

Transportnät och gods

Senast uppdaterad: 2019-10-15

För att kunna ta sig mellan olika platser har transportnätet en stor betydelse. Transportnätet behöver vara anpassat för långväga transporter, transporter i närområdet och olika färdmedel.

Godstransporter är beroende av ett välfungerande transportnät och viktiga för att ett samhälle ska fungera. I Sundsvall har godstransporterna en större betydelse än i många andra kommuner eftersom Sundsvall har mycket industrier som är beroende av godstransporter men det är inte bara industrierna som är beroende av transporter, även handeln, skolor, avfallshantering med mera.

Transportnät och gods i Sundsvall

Flyg

Sundsvall har en flygplats tillsammans med Timrå, Sundsvall-Timrå Airport även kallad Midlanda som ligger i Timrå kommun cirka 21 kilometer från centrala Sundsvall. Buller från flyg kan sträcka sig in i Sundsvalls kommun vid norra Alnö. Från flygplatsen går det inrikes flyg till både Arlanda, Bromma och under sommaren går det även flyg till Visby. Utrikes går det charterflyg till bland annat Gran Canaria, Rhodos och Cypern. Under en vardag har flygplatsen ungefär åtta, nio avgångar och ungefär lika många flyg ankommer flygplatsen. Under 2015 hade flygplatsen ungefär 270 000 resenärer. Sundsvall-Timrå Airport är en bredskapsflygplats vilket innebär att den står till förfogande vid viktiga samhällshändelser som till exempel bränderna sommaren 2018. Den används också för sjuktransporter och fängsttransporter. Flygplatsen är utpekad som ett riksintresse.

På Sundsvalls sjukhus finns en helikopterplatta. För att kunna genomföra flygningen till den finns en inflygs zon där inga höga byggnader får uppföras. Inflygningszonen kan komma ändras för att undvika Norra och Södra Berget mer. Inom inflygningszonen finns en begränsning på hur höga byggnaderna får vara.

Sjöfart

I Sundsvalls kommun finns två större hamnar. Söder om Sundsvall, på Vindskärsudden finns en oljehamn. Denna hamn är centrum för hanteringen av petroleumprodukter i mellannorrland. Cirka 75 fartyg per år angör hamnen och det passerar ungefär 550 000 ton petroleumprodukter över kajen per år. I oljehamnen finns 100 meter kaj med tolv meters vattendjup.

Tunadalshamnen finns norr om Sundsvall och är Norrlands djupaste hamn men cirka 12,3 meter. Här kan Östersjöns stora båtar trafikera. Den är utpekad som en T-ten hamn vilket gör den strategiskt viktig ur ett europeiskt perspektiv. Tunadalshamnen är

en allmän hamn som till 85% har kommunen som ägare och SCA äger 15%. Ägarförhållandena kommer att omförhandlas då SCA via hamnbolaget finansierar den nya containerhamnen. Till hamnen kommer cirka 300 000 ton per år. Ut går det cirka 400 000 ton med RoRo-fartyg, 160 000 ton med containerfartyg och 400 000 ton med konventionella fartyg.

Järnväg

Sundsvall har goda möjligheter gällande järnväg eftersom det är möjligt att ta sig i tre väderstreck via järnvägen, norr, öster och söder ut. Detta är viktigt både för gods och för persontransporter. Dessvärre är standarden på järnvägen närmast Sundsvall sämre än längre ut i transportsystemet. Ådalsbanan är som sämst mellan Sundsvall och Härnösand, Ostkustbanan har sin lägsta standard mellan Sundsvall och Hudiksvall och Mittbanan har lägst standard på delen mellan Sundsvall och Stöde. För att åtgärda detta satsar stat och kommun omkring sex miljarder för att förbättra järnvägstransporterna inom Sundsvall. Här ingår bättre järnvägsanslutningar mer mot Tunadalshamnen där Sundsvalls nya logistikpark kommer lokaliseras. I centrala Sundsvall byggs resecentrum om och en ny tågstation invigs nästa år i Njurundabommen. Samtidigt pågår arbetet för dubbelspår på Nya Ostkustbanan på sträckan Gävle-Härnösand där första etappen mellan Sundsvall och Dingersjö har byggstart 2024. Söder om Dingersjö har två alternativa sträckningar för framtida dubbelspår utretts, där det västliga alternativet går nära väg E4 och det östliga alternativet går i närområdet av befintlig järnväg. Trafikverket genomför kompletterande utredningar under år 2019 för att kunna ta ställning till val av alternativ.

I östvästlig riktigt har Sveriges största regionalfondsprojekt, Projektet Mittstråket som omsätter 320 miljoner kronor som pågår mellan 2015-2020. I projektet finns ett utredningspaket som bland annat handlar om att studera en ny järnvägssträcka mellan Sundsvall och Stöde.

Alla tre banor är utpekade som riksintressen. I transportnätet är det inte bara kapaciteten närmast Sundsvall som har betydelse för kommunen utan även vad som sker längre bort kan påverka Sundsvall. Ett exempel på det är elektrifieringen av Meråkersbanan i Norge och fyrspårssatsningen mellan Uppsala och Stockholm (Arlanda). En god standard på järnvägen påverkar både person- och godstransporter.

Utöver dessa spår finns tre stycken industrispår, ett som går mot Kubal, ett mot Nouryon (före detta Akzo Nobel) och ett vid Birsta.

För att läsa mer om kollektivtrafik, se avsnitt Hållbart resande.

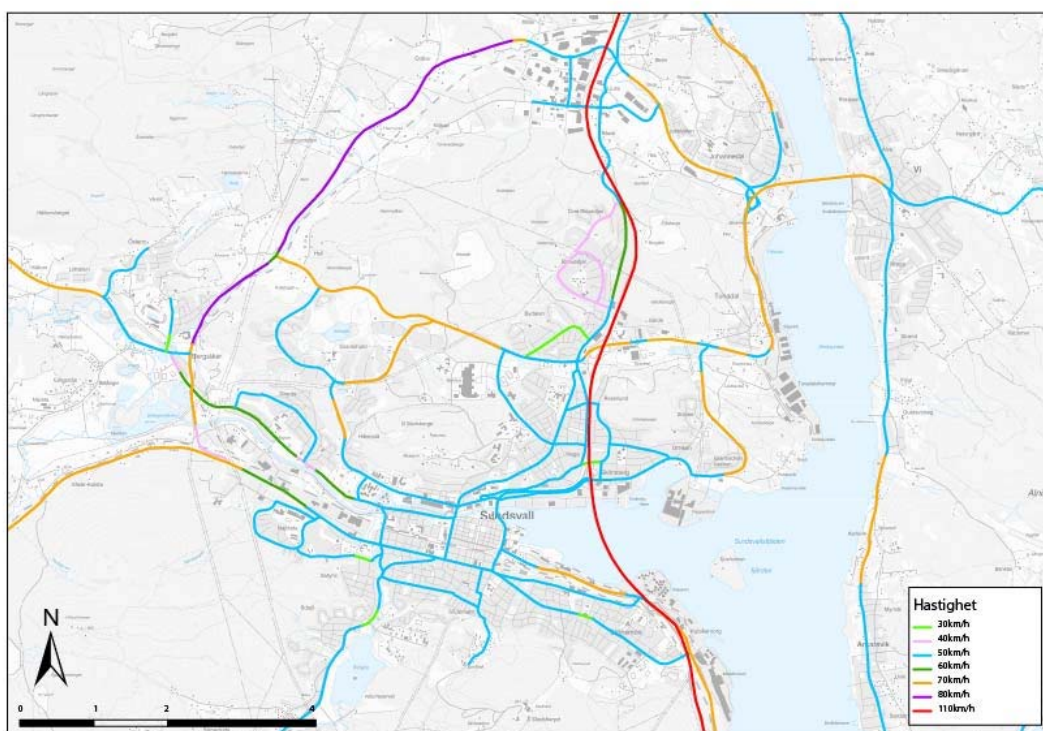
Bilväg

Vägnätet har stor betydelse för både person- och godstransporter. Godstransporterna påverkas i första hand av det större glesare vägnätet medan persontransporterna påverkas av både det grov och finmaskiga vägnätet.

E4 och Sundsvallsbron har nyligen blivit färdig vilket har förbättrat den nordsydliga kommunikationen längs med vägen. E4 bron har avlastat vägnätet i centrala Sundsvall. Söder om Sundsvall, mellan Kongberget och Gnarp är E4 fortfarande inte mötesseparerad. Denna sträcka finns med i den nationella transportplanen och ska vara byggstartad 2022. Arbetet med att rusta upp E14 pågår för att förbättra kommunikationerna i östvästlig riktning, där etappen Timmervägen-Blåberget har byggstartats i december 2018. För etapp 2, Blåberget-Matfors. och etapp 3, Matfors-Stöde, pågår planeringsarbetet men fortfarande finns det inga investeringsbeslut. Dessutom har planeringen för den framtida dragningen av E14 (förbi Sundsvalls centrala delar) påbörjats av Trafikverket under 2018. Effektiva persontransporter är en förutsättning för människor och företag och därmed för Sundsvalls tillväxt.

Merparten av vägtransporterna för gods går längs E4 och E14 som har de största trafikflödena på vägnätet i norra Sverige. På E4 passerar det uppemot 2 500 lastbilar per dygn vid Sundsvall. De norrgående lastbilstransporterna domineras av livsmedel med mera medan styckegods och förädlade trävaror dominerar de södergående lastbilstransporterna. Även verkstads- och metallindustrin står för mindre andelar av lastbilstransporterna söderut. E4 är den dominerande leden för tung trafik i hela Sundsvallsregionen. Både E4 och E14 är utpekade riksintressen för väg. Det är även väg 86 mellan Sundsvall och Bispgården, väg 622 mellan E14 och trafikplats Birsta och väg 615 till Tunadalshamnen.

För persontrafiken är ovan nämnda vägar av stor betydelse tillsammans med ett mer finmaskigt vägnät som leder fram till målpunkter. De viktiga vägarna i Sundsvalls tätort är markerade i kartan nedan.

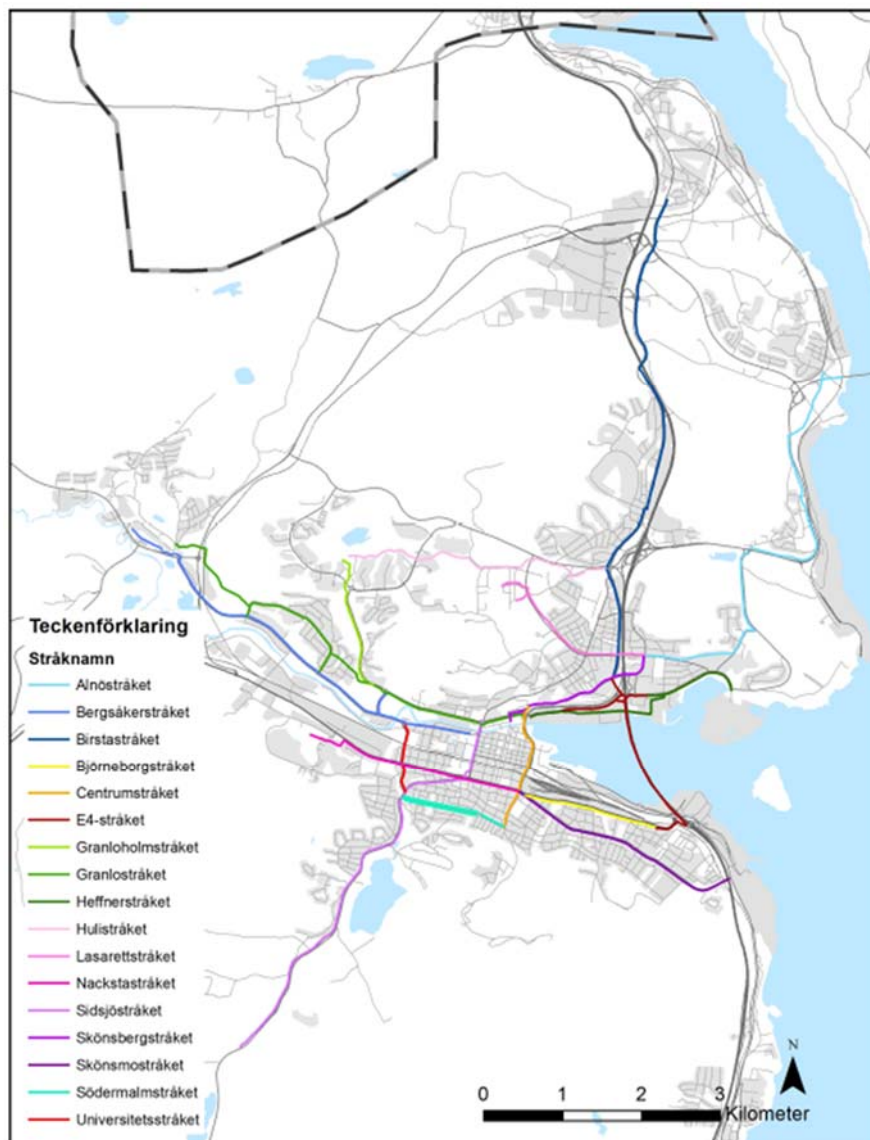


Cykelväg

Det finns cirka 16,8 mil skyltad kommunal gång- och cykelväg i kommunen där gatuavdelningen står för drift och underhåll. Längs det statliga vägnätet finns 4,5 mil cykelväg där Trafikverket står för drift och underhåll. Därutöver finns cirka 0,8 mil enskild gång- och cykelväg med varierade standard. Utbyggnad och upprustning av cykelvägar sker enligt plan utifrån de tilldelade investeringsmedlen.

Kommunen har pekat ut ett huvudnät för cykeltrafiken som består av de cykelvägar som har störst betydelse för att ge kommunens invånare möjlighet att cykla i första hand från bostaden till skola eller arbete och tillbaka på ett tryggt, säkert och snabbt sätt. De utpekade huvudstråken prioriteras när det gäller drift och underhåll.

Huvudstråken är de cykelvägar som binder samman stadsdelscentrum, inom cirka fem kilometer från centrum. De sträckor som är klassade som huvudstråk har redan idag i huvudsak god standard och de brister som finns är främst i punkter. Tätheten på nätet motsvarar ungefär tätheten på stombusslinjerna (som finns beskrivet i hållbart resande) och i flera fall sammanfaller också huvudnäten för cykel med stombusslinjerna. Huvudnätet är relativt glest, med övriga stråk som kompletterar huvudstråken, och dessa har varierande längd och standard. På några stråk är gående och cyklister separerade men i de flesta fall blandas gående och cyklister.



Gångväg

Kommunen har just nu god kunskap om de gångvägar som snöröjs av kommunen men övriga gångvägar saknas det kunskap om. En inventering av gångnätet sker under 2019.

Gods

Sundsvalls har många industrier som tillsammans skapar ett stort transportbehov. Det finns bland annat skogsindustrin som har behov av transporter från inlandet ut till kusten, bland annat finns ett timmerupplag i Töva längs med E14. Dessutom finns Ortviken och Östrand (som ligger i Timrå kommun) som har många transporter mellan sig och har ett stort behov av goda kommunikationer. Utöver dessa finns också andra stora industrier som Tunadals sågverk, Nouryon och Kubal som också har mycket transporter. Flera av dessa företag är stora även på ett internationellt perspektiv bland annat är Tunadals sågverk Europas största och snabbast sågande för gran. I huvudsak sker transporterna av de varor som tillverkas i industrierna till sjöss

eller på järnväg. Däremot sker intransporterna till industrierna företrädesvis med lastbil. Sundsvall har även en stor handelssektor med bland annat Birsta som genererar förhållandevis stora godsflöden av såväl dagligvaror som sällanköpsvaror. En annan stor handelsplats som har stora godsflöden är Stenstan.

E4 norr om Sundsvallsfjärden har de största mängderna tung trafik med drygt 2 600 tunga fordon per dygn. Söder om Sundsvalls centrum uppgår den tunga trafiken till cirka 2 000 fordon per dygn. Den största delen av transporter till Sundsvall kommer norr ifrån.

Den klart största branschkategori – trä-, process- och byggnadsindustrin – styr helhetsbilden och fördelar sina intransporter på lastbil 78%, båt 12% och järnväg 10%. De övriga intransporterna till regionen sker till i princip lika stora delar järnväg som båt. Andelen som sker per flyg är försumbar.

Idag ligger Sundsvalls kombiterminal intill Sundsvalls centralstation. Terminalen har två 350-metersspår och är sedan ett antal år fullt kapacitetsutnyttjad. Ett arbete pågår att flytta kombiterminalfunktionen samt byggande av logistikyor intill Tunadalshamnen inom ramen för projektet Sundsvall logistikpark. Logistikparken är planerad att vara i drift till år 2022 och kommer då kunna tillhandahålla fyra stycken 740-metersspår och intilliggande logistikyor. Samtidigt byggs den nya containerhamnen ut, i syfte att öka kapaciteten vid Tunadalshamnen jämfört med den nuvarande kapaciteten.

Stora investeringar i kommunen

Flera stora investeringar sker och kommer fortsätta ske under de kommande åren.

- Mellan Timmervägen och Blåberget byggs en ny E14-sträckning. Standarden kommer vara en fyrfilig väg som kommer öka trafiksäkerheten och framkomligheten.
- Bergsåkerstriangeln byggs för att järnvägstransporter som ska mellan Mittbanan och Ådalsbanan inte ska behöva gå in i Sundsvall och lokvända för att byta bana utan bytet av bana kommer ske direkt via Bergsåkerstriangeln. Detta kommer möjliggöra för effektivare järnvägstransporter.
- Malands- och Tunadalsspåret är en satsning för att koppla ihop Ådalsbanan med Tunadalsspåret så att tåget inte ska behöva åka upp till Timrå och vända när det ska åka till Tunadalshamnen.
- Järnvägsplan Ostkustbanan Njurundabommen-Sundsvall
- Ny tågstation i Njurundabommen
- Förbereda för framtida tågstopp i Kvissleby.
- På Södra kajen kommer industrispåret tas bort för att möjliggöra för bostäder i attraktiva lägen.
- Utredning av tågstation i Vattjom.
- Sundsvalls logistikpark (inklusive flytt av kombiterminal).

Lagar, regler och normer

Den första juli 2018 öppnade delar av det statliga vägnätet upp för en ny bärighetsklass, BK4. Det gör det tillåtet att köra lastbilar på upp till 74 ton till skillnad från tidigare 64 ton. Detta berör främst det statliga vägnätet. BK4 vägnätet planeras att utökas successivt av Trafikverket fram till 2026, i takt med att nuvarande kapacitetsbrister i främst broar åtgärdas. De vägarna i Sundsvalls kommun som ändras till BK4 är E4, E14, och Timmervägen samt delar av Johannedalsvägen och Norra vägen. Väg 86 saknar idag BK4-standard och detsamma gäller för det mer finmaskiga vägnätet som leder ut till de större vägarna.

Mål – EU, nationella och regionala

EU

Inom Parisavtalet har EU som union förbundit sig att minska utsläppen med 40 procent till 2030, jämfört med 1990 års nivåer. Det är ett mål som omfattar alla medlemsländer. Sverige har sedan valt att sätta några ambitiösare delmål på nationell nivå, till exempel det sektorsspecifika målet för inrikes transporter (exklusive flyg) där utsläppen ska minska med 70 procent till 2030 från 2010 års nivåer.

Inom EU är handeln med utsläppsrätter det främsta verktyget för utsläppsminskning och som påverkar hur man räknar med olika sektorer i målen. De utsläpp som inte ingår i EU:s handel med utsläppsrätter (främst från transporter, arbetsmaskiner, mindre industri- och energianläggningar, bostäder och jordbruk) har Sverige sagt ska minska med 63 % till 2030 från 1990 års nivåer. Flyget ingår inte här då det är en del av ETS-systemet (förkortningen för utsläppsrättshandeln).

Sverige

Det finns flera nationella mål som berör trafiken, både direkt och indirekt. Sveriges övergripande transportpolitiska mål lyder som följande.

”Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Därutöver har riksdagen beslutat om ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa.”

Det finns också ett funktionsmål och ett hänsynsmål som lyder:

Funktionsmålet: Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet: Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

De mål som finns för transportsektorn måste väga framkomlighet mot klimatsatsningar för att kunna nå klimatmålen. I det klimatpolitiska ramverket som klubbades igenom under 2017 sattes Sveriges långsiktiga klimatmål till att nettoutsläppet ska vara noll till 2045. Utöver detta finns ett antal etappmål för 2020, 2030 och 2040.

Genom samarbetet i EU har det satts mål som Sverige förbinder sig att följa. EU:s mål är att minska utsläppen med 20% till 2020 i jämförelse med 1990 års nivåer. Dessutom har EU som mål att 20% av energin ska vara hållbar och energieffektiviteten ska öka med 20%. Sverige har förbundit sig att göra mer än så och vill minska sina utsläpp med 40% 2020 jämfört med 1990 års nivåer, andelen förnyelsebar energi ska vara 50% och energiintensiteten ska minska med 20% 2020 jämfört med 2008 års nivåer.

I det klimatpolitiska ramverket sattes också ett ambitiöst mål för inrikes transporter, med en minskning av utsläppen med 70 % till 2030, jämfört med 2010 års utsläppsnivå. I inrikes transporter är inte flyget inkluderat, då utsläppen från flyget omfattas av EU:s handel med utsläppsrätter. Sverige har också en nationell strategi för fossilfria transporter där det beskrivs att det behövs mer energieffektiva samhällen, fordon och drivmedel. Det finns dock inget nationellt mål om att minska biltrafiken.

Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter

Regeringen har under 2018 tagits fram en strategi för godstrafiken, ”Effektiva, kapacitetsstarka, och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi”. Där står det att Sverige ska vara med och bidra till att dom internationella hållbarhetsmålen nås samtidigt som Sverige vill ha den lägsta arbetslösheten i EU. Fungerande godstransporter är en viktig del av det.

- Konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter
- Omställning till fossilfria transporter
- Innovation, kompetens och kunskap

Godstransporter via sjöfart och järnväg ska vara prioriterade även om alla transportslag behövs.

För att nå målet om att bli världens första fossilfria välfärdsland behöver godstransporterna samordnas på ett bättre sätt, utveckling av mer hållbara bränslen, energieffektivare fordon och att fler transporter sker på järnväg och vatten.

Nollvisionen

Sverige har också en vision om trafiksäkerheten som heter Nollvisionen som innebär att ingen ska dö eller skadas allvarligt i trafiken. Fram till de senaste åren har antalet döda och allvarligt skadade i trafiken minskat men under de senaste åren har den utvecklingen platan ut. Därför behövs nya verktyg för att få antalet döda och allvarligt skadade att fortsätta minska. Det sker bland annat genom mitträcken, fartkameror för att hastigheten ska sänkas, ökat fokus på oskyddade trafikanter, säkrare fordon och automatiska nykterhetskontroller. Enligt nollvisionens principer ska de mest sårbara trafikanterna vara dimensionerande för trafiksystemet.

Västernorrland

Den Regionala transportplanen för Västernorrland 2018-2029 lyfter flera viktiga satsningar för både pendling och godstrafiken. Industrin är viktig för Västernorrland och för deras transporter är flera olika transportsätt viktiga. För vägtrafiken är det främst E4, E14 och väg 86 som lyfts fram, de båda sistnämnda är särskilt viktiga för skogsnäringen för transporter från inlandet ut till kusten. Även järnvägen har stor betydelse för godstransporter så som Bottniska korridoren (Ostkustbanan, Ådalsbanan, Botniabanan & Norrbotniabanan) och Mittnordenkorridoren (Mittbanan & Meråkersbanan). Den regionala planen medfinansierar även de järnvägsrelaterade satsningar som görs i Birsta, Maland och Tunadal, i syfte att effektivisera godstransporterna till och från Tunadalshamnen och den planerade logistikparken.

Kommunala beslut

Stadsvisionen

I Stadsvisionen pekas viktiga satsningar ut som ska göras på vägnätet. Det är E14 mellan Sundsvall och Matfors, väg 86 och väg 562 som sträcker sig från Njurunda till Skönsberg. Kommunen ska vara med och verka för en utbyggnad av dubbelspår längs med ostkustbanan från Gävle till Härnösand, triangelspår i Bergsåker och Maland samt upprustning av Tunadalsspåret kommer möjliggöra för effektivare järnvägstransporter längs med hela norrlandskusten. Kommunen ska också medverka till bättre standard på Mittbanan och Ådalsbanan. Sundsvall logistikpark är en satsning för att bli ett av Sveriges viktigaste logistiknav.

Åtgärdsprogram för friskare luft

Sundsvall har tagit fram ett åtgärdsprogram för friskare luft. Problemen med luftkvalitén beror till stor del vägtrafiken. Höga partikelhalter beror på personbilar med dubbdäck medan kvävedioxid kommer från lastbilar och bussars dieselmotorer. I åtgärdsprogrammet för friskare luft finns åtgärder utpekade för hur luftkvalitén i Sundsvall kan förbättras.

Parkeringsstrategi och parkeringsnorm

Sundsvalls kommun har tagit fram en parkeringsstrategi. Kommuner har ingen skyldighet att anordna parkeringar utan den skyldigheten vilar på fastighetsägaren.

Kommunen har dock valt att anordna allmänna parkeringar i centrum. Parkering är ett effektivt styrmedel och parkeringsstrategins mål är en attraktivare och levande stad och det ska kommunen nå genom att:

- Skapa en god tillgänglighet för besökande till centrum
- Öka det hållbara resandet
- Nyttja attraktiv mark på ett effektivt sätt

Konkreta åtgärder beskrivs i parkeringsstrategin:

- Korttidsparkering
- Gynna tillgänglighet och korta stopp för besökare
- Reglera med tid och avgift
- Långtidsparkering
- Styr till parkeringshusen
- Reglera med tid och avgift
- Utnyttja parkeringsledningssystemet
- Cykelparkering
- Öka antalet cykelparkeringar i centrum
- Prioritera gående och cykeltrafik före gatuparkering om konflikt uppstår
- Bygg nya parkeringsanläggningar (i första hand parkeringshus) söder om Stenstan

Kommunen har också en parkeringsnorm och grön resplan som beskriver hur mycket parkeringar som behövs vid olika typer av verksamheter. Delen om den gröna resplanen beskriver vilka åtgärder exploatörer kan göra för att minska antalet bilparkeringar.

Transportleder och gods – trender och jämförelser

Självkörande bilar

Just nu pågår utvecklingen av självkörande fordon som i framtiden skulle kunna ersätta fordon körda av människor. Det är lättare att ersätta människor i långväga transporter än i stadskörning. Självkörande fordon skulle öka trafiksäkerheten eftersom den mänskliga faktorn försvinner. Samtidigt finns en risk för att trängseln i transportsystemet kommer öka. Människor måste acceptera självkörande bilar för att det ska kunna användas i större utsträckning. Självkörande fordon skulle kunna leda till att det behövs mer plats på vägarna men färre parkeringsplatser då fler kan komma att åka bil men bilarna kommer inte behöva så parkerade eller åtminstone inte i centrala lägen. Självkörande bilar kan påverka efterfrågan på kollektivtrafik.

Näthandel

Idag är många personresor relaterade till inköp av olika slag. Det kan vara allt från livsmedel till kläder eller byggmaterial. Näthandeln har de senaste åren ökat och kommer förmodligen fortsätta göra det. Det kommer förmodligen leda till att personresorna för inköp kommer minska medan godstransporter för leveranser och returer kommer öka. I Sundsvall märks inte denna utveckling i någon större utsträckning ännu (2019) då Birsta fortsätter expandera.

Flygets framtid

Enligt Trafikverkets prognos för Sundsvall-Timrå Airport kommer det att ske en årlig ökning med cirka 1,4% fram till 2040 vilket år 2040 kommer resultera i ungefär 350 000 passagerare och 18 000 – 20 000 starter och landningar. I prognosen ingår inrikestrafik, utrikestrafik, taxiflyg, bruksflyg, fraktflyg och postflyg samt samhällsnyttigt flyg. Om möjligheten att åka tåg längs med norrlandskusten förbättras kan det leda till en annan utveckling inom flygtrafiken. Under det senaste året råder en stark miljö rörelse som bland annat driver frågan att minska antalet flygresor. Det finns med flera olika faktorer som kan komma att påverka flygets utveckling.

Aktuella anspråk och konflikter

BK4

Mellan Östrand och Ortviken går många tunga transporter som är i behov av ett vägnät som håller BK4 standard. Delar av Johannedalsvägen, Gärdebroarna och Kyrkbron i Timrå håller inte BK4 standard. Detta leder till att de tunga transporterna mellan Östrand och Ortviken går på Norra vägen och Johannedalsvägen nära bostadsområden. Det i sin tur leder till en ökad risk eftersom tunga transporter bland annat har längre stoppsträckor än personbilar.

Väghållare

Det finns tre huvudsakliga väghållare (den som ansvarar för vägen); statlig, kommunal och enskild. Just nu pågår förhandlingar mellan kommunen och Trafikverket som är väghållare på det statliga vägnätet om vilka vägar som bör ha statlig väghållare och vilka som bör ha kommunal väghållare.

E14

Det pågår en utredning om E14 framtida läge. I dagsläget går E14 genom centrala Sundsvall på Björneborgsvägen och Bergsgatan. Detta leder till att tunga transporter går genom staden vilket både skapar problem med buller, luftkvalitet, vibrationer och framkomlighet. Eftersom E14 har höga framkomlighetsanspråk blir framkomligheten begränsad i nordsydlig riktning framförallt över Bergsgatan, även framkomligheten för gående och cyklister är begränsad längs med och över Bergsgatan. En utredning pågår för att hitta en ny sträckning för E14 med flera alternativa sträckningar. Hulivägen är utpekad som riksintresse för eventuell framtida sträckning av E14.

Riksintressen

Det finns flera utpekade riksintressen för framtida transportnät. Järnvägen har utpekade riksintressen för framtida vägnät söder ut från Sundsvall med framtida sträckning av Ostkustbanan. Utöver det finns riksintresse för Bergsåkerstriangeln och Malandstriangeln.

I Sundsvall finns tre områden som är utpekade som riksintresse för hamn. Det är vid Tunadal, från Norra och Södra Kajen ut till Ortviken och Kubikenborg och vid Svartvik. Det finns också riksintresse för förleder utpekade ner i Svartviksfjärden, genom Alnöundet och Klingerfjärden och i Bottenhavet.

Rangerbangården

Rangering innebär sortering och koppling av järnvägsvagnar. I Sundsvall ligger rangerbangården på central mark som också är attraktiv för andra ändamål. För att få tillgång till marken skulle kommunen behöva hitta en annan plats för rangerbangården. Det finns inga aktuella utredningar om eventuell omlokalisering. Inför att Översiktsplan Sundsvall 2021 togs fram utreddes möjlighet till kompletterande rangeringsplats för de södra industrierna (kring Stockvik), men utredningen kom fram till att rangeringen bör vara samlad på en plats för att vara ekonomiskt hållbar. Däremot kommer kombiverksamheten (lastning mellan järnväg och lastbil) att flyttas till den nya logistikparken.

Industrimark

Idag finns det en efterfrågan på industrimark i nära anslutning till god infrastruktur.

Läs mer

Handlingsprogram friskare luft <https://sundsvall.se/samhallsplanering-och-trafik/frisk-luft-i-sundsvall/>

Parkeringsstrategi, Parkeringsnorm och grön resplan
<https://sundsvall.se/samhallsplanering-och-trafik/parkering/parkeringsstrategi/>

Effektiva, kapacitetsstarka, och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi
<https://www.regeringen.se/49f291/contentassets/5e79349b796548f7977cbfd1c246a694/effektiva-kapacitetsstarka-och-hallbara-godstransporter--en-nationell-godstransportstrategi>

Källor

<https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/Trafiksakerhet/det-har-ar-nollvisionen/>

<https://webbutik.skl.se/bilder/artiklar/pdf/7164-979-9.pdf>