NORDANSTIGS KOMMUN

Fördjupad översiktsplan för

Ostkustbanan

Antagandehandling

För antagande 8 maj 2017

Laga kraft 29 maj 2017

Innehåll

Förord 4

1. Inledning 5
   Bakgrund och syfte 6
   Här är vi nu 7
   Avgränsning 8
   Tidigare utredningar och planer 9
2. Planeringsförutsättningar 11
   Kommunen 12
   Befolkning 12
   Flyttning 12
   Arbete och pendling 13
   Studier 13
   Resandet i Nordanstig 14
   Trafikprognoser 16
   Viktiga vägar 16
   Riksintressen 18
   Andra områden med särskilda intressen 18
   Landskapsbild 20
   Barriäreffekter 21
   Hälsa och säkerhet 21
3. Planförslag 23
   Varför dubbelspår 24
   Alternativa järnvägskorridorer 25
   Val av korridor 26
   Förutsättningar för regionaltågsstationer 28
   Alternativa stationslägen 30
   Utvecklingsområden i stråket 30
   Utvärdering regionalstationslägen 36

Förord

Den här fördjupade översiktsplanen (FÖP) är ett planeringsunderlag för att Ostkustbanans potentialer ska kunna tas till vara på bästa sätt, för långsiktigt hållbar utveckling av kommunen och regionen.

Med Ostkustbanan kommer förutsättningarna för samverkande arbetsmarknader, tillgång till högre utbildning och övrig samhällsservice att förbättras på ett påtagligt sätt.

Att lägesbestämma dubbelspårets sträckning genom kommunen är viktigt för att möjliggöra annan mark- användning i korridoren och inte hindra utveckling i stråket i väntan på att dubbelspåret byggs.

Kopplat till dubbelspårets sträckning blir lokalisering och utformning av lokalt resecentra / hållplatser, mark-användning och integrering i landskap och tätorten inklusive kopplingar till anknytande kommunikationer särskilt viktiga.

Tidshorisonten i denna översiktsplan är satt till 2030.

Planförfattare:
Christina Englund, stadsarkitekt, Nordanstigs kommun
Medförfattare:
Ola Tollin, tf. stadsarkitekt, Nordanstigs kommun

Medverkande:
Kerstin Oremark, Nordanstigs kommun (2013)

MKB
Maria Dahlgren , WSP (2013)
Daniel Johnson, WSP (2016)

1. Inledning

BAKGRUND OCH SYFTE

Järnvägen mellan Gävle och Sundsvall är Sveriges längsta och mest belastade enkelspår. Varje dygn passerar drygt 50 tåg på den 21 mil långa sträckan. Sträckan från Gävle och till Sundsvall skulle kunna vara en pulsåder för tillväxt, som knyter ihop Norrland med övriga Sverige och världen. Men kapacitetsproblemen idag gör att strömmen av människor, idéer och viktigt gods stryps. Enkelspåret måste byggas ut till dubbelspår - från Gävle till Sundsvall - för att öka kapaciteten på transporterna och minska restiderna för människorna.

Efter att Trafikverkets förstudie för Ostkustbanan blev klar 2010 inleddes ett samarbete mellan Trafikverket, Region Gävleborg, landstingen och länsstyrelserna i Gävleborg och Västernorrland samt Gävles, Söderhamns, Hudiksvalls, Nordanstigs och Sundsvalls kommuner. I projektet arbetar kommunerna med att utreda och skapa översiktsplaner för sina respektive områden som länkas samman vid kommungränserna. Den gemensamma planeringen kommer därefter att ligga till grund för en fortsatt utredning i form av en järnvägsplan. Genom att samordna kommunal planering med förberedelser för järnvägsutredning av Ostkustbanans dubbelspår kan konflikter undvikas i tid och samordningsvinster göras.

Syftet med att göra en Fördjupad översiktsplan är att:

- Kartlägga planeringsförutsättningarna för etablering av dubbelspåret och möjliga lägen för regionaltågstationer i Nordanstig.
- Lägesbestämma dubbelspårets sträckning genom kommunen för att möjliggöra annan markanvändning i korridoren som idag omfattas av riksintresse för framtida järnväg.
- Verka för en helhetssyn för hela stråket Gävle-Sundsvall
- Skapa underlag för Trafikverkets planering så att samsyn skapas kring långsiktiga samhällsplaneringsfrågor i kommunen.
- Samordna nya E4 och dubbelspåret genom kommunen för att undvika konflikter.
- Planera för goda utvecklingsmöjligheter i kommunikationsstråket.

HÄR ÄR VI NU

Vad är en fördjupad översiktsplan?

En fördjupad översiktsplan (FÖP) är ett viktigt, rådgivande planeringsunderlag för den fortsatta utvecklingen i någon del av kommunen. Den talar om hur ett geografiskt begränsat område bör växa för få en bra struktur som gynnar det stora flertalet. Fördjupade översiktsplaner antas av kommunfullmäktige.

Nu är vi i utställningsskedet

Förslaget ställs ut för andra gången offentligt. Förslaget har bearbetats och kompletterats efter samrådet som skedde 2013. Delvis nya förutsättningar har tillkommit.

Vad händer sen?

Vi samlar ihop alla synpunkter och bearbetar dem i ett granskningsutlåtande. Utifrån granskningsutlåtandet kan vi göra justeringar i förslaget. Därefter kommer planen att antas av kommunfullmäktige i Nordanstigs kommun.

Handlingar

Handlingar som ingår i utställningen är:

- Förslag till Fördjupning av översiktsplan för Ostkustbanan - utställningshandling
- Miljökonsekvensbeskrivning
- Samrådsredogörelse
- Kartbilagor

Samråd

16 april– 15 maj 2013.
Du hade möjlighet att lämna synpunkter under samrådstiden.

Utställning

3 oktober—7 december
Förslaget har bearbetas utifrån de synpunkter som inkom under samrådet. Du har möjlighet att lämna synpunkter även i detta skede.

Antagande

Efter eventuellt ytterligare justeringar antas Fördjupade översiktsplan för Ostkustbanan av Kommunfullmäktige och vinner därefter laga kraft. FÖP:en fungerar sedan som vägledande dokument i politiska beslut.

AVGRÄNSNING

Geografisk avgränsning

Planområdet omfattar området av riksintresse för framtida järnväg och väg, tätorterna som berörs, intilliggande utvecklingsbara ytor samt de områden som berörs av stationslägesplaneringen. Det sträcker sig från Länsgränsen i norr (Årskogen) till kommungränsen mot Hudiksvall.
Planen fokuserar på järnvägen och hållplatslägen, kopplingar till nya E4 och framtida utvecklingsområden i stråkets närhet. Planens konsekvensbedömningar omfattar däremot en större yta än planområdet i de fall konsekvenserna är en direkt följd av förändrad verksamhet eller förändrad markanvändning.

Geografisk avgränsning—stråket

Tematisk avgränsning

Denna fördjupade översiktsplan behandlar i första hand följande frågor:

- Riksintresseområden
- Dubbelspårets nya linjesträckning
- Möjliga stationslägen
- E4 nya sträckning
- Exploateringsmöjligheter och förväntad utveckling i stråket
- Rörelsestråk, särskilt avseende gång och cykel

Fokus läggs på de frågor som är viktiga för att kunna ta ställning till alternativ eller som ger nödvändig kunskap inför den fortsatta processen.

Planeringsprocessen

Själva uppdraget att ta fram en fördjupad översiktsplan för det nya dubbelspåret på Ostkustbanan grundar sig i det gemensamma arbetet som kallas Samordnad planering och omfattar hela sträckan Gävle-Sundsvall. Detta arbete drivs gemensamt av Trafikverket och

Region Gävleborg, med medverkan av alla fem berörda kommuner, samt båda berörda Länsstyrelser.
Planarbetet påbörjades redan 2011 då en arbetsgrupp i projektet Samordnad planering bildades.

Områdena har analyserats med avseende på värden för djur- och växtlivet., förutsättningar för kommunens bebyggelseutveckling, tillgänglighet och pendlingsmöjligheter ur ett samhällsbyggnadsperspektiv. Analyserna baseras på det underlag som finns i kommunen samt det planeringsunderlag som Trafikverket och Länsstyrelsen tillhandahåller.

Trafikverket har bidragit med trafikteknisk och trafikal kunskap. Frågor som rör sträckningen Gävle-Sundsvall har kontinuerligt diskuterats i arbetsgruppen för Samordnad planering.

TIDIGARE UTREDNINGAR OCH PLANER

Förstudie dubbelspår Ostkustbanan Gävle-Sundsvall

Förstudien från 2010 redovisar en järnvägskorridor med några alternativa sträckningar genom Nordanstig. Förstudien pekade särskilt ut några utmaningar:

- östligt eller västligt läge förbi sjön Gryttjen norr om Gnarp
- östligt eller västligt läge förbi Jättendal
- östligt eller västligt läge förbi Harsjön söder om Harmånger
- dubbelspår i tunnel eller i markläge söder om Gnarp där valet får konsekvenser på landskapsbilden i Gnarps dalgång

Samordnad planering för järnvägen mellan Gävle och Sundsvall, 2014

I projekt Samordnad planering har kommunerna arbetat med att utreda och skapa översiktsplaner för sina respektive områden som länkas samman vid kommungränserna.

Ny E4 Kongberget-Gnarp

I vägutredningen för E4:an, delsträcka Kongsberget-Gnarp, har en vägkorridor beslutats (Vägverket 2009). Under 2014-1205 har förändringar skett i projektet varför Trafikverket nu ser över underlaget för val av korridor för ny E4 och även det beslut som fattades efter vägutredningen 2009.

Översiktsplan 2004 - Nordanstigs kommun

Översiktsplanen talar om var det är lämpligt att nya detaljplaner tas fram. Utanför detaljplanelagt område styrs ny bebyggelse av översiktsplanens riktlinjer och en allmän lämplighetsbedömning i det enskilda ärendet.
Beslut om aktualisering av Översiktsplanen ska tas av kommunfullmäktige varje mandatperiod enligt revidering av Plan och Bygglagen 2011. Översiktsplanen för Nordanstig ska därför ses över och den nya översiktsplanen beräknas vara färdig 2015.

Ord– och begreppsförklaringar

Begreppet Ostkustbanan: Används av Trafikverket för sträckan mellan Stockholm och Sundsvall.

Begreppet Botniska korridoren: Den sträcker sig längs både den svenska och finska sidan av Bottenviken och är en strategiskt viktig länk inom det transnationella godstransportsystemet i norra Europa.

ÖP: Förkortning för Översiktsplan som är ett begrepp inom fysisk planering och avser en kommuntäckande plan som ska redovisa grunddragen i den avsedda användningen av mark- och vattenområden och den framtida bebyggelseutvecklingen.

FÖP: Förkortning för Fördjupad översiktsplan. Kan upprättas för en begränsad del av kommunen.

Projektet Samordnad planering: En planeringsinsats initierad av Trafikverket och Region Gävleborg där alla berörda kommuner mellan Gävle och Sundsvall deltar. Alla kommuner har åtagits sig att ta fram en FÖP .

Regionaltågstation: Hållplats för regional persontågstrafik inkl anknytande trafik och funktioner.

Riksintresse: Av staten utpekade områden av nationellt intresse.

2. Planeringsförutsättningar

KOMMUNEN

Nordanstig är en flerkärning landsbygdskommun som genom sitt geografiska läge i praktiken har gemensam arbetsmarknadsregion i två län, Gävleborg och Västernorrland.
Nordanstigs kommun bildades 1974 och var en sammanslagning av Bergsjö, Gnarps, Hasselas, Harmångers kommun. Det historiska arvet lever kvar i den flerkärniga kommunen där ingen ort tydligt dominerar utan har sina egna karaktärsdrag och utvecklingsmöjligheter.
Kommunens strategiskt fördelaktiga läge som en del i två regioner kommer att vara en av framgångsfaktorerna i framtiden. Nordanstig kan erbjuda en god boendemiljö inom pendlingsavstånd till både Sundsvallsregionen och Gävleregionen. Närheten till kommunikationer talar för det. Med planerade standardhöjningar på E4 och Ostkustbanan, med kortare restider och ökad turtäthet krymper avstånden och tillgängligheten ökar.

BEFOLKNING

Nordanstig hade år 2015 en befolkning av 9 490 invånare. Fördelningen mellan tätorterna ser ut som följer:

Bergsjö	2 759
Gnarp	2 235
Hassela	808
Harmånger	2 110
Ilsbo	710
Jättendal	865

Källa: SCB 2016

Befolkningstalet har minskat kontinuerligt under en lång följd av år. Det finns ett befolkningsunderskott jämfört med riket i framförallt åldersgrupperna 20 - 45 år och ett överskott i äldre åldersklasser, särskilt vad gäller män, jämfört med riket.

FLYTTNING

Flyttarnas ålder visar i Nordanstig samma tydliga mönster som många andra landsbygdskommuner. I samband med avslutade gymnasiestudier eller någon tid därefter flyttar en stor del av ungdomarna ut från kommunen. Det är i spannet 19-29 år vi kan notera den högsta rörligheten och antalet utflyttare är betydligt fler än inflyttarna i åldern 15 - 24 år. I åldern 30 – 50 år har flyttningsbenägenheten avtagit, men här flyttar fler in än ut. De som flyttar in har ofta bildat familj, vilket framgår av att även antalet inflyttade barn 0- 9 år är högre än antalet utflyttade. En inte obetydlig del av inflyttarna är återflyttare dvs. personer som tidigare bott i kommunen.

ARBETE OCH PENDLING

Befolkningsmässigt är Nordanstig Hälsinglands minsta kommun och är också den kommun i Hälsingland som relativt sett har den högsta utpendlingen. Arbetsmarknaderna i Hudiksvall och Sundsvall är särskilt betydelsefulla. Av totalt ca 4500 förvärvsarbetande i Nordanstig både bor och arbetar 2800 personer i kommunen. År 2014 pendlade 1700 personer ut ur kommunen för att arbeta. Huvudsakligen skedde pendlingsutbytet med Hudiksvall och Sundsvall. Hudiksvall och Nordanstig bildar ett gemensamt funktionellt arbetsmarknadsområde (FA-område), vilket innebär att de båda kommunernas arbetsmarknader i hög grad är integrerade.

Ca 20 % av den förvärvsarbetande dagbefolkningen arbetade enligt samma statistikkälla inom tillverkningsindustrin. Näringsgrenen har under en lång följd av år varit föremål för stora strukturförändringar och rationaliseringar. Besöks- och turismsektorn är en växande näring som stora förväntningar ställs på. Branschen har goda möjligheter att utvecklas i kommunen.

Pendling till kommun	In	Ut
Hudiksvall	370	1020
Sundsvall	110	410
Gävle	10	50
Övriga i länet	50	60
Stockholm	20	90
Södra Sverige	10	40
Norra Sverige	10	30
Summa	580	1700

Källa: SCB

STUDIER

Nordanstig saknar egen gymnasieskola, vilket gör att samtliga gymnasieelever, utom de som läser på individuellt program, får sin gymnasieutbildning i en annan kommun. År 2014 fanns totalt ca 300 gymnasieelever som var folkbokförda i Nordanstig. Av dessa studerade drygt 60 % i gymnasieskolor inom länet (huvudsakligen till Hudiksvall) och drygt 20 % bedrev sin gymnasieutbildning utanför länet (huvudsakligen till Sundsvall).
Det är framförallt elever i den norra delen av kommunen som söker sig till Sundsvall, medan övriga föredrar att genomföra sin utbildning i Hudiksvall. Möjligheterna till goda kommunikationer är avgörande för att gymnasieeleverna med sina relativt långa resvägar ska orka genomföra sina studier på ett bra sätt.

Närmaste högskola eller universitet ligger i Gävle respektive Sundsvall. De flesta flyttar från kommunen för högre studier. Ca 20 personer var folkbokförda i kommunen och studerade på högskola eller universitet 2014.

RESANDET I NORDANSTIG

Buss

År 2016 prognos är att ca 235 600 resor kommer att göras med buss i Nordanstig. Ca hälften av dessa är resor till och från skola för barn i åldern 7-19 år medan andelen vuxna resenärer står för ca 30 % av resorna. Dessa kan man förmoda till stor del är arbetsresor.

Linje	Sträckning	Summa
29	Hudik-Harm-Gnarp	27712
329	Hudik- Sundsvall	25909
30	Hudik-Ström-Stocka-Harm	33256
32	Gnarp-Norrfjärden-Gnarp	6949
33	Bergsjö-Gnarp	16152
34	Hudik-Bergsjö-Hassela	109558
35	Bergsjö-Jättendal-Harm	13189
Totalt		235578

Prognos för 2016. Antalet påstigande bussresenärer i Nordanstig för varje linje. Källa: X-trafik 2016

Busslinjer Nordanstig

Tåg

Region Gävleborgs prognos för 2016 är ca 14 000 resor från Gnarps station med X-tåget. Det motsvarar en ökning jämfört med 2011 på 19 %. På 10 år har resandeutvecklingen på X-tåg har varit mycket kraftig, ca 85 % i Gnarp. Andelen resorna norrut och söderut är ungefär lika. Det gör att vi kan utgå från att resevolymen med X-tåget till Gnarp kommer att vara ungefär dubbelt så hög d.v.s. 28 000 resor under året 2016.

Vilka målpunkter som resenärerna hade är inte kända, men utifrån att andelen resande med periodkort uppgår till 40 – 50 % kan vi utgå från att en stor andel är arbets-/utbildningspendlare till Sundsvall eller Hudiksvall.

Det är f n inte möjligt att få exakta uppgifter om antalet resor med SJ-tåg/fjärrtåg på Ostkustbanan.

Bil

I en rapport som gjorts i projektet Bästa resan har Nordanstigs resvanor undersökts. (Bästa resan, Regional attityd och resvaneundersökning – en sammanställning av resultat från 13 kommuner och 4 län, rapport 2009:16)

Rapporten visade att bilen idag står för det huvudsakliga transportmedlet i Nordanstig. Andelen bilresor som förare utgjorde 70 % av alla resor i Nordanstigs kommun. Tillsammans med de resor som görs som passagerare i bil utgjorde bilresorna totalt 86 %. 6 procent av resorna skedde till fots och 1 % av resorna med tåg. 3 % av resorna skedde med buss som huvudsakligt färdsätt.

I Nordanstig skedde 71 % av alla resor lokalt inom kommunen.

Av de resor med start i Nordanstig kommun som gick utanför kommunen var de flesta resor till Hudiksvall, 15 %, och Sundsvall, 8 %. 30 % angav att bilresorna var för att ta sig till och från arbetet.

Reseavstånd och restider med bil

Samtliga orter i Nordanstig ligger inom 45 minuters resväg med bil till Hudiksvall och inom en timme till Sundsvall. Personer som arbetar i Hudiksvall kan välja mellan snart sagt alla orter i Nordanstig och ändå ha ett pendlingsavstånd som i restid understiger 40 minuter. Med arbete i Sundsvall innebär boende i trakterna kring Årskogen och Gnarp pendlingstider mellan 20 och 30 minuter. Även kustnära boende kring Norrfjärden och Sörfjärden hamnar inom acceptabla pendlingstider.

TRAFIKPROGNOSER

Tillväxt transportarbete Persontrafik

Färdmedel	Årlig Tillväxt		Total Tillväxt	
	2014-2040	2040-2060	2014-2040	2040-2060
Långväga bil	1,0%	0,5%	30%	9%
Långväga tåg	1,7%	0,9%	55%	20%
Långväga buss	0,7%	0,8%	21%	17%
Flyg	0,5%	0,5%	14%	10%
Summa långväga	**1,1%**	**0,6%**	**33%**	**13%**
Regional bil*	1,1%	0,5%	31%	10%
Regional tåg	1,6%	0,9%	52%	20%
Regional övrig spår	1,6%	0,9%	52%	19%
Regional buss	0,6%	0,5%	17%	11%
Gång och Cykel	0,8%	0,4%	24%	8%
Summa regionalt	**1,1%**	**0,5%**	**32%**	**11%**
Totalt	**1,1%**	**0,5%**	**32%**	**11%**
varav bil	*1,0%*	*0,5%*	*31%*	*10%*
varav tåg	*1,6%*	*0,9%*	*53%*	*21%*
varav buss	*0,7%*	*0,6%*	*19%*	*12%*

Tillväxt transportarbete Godstrafik

Färdmedel	Årlig tillväxt	Total tillväxt
	2012-2040	2012-2040
Järnväg	1,6%	55%
Sjöfart	2,3%	91%
Väg	1,8%	66%
Summa	**2,0%**	**73%**

Källa: Trafikverkets basprognos 2016-04-01

VIKTIGA VÄGAR

E4

E4 är en mycket viktig väg för person- och godstransporter både på nationell, regional och lokal nivå. Vägsträckan mellan Kongberget och Gnarp är olycksdrabbad och har en låg standard. Med två körfält utan mötesseparering, branta backar och kurvor med dålig sikt samt korsande vägar och utfarter i de byar som passeras, är E4 på denna sträcka i stort behov av åtgärder. Vägen trafikeras på den berörda sträckan av ca 8 270 fordon per dygn *(Trafikverket 2015)* varav minst 20% är lastbilar. Trafiken prognostiseras öka med ca 1,5– 2 % per år. De ökande trafikmängderna orsakar även störningar för omgivningen och påverkar de närboendes rörelsefrihet och trivsel.

År 2008 gjorde dåvarande Vägverket en vägutredning på sträckan. Vägverket beslutade att det så kallade kombinationsalternativet i vägutredningen ska ligga till grund för projektering och upprättande av arbetsplan. Kombinationsalternativet innebär cirka 12,8 kilometer nybyggd väg, och cirka 9 kilometer ombyggd väg. I den vägutredning som togs fram var utgångspunkten att en alternativ uttagspunkt för vattentäkten i Harmånger skulle kunna hittas och att vattentäkten inte bedömdes utgöra en alternativskiljande förutsättning. Fortsatta undersökningar kring vattenförsörjningen för Harmånger visar att det är svårt att hitta ett

säkrare läge för uttagspunkten, vilket gör att de val av korridor som gjordes i vägutredningen inte längre är hållbara. Trafikverket gör därför ett omtag och kommer ta fram en ny samrådshandling för val av lokalisering av E4. Byggstart är nu beräknad till 2021-2022. Kommunen har vid upprepade tillfällen påtalat att E4 ska byggas med högre standard, med 2+2 körfält. Något som motiveras av prognostiserade ökade trafikmängder. Redan 2026 kommer trafikmängden vara över 10 000 fordon per dygn vilket är den gräns som Trafikverket tidigare sagt medför krav på högre standard än den som det planeras för idag.

I planeringen för Ostkustbanan har samordning med vägbygget prioriterats även om E4 ligger närmare i tid och Ostkustbanan för nuvarande inte finns med i den nationella planen för infrastrukturinvesteringar. Det är viktigt att så långt som möjligt undvika onödiga konflikter som kommer att bli kostsamma när Ostkustbanan äntligen byggs. Det kan vara sådana punkter där väg och järnväg korsar varandra och samordning mellan trafikplatser och framtida regionaltågstationslägen.

Riksväg 307

I öst-västlig riktning är väg 307 av störst betydelse i kommunen. Den binder samman Bergsjö och Hassela med E4 i Jättendal. Väg 307 kommer anslutas till nya E4 (väster om nuvarande) med en planskild korsning.

Riksväg 758 Gnarp-Bergsjö-Hudiksvall

Väg 758 är förbindelsen norrut från Bergsjö till Gnarp och söderut från Bergsjö till Hudiksvall. Mellan Bergsjö och Gnarp slingrar sig vägen genom ett kultur - och odlingslandskap medan vägen söderut från Bergsjö till Hudiksvall har en trafikteknisk högre standard.

Kustvägen

Kustvägen kallas den väg som går längs med Nordanstigs kust upp till Svartvik i Sundsvalls kommun. Den förbinder kustens fiskelägen. En utbyggnad av Kustvägen mellan Mellanfjärden och Lönnångersfjärden planeras vilket kommer att gynna besöksnäringen och allmänhetens tillgänglighet till service.

Industrispår i Tjärnvik Gnarp

Ett nytt industrispår anslöts år 2006 till Ostkustbanan söder om industriområdet. Det fungerade för Tjärnviks träs omfattande transporter fram till 2012 då verksamheten lades ner. Idag används området som logistikcenter och verksamheten som omfattar stora volymer (virkes och stenmaterial) där det i perioder blir stora mängder lastbilstransporter. Sedan mars 2016 sker transporter även med tåg. Logistikcenters ambition är att utveckla terminalverksamheten. En viktig målsättning för kommunen är att industrispåret länkas till framtida Ostkustbanan, med bättre trafikal kapacitet än idag. Det skapar förutsättningar för ett förstklassigt industriområde i Nordanstig med god utvecklingspotential.

Preliminära korridorer för E4.

RIKSINTRESSEN

Riksintressen är ett sätt att ta tillvara nationella intressen som är unikt för Sverige och står i miljöbalkens hushållningsbestämmelser. Målet är att mark- och vattenområden ska användas för det eller de ändamål de är bäst lämpade för. Ett område som är utpekat som riksintresse ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada dess värden. Riksintressen syftar till att både skydda områden (ex riksintresse för naturvård) eller ge prioritet åt en särskilt viktig verksamhet (ex riksintresse för väg).

Nedan beskrivs översiktligt de riksintressen som berörs av denna FÖP.
En utförligare beskrivning finns i Miljökonsekvensbeskrivningen.

Riksintresse för naturvård och kultur

Avgränsningsområdet berörs av följande riksintresseområden:

Harmångersån och Harsjön
Harmångersån utgör riksintresse för naturvård. Även Harsjön och Kyrksjön ingår i riksintresset. Mellan de båda sjöarna finns botaniska värden. Ån rinner i ett utpräglat skogslandskap tills den når Harmångersbygdens öppna jordbrukslandskap. I ån finns havsöring och flodkräfta.

Dyrån
Norr om Gryttje rinner Dyrån med myrrika tillrinningsområden. Den har till större delen kvar sitt naturliga lopp, särskilt i de övre delarna, uppströms E4. Åns stora värden finns framför allt i källflödena uppströms och i Övre Dösjön (viktig fågellokal). Dess opåverkade lopp och funktion som reproduktionsområde för såväl havsöring som bäcköring medför att Dyrån klassas som riksintresse för naturvården.

Jättendalsbygden
Centrala Jättendalsbygden är ett riksintresseområde för kulturmiljövården. Området utgörs av ett odlingslandskap i förhistorisk centralbygd, i forna tider norra Hälsinglands centralbygd, med järnålderslämningar knutna till nuvarande bebyggelsestruktur.

Riksintresse för väg och järnväg

De korridorer som utpekats av Trafikverket för framtida väg och järnväg är riksintressen för trafikslagens anläggningar.

Riksintresse vindbruk

Energimyndigheten har pekat ut områden som är riksintresse för vindbruk som bedömts som särskilt lämpade för elproduktion från vindkraft (2013). Områden söder och norr om Gnarp tangerar korridor/riksintresse för framtida väg och järnväg.

ANDRA OMRÅDEN MED SÄRSKILDA INTRESSEN

Det finns inom avgränsningsområdet för denna FÖP ett flertal områden som utpekats som värdefulla ur natur- eller kultursynpunkt. Dessa beskrivs mer detaljerat i Miljökonsekvensbeskrivningen.

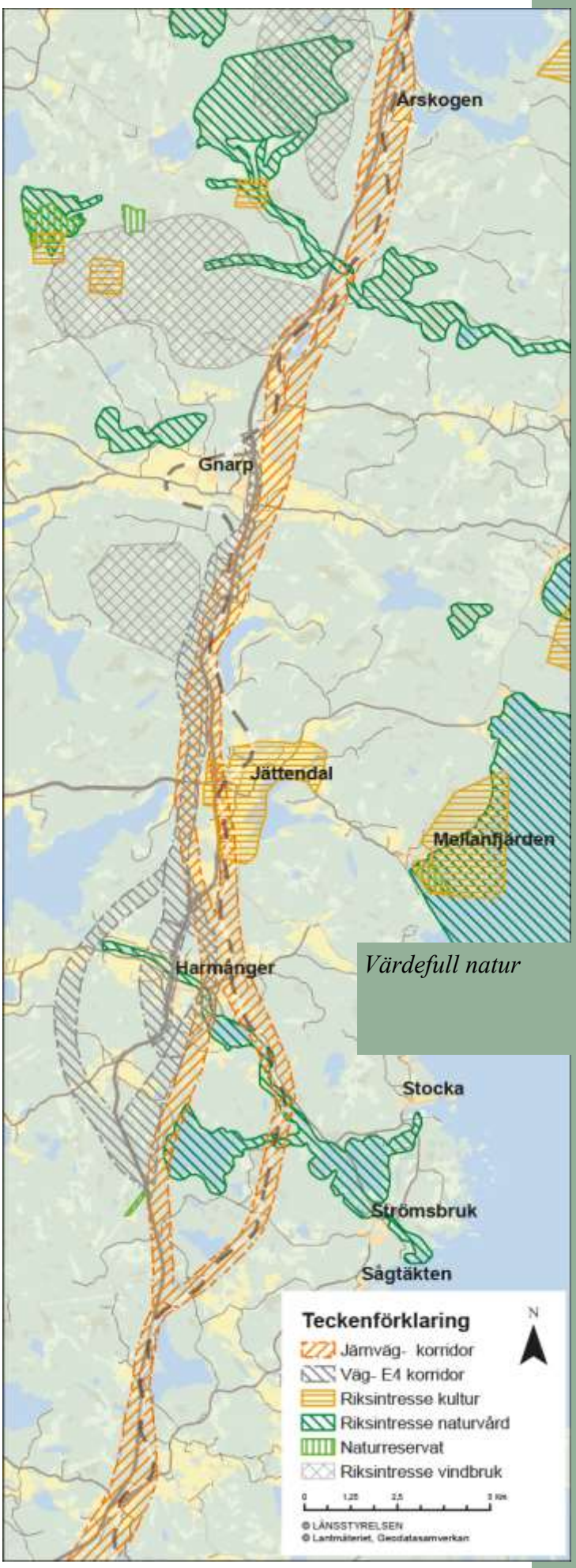
Det kan röra sig om områden som ingår i Länsstyrelsens våtmarksinventering, naturvårdsprogramområden eller objekt som har utpekade naturvärden enligt Skogsstyrelsen t.ex. nyckelbiotoper.

Nordanstig är rikt på fornlämningsområden. Några kommer att beröras av både ny E4 och nytt dubbelspår.

Skyddsområden för vattentäkt

Både korridoren för nya E4 och nya dubbelspåret kommer att passera de två kommunala dricksvattentäkterna, Harmångersåsen och Gnarpsåsen. Uttagspunkterna för dricksvattentäkterna ligger väster om alternativen och påverkas inte. Östlig korridor för järnvägen i Jättendal löper genom Jättendals vattenskyddsområdes sekundära skyddszon.

Skyddsområde för vattentäkt i Gnarp påverkar inte.



Värdefull natur

LANDSKAPSBILD

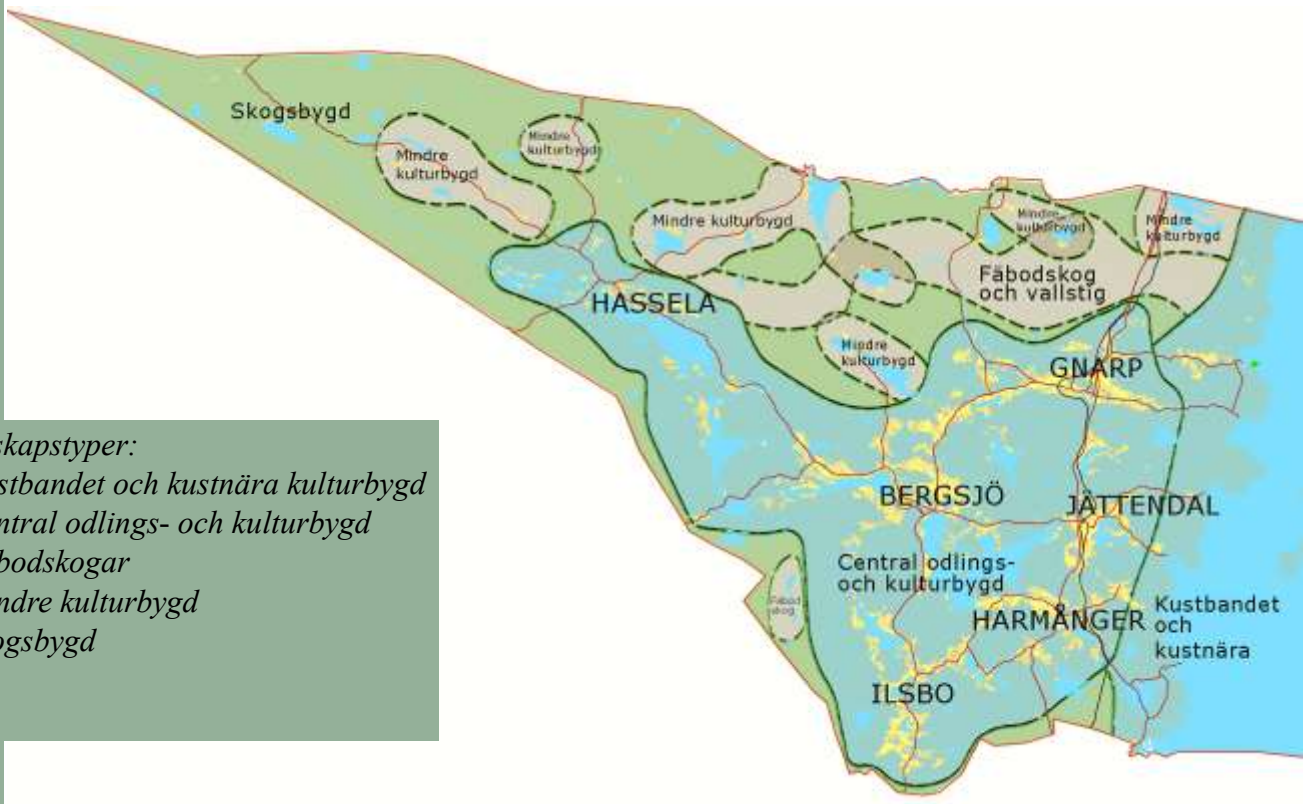
I arbetet med vindkraft gjordes en landskapsanalys för Nordanstig. Kommunen har delats in i fyra olika landskapskaraktärer med en stark koppling till kulturmiljön, men hänsyn till natur och friluftsliv mm har också tagits. Indelningen är principiell och har gjorts för att förtydliga landskapets övergripande strukturer och karaktärsdrag. De landskapstyper som berörs av korridorerna för Ostkustbanan och nya E4 är den centrala odlingsbygden, fäbodskog, mindre kulturbygd och skogsbygd.

I den centrala odlingsbygden återfinns ett mycket tydligt bebyggelse- och odlingsmönster med rötterna i landskapet. I dalbotten finns ett vattendrag, en sjö eller en å. I ett smalt stråk på ömse sidor finns den odlingsbara marken. Där, på de torra och lite högre partierna, har gårdarna förlagts.

Jättendalsbygden, ett värdefullt kulturlandskap.

Viktiga naturelement är dalbottnarna med Harmångersån och Gnarpsån. Stora landmärken är de omgivande bergen. De är många till antalet i Nordanstigs kuperade terräng. Några av dem är Ulvberget, Vårdberget kring Gnarp, Jättingsberget, Månberget, Hanberget kring Jättendal, Klyvberget, Trolltrappberget, Vithällorna kring Harmånger.

Känslig landskapsbild finns kring tätorterna Harmånger, Jättendal och Gnarp vilka alla omges av flack jordbruksmark i den annars dominerande, kuperade skogen. Särskilt Jättendal har en stark och ålderdomlig landskapskaraktär. Även odlingsområdena kring



Landskapstyper:
- *Kustbandet och kustnära kulturbygd*
- *Central odlings- och kulturbygd*
- *Fäbodskogar*
- *Mindre kulturbygd*
- *Skogsbygd*

Bälingsjön är känsliga landskapsrum. Vid Gnarp sträcker sig en bebyggelsepräglad dalgång upp mot Gryttje och träindustrin och vid Årskogen finns småskalig odlingsmark i anslutning till bebyggelse.

Området ligger generellt på lägre, relativt flack mark nedanför inlandets höjdryggar. Vid passagen av Gnarp blir höjdskillnaderna betydande, från 40 till 80 meter på någon kilometer. Delen norr om Gnarp är högre belägen, med höjder närmare 100 meter över havet. Tydliga sprickdalar med vattendrag i botten finns vid Harmånger och Gnarp.

BARRIÄREFFEKTER

Övergångszoner mellan skog och odlad mark/vatten/tätort är generellt de känsligaste områdena för landskapsbilden, vilket kan förstärkas av större nivåskillnader i terrängen. Dagens järnväg utgör tillsammans med främst väg E4 och större kraftledningar tydliga nord-sydliga stråk i landskapet.

Ostkustbanan och väg E4 utgör idag fysiska och visuella barriärer. Fysisk barriäreffekt innebär påverkan på människors och djurs möjlighet att röra sig i landskapet. Visuell barriäreffekt innebär förkortade siktsträckor och försämrar orienterbarheten i landskapet. Det är främst intill bebyggda områden järnvägen utgör en fysisk barriär för människor. I de öppna och flacka odlingslandskapen skapar den befintliga banan visuella barriäreffekter, som är mycket lokala.

HÄLSA OCH SÄKERHET

Buller och vibrationer

Inom Nordanstigs kommun finns både ostörda områden och områden som är bullerutsatta från väg och järnväg. Även buller från industriell verksamhet förekommer. Ett avstånd på 300 meter från spårmitt har erfarenhetsmässigt visat sig vara tillräckligt för att tillgodose behovet av en godtagbar bullernivå, det vill säga understiga rekommenderade riktvärden.

Tätorterna Jättendal, Gnarp, Gryttje och Årskogen omfattas idag av buller från både befintlig järnväg och väg E4. I Harmånger förekommer bullerstörningar från väg E4.

Vibrationsproblem intill järnvägar består i att människor i byggnader nära järnväg upplever störning och obehag. Skador på byggnader orsakade av vibrationer från tågtrafik är ovanliga. Vibrationerna överförs från järnvägen till byggnader genom jord och berg. Generellt leder lösa jordar och lera vibrationer bättre än fasta jordar och berg. Även järnvägens grundläggning har betydelse då olika grundläggningssätt ger olika stora vibrationer som överförs till jorden.

Normalt gäller att en nybyggd järnväg ger mindre vibrationer än en gammal järnväg. Detta eftersom en ny järnväg byggs med bättre byggmetoder och stabilare material.

Farligt gods

Såväl väg E4 som Ostkustbanan nyttjas för transporter med farligt gods, vilket innebär risk för olyckor. Vid all ny planering av bostäder och järnvägar krävs alltid anpassning och vid behov åtgärder, med ett minsta mått 30-40 meter från anläggningen. Dagens korsningar i plan mellan väg och järnväg utgör särskilda risker. Risken för påverkan på vattenresurser beskrivs i Miljökonsekvensbeskrivningens mark- och vattenavsnitt.

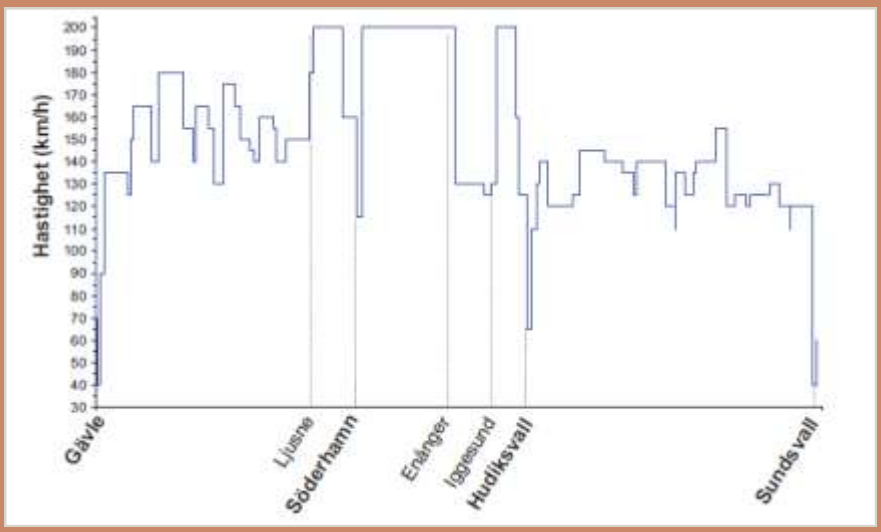
2. Planförslag

VARFÖR DUBBELSPÅR?

Järnvägssträckan mellan Gävle och Sundsvall är Sveriges längsta och mest belastade enkelspår, 21 mil långt och med en trafikering av ca 50 tåg/dygn. Idag trafikeras banan av 10 st godståg, 18 st regionaltåg, 17 st snabbtåg och 4 st nattåg. Pga konjunkturnedgången har antalet godståg under 2012 och 2013 minskat kraftigt. Långsiktigt förväntas dock trafiken öka och prognosen för 2050 är totalt 100 tåg/dygn.

Trots att kapacitetshöjande åtgärder har gjorts de senaste åren är Ostkustbanan mellan Sundsvall och Gävle hårt belastad kapacitetsmässigt. Sedan snabbtåg introducerades på banan 1996 har restiden blivit längre till följd av att det är allt fler tåg som trafikerar banan. Fler stopp för mötande tåg resulterar i långsammare trafik. Restiden längs Ostkustbanan mellan Gävle och Sundsvall är idag 20-25 minuter längre med snabbtåg jämfört med år 2000 och mellan Stockholm och Sundsvall är restiden idag 40 minuter längre. Systemet är ytterst känsligt för störningar: en kort försening någonstans längs sträckan har en tendens att ackumuleras och förvärras. Detta kan även påverka tågtrafiken i andra delar av järnvägssystemet.

För att komma till rätta med kapacitetsproblemen behöver dubbelspår byggas efter hela sträckan. Idag hämmas hela Norrlands tillväxt av kapacitetsbegränsningarna, vilket riskerar att medföra negativa konsekvenser även för övriga Sverige.



Dubbelspåret kan ta emot fyra gånger så mycket trafik som ett enkelspår. På Nya Ostkustbanan skulle antalet tåg per dygn därigenom kunna öka till långt över 200. Det innebär också att dubbelspåret skulle kunna avlasta E4:an med 1 500 lastbilar per dygn, och göra transporterna mer klimatsmarta.

För resenärerna skulle, om banan byggs ut med dubbelspår restiden halveras d.v.s. vara 2 timmar mellan Stockholm och Sundsvall.

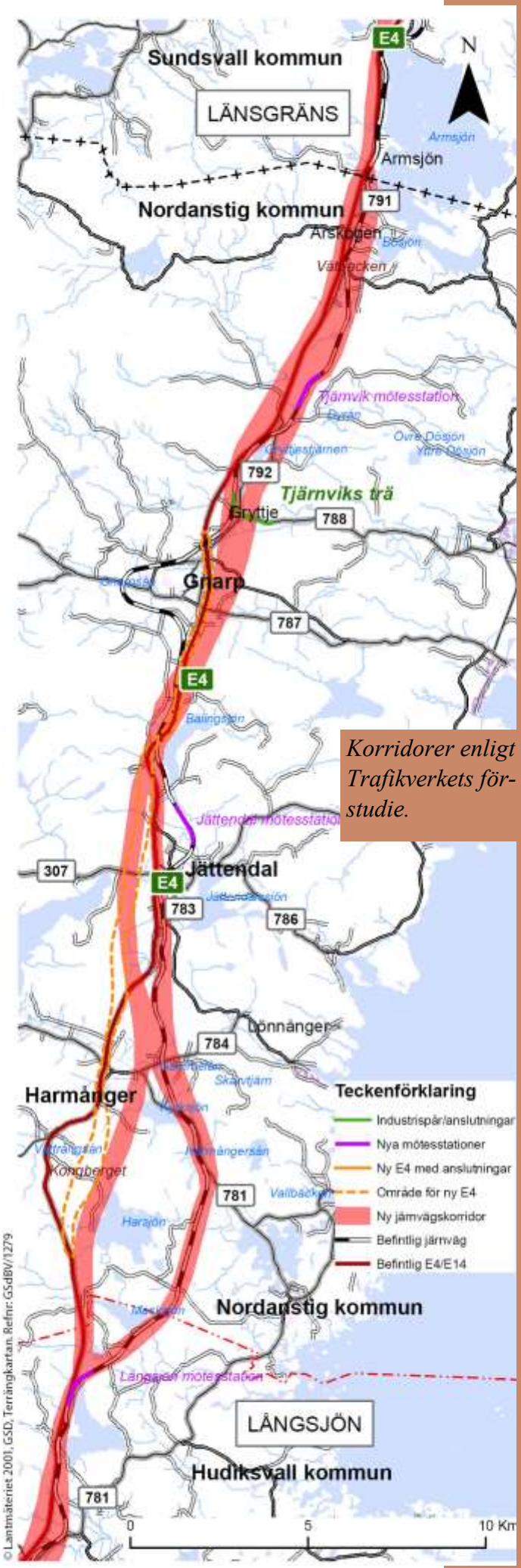
Det sker en successiv överflyttning av godstrafik från norra inlandet mot Botnia/Ostkustbanan. I den prognos som gjordes i affärsplanen för nya Ostkustbanan kommer persontrafiken att öka något under prognosperioden medan godstrafiken i princip fördubblas. Utöver detta kan ev. mer transittrafik tillkomma. Det gäller systemtåg och kombitåg som har start/målpunkter norr om Umeå, speciellt om Norrbotniabanan byggs.

Även fler systemtåg från Umeå kan vara aktuella. I den kapacitetsutredning som Trafikverket gjorde på regeringens uppdrag år 2012, framkom farhågor att persontrafiken skulle tvingas bort från järnvägen för att godset skulle få plats. Detta är en lösning som skulle vara mycket allvarlig för Nordanstig, som har en befolkning som i mycket hög grad pendlar till de närbelägna kommunerna för arbete. Med snabbare förbindelser och ökad tillgänglighet är istället en trolig uppskattning av befolkningstillväxten en ökning på cirka 30 000 invånare i Sundsvallsregionen och omkring 50 000 i Gävleregionen 2030-2035.

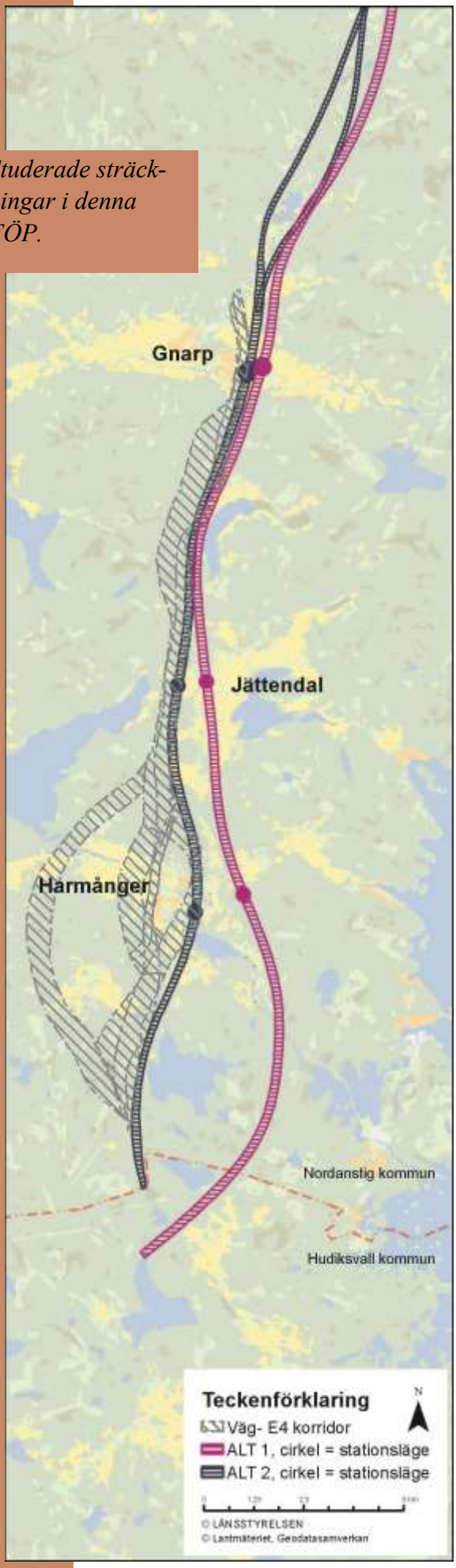
Ur europeiskt perspektiv är Ostkustbanan strategiskt viktig, speciellt sett i perspektivet Botniska korridoren som transnationell länk i Europas godstransportsystem. Järnvägen går på såväl svensk som finsk sida och binder samman öst-västliga och nord-sydliga transnationella axlar i Sverige, Finland, Norge och Ryssland. Korridoren har fått positiv respons vad gäller s.k. Ten-T medel. En förutsättning för att EU ska satsa medel på korridoren är att även regeringarna i berörda länder tillskjuter medel för finansiering.

ALTERNATIVA JÄRNVÄGSKORRIDORER

I denna FÖP analyseras Trafikverkets utpekade korridoralternativ för ostkustbanan enligt förstudien. Även linjeträckningar som avviker något från dessa utpekade korridorer har setts som möjliga i denna FÖP. En osäkerhet i valet av korridor är de tekniska aspekterna såsom grundläggningsförhållanden och de kostnader som de medför. Dessa kan bara översiktligt belysas i detta arbete. Dessa utredningar kommer att göras av Trafikverket i samband med järnvägsutredningen. Då sker även det slutliga valet av linjeträckning.



Korridorer enligt Trafikverkets förstudie.



Studerade sträckningar i denna FÖP.

VAL AV KORRIDOR

Två korridoralternativ har studerats, ett östligt och västligt lika förstudien. Norr om Gnarp finns dock flera alternativ. Korridorerna har en bredd av 100 - 200 meter.

I val av linjesträckning har bl.a. möjliga regionalstationslägen varit styrande. Målsättningen är att stationsläget ska vara så tillgängligt för så många som möjligt som bor i samhället.

Samtidigt som ingreppen i den befintliga miljön, på bostäder och i natur- och kulturmiljö ska begränsas.

Sträckan mellan Hudiksvalls kommungräns och Länsgränsen har i detta planförslag delats in i 3 delsträckor.

- Kommungräns Hudiksvall - Åmyran
- Åmyran - Årskogen
- Årskogen - Kommungräns Sundsvall

Västlig och östlig korridor beskrivs för varje delsträcka.

Alternativ öst

Kommungräns – Åmyran

Alternativet följer befintlig bana på dess östra sida fram till och genom Jättendal, och går därefter rakt norrut (öster om nuvarande väg E4) mot Bälingsjön.

Åmyran – Årskogen

Alternativet går cirka 500 meter väster om ny väg E4 i höjd med Gnarp och därefter mellan Tjärnviks träindustri i öster och Gryttjestjärnen i väster. Norr om tjärnen ansluter det nya spåret Tjärnviks nya mötesstation. Alternativet går genom det öppna odlingslandskapet mellan bebyggelsen i Årskogen och Bösjön.

Årskogen - kommungräns

Sträckningen fortsätter rakt norrut från Årskogen och ansluter vid kommungränsen i befintlig bana.

Alternativ väst

Kommungräns – Åmyran

Alternativet går intill väg E4 väster om Masksjön, tangerar Harsjöns västra strand och fortsätter mellan Kyrksjön och Harmångers tätort. Från Harmånger går sträckningen väster om Jättendals tätort och passerar genom eller tangerar det öppna odlingslandskapet väster om tätorten.

Åmyran - Årskogen

Alternativet går i nära anslutning till väg E4, på dess östra sida. Vid Gryttje går sträckningen väster om befintlig bana.

Från Gryttje passeras Gryttjestjärnen i två alternativa lägen. Det västliga läget passerar väg E4 i höjd med Gryttjestjärnens södra strand och går på dess västra sida fram till länsgränsen.

Det östra alternativet passerar öster om Gryttjestjärnen för att passera väg E4 strax söder om Våtbacken.

Årskogen – kommungräns

Från Årskogen går alternativet väster om väg E4 fram till kommungränsen.

Sammanfattande bedömning

Bedömningen av konsekvenserna av Ostkustbanans byggande redovisas i sin helhet i miljökonsekvensbeskrivningen (MKB), *”MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING, Tillhörande fördjupad översiktsplan Oskustbanan, Nordanstigs kommun”* , daterad 2016-06-22.

Faktorer som styr valet av linjesträckning i FÖP:en är:

- Påverkan på befintlig bebyggelse
- Påverkan på landskapsbild och barriäreffekter
- Påverkan på natur– och kulturmiljö
- Möjligheter till strategiskt placerade stationslägen
- Möjligheter till lokalisering av verksamheter och bostäder i stråket
- Möjligheter till funktionella och trafiksäkra kopplingar till E4

FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR REGIONALTÅGSTATIONER

Stationsläget både en bytes- och lokaliseringspunkt

Stationsläget har två strategiska funktioner i det regionala nätverket:

1. Att fungera som en kopplingspunkt mellan olika transportsystem.

2. Att fungera som en viktig lokaliseringspunkt för lokala och regionala strategiska resmål.

Ett väl lokaliserat och utformat stationsläge fungerar som en ”sammanstrålningspunkt” för de regionala och lokala transportsystemen. Lokalisering, utformning och innehåll påverkar därför på ett avgörande sätt både tillgängligheten och de miljömässiga effekterna. Investeringen i nya järnvägsstråk och regionaltågstationer behöver därför sättas in i ett helhetsperspektiv. Regionaltågstationsläget behöver lokaliseras/utformas så att de blir strategiska komplement till befintlig infrastruktur, som redan idag står för betydande värden. Stationslägets funktion bör kunna nås smidigt till fots och tillgodose smidiga omstigningar mellan de olika transportsystemen. Dessa täcker i sin tur olika slag av tillgänglighetsområden. De lokala transportsystemen förenar i första hand kommunens övriga områden med tätorten. Det inomregionala transportsystemet förenar i första hand landsbygdens tätorter och glesbygden med stadens viktigaste målpunkter, särskilt stadscentrum. Det regionala/ interregionala tågtrafiksystemet står för samspelet mellan kommuner. Detta samspel avser tillgängligheten till arbetsplatser, högre utbildning och annan strategisk service samt inbördes kompletterande service-, kultur- och rekreationsutbud samt sociala kontakter. I vår region är tågsystemet också sammankopplat med flygsystemet, vilket innebär att även interregionala/internationella kopplingar kan förmedlas via kommunernas stationslägen. För Ostkustbanestråket är anknytning till Arlanda flygplats av särskilt intresse. Med en utbyggnad av dubbelspåret kan även Midlandas betydelse för Nordanstig öka.

Viktigt med god tillgänglighet till fots och med cykel

Tillgängligheten till stationsläget varierar starkt beroende på avståndet och på hur olika färdmedel knyter an till det. Den är särskilt god i och närmast stationsläget där tillgängligheten kan tillgodoses till fots. Ca 800 m motsvarar det avstånd där andelen fotgängare minskar mycket kraftigt enligt utförda resvaneundersökningar. Tillgängligheten kan utsträckas om gång- och cykelvägarna utformas attraktiva och utan nivå- och trafikbarriärer. Riktvärden för tillgänglighet till fots och med cykel

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

Vid låg gång- och cykelstandard med bl a trafik- och terrängbarriärer riskeras dessa acceptansgränser halveras. Som exempel motsvarar gångavståndet 1 km för resenären vid bra gångvägsstandard ungefär 3-4 tågmil ute på banan. Vid längre avstånd ökar reseuppoffringen mycket kraftigt. Vid bra väderlek och med bra cykelvägar finns det möjlighet att med cykel tänja ut den goda tillgängligheten till ca 3 km från resecentrum (vilket motsvarar ungefär 4 tågmil i resuppoffring). Vid sämre väder och vid sämre gång- och cykelvägar samt för människor,

som inte nyttjar cykel (eller inte har cykel på målorten) blir det emellertid nödvändigt att byta till buss, ta bil eller taxi.

Omstigningsstandard

Busstrafikens roll för anslutande resor är starkt beroende av upplevd standard vid byte mellan trafikslag, turtäthet och tidtabellsanpassning. Beroende på förseningsrisken kan ibland tidtabellsanpassning vara tveksam för lokalbusstrafik, eftersom tidtabellhållningen är osäkrare och flertalet passagerare på berörda bussar representerar andra resbehov än anslutning till/ från tåg. Med ett turintervall på 20 min och bekvämt byte mellan buss och tåg motsvarar resuppoffringen för 2 km bussanslutningsresa ändå hela 7 á 8 tågmil ute på banan. Sedan tilltar resuppoffringen mera måttligt med ungefär en halv tågmil per km eftersom restiden i bussen är betydligt mindre uppoffrande än själva bytet.

Bytesuppoffringen tåg - buss ger alltså vid normal turtäthet och utan tidtabellsanpassning en drastisk höjning av resuppoffringen. Det är därför extra viktigt:

- att genom lokalisering och trafikplanering göra stationen smidigt tillgänglig för gång och cykel
- att för avstånd 2 km och däröver ordna smidig omstigning buss – tåg samt att utveckla lokalbusslinjenätet med så få och turtäta linjer som möjligt
- att utveckla god tidtabellsanpassning för lokala busslinjer.
- att utveckla god tillgänglighet för anslutande biltrafik.

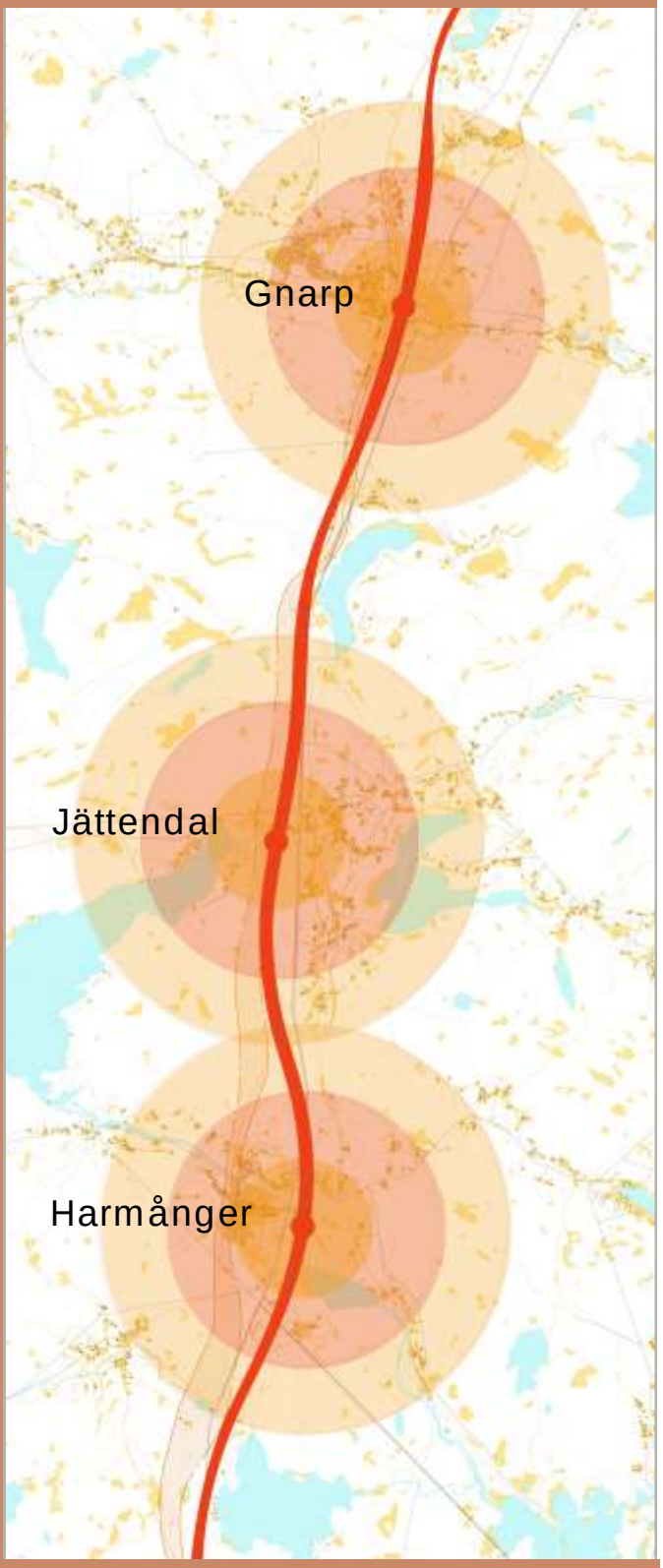
Även biltrafikens betydelse för tillgängligheten till tågtrafik är stor. För stationsortens ytterområden och för landbygden är därför tillgången till parkeringsplatser med smidiga anslutningsvägar viktig. Biltrafiken är emellertid inte tillgänglig för alla. Planeringen av ett långsiktigt hållbart samhälle måste dessutom beakta scenarios med minskad biltrafik. Tillgången på väl belägna parkeringsplatser är dock viktig, särskilt för boende i glesare områden utanför buss- och GC-tillgänglighet.

Lokala bussförbindelser

Kommunens övriga orter och landsbygden knyts till stationstätorterna med lokala förbindelser. Den trafiken kan bestå av relativt turtät tätortstrafik, vanlig busstrafik som är godsbärande och trafik med mindre fordon, t ex taxi.

Sammantaget

- Strategiska målpunkter bör samlokaliseras med stationsläget. Helst med direkt anknytning och mycket ogärna mer än 1 km från resecentrum.
- Gång- och cykelsystemet får stor betydelse för tillgängligheten och behöver ägnas omsorgsfull planering på avstånd inom 1 resp 3 km från stationsläget.
- Utformningen av stationen bör medge god tillgänglighet till båda plattformsändarna (gärna samordnat med planskilda GC-stråk, som reducerar järnvägens barriäreffekt i miljön som helhet).
- Busstrafiken behöver ges god anknytning till stationsläget med goda omstigningsmöjligheter.
- Anslutande lokalbusstrafik ges god och tillförlitlig tidtabellsanpassning till tågtrafiken.
- Ny bostadsbebyggelse lokaliseras helst inom 2 km från stationsläget med god gång- och cykeltillgänglighet .
- Biltrafiken ges smidiga angöringsmöjligheter samt goda parkeringsmöjligheter (både för dagspendlare utan GC-tillgänglighet och för långtidsuppställning vid längre resor).



Stationsläge	R=1 km	R=2 km	R=3 km
Gnarp	500	1100	1380
Jättendal V	120	380	480
Harmånger V	460	720	830

Antal innevånare inom en radie på 1 km, 2 km och 3 km för respektive stationsläge.

Lokaltrafikens uppgifter är desamma som för den regionala trafiken men inom kommunen. Denna trafik har utöver dagens uppgifter betydelse som matartrafik till Ostkustbanan. De lokala bussresorna till arbete, skola, sjukhusvård och centrumresor är trafikens viktigaste uppgifter, vilket innebär att regionaltågstationen behöver lokaliseras och utformas så att dessa resor inte försvåras.

ALTERNATIVA STATIONSLÄGEN

De stationslägen som är aktuella att studera utifrån tidigare resonemang är lokaliserade till tätorterna Gnarp, Jättendal och Harmånger.

Kommunen har genom kommunstyrelsen tagit ställning för att verka för minst två stationslägen, i Gnarp och Harmånger. Detta för att ge förutsättningar för en god tillgänglighet för så många kommuninnevånare som möjligt och att skapa goda möjligheter för utveckling.

Flera regionaltågstationer i Nordanstig skulle gynna kommunens utveckling. Fler skulle ges möjlighet att resa med regionaltåget för arbets- och utbildningsresor inom och utom regionen. Det skulle sannolikt stimulera till att både minska utflyttningen och öka inflyttningen till kommunen.

Antalet regionaltågstationer utefter hela banan påverkar restiden, inte bara för regionaltåg utan även de nationella tågen.

UTVECKLINGSOMRÅDEN I STRÅKET

Gnarp

Förordat stationsläge ligger öster om Gnarps samhälle och E4, strax norr om väg 758 som går till Sörfjärden. Bebyggelsen i de äldre kulturbygderna Böle och Rogsta kommer att beröras.

Dubbelspåret kommer sannolikt att passera Gnarps dalgång både på banvall och järnvägsbro vilket ger att perrongerna kommer ligga högre än marknivå och nås via trappor och hissar. Stationen och järnvägsbron kan bli ett arkitektoniskt landmärke i Gnarp som exponeras mot E4.

Läget har goda har goda förutsättningar att utvecklas som kommunikationsnod med väl fungerande stationsnära parkeringar, angöring för buss och taxi och övriga funktioner som resenären kräver.

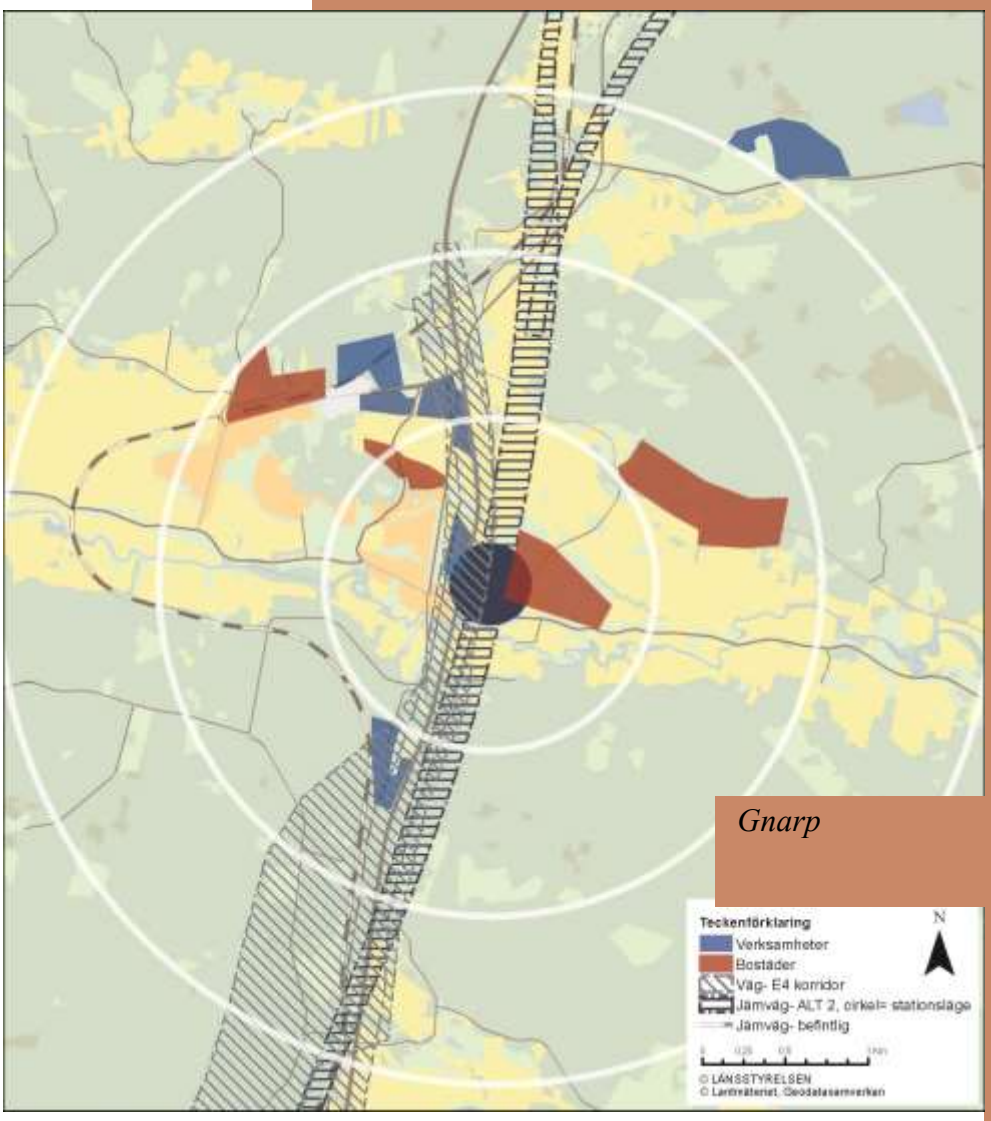
Ny E4 kommer troligen att ligga i befintligt läge. En förutsättning för ett trafiksäker miljö vid stationsläget är att korsningen med väg 758 blir planskild. Tillgängligheten för fotgängare och cyklister från Gnarps samhälle kommer att ske via gång- och cykeltunnel under E4. Det är viktigt att förbindelsen blir högklassig, dvs att E4 inte upplevs som en barriär och att passagen upplevs säker och får en tilltalande utformning.

Perspektivskiss på stationsläget.

Utvecklingsområden för bostäder

Ett dubbelspår på Ostkustbanan ger stora förutsättningar för förkortad restid, ökad kapacitet och bättre robusthet på järnvägen. Det ökar människors möjligheter att bo tryggt, nära service, friluftsliv och natur med arbete, utbildning och städernas utbud inom pendlingsavstånd.

Gnarp har fördelen att redan ha ett etablerat tågresande. Även om det nya stationsläget blir mindre centralt placerat än nuvarande nås ca 500 boende inom 1 km avstånd och ca 1100 boende inom 2 km avstånd. Områden för nya bostäder finns inom 1 km och 2 km från stationsläget.



Gnarp

Pendlarparkering, angöring med långfärdsbussar och ett omstrukturerat lokalbusslinjenät som angör det nya stationsläget kommer att medge snabba omstigningar. Det skapar helt nya möjligheter att bo i attraktiva miljöer både vid kust och inland i Nordanstigs norra delar.

Gnarp har redan idag ett gynnsamt läge med Sundsvalls och Hudiksvalls arbetsmarknader inom bekvämt pendlingsavstånd både med bil, buss och tåg. Redan nu finns behov av att det planeras för och byggs nya bostäder. Det finns få vakanser i befintliga hyreshus och särskilt för den äldre generationen som bor i villa finns få boendealter-

nativ på orten. Attraktiva bostäder för den målgruppen skulle frigöra villor för barnfamiljer.

Utvecklingsområden för verksamheter
Befintliga industriområden utmed Stationsvägen i Gnarp ligger inom lämpligt avstånd från stationsläget. Det finns goda utvecklingsmöjligheter för nya verksamhetsområden inom 1 km och 2 km avstånd från stationen. Några av områdena ligger i ”skyltläge” mot E4.

Tjärnviks industriområde kan utökas österut. Befintligt industrispår länkas till framtida Ostkustbanan, med bättre trafikal kapacitet än idag. Det skapar förutsättningar för ett förstklassigt industriområde i Nordanstig med god utvecklingspotential.

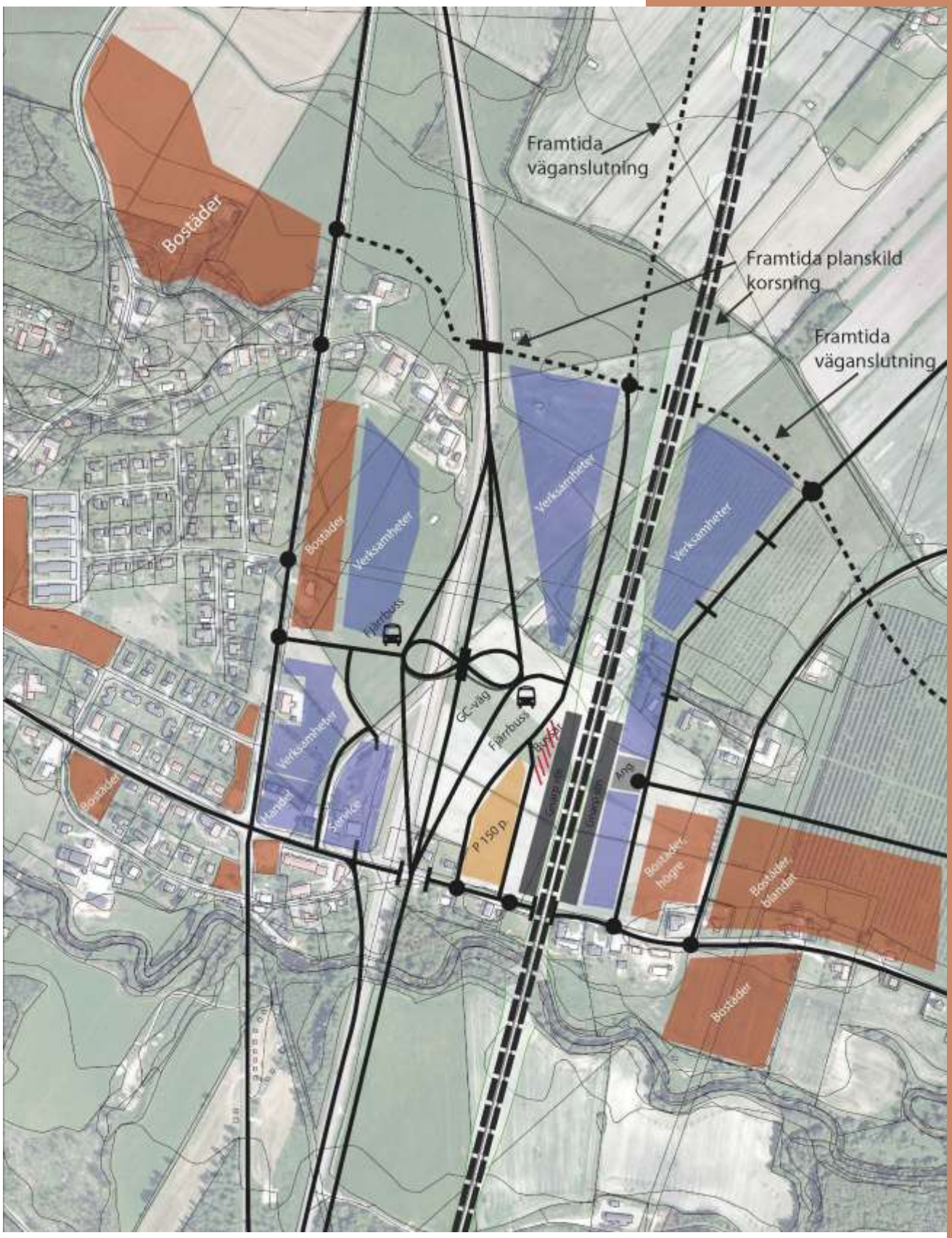
Områden vid stationsläget är lämpliga för verksamheter såsom kontor, handel och service.

Gnarps utvecklingspotential som stationsort finns närmare beskriven i rapporten ”Från spårkorridor till ortsnätverk” som togs fram 2016 inom ramen för projektet Den attraktiva regionen. *(Trafikverket, Rapport 2016:070).* I rapporten finns en handlingsstrategi med planeringsinsatser och åtgärder som krävs för att nå önskad utveckling i Gnarp. Handlingsstrategin antogs av Kommunstyrelsen 2016-06-21. Här betonas bl.a. vikten av åtgärder i den fysiska miljön för att öka ortens attraktivitet som boendeort.

VIKTIGT ATT TÄNKA PÅ I GNARP!

- Så stor del som möjligt på järnvägsbro för att minska barriäreffekterna och bevara öppenheten i dalgången. Hellre högt än lågt!
- Lätt att nå stationsen för gång– och cykeltrafikanter via stråk från Gnarps centrala delar .
- Påbörja detaljplaneringen av bostads– och verksamhetsområden.
- Satsa på åtgärder för att höja attraktivitetan som boendeort. Omsorg om offentlig miljö och bibehållen eller utökad servicenivå.

Stationsnära utvecklingsområden i Gnarp



Jättendal

Föreslaget stationsläge ligger väster om Jättendals samhälle och E4 , strax söder om väg 307 som går från E4 till Bergsjö och Hassela. Påverkan på befintlig bebyggelse är begränsad av stationen i sig, medan dubbelspåret norrut och nya E4 kommer påverka bostäder utmed väg 307. Dubbelspåret kommer att passera ca 5 -6 meter över väg 307. Stationsläget ligger ca 150 meter söder om väg 307 där järnvägen tar mark. Ny E4 dras väster om järnvägen och kommer liksom järnvägen passera över väg 307 med en planskild trafikplats.

Läget har goda har goda förutsättningar att utvecklas som kommunikationsnod med väl fungerande stationsnära parkeringar, angöring för buss och taxi.

Stationsläget ligger perifert i förhållande till Jättendals samhälle. Det finns idag få boende inom gång och cykelavstånd. Ett stationsläge i Jättendal gynnar främst utpendlande resenärer i kommunens inre delar, Bergsjö och Hassela.

Utvecklingsområden för bostäder

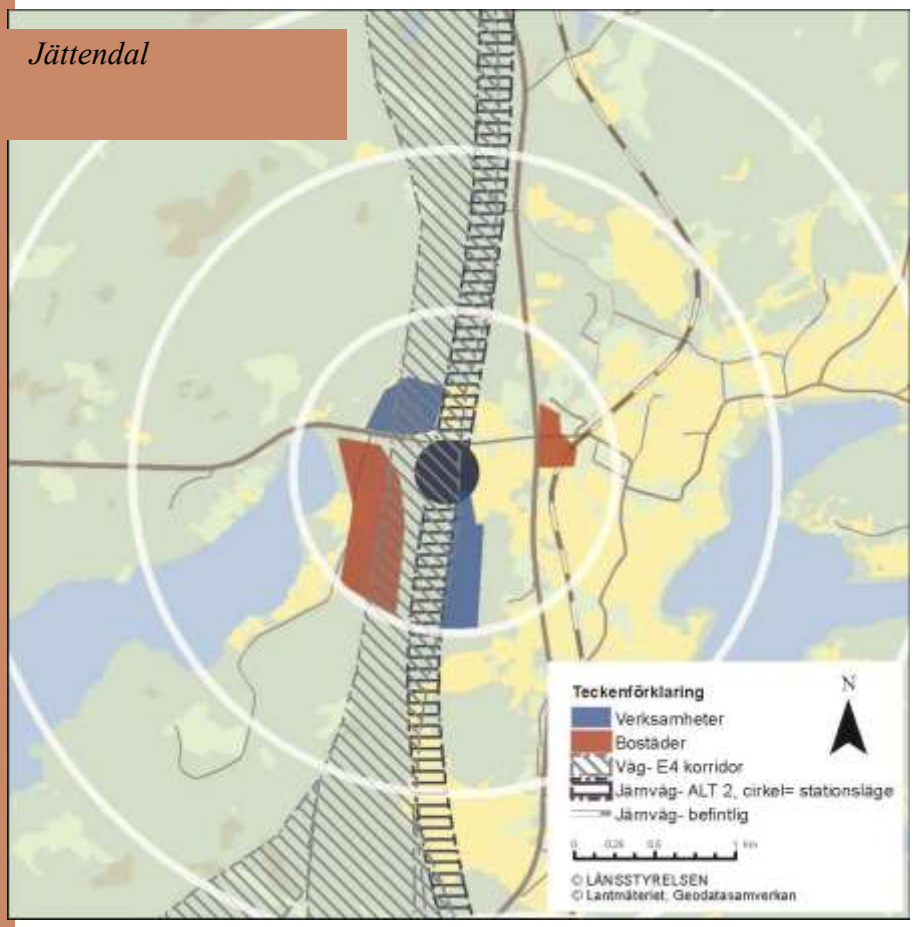
Inom 1 km radie finns lämpliga områden att exploatera för attraktivt strandnära boende, öster om Häggviken. Bostäderna får ett skyddat läge från buller då en skogbeklädd höjdrygg avskiljer området från E4 och järnvägen. Jättendal kan förtätas vid brandstationen då befintlig järnväg försvinner.

Stationsläget skulle också ha betydelse för boende i Hårte och Mellanfjärden. En station i Jättendal kan gynna utvecklingen av Mellanfjärden med attraktivt boende och verksamheter för besöksnäringen.

Utvecklingsområden för verksamheter

Inom 1 km radie finns utvecklingsbara områden för verksamhetsområden, nära beläget nya E4. Norr om Bergsjövägen och öster om järnvägen lämpar sig för verksamheter. Läget har god tillgänglighet till E4 via planskild korsning.

Jättendal

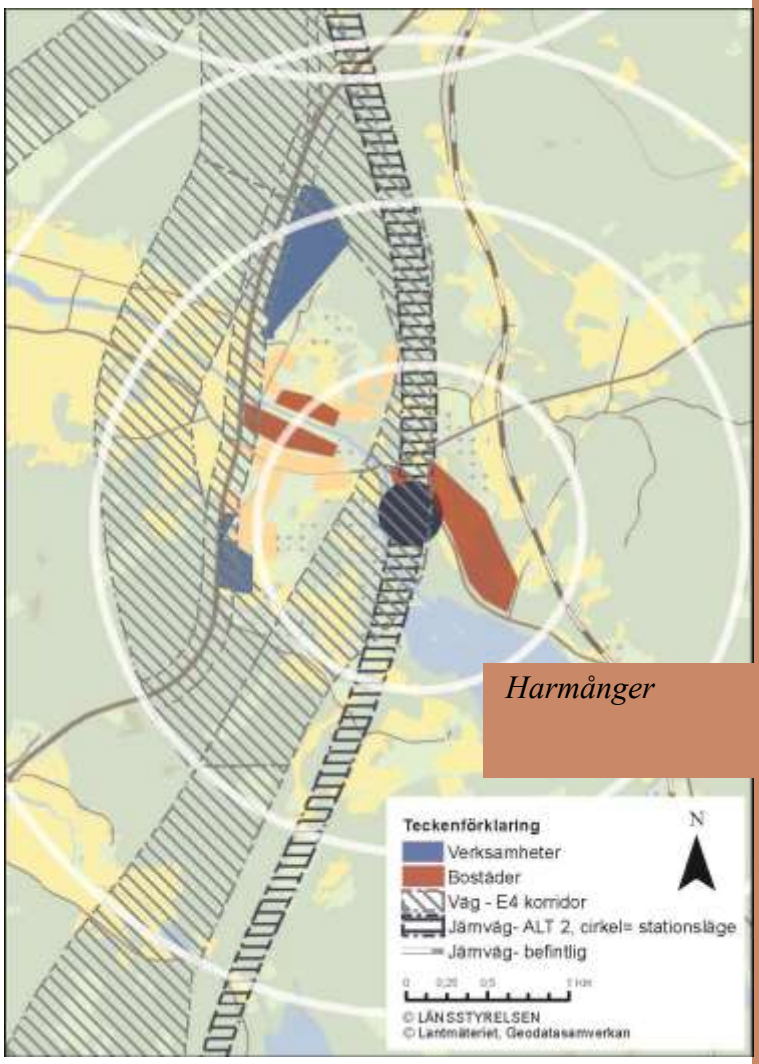


Harmånger

Föreslaget stationsläge ligger öster om Harmångers samhälle, strax söder om väg 760 som går från E4 mot Stocka och Strömsbruk. Påverkan på befintlig bebyggelse är begränsad av stationen i sig, medan dubbelspåret norrut kommer tangera villaområdet Ronneberg och Stockaby. Stationsläget ligger nära Harmångersån som är riksintresse för naturvård.

Läget har goda har goda förutsättningar att utvecklas med väl fungerande stationsnära parkeringar, angöring för buss och taxi och övriga funktioner som resenären kräver. Om E4 förläggs öster om tätorten, vilket är ett av Trafikverkets lokaliseringsalternativ, finns mycket goda förutsättningar för läget som kommunikationsnod. Lokaliseringsalternativ i befintligt läge eller väster om tätorten ger mindre gynnsamma förutsättningar för utveckling av stationen och dess närområden.

Tillgängligheten för boende i Harmånger är god. Inom 1 km avstånd nås ca 500 personer och inom 2 km ligger hela Harmångers samhälle.



Harmånger

Harmånger ligger relativt nära Hudiksvall (27 km) och resecentrums läge i Hudiksvall kommer spela stor roll för arbetspendlare till Hudiksvall. Reseuppoffringen kan bli för stor för resenärer med målpunkt Hudiksvall i det fall resecentrum hamnar i perifert läge väster om Hudiksvall.

Utvecklingsområden för bostäder

Inom 1 km radie finns lämpliga områden att exploatera för attraktivt boende, både centralt i Harmånger och nära stationsläget.

Stationsläget kommer också ha betydelse för boende i Lönnångersfjärden, Stocka, Strömsbruk och Sågtäkten. En station i Harmånger skulle gynna utvecklingen av kustnära attraktivt boende.

Utvecklingsområden för verksamheter

Inom 2 km radie finns utvecklingsbara områden för verksamhetsområden både norr och söder om tätorten. Det finns förutsättningar framförallt för god tillgänglighet och exponering mot E4. Oavsett vilket lokaliseringsalternativ som väljs för ny E4 är det viktigt att planerat industriområde ”Knoget” norr om tätorten tillgängliggörs genom planskild korsning.

UTVÄRDERING REGIONALSTATIONSLÄGEN

Tre möjliga hållplatslägen har identifierats: Gnarp, Jättendal och Harmånger.

Gnarp har station idag, och relativt stort resandeutbyte norrut mot Sundsvall. Hållplats i nytt läge bedöms komma att fungera lika bra som dagens läge. Kopplingen mot Sörfjärden, med attraktivt boende vid havet, gynnas av det nya läget. Exploatering kan ske som en naturlig fortsättning från befintlig bebyggelse, även i långsam takt, och nyttja utbyggnad av befintligt vatten- och avloppssystem. E4 ligger intill stationsläget, med goda omstigningsmöjligheter. Ny station i Gnarp kan i föreslaget läge placeras på bro. Detta kan ge höga arkitektoniska värden och innebära en positiv symbol för bygden. Samtidigt är såväl anläggnings- som driftkostnader (plattformar på bro samt trappor och hissar) högre än för en station anlagd på mark.

Exempel från Botniabanan, Husum. Ett stationsläge på bro blir tydligt utannonserat för omgivningen samtidigt som barriäreffekterna mildras.

Jättendal har ett centralt läge inom kommunen, men för resande mellan Gnarp och Sundsvall liksom mellan Harmånger och Hudiksvall sker resandet åt fel håll. Bergsjö, som är kommunens centralort, har bäst förbindelse med hållplatsläge i Jättendal. Jättendal passar även bäst för turismtrafik mot Hassela och Mellanfjärden. Däremot är det få boende inom 1-2 km, och därmed få som kan nå stationen gående eller med cykel. Exploatering av bostäder i attraktivt västerläge mot Häggviken i Storsjön, kan på sikt medverka till fler klimatsmarta resor. Utvecklingstakten för sådan exploatering är dock oklar idag. Nya vatten- och avloppsanläggningar krävs bland annat.

Ny E4 passerar intill hållplatsläget. I Jättendal kan stationen troligen anläggas på fastmark, vilket innebär den lägsta anläggningskostnaden. Placeringen intill ny väg E4 gör att en väl utformad station kan ge positiva symbolvärden.

Harmånger har störst resandeutbyte söderut (med bussar) mot Hudiksvall. Relationerna till övriga tätorter inom kommunen är sämre än för övriga möjliga hållplatslägen, likaså avseende turismmål. Läget är relativt nära nuvarande bebyggelse. Exploatering kan ske i anslutning till stationsläget, som en naturlig förlängning av samhället. I Harmånger är föreslaget stationsläge i anslutning till

Harmångersån, och förstärkningsåtgärder kan krävas. Detta kan leda till höga anläggningskostnader. Om E4 förläggs i östligt läge innebär placeringen möjlighet att utveckla positiva symbolvärden. Placeras E4 i befintligt läge eller väster om Harmånger är stationsläget långt från genomfarten .

ASPEKT	Förutsättning	Harmånger	Jättendal	Gnarp
RESTID	Medelvärde restid inom kommunen	18 min	16 min	21 min
INVÅNARE	Invånare inom 1km	460	120	500
	Invånare inom 2 km	720	380	1100
	Invånare inom 3 km	830	480	1380
E4-NÄRA	Avstånd (fågel) till ny korsning ny väg E4	1200 m resp. 1500 m	320 m	220 m
UTVECKLING	Möjliga ytor för nya verksamheter inom 2 km	234 559	121 854 (inom 1 km)	325 000
	Möjliga ytor för nya bostäder inom 2 km	383 102	525 591 (inom 1 km)	683 680
	Restid till Mellanfjärden	19	15	22
	Restid till Hassela (omstigningsmöjliget)	40	35	41
	Restid till Sörfjärden	25	21	17
EKONOMI	Symbolvärde	-	+/-	+
	Anläggnings kostnad	+/-	+	-
PENDLING	Utpendling resor mot Sundsvall	-	+	+
	Utpendling resor norrut (Härnösand, Timrå)	+	+	+
	Utpendling resor Hudik, stationsläge centralt i Hudiksvall	+	+	-
	Utpendling resor söderut (Gävle, Uppsala)	+	+	+

Värderingstablå för de olika stationslägena.

Antal hållplatslägen

Kommunens enda hållplats finns idag i Gnarp och om det blir så i försättningen också att Nordanstig bara får ett stationsläge så kan naturligtvis komplettering med flera hållplatser vara möjlig, beroende på framtidens trafik som vi inte känner till idag. Ett nytt dubbelspår ger kapacitet för kraftigt utökad tågtrafik, men trafikens sammansättning (fördelning mellan fjärrtåg, lokaltåg och godståg) har mycket stor betydelse.

Avståndet längs nya järnvägen mellan föreslagna hållplatslägen är 8 km mellan Gnarp och Jättendal respektive 5,5 km mellan Jättendal och Harmånger. Som jämförelse är avståndet mellan dagens lokaltågshållplatser i Iggesund och Hudiksvall respektive Ljusne och Söderhamn cirka 10 km. Många hållplatser med korta avstånd innebär problem för fjärr- och godstrafik som inte stannar inom kommunen. Även lokaltågstrafikens restider missgynnas av alltför många stopp. Anläggande av separata spår för hållplatserna är möjligt men samtidigt kostnadskrävande. Ett alternativ att behålla dagens järnväg för framtida lokaltågstrafik kan övervägas, men kostnaderna blir höga eftersom Trafikverket inte kommer att ansvara för banans drift. Banvallen kan även vara en möjlig cykelväg mellan tätorterna.

Om ett hållplatsläge ska förordas står valet mellan Gnarp och Jättendal. Med två hållplatslägen skulle Gnarp och Harmånger (avstånd 13,5 km) vara möjliga. Två hållplatslägen i Jättendal och Gnarp bedöms som mindre realistiska då avståndet är bara 8 km.

Sedan Samrådet 2013 har Jättendal fallit bort som alternativt stationsläge efter politiska beslut. Mycket av materialet har varit sammankopplat med utredningen av tre stationslägen det har därför inneburit en svårighet att redigera bort Jättendalsstationen ur texten. Det är dock intressant att ha med som en jämförelse för de två återstående stationslägena.