

Bilaga 1 Samrådsredogörelse

Översiktlig tillgänglighetsanalys avseende stationsläge för OKB i Iggesund

Bakgrund

Hudiksvall kommun anger i sitt yttrande över Samrådshandlingen för OKB Enånger-Idenor-Stegskogen bland annat att ett västligt stationsläge i Iggesund inte uppfyller målet om ett attraktivt och konkurrenskraftigt läge. Vidare framför länsstyrelsen följande i sitt yttrande: saknar ett mer utvecklat resonemang kring Iggesunds olika stationsalternativ och hur det skulle kunna påverka individers val av färdstätt. Det verkar inte ha fått genomslag vid bedömningen av kriterium 2, "OKB ska medge konkurrenskraftiga restider".

Mot bakgrund av ovanstående har en översiktlig tillgänglighetsanalys utförts.

Förutsättningar

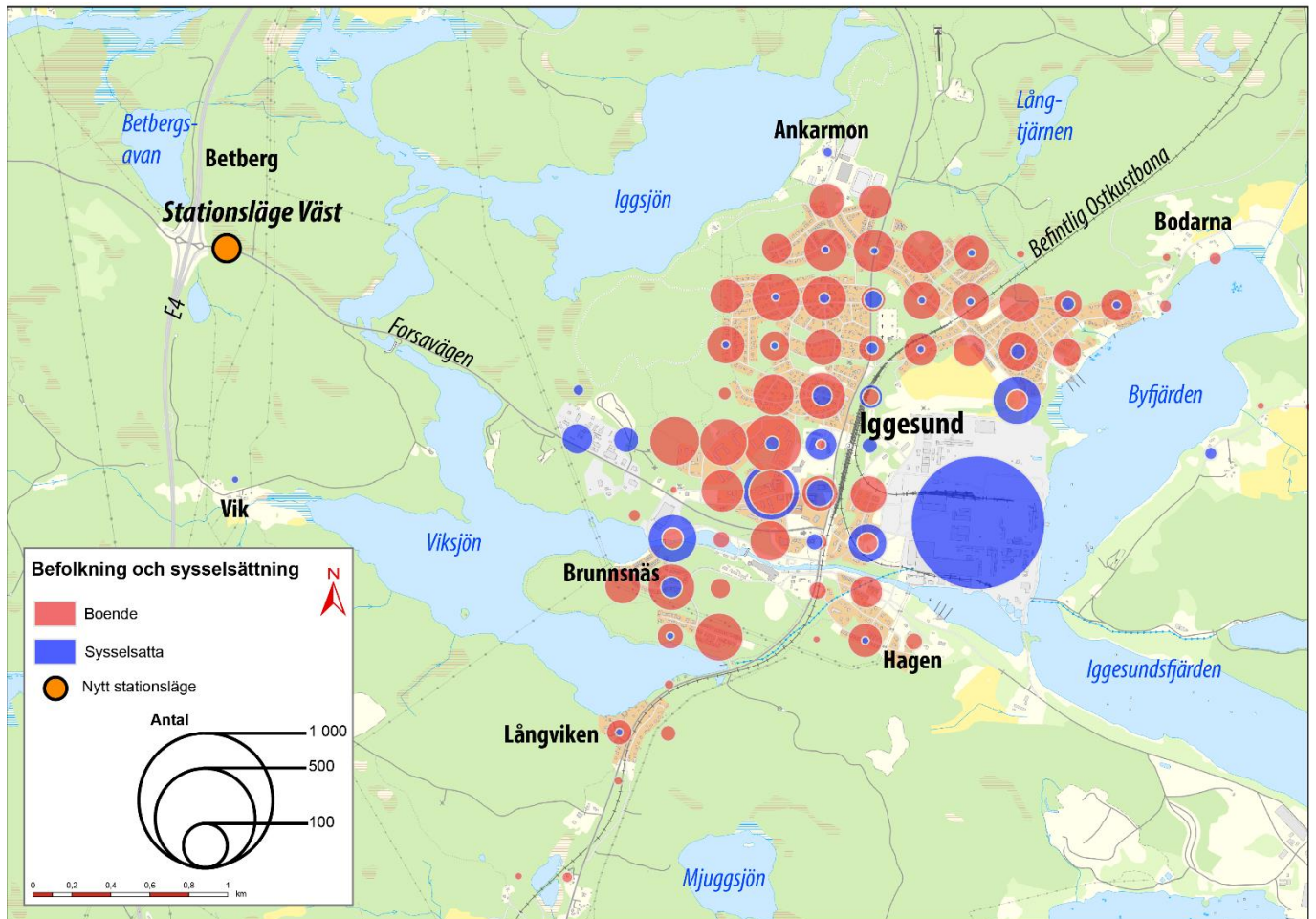
Samrådshandlingen redovisar två alternativa stationslägen för framtida OKB i Iggesund, dels ett västligt läge längs Forsavägen nära E4, dels ett östligt läge strax öster om befintlig station i Iggesund. I utvärderingen av måluppfyllelse anges följande: För de två alternativa stationslägena i Iggesund bedöms ett centralt läge som något fördelaktigare jämfört med ett stationsläge tre kilometer väster om tätorten (det västra stationsläget förutsätts kombineras med tidsanpassad busstrafik till/från Iggesund och Iggesunds bruk och sågverk).



Befolkning och sysselsatta

Iggesund har i dag cirka 3 400 invånare. För framtiden anger förslaget till översiktsplan att 500 bostäder kan tillskapas i utpekade utvecklingsområden.

I Iggesund finns Iggesund bruk (kartongtillverkning) med cirka 750 anställda i bruket inklusive huvudkontoret och cirka 100 i sågverket. I Iggesund finns även butiker, skolor och barnomsorg, vårdcentral, apotek, bankkontor, badhus och annan service. Totalt finns ca 1700 sysselsatta i Iggesund.



Dagens resande

Drygt 1100 personer arbetspendlar in till Iggesund jämfört med drygt 1000 som pendlar från Iggesund till andra platser. Därtill kommer tjänsteresande, skolresor, fritidsresor mm. Någon fördelning som visar hur pendlingen och resandet till/från Iggesund i övrigt fördelar sig på olika orter finns inte att tillgå men samspelet Hudiksvall-Iggesund torde dominera.

Resandet till/från Iggesund bedöms i hög grad ske med bil.

Kollektivt resande till/från Iggesund sker primärt med buss. Det dagliga utbudet av bussar Hudiksvall-Iggesund-Njutånger-Lindfallet uppgår till ca 40 dubbelturer med förtätningar morgon och kväll.

Utbudet av regional tågtrafik utgörs av X-Trafiks linje Sundsvall-Hudiksvall-Iggesund-Söderhamn-Gävle med 7 dubbelturer per vardagsdygn. Totalt antal av- och påstigande tågresenärer per vardag uppskattas till ca 25 000 på årsbasis, vilket motsvarar ca 70 personer per årsmiddeldygn.

Busen har jämfört tåget en klar konkurrensfördel i relationen Hudiksvall-Iggesund, bland annat beroende på att:

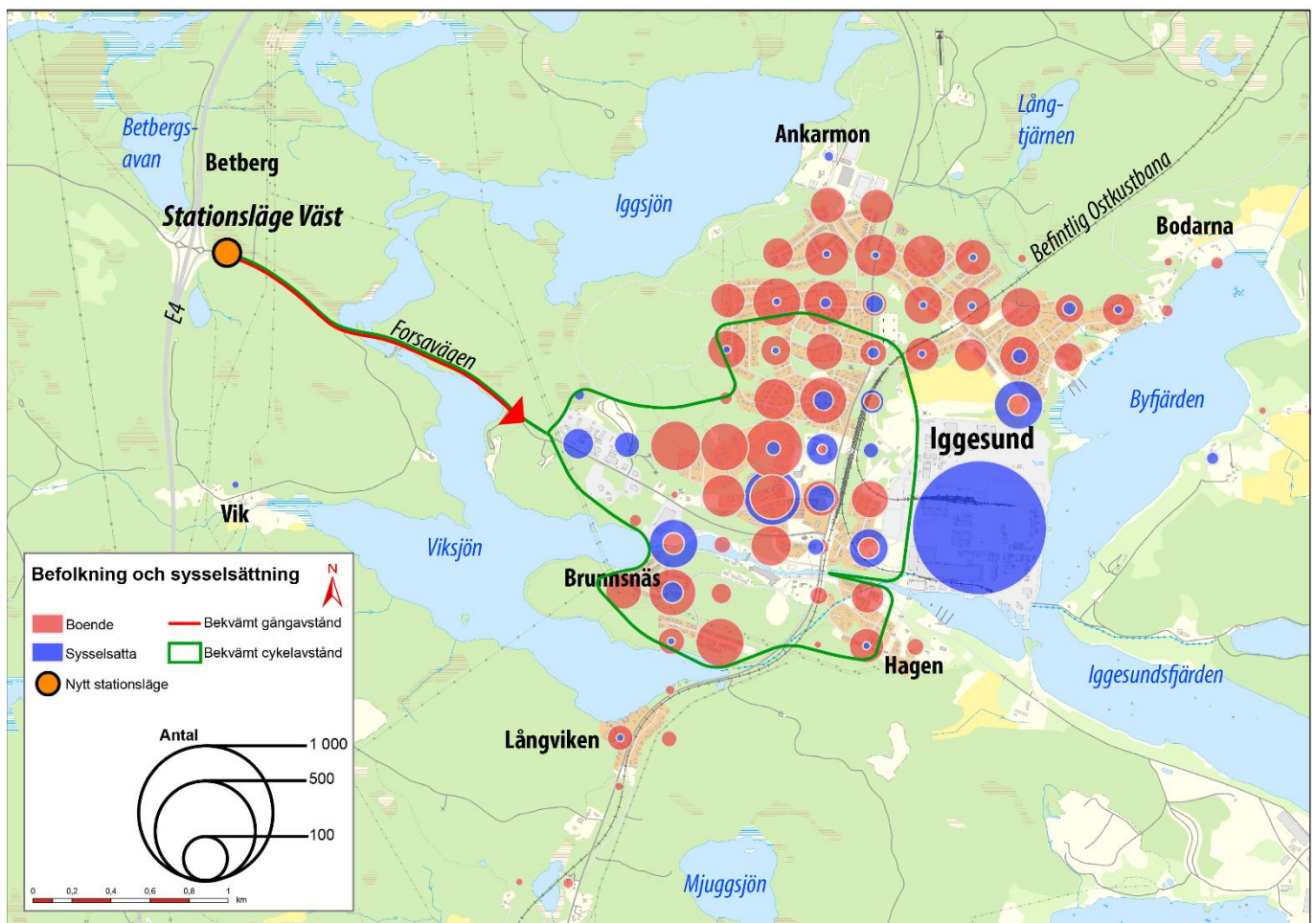
- Turtätheten är betydligt högre för busen.
- Tiden för anslutningsresan blir i genomsnitt betydligt kortare i Hudiksvall i och med att busen stannar på tre ställen i Hudiksvall (hpl Sanna, hpl Hudiksvall C och hpl Hudiksvall station). Det är av särskild betydelse när själva restiden Hudiksvall-Iggesund är kort (ca 8 minuter med tåg och ca 15 minuter med buss).

Avseende dagens resande med tåg till/från Iggesund bedöms att merparten avser längre reserelationer som Söderhamn, Gävle och Sundsvall.

Tillgänglighet till västligt stationsläge

Ett västligt stationsläge innebär att stationen inte nås från Iggesund tätort inom bekvämt gångavstånd. Förutsatt att möjligheten för att cykla mellan Iggesund och stationsläget ses över och utvecklas, så att god framkomlighet och säkerhet tillgodoses, nås de centrala delarna av Iggesund inom bekvämt cykelavstånd.

För det fall att anslutningsresan mellan västligt stationsläge och befintligt stationsläge sker med buss bedöms restiden till ca 7 min, dels 2 minuter för omstigning på station, dels 5 minuter för bussresan.

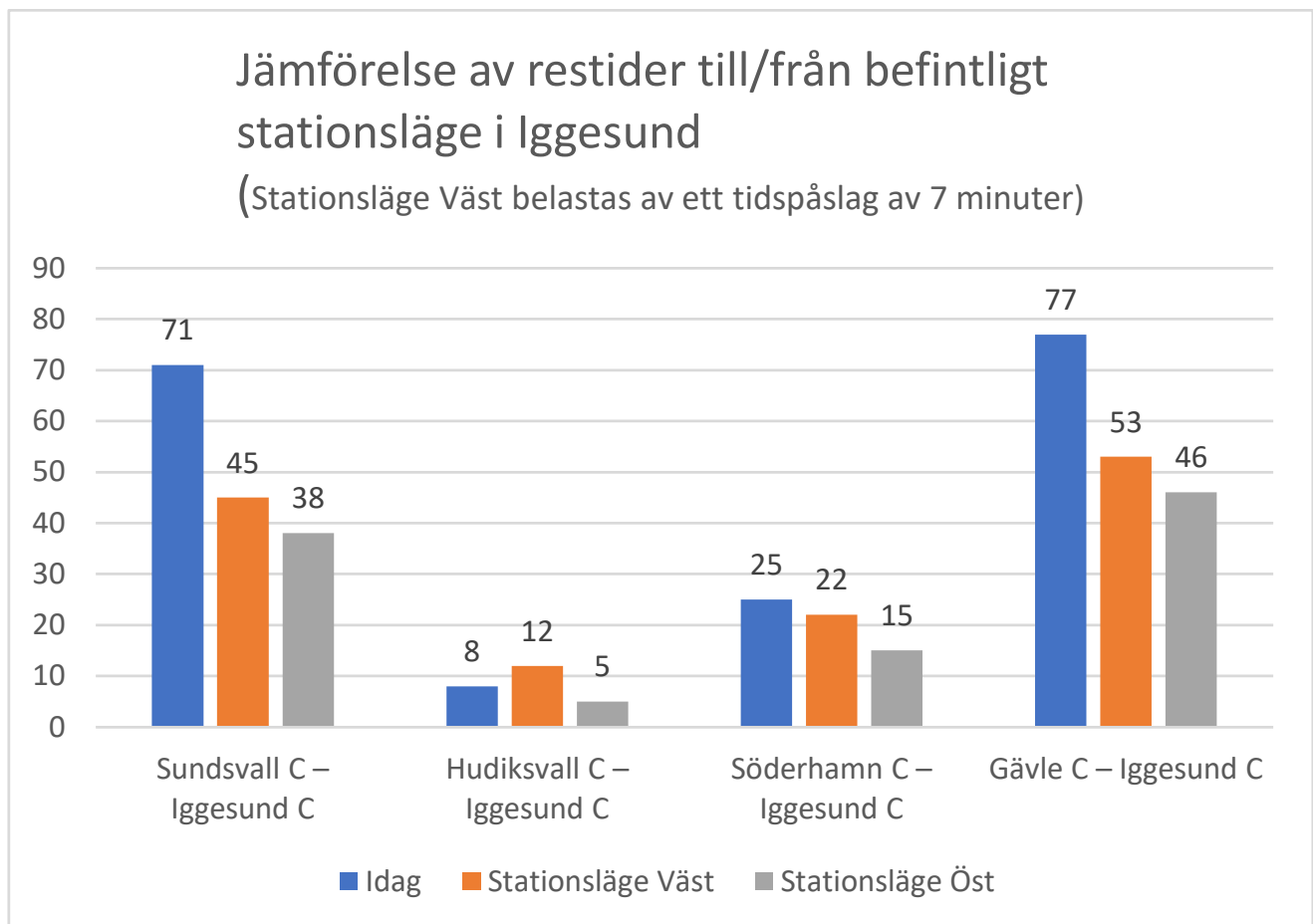


Restider med ny OKB

När OKB i sin helhet byggs ut med dubbelspår och god geometrisk standard kommer restiderna med tåg i stråket att minska påtagligt. Som framgår av nedanstående diagram bedöms att:

- Restiden Iggesund-Sundsvall minskar från dagens ca 70 minuter till 45 med västligt stationsläge i Iggesund och till ca 38 minuter med östligt stationsläge.
- Restiden Gävle-Iggesund minskar från dagens ca 77 minuter till 53 med västligt stationsläge i Iggesund och till ca 46 minuter med östligt stationsläge.
- Avseende Iggesund-Söderhamn uppgår restiden med tåg idag till ca 25 minuter. Med västligt stationsläge i Iggesund minskar restiden något, till ca 22 minuter. Med östligt stationsläge blir restidsminskningen större och restiden bedöms till ca 15 minuter.
- För Hudiksvall-Iggesund kan restiden minska något med östligt stationsalternativ. För västligt stationsalternativ i Iggesund blir restiden något längre till följd av den tillagda restiden mellan stationsläget och centrala Iggesund.

Notera att restiderna i nedanstående diagram inkluderar 2 minuters omstigningstid och 5 minuters restid mellan det västliga stationsläget och centrala Iggesund.



Bedömning

Trafikverket gör följande bedömningar:

- Sett i ett Iggesundsperspektiv torde framtida tågtrafik längs en standardhöjd Ostkustbana vara konkurrenskraftig primärt på något längre restidsavstånd. Det är i sådana relationer, exempelvis Sundsvall-Iggesund och Gävle-Iggesund, som påtagliga restidsminskningar kommer att uppnås. Dessa restidsminskningar kommer att ge konkurrenskraftiga restider för tågtrafiken till/från Iggesund oavsett stationsläge i Iggesund, även om det östliga stationsläget är något fördelaktigare. Det är också i denna typ av reserelationer till/från Iggesund som överflyttningen från bil till tåg och mängden nyskapat resande bedöms bli som störst.
- Resandet mellan Hudiksvall och Iggesund torde även fortsättningsvis, när OKB är utbyggd, domineras av de som färdas med bil samt att buss och till någon del tåg kommer att tillgodose resbehoven i denna relation. Mängden överflyttat och nyskapat resande med tåg torde i denna reserelation bli jämförelsevis litet oavsett vilket stationsalternativ som avses.
- Den reserelation där skillnaden i attraktivitet mellan västligt och östligt stationsläge torde vara mer märkbar avser Iggesund-Söderhamn. Här torde utbudsökning och restidsminskningen från 25 till 15 minuter med östligt stationsläge ge ett större antal överflyttade och nyskapade resenärer jämfört med västligt stationsläge där restidsminskningen blir mer blygsam.
- Trafikverket redovisar följande bedömning i Samrådshandlingen: *För de två alternativa stationslägena i Iggesund bedöms ett centralt läge som något fördelaktigare jämfört med ett stationsläge tre kilometer väster om tätorten.* Vidare bedöms att stationsläge Öst i Iggesund fullt ut tillgodoser målet om ett attraktivt stationsläge och att stationsläge Väst delvis tillgodoser detta mål. Trafikverket kvarstår vid denna bedömning.