

Bilaga 1.

Nytt trafikförsörjningsprogram för Jämtlands län 2021-2026

RUN/287/2019

## Remissvar Ragunda kommun

### Synpunkter

#### 2.3.1 Tågtrafik

Här saknas stambanan genom övre Norrland som har viss persontrafik nattetid

#### 4.4 Utveckla utbudet i de starka regionala stråken.

Här är det viktigt att även utveckla kollektivtrafiken och arbeta för en förbättrad infrastruktur med förstärkt koppling till Västernorrland via Bispgården.

I den strukturanalys som tagits fram av WSP på uppdrag av Region Jämtland Härjedalen (2019) pratar man om sekundära centrum. Bispgården är ett sekundärt centrum

”Sekundära centrum: Orter som i hög utsträckning är beroende av ett primärt lokalt centrum (utpendlingen till det är större än 15 procent), men andra orter är i sin tur beroende av det sekundära centrumet.”

Hammarstrand, är ett lokalt centrum i ett pendlingsområde där även Bispgården och Ragunda kommuns landsbygder ingår.

”Ur ett arbetsmarknadsperspektiv är orternas potentialer mycket olika, men inte naturgivna utan också beroende av pendlingsbenägenheten hos befolkningen. Med ökade möjligheter att arbeta på distans, att ta möten via skype och telefon, mm förändras förutsättningarna för sysselsättning i ortssystemet på ett sätt som inte nödvändigtvis behöver innebära sammafortsatta koncentration till Östersund. Även om den fysiska pendlingen inte helt kan ersättas av digital uppkoppling kan behovet av resor åtminstone avlastas och därmed underlätta arbete på betydligt större arbetsmarknader än vad som är nåbart inom de vanliga pendlingsintervallen upp till 45-60minuter.”

Gällande restid som presenteras i Strukturanalysen förklaras pendlingen i olika tidsspann. I spannet 75–90 minuter är delar av Västernorrland är tillgängligt för Hammarstrand vilket ger ett stort kliv uppåt. Tillgängligheten fördubblas ändå nästan i detta intervall. Sundsvall ligger precis på 90-minutersgränsen för både Hammarstrand och Bräcke med följden att dessa två orter har högst tillgänglighet av alla centralorter inom 90 minuters restid.

Det som nu beskrivits är befintliga samt utvecklingsbara pendlingsstråk, till detta så kan vi också lägga till att stor del av Ragundas besöksnäring kommer från Norrlandskusten.

Detta bör tas i beaktande gällande arbetet med en förstärkt koppling till Västernorrland

#### 4.6 Utveckla resmöjligheter utanför stomstråken – våga testa innovativa lösningar.

Här är det viktigt att prioriteringen blir tydligare- Förslag: Driva processen för att utveckla samordnade mobilitetslösningar tillsammans med andra aktörer. Att verka för, som det nu står kan göra att det hamnar långt bak i prioriteringen.

Mer än hälften av länets befolkning bor i landsbygderna i vårt län vilket borde ge denna åtgärd en större plats i programmet än vad det i dagsläget gör

Bilaga 3.

Stråket Östersund-Stugun-Hammarstrand. Linje 40, 132

Här saknar vi hållplats/bytespunkt Bispgården. Samt buss 30