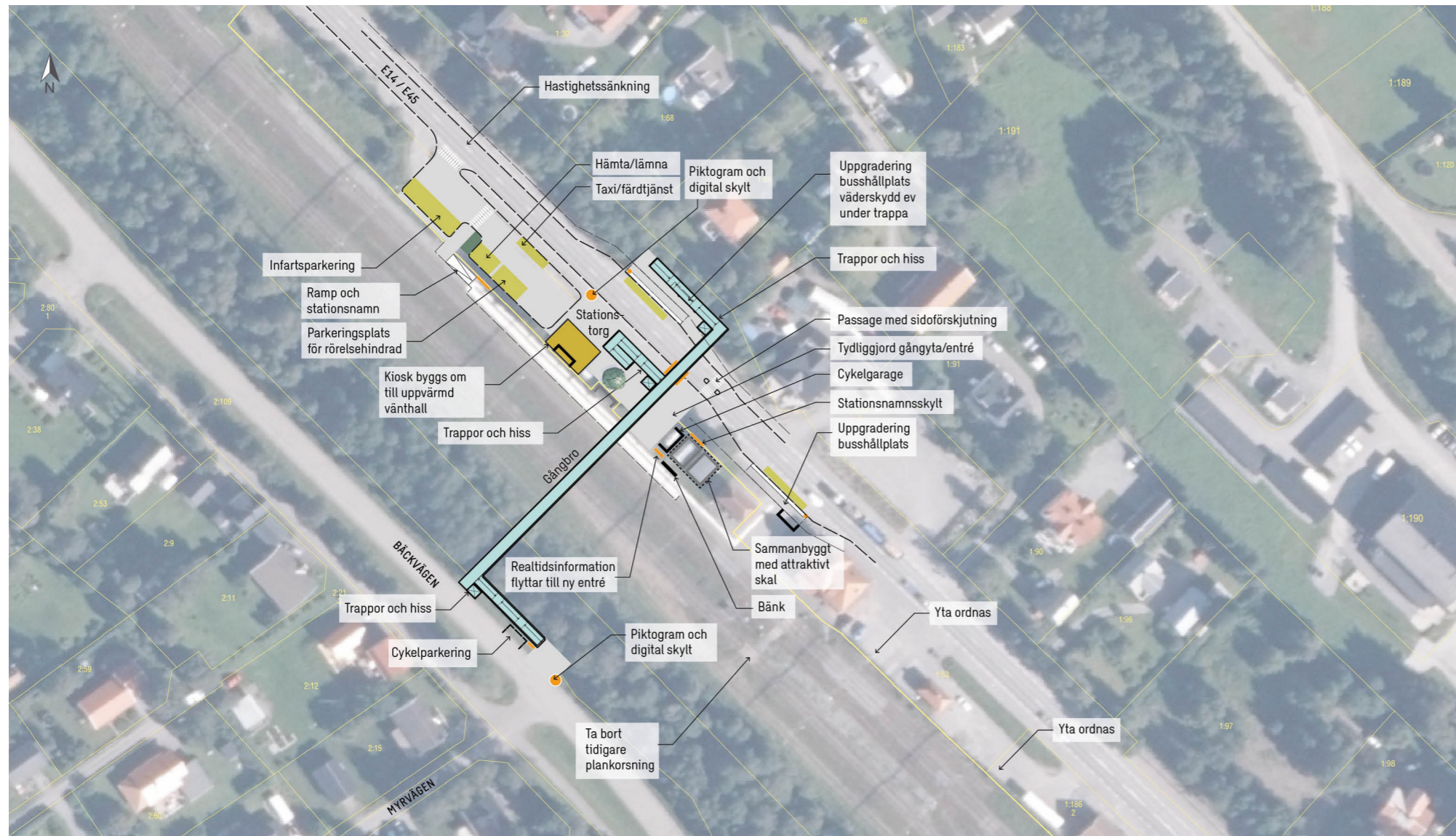
Trafikverket



Krokoms kommun

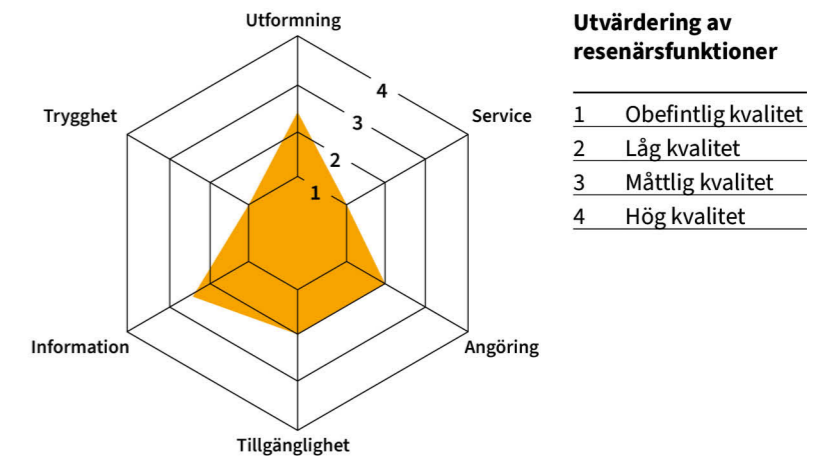
Brunflo

Nedan: Utvecklingsförslag



Stationsdata	Mätvärden
Boende inom 5 km från bytespunkten	ca 5 070 invånare
Stationsklass tågstation*	3
Stationsklass busshållplats*	3
Antal regionaltåg per dygn	18 st
Antal fjärrtåg per dygn	-
Antal bussavgångar per dygn	67 st
Antal påstigande tågresenärer per dygn	22 st
Antal påstigande bussresenärer per dygn	17 st
Mötespår	Ja
Antal plattformar	1 sidoplattform
Vänthall	Nej

* Se beskrivning av stationsklass delrapport 1



Nulägesbeskrivning

Brunflo är en tätort i Östersunds kommun, cirka 16 kilometer sydost om Östersund. Stationen är belägen en kilometer sydost om Brunflo centrum. Vid stationen stannar regionaltåg och bussar. Brunflo knyter samman E14 från Sundsvall och E45 från Mora vilket medför höga trafikflöden på Europavägen närmast stationen.

UTFORMNING: Stationen är uppbyggd med en sidoplattform som håller en god standard avseende utformning och funktion. Busshållplatserna som ligger i anslutning till stationen utmed E14/E45 uppfyller kraven för plattformslängd, bredd och plattformshöjd men saknar väderskydd.

SERVICEUTBUD: Resenärservice saknas helt vid stationen. Det tidigare stationshuset används numera för annan verksamhet. Vänthall, toalett och butik finns inte. Flera resenärer efterfrågar uppvärmd väntsal och grundläggande service i väntan på tåg och buss.

ANGÖRING: Ankomstzonen rymmer busshållplats, cykelparkering och yta för hämta/lämna. Längre västerut finns yta för pendelparkering. Parkeringsmöjligheterna är få och ofta fullbelagda. Förbindelsen till hållplatsen på motsatt sida E14/E45 saknar säker passage. Höga trafikflöden och bristande belysning skapar otrygghet för gående och cyklister.

TILLGÄNGLIGHET: Plattformen har god standard med taktila ledstråk och väderskydd, men få sittplatser och brist på kontrastmarkeringar. Gångvägarna till plattformen har bristfälligt underhåll och det saknas ledstråk. Från parkeringen finns en grusad gångväg som är i behov av tillgänglighetsåtgärder. Busshållplatserna saknar taktila ytor och tillgänglighetsanpassning. Det finns inga markerade platser för rörelsehindrade och ingen tillgänglig toalett eller mötesplats för ledsagning.

INFORMATION: Plattformen har tillfredsställande trafikinformation men vissa skyltar är felriktade mot det gamla stationshuset. Busshållplatserna saknar hållplatsnamn, topptavlor och informationstavlor, vilket försvårar orientering. Stationen upplevs som avsidat och anonym. Entrén till stationen bör förtydligas och göras mer framträdande på platsen.

TRYGGHET: Stationsområdet upplevs som otryggt kvällstid på grund av bristande belysning, oanvända ytor och skymd sikt. Klotter, skräp, bråte och uppställda fordon bidrar till känslan av eftersatt och ogästvänlig miljö. Både trygghetsvandringen och resenärsundersökningen pekar på behovet av bättre skötsel och att samla funktionerna bättre inom stationsområdet, samt trafiksäker passage över E14/E45 och järnvägen.

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

Citat från resenärsundersökningen

»Det hade varit bra om man kunde ta sig in och värma sig på något sätt«

Citat från resenärsundersökningen



Till vänster: Visionsbild åtgärdsförslag Brunflo med ny vänthall, ny möjlig bro över E14/E45 samt järnvägen, skal kring befintliga el-centraler och uppgradering av busshållplatser.

Utvecklingsförslag

En viktig inriktning i utvecklingsförslaget för Brunflo 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. Åtgärderna kan delas in i tre geografiska områden.

PLATTFORM: Plattformen håller en god standard och här föreslås i första hand mindre åtgärder såsom taktila komplement till skyltning, komplettering av tillgänglighetsanpassade sittplatser och att den tidigare plattformsförbindelsen stängs igen. En sekundär entré till plattformen föreslås intill pendelparkeringen.

BUSSHÅLLPLATS: Vid busshållplatserna föreslås en standardhöjning som omfattar väderskydd, taktila ledstråk, kontrasterande kantsten, resenärsinformation och tillräcklig bredd och höjd på plattform.

ANKOMSTZON: Angöringen för motorfordon begränsas till ett område väster om stationen med platser för hämta/lämna, taxi, färdtjänst och pendelparkering. Den tidigare blomsterkiosken föreslås omvandlas till uppvärmd vänthall och framför vänthallen utvecklas ett stationstorg med sittplatser och grönska som tydliggör entrén. För att öka tryggheten och känslan av att stationen är prioriterad och omhändertagen föreslås en omfattande upprensning av sly, bråte och uppställda fordon. Vidare föreslås att gående får en obruten gångbana till busshållplatsen med gångpassage över E14/E45. På längre sikt kan en gångbro över Europavägen och järnvägen bli aktuell för säkrare kopplingar. Den nya gångbron är en viktig åtgärd för att öka trafiksäkerheten utmed järnvägsspåret samtidigt som tillgängligheten förbättras avsevärt för boende på respektive sida av stationen.

Redan planerade åtgärder

Inga planerade åtgärder

Lågt hängande frukter

- Tydlig och välkomnande stationsentré, ca 120 tkr.
- Trygghetshöjande åtgärder, ca 200 tkr

Fortsatt utredning

- Uppvärmd vänthall vid plattformen, ca 690 tkr
- Passage över E14/E45 och standardhöjning av busshållplatser, ca 1 600 tkr
- Sekundär entré till plattformen vid parkeringen, ca 470 tkr

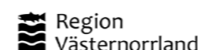
Omfattande utredning

- Planskild passage över E14/E45 och järnvägen, ca 28 000 - 39 000 tkr (lägre kostnad enbart bro över järnväg).

Mer detaljer finns att se i rapportens fullversion

KOSTNAD	NYTTA			
	LITEN NYTTA	MÅTTLIG NYTTA	STOR NYTTA	MYCKET STOR NYTTA
MER ÄN 10 MKR				19. Planskild passage
1 MKR - 10 MKR		13. Belysning GC-bana E14/E45 20. Platsbildning/stationstorg	5. Strukturerad angöring 15. Standardhöjning busshållplats	
100 TKR - 1 MKR	24. Attraktiva skal el-central	2. Stäng oanvänd plattformsförbindelse 8. Taktill ledstråk till busshållplats 9. Dagvattenhantering gångväg 12. Belysning pendelparkering 18. Cykelgarage	6. Gångpassage över E14/E45 10. Ramp vid pendelparkering	4. Uppvärmd vänthall
0 - 100 TKR	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		

MEDFINANSIERAS AV:



Bräcke

Nedan: Utvecklingsförslag



Nulägesbeskrivning

Bräcke är centralort i Bräcke kommun. Stationen ligger centralt i tätorten med direkt anslutning till handel, kontor och offentlig service som hälsovårdscentral, polis, skola och förskola. Vid stationen stannar fjärrtåg, regionaltåg och bussar. Det passerar dessutom många godståg vid stationen då sträckan förbinder Norra stambanan och Stambanan genom övre Norrland. Det innebär att det är intensiv tågtrafik genom Bräcke.

UTFORMNING: Stationen är uppbyggd med en mittplattform med två plattformslägen. Plattformen håller god standard men plattformsförbindelsen är trafikfarlig då bommar saknas och en grind står öppen. Trafikverket och kommunen bedömer platsen som riskfylld efter en allvarlig incident med spårspring. Busshållplatsen är utformad som mittrefug med smal väntyta.

SERVICEUTBUD: Stationshuset rymmer en uppvärmd vänthall. Flera resenärer önskar bättre skötsel, utökad service och längre öppettider i vänthallen.

ANGÖRING: I anslutningen till plattformsförbindelsen ligger ankomstzonen med cykelparkering och plats för taxi, färdtjänst och hämta/lämna. Söder om finns en yta för pendelparkering. Busshållplatsen ligger i anslutning till vänthallen men det saknas en säker förbindelse mellan hållplats och vänthall. Det är generellt otvetydigt hur oskyddade trafikanter ska röra sig över stationsområdet.

TILLGÄNGLIGHET: Plattformen har taktila stråk, väderskydd och sittplatser men saknar tillgänglighetsanpassade ramper och taktila skyltkomplement. Ledstråk mellan mötesplats, plattform och busshållplats saknas, och gångvägarna har bristfälligt underhåll. Ramp och trappa till vänthallen är inte tillgänglighetsanpassade. Busshållplatsen saknar tillgänglighetsanpassning och det saknas parkeringsplatser för rörelsehindrade.

INFORMATION: Skyltningen inom stationsområdet är tillräcklig och i vänthallen finns displayer för både tåg- och busstrafik. Entrén till stationen kan dock förtydligas för att stärka upplevelsen av ankomst. Busshållplatserna saknar information om busstrafiken.

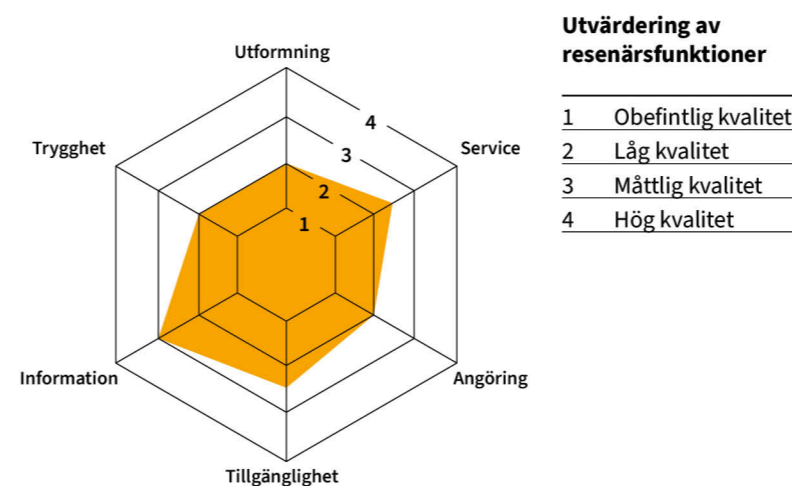
TRYGGHET: Stationen är centralt belägen nära service och handel, men järnvägen upplevs som en barriär. Oanvända och nedskräpade ytor bidrar till en eftersatt miljö. Många resenärer känner sig otrygga kvällstid, särskilt vid parkeringen och i vänthallen. Vänthallen upplevs som ogästvänlig och otrygg med förekomst av skadegörelse och missbruk. Många efterfrågar en tryggare och mer välkomnande miljö.

»Tyvärr är vänthallen 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«

Citat från resenärsundersökningen

Stationsdata	Mätvärden
Boende inom 5 km från bytespunkten	ca 1 680 invånare
Stationsklass tågstation*	4
Stationsklass busshållplats*	2
Antal regionaltåg per dygn	18 st
Antal fjärrtåg per dygn	8 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 delrapport 1



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

Citat från resenärsundersökningen



Ovan: Visionsbild åtgärdsförslag Bräcke med ny utformning av bussterminal och förbättrad skyltning.

Utvecklingsförslag

En viktig inriktning i utvecklingsförslaget för Bräcke är att öka tillgängligheten till bytespunkten för oskyddade trafikanter med tydliga och avgränsade gångtytor och en mer välkomnande stationsentré. En viktig del är också att strukturera bussangöringen med nytt förslag till placering och utformning av hållplatslägen. På längre sikt föreslås ett större omtag av stationen där dagens mittplattform ersätts med sidoplattform. Åtgärderna kan delas in i fyra geografiska områden.

PLATTFORM: Förbindelsen till plattform är trafikfarlig och i behov av åtgärder. På kort sikt kan situationen förbättras genom att plankorsningen uppgraderas till en helbomsanläggning. På längre sikt föreslås 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 och hissanslutning.

BUSSHÅLLPLATS: Ny bussangöring föreslås där dagens mittrefug ersätts av två linjära busshållplatser i rad. Det ger högre kapacitet där fler bussar kan angöra stationen samtidigt, och frigör även yta som möjliggör en omfattande standardhöjning av hållplatserna med väderskydd, tillräcklig bredd och höjd på plattform, taktila ledstråk och resenärsinformation.

ANKOMSTZON: Angöringen för motorfordon får en mer avgränsad yta med hämta/lämna, taxi och färdtjänst norr om stationshuset och pendelparkering söder därom. Det frigör ytor framför stationshuset för en trygg och säker ankomstzon i anslutning till Trafikverkets nya gång- och cykelbana med passage över E14. Norr om stationshuset planeras ett litet torg som ramar in stationen. Förbättrad belysning och allmän upprustning och upprensning stärker tryggheten och helhetsintrycket av stationsområdet.

STATIONSHUS: För vänthallen i stationshuset föreslås en allmän uppfräschning och utökad resenärservice med fler eluttag, trådlöst nätverk, varuautomat, paketboxar och bagageförvaring. Butik- eller caféverksamhet i stationshuset kan öka trygghet och social närvaro, liknande det tidigare uppskattade apoteket.

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. Strukturad 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			

Redan planerade åtgärder

- Gång- och cykelbana utmed E14

Fortsatt utredning

- Standardhöjning av plattformsförbindelse, ca 530 tkr

Lågt hängande frukter

- Tydlig och välkomnande stationsentré, ca 110 tkr
- Tillgänglig och välkomnande vänthall, ca 420 tkr

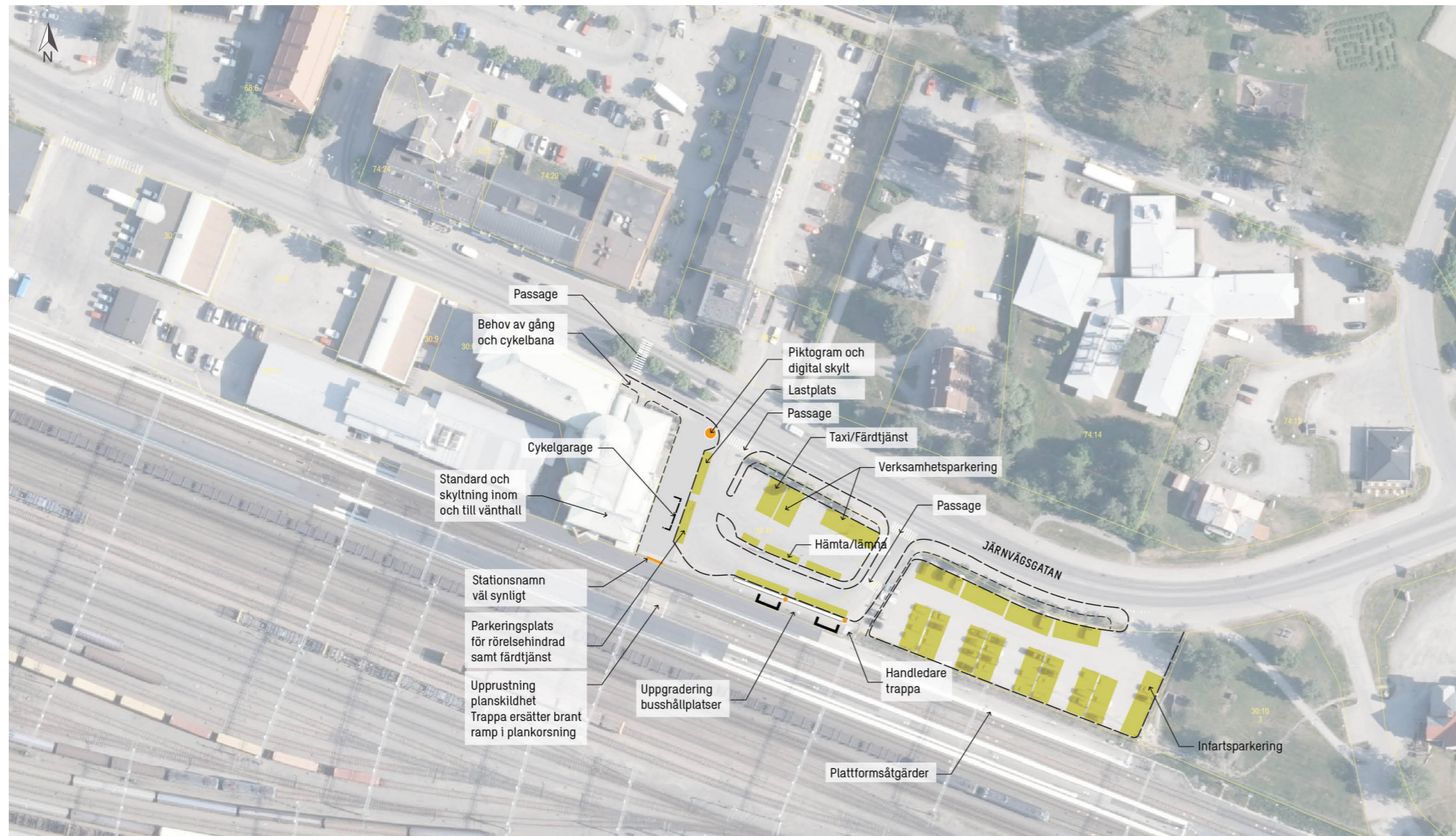
Omfattande utredning

- Standardhöjning av busshållplats, ca 1 600 tkr
- Sidoplattform och planskild passage, ca 50 000 tkr

Mer detaljer finns att se i rapportens fullversion

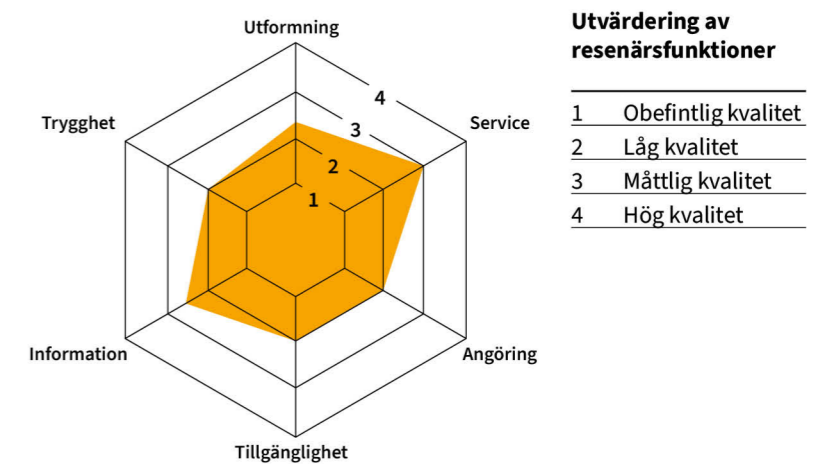
MEDFINANSIERAS AV:





Stationsdata	Mätvärden
Boende inom 5 km från bytespunkten	ca 2 980 invånare
Stationsklass tågstation*	4
Stationsklass busshållplats*	2
Antal regionaltåg per dygn	18 st
Antal fjärrtåg per dygn	8
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 delrapport 1



Nulägesbeskrivning

Ånge är centralort i Ånge kommun och en järnvägsknut där Mittbanan och Norra stambanan möts. Stationen är en viktig bytespunkt för både persontrafik och godstrafik. Här stannar fjärrtåg och regionaltåg och det finns en stor godsbangård som innefattar flera spår och upptar stor markyta. Stationen är belägen vid Järnvägsgatan centralt i orten med centrum strax intill stationsområdet.

UTFORMNING: Stationen har en sidoplattform och mittplattform. Plattformarna är av äldre modell men uppfyller standardkrav avseende utformning och funktion. Busshållplatsen vid stationen har brister i utformningen och saknar bland annat väderskydd och tillräcklig plattformshöjd och bredd.

SERVICEUTBUD: På entréplanet i stationshuset finns vänthall, restaurang, bibliotek och toaletter. Vänthallen är öppen dygnet runt men det inkluderar inte toaletterna. Flera resenärer önskar att vänthallen görs trevligare och att stationshuset utökas med ett större utbud av butiker.

ANGÖRING: Ankomstzonen rymmer busshållplats, korttidsparkering och platser för taxi och hämta/lämna. Längre österut finns yta för pendelparkering. Det saknas ett tydligt gångstråk mot centrum från stationen och det är otydligt hur gående ska röra sig över ankomstzonen eftersom taxiplats och korttidsparkering är placerade i det naturliga stråket ner till plattform. Det förekommer även att hämta/lämna sker vid denna plats. Cykelparkeringen har bristfällig standard och ligger undanskymd.

TILLGÄNGLIGHET: Anslutningarna till plattformen är svårtillgängliga med trappor och ramper som inte är tillgänglighetsanpassade. Även stationshuset har svårtillgängliga entréer och det står bänkar i vägen för det naturliga ledstråket i vänthallen. Det finns en mötesplats för ledsagning men det finns inget taktilt stråk som leder dit. Två platser för rörelsehindrade finns intill korttidsparkeringen med avståndet överstiger 25 meter. Busshållplatsen saknar tillgänglighetsanpassning

INFORMATION: Skyltning och trafikinformation håller god standard inom stationsområdet. Stationens entré kan dock förstärkas för att annonsera platsen bättre. I vänthallen finns display med information om tågtrafik men inte för busstrafiken. Vid busshållplatserna saknas hållplatsnamn och informationstavla vilket gör det svårt för resenärer att veta varifrån olika busslinjer avgår och när.

»Rusta upp även stationsområdet/ busshållplatserna. Matchar inte en kommun som skall locka till inflyttning«

Citat från resenärsundersökningen

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

Citat från resenärsundersökningen



Ovan: Visionsbild åtgärdsförslag Ånge ny lösning för parkering och bussterminal, cykelgarage och förbättrad skyltning till stationen.

TRYGGHET: Stationens utformning med en stor godsbangård i söder och ett stort stationshus mellan plattformen och centrum gör att det saknas ögon mot plattformen. I kombination med bristande belysning gör det att stationen och stationsområdet upplevs som otryggt och avsidet, trots den centrala placeringen i orten. Bytespunkten upplevs generellt som underprioriterad och misskött och flera resenärer anmärker på bristfällig skötsel och städning. Det gäller särskilt vänthallen där många resenärer upplever otrygghet.

Utvecklingsförslag

En viktig inriktning i utvecklingsförslaget för Ånge är att förbättra tillgången till bytespunkten för gående och cyklister genom tydligt markerade och separerade gångområden samt en mer inbjudande entré till stationen. Åtgärderna kan delas in i fyra geografiska områden.

PLATTFORM: På plattformarna håller relativt god standard och här föreslås mindre kompletteringar såsom grind vid plattformsslut, komplettering av väderskydd och tillgänglighetsåtgärder vid anslutningar till plattformen.

BUSSHÅLLPLATS: Vid busshållplatserna föreslås en omfattande standardhöjning och tillgänglighetsanpassning som omfattar väderskydd, tillräcklig bredd och höjd på plattform, taktila ledstråk, kontrasterande kantsten och uppdatering av resenärsinformation.

ANKOMSTZON: Angöring för korttidsparkering, taxi, färdtjänst och hämta/lämna flyttas till en ny yta öster om stationen. Det ger en tryggare och tydligare ankomstzon och entré för gående med en stärkt koppling till centrum. Parkeringsplats för rörelsehindrade anläggs nära plattformen medan övrig parkering föreslås flyttas österut. Ett cykelgarage föreslås anläggas i direkt anslutning till

stationen för bättre standard och trygghet. Tillgängligheten till stationen stärks med kontrastmarkeringar, tillgänglighetsåtgärder vid anslutningarna samt taktila och visuella ledstråk.

STATIONSHUS: För stationshuset föreslås en allmän uppfräschning av vänthallen och toaletterna och tillgänglighetsåtgärder vid entréerna och i vänthallen. Vidare föreslås utökad resenärservice genom trådlöst nätverk, varuautomat, paketboxar och bagageförvaring. Närvaron av besökare i stationshuset kan öka om biblioteket får utökade öppettider. Det kan också vara intressant att öppna upp bibliotekslokalerna för aktiviteter på kvällstid för ökad trygghet.

KOSTNAD	NYTTA			
	LITEN NYTTA	MÅTTLIG NYTTA	STOR NYTTA	MYCKET STOR NYTTA
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. Värdeskäp/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		

Redan planerade åtgärder

Inga planerade åtgärder

Lågt hängande frukter

- Tydlig och välkomnande stationsentré, ca 110 tkr
- Tillgänglig och välkomnande vänthall, ca 570 tkr

Fortsatt utredning

- Tillgänglighet för alla resenärer, ca 1 100 tkr
- Standardhöjning av busshållplats, ca 1 100 tkr

Omfattande utredning

- Trygg och säker ankomstzon, ca 6 700 tkr

Mer detaljer finns att se i rapportens fullversion

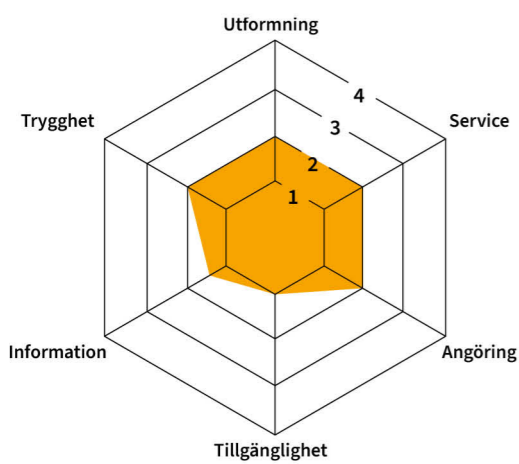
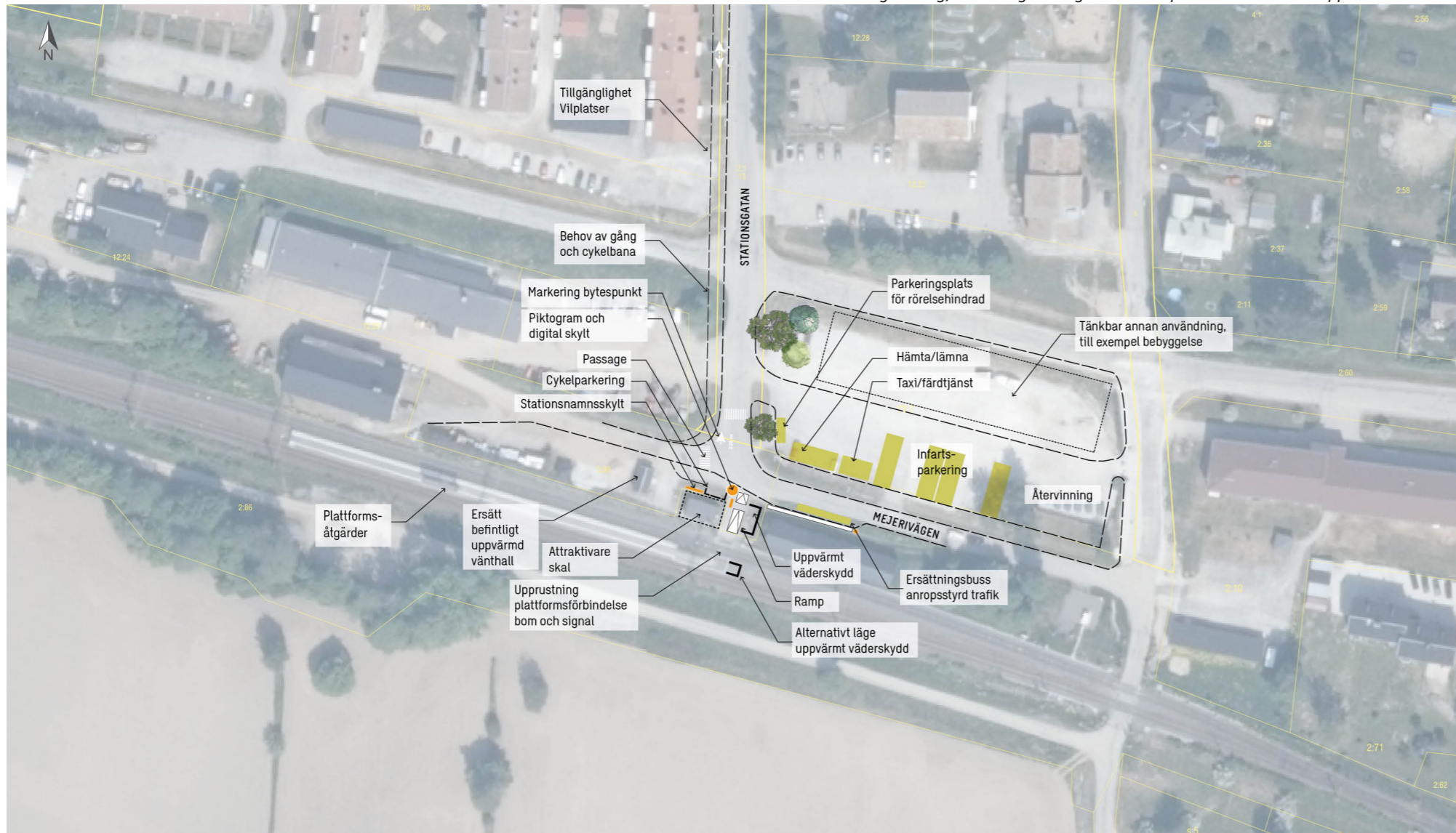
MEDFINANSIERAS AV:



Fränsta

»Önskar en riktig stationsbyggnad i stället för väntkur i dåligt skick«
Citat från resenärsundersökningen

Nedan: Utvecklingsförslag, utvecklingsförslag för busshållplatser finns att se i rapportens fullversion



Utvärdering av resenärsfunktioner

- 1 Obefintlig kvalitet
- 2 Låg kvalitet
- 3 Måttlig kvalitet
- 4 Hög kvalitet

Stationsdata	Mätvärden
Boende inom 5 km från bytespunkten	ca 1 930 invånare
Stationsklass tågstation*	4
Stationsklass busshållplats*	2
Antal regionaltåg per dygn	18 st
Antal fjärrtåg per dygn	-
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 delrapport 1

Ovan: Visionsbild åtgärdsförslag Fränsta med eventuell möjlig placering uppvärmt väderskydd i ände av ramp samt tillgänglighetsåtgärder på plattform och bom och ljus vid övergång.

Nulägesbeskrivning

Fränsta är en mindre ort i Ånge kommun, cirka 30 kilometer öster om Ånge. Stationen är belägen i utkanten av samhället med bebyggelse och verksamheter på den norra sidan av järnvägsspåret. Vid stationen stannar regionalståg. Närmaste busshållplats ligger cirka 250 meter högre upp i samhället.

UTFORMNING: Stationen är uppbyggd med en mellanhög mittplattform. Plattformen har flera brister avseende utformning och saknar bland annat varningsplattor och kontrasterande skyddszon. Plattformförbindelsen består av en obebakad övergång med grind som öppnas manuellt. Bussterminalen högre upp i samhället är i behov av omfattande tillgänglighetsanpassning.

SERVICEUTBUD: Fränsta är en mindre pendlarstation som saknar det mesta inom resenärservice. Det finns en enklare värmestuga i anslutningen till stationen men den upplevs som otrygg och ogästvänlig av resenärerna. Flera resenärer önskar en ny modern vänthall med bättre placering vid plattformen.

ANGÖRING: Det saknas ett tydligt och tillgängligt stråk mellan stationen och busshållplatsen. Flera resenärer efterfrågar bättre samordning med en hållplats närmare stationen. En större parkeringsyta finns i anslutning till järnvägsstationen, men parkeringen är ostrukturerad, ineffektiv gällande marknyttjande och har bristande belysning. I stället stannar många bilar i anslutning till plattformsförbindelsen, i synnerhet för hämta/lämna. Ersättningsstrafiken är otydligt skyltad, och det finns ingen uppställning för taxi och färdtjänst.

TILLGÄNGLIGHET: Stationen har flera tillgänglighetsbrister. Plattformen saknar kontrastmarkeringar, taktila stråk och lättöppnade grindar, och rampen upp till plattformen är inte tillgänglighetsanpassad. Det saknas mötesplats för ledsagning, parkeringsplatser för rörelsehindrade och taktila ledstråk inom stationsområdet. Bristande vinterunderhåll och brant lutning på Stationsgatan gör att byten till buss är svårtillgängliga. Vid bussterminalen saknas kontrasterande kantremsa, tillräcklig höjd på kantsten och taktila ledstråk.

INFORMATION: Stationen är anonym och framgår inte tydligt i landskapet. 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. Vid bussterminalen saknas hållplatsnamn, informationstavla och stolpe med hållplatsläge.

TRYGGHET: Stationsområdet upplevs som otydligt och otryggt med stora asfalterade ytor, bristande belysning och dålig sikt. Parkeeringsytorna används sparsamt och ger ett ödsligt intryck. Trygghetsvandringen pekar på behov av tydligare entré, bättre skyltning och upprustning av värmestugan med fler fönster och hållbara material. Klottor och skadegörelse förekommer, och resenärer upplever både parkeringen, stationsmiljön och plattformen som otrygga, delvis på grund av bristande säkerhet vid plattformsförbindelsen.

Utvecklingsförslag

En viktig inriktning i utvecklingsförslaget för Fränsta är att öka tillgängligheten till stationen och göra den mer framträdande i orten. En viktig åtgärd är också att tydliggöra funktionerna kring angöring för att förbättra orienterbarheten och stationens attraktivitet, däribland ett nytt hållplatsläge för busstrafik. Åtgärderna kan delas in i tre geografiska områden.

PLATTFORM: På plattformen föreslås åtgärder som leder till ökad tillgänglighetsanpassning. Det handlar exempelvis om kontrastmarkering, varningsplattor, taktila och visuella ledstråk och åtgärder i rampen upp till plattformen. Plattformsförbindelsen föreslås åtgärdas med bommar och varningssignal.

BUSSHÅLLPLATS: En ny busshållplats föreslås i direkt anslutning till stationen för att möjliggöra för ersättningstrafik vid trafikstörningar. De befintliga hållplatserna vid bussterminal högre upp i samhället uppgräderas med nya moderna väderskydd, tillgänglighetsåtgärder och resenärsinformation.

ANKOMSTZON: Angöringen till stationen koncentreras till parkeringsytan invid Stationsgatan som kompletteras med parkeringsplats för rörelsehindrade, hämta/lämna, taxi och färdtjänst. Med den nya strukturen för angöring blir ankomstzonen tryggare för oskyddade trafikanter samtidigt som stationsentrén blir mer framträdande. Gående får en obruten gångbana upp till bussterminalen med hastighetssäkrade passager. Cykelparkeringen får en ny placering invid plattformen. Dagens värmestuga föreslås ersättas med ett uppvärmt väderskydd med genomskinliga väggar som placeras i förlängningen av plattformen, vilket gör att väntande resenärer inte behöver korsa spåren när tåget anländer.

KOSTNAD	NYTTA			
	LITEN NYTTA	MÅTTLIG NYTTA	STOR NYTTA	MYCKET STOR NYTTA
MER ÄN 10 MKR				
1 MKR – 10 MKR		7. Strukturerad angöring 17. Åtgärder busshållplats Fränstavägen 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 t 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	

Redan planerade åtgärder

Inga planerade åtgärder

Lågt hängande frukter

- Tydlig och välkommande stationsentré: 200 tkr
- Standardhöjning av cykelparkering: 110 tkr

Fortsatt utredning

- Uppvärm t väderskydd på plattformen: 330 tkr
- Standardhöjning av plattformsförbindelse: 480 tkr
- Tillgänglighet för alla resenärer: 1700 tkr

Omfattande utredning

- Busshållplats vid järnvägsstationen: 660 tkr
- Strukturerad angöring och trygg ankomstzon: 6400 tkr

Mer detaljer finns att se i rapportens fullversion

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

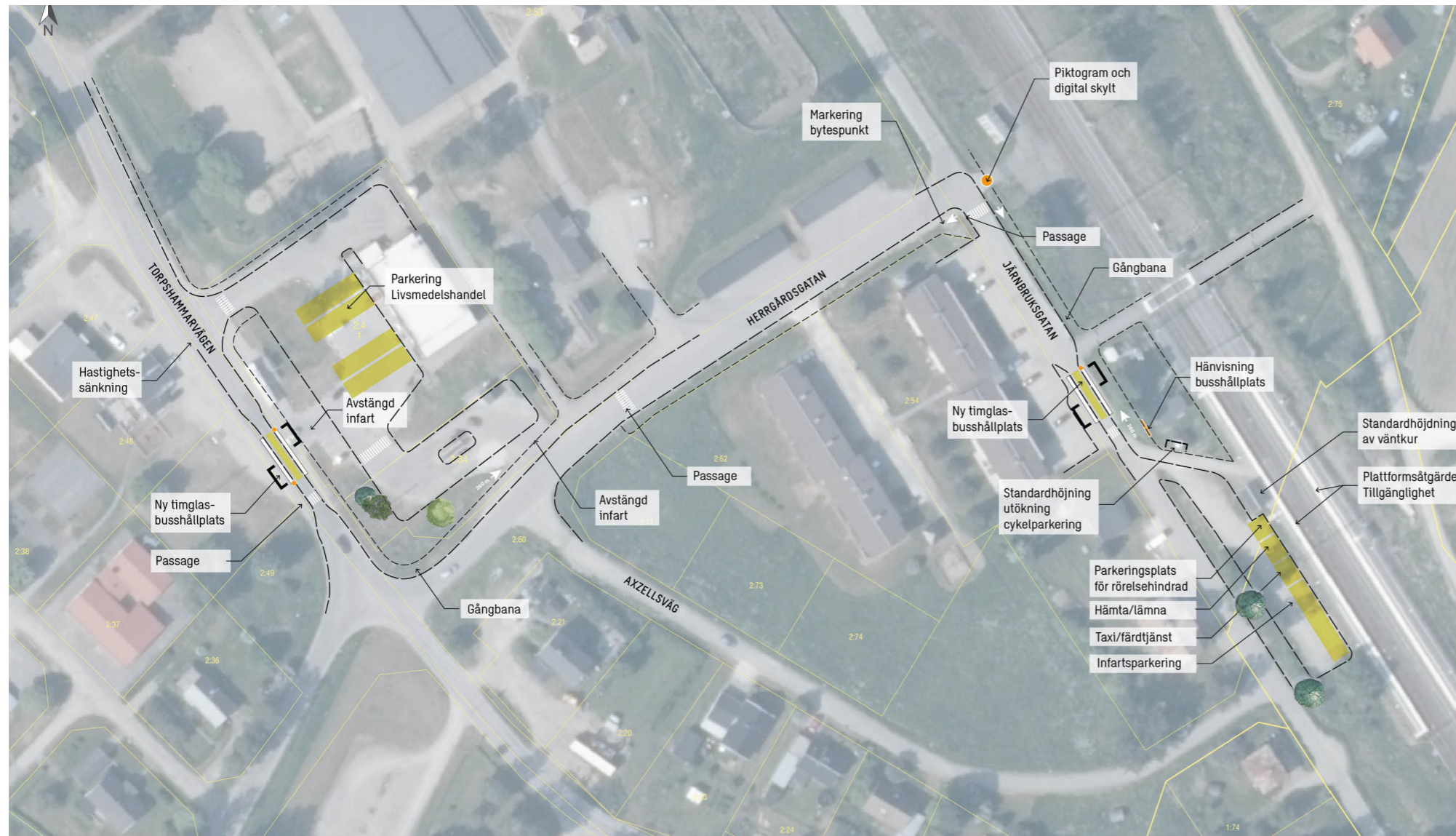
Citat från resenärsundersökningen

MEDFINANSIERAS AV:



Torpshammar

Nedan: Utvecklingsförslag



Nulägesbeskrivning

Torpshammar är en mindre ort i Ånge kommun nära gränsen till Sundsvalls kommun. Stationen ligger i utkanten av samhället som har ett sammanhållet centrum med förskola, skola, affär och bibliotek. Vid stationen stannar regionaltåg. Närmaste busshållplats ligger vid centrum, cirka 350 meter från stationen.

UTFORMNING: Stationen är uppbyggd med två sidoplattformar som har god standard och uppfyller kraven gällande utformning. Busshållplatsen vid centrum har stora brister och är i behov av tillgänglighetsåtgärder.

SERVICEUTBUD: En enklare värmestuga är placerad i anslutning till plattformen närmast ankomstzonen. Värmestugan upplevs som nergången och eftersatt, och flera resenärer önskar uppfräschning och utökad resenärsservice.

ANGÖRING: Busshållplatsen vid centrum ligger cirka 350 meter från stationen och det saknas gångstråk mellan stationen och hållplatsen. Gående delar yta med motorfordon och trafiksituationen upplevs som otrygg och otydlig. Bilparkeringen vid stationen är dåligt belyst, otydligt organiserad och underdimensionerad. Enligt kommunen parkerar många i stället utmed Järnbruksgatan som löper parallellt med stationen. Det saknas markerade platser för ersättningstrafik, parkeringsplats för rörelsehindrade, taxi, färdtjänst och hämta/lämna.

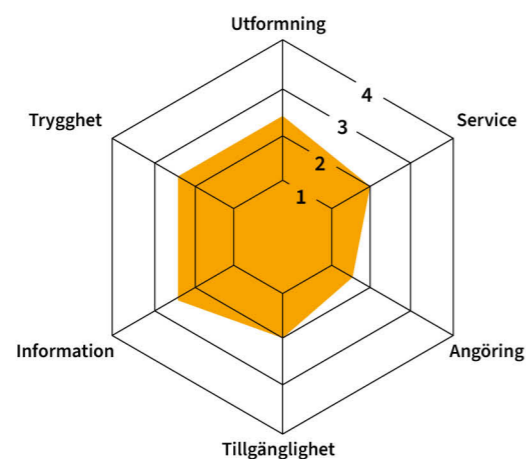
TILLGÄNGLIGHET: Plattformarna uppfyller i stort sett gällande tillgänglighetskrav. Anslutningarna med ramp och trappa upp till plattform behöver dock tillgänglighetsåtgärder liksom entrén till värmestugan och dess sittplatser. Busshållplatserna är inte tillgänglighetsanpassade och saknar bland annat taktilt och visuellt ledstråk, tillräcklig plattformsbredd och höjd, kontrasterande kantrensa och tillgänglighetsanpassade sittplatser.

INFORMATION: Orienterbarheten på stationen är god men skyltning mellan järnvägsstationen och andra viktiga målpunkter saknas, exempelvis till busshållplats och centrum. Det behövs även skyltning till stationen liksom en tydligare entré som gör stationen mer framträdande på platsen. Plattformar och ankomstzonen uppfyller annars kraven på information. Busshållplatserna saknar hållplatsnamn, stolpe med hållplatsläge och informationstavla.

TRYGGHET: Stationen och stationsområdet upplevs som tryggt av resenärerna. Flera resenärer anmärker dock på att vägen mellan busshållplatsen och stationen är otrygg med bristande belysning och avsaknad av gångbana och passager över bilvägen. Många resenärer upplever också att värmestugan är otrygg och önskar bättre insyn och utblick med fönster i fler riktningar.

»Vägen från mitt hem till tågstationen är otrygg på grund av mycket trafik och avsaknad av trottoar«

Citat från resenärsundersökningen



Utvärdering av resenärsfunktioner

- 1 Obefintlig kvalitet
- 2 Låg kvalitet
- 3 Måttlig kvalitet
- 4 Hög kvalitet

Stationsdata	Mätvärden
Boende inom 5 km från bytespunkten	ca 800 invånare
Stationsklass tågstation*	5
Stationsklass busshållplats*	2
Antal regionaltåg per dygn	18 st
Antal fjärrtåg per dygn	-
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 sidoplattform
Vänthall	Enklare värmestuga

* Se beskrivning av stationsklass delrapport 1

Nedan: Visionsbild åtgärdsförslag Torpshammar med fönster på befintlig uppvärmt väntkur, nytt skal med cykelparkering vid el-central samt busshållplats vid Järnbruksgatan.

»En uppfräschning av väntkuren är önskvärd «

Citat från resenärsundersökningen



Redan planerade åtgärder
Inga planerade åtgärder

Lågt hängande frukter

- Tydlig och välkomnande stationsentré, ca 160 tkr

Fortsatt utredning

- Tillgänglighet för alla resenärer, ca 130 tkr
- Standardhöjning av värmestuga på plattformen, ca 470 tkr

Omfattande utredning

- Busshållplats vid järnvägsstationen, ca 1 300 tkr
- Trygg och säker anslutning för gång och cykel, ca 3 800 tkr
- Strukturerad angöring, ca 3 300 tkr

Mer detaljer finns att se i rapportens fullversion

Utvecklingsförslag

En viktig inriktning i utvecklingsförslaget för Torpshammar är att förbättra tillgången till bytespunkten för gående och förbättra bytesmöjligheterna mellan buss och tåg. En viktig åtgärd är också att förbättra service och komfort för resenärerna. Åtgärderna kan delas in i tre geografiska områden.

PLATTFORM: Stationens plattformar har god standard och här föreslås i första hand kompletterande åtgärder avseende sittplatser och anslutningar till plattform. En viktig åtgärd är också att uppgradera den befintliga värmestugan som upplevs som otrygg och underprioriterad. Här föreslås en omfattande uppfräschning, förstärkt belysning, tillgänglighetsåtgärder och att fönster öppnas i flera riktningar.

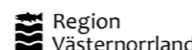
BUSSHÅLLPLATS: En ny busshållplats föreslås i direkt anslutning till stationen för att möjliggöra för ersättningstrafik vid trafikstörningar och eventuell omdragning av ordinarie busstrafik. Hållplatsen föreslås utformas som en timlashållplats med avsmalningar av gatans körbana vilket ger en hög trafiksäkerhet vid hållplatsområdet. Vidare föreslås standardhöjning av befintliga hållplatser i cen-

trum. Även dessa föreslås utformas som timlashållplats för att ge ökad trafiksäkerhet vid Torpshammars skola där många elever och förskolebarn korsar vägen i höjd med busshållplatsen.

ANKOMSTZON: För att göra det tryggare och säkrare att gå till stationen föreslås en obruten gångbana ner till centrum. Förutom att förbättra kopplingen till järnvägsstationen innebär det också att Torpshammars skola och förskola får en säker gångförbindelse. Skyltningen förstärks och stationen får en tydligare entré med piktogram och digital skylt om avgångstider som syns från håll. Parkeringsytan struktureras med markerade platser för hämta/lämna, parkeringsplats för rörelsehindrade, taxi och färdtjänst. Cykelparkeringen moderniseras och byggs ut vid plattformsentrén.

KOSTNAD	NYTTA			
	LITEN NYTTA	MÅTTLIG NYTTA	STOR NYTTA	MYCKET STOR NYTTA
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. Taktillt ledstråk till busshållplats 12. Belysning pendelparkering 15. Passager Herrgårdsg. och Järnvägsg. 17. Belysning busshållplats 21. Avstängd infart Torpshammarvägen 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		

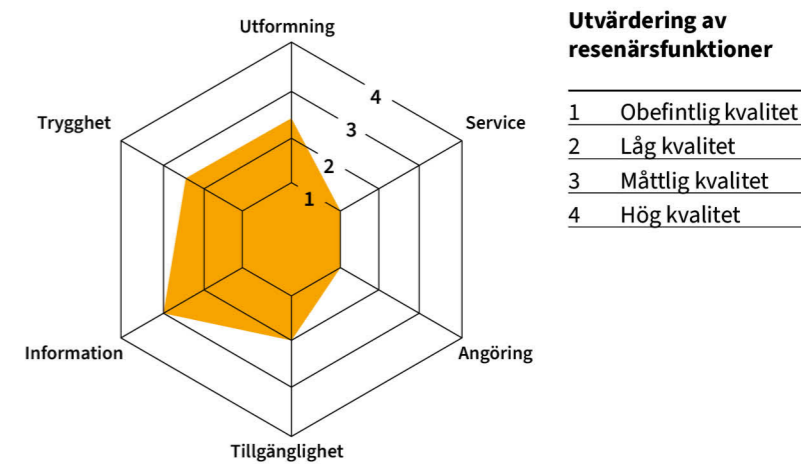
MEDFINANSIERAS AV:





Stationsdata	Mätvärden
Boende inom 5 km från bytespunkten	ca 1 800 invånare
Stationsklass tågstation*	4
Stationsklass busshållplats*	3
Antal regionaltåg per dygn	18 st
Antal fjärrtåg per dygn	-
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 sidoplattform
Vänthall	Nej

* Se beskrivning av stationsklass delrapport 1



Nulägesbeskrivning

»Saknar stationshus eller uppvärmd väntkur«

Citat från resenärsundersökningen

Stöde är en mindre ort i Sundsvalls kommun, cirka 60 kilometer väster om Sundsvall. Stationen är placerad i utkanten av Stöde med bebyggelse på den norra sidan av järnvägsspåret. Vid stationen stannar regionaltåg och anropsstyrd trafik som körs med taxi. Närmaste busshållplats ligger cirka 300 meter västerut utmed E14.

UTFORMNING: Stationen är uppbyggd av två sidoplattformar som är nyrenoverade med god standard avseende utformning. Busshållplatserna utmed E14 har brister gällande väderskydd och plattformens längd och bredd. Den anropsstyrda trafiken som trafikerar järnvägsstationen saknar markerad plats för hållplatsen.

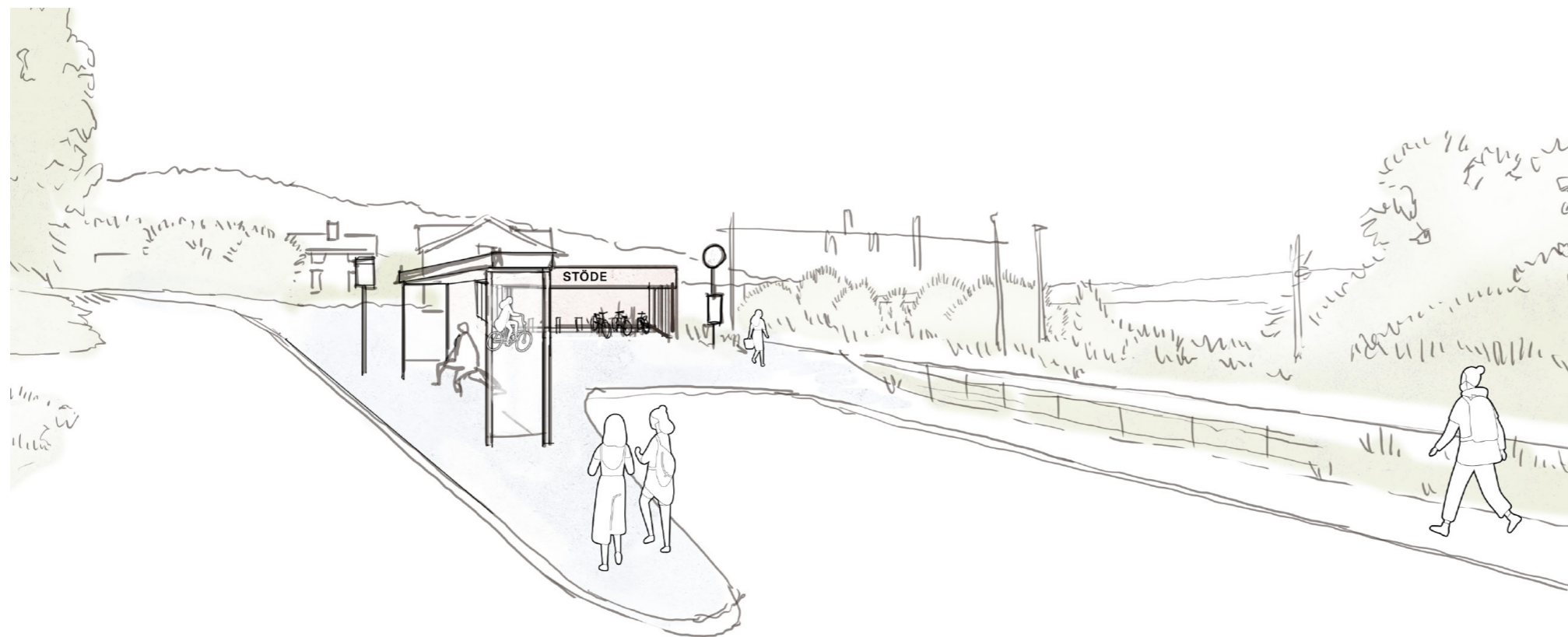
SERVICEUTBUD: Stöde är en mindre pendlarstation som saknar all form av resenärservice. Det tidigare stationshuset är inte längre i bruk utan används idag som kontor och affärsverksamhet. Det innebär att väntande resenärer inte har möjlighet att gå in och värma sig i en väntsal. Flera resenärer önskar en ny modern vänthall med bättre placering vid plattformen.

ANGÖRING: Stationen har en tydlig angöringsyta med pendelparkering och cykelparkering i direkt anslutning till plattformen. Det saknas platser för hämta/lämna, taxi och färdtjänst och platserna för pendelparkering är underdimensionerade. För resenärer som ska byta till buss saknas en trygg och säker förbindelse mellan järnvägsstationen och busshållplatsen.

TILLGÄNGLIGHET: Plattformarna är nyligen uppgraderade och uppfyller krav gällande tillgänglighet med undantag för tillgänglighetsanpassade sittplatser på den norra plattformen. Busshållplatserna utmed E14 är i behov av tillgänglighetsåtgärder. Det saknas tillgänglighetsanpassade sittplatser på båda hållplatserna och på den södra hållplatsen behövs taktila stråk och kontrasterande kantsten.

INFORMATION: Stationen har god orienterbarhet med funktioner som är samlade kring en avgränsad yta. Det är enkelt att orientera sig på stationsområdet och det är öppet och blickbart. 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 goda siktlinjer inom stationsområdet. Det är enkelt att se andra och att bli sedd vilket är positivt för den upplevda tryggheten. Resenärerna känner sig trygga på stationsområdet både dagtid och kvällstid. Däremot upplevs vägen mellan stationen och busshållplatsen på E14 som otrygg.



Utvecklingsförslag

En viktig inriktning i utvecklingsförslaget för Stöde är att öka tillgängligheten för oskyddade trafikanter och förbättra bytesmöjligheterna mellan med buss och tåg. En viktig åtgärd är också att förbättra service och komfort för resenärerna och känslan av en omhändertagen och välkomnande station.

PLATTFORM: Stationens plattformar har nyligen uppgraderats och har god standard. För att öka servicen och komforten för resenärer föreslås ett mindre uppvärmt väderskydd vid entrén till den norra plattformen. Det är extra angeläget i Stöde då stationen ligger avsidet från annan bebyggelse. Placeringen vid stationsentrén gör att vänthallen kan användas av både tågresenärer och resenärer som väntar på anropsstyrd trafik.

BUSSHÅLLPLATS: För att stärka stationens karaktär som bytespunkt föreslås att en hållplats anordnas utmed Gyllenvägen i direkt anslutning till stationsentrén. Den nya hållplatsen innebär också att ersättningstrafiken får en hänvisad plats inom stationsområdet. Vidare föreslås en standardhöjning av befintliga hållplatser utmed E14 för ökad tillgänglighet, trygghet och komfort.

ANKOMSTZON: För att göra det säkrare och mer attraktivt att gå och cykla till stationen föreslås en gångbana längs Gyllenvägen och en trafiksäker passage över E14 närmast stationen. Tryggheten förbättras genom att belysningen förstärks vid parkeringen och generellt inom stationsområdet. En viktig åtgärd är också att gallra bland växtlighet och städa bort bråte för att öka känslan av att platsen är omhändertagen. Det förstärks ytterligare genom att entrén till stationen förtydligas med piktogram, orienteringskarta och digital skylt som är syns från långt håll. Dagens parkering föreslås få en tydligare struktur med särskilda platser för hämta/lämna, taxi och färdtjänst. Parkeringen utökas med ett tiotal platser som förses med laddningsstolpar.

Ovan: Visionsbild åtgärdsförslag Stöde med ny bussangöring, passage över Gyllenvägen, skulptning, nytt skal och cykelparkering invid el-central.

KOSTNAD	NYTTA			
	LITEN NYTTA	MÅTLIG NYTTA	STOR NYTTA	MYCKET STOR NYTTA
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. Uppvärm väderskydd
0 – 100 TKR	2. Taktill skyltning plattform 3. Hänvisningsskyltar plattform 20. Piktogram busshållplats	1. Sittplatser med armstöd plattform 7. Ta bort taktill 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		

Redan planerade åtgärder

Inga planerade åtgärder

Lågt hängande frukter

- Tydlig och välkomnande stationsentré, ca 160 tkr

Fortsatt utredning

- Tillgänglighet för alla resenärer, ca 110 tkr
- Uppvärm väderskydd på plattformen, ca 400 tkr

Omfattande utredning

- Busshållplats vid järnvägsstationen, ca 620 tkr
- Trygg och säker anslutning för gång och cykel, ca 1 300 tkr
- Utökad parkering, ca 1 800 tkr

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

Mer detaljer finns att se i rapportens fullversion

Citat från resenärsundersökningen

MEDFINANSIERAS AV:



Medfinansieras av Europeiska unionen



Region JÄMTLAND HÄRJEDALEN



Region Västernorrland



Trafikverket



Krokoms kommun

Hållbarhetsbedömning

För att visa på den samhällsnytta som kan uppstå vid genomförandet av föreslagna åtgärder har en övergripande hållbarhetsbedömning gjorts.

Arbetet med hållbarhetsmålen och resultatet presenteras i Swecos verktyg Hållbarhetsolen™ 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 måluppfyllelse gjorts.

Hållbarhetsolen 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 måluppfyllnad. I bilden till höger visas en sammanställning av den hållbarhetsbedömning som har gjorts.

Nedan presenteras de delmål som bedöms påverkas av bytespunktsåtgärder och varför.

MÅL 1: Kollektivtrafik räknas som en grundläggande tjänst i samhället och är speciellt viktig för resurssvaga personer med begränsade ekonomiska medel. Föreslagna åtgärder vid bytespunkterna bidrar till förbättrad tillgänglighet till och från bytespunkterna, inte minst för personer med särskilda behov såsom människor med funktionsvariationer, äldre, kvinnor och barn skapas utökade möjligheter att nyttja kollektivtrafiken med föreslagna åtgärder. Åtgärderna bidrar därmed till delmål 1.4 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 uppfylla delmål 3.6 som handlar om att minska antalet dödsfall och skador i vägtrafiken. Det bidrar även till uppfyllande av Nollvisionen, det vill säga det nationella målet 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 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 som handlar om att främja hållbar turism.

MÅL 9: Förbättrad tillgänglighet till kollektivtrafiken genom bytespunktsåtgärder gör att fler kan ta del av infrastrukturen, vilket bidrar till självständig mobilitet, ökat välbefinnande och rättvis tillgång. Åtgärderna bidrar därmed till måluppfyllelse av delmål 9.1 som handlar om att skapa hållbar och inkluderande infrastruktur och delmål 9.4 som handlar om att uppgradera befintlig infrastruktur för att uppnå ökad hållbarhet och effektiv resursanvändning.

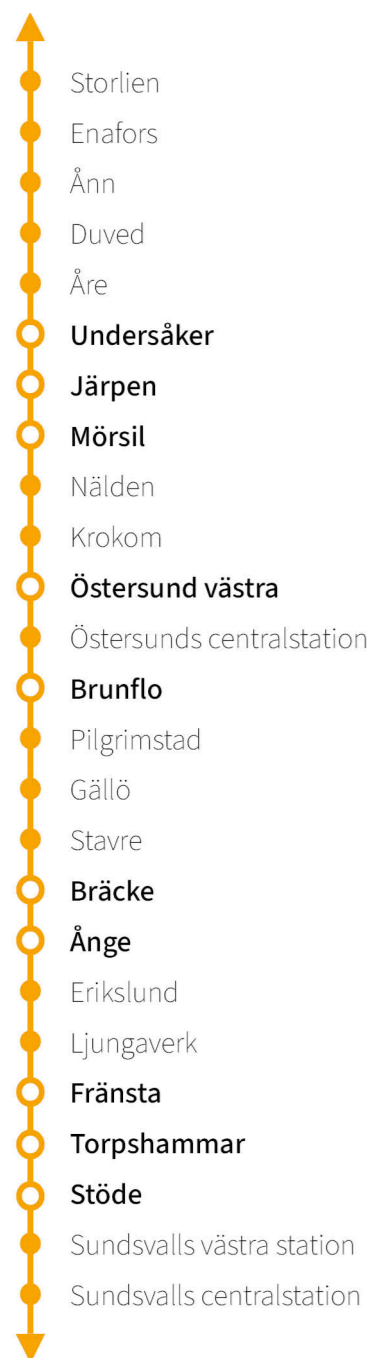
MÅL 10 OCH 11: De tillgänglighetsåtgärder som föreslås vid bytespunkterna bidrar till måluppfyllelse för delmål 10.2 som handlar om att alla människor ska bli inkluderade i det sociala, ekonomiska och politiska livet. Det bidrar också till delmål 11.2 som handlar om att tillgängliggöra hållbara transportsystem för alla liksom delmål 11.7 som bland annat handlar om att tillhandahålla inkluderande och tillgängliga offentliga miljöer.

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 som handlar om att klimatåtgärder integreras i planeringen.

För övriga mål 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.



Fortsatt arbete



Ovan: Stationer längs Mittstråket, stationer som ingått arbetet är fetstilta

Betydelsen av samverkan

Denna bytespunktsutredning är ett stöd för fortsatt planering och genomförande av åtgärder. Åtgärderna behöver samordnas med budget och med de processer som varje aktör arbetar efter. Det material som tagits fram kan användas både i pågående projekt och som grund för nya projekt. Projekten kan handla om fortsatta utredningar, planering eller genomförande av åtgärder 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.

De föreslagna åtgärderna skiljer sig åt i omfattning. En del är relativt enkla att ta vidare och kan genomföras till en låg kostnad och utan vidare utredningar. Det gäller till exempel att sätta upp tydligare vägvisning, digital skyltning och symboler som gör det lättare att hitta till och från stationen och som gör den mer synlig i omgivningen. Andra åtgärder är större och mer komplexa och behöver därför mer planering. Exempel på sådana åtgärder är planskilda passager, anordning av nya busshållplatser, och strukturerade ytor för angöring och utökad pendelparkering. Dessa kräver noggranna utredningar och planering innan de kan genomföras. En fördel är att även de mer kostsamma åtgärderna bedöms ligga under nivån för så kallade namngivna objekt. Det betyder att aktörerna inom Mittstråket själva kan bestämma hur investeringarna ska fördelas.

En utmaning med att genomföra åtgärder är att ansvaret ofta delas mellan flera aktörer – till exempel Trafikverket, kommunen, den regionala kollektivtrafikmyndigheten och fastighetsägaren. Det gör att många olika intressen måste samordnas, vilket kräver en tidig och tydlig samverkansprocess som beskriver hur de olika aktörernas åtgärder ska planeras i tid och samordnas med varandra. När ansvaret är delat kan det bli oklart vem som ansvarar för vad. Osäkerhet om vad andra aktörer tänker göra kan också leda till att ingen tar initiativ, vilket bromsar utvecklingen av bytespunkterna. För att undvika detta är det viktigt att vara proaktiv

– att tidigt bjuda in till samarbete, möten och diskussioner utifrån gemensamma teman och underlag. Det behövs också en tydlig tidplan och en klar ansvarsfördelning.

En annan utmaning är att marken vid många bytespunkter ägs av privata fastighetsägare. Det gäller exempelvis i Brunflo, Bräcke och Järpen, där stationshuset och stora delar av området ägs och förvaltas privat. Eftersom den privata ägaren i början ansvarar för både finansiering och förvaltning kan det bli svårt att genomföra åtgärder. Ett första steg kan vara att starta ett stationsråd med de viktigaste aktörerna – till exempel kommunen, Trafikverket, den privata fastighetsägaren, kollektivtrafikmyndigheten, Länsstyrelsen och tågoperatören. Rådet kan ta fram en gemensam vision och strategi för hur stationsområdet ska utvecklas. En viktig fråga för stationsrådet är hur samfinansiering kan lösas, till exempel genom exploateringsavtal eller andra former av gemensamma insatser för åtgärder som är viktiga för allmänheten.

Användning av resultat och metodik

Den metod som tagits fram i denna studie kan användas vidare i Partnerskap Mittstråkets arbete. Stationsklassningen och resvaneundersökningen omfattar alla bytespunkter och är ett viktigt underlag för fortsatt utveckling. De generella och platsspecifika åtgärderna kan också användas för andra bytespunkter längs Mittstråket. På så sätt kan man skapa ett sammanhängande system med välfungerande bytespunkter i hela stråket, vilket ger en bättre reseupplevelse för kollektivtrafikens resenärer.

Metoden kan även användas för Meråkerbanan i Norge, med vissa anpassningar till norska förhållanden. Den kan också tillämpas i andra närliggande regioner och järnvägsstråk. Genom att fortsätta använda metoden både i Mittstråket och i angränsande områden stärks samarbetet inom Mittstråket och över regionala och nationella gränser.

Partnerskap Mittstråkets fortsatta framgång

För att driva utvecklingsförslagen vidare rekommenderas att man skapar en samverkansplattform där Partnerskap Mittstråket kan vara initiativtagare. Det är viktigt att samarbetet förankras hos olika parter och fastighetsägare, men också att allmänheten och resenärerna involveras i processen, särskilt eftersom deras synpunkter har varit en del av nulägesanalysen.

Partnerskap Mittstråket har historiskt sett varit framgångsrikt med att få finansiering, från exempelvis EU-fonder, för genomförande av studier och åtgärder i infrastrukturen. En viktig framgångsfaktor för detta är att partnerskapet har haft god framförhållning i sitt utrednings- och planeringsarbete. Det har gjort att färdiga och väl underbyggda förslag har funnits redo när nya möjligheter till finansiering har dykt upp.

Det är därför viktigt att Partnerskap Mittstråket fortsätter att ta ledningen i att samordna arbetet, följa utvecklingen, skriva gemensamma ansökningar, driva utredningar och följa upp resultat. Erfarenheter från tidigare faser och specifika projekt är viktiga att tillvara i det fortsatta arbetet.