

Ljusdals kommun

UNDERLAG TILL LÄNSPLAN FÖR REGIONAL
TRANSPORTINFRASTRUKTUR 2026-2037

HANDLÄGGARE

Innehåll

Innehåll.....	1
Kommunala förutsättningar	2
Kort beskrivning av kommunens situation idag.....	2
Vad ser kommunen för utmaningar de kommande 12 åren?.....	4
Vad ser kommunen för infrastrukturella utmaningar de kommande 12 åren?	4
Vision med utblick 2050 kopplat till kommunens ÖP/trafikstrategier.....	4
Identifierade brister och behov inom transportinfrastrukturen.....	4
Prioriteringslista	7
Sammanfattning	7
Länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033.....	8
I vilken grad anser kommunen att nuvarande länsplan följer inriktningen i den Regionala utvecklingsstrategin 2020-2030?.....	8
Vad anser kommunen om mål, inriktning och strategier i nuvarande länsplan?	8
Vad anser kommunen om prioriteringarna i nuvarande länsplan?	8
Vad anser kommunen om den ekonomiska fördelningen i nuvarande länsplan?.....	8
Vad anser kommunen om strukturen i nuvarande länsplan?	8
Övrigt.....	8

Kommunala förutsättningar

Kort beskrivning av kommunens situation idag

Ljusdal kommun har som alla andra kommuner präglats av och hanterat de stora kriserna i omvärlden med pandemi och den fullskaliga invasion av Ukraina med påföljande effekter på ekonomin. Innan dess har Ljusdals kommun kämpat emot bränderna 2018 som också gett oss många lärdomar och byggt både kommunorganisationen och samhället starkare.

Kommunen arbetar med framtagande av en ny översiktsplan, beräknas antagen 2026, med utsikten till 2050. Nya detaljplaner är antagna som öppnar upp för företags- och bostadsetableringar på det fina Östernäs i centrala Ljusdal. Samtidigt som nya planer för näringslivet håller på att tas fram i spännande utvecklingsområden vid Stavsätter. Arbetet med att flytta den timmeromlastning som idag är lokaliserad i centrala Ljusdal fortlöper. En avsiktsförklaring är framtagen mellan berörda parter och den nya platen utreds för anläggande av ny terminal, markåtgärder samt anslutningsspår till befintlig järnväg.

Ekonomiskt är det en utmaning att anpassa våra verksamheter till den demografiska förändringen och samtidigt ha funktionella och väl underhållna lokaler. Den största utmaningen vi står inför är nybyggnationer alternativt stora renoveringar i våra skollokaler. Det bör nämnas att flera av dessa ligger i anslutning till riksvägarna men saknar säkra undergångar.

Den fortsatta utvecklingen i vår kommun kommer vara beroende både av turism- och besöksnäringen och den stora del genomfartstrafik genom kommunen (E 45 samt riksväg 83 & 84) som stärker köpkraften i våra tre tätorter. Det är ett bra tillfälle för kommunen att visa upp vår kommun för potentiella invånare. Den samlade besöksnäringen i kommunen arbetar redan med att ställa om till att driva sina verksamheter hållbart där tex resor med tåg till Järvsö istället för bilburna besökare är ett fokus.

Kommunens näringsliv är inte homogent utan när Järvsö domineras av besöksnäringen är Färila en industridominerad ort med flera medelstora företag inom tillverkningsindustri med koppling mot skogsnäring och transport m.m. Bristen på tillgång till järnväg gör att trygga och kvalitativa vägar är avgörande.

Som många andra kommuner i Norrlands inland har kommunen en tuff demografisk utmaning. En tydlig positivt påverkande faktor i detta är utvecklingen i Järvsö med omnejd där befolkningsminskningen helt planat ut. Grunden till framgången är både den starka tillväxten och utvecklingen i besöksnäringen med friluftsliv, Vildriket, Järvsöbacken (vinter) med över 100 miljoner investerat bara i utbyggnad av nya backar och ny 6-stols expresslift. Sommartid lockas många besökare till Järvsö Bergscykel Park & Cykla Järvsös stigcykling ute i skog och terräng tillsammans med det välkända och välbesökta kulturlivet med många olika aktörer och arrangemang där kommunens anläggning Stenegård är en central aktör.

I Järvsö har också den nystartade skolan Järvsö gymnasium (beläget vid Järvsö järnvägsstation i Järvsö) expanderat och är idag en gymnasieskola med 185 elever och 20 anställda personal. Denna utveckling i tillsammans med övriga delar i och tätortstriangel (Ljusdal / Färila / Järvsö) gör att vi kommunen fortsätter vara attraktiv plats för inflyttning.

Kommunen har under en längre tid framgångsrikt arbetat aktivt med att bygga nya bostäder, skapa mark och planer för privata intressenter som bygger nya bostäder vilket företrädesvis sker i Ljusdal och i Järvsö. I anslutning till berget i Järvsö har kommunen antagit en fördjupad översikt plan (FÖP Öjeberget) för att fortsatta investeringar kan ske utan avbrott. På Öjeberget finns redan idag påbörjat arbete med att expandera boende, liftar och fler besöksanläggningar.

Kommunen agerar idag aktivt på flera områden för att skapa utvecklingsmöjligheter med bland annat utflytt av timmerterminal från centrum, cykelväg mellan Järvsö och Ljusdal genom iordningsställande av bron över Edängebron, planprogramarbete för företagsetableringar i Stavsätter vid infarten till Ljusdal.

Ljusdals kommun är idag en kommun som inte delar arbetsmarknad med andra kommuner. Som länets största kommun anses idag av Region Gävleborgs egna analyser vara en isolerad arbetsmarknad varför god kvalité på våra vägar, täta avgångar på järnväg och funktionellt och utbyggt bredband är avgörande och nödvändig infrastruktur för att möjliggöra fortsatt attraktivitet och fortsatt utveckling i vår kommun.

Vad ser kommunen för utmaningar de kommande 12 åren?

Förbättra skola och skolresultat, uppmuntra fortsatta studier, livslångt lärande

Stärka näringslivet

Vända flyttnetto, 20 000 invånare (födelsetal kontra dödstal)

Främja hållbara transporter

Attraktiv och strategisk markreserv

Kompetensförsörjningen inom flertalet olika branscher

Vad ser kommunen för infrastrukturella utmaningar de kommande 12 åren?

Sophantering, VA, elbehoven

Vision med utblick 2050 kopplat till kommunens ÖP/trafikstrategier

20000 invånare 2030

Arbetet med ny översiktsplan (ÖP) pågår och beräknas vara klar under pågående mandatperiod.

Målen som kommunfullmäktige har antagit finns med som en rödtråd genom ÖP:n och ställningstagandena har anpassats därefter. Referensdokument som vi har bedömt som relevanta har används som referens i ÖP:n samt de senare fördjupningarna kommer att fortsatt gälla och vara vägledande.

Identifierade brister och behov inom transportinfrastrukturen

Tidigare utpekade objekt

- **Förbifart Ljusdal**

Åtgärden "Förbifart Ljusdal" ligger kvar, den har funnits med i tidigare länsplan.

För kommunens fortsatta utveckling är det av vikt att åtgärden som benämns som "Förbifart Ljusdal" kommer till stånd i sin helhet. Detta för att möjliggöra för den tunga trafiken att passera på Kyrksjönäsvägen och ej på riksväg 84 genom centralorten. Kommunen vill påtala sitt tidigare ställningstagande gällande förslaget att byta väg med Trafikverket, Åtgärdsvalsstudie Genomfart Ljusdal, Dnr KS 00283/2016. Det kommer att vara ohållbart för centrummiljön att BK4-fordon passerar genom. Det finns också risk för att BK4-trafik, trots klassificeringen, kan komma att använda Kyrksjönäsvägen, vilket skulle medföra betydande kostnader för kommunen i form av drift och underhåll. Delprojekt inom Förbifart Ljusdal kan vara cirkulationsplatsen väg 83/84 där upprättad detaljplan finns samt i förlängningen en bro över Ljusnan där en upprättad avsiktsförklaring finns mellan kommun, region och TRV. En bred politisk enighet kring projektet är viktigt, en acceptans hos befolkningen samt en budget för de åtgärder som kommunen behöver göra.

Utvecklingsprojekt

- **Gång- och cykeltunnel järnväg, ny stadsdel Östernäs**

Kommunen har upprättat två detaljplaner för området, lagakraft 2023, och under 2024 pågår arbetet med markanvisningar. Ca 60 000 kvm har planlagts för bostäder, kontor, handel och verksamhet. Möjlig byggstart antas till årsskiftet 2025/2026. Med utvecklingen av området kommer antalet människor som har behov av att passera järnvägen på ett tryggt och

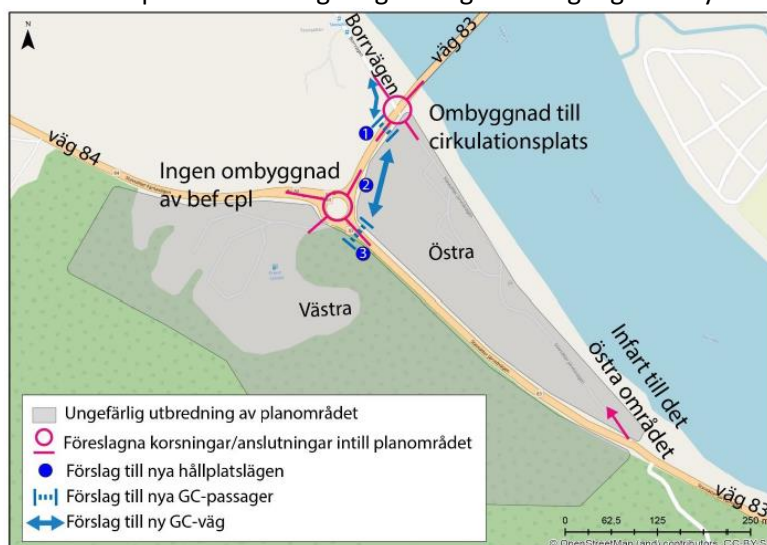
tillgängligt sätt att öka markant. En gång- och cykeltunnel som länkar ihop Östernäs med resecentrum och centrala Ljusdal skulle möjliggöra ett hållbart resande för fler och en köping tillgänglig för alla.

- **ÅVS Järvsö – kommun/region/TRV**

- **Ny gång- och cykelpassage, Järvsö station**
Kommunen har aktivt arbetat med markåtkomst på båda sidor om Järvsö station. Man har nu rådighet över mark väster om stationsområdet, mellan de två järnvägsövergångarna i norr och söder, samt en fastighet öster om stationsområdet som är planlagd för parkering. Intentionen är att planlägga området och utveckla möjligheten till hållbara transporter såväl för turismen som för ortsbor som har ett betydande och ökande behov av t.ex. arbets- och studiependling. En ny gång- och cykelpassage som är tillgänglighetsanpassad bidrar till ett tryggare och mer attraktivt stationsområde, möjliggör pendlarparkering på den östra sidan och ligger i linje med att främja hållbara transporter.
- **Planskild korsning, Järvsö Stenevägen**
Till följd av det expansiva skedet som Järvsö befinner sig i, med flertalet nybyggnationer av olika slag, är det viktigt att en planskild korsning vid en av järnvägsövergångarna anordnas. Detta för att säkerställa att räddningstjänsten i Järvsö ska kunna göra utryckningar på bägge sidor av järnvägen inom en rimlig tid och inte riskera att bli fast vid järnvägsövergången. Långa bomfällningar leder också till köbildning upp och in på Rv 83 varför den tidvis påverkar hela genomfarten i Järvsö.

- **Stavsätter NY!**

Området Stavsätter ligger i utkanten av Ljusdals tätort där väg 83 och 84 ifrån söder och öst möts i en cirkulationsplats och fortsätter norrut. Två privata fastighetsägare har ansökt om att få exploatera området med fokus på handel och industri. Kommunen arbetar under 2024 med framtagande av ett planprogram med syfte att översiktligt utreda områdets förutsättningar och skapa en tydlig vision för mark- och vattenanvändningen. Framtagna utredningar är i dagsläget översvämning, handel och en trafikanalys. Trafikanalysen, "Trafikanalys Stavsätter väg 83 och 84" 240531, pekar på kapacitetsbrist i nuvarande cirkulationsplats om exploateringen genomförs och föreslår en kompletterande cirkulationsplats samt övriga åtgärder gällande gång- och cykelmöjligheter och kollektivtrafik.



Figur 37 Förslag på trafiklösning, scenario 4 (©OpenStreetMaps bidragsgivare, bearbetad av Sweco)

Gång- och cykelåtgärder

- Kyrkbyn – Gruvbyn, Los (väg 310/296)
- Viken – Ramsjö, väg 83
- Kramsta – Nybo – Karsjö, väg 83
- Korskrogen – Färila – Ljusdal, väg 84
- Östra Kläppa – Snäre, väg 84
- Stenevägen, väg 83 (GC-port/cykelbom)
- Tallåsen – Ljusdal (Ångsäter) **NY!**
- Sjöbo Bjuråkersvägen, delvis **NY!**

Prioriteringslista

Objekt/utvecklingsprojekt:

1. ÅVS Järvsö – kommun/region/TRV
2. Stavsätter **NY!**
3. Gång- och cykeltunnel järnväg, ny stadsdel Östernäs
4. Förbifart Ljusdal

Gång- och cykelåtgärder:

1. - Ångsäter (Tallåsen – Ljusdal) **NY!**
- Kramsta – Nybo – Karsjö, väg 83 Kan denna lyftas in i ÅVS Järvsö?
- Stenevägen, väg 83 GC-port (cykelbom) Kan denna lyftas in i ÅVS Järvsö?
2. - Korskrogen – Färila – Ljusdal, väg 84
3. - Kyrkbyn – Gruvbyn, Los (väg 310/296)
- Viken – Ramsjö, väg 83
- Östra Kläppa – Snäre, väg 83
- Sjöbo Bjuråkersvägen, delvis **NY!**

Sammanfattning

Då flera större utvecklingsprojekt som berör statlig infrastruktur inom kommunen har tagit fart den senaste tiden har dessa prioriterats separat. Här antas längre ledtider, fler utredningar, en större omvandling av områden och fler aktörer/partner inblandade.

Gång- och cykelåtgärder kan vara mindre insatser men som ger stor skillnad för berörda. Dessa bör inte nedprioriteras utan hanteras parallellt. Därför har dessa två uppdelningar gjorts.

Länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033

[Regional infrastrukturplan 2022-2033 för Gävleborgs län](#)

I vilken grad anser kommunen att nuvarande länsplan följer inriktningen i den Regionala utvecklingsstrategin 2020-2030?

RUS'en förespråkar till stor del regionförstoring och även över landsgränser, LTP skulle kunna ta avstamp ur en större helhet i val och prioritering av åtgärder.

Nuvarande länsplan bör beakta länsöverskridande projekt och stora infrastruktur projekt som berör flera kommuner, regioner och länder. Det är av stor vikt att den typen av satsningar också prioriteras då det påverkar många kommuner utanför våran egen region.

Vad anser kommunen om mål, inriktning och strategier i nuvarande länsplan?

Generellt bra.

Vad anser kommunen om prioriteringarna i nuvarande länsplan?

Mindre kommuner, som Ljusdal och Nordanstig, har inte lika stora direkta investeringar, men gynnas av satsningar på vägnät och trafiksäkerhetsåtgärder. Dessa åtgärder är förhållandevis låga i kostnad men med stor effekt, sådana investeringar bör prioriteras högt.

Vad anser kommunen om den ekonomiska fördelningen i nuvarande länsplan?

Planen visar en tydlig prioritering av större orter och stråk med hög arbetsmarknadspotential och kollektivtrafiknoder, det är logiskt.

Vad anser kommunen om strukturen i nuvarande länsplan?

Ingen kommentar

Övrigt

En statlig rastplats vid Lassekrog ska prioriteras.

Ljusdals kommun ser ett behov av att utveckla kollektivtrafiken via tåg på sträckan Ljusdal-Ånge.

Stort tack på förhand för ert engagemang och era svar!

Vänligen

Niklas Hermansson och Christine Sisell, infrastrukturstrateger, Region Gävleborg