

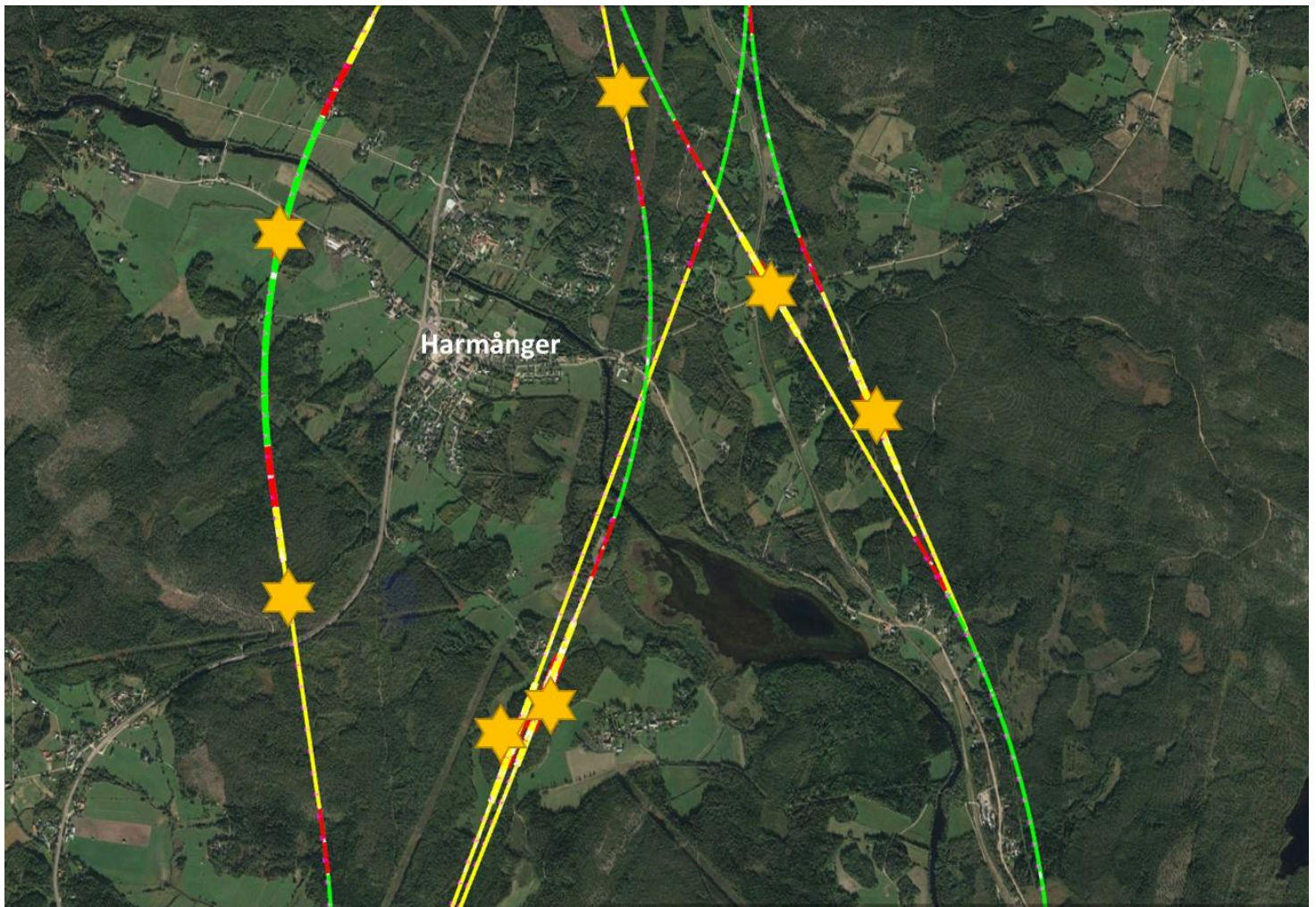
Ostkustbanan, Stegskogen-Bäling

Hudiksvalls och Nordanstigs kommuner, Gävleborgs län

Bilaga 1 Samrådsredogörelse, PM Alternativa stationslägen Harmånger

2023-05-22

Ärendenummer: TRV 2016/71881



Trafikverket

Postadress: Box 417, 801 05 Gävle

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: PM Alternativa stationslägen Harmånger

Författare: Peter Törnkvist, AFRY

Dokumentdatum: 2023-05-22

Ärendenummer: TRV 2016/71881

Version: 1.0

Kontaktperson: Peter Nyberg, Trafikverket

Innehåll

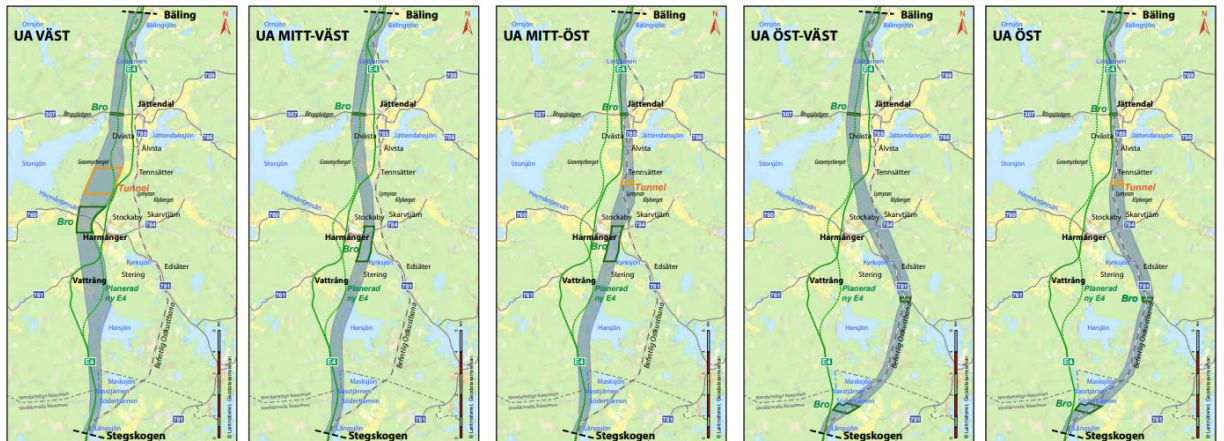
1 FÖRUTSÄTTNINGAR	5
1.1.Utgångspunkt	5
1.2.Projektets kravspecifikation	5
1.3.Yttrande vid samråd.....	6
1.4.Tillmötesgående av synpunkt.....	7
1.5.Utformning	7
2 ÖVERSIKT	9
3 UA VÄST, VARIANT 1	10
3.1.Lokalisering.....	10
3.2.Geoteknik	10
4 UA VÄST, VARIANT 2	12
4.1.Lokalisering.....	12
4.2.Geoteknik	12
5 UA MITT-VÄST, VARIANT 1	14
5.1.Lokalisering.....	14
5.2.Geoteknik	14
6 UA MITT-VÄST, VARIANT 2	16
6.1.Lokalisering.....	16
6.2.Geoteknik	16
7 UA MITT-ÖST	18
7.1.Lokalisering.....	18
7.2.Geoteknik	18
8 UA ÖST-VÄST	20
8.1.Lokalisering.....	20
8.2.Geoteknik	20
9 UA ÖST	22
9.1.Lokalisering.....	22
9.2.Geoteknik	22
10 SAMLAD BEDÖMNING	24

1 Förutsättningar

1.1. Utgångspunkt

Föreliggande PM avser en översiktlig bedömning av tänkbart stationsläge för vart och ett av de fem korridoralternativ som beskrivs i Samrådshandling OKB Stegskogen-Bäling daterad 2023-01-20.

Notera att redovisningen endast ger exempel på möjliga, alternativa linjesträckningar och stationslägen. För den korridor som sedermera väljs kommer linjesträckningen att vidareutvecklas i en optimeringsprocess (Järnvägsplan).



Samrådshandlingen Stegskogen-Bäling utvärderar fem alternativa korridorer.

1.2. Projektets kravspecifikation

Som grund för en dubbelspårsutbyggnad av Ostkustbanan har Trafikverket tagit fram en teknisk specifikation: Anläggningspecifika krav Järnväg, Gävle–Sundsvall dubbelspår, TRV 2013/19726 (AKJ).

Projektet omfattar nytt dubbelspår, delvis i ny linjesträckning, delvis längs befintlig bana, med en hastighetsstandard på 250 km/tim. I projektet ingår mötesstationer/förbigångsstationer, krysstationer och sidospår för att möjliggöra mixad trafik, öka återställningsförmågan vid störd drift samt möjliggöra planerat underhåll. Stationer för resandeutbyte ska etableras, industrispår och anslutande linjer ska knytas till dubbelspåret. Befintlig järnväg kommer till största del att rivas när ny järnvägsanläggning är driftsatt.

AKJ anger vidare att möjlighet till resandeutbyte ska tillgodoses på en plats i Nordanstigs kommun. Idag finns en station i Gnarp och Trafikverket har därför förutsatt att även ett framtida stationsläge ska lokaliseras till Gnarp och att något ytterligare stationsläge inte är aktuellt.

1.3. Yttrande vid samråd

Flera yttranden lyfter fram frågan om ett stationsläge i Harmånger, bland annat Region Gävleborg, Hudiksvalls kommun och Handelskammaren. Även Nordanstigs kommun har lyft denna fråga vid tidigare tillfällen.

I yttrande från Region Gävleborg daterat 2023-02-28 framförs bland annat följande:

Synpunkter i korthet

- Regionala utvecklingsförvaltningen saknar en fördjupad analys av hur den regionala och lokala/kommunala utvecklingen påverkas av de olika korridorsalternativen. Det hade varit en god hjälp vid granskningen av samrådshandlingen om Trafikverket hade resonerat kring den frågan och lyft fram eventuella skillnader mellan korridorsalternativen.
- X-trafik har inte några preferenser kring vilket korridorsval som görs i rubricerad järnvägsplan, så länge det blir raka och gena spår som bidrar till att utveckla tågtrafiken inom länet men även genom länet.
- Vid valet av korridor bör lokaliseringen möjliggöra ett ytterligare framtida stationsläge i Nordanstigs kommun.

Även om regionen i detta läge inte lyfter behov av ett stationsläge på denna etapp, skulle det varit värdefullt med en värdering av kriterie 3 OKB bör utformas med attraktiva stationslägen i den samlade bedömningen av måluppfyllelse. Det konstateras i samrådshandlingen att det inte planeras för några stationer utmed etappen, men att det är tekniskt möjligt att anlägga en regionaltågsstation i Harmånger respektive Jättendal i senare skede. Eftersom det lyfts att det är tekniskt möjligt saknar regionen ett resonemang kring vilken korridor som i så fall vore bäst lämpad. Nordanstigs kommun har tidigare processen lyft att de vill verka för ett stationsläge i Harmånger. Läget har identifierats som särskilt intressant för etablering av bostäder och handel. Mot denna bakgrund förordar regionen att Trafikverket i det slutliga ställningstagandet beaktar att lokalisering bör ge förutsättningar för ytterligare ett eventuellt framtida stationsläge på etappen.

Hudiksvalls kommun framför bland annat följande i yttrande daterat 2023-02-14:

I samrådshandlingen redovisas förutsättningar för lokal och regional utveckling. Däremot redovisas inte de olika alternativens konsekvenser för denna utveckling. Knapphändigt berörs det i kommentarerna till hur det nationella funktionsmålet uppnås (s 175) men det görs inte utifrån ett alternativskiljande perspektiv. Hudiksvalls kommun menar att det kan hållas för troligt att de olika alternativen ger olika förutsättningar för lokal och delregional utveckling, inte minst eftersom Nordanstig är nära sammankopplad med Hudiksvalls och Sundsvalls kommuner när det gäller arbetsmarknad, studier och service. Att in- och utpendlingen är måttlig eller låg i dagsläget skulle kunna förklaras av frånvaron av goda pendlingsmöjligheter. I samrådshandlingen har Trafikverket till synes redan tagit ställning till att det ska finnas endast ett stationsläge i Nordanstigs kommun och det ska vara i Gnarp. Samrådshandlingen bör med fördel kompletteras med en analys av vilka konsekvenser ett attraktivt stationsläge med placering i Harmånger skulle medföra innan ett stationsläge på denna deletapp utesluts.

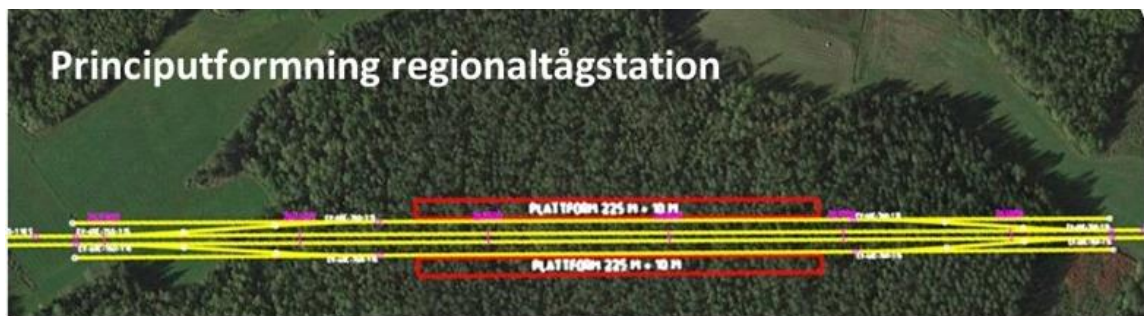
1.4. Tillmötesgående av synpunkt

Föreliggande PM avser att tillgodose ovan angivna yttranden genom en redovisning av tänkbart läge för en regionalstågsstation i Harmånger för respektive korridoralternativ och att i grova drag redovisa en bedömning avseende tillgänglighet till/från stationsläget.

Förutsättningar avseende anslutande markanvändning, kommunala utvecklingsperspektiv, trafikering, ett stationsläges attraktivitet och tänkbara resandevolymer, kostnadsbild mm behandlas inte här.

1.5. Utformning

Nedanstående bild visar en principutformning för en regionalstågsstation. Stationsläget utgörs av dubbelspår samt två avvikande spår (plattformsspår). En 225 meter lång och 10 meter bred plattform anläggs på ömse sida av spåren. Växlar ska inplaceras i rakspår. Största tillåtna längslutning: 5 promille.



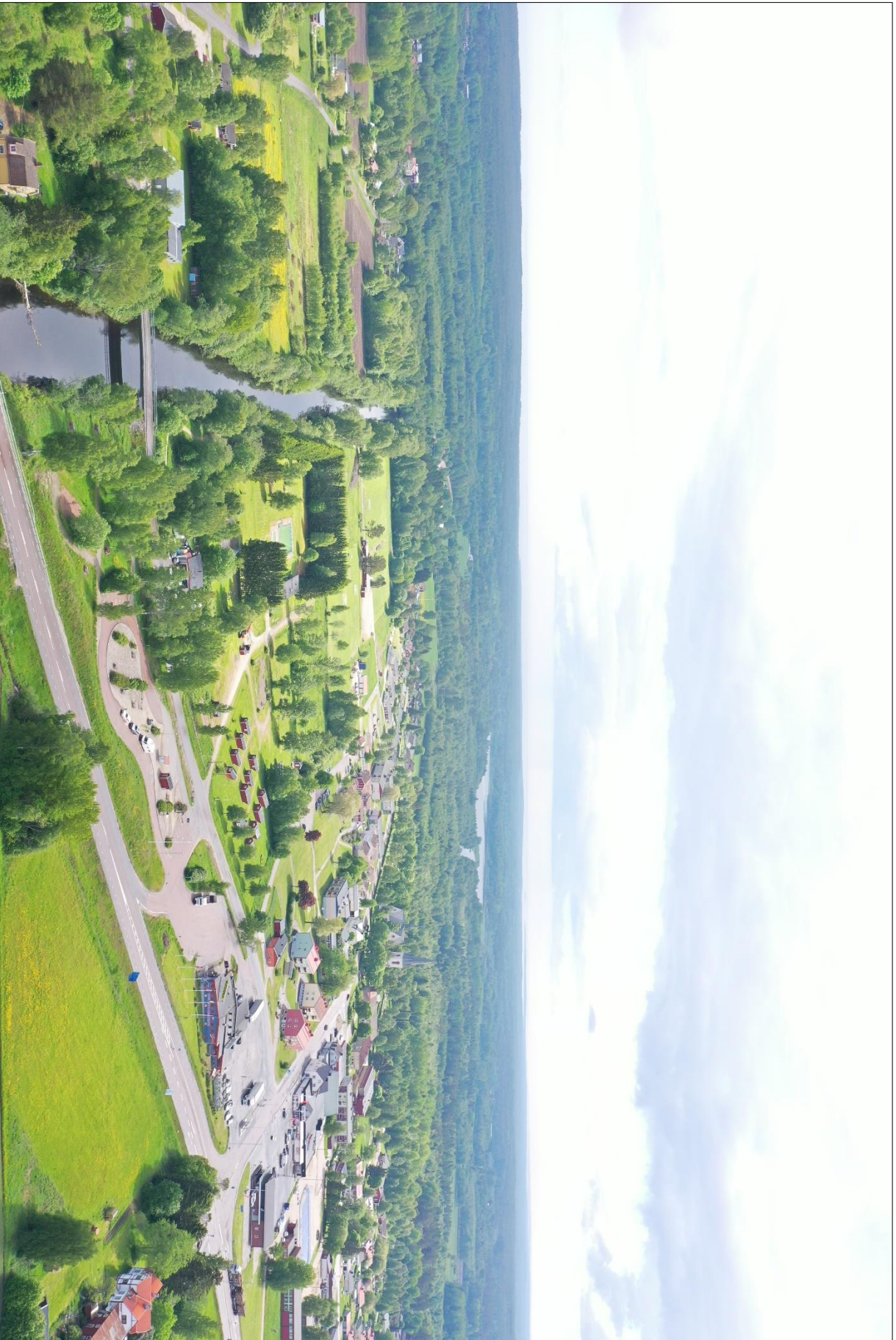
Principutformning regionalstågsstation längs OKB dubbelspår.

Korsande av spåren i plan medges ej, vilket förutsätter att planskild passagemöjlighet mellan plattformarna anordnas för resenärer samt att eventuella vägar i området förläggs planskilda med järnvägen.

Inte något av de alternativa stationslägen som framgår på följande sidor erhåller ett centralt läge i Harmånger. Utvecklingen av själva stationsområdet torde därför förutsätta att bilangöring inklusive parkeringsmöjlighet, bussangöring samt möjlighet att gå och cykla till/från stationen anordnas.

De alternativa korridorerna korsar Harmångersåns dalgång på olika platser. För UA Väst, UA Mitt-Väst och UA Mitt-Öst medför det att en längre landbro erfordras över dalgången. Inplacering av en station på en landbro är starkt kostnadsdrivande och bör i möjligaste mån undvikas. Stationslägena för UA Mitt-Väst och UA Mitt-Öst har mot bakgrund av det placerats strax söder om respektive landbro. Därtill beskrivs ett alternativt läge strax norr om landbron för UA Mitt-Väst, i relativ närhet av planerad trafikplats för ny E4. Även för UA Väst visas två alternativa stationslägen:

- På landbro i en längre kurva, vilket medför att landbron behöver breddas på en längre sträcka för att inrymma stationen samt att plattformsspåren blir mycket långa för att växlar ska kunna placeras i rakspår.
- Strax söder om Harmånger, i relativ närhet av planerad trafikplats för ny E4.



Hamnånger centrum till höger i bilden. Vy mot Öster.

2 Översikt

Nedanstående bild visar planläget för de alternativa stationslägena. Fågelvägsavståndet mellan stationsläge UA Väst variant 1 och centrala Harmånger uppgår till en dryg km. För stationsläget UA Öst är avståndet ungefär dubbelt så långt, ca 2 km. För övriga fem alternativ är fågelvägsavståndet 1400–1800 meter.

Någon bedömning av potentiella resandevolymer för Harmånger finns inte framtagen. Om man jämför med Gnarp, som är en av de regionaltågsstationer längs Ostkustbanan som idag har det jämförelsevis lägsta resandet, så torde resandevolymer i Harmånger vara lägre jämfört med Gnarp.



Alternativa lägen för regionaltågsstation, angivna avstånd avser fågelvägsavstånd mellan Harmånger centrum och respektive stationsläge.

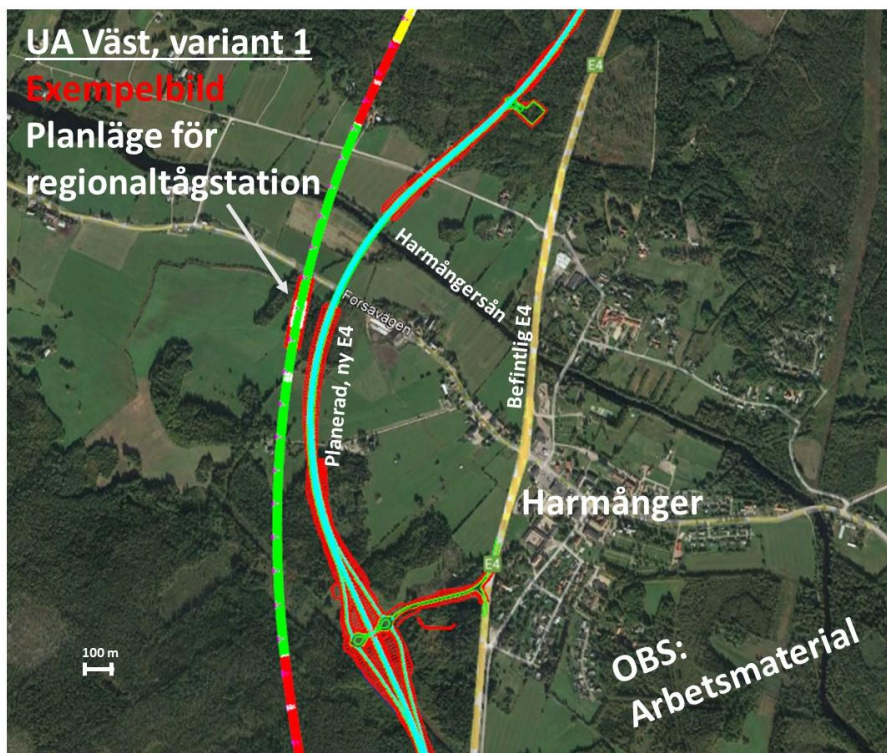
3 UA Väst, variant 1

3.1. Lokalisering

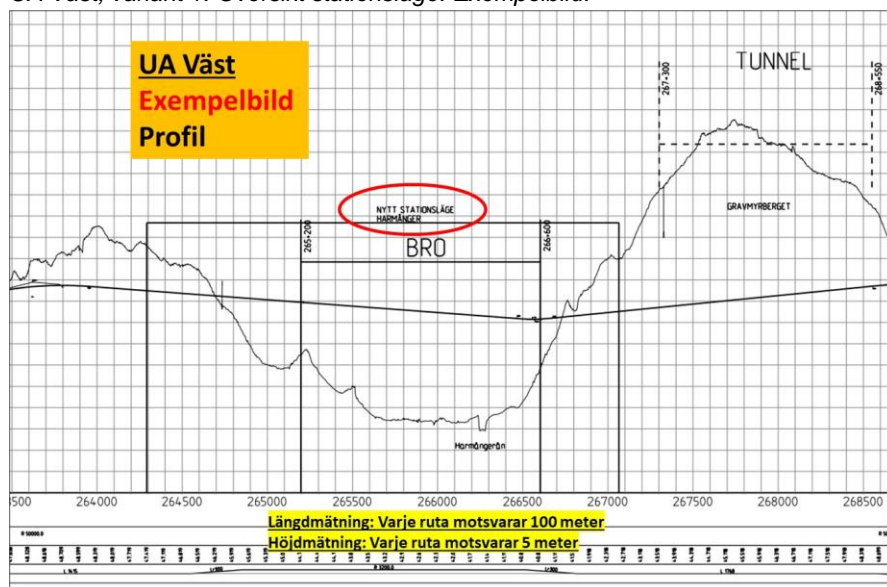
Stationsläget förläggs på landbro i höjd med Forsavägen, ca 1 km väster om centrum.

3.2. Geoteknik

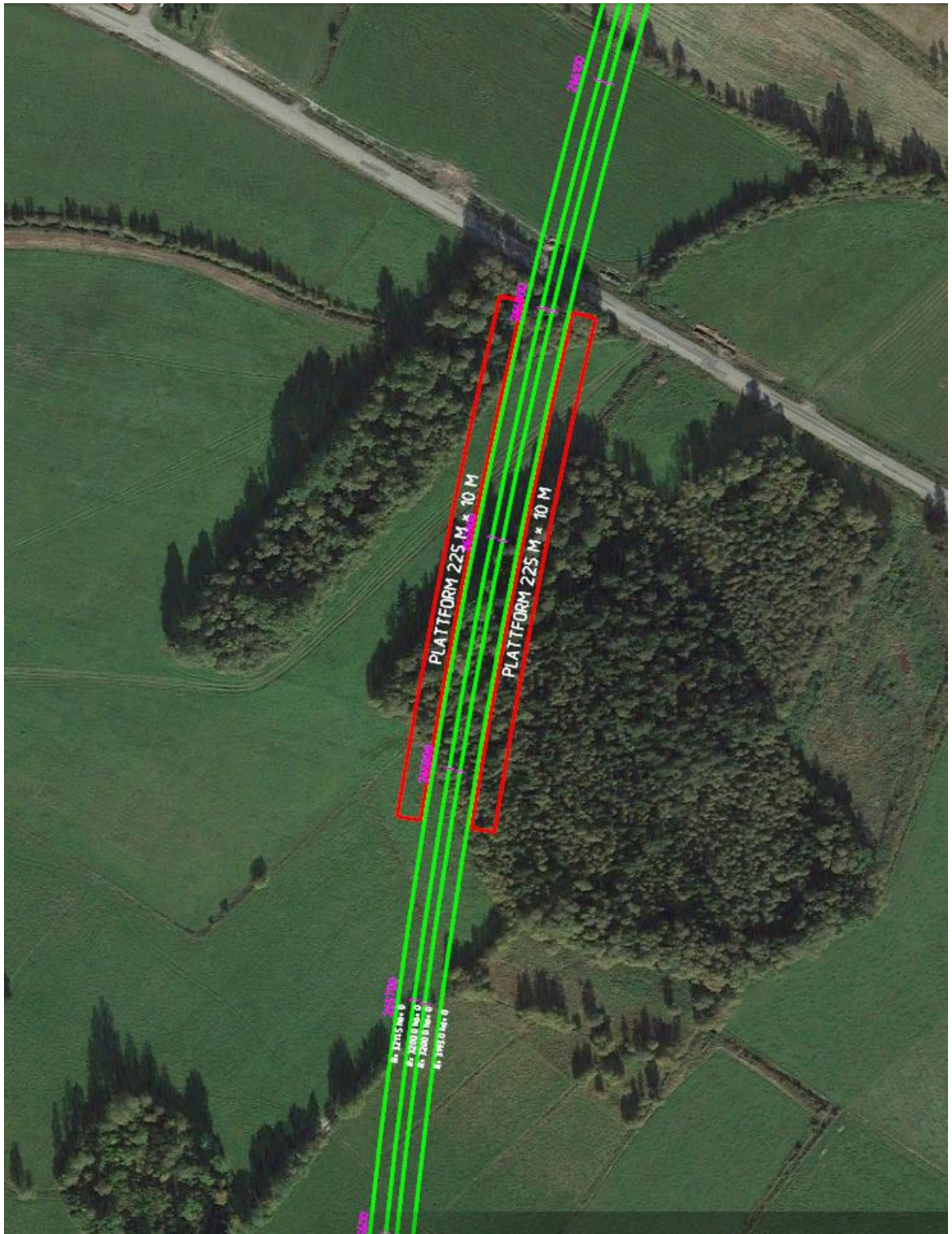
Mycket lösa sediment av lera och silt med upp till 8-10 meters mäktighet. I norra delen av föreslaget stationsläge (plattformar) är de lösa sedimentens mäktighet ca 5 meter. Stationsläget förläggs på landbro. Bron erfordrar sannolikt pålgrundläggning.



UA Väst, variant 1. Översikt stationsläge. Exempelbild.



UA Väst, variant 1. Profil vid stationsläge. Exempelbild.



UA Väst, variant 1. Detalj stationsläge. Exempelbild.

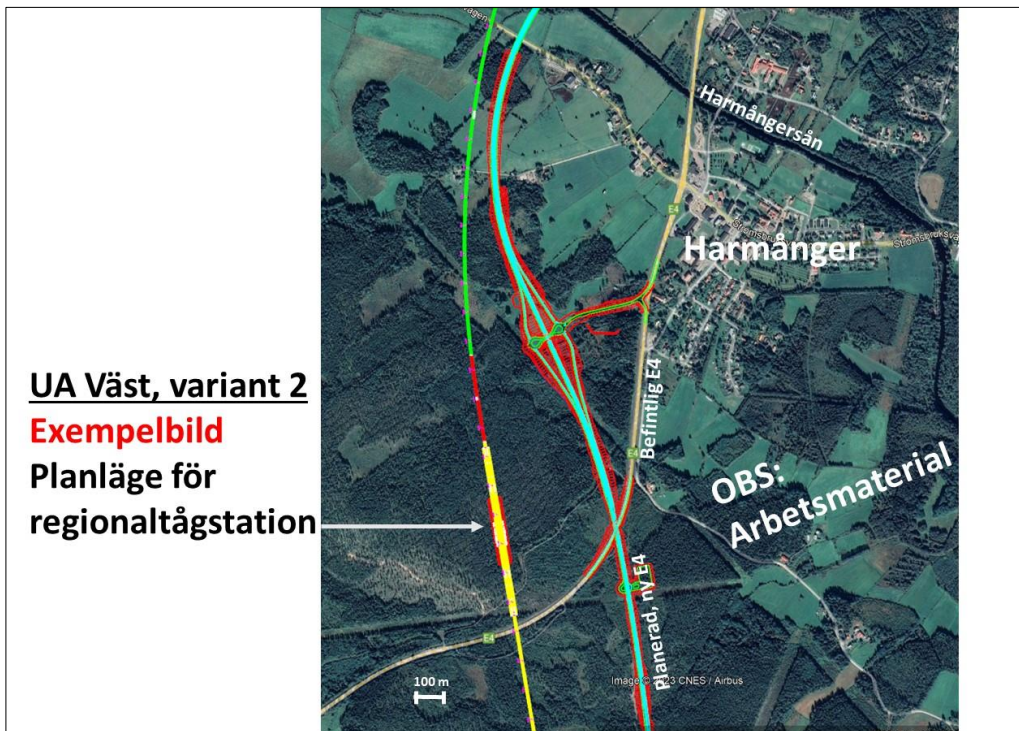
4 UA Väst, variant 2

4.1. Lokalisering

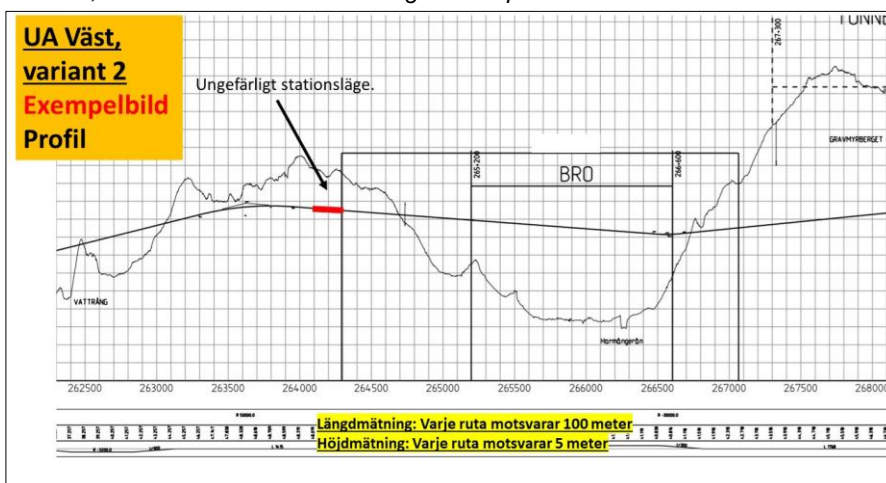
Stationsläget förläggs i skärning, upp till ca 10 meter djup, drygt 1400 meter sydväst om Harmånger centrum. Trafikplats för planerad, ny E4 anläggs i relativ närhet av stationsläget.

4.2. Geoteknik

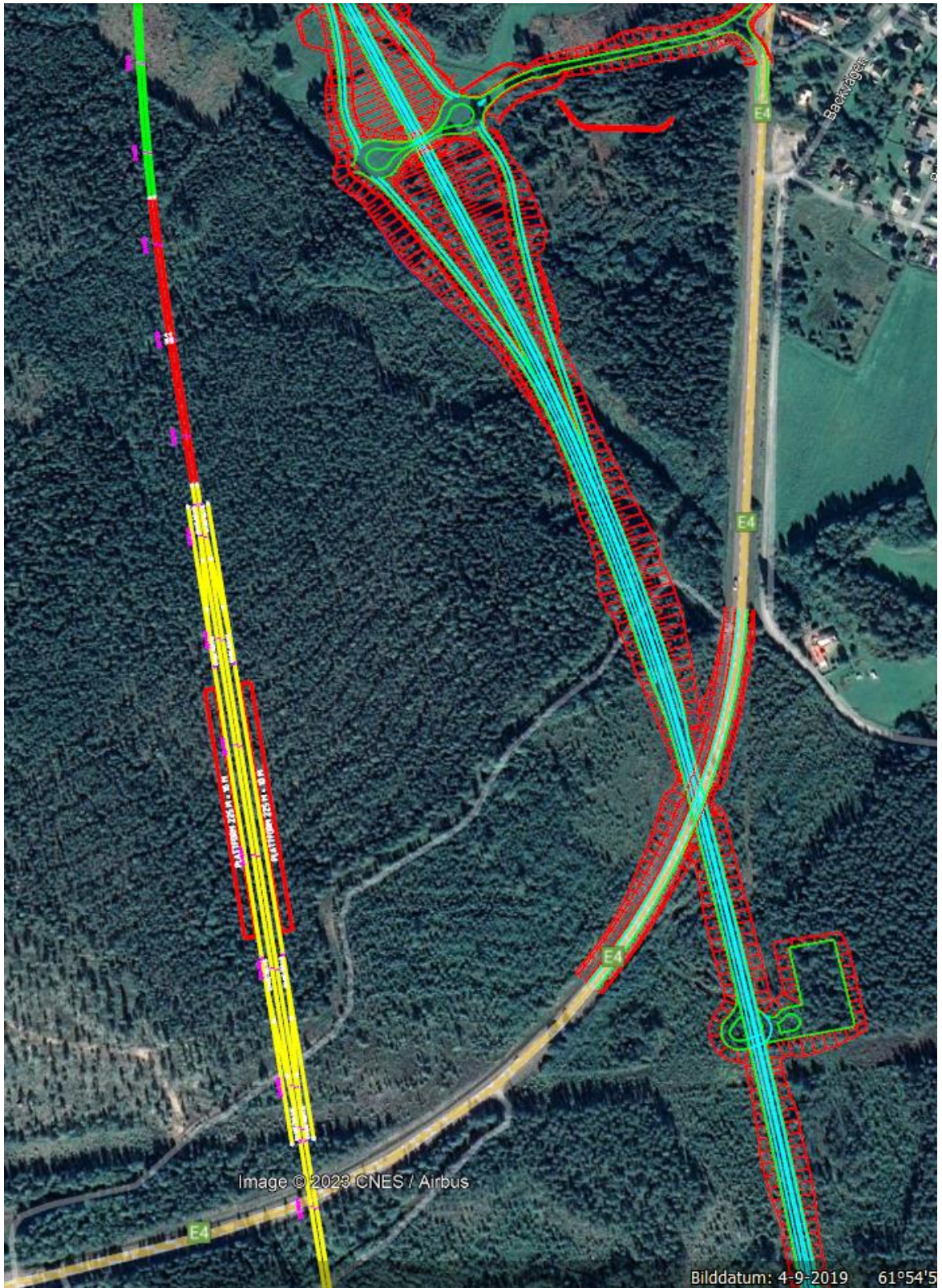
Enligt jordartskartan ligger föreslaget stationsläge på morän. Jorddjupen uppgår till 10–20 meter i södra delen av stationsläget för att minska till 5-10 norrut och vara berg i dagen längst i norr. Goda grundläggningsförutsättningar.



UA Väst, variant 2. Översikt stationsläge. Exempelbild.



UA Väst, variant 2. Profil vid stationsläge. Stationen anläggs i svag längslutning. Exempelbild.



UA Väst, variant 2. Detalj stationsläge. Exempelbild.

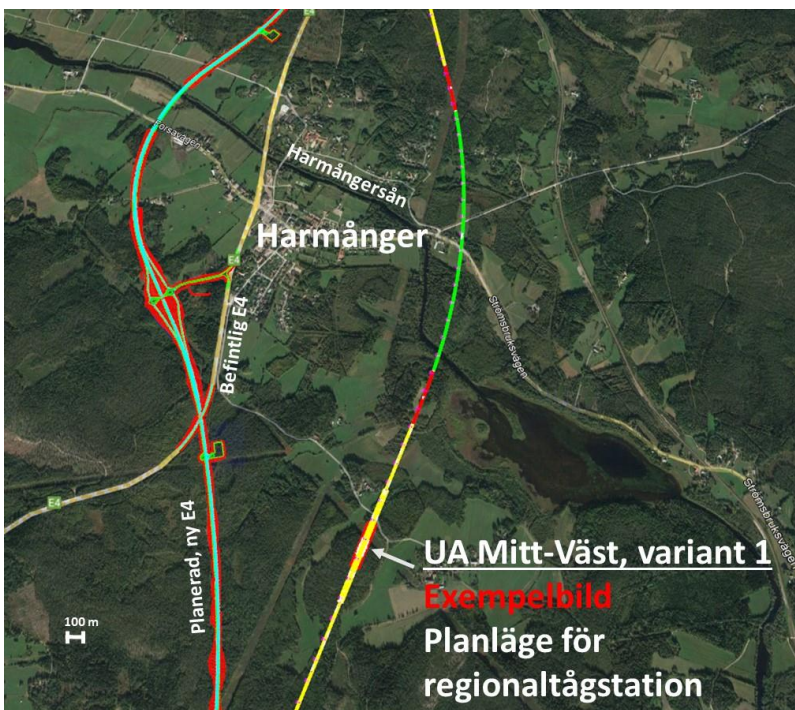
5 UA Mitt-Väst, variant 1

5.1. Lokalisering

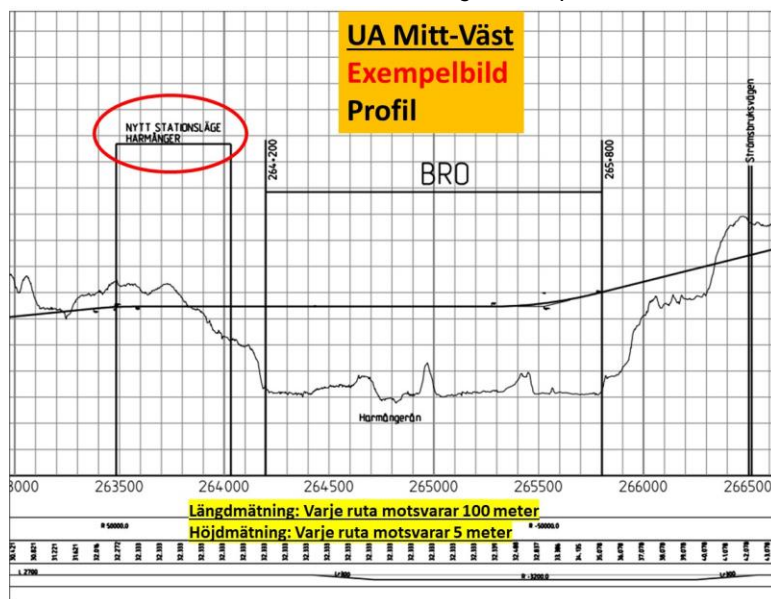
Stationsläget förläggs sydost om Harmånger, ca 1,7 km från centrum.

5.2. Geoteknik

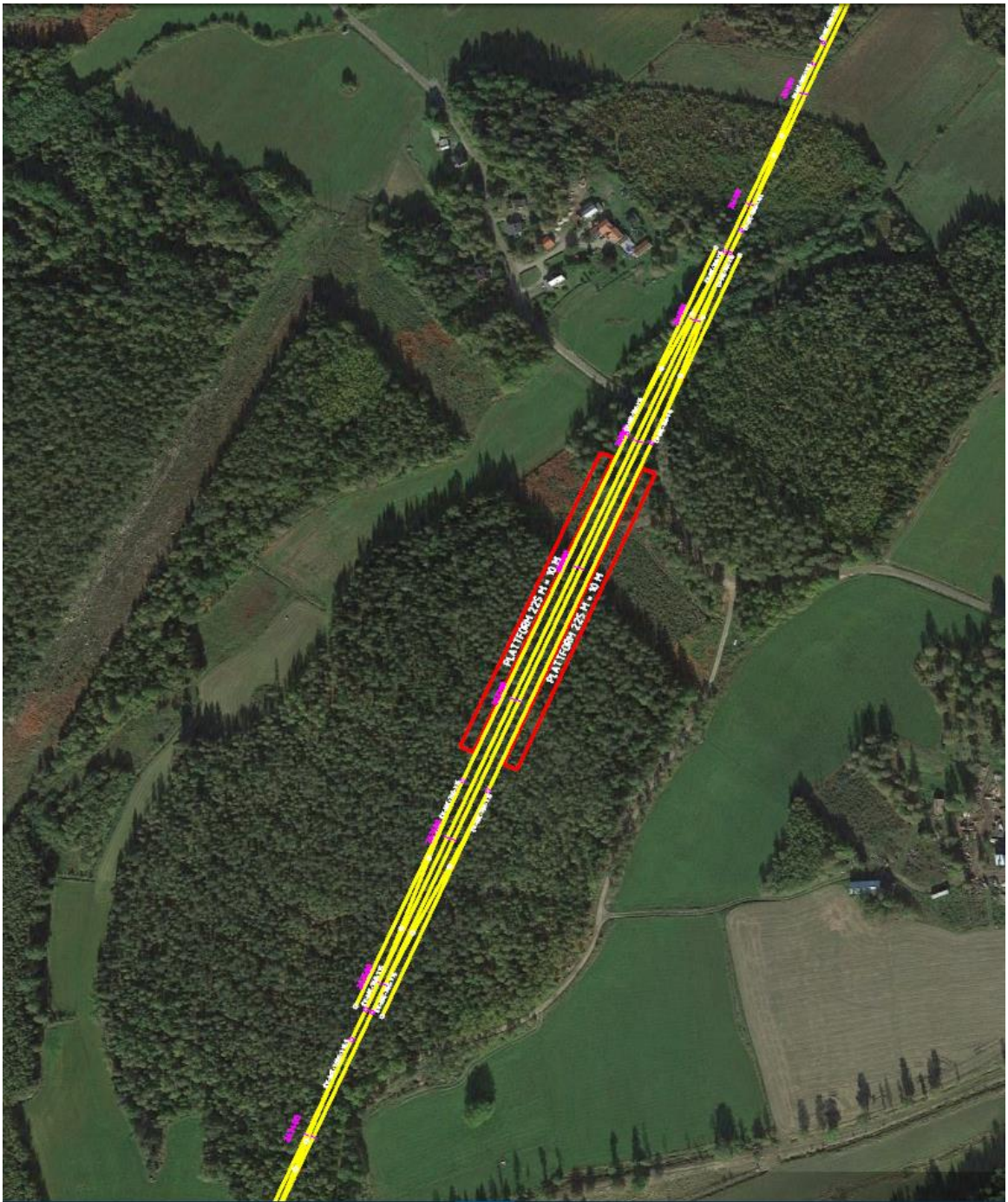
Föreslaget stationsläge ligger inom område med morän söder om den korsande vägen. Norr om vägen ligger föreslaget stationsläge i område med lera/silt enligt SGU:s jordartskarta. Norr om den korsande vägen kan geotekniska åtgärder erfordras, medan söder om vägen bedöms grundläggningsförutsättningarna vara goda.



UA Mitt-Väst, variant 1. Översikt stationsläge. Exempelbild.



UA Mitt-Väst, variant 1. Profil vid stationsläge. Exempelbild.



UA Mitt-Väst, variant 1. Detalj stationsläge. Exempelbild.

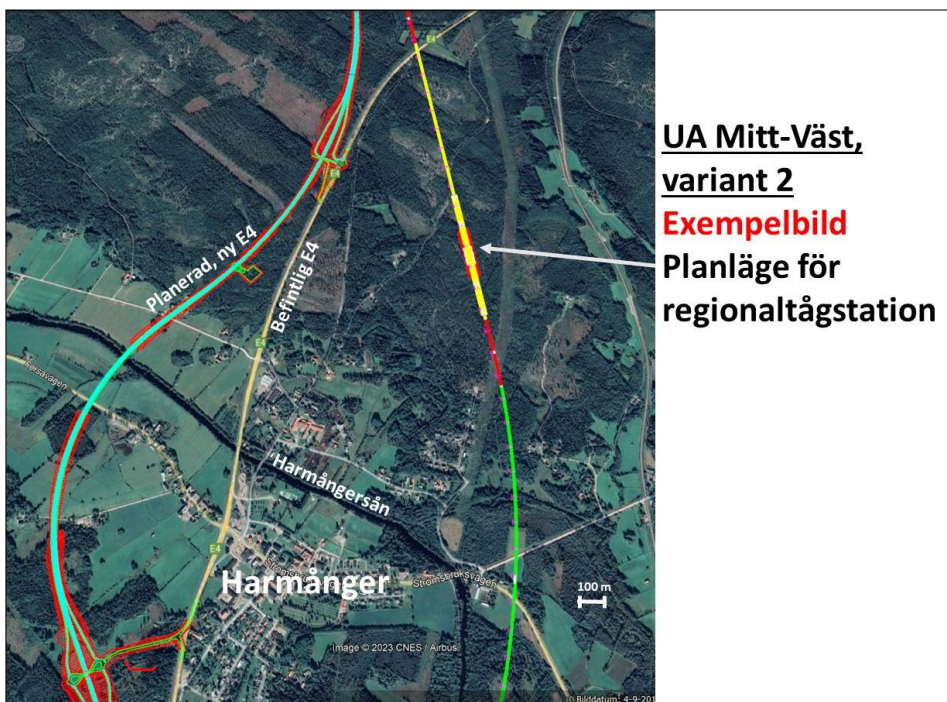
6 UA Mitt-Väst, variant 2

6.1. Lokalisering

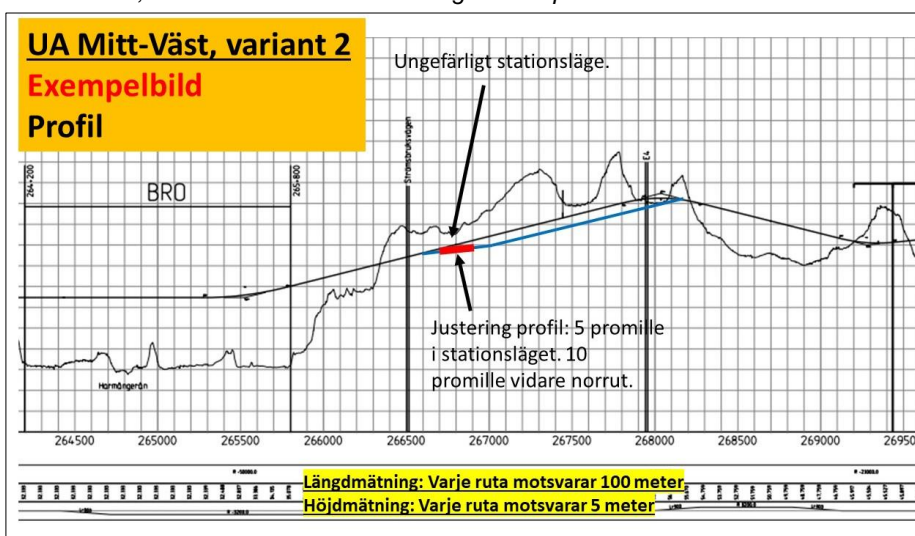
Stationsläget förläggs i skärning, upp till ca 5 meter djup, drygt 1500 meter nordöst om Harmångers centrum. Trafikplats för planerad, ny E4 anläggs i relativ närhet av stationsläget.

6.2. Geoteknik

Enligt SGU:s jordartskarta tangerar ett torvområde väster om studerad linje, i övrigt utgörs området av morän. Geotekniska åtgärder kan erfordras för torvområde.



UA Mitt-Väst, variant 2. Översikt stationsläge. Exempelbild.



UA Mitt-Väst, variant 2. Profil vid stationsläge (röd linje). Tidigare framtaget profilläge justeras vid stationsläget så att längslutningen inte överstiger 5 promille (blå linje). Exempelbild.



UA Mitt-Väst, variant 2. Detalj stationsläge. Exempelbild.

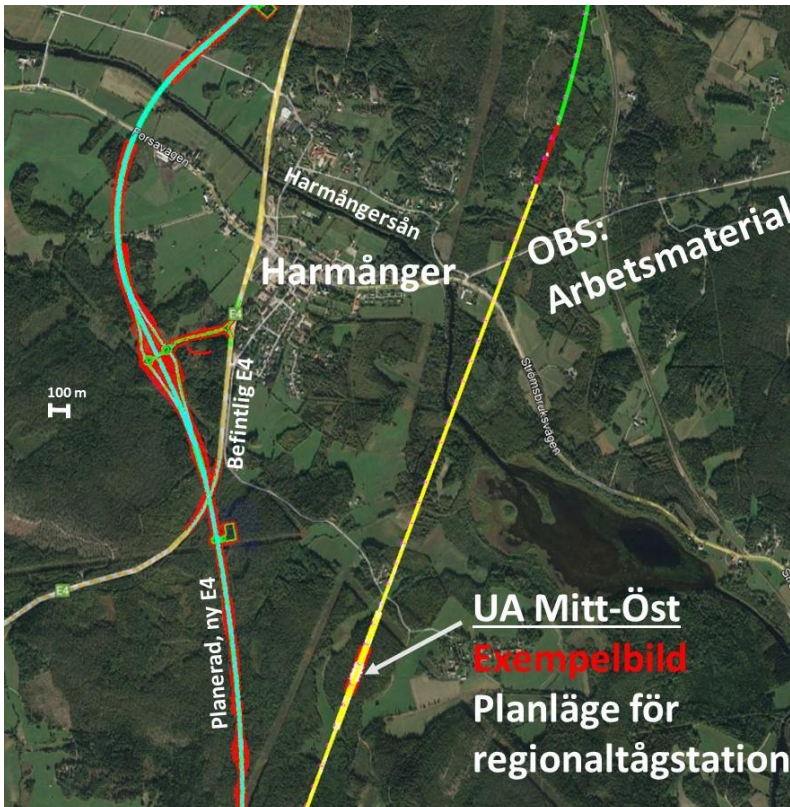
7 UA Mitt-Öst

7.1. Lokalisering

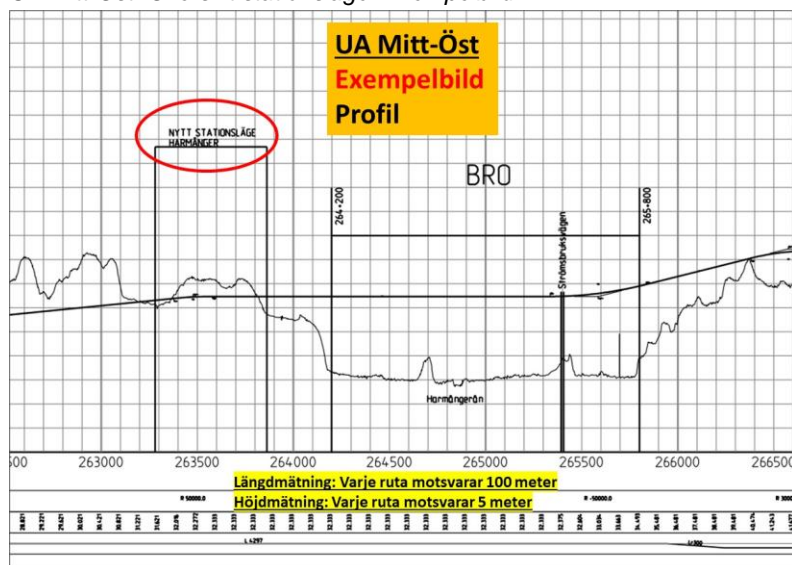
Stationsläget förläggs sydost om Harmånger, drygt 1,8 km från centrum.

7.2. Geoteknik

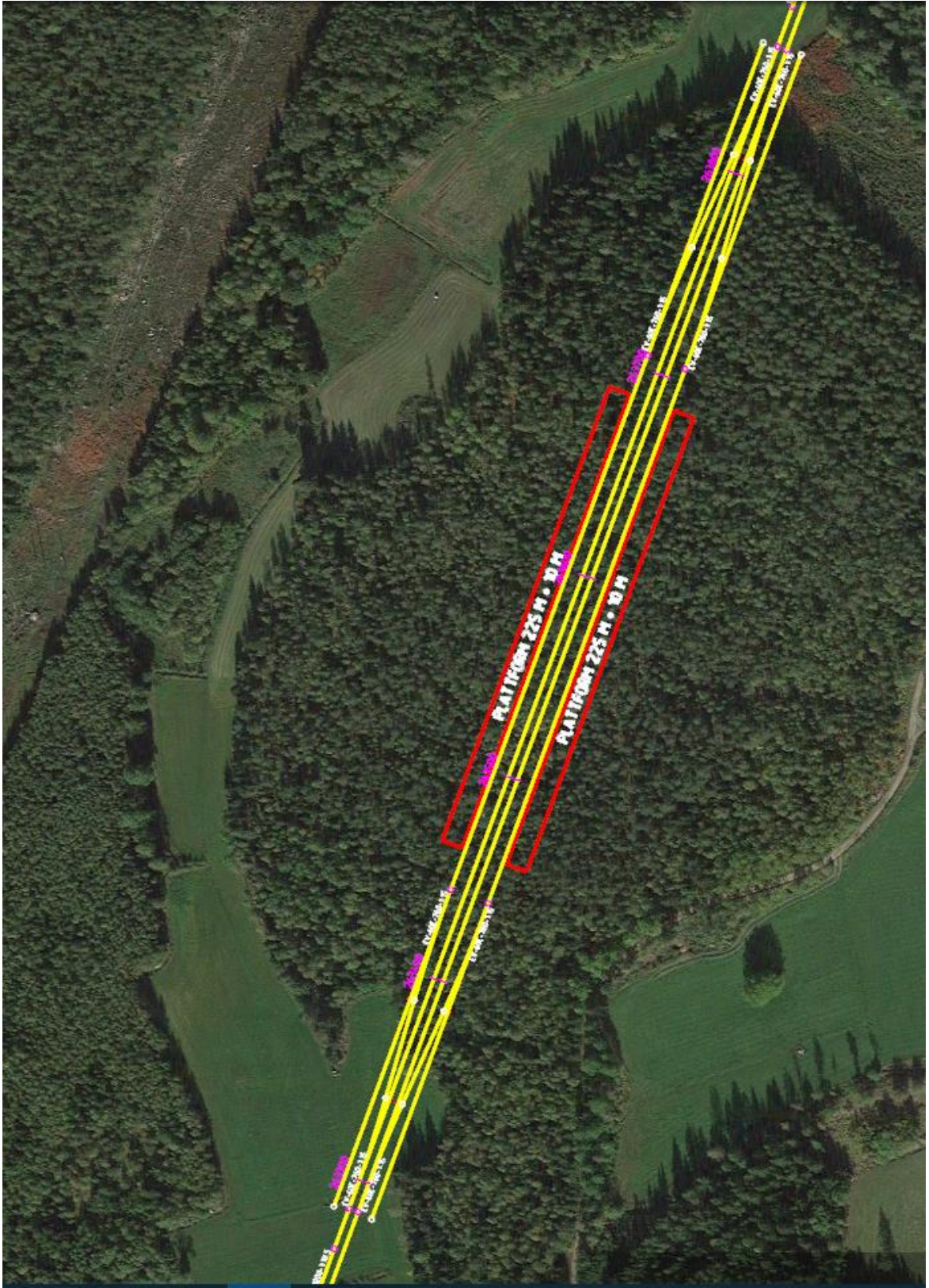
Enligt jordartskartan ligger föreslaget stationsläge på morän, dvs goda grundläggningsförutsättningar.



UA Mitt-Öst. Översikt stationsläge. Exempelbild.



UA Mitt-Öst. Profil vid stationsläge. Exempelbild.



UA Mitt-Öst. Detalj stationsläge. Exempelbild.

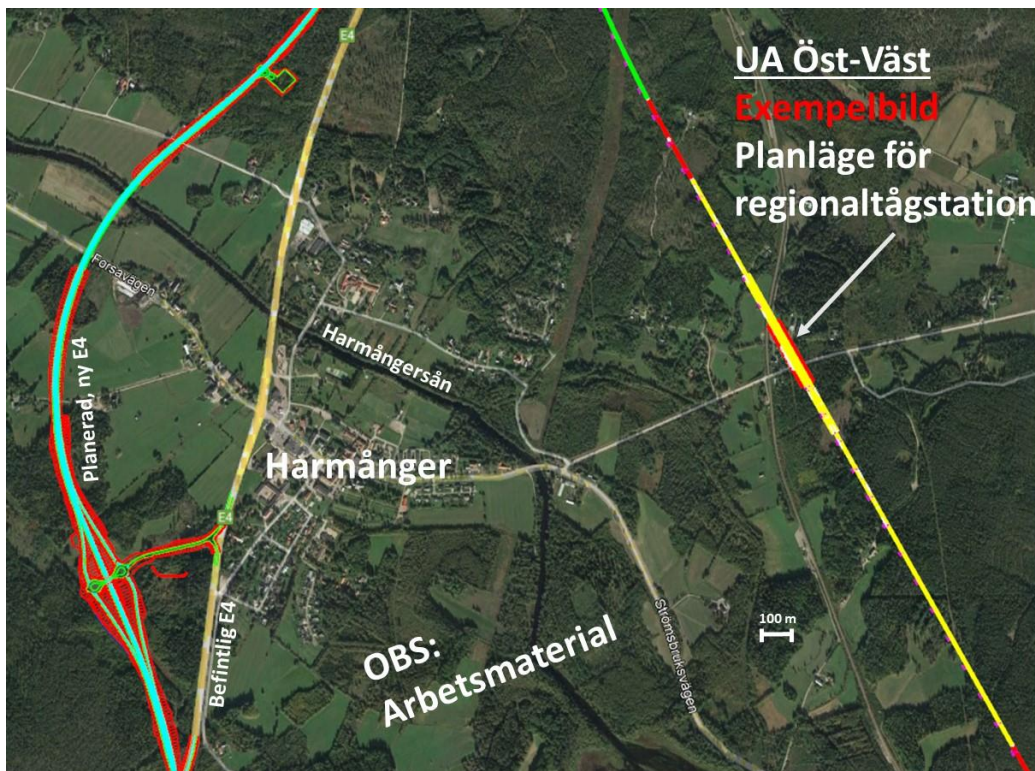
8 UA Öst-Väst

8.1. Lokalisering

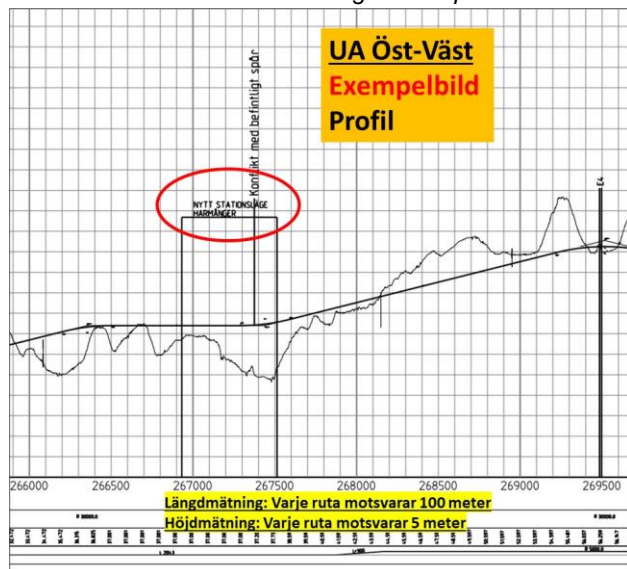
Stationsläget förläggs öster om Harmånger, ca 1,5 km från centrum.

8.2. Geoteknik

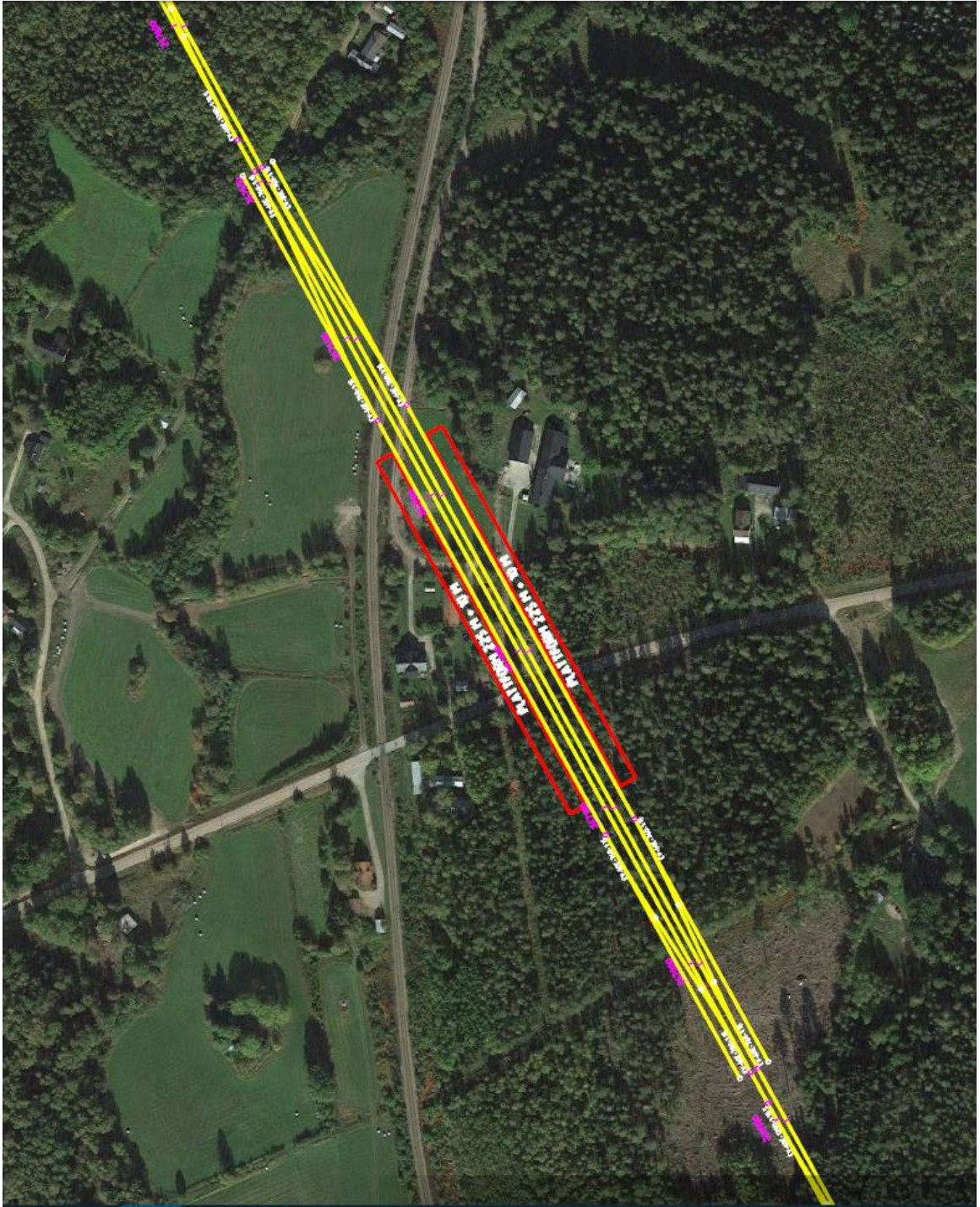
Huvuddelen av föreslaget stationsläge (plattformar) ligger inom område med morän. Längst i norr förekommer lerområde. I huvudsak goda grundläggningsförutsättningar, dock kan geotekniska åtgärder erfordras i norra delen av föreslagna plattformslägen.



UA Öst-Väst. Översikt stationsläge. Exempelbild.



UA Öst-Väst. Profil vid stationsläge. Exempelbild.



UA Öst-Väst. Detalj stationsläge. Exempelbild.

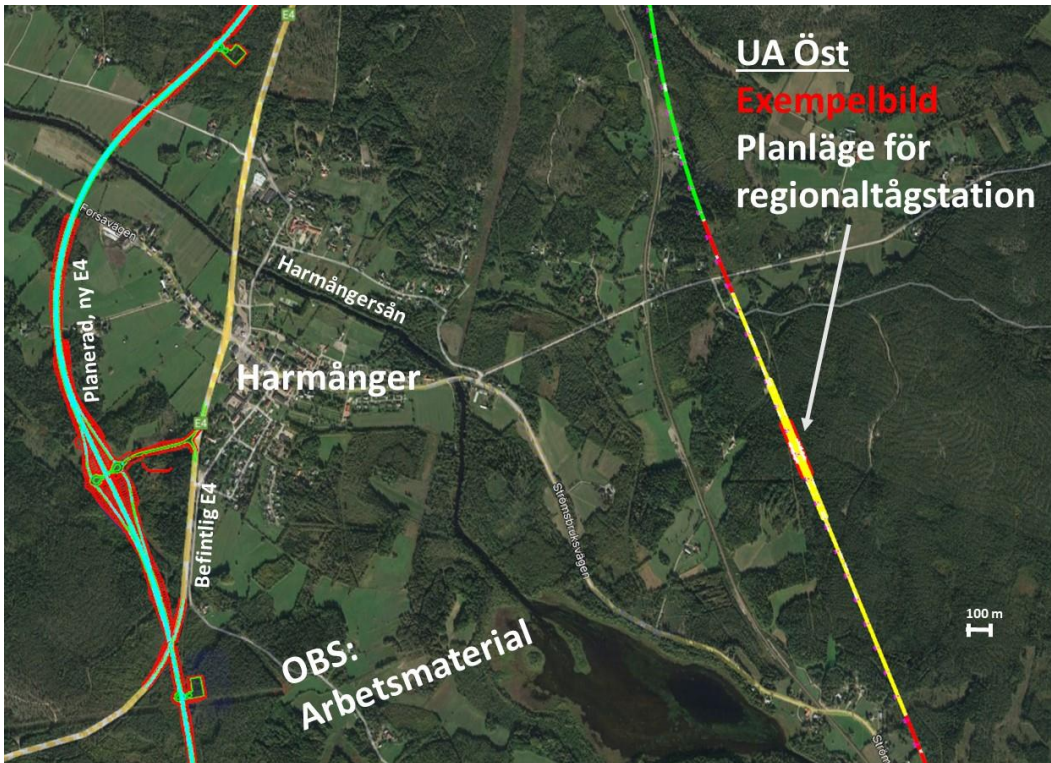
9 UA Öst

9.1. Lokalisering

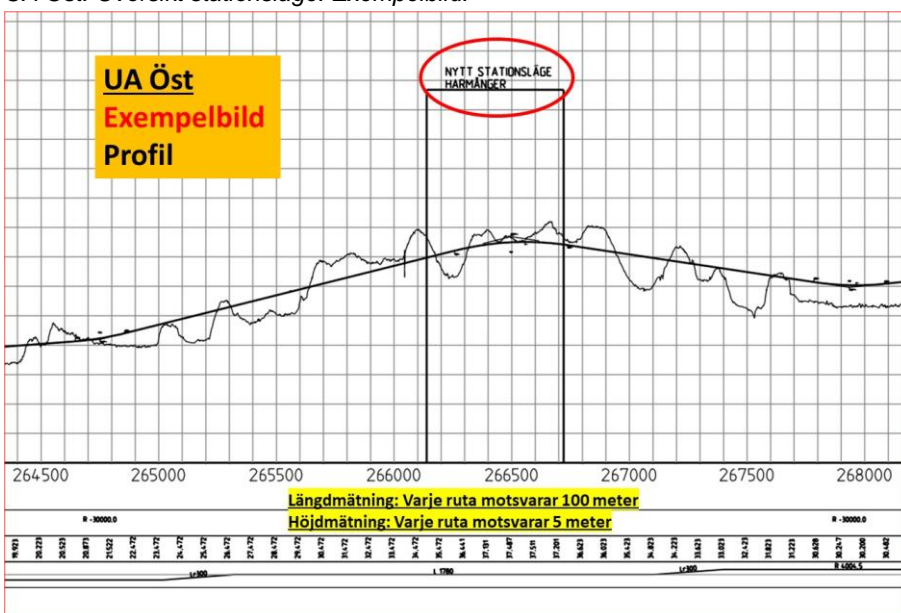
Stationsläget förläggs öster om Harmånger, ca 2 km från centrum.

9.2. Geoteknik

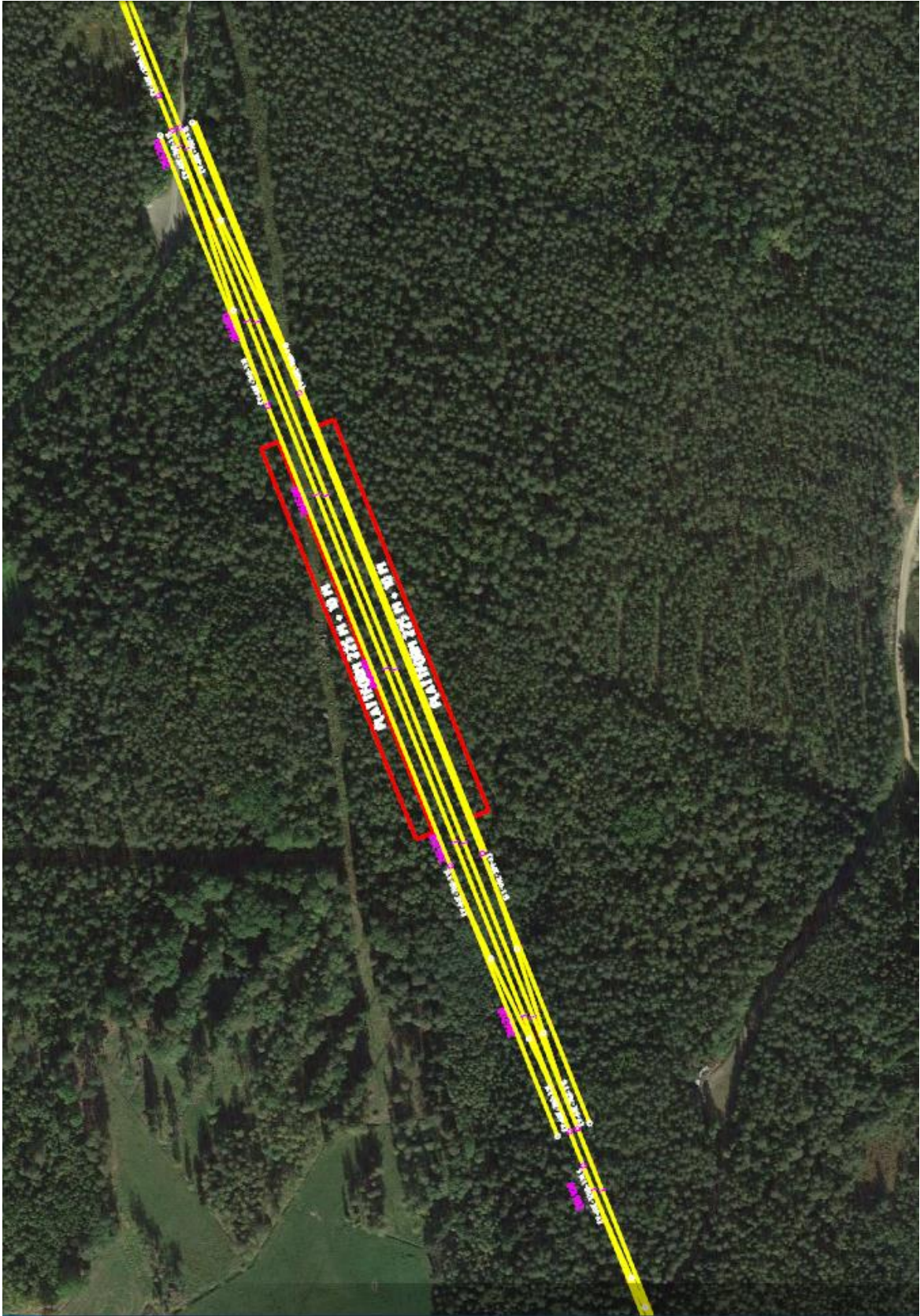
Enligt jordartskartan ligger föreslaget stationsläge på morän, dvs goda grundläggningsförutsättningar.



UA Öst. Översikt stationsläge. Exempelbild.



UA Öst. Profil vid stationsläge. Exempelbild.



UA Öst. Detalj stationsläge. Exempelbild.

10 Samlad bedömning

Trafikverket planerar för ett stationsläge i Gnarp. Något ytterligare stationsläge i kommunen är inte planerat.

Avseende den redovisning som framgår av denna PM görs följande bedömningar:

- Tillskapande av ett stationsläge strax väster om Harmånger, det vill säga UA Väst variant 1 på landbro, är tekniskt möjligt men sannolikt helt orealistiskt till följd av att tillkommande kostnad för ett stationsläge på landbro och i kurva (vilket medför att plattformsspåren blir långa för att kunna ansluta till växlar i rakspår) skulle bli mycket hög.
- Övriga stationslägen bedöms tekniskt genomförbara men innebär även de en tillkommande kostnad som dock är avsevärt lägre jämfört med kostnaden för station UA Väst variant 1.
- Avseende UA Väst variant 2, UA Mitt-Väst varianterna 1 och 2, UA Mitt-Öst och UA Öst-Väst medger dessa stationslägen på ett avstånd från Harmångers centrala delar som är ungefär likvärdigt, i intervallet 1400-1800 meter.
- UA Öst innebär ett jämförelsevis längre avstånd till Harmånger, ca 2000 meter.



Trafikverket, Region Mitt Gävle. Besöksadress: Redargatan 18.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se