

Till Region Jämtland-Härjedalen

Yttrande - Länstransportplan 2022–2033/37

Remissinstansen diarienummer: RUN/610/2020

Sammanfattning av ärendet

Det finns en gällande Länstransportplan för planperioden 2018–2029. Region Jämtland-Härjedalen har nu fått i uppdrag att ta fram en ny Länstransportplan, den nya planen kommer att ersätta nu gällande länstransportplan. Regionen arbetar med att ta fram en ny länstransportplan som kommer att sträcka sig över två alternativa planperioder, från 2022 till 2033 alternativt 2037. Slutlig planperiod kommer att fastställas i samband med att planen tas fram.

Regionen vill nu att länets kommuner kommer med inspel kring vilka objekt som kommunerna vill få prioriterade. För att regionen ska kunna hålla fastställd tidplan krävs att respektive kommun kommer med inspel senast i december 2020. Regionen kommer sedan göra en avvägning kring objekten i samband med att de tar fram remissversionen av Länstransportplanen, som beräknas vara klar i april 2021.

Ärendet har beretts genom en workshop på Finans- och ledningsutskottet sammanträde den 21 oktober 2020. Förslag på prioriteringar har tagits fram efter detta sammanträde.

Ställningstagande

Fördelning av medel

I Östersunds kommun bor knappt hälften av länets invånare. I kommunen finns dessutom Östersund och Brunflo, som är länets befolkningsmässigt största tätorter. De tillhör även de orter som har flest arbetsplatser. Detta genererar transporter, dels inom och mellan dessa tätorter, dels i form av inpendling från övriga länet. Samtidigt kan det konstateras att bostadsbyggandet går på högvarv i kommunen. Trots detta fördelades knappt åtta procent av medlen i nuvarande länstransportplan i Östersunds kommun. Det här är oproportionerligt lite. Vid upprättandet av den nya länstransportplanen behöver det därför ske en mer proportionerlig fördelning av medlen. Hänsyn behöver tas till var tidigare prioriteringar skett.

Av åtgärderna i Östersunds kommun förlades dessutom majoriteten i den senare delen av planperioden. Det här innebär att av åtgärderna i Östersunds kommun är det bara Litsbron som är genomförd. Det här behöver beaktas i samband med att åtgärderna i kommande länstransportplan planeras tidsmässigt. Flera av de åtgärder som Östersunds kommun prioriterar är åtgärder som även gynnar andra kommuners invånare då de möjliggör en bättre fungerande arbetsmarknadsregion med förutsättningar för hållbara resor.

Länstransportplan 2018–2029

I nuvarande länstransportplan finns en utredningspott för Vallsundet-Orrviken. I området förväntas det ske en fortsatt byggnation av bostäder. Kommunen anser att även Vallsundsbron bör ingå i utredningen. Syftet med det är att utreda vilka åtgärder som krävs för att öka attraktiviteten för gående och cyklister som ett led i att dels minska biltrafiken dels nå uppsatta klimatmål.

För övrigt vill kommunen att upptagna objekt i nuvarande Länstransportplan fortsatt prioriteras.

Hållbar tillväxt

Östersunds kommun befinner sig i tillväxt med en ökande befolkning. Arbeten pågår för att stärka arbetsmarknads- och bostadsmarknadsregionen inom Jämtlandsstråket för ännu bättre förutsättningar för en hållbar tillväxt. Mittbanan och E 14 är ryggraden i detta stråk, och de behandlas inom den Nationella planen. Tillgängligheten till denna ryggrad sker dock både på det kommunala och regionala statliga vägnätet. Åtgärder här är därför avgörande utifrån ett hela resan-perspektiv. Detta bör beaktas i samband med upprättandet av länstransportplanen.

Tätorterna och landsbygdens access in till Jämtlandsstråket

I översiktsplanen Östersund 2040 har kommunen lyft fram sex tätorter som dels är egna samhällen med service dels fungerar som nav för den kringliggande landsbygden. Utifrån ett hela resan-perspektiv är accessen in till Östersund och Jämtlandsstråket viktig för hela kommunens utveckling. Kommunen har därför i flera orter skapat pendlarparkeringar och laddinfrastruktur för att docka på en kollektivtrafik som leder in till ryggraden. De flesta av dessa tätorter ligger utefter E 14 och E 45 vilket är vägar som ligger i den nationella planen. Kommunen vill ändå poängtera betydelsen av att dessa vägar håller en hög standard och att aviserade hastighetsänkning undanröjs genom åtgärder så att en god tillgänglighet ska kvarstå.

Fokus på klimatsmart resande

I Östersunds kommun återfinns länets största tätorter befolkningsmässigt, Östersund och Brunflo. Dessa orter tillhör även de orter med flest antal arbetsställen, vilket genererar transporter, dels inom och mellan dessa tätorter, dels som inpendling från övriga länet. Avstånden mellan dessa tätorter samt dess närmaste omland är dessutom inom cykelpendlingsavstånd. Kommunen har samtidigt ett mål om att vara en fossilbränslefri och energieffektiv kommun senast år 2030. Det finns även en antagen färdmedelsfördelning för år 2030; Gång- och cykel 40%, kollektivtrafik 20% samt biltrafik 40%. Det är vedertaget att de största

utsläppen kommer från transportsektorn. Åtgärderna inom transportsektorn behöver därför vidtas för att målet ska nås.

Översiktsplanen Östersund 2040 driver utvecklingen mot klimatneutralitet och klimatsmarta resor. Östersunds tillväxt med ökande befolkning ställer krav på att transportinfrastrukturen bidrar till funktionalitet och klimatsmart användande. Klimatomställningen och möjligheten att nå klimatmålen ska därför prioriteras vid val av åtgärder. Det innebär i praktiken att åtgärder, som möjliggör att det ökade transportbehovet tas i aktiva transporter, behövs. Det behöver även ske en generell överflyttning till mer hållbara transportsätt. Prioriterade åtgärder ska även bidra till bättre pendlingsmöjligheter och en ökad arbetsmarknadsregion. Åtgärderna ska även underlätta för möjligheterna att på ett hållbart sätt nå bostäder, arbetsplatser och andra målpunkter. Det här fokuset lyfter förutom klimat- och folkhälsofrågor även möjligheten till ett mer jämställt resande.

Utöver det väljer Östersunds kommun att prioritera vägar som är viktiga för näringslivet och som har betydelse för flera kommuner i länet.

Utifrån ovanstående prioriterar Östersunds kommun följande åtgärder:

Prio 1

Östersund västra

Tågstationen Östersund västra, som är länets mest trafikerade tågstation, är viktig för pendling samt för att nå målpunkter i centrala Östersund till exempel sjukhuset. Stationen är därför viktig för att möjliggöra för hållbara transporter och en överflyttning av resor från väg till järnväg. Stationen är viktig för samtliga orter och kommuner inom pendlingsavstånd från Östersund genom att den bidrar till en större arbetsmarknadsregion. Sammantaget innebär det att åtgärder på stationen är viktiga för att möta klimatomställningen och nå klimatmålen.

Stationen används som slutstation för persontrafik utmed Mittbanan på vissa avgångar vilket innebär att det finns ett behov av att tåg står stilla på stationen. Det här medför att andra tåg inte kan passera under tiden tågen står, vilket orsakar kapacitetsproblem. Av den här anledningen har Trafikverket sedan 2018 beslutat att tåg inte får stå stilla på stationen, vilket har inneburit färre avgångar från stationen. Det här innebär försämrade pendlingsmöjligheter, mindre överflyttning av resor till tåg och sämre förutsättningar att möta klimatomställningen.

Trafikverket har därför tagit fram en funktionsutredning för uppställningsbehov på Östersunds centrala delar inklusive Östersunds bangård, Östersund västra och Lugnvik daterad 2018-12-06. I utredningen föreslås bland annat ett uppställningsspår. Det finns däremot ingen lösning på hur detta ska finansieras. Det är av stor vikt att problemen åtgärdas skyndsamt.

Kommunens bedömning är att åtgärderna på Östersund västra i första hand är en angelägenhet för den nationella transportplanen, som bland annat ska behandla drift, underhåll, rekonstruktion och investering i det statliga järnvägsnätet, terminaler och stationer. Trafikverket har däremot meddelat att de beslutat att åtgärderna på Östersund västra framför allt är en regional kollektivtrafikåtgärd. Trafikverket anser därför inte att de ska bekosta åtgärder på stationen. Mot bakgrund av detta anser Östersunds kommun därför att åtgärden ska prioriteras i Länstransportplanen.

Samtidigt har den norska regeringen nyligen beslutat att elektrifiera och rusta upp Meråkerbanan mellan Storlien och Trondheim till 2024, vilket kommer generera mer trafik förbi Östersund västra. För att möta den norska investeringen med tillräcklig kapacitet på Mittbanan samt för att kunna nå de målbilder som finns för turtäthet för persontrafiken på Mittbanan behöver Östersund västra därför åtgärdas tidigt i planperioden.

Brunflo station

Brunflo station trafikeras av persontrafik på Mittbanan. Intill stationen finns även busshållplats, som trafikeras av flertalet busslinjer. Brunflo är Jämtlands befolkningsmässigt näst största tätort med flertalet bostadsområden och arbetsplatser. Den starka utvecklingen som skett i Östersund det senaste decenniet börjar till viss mån skapat utträningseffekter till Brunflos fördel. Från stationen finns därför goda förutsättningar för hållbara transporter.

För att kollektivtrafiken ska vara attraktiv krävs dels att turtätheten är tillräcklig dels att målpunkter ligger tillräckligt nära stationerna. I projektet Jämtlandsstråket analyserades därför tillgängligheterna till de olika stationerna utmed Mittbanan. För Brunflo konstaterades att det finns områden där fågelavståndet till stationen är tillräckligt nära för att kollektivtrafiken ska vara attraktiv. Järnvägen fungerar däremot som en barriär vilket medför att delar av tätorten är avskuren från stationen och busshållplatsen. Det faktiska avståndet till stationen är därmed betydligt längre än avståndet fågelvägen. Sedan dessa analyser gjordes har Trafikverket stängslats av järnvägen vilket ytterligare ökat barriäreffekten. För att öka attraktiviteten för kollektivtrafiken, bidra till hållbara transporter och bättre möta klimatomställningen behöver tillgängligheten därför förbättras.

För att åtgärda problemet har Trafikverket bestämt att en lämplig placering för en planskild korsning behöver utredas. I samband med det ska även problemen med magasinering av bilar vid Mariebyvägen vid bomfällning utredas. Finansieringen av utredning och eventuella åtgärder är inte löst vilket påverkar när lösningar och åtgärder kan genomföras. Det är angeläget att detta prioriteras för att nå klimatmålen till 2030. Östersunds kommuns bedömning är att detta, likt åtgärderna på Östersund västra, framför allt är en angelägenhet för den nationella transportplanen. Eftersom det är oklart vilka åtgärder utredningen kommer fram till vill kommunen lyfta betydelsen av lösningar och därmed flagga upp frågan även i länstransportplanen.

Riksväg 610 - Gång- och cykelväg Lugnvik-Ås

Östersunds kommun har byggt en expresscykelväg från centrala Östersund och norrut mot Lugnvik. Den befintliga gång- och cykelvägen slutar vid Norra Åsvägen, som ägs av Trafikverket. Trafikverket har längre fram på Norra Åsvägen en gång- och cykelväg som fortsätter upp mot Ås. Det här innebär att det saknas en gång- och cykelväg på en cirka 500 meter lång sträcka.

Åtgärden innebär att det blir ett utbyggt gång- och cykelnät mellan Ösabacken och Östersund via Ås och Lugnvik. Åtgärden förbinder därför målpunkter i form av rekreationsområden samt offentlig och kommersiell service med befintliga bostadsområden både i Östersunds kommun och i Krokoms kommun. Sammantaget innebär detta att åtgärden bidra till bättre gränsöverskridande transporter och möjliggör för överflyttning till hållbara transporter.

Den aktuella sträckan är upptagen i nuvarande länstransportplan. Östersunds kommun vill att sträckan fortsatt prioriteras.

Samtidigt kan det konstateras att Östersunds kommun har gång- och cykelvägnät i Brittsbo och Krokoms kommun gång- och cykelvägnät i Sånghusvallen. Det finns möjlighet att på ett trafiksäkert sätt ta sig över Norra Åsvägen till Sånghusvallen men inte till Brittsbo. Det finns en befintlig passage, vilket betyder att både fotgängare och cyklister har väjningsplikt mot bilister, till Brittsbo som inte är trafiksäker. Passagen uppfyller till exempel inte Trafikverkets definition av säker passage, vilket betyder att den ska vara planskild eller att 85 procent av alla fordon som passerar håller en hastighet på maximalt 30 km/tim.

Passagen är dessutom utformad med en refug på endast en meter. Det betyder att gående med barnvagn eller cyklister inte ryms inom refugen. Dessa behöver därför ta sig över hela sträckan på samma gång. Östersunds kommun vill därför att även passagen åtgärdas i samband att gång- och cykelvägen byggs.

I Brittsbo finns det 567 folkbokförda personer varav 155 är i förskoleålder, i stadsdelen finns dessutom en förskola. I övre Sånghusvallen finns det en förskola med fem avdelningar samt närmare 100 bostadsfastigheter i etapp 4 och 5. Den här passagen kommer att vara den naturliga övergången över Norra Åsvägen för personer, som kommer från exempelvis målpunkter i centrala Östersund och närmaste livsmedelsbutik i Lugnvik samt offentlig service i Lugnviks centrum, och som ska till någon av förskolorna eller bostäderna. Om passagen åtgärdas kommer det därför förbättra förutsättningarna att använda gång- och cykel för en stor andel boende i både Östersunds och Krokoms kommun. Östersunds kommun vill därför att passagen prioriteras i så nära tidsmässigt samband med GC-vägen som möjligt.

Riksväg 604 - Gång- och cykelväg Slandrom-Bye

Östersunds kommun har som långsiktigt mål att det ska finnas en gång- och cykelväg runt hela Brunflovisken. Detta både för att möjliggöra säkra och hållbara resor mellan de stadsnära byarna och för arbetspendling in till Östersund och Brunflo. Det finns även ett stort turist- och rekreationsvärde i att kunna röra sig runt Brunflovisken.

I tidigare länstransportplaner har olika delsträckor genomförts. Det betyder att gång- och cykelvägnätet är utbyggt från Vallsundsbron till Slandrom i söder och till Målsta i norr.

Som prio 1 i det långsiktiga målet med en gång- och cykelväg runt Brunflovisken vill Östersunds kommun prioritera sträckan mellan Slandrom och Bye. Den aktuella sträckan är prioriterad i nuvarande Länstransportplan. Åtgärden innebär att gång- och cykelvägnätet byggs ut så att målpunkter som skolor, idrottsanläggningar och rekreationsområden i Marieby samt Böle nås från befintliga bostäder. Det blir dessutom en ett utbyggt gång- och cykelvägnät på hela sträckan mellan Marieby och Östersund.

Riksväg 592/594 – Gång- och cykelväg genom Orrviken

Den aktuella sträckan är prioriterad i nuvarande länstransportplan. Syftet med åtgärden är att nå målpunkten Orrvikens skola från tätorten. Kommunen vill att den aktuella åtgärden ligger kvar i Länstransportplanen.

Prio 2

Riksväg 592 - Gång- och cykelväg Målsta-Önsved

Som efterföljande sträcka på Annersia anser Östersunds kommun att sträckan mellan Målsta och Önsved ska prioriteras. Sträckan skapar tillgänglighet till det mycket välanvända naturreservatet Andersön. Sträckan innebär även att målpunkter i form av skolor, idrottsanläggningar och rekreationsområden i Orrviken och Böle kan nås via gång- och cykelvägnätet. Den möjliggör också cykelresor ända in till Östersund.

Prio 3

Riksväg 726 - Brunflo-Rissna

Kommunen vill lyfta fram väg 726 Brunflo-Rissna som särskilt viktig för förbättringsåtgärder. Vägsträckan har bristande bärighet och behöver rustas upp. Den har samtidigt ett relativt stort trafikflöde, det vill säga en ÅDT på 440 ÅDT. Vägen har betydelse för både Östersunds kommun, Bräcke kommun och Ragunda kommun.

Riksväg 604 - Gång- och cykelväg Bye-Brunflo

Som efterföljande sträcka runt Brunflovisken anser Östersunds kommun att sträckan Bye-Brunflo ska prioriteras. Det här skulle innebära att gång- och cykelvägnätet på de kommunala och regionala statliga vägarna runt

Brunfloviken sluts. Åtgärden innebär även att målpunkter i form av offentlig och kommersiell service i Brunflo nås från befintliga bostäder på Annersia.

Prio 4

Riksväg 592 - Gång- och cykelväg Önsved-Hara

Den aktuella sträckan täcker in den sista sträckan mellan de stadsnära byarna och Östersund samt Brunflo. Sträckan innebär även att målpunkter i form av skolor, rekreationsområden och idrottsanläggningar i Orrviken nås från gång- och cykelvägnätet. Från gång- och cykelvägnätet kommer det dessutom vara möjligt att nå rekreationsområdet Andersöns naturreservat.

ÖSTERSUNDS KOMMUN

Kommunledningsförvaltningen

Yttrandet skickas till Region Jämtland-Härjedalen via e-post till regionalutveckling@regionjh.se med kopia till jennie.berglund@regionjh.se.