

Medborgarförslag avseende Genvägen i Östersund

Förslag

Avskaffa statusen av huvudled på Genvägen och sänk tillåten hastighet till 30 km/tim på delen Litsvägen-Biblioteksgatan.

Motiv

Trafiken på Genvägen har under de senaste åren ökat drastiskt med luftföroreningar och höga bullernivåer som följd och situationen för de boende längs Genvägen och i närområdet blir alltmer ohållbar.

Bullervärdet på Genvägen beräknades år 2012 till 59 dB(A) vid en fastighets fasad utifrån att fordonspassagera uppgick till cirka 5000 som årsmedeldygn. De senaste mätningarna från 2021 visar att trafikmängden ökat till 5800 passager som årsmedeldygn och projektet Blomstergården bedöms medföra en ytterligare ökning till 8 800 fordonspassager som årsmedeldygn (utkast till trafikutredning genomförd av Sigma Civil, 2021-05-26).

För att god miljö kvalitet ska nås utanför befintliga bostäder bör ett bullervärde om 55 dB(A) underskridas vid bostädernas fasader (enligt infrastrukturpropositionen 1996/97:53 med anknytande dokument). Genomförda bullermätningar på Genvägen visar alltså att värdet 55 dB(A) vida överskrids redan idag.

Gatans utformning samt att den klassas som huvudled inbjuder till höga hastigheter och många bilister håller också betydligt högre fart än de tillåtna 40 km/tim. Visserligen kunde inga hastighetsöverträdelser uppmätas vid den trafikmätning som genomfördes tidigare i år (2021). Anledningen till det får antas vara att mätplatsen var belägen mellan cirkulationsplatsen vid Litsvägen och en cykelöverfart utformad som vägbula ett 30-tal meter från cirkulationsplatsen. Det är med andra ord i princip omöjligt att komma upp i hastigheter högre än 40 km/tim på den korta sträckan.

Vid en trafikmätning som genomfördes 2014 på ett annat avsnitt av Genvägen, uppmättes hastighetsöverträdelserna till hela 61 %, vilket nog får anses utgöra en mer rättvisande bild av storleksordningen på hastighetsöverträdelserna på Genvägen. Vid två poliskontroller genomförda i juni och juli 2021 rapporterades 4 respektive 6 fortkörare in på endast 20 minuter, vilket ytterligare styrker att hastighetsöverträdelserna på Genvägen får antas vara omfattande.

Byggandet av expresscykelvägen minskade visserligen gatubredden något men någon minskning av antalet fordon eller hastigheter kan alltså inte påvisas. Med tanke på det stora antalet bostäder som har sin utfart mot Genvägen utgör trafikmängderna och de höga hastigheterna ett stort trafiksäkerhetsproblem.

En betydande del av de som trafikerar Genvägen utgörs av personer som ska från Lugnvik, Byskogen, Ås och väster därom, till Odenskog och området däromkring och omvänt. Den trafiken kan med fördel istället förmås att välja E14 genom att vidta åtgärder som gör att Genvägen upplevs som ett besvärligare och långsammare alternativ än E14.

Förslaget ovan löser inte hela problematiken men är en bra början och skulle sannolikt, tillsammans med tidigare lagt medborgarförslag om förbud mot tung trafik, innebära en förbättring av boendemiljön längs Genvägen. På sikt kommer det dock att krävas även en del fysiska åtgärder, som t.ex. fler upphöjda övergångsställen, ytterligare någon cirkulationsplats, bullerplank, etc. Den typen av åtgärder kan lämpligen utredas och genomföras i samband med genomförandet av Blomstergårdens exploatering som i sig kommer att generera en stor ökning av trafiken på Genvägen.

Bakgrund

Ökningen av trafikmängderna på Genvägen beror till stor del på åtgärder som vidtagits av Östersunds kommun och som bl.a. syftat till att avlasta Rådhusgatan, Litsvägen och Fältjägargränd och i stället styra trafiken till Genvägen:

- Byggandet av Pampasvägen mellan Rådhusgatan och Litsvägen.
- Ombyggnaden av Rådhusgatan från två- till enfilig på sträckan Pampasvägen-Fältjägargränd.
- Ombyggnaden av korsningen Litsvägen/Fältjägargränd samtidigt som statusen som huvudled avskaffades.

Till det ska läggas exploateringen av stadsdel norr med etableringen av ICA Maxi som genererar en hel del trafik till och från handelsområdet i Lillänge.

Tidigare utgjorde Genvägen genomfart för trafik från E14 (tidigare E75) och väg 87 som skulle vidare norrut mot Lit och vice versa, vilket motiverade statusen som huvudled. I och med tillkomsten av E14 mellan Odenskog och Lugnvik finns inte längre något som motiverar detta, tvärt om så bör gatans karaktär av bostadsgata förstärkas genom att ta bort huvudledsstatusen.

Konsekvenser

Vad skulle det innebära för trafikanterna mellan Lugnvik och Odenskog om de väljer E14 i stället för Genvägen. För att exemplifiera detta har tre sträckor beräknats i Eniro.se, som är ett utmärkt verktyg för att beräkna färdvägar:

Brittsbo (väster om Lugnvik) – Coop Lillänge

via Genvägen längd 7,9 km, restid 10 minuter

via E14 längd 8,0 km, restid 7 minuter

Lugnviks centrum (kyrkan) – Coop Lillänge

Via Genvägen längd 6,4 km, restid 9 minuter

Via E14 längd 7,9 km, restid 7 min

ICA Maxi, stadsdel norr – Coop Lillängen

Via Genvägen längd 4,3 km, restid 7 minuter

Via E14 längd 5,5 km, restid 6 minuter

I samtliga alternativ är alltså E14 ett snabbare alternativ än Genvägen och vägsträckan lika lång eller marginellt längre. Alternativet E14 innebär dessutom att det går att hålla en jämn hastighet med ett fåtal stopp- och start jämfört med Genvägen. Det medför sannolikt att bränsleförbrukningen blir lägre även om sträckan är något längre, men framförallt kommer koldioxidutsläppen att bli betydligt mindre totalt sett och därför inte bara gynna boendeklimatet längs Genvägen utan klimatet i stort.

Anledningen till att man ändå väljer Genvägen före E14 beror således inte på fakta utan på hur man upplever sin resa. Att åka genom bebyggelse upplevs alltid som närmare och därmed snabbare än att åka utanför staden.

En sänkning av hastigheten till 30 km/tim på Genvägen mellan Litsvägen och Biblioteksgatan gör att restiden på sträckan ökar med 30 sekunder. Det medför med andra ord inga betydande konsekvenser för de trafikanter som inte har något realistiskt alternativ till Genvägen, men kan tillsammans med sloandet av huvudled upplevas tillräckligt hindrande för att de som har möjlighet väljer E14 i stället.

2021-11-09

Slutsats

Att styra över en stor del av trafikströmmarna från Genvägen till E14, enligt förslaget ovan samt det tidigare lagda förslaget om förbud mot tung trafik, medför enbart positiva effekter för alla berörda. Kortare restider, mindre koldioxidutsläpp och en förbättrad boendemiljö längs Genvägen.

Genvägen som genomfart har dessutom för länge sedan spelat ut sin roll i och med E14:s dragning utanför Östersund. Det finns därmed inget som motiverar att den fortsättningsvis ska vara huvudled.

Boende längs Genvägen

Bo Alfreds

Barbro Djurberg

Andreas Hagvall

Mathilda Hagvall

Kjell Jonsson