



TRAFIKALSTRING NORRBACKA 12

Sundsvalls kommun



2026-01-22



Uppdragsinformation

Uppdragsnamn	Trafikdata till buller Norrbacka
Uppdragsnummer	10383177
Författare	Fred Gillner
Datum	2025-09-01
Ändringsdatum	2026-01-22
Granskad av	Andreas Skoog

Kund

Diös Projektering AB

Konsult

WSP

WSP Sverige AB

Org nr: 556057-4880

wsp.com

Kontaktpersoner

Fred Gillner

Trafikplanerare, WSP

fred.gillner@wsp.com

Bengt Eveby

Diös Projektering AB

bengt.eveby@dios.se



Innehåll

1	INLEDNING	4
2	NULÄGE OCH FÖRUTSÄTTNINGAR	4
2.2	TRAFIKMÄTNINGAR	5
2.4	PLANERAD EXPLOATERING	6
4	TRAFIKPROGNOS	7
4.1	TRAFIKALSTRING	7
4.1.1	<i>Alternativ användning – kontor</i>	8
4.2	TRAFIKPROGNOS	8
6	AVSLUTANDE RESONEMANG	10

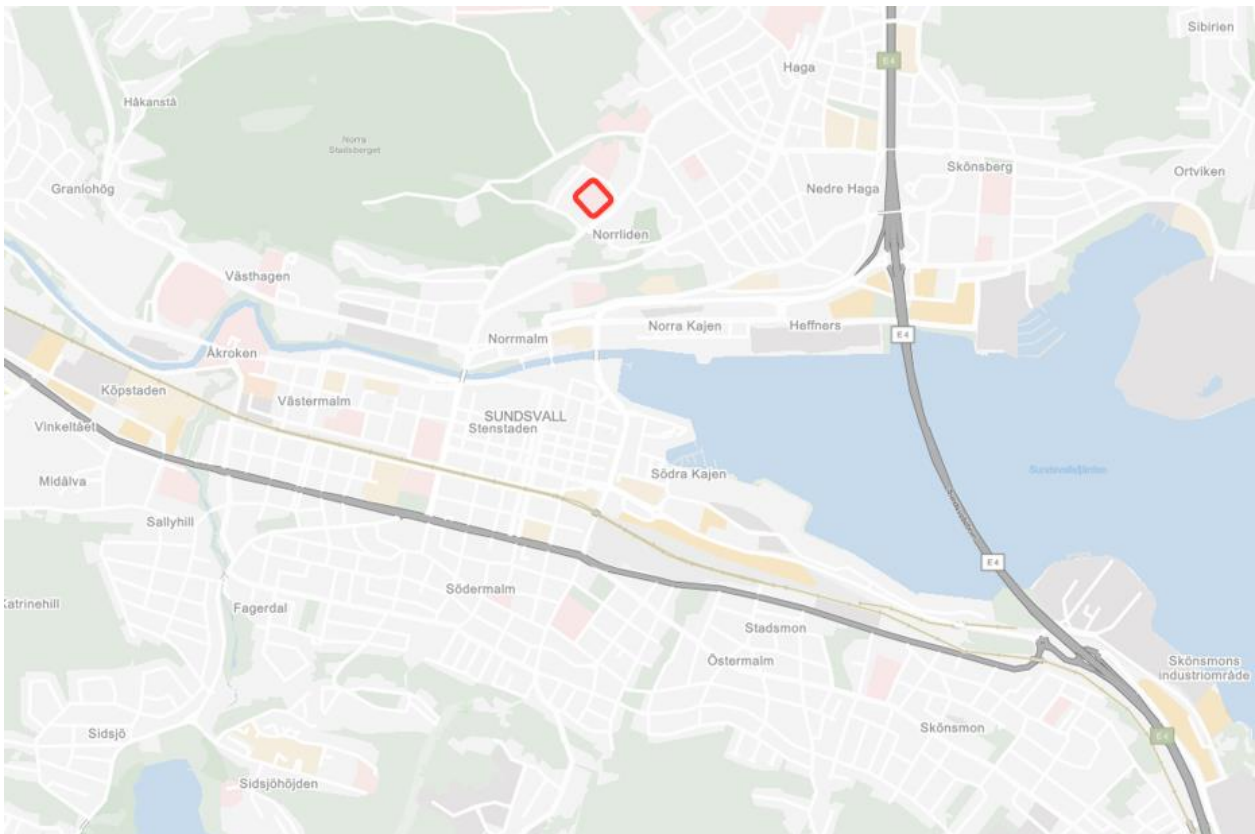
1 INLEDNING

Diös Projektering AB avser att möjliggöra för bostäder på fastigheten Norrbacka 12 i stadsdelen Haga i Sundsvall. Kommunen beslutade hösten 2024 att inleda ett detaljplanearbete för området med syfte att skapa nya bostäder i ett stadsnära läge. I arbetet med detaljplanen efterfrågas en trafikutredning för att studera trafikallstringen för den planerade exploateringen och ta fram en trafikprognos som indata för en bullerutredning.

2 NULÄGE OCH FÖRUTSÄTTNINGAR

Planområdet ligger ungefär en kilometer norr om centrala Sundsvall och angränsar till Baldersvägen i söder. Området kollektivtrafikförsörjs med linje 2 och 84 som är en del av stadsbusstrafiken samt linje 70 som är en kompletteringslinje. Linje 84 och 70 trafikerar hållplatsen Norrlidsgatan på Baldersvägen direkt utanför planområdet men har låg turtäthet med 10 respektive 8 avgångar per vardagsdygn. Linje 84 trafikerar inte på helger. Linje 2 har 10-minuterstrafik under högtrafik och halvtimmestrafik på kvällar och helger och har således störst utbud. Linje 2 trafikerar Tivolivägen och hållplatsen Norrliden cirka 300 meter söder om planområdet (fågelvägen). Vägen mellan hållplatsen Norrliden och planområdet är dock brant, vilket kan påverka det upplevda avståndet och attraktiviteten.

Längs Baldersvägen finns kombinerad gång- och cykelbana mot centrum och mot Lasarettsvägen österut. Gång- och cykelbanan är bitvis smal och är inte separerad mellan fotgängare och cyklister. Det är stora höjdskillnader mellan planområdet och centrala Sundsvall vilket påverkar attraktiviteten att gå och cykla.

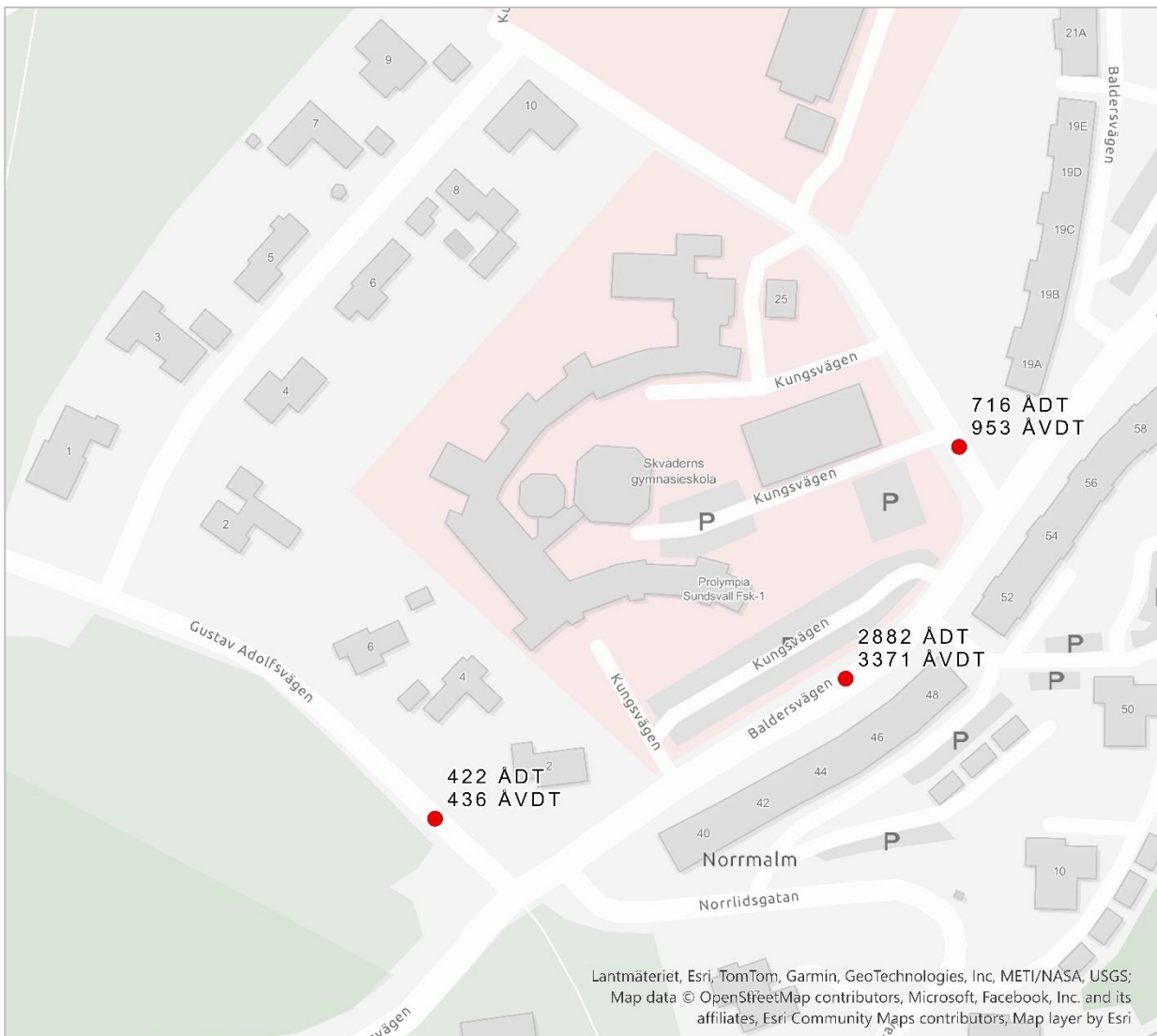


Figur 1. Planområdets placering i Sundsvall. Planområdet markerat i röd färg.

2.2 TRAFIKMÄTNINGAR

Trafikmätningar har genomförts under maj 2025 på gatorna Baldersvägen, Kungsvägen/Kristinavägen och Gustav Adolfsvägen omkring planområdet. Uppmätta trafikmängder redovisas i Figur 2 nedan. Andel tung trafik är drygt 4 procent på Baldersvägen och Gustav Adolfsvägen samt knappt 6 procent på Kungsvägen/Kristinavägen. Hastighetsgränsen för samtliga vägar är 30 km/h. Drygt 80 procent av trafiken överskred hastighetsgränsen på Baldersvägen och medelhastigheten uppmättes till 36 km/h. Riktning fördelningen av trafiken på Baldersvägen var 44 procent mot väst och 56 procent mot öst.

Sedan trafikmätningarna genomfördes har en ny skola öppnat i befintliga lokaler längs Baldersvägen, öster om planområdet. Trafik till och från den nya skolan ingår inte i trafikmätningen, vilket är en osäkerhet som innebär att trafikmängden kan vara något i underkant. Skolans påverkan på trafikmängderna utanför planområdet bedöms dock som små.



Figur 2. Genomförda trafikmätningar maj 2025. ÅDT = årsmedeldygnstrafik och ÅVDT = årsvardagsmedeldygnstrafik.

2.4 PLANERAD EXPLOATERING

Inom planområdet planeras cirka 9 500 m² BTA bostäder på befintliga parkeringsytor i form av ett punkthus och ett lamellhus längs Baldersvägen. Det finns även tankar på en ytterligare byggnad om cirka 2 000 m² BTA¹ där den befintliga idrottshallen står. Inriktningen är därmed tillkommande bostäder om totalt 11 500 m² BTA. Parkering för både befintlig och tillkommande byggnation planeras i huvudsak att lösas i ett garage med infart från Baldersvägen. Detaljplanen prövar även möjligheten till centrumverksamhet i lokaler i bottenvåningen i lamellhuset mot Baldersvägen.

Under arbetet med trafikutredningen pågår arbete med volymstudier och lägenhetsfördelningar. I punkthuset och lamellhuset kan det totalt röra sig om cirka 115 lägenheter av varierande storlek. Eftersom det är i tidigt skede kan antalet lägenheter och storleksfördelningen förändras. Till det tillkommer ett antal lägenheter för byggrätten vid den befintliga idrottshallen.

Detaljplanen prövar även möjligheten till alternativ användning med kontor istället för bostäder för flexibilitet och som ger möjlighet för en framtida omvandling.



Figur 3. Tidig översiktsbild av planerad byggnation. Källa: Krook & Tjäder & Diös 251212.

¹ Inför samråd har storleken på byggrätten vid idrottshallen reviderats till 1 100 m² BTA. För trafikstringsberäkningarna har 2 000 m² BTA använts som beräkningsgrund. Beräknade trafikmängder kan av den anledningen ligga lite i överkant även om skillnaden bedöms försumbar.

4 TRAFIKPROGNOS

I detta avsnitt redovisas den planerade exploateringen som legat till grund för beräkningarna, samt antaganden och resultat för genomförd trafikprognos.

4.1 TRAFIKALSTRING

Trafikalstringen från planerad byggnation har beräknats med hjälp av Trafikverkets trafikstringsverktyg. Kontrollberäkningar har genomförts med antaganden och referenstal för att rimlighetsbedöma resultatet. Uppgifter om BTA har använts som indata för beräkningarna eftersom det är tidigt skede och lägenhetsfördelning och lägenhetsstorlekar inte är beslutade ännu.

I Trafikalstringsverktyget är det möjligt att fylla i var i kommunen exploateringen ligger. Det finns också möjlighet att fylla i påverkansparametrar om förutsättningar för resande med olika färdmedel och om kommunen arbetar med mobility management för att justera den skattade färdmedelsfördelningen. I beräkningarna har inga påverkansparametrar fyllts i vilket genererar en skattad bilandel på 39 procent. Andelen nyttotrafik är satt till 15 procent enligt alstringsverktygets ingångsvärde. Enligt dessa beräkningar resulterar exploateringen i en tillkommande trafikstring motsvarande 250 ÅDT (årsmedeldygnstrafik), inklusive nyttotrafik. Resultaten redovisas i Tabell 1.

Tabell 1. Resultat från beräkningar med trafikstringsverktyget.

	Exkl. nyttotrafik	Inkl. nyttotrafik
Antal bilresor per dygn	290	330
Uppskattat ÅDT, fordon per dygn	210	250
Uppskattat ÅVDT, fordon per dygn	240	270

Kontrollberäkningar har genomförts med antaganden om genomsnittlig lägenhetsstorlek och antal personer per lägenhet samt statistik från Sundsvalls kommun resvaneundersökning. Kontrollberäkningar har även genomförts baserat på antalet parkeringsplatser som behöver ordnas enligt kommunens parkeringsnorm utan eventuell reducering. Kontrollberäkningarna resulterar i en trafikstring på mellan 215² och 300³ ÅDT, inklusive nyttotrafik. Eftersom genomförda beräkningar med Trafikalstringsverktyget ligger inom samma spann har 250 ÅDT, inklusive nyttotrafik tillämpats i vidare hantering.

² Enligt parkeringstal om 8 bilparkeringsplatser per 1 000 m² BTA och 2 fordonsrörelser per parkeringsplats och dygn + nyttotrafik.

³ Genomsnittlig lägenhetsstorlek 61 m². 1,7 personer per lägenhet (SCB). 2 resor per dag och person, 69 % bilandel i Haga (RVU Sundsvall 2023). 1,4 person per bil och 15 % nyttotrafik.

4.1.1 Alternativ användning – kontor

Beräkningar har även genomförts för kontor som alternativ användning för en indikation om hur det skulle påverka trafiksituationen. Trafikalstringsverktyget anger att skattningarna för kontor har större osäkerhet än för bostäder. Av den anledningen har trafikalstringen för kontor beräknats med hjälp av antaganden och referensvärden från andra datakällor. Utgångspunkten för beräkningarna är precis som för bostäder 11 500 m² BTA kontor. Beräkningen grundar sig på följande referensvärden och antaganden.

- 40 anställda per 1000 m² BTA. Enligt beräkningsgrund från Sundsvalls kommun mobilitetsnorm.
- 50 procent närvarograd⁴.
- 2,5 resor per anställd. Antagande som motsvarar en resa tur- och retur samt att några anställda gör resor i tjänsten.
- 50 procent bilandel och fem procent nyttotrafik. Antagande med stöd i skattningar från trafikalstringsverktyget.

Beräkningar enligt antaganden och resonemang ovan resulterar i en trafikalstring för kontor på cirka 400 ÅDT, inklusive nyttotrafik.

4.2 TRAFIKPROGNOS

Den beräknade trafikalstringen för bostäder har adderats till befintliga trafikmängder för att uppskatta trafiken efter byggnationen av bostäder. Ingen generell trafikuppräknings har genomförts. Baldersvägen är en gata med förmodat låg genomfartstrafik och enligt trafikmätningar har Baldersvägen ungefär samma trafikmängder nu som 2013, till och med något lägre. Av dessa anledningar bedöms ingen generell trafikuppräknings vara nödvändig för omkringliggande gator. All tillkommande trafik (cirka 250 fordon per dygn) antas nyttja infarten mot det planerade parkeringsgaraget. På Baldersvägen antas den tillkommande trafiken från exploateringen fördela sig på samma sätt som i nuläget, det vill säga 44 procent västerut och 56 procent österut. Ingen direkt trafikökning bedöms ske på Gustav Adolfsvägen eller Kungsvägen/Kristinavägen. Andelen tung trafik antas vara oförändrad på de studerade gatorna. För bullerberäkningarna efterfrågas andelen tung trafik uppdelat på medeltunga och tunga fordon, vilket redovisas i Tabell 2.

⁴ Referensvärden på mellan 40 och 65 procent närvarograd förekommer. Sundsvalls kommun mobilitetsnorm har anger 30 procent belägningsgrad men antagandet har skruvats upp för att inte underskatta.



Figur 4. Prognosticerade trafikmängder efter planerad exploatering (motsvarande prognosår 2045). ADT = årsmedeldygnstrafik och AVDT = årsvardagsmedeldygnstrafik.

Tabell 2. Andel tung trafik uppdelat på medeltunga fordon (tunga fordon med två axlar, utan släp) och tunga fordon

Adress (väg)	Medeltunga fordon (kategori 2)	Tunga fordon (kategori 3)
Kungsvägen/Kristinavägen	3,4 %	2,3 %
Baldersvägen väst	4,1 %	0,3 %
Baldersvägen öst	4,1 %	0,3 %
Gustav Adolfsvägen	4,3 %	0,3 %

6 AVSLUTANDE RESONEMANG

Trafikprognoser är alltid förenade med en viss nivå av osäkerheter. Planeringen är i tidigt skede och det är möjligt att förutsättningarna förändras, exempelvis minskad exploateringsgrad eller förändrad lägenhetsfördelning. I dagsläget är utgångspunkten att fastigheten ska förtätas med bostäder, men detaljplanen är också tänkt att möjliggöra kontor för att öka sannolikheten att detaljplanen är relevant över tid. Denna flexibilitet innebär osäkerheter som kan påverka trafikmängderna vid ändrad inriktning. Kompletterande trafikstringsberäkningarna visar att kontor alstrar något mer trafik än motsvarande yta bostäder.

Planen möjliggör dessutom centrumverksamheter i bottenvåningen i lamellhuset mot Baldersvägen. Rimliga verksamhetstyper bedöms ha små verksamhetsytor och lokal funktion som innebär kortare resor och större andel resor med gång- och cykel. Exempel på verksamheter kan vara frisör, blombutik, café/restaurang eller liknande. Även om detta är en osäkerhet kopplat till trafikprognosen bedöms en omvandling från boendeyta till lokalyta i lamellhusets bottenvåning inte innebära någon omfattande trafikökning i förhållande till renodlade bostäder eller kontor. Beräkningarna i denna utredning har genomförts på ett övergripande plan för att kunna förhålla sig neutralt till identifierade osäkerhetsfaktorer.

Utöver osäkerheter kopplat till förändrade planeringsförutsättningar finns det möjlighet att genom planering styra resandebehovet och främja användandet av specifika färdmedel. Färdmedelsfördelningen från trafikstringsverket innebär en skattad bilandel om 39 procent för bostäder. Sundsvalls kommuns resvaneundersökning från 2023 redovisar en generell bilandel för stadsdelen Haga på 69 procent. Resvanor kan dock vara mycket lokala, kontextberoende och förändras över tid. Andelen resor med bil påverkas även av boendeform där boende i mindre lägenheter generellt har lägre bilinnehav än boende i småhus. Dessutom har Sundsvalls kommun ambitiösa mål om att minska motorfordonstrafiken, till 25 procent av alla resor 2040⁵.

Det finns även incitament för exploitören att vidta mobilitetsåtgärder för att minska efterfrågan på bilparkering och därav antalet parkeringsplatser som behöver anläggas inom fastigheten. Det är välbelagt att minskat parkeringsutbud, ökade kostnader för bil och åtgärder för att främja hållbart resande kan innebära minskat bilanvändande. Det innebär att det finns god potential att styra mot hållbara färdmedel och därigenom minska antalet fordonsrörelser till och från fastigheten. Eftersom resultatet från denna utredning ska användas som underlag till en bullerutredning har beräkningarna inte beaktat möjligheten att aktivt arbeta för minskat bilanvändande av anledning att inte underskatta tillkommande trafikmängder.

Avslutningsvis bedöms exploaterings påverkan på trafiksituationen i området vara försumbart och inga kapacitetsproblem bedöms uppstå i korsningarna mot Baldersvägen, givet beräknade trafikmängder i denna utredning.

⁵ Trafikstrategi Sundsvall 2021

VI ÄR WSP

WSP är ett av världens ledande konsultbolag och rådgivare inom samhällsutveckling. Vi utvecklar allt ifrån städer och transportsystem till vattenförsörjning och höga hus. Med 67 000 medarbetare i över 40 länder samlar vi experter inom analys och teknik, för att framtidssäkra världen. I Sverige har vi omkring 4 000 medarbetare.

Tillsammans med våra kunder tar vi fram innovativa lösningar för en mänsklig, trygg och välfungerande morgondag. Vi planerar, projekterar, designar och projektleder olika uppdrag inom transport och infrastruktur, fastigheter och byggnader, hållbarhet och miljö, energi och industri samt urban utveckling. Så tar vi ansvar för framtiden.

wsp.com

WSP

WSP Sverige AB

Org. nr:556057-4880

wsp.com

