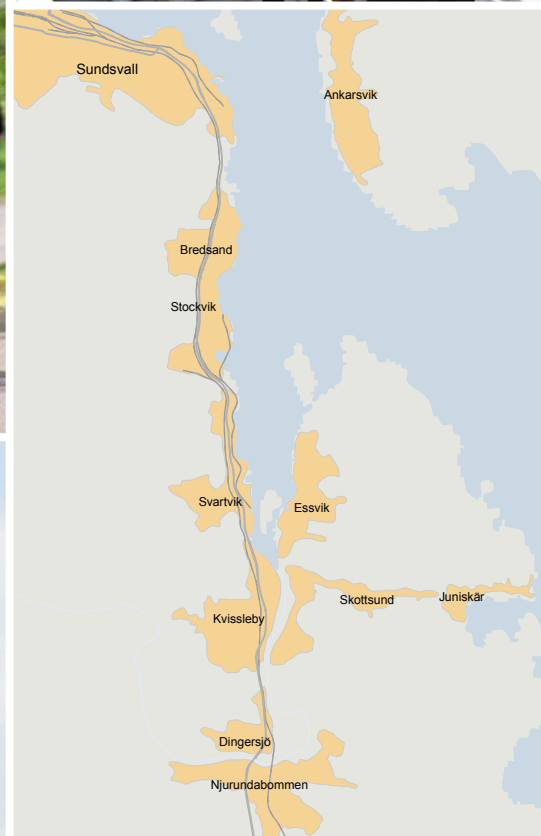




TRAFIKVERKET

Åtgärdsvalsstudie

Resor Njurunda-Sundsvall



Titel: Åtgärdsvalsstudie Resor Njurunda–Sundsvall

Publikationsnummer: 2014:107

ISBN: 978-91-7467-633-4

Utgivningsdatum: 2014-09-08

Utgivare: Trafikverket

Författare: Ingela Öhrling

Arbetsgrupp: **Trafikverket** (Ingela Öhrling, samhällsplanerare, processledare.

Jan Lindgren, utredare hållbara resor och transporter, processledare. Mats Lögdahl, E4-projektet). **Sundsvalls kommun** (Stina Feil trafikplanerare. Madeleine Blom, projektingenjör. Palle Sjölander. Daniel Jasec. Göran Gustavsson (del av).

Ulrika Sjöberg, informatör (del av). **Sweco** (Cecilia Hagberg, konsult trafik- & samhällsplanering).

Produktion omslag: Grafisk form, Trafikverket

Distributör: Trafikverket

Innehåll

FÖRORD	5
1. BAKGRUND	7
1.1 Varför behövs åtgärder? Översiktligt om problem och aktualitet	7
1.2 Arbetsprocessen och organisering av arbetet	7
1.3 Tidigare planeringsarbete	7
1.4 Anknytande planering	8
1.5 Ramar för åtgärds kostnad	8
1.6 Geografisk avgränsning	8
1.7 Avgränsning av innehåll och omfattning	8
1.8 Tidshorisont för åtgärders genomförande	8
2. PROBLEMBESKRIVNING, FÖRHÅLLANDEN, FÖRUTSÄTTNINGAR OCH MÅL FÖR ÅTGÄRDER	9
2.1 Behov, brister, problem och intressenter	9
2.2 Befintliga förhållanden och utveckling – referensalternativ	9
2.3 Målbilder	9
3. ALTERNATIVA LÖSNINGAR	11
3.1 Tänkbara åtgärds typer	11
Utvalda åtgärder (9 st.) inom "TÄNK OM"	11
Utvalda åtgärder (7 st.) inom "OPTIMERA"	11
Utvalda åtgärder (10st) inom "BYGG OM"	12
Utvalda åtgärder (4 st.) inom "BYGG NYTT"	12
3.2 Studerade åtgärds typer och alternativa lösningar	12
3.3 Potentiella effekter och kostnader för alternativen	13
Samlad effektbedömning med beskrivning och motivering	13
3.4 Bedömd samhällsekonomisk nytta av alternativen	14

4. FÖRSLAG TILL INRIKTNING OCH REKOMMENDERADE ÅTGÄRDER	15
4.1 Beskrivning av övergripande inriktning	15
4.2 Rekommenderade åtgärder	15
4.3 Rekommendation till planering på projektnivå	18
4.4 Förslag till ställningstagande	19
BILAGOR	19
Bilaga 1: Karta över avgränsning av område Njurunda-Sundsvall	19
Bilaga 2: Effektbedömning av utvalda åtgärder	19

Förord

Hur ska vi resa hållbart mellan Njurunda-Sundsvall i framtiden? Detta har varit utgångspunkten i denna åtgärdsvalsstudie som Trafikverket har utfört tillsammans med Sundsvalls kommun.

Resultatet av studien kommer att utgöra ett underlag för den projektering som ska göras för ombyggnad av befintlig E4. Den ska också användas som ett underlag i det fortsatta arbetet med järnvägsplan Dingersjö, innehållande förlängd mötesstation samt anläggande av tågstation i Njurundabommen. Syftet med studien är också att den ska utgöra en grund för kommande beslut om trafikering av kollektivtrafik, påverkans- och informationsåtgärder etc.

Målet är att en avsiktsförklaring ska tas fram med de aktuella åtgärdsförslagen som undertecknas av berörda aktörer.

Trafikverket 2014-09-08

Anders Kindmark
Tf. Regionchef Samhälle Region Mitt

1. Bakgrund

1.1 Varför behövs åtgärder? Översiktligt om problem och aktualitet

En ny E4 byggs mellan Njurunda och Sundsvall som färdigställs 2014/2015. Den befintliga E4-sträckningen planeras då att byggas om till en väg med lokal funktion. Ställning behöver då tas hur detta ska göras utifrån de olika trafikslagen; bil, buss, gående och cyklist. Den nya E4-sträckningen möjliggör också nya samhällsutvecklingsmöjligheter som är viktiga att beakta i samband med detta.

Samtidigt har ett önskemål uppkommit från Sundsvalls kommun om anläggande av en tågstation i Njurundabommen i samband med att Trafikverket planerar för en förlängd mötesstation och två nya järnvägsbroar i Dingersjö.

I den gemensamma överenskommelsen mellan Trafikverket och Sundsvalls kommun ingår det i handlingsplanen att denna åtgärdsvalsstudie ska genomföras gemensamt mellan Trafikverket och kommunen.

1.2 Arbetsprocessen och organisering av arbetet

Åtgärdsvalsstudien har utförts som en fullständig studie innehållande tre workshops samt inhämtande av ytterligare material från samråd och från resultatet från en fokusgruppsstudie. Aktörer som har bjudits in till workshops är förutom Sundsvalls kommun bl. a Kollektivtrafikmyndigheten, Njurunda företagarförening, X-trafik, Handikapporganisation, PRO, butiksinnehavare.

Hela arbetet har genomförts gemensamt med Sundsvalls kommun under 2013 och början av 2014. En gemensam större arbetsgrupp har lagt upp riktlinjerna för arbetet, och en mindre gemensam arbetsgrupp har detaljplanerat workshops samt utfört effektbedömningar av åtgärdsförslagen.

Ett konsultstöd har använts för att dokumentera och sammanställa resultaten från workshops, samt för effektbedömning av åtgärdsförslagen. I praktiken genomfördes alla effektbedömningar gemensamt i den mindre arbetsgruppen. En dokumentation av processen finns sammanställt av konsulten i dokumentet "Hållbara Resor mellan Njurunda och Sundsvall, åtgärdsvalsstudie 2013-2014".

1.3 Tidigare planeringsarbete

I samband med att arbetsplanerna togs fram för den nya E4:an tog man fram två idéstudier för sträckorna, Myre-Stockvik samt Stockvik-Skönsberg, inför ombyggnaden till en väg med lokal funktion. Idéstudierna har dock fått några år på nacken, samtidigt som den nya planeringsprocessen ställer krav på en genomförd åtgärdsvalsstudie. Innehållet i idéstudierna kommer dock till en del att användas i den kommande projekteringen av vägen.

1.4 Anknytande planering

Det finns kopplingar till andra åtgärdsvalsstudier som genomförs i Sundsvallsområdet, bl. a ÅVS Öst-västliga transporter, ÅVS Gods i Sundsvallsregionen samt ÅVS Kartläggning utökad kapacitet på Ostkustbanan.

1.5 Ramar för åtgärds kostnad

Det finns en kostnadsram för ombyggnaden av befintlig E4. Denna ram har dock inte använts som en begränsning i denna studie eftersom det är flera aktörer involverade som är ansvariga för de olika åtgärdsförslagen.

1.6 Geografisk avgränsning

En geografisk avgränsning gjordes tidigt i åtgärdsvalsstudien, se karta, bilaga 1. I praktiken innefattar det sträckan från Njurunda till Sundsvalls resecentrum, med tyngdpunkt på tätorterna Njurundabommen, Kvissleby och Bredsand. I den geografiska avgränsningen ingår då både befintlig E4, ny E4, övriga vägar inom området samt Ostkustbanan.

1.7 Avgränsning av innehåll och omfattning

Studien omfattar personresor med trafikslagen buss, bil, tåg, gång- och cykel. Godstransporter på den aktuella sträckan hanteras i åtgärdsvalsstudien "Gods i Sundsvallsregionen" och långväga persontransporter hanteras i studien "Ostkustbanan Gävle-Sundsvall".

Studien har också kopplingar till den järnvägsplan samt vägplan som utförs för förlängd mötesstation i Dingersjö, samt åtgärdsvalsstudien Öst-västliga transporter.

1.8 Tidshorisont för åtgärders genomförande

Tidshorisonten för merparten av åtgärderna ligger i intervallet 2014-2016 och 2017-2020.

2. Problembeskrivning, förhållanden, förutsättningar och mål för åtgärder

2.1 Behov, brister, problem och intressenter

Den nya E4-an kommer med stor sannolikhet att medföra en ökning av resandet med bil när förutsättningarna för bilpendling förbättras markant. Det är därför viktigt att gynna hållbara resor på denna sträcka, t.ex. vid pendling in till Sundsvall.

När trafiken läggs över på ny E4 behöver befintlig E4 byggas om till en mindre väg med en annan funktion. I det arbetet måste man då beakta förutsättningarna för kollektivtrafik samt gång- och cykel. Samtidigt finns det önskemål från handeln att det ska vara lätt att ta sig med bil till de tätorter som i dagsläget ligger utmed E4 men som sedan kommer att ligga utmed en lokal väg. Det finns också ett starkt intresse för att exploatera nya områden i Njurunda med omnejd i och med att restiden in till Sundsvall minskar med ny E4.

2.2 Befintliga förhållanden och utveckling – referensalternativ

Idag är det långa restider på befintlig E4 söder om Sundsvall pga. av mycket trafik, korsningar med trafiksignaler mm. Det finns också många boende utmed befintlig E4 som idag är mycket störda av trafikbuller. Detta kommer att ändras när trafiken läggs om på ny E4. Trafikmängderna beräknas minska från en årsdygnstrafik på 10 000 - 18 000 beroende på delsträcka, till ca 3000 – 5000 efter att ny E4 tagits i bruk.

Samtidigt har centrala Sundsvall problem med luftkvaliteten, både när det gäller partiklar och kvävedioxider. Därför är det viktigt att inte öka antalet bilresor i samband med att ny E4 tas i bruk utan att i stället öka andelen som går, cyklar och åker kollektivt.

Kommunen skriver i sitt förslag till ny översiktsplan att ny E4 och en tågstation gör att Njurunda och dess omnejd förväntas bli ett område med stor potential, en plats för tillväxt utanför centrala staden. Kommunen har också utförts s.k. Hot Spots-studier utmed sträckan för ny E4 för att kartlägga lämpliga platser för exploatering av nya bostads- och industriområden.

2.3 Målbilder

Sex målbilder har tagits fram gemensamt i processen för åtgärdsvalsstudien ”Resor Njurunda-Sundsvall”. Målåret satts till år 2021, dvs. samma år som Sundsvalls kommun har för sin översiktsplan som är under framtagande.

1. *Människor reser i högre utsträckning med mer hållbara trafikslag; gång -cykel, buss- och spårtrafik, och det är lätt med kombinationsresor mellan samtliga trafikslag inklusive bil.*
2. *Trafikmiljön är tillgänglig, säker och trygg för alla.*
3. *Det är enkelt, prisvärt, tillgängligt och går snabbt att resa kollektivt.*

4. *Gång- och cykelbanor är snabba, sammanhängande och gena med bra standard (utformning, drift och underhåll).*
5. *Transportsystemet möjliggör ett hållbart resande som gynnar arbetspendling, lokal handel och besöksnäring.*
6. *Bostäder, handel och arbetsplatser är lokaliserade så man kan nå dem med kollektivtrafik och gång/cykel.*

3. Alternativa lösningar

3.1 Tänkbara åtgärdsstyper

Fyrstegsprincipen har genomsyrat processen ända från start. Med utgångspunkt i målbilderna som togs fram efter workshop 1 formulerades åtgärdsförslag av respektive arbetsgrupp under workshop 2. Grupperna var då indelade utifrån de olika aktörer och intressenter som fanns på plats.

Deltagarna tillämpade fyrstegsprincipen, med extra fokus på steg 1 och steg 2. De moment som deltagarna ombads genomföra var:

- Ta fram åtgärder enligt fyrstegsprincipen
- Bedöma tidsperspektivet för genomförande av åtgärden
- Föreslå ansvariga för respektive åtgärd

En bruttolista med åtgärdsförslag sammanställdes då som arbetsgruppen kunde arbeta vidare med.

Nedan redovisas de utvalda åtgärdsförslagen (40 st.) som den mindre arbetsgruppen inom projektorganisationen för åtgärdsvalsstudien bedömt som mest relevanta utifrån den bruttolista som togs fram under workshop 2. Vid urvalet för effektbedömning har den prioritering av åtgärder som deltagarna gjort beaktats. Några av åtgärdernas formuleringar justerades också av den mindre arbetsgruppen för att de skulle bli tydligare. Åtgärder har ibland också flyttats till ett annat steg inom fyrstegsprincipen där åtgärden bedömts passa in bättre. Vissa åtgärder togs också bort efter sammanslagningar eller liknande.

En iakttagelse är att tyngdpunkten av åtgärder återfinns inom fyrstegsprincipens steg 1 och 3, "TÄNK OM" och "BYGG OM".

Utvalda åtgärder (9 st.) inom "TÄNK OM" (steg 1)

- Marknadsför nya och befintliga pendlarparkeringar
- Sök rätt på positiva förebilder som kan användas i påverkansinsatser för hållbart resande
- Samarbete kring hållbart resande med skolor, företag/arbetsgivare, civilsamhället och myndigheter liksom information till dessa
- Utveckla en samåknings APP Njurunda
- Uppmana till samåkning eller "ickersor" där så är möjligt
- Låna elcykel i stor utsträckning och under längre tid
- Dyra parkeringar i Sundsvalls centrum dagtid inklusive bra erbjudanden för pendling med kollektivtrafik
- Incheckning av matvaror och hemkörning billigt eller gratis
- Gratis prova-på-buss för bilister under en längre period

Utvalda åtgärder (7 st.) inom "OPTIMERA" (steg 2)

- Behovsanpassad drift och underhåll av gång-och cykel
- Belysning passande för gående och cyklisters förutsättningar och behov
- Prioritering cykel vid höghastighetsstråk och buss vid korsningspunkt med bil

- Utveckla enkelt och samordnat betal- och biljettsystem för kollektivtrafik
- Inför WiFi på bussarna
- Turtäthet 10minuters-trafik vid morgon/kväll
- Snabbuss på nya E4:an ToR mellan Njurunda/Nolby/Sundsvall

Utvalda åtgärder (10st) inom "BYGG OM" (steg 3)

- Cykel- och gångvägar separeras med skiljeremsa från väg med fordonstrafik, men placeras parallellt med vägen
- Bredda cykel- och gångvägar, särskilt för stråk där höghastighetscykling sker
- Cykel- och gångvägar separeras tydligt från varandra, längs höghastighetsstråken för cykel
- Tunavägen ska bli en trafiksäker väg (inkl. gång- och cykelväg), möjliggöra anslutning till kollektivtrafik.
- Komplettera befintliga parkeringar och busshållplatser med väderskyddade cykelställ för fastlåsning i ram eller cykelgarage. Möjlighet till laddning av elcykelbatteri.
- Befintliga hållplatser vindskyddade
- Hållplats i anslutning till trafikplatserna Nolby och Stockvik samt parkeringsmöjligheter för cyklar och bilar
- Bygg flera nya, utvecklade pendlarparkeringar för cykel, i anslutning till kollektivtrafik strategiskt placerade vid t ex dagligvaruhandel eller förskola/skola
- Bygg flera nya, utvecklade pendlarparkeringar för bil, i anslutning till kollektivtrafik (håll-platslägen kan ex också flyttas), strategiskt placerade vid t ex dagligvaruhandel
- Komplettera befintlig infrastruktur med att bygga anslutande gång- och cykelvägar till arbetsplatser och andra viktiga målpunkter

Utvalda åtgärder (4 st.) inom "BYGG NYTT" (steg 4)

- Bygg cirkulationsplatser på befintlig E4
- Bygg pendeltågstation i Njurundabommen
- Bygg pendeltågstation i Kvissleby
- Fler bostäder, även hyreshus i anslutning till pendlingsstråk för cykel och kollektivtrafik

3.2 Studerade åtgärdstyper och alternativa lösningar

Effektbedömningar av de olika åtgärdsförslagen (40 st.) genomfördes i två steg. Först gjorde var och en i den mindre arbetsgruppen en individuell bedömning för respektive åtgärd i förhållande till en enskild faktor. Nedan presenteras de tre faktorer som bedömningen baserades på liksom förklaring av bedömningsindelningen i tabell.

- Bedömd effekt på åtgärdsvalsstudiens sex mål
- Bedömd kostnad
- Bedömd tid för genomförande

Måluppfyllelse MYCKET HÖG	Mål MKT HÖG
Måluppfyllelse HÖG	Mål HÖG
Måluppfyllelse MEDEL	Mål MEDEL
Måluppfyllelse LÅG	Mål LÅG
Kostnadsnivå LÅG (upp till 1 milj.)	Sek LÅG
Kostnadsnivå MEDEL (upp till 10 milj.)	Sek MEDEL
Kostnadsnivå HÖG (upp till 100 milj.)	Sek HÖG
Kostnadsnivå MYCKET HÖG (mer än 100 milj.)	Sek MKT HÖG
Tidsperspektiv KORT (år 2013-2016)	Tid KORT
Tidsperspektiv MEDEL (år 2017-2020)	Tid MEDEL
Tidsperspektiv LÅNG (år 2021- framåt)	Tid LÅNG

Därefter redogjorde och diskuterade gruppen gemensamt varje individuell bedömning. Ibland gjordes en justering av bedömningen för en åtgärd efter diskussion inom gruppen. Den bedömning respektive åtgärd slutligen fick blev därmed gruppens gemensamma bedömning.

Genom denna process har flera personers kunskap och erfarenheter bidragit genom att olika perspektiv på en och samma åtgärd har lyfts. Det har passat bra här eftersom komplexiteten på de åtgärder som föreslagits ofta är hög. Insikten om dessa nyanser och de olika åtgärdernas inbördes beroende för att få full effekt är fundamental för det fortsatta arbetet med åtgärdsvalsstudien.

För åtgärdsvalsstudien som process har en viktig del varit att flera har varit delaktiga i effektbedömningarna. På så vis har flera personer dragit lärdom av arbetet och kunskap och erfarenheter har utbyttts i större utsträckning. Åtgärdsförslagen har genom denna process förfinats, genomlysts och begrundats i flera omgångar vilket är en styrka.

Effektbedömningen för respektive åtgärd finns att ta del av i en tabell, bilaga 2.

3.3 Potentiella effekter och kostnader för alternativen

Samlad effektbedömning med beskrivning och motivering

Den samlade effektbedömningen är liksom effektbedömningen för respektive åtgärd genomförd i två steg, individuellt och i grupp. Den lilla arbetsgruppen har gemensamt diskuterat de individuella bedömningarna och motiverat för varandra på vilka grunder bedömningarna gjorts. Den samlade bedömning som respektive åtgärd slutligen fick blev därmed gruppens gemensamma bedömning. Samma tre faktorer, dvs. *bedömd*

effekt på åtgärdsvalsstudiens mål (totalt sex mål), bedömd kostnad samt bedömd tid för genomförande vägdes samman till en samlad bedömning finns redogjord nedan.

3.4 Bedömd samhällsekonomisk nytta av alternativen

För ett av åtgärdsförslagen bedömde Trafikverket att det fanns behov av en djupare nyttoanalys. Förslaget på anläggande av en tågstation i Njurundabommen beräknades utifrån vilka trafikantnyttor som en station på den platsen skulle kunna ge utifrån åktidsvinster och trafikantförluster.

4. Förslag till inriktning och rekommenderade åtgärder

4.1 Beskrivning av övergripande inriktning

Utgångspunkten när det gäller åtgärdsförslagen har varit att skapa olika åtgärdspaket som har inriktning mot målbilderna. Under workshop 3 samlades ett mindre antal aktörer som jobbade vidare med ett utkast på fyra olika åtgärdspaket; gång- och cykel, kollektivtrafik, bil och hållbart resande. Några ytterligare förslag på åtgärder lades till och några åtgärdsförslag slogs ihop under workshopen.

4.2 Rekommenderade åtgärder

Fyra åtgärdspaket med åtgärdsförslag/åtgärdsinriktningar har slutligen tagits fram av den mindre arbetsgruppen. Totalt innehåller åtgärdspaketerna 28 stycken åtgärdsinriktningar.

Åtgärds paket: Gång- och cykel (9 åtgärder)

Fyrstegsprincipen	Åtgärd	2014-2016	2017-2020	2021-	Kostnad	Samlad effekt-bedömning	Förslag på ansvarig
Steg 1: Tänk om	Beteendepåverkande aktiviteter (tex. positiva förebilder mm)	X			upp till 1 milj	MEDEL	Sundsvalls kommun, Landstinget Västernorrland
Steg 1: Tänk om	Låna elcykel i stor utsträckning och under längre tid	X			upp till 1 milj	HÖG	Sundsvalls kommun
Steg 1: Tänk om	Utreda möjligheterna att ta med cykel på buss och tåg		X		upp till 1 milj	MEDEL	Sundsvalls kommun, RKM, operatörer, Landstinget Gävleborg/X-Trafik
Steg 1: Tänk om	Följa upp trafiksituationen för oskyddade på Tunavägen efter det att nya E4 öppnats.		X		upp till 1 milj	MEDEL	Trafikverket Sundsvalls kommun
Steg 2: Optimera	Prioritering cykel längs kustvägen vid korsningspunkt med bil.		X		1- 10 milj	HÖG	Trafikverket Sundsvalls kommun
Steg 3: Bygg om	Komplettera befintlig infrastrukturer med att bygga anslutande gång- och cykelvägar till arbetsplatser, skolor/förskolor och andra viktiga målpunkter, samt åtgärda felande länkar.		X		1- 10 milj	HÖG	Trafikverket, Sundsvalls kommun, Länsstyrelsen, Företagarna (Arbetsplatser)
Steg 3: Bygg om	Komplettera med belysning passande för gående och cyklister förutsättningar och behov		X		1- 10 milj	HÖG	Trafikverket Sundsvalls kommun
Steg 3: Bygg om	Utforma trafikmiljön längs Kustvägen så att det går att cykla ca 30km/h. Trafikmiljön ska vara säker för alla trafikanter (cyklister, fotgängare, bilister, bussresenärer) tex genom breddning, separering och bra linjeföring av gång- och cykelvägen.		X		10 - 100 milj	HÖG	Trafikverket, Sundsvalls kommun
Steg 3: Bygg om	Komplettera befintliga parkeringar och busshållplatser med väderskyddade cykelställ för fastlåsnings i ram eller cykelgarage.	X			1- 10 milj	MEDEL	Sundsvalls kommun

RKM = Regionala kollektivtrafikmyndigheten

Åtgärds paket: Kollektivtrafik (13 åtgärder)

Fyrstegsprincipen	Åtgärd	2014-2016	2017-2020	2021-	Kostnad	Samlad effekt-bedömning	Förslag på ansvarig
Steg 1: Tänk om	Marknadsför nya och befintliga pendlarparkeringar	X			upp till 1 milj	MEDEL	Sundsvalls kommun, RKM
Steg 1: Tänk om	Beteendepåverkande aktiviteter (tex. positiva förebilder mm)	X			upp till 1 milj	MEDEL	Sundsvalls kommun, RKM, Nobina
Steg 1: Tänk om	Implementera nya parkeringsstrategin	X			upp till 1 milj	HÖG	Sundsvalls kommun
Steg 1: Tänk om	Bra erbjudanden för pendling med kollektivtrafik	X			1- 10 milj	HÖG	Din Tur, Nobina
Steg 1: Tänk om	Behålla/utöka turtäthet 10minuters-trafik vid morgon/kväll	X			1- 10 milj	HÖG	Sundsvalls kommun, RKM
Steg 1: Tänk om	Utreda möjligheterna för snabbuss på nya E4:an ToR mellan Njurunda/Nolby/Sundsvall	X			1- 10 milj	HÖG	Sundsvalls kommun, RKM
Steg 1: Tänk om	Gratis prova-på-buss för bilister under en längre period	X			upp till 1 milj	HÖG	Sundsvalls kommun, Din Tur
Steg 2: Optimera	Utveckla enkelt och samordnat betal- och biljettsystem för kollektivtrafik		X		1- 10 milj	HÖG	Din Tur
Steg 2: Optimera	Tidsdifferntierade taxor	X			upp till 1 milj	MEDEL	Din Tur
Steg 2: Optimera	Inför WiFi på bussarna	X			1- 10 milj	MEDEL	Din Tur, Nobina
Steg 2: Optimera	Utreda om möjligheten att glesa ut hållplatser	X			upp till 1 milj	MEDEL	Kommunen, RKM, Trafikverket
Steg 2: Optimera	Utreda behovet och möjligheten till busshållplats vid trafikplats Nolby		X		upp till 1 milj	MEDEL	Trafikverket, Sundsvalls kommun
Steg 4: Bygg nytt	Utreda och bygga tågstation i Njurundabommen		X		10 - 100 milj	HÖG	Trafikverket, Sundsvalls kommun, Landstinget Gävleborg/X-Trafik, RKM

Åtgärds paket: Bil

Fyrstegsprincipen	Åtgärd	2014-2016	2017-2020	2021-	Kostnad	Samlad effekt-bedömning	Förslag på ansvarig
Steg 1: Tänk om	Utveckla samåkningsapp Njurunda (trygghet och säkerhet inbyggt i systemet)	X			upp till 1 milj	MEDEL	Företagarna
Steg 1 Tänk om	Följa upp trafiksituationen på Tunavägen efter det att nya E4 öppnats.		X		upp till 1 milj	MEDEL	Trafikverket Sundsvalls kommun

Åtgärds paket: Hållbart resande

Fyrstegsprincipen	Åtgärd	2014-2016	2017-2020	2021-	Kostnad	Samlad effekt-bedömning	Förslag på ansvarig
Steg 1: Tänk om	Samarbete kring hållbart resande med skolor, företag/arbetsgivare, civilsamhället och myndigheter liksom information till dessa.		X		upp till 1 milj	HÖG	Sundsvalls kommun
Steg 1: Tänk om	Möjliggöra och marknadsföra hemkörning av varor, ex matvaror	X			1- 10 milj	MEDEL	Företagarna (Handel)
Steg 1: Tänk om	Planera för fler bostäder, även hyreshus i anslutning till pendlingsstråk för cykel och kollektivtrafik		X		1- 10 milj	MEDEL	Sundsvalls kommun

4.3 Rekommendation till planering på projektnivå

Trafikverket beställer projektering av ombyggnaden av befintlig E4 i samråd med kommunen och med åtgärdsvalsstudien som underlag.

4.4 Förslag till ställningstagande

Trafikverket går vidare med en avsiktsförklaring med berörda aktörer enligt förslaget innehållande åtgärdspaket.

Trafikverket Region Mitt och Sundsvalls kommun har redan (maj 2014) skrivit under en särskild avsiktsförklaring om tågstation i Njurundabommen tillsammans med Landstinget i Gävleborg (X-trafik).

Bilagor

Bilaga 1: Karta över avgränsning av område Njurunda-Sundsvall

Bilaga 2: Effektbedömning av utvalda åtgärder

BILAGA 1

Sundsvall

Ankarsvik

Bredsand

Stockvik

Svartvik

Essvik

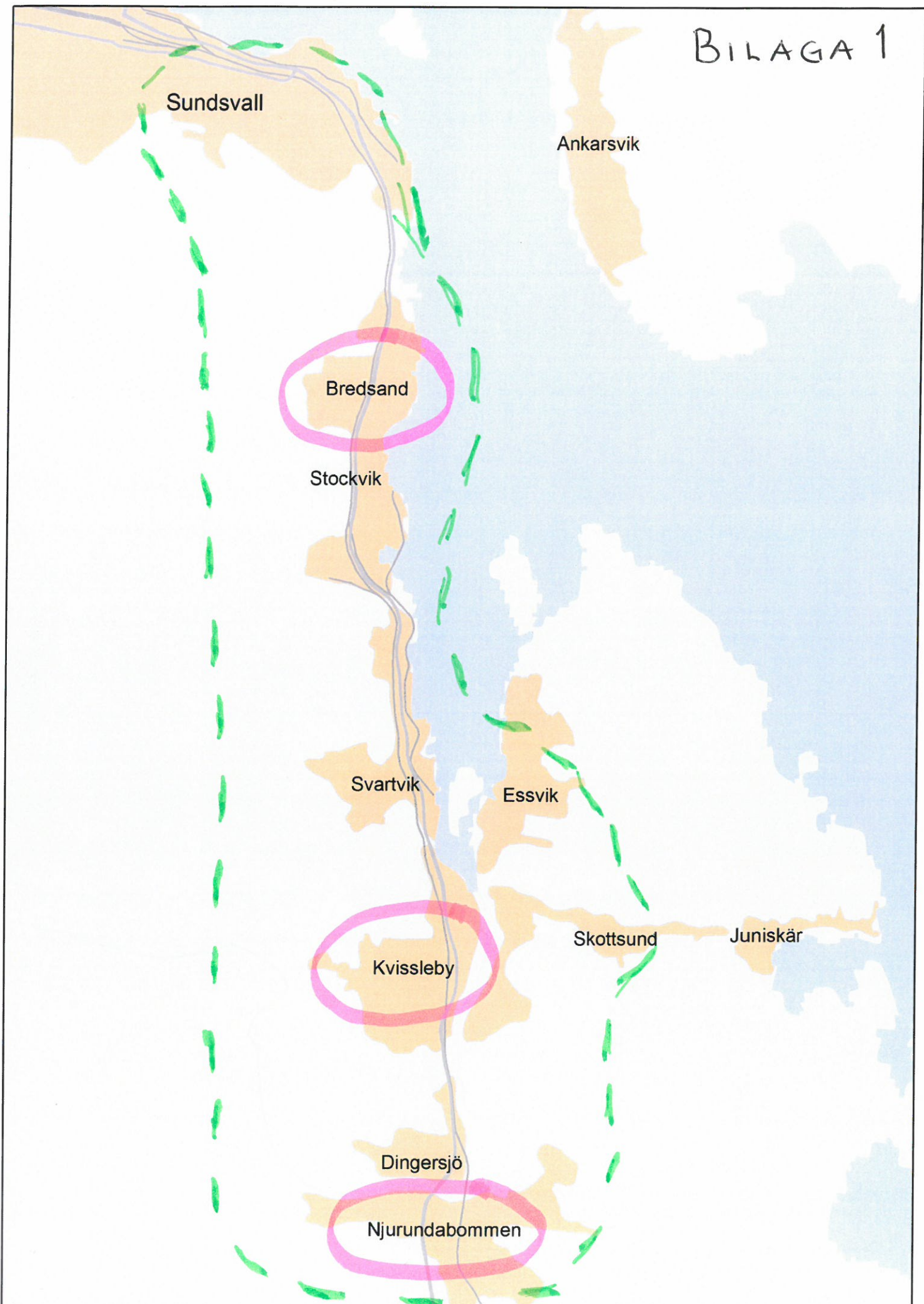
Kvissleby

Skottsund

Juniskär

Dingersjö

Njurundabommen



Hållbart resande mellan Njurunda och Sundsvall	Åtgärd - överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt. (Ytterligare beskrivande text för åtgärden och motivering av bedömningen finns i rapporten)									
Marknadsför nya och befintliga pendlarparkeringar	Sök rätt på positiva förebilder	Samarbete hållbart resande med olika intressenter	Utveckla samarbetsapp Njurunda	Uppmuntra till samåkning eller "ickeresor"	Låna elcykel	Dyr parkering Sundsvalls centrum och bra erbjudande med kollektivtrafiken	Incheckning och hemkörning av (mat)varor	Gratis prova-på-buss för bilister		
Effektbedömning av utvalda åtgärder "TÄNK OM"	MEDEL	MEDEL	MEDEL	MEDEL	HÖG	HÖG	MEDEL	HÖG		
Samlad effektbedömning	MEDEL	MEDEL	MEDEL	MEDEL	HÖG	HÖG	MEDEL	HÖG		
Bedömd effekt på åtgärdsstudiens mål										
Människor reser i högre utsträckning med mer hållbara (trafiklag, gång-cykel, buss- och spårtrafik, och det är lätt med kombinationsresor mellan samtliga trafikslag inklusive bil.										
Trafiktjänst är tillgänglig, säker och trygg för alla.										
Det är enkelt, prisvärt, tillgängligt och går snabbt att resa kollektivt.										
Gång- och cykelbanor är snabba, sammanhängande och gena med bra standard (utformning, drift och underhåll).										
Transportsystemet möjliggör ett hållbart resande som gynnar arbetspendling, lokal handel och besöksnäring.										
Bostäder, handel och arbetsplatser är lokaliserade så man kan nå dem med kollektivtrafik och gång/cykel.										
Bedömda kostnader										
Kostnadsnivå										
Bedömd tid för genomförande										
Tidsperspektiv: kort (K), medel (M), lång (L)										
Viktigast åtgärd enligt deltagarna på WS 2	★	★	★							
Måluppfyllelse MYCKET HÖG	MÅI MKT HÖG									
Måluppfyllelse HÖG	MÅI HÖG									
Måluppfyllelse MEDEL	MÅI MEDEL									
Måluppfyllelse LAG	MÅI LAG									
Kostnadsnivå LAG (upp till 1 milj)	Sek LAG									
Kostnadsnivå MEDEL (upp till 10 milj)	Sek MEDEL									
Kostnadsnivå HÖG (upp till 100 milj)	Sek HÖG									
Kostnadsnivå MYCKET HÖG (mer än 100 milj)	Sek MKT HÖG									
Tidsperspektiv KORT (år 2013-2016)	Tid KORT									
Tidsperspektiv MEDEL (år 2017-2020)	Tid MEDEL									
Tidsperspektiv LÅNG (år 2021- framåt)	Tid LÅNG									

Samlad effektbedömning	
MYCKET HÖG effekt	MKT HÖG
HÖG effekt	HÖG
MEDEL effekt	MEDEL
LÅG effekt	LÅG

Åtgärd- genomföra åtgärder som medför begränsade ombyggnationer

(ytterligare beskrivande text för åtgärden och motivering av bedömningen finns i rapporten)

Hållbart resande Njurunda Sundsvall	Cykel- och gångvägar separeras från fordonstrafik	Bredda cykel- och gångvägar	Cykel- och gångvägar separeras tydligt från varandra	Tunavägen en trafiksäker väg	Komplettera befintliga parkeringar och busshållplatser med cykelparkering	Befintliga hållplatser vindskyddade	Hållplats i anslutning till trafikplatserna Nobby och Stockvik samt parkerings- möjligheter för cyklar och bilar	Bygg strategiskt placerade och utvecklade pendelparkeringar för bil	Komplettera befintlig infrastruktur med anslutande gång- och cykelvägar till viktiga målpunkter
Effektbedömning av utvalda åtgärder "BYGG OM"	HÖG	HÖG	HÖG	MEDEL	MEDEL	MEDEL	HÖG	MEDEL	HÖG
Samlad effektbedömning									
Bedömd effekt på åtgärdsvalstudiens mål									
Människor reser i högre utsträckning med mer hållbara trafikslag, gång-cykel, buss- och spårtrafik, och det är lätt med kombinationsresor mellan samtliga trafikslag inklusive bil.									
Trafikmiljön är tillgänglig, säker och trygg för alla.									
Det är enkelt, prisvärt, tillgängligt och går snabbt att resa kollektivt.									
Gång- och cykelbanor är snabba, sammanhängande och genua med bra standard (utformning, drift och underhåll).									
Transportsystemet möjliggör ett hållbart resande som gynnar arbetspendling, lokal handel och besöksnäring.									
Bostäder, handel och arbetsplatser är lokaliserade så man kan nå dem med kollektivtrafik och gång/cykel.									
Bedömda kostnader									
Kostnadsnivå									
Bedömd tid för genomförande									
Tidsperspektiv: kort (K), medel (M), lång (L)									
Viktigast åtgärd enligt deltagarna på WS 2	★	★	★	★	★★	★★		★	★
Måloppfyllelse MYCKET HÖG	MÅI MKT HÖG								
Måloppfyllelse HÖG	MÅI HÖG								
Måloppfyllelse MEDEL	MÅI MEDEL								
Måloppfyllelse LÅG	MÅI LÅG								
Kostnadsnivå LÅG (upp till 1 milj)	Sek LÅG								
Kostnadsnivå MEDEL (upp till 10 milj)	Sek MEDEL								
Kostnadsnivå HÖG (upp till 100 milj)	Sek HÖG								
Kostnadsnivå MYCKET HÖG (mer än 100 milj)	Sek MKT HÖG								
Tidsperspektiv KORT (år 2013-2016)	Tid KORT								
Tidsperspektiv MEDEL (år 2017-2020)	Tid MEDEL								
Tidsperspektiv LÅNG (år 2021- framåt)	Tid LÅNG								

Samlad effektbedömning	MKT HÖG
MYCKET HÖG effekt	HÖG
HÖG effekt	HÖG
MEDEL effekt	MEDEL
LÅG effekt	LÅG

Hållbart resande mellan Njurunda och Sundsvall	Åtgärd- nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder			
Effektbedömning av utvalda åtgärder "BYGG NYTT"	Bygg cirkulationsplatser på befintlig E4	Bygg pendeltågstation i Njurundabommen	Bygg pendeltågsstation i Kvissleby	Fler bostäder i anslutning till pendlingsstråk för cykel-och kollektivtrafik
Samlad effektbedömning	LÅG	HÖG	HÖG	HÖG
Bedömd effekt på åtgärdsvalsstudiens mål				
Människor reser i högre utsträckning med mer hållbara trafikslag; gång -cykel, buss- och spårtrafik, och det är lätt med kombinationsresor mellan samtliga trafikslag inklusive bil.				
Trafikmiljön är tillgänglig, säker och trygg för alla.				
Det är enkelt, prisvärt, tillgängligt och går snabbt att resa kollektivt.				
Gång- och cykelbanor är snabba, sammanhängande och gena med bra standard (utformning, drift och underhåll).				
Transportsystemet möjliggör ett hållbart resande som gynnar arbetspendling, lokal handel och besöksnäring.				
Bostäder, handel och arbetsplatser är lokaliserade så man kan nå dem med kollektivtrafik och gång/cykel.				
Bedömda kostnader				
Kostnadsnivå				
Bedömd tid för genomförande				
Tidsperspektiv; kort (K), medel (M), lång (L)				
Viktigast åtgärd enligt deltagarna på WS 2	★		★	
Måluppfyllelse MYCKET HÖG	Mål MKT HÖG			
Måluppfyllelse HÖG	Mål HÖG			
Måluppfyllelse MEDEL	Mål MEDEL			
Måluppfyllelse LÅG	Mål LÅG			
Kostnadsnivå LÅG (upp till 1 milj)	Sek LÅG			
Kostnadsnivå MEDEL (upp till 10 milj)	Sek MEDEL			
Kostnadsnivå HÖG (upp till 100 milj)	Sek HÖG			
Kostnadsnivå MYCKET HÖG (mer än 100 milj)	Sek MKT HÖG			
Tidsperspektiv KORT (år 2013-2016)	Tid KORT			
Tidsperspektiv MEDEL (år 2017-2020)	Tid MEDEL			
Tidsperspektiv LANG (år 2021- framåt)	Tid LANG			
Samlad effektbedömning				
MYCKET HÖG effekt				
HÖG effekt				
MEDEL effekt				
LÅG effekt				



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge, Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se