



2021-05-28

RUN/276/2021

FÖRSLAG

Erik Sjaunja  
Kollektivtrafik  
Tfn: 063-146533  
E-post: erik.sjaunja@regionjh.se

Östersunds kommun  
Samhällsbyggnad

# Yttrande gällande revidering av översiktsplan Östersund 2040

## Sammanfattning

Region Jämtland Härjedalen har fått reviderat förslag av Östersunds kommuns översiktsplan Östersund 2040 på remiss. Samrådsperioden är mellan den 20 april-20 juni. Revideringen är en anpassning till nya förutsättningar för kommunen, däribland nytt befolkningsmål, avsnitt om miljö och klimat och nya utredningsområden. Regionförbundet i Jämtlands län yttrade sig över förslaget till översiktsplan under 2013 (Dnr: RS/2012-957).

Synpunkterna på det reviderade förslaget till översiktsplan rör sammanfattningsvis:

- Ett tydliggörande kring Östersunds roll för hela regionen när det gäller exempelvis kollektivtrafik och infrastruktur.
- Behovet av samplanering mellan bostäder/verksamheter och kollektivtrafik.
- Företagandets roll för den ekonomiska utvecklingen bör tydliggöras.
- De kulturella perspektiven kan ges en större plats.
- Ett tydliggörande kring att kommunen är samisk förvaltningsmyndighet och har ett ansvar att synliggöra och främja samisk kultur.
- Vissa kompletteringar kring miljö och klimat bör göras.

Nedan följer mer detaljerade synpunkter uppdelat per kapitel.

## Kapitel Övergripande planeringsförutsättningar

Region Jämtland Härjedalen ser positivt på att kommunen utgår från Agenda 2030-modellen för hållbar utveckling där de tre dimensionerna ekologisk, social och ekonomisk utveckling har en inbördes rangordning, dvs. där de ekologiska ramarna sätter grunden för en socialt hållbar utveckling, och ekonomin ska användas som ett medel för att uppnå social och ekologisk hållbarhet utan att påverka dessa aspekter negativt.

I avsnittet lyfts att Östersund är centralort för hela Jämtland. Region Jämtland Härjedalen vill i sammanhanget lyfta att trafiklösningarna inom Östersund därför har stor betydelse för

tillgängligheten ur ett regionalt perspektiv, och vikten av att skapa goda förutsättningar för kollektivtrafiken när det gäller framkomlighet, hållplatsytor och resenärsmiljöer.

Som förutsättning anges att stadsstrukturen ska bygga på attraktiva gång- och cykelvägar och god kollektivtrafik. Vi ser mycket positivt på en samhälls- och trafikplanering som tydligt prioriterar de hållbara trafikslagen.

I kapitlet anges att turtätheten inom kollektivtrafiken behöver öka. När staden växer är detta ett rimligt antagande, men avsnittet kan nyanseras då ökad kapacitet även kan skapas genom att trafikera med längre fordon. De långsiktiga effekterna av pandemins påverkan på resmönster är en annan faktor att beakta, där en del resor kan komma att helt utebli med hjälp av distansmötesteknik.

När det gäller ekonomisk utveckling kan företagandets roll för den ekonomiska utvecklingen tydliggöras. Det behöver också finnas förutsättningar för nyetableringar och tillväxt för befintliga företag genom marktillgång. Under avsnittet *Näringsliv som växer hållbart* kan även aspekter som marktillgång, kompetens, boende etc lyftas.

I kapitlet föreslår vi att det synliggörs att kommunen är samisk förvaltningsmyndighet och har ett ansvar att synliggöra och främja samisk kultur.

Det är positivt att man nämner sociala och kulturella perspektiv som övergripande planeringsförutsättningar. Region Jämtland Härjedalen ser däremot att de kulturella perspektiven skulle kunna ha en större plats, bland annat när det gäller att utveckla stadens attraktivitet och kommunens livskvalitet. Det är positivt att kommunen avser att ta fram en arkitekturpolicy och i detta sammanhang vill vi påminna om politikområdet "gestaltad livsmiljö" som sedan 2018 slår fast den nationella politiken för området. Målet för politikområdet är att arkitektur, form och design ska bidra till ett hållbart, jämlikt och mindre segregerat samhälle med omsorgsfullt gestaltade livsmiljöer, där alla ges goda förutsättningar att påverka utvecklingen av den gemensamma miljön (Prop. 2017/18:110).

Region Jämtland Härjedalen ser att Östersunds kommun i sina utvecklingsriktningar och ställningstaganden i översiktsplanen med fördel skulle kunna utgå från ovanstående politikområde som tar utgångspunkt i människan, hennes behov och livskvalitet vid formandet och förvaltandet av våra livsmiljöer och utgår från allas rätt till miljöer som är inkluderande, väl gestaltade och långsiktigt hållbara. En medveten lokal politik för livsmiljön där arkitektur, form, design, konst och kulturarv är utgångspunkten tror vi skapar mervärden som gynnar såväl kommunens attraktionskraft, turism, inflyttning och företagsetableringar.

## Kapitel Utmaningar

### **Hantera ökat res- och transportbehov**

I översiktsplanen kan transportsnål samhällsplanering lyftas fram som ett sätt att hantera utmaningen. Lokalisering av bostäder och verksamheter, inte minst skolorna, är avgörande för transportbehoven och även val av färdmedel.

Region Jämtland Härjedalen ser positivt på målbilden om förkortade restider Östersund-Stockholm och längs Mittstråket.

## Kapitel Utvecklingsinriktning

### **Övergripande utvecklingsinriktning**

Kommunen ska vara klimatpositiv till år 2040 för kommunen som geografiskt område (och klimatneutrala till 2030 för kommunkoncernen). Det är oklart om en klimatpositiv kommun till 2040 är beroende av ställningstagandet att färdmedelsfördelningen i Östersunds tätort ska vara 40 procent bil, 20 procent kollektivtrafik och 40 procent aktiva transporter, cykel och gång år 2030. Det bör förtydligas hur klimatmålen förväntas nås. Kommunen skulle även kunna stärka klimatmåluppfyllelsen genom att ta en tydligare ställning om vad det innebär att vara fördömlig skogsägare. Förslagsvis kan målbilderna för kommunen samlas och tydliggöras i ett avsnitt för att göra det mer lättillgängligt.

Den utvecklingsinriktning som föreslås är generellt mycket positiv ur kollektivtrafikens perspektiv, där ny bebyggelse planeras i goda kollektivtrafiklägen och gång, cykel och kollektivtrafik ges högre prioritet än bil.

### **Utveckla infrastrukturen**

Här bör utvecklingen av Östersundslänken, ett attraktivt och högkvalitativt stråk för kollektivtrafik genom staden, tydliggöras, som en följd av kommunens ambitioner att utveckla staden vid nuvarande busstation på Gustav III:s torg. Den planerade nya lösningen för kollektivtrafiken innebär satsningar på infrastrukturen i ett stråk från Östersunds järnvägsstation i söder till Jamtli/Hofvallen i norr.

Region Jämtland Härjedalen ser positivt på skrivningarna kring Green Highway och Green Flyway, dvs. satsningar på ett brett arbete med miljöanpassade transporter och förnyelsebara drivmedel som även inkluderar eltrafik.

När det gäller elektrifiering av busstrafiken behöver hänsyn tas till behov av infrastruktur för laddning av bussar i staden.

### **Staden**

Prioritetsordningen för framkomlighet är gång, cykel, kollektivtrafik, varustransporter och biltrafik, vilket är positivt. I översiktsplanen kan det lyftas att detta också är att satsa på kapacitetsstarka transportslag, vilket ger förbättrad tillgänglighet för de som måste använda bilen.

En blandning av stadens funktioner är positivt ur ett näringslivsperspektiv.

Det saknas ett stycke om strävan efter installering av solceller på tak för vissa nybyggnader alt. sedumtak för ökad biologisk mångfald, minskad risk för översvämningar i städer, och dämpat buller. Även hållplatser kan förses med gröna tak med växter som attraherar pollinerare.

Region Jämtland Härjedalen ser positivt på att kommunen ska ta ett nytt grepp när det gäller parkerna. Här är det viktigt med plantering av varierande trädsorter, där framförallt lövträd bidrar till bördig brunjord, biologisk mångfald, och ökad psykisk hälsa. Även skötsel av grönytor vid kommunalägda byggnader kan ske med ökad biologisk mångfald i sikte.

### **Tätorten**

Region Jämtland Härjedalen ser det som positivt att skapa förutsättningar för service, näringsliv och arbetstillfällen även utanför staden. Det är även positivt med en prioritering av utbyggnad av tätorter som har bäst tillgång till kollektivtrafik och ett näringsliv och företagande som kan utvecklas.

### **Landsbygden**

Det är positivt med avsnitt om att stimulera nya näringar.

Region Jämtland Härjedalen anser att det är viktigt att värna om jordbruksmarker, utifrån ett näringslivsperspektiv med fokus på våra småskaliga jordbrukare, utifrån ett livsförsörjningsperspektiv – inte minst i ett förändrat klimat – och utifrån ett biologiskt mångfaldsperspektiv.

Översiktsplanen skriver att mänskligheten behöver finna nya lösningar för att framställa animaliskt protein. Stryk gärna ordet animaliskt då protein även kan hämtas från växter (till exempel baljväxter), som ger dessutom ger ett lägre klimatavtryck.

## **Kapitel Markanvändning**

De prioriterade förtättningsstråken ligger väl lokaliserade i förhållande till det framtida kollektivtrafiknät som planeras.

Det kan konstateras att det möjliga utvecklingsområdet Rotudden ligger utanför nuvarande och planerat kollektivtrafiknät. En samplanering med kollektivtrafiken är här nödvändig om en exploatering blir aktuell.

För kollektivtrafiken är strategiskt belägna depåer en viktig förutsättning för trafiken, vilket behöver beaktas i planeringen av staden.

Det är positivt att översiktsplanen möjliggör en alternativ placering av sjukhuset.

I översiktsplanen anges att kommunen vill öppna bussgatan mellan Odensala och Torvalla för allmän trafik. Ur kollektivtrafikens perspektiv är åtgärden tveksam då den riskerar att

försämra busstrafikens konkurrenskraft och därmed gå i motsatt riktning mot målen om ökad andel som väljer kollektivtrafik.

I utvecklingen av området vid Frösö Park och flygplatsen kan översiktsplanen ta upp möjligheten att skapa en vägförbindelse däremellan.

Markanvändningens effekter på trafiksystemet är viktiga att analysera i det fortsatta planeringsarbetet. Vilka konsekvenser får till exempel en ökad bebyggelse på Frösön och Annersia för trafiknätet, kapacitet och möjligheterna att resa hållbart?

## Kapitel Ställningstagande Allmänna intressen

### 9. Kommunikationer

Inom kollektivtrafik är ett ställningstagande att erbjuda resenärerna möjlighet att resa med cykel. Region Jämtland Härjedalen ser positivt på kombinationsresor mellan cykel och kollektivtrafik och särskilt betydelsefullt är möjligheten att ha säkra och väderskyddade cykelparkeringar vid kollektivtrafikens hållplatser och stationer. Att ta med cykel inne i fordonet har konsekvenser kring säkerhet, kapacitet mm som behöver övervägas. Att ta med cykel i kollektivtrafiken är för närvarande möjligt för viss regionbusstrafik och Norrtåg, där cykel tas med gratis i mån av plats.

Ställningstagandet ”säkerheten för barn och ungdomar samt personer med funktionsvariation ska förbättras vid hållplatserna” föreslås omformuleras så att även trygghetsaspekten framgår, och att det handlar om trygghet och säkerhet för alla. Jämställdhetsperspektivet kan lyftas då upplevd trygghet är något som skiljer sig åt mellan kvinnor och män.

Region Jämtland Härjedalen ser positivt på att kommunen anser att Inlandsbanan ska utgöra riksintresse för kommunikationer.

### 16. Energi, avfall och resurser

Region Jämtland Härjedalen anser det viktigt att tillgänglighetsaspekten tillgodoses vid byggandet av nya laddstationer.

### 17. Hälsa och Säkerhet

Förorenad mark: Då PFAS är ett allvarligt problem i våra vattentäkter ser vi mycket positivt på att kommunen i samarbete med övriga berörda myndigheter ska utreda och pröva möjliga saneringsåtgärder av PFAS. Region Jämtland Härjedalen anser att det är viktigt att PFAS inom rimlig tidsram kan filtreras bort i våra vattenreningsverk, och att regelbunden uppföljning kring PFAS-arbetet kan ske.

### 19. Mellankommunala intressen

Som mellankommunalt intresse kan kollektivtrafiken nämnas, då de lösningar som skapas i centrala Östersund har betydelse för alla länets kommuner. Region Jämtland Härjedalen ser mycket positivt på etablerandet av en omlastningsterminal i Östersundsområdet så att

godstransporter kan föras över från landsväg till järnväg, med positiva effekter för miljön och näringslivet i regionen.

REGION JÄMTLAND HÄRJEDALEN

Elise Ryder Wikén  
Ordförande regionala utvecklingsnämnden

Ingrid Printz  
Tf regional utvecklingsdirektör