

## JÄRNVÄGSUTREDNING

# Sundsvall – Härnösand

Sundsvall-, Timrå- samt Härnösands kommun, Västernorrlands län

## PM – Timrå resecentrum

2013-10-15



Titel: PM – Timrå resecentrum

Utgivningsdatum: 2013-10-15

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Marie Svahn

Uppdragsansvarig: Anders Brandt, Tyréns AB

Distributör: Trafikverket, Box 186, 871 24 Härnösand, telefon: 0771-921 921

## Innehåll

Innehåll.....	3
Sammanfattning.....	4
Syfte .....	4
Tillgänglighetsmått.....	4
Förutsättningar .....	4
Tillgänglighet för gående.....	5
Tillgänglighet med bil .....	6
Tillgänglighet arbetsplatser.....	7
Bilrestider på vägnätet till stationslägena .....	8
Diskussion .....	8
Olika tillgänglighetsmått .....	8
Timrå station .....	10

Bilaga - PM Samlok Timrå

## Sammanfattning

Rapporten tittar på restider för boende i Timrå kommun till Timrå station med befintligt läge, om stationen får nytt läge i kv Vivstamon 1:35 och restider till Sundsvall C.

Med befintligt läge kan drygt 3500 boende (motsvarande ca 20 % av befolkningen) i Timrå nå stationen med gång inom 30 minuter. Om stationen i Timrå läggs ner och de boende hänvisas till Sundsvall C finns ingen möjlighet för kommuninvånarna att gå till tåget. Antalet kommuninvånare som når stationen inom 25 minuter ökar sannolikt om även cykel tas med som möjligt transportmedel.

Med bil når 75 % av befolkningen i kommunen befintligt stationsläge inom 10 minuter. För att ta sig till Sundsvall C krävs minst 10 minuters bilresa även för de kommuninvånare som har kortast restid. Att hänvisa till Sundsvall C innebär därmed en kraftig försämring av tillgängligheten för kommuninvånarna. De längsta restiderna till station förlängs med ca 5 minuter från 20 till 25 minuters bilresa. Den stora förändringen är dock inte de långa restiderna utan de korta restiderna som kraftigt förlängs då de kortaste restiderna förlängs till minst 10 minuters bilresa.

Tillgängligheten med bil påverkas inte i någon större omfattning av att stationsläget flyttas från befintligt läge till kv Vivstamon 1:35.

## Syfte

Syftet med rapporten är att ge en indikativ bild av betydelsen av en järnvägsstation i Timrå. För ett fullständigt beslutsunderlag behövs ytterligare studier.

## Tillgänglighetsmått

Som mått på tillgänglighet används restiden mellan start- och målpunkt.

## Förutsättningar

I Timrå kommun bor ca 18 000 personer. Prognosen är att befolkningen i Timrå minskar med drygt 200 personer till 2030.<sup>1</sup> Det finns i dagsläget ca 4 800 arbetsplatser i Timrå och prognosen är att antalet arbetsplatser minskar med drygt 300 till 2030. Någon större förändring av lokaliseringen av bostäder och arbetsplatser förväntas inte ske. Den geografiska fördelningen av natt- och dagbefolkningen i Timrå visas nedan i karta 1 och 2.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Prognosen är en nedbrytning av SCB:s prognoser.

<sup>2</sup> Kartorna bygger på dag- och nattbefolkningen i SAMS-områden. Gridderna har skapats utifrån data i SAMS-områdets tyngdpunkt.

Karta 1: Nattbefolkning i Timrå enligt SCB:s prognos

Karta 2: Dagbefolkning i Timrå enligt SCB:s prognos



## Tillgänglighet för gående

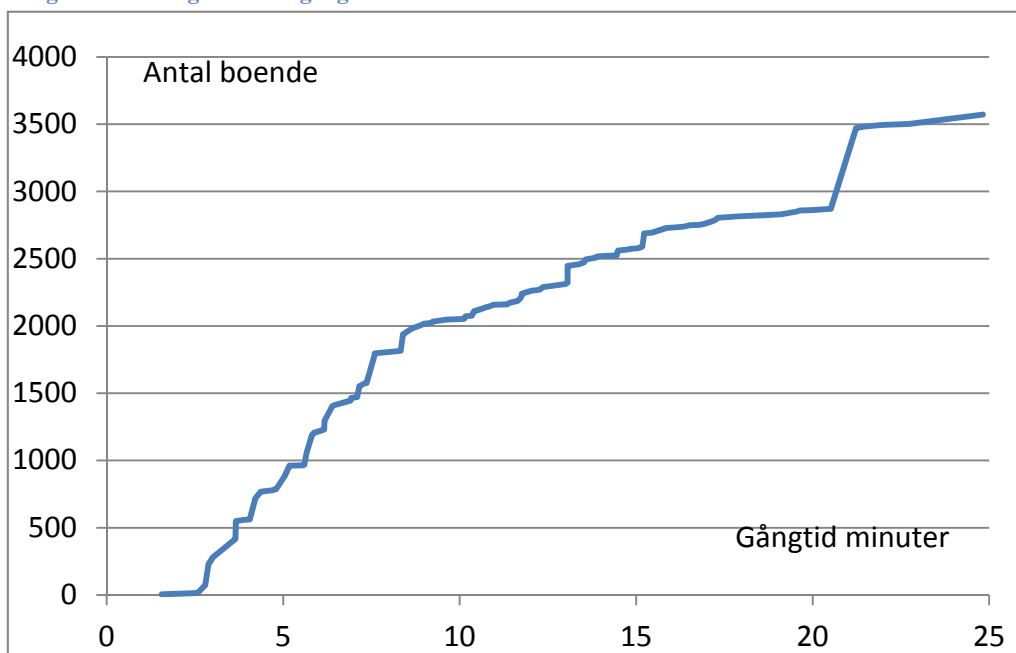
Inom bekvämt gångavstånd (ca 400 m) från stationen bor ca 800 personer (ca 4 % av kommuninvånarna).

Inom normalt gångavstånd (ca 800 m) från stationen bor drygt 2000 personer (ca 12 % av kommuninvånarna).

Inom två kilometer från stationen bor ca 3 600 personer (ca 20 % av kommuninvånarna). För att ta sig till Sundsvall C är det inte realistiskt för Timråborna att gå då gångtiden blir orimligt lång.

Tillgängligheten till stationen för gående visas nedan i diagram 1.

Diagram 1: Histogram över gångtid till stationen för boende i Timrå kommun



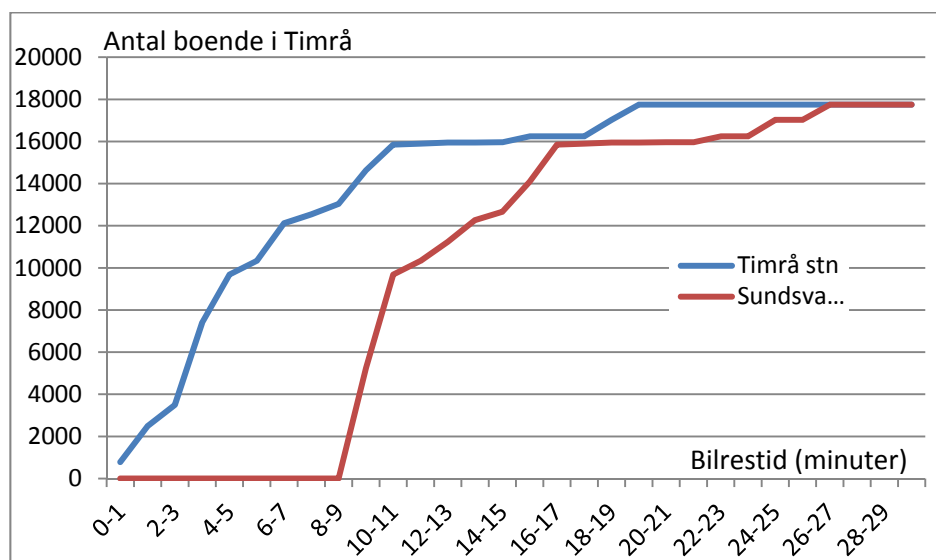
Beräkningarna har gjorts genom att mäta fågelavståndet mellan stationen och mittpunkten på 100x100 meters rutor. Avståndet har sedan multiplicerats med 1,3 för att få ett uppskattat gångavstånd och för att få gångtid har en gånghastighet på 5 km/tim använts. Den beräknade gångtiden har sedan sammanställts med antalet boende för att skapa histogrammet i diagram 1.

Ingen analys har gjorts av möjligheten att cykla till stationen för kommuninvånarna men det är rimligt att anta att restiden kortas om cykel används istället för gång. Det är också rimligt att anta att fler kommuninvånare kan nå stationsläget inom 25 minuter om cykel används istället för gång.

## Tillgänglighet med bil

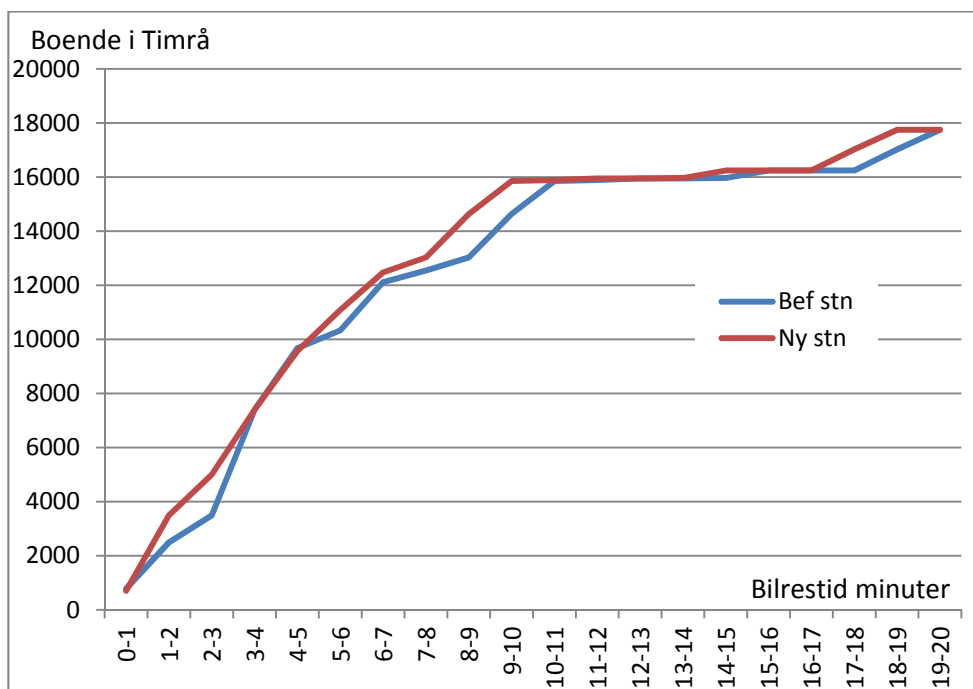
Idag har hälften av Timrås befolkning mindre än 5 minuters bilresa till stationen och 75 % når stationen inom 10 minuters bilresa. För de som har längst restid krävs 20 minuters bilresa för att nå stationen. Till Sundsvalls C har hälften av befolkningen 10 minuters bilresa (ingen når Sundsvalls C under 10 minuter) och 75 % upp till 15 minuters bilresa. För att alla invånare ska nå Sundsvalls C krävs en bilresa på över 25 minuter. Medianresetiden till Timrå station är ca 10 minuter och till Sundsvall C ca 18 minuter. Vid resa till Sundsvall C istället för befintligt stationsläge ökar alltså medianresetiden med ca 80 %. I diagram 2 visas hur många timråbor som når Timrå respektive Sundsvall station inom den tid som anges på den horisontella axeln. Gångtid och tid för parkering ingår inte.

Diagram 2: Histogram över bilrestider till Timrå respektive Sundsvalls station



Om stationen i Timrå flyttas från befintlig placering till kvarteret Vivstamon 1:35 når något fler stationen i tidsintervallen 2-3 minuter och 5-10 minuter, men skillnaderna är relativt små, vilket visas nedan i diagram 3.

Diagram 3: Bilrestider för boende i Timrå till befintlig respektive ny station

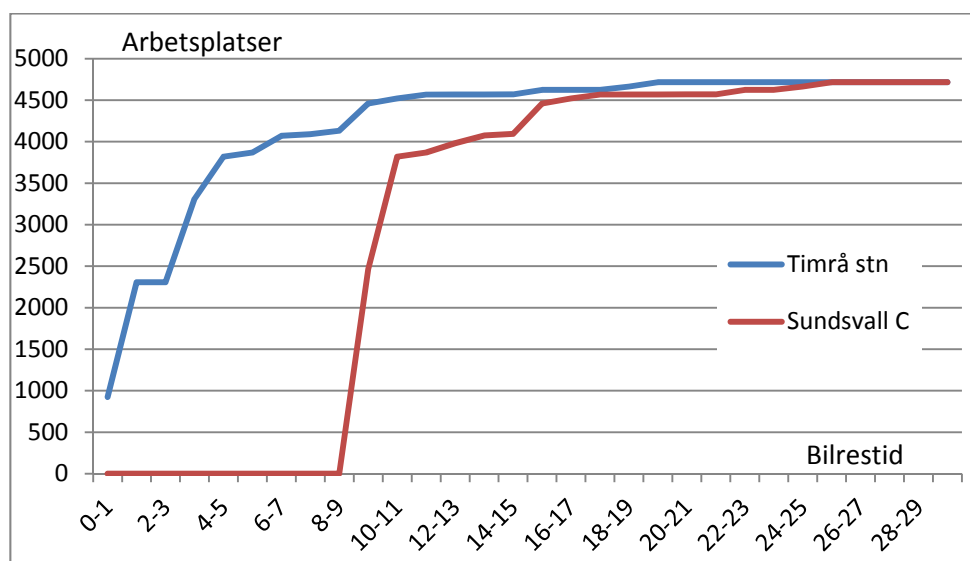


### Tillgänglighet arbetsplatser

Från 75 % av arbetsplatserna i Timrå når man stationen på fem minuters bilresa och från 90 % av arbetsplatserna når man stationen inom 10 minuters bilresa. Liksom för boende i Timrå är restiden till Sundsvalls C minst 10 minuter. Inom 25 minuter når man Sundsvalls C från alla arbetsplatser i Timrå.

I diagram 4 visas bilrestiderna från arbetsplatser till Timrå och Sundsvalls station. Tid för parkering och gång är ej medräknad.

Diagram 4: Bilrestider från arbetsplatser till Timrå och Sundsvall station



## Bilrestider på vägnätet till stationslägena

Bilrestiderna till nuvarande och nytt stationsläge i kv Vivstamon 1:35 skiljer sig inte nämnvärt. Det som kan noteras är att nytt stationsläge ligger närmare E4 vilket ger kortare restider till E4-stråket norrut. Från nytt stationsläge når man hela centralorten på två minuter, Bergforsen på fem minuter och Söråker på 8-10 minuter. Förutom Timrå kommun har Indalsälvens dalgång och Sundsbruk i Sundsvalls kommun kortare restider till Timrå station än Sundsvalls C.

## Diskussion

Att mäta tillgänglighet är komplext och att enbart mäta restid motsvarar inte den faktiska tillgängligheten. För att få en mer rättvisande bild av den faktiska tillgängligheten måste, förutom restid, också detaljerade förhållanden vid anslutningen, reskostnad och resmålens attraktivitet tas i beaktande. Generellt kan sägas att ju attraktivare ett resmål är desto större uppoffring kan accepteras av den resande.

## Olika tillgänglighetsmått

Eftersom tillgänglighetsbegreppet är mångdimensionellt och det finns många sätt att mäta tillgänglighet är det viktigt att definiera vad som är viktigt att mäta och visa innan man bestämmer sig för ett tillgänglighetsmått. Två mått för att mäta nuläget är logsumma och samlad reskostnad. För att ta hänsyn till framtida utvecklingspotential krävs ännu mer avancerade modeller.

Logsumma är ett sätt att mäta tillgänglighet och lyfts ofta fram som det bästa tillgänglighetsmålet. Logsumman kan kort beskrivas som ett viktat medelvärde av den generella reskostnaden med samtliga färdmedel till samtliga målpunkter, där färdmedel och målpunkter viktas efter hur attraktiva de är. Problemet med logsumman är att det värde man får ut inte går att ställa i relation till något man normalt kan referera till, varför måttet lätt upplevs som väldigt teoretiskt.



Den samlade reskostnaden bygger på en beräkning utifrån genomsnittlig restid, genomsnittlig reskostnad och undertryckt reseefterfrågan. Problemet med att mäta samlad reskostnad är den undertryckta reseefterfrågan som beskriver ett områdes avvikelse från ett referensområde.

## Timrå station

### *Restidseffekter*

#### *Gång och cykel*

Med nuvarande stationsläge kan drygt 3500 personer (motsvarande ca 20 % av kommuninvånarna) gå till stationen på mindre än 30 minuter. Sannolikt kan fler kommuninvånare nå stationen inom 30 minuter med cykel. Möjligheten att gå och cykla till stationen får anses försvinna om invånarna istället hänvisas till Sundsvalls C.<sup>3</sup>

#### *Bil*

Med nuvarande stationsläge når 75 % av befolkningen stationen inom 10 minuters bilresa och inom 20 minuters bilresa når samtliga kommuninvånare nuvarande stationsläge. För att nå Sundsvall C är de kortaste bilrestiderna 10 minuter och inom 25 minuter når samtliga invånare Sundsvall C. För de kortare restiderna är det en kraftig förlängning av restiderna medan de för de längre restiderna är en mindre förändring av bilrestiden.<sup>4</sup>

#### *Buss*

I dagsläget tar det ca 30 minuter med buss från Timrå centrum till Sundsvall C. Bussrestiden varierar beroende på var i kommunen den resande befinner sig. Bussarna går i dagsläget med ca 20-30 minuters mellanrum under dagtid. Prognosen är att busstrafiken längs kusten kommer att minska som en följd av att tågtrafiken på Botniabanan kommer igång.<sup>5</sup>

### *Miljöeffekter*

Prognosen är att en förtätning kommer att ske i orterna längs norrlandskusten vilket skulle möjliggöra för fler att dagpendla med tåg och gå till och från boende och arbetsplatsen. Den potentialen faller bort från Timrå med alternativet att flytta stationen eller att hänvisa till Sundsvall C. Att ta bort potentialen att dagpendla med gång och tåg ökar miljöeffekten av dagpendlingen.<sup>6</sup>

### *Ekonomiska effekter*

Den prognostiserade förändringen av befolkningen med borttaget stopp i Timrå jämfört med "Bästa resan" med anpassad markanvändning och anslutningstrafik är 600 fler boende och 300 fler sysselsatta med det senare alternativet. Vid alternativ "Bästa resan" är också den förväntade inkomsten 22 % högre än utan stopp i Timrå.<sup>7</sup>

### *Slutsats*

En ny järnvägssträckning utan stopp i Timrå skulle leda till både längre restider för boende i Timrå kommun och en ökad miljöpåverkan av dagpendlingen.

Ett uteblivet stopp i Timrå skulle också motverka den ökning av antalet invånare, arbetsplatser och inkomster som förväntas komma som en följd av Botniabanan.

---

<sup>3</sup> Tillgänglighet Timrå station.

<sup>4</sup> Tillgänglighet Timrå station.

<sup>5</sup> En resa för tillväxt, 2011:18.

<sup>6</sup> PM Samlok Timrå, WSP.

<sup>7</sup> PM Samlok Timrå, WSP.



Trafikverket, Box 186, 871 24 Härnösand  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243-795 90

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)