

# Trafik och mobilitetsutredning Getberget



## Ändringsförteckning

Ver	Datum	Ändringsbeskrivning	Granskad	Godkänd av
1.0	20250530			
1.1	20251222			

**Sweco Sverige AB**  
**Uppdrag**  
**Uppdragsnummer**  
**Kund**  
**Upprättad av**  
**Datum**  
**Ver**  
**Dokumentreferens**

RegNo Stockholm 56767-9849  
Getberget  
30088776  
N/A  
Jennie Marklund  
2025-12-22  
1.1  
Trafik och mobilitetsutredning Getberget 20251222

# Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	4
1 Nuläge .....	5
1.1 Målpunkter .....	5
1.2 Infrastruktur motorfordon.....	5
1.3 Infrastruktur gång- och cykel.....	6
1.4 Stigar .....	7
1.5 Kollektivtrafik .....	7
1.6 Funktionalitet och mobilitet hållbara transportslag.....	7
2 Planerat område .....	8
3 Markanvändning, resebehov, och trafikalsstring.....	9
4 Strukturer .....	10
4.1 Infrastruktur motorfordon.....	10
4.2 Infrastruktur gång- och cykel.....	10
4.3 Infrastruktur stigar .....	11
4.4 Kollektivtrafik .....	11
4.5 Funktionalitet och mobilitet hållbara transportslag.....	11
4.6 Parkering .....	11
5 Kapacitetberäkning korsningen Enhörningsvägen/Fridhemsgatan.....	12
Bilaga 1 .....	14
Bilaga 2 .....	15

## Sammanfattning

Detta är en trafik- och mobilitetsutredning för planerat bostadsområde Getberget. Utredningen testar lämpligheten avseende trafik i vid utvecklingen av ett område på Getberget i de sydöstra delarna av Sundsvalls tätort för bostadsbyggande. Området föreslås få radhus, parhus, villor och lägenheter i flerbostadshus.

Dagens utformning där Enhörningsvägen ansluter mot Fridhemsgatan bedöms vara den huvudsakliga anslutningen och bedöms nyttjas av 90 % av den tillkommande trafiken. Övrig trafik bedöms färdas längs Östermovägen. Under morgonens dimensionerande timme kommer belastningen att öka i korsningen Enhörningsvägen/Fridhemsgatan. Beräkningar visar att belastningsgraden idag är låg och även med framtida trafik och en trafikökning på Fridhemsgatan motsvarande trafiken år 2045, kommer belastningsgraden att hålla en låg nivå.

Syftet med trafik- och mobilitetsutredningen är inte bara att tekniskt visa de beräkningsbara kvaliteterna, utan ge en beskrivning och rekommendationer till hållbara transportslag. I detta skede är mobilitetsutredningen av översiktlig karaktär, där utredningen snarare beskriver utgångspunkter och resonemang än detaljerade skisser.

# 1 Nuläge

På Getberget tas en detaljplan fram som prövar förutsättningar för bostäder nära centrala Sundsvall, i direkt anslutning till Södra Bergets natur- och rekreationsområde och med utsikt över Sundsvallsfjärden. I kommunens översiktsplan är ett ca 10 hektar stort område utpekad för utveckling av bostäder och i aktuell planläggning prövas förutsättningar för villor, parhus, radhus och flerbostadshus. Området är inte detaljplanelagt sedan tidigare.

Det aktuella området är placerat sydöst om Sundsvalls centrumkärna. Fågelvägen är sträckan ca 2,5 km från Stora Torget i Sundsvall. Getberget är, som dess namn antyder en kuperad plats med en höjdskillnad om ca 110 m över havet eller ca 70 m högre än närmast belägna större väg, Fridhemsgatan.

Området består av blockig och bergig sluttande terräng med jungfrulig skogsmark. Väster om området återfinns villabebyggelse längs Mogatan och Sandvägen. Området avgränsas i norr av grönstråk följt av villabebyggelse längs Östermovägen. Öster om villabebyggelsen ligger ett område med lättindustri. I öster finns grönstråk och Sundsvalls skogskyrkogård och norr om den en skyttebana för pilbågsskytte, därpå ett område med ett flertal fotbollsplaner som angränsar mot Fridhemsgatan. I söder ligger Södra Bergets natur- och rekreationsområde med en slalombacke och ett utomhusgym.

## 1.1 Målpunkter

Till de närmast belägna målpunkterna räknas ovan nämnda skogskyrkogård, området med lätt industri, fotbollsplaner och slalombacken. Något längre bort, men inom närområdet ligger Skönsmons kyrka, Skönsmons skola och en matvaruaffär. Inom närområdet finns också förskolor, exempelvis en Kubens förskola vilket är en lite större förskola norr om Fridhemsgatan, väster om kyrkan.

## 1.2 Infrastruktur motorfordon

Den primära vägen mellan centrala Sundsvall och Getberget är Fridhemsgatan, en väg Sundsvalls kommun är väghållare för. Fridhemsgatan har ca 2650 fordon per dygn<sup>1</sup> och passerar 600 m norr om Getberget, i östvästlig sträckning. Nämnad trafikciffr gäller i direkt anslutning till och väster om korsningen med Enhörningsvägen. Parallellt med Fridhemsgatan löper Östermovägen, en väg med karaktär av bostadsgata i väster men som får mer av industrikaraktär längre österut, närmare Getberget. Dess trafikmängd är uppmätt till ca 550 fordon per dygn<sup>2</sup>.

Enhörningsvägen och Mogatan förbinder Getberget med Östermovägen och Fridhemsgatan.

Vägnätet runt planområdet är kommunalt och Sundsvalls kommun har gjort trafikmätningar längs Enhörningsvägen, Östermovägen och Fridhemsgatan. För Enhörningsvägen, söder om Östermovägen nyttjas i beräkningar en skattning som är något högre än Sundsvalls kommuns mätningar. Skattningen är given av Sundsvalls slalomklubb.

---

<sup>1</sup> Se bilaga 1

<sup>2</sup> Se bilaga 1



Figur 1. Getberget och dess omgivning. I figuren syns bland annat Enhörningsvägen, Östermovägen, Fridhemsgatan och Mogatan. Källa Open Street Map

Trafikmätningar är utförda under vardagsdygn, siffror som räknats om till årsmedeldygn, se bilaga 1. Kortfattat kan nämnas att flödet längs Fridhemsgatan väster om Enhörningsvägen är ca 2650 fordon per årsmedelsdygn och Enhörningsvägen, norr om Östermovägen har ca 1800 fordon per årsmedelsdygn. Östermovägen har ca 550 fordon per årsmedelsdygn längs sträckan närmast Enhörningsvägen.

### 1.3 Infrastruktur gång- och cykel

Längs Fridhemsgatans båda sidor löper en gång och cykelbana. Sundsvalls kommun ser ett behov och en lösning för gång- och cykel längs Östermovägen. I skrivande stund är det oklart om och när en åtgärd kan vara i drift, likaså är en möjlig sträckning oklar.

Längs Mogatans östra sida löper idag en gångbana mellan Mogatan/Spånvägen och Östermovägen. Norr därom löper gångbana på ömse sidor om Mogatan. Längs Enhörningsvägens östra sida löper en gångbana mellan korsningen Enhörningsvägen/Östermovägen fram till Fridhemsgatan. Norr därom löper gångbana på ömse sidor om Enhörningsvägen.

Höjdskillnaderna i området gör att även infrastrukturen, primärt i norr-sydlig riktning, är brant. Stora höjdskillnader kan vara hämmande för nyttjandet av hållbara färdmedel, såsom gång och cykel.

Längs Mogatans östra sida löper en gångbana. En del av Sundsvalls kommuns gångbanor snöröjs inte på grund av dess smala bredd och så är fallet med denna gångbana. Det innebär att oskyddade trafikanter hänvisas till blandtrafik längs Mogatan om banan inte är snöröjd. Detta är en trafiksäkerhetsbrist vilken är allvarlig på grund av Mogatans lutning i kombination med en kurva och bristande sikt. Detta är särskilt allvarligt eftersom detta är en skolväg för barn. Avsaknad av eller bristfällig snöröjning hämmar nyttjandet av hållbara färdmedel vilket sin tur innebär mer motorfordonstrafik och ytterligare sämre trafiksäkerhetsförhållanden för kvarvarande oskyddade trafikanter.

## 1.4 Stigar

Utöver asfaltbelagda utrymmen för oskyddade trafikanter finns upptrampade stigar på Getberget. Vissa är smala, medan en stig, vilken vetter ner mot Östermovägen i norr, är bred. Dessa stigar ger en genare koppling mellan Östermovägen och slalombacke och utomhusgymmet, än att gå österut till Enhörningsvägen eller västerut till Mogatan.

Dessa stigar ger större tillgänglighet till området under barmarksperioden, men snöröjs och halkbekämpas inte. Huruvida de nyttjas under vintertid är inte känt.

## 1.5 Kollektivtrafik

Längs Fridhemsgatan går idag reguljär lokaltrafik till och från centrala Sundsvall i och med linje 4. Avståndet mellan Getberget och de närmsta busshållplatserna har uppmätts till 750-1000 meter och 70 höjdmeter. Enligt Sundsvalls kommuns trafikstrategi ska ett avstånd på max 400 meter eftersträvas, vilket innebär att avståndet mellan de närmaste hållplatserna och det nya bostadsområdet är längre än förordat enligt trafikstrategin. Bussarna går med 10-15 minuters avgång under vardagar och kontorstid, men med halvtimmestrafik efter kl 18 vardagar samt lördagar och delar av söndagar.

## 1.6 Funktionalitet och mobilitet hållbara transportslag

Till hållbara transportslag räknas gång, cykel och kollektivtrafik. Gemensamt för dessa är att de kräver relativt lite energiåtgång vid förflyttning och också mer begränsat utrymme för fordonen per resenär jämfört med bilism.

Sundsvalls kommun har som mål att kraftigt öka resandet med cykel och kollektivtrafik, minska miljö- och klimatpåverkan från transportsektorn och långsiktigt förbättra framkomligheten i staden. Sundsvalls kommun har bestämt att minst 75% av alla resor inom tätorten ska ske med buss cykel eller till fots år 2040<sup>3</sup>. För att det ska vara möjligt, krävs genomtänkt, väl underhållen och tillgänglig infrastruktur för dessa transportslag året runt. Det innebär att det ska vara lätt, smidigt och tryggt att alltid kunna ta cykeln eller förlita sig på kollektivtrafiken.

<sup>3</sup> [Hållbart resande | Sundsvalls kommun](#)

## 2 Planerat område

Inom Getberget planeras för ett bostadsområde innehållandes 120 lägenheter i flerbostadshus, 22 radhus, 34 parhus och 34 villor. I norr planeras att ett grönområde ska kvarstå längs med Östermovägen.

Inom området planeras det för 5,5 m breda vägbanor för motorfordon. Därtill planeras för en gång- och cykelbana längs gatan som i arbetsskedet kallas för Villagatan. Gång och cykelbanan planeras till 2,3 m bredd och dess placering är föreslagen till den norra sidan Villagatan, tillika den norra sidan av Enhörningsvägen. Se Figur 2. För övriga gator hänvisas oskyddade trafikanter till blandtrafik.



Figur 2. Situationsplan för området. Till höger och nere i bild löper Enhörningsvägen. I det övre högra hörnet syns en del av Östermovägen. Mogatan löper söder och väster om området och syns delvis i bildens nedre vänstra hörn. I figuren finns föreslagen gång- och cykelväg för fotgängare och cyklister markerad med ljusbrun färg.

### 3 Markanvändning, resebehov, och trafikstring.

Nya bostäder med inflyttade boende innebär ett ökat resande för aktuellt område. Resor till och från bostäderna för de boende är den vanligaste förekommande resan, men även resor för besökande ingår. Därtill tillkommer trafik kopplade till bostäderna, sk nyttotrafik, vilken består av snöröjningsfordon, avfallshantering, post mm. Resor beräknas ske till fots, med cykel och med motorfordon. Även kollektivtrafikresor beräknas ske, men dessa kommer att ske vid hållplatser längs Fridhemsgatan, varpå gång eller cykel förutsätts vara det primära sättet att ta sig mellan Getberget och kollektivtrafiken.

Trafikalstringsberäkningar<sup>4</sup> har utförts baserat på den bruttototalarea som beräknats för de olika typerna av bostäder som planeras byggas i området. Beräkningarna är gjorda för ett maxantal bostäder, vilket är siffror högre än ovan angivna bostäder. Resultatet av beräkningarna visar på flöden från både cykel, fotgängare, kollektivtrafik och motorfordon. Resultatet från det sistnämnda trafikslaget har använts som underlag till en kapacitetsberäkning för korsning Fridhemsgatan /Enhörningsvägen. Resultatet av trafikstringberäkningarna visar på en årsdygnstrafik om ca 680 fordon, nyttotrafik inräknat.

Enhörningsvägen planeras att vara anslutningsväg för motorfordonstrafik till området. I dialog med Sundsvalls kommun har antagandet gjorts att i huvudsak all trafik bedöms trafikera Enhörningsvägen och inte Mogatan. Vidare har en bedömning gjorts att 10 % av trafiken, eller ca 70 fordonsrörelser beräknas trafikera Östermovägen för vidare färd genom bostadsområdet och västerut. 90 % av trafiken, eller ca 600 fordonsrörelser bedöms fortsätta Enhörningsvägen norrut och trafikera korsningen Enhörningsvägen/Fridhemsgatan och vice versa. Uppdelningen av 10% respektive 90% har gjorts i samförstånd med Sundsvalls kommun i en analys av målpunkter för boende, där slutsatsen drogs att merparten av trafiken har målpunkt mot Fridhemsgatan och endast en liten del bedöms ha målpunkter och ärenden mot bostadsområdet norr om Getberget.

---

<sup>4</sup> Trafikverkets trafikstringverktyg

## 4 Strukturer

Med ett nytt bostadsområde i de sydöstra delarna av Sundsvall, kommer trafiken och attraktiviteten att förändras i området. Nedan beskrivs de nya kopplingar och flöden som bedöms tillkomma eller förstärkas<sup>5</sup>.

### 4.1 Infrastruktur motorfordon

Enhörningsvägen planeras att vara anslutningsvägen till och från Getberget. Vidare bedöms huvuddelen av trafiken gå längs Enhörningsvägen mot Fridhemsgatan, men en mindre del antas även trafikera Östermovägen och leta sig genom bostadsområdet och vidare västerut. Östermovägen har närmast Enhörningsvägen karaktären av en industrigata, för att vidare västerut övergå till att bli en bostadsgata. Trafikökningen längs Östermovägen och vidare västerut beräknas till ca 70 fordonsrörelser per dag, vilket alltså blir ett påslag med 70 fordon på dagens ca 550 fordon per veckomedeldygn medan trafikökningen längs Enhörningsvägen i riktning mot Fridhemsgatan beräknas till drygt 600 fordonsrörelser per veckomedeldygn. Både den numerära ökningen och den procentuella ökningen beräknas bli högre på Enhörningsvägen än Östermovägen.

Väster om Getberget löper Mogatan. Viss smittrafik kan komma att ansluta till Mogatan, men placeringen av anslutningspunkterna till Enhörningsvägen bedöms kunna styra huvuddelen av trafiken till Enhörningsvägen. Viss framkomlighetsbegränsande utformning kan behövas i de södra delarna av Enhörningsvägen/Movägen, för att ytterligare tydliggöra styrningen till Enhörningsvägen.

De två anslutningsvägarna från bostadsområdet till Enhörningsvägen är de nya infrastrukturkopplingar som görs i befintligt bilvägnät. Funktionerna i nätet för motorfordonstrafiken bedöms kvarstå. Den största förändringen bedöms uppstå längs Enhörningsvägen, en väg utan närliggande bostäder.

### 4.2 Infrastruktur gång- och cykel

För oskyddade trafikanter planeras en gång- och cykelbana om 2,3 m bredd längs Villagatan genom delar av den nya bebyggelsen. Utöver den interna gång- och cykelbanan planeras en gång- och cykelväg västerut, med anslutning mot Mogatan för riktning nordväst mot centrala Sundsvall. Dessutom planeras en gång- och cykelbana längs Enhörningsvägen och norrut, fram till korsningen med Östermovägen. Anslutningen till Getberget syftar till att ge förbindelse för oskyddade trafikanter till stadsdelarna Kuben, Skönsmon, Östermalm, Södermalm och centrum och stöttar ett hållbart resande. Som nämns ovan ser Sundsvalls kommun ett behov av en lösning för gång- och cykel längs Östermovägen, men idagsläget finns inte information om och när en möjlig åtgärd kan genomföras. Om en gång- och cykelbana längs Östermovägen skulle bli verklighet, skulle den förbinda ett stråk i öst-västlig riktning och gynna det hållbara resandet.

Funktionerna i dagens nät för oskyddade trafikanter bedöms kvarstå, men med ett ökat antal oskyddade trafikanter att trafikera nätet, primärt norr om de nya knutpunkterna, den ena vid anslutningen till Mogatan och den andra vid knutpunkten anslutningen Östermovägen/Enhörningsvägen.

<sup>5</sup> För skisser på sektioner, se PM avseende dagvatten.

För att möjliggöra och uppmuntra en hög användning av hållbara transportmedel är det av stor vikt med gent, väl utformat och välunderhållen gång- och cykelinfrastruktur. Det är även av stor vikt att utrymme ges för lagring av snö på sidorna av vägarna och på utpekade platser så att inte snö lagras på infrastruktur för oskyddade trafikanter. Därtill är det av vikt att snöröjningen och halkbekämpningen för oskyddade trafikanter prioriteras högt, så att deras infrastruktur håller en hög grad av framkomlighet vintertid och alltid ska kunna nyttjas. Det sistnämnda är viktigt, dels för framkomlighetens skull, men även för tillförlitligheten, för att boende ska kunna vara trygga med att infrastrukturen alltid håller en viss nivå av framkomlighet, även efter snöfall och vid halt väglag.

### 4.3 Infrastruktur stigar

De stigar som finns inom området värnas till största möjliga del. Ingen utökning av stigar planeras ske. Från att stigar använts i ett naturområde, kommer nu stigarna att löpa igenom ett bostadsområde. Det innebär att stigarna omgivning förändras, varpå antalet fotgängare längs stigarna kan öka.

### 4.4 Kollektivtrafik

Det finns ingen kollektivtrafikanslutning i nära anslutning och det planeras inte några förändringar inom kollektivtrafiken som bedöms påverka framtida boende på Getberget. Läget på hållplatserna innebär att oskyddade trafikanter till största del beräknas ta sig till fots eller med cykel till någon av hållplatserna längs Fridhemsgatan. Således bedöms strukturen för kollektivtrafiken bestå.

### 4.5 Funktionalitet och mobilitet hållbara transportslag

Getberget är beläget på ett berg ovanför den omkringliggande bostadsbebyggelse. Stora höjdskillnader är ett konstaterande och en nackdel avseende hållbart resande. Med det i beaktande kan åtgärder sättas in såsom extra vinterunderhåll och exempelvis anropsstyrd kollektivtrafik närmare Getberget än Fridhemsgatan.

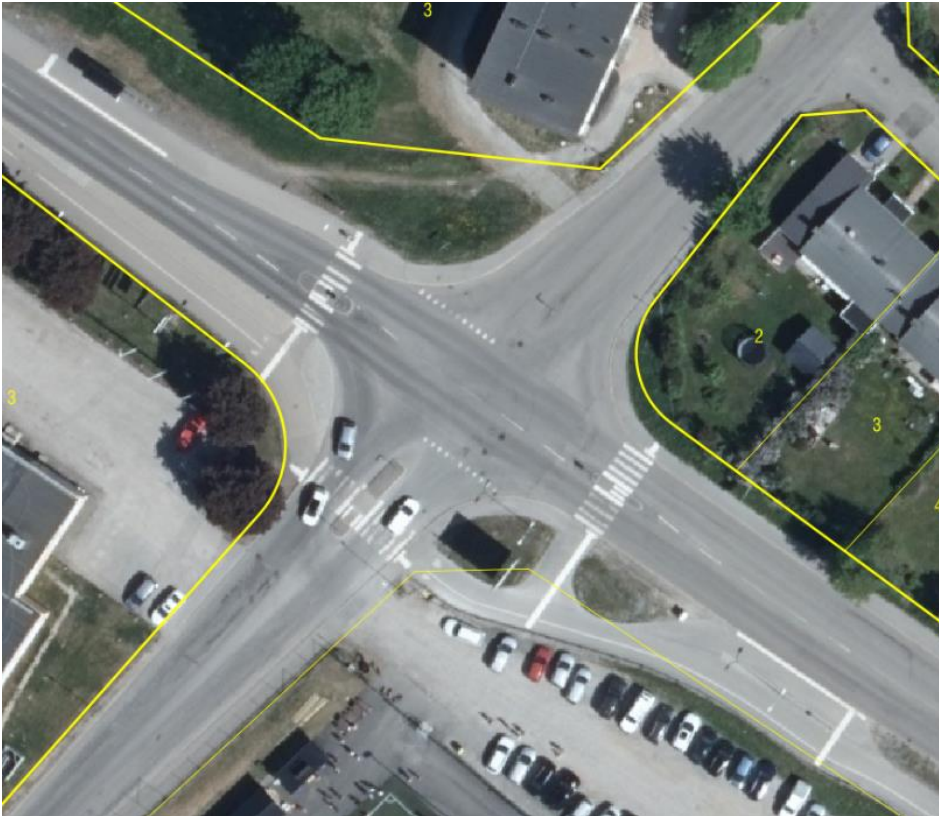
Med en elcykelpool inne på området, ökar tillgängligheten till elcyklar och hållbart resande. En bilpool inom området kan underlätta för fler att inte behöva äga sin egen bil eller skulle kunna avstå från att äga en andrabil, men ha tillgång till bil vid valda tillfällen, vilket är bättre ur miljösynpunkt än eget bilägande. Utrymme för dessa pooler måste då planeras in inom området.

### 4.6 Parkering

Sundsvalls kommuns mobilitetsnorm används vid planerandet av parkeringar. I mobilitetsnormen anges att parkeringsbehovet för radhus, parhus och villor löses inom respektive fastighet. Inom mobilitetsnormen finns en zonkarta, för vilken olika riktlinjer finns för parkering och mobilitetsåtgärder vid flerfamiljshus, beroende på vilken zon det planerade flerfamiljshuset är tänkt att ligga. Avseende de planerade flerfamiljshusen på Getberget, föreslås en lokalisering inom zon C. Eftersom den största delen av detaljplanen ligger inom en lägre zon, zon B, är det dock riktlinjerna för zon B som gäller, även för flerfamiljshusen.

## 5 Kapacitetberäkning korsningen Enhörningsvägen/Fridhemsgatan.

En studie har gjorts om huruvida korsningen Enhörningsvägen/Fridhemsgatan kommer att klara den ökade belastningen, beroende på den ökade trafikmängden till och från Getberget.



Figur 3. Flygbild över Enhörningsvägen/Fridhemsgatan. Enhörningsvägen löper diagonalt över bilden, mellan det övre vänstra hörnet till det nedre högra hörnet. Enhörningsvägen, delen som leder till Getberget, återfinns i bildens nedre vänstra hörn. Källa: Lantmäteriet.

Till en början har en trafikstringsberäkning gjorts, se kapitel Markanvändning, resebehov och trafikstring. Därtill har ett platsbesök vid korsningen gjorts under en av de mest belastande timmarna under dygnet. Morgonen den 4:e april räknades all trafik i korsningen och trafiken från den högst belastade timmen har använts i analyserna. Därtill har trafikmätningar från Sundsvalls kommun samlats in.

Ur platsbesöket identifierades rörelsemönster och flöden och kommunens trafikmätningar kompletterar dessa flödesvolym. Resultatet från trafikstringsberäkningen adderades på befintlig trafik.

Av dessa underlag har en kapacitetberäkning för korsningen gjorts. Inför den beräkningen har antagandet gjorts, att trafiken från Getberget till 60 % har västerut/centrum som målpunkt och 40% har en målpunkt åt öster. Kapacitetsberäkningen har beräknats för ett framtida år, 2045, när etableringen

på Getberget beräknas vara i drift. Trafiken längs Fridhems har räknats upp med Trafikverkets trafikstringstal för Västernorrland, fram till år 2045.

Resultatet presenteras i form av belastningsgrader. Belastningsgraden är kvoten mellan kapacitet och flöde. Det innebär att om belastningsgraden är under 1,0 är flödet lägre än kapaciteten. Är belastningsgraden över 1,0 är ingående flöde högre än körfältets kapacitet. Det i sin tur innebär att köer bildas. Ett värde kring 1,0 eller just under, kan även det innebära köbildning, eftersom trafikflödet kan komma ojämnt under en timme. I Trafikverkets dokument VGU Krav anges att "vid nybyggnad av en väg bör servicenivån uttryckt som belastningsgrad (b) under dimensionerande timme (DH-Dim) i alla delar av väganläggningen uppfylla värden enligt punktlistan nedan. Belastningsgrad upp till 1,0, eller i undantagsfall > 1, kan dock godtas om investeringen bedöms lönsam och det i övrigt finns särskilda skäl.

- Vägsträcka: belastningsgrad  $\leq 0,8$
- Korsningar typ A, B, C och F: belastningsgrad  $\leq 0,6$
- Korsningar typ D samt trafikplatser: belastningsgrad  $\leq 0,8$

Aktuell korsning utgör närmast korsningstyp<sup>6</sup> B, varpå en belastningsgrad bör vara under 0,6 för den dimensionerande timmen. Under maxtimtrafik (DH-Max) bör belastningsgraden inte överstiga 1,0.

Beräkningar är gjorda på ett något högre tal än beskrivet i rapporten ovan, nämligen på en ökning om ca 780 fordonsrörelser per veckomedeldygn. De beräkningarna visar en belastningsgrad om ca 0,1 för år 2045, när området är i drift. Med tanke på den låga belastningsgraden gjordes två känslighetsanalyser, båda för år 2045.

Den första känslighetsanalysen, där förhållandet 80/20 lagts in visar på samma storlek av belastningsgrader som huvudalternativet. 80/20 baseras på ett antagande om att 80 % av trafiken lämnar Getberget och åker mot Fridhemsgatan via korsningen, medan 20 % av trafiken ansluter från Fridhemsgatan och svänger in mot Getberget.

I den andra känslighetsanalysen ökades antalet fordon på Fridhemsgatan, till att vara 10 % av det genomsnittliga årsdygnet under den dimensionerande timmen. Då erhöles en belastningsgrad om ca 0,2.

Slutsatsen är, att korsningen med mycket god marginal klarar det beräknade ökade trafikflödet. Slutsatsen dras av att belastningsgraderna från beräkningarna ligger i nivåer kring 0,1-0,2, vilket enligt resonemanget ovan, med god marginal är lägre än Trafikverkets krav om  $\leq 0,6$  för korsningar av detta slag.

<sup>6</sup> Korsningen har trafiköar på primärvägen och en av sekundärvägarna, men inga vänstervängkörfält som en korsningstyp C har. Korsningstyp B har trafikö i sekundärväg men inte på primärväg. Korsningen bedöms därför närmast som en B-korsning.

# Bilaga 1

I tabell 1 redovisar en del av de trafikmätningar som är utförda i utredningsområdet.

Trafikmätningarna redovisas i fordon/vardagsdygn. Omräkning till årsdygnsmedeltrafik (ÅDT) genomfördes genom att använda månadsindex för olika vägtyper (tätortsgata, genomfartsgata m.fl.) samt uppgifter om vilken månad trafiken mättes (VGU-guiden, 2022). Trafiken omräknad till ÅDT redovisas i tabell 2

Fridhemsgatan = genomfart

Enhörningsv mfl= närtrafik

Tabell 1. Omräkning av uppmätta trafikmängder i vardagsdygnstrafik till ÅDT

Gata	Del	V/D	Månad	År	Tung trafik	Månads-index _pb	Adt_bil_mätår	Månads-index _lb	ADT_lb_mätår	ADT_m_ätår
Fridhemsg	Vapelv-Enhörningsv	2785	5	2023	8 %	105	2440	107,3	208	2648
Enhörningsv	Östermov-Fridhemsg	1909	5	2024	4%	106,8	1716	107,5	71	1787
Enhörningsv	backen	120	Uppskattning	2025					120	
Östermov	Skiffesv-Enhörningsv	574	10	2015	8 %	106,4	496	112,0	41	537
Mogatan	Brädg-Spånv	317	9	2024	3%	106,3	289	111,0	9	298
Mogatan	Spånv-Sandvägen	120	3	2019	1%	98,1	121	98,0	1	122
Mogatan	S om Sandvägen	68	3	2019	1%	98,1	69	98,0	1	70

För Fridhemsgatan har en trafikuppräkning skett med Trafikverkets Trafikalstringstal<sup>7</sup> som grund för att räkna upp trafiken till 2045 års trafik. För Fridhemsgatan räknades trafiken upp till ca 3000 fordon innan etablering av Getberget.

<sup>7</sup> [Trafikutvecklingstal väg](#)

## Bilaga 2

Bilaga 2 visar utklipp från de trafikstringsberäkningar som utförts. Beräkningar har gjorts för respektive bostadstyp. Diagram och tabeller visar resultat från respektive bostadstyp.

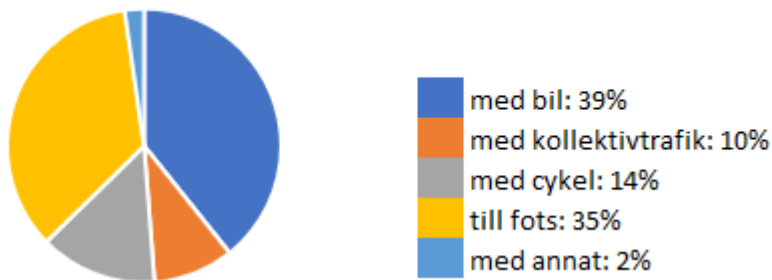
Läshandledning från Trafikverket angående tabellerna nedan:

Tabellen visar det totala antalet bilresor och fordon per dygn och inkluderar både tur- och returresor. Bilresor innebär antalet personer som genomför en resa med bil. ÅDT (årsdygnstrafik) och ÅVDT (årsvardagsdygnstrafik) beräknar antalet fordon som bilresorna motsvarar per dygn. ÅDT antas vara 90% av ÅVDT.

### Lägenheter

För lägenheter: 9200 kvm BTA.

#### Skattad färdmedelsfördelning

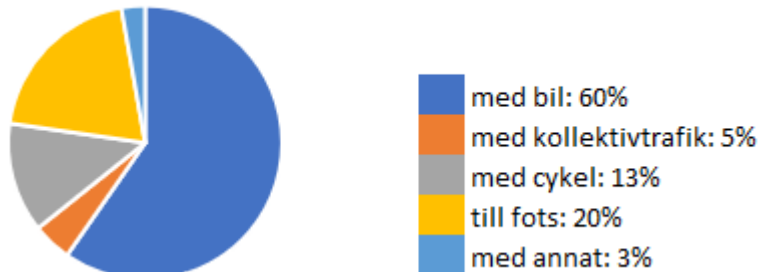


	Exkl. nyttotrafik	Inkl. nyttotrafik
Antal bilresor [resor/dygn]	230	270
Uppskattat ÅDT [fordon/dygn]	170	200
Uppskattat ÅVDT [fordon/dygn]	190	220

## Parhus

För parhus: 5100 kvm BTA.

### Skattad färdmedelsfördelning

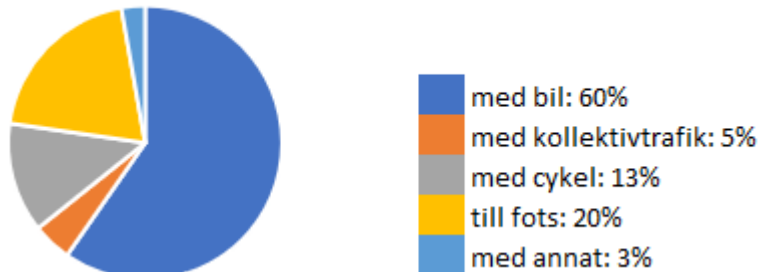


	Exkl. nyttotrafik	Inkl. nyttotrafik
Antal bilresor [resor/dygn]	190	220
Uppskattat ÅDT [fordon/dygn]	140	160
Uppskattat ÅVDT [fordon/dygn]	160	180

## Radhus

För radhus 2640 kvm BTA

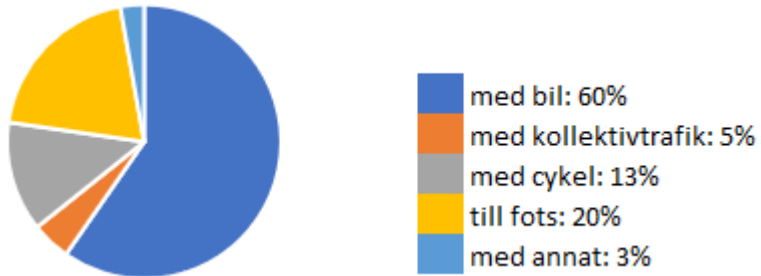
### Skattad färdmedelsfördelning



	Exkl. nyttotrafik	Inkl. nyttotrafik
Antal bilresor [resor/dygn]	100	110
Uppskattat ÅDT [fordon/dygn]	70	80
Uppskattat ÅVDT [fordon/dygn]	80	90

## Villor

För villor 9520 kvm BTA



	Exkl. nyttotrafik	Inkl. nyttotrafik
Antal bilresor [resor/dygn]	290	330
Uppskattat ÅDT [fordon/dygn]	210	240
Uppskattat ÅVDT [fordon/dygn]	240	270