

Trafikstrategi Sundsvall 2021



Innehåll

Varför en trafikstrategi	3
Trafikstrategin i sitt sammanhang	3
Kommunala mål.....	3
Trender.....	4
Klimatförändringar.....	4
Drivmedel.....	4
Folkhälsa.....	4
Teknisk utveckling.....	5
Mobilitet istället för privatbilism.....	5
E-handel och varustransporter.....	5
Vision	5
Mål och riktlinjer	5
Stadens karaktär.....	6
Tillgänglighet.....	6
Transportsystem.....	7
Trafikens omfattning.....	8
Miljö och klimat.....	8
Folkhälsa.....	8
Trygghet.....	9
Trafiksäkerhet.....	9
Utvecklingsbehov i transportsystemet	9
Hållbarhetsbedömning	16
Målkonflikter	17

Varför en trafikstrategi?

I en växande stad som Sundsvall är en viktig fråga hur trafiksystemet ska utformas och dimensioneras för att klara transportbehovet för fler människor och fler verksamheter.

Trafikstrategin innehåller mål och riktlinjer för hur kommunen ska utveckla och förändra trafiksystemet i Sundsvall. Trafikstrategin anger prioritering mellan de olika trafikslagen utifrån ett hållbarhetsperspektiv.

Klimatförändringarna är en av vår tids absolut största utmaningar. För att skapa en hållbar utveckling där klimatförändringarna begränsas, behöver även förståelsen och acceptansen för Sundsvalls trafikutveckling öka.

Trafikstrategin ska ge guidning i arbetet med stadsplanering och kommer att utgöra det viktigaste styrdokumentet för kommunens trafikplanering och investeringsplanering för väginfrastruktur. Därutöver kommer trafikstrategin även att utgöra ett viktigt underlag för kommande kommunal markanvändningsplanering. Trafikstrategin kan exempelvis utgöra en planeringsförutsättning som påverkar lokaliseringen av nya stadsdelar/verksamhets- och bostadsområden och i viss mån även exploateringsgrad.

Trafikstrategin i sitt sammanhang

Det finns ett antal internationella, nationella, regionala och kommunala mål som på olika sätt berör hållbara resor och den framtida utvecklingen för trafiken i Sverige och i Sundsvall. Agenda 2030 ett av de viktigare globala målen medan Sverige exempelvis har utsläppsmål och transportpolitiska mål med bäring för trafikstrategin.

Kommunala mål

I *Stadsvision Sundsvall* definieras 10 uppdrag. Tre av dem berör särskilt trafikplanering och utgör givna förutsättningar för trafikstrategin:

- Bygg en starkare stadskärna: genom att göra stadskärnan större och tätare.
- Tillåt trafik på människans villkor: genom att ge plats för alla trafikslag.



- Utveckla staden hållbart: genom att bygga sammanhängande gång- och cykelleder, främja kollektivtrafiken samt anpassa staden till kommande klimatförändringar.

Parallellt med framtagandet av trafikstrategin har en ny kommunövergripande *översiktsplan* i Sundsvall arbetats fram. Översiktsplanen har under sommaren 2021 varit ute på samråd. Flertalet av de övergripande målen relaterat till trafik ingår därför både i denna trafikstrategi och i den nya översiktsplanen.

I *Åtgärdsprogram för friskare luft* anges ett antal strategier som måste behandlas och beaktas i trafikstrategin. Bland annat nämns en västlig förbindelse samt åtgärder som minskar den totala biltrafiken.

Sundsvalls kommunfullmäktige antog ett *miljöstrategiskt program* i maj år 2020. Det miljöstrategiska programmet är ett övergripande paraply som består av tre målområden, giftfria och resurssnåla kretslopp, värna biologisk mångfald och stärka ekosystemtjänster samt minskad klimatpåverkan.

I kommunens *budget, mål- och resursplan* (MRP) beskrivs kommunens viktigaste mål under innevarande mandatperiod. Mål och resursplanen anger de ekonomiska ramarna för kommunens verksamheter och visar bland annat på inriktningen för bebyggelse- och trafikplanering för kommande fyra år.

Trender

Den infrastruktur som byggs idag får konsekvenser för hur samhället ser ut decennier framöver. Därför är det viktigt att vår transportplanering är framåtblickande och tar höjd för olika risker och samhällsförändringar. Det kan alltid komma plötsliga och oförutsägbara faktorer som påverkar människors resande och transportsystemets funktion.

Klimatförändringar

Klimatförändringarna kommer utsätta infrastrukturen för större påfrestningar än idag. Kraven ökar på att upprätthålla funktionaliteten också vid oväntade händelser, som extremväder eller vid ett förhöjt säkerhetsläge. Det kommer därför bli allt viktigare att anpassa infrastrukturen efter snabba klimatförändringar som innebär flera extrema väderhändelser, höjda havsnivåer, ökad nederbörd och kortare tjalperioder. För att hejda den globala uppvärmningen behöver utsläppen av växthusgaser nå nettonollutsläpp till mitten av det här seklet. Det ställer stora krav på en snabb omställning av samhället, inklusive transporter och transportsystemet.

Drivmedel

För att nå rådande svenska klimatmål om nettonollutsläpp till 2045 behöver användningen av fossila bränslen i fordon med förbränningsmotorer upphöra senast år 2045. Sundsvalls kommun har i det miljöstrategiska programmet antagit målsättningen om att kommunen ska vara klimatneutral till år 2030. Detta ställer höga krav på framtida drivmedel inom vägtransporten. Elektrifiering av fordonsflottan är en del av omställningen, men för befintliga fordon med förbränningsmotorer utvecklas nu olika former av mer hållbara drivmedel. Det är svårt att förutspå vilka av de nya drivmedlen för förbränningsmotorer som kommer vara de mest efterfrågade i det långa loppet. När det gäller nybilsförsäljningen kommer troligen elbilarna fortsatt ta alltfler marknadsandelar.

Folkhälsa

Pandemi och sjukdomar

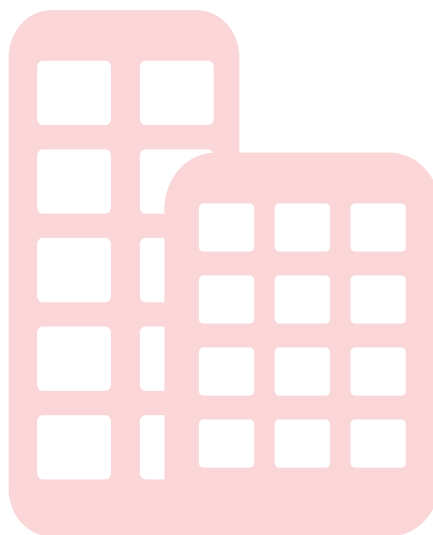
Coronapandemin som inleddes år 2020, har påverkat resor och transporter i hög grad. Från en vecka till en annan ställde människor, världen över, om sina resvanor för att undvika smitta. Kollektivtrafiken har påverkats mycket av pandemin. Resenärer kommer antagligen fortsatt vara medvetna om risk för smitta och sjukdom också en tid efter pandemin. Kraven på att kunna resa säkert har höjts, med fokus på just smittsäkerhet. Kollektivtrafiken har därför en stor utmaning i att locka tillbaka resenärer efter pandemin.

Fysisk aktivitet

Idag rör sig barn och vuxna överlag hälsofarligt lite. Detta får konsekvenser både för den psykiska och fysiska hälsan. En del av förklaringen till den här utvecklingen är hur våra samhällen är utformade i den fysiska planeringen. Inaktivitet är inbyggt i samhällsstrukturen, i vilken transportsystemet utgör en viktig del. Detta är något som allt fler sektorer i samhället fått upp ögonen för och som samhällsbyggare behöver ta hänsyn till i planeringen.

Luftföroreningar och buller

En annan aspekt som uppmärksammas alltmer vad gäller kopplingen trafik och hälsa är luftföroreningars effekt på folkhälsan. På många sätt har luftkvaliteten förbättrats i Europa sedan 1900-talet, samtidigt som alltfler studier kommit som visar på sambandet mellan en rad luftföroreningar och sjukdomar som förkortar livslängden. Trenden med förbud av vissa dieselmotorer i europeiska storstäder beror till stor del på dieselmotorernas hälsofarliga utsläpp av kväveoxider och partiklar. Den påverkan som vägbuller har på människors hälsa och välmående är också en viktig aspekt utifrån vägtrafikens påverkan på folkhälsa.



Teknisk utveckling

Allt fler människor ställer krav på goda kommunikationer och ett välfungerande transportsystem. Teknikutveckling och digitalisering möjliggör sömlösa transporter, där olika former av färdmedel är lättillgängliga genom gemensamma digitala abonnemang eller liknande. Digitaliseringen innebär ökad tillgänglighet och påverkar människors behov av arbetsresor. Digitaliseringen förändrar hur transporter av både människor, varor och tjänster organiseras.

Under pandemin blev hemarbete normen. Även om det ännu är oklart hur arbetet kommer organiseras efter pandemins slut, så lär digitala möten och distansarbete fortsatt vara en stor del av människors vardag. Att fler möten kan hållas platsoberoende påverkar efterfrågan på framförallt resor till, från och i arbetet.

Mobilitet istället för privatbilism

Ny teknik och digitalisering kan komma att göra olika bildelnings- och mobilitetstjänster mer attraktiva, så att inte alla behöver äga en egen bil. Teknikutvecklingen i kombination med en förtätningstrend inom stadsbyggandet möjliggör för ökad transporteffektivitet mer effektivt nyttjande av de fordon som finns i systemet.

E-handel och varutransporter

Under senare år har e-handeln ökat. E-handeln fick en allt större betydelse under coronapandemin som startade år 2020. Fortsätter den trenden skulle det kunna leda till att persontransporter till handel minskar. Bieffekten som hittills noterats är att transporter för leveranser och returer av varor ökar, vilket, på sikt, kan komma att öka det samlade transportarbetet i Sverige. Om priser på returer blir dyrare i framtiden kan det samtidigt få en dämpande effekt på e-handeln. Funktionen och betydelsen av framtidens handelscentrum är oklar, olika trender samvarierar.

Vision

År 2040 är transportsystemet i Sundsvall fossilfritt och större delen av resorna sker med gång, cykel och kollektivtrafik vilket leder till god hälsa. Det är lätt att ta sig fram även om vi är fler som samsas i transportsystemet.

I följande kapitel redovisas förtydligande mål och riktlinjer som är nödvändiga för att uppnå visionen.

Mål och riktlinjer

Målen i trafikstrategin är uppdelade utifrån åtta olika fokusområden. Dessa är:

- Stadens karaktär
- Tillgänglighet
- Transportsystem
- Trafikens omfattning
- Miljö och klimat
- Folkhälsa
- Trygghet
- Trafiksäkerhet



Stadens karaktär

Stadens karaktär och stadsliv kan sammanfattas med stadsmässighet. Det ena ger det andra.

Det är något som omfattar stadens fysiska struktur såväl som stadens atmosfär. Det innebär en viss täthet av boende tillsammans med en blandning av olika funktioner och målpunkter i staden. Stadsmässighet är ett stadsideal att eftersträva ur många hänseenden. Riktlinjer gällande stadens karaktär och stadsmässighet för nya bebyggelseområden finns utpekade i gällande översiktsplan.

Mål och riktlinjer stadens karaktär

- Förtätning och funktionsblandning ska eftersträvas i den fysiska planeringen i syfte att minska avstånden mellan målpunkter samt för att förbättra möjligheterna att gå och cykla.
- Delar av de ytor som idag nyttjas för bilparkering kan omvandlas för andra ändamål i syfte att nyttja marken mer effektivt.
- Kollektivtrafiken ska vara strukturbildande för stads- och landsbygdsutveckling.

Tillgänglighet

För att fler ska gå, cykla och åka kollektivt är det avgörande att grundläggande förutsättningar såsom restider och avstånd med dessa färdmedel uppfattas som realistiska alternativ till bilen. För att kollektivtrafiken ska vara attraktiv är det förutom ovannämnda faktorer viktigt med hög turtäthet och tillförlitlighet. För att cykel ska vara ett attraktivt färdmedel behövs god framkomlighet utan onödiga hinder längs cykelvägar och att cykelparkering finns tillgänglig i direkt anslutning till målpunkter.

För att uppnå god tillgänglighet till målpunkter bör parkering användas som ett styrmedel. Detta kan göras genom att samnyttja parkeringsplatser, som är ett sätt att minska markanspråken för parkering utan att minska tillgängligheten till parkering. Ett annat sätt att styra via parkering är genom ett utvecklat parkeringsledningssystem. Efterfrågan- och användandet av parkeringar kan också styras genom avgifter och tidsreglering.

Mål och riktlinjer tillgänglighet

- Mellan bostad och busshållplats ska ett avstånd på max 400 meter eftersträvas.
- Mellan busshållplats och skolor/större arbetsplatser ska ett avstånd på max 300 meter eftersträvas.
- Gångvägar och cykelvägar ska vara framkomliga, trygga, trafiksäkra och inbjudande.
- Vid planering av ny bebyggelse och vägnät bör gång- och cykelvägarna vara kortare än motsvarande bilväg.
- Planläggning och förtätning i områden där kollektivtrafiken är av hög kvalitet vad gäller turtäthet och restider till centrala Sundsvall ska vara prioriterad.



Mål och riktlinjer parkering

- Cykelparkeringar, med möjlighet att låsa fast cyklar, ska finnas inom 50 meter från viktigare målpunkter som större arbetsplatser, skolor, idrottsplatser och handelsområden.
- Samnyttjande av större bilparkeringsplatser ska eftersträvas.
- Eftersträva att privata bilparkeringsplatser får allmänheten inkluderas i det kommunala parkeringsledningssystemet.
- Gång- och cykeltrafik ska prioriteras före gatuparkering om konflikt om markanspråk uppstår.
- En god tillgänglighet på bilparkeringsplatser för besökare till Sundsvalls centrum.

Transportsystem

Olika typer av trafik och transporter behöver prioriterad framkomlighet på olika ställen. Där människor vill röra sig behöver fordonens hastighet vara anpassad så att trafikmiljön blir säker för oskyddade trafikanter.

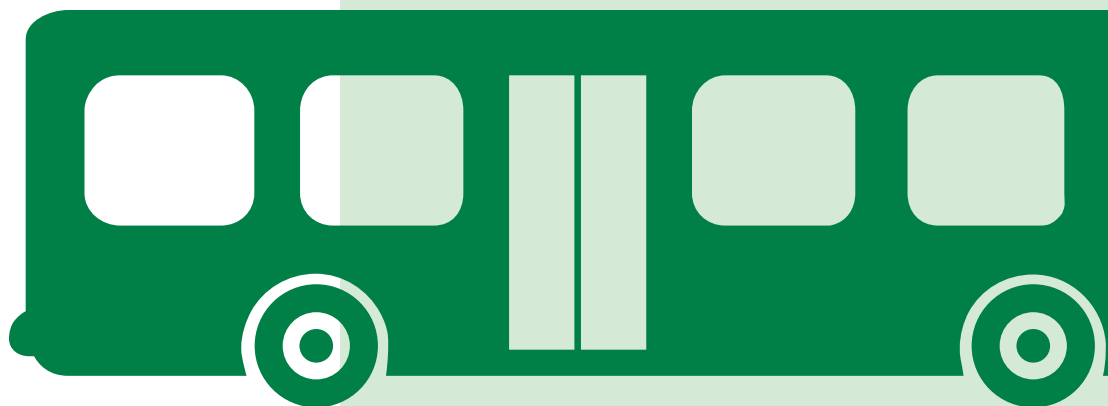
Godstransporter är en förutsättning för en levande stad. Längs de stora vägarna behöver godstransporter god framkomlighet. Gods måste även kunna lämnas och hämtas vid bostäder men där måste transporterna ske på oskyddade trafikanter/människors villkor.

Varuleveranser kommer sannolikt inom bara några år ske på andra sätt än vad de gör idag. Mindre leveransfordon, självkörande fordon och varutransporter med drönare är exempel på lösningar som inom kort kan bli verklighet för att tillgodose människors behov av varor på ett hållbart sätt.

Där flera transportslag har anspråk behöver noggranna avvägningar göras så att det finns säkra, trygga och tillräckligt framkomliga möjligheter att använda transportsystemet. Konflikter mellan olika transportslag är svårare att hantera i en stad. Staden är till för människor. Människor behöver kunna resa inom, till och från staden. Varor och livsmedel måste kunna levereras och avfall måste kunna hämtas. Ett väl avvägt transportsystem är en förutsättning för en attraktiv stad.

Mål och riktlinjer transportsystem

- Hastigheten för motorfordon ska avvägas utifrån trafiksäkerhet, miljö och framkomlighet för samtliga transportslag.
- Prioritering mellan trafikslagen görs i följande ordning: 1 Gång, 2 cykel, 3 kollektivtrafik, 4 bil. Delar av det utrymme som idag i huvudsak disponeras av bilar behöver ersättas av utrymme för gående, cyklister och kollektivtrafik. På vägar där gods och utryckningsfordon har framkomlighetsanspråk ska dessa tas i beaktande.
- I Stenstan, kommun- och stadsdelscentrum prioriteras människor framför fordon. Logistik och varudistribution ska fungera smidigt och ske på ett hänsynsfullt sätt mot människor och stadsmiljö.
- Fordon med varutransporter till verksamheter i Stenstan ska vara anpassade utifrån stadens utformning med avseende på fordonens storlek och leveranstider.
- Fordon med varutransporter till verksamheter i stadsdelscentrum och kommundelscentrum ska vara anpassade utifrån platsernas utformning med avseende på fordonens storlek och leveranstider.
- Gods- och varutransporter i Stenstan ska vara samordnade.



Trafikens omfattning

Ungefär hälften av alla resor i Sundsvall är kortare än fem kilometer och dessa korta resor är vanligast i Sundsvalls tätortsområde där det i de allra flesta fall är goda eller mycket goda förutsättningar att gå, cykla eller att åka kollektivt. Det är således inom Sundsvalls tätortsområde som de bästa förutsättningarna finns för ett ökat hållbart resande. I Sundsvalls ytterområden är det främst längs vägarna E14, väg 86 mot Kovland, Indal och Liden samt väg 570 via Allsta som förutsättningarna att åka kollektivt är förhållandevis goda.

Utanför tätorter, där avstånden är längre och kollektivtrafiken inte är lika välutbyggd som i Sundsvalls tätortsområde, är förutsättningarna att gå, cykla och åka kollektivt begränsade. I vissa fall utgör dessa färsätt inte ett realistiskt alternativ. Vid resor över längre sträckor till och från glesare bebyggda områden uppmuntras därför samåkning i bil.

Mål och riktlinjer trafikens omfattning

- Motorfordonstrafiken ska minska.
- År 2040 utgör andelen som går, cyklar och åker kollektivt 75 % (3/4) av alla resor.

Miljö och klimat

Sverige ska senast år 2045 inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Målet för transportsektorn är att utsläppen från transporter ska minska med 70 procent från 2010 års nivåer till 2030.

Buller och luft är två områden som omfattas av nationella miljö kvalitetsnormer. Miljö kvalitetsnormerna är ett juridiskt styrmedel som syftar till att kontrollera att en viss lägsta nivå uppfylls inom respektive område. Utöver lagstadgade normer finns nationella miljömål. Ett av målen ”frisk luft” är att luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas.

Buller är den miljöpåverkan från trafik som flest människor i allmänhet upplever som störande. Trafikbuller kan påverka människors hälsa, prestationer och välbefinnande.

Mål miljö och klimat

- Sundsvall ska uppfylla nationella miljömålet för frisk luft.
- Den negativa påverkan från trafikbuller på människors hälsa ska minska.

Folkhälsa

Att gå, cykla eller genom annan form av fysisk aktivitet förflytta sig till en viss målpunkt är en av de viktigaste formerna av fysisk aktivitet. Att gå eller cykla till och från arbete eller skola ökar sannolikheten att en person uppnår rekommendationen om 30–60 minuter av minst måttligt intensiv fysisk aktivitet varje dag. Gång och cykel är dessutom miljövänliga transportsätt som bidrar till hållbar utveckling. Hur transportsystemet utformas påverkar vår hälsa genom möjligheten till aktiv mobilitet. Transportsystemet har även en viktig funktion ur ett fritidsperspektiv genom att vägar ofta nyttjas för motionsändamål.

Grönska har positiv inverkan på människors hälsa och välbefinnande. Stimulerande färdvägsmiljöer och grönska ökar benägenheten att gå och cykla. En positiv effekt av färdvägar i exempelvis parkmiljöer är lägre bullernivåer i jämförelse med färdväg längs bilvägar.

Mål och riktlinjer folkhälsa

- Fler flickor och pojkar ska välja att gå och cykla till skolan och till fritidsaktiviteter.
- Fler kvinnor och män ska välja att gå eller cykla.
- Vistelse i grönområden ska uppmuntras genom förbättrade förutsättningar att gå och cykla i gröna rekreationsstråk.



Trygghet

Människor tenderar att vilja röra sig i närheten av andra människor. Genom att planera för blandade funktioner och naturliga mötesplatser skapas en mänsklig närvaro och en social kontroll som främjar trygghet.

Mål och riktlinjer trygghet

- För att stärka tryggheten och orienterbarheten ska rörelsestråk så långt som möjligt förläggas i nära anslutning till befolkade platser såsom bostäder, verksamheter och bilvägar.
- Gång- och cykelvägnätet ska upplevas tryggt för alla genom att det är belyst och lätt att överblicka.

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerhet har stor betydelse för människors vilja att röra sig i staden, inte minst för barn och äldre. Trafiksäkerhet är starkt kopplad till hastighet. Olyckor som inträffar när hastigheten är 30km/h eller lägre ger sällan dödsfall eller allvarlig skada. Det är därför viktigt att hastighetssäkra platser där det bedöms lämpligt. Hastighetssäkring innebär att gupp eller annan utformning begränsar hastigheten till 30km/h eller lägre. Förbättrad trafiksäkerhet ger inte bara färre olyckor utan även bättre stadsmiljö med ökad trygghet, trivsel och tillgänglighet. Lägre hastighet minskar dessutom bullret och ökar samspelet mellan olika trafikanter. Den vanligaste olyckstypen är singelolyckor för gångtrafikanter som ofta är fallolyckor som sker under perioder med is och halka.

Mål och riktlinjer trafiksäkerhet

- Antalet människor som dödas eller skadas i trafiken ska minska.
- Längs huvudcykelvägnätet bör cykeltrafiken vara separerad från gångtrafiken.
- Eftersträva att övergångsställen hastighets-säkras.
- Eftersträva att cykelöverfarter hastighets-säkras.

Utvecklingsbehov i transportsystemet

För att nå trafikstrategins mål behövs investeringar i trafiksystemet. Utöver åtgärder i befintlig infrastruktur behövs även ny infrastruktur utifrån att Sundsvall växer och utifrån behovet av en omställning till ett hållbart transportsystem. Hur snabbt och vilken ordning dessa behov kan tillgodoses beror på tilldelade medel i investeringsram.

Cykelstråk

Ökad cykling är viktigt för att nå ett ökat hållbart resande. För att nå dit behövs en välutbyggd, sammanhängande cykelinfrastruktur som binder samman stads- och kommundelar.

Utvecklade cykelstråk längs befintligt vägnät

På flera platser i kommunen saknas gång- och cykelvägar längs med det befintliga vägnätet. I utvecklingsinriktningen redovisas de cykelvägarna som saknas som har betydelse för att binda ihop kommun- och stadsdelscentrum.

Sundsvall-Njurundabommen

Ett stråk för att binda ihop Sundsvall och Njurundabommen samt orterna längs Njurundakusten.

Sundsvall-Allsta/Klingsta

Ett stråk som i första hand binder ihop Allsta/Klingsta med Sundsvall.

Sundsvall-Matfors

Ett stråk som går parallellt med E14 och binder ihop Sundsvall och Matfors.

Sidsjöhöjden-Stenstan

Förbättrar möjligheten att gå och cykla mellan Sidsjöhöjden och Stenstan.

Nordsydlig koppling genom Stenstan

Det finns behov av en eller flera kopplingar i nordsydlig riktning genom centrum mellan Bergsgatan och Selångersån. Ett av dessa stråk planeras längs Esplanaden.

Östvästlig koppling genom Stenstan

Det finns behov av en eller flera kopplingar i öst-västlig riktning genom Stenstan mellan Skolhusallén och väg 562.

Östvästlig koppling i Nacksta

Öst-västlig koppling i Nacksta för att göra det lättare att röra sig i området.

Granloholm-Sjukhuset

Kopplingen behövs för att förbättra möjligheterna för pendling mellan Granloholm och sjukhuset. I förlängningen skulle kopplingen också kunna användas för pendling från Granlo och Bergsåker.

Bergsåker-Kovland

Binder ihop Kovland med Bergsåker och vidare in till centrum.

Trafikplats Bydalen

Möjligheterna för cyklister att ta sig mellan Gärde och Haga/Bydalen är idag ytterst begränsade. Lösningar som gör detta möjligt behövs därför.

Alnöbron

Längs Alnöbron finns två smala trottoarer på vardera sida som inte håller tillräcklig standard. Det behövs en gång- och cykelväg över Alnöbron som gör det möjligt att cykla över bron utan att vistas i blandtrafik.

Ljustavägen

Det saknas en gång- och cykelväg längs med Ljustavägen. Den behövs för att binda ihop Ljustadalen med Birsta. Med en bättre koppling över Alnöbron skulle det även binda ihop Alnö och Birsta.

Johannedalsvägen-Norra vägen

Det saknas gång- och cykelväg på Johannedalsvägen den sista biten mot Norra vägen. Det behöver utredas om den ska gå på Johannedalsvägen eller Finstavägen.

Norra vägen

Från Norra vägens korsning med Finstavägen finns det ingen gång- och cykelväg norrut. Den är viktig både för de som bor i Skönvik och för de som vill pendla till och från Timrå.

Nya cykelstråk via broar eller andra nya kopplingar

Sidsjövägen-LV5

Den här kopplingen består av flera delar. Dels en ny sträckning mellan LV5-området och Sidsjöhöjden där läge för gång- och cykelvägen behöver utredas, förbättringar av gång- och cykelvägen längs Paviljongvägen samt en ny bro över Sidsjöbäcken där det finns utrymme för alla trafikslag.

LV5-Hillstamon

Stråket förbättrar tillgängligheten till rekreationsområdena på Södra berget och Sidsjön, särskilt om det byggs en väg mellan Sidsjöhöjden och LV5, men kan även fungera som ett rekreativt stråk då det går genom en grön miljö.

Skönsmon-Södra kajen

Binder ihop Skönsmon och Södra kajen över järnvägen. Binder samman områdena och möjliggör för barn på Södra kajen att ta sig säkert till skolan på Skönsmon. Kan med fördel kombineras med en ekodukt.

Koppling över resecentrum

En bro över järnvägen innebär en genare väg för gående och cyklister som kommer från områdena söder och sydost om resecentrum som ska till resecentrum.

Finnkajen-Norra kajen

Det finns behov av en bro för oskyddade trafikanter mellan kajerna, dels för rekreation men också för att binda ihop kajerna med varandra.

Hårdvallsgatan-Kronolottsvägen

Kopplingen skulle binda ihop Sallyhill/Nacksta med Västermalm/Universitetet. Delar av den nya kopplingen kan gå längs det befintliga vägnätet men det på vissa delar krävas nya cykelvägar och en ny bro över Selångersån.

Nacksta-Granlo

Kopplingen mellan Nacksta och Granlo finns redan för bilar. Sträckan är dock osäker och otrygg att röra sig på som gående och cyklist på grund av mycket tung trafik. Livet i området är begränsat till vissa delar på dygnet vilket gör det öde under andra tider. Förbättrade kopplingar behövs för oskyddade trafikanter för att binda samman områdena vilket kan



innebära en eller flera nya broar över Selångersån alternativt att befintlig bro rustas upp.

Norra kajen-Haga

Binder ihop områdena Haga och Norra kajen med exempelvis en ekodukt.

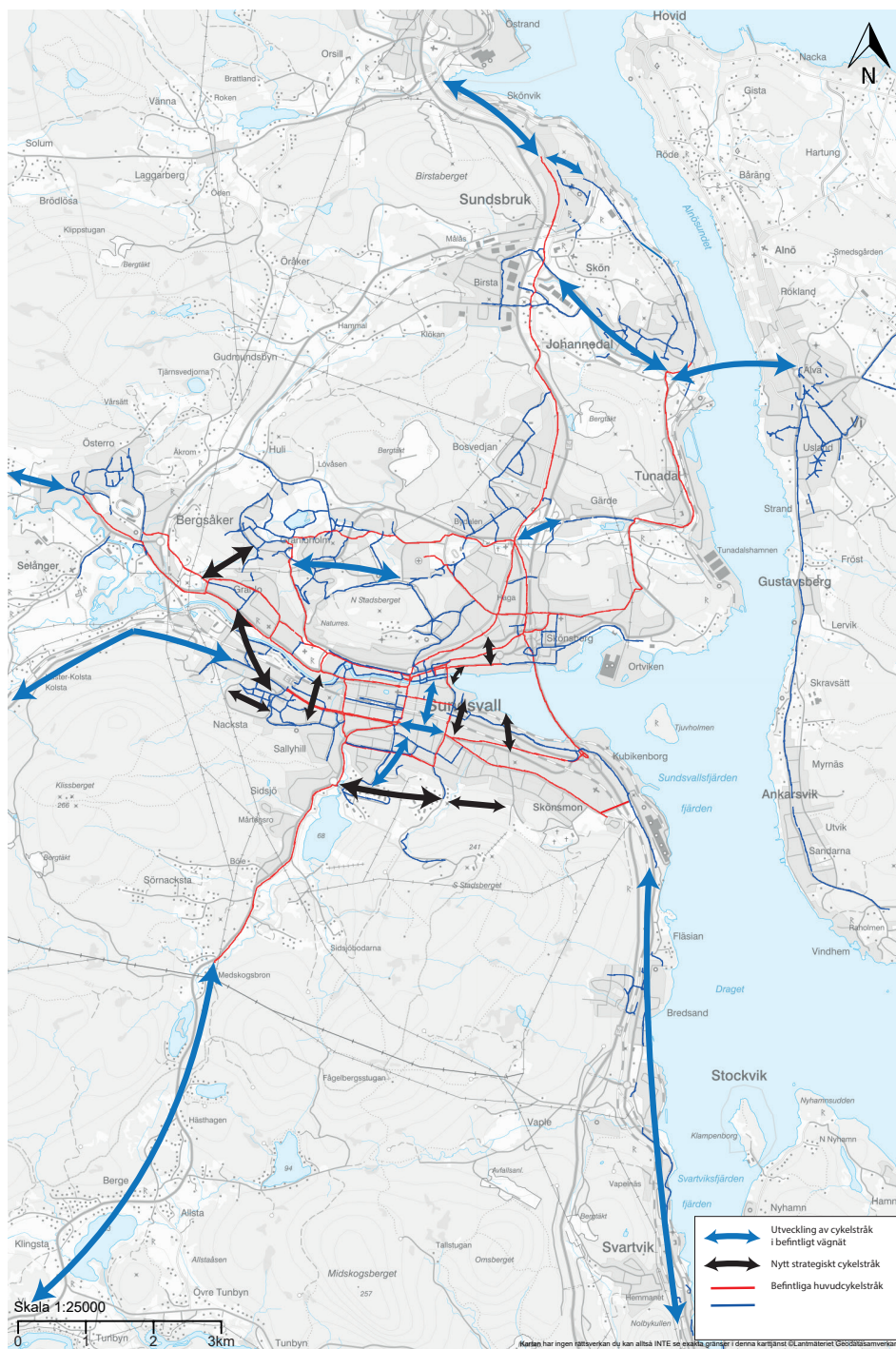
Bergsåker-Granlo-Granloholm

Binder ihop Granlo och Bergsåker med Granloholm med en genare koppling än längs med befintliga

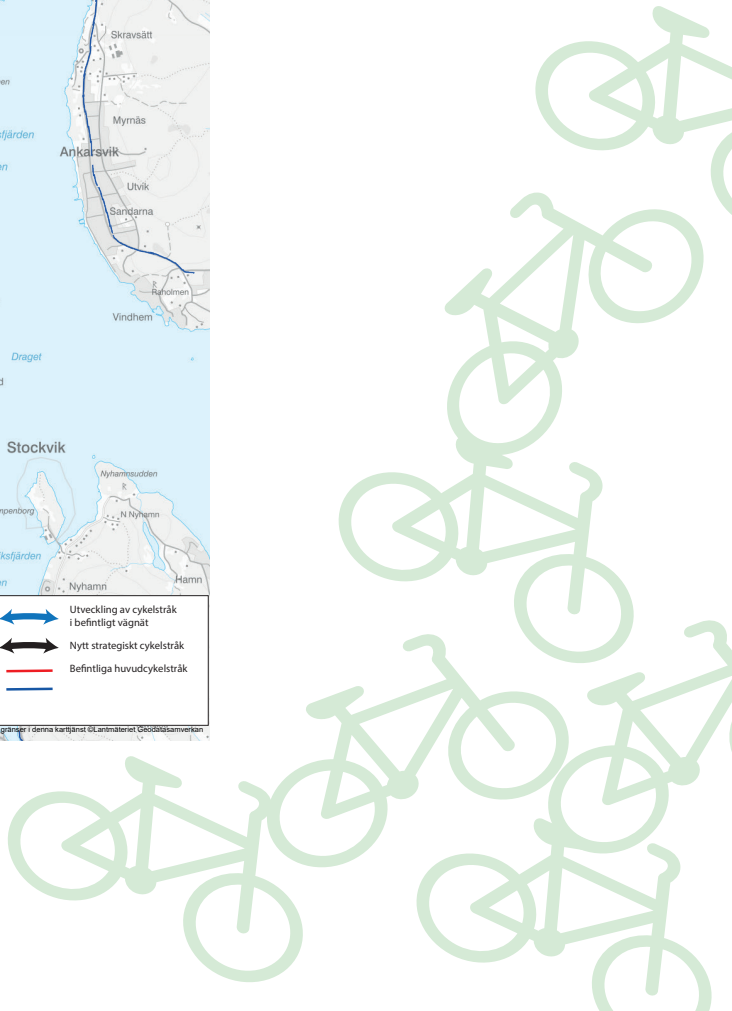
bilvägar. Är positivt för skolresor och arbetspendling mot sjukhuset i kombination med kopplingen Granloholm-sjukhuset.

Skottsund-Kvissleby

Det finns behov av en bro för gående och cykliser som tillgängliggör Kvissleby centrum för boende på östra sidan älven.

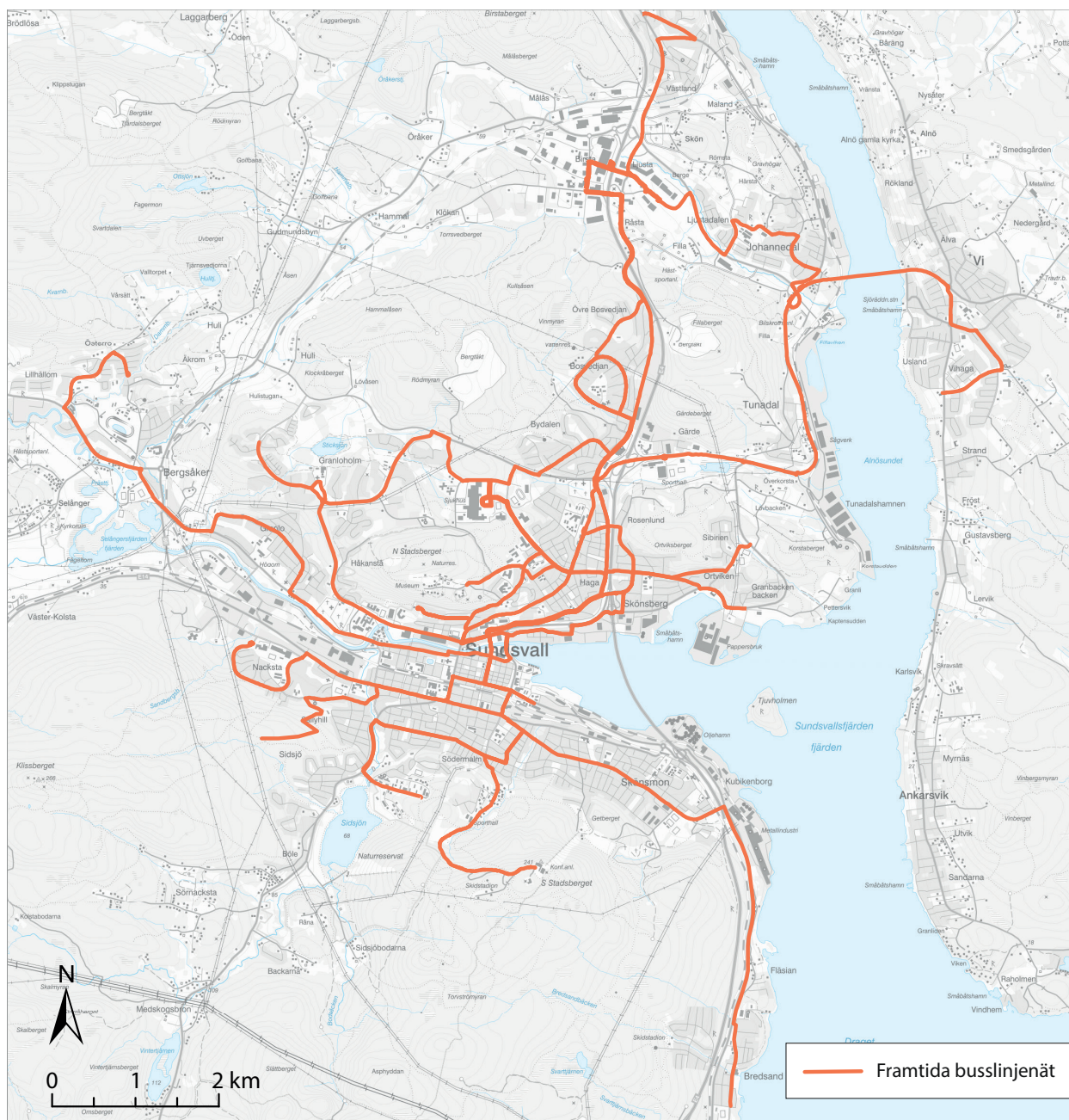


Principiella cykelstråk där behovet av cykelvägar är som störst.



Kollektivtrafikstråk

I kartan nedan redovisas förslag till förändringar och utveckling av kollektivtrafikstråk. Införandet av ett nytt busslinjenät är beroende av ekonomiska resurser. Därför är det osäkert med vilken tidshorisont utvecklingen kan ske. Därutöver måste förändringarna också anpassas till förändringar i boendetillväxt och invånarnas behov av att röra sig mellan olika målpunkter. Tillsammans med befintliga stråk är de nya stråken bra platser att koncentrera tillkommande bostäder och verksamheter kring. Trafikutbud och tidtabeller hanteras inte i trafikstrategin.



Framtida busslinjenät

Godstransportstråk

Bra transportförbindelser är mycket viktigt för näringslivets utveckling. I kartan nedan redovisas en inriktning för hur vägar i kommunen bör utvecklas med avseende på bärighet för de tyngsta transporterna.

BK4-vägar

BK är en förkortning för bärighetsklass som talar om hur tunga fordon en väg eller bro får belastas med. BK4 är den tyngsta klassen där fordon får väga upp till 74 ton. För kommunen är det viktigt att ha ett funktionellt, sammanhängande BK4-vägnät så att verksamheter i kommunen kan köra tunga transporter. Verksamheternas behov behöver vägas mot andra trafikanters intressen längs de aktuella vägarna. Detta eftersom tyngre transporter innebär större trafiksäkerhetsrisker då stoppsträckan särskilt vid halt väglag blir längre ju tyngre transporten är.

Johannedalsvägen

Längs med delar av Johannedalsvägen behöver det vara möjligt att köra BK4 transporter då det finns verksamheter längs med sträckan som har behov av det. Transporterna från Timrå bör komma via Ljustavägen istället för Norra vägen/Johannedalsvägen för att minska de tunga transporterna genom Sundsbruks centrum. Transporter söderifrån bör ansluta till den södra delen av Johannedalsvägen från E4.

Ljustavägen

Ljustavägen har idag BK4 transporter med särskilda villkor och behovet finns att fortsätta ha BK4 transporter på Ljustavägen för att nå Johannedalsvägen.

Timmervägen

Timmervägen har idag BK4 transporter med särskilda villkor och behovet finns att fortsätta ha BK4 transporter på Timmervägen.

Gärdebroarna

Gärdebroarna har idag bara bärighetsklass ett (BK1) vilket leder till att transporter mellan Ortviken och Östrand går via Johannedalsvägen och Norra vägen vilket begränsar möjligheterna att utveckla Sundsbruks centrum och Ljustadalen. Därför behöver Gärdebroarna långsiktigt anpassas för att klara BK4 transporter.

Hulivägen

Hulivägen behöver fortsatt ha BK4 transporter dels för att verksamheter längs med Hulivägen har behov av BK4 transporter men också för att binda ihop Timmervägen och E14 med den planerade logistikparken, tills en ny E14-sträckning byggts ut. Även vägen upp mot Åkerigrus behöver klassas som BK4.

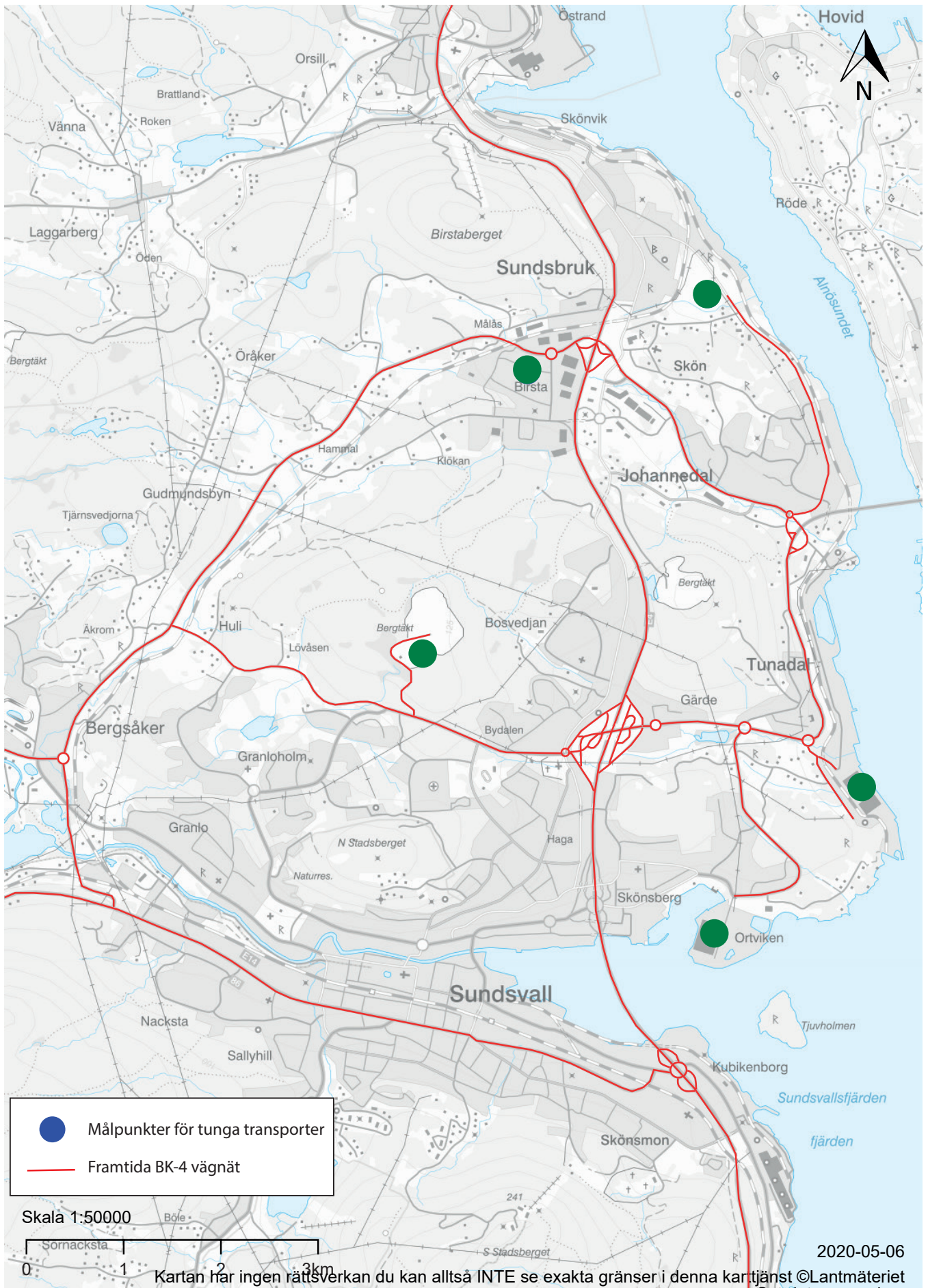
Björneborgsgatan/Bergsgatan

Så länge E14 går längs Björneborgsgatan och Bergsgatan behöver dessa vägar klara BK4 transporter.

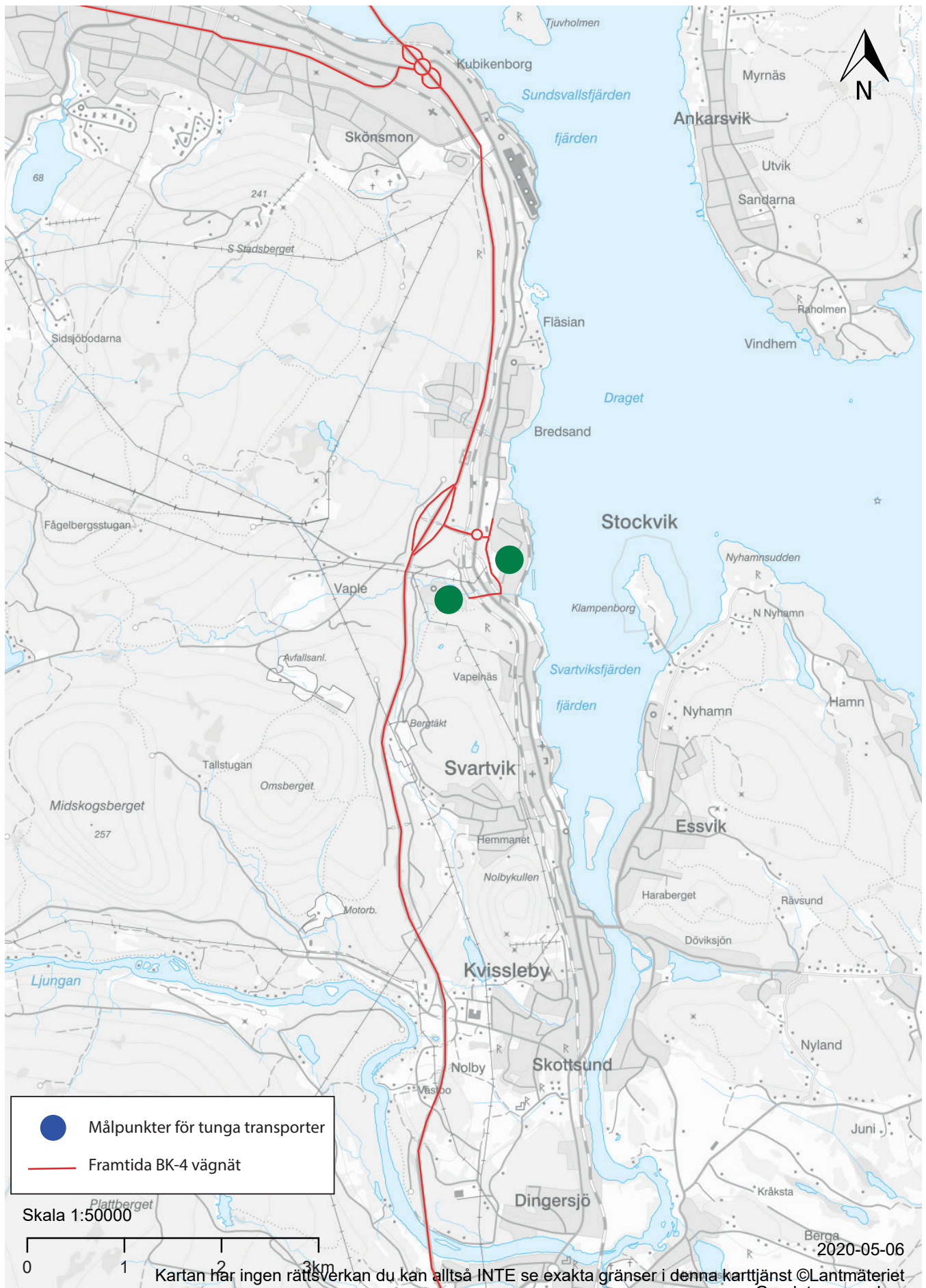
Trafikplatsen vid Bredsand/Stockvik

Trafikplatsen och vägen mot Nouryon är idag BK4 med särskilda villkor. Vägen har ett fortsatt behov av BK4 transporter.





Framtida BK-4 vägnät centrala- och norra delarna av Sundsvall.



Framtida BK-4 vägnät södra delarna av Sundsvall.

Hållbarhets- bedömning

Hållbarhetsbedömningen utgör trafikstrategins konsekvensbedömning och fokuserar på strategins sammantagna konsekvenser. Bedömningen har utgått från övergripande global nivå genom Agenda 2030 och även kommunens huvudprioriteringar i gällande Mål och resursplan.

Trafikstrategin är ett viktigt styrdokument men styr inte kommande investeringar eller andra förändringar i detalj. Det innebär att hållbarhetsbedömningen behöver hålla sig på en övergripande nivå.

Ekonomisk hållbarhet

I ett kortsiktigt perspektiv kommer både investeringsramen och driftbudgeten för gång- och cykelvägar samt kollektivtrafikinфраstruktur behöva utökas för att kunna nå målen i trafikstrategin. På lite längre sikt finns emellertid stora samhällsekonomiska vinster med en omställning av trafiksystemet. Exempel på sådana vinster är hälsofördelar, minskning av svåra trafikolyckor, minskad trängsel på gator och vägar med kortare restider som följd, högre intäkter för kollektivtrafiken med minskat behov av subventioner, omvandling av markytor m.fl. Med andra ord är alternativkostnaden av att inte genomföra åtgärder som behövs för att nå målen i trafikstrategin högre än kostnaden att genomföra åtgärderna.

Analys av vilka brister och behov som finns i trafiksystemet för att kunna nå målen i trafikstrategin, har inte analyserats. Därför har heller ingen kostnadsbedömning av vad som krävs för att nå målen tagits fram. Arbetet med att konkretisera åtgärdsbehov ingår i nästa steg efter trafikstrategin med framtagande av trafikplaner. Det kan dock konstateras att Sundsvalls kommun, som idag avsätter mindre medel per capita för åtgärder som leder till ett hållbart resande än riksnittet, behöver avsätta lika mycket medel som de kommuner i landet som ligger i topp i detta avseende.



Ekologisk hållbarhet

Enligt det miljöstrategiska programmet ska Sundsvall år 2030 vara en klimatneutral kommun. En förutsättning för att uppnå detta mål är att en betydligt större andel resor och transporter än idag sker på ett hållbart sätt. Trafikstrategins mål ligger därför i linje med att utsläppen av växthusgaser ska minska.

Trafikstrategin innehåller riktlinjer som syftar till att öka den andel av befolkningen som väljer andra färd sätt än privat bil. Förtätning och funktionsblandning minskar transportbehovet och förbättrar förutsättningarna för en attraktiv kollektivtrafik. Ett antal riktlinjer syftar till att underlätta för gång- och cykeltrafikanter samt till en mer attraktiv kollektivtrafik. Trafikstrategin bedöms sammantaget bidra till ekologisk hållbarhet.

Social hållbarhet

Sundsvalls kommuns huvudprioritering utifrån gällande Mål- och resursplan är *Ett Sundsvall som håller ihop*. De sociala skillnaderna i levnadsvillkor mellan sundsvallsborna ska utjämnas. Trafikstrategin innehåller mål som i flera avseenden bidrar till att minska skillnaderna i levnadsvillkor. Ökad fysisk aktivitet i allmänhet och att fler går och cyklar i grönområden i synnerhet bidrar till att förbättra både den psykiska- och den fysiska hälsan. En utbyggnad av gång- och cykelvägar längs befolkade platser, som har god belysning och är överblickbara är positivt för jämlikhet, jämställdhet utifrån ett trygghetsperspektiv och är även positivt för barn. Detsamma gäller inriktningen att tillkommande bostäder och verksamheter bör ligga inom 400 meter från hållplatserna i de högst trafikerade kollektivtrafikstråken. Trafikstrategin bedöms sammantaget bidra till att andelen som upplever otrygghet i det offentliga rummet minskar.

En mångfald i trafiksystemet för flera trafikslag skapar fler valmöjligheter och bättre tillgänglighet för fler.

Vad gäller miljö kvalitetsmålet Frisk luft bidrar Trafikstrategins mål om en minskad andel transporter med bil till måluppfyllelsen.

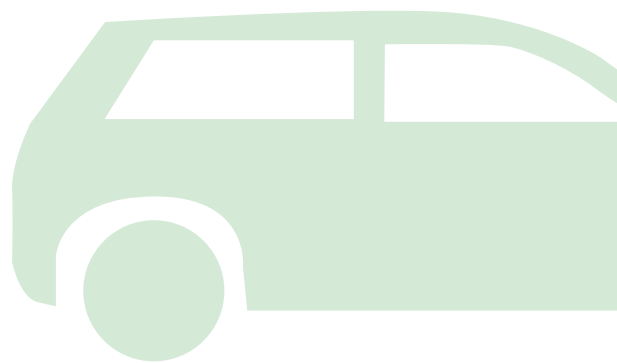
Barnperspektivet

Barn drabbas på olika sätt av de negativa sidorna av mycket biltrafik. Barn är särskilt utsatta för luftföroreningar, både för att deras lungor inte är färdigutvecklade men också för att de inte kan välja sin närmiljö på samma sätt som vuxna. För att barn ska kunna röra sig fritt och självständigt är det också viktigt att de finns en säker trafikmiljö. Mycket biltrafik i kombination med otillräcklig infrastruktur för gång, cykel och kollektivtrafik, skapar barriäreffekter och begränsar barns möjlighet att resa självständigt via gång, cykel eller kollektivtrafik. Barn som främst reser med bil får också en mer stillasittande livsstil. Trafikstrategins mål om att fler ska välja aktiv mobilitet och minskad biltrafik har därför särskilt positiva effekter för barn.

Målkonflikter

Olika trafikantgrupper har olika behov varför målkonflikter kan uppstå. Vid målkonflikter är avvägningar och kompromisser i det enskilda fallet nödvändiga vilket innebär att ett behov kan behöva prioriteras på någon annans bekostnad. Exempel på målkonflikter är:

- Prioritering av gång- och cykeltrafik kan motverka framkomligheten kollektivtrafik eller vice versa; hög framkomlighet längs utryckningsstråk kan försvåra framkomligheten och trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafik.
- Ökad framkomlighet och tillgänglighet för buss kan stå i konflikt med mål om minskad bullerpåverkan.
- Gång- och cykelvägar i nära anslutning till befolkade platser såsom bostäder, verksamheter och bilvägar kan stå i konflikt med målet om gång- och cykelstråk i gröna rekreationsstråk men även med målet om att gångvägar och cykelvägar ska vara framkomliga, trygga, trafiksäkra och inbjudande. I dessa fall kan en lösning vara att hänvisa eller anlägga flera alternativa stråk för att tillgodose de olika målen.
- I en stad konkurrerar ofta flera intressen om samma markanspråk. Trafikstrategins mål om framkomlighet för cyklister och för kollektivtrafik kan medföra behov av bredare cykelvägar, nya bussgator eller busskörfält. På platser där dessa behov finns måste avvägningar göras mot andra intressen som exempelvis framkomlighet för biltrafik, trädplanteringar eller bebyggelse.
- För att nå målen om ett ökat hållbart resande behöver investeringstakten för sådana åtgärder som är en förutsättning för en omställning av trafiksystemet öka. I ett fördelningspolitiskt perspektiv kan detta innebära en utmaning. Som beskrivs ovan i hållbarhetsbedömningen finns emellertid samhällsekonomiska vinster med ett ökat hållbart resande.



Ordlista

- **Funktionsblandning** är en blandning av bostäder och verksamheter som inte stör omgivningen inom ett och samma område. Aktiva transporter är att gå eller cykla.
- **Samnyttjande** innebär att en och samma parkering kan nyttjas av flera aktörer under olika tider på dygnet och inte är låst till en enskild person eller aktör.
- **Hållbart resande** avser resor och transporter som är effektiva såväl för hälsa och miljö som för ekonomi och samhällsutveckling. Resor med gång, cykel eller kollektivtrafik definieras som hållbara.
- **Sundsvalls tätortsområde** avser det tätbefolkade området mellan Bergsåker, Gångviken, Alnö Vi och Njurundakusten.
- **Noll nettoutsläpp** innebär att utsläppen inte ska överskrida de utsläpp av koldioxid som beräknas bindas genom till exempel den svenska skogen.
- **Aktiv mobilitet** avser transportslagen gång och cykel.
- **Hastighetssäkring** innebär att hastigheten för fordonstrafik ska understiga 30 km/h. Detta kan åstadkommas genom exempelvis avsmalning eller farthinder.



