

Infrastruktur och kommunikationer
Erik Sjaunja
Tfn: 063-146533
E-post: erik.sjaunja@regionjh.se

2020-06-01
FÖRSLAG

RUN/241/2020

Förslag: Yttrande över detaljplan för Centrum 2 mfl, Gustav III:s torg

Sammanfattning

Region Jämtland Härjedalen har fått rubricerat förslag till detaljplan på samrådsremiss. Detaljplaneförslaget påverkar starkt förutsättningarna för kollektivtrafiken. Hur den nya kollektivtrafiklösningen kommer att se ut mer detaljerat, och under olika tidsskeden, är ännu inte fastlagt. Region Jämtland Härjedalen ser positivt på att skapa en attraktiv, levande och trygg stadskärna i centrala Östersund. Vi ser dock flera komplexa frågeställningar som behöver utredas och i den kommande granskningshandlingen behöver lösningen för kollektivtrafiken klargöras för att Region Jämtland Härjedalen ska kunna tillstyrka planförslaget. Vi förutsätter att detaljplanen inte antas innan kollektivtrafiklösningen är accepterad av Regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Övriga synpunkter sammanfattas nedan:

- Det behövs en fortsatt utredning och planering för kollektivtrafikstråket Östersundslänken, som binder samman Sjukhuset-Centrum-Järnvägsstationen, i sin helhet. Frågan om trafikeringsupplägg är avgörande för utrymmesbehov och fysisk utformning.
- Lösningen för kollektivtrafiken behöver utgå från ett resenärsperspektiv och utformas för att vara attraktiv, tillgänglig, trygg, trafiksäker, överblickbar och lätt att förstå.
- Torgbildningen vid Gustav den III:s torg behöver utformas för hög trafiksäkerhet och trygghet för såväl de människor som rör sig på platsen som för bussförare. Även framkomligheten för busstrafiken är viktig.
- Vi ser behov av en skedesplanering för hur kollektivtrafiken ska fungera under olika tidsskeden; till exempel långsiktigt mot år 2030-2050, när Gustav III:s torg är omvandlad och under byggskedet. Under byggskedet är det av stor vikt att en god lösning för busstrafiken kan upprätthållas för att inte tappa resenärer.
- Att bygga in tillgängliga kulturella och publika mötesplatser i planarbetet stärker de aspekter som anges i planbeskrivningen. Regionen ser positivt på skrivningar om "Design för alla" där kultur och information ska tillgängliggöras för alla utifrån principerna om likvärdig, flexibel och enkel användning för att svara mot en ökande mänsklig mångfald.

Bakgrund

Syftet med detaljplanen är att omvandla Gustav den III:s torg till en attraktiv, levande och trygg stadsmiljö i centrala Östersund. Detaljplanen gör det möjligt att bebygga Gustav III:s torg samt del av fastigheten Magistern 5 med bostäder, kontor och centrumfunktioner som exempelvis hotell, restauranger och andra publika lokaler.

Detaljplaneförslaget påverkar starkt förutsättningarna för kollektivtrafiken. Detaljplaneområdet omfattar den befintliga bussterminalen på Gustav den III:s torg samt del av Kyrkgatan där det idag finns busstrafik och hållplatser. I planbeskrivning anges vidare att inriktningen är att skapa plats för på- och avstigning för både läns- och stadsbussar längs Kyrkgatan söder om Thoméegränd och planområdet.

Östersunds busstation är idag en mycket betydelsefull nod för kollektivtrafiken i länet. Busstationen utgörs av en dockningsterminal med 9 terminallägen för av- och påstigning. Därutöver finns utrymme för tidsreglering och uppställning på området för 6 bussar. Längs med Kyrkgatan finns 4 hållplatslägen¹ i respektive riktning, som primärt används för stadsbusstrafiken med även vissa regionbusslinjer. På busstationen finns resenärsutrymmen och olika former av service.

När Gustav den III:s torg omvandlas behöver i princip de funktioner för busstrafiken som idag finns inom planområdet säkerställas på annan plats. Samtidigt behöver funktionskraven ta höjd för de mål och ambitioner som finns för att utveckla kollektivtrafiken i länet, vilket innebär att kravbilden kan se något annorlunda ut jämfört med dagens lösning.

De senaste åren har flera utredningar berört frågan om hur kollektivtrafiken ska lösas. I kollektivtrafikutredning 2019² föreslås Östersundslänken, ett högkvalitativt busstråk genom Östersund längs Kyrkgatan som når järnvägsstationen, centrum och sjukhuset. De tidigare idéerna kring att skapa ett nytt resecentrum vid järnvägsstationen kan sägas ha ersatts av en lösning där funktioner och hållplatslägen sprids ut längs Östersundslänken.

Hur den nya kollektivtrafiklösningen kommer att se ut mer detaljerat, och under olika tidsskeden, är ännu inte fastlagt. Parallellt med samrådsremissen av detaljplaneförslaget studeras alternativa lösningar.

¹ Hållplats Östersunds Centrum

² Ramboll, 2020-01-27

Övergripande synpunkt

Ur Region Jämtland Härjedalens perspektiv är lösningen för centrala Östersund av stor betydelse för länets samlade kollektivtrafik, dels för trafiken inom Östersunds kommun dels för alla de stomstråk och linjer som förbinder länets kommuner med regioncentrum. Vi delar Östersunds kommuns mål och ambitioner kring att öka andelen som reser med kollektivtrafik och har förhoppningar om att omvandlingen av Gustav III:s torg kan fungera som en katalysator för bättre förutsättningar för kollektivtrafiken och hållbart resande.

Region Jämtland Härjedalen ser positivt på att skapa en attraktiv, levande och trygg stadskärna i centrala Östersund. Vi ser flera komplexa frågeställningar som behöver utredas och i den kommande granskningshandlingen behöver lösningen för kollektivtrafiken klargöras för att Region Jämtland Härjedalen ska kunna tillstyrka planförslaget. Vi förutsätter att detaljplanen inte antas innan kollektivtrafiklösningen är accepterad av Regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Synpunkter avseende kollektivtrafiklösningen

Nedan följer ett antal aspekter som Region Jämtland Härjedalen ser som viktiga att hantera i det fortsatta arbetet med kollektivtrafiklösningen.

Planering för Östersundslänken i sin helhet

Regionen ser positivt på att skapa kollektivtrafikstråket Östersundslänken som knyter samman järnvägsstationen, centrum och sjukhuset längs Kyrkgatan. Östersundslänken kan bidra till att öka tillgängligheten för resenärer både inom stadstrafiken och regionbusstrafiken eftersom flera viktiga målpunkter kan nås.

Vi föreslår att det skapas ett gemensamt projekt mellan Östersunds kommun och Region Jämtland Härjedalen för planering av Östersundslänken. Delar att utreda närmare är till exempel sträckning (inte minst koppling Kyrkgatan-Östersunds Central), trafikering, framkomlighetskrav och utformning av hållplatser.

Vilka krav som ställs för busstrafikeringen vid ett hållplatsläge eller en terminal beror på det önskade trafikeringssupplägget. Den bärande idén med Östersundslänken är att skapa genomgående resmöjligheter i stråket Sjukhuset-Centrum-Järnvägsstationen vilket gör att hållplatsen/terminalen vid Gustav den III:s torg får en ny roll i systemet. De funktioner som idag finns på busstationen och längs Kyrkgatan fördelas istället på olika platser. Det är därför av stor vikt att lösningen utformas ur ett systemperspektiv och även omfattar de utrymmen som busstrafiken kräver vid sjukhuset (och norr om) och järnvägsstationen (och söder om) framgång.

Helhetslösningen behöver möjliggöra en effektiv trafikering som minimerar tomkörning för att till exempel vända bussar. Genhet och god framkomlighet är andra aspekter, liksom utrymmen för tidsreglering och uppställning. Personalutrymmen behöver säkerställas. Resenärsperspektivet är centralt.

Den lösning som väljs på lång sikt behöver vara flexibel för att kunna hantera olika trafikupplägg, så att infrastrukturen inte skapar låsningar för önskade utvecklingsmöjligheter.

I sammanhanget är frågan om ett framtida resecentrum vid järnvägsstationen viktig att analysera.

Eventuellt införande av takttrafik

En strategiskt viktig fråga är ett eventuellt införande av så kallad *takttrafik*. I kollektivtrafikutredningen³ föreslås ett trafikupplägg där flera av busslinjerna möts samtidigt vid noden Östersunds centrum vid jämna tidpunkter för att därigenom skapa smidiga bytesmöjligheter. Eftersom många busslinjer möts samtidigt krävs i princip ett hållplatsläge för varje linje vilket gör takttrafik något mer utrymmeskrävande än ett upplägg utan takttrafik. I det upplägg som redovisas i kollektivtrafikutredningen är det ett behov av 16 hållplatslägen (8 i vardera riktningen) vid noden Östersunds centrum.

Regionen har inte tagit ställning till takttrafik men ser flera positiva effekter av det. Takttrafiken skulle också kunna byggas upp med Östersunds järnvägsstation som nod, där bussarna möter tågen vid jämna klockslag. En utmaning är att trafikeringsupplägg och tidtabeller behöver anpassas, vilket kan vara kostnadsdrivande.

Hållplats/terminal längs Kyrkgatan vid Gustav den III:s torg

Vilka krav som ställs specifikt på hållplatsen/terminalen vid Gustav den III:s torg är helt beroende av trafikeringsupplägget. För närvarande pågår utredning av hur lösningen ska se ut. Det kan noteras att Planbeskrivningen och andra underlag till detaljplaneförslaget ger olika bild kring var hållplatserna placeras. I Planbeskrivningen sid 5 anges dock att *"huvudalternativet för utredning är nya hållplatslägen för stads- och regionbussar i Kyrkgatans förlängning söderut."* Ur ett kollektivtrafikperspektiv ser vi att det bör finnas fysiskt utrymme att skapa en attraktiv utformning i det läget, men också att kollektivtrafikens synlighet i stadsrummet minskar då de naturliga flödena av människor troligen är mindre här än vid Gustav den III:s torg vilket kan ha bäring på trygghetsaspekterna.

I ett framtidsscenario med fler elbussar i Östersund ökar också möjligheterna att göra kollektivtrafiken till ett positivt inslag i staden, vilket bör tillvaratas i planeringen.

³ Ramboll, 2020-01-27

Eftersom kollektivtrafiklösningen ännu är i en utredningsfas ser vi positivt på att det i Planbeskrivningen sid 44 anges att detaljplanen fortsatt möjliggör hållplatslägen längs Kyrkgatan mellan Hamngatan och Thoméeegränd.

Resenärsperspektivet

När det gäller resenärsperspektivet finns det flera aspekter som är viktiga att beakta. Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, barn och äldre är ett grundkrav (fysisk tillgänglighet men även i form av information etc). Trafik- och terminallösningen behöver vara trygg, trafiksäker och överblickbar. Det behöver finnas möjlighet att vänta på bussen inomhus och väderskydd vid hållplatser, samt tillgång till olika former av service (biljetter, toalett, fika etc). Inte minst behöver också kollektivtrafiksystemet som helhet vara lätt att förstå för sällanresenärer. Regionen ser positivt på synsättet ”Design för alla”.

I dagsläget är Busstationen på Gustav den III:s torg en tydlig start- och målpunkt för resenärerna. Ett införande av Östersundslänken innebär att fler hållplatser/terminaler kan få en sådan funktion i större utsträckning. Vilken roll de olika hållplatserna/terminalerna ska ha behöver klargöras, då det till exempel påverkar var taxiangöring och parkering för hämtning/avlämning behövs.

Trafiksäkerhet

Vid den nya torgbildningen på Gustav den III:s torg planeras för *shared space* som är en yta där trafiken sker på de gåendes villkor. Vi ser risker med en sådan lösning som framförallt är kopplade till trafiksäkerhet men också till busstrafikens framkomlighet. Utformningen är avgörande för att ge tillräcklig trafiksäkerhet. Det kan finnas en risk för skyddsstopp⁴ i busstrafiken om arbetsmiljön för bussförare anses otillräcklig.

Skedesplanering

Lösningen för busstrafiken behöver fungera för olika tidsskeden. I det sammanhanget ser vi behov av att ta fram en långsiktig målbild – med ett tidsperspektiv kring 2030-2050 – för de framtida terminalfunktionerna i Östersund. Med målbilden tydlig kan vi lättare säkerställa att lösningar som väljs på kort sikt går i linje med den långsiktiga visionen. Det finns också behov av att tydliggöra kollektivtrafiklösningen under byggskedet samt för ett läge när Gustav den III:s torg är omvandlat. Under byggskedet är det av stor vikt att en god lösning för busstrafiken kan upprätthållas för att inte tappa resenärer.

⁴ Jämförbart fall finns i Gävle, <https://www.arbetarbladet.se/artikel/har-hotar-skyddsombud-stoppa-busstrafiken>

Synpunkter ur ett kulturperspektiv

Att bygga in tillgängliga kulturella och publika mötesplatser i planarbetet stärker de aspekter som anges i planbeskrivningen. Region Jämtland Härjedalen ser positivt på skrivningar om "Design för alla" där kultur och information ska tillgängliggöras för alla utifrån principerna om likvärdig, flexibel och enkel användning för att svara mot en ökande mänsklig mångfald.

REGION JÄMTLAND HÄRJEDALEN

Elise Ryder Wikén
Ordförande regionala utvecklingsnämnden

Anders Byström
Regional utvecklingsdirektör