

Trafikåret i Sundsvall 2020



Innehåll

1. Sammanfattning Trafikåret 2020	4
2. Mål för trafikutvecklingen	5
3. Så här ser det ut	6
3.1 Kommunrankning för hållbart resande	6
3.2 Färdmedelsfördelning	7
3.3 Gående	8
3.4 Cykel	9
3.5 Kollektivtrafik	11
3.6 Biltrafik	13
3.7 Parkering	15
3.8 Säkerhet och miljö	16
4. Det här har vi gjort	20
4.1 Trafiksäkerhetsåtgärder	20
4.2 Beteendepåverkan och kampanjer	21
4.3 Infrastruktur	22
5. Vart är vi på väg?	25

1. Sammanfattning Trafikåret 2020

Trafiken i Sundsvall är en årlig uppföljning av trafikutvecklingen i Sundsvalls kommun. Här sammanställer vi fakta och statistik, beskriver vad vi gjort under året samt gör en analys över utvecklingen. Trafikåret 2020 i Sundsvall präglades som mycket annat i samhället år 2020 av coronapandemin. Restriktioner för resor, aktiviteter och arbete till följd av pandemin ändrade resvanorna för många under året. Ett antal stora infrastrukturprojekt i Sundsvall har tidigare år påverkat trafiken i Sundsvall, så var också fallet år 2020.

1. Så här ser det ut

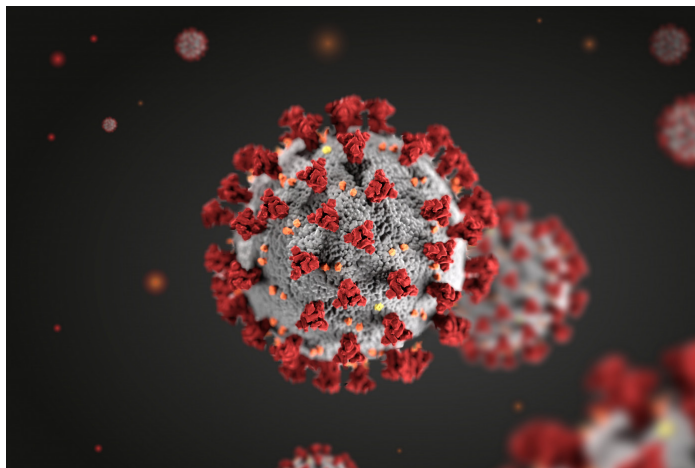
Under den här rubriken sammanfattar vi siffror för nuläget i trafiken. Pandemin har ändrat resvanor under året och detta syns i trafiksiffrorna för år 2020. Tydligast syns det på siffrorna för kollektivtrafiken där antalet resor i stadsbusstrafiken har minskat med 30 procent. Biltrafiken på centrala vägar i Sundsvall har också minskat, men inte i samma utsträckning som kollektivtrafiken. Antalet gående som passerat mätaren på Storgatan är färre, troligen som en följd av färre arbetspendlare och färre studenter på sträckan. Också antalet cykelpassager har minskat något, men där är minskningen jämfört med föregående år liten. Cyklingen påverkades inte heller på samma sätt som andra trafikslag under den inledande fasen av pandemin.

2. Det här har vi gjort

Det här avsnittet beskriver vad vi har gjort i trafiken under året. Det är åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten, beteendepåverkan och kampanjer samt ny och förbättrad infrastruktur. Under 2020 invigdes ett stort centralt infrastrukturprojekt för trafik, nämligen den nya Storbron i Sundsvall. Ett annat stort infrastrukturprojekt är arbetet med omvandlingen av väg 562 från trafikled till stadsgata. Utöver dessa större projekt har vi byggt ett antal nya gång- och cykelvägar samt genomfört ett test av cykelstråk på Esplanaden. Under året har vi också fortsatt arbetet med att skylta om vägar i enlighet med kommunens hastighetsplan. Vi har genomfört kampanjer och åtgärder för att uppmuntra fler att resa hållbart. Sundsvallsbor har fått låna elcyklar i två veckor via kampanjen *Låna elcykel* och barnfamiljer har vintercyklat genom kampanjen *Vintercyklisten*.

3. Vart är vi på väg?

I det här avsnittet gör vi en analys av vägen framåt för trafiken i Sundsvall, studerar trender och analyserar måluppföljning. Coronapandemin präglade trafikåret 2020 och innebär olika utmaningar för trafikens utveckling framöver. En särskilt stor utmaning står kollektivtrafiken inför. Samtidigt är det svårt att sja om vilka resebeteenden som kvarstår efter pandemins slut.



2. Mål för trafikutvecklingen

Sundsvalls kommun har ett antal mål för trafikutvecklingen i staden. Inom gällande översiktsplan är ett mål att två tredjedelar av alla resor i Sundsvall ska vara hållbara till år 2030. Hållbara resor definieras av kommunen som resor som sker med gång, cykel eller kollektivtrafik.

Enligt gällande översiktsplan ska trafikslagen för personresor prioriteras enligt följande: 1: Gång och cykel, 2: Kollektivtrafik, 3: Bil. Detta innebär att gång- cykel och kollektivtrafik ska prioriteras på alla vägar i kommunen där inte bilen har höga framkomlighetsanspråk.

Arbetet med att ta fram en ny översiktsplan pågår. Parallellt med detta arbetar stadsbyggnadskontoret med att skapa en trafikstrategi. Den nya översiktsplanen och trafikstrategin kommer innehålla nya mål för Sundsvalls trafikutveckling och transporter.

Transportsystemet står inför många utmaningar. Utsläpp från transporter utgör en stor del av de totala utsläppen av växthusgaser. I Sundsvalls kommun stod utsläppen från transporter för cirka 24 procent av de totala utsläppen av växthusgaser inom kommunen år 2018, det senaste året med tillgänglig data från nationella emissionsdatabasen. För att hejda klimatförändringarna till följd av mänsklig aktivitet, behöver utsläppen av växthusgaser minska drastiskt under detta och nästkommande decennium. Att minska trafikens utsläpp är därför en viktig pusselbit för att nå nationella och internationella klimatmål. Inom ramen för det miljöstrategiska programmet utreder Sundsvalls kommun nu målområdet minskad klimatpåverkan.

Trafiken är också en källa till många olyckor. Majoriteten av dessa olyckor ger lindriga personskador, men särskilt olyckor med motorfordonstrafiken leder till svåra personskador och dödsfall. Den svenska Nollvisionen som antagits av Sveriges riksdag, har det långsiktiga målet att ingen ska skadas allvarligt eller dödas i trafiken.

Utöver utsläpp av växthusgaser är trafiken också en källa till andra typer av luftföroreningar, vilket också det påverkar människors hälsa. Under 2020 antogs ett nytt åtgärdsprogram för luftkvalitet i Sundsvalls kommunfullmäktige, för att komma till rätta med partikelföroreningar. Ett av målen med programmen är att Sundsvalls kommun på sikt ska uppfylla det nationella miljömålet Frisk luft.

3. Så här ser det ut

3.1 Kommunrankning för hållbart resande

Sundsvalls kommun deltog under 2020 i två olika kommunrankningar för hållbart resande. Dessa är Trivektors kommunrankning SHIFT som rankar kommuners arbete med hållbara transporter, samt Cykelfrämjandets rankning Kommunvelometern som mäter och jämför kommunernas insatser för cykling under föregående år.

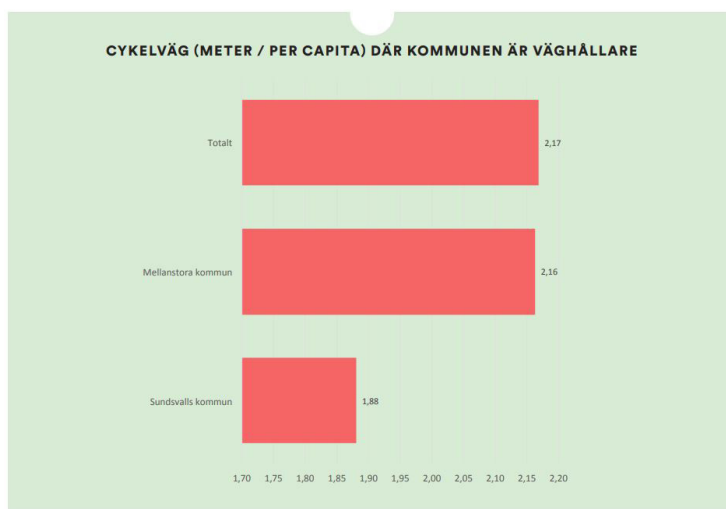


SHIFT

Under 2020 placerade sig Sundsvalls kommun på plats 32 av totalt 36 deltagande kommuner i SHIFTs rankning. Kommunrankningen SHIFT bygger på verktyget EcoMobility SHIFT, ett europeiskt benchmarkingverktyg för hållbara transporter i städer. SHIFT baseras dels på en enkät till kommunerna, dels på data från olika nationella databaser. Utifrån dessa tilldelas varje kommun ett visst antal poäng. Sundsvalls kommun fick år 2020 141,9 av totalt 272 poäng.

Kommunvelometern

Sundsvalls kommun placerade sig under 2020 på plats 15 av totalt 40 deltagande kommuner. Kommunen har ökat antalet meter cykelväg per capita sedan förra året, från 1,10 2019 till 1,88 för 2020. Antalet meter cykelväg per capita är dock fortsatt under snittet för mellanstora kommuner. Likaså är investeringar per capita under snittet för mellanstora kommuner, se figur 1 och 2.



Bildtext: Figur 1. Cykelväg i meter per capita, jämförelse mellan Sundsvalls kommun och snitt för medelstora kommuner samt snitt för samtliga medverkande kommuner i Kommunvelometern. (Kommunvelometern 2020, fördjupad kommunrapport Sundsvalls kommun)

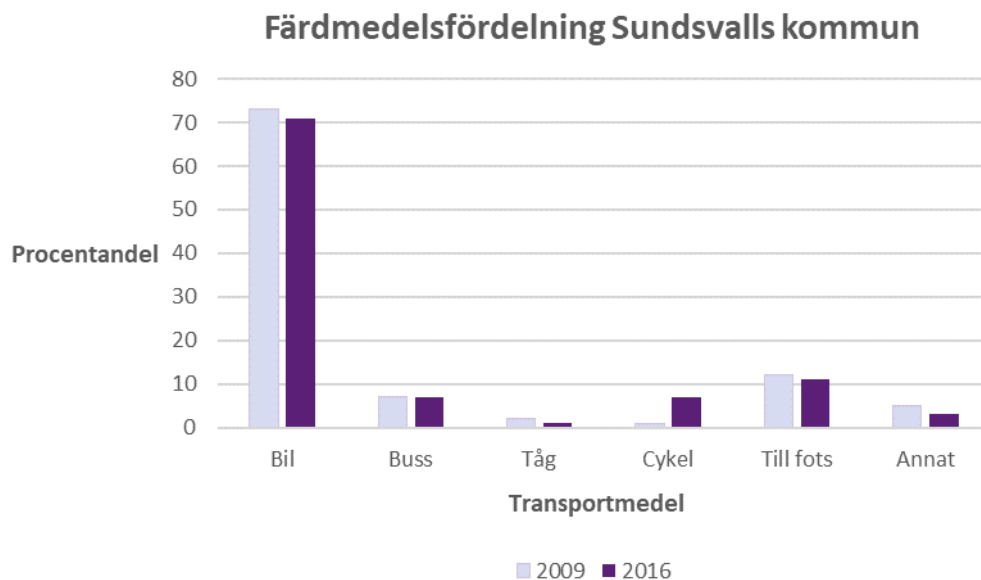
	INVESTERINGAR I JÄMFÖRELSE MED GENOMSNITTET FÖR MELLANSTORA KOMMUNER OCH TOTALT		
	Sundsvalls kommun	Genomsnitt mellanstora kommuner	Genomsnitt totalt
Investeringar i ny cykelinfrastruktur under 2019 kronor per capita	87	158	233
Budgeterat för ny cykelinfrastruktur för 2020 kronor per capita	50	216	274
Investeringar i drift och underhåll av cykelbanor under 2019 kronor per capita	117	94	104
Budget för investering i drift och underhåll av cykelbanor under 2020 kronor per capita	111	91	95
Summa investering kronor per capita 2019 (ny infrastruktur + drift och underhåll)	204	251	337
Summa budget kronor per capita 2020 (ny infrastruktur + drift och underhåll)	161	307	369

Bildtext: Figur 2. Investeringar per capita, jämförelse mellan Sundsvalls kommun och snitt för medelstora kommuner samt snitt för samtliga medverkande kommuner i Kommunvelometern. (Kommunvelometern 2020, fördjupad kommunrapport Sundsvalls kommun)

3.2 Färdmedelsfördelning

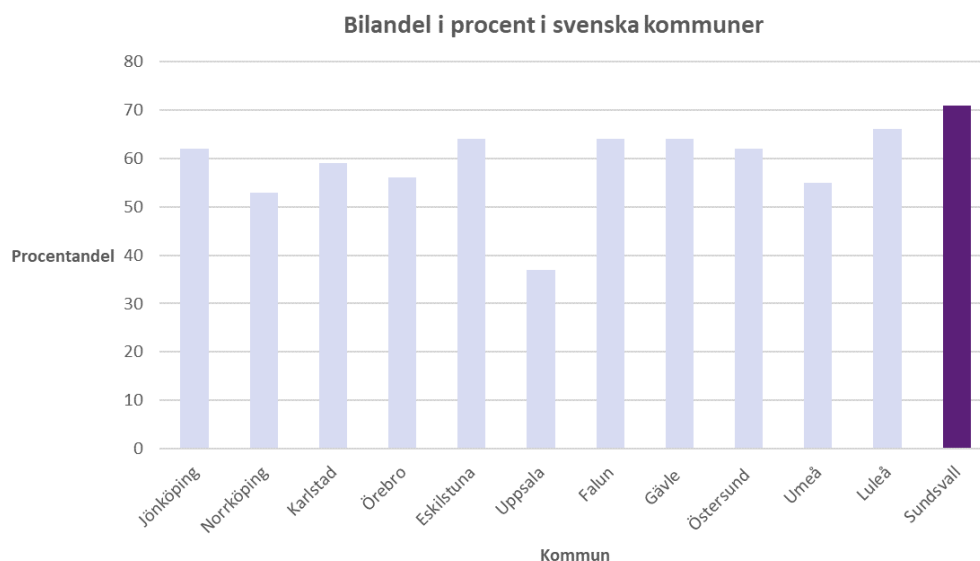
Den senaste resvaneundersökningen genomfördes 2016. Ingen ny resvaneundersökning har genomförts under år 2019. En ny resvaneundersökning för kommunen ska göras med jämna mellanrum.

Resultatet från 2016 års resvaneundersökning visade på följande färdmedelsfördelning för sundsvallsbornas resor, se figur 3.



Bildtext: Figur 3. Resultat av Resvaneundersökning 2009 och 2016.

Mellan resvaneundersökningar 2009 och 2016 hade andelen cykelresor ökat medan andelen bilresor minskat något. Mindre än halvvägs till måläret 2030 var det därmed under en tredjedel av resorna i Sundsvalls kommun som kunde klassas som hållbara. Sundsvalls kommun en hög bilandel jämfört med resultaten från andra liknande svenska kommuners resvaneundersökningar, se figur 4.

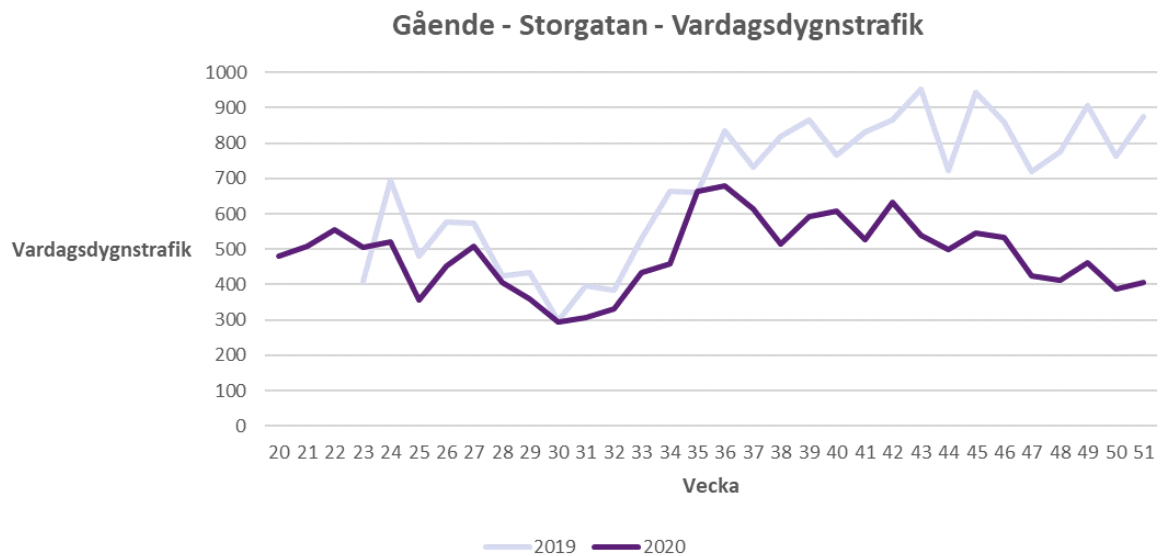


Bildtext: Figur 4. Bilandel i procent i jämförbara kommuner. Siffrorna är hämtade från olika resvaneundersökningar 2010-2020.

3.3 Gående

På Storgatan finns en mätare som året runt mäter antalet gående som passerar. Under både 2019 och 2020 var mätaren ur funktion under en längre period på våren. Den dataperiod vi kan jämföra mellan 2019 och 2020 är därför från början av juni till slutet av december. Mätaren visar en något högre nivå av gående under denna period för 2019 jämfört med 2020. Tydligast är skillnaden under hösten.

Storgatan är ett viktigt pendlingsstråk för studenter, de som arbetar i centrala Sundsvall eller har Sundsvalls centrum som målpunkt. Mittuniversitetet har sedan början av pandemin bedrivit distansundervisning. Att antalet gående som passerade mätaren en typisk vardag var lägre år 2020 än år 2019, beror troligen på universitetets övergång till distansstudier samt den generellt ökade förekomsten av distansarbete i Sundsvall under år 2020.



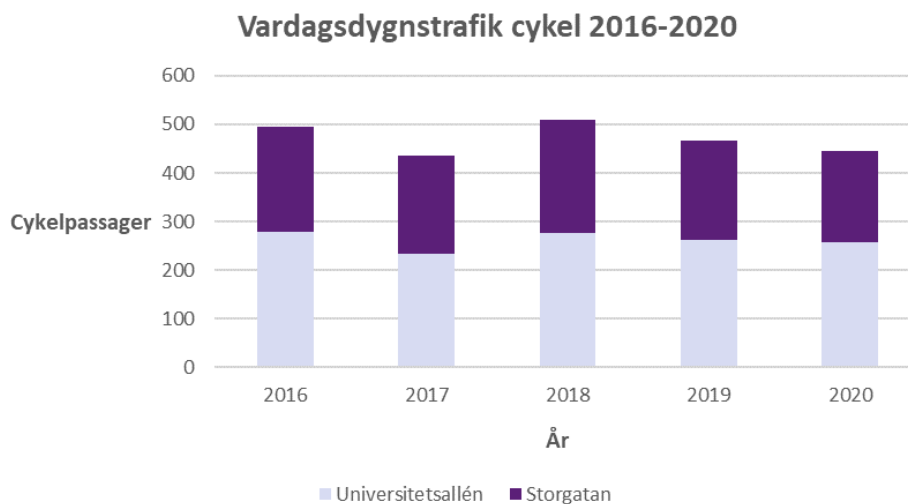
Bildtext: Figur 5. Genomsnittet av gångpassager per vecka registrerade på Storgatan 2019 och 2020. Under våren 2019 och 2020 var mätaren trasig och därför finns ingen registrerad data från den perioden.



3.4 Cykel

Sundsvalls kommun mäter kontinuerligt cykelpassager på två platser, Universitetsallén och Storgatan. Ytterligare en mätare med möjlighet att mäta cykeltrafik kontinuerligt finns på Hamngatan. Den mätaren har varit urkopplad under den tid som arbetet pågått med ombyggnationen av väg 562 till stadsgata.

Det är svårt att dra slutsatser om någon tydlig trend gällande cyklingen i Sundsvall baserat på de två mätpunkterna (figur 6). Mellan åren 2016 till 2019 ökade vardagsdygnstrafiken för dessa punkter vartannat år, och minskade vartannat. En förklaring till stora variationer mellan åren kan vara att viljan att cykla påverkas av bland annat väder. En regnig sommar eller vår med färre cykelpassager kan därför påverka statistiken för hela året. Mellan 2019 och 2020 minskade vardagsdygnstrafiken något.



Bildtext: Figur 6. Vardagsdygnstrafik för Universitetsallén och Storgatan för åren 2016 till 2020. Båda sträckorna redovisas tillsammans i staplar. För år Storgatan år 2020 är VDT framräknat utifrån vissa antaganden. Detta eftersom mätaren var ur funktion på våren och mätdata därför endast finns från andra halvan av året.

För år 2020 är det värt att notera att antalet cykelpassager på Universitetsallén inte minskade på våren (figur 7). Istället följer cykeltrafiken samma kurva som tidigare år, med en ökning av antalet passager från mars fram till juni. Jämför man detta med biltrafiken eller kollektivtrafiken, där resandet minskade kraftigt under mars månad, tyder detta på att cykeltrafiken i Sundsvall inte blev lika påverkad av pandemin som övriga trafikslag.



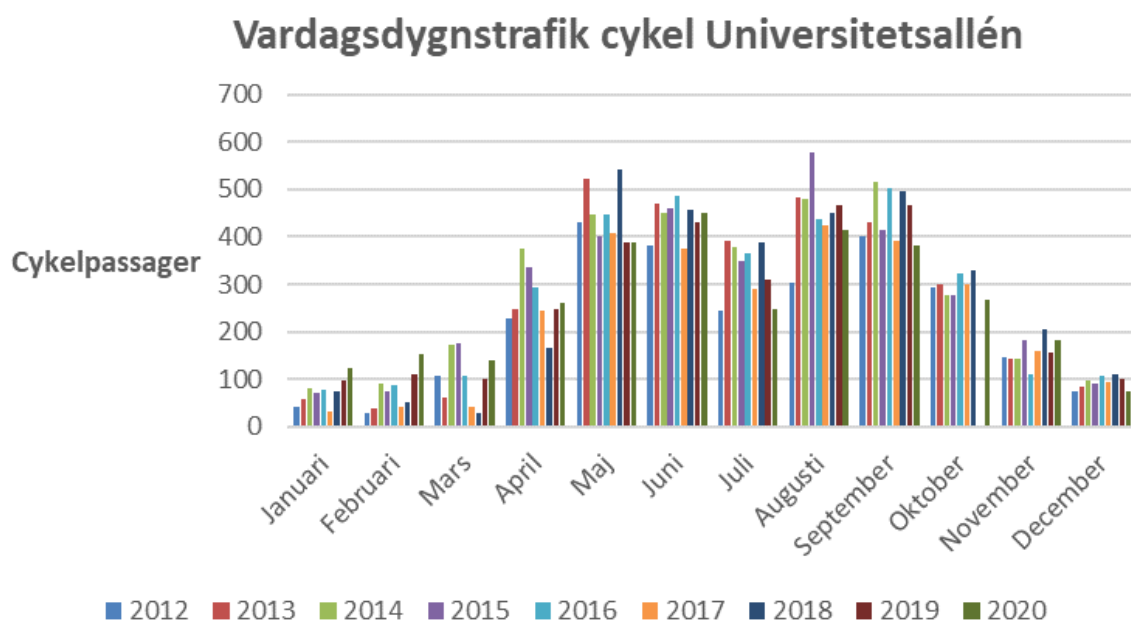
Bildtext: Figur 7. Vardagsdygnstrafik för cykel på Universitetsallén, redovisat per månad för åren 2019 och 2020.



I figur 6 syns att cykeltrafiken på Storgatan minskade mer än Universitetsallén mellan 2019 och 2020. Också här kan en förklaring vara ökat distansarbete och distansundervisning för studenter på Mittuniversitetet och kommunens gymnasium. Både universitet och gymnasium är viktiga målpunkter i området.

Antalet cyklister som passerade Universitetsallén under januari och februari år 2020 var det högsta på fem år (figur 8). Samtidigt varierar antalet cyklister som passerar mätarna under vintermånaderna mycket från år till år, troligen då cyklister är mer känsliga för variationer i väder. Januari och februari var ovanligt snöfattigt år 2020, och en tidig barmarkspanneriod kan förklara fler cyklister under dessa månader. En svagt positiv trend för vintermånaderna januari och februari kan noteras, men generellt är variationen stor mellan åren.

Att inte minskningen för cykel varit större under pandemin kan tyda på att en del resenärer bytt vissa resor från kollektivtrafik till cykel under pandemin.

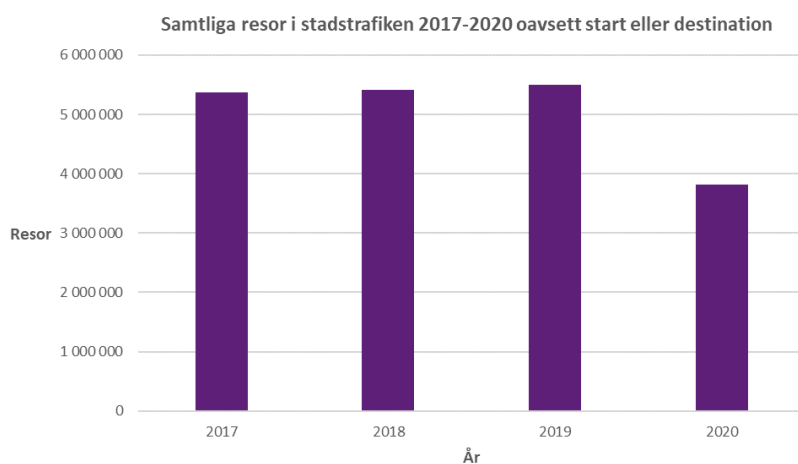


Bildtext: Figur 8. Vardagsdygnstrafik för cykel på Universitetsallén per månad och år, 2012-2020.

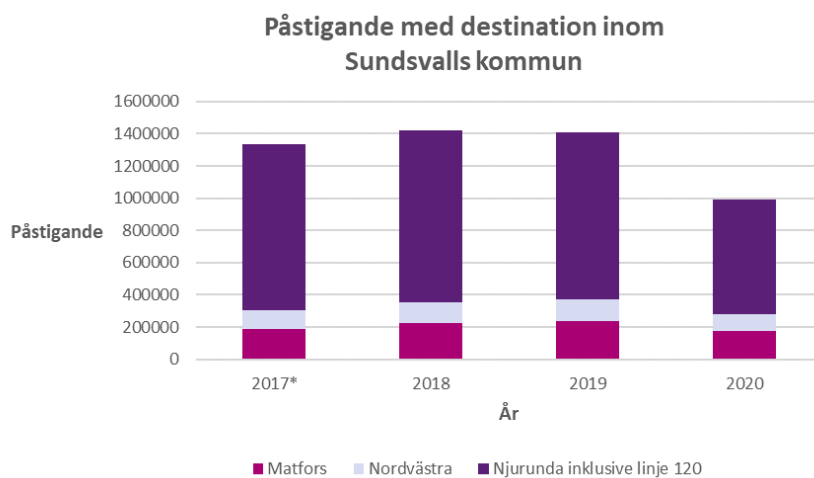
3.5 Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken har påverkats kraftigt av ändrade resebeteenden till följd av coronapandemin. Antalet resor med stadstrafiken i Sundsvall var 30 procent lägre år 2020 jämfört med år 2019 (figur 9). Antalet påstigande för busslinjerna till Matfors, Nordvästra (linjer till Kovland, Holm, Indal och Liden) och Njurunda är också cirka 30 procent lägre för år 2020 jämfört med år 2019 (figur 10).

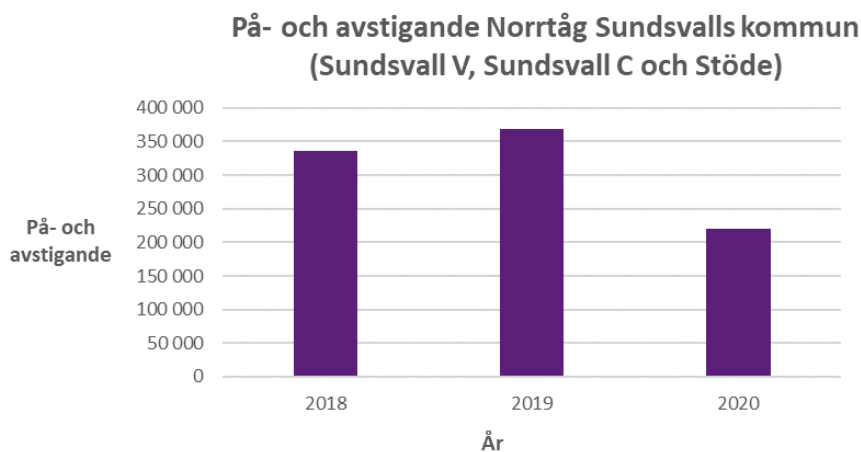
Också för tågtrafiken är minskningen påtaglig under pandemiåret. Antalet på- och avstigande med Norrtåg i Sundsvalls kommun var cirka 40 procent färre år 2020 jämfört med år 2019 (figur 11).



Bildtext: Figur 9. Antalet resor med stadsbusstrafiken, oavsett start eller destination, per år från 2017 till 2020.

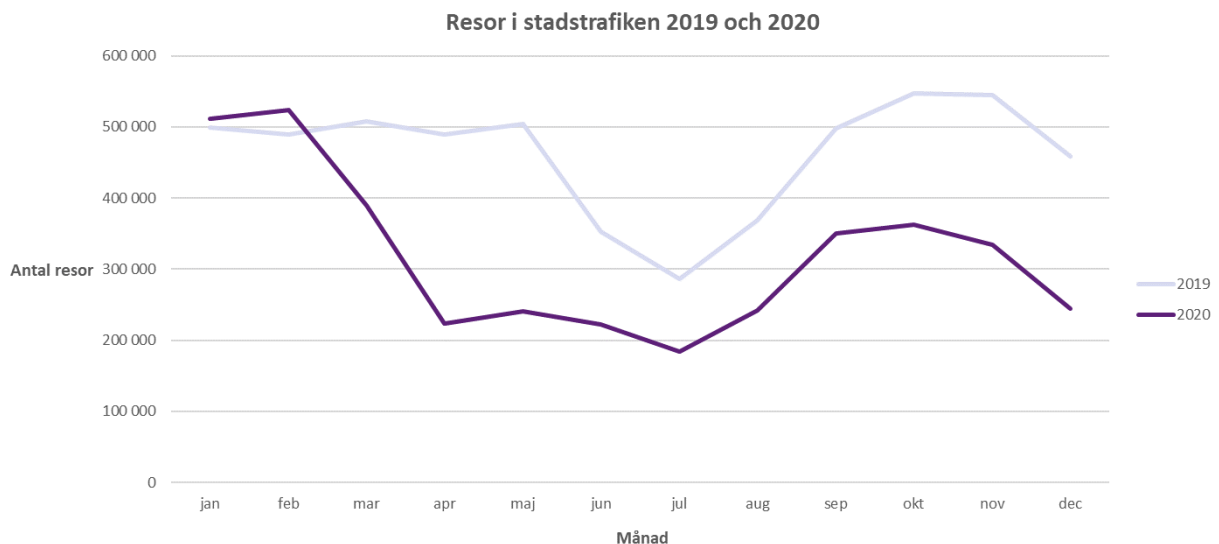


Bildtext: Figur 10. Påstigande i busstrafiken med destination inom Sundsvalls kommun. 2017 saknas data för december månad för Matfors busslinjer, därför är det verkliga antalet påstigande antagligen högre än den angivna siffran.

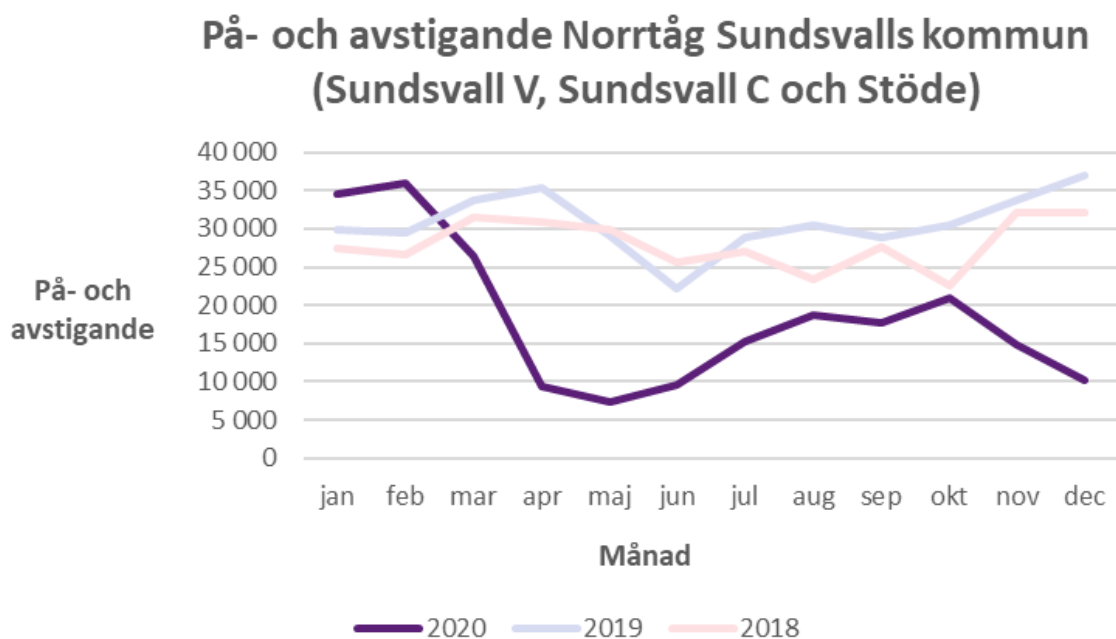


Bildtext: Figur 11. Antalet på- och avstigande per år med Norrtåg inom Sundsvalls kommun.

För både stadsbusstrafiken och tågtrafiken är det tydligt att nedgången i antalet resor inleddes mellan februari och mars (figur 12 respektive figur 13). Sedan mars 2020 har rekommendationer från Folkhälsomyndigheten på olika sätt direkt eller indirekt påverkat kollektivtrafiken. Den 16 mars går Folkhälsomyndigheten ut med rekommendationen att jobba hemifrån om möjligt. Den 19 mars går Folkhälsomyndigheten ut med rekommendationen till allmänheten att undvika icke-nödvändiga resor. Den 1 april kommer nya allmänna råd där rekommendationer till privatpersoner bland annat är att hålla avstånd i kollektivtrafiken, att undvika rusnings-tid och att avstå från onödiga resor.



Bildtext: Figur 12. Antalet resor per månad i stadsbusstrafiken, 2019 och 2020.

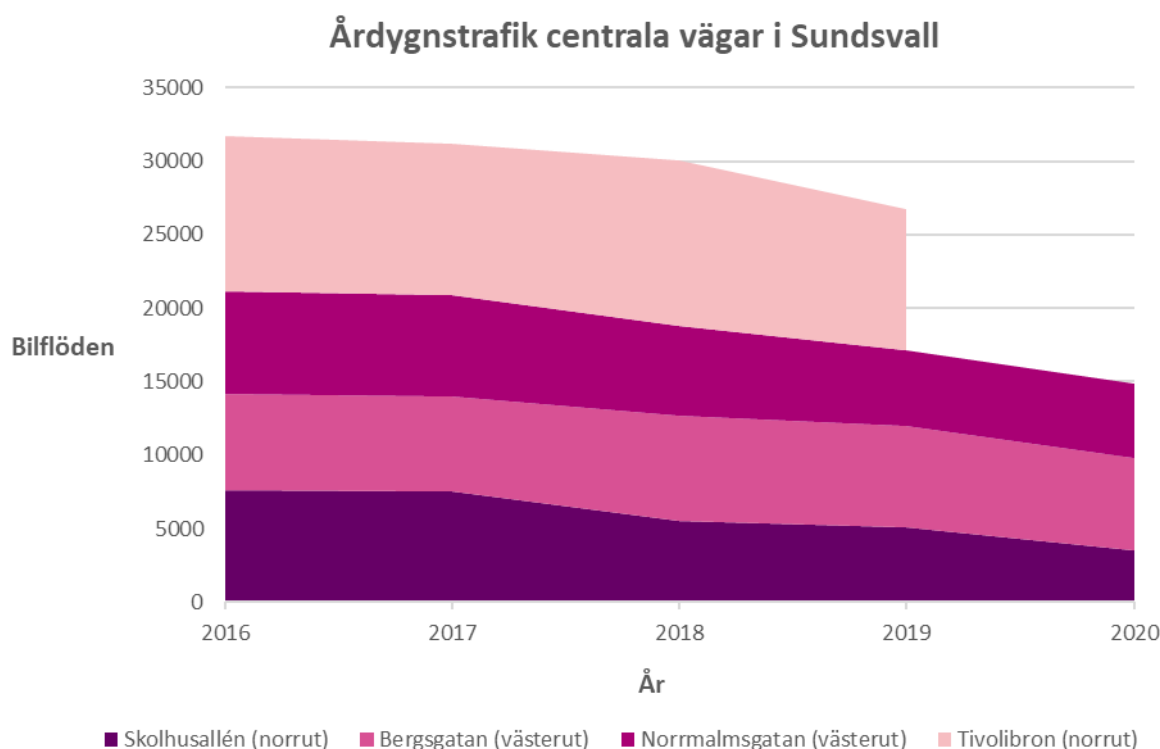


Bildtext: Figur 13. Antalet på- och avstigande per månad med Norrtåg inom Sundsvalls kommun, 2018, 2019 och 2020.

3.6 Biltrafik

Biltrafiken i Sundsvall påverkades år 2020 främst av två faktorer, coronapandemin och vägarbeten i centrala Sundsvall.

Sedan bron över Sundsvallsfjärden invigdes i slutet av 2014, så har mängden biltrafik minskat längs de fyra största vägarna i centrala Sundsvall. Under senare delen av 2017 påbörjades en rad utvecklingsprojekt och vägarbeten i Sundsvall. Kombinationen av vägarbeten centralt och en alternativ väg över fjärden har lett till en fortsatt minskning av biltrafiken på Skolhusallén, Tivolibron, Bergsgatan och Norrmalmsgatan, se figur 14. År 2020 var mätaren på Tivolibron trasig och därför saknas siffror för Tivolibron i figuren.

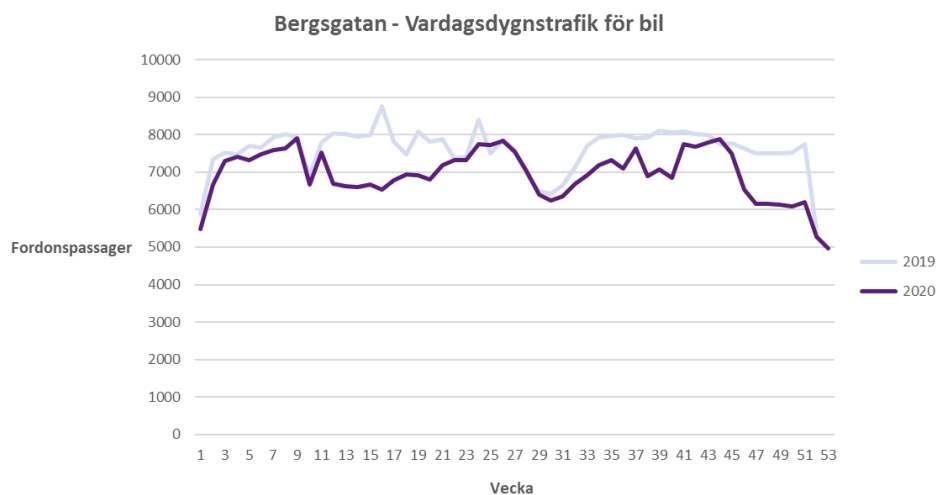


Bildtext: Figur 14. Årscygnstrafik för fyra centrala vägar 2016-2020. Data från en riktning, vilken riktning anges inom parentes vid respektive vägnamn. Mätaren på Tivolibron var trasig 2020 och därför saknas data för den sträckan.

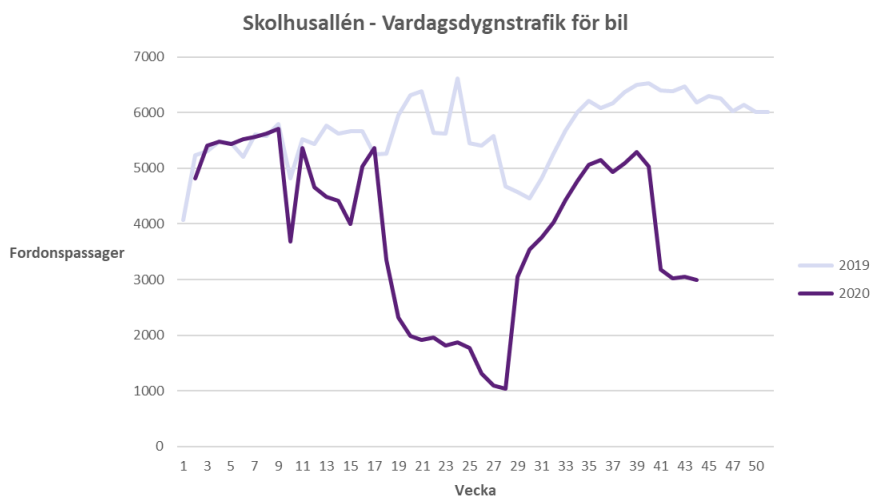
Under 2020 tillkom en oförutsedd faktor som ledde till ytterligare minskning av biltrafiken på de centrala vägarna i Sundsvall. Coronaviruset och de restriktioner som infördes för att stävja pandemin, ledde till förändrade resmönster i Sverige och i världen. Tydligast är pandemins påverkan när man tittar på siffrorna för de enskilda vägavsnitten. Minskningen korrelerar då med de veckor som reserestriktioner och rekommendationer om distansarbete infördes i Sverige, se figur 15 och 16. Siffrorna från Bergsgatan och Skolhusallén i figur 15 och 16, visar hur biltrafikflödena förändrats per vecka under år 2019 respektive år 2020.

Det är vanligt att biltrafiken minskar något i samband med skollov. Detta syns både på Bergsgatan och Skolhusallén under vecka sportlovet 10, såväl under 2019 som 2020. Efter sportlovet slut år 2020 ökade biltrafiken igen i riktning mot tidigare nivå både på Bergsgatan och Skolhusallén. Men efter vecka 11 sjönk trafikmängden igen till nivåer liknande de under sportlovsveckan.

Det är under vecka 12 och vecka 13 som Folkhälsomyndigheten börjar med dagliga presskonferenser med anledning av coronaviruset. Under dessa veckor kommer också reserekommandationer med avrådan om utlandsresor och onödiga resor inom landet. Folkhälsomyndigheten uppmanade även till ökat distansarbete och att undvika folksamlingar. Distansundervisning vid gymnasieskolor i kommunen inleds vecka 12 och 13. Flera arbetsplatser i kommunen övergår till distansarbete under denna period. Många evenemang ställs också in under den här perioden, efter att antalet tillåtna personer vid allmänna sammankomster begränsats först till 500 personer och senare ytterligare till max 50 personer.



Bildtext: Figur 15. Förändring i vardagsdygnstrafik per vecka för Bergsgatan, 2019 och 2020. Mätdata är för en riktning, västerut.



Bildtext: Figur 16 Förändring i vardagsdygnstrafik per vecka för Skolhusallén, 2019 och 2020. Mätdata är för en riktning, norrut.

Under hösten har skärpta rekommendationer för bland annat hemarbete, särskilt i anslutning till höstlovet vecka 44, antagligen bidragit till de lägre trafiksiffrorna på Bergsgatan från vecka 43 och framåt.

Särskilt Skolhusalléns trafiksiffror påverkas av olika trafikarbeten i Sundsvall under år 2020. I slutet av vecka 17 minskade antalet körfält på Skolhusallén i samband med vägarbeten. Sämre framkomlighet med anledning av detta ledde till att biltrafiken minskade ytterligare på Skolhusallén från vecka 18 och framåt. När Skolhusalléns samtliga körfält öppnar igen under vecka 28 så stiger snabbt biltrafikmängden på sträckan igen. Den tillfälliga bron som ersatt Storbron under byggtiden stängs sedan vecka 41. Framkomligheten för biltrafiken begränsas då under en tid, innan den nya bron öppnas för trafik i slutet av vecka 45. Data saknas för Skolhusallén från vecka 44, men troligen har trafiken ökat på sträckan sen dess.

3.7 Parkering

I dagsläget finns cykelparkering med plats för 224 cyklar året runt i Stenstan.

Under sommaren placeras flyttbara cykelparkeringar med plats för ytterligare 70 cyklar. En viktig del i attraktiva cykelparkeringar är möjlighet att säkert låsa fast sin cykel. De flesta kommunala cykelparkeringar i Stenstan har därför möjlighet till ramlåsning.

I Stenstan finns olika typer av parkering för bil. Det finns parkering på gatumark, ytparkeringar och parkeringshus. För bilparkering på gatumark finns 445 platser i Stenstan. Siffrorna för ytparkering respektive parkeringshus anges i tabellerna nedan. Strandparkeringen var stängd under 2020 för ombyggnationerna i arbetet med väg 562. Det nya parkeringshuset Stuvaren invigdes i slutet av år 2019, och ligger strax utanför Stenstan. Magasinparkeringen består både av ytparkering och ett parkeringshus under mark.

Ytparkering Stenstan	Parkeringsplatser bil
Fisktorget	169
Nytorget	77
Barkskeppet	80
Borgmästaren	59
Strandparkeringen (stängd 2020)	61
Totalt	446

Bildtext: Tabell 1. Antal parkeringsplatser per ytparkering i Stenstan

Parkeringshus	Antal p-platser bil
Balder	477
City-P	442
Stuvaren	450
Magasinparkeringen (inkl. ytparkering)	288
Totalt	1657

Bildtext: Tabell 2. Antal parkeringsplatser per parkeringshus i Sundsvall.

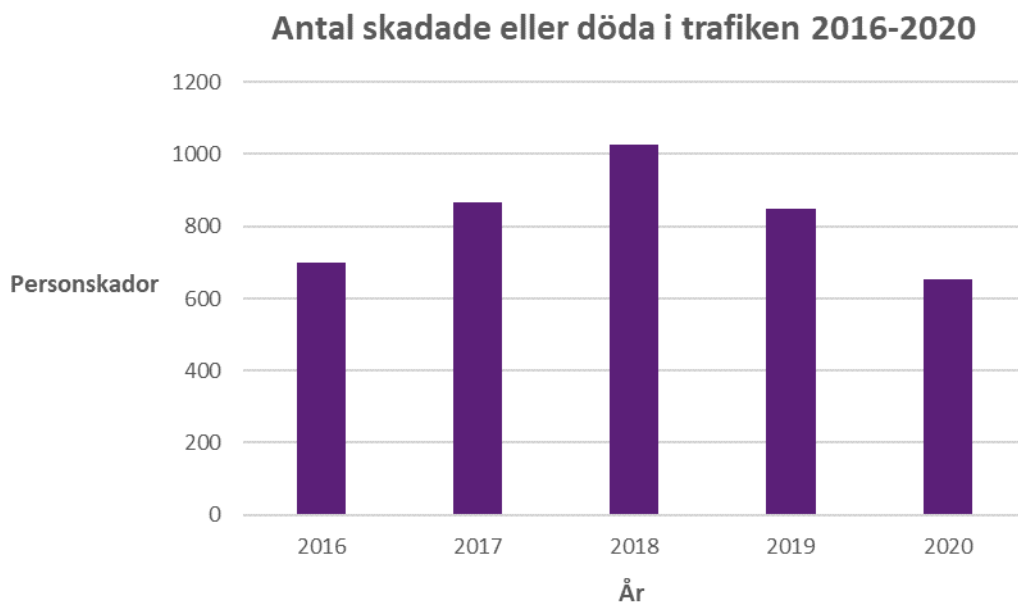
3.8 Säkerhet och miljö

3.8.1 Trafiksäkerhet och olycksutveckling

Personskador som uppkommer vid olyckor i trafiken rapporteras in till STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition). Figur 17 redovisar inrapporterade personskador vid olyckor i Sundsvalls kommun åren 2016 till 2020.

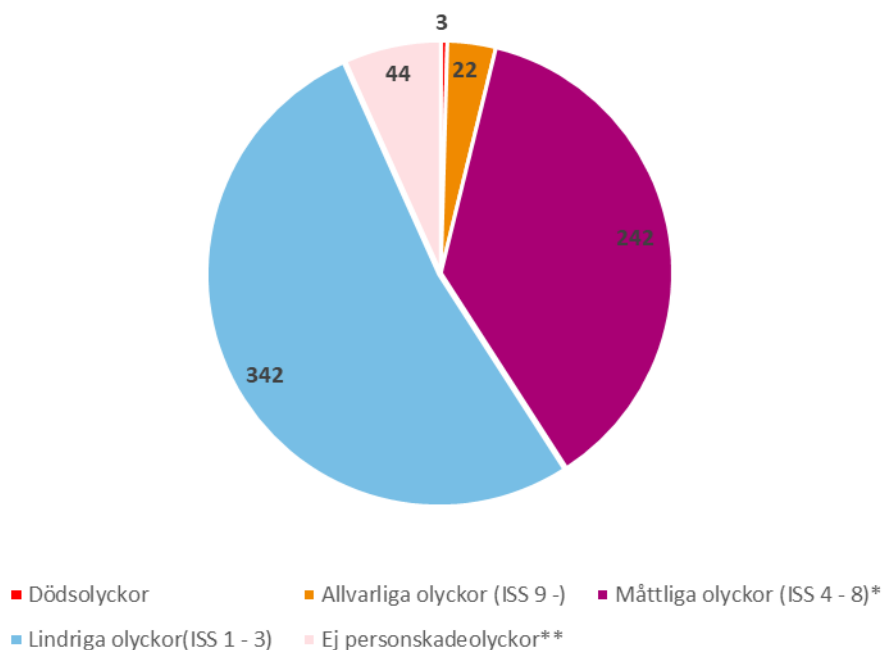
Variationen i inrapporterade skador från vägtrafiken, med en ökning av antalet personsskador mellan år 2016 till 2018, kan delvis förklaras av att vården blivit bättre på att rapportera in personskador i STRADA. Som en följd av coronapandemin kan dock mörkertalet för 2020 vara större än tidigare år. Detta då inrapporteringen i STRADA prioriterats ned till förmån för andra behov inom vården under pandemin.

Majoriteten av olyckorna 2020 var måttliga eller lindriga olyckor. Den vanligaste förekommande olyckstypen är fotgängares singelolyckor, följt av singelolyckor med cykel, se figur 18 och 19.

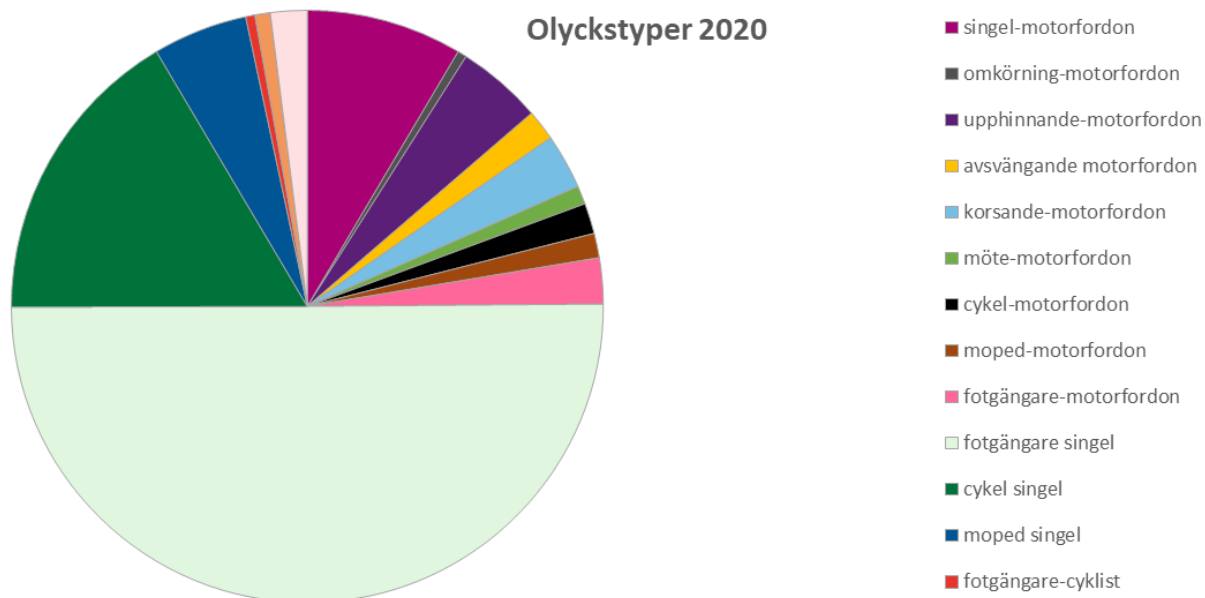


Bildtext: Figur 17. Antalet skadade eller döda i trafiken per år i Sundsvall, från år 2016 till år 2020.

Skadegrad olyckor 2020

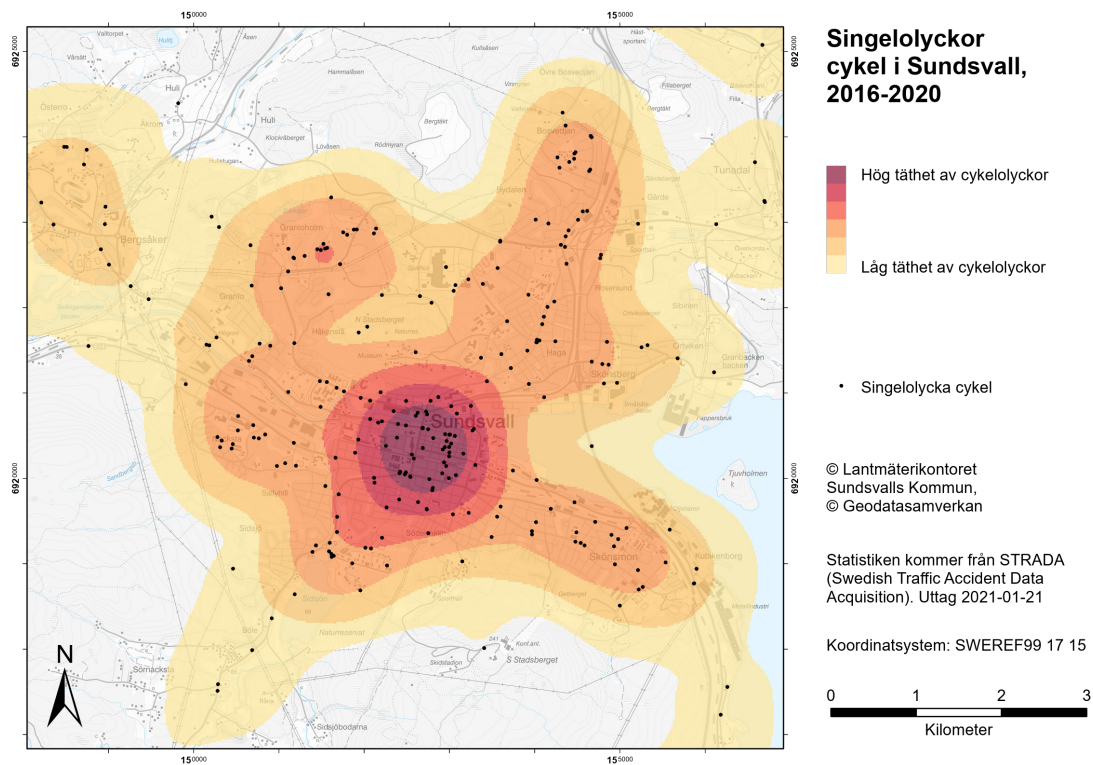


Bildtext: Figur 18 Skadegrad för de olyckor som skedde i Sundsvalls kommun under år 2020.

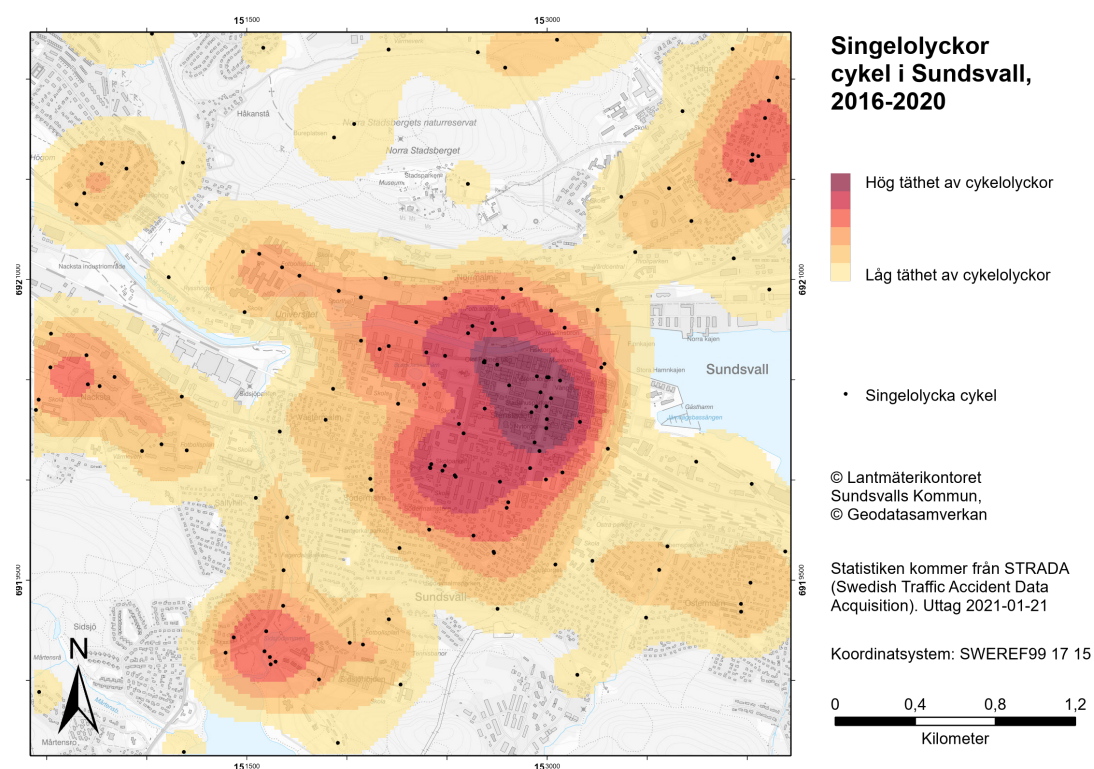


Bildtext: Figur 19. Olyckstyp för de olyckor som skedde i Sundsvalls kommun under år 2020.

I Trafikåret 2019 gjordes en kartanalys för var det var i Stenstan det var vanligast förekommande med singelolyckor för fotgängare. Årets Trafikrapport fokuserar istället på singelolyckor för cykel som är den andra vanligast förekommande olyckstypen. I Figur 20 syns en heatmap över var i Sundsvalls tätort som visar var det är vanligast förekommande att singelolyckor med cykel sker, utifrån olycksdata mellan åren 2016 till 2020. Baserat på den kartan gjordes ytterligare en heatmap (figur 21) som fokuserar på den area i figur 20 som visat på flest olyckor. Att en större mängd singelolyckor med cykel är koncentrerat till Stenstan kan delvis förklaras med att det är en viktig målpunkt och att det därför rör sig fler människor i området.



Bildtext: Figur 20. Heatmap över singelolyckor med cykel i Sundsvalls tätort.



Bildtext: Figur 21 Heatmap över singelolyckor med cykel i Sundsvall tätort, inzoomat baserat på området i figur X med störst förekomst av cykelolyckor.

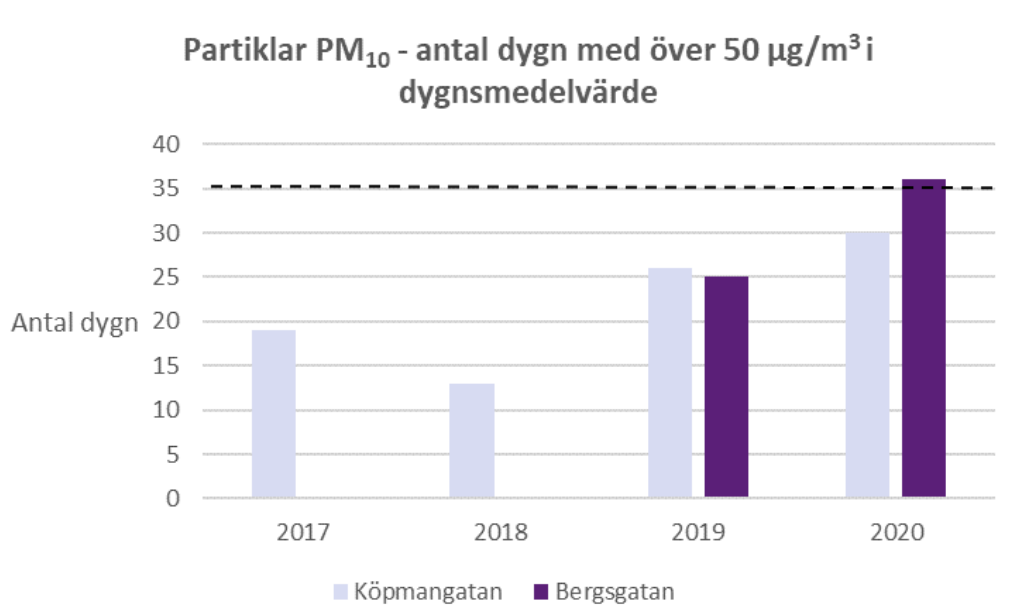
3.2.1 Luftkvalitet

Sundsvalls kommun har sedan år 2014 haft ett åtgärdsprogram för att förbättra luftkvaliteten i centrala Sundsvall. Miljöbalken anger gränsvärden som inte får överskridas, så kallade miljö-kvalitetsnormer (MKN). Om miljö-kvalitetsnormen överskrids behöver kommunen upprätta ett åtgärdsprogram som beskriver vilka åtgärder som görs för att minska luftföroreningarna.

Det första åtgärdsprogrammet (2014-2020) innehöll åtgärder för att minska förekomsten av luftföroreningarna partiklar (PM_{10}) och kvävedioxid (NO_2). Sundsvalls kommun mäter halten av partiklar längs Köpmangatan och Bergsgatan. Vi mäter också halten av kvävedioxid längs Köpmangatan.

Efter att Sundsvallsbron öppnade för trafik år 2014 så minskade luftföroreningarna i centrum. Framförallt gäller det förekomsten av kvävedioxid. Köpmangatan och Bergsgatan har dock fortsatt problem med partikelföroreningar. Därför antogs ett nytt åtgärdsprogram, med fokus på partikelföroreningarna (PM_{10}), den 21 december 2020 i Sundsvalls kommunfullmäktige.

Det nya åtgärdsprogrammet samt mer information om vad Sundsvalls kommun gör för att förbättra luftkvaliteten finns på www.sundsvall.se/friskluft.



Bildtext. Figur 22. Antal dygn över gränsvärdet $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ på Köpmangatan och Bergsgatan under år 2017-2020. På Bergsgatan startade mätningarna 2019. Streckad linje är max antal dygn (35) som får överskrida gränsvärdet enligt miljö-kvalitetsnormen (MKN). År 2020 överskreds MKN på Bergsgatan.

Kvävedioxid NO_2 - Köpmangatan				
	2017	2018	2019	2020
Dygn (7)	2	0	0	0
Timmar (175)	45	30	28	3

Bildtext. Tabell 3. Antal dygn över gränsvärdet $60 \mu\text{g}$ och timmar över gränsvärdet $90 \mu\text{g}$ för kvävedioxid på Köpmangatan. Inom parentes anges max antal dygn (7) eller timmar (175) som får överskrida gränsvärdet enligt miljö-kvalitetsnormen (MKN).

4. Det här har vi gjort

4.1 Trafiksäkerhetsåtgärder

Hastigheten är en viktig faktor för trafiksäkerheten, både vad gäller risk för att olyckor sker och risk för allvarliga personskador vid en olycka. Särskilt oskyddade trafikanter, det vill säga de som går och cyklar, är utsatta vid höga hastigheter från biltrafiken. Hastighetsanpassningarna i Sundsvalls kommun utgår från krockvåldsprincipen, det vill säga vilket krockvåld en människokropp tål i olika situationer och olika hastigheter. Nio av tio oskyddade trafikanter klarar att bli påkörda i hastigheten 30 kilometer i timmen. Sju av tio överlever en krock i 40 kilometer i timmen, medan endast två av tio oskyddade trafikanter överlever vid 50 kilometer i timmen. Rätt fart räddar liv och skapar en tryggare trafikmiljö i våra bostadsområden.

Under 2020 uppnådde Sundsvalls kommun en viktig del av uppsatta mål enligt Nollvisionens indikator för hastighetsefterlevnad på kommunalt vägnät. På den del av vägnätet där Sundsvalls kommun ansvarar för regleringen av hastighet hade 40 procent reglerats till hastighetsbegränsningen 30 kilometer i timmen och 12 procent reglerat till hastighetsbegränsningen 40 kilometer i timmen i december 2020. Det innebär att merparten av de gator där Sundsvalls kommun planerat för 30 respektive 40 kilometer i timmen nu är reglerat. Sundsvalls kommuns hastighetsplan innebär att inom tätbebyggt område kommer de nya hastighetsgränserna vara 30, 40 och 60 kilometer i timmen.

På tre kommunala gator, Klockarbergsvägen, Snickaregatan och Bleckslagaregatan byggdes också fartdämpande åtgärder under året. Åtgärder med sänkta hastigheter och fartdämpande åtgärder syftar till att skapa en säkrare trafikmiljö. Anpassningen av hastighetsgränserna är avsedd att ge ökad trafiksäkerhet baserad på krockvåldsprincipen, en minskad miljöpåverkan samt en ökad respekt och acceptans för hastighetsgränserna.

Under år 2019 och 2020 har aktiviteter anordnats i samband med flytt av elever vid skolflytt. Aktiviteterna har bestått i information till föräldrar och lärare samt närvaro vid hämta- och lämna situationer av trafikingenjörer, parkeringsvakter och polis.

Under 2020 har 2396 löpande inkommande och utgående trafik- och parkeringsärenden hantearats.

Dessa består av

- 21 ärenden om siktskymmande växtlighet
- 31 ärenden om permanenta farthinder
- 128 ärenden om blomlådor och gummigupp
- 87 ärenden om vägmärken och vägvisning
- 512 ärenden om trafiksäkerhet
- 20 trafiksäkerhetsutlåtanden gällande skolskjutsärenden
- 44 frågor/synpunkter avseenden ny hastighetsplan
- 238 ärenden gällande Lokala trafikföreskrifter
- 34 dispenser från Lokala Trafikföreskrifter
- 601 transporttillstånd
- 680 parkeringsärenden
- 31 nyttokort

4.2 Beteendepåverkan och kampanjer

Vintercyklisten

För åttonde året i rad genomfördes kampanjen Vintercyklisten. Syftet med kampanjen är att öka antalet cyklistar vintertid i Sundsvalls kommun. Under vintern 2019/2020 deltog 15 stycken erfarna vintercyklistar. Deltagarna hade under vintern tät kontakt med kommunens ansvariga för vinterväghållningen och hjälpte till med felanmälningar och lyfte upp brister i snöröjning. Detta för att förbättra vinterväghållningen av kommunens cykelvägar.

Inför vintern 2020/2021 har 21 stycken personer, 10 föräldrar och 11 barn, valts ut för att delta som kommunens vintercyklistar. Dessa vintercyklistar har en blandad erfarenhet av att vintercykla. Deltagarna kommer under vintern att ha tät kontakt med kommunens ansvariga för vinterväghållningen.

Låna elcykel

Sedan 2016 har Sundsvallsbor kunnat låna elcykel under två veckor helt kostnadsfritt. Inför 2020 köptes även ellådcyklar in för att kunna erbjuda flera olika typer av cyklar. Under 2020 har 180 personer lånat elcykel. Intresset har varit stort under hela året och marknadsföringen har skött sig själv genom mun till mun metoden då de som lånat pratat gott om kampanjen till sin omgivning. De som lånat elcykel under året har fått svara på en utvärdering. Av de som besvarat enkäten uppger 30 procent att de har förändrat sitt beteende efter lånet. Bilresorna har minskat med 11 procent hos deltagarna som svarat på enkäten.

"Använde nästan inte bil alls när jag hade elcykel."
– kvinna 41-50 år

"Blev mycket enklare att hämta och lämna på förskolan med elcykel och vagn än bil."
– man, 31-40 år

Trask o hoj

I början av 2020 bytte vi namn på det vi tidigare kallat Trygga skolvägar till Trask o hoj istället. Detta för att tydligare fånga upp vad konceptet innebär. Trask o hoj syftar till att sprida kunskap och skapa engagemang kring barn och ungdomars hälsa. Målsättningen med arbetet är att främja barns hälsa, öka trafiksäkerheten och bidra till mer rörelse i barnens vardag. Trask o hoj har också som målsättning att öka andelen skolelever som går till och från skolan. Under 2020 har tre skolor arbetat inom ramen för Trask o hoj, dessa skolor är Bosvedjeskolan, Skönsmöns skola samt Engelska skolan. Läs mer om Trask o hoj på hemsidan traskohoj.sundsvall.se

4.3 Infrastruktur

Storbron

I november 2020 öppnades den nya Storbron för trafik. Den nya Storbron är 18 meter bred med tre körfält för biltrafiken och två gång- och cykelbanor. Under den nya Storbron är det fri höjd på 4,60 meter. Den fria höjden under bron förenklar för varutransporter till Stenstan. De nya gång- och cykelbanorna på bron östra och västra sidor knyter ihop gång- och cykelnätet och förbättrar framkomligheten för gående och cyklister i området. Bron har nu öppnat för trafik, men projektet innefattar också nya kajstråk, väganslutningar och parkytor, som är planerat att färdigställas under kommande år.



Bildtext: Visionsbild Storbron

Fortsatt arbetet med väg 562, etapp 2

Trafikverket bygger om gamla E4, väg 562, från trafikled till stadsgata. Under år 2020 inledes etapp 2 av arbetet. Kommunen har i samband med detta under året också utfört ett antal infrastrukturprojekt i anslutning till väg 562. En ny gång- och cykelport har färdigställts och vid infarten till Köpmangatan byggs det om för nya hållplatser.



Bildtext: Visionsbild väg 562

Resecentrum, Sundsvalls centralstation

Sundsvalls Centralstation ska bli ett samlat resecentrum och arbetet med detta projekt pågick under hela 2020. Vi bygger en ny bussterminal, bredare plattformar och en planskild plattformsförbindelse. SKIFU är fastighetsägare och byggherre i projektet. Trafikverket ansvarar för spårområdet, plattformsförbindelsen samt väg 562.

Sundsvalls kommuns stadsbyggnadskontor har tagit fram en fördjupad översiktsplan för området och ansvarar för att skapa ett samlat resecentrum för tåg och buss. Läs mer om arbetet på [SKIFUs hemsida](#).

Ny gång- och cykelväg Dalgatan, etapp 1 klar

Sundsvalls kommun har under år 2020 byggt en ny gång- och cykelväg längs Dalgatan, norr om järnvägen. Det är den första etappen som är färdigställd. Under 2021 är det planerat för att nästa del, söder om järnvägen fram till Bergsgatan, ska byggas.

Ny gång- och cykelväg Östra Långgatan

Sundsvalls kommun har byggt en ny fyra meter bred, separerad gång- och cykelväg längs Östra Långgatan, från Parkgatan fram till Esplanaden. Gående och cyklister skiljs åt genom målad vägmarkering på gång- och cykelvägen. För att få plats med den nya gång- och cykelvägen togs en del av utrymmet från bilparkeringsplatserna, men det finns fortfarande kvar platser för bilparkering i kvarteret.

Ny gång- och cykelväg Söndagsvägen

Sundsvalls kommun har byggt en ny genomgående gång- och cykelväg längs Söndagsvägen. I anslutning till gång- och cykelvägen har också en hållplats byggts om till en timlashållplats.

Test av cykelstråk Esplanaden

Sundsvalls kommun har ambitionen att omvandla Esplanaden till ett folkvässtråk för mer liv och rörelse i staden. Kommunen genomförde därför under 2020 ett test där vi iordningsställde två cykelstråk längs Esplanaden. I ett första skede iordningsställs den nya utformningen med asfaltering, målning och skyltning. Testet utvärderas för tillfället och om det faller väl ut kommer det att bli en permanent lösning, som i så fall kräver en större ombyggnation.



Bildtext: Ny gång- och cykelväg längs Östra Långgatan

E14

För att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten på E14 mellan Timmervägen och Blåberget ska bygga Trafikverket om sträckan. Ombyggnationen inleddes i årsskiftet 2018/2019 och beräknas vara klart hösten 2021. Läs mer om arbetet på [Trafikverkets hemsida](#).

Triangelspår Bergsåker

Trafikverket bygger en ny järnvägsanslutning, ett så kallat triangelspår i Bergsåker. Den nya anslutningen kopplar ihop Ådalsbanan med Mittbanan. Förbindelsespåret innebär att tågtransporter från inlandet kan gå direkt från Mittbanan till Ådalsbanan utan att behöva åka in till Sundsvall först för att vända. Den nya järnvägsanslutningen ska möjliggöra effektivare järnvägstransporter för industrin längs kusten. Byggstart var 2018 och arbetet är planerat att vara klart 2021.

Centrumupprustning Njurundabommen

Trafikverket bygger för att göra trafikmiljön tydligare för biltrafiken och tryggare för gående och cyklister längs Njurundavägen och Mjösundsvägen genom Njurundabommens centrum. Förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten med gång- och cykelvägar och tryggare passager.

Tunadalsspåret

Trafikverket bygger en ny järnvägsanslutning som kopplar ihop Ådalsbanan med Tunadalsspåret i Maland samt rusta upp och elektrifiera Tunadalsspåret till Sundsvalls hamn. Järnvägsanslutningen kommer möjliggöra direkta järnvägstransporter utan att behöva vända på Timrå station. I projektet ingår även en utbyggnad av ett partiellt dubbelspår i Birsta som hade byggstart 2018. Under 2020 har Trafikverket arbetat med att rusta upp Tunadalsspåret. Läs mer om projektet på [Trafikverkets hemsida](#).



5. Vart är vi på väg?

Året 2020 var ett år som innebar många stora och ofta smärtsamma förändringar i många människors vardag, både i Sundsvall och i världen i stort. På grund av coronapandemin ställde många människor om sitt sätt att resa. Detta som en följd av både rekommendationer och restriktioner. När flera arbetsplatser gick över till att arbeta på distans minskade behovet av pendlingsresor för en del av befolkningen. På samma sätt har Mittuniversitetet och gymnasiernas övergång till distansundervisning minskat behovet av skolresor under året. Båda dessa förändringar kan förklara minskningen i såväl antalet gång- och cykelpassager på Storgatan som minskning av resor med kollektivtrafiken och den minskade mängden biltrafik på centrala vägar. Rekommendationer om att undvika trängsel och att bara resa med kollektivtrafiken om man måste har ytterligare minskat antalet resor med kollektivtrafiken.

Det är svårt att läsa ut vilka av dessa förändringar i människors resebeteenden som är början på eller fortsättning på en trend. Tydligt är att pandemin har påverkat resandet, men vilka av alla dessa förändringar som kommer kvarstå även efter pandemins slut är svårt att säga.

Antagligen kommer kollektivtrafiken stå inför stora utmaningar framöver. Ändrade resvanor under pandemin, men kanske framförallt en ökad rädsla för sjukdom gör att kollektivtrafiken kan behöva hitta nya sätt att locka resenärer. Det gäller både att locka nya resenärer samt att återfå de som reste kollektivt innan pandemin. Att resande kan ske på ett smittsäkert sätt lär vara av stor betydelse för resenärer också en tid efter pandemin.

Samtidigt som pandemin så det pågår också stora ansträngningar på internationell, nationell och kommunal nivå för att minska utsläppen av växthusgaser för att hejda den globala uppvärmningen. För att minska utsläppen från trafiken kommer det fortsatt att vara viktigt att flytta över en större andel av resorna som idag görs med bil, så att de istället sker med gång, cykel eller kollektivtrafik. Ett annat sätt att minska utsläppen från trafiken är att minska antalet resor. Digitala möten har varit normen under coronapandemin. Fortsätter många arbetsplatser att använda sig av digitala lösningar så kan det minska antalet pendlings- och arbetsresor, vilket i sin tur bidrar till att minska utsläppen från vägtrafiken.

Sundsvalls kommun har mitt under denna globala kris fortsatt med utvecklingsarbetet för trafiken i Sundsvall. Kommunen har skyltat om till nya hastigheter inom ramen för trafiksäkerhetsarbetet ”rätt fart i staden” och kommunens hastighetsplan. Rätt hastighet på vägarna ger ökad trafiksäkerhet, lugnare trafikrytm och bättre luft. Kommunen har förbättrat infrastrukturen för gång-, cykel- och kollektivtrafiken med ett antal infrastrukturprojekt under året.

Nya styrdokument är under framtagande. En ny översiktsplan och en trafikstrategi kommer ge kommunen nya mål att följa upp i kommande årsrapporter. Den senaste resvaneundersökningen visar att det ännu är en bra bit kvar till att nå det nuvarande målet om två tredjedelar hållbara resor år 2030. Mer behöver göras framöver för att nå de mål kommunen satt och öka andelen som reser hållbart i kommunen.

Vad som händer med trafikbeteendet och resvanorna i Sundsvall efter coronapandemins slut är sammanfattningsvis svårt att sia om. Säkert är att Sundsvalls kommun kommer fortsätta att arbeta för att Sundsvallsborna ska kunna resa trafiksäkert, tryggt och hållbart.

