

# Östersund 2040 Kommunikationer





## Kommunikationer

Förutom att miljön gynnas så finns det en rad fördelar med att prioritera åtgärder för att uppmuntra till ökad gång och cykling. Eftersom denna förflyttning sker med muskelkraft innebär det fysisk aktivitet vilket kan förhindra en rad sjukdomar och för tidig död. Ofta beräknas dessa samhällsekonomiska vinster vara tre till fem gånger högre än kostnaderna för investeringar och drift av infrastrukturen för gång och cykling (Trafikverket 2010, Den goda staden). För att hålla oss friska bör vi människor helst vara fysiskt aktiva minst en timme om dagen, men absolut minst en halvtimme. För många kan det vara svårt att hinna med om vi inte tar till vara vardagens behov av förflyttning.

Östersund ska därför erbjuda en stadsmiljö som gör det enkelt att välja att vara fysiskt aktiv i sin vardag. Både när det gäller att sig till arbete, förskola och skola eller nöje och fritid samt till butiker och service.

### Gång

Så gott som alla är fotgängare vid något tillfälle, men det är en heterogen grupp med väldigt olika förmågor och förutsättningar. Kraven ser olika ut beroende på vad syftet är med att gå. Om det handlar om en fotresa till ett specifikt mål exempelvis till arbetet är fotgängaren känslig för avståndet. De väljer oftast den närmaste vägen.

Om det däremot handlar om en promenad handlar det i första hand om attraktivitet och upplevelse.

Vad är då ett rimligt avstånd? En halvtimmes resa till arbetet uppfattas av de flesta som acceptabelt. På den tiden går man drygt 2,5 kilometer, men man brukar säga att avstånd på 2 kilometer är det som uppfattas som attraktivt att gå. Det betyder att målet behöver vara tillgängliga inom två kilometer.

Genhet har stor betydelse för gående. En genhetsknot kan användas för att bedöma genheten (verkligt gångavstånd dividerat med fågelvägen) och den bör inte vara högre än 1,25 för att stadsmiljön ska vara attraktiv för gång. För att det ska kunna finnas tillräckligt många relevanta mål inom gångavstånd är en tät och blandad stad med ett finmaskigt gatunät en grundläggande förutsättning. (Malmö stad, Fotgängarprogram 2012)

Ungefär tio procent av Sveriges befolkning har någon form av funktionsnedsättning som gör att trafiksystemet inte är lika tillgängligt för dem (Malmö stad, Fotgängarprogram 2012). Även barn har begränsningar, både fysiska och psykiska i trafiken. Det är först i 15-årsåldern som de flesta barn har en fullt utvecklad

trafikförmåga (Sv kommunförbundet 2001, Trygga skolvägar). Att skapa en trafikmiljö som barn kan röra sig i föder generationer av vuxna som i högre grad väljer att vara fysisk aktiv i vardagen eftersom det är just hur barn och unga upplevt sin aktivitet som påverkar hur fysiskt aktiv man blir som vuxen. Fysisk aktivitet i ungdomsåren minskar risken för övervikt, typ 2-diabetes, vissa cancertyper och benskörhet i vuxenålder. (FHI 2008:33).

Fotgängare är känsliga för väder. Med ett förändrat klimat kan vi förvänta oss vintrar som ser annorlunda ut jämfört med dagens. Vi kommer att ha kortare perioder med kalla vintrar och istället mer svängningar runt noll grader. Detta kommer att leda till ett behov av frekventare vintervägunderhåll för att ha god kvalitet och minska skadeståndsanspråk på grund av halka.

Oftast behandlas gående fotgängare och cyklister i klump inom stadsplaneringen, men dessa båda grupper har skilda behov. Det finns flera konflikter mellan dessa grupper varför de bör hanteras var för sig i stads- och trafikplanering. (Boverket 2012, Samhällsplanering som stimulerar till fysisk aktivitet)

Även om man gör huvudresan med ett annat trafikslag kan ändå gång ingå i någon del, exempelvis till och från hållplatsen. Det är därför viktigt att se till hela resan i stads- och trafikplaneringen. Många gånger underlättar det också att byta perspektiv från "dörr till dörr" till "morgon till kväll".



## Cykel

Cykling är ett mycket vanligt sätt att förflytta sig, i synnerhet i städer och tätorter. Det är flexibelt, hälsosamt, billigt och miljövänligt. Cykling har dessutom stor potential som en del i kollektivtrafiken där man tar med cykeln på bussen eller tåget (Bike & Ride).

Cyklisten är precis som fotgängaren beroende av en stadsmiljö som upplevs som säker, trygg och estetiskt tilltalande. Men också av att det finns sammanhängande och gena länkar samt närhet.

Generellt används avståndet fem km som cyklingsbart vilket beror på att många av våra svenska städer oftast är så små till ytan att avstånden inte blir mycket längre. Flera städer i Sverige arbetar dock med cykelpendling med avstånd på 10-20 kilometer.

Utformning och placering av cykelparkeringar med tillräcklig kapacitet vid olika start- och målpunkter är viktiga för att cykeln ska vara ett attraktivt transportsätt. Om cykeltrafikens framkomlighet prioriteras högre genom separerade cykelvägar med få korsningspunkter och med hög standard på vägunderhåll både sommar som vinter kan huvudstråk för expresscykling (upp till 30 km/h) erbjudas.

Stadscyklar som är fria att låna är ett sätt att erbjuda inkommande resenärer och turister möjlighet att förflytta sig med cykel.

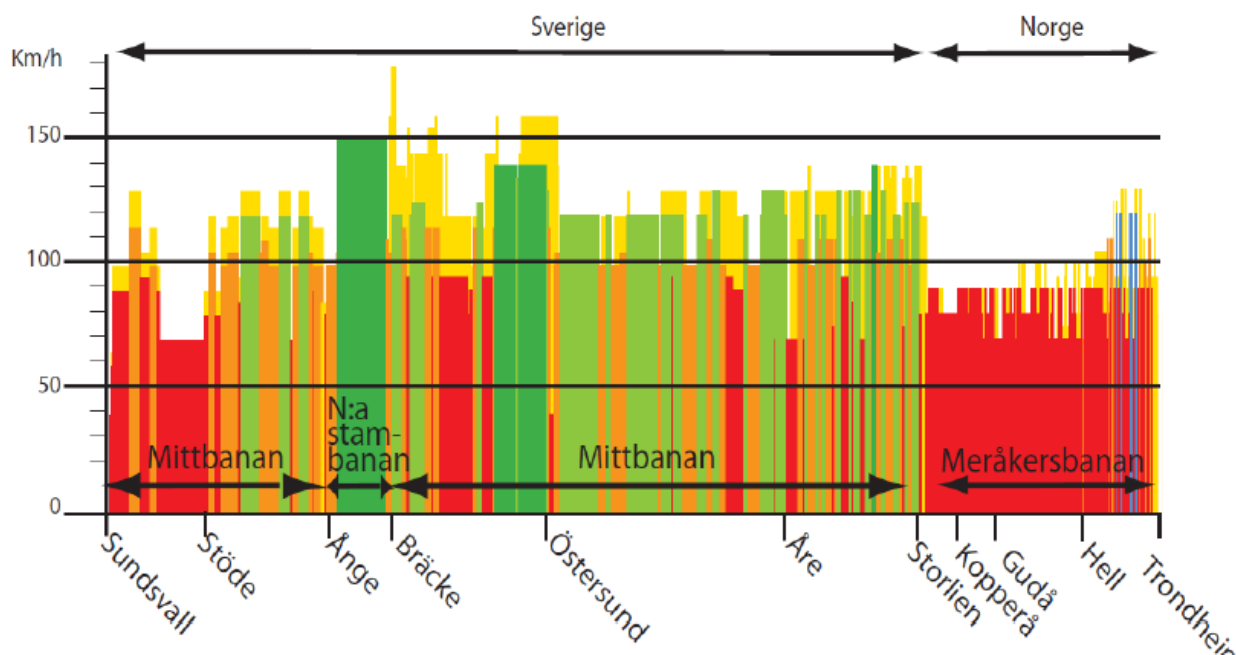
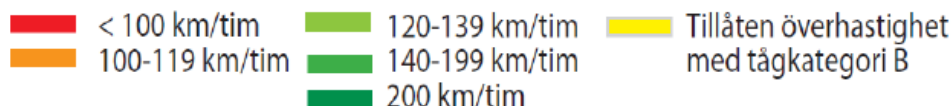
## Kollektivtrafik

I kommunen finns idag kollektivtrafik i form av buss- trafik genom Länstrafiken och Stadsbussarna samt tågtrafik genom Norrtåg.

Utifrån de strategier översiktsplanen innehåller behöver kollektivtrafiken utvecklas. Det behöver ske från två håll. Dels genom ny bebyggelse nära hållplatserna för bättre underlag och dels genom attraktiva lösningar som gör att det är enkelt att resa kollektivt. Det handlar om information, turtäthet, miljön runt hållplatserna, trafikinformation, bike & ride, bilparkering med motorvärmare/laddplatser, enkla biljettsystem samt tillgången till IT. Närheten till hållplatser, främst spårstation påverkar fastighetsvärdet. Det finns en studie som visar att bostadsrättspriset ökar med 1370 kronor/kvadratmetern om en spårstation finns inom 500 meter. (Boverket 2012, Samhällsplanering som stimulerar till fysisk aktivitet).

I det regionala perspektivet är sträckan Trondheim-Östersund-Sundsvall en ryggrad. Den region som

## Hastighetsstandard



banan binder samman har över en halv miljon invånare, med resbehov för arbete, studier, fritidsaktiviteter och nöjen. Under 2012 kommer antalet dagliga avgångar att utökas till nio stycken mellan Sundsvall och Östersund och till tre mellan Östersund och Trondheim.

Trafikverkets projekt *Parkera och res* syftar till att på olika sätt öka pendlingen på Mittbanan, genom bra parkeringar för bil och cykel, perrongåtgärder och upprustning av stationsmiljöer.

Det innebär också att tåg kan stanna vid fler stationer än idag. För Östersunds del handlar det om åtgärder vid Brunflo station samt Centralstation och Västra station i staden.

Det finns en stor potential att höja hastigheter och korta restider. Men det är ett långsiktigt arbete som kräver samverkan mellan kommunerna, regionen och staten. Ovanstående diagram visar nuvarande situation med starkt skiftande standard utefter stråket Sundsvall-Östersund-Trondheim. Det som främst drar ner hastigheterna är de många obevakade järnvägsövergångar som fortfarande finns på sträckan väster om Östersund, samt förstås den norska delen, Meråkersbanan.

Vid ny bebyggelse ska lägen inom 300 meter (tätort), 600 meter (landsbygd) från busshållplats och 1 km

från tågstation prioriteras. Miljön runt hållplatserna måste upplevas trygga och erbjuda attraktiva cykelparkeringar det vill säga med ramlåsställ och vid större hållplatser med väderskydd.

En målsättning i översiktsplanen är att skapa ett Åre-Östersunds centrum. Ryggraden i detta centrum är kommunikationerna på Mittbanan och E 14. Målet är att utöka bostads-, arbets- och turismmarknaden. Förutom fysiska åtgärder för att korta restiderna är tillgången på digital kommunikation väsentlig för att framförallt kollektiv arbetspendling ska vara attraktiv. Med god digital kommunikation kan en del av arbetstiden förläggas till resan.

## Varutransporter

Att öka de kombinerade väg- och järnvägstransporterna och flytta gods från väg till järnväg, är också en viktig del av hållbarheten i regionen. Med en upprustad järnväg finns möjligheten att utveckla en effektiv transportkorridor för gods genom Mittnorden med färjeförbindelse mellan Sverige och Finland. Det innebär också en möjlighet att utveckla hamnarna i Sundsvall och Trondheim samt kombiterminaler och kombitågtrafik. En öst-västlig transportkorridor uppbyggd på miljövänliga transportmedel ger totalt sett miljövänligare och effektivare transportformer i Europa. Här driver intresseföreningen NECL II (North East Cargo

Link ) ett samarbete med inriktning på att bland annat åstadkomma investeringar i infrastrukturen.

För Östersunds kommun handlar det om förbättringar på Mittbanan och E 14, samt byggande av en kombi-terminal i Östersundsområdet. En kombiterminal är en plats där väg möter järnväg för omlastning av gods i fasta enheter – container, lastflak och semi-trailers. Fungerande godsstråk och omlastning är viktiga stimulanser för regionens näringsliv.

## Biltrafik

Med sin flexibilitet, bekvämlighet samt fortfarande låga användarkostnader är bilen det enskilt viktigaste transportmedlet i kommunen. Även om dagens resor som sker med bil kan bytas ut mot gång/cykling på kortare sträckor eller kollektivtrafik på längre är det sannolikt att bilen fortfarande kommer att ha sin plats och betydelse för det individuella resandet i framtiden.

Utmaningen blir att ersätta de idag helt dominerande fossila bränslena med förnyelsebara bränsleslag. Den nationella strategin säger att landets fordonsflotta ska vara fossilbränsleoberoende år 2030 och klimatneutral till år 2050.

I nuläget är det oklart hur detta ska ske och det finns inte något tydligt alternativ som kan ersätta den stora volymen fossilbränsle. Det handlar om att bli ännu mer energieffektiv och att nyttja en mångfald av olika bränslen. Utvecklingen går brett mot att biogas, eldrift, etanol/metanol/ RME, DME (miljödiesel) och så vidare används i större skala. Teknikutvecklingen kan leda till att fler, än mer sofistikerade bränslen, typ vätgas blir ekonomiskt och tekniskt tillgängliga.

Trafikarbetet och bilägandet har ökat mer eller mindre hela tiden sedan 1950-talet. Stadens och kommunens struktur har också byggts med den förutsättningen.

Senare års satsningar i kommunens gatunät har i mindre grad handlat om kapacitetshöjande nybyggnader av gator och trafikleder. Fokus har snarare legat på att anpassa befintliga anläggningar för ökad trafiksäkerhet och på att omfördela utrymmet på gatan till förmån för fotgängare och cyklister.

Även Trafikverket har ändrat fokus när det gäller investeringar. Fyrstegsprincipen är det som förespråkas vilket innebär att alla problemsituationer i trafikmiljön ska lösas utifrån den.

### 1. Tänk om

Det första steget handlar om att först och främst



överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.

### 2. Optimera

Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.

### 3. Bygg om

Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.

### 4. Bygg nytt

Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

I enlighet med framkomlighetsstrategin är översiktsplanens inriktning att fortsätta förädlingen av befintlig struktur för att möta en ökande andel aktiva och kollektiva transporter.

Enligt väglagen gäller generellt 12 meters byggnadsfritt avstånd till väg. Enligt särskilt beslut av Länsstyrelsen är detta avstånd utökat till 30 meter utefter väg E14, E45, 84, 86 och 87.

## Fjärresor

Kommunens näringsliv, allmänna attraktivitet och besöksnäring är beroende av goda kommunikationer med övriga landet, genom tåg, vägtrafik och flyg. De har

samtidigt en stor regional betydelse för att underlätta en sammanhängande bostads- och arbetsmarknad.

De viktigaste stråken Mittbanan, Inlandsbanan, E14 och E45 passerar genom kommunen och ska naturligtvis hålla en bra standard som helhet. Samverkan i detta gemensamma intresse med andra kommuner, regioner och angränsande delar av Norge är därför nödvändiga och pågår också i en rad sammanhang.

Projektet Atlantbanan syftar till en sammanhängande förbindelse mellan Stockholm och Trondheim via Meråkersbanan, Mittbanan och Norra stambanan.

De stora insatserna handlar främst om att rusta upp och elektrifiera Meråkersbanan. Det ingår även en del hastighetshöjande trimningsåtgärder på den svenska delen som exempelvis mötesplatser, säkring av obevakade järnvägsövergångar med mera. Projektets mål är att restiden mellan Östersund och Stockholm ska vara fyra timmar och mellan Trondheim och Stockholm sju timmar. Kommunens planering ska ge möjligheter att utveckla banan för kortare restider och högre hastigheter. Det kan till exempel handla om att se till att det finns markreservationer för mötesspår med flera anläggningar men att också ha ett nära samrådsförhållande med Trafikverket ifråga om bebyggelse i järnvägens närhet för att minimera störningar och risker.

Europavägarna 14 och 45 är också avgörande för kommunens näringsliv och besöksnäring. Här finns brister i standard på framförallt E14. Ett exempel är den tre mil långa sträckan mellan Gällö och Brunflo som har dålig geometrisk standard, hastighetsbegränsade partier och dessutom ett relativt högt olyckstal.

Kommunen verkar för att åtgärder planeras i de statliga investeringsplaner som görs fortlöpande. Översiktsplanen anger möjliga nya dragningar vid Brunflo och vid Hållstasjön.

Åtgärder på E 14 är föremål för utredning inom projekt NECL (se varustransporter) under 2012.

Flygplatsen Östersund-Åre är en av landets tio statliga flygplatser som drivs av Swedavia. Åre-Östersund har för närvarande direktförbindelser med Stockholm och Umeå/Luleå samt charteravgångar till utrikes resmål samt inkommande charter.

## Riksintressen

### Vägar

Vägar som är av riksintresse är det för deras funktion som bra transportled mellan regioner. För att



god tillgänglighet finns längsmed och över vägen samt god trafiksäkerhet och god miljö (hälsa, stads- och landskapsbild och estetik) upprätthålls. I översiktsplanprocessen har Trafikverket meddelat att vägreseptatet för förbifart Brunflo på E 14 ska smalnas av och preciseras.

Det är också angeläget att övriga trafiksäkerhetsåtgärder och förbättringar av E14 på sträckan mellan Pilgrimstad och Optand vidtas snarast. Sträckan Lockne - Pilgrimstad ingår dock inte i den nationella planen.

### Järnvägar

För Mittbanan som är av riksintresse är värdet spåren men även stationer, bangårdar samt spåranslutningar. Markreservat kan också ingå.

Enligt kommunen har Inlandsbanan en stor betydelse och utvecklingspotential för godstrafiken i inlandet. Under sommaren är inlandsbanan också en viktig transportled för turistnäringen. Kommunen tillstyrkte år 2006 länsstyrelsens förslag om att Inlandsbanan ska utgöra riksintresse för kommunikationer.

### Flygtrafik

Riksintresseområdet för en flygplats utgörs av mark som direkt används eller kan komma att användas, för luftfartens behov. Här ingår användning av mark för bland annat rullbanor, taxibanor, terminaler, trafikangöring till flygplatsen och parkeringsplatser. Områden som tas i anspråk eller kan komma att tas i anspråk för väg- eller järnvägstrafik till och från flygplatsen ingår också i värdet. Utöver dessa markvärden ingår influensområden för flygbuller, flyghinder och elektromagnetisk störning.

I översiktsplanen godtar kommunen inte riksintressseanspråket för Åre-Östersunds flygplats när det gäller influensområde för flygbuller, maximalnivå 70 dB(A) högsenario med de restriktioner för stadens utveckling som föreslås.

Kommunen bedömer att riksintresset för Åre - Östersunds flygplats inte påtagligt skadas av en komplettering av bebyggelsen inom Östersunds tätort. Boendemiljön i tätorten är god och klagomål på flygbuller har inte förekommit sedan flygflottillen lades ned. En förtätning och utveckling av staden är angelägen av bland annat miljöskäl.

Storsjö Strand är ett exempel på planerad bostadsbebyggelse som enligt kommunen och länsstyrelsen kan tillkomma utan hinder av riksintresset enligt antagen översiktsplan (Kommunfullmäktige §177, 10 december 2009 inkl länsstyrelsens granskningsyttrande).

## Trafiksituationen i Odenskog

I dag trafikerar 10 – 15 000 fordon Hagvägen ett vanligt genomsnittsdyn under ett år (ÅmD). Från näringslivet framförs synpunkter om tidvis dålig framkomlighet. Inom tio år tror man att den här siffran kan ha ökat till mellan 15 – 22 000 fordon ett genomsnittligt dygn under ett år. (DP Släpvagnen)

Men frågan är om det verkligen behöver bli så. Innebär växande handel alltid en ökning av trafiken? Och kommer handeln att växa?

Det är svårt att ge korrekta svar eftersom flera osäkerheter finns. Under många år har handel och konsumtion ständigt ökat men 2011 kan vara året som eventuell markerade början på ett trendbrott. Framför allt för sällanköpshandeln (HUI-Barometer månadsvis). Eller så är det bara en tillfällig avmattning som vi ser.

Troligt är dock att viljan att etablera ny handel etableringsviljan av ny handel har dämpats. Distanshandeln (internethandel) med främst sällanköpsvaror ökade under 2011 med 13 procent.

Bränslepriserna är på klart uppåtående vilket antagligen snart får genomslag i våra vardagliga val. Omställningen till alternativa bränslen i stor skala kommer att ta ett tag, eftersom det finns en viss osäkerhet kring både tillgänglig teknik och volymer. Nu återstår att se hur de stora livsmedelsaktörerna tänker matcha detta. Är det något som de borde vara bra på så är det att snabbt anpassa sig till faktisk efterfrågan. En av planeringens uppgifter är att se till att det finns mark

tillgänglig om lokal service, exempelvis livsmedelsbutiker vill återetableras.

Men om allt ändå skulle fortsätta som vanligt då? Det vill säga med centralisering och en ständigt ökande biltrafik och till ständigt ökande antal butiker, antingen de ligger i Odenskog eller i stadskärnan. Hur hanterar vi trafikmängderna på till exempel Hagvägen då?

Ett alternativ är att förlänga Fagerbacken ut på E14 men det försämrar framkomligheten på E14. En sådan åtgärd har också negativ påverkan på natur- och rekreationsvärden vid Lillsjön och ger också ett ökat buller inom Odenslund då ett nytt huvudstråk bildas längs Fagerbacken. Dessutom krävs mycket stora investeringar.

Ett annat alternativ är att istället göra följande åtgärder för bättre framkomlighet i Odenskog.

- Kontinuerliga mätningar av trafiken måste göras för att ge underlag till att besluta om vilka åtgärder som behövs.
- Mikrolösningar bör utredas. Det kan handla om att anpassa radier i cirkulationsplatserna som snabbar på flödet. Man kan också skapa smitvägar förbi stora cirkulationsplatsen: mellan Hagvägen och södergående påfartsramp, Stuguvägen-Hagvägen eller direkt på E14 från Lillänges parkering.
- Genom ett ökat resande med stadsbussarna eller på längre sikt med nya former av småskalig kollektivtrafik som styrs av efterfrågan kan utrymmet för trafikanter minskas.
- Skapa nya lägen utanför Odenskog för de företag som genererar tung trafik.



# Östersunds kommun

Östersunds kommun, 831 82 Östersund.

Telefon: 063- 14 30 00. Fax: 063 14 40 00. [www.ostersund.se](http://www.ostersund.se)

