

Synpunkter på ÖP 2040

Bra mål, klimat och biologisk mångfald

Vui tycker att planens mål och ambitioner är bra. I synnerhet uppskattar vi att man betonar betydelsen av minskad klimatpåverkan och bevarad biologisk mångfald.

Det saknas dock konkreta förslag som visar hur målen kan uppnås. Vissa förslag är klart negativa för klimatet, som tanken med fortsatta subventioner till Midlanda flygplats, Vi vill inte förbjuda folk att flyga men tycker att det är orimligt att kommunen ska betala delar av vad flygresan kostar.

Ambitionen att förstärka infrastrukturen för cykeltrafik är lovvärd. Det krävs dock även en finansiering för att genomföra detta. Särskilt på det statliga vägnätet är skillnaden mellan behov och tillgängliga medel stor. Den regionala transportplanen bör styras mot en större satsning på cykeltrafik och en mindre satsning på biltrafik. Planens stör till Midlanda bör strykas och pengarna i stället användas för att bygga cykelvägar.

Även när det gäller kollektivtrafiken är skillnaden mellan ambitionsnivå och resurser stor. För att möjliggöra en utbyggnad av kollektivtrafiken är det nödvändigt att öka andelen kollektivresande, vilket betyder att andelen bilresande måste minska. Sundsvall hör till de städer i Sverige som har högst andel bilresande. Orsakerna till detta bör analyseras och lämpliga åtgärder föreslås. Problemet är att biltrafiken är kraftigt subventionerad. Enligt myndigheten Trafikanalys borde personbilar i tätort betala över 7 kronor per mil, utöver dagens kostnader. Detta är en nationell fråga. I avvaktan på ändrade statliga regler borde kommunen överväga möjligheterna att införa en kommunal trängselskatt. Detta skulle även leda till en bättre fördelning av biltrafiken genom stan i förhållande till över bron.

Planerna på en ny sträckning för E14 genom Sundsvall bör läggas ner. "E14-trafiken", d.v.s. trafik i relationen E4 söder – E14 väster är endast 700 fordon per dygn. Ungefär lika många bedöms dock utnyttja Tunavägen mellan Nolby och Matfors. Möjligheterna att locka en mindre del av denna trafik att använda en förbindelse norr om centrala Sundsvall är små. Trafikverkets utredning visar också att inget av de redovisade alternativen medför någon nämnvärd minskning av trafiken på Bergsgatan.

Oavsett hur man vägvisar E14-trafiken genom Sundsvall kommer de allra flesta att försätta att köra Bergsgatan. Åtgärder på Hulivägen och Timmervägen behövs också, oavsett vägvisningen för E14. En förbättring av Timmervägen med mitträcke, säkrare korsningar (främst en cirkulationsplats vid Hulivägen) och friliggande gång- och cykelväg behövs redan för dagens trafik. Eftersom E14-trafik norrifrån redan vägvisas via Timmervägen är troligen det mest lämpliga att även E14-trafik söderifrån vägvisas den vägen. Trafiken på Bergsgatan blir oförändrad oavsett, och problemen där måste lösas på annat sätt än genom en ny sträckning för E14.

Även på Hulivägen behövs en del åtgärder, främst säkrare korsningar vid Lasarettsvägen, Granloholmsvägen och Göteborgsvägen. Några åtgärder för att höja hastigheten på Hulivägen behövs inte och förhållandena för gång- och cykeltrafiken är tillräckligt bra.

Biologisk mångfald.

Kommunens skogar bör skötas så att naturvärden och rekreationsvärden prioriteras. Åtgärder för att öka skogarnas naturvärden bör inte finansieras genom inkomster från skogsbruket utan frikopplas från detta. De delar av kommunens skogar som används som produktionsskog bör skötas så att man visar hur ekonomisk nytta kan kombineras med naturhänsyn. För att bidra till minskad klimatpåverkan under de närmaste decennierna bör avverkningen av skog minimeras.

Kommunen bör upprätta ett program för att kunna bilda minst ett nytt naturreservat under varje mandatperiod.

Markanvändning

De generella riktlinjerna är bra. Men det måste finnas ett system som ser till att de också utnyttjas.

Punkt 9, Vatten och avlopp, bör kompletteras med en text om tillvaratagande av urin, exempelvis: "All ny bebyggelse bör utrustas med urinseparerande toaletter och urinen bör ledas separat till kopplingspunkten till kommunens avloppsnät. Detta för att förbereda framtida omhändertagande av urin för att nyttiggöra den fosfor som finns i urinen."

Områden för utvecklad markanvändning (MBT-u)

Vi delar i huvudsak de synpunkter som planen innehåller.

Områden för ändrad markanvändning (MBT-ä)

Områdena 6, 7, 8 och 9, vid sjukhuset, bör behandlas med stor försiktighet. Rekreativvärdena måste bevaras och Ryggkurvans utformning som ett av kommunens få motionsspår med måttlig kupering får inte förändras. Dock kan mindre delar av området troligen exploateras utan att områdets värde för rekreation påverkas.

Område 22, Getberget, har stora värden för natur och friluftsliv och är svårt att bebygga. Det har vare sig god kollektivtrafikförsörjning eller goda gång- och cykelförbindelser. Området bör därför inte exploateras utan fortsätta vara rekreativområde.

Områdena 27 och 28, vid Juniskärsvägen, kan vara lämpliga att bebygga. Förutsättningen om en förbättring av Juniskärsvägen kan dock vara svår att uppfylla på grund av besvärliga geotekniska förhållanden vid Dövikssjön.

Stadskärnan

För området mellan Bergsgatan och järnvägen anger planen att en omlokalisering av E14 kan förändra planeringsförutsättningarna. Dock kommer en ändrad vägvisning för E14 inte att påverka trafiken på Bergsgatan i nämnvärd omfattning. Åtgärder för gående och cyklister längs och tvärs Bergsgatan är nödvändiga oavsett hur E14 vägvisas.

Verksamhetsområden

Område VIF-ä2, Södra Birsta – Kullåsén, kan vara lämpligt för verksamheter. Man måste dock beakta de rekreativvärden som finns i närheten. Skidspåret mellan Bosvedjan och Huli via Klökan är det mest populära skidspåret norr om stan och är viktigt att behålla. Att bygga en ny väg genom området splittrar området ytterligare och medför en stark försämring av rekreativvärdena. Att bygga en ny trafikled genom området är därför olämpligt. Någon ny sträckning för E14 behövs dessutom inte och inget av de alternativ som studerats medför någon minskning av trafiken på Bergsgatan. Området öster om skidspåret kan däremot exploateras om ett tillräckligt stort område närmast Bosvedjan bevaras. Området kan ges en koppling till E4 i anslutning till befintlig planskildhet mellan E4 och Norra Vägen.

Transportinfrastruktur

E14 påstås behöva en ny sträckning genom Sundsvall. Detta är inte sant. Oavsett vilka nya trafikleder man bygger kan man inte locka mer än en obetydlig andel av den trafik som i dag går på Bergsgatan till den nya trafikleden. Inte ens en ny, gen sträckning söder om Sundsvall skulle minska trafiken på Bergsgatan i nämnvärd omfattning. Sträckningar norr om stan ger längre körsträcka, längre restider och dessutom en broavgift. Inte ens de 700 fordon per dygn som färdas i relationen E4 söder – E14 väster kommer att använda en nordlig sträckning. Och den överväldigande majoritet av trafiken som ska till centrala Sundsvall kommer naturligtvis inte att göra det.

Om man vill underlätta för bilresenärerna från Matfors, Stöde, Ånge och andra orter väster om Sundsvall är den rimliga åtgärden att eventuella statliga medel används till att bygga mitträcke västerut från Blåberget. Detta skulle ge kortare restider och ökad trafiksäkerhet. Den dag E14 är utbyggd med mitträcke och 100 km/h hela vägen mellan Sundsvall och Östersund kan man möjligen åter ta upp frågan om E14 genom centrala Sundsvall. Innan dess ger åtgärder väster om Sundsvall betydligt större nytta än åtgärder genom Sundsvall.

En utförligare redovisning av E14-frågan finns i Naturskyddsföreningens yttrande över Trafikverkets utredning.

Natur- och friluftsliv

Området mellan Hulivägen och Timmervägen bör pekas ut som ett viktigt friluftsområde. Det är det enda större friluftsområdet i rimlig närhet för alla som bor i den norra delen av stan. Området är splittrat av bl.a. en bergtäkt men bör absolut skyddas för ytterligare exploatering.

Naturskyddsföreningen Sundsvall Ånge

Björn Abellsson, ordförande