

Trafik- och mobilitetsutredning

Detaljplan för Del av Stenstaden 1:4 och Tullpaviljongen 1

Ändringsförteckning

Ver	Datum	Ändringsbeskrivning	Granskad	Godkänd av

Sweco Sverige AB
Uppdrag: Projektledning Detaljplan Nya Hamngatan
Uppdragsnummer: 30083540
Kund: Fastighetsaktiebolaget Liliom
Upprättad av: Asmirelda Avdic, Wilma Wallberg, Jakob Hammarbäck, Marcus Posada
Granskad av: Johan Ericsson
Datum: 2025-05-12
Ver: 1.0
Dokumentreferens: Trafik- och mobilitetsutredning DP Nya Hamngatan

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	4
1 Nulägesbeskrivning	6
1.1 Gatunät.....	6
1.2 Gång och cykeltrafik.....	6
1.3 Kollektivtrafik	7
1.4 Mobilitetstjänster	8
1.5 Områdets målpunkter.....	9
2 Kommunala strategier och riktlinjer	10
2.1 Parkeringsstrategi	10
2.2 Mobilitetsstrategi och mobilitetsnorm	10
2.3 Resvaneundersökning	12
2.4 Angränsande projekt	13
2.4.1 Planprogram för området norr om Stenstan	13
2.4.2 Dubbelspårsutbyggnad längs Ostkustbanan	14
3 Trafikanalys	15
3.1 Trafikalstring.....	15
3.2 Trafikflöden och prognos.....	16
3.2.1 Svängandelar och konfliktpunkter, Nya Hamngatan – Sjötullsallén/Landsvägsallén	17
3.3 Påverkan på vägnätet	17
4 Mobilitetsutredning	19
4.1 Parkeringstal för två scenarier	20
4.1.1 Beräknat parkeringstal för husen vid kaj	20
4.1.2 Beräknat parkeringstal för Mobilitetshuset	21
4.1.3 Beräknat parkeringstal för påbyggnad Tullpaviljongen	21
4.1.4 Beräknat parkeringstal för två scenarier	21
4.2 Mobilitetsutredning	22
4.2.1 Flexibla parkeringstal och mobilitetstjänster	22
4.3 Intervall för parkeringstal om mobilitetstjänster införs.....	24
4.4 Parkeringsekonomi för parkeringshus	24
5 Förslag till åtgärder.....	26
5.1 Identifierade riskpunkter.....	27
5.1.1 Köer och genomfartstrafik från Landsvägsallén	27
5.1.2 Gående och cyklister från Stenstan till kajen.....	27
5.1.3 Nytt Mobilitetshus	27
5.1.4 Förslag till åtgärder för ökad trafiksäkerhet och ett hållbart resande.	28
5.2 Sammanfattande slutsatser	29
6 Referenser.....	30

Sammanfattning

Ett detaljplanearbete för en tråkaj har tidigare påbörjats och nu krävs ett flertal kompletterande utredningar. Detaljplanens syfte är att möjliggöra byggnation av en tråkaj i Stenstaden, Sundsvall. Historiskt har Sundsvall varit en trästad som, efter flera stora stadsbränder, utvecklats till en stenstad i syfte att minska brandrisken. Liliium Fastigheter vill med den nya tråkajen lyfta Sundsvalls historia samtidigt som de bygger för framtiden med hållbara lösningar.

Tråkajen kommer att innefatta byggnader i 3–5 våningar som rymmer både bostäder och verksamheter. På fastigheten Tullpaviljongen 1:2 planeras ett mobilitetshus i tre våningar med parkering samt lokaler i bottenvåningen. På fastigheten Tullpaviljongen 1:1 kan en påbyggnad med ytterligare ett våningsplan komma att genomföras på den befintliga byggnaden.

Syftet med detta uppdrag är att genomföra en trafik- och mobilitetsutredning för detaljplanen för del av Stenstaden 1:4 och Tullpaviljongen. Utredningen fungerar som underlag för bedömning av planens lämplighet och genomförbarhet.

Två scenarier har analyserats: ett grundscenario där Tullpaviljongen 1:1 inte byggs på, samt ett utökat scenario där en påbyggnad sker. I grundscenariot uppgår den genomsnittliga dygnstrafiken (ÅDT) till cirka 300 fordon per dygn, medan det utökade scenariot resulterar i cirka 470 fordon per dygn. Trafikanalysen visar att det redan i dagsläget förekommer köbildning och trängsel i vissa korsningar, särskilt kring Nya Hamngatan och Landsvägsallén. Hög belastning och obalanserade svängandelar bidrar till framkomlighetsproblem och i vissa fall felaktigt körbeteende. Dessa brister är dock inte en följd av den föreslagna exploateringen, utan snarare ett uttryck för en redan ansträngd trafikmiljö i centrala Sundsvall. Det är därför viktigt att framkomlighetsproblemen inte enbart tillskrivs detaljplanen, istället krävs ett mer övergripande kommunalt angreppssätt för trafiksystemet i området.

Sundsvalls mobilitetsnorm lyfter fram vikten av hållbara transportlösningar, exempelvis väderskyddade cykelparkeringar, bilpooler och andra delade mobilitetsformer. I detta projekt planeras 108 parkeringsplatser i mobilitetshuset, vilket bedöms vara tillräckligt för exploateringen. Beräkningar visar att det finns potential att minska behovet av bilparkering genom flexibla parkeringstal: från 58 till 35 platser i grundscenariot, och från 78 till 47 platser i det utökade scenariot. Liliium Fastigheter har dock valt att inte tillämpa reducerade parkeringstal, eftersom samtliga bilplatser rymms inom mobilitetshuset.

1 Nulägesbeskrivning

Detta kapitel ger en övergripande bild av planområdet och dess omgivning utifrån nuläget. Här beskrivs det befintliga mobilitetsutbudet, gatunätet och hur olika färdmedel rör sig i området, samt identifierat vilka viktiga målpunkter som finns. Kapitlet innehåller även en sammanställning av kommunala strategier, riktlinjer och pågående projekt som kan påverka planområdet.

1.1 Gatunät

Planområdet nås via Nya Hamngatan, med infart från Landsvägsallén i norr och från Stuvarevägen i söder. Kommunen är väghållare för samtliga gator i och kring planområdet. Landsvägsallén utgör i dag en del av väg 562, som tidigare var europaväg (E4) innan omledningen av genomfartstrafiken. Vägen har byggts om i syfte att anpassas till det lokala vägnätet, genom ett gemensamt arbete mellan Sundsvalls kommun och Trafikverket. Ombyggnationen har förbättrat tillgängligheten och trafiksäkerheten, särskilt för oskyddade trafikanter, genom att nya gång- och cykelvägar har anlagts och korsningar har moderniserats med bland annat med cirkulationsplatser.

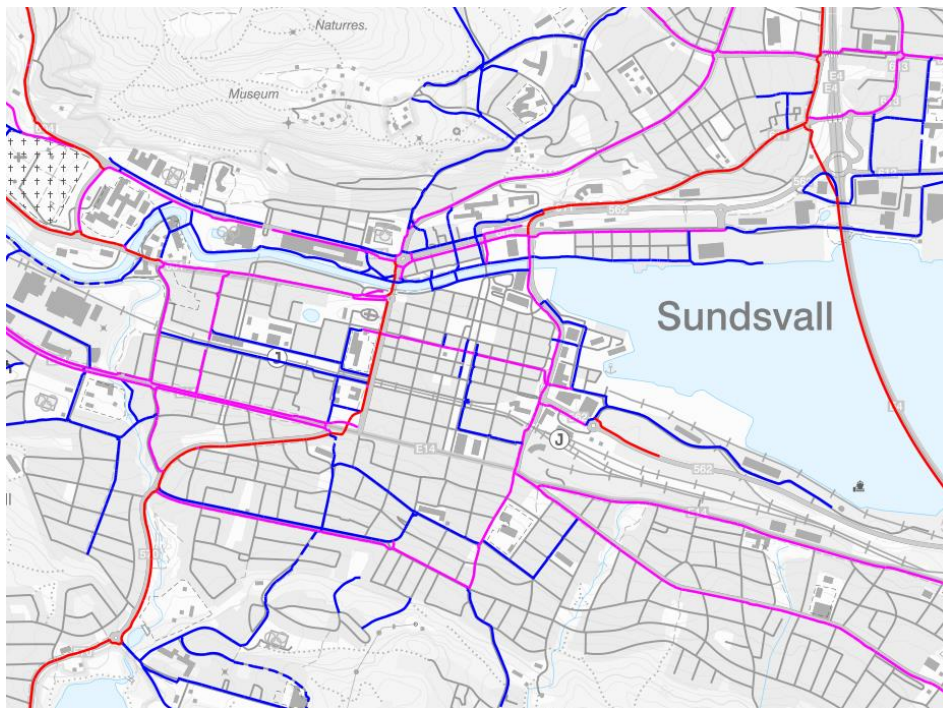
Körfältsindelningen varierar längs Landsvägsallén. I sydlig riktning, från Norra stadsinfarten och över Tivolibron, finns två körfält som smalnar av till ett körfält i korsningen mellan Landsvägsallén och Nya Hamngatan. I nordlig riktning finns initialt ett körfält från korsningen Köpmansgatan– Landsvägsallén, vilket cirka 55 meter före Nya Hamngatan utökas med ytterligare ett fält. Det högra körfältet möjliggör både högersväng in på Nya Hamngatan och fortsatt färd rakt fram. Efter korsningen finns tre körfält, där det vänstra är avsett för vänstersväng mot Sjögatan.

Korsningen mellan Nya Hamngatan och Landsvägsallén är reglerad med väjningsplikt i en riktning och med trafiksignaler i motsatt riktning. Hastighetsbegränsningen på Landsvägsallén (väg 562) är 40 km/h, men sänks till 30 km/h i anslutning till Nya Hamngatan. På Stuvarevägen är hastigheten 40 km/h. Samtliga vägar i området är belysta.

1.2 Gång och cykeltrafik

Längs båda sidor av Landsvägsallén finns cykelvägar. I nordlig riktning är gång- och cykeltrafiken samlokaliserad i en blandad gång- och cykelbana, medan sträckan i sydlig riktning erbjuder separata banor för gående och cyklister. Vid

korsningen mellan Nya Hamngatan och Landsvägsallén finns ett övergångsställe som är utrustat med tryckknapp för ökad säkerhet och tillgänglighet. Kommunens cykelkarta presenterar cykelvägnätets olika funktioner med färgkodning, se Figur 2. De röda linjerna utgör så kallade huvudstråk för cykel, vilka oftare är bredare, har separerade gång- och cykelbanor samt håller en högre standard än övriga cykelvägar. Dessa stråk prioriteras vid snöröjning vintertid och för sandupptagning under våren, i likhet med huvudleder för motorfordonstrafik. Övriga cykelvägar markeras med blå linjer på kartan.

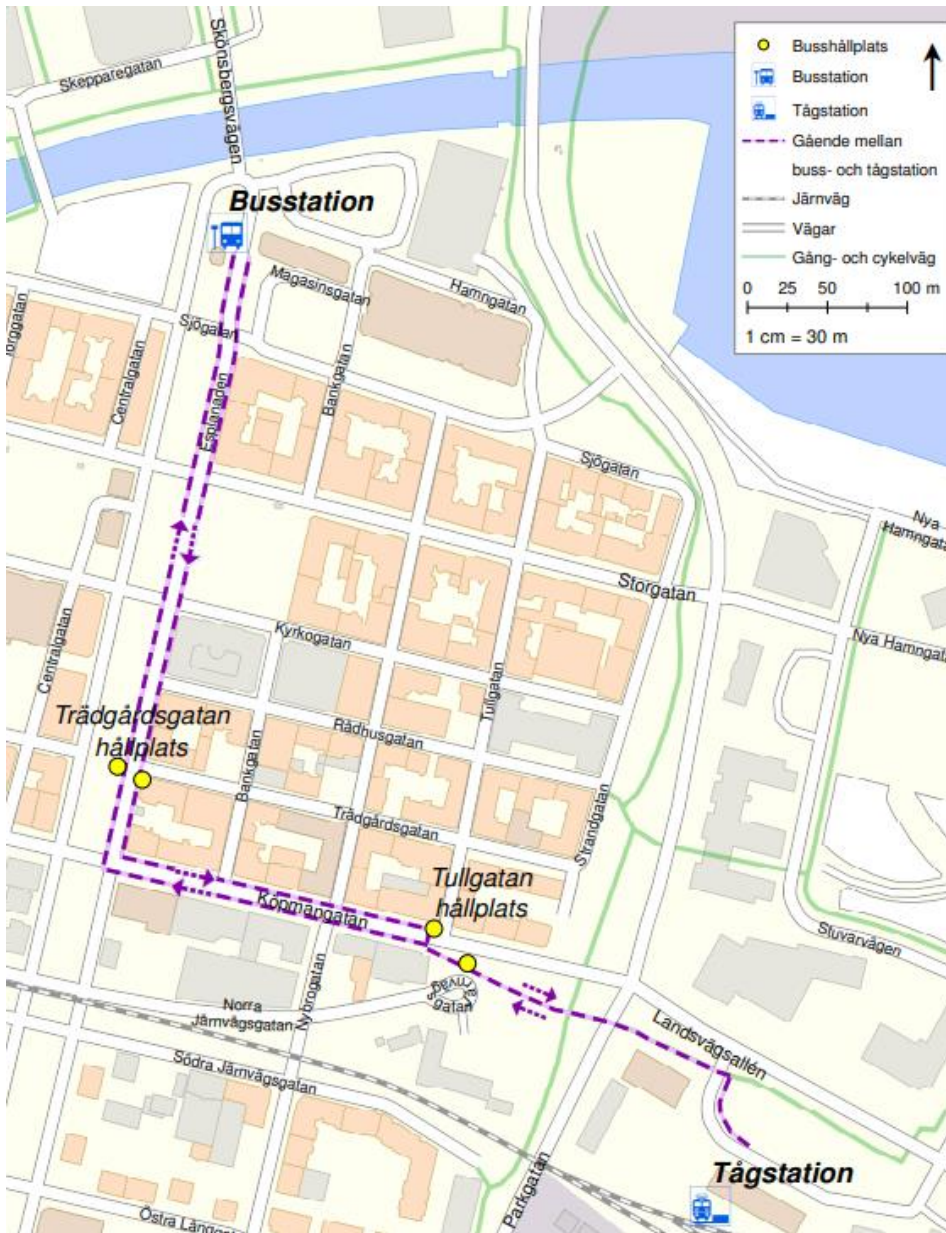


Figur 2 Cykelkarta över Sundsvalls centrala delar. Källa: Sundsvall kommun.

1.3 Kollektivtrafik

Planområdet är väl försörjt med kollektivtrafik. På ett avstånd om 750 meter bort ligger Sundsvalls centralstation, där både fjärr- och regionaltåg stannar, samt ett flertal busslinjer passerar. Centralstationen utgör, tillsammans med Navet, en viktig bytespunkt i staden, där det finns goda möjligheter att byta mellan tåg och buss.

Cirka 500 meter väster om planområdet, vid Köpmansgatan, finns hållplatsen Tullgatan, som trafikeras av både stads- och regionbussar, bland annat linjerna 2, 4, 120, 141, 142 och 191. En annan närliggande hållplats är Trädgårdsgatan som ligger cirka 650 meter bort och trafikeras av linjerna 2, 3, 4 och 120, se Figur 3. Cirka 500 meter från planområdet ligger Navet (Sundsvalls busstation), som utgör en större bytespunkt och fungerar som ett centralt nav för kollektivtrafiken i Sundsvall. Härifrån utgår ett flertal stads- och regionbussar till olika delar av kommunen och regionen.



Figur 3 Linjekarta över hållplatser (DinTur.se).

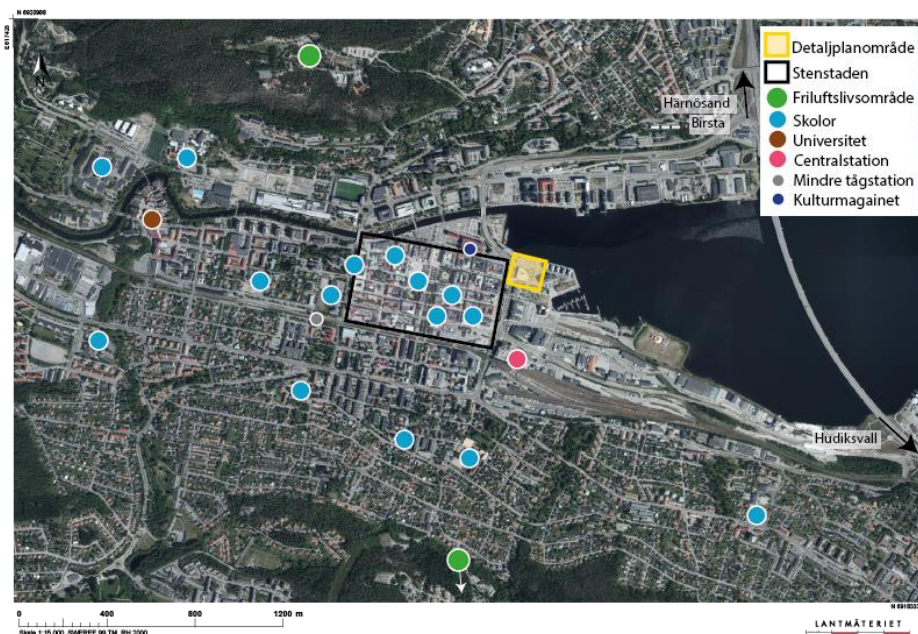
1.4 Mobilitetstjänster

Detta avsnitt beskriver vilka mobilitetstjänster som finns tillgängliga i närområdet och som kan användas av boende och anställda i planområdet. Sådana tjänster kan bidra till minskat bilinnehav och främja användningen av delade mobilitetslösningar. I närområdet finns ett antal mobilitetstjänster som kan nyttjas av boende och anställda i planområdet, vilket ger goda förutsättningar för hållbara transporter. Dessa inkluderar:

- Biluthyrning erbjuds av flera aktörer i närområdet, bland annat längs Norra Järnvägsgatan samt vid Sundsvalls centralstation.
- Bilpoolstjänster har inte identifierats som tillgängliga i centrala Sundsvall eller i anslutning till planområdet.
- Elsparkcyklar finns i de centrala delarna av Sundsvall, inklusive i närheten av planområdet.
- Leveransboxar finns inte i direkt anslutning till planområdet men återfinns inom centrala Sundsvall.
- Hemleverans av matvaror erbjuds av flera större livsmedelsaktörer.

1.5 Områdets målpunkter

Inom gång- och cykelavstånd från planområdet finns ett flertal viktiga målpunkter som påverkar både tillgänglighet, rörelsemönster och trafikflöden. Dessa målpunkter inkluderar skolor, arbetsplatser, offentliga verksamheter, kulturella institutioner samt rekreativa ytor. Utbildningsverksamheter som Sundsvalls gymnasium, Västermalms skola och Stenstans skola genererar dagliga resor till och från området, särskilt av barn och unga. I direkt anslutning till planområdet ligger även Mittuniversitetet, vilket bidrar med ytterligare flöden av studenter och personal. Stenstan, med sitt utbud av butiker, kontor, restauranger och offentliga funktioner, utgör ett av Sundsvalls mest centrala målpunktsområden för både boende och besökare. Kulturmagasinet, med bibliotek, museum och utställningar, utgör en viktig kulturell nod och besöksmål i staden. Även Vängåvans park erbjuder en grön mötesplats i centrum. Sundsvalls centralstation är en viktig kollektivtrafiknod med anslutning till både regional och lokal trafik, vilket underlättar för pendlare och besökare att nå planområdet. I nära anslutning finns även friluftsområden, vilket stärker områdets attraktionskraft och rekreativa värde. Samtliga målpunkter redovisas i Figur 4.



Figur 4 Målpunktskarta över Sundsvalls tätort. Källa: Lantmäteriet, redigering av Sweco

2 Kommunala strategier och riktlinjer

2.1 Parkeringsstrategi

Sundsvalls parkeringsstrategi (2017) anger den övergripande inriktningen för parkering i kommunen, både i befintlig miljö och vid nybyggnation. Strategin bygger på prioriteringsordningen i Översiktsplan 2021: 1) gång- och cykeltrafik, 2) kollektivtrafik och 3) biltrafik. Målet är att öka andelen hållbara resor genom satsningar på infrastruktur, attitydförändringar och beteendepåverkan. För gångtrafik betonas behovet av säkra, gen och attraktiva stråk. För cykeltrafik lyfts vikten av ett sammanhängande nät av säkra cykelvägar samt tillgång till cykelparkeringar i centrum och vid arbetsplatser. Vid kollektivtrafikens knutpunkter, såsom Navet och Järnvägsstationen, bör det finnas goda möjligheter att parkera cykeln för att underlätta byten mellan trafikslag.

Fastighetsägaren ansvarar för att lösa parkeringsbehovet vid nybyggnation, i första hand inom fastigheten. Om det inte är möjligt kan kommunen teckna avtal om parkeringsköp. Genom att ta fram en grön resplan kan fastighetsägare minska parkeringsbehovet och frigöra yta för annan bebyggelse. Tidig dialog om resplaner rekommenderas. Strategin förespråkar att markparkeringar på kvartersmark minimeras och ersätts med parkeringshus i strategiska lägen. Vid nybyggnation bör garage under mark prioriteras. Kommunens egna parkeringar bör samnyttjas för att öka ytt effektiviteten. Parkeringsavgifter pekats ut som ett viktigt styrmedel. Strategin konstaterar att avgifterna i Sundsvall är låga jämfört med liknande kommuner, och att en differentierad taxa kan främja korttidsparkering, öka omsättningen och minska belastningen på centrala parkeringsytor. Intäkterna från avgifterna kan användas till investeringar i hållbara transportlösningar.

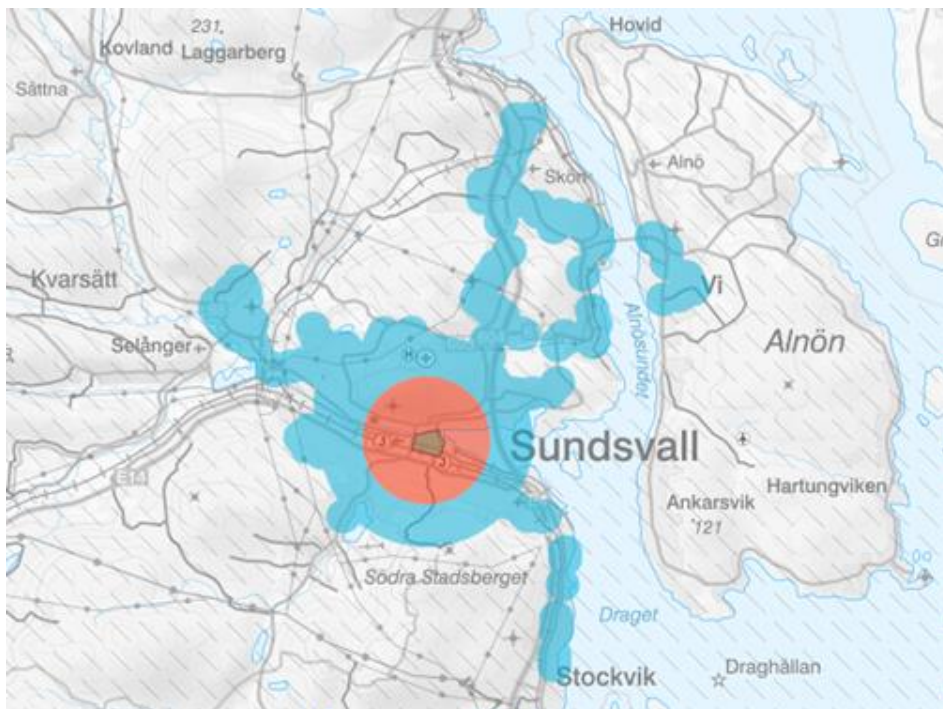
2.2 Mobilitetsstrategi och mobilitetsnorm

Sundsvalls kommun arbetar strategiskt för att bli en hållbar, tillgänglig och attraktiv stad där invånarna i högre grad väljer gång, cykel eller kollektivtrafik framför bilen. För att uppnå detta har kommunen tagit fram en mobilitetsstrategi, där målet är att minska bilberoendet och integrera hållbara transportlösningar i planeringsprocesser och bygglovsärenden. En viktig del är att säkerställa att marken nyttjas effektivt, förbättra infrastrukturen för gång- och cykeltrafik samt göra kollektivtrafiken till ett realistiskt och attraktivt alternativ för fler.

Investeringar i väderskyddade cykelparkeringar, bilpooler och andra former av delad mobilitet lyfts fram som viktiga verktyg. Strategin betonar också behovet av att påverka attityder och beteenden hos invånarna genom informationsinsatser, för att på sikt göra hållbara resor till norm i Sundsvall (Sundsvalls kommun, 2025).

För att konkretisera och implementera dessa mål har kommunen antagit en mobilitetsnorm, som reglerar hur parkering och mobilitetsåtgärder ska hanteras i detaljplaner och bygglov. Normen är zonindelad och presenteras i Figur 5, normen anger olika krav beroende på läge, tillgång till kollektivtrafik och avstånd till stadskärnan. Planområdet omfattas av zon A, som ställer förhållandevis höga krav på mobilitetsåtgärder, där det förväntas att parkeringsbehov löses i större utsträckning genom delad mobilitet eller andra alternativa lösningar snarare än genom omfattande bilparkering. Normen kräver bland annat tillgängliga, säkra och väderskyddade cykelparkeringar med möjlighet till ramlåsning. Dessutom ska exploatörer ta hänsyn till kollektivtrafikens hållplatser och tidtabeller vid nya byggprojekt.

Mobilitetsnormen omfattar även avtal mellan exploatörer och leverantörer av mobilitetstjänster, vilka ska ingå i bygglovsansökan. På så sätt blir mobilitetsnormen ett centralt verktyg för att främja hållbart resande och minska utsläppen i kommunen (Sundsvalls kommun, 2025).

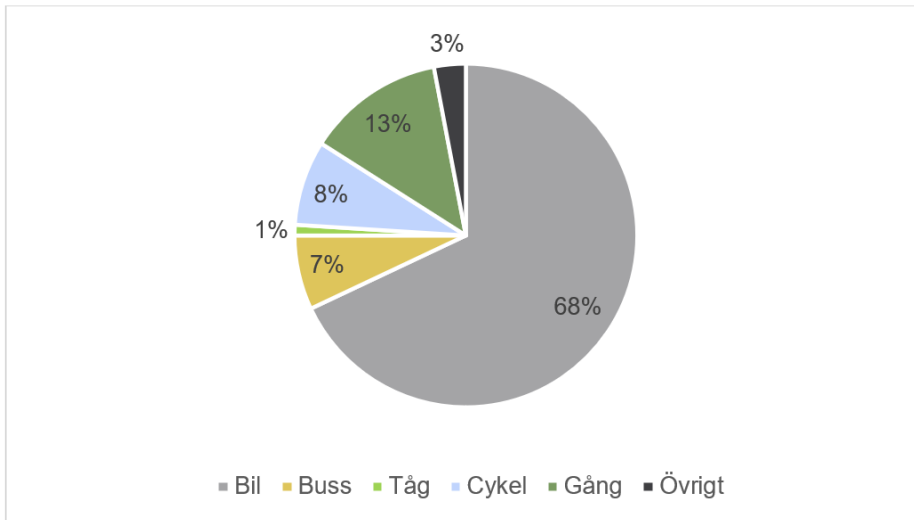


Figur 5 Zonindelning i Sundsvalls kommun: zon Stenstan = grön, zon A = röd zon, zon B = blå zon, zon C = övriga kommunen. Källa: Sundsvall.se.

2.3 Resvaneundersökning

Resvaneundersökningen (RVU) 2023 ger en bild av invånarnas vardagsresor och deras inställning till olika färdsätt (Sundsvalls kommun, 2023). Undersökningen visar att bilen fortfarande är det vanligaste färdmedlet, men att attityderna är på väg att förändras. Framför allt personer i åldern 25–44 år uppger att de har funderat på eller har som mål att minska sitt bilinnehav och sitt bilresande. De äldre åldersgrupperna anger i högre grad att de redan använder bilen mer sällan. Samtidigt uttrycker många en vilja att resa mer hållbart, särskilt om kollektivtrafiken blir billigare och bättre anpassad till vardagens behov. Vanliga önskemål från invånarna är fler avgångar, pålitliga resor och kortare restider, vilket gör kollektivtrafiken mer konkurrenskraftig jämfört med bilen. En ny aspekt i resvaneundersökningen är att vårdnadshavare till barn i åldrarna 6–14 år har besvarat frågor om sina barns resvanor. Resultaten visar att barn i genomsnitt gör 2,1 resor per dygn, med fler resor på vardagar. 45 procent av dessa resor görs med bil, medan 19 procent görs med cykel. Eftersom drygt hälften av kommunens invånare bor inom 5 km från centrum, finns det stor potential att öka andelen cykelresor bland både barn och vuxna. För att främja ett hållbart resande behövs både fysisk infrastruktur och mjuka åtgärder. Det handlar om säkra, väderskyddade cykelparkeringar, bättre tillgång till cykelvägar och en välfungerande kollektivtrafik. RVU lyfter också fram vikten av att arbeta med attityd- och beteendepåverkan, att informera, underlätta och uppmuntra invånarna att välja gång, cykel eller kollektivtrafik. För att nå målen krävs en kombination av förbättrad infrastruktur, mobilitetsstyrning och att skapa en stadsmiljö där hållbart resande blir det enkla valet.

Planområdet ligger inom området Centrum/Norrmalm. Resor som både startar och slutar i Centrum/Norrmalm är alltså vanligast. Området Centrum/Norrmalm utmärker sig genom att ha den största andelen gångresor, med 34 procent, vilket är högre än i övriga delar av kommunen. Bil är dock fortfarande det vanligaste färdmedlet i området med 50 procent, följt av cykel (8 procent) och buss (4 procent). Gångresor är alltså betydligt vanligare inom Centrum/Norrmalm än i andra resrelationer. Bland invånarna som reser inom Centrum/Norrmalm är det också vanligare att man redan har börjat fundera på, eller faktiskt provat, att minska sin bilanvändning. Hela 39 procent uppger att de har vidtagit åtgärder eller har konkreta tankar om hur de kan resa mer hållbart. Det tyder på en stark vilja till förändring i området, vilket gör det intressant ur ett mobilitetsstyrningsperspektiv.



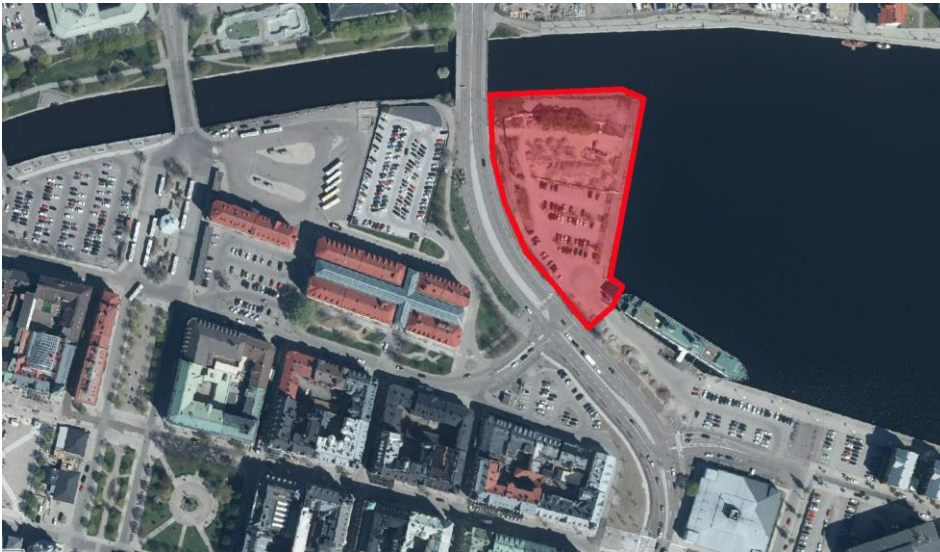
Figur 6 Färdmedelsfördelning enligt resvaneundersökning 2023. Källa: Resvaneundersökning Sundsvalls kommun 2023

2.4 Angränsande projekt

2.4.1 Planprogram för området norr om Stenstan

Sundsvalls kommun har utvecklat ett planprogram för området norr om Stenstan, vilket omfattar Finnkajen, Kulturmagasinet, Fisktorget och delar av Norra kajen. Syftet med programmet är att knyta ihop Stenstan med de norra stadsdelarna genom att förtäta och utveckla området, skapa attraktiva offentliga rum samt förbättra kopplingarna för gång- och cykeltrafik.

Även om planområdet för detaljplanen "Del av Stenstaden 1:4 och Tullpaviljongen 1" inte direkt omfattas av de fysiska åtgärderna i planprogrammet för området norr om Stenstan, påverkas det av närheten till dessa. Ökad aktivitet, fler boende och förbättrade rörelsemönster i området kommer att ställa nya krav på utformningen av planområdet. Därför blir det särskilt viktigt att fokusera på tillgänglighet, vistelsekvalitet och hållbara transportlösningar inom planområdet (Sundsvalls kommun, 2024).



Figur 7 Markerad yta avser planprogram för Finnkajen, Kulturmagasinet, Fisktorget och delar av Norra kajen. Källa: Sundsvalls kommun 2020.

2.4.2 Dubbelspårutbyggnad längs Ostkustbanan

I nära anslutning till planområdet pågår Trafikverkets planerade utbyggnad av dubbelspår längs Ostkustbanan mellan Kubikenborg och Sundsvall centralstation. Detta projekt omfattar cirka 2,5 kilometer ny järnväg genom centrala Sundsvall, inklusive en ny dubbelspårig bro över Fridhemsgatan och Björneborgsgatan. Målsättningen med utbyggnaden är att öka kapaciteten, punktligheten och robustheten i järnvägssystemet längs Norrlandskusten. Byggstart är planerad till 2026.

Även om själva planområdet inte påverkas direkt av järnvägens dragning, kan projektet indirekt förbättra tillgängligheten till Sundsvalls centralstation och kollektivtrafiken. Detta kan, i sin tur, bidra till ett minskat bilberoende och främja hållbara resvanor i centrala Sundsvall (Trafikverket, 2024).

3 Trafikanalys

Detta kapitel redovisar hur vägtrafiken i området påverkas av den föreslagna exploateringen. Utgångspunkten är befintliga trafikflöden, som kompletteras med en beräkning av hur mycket ny trafik som planområdet bedöms alstra. Den framtida trafikmängden analyseras i ett prognosperspektiv med sikte på år 2045, baserat på Trafikverkets nationella basprognos.

3.1 Trafikalstring

Två prognoser för framtida trafikstring har tagits fram för detaljplan "Del av Stenstaden 1:1 samt Tullpaviljongen 1:1 och 1:2. Beräkningarna har gjorts med hjälp av Trafikverkets trafikstringsverktyg *version 1:1* (Trafikverket 2025) och omfattar två scenarier:

- Scenario 1: Utbyggnad enligt detaljplan, utan påbyggnad på Tullpaviljongen 1:1.
- Scenario 2: Utbyggnad enligt detaljplan, med påbyggnad på Tullpaviljongen 1:1.

Trafikverkets verktyg utgår från schablonmässiga antaganden om färdmedelsfördelning, vilka har justerats utifrån Sundsvalls kommuns resvaneundersökning (Sundsvalls kommun 2023) för att bättre spegla lokala resmönster. I verktyget har färdmedelsfördelningen justerats för kontor, restauranger och bostäder.

- För kontor har färdmedelsfördelningen anpassats till hela Sundsvalls kommuns resvanemönster.
- För bostäder och restauranger har färdmedelsfördelningen anpassats till resvanor för området Centrum/Norrmalm.

Resultatet av beräkningarna visar att den genomsnittliga dygnstrafiken (ÅDT) uppgår till cirka 300 fordon per dygn i scenario 1 och cirka 470 fordon per dygn i scenario 2 vilka presenteras i Tabell 1.

Tabell 1 Trafikalstring för detaljplan

	Scenario 1	Scenario 2
ÅDT för detaljplan	300	470

3.2 Trafikflöden och prognos

Detta avsnitt redovisar både nuvarande trafikflöden och prognostiserade flöden år 2045 i anslutning till detaljplanen. Som underlag till kapacitetsberäkningarna användes historiska trafikflöden tillhandahållna av Sundsvall kommun (Trafikia 2024). Mätpunkterna som ligger till grund för utredningen framgår av Figur 8. För prognoserna för trafikflöden 2045 har trafikutvecklingstal (Trafikverket 2024) hämtats från Basprognosen, vilken anger förväntad trafikförändring. Med hjälp av dessa har trafikflöden för 2045 tagits fram, där trafikallstringen från de två scenarierna manuellt har fördelats ut i vägnätet enligt dagens fördelning av trafik.



Figur 8 Illustration över detaljplaneområde samt punkter för trafikmätningar. Källa: Lantmäteriet, redigering av Sweco

Tabell 2 visar ÅDT i det omkringliggande vägnätet, samt andelen tung trafik. Trafikflödena anges både i nuläget och för de två framtida scenarierna.

Tabell 2. Värden anges i ÅDT, för tung trafik se parentes.

	Nuläge	Scenario 1	Scenario 2
Landsvägsallén, Norrgående riktning	9 300 (6%)	10 510 (8%)	10 540 (8%)
Landsvägsallén, Södergående riktning	8 910 (7%)	10 690 (9%)	10 720 (9%)
Sjötullsallén, Norrgående riktning	13 790 (6%)	15 570 (8%)	15 620 (8%)
Sjötullsallén, Södergående riktning	13 200 (7%)	14 970 (10%)	15 020 (10%)
Nya Hamngatan, båda riktningar	4 050 (3%)	4 860 (4%)	5 030 (4%)
Stuvarvägen, båda riktningar	3 640 (2%)	4 070 (3%)	4 090 (3%)
Norrmalmgatan, Norrgående trafik	6 570 (6%)	7 390 (9%)	7 390 (9%)
Norrmalmgatan, Södergående trafik	6 040 (5%)	6 750 (7%)	6 750 (7%)

3.2.1 Svängandelar och konfliktpunkter, Nya Hamngatan – Sjötullsallén/Landsvägsallén

Som komplement till de historiska trafikflödena har även en trafikmätning utförts i korsningen av Sweco i april 2025. Analysen av svängandelar visar att 260 fordon under maxtimmen färdas norrut från Nya Hamngatan, medan endast 19 fordon svänger söderut. Vid korsningen mellan Nya Hamngatan och Landsvägsallén visar svängandelarna en obalans där 182 fordon svänger vänster från Landsvägsallén medan endast 11 fordon svänger höger. Detta skapar en flaskhals i området, särskilt för fordon som kommer från Nya Hamngatan och ska norrut på Landsvägsallén.

Observationer från trafikmätningen visar att köbildning i denna punkt oftare leder till sena filbyten samt att vissa fordon kör i fel köriktning. Det höga flödet av fordon genom Nya Hamngatan och Stuvarvägen indikerar även att dessa sträckor kan fungera som alternativa genomfartsleder för att undvika korsningen Landsvägsallén/Köpmangatan/Parkgatan.

3.3 Påverkan på vägnätet

Det huvudsakliga måttet som används för att beskriva trafiksituationen i korsningspunkten i denna utredning är belastningsgrad. Belastningsgraden beskriver utnyttjad kapacitet i en korsning, uttryckt som kvoten mellan trafikflöde och kapacitet. En belastningsgrad under 0,6 är önskvärd vid nybyggnation. En belastningsgrad mellan 0,6 och 1,0 anses godtagbar för en korsning med väjningsplikt där köer kan uppstå periodvis. En belastningsgrad över 1,0

innebär att korsningen är överbelastad och köerna växer snabbare än den hinner avvecklas under den maxtimmen.

Kapacitetsanalysen har utförts med Capcal, som är Trafikverkets verktyg för beräkning av belastningsgrad, kapacitet och framkomlighetseffekter i korsningar och cirkulationer. Capcals beräkningar görs i enlighet med Trafikverkets *Metodbeskrivning för beräkning av kapacitet och framkomlighetseffekter i vägtrafikanläggningar* (TRV2013/64343) samt *Effektkatalog Bygga om och Bygga Nytt*.

Analysen visar att korsningen Landsvägsallén – Nya Hamngatan redan idag är överbelastad under maxtimmen. I båda framtidsscenarier för år 2045 kvarstår denna överbelastning, då trafikflödena ökar jämfört med dagens nivå. Problemet är dock inte enbart kopplat till korsningen, utan rör hela Landsvägsallén och dess anslutande vägar. Ett ökat kapacitetsuttag i en enskild korsning förväntas därför inte ensamt lösa köproblematiken. En mer samlad analys av hela stråket, inklusive samverkan mellan signalreglerade korsningar, är nödvändig.

Eftersom Capcal inte på ett tillförlitligt sätt kan hantera belastningsgrader över 1,0, där resultaten ofta visar orimligt långa restider och kölängder¹, redovisas inga exakta kapacitetstal i denna utredning. Istället konstateras att korsningen redan idag är överbelastad och att denna situation kvarstår även utan den föreslagna exploateringen. Det är därför inte den alstrade trafiken från exploateringen som är orsak till den observerade överbelastningen. Den planerade bebyggelsen förväntas öka trafikflödet genom korsningen med cirka 1,5 procent, vilket är en marginell förändring. Detta är jämförbart med den normala vardagliga variationen i trafikflöden på Landsvägsallén, som uppgår till omkring 1000-2000 fordon. Effekten på korsningens funktion bedöms därmed som försumbar.

¹ Se *Beräkningshandledning och riktlinjer kapacitetsanalyser väg 2.0* (Trafikverket, 2023)

4 Mobilitetsutredning

Detta moment kartlägger planområdets parkerings- och mobilitetsåtgärder och sker i tre steg:

1. Parkeringstal för cykel och bil beräknas enligt Mobilitetsnorm Sundsvall. Två scenarier analyseras där det ena scenariot inkluderar en påbyggnad av Tullpaviljongen.
2. Flexibla parkeringstal beräknas utifrån möjliga mobilitetsåtgärder, i enlighet med normens riktlinjer för reduktion av parkeringstal. Här preciseras även vilka åtgärder som kan vara aktuella inom projektet.
3. Ett intervall för rekommenderade parkeringstal föreslås som underlag för fortsatt planering och utredning.

Kapitlet avslutas med en redogörelse för hur Sundsvalls kommun hanterar parkeringsekonomi i Mobilitetsnormen och lämnar förslag på hur från kan belysas vidare i kommande planeringsskeden. Planutredningen innehåller tre huskroppar som presenteras i figuren nedan.



Figur 9 Ritning över de tre husen som är aktuella i utredningen

- A) Husen vid kaj består av sammanbyggda huskroppar med lägenheter, vissa verksamhetslokaler i bottenplan. Total boarea för lägenheter uppnår 5075 kvadratmeter och verksamhetslokalerna till 489 kvadratmeter, vilket ger en sammanlagd bruttoarea på 7643 kvadratmeter. Bilparkering för dessa huskroppar föreslås placeras i mobilitetshuset. Cykelparkering planeras både utomhus vid fastigheten och inomhus i byggnaderna.
- B) Mobilitetshuset byggs med 108 parkeringsplatser samt en verksamhetslokal i bottenplan, exempelvis en cykelverkstad. Byggnaden får en total boarea om 200 kvadratmeter och en bruttoarea om 1400 kvadratmeter.
- C) Den befintliga Tullpaviljongen föreslås byggas på med ytterligare lokaler för kontorsverksamhet. Den planerade tillkommande boarean är 2000 kvadratmeter och bruttoarean 2500 kvadratmeter. Bilparkering för denna del placeras i parkeringshuset.

4.1 Parkeringstal för två scenarier

I enlighet med tidigare redovisad information om zonindelning i Sundsvall, bedöms det aktuella exploateringsprojektet utifrån mobilitetsnormens Zon A. Detta val grundas på projektets specifika karaktär, där en högre andel större lägenheter planeras, samt den planerade utvecklingen av ett mobilitetshus. Närheten till centrumkärnan, kollektivtrafikens knutpunkter och den goda tillgången till parkering i området talar för att parkeringstalen enligt Zon A är lämpliga för detta projekt. Parkeringstalen för både bil och cykel baseras på Mobilitetsnorm för Sundsvalls kommun (2024), och beräkningarna görs för varje fastighet för att sedan summeras i de två scenarier som angetts: med och utan påbyggnad av Tullpaviljongen.

4.1.1 Beräknat parkeringstal för husen vid kaj

Bostäder i zon A ska ha ett parkeringstal som varierar beroende på lägenheternas storlek. I det aktuella planområdet planeras främst stora lägenheter, medan andelen små lägenheter är mycket liten.

En etablering med 65 stora lägenheter, med en boarea på totalt 5075 kvadratmeter, medför enligt gällande parkeringsnorm ett behov av 97 cykelparkeringar och 52 bilparkeringar.

För verksamhetslokaler med en boarea på 489 kvadratmeter beräknas behovet till 4,9 cykelparkeringar och 11,7 bilparkeringar.

Sammanlagt innebär detta att det för husen vid kajen behövs totalt 97 cykelparkeringar och 52 bilparkeringar.

Tabell 3 Beräknat parkeringstal för husen vid kaj.

Husen vid kaj	Beräknat Cykelparkeringstal	Beräknat Bilparkeringstal
Bostäder	92,5	4,6
Verksamhet, restaurang	4,9	11,7
Summa	97,4	52,3

4.1.2 Beräknat parkeringstal för Mobilitetshuset

Mobilitetshuset har en bruttoarea på totalt 1400 kvadratmeter, där den största delen utgörs av en parkeringsanläggning. En etablering av verksamhetslokaler (boarea 200 kvadratmeter) genererar ett behov av 3,6 cykelparkeringar och 5,8 bilparkeringar.

Verksamhetens parkeringstal beräknas enligt nivå för handel, då förslaget är en cykelverkstad. Det kan dock vara lämpligt att tydliggöra verksamhetens karaktär i bygglovsprocessen, eftersom en cykelhandlare med tillhörande verkstad bedöms ha behov av större ytor för cykelparkering och ett mer begränsat behov av bilparkering för personal.

Tabell 4 Beräknat Parkeringstal för mobilitetshuset.

Mobilitetshuset	Beräknat Cykelparkeringstal	Beräknat Bilparkeringstal
Verksamhet, cykelverkstad	3,6	5,8
Summa	3,6	5,8

4.1.3 Beräknat parkeringstal för påbyggnad Tullpaviljongen

Det är i dagsläget inte beslutat om Tullpaviljongen kommer att bebyggas med en extra våning, men i denna utredning omfattar även beräkning av parkeringstal för eventuell påbyggnad. Totalt skulle påbyggnaden innebära bruttoarea på 2500 kvadratmeter och boarea på 2000 kvadratmeter.

Vid en etablering av verksamhetslokaler (boarea 2000 kvadratmeter) behövs enligt parkeringsnormen 30 cykelparkeringar och 20 bilparkeringar.

Tabell 5 Beräknat parkeringstal för Tullpaviljongen.

Tullpaviljongen	Beräknat Cykelparkeringstal	Beräknat Bilparkeringstal
Verksamhet, kontor	30	20
Summa	30	20

4.1.4 Beräknat parkeringstal för två scenarier

En etablering enligt detaljplanen kan göras utifrån två olika scenarier

- Scenario 1: Utbyggnad enligt detaljplan, utan påbyggnad på Tullpaviljongen 1:1.
- Scenario 2: Utbyggnad enligt detaljplan, med påbyggnad på Tullpaviljongen 1:1.

Tabell 6 Beräknat parkeringstal för samtliga tre byggnader utan påbyggnad av Tullpaviljongen.

Scenario 2 UTAN påbyggnad	Beräknat Cykelparkeringstal	Beräknat Bilparkeringstal
Husen vid kaj	97,4	52,3
Mobilitetshuset	3,6	5,8
Summa	101,0	58,1

Tabell 7 Beräknat parkeringstal för samtliga tre byggnader med påbyggnad av Tullpaviljongen.

Scenario 1 MED påbyggnad	Beräknat Cykelparkeringstal	Beräknat Bilparkeringstal
Husen vid kaj	97,4	52,3
Mobilitetshuset	3,6	5,8
Påbyggnad Tullpaviljongen	30,0	20,0
Summa	131,0	78,1

4.2 Mobilitetsutredning

Planområdet har mycket goda förutsättningar för att främja hållbara transportlösningar, särskilt med tanke på dess centrala läge och närhet till Sundsvalls resecentrum. Området har god tillgång till kollektivtrafik genom närliggande hållplatser för såväl stads- och regionbussar som regional- och fjärrtåg, vilket skapar förutsättningar för ett minskat bilberoende. I närområdet finns en hög koncentration av verksamhetslokaler, framförallt kontor, vilket innebär att många arbetsgivare potentiellt kan efterfråga och stödja mobilitetslösningar med låg klimatpåverkan.

Inom planområdet finns möjlighet till parkeringsköp, men det är inte aktuellt inom ramen för detta projekt eftersom ett mobilitetshus planeras att etableras. För att mobilitetshuset ska fungera effektivt krävs tydlig synlighet, både genom fysisk skyltning och parkeringshänvisning samt genom digital tillgänglighet i exempelvis karttjänster. Mobilitetshuset ska även erbjuda tjänster som minskar behovet av att äga privat bil, såsom bilpooler och delningstjänster, där tillgång kan regleras genom abonnemang eller nyttjandebaserade betalmodeller.

Utöver parkering och mobilitetstjänster kan mobilitetshus utformas som multifunktionella anläggningar där ytterligare funktioner såsom solenergilösningar, laddinfrastruktur, batterilager samt olika typer av verksamheter, exempelvis återvinningsstation, secondhandbutik eller träningsanläggning kan integreras. I detta fall föreslås en cykelverkstad i bottenplanet, vilket är ett värdefullt tillskott för att främja cykling som transportsätt och stärka områdets hållbarhetsprofil.

4.2.1 Flexibla parkeringstal och mobilitetstjänster

I Mobilitetsnorm för Sundsvalls kommun (2024) anges möjligheten att använda flexibla parkeringstal, där det är möjligt att sänka parkeringstalet genom att införa olika mobilitetstjänster. Nedan följer en sammanfattad redogörelse för de olika tjänster som kan användas för att sänka parkeringstalet. Projekt med noll eller nära noll parkeringar är också möjligt men ställer mycket högre krav på att mobilitetstjänster utreds, där kan också parkering lösas med samverkan mellan olika fastighetsägare, samnyttjande i gemensamma anläggningar samt friköp.

Genom att använda flexibla parkeringstal kan byggherren välja de åtgärder som minskar antalet parkeringsplatser som ska anläggas. Åtgärderna som anges i Mobilitetsnorm för Sundsvalls kommun kan var för sig, eller tillsammans, samverka på så sätt att behovet av att äga egen bil minskar. Mobilitetsnormen

anger en minskning av parkeringstalet med 20, 30 och 40 procent där nivå 2 och 3 innehåller samtliga åtgärderna från tidigare nivåer.

Tabell 8 Sammanställning av de olika åtgärder som Mobilitetsnorm Sundsvall anger för att ge rabatt på parkeringstalet.

Åtgärder Nivå 1= 20%	Åtgärder Nivå 2= 30%	Åtgärder Nivå 3= 40%
Cykelfrämjande åtgärder Hälften Cykel-P under tak Lokaliserad närmare än bil-P Cykelanordningar som pump, cykelrum Plats för cykelkärra, lådcykel Tillgänglighetskrav Barnvagnsrum	Allt inom Åtgärd 1 +	Allt inom Åtgärd 2 +
Årlig uppföljning	Bilpool Kostnadsfritt medlemskap 5 år Attraktivt läge En p-plats per 50 lägenheter Egen parkering Parkering kvartermark Öppen för allmänheten	Lådcykelpool Kostnadsfritt medlemskap Egna parkeringsplatser 2 eldrivna per 50 lägenheter
	Information Tidig information till hyresgäster Kontinuerlig marknadsföring	Kollektivtrafik Kort eller liknande till kollektivtrafiken
	Årlig uppföljning	Årlig uppföljning

De åtgärder som kan minska på parkeringstalet innefattar:

- **Fordonsdelning:** bilpooler, cykelpooler samt leasingavtal för kort- eller långsiktig användning. Det kan även innefatta delning av andra fordon som lastcyklar, mopeder eller flakmopeder. En delad fordonsflotta i större skala i ett nätverk av mobilitetshubbar på kvartermark i samverkan med närliggande fastighetsägare.
- **Lånecykelsystem:** till exempel system liknande Styr & Ställ i Göteborg, där cyklar finns tillgängliga för korttidslån för att främja vardagscykling.
Anropsstyrd kollektivtrafik: flexibla shuttle-tjänster som hämtar och lämnar resenärer efter förbokning, till exempel mellan bostäder, arbetsplatser eller bytespunkter. Ett exempel är "Paxa-bussen", som testas av DinTur.
- **Samåkning:** genom samordning av taxiresor, skolskjutsar och transporter i transporter.
- **Hemkört och bortfört:** tjänster som hämtar och lämnar varor eller avfall, exempelvis matkassar från dagligvaruhandel eller återvinningstjänster.
- **Leveransboxar:** för mottagning eller avståndning av paket och leveranser i anslutning till bostäder eller entréer.

4.3 Intervall för parkeringstal om mobilitetstjänster införs

Beräknade parkeringstal för de två scenarierna presenteras med möjlighet till reduktion genom flexibla parkeringstal. I scenario 1, utan påbyggnad av Tullpaviljongen kan parkeringstalet för bil sänkas från 58 platser till 35 genom full användning av flexibla parkeringstal (nivå 3 som ger 40 procent sänkning). För scenario 2, med påbyggnad av Tullpaviljongen kan parkeringstalet för bil sänkas från 78 platser till 47 med samma åtgärder.

Tabell 9 Beräknat parkeringstal med flexibla parkeringstal på Nivå 3

Scenario 2 UTAN påbyggnad	Beräknat Cykelparkeringstal	Beräknat Bilparkeringstal
Husen vid kaj	97,4	52,3
Mobilitetshuset	3,6	5,8
Beräknat summa	101,0	58,1
Flexibla parkeringstal nivå 3		-40%
Summa	101,0	34,9

Tabell 10 Beräknat parkeringstal med flexibla parkeringstal på nivå 3

Scenario 1 MED påbyggnad	Beräknat Cykelparkeringstal	Beräknat Bilparkeringstal
Husen vid kaj	97,4	52,3
Mobilitetshuset	3,6	5,8
Påbyggnad Tullpaviljongen	30,0	20,0
Beräknad summa	131,0	78,1
Flexibla parkeringstal nivå 3		-40%
Summa	131,0	46,9

Lilium har i utredningen uppgett att de inte har för avsikt att arbeta med flexibla parkeringstal och mobilitetstjänster i det kommande arbetet, då samtliga bilparkeringar som behövs för exploateringen kommer att få plats i mobilitetshuset med 108 planerade platser.

4.4 Parkeringsekonomi för parkeringshus

Att bygga parkeringsplatser i parkeringshus eller garage är förenat med höga kostnader. I det kommande arbetet med bygglov bör kommunen och Lilium utforma en modell för hur byggkostnaderna ska kartläggas, hur det redovisas i byggkalkylen och hur det ska följas upp så att projektet styr mot kommunens uppsatta trafikmål. Syftet är att minimera subventioner av parkeringsplatser av privata bilar, vilket ger negativ effekt på närliggande trafikinfrastruktur.

Om intäkter från parkeringsplatser inte täcker bygg- och driftskostnader innebär det i praktiken en subvention eller rabatt för parkeringsplatserna, vilket leder till ett ökat bilinnehav och därmed en ökad biltrafik till och från planområdet. I

Mobilitetsnorm för Sundsvalls kommun anges att exploateringsprojekt i hela plan- och bygglovsprocessen bör styra mot att byggaktörerna kan särredovisa kostnaderna för parkeringsanläggningar. Särredovisning av parkeringsanläggningens kostnader rekommenderas av Sveriges Allmännyttas, och är ett krav i många kommuner. Parkeringsekonomi är en mycket viktig faktor att fördjupa och utreda vidare inför bygglovsprocessen så att byggprojektet ligger i linje med de nationella transportpolitiska målen och kommunens trafikmål.

I Malmös riktlinjer för parkering anges olika byggkostnader för att anlägga olika parkeringsanläggningar (Malmö stad, 2024). I Strömstads parkeringsnorm anges en översiktlig tabell som redogör för byggkostnad, årlig driftskostnad och beräknad månadsintäkt för att vara kostnadsneutral (Strömstad kommun, 2018). Sveriges Allmännyttas drev ett stort forskningsprojekt "Mobilitetsprojektet" som tog fram nyckeltal för olika typer av parkeringsanläggningar (Sveriges Allmännyttas, 2022).

Tabell 11 Exempel på redovisning av olika parkeringsanläggningars byggkostnad, månatliga driftskostnad samt riktpolis per månad 2022. Källa: Sveriges Allmännyttas, inflationsjusterad av Sweco

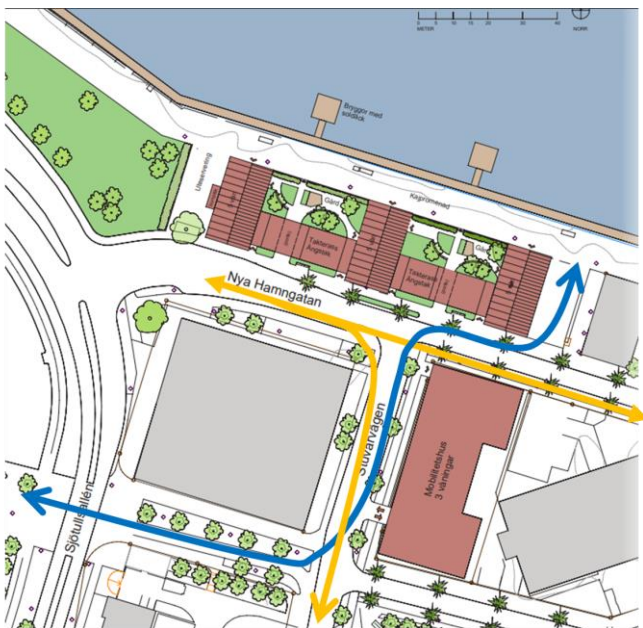
Typ av parkering	Investering Byggkostnad	Underhåll/mån	Riktpolis kr/mån
Öppen parkering på mark	25 000 kr	234	468
Öppen parkering med tak	120 000 kr	120	1245
Carport/garagelänga	250 000 kr	200	2197
P-däck i byggnad	300 000 kr	250	2313
Garage under byggnad	600 000 kr	450	4575
Garage under hus i Stockholm	750 000 kr	500	5656

Enligt Stockholm Parkering och Svenska Bostäder AB (hösten 2023) kostar det 750 000 kronor att bygga en parkeringsplats i garage under jord. Med en avskrivningstid på 50 år och kalkylräntor innebär detta att en garageplats under jord behöver en månatlig intäkt på ca 5600 kr/mån för att vara kostnadsneutral för byggherren och hyresgäster. En parkeringsplats i ouppvärmt garage utomhus kostar 250–450 000 kronor att bygga, och behöver en månatlig intäkt på ca 2300 kr/månad för att inte vara subventionerad. Som jämförelse kostar en månadsarkering i Stuvaren 1200 kronor per månad.

Det är således viktigt att en byggaktör beräknar totalkostnad för parkeringsanläggningens byggnation, drift och investeringskostnader. Digitala parkeringssystem, samnyttjande och samverkan är bra lösningar för att öka intäkterna i det planerade mobilitetshuset.

5 Förslag till åtgärder

Detta kapitel presenterar föreslagna åtgärder med syfte att förbättra trafiksäkerheten i och omkring planområdet. Utifrån nulägesanalysen har behov identifierats som ligger till grund för de rekommendationer som redovisas. I de fall där möjligheter till mer hållbart resande har kunnat identifieras, föreslås även åtgärder som kan stödja en omställning till mer miljövänliga färdsätt. Åtgärdsförslagen utgår från platsens förutsättningar och ska ses som underlag för fortsatt planering och prioritering.



Figur 10 Schematisk bild över hur gående/ cyklister (blå pilar) från stadskärnan passerar planområdet på väg ut mot Kajpromenaden. Detta korsar biltrafiken (gula pilar) på flera ställen

5.1 Identifierade riskpunkter

5.1.1 Köer och genomfartstrafik från Landsvägsallén

Vid platsbesök som utfördes april 2025 noterades att det uppstår långa köer på Landsvägsallén i rusningstrafik. En del trafikanter observerades svänga av Landsvägsallén för att i stället använda Stuvarvägen som löper parallellt med Landsvägsallén som en genväg. Detta ökar trafikarbetet inom hela stadsdelen och belastar särskilt planområdet med trafik på Nya Hamngatan.

5.1.2 Gående och cyklister från Stenstan till kajen

Från centrumkärnan Stenstan kan gående använda Storgatans förlängning över Landsvägsallén för att ta sig ut på Kajpromenaden. Med kommande exploateringar ökar antalet boende och arbetande i stadsdelen, med träbryggor och soldäck kan en ökning av besökare förväntas, framför allt under sommarhalvåret.

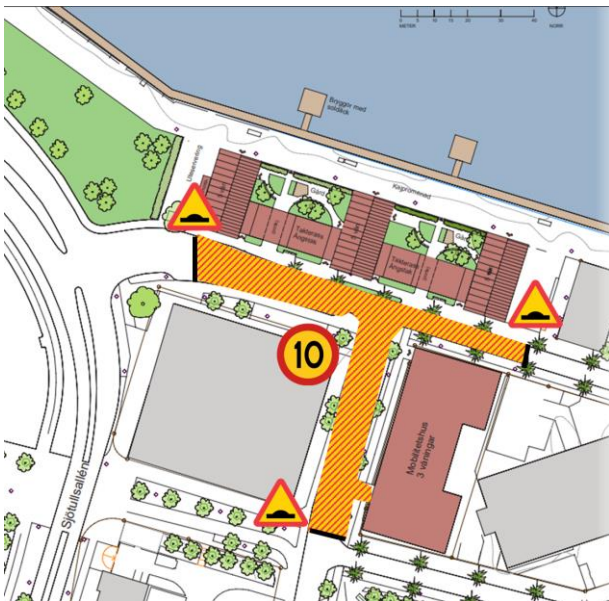
5.1.3 Nytt Mobilitetshus

När det nya mobilitetshuset färdigställs kommer antalet parkeringsplatser att öka från dagens 50 bilparkeringar till det planerade 108 bilparkeringar. Idag används ytan utomhus mest för parkering under kontorstid av anställda hos områdets arbetsgivare. Med en tydligare profil om mobilitetshus och med exploatering av bostäder som ska använda parkeringsplatserna kommer även trafikarbetet in och ut från mobilitetshuset att öka jämfört med idag. Det kommer också att ske mer trafik under kvällar och helger vilket kan påverka mötespunkterna för oskyddade trafikanter som rör sig till bostäderna eller verksamhetslokalerna.

5.1.4 Förslag till åtgärder för ökad trafiksäkerhet och ett hållbart resande.

I bygglovsprocessen bör byggherren och kommunen se över möjligheterna att säkerställa en säker och trygg trafikmiljö för samtliga trafikanter.

- I området råder idag skyltad hastighet 30 km/h. En fördjupad utredning skulle kunna analysera effekterna av att sänka hastigheten för fordonstrafiken till ännu lägre, tex 10 km/h eller gångfartsområde om och när Kajpromenaden ökar i attraktionskraft.
- Shared space, eller delad yta innebär att samtliga trafikanter delar på en gemensam yta. Skvallertorget i Norrköping var en av Sveriges första platser och Dragarbrunnsgatan i Uppsala. Planområdets attraktionskraft är stark, med närheten till vattnet och utveckling av Kajpromenaden. En stor del besökare kan komma till området via gång- och cykelbanor. Detta skulle samtidigt ge ett gott underlag till verksamhetslokaler i bottenplan som handel och restaurang.
- Fysiska åtgärder som sänker hastigheten kan vara avsmalningar eller fartgupp. Dessa kan placeras längs Nya Hamngatan och Stuvarvägen.
- Signalreglering på Landsvägsallén bör utredas separat för att minimera genomfartstrafik i området under rusningstid.



Figur 11 Exempel på shared space med gång-, cykel- och fordonstrafik i samma yta, farddämpande åtgärder som gupp och en rekommenderas hastighet om 10km/h

5.2 Sammanfattande slutsatser

Analysen av trafikstringen och kapaciteten i närområdet visar att trafikpåverkan från den aktuella detaljplanen är begränsad. I det mer omfattande scenariot, där påbyggnad av Tullpaviljongen inkluderas, uppgår den totala trafikstringen till cirka 470 fordon per dygn. Detta är i sammanhanget en låg tillkommande trafikvolym och förväntas inte i sig leda till påtagliga kapacitetsproblem. Samtidigt visar kapacitetsberäkningarna och analysen av trafikflöden att det redan idag förekommer trängsel och köbildning i korsningar, framför allt i anslutning till Nya Hamngatan och Landsvägsallén. Obalanser i svängandelar och hög belastning i vissa köriktningar skapar framkomlighetsproblem, vilket i vissa fall leder till felaktigt körbeteende. Dessa trafikproblem är dock inte en konsekvens av den föreslagna exploateringen inom detaljplanen, utan är snarare ett uttryck för en redan ansträngd trafikmiljö i centrala Sundsvall. Den befintliga trafiksituationen och framkomlighetsproblemen redan kräver åtgärder, och dessa är inte ett resultat av den nya detaljplanen, utan snarare ett uttryck för ett redan belastat vägnät och trafiksystem i det centrala Sundsvall.

Det är därför viktigt att understryka att eventuella framkomlighetsproblem inte bör belasta detaljplanen som enskilt projekt. Istället behövs ett bredare kommunalt grepp kring trafiksystemet i området, särskilt med fokus på kopplingarna mellan Stenstan och de norra stadsdelarna. Det kan handla om åtgärder som förbättrad trafikstyrning, ombyggnation av korsningar eller omfördelning av trafikflöden. Sådana insatser behöver hanteras på strategisk nivå och ligga utanför ramen för denna detaljplansprocess. Det finns även eventuella optimeringsmöjligheter kopplade till trafiksignalanläggningar och signalstyrning, något som skulle kunna förbättra flödena inom de mest belastade delarna av gatunätet. Den typen av åtgärdsanalys ligger dock utanför ramen för denna utredning, men visar att det finns möjliga insatser att vidta som kan förbättra trafiksituationen i ett större sammanhang.

Samtidigt visar resultaten från resvaneundersökningen att det finns ett starkt intresse för hållbara resor i området, där en betydande andel av de svarande är öppna för att välja mer hållbara alternativ som gång, cykel eller kollektivtrafik. Detta ger ett bra underlag för att stödja en utveckling som främjar hållbara transporter. Genom att införa åtgärder som sänkta hastigheter, delad yta (shared space) och förbättrade gång- och cykelmöjligheter, kan kommunen skapa förutsättningar för att stödja den här utvecklingen och minska beroendet av biltrafik.

Sammantaget kan den föreslagna utvecklingen inom planområdet genomföras utan att i sig skapa överbelastning, men det är avgörande att kommunen parallellt ser över befintlig infrastruktur och planerar för en mer robust trafiklösning i det centrala stadsområdet. Detta bör ske med fokus på att förbättra framkomligheten och stödja en hållbar utveckling av transportlösningarna i området.

6 Referenser

Trafikverket (2025). *Väg 562 Njurunda–Sundsvall, ombyggnad*. [Väg 562, Njurunda - Sundsvall ombyggnad - www.trafikverket.se](#)

Sundsvalls kommun (2017). *Parkeringsstrategi för Sundsvalls kommun*, (Dnr KS-2016-00911-2). <https://www.sundsvall.se>

Sundsvalls kommun (2023). *Resvaneundersökning Sundsvalls kommun 2023*. Enkätfabriken.

Sundsvalls kommun (2025). *Mobilitetsnorm för Sundsvalls kommun: Riktlinjer för parkering och andra mobilitetslösningar i detaljplaner och bygglov*, (Reviderad 2025-01-27, Dnr SBN-2024-00707). <https://www.sundsvall.se>

Sundsvalls kommun. (2024). *Finnkajen och området norr om Stenstan*. Hämtad 29 april 2025 från <https://xn--sundsvallvxer-kfb.se/finnkajen>

Trafikverket. (2024). *Kubikenborg–Sundsvall C: Utbyggnad av dubbelspår längs Ostkustbanan*. Hämtad 29 april 2025 från <https://www.trafikverket.se/vara-projekt/projekt-i-vasternorrlands-lan/dingersjo--sundsvall-dubbelspar/kubikenborg--sundsvall-c>

Trafikverkets trafikstringsverktyg. *Version 1:1*. <https://bransch.trafikverket.se/tjanster/system-och-verktyg/Prognos--och-analysverktyg/Trafikalstringsverktyg/>

Trafikverkets trafikutvecklingstal för väg (2024) https://bransch.trafikverket.se/contentassets/fa072eeb2fb24cada5c4142e4ad84ad1/2024/trafikutvecklingstal-vag_3.pdf

Trafikia (2024). *Trafikrapport om trafikmätningar i Sundsvall (opublicerad rapport)*. Mottagen via e-post från Anders Birkehammar, april 2025.

Together with our clients and the collective knowledge of our 18,500 architects, engineers and other specialists, we co-create solutions that address urbanisation, capture the power of digitalisation, and make our societies more sustainable.

Sweco – Transforming society together