



Naturskyddsföreningen Sundsvall Ånge

Yttrande över samrådshandling E14 Sundsvall TRV 2016/107713

Naturskyddsföreningen Sundsvall Ånge har följande synpunkter på Trafikverkets samrådshandling avseende sträckningen av E14 genom den centrala delen av Sundsvall.

Problembild

Naturskyddsföreningen delar samrådshandlingens syn på de problem som den nuvarande trafiken på E14 genom Sundsvall medför, främst på Bergsgatan (avsnitt 2.2.1). Den stora trafikmängden medför höga halter av luftföroreningar, buller och vibrationer. Under högtrafik är framkomligheten begränsad. Separat gång- och cykelbana saknas på delar av sträckan och olycksfrekvensen är hög.

Projekt mål

Naturskyddsföreningen delar huvuddelen av de mål för projektet som redovisas, nämligen bättre trafiksäkerhet, tillgänglighet och attraktivitet för tung trafik och genomfartstrafik, minskad trafik- och miljöbelastning på centrala Sundsvall och ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Däremot ifrågasätter vi målet mötesseparering och 100 km/h. Vi tror inte att detta mål kan nås med kostnadseffektiva och hållbara åtgärder, med tanke på att andelen genomfartstrafik är obetydlig.

Trafik och pendlingsmönster

I avsnitt 4.3.1, Trafik och pendlingsmönster redovisas sjukhuset och Birsta som målpunkter för pendlingsresor. Vi saknar den betydligt intressantare informationen om hur stor del av trafiken på E14 som utgörs av arbetspendling från Nacksta, Matfors, Stöde och Ånge. Omfattningen av arbetspendlingen borde tillmätas stor betydelse vid valet av åtgärder för E14.

Kommunala planer

I avsnitt 4.3.2, Kommunala planer, saknar vi kommunens Natur- och Friluftplan. Vi menar att den är en viktig grund för bedömning av konsekvenserna av alternativen S1 och N+N2. Redan av redovisningen av gällande översiktsplan framgår dock att korridorerna S1 och N+N2 innebär betydande intrång i viktiga grönområden.

Rekreation och friluftsliv

Beskrivningen fokuserar på stigar och anläggningar och saknar förståelse för att många former av rekreation och friluftsliv bedrivs utan att lämna några bestående spår. Svamp- och bärplockning, fågelskådning, botaniska exkursioner, skidåkning och orientering är exempel på aktiviteter som till stor del sker utan att ge upphov till några stigar. Beskrivningen saknar också förståelse för att en betydande del av upplevelsevärdet av friluftsliv är kopplat till frihet från civilisationens ljud och känslan av orörd natur. Vägar med mycket trafik och hög hastighet påverkar därför friluftslivet i en mycket bred störningszon, flera kilometer på vardera sidan av vägen.

Effekter och konsekvenser

Samrådshandlingens bedömning av de olika alternativens effekter och konsekvenser är motsägelsefull och grovt vilseledande. Den första effekt som måste klargöras, innan man kan bedöma några andra effekter och konsekvenser, är hur de olika alternativen kommer att påverka trafikanternas vägval. Detta redovisas på sidorna 113 – 118 i form av kartor med respektive alternativs trafikfördelning. Kartorna visar, att oavsett vilket alternativ man väljer

så fortsätter trafikanterna att köra de vägar som man kör i dag. De föreslagna nya sträckningarna för E14 förmår således inte att leda bort mer än en obetydlig andel av trafiken från Bergsgatan. De påstådda fördelarna med de alternativen existerar därför inte i verkligheten.

Trafikflödeskartorna är något svårlästa och för att kunna se skillnaderna mellan alternativen måste man bläddra fram och tillbaka mellan de olika kartorna. För att underlätta jämförelsen vore det önskvärt med en sammanfattande tabell enligt nedan:

Mätpunkt/Alternativ	0/0+	N1	N2	N3	S1
Timmervägen S	10000	12000	11000	12000	11000
Timmervägen M	14000	16000	15000	16000	15000
Timmervägen N	10000	10000	13000*	11000	10000
Hulivägen	8000	7000	5000	9000	8000
Bergsgatan V	10000	9000	10000	9000	6000
Bergsgatan M	13000	12000	12000	12000	11000
Bergsgatan Ö	14000	14000	14000	14000	12000

*) Inklusive 9000 f/d på den nya vägen

Mätpunkterna avser följande platser:

Timmervägen S:	Omedelbart norr om befintlig korsning med E14
Timmervägen M:	Mellan väg 86 och Hulivägen
Timmervägen N:	Mellan Hulivägen och E4/Birsta
Hulivägen:	Mellan Granloholmsvägen och Lasarettsvägen
Bergsgatan V:	Omedelbart öster om korsningen med Timmervägen
Bergsgatan M:	Mellan Sidsjövägen och Skolhusallén
Bergsgatan Ö:	Mellan Skolhusallén och Parkgatan

Trafikmängderna är ungefärliga och innehåller viss osäkerhet. Något märkligt förefaller vara att alternativ N1 (Hulivägen) ger **mindre** trafik på just Hulivägen än de övriga alternativen (frånsett N2). Även om detta inte är helt korrekt visar det dock att farhågorna för att alternativ N1 skulle ge en kraftig **ökning** av trafiken på Hulivägen är betydligt överdrivna.

Som framgår av tabellen påverkas trafikmängden på främst Bergsgatan obetydligt eller inte alls av de nya sträckningar för E14 som man utreder. Att man bygger nya trafiksäkra vägar medför naturligtvis ingen förbättring av trafiksäkerheten för dem som fortsätter att använda den gamla vägen. Precis som att ingen mat kan vara näringsriktig innan den är uppäten kan ingen nybyggd väg öka trafiksäkerheten på de befintliga vägarna innan trafikanterna väljer att använda den nya vägen.

Eftersom trafiken på de befintliga vägarna inte påverkas av vilket alternativ man väljer faller hela Trafikverkets argumentering om fördelar med alternativen N och S och nackdelar med alternativet 0+. I stället framstår alternativ 0+ som det klart bästa, eftersom detta medför förbättringar för den stora trafiken på Bergsgatan, främst med avseende på trafiksäkerhet, förbättringar som uteblir i övriga alternativ. Visserligen ger alternativ N1 små förbättringar för trafiken på Hulivägen, främst genom en planskild korsning med Timmervägen, och alternativ N3 förbättringar för trafiken på Timmervägen genom främst mittseparering, men från ett "E14-perspektiv" och med avseende på förhållandena på Bergsgatan uppkommer inga förbättringar.

Vägutformning

I avsnitt 6.1.2 Vägutformning redovisas i tabell 26 positiva och negativa aspekter kopplade till vägutformningen. Eftersom alternativen i huvudsak ger samma trafikmängder på Bergsgatan är det fel att påstå att alternativen N och S ger någon påtaglig förbättring av trafiksäkerheten på Bergsgatan.

Fordonstrafikanter

I avsnitt 6.1.4 fortsätter Trafikverket att låtsas som att nya sträckningar av E14 kommer att påverka trafikanternas vägval. Man skriver att i alternativ 0+ *"kommer framkomligheten fortsatt att vara problematisk utmed Bergsgatan"*. Men eftersom trafiken på Bergsgatan är lika stor i alternativen N, så blir det samma framkomlighetsproblem även i de alternativen. Endast alternativ S ger en viss minskning av trafiken på Bergsgatan, dock till en orimligt hög kostnad och oacceptabla intrång i värdefulla friluftsområden.

Restid

Trafikverkets samrådshandling redovisar tydlig varför alternativen N1, N2 och N3 inte medför någon minskning av trafiken på Bergsgatan. Samtliga alternativ norr om centrum medför nämligen längre restider än dagens förhållanden. I den intressanta relationen E14 Väst – E4 Söder är restiden i alternativ 0+ c:a 17 minuter medan N1 ger något över 17 minuter, N2 c:a 18 minuter och N3 över 20 minuter. Självklart blir det svårt att locka trafikanterna att välja alternativ som inte bara ger längre resväg och ökade kostnader utan dessutom längre restid.

Alternativ S1 ger kortare restid än övriga alternativ, nämligen c:a 13 minuter. Men 4 minuter kortare restid för 800 genomfartsbilar kan knappast motivera de höga kostnader och stora intrång som alternativ S1 medför.

Redovisningen av restider avslöjar också att Trafikverket inte har förstått att ytterst få trafikanter väljer väg med utgångspunkt från vilket vägnummer olika alternativ har. Man anger nämligen att restiden i relationen E14 Väst – E4 Norr i alternativ S1 blir nästan 5 minuter längre än i alternativ 0+. Men självklart kommer trafikanterna i både alternativ S1 och i alternativ 0+ att som idag välja Timmervägen. Rimligen kommer trafiken mot E14 norrifrån från E4 även fortsättningsvis att som i dag vägvisas via Timmervägen.

Oskyddade trafikanter

I avsnitt 6.1.5 Gång- och cykeltrafik skriver Trafikverket att *"En ny lokalisering av E14 skulle innebära att de fysiska barriäreffekterna för gång- och cykeltrafikanter samt boende längs Bergsgatan (E14) minskar"* samt att *"mindre trafik på Bergsgatan med ny lokalisering påverkar troligen trafiksäkerheten för de gående och cyklande positivt"*. Som vi har visat ovan så påverkas dock trafikmängden på Bergsgatan obetydligt av alternativen N1 – N3. Trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna kommer därför inte heller att påverkas mer än obetydligt. Det enda alternativ som ger några påtagliga förbättringar för gående och cyklister är därför alternativ 0+, där Trafikverket skriver att alternativet *"innehåller förbättringar för gång- och cykeltrafiken utmed sträckan"* samt att byggandet av cirkulationsplatser *"underlättar möjligheterna att korsa vägen"*.

Bedömning av trafik och användargrupper

Eftersom Trafikverket bortser från att de olika alternativen inte nämnvärt påverkar trafikanternas vägval blir också bedömningen av alternativens konsekvenser för trafik och användargrupper missvisande. Man påpekar att med alternativ 0+ *"kommer framkomligheten fortsatt att vara problematisk utmed Bergsgatan"*. Men eftersom trafiken är lika stor på Bergsgatan även i de nordliga alternativen, och enbart obetydligt mindre i S1, så blir framkomligheten utmed Bergsgatan att vara problematisk även i de alternativen. Trafikverket konstaterar att detta gäller även för alternativ S1 när man skriver att *"Skillnaden mellan korridorerna i norr och söder beträffande hur de påverkar trafikanter på Bergsgatan är inte heller så stor"*. Och skillnaden för trafikanterna på Bergsgatan är ännu mindre mellan korridorerna i norr och alternativ 0+.

Den rimliga sammanfattande bedömning är därför att Korridor 0+ ger svagt positiva konsekvenser för trafik och användargrupper, medan övriga alternativ inte ger några konsekvenser alls, eftersom endast ett fåtal trafikanter kommer att ändra sina vägval.

Konsekvenser för lokalsamhälle och regional utveckling

Naturskyddsföreningen delar i huvudsak Trafikverkets bedömning av konsekvenserna för lokalsamhälle och regional utveckling av alternativen N1, N2, N3 och S1. Alternativ N1 ger negativ påverkan på de områden som berörs i Granloholm, Bydalen och Haga. Alternativ N2

ger negativ påverkan på rekreationsområdena norr om Sundsvall, som redan idag är kraftigt påverkade av trafik, bebyggelse och bergtäkter och som skulle bli ännu mer fragmenterade av en ny trafikled som skär av viktiga grönstråk. Alternativ N3 ger en positiv påverkan genom att framkomligheten på Timmervägen förbättras och att man får en planskild korsning med Hulivägen. Detta har dock inget med lokaliseringen av E14 att göra, utan beror på att Timmervägen är en viktig länk i kommunens trafiksystem, en länk som redan i dag har stor trafik. Alternativ S1 ger mycket stora negativa konsekvenser genom att den går genom de viktigaste friluftsområdena i Sundsvall, områden som utnyttjas flitigt av kommuninvånarna både sommar och vinter och som dessutom är klassade som riksintresse för friluftslivet.

Naturskyddsföreningen delar däremot inte bedömningen av konsekvenserna av alternativ 0+. Eftersom detta alternativ ger i stort sett oförändrade förhållanden jämfört med nuläget/nollalternativet måste rimligen konsekvenserna av detta alternativ bedömas som obetydliga.

Kostnader

Frånsett alternativ S1 är kostnaderna för övriga alternativ knappast så höga eller alternativskiljande att de bör tillmätas någon större betydelse. Alternativ S1 avviker kraftigt och redan kostnaderna för detta alternativ borde innebära att det inte kan komma ifråga för genomförande. Att satsa över två miljarder kronor för att ge 800 genomfartsbilister per dygn 4 minuter kortare restid kan inte vara rimlig resursanvändning.

Miljökonsekvenser

Kapitel 6.4 Miljöeffekter och miljökonsekvenser är konstigt strukturerat. Först redovisas en beskrivning av Nollalternativet i avsnitt 6.4.1. Därefter redovisas de olika miljöaspekterna och konsekvenserna för dessa av de olika alternativen. Det konstiga är att avsnittet om Nollalternativet redovisas effekterna som konsekvenser. Normalt brukar man med konsekvenser avse skillnaderna mellan nollalternativet och respektive studerat alternativ. Med den struktur man har valt är det svårt att förstå vad det är man jämför med när man redovisar konsekvenserna för de olika alternativen.

Exempelvis beträffande trafikbuller anger man för alternativ 0+ "*Stora negativa konsekvenser*" jämfört med Nollalternativet. Men redan i Nollalternativet har man angett att det ger stora negativa konsekvenser. Menar man då att bullersituationen i alternativ 0+ skulle bli ännu mycket sämre än i Nollalternativet, eller menar man att konsekvenserna av 0+ är fortsatt lika stora negativa som i Nollalternativet? Även för övriga alternativ anges konsekvenserna som negativa. Men eftersom bullernivåerna i de respektive alternativen uppges vara inklusive de bullerskyddsåtgärder som kan komma att genomföras, och eftersom trafikmängderna i samtliga alternativ är i huvudsak desamma som i nollalternativet, borde rimligen bullret minska i samtliga alternativ, jämfört med nuläget/nollalternativet. Denna oklarhet i frågan om vad det egentligen är man jämför effekterna i de olika alternativen med gör det svårt att värdera de bedömningar av alternativens konsekvenser som Trafikverket redovisar.

Vi väljer därför att i huvudsak bortse från Trafikverkets bedömningar av alternativens konsekvenser och redovisar i stället vår egen bedömning av konsekvenser i jämförelse med nollalternativet. Eftersom trafikmängderna i samtliga alternativ är i stort sett desamma är de trafikberoende miljökonsekvenserna mycket små. I någon mån uppkommer konsekvenser genom att hastigheten på vissa länkar höjs.

Naturmiljö

Alternativen 0+, N1 och N3 berör i huvudsak befintliga vägsträckningar och ger därför små negativa konsekvenser för naturmiljön, jämfört med nollalternativet.

Alternativen N2 och S1 berör till stora delar orörda naturområden och ger därför påtagliga negativa konsekvenser för naturmiljön. Alternativ N2 innebär en ytterligare fragmentisering av de redan störda områdena mellan Bosvedjan och Birsta, medan alternativ S innebär intrång i områden som i dag till stora delar är orörda.

Vattenmiljö

Alternativen 0+, N1 och N3 berör i huvudsak befintliga vägsträckningar och ger därför små konsekvenser för vattenmiljön, jämfört med nollalternativet. Genom åtgärder för att förbättra omhändertagandet av dagvattnet från de berörda vägarna, som redan i dag har mycket trafik, kan konsekvenserna för vattenmiljön bli positiva.

Alternativen N2 och S1 berör till stora delar orörda naturområden. Genom val av lämpliga åtgärder för att skydda yt- och grundvatten bör dock de negativa konsekvenserna kunna hållas små eller måttliga.

Kulturmiljö

Alternativ 0+ ger obetydliga konsekvenser för kulturmiljön. Det är positivt för den historiska kontinuiteten att huvudstråket västerut även fortsättningsvis ligger i nära anslutning till dalgången.

Alternativ N1 och N2 ger små negativa konsekvenser för kulturmiljön främst beroende på att planskilda trafikplatser kan bli påtagliga inslag i landskapsbilden.

Alternativ N3 ger måttliga negativa konsekvenser för kulturmiljön, beroende dels på att planskilda trafikplatser kan bli påtagliga inslag i landskapsbilden, dels på att flera fornlämningar kan komma att beröras av parallellvägar och nya anslutningar.

Alternativ S1 ger små negativa konsekvenser för kulturmiljön eftersom det i huvudsak inte berör några områden med stora kulturmiljövärden.

Rekreation och friluftsliv

Alternativ 0+ medför försumbara konsekvenser för rekreation och friluftsliv.

Alternativ N1 och N3 följer i huvudsak befintliga vägar och medför därför små negativa konsekvenser för rekreation och friluftsliv. Bullernivåerna påverkas obetydligt av de små förändringarna av trafikmängderna, men kan öka något på grund av höjd hastighet. Med bullerskyddsåtgärder kan ökat buller undvikas. Ombyggnaden av vägarna kan på några ställen ge möjlighet till nya planskilda passager för friluftslivet. Detta gäller exempelvis korsningen med infarten till Åkerigrus, där en planskild korsning med infarten, som troligen måste flyttas österut till krönet av backen, skulle medför positiva konsekvenser framför allt för skidåkare. Det gäller även för möjligheten att skapa planskilda korsningar för friluftslivet med väg och järnväg vid Hulivägen i samband med byggandet av en planskild trafikplats samt mellan Birsta och Skönviksberget.

Alternativen N2 och S1 medför stora negativa konsekvenser för rekreation och friluftsliv genom att befintliga stråk bryts, områden splittras och för alternativ S1 även att upplevelsen av relativ ostördhet spolieras inom stora delar av friluftsområdet mellan Södra Stadsberget och Ljungan.

Boendemiljö och hälsa

I detta avsnitt blir det extra svårt att förstå vad det är man jämför med i samrådshandlingen. Vår bedömning utgår från en jämförelse med Nollalternativet, och då blir konsekvenserna i de flesta fall obetydliga eller små, eftersom trafikmängderna på berört vägnät inte påverkas nämnvärt av de olika alternativen.

Barriäreffekter

Alternativ 0+ ger obetydliga eller svagt positiva konsekvenser. De positiva konsekvenserna uppkommer genom att cirkulationsplatser kan göra det enklare för gående och cyklister att korsa Bergsgatan, vilket även Trafikverket konstaterar i avsnitt 6.1.5 Gång- och cykeltrafik.

Alternativ N1 och N3 ger obetydliga konsekvenser eftersom Hulivägen och Timmervägen redan är starkt trafikerade, trafikmängden inte påverkas och det finns gott om planskilda korsningar för gående, skidåkare och cyklister. Om nya planskilda korsningar byggs kan barriäreffekterna t.o.m. minska.

Alternativ N2 ger små negativa konsekvenser för boendemiljön, eftersom en ny barriär skapas, Detta påverkar dock främst rekreation och friluftsliv och endast i liten omfattning boendemiljö.

Alternativ S1 ger små negativa konsekvenser för boendemiljön, eftersom endast ett litet antal bostäder berörs. De negativa konsekvenserna för rekreation och friluftsliv blir däremot stora.

Trafikbuller

Här är redovisningen i samrådshandlingen totalt obegriplig. Man skriver att bullerberäkningarna innefattar *"lämpliga bullerskyddsåtgärder"* och att *"när det gäller bostäder som i dag är bullerutsatta kan en nylokalisering i vissa fall innebära en förbättring jämfört med nuläget eftersom de fastigheter som får ljudnivåer över riktvärdena kommer att erbjudas bullerdämpande åtgärder"*. Ändå redovisar man för alternativen N1 - N3 en kraftig ökning av antalet bostadshus med ljudnivåer över 55 dBA. I jämförelse med Nollalternativet är i själva verket konsekvenserna avseende trafikbuller för samtliga alternativ svagt positiva. De små skillnaderna i trafikmängder påverkar inte bullernivåerna. Höjd hastighet på Hulivägen och Timmervägen innebär dock att i alternativ N1 och N3 krävs mer bullerskyddsåtgärder, jämfört med om hastigheten skulle vara oförändrad.

Luftföroreningar

Till skillnad från trafikbuller påverkas halterna av luftföroreningar i huvudsak linjärt av förändrad trafikmängd. Redan små minskningar av trafiken på Bergsgatan medför därför en liten minskning av luftföroreningarna. Längs de nya sträckningarna kommer inte några problem med höga halter av luftföroreningar att uppkomma.

Alternativ 0+ medför ingen förändring av halterna av luftföroreningar, jämfört med nuläget/Nollalternativet, alltså inte heller några konsekvenser.

Alternativ N1 - N3 innebär obetydliga minskningar av trafikmängden på Bergsgatan. Konsekvenserna blir obetydligt positiva.

Alternativ S1 innebär en liten minskning av trafiken på Bergsgatan. Konsekvenserna blir svagt positiva.

Utsläpp av klimatpåverkande gaser

Avsnittet om utsläpp av klimatpåverkande gaser, främst koldioxid, redovisar enbart effekterna av själva byggandet av vägen. Detta är i stort sett ointressant. Den viktiga klimatpåverkande konsekvensen av valet av alternativ för E14 framtida sträckning och utformning är givetvis hur utsläppen från trafiken påverkas. Trafikens utsläpp av koldioxid påverkas av trafikmängd, körsträcka och hastighet.

Alternativ 0+ påverkar inte trafikmängd, körsträcka eller hastighet och ger därför inga konsekvenser för klimatet.

Alternativen N1, N och, N3 ger samtliga längre körsträckor (i den lilla utsträckning som trafikanternas vägval påverkas). Detta ger en liten negativ konsekvens för klimatet genom ökade utsläpp av koldioxid. Viktigare är att hastigheten höjs för den trafik som redan i dag utnyttjar det berörda vägnätet. Detta medför en måttligt negativ konsekvens för klimatet.

Alternativ S1 ger kortare körsträckor för en liten del av trafiken. Detta motverkas dock av att hastigheten ökar och av att alternativet innehåller kraftiga höjdskillnader, vilket ökar bränsleförbrukning och utsläpp av koldioxid. Sammantaget torde utsläppen bli i huvudsak oförändrade och konsekvenserna för klimatet obetydliga.

Alternativ 0+ innebär vissa försämringar av framkomligheten för biltrafiken genom åtgärder för att öka trafiksäkerheten och förbättra förhållandena för gång- och cykeltrafiken. Detta innebär en viss minskning av biltrafiken och en svagt positiv effekt för klimatet.

Alternativen N1 – N3 och S1 innebär förbättringar för trafikanterna på de berörda vägarna, Alla åtgärder som ökar attraktiviteten för biltrafiken medför att biltrafiken ökar, delvis på bekostnad av andra färdssätt. Detta innebär en liten negativ konsekvens för klimatpåverkan.

Sammanfattning av effekter och konsekvenser

I kapitel 6.6 Sammanfattning effekter och konsekvenser redovisas i tabellform det man kallar ”*Sammanfattning av utbyggnadsalternativens miljökonsekvenser*”. Det framgår dock inte vad det är man jämför. Tabellen innehåller även konsekvenser för Nollalternativet, varför det skulle kunna handla om att man jämför med nuläget. Men för buller och luftföroreningar anger man ”*Stora negativa konsekvenser*” av Nollalternativet. Att nollalternativet skulle medföra stora förändringar jämfört med nuläget förefaller dock osannolikt och motsägs av flera skrivningar i samrådshandlingen. Så frågan kvarstår: Vad är det man jämför med? Och innebär även utbyggnadsalternativen ytterligare försämringar jämfört med nuläget eller Nollalternativet?

Eftersom det inte framgår vad det är man jämför, och det dessutom förefaller vara olika jämförelser för olika konsekvenser, är kapitel 6.6 helt oanvändbart som underlag för bedömning av de olika alternativen. Trafikverket bör återkomma med en traditionell konsekvensbeskrivning, där man jämför de olika alternativen med Nollalternativet och värderar konsekvenserna av eventuella skillnader.

Uppfyller alternativen målen för projektet?

I avsnitt 7.2.1 Uppfyllelse av projektets ändamål och projektmål redovisat Trafikverket sin bedömning av i vilken utsträckning de olika alternativen uppfyller projektets mål. Trafikverket förefaller dock enbart bedöma vägsystemets utformning och tar ingen hänsyn till hur trafikanterna väljer att utnyttja vägsystemet. Eftersom inget av alternativen lyckas förändra trafikanternas vägval kan man dock knappast påstå att något av alternativen uppfyller målet om en hållbar lokalisering och utformning av E14. Att bygga nya vägar som den avsedda målgruppen inte väljer att utnyttja är tämligen meningslöst.

En hållbar anläggning för E14

Alternativen N1 och N3, och i någon mån N2, innebär påtagliga förbättringar för den redan i dag stora trafiken på vägsystemet norr om centrala Sundsvall. Men de ger ytterst obetydlig nytta för trafiken på Bergsgatan eller för den obetydliga genomfartstrafiken mellan E4 Söder och E14 Väster (800 fordon per dygn). Åtgärder på Timmervägen och Hulivägen kan vara motiverade på grund av dagens trafik, men har ingenting med E14 att göra.

Alternativ S1 är orimligt dyrt, ger även det liten nytta och medför mycket stora intrång i riksintresset för friluftsliv. Inte heller alternativ S1 kan därför sägas uppfylla detta mål.

E14 trafiksäker, tillgänglig och attraktiv

Inget av alternativen är tillräckligt attraktivt för att locka över mer än en obetydlig andel av trafiken på Bergsgatan. Inget av alternativen uppfyller därför målet.

Bidra till utvecklingen i Sundsvallsregionen

Alternativ 0+ innebär inga förbättrade förutsättningar för utvecklingen av regionen, jämfört med nuläget.

Alternativen N1 och N3 innebär förbättringar av viktiga länkar i regionens trafiksystem och ger därför små positiva konsekvenser.

Även alternativ N2 är positivt med avseende på regionens transportsystem. Det minskar dock regionens attraktivitet genom intrång i centrala rekreativsområden.

Alternativ S1 motverkar planerad utveckling av regionens markanvändning och ger stor negativ inverkan på friluftslivet. Alternativet ger därför sämre förutsättningar för regionens utveckling.

Minskad miljö- och trafikbelastning i centrala Sundsvall

Inget av alternativen ger någon nämnvärd minskning av trafiken på Bergsgatan. Inget av alternativen uppfyller därför detta mål.

Kostnadseffektiva och hållbara lösningar

Alternativ 0+ ger kostnadseffektiva förbättringar avseende trafiksäkerhet för främst oskyddade trafikanter på Bergsgatan.

Alternativ N1 ger kostnadseffektiva förbättringar för trafiken på Hulivägen. Kostnads-effektiviteten skulle dock bli högre om hastigheten begränsades till högst 80 km/h.

Alternativ N2 är inte hållbart med avseende på ingrepp i rekreationsområden.

Alternativ N3 ger kostnadseffektiva förbättringar för framkomlighet och säkerhet för dagens trafik på Timmervägen. Det ger dock inga förbättringar för E14-trafiken.

Alternativ S1 är varken kostnadseffektivt eller hållbart.

Ökad trafiksäkerhet, trygghet och framkomlighet för oskyddade trafikanter

Alternativ 0+ innebär vissa förbättringar för de oskyddade trafikanterna på Bergsgatan och uppfyller därför delvis målet.

Alternativen N1 – N3 och S1 ger ingen ökad trafiksäkerhet, framkomlighet eller trygghet för de oskyddade trafikanterna på Bergsgatan och uppfyller därför inte målet.

Aspekter som behandlas otillräckligt eller inte alls

Utöver de aspekter som redovisas finns det ett antal aspekter som behandlas otillräckligt eller inte alls.

Reslängd

Reslängderna för trafik i olika relationer (med rimliga vägval) samt det totala trafikarbetet bör redovisas för samtliga alternativ.

Klimatpåverkan

Som redan påpekats bör klimatpåverkan av trafiken redovisas för de olika alternativen.

Fyrstegsprincipen

Trafikverket ska arbeta enligt den så kallade fyrstegsprincipen när man söker lösningar på problem i vägsystemet. Fyrstegsprincipen innebär att man ska leta efter åtgärder i följande ordning:

- I steg 1 ska man titta på bl.a. åtgärder för att förändra resmönster och färdmedelsval.
- I steg 2 ska man titta på hur man kan utnyttja befintligt vägsystem mer effektivt.
- I steg 3 ska man titta på ombyggnader och förbättringar av befintliga vägar,
- I steg 4 ska man titta på möjliga nya vägsträckningar.

I samrådshandlingen redovisas inte vilka överväganden som har gjorts i steg 1 och 2, utan man hänvisar enbart till att tidigare utredningar har visat att det krävs åtgärder enligt steg 3 eller 4.

När man i samrådshandlingen kommer fram till att de åtgärder man studerat ger så totalt marginella effekter på trafiken borde man dock ha gått tillbaka till steg 1 och 2 för att överväga om liknande effekter skulle kunna uppnås med detta slag av åtgärder. Eftersom den helt dominerande trafiken är lokaltrafik borde man kunna uppnå motsvarande (små) trafikminskningar på Bergsgatan med åtgärder enligt steg 1 (mobility management). Eftersom kapacitetsproblemen främst uppträder under högtrafik, då andelen lokaltrafik är ännu högre, ger därför en minskning av lokaltrafiken en större minskning av trängseln än en lika stor minskning av den övergripande trafiken. De studerade åtgärderna enligt steg 3 och 4 ger en minskning av trafiken på Bergsgatan med 0 – 1000 fordon/dygn till en kostnad av 500 – 1000 miljoner kronor. Det förefaller inte osannolikt att man med beteendepåverkande åtgärder skulle kunna minska trafiken på Bergsgatan minst lika mycket till högst lika stora kostnader.

Broavgiften

Elefanten i rummet när man diskuterar möjligheterna att förändra trafikmönstren i Sundsvall är avgiften på Sundsvallsbron. Dess starkt negativa effekt på trafikanternas vägval blir ännu mer accentuerad när vi diskuterar åtgärder för att försöka locka E14-bilister att ta omvägen över bron. Att man förutom längre restid och resväg också måste betala broavgift torde inte göra folk mer benägna att välja något av de nordliga alternativen. Ett borttagande av

broavgiften skulle ge större minskning av miljö- och trafikbelastningen i centrala Sundsvall än vad något av de studerade E14-alternativen skulle ge. Om man dessutom ersatte broavgiften med en lämpligt utformad miljöavgift/trängselskatt i centrala Sundsvall skulle den positiva effekten bli ännu större. En sådan avgift/skatt borde kunna utformas så att den inte påverkar centrumets attraktivitet för inköps- och andra besöksresor negativt.

Fortsatt arbete

När man diskuterar åtgärder för att förbättra förhållandena för trafiken på E14 är det för begränsat att titta på enbart delen genom centrala Sundsvall. Samtidigt som Trafikverket arbetar med detta projekt pågår andra överväganden. Således finns planer på att sänka hastigheten på delar av E14 som saknar mittseparering från dagens 100 km/h till 80 km/h. För Naturskyddsföreningen framstår det som fullkomligt ologiskt att föreslå dyra åtgärder för att höja hastigheten genom centrala Sundsvall, åtgärder som trots detta ger längre restider, samtidigt som man föreslår åtgärder för att sänka hastigheten utanför tätorten. Det borde ge betydligt mer nytta för E14-trafikanterna att satsa resurserna på att fortsätta med mittseparering västerut från Blåberget än på att bygga nya sträckningar genom Sundsvall som bara en liten del av trafiken på E14 kommer att utnyttja.

Slutsatsen av detta kan bara bli en. Trafikverket bör omgående lägga ner utredandet av nya sträckningar för E14 genom Sundsvall. Det finns inga rimliga alternativ som kan ge mer än en ytterst marginell förbättring av situationen på Bergsgatan.

Om kommunen vill förbättra luftkvaliteten på Bergsgatan får man ta tag i den trafik som orsakar den dåliga luften, nämligen den lokala trafiken. Att i bästa fall lyckas locka bort 800 "E14-trafikanter" kommer inte att ge friskare luft.

Naturskyddsföreningen Sundsvall Ånge

Björn Abellsson, ordförande