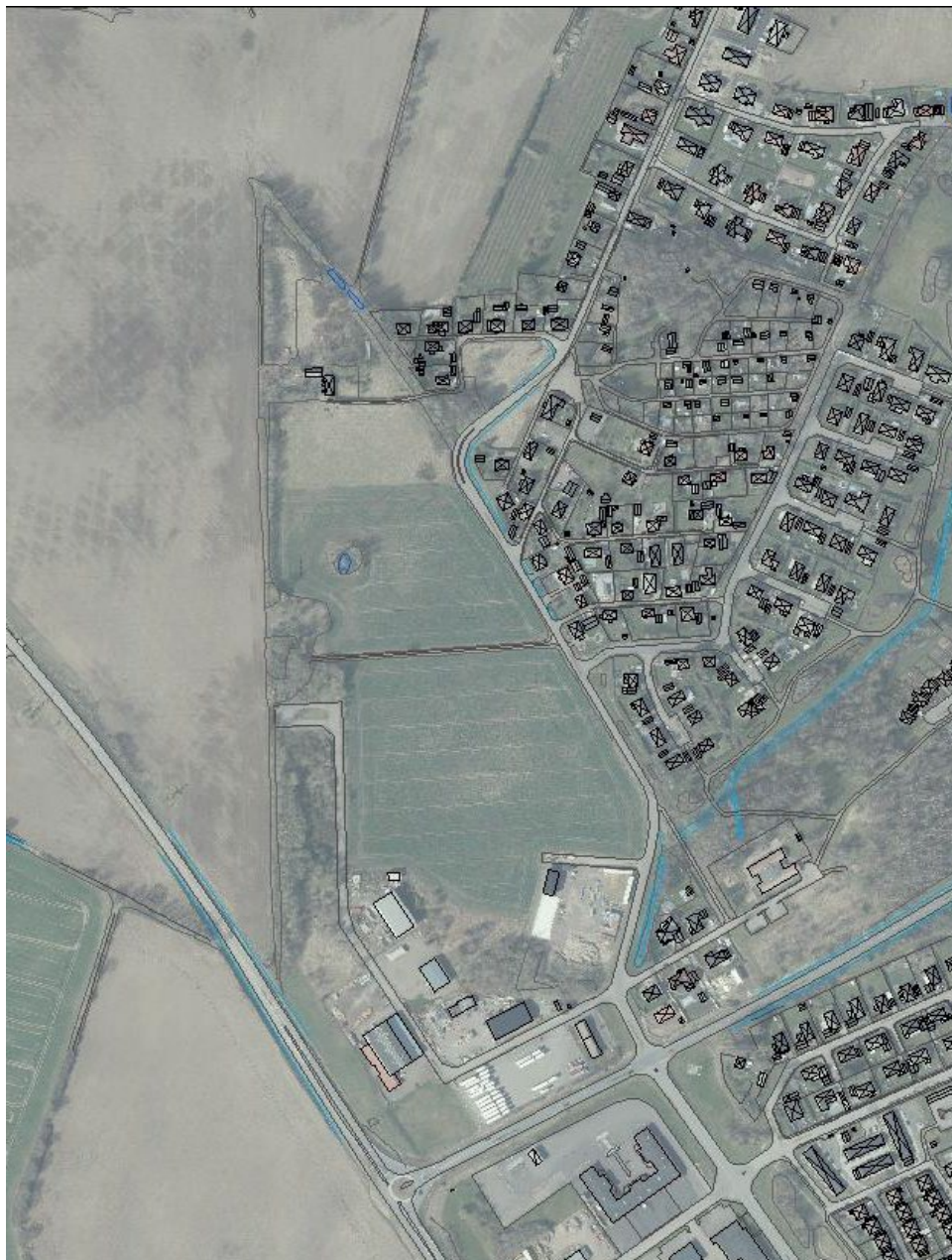


PM trafik och buller

Detaljplan del av Billesholms gård 10:1 m.fl. i Billesholm, Bjuvs kommun



Innehållsförteckning

1: Inledning

1.1 Bakgrund och syfte

2: Förutsättningar

2.1 Mål och strategier

2.2 Befintlig struktur

2.3 Trafiken i nuläget

2.4 Prognos trafikflöde 2040 utan exploatering

3: Trafikalstring

3:1 Trafikalstring planområdet

3.2 Trafikalstring cirkulationsplats

3.3 Trafikflöde sammanfattning

4: Buller

4.1 Beräkningsmetod

4.2 Trafikflöden och hastigheter

4.3 Allmänt om buller

4.4 Riktvärden för trafikbuller vid bostäder

4.5 Riktvärden för industri- och verksamhetsbuller vid bostäder

4.6 Resultat och slutsatser bullerberäkning

5: Åtgärdsförslag

Bilagor

Bilaga 1 Årsmedeldygn för väg 109

Bilaga 2 Årsmedeldygn för väg 110

Bilaga 3 Årsmedeldygn för Ljungsgårdsvägen

Bilaga 4 Trafikalstringsberäkning

Bilaga 5 Beräkning av vägtrafikbuller

1. Inledning

Bjuvs kommun har påbörjat ett detaljplanearbete för fastigheterna del av Billesholms gård 10:1 med flera. Planområdet ligger i nordvästra Billesholm och är cirka 10 hektar stort. Området avgränsas av Tjutebrovägen i väst, Ljungsgårdsvägen i öst, Kungsgårdsvägen i söder och Blomstervägen i norr.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för industri- och verksamhetsbebyggelse.



Planområdet markerat med rött.

1.1 Bakgrund och Syfte

Detta PM för trafik och buller syftar till att redogöra för dagens trafiksituation samt den samlade trafikstring detaljplanen beräknas medföra. Utredningen ska även redogöra för beräknade nivåer av trafikbuller.

2 Förutsättningar

I detta kapitel sammanställs de, för PM:et, gällande förutsättningarna i form av tidigare framtagna utredningar och handlingar samt en nulägesbeskrivning av trafik och rörelser.

2.1 Mål och Strategier

Översiktsplan Bjuvs kommun

Den gällande översiktsplanen i Bjuv antogs av kommunfullmäktige 2009. Några av de mest relevanta målsättningarna i översiktsplanen är följande:

- Att utveckla kollektivtrafiken inom kommunen och till och från Bjuvs kommun för att främja såväl bosättning som företagsetablering inom kommunen.
- Att fortsätta utveckla Söderåsen till ett regionalt centrum för natur, turism och rekreation.
- Att verka för en utbyggnad av gång- och cykelvägar.
- Att utveckla kollektivtrafiken inom och till/från kommunen med turtäthet timmestrafik i pendlartider och för övrigt varannan timmestrafik mellan huvudorterna kl. 06-22 mån-fre.
- Att arbeta för ett miljöanpassat transportsystem innebärande bl.a. att Söderåsbanan är en nödvändig kommunikationsled för planeringen för ett uthålligt samhälle i västra Skåne.
- Att samordna olika typer av trafik.

Strukturplan för Familjen Helsingborg

De elva kommunerna i nordvästra Skåne har tagit fram gemensamma ställningstaganden för översiktlig planering i form av *Strukturplan för Familjen Helsingborg* (antagen år 2013). Strukturplanen har tagits fram genom successiv förankring hos de inblandade kommunerna. Strukturplanen visar kommunernas gemensamma ställningstaganden samt konkretiserar Region Skånes Strukturbild och ger stöd till respektive kommuns översiktsplan.

I strukturplanen identifieras Bjuv som en av de elva centralorterna i delregionen med goda kopplingar med kollektivtrafik och via vägnätet till regionens olika delar. Tre viktiga framgångsfaktorer för Familjen Helsingborgs utveckling pekas ut:

- Satsningar på infrastruktur
- Kvaliteter i landskap och näringsliv
- Utveckling av regionalt viktiga orter

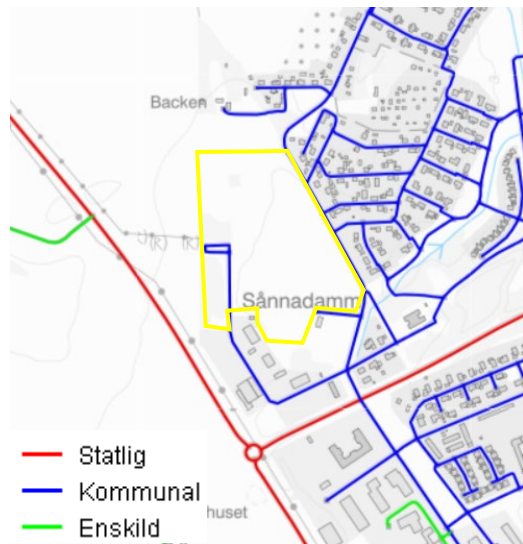
Mobilitetsplan för Skåne

Region Skåne har tagit fram *Mobilitetsplan för Skåne* med en målbild för resandet i Skåne år 2030. Målbilden uttrycks i färdmedelsfördelning för resandet, och eftersom den varierade geografin i Skåne skapar olika lokala förutsättningar uttrycks färdmedelandelsmål olika för olika typer av landsbygd och tätorter. Målbilden för tätorter utan stadsbuss år 2030 (där Bjuv inkluderas) är att ca 45% av resorna utgörs av hållbara resor såsom gång, cykel och kollektivtrafik.

2.2 Befintlig struktur

Planområdet angränsar i väster till den statliga vägen 110, Tjutebrovägen, vilken förbinder Landskrona-Bjuv-Åstorp. Väg 110 övergår strax söder om planområdet till den statliga vägen 109, Kungsgårdsvägen, som förbinder Helsingborg-Bjuv-Åstorp. Hastighetsgränsen på väg 109 är 70 km/tim och på väg 110 80 km/tim som sedan övergår till 90 km/tim.

Planområdet ligger i direkt anslutning till de kommunala vägarna Filgatan och Skruvgatan, som sedan ansluter till kommunala vägen Ljungsgårdsvägen, för att därefter ansluta till väg 109. Hastighetsgränsen på de anslutande kommunala vägarna är 50 km/tim.



Befintligt vägnät med väghållare samt planområde markerat i gult.

2.3 Trafiken i nuläget

För att få en bild av befintlig trafiksituation och kunna bedöma planområdets påverkan på det omgivande gatunätet har trafikmängder hämtats från Trafikverket. År 2021 uppmättes årsmedeldygnstarfiken (ÅDT) på väg 109 för persontrafik till 5651 fordon och för tung trafik till 298 fordon. På väg 110 uppmättes 2021 ÅDT för persontrafik till 6604 fordon och för tung trafik till 395 fordon.

Årsmedeldygnstrafik

| Avsnitt | Fr o m | Till | Mätkod | Mätår | Mätriktning | ADT(OS) Samtliga fordon | ADT(OS) Tunga fordon | ADT(OS) Axelpar |
|---------|------------|------------|--------|-------|-------------|----------------------------|-------------------------|--------------------|
| 3210350 | 1994-01-01 | 1997-01-01 | 2 | 1994 | 0 | 4384±(8%) | 360±(14%) | 4687±(8%) |
| 3210350 | 1997-01-01 | 2001-01-01 | 2 | 1997 | 0 | 4544±(8%) | 391±(13%) | 4872±(8%) |
| 3210350 | 2001-01-01 | 2005-01-01 | 2 | 2001 | 0 | 4617±(9%) | 387±(13%) | 4946±(9%) |
| 3210350 | 2005-01-01 | 2009-01-01 | 2 | 2005 | 0 | 5193±(7%) | 444±(10%) | 5587±(7%) |
| 3210350 | 2009-01-01 | 2013-01-01 | 2 | 2009 | 0 | 5393±(8%) | 465±(11%) | 5749±(8%) |
| 3210350 | 2013-01-01 | 2017-01-01 | 2 | 2013 | 0 | 5574±(8%) | 503±(10%) | 5940±(8%) |
| 3210350 | 2017-01-01 | 2021-01-01 | 2 | 2017 | 0 | 5980±(7%) | 596±(8%) | 6465±(7%) |
| 3210350 | 2021-01-01 | 9999-12-31 | 2 | 2021 | 0 | 5949±(10%) | 298±(17%) | 6445±(10%) |

Fältförklaring

Observera att ÅDT-siffrorna för mätåret 2020 och 2021, rödmarkerade år, kan vara påverkade av COVID-19.

Utdrag ur bilaga 1. ÅDT för väg 109.

Årsmedeldygnstrafik

| Avsnitt | Fr o m | Till | Mätkod | Mätår | Mätriktning | ÅDT(OS) Samtliga fordon | ÅDT(OS) Tunga fordon | ÅDT(OS) Axelpar |
|---------|------------|------------|--------|-------|-------------|----------------------------|-------------------------|--------------------|
| 3210038 | 1994-01-01 | 1997-01-01 | 2 | 1994 | 0 | 5441±(8%) | 423±(14%) | 5849±(8%) |
| 3210038 | 1997-01-01 | 2001-01-01 | 2 | 1997 | 0 | 5872±(8%) | 444±(12%) | 6296±(8%) |
| 3210038 | 2001-01-01 | 2005-01-01 | 2 | 2001 | 0 | 5781±(8%) | 497±(11%) | 6234±(8%) |
| 3210038 | 2005-01-01 | 2009-01-01 | 2 | 2005 | 0 | 6371±(6%) | 558±(9%) | 6891±(6%) |
| 3210038 | 2009-01-01 | 2013-01-01 | 2 | 2009 | 0 | 6398±(8%) | 568±(11%) | 6938±(8%) |
| 3210038 | 2013-01-01 | 2017-01-01 | 2 | 2013 | 0 | 6558±(7%) | 580±(10%) | 7076±(7%) |
| 3210038 | 2017-01-01 | 2021-01-01 | 2 | 2017 | 0 | 7116±(7%) | 675±(8%) | 7738±(7%) |
| 3210038 | 2020-12-04 | 2021-01-01 | 2 | 2017 | 1 | 3594±(9%) | 361±(10%) | 3933±(9%) |
| 3210038 | 2020-12-04 | 2021-01-01 | 2 | 2017 | 2 | 3523±(9%) | 315±(10%) | 3804±(9%) |
| 3210038 | 2021-01-01 | 9999-12-31 | 2 | 2021 | 0 | 6999±(9%) | 395±(14%) | 7695±(9%) |
| 3210038 | 2021-01-01 | 9999-12-31 | 2 | 2021 | 1 | 3510±(11%) | 209±(20%) | 3867±(11%) |
| 3210038 | 2021-01-01 | 9999-12-31 | 2 | 2021 | 2 | 3488±(11%) | 185±(22%) | 3828±(11%) |

Fältförklaring

Observera att ÅDT-siffrorna för mätåret 2020 och 2021, rödmarkerade år, kan vara påverkade av COVID-19.

Utdrag ur bilaga 2. ÅDT för väg 110.

En trafikmätning har gjorts på den kommunala vägen Ljungsgårdsvägen. På Ljungsgårdsvägen uppmättes 2024 ÅDT för persontrafik till 357 fordon och 2024 ÅDT för tung trafik till 690 fordon.

Detaljerad utvärdering den 2 april 2024, 10:59 till den 9 april 2024, 10:42

| Utvärdering: | Från - Till | Dagar | Rikt. | Genomsnittlig trafik | | | | | | | | | | |
|----------------|-------------|-------|-------|----------------------|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|---------------|----------------|-----|
| | | | | Dag: | | Kväll: | | Natt: | | 16 timmar: | | ÅDT | | |
| | | | | 06:00 - 18:59 | | 19:00 - 21:59 | | 22:00 - 05:59 | | 06:00 - 21:59 | | 00:00 - 23:59 | | |
| Dagar | | | | 6,978 | | 7 | | 7 | | 6,982 | | 6,988 | | |
| | | | | ÅT fordon/tim | ÅT rdon/13timm | ÅT fordon/tim | ÅT rdon/3timm | ÅT fordon/tim | ÅT rdon/8timm | ÅT fordon/tim | ÅT rdon/16timm | ÅT fordon/tim | ÅT rdon/24timm | ÅDT |
| Vardagstrafik: | mån - fre | 4,988 | + | 53 | 693 | 30 | 91 | 5 | 38 | 49 | 783 | 34 | 820 | |
| | | | - | 20 | 259 | 6 | 19 | 2 | 15 | 17 | 278 | 12 | 292 | |
| | | | T | 73 | 951 | 37 | 109 | 7 | 53 | 66 | 1061 | 46 | 1113 | |
| Helgtrafik: | lör - sön | 2 | + | 39 | 508 | 36 | 106 | 6 | 44 | 38 | 614 | 27 | 658 | |
| | | | - | 14 | 180 | 11 | 32 | 2 | 15 | 13 | 212 | 9 | 227 | |
| | | | T | 53 | 688 | 46 | 138 | 7 | 59 | 52 | 826 | 37 | 885 | |
| Total trafik: | | 6,988 | + | 49 | 640 | 32 | 95 | 5 | 39 | 46 | 735 | 32 | 774 | |
| | | | - | 18 | 236 | 8 | 23 | 2 | 15 | 16 | 259 | 11 | 274 | |
| | | | T | 67 | 876 | 39 | 118 | 7 | 54 | 62 | 994 | 44 | 1047 | |

Utdrag ur bilaga 3. ÅDT för Ljungsgårdsvägen.

2.4 Prognos trafikflöde 2045 utan exploatering

Det framtida trafikflödet, utan exploatering enligt detaljplanen, har beräknats med hjälp av Trafikverkets basprognoser 2024-04-02. Enligt prognosen kommer trafikarbetet för vägtrafiken i Skåne län att ha en årlig tillväxt på 1,13 % för personbil och en årlig tillväxt på 1,33 % för lastbil under år 2019–2045. Utifrån basprognosen beräknas trafikflödet år 2045 öka till cirka 7400 fordon/dygn för personbilar och 409 fordon/dygn för lastbil på väg 109, 8648 fordon/dygn för personbil och 542 fordon/dygn för lastbil på väg 110 och 452 fordon/dygn för personbil och 911 fordon/dygn för lastbil på Ljungsgårdsvägen.

3 Trafikalstring

3.1 Trafikalstring planområdet

Då syftet med planarbetet är att skapa en flexibel detaljplan som inte låser området till specifika verksamheter finns det endast begränsade uppgifter om framtida exploatering inom området. För att få fram uppgifter om antal anställda för del av verksamhetsbebyggelsen har en jämförelse gjorts av de verksamheter som finns i Billesholm idag och antal anställda per respektive verksamhet. För ett område motsvarande 30 000 kvm, med industribebyggelse, har kommunen fått uppgifter om antal anställda från Höganäs Borgestad som ska flytta sin verksamhet till området.

Planen möjliggör i huvudsak för verksamhet- och industribebyggelse. Ytan för verksamheter inom planområdet är cirka 50 000 m² och ytan för industri cirka 30 000 m². Kommunen planerar tillåta att BYA utgör 60 % av ytan, dvs 30 000 m² BYA respektive 18 000 m² BYA.

En trafikstringsanalys har genomförts med Trafikverkets trafikstringsverktyg för att beräkna hur mycket trafik den framtida industri- och verksamhetsbebyggelsen kan förväntas ge upphov till. Som grund för trafikstringsberäkningen har följande uppgifter och antaganden använts:

- Området får utifrån sitt läge anses ligga i en mindre tätort i kommunen
- Användningen småindustri/hantverkare och större industri har angivits
- Antal anställda för småindustri/hantverkare uppgår till cirka 220 personer
- Antal anställda för större industri uppgår till cirka 45 personer
- Biltrafik: Tillgång till parkeringsplatser, prioritering av bilvägnät, förväntat bilinnehav
- Kollektivtrafik: Närhet till, turtäthet, standard på fordon, prioritering i kommunens planering
- Gång- och cykelvägar: Avstånd till lokalt centrum, utformning av gång- och cykelnätet, trygghet för fotgängare, prioritering av gång- och cykeltrafik, höjdskillnader

Med ovanstående parametrar som indata och andra värden som avstånd mellan olika färdmedel till målpunkter i tätorten har trafiken till och från den framtida bebyggelsen i området skattats till ca 1187 bilar/dygn ÅDT (exklusive nyttotrafik).

Med ett antagande om att nyttotrafiken utgör 10% av den totala trafiken genererar planområdet totalt ca 1320 fordon per dygn.

3.2 Trafikalstring cirkulationsplats

2019 genomförde Trafikverket *PM känslighetsanalys Länsväg 110 Bjuv – Billesholm*. Känslighetsanalysen innefattar bland annat beräkningar utifrån ett worst case scenario. Worst case-scenariot utgår från belastningen i en cirkulationsplats, baserat på genomförda trafikmätningar från 2014 (maxtimme förmiddag/eftermiddag) och en riktningsfördelning på 60/40 med E4:an som målpunkt på förmiddagen och riktning österut från E4 som målpunkt under eftermiddagen.

Högsta belastningsgrad beräknas till 0,57 i cirkulationen. Cirkulationen beräknas ha kapacitet för 1204, 1253 respektive 1071 fordon/timme beroende på körriktning.

Planområdet antas alstra sammanlagt 1320 fordon/dygn, vilket blir 55 fordon/timme. Cirkulationen har därmed kapacitet att hantera trafiken från planområdet.

| Kapacitet och körlängder per körfält | | | | | | | |
|--------------------------------------|---------|----------|-------------|-----------------|-----------------|-------------------------|--------------|
| Tillfart | Körfält | Riktning | Flöde (f/t) | Kapacitet (f/t) | Belastningsgrad | Körlängd (antal fordon) | |
| | | | | | | Medel | 90-percentil |
| A-väg 110 väster | 1 | RV | 689 | 1204 | 0.57 | 0.4 | 0.7 |
| B-kungsgårdsvägen /109 | 1 | HV | 483 | 1253 | 0.39 | 0.1 | 0.1 |
| C-väg 110 öster | 1 | HR | 442 | 1071 | 0.41 | 0.3 | 0.4 |

Utdrag ur *PM känslighetsanalys Länsväg 110 Bjuv – Billesholm*.

3.3 Trafikflöde sammanfattning

Det framtida trafikflödet har beräknats med hjälp av Trafikverkets basprognoser 2024-04-02. Enligt prognosen kommer trafikarbetet för vägtrafiken i Skåne län att ha en årlig tillväxt på 1,13 % för personbil och 1,33% för lastbil under år 2019–2045.

Trafikflödet utgår från en fördelning på 60/40 till och från planområdet. 60 % kommer från väster via väg 110 och tillbaka medan 40% kör från öster på väg 109 och tillbaka. Alla bilar till och från planområdet måste passera Ljungsgårdsvägen, så där har ingen fördelning gjorts. Antagandet baseras på riktningsfördelningen enligt *PM känslighetsanalys Länsväg 110 Bjuv – Billesholm*.

| Personbil | ÅDT nuläge | ÅDT nollalternativ (2045) | ÅDT planförslag (2026) | ÅDT planförslag (2045) |
|---------------|------------------|---------------------------|------------------------|------------------------|
| Väg 109 | 5 651 f/d (2021) | 7400 f/d | 6453 f/d | 7989 f/d |
| Väg 110 | 6 604 f/d (2021) | 8648 f/d | 7698 f/d | 9530 f/d |
| Ljungsgårdsv. | 357 f/d (2024) | 452 f/d | 1552 f/d | 1921 f/d |

| Lastbil | ÅDT nuläge | ÅDT nollalternativ (2045) | ÅDT planförslag (2026) | ÅDT planförslag (2045) |
|---------------|----------------|---------------------------|------------------------|------------------------|
| Väg 109 | 298 f/d (2021) | 409 f/d | 371 f/d | 477 f/d |
| Väg 110 | 395 f/d (2021) | 542 f/d | 502 f/d | 645 f/d |
| Ljungsgårdsv. | 690 f/d (2024) | 911 f/d | 841 f/d | 1081 f/d |

4 Buller

4.1: Beräkningsmetod

Den beräknade trafikstringen har använts som underlag för att beräkna bullret. Beräkningar har gjorts i Buller väg II ver. 1.1.0. Trivector AB enligt Naturvårdsverkets modell, rev 1996.

4.2: Trafikflöden och hastigheter

Trafiken för väg 110, väg 109 och Ljungsgårdsvägen i planområdets direkta närhet utgår från trafiksiffrorna som angivits ovan under 3.3. Hastigheter utgår från Trafikverkets NVDB.

| Personbil | ÅDT planförslag (2026) | ÅDT planförslag (2045) | Hastighet |
|------------------|------------------------|------------------------|-----------|
| Väg 109 | 6453 f/d | 7989 f/d | 70 km/h |
| Väg 110 | 7698 f/d | 9530 f/d | 80 km/h |
| Ljungsgårdsvägen | 1552 f/d | 1921 f/d | 50 km/h |

| Lastbil | ÅDT planförslag (2026) | ÅDT planförslag (2045) | Hastighet |
|------------------|------------------------|------------------------|-----------|
| Väg 109 | 371 f/d | 477 f/d | 70 km/h |
| Väg 110 | 502 f/d | 645 f/d | 80 km/h |
| Ljungsgårdsvägen | 841 f/d | 1081 f/d | 50 km/h |

4.3 Allmänt om buller

Buller är enkelt uttryckt ett oönskat ljud, som upplevs störande och helst undviks. Buller påverkar hälsa och välbefinnande och hamnar högt på listan över allvarigare störningar i samhället. Negativa effekter av buller kan vara sömnsvårigheter, stress, förhöjt blodtryck, problem att kommunicera, minskad koncentrationsförmåga samt hörselskador.

För beskrivning av ljud vars styrka är konstant i tiden används oftast ljudnivå i decibel med beteckningen dBA. Indexet "A" anger att ljudets frekvenser har viktats på ett sätt som motsvarar hur det mänskliga örat uppfattar ljud. Detta störningsmått är enkelt att arbeta med och kan direkt mätas med en ljudnivåmätare. I Sverige används två störningsmått för trafikbuller; ekvivalent respektive maximal ljudnivå. Med ekvivalent ljudnivå avses en form av medelljudnivå under en given tidsperiod. För trafikbuller är tidsperioden i de flesta fall ett dygn. Den maximala ljudnivån är den högsta förekommande ljudnivån under exempelvis en fordonspassage.

För industribuller är tidsperioden i de flesta fall lika med arbetstiden. Förenklat kan man säga att den maximala ljudnivån är den högsta förekommande ljudnivån under ett arbetsmoment.

Luftljud är ljud som transporteras genom luften från bullerkällan till mottagarens öra. När vi i vardagslag talar om buller är det i allmänhet luftljud som avses. Enheten för luftljud är i dagligt tal decibel [dBA]. Decibel är ett logaritmiskt måttetal (Briggska logaritmen). Detta innebär bland annat att vid addition av buller från två lika starka bullerkällor ökar ljudnivån med 3 dBA. På samma sätt ger en fördubbling/halvering av trafikmängden 3 dBA högre/lägre ekvivalent ljudnivå.

4.4 Riktvärden för trafikbuller vid bostäder

Det finns en förordning till miljöbalken (Förordning 2015:216 om trafikbuller vid bostadsbyggnader 3 §) med bestämmelser om riktvärden för trafikbuller utomhus vid bostadsbyggnader. Förordningen ska tillämpas vid bedömningen av om kravet på förebyggande av olägenhet för människors hälsa i fråga om omgivningsbuller är uppfyllt vid planläggning samt i ärenden om förhandsbesked och bygglov utanför detaljplan. Förordningen anger också vilka åtgärder som bör vidtas vid förhöjda bullervärden. Riktvärdena i bullerförordningen är följande:

1. 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad, och
2. 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden.

Samma värden gäller för bostäder om högst 35 kvadratmeter förutom att riktvärdet för ekvivalentnivån vid fasad istället är 65 dBA.

Om bullret vid en exponerad fasad överskrids bör en skyddad sida uppnås där bullret uppgår till högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå och högst 70 dBA maximal ljudnivå vid fasad mellan kl. 22.00 – 06.00. Som minst ska hälften av bostadsrummen vändas mot

den skyddade sidan. Även här gäller högst 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden. Maximalnivån vid uteplats bör inte överskridas med mer än 10 dBA maximal ljudnivå fem gånger per timme mellan kl. 06.00 – 22.00.

För befintlig bostadsbebyggelse byggda före 1997, utan ny- eller väsentlig ombyggnad av väg eller spår, gäller följande riktvärden enligt Naturvårdsverkets publikation "Riktvärden för buller från väg- och spårtrafik vid befintliga bostäder", oktober 2016, rev juni 2017.

1. 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad, buller från väg
2. 55 dBA maximal ljudnivå inomhus natt, buller från spår*

*Motsvarar en utomhusnivå vid fasad på ca 85 dBA. Får överskridas maximalt 1–5 ggr/årsmedelnatt i rum för sömn och vila.

4.5 Riktvärden för industri- och verksamhetsbuller vid bostäder

Naturvårdsverket har gett ut en vägledning för industri- och annat verksamhetsbuller. I vägledningen anges förslag till riktvärden för ljudnivåer utomhus.

| | Leq dag (06–18) | Leq, kväll (18–22) samt lördag, söndag och helgdag (06–18) | Leq, natt (22–06) |
|--|--------------------|--|----------------------|
| Utgångspunkt för olägenhetsbedömning vid bostäder, skolor, förskolor och vårdlokaler | 50 dBA | 45 dBA | 40 dBA |

Ljudnivå från industri/verksamhet, frifältsvärde.

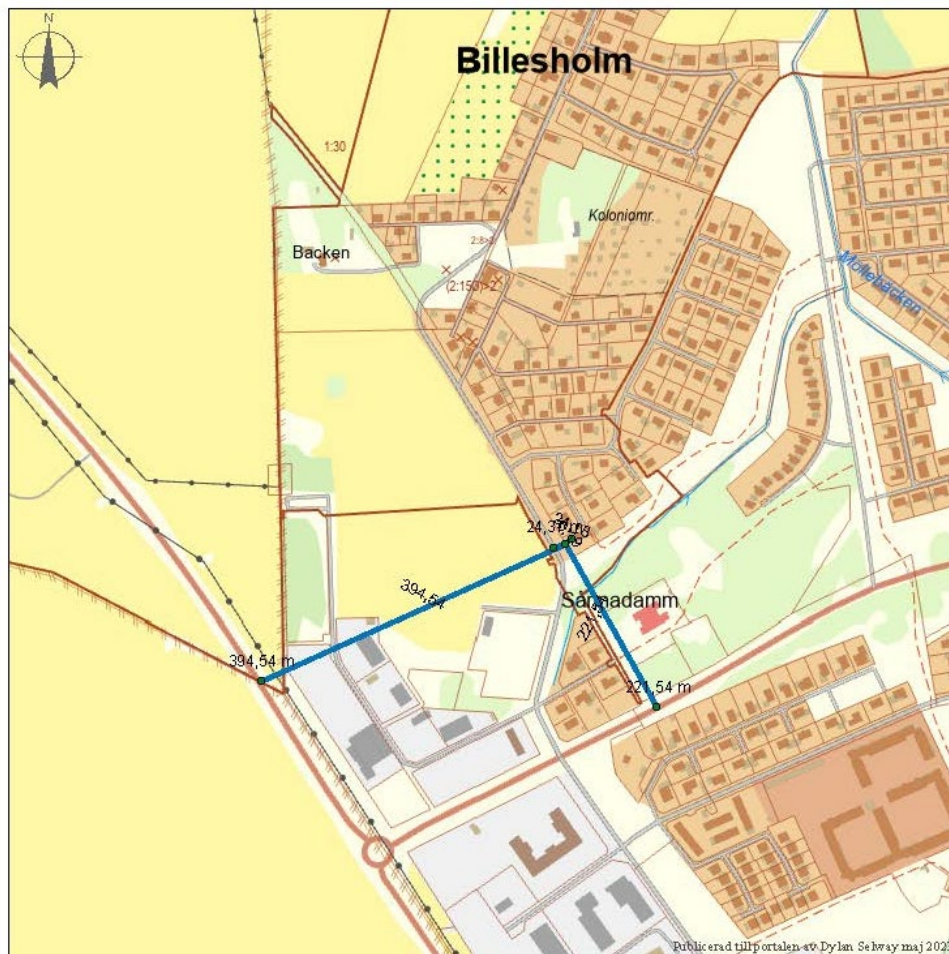
Utöver detta gäller:

- Maximala ljudnivåer, LFmax >55 dBA, bör inte förekomma nattetid klockan 22–06 annat än vid enstaka tillfällen.
- Vissa ljudkaraktärer är särskilt störningsframkallande. I de fall verksamhetens buller karakteriseras av ofta återkommande impulser som vid nitningsarbete, lossning av metallskrot och liknande, eller innehåller ljud med tydligt hörbara tonkomponenter, bör värdena i tabellen sänkas med 5 dBA.
- I de fall den bullrande verksamheten endast pågår en del av någon av tidsperioderna ovan, eller om ljudnivån från verksamheten varierar mycket, bör den ekvivalenta ljudnivån bestämmas för den tid då den bullrande verksamheten pågår. Dock bör den ekvivalenta ljudnivån bestämmas för minst en timme, även vid kortare händelser.

4.6 Resultat och slutsatser bullerberäkning

I Bilaga 4 redovisas frifältsvärden vid fasad för befintliga bostäder, byggda före 1997, öster om Ljungsgårdsvägen som ligger närmast planområdet. Beräkningarna har utgått från år 2045.

Den ekvivalenta ljudnivån klaras med god marginal (58 dBA) vid fasad. Maxnivån utomhus uppgår till 73 dBA vilket understiger riktvärdena. Inga bullerdämpande åtgärder bedöms behövas.



Översikt avståndsberäkningar: fastighet Ljungsgård 4:5 till väg 110, väg 109 samt Ljungsgårdsvägen.

5. Åtgärdsförslag

Den tillkommande trafiken bedöms inte vara så omfattande att trafiksituationen i området skulle påverkas negativt eller att det skulle ske någon negativ påverkan på statlig väg.

Inga bullerdämpande åtgärder bedöms krävas för att kunna genomföra planförslaget baserat på resultaten ovan.



Avsnitt: 3210350 Län: M Vägnummer: 109

Årsmedeldygnstrafik

| Avsnitt | Fr o m | Till | Mätkod | Mätår | Mätriktning | ÅDT(OS) Samtliga fordon | ÅDT(OS) Tunga fordon | ÅDT(OS) Axelpar |
|---------|------------|------------|--------|-------|-------------|----------------------------|-------------------------|--------------------|
| 3210350 | 1994-01-01 | 1997-01-01 | 2 | 1994 | 0 | 4384±(8%) | 360±(14%) | 4687±(8%) |
| 3210350 | 1997-01-01 | 2001-01-01 | 2 | 1997 | 0 | 4544±(8%) | 391±(13%) | 4872±(8%) |
| 3210350 | 2001-01-01 | 2005-01-01 | 2 | 2001 | 0 | 4617±(9%) | 387±(13%) | 4946±(9%) |
| 3210350 | 2005-01-01 | 2009-01-01 | 2 | 2005 | 0 | 5193±(7%) | 444±(10%) | 5587±(7%) |
| 3210350 | 2009-01-01 | 2013-01-01 | 2 | 2009 | 0 | 5393±(8%) | 465±(11%) | 5749±(8%) |
| 3210350 | 2013-01-01 | 2017-01-01 | 2 | 2013 | 0 | 5574±(8%) | 503±(10%) | 5940±(8%) |
| 3210350 | 2017-01-01 | 2021-01-01 | 2 | 2017 | 0 | 5980±(7%) | 596±(8%) | 6465±(7%) |
| 3210350 | 2021-01-01 | 9999-12-31 | 2 | 2021 | 0 | 5949±(10%) | 298±(17%) | 6445±(10%) |

Fältförklaring

Observera att ÅDT-siffrorna för mätåret 2020 och 2021, rödmarkerade år, kan vara påverkade av COVID-19. Från och med 2021 har fordonsklassificeringen justerats, vilket betyder att antalet tunga fordon blir färre. Tidigare klassades vissa lätta men långa fordon felaktigt som tunga.

ÅDT uppdelat på del av dygn samt flera fordonskategorier

| Avsnittsnummer | Mätår | Mätriktning | Lätta fordon | | | Medeltunga fordon | | | Mycket tunga fordon | | |
|----------------|-------|-------------|--------------------|----------------------|---------------------|--------------------|----------------------|---------------------|---------------------|----------------------|---------------------|
| | | | Dag (kl. 06-18) | Kväll (kl. 18-22) | Natt (kl. 22-06) | Dag (kl. 06-18) | Kväll (kl. 18-22) | Natt (kl. 22-06) | Dag (kl. 06-18) | Kväll (kl. 18-22) | Natt (kl. 22-06) |
| 3210350 | 1994 | 0 | | | | | | | | | |
| 3210350 | 1997 | 0 | | | | | | | | | |
| 3210350 | 2001 | 0 | | | | | | | | | |
| 3210350 | 2005 | 0 | | | | | | | | | |
| 3210350 | 2009 | 0 | | | | | | | | | |
| 3210350 | 2013 | 0 | 3981 | 762 | 328 | 248 | 22 | 16 | 192 | 14 | 11 |
| 3210350 | 2017 | 0 | 4199 | 799 | 386 | 274 | 25 | 17 | 232 | 26 | 22 |
| 3210350 | 2021 | 0 | 4419 | 839 | 393 | 34 | 2 | 3 | 229 | 20 | 10 |

Fältförklaring

Observera att ÅDT-siffrorna för mätåret 2020 och 2021, rödmarkerade år, kan vara påverkade av COVID-19.

Sommarhalvårsdygnstrafik motorcyklar (1 april - 30 september)

| Avsnitt | Mätår | SDT mc |
|---------|-------|--------|
| 3210350 | 2009 | 51-100 |
| 3210350 | 2013 | 51-100 |
| 3210350 | 2017 | 51-100 |
| 3210350 | 2021 | 51-100 |

Medelantal axlar för tunga fordon

Mätår: 2021

| | Riktning 1 | Riktning 2 | Totalt |
|--|------------|------------|--------|
| Antal axlar tunga fordon tvåaxliga dragbilar | 216 | 241 | 457 |
| Antal axlar tunga fordon treaxliga dragbilar | 334 | 554 | 889 |
| Antal tunga fordon utan släp | 52 | 76 | 128 |
| Antal tunga fordon med släp | 72 | 98 | 170 |
| Medelantal axlar för tunga fordon | 4,4 | 4,6 | 4,5 |

Antal fordon och hastigheter

| Mätperiod | Skylt.hast | | Dag (06:00 - 22:00) | | | | Natt (22:00 - 06:00) | | | | Hela mätperioden | | | |
|-------------------------------------|------------|----------------|---------------------|-----|-----|-----|----------------------|----|-----|-----|------------------|-----|-----|-----|
| | | | PU | PS | TFU | TFS | PU | PS | TFU | TFS | PU | PS | TFU | TFS |
| 2001-03-02 12:00 - 2001-03-05 12:00 | 70 | Antal fordon | 10331 | 166 | 380 | 196 | 832 | 5 | 17 | 16 | 11163 | 171 | 397 | 212 |
| | | Medelhastighet | 59 | 55 | 54 | 47 | 59 | 56 | 54 | 46 | 59 | 55 | 54 | 47 |

Antal fordon och hastigheter

| | | | Dag (06:00 - 22:00) | | | | Natt (22:00 - 06:00) | | | | Hela mätperioden | | | |
|-------------------------------------|----|----------------|---------------------|-----|-----|-----|----------------------|----|----|----|------------------|-----|-----|-----|
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2001-03-05 12:00 - 2001-03-06 12:00 | 70 | Antal fordon | 4043 | 57 | 338 | 188 | 237 | 1 | 9 | 17 | 4280 | 58 | 347 | 205 |
| | | Medelhastighet | 58 | 51 | 52 | 45 | 56 | 57 | 53 | 43 | 58 | 51 | 52 | 44 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2001-05-17 09:00 - 2001-05-18 09:00 | 70 | Antal fordon | 4628 | 109 | 329 | 181 | 305 | 2 | 17 | 18 | 4933 | 111 | 346 | 199 |
| | | Medelhastighet | 59 | 56 | 52 | 45 | 59 | 53 | 53 | 50 | 59 | 56 | 52 | 45 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2001-08-09 09:00 - 2001-08-10 09:00 | 70 | Antal fordon | 4312 | 101 | 305 | 150 | 326 | 6 | 24 | 16 | 4638 | 107 | 329 | 166 |
| | | Medelhastighet | 59 | 54 | 53 | 46 | 60 | 57 | 55 | 41 | 59 | 54 | 53 | 45 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2001-08-10 09:00 - 2001-08-13 09:00 | 70 | Antal fordon | 10901 | 330 | 490 | 228 | 964 | 18 | 71 | 20 | 11865 | 348 | 561 | 248 |
| | | Medelhastighet | 59 | 55 | 55 | 47 | 60 | 54 | 56 | 48 | 59 | 55 | 55 | 47 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2001-11-07 09:00 - 2001-11-08 09:00 | 70 | Antal fordon | 4463 | 45 | 308 | 172 | 266 | 5 | 11 | 14 | 4729 | 50 | 319 | 186 |
| | | Medelhastighet | 57 | 53 | 52 | 44 | 59 | 41 | 62 | 38 | 57 | 52 | 52 | 43 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2005-03-18 12:00 - 2005-03-21 12:00 | 70 | Antal fordon | 12343 | 253 | 502 | 259 | 961 | 11 | 34 | 10 | 13304 | 264 | 536 | 269 |
| | | Medelhastighet | 60 | 54 | 55 | 47 | 60 | 56 | 61 | 54 | 60 | 54 | 56 | 47 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2005-03-21 12:00 - 2005-03-22 12:00 | 70 | Antal fordon | 4705 | 115 | 364 | 244 | 261 | 5 | 17 | 11 | 4966 | 120 | 381 | 255 |
| | | Medelhastighet | 59 | 52 | 54 | 47 | 57 | 52 | 55 | 49 | 59 | 52 | 54 | 47 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2005-05-31 11:00 - 2005-06-01 11:00 | 70 | Antal fordon | 4628 | 101 | 356 | 231 | 327 | 7 | 21 | 19 | 4955 | 108 | 377 | 250 |
| | | Medelhastighet | 59 | 54 | 54 | 48 | 60 | 50 | 60 | 47 | 59 | 54 | 54 | 48 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2005-08-04 10:00 - 2005-08-05 10:00 | 70 | Antal fordon | 4377 | 126 | 347 | 192 | 296 | 7 | 22 | 20 | 4673 | 133 | 369 | 212 |
| | | Medelhastighet | 59 | 55 | 55 | 46 | 61 | 61 | 53 | 55 | 59 | 55 | 55 | 47 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2005-08-05 10:00 - 2005-08-08 10:00 | 70 | Antal fordon | 13182 | 433 | 591 | 261 | 1021 | 20 | 44 | 20 | 14203 | 453 | 635 | 281 |
| | | Medelhastighet | 60 | 56 | 57 | 50 | 60 | 57 | 57 | 52 | 60 | 56 | 57 | 50 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2005-11-02 11:00 - 2005-11-03 11:00 | 70 | Antal fordon | 5011 | 107 | 352 | 192 | 312 | 11 | 20 | 15 | 5323 | 118 | 372 | 207 |
| | | Medelhastighet | 58 | 55 | 54 | 49 | 60 | 43 | 62 | 48 | 58 | 54 | 54 | 49 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2009-01-16 08:00 - 2009-01-19 08:00 | 70 | Antal fordon | 10957 | 178 | 583 | 205 | 950 | 7 | 35 | 24 | 11907 | 185 | 618 | 229 |
| | | Medelhastighet | 57 | 54 | 53 | 45 | 57 | 53 | 57 | 54 | 57 | 54 | 53 | 46 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2009-01-19 08:00 - 2009-01-20 08:00 | 70 | Antal fordon | 4653 | 76 | 437 | 206 | 278 | 1 | 15 | 12 | 4931 | 77 | 452 | 218 |
| | | Medelhastighet | 55 | 51 | 51 | 44 | 58 | 43 | 50 | 46 | 55 | 51 | 51 | 44 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2009-04-21 09:00 - 2009-04-22 09:00 | 70 | Antal fordon | 5125 | 125 | 419 | 235 | 340 | 4 | 17 | 9 | 5465 | 129 | 436 | 244 |
| | | Medelhastighet | 58 | 54 | 51 | 46 | 59 | 59 | 55 | 51 | 58 | 54 | 51 | 46 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2009-07-23 08:00 - 2009-07-24 08:00 | 70 | Antal fordon | 4249 | 124 | 301 | 93 | 373 | 9 | 19 | 8 | 4622 | 133 | 320 | 101 |
| | | Medelhastighet | 58 | 56 | 52 | 46 | 61 | 60 | 60 | 51 | 58 | 56 | 53 | 47 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2009-07-24 08:00 - 2009-07-27 08:00 | 70 | Antal fordon | 11573 | 339 | 466 | 131 | 1229 | 10 | 52 | 8 | 12802 | 349 | 518 | 139 |
| | | Medelhastighet | 59 | 55 | 54 | 49 | 60 | 58 | 57 | 61 | 59 | 55 | 54 | 49 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2009-10-29 09:00 - 2009-10-30 09:00 | 70 | Antal fordon | 5089 | 110 | 467 | 244 | 365 | 1 | 12 | 15 | 5454 | 111 | 479 | 259 |
| | | Medelhastighet | 57 | 51 | 50 | 46 | 56 | 42 | 53 | 44 | 57 | 51 | 50 | 46 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2013-03-08 10:00 - 2013-03-11 10:00 | 50 | Antal fordon | 12220 | 219 | 609 | 212 | 929 | 9 | 49 | 8 | 13149 | 228 | 658 | 220 |
| | | Medelhastighet | 58 | 54 | 54 | 48 | 59 | 45 | 55 | 51 | 58 | 53 | 54 | 48 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |

Antal fordon och hastigheter

| | | | Dag (06:00 - 22:00) | | | | Natt (22:00 - 06:00) | | | | Hela mätperioden | | | |
|-------------------------------------|----|----------------|---------------------|-----|-----|-----|----------------------|----|----|----|------------------|-----|-----|-----|
| | | | | | | | | | | | | | | |
| 2013-03-11 10:00 - 2013-03-12 10:00 | 50 | Antal fordon | 4789 | 68 | 414 | 172 | 290 | 5 | 21 | 6 | 5079 | 73 | 435 | 178 |
| | | Medelhastighet | 57 | 52 | 53 | 48 | 58 | 59 | 53 | 47 | 57 | 52 | 53 | 48 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2013-05-27 10:00 - 2013-05-28 10:00 | 50 | Antal fordon | 5413 | 138 | 459 | 203 | 357 | 2 | 25 | 12 | 5770 | 140 | 484 | 215 |
| | | Medelhastighet | 56 | 53 | 52 | 44 | 57 | 48 | 56 | 49 | 56 | 52 | 53 | 45 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2013-08-22 09:00 - 2013-08-23 09:00 | 50 | Antal fordon | 5240 | 121 | 449 | 201 | 316 | 4 | 24 | 13 | 5556 | 125 | 473 | 214 |
| | | Medelhastighet | 57 | 55 | 52 | 47 | 59 | 48 | 54 | 50 | 57 | 54 | 52 | 47 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2013-08-23 09:00 - 2013-08-26 09:00 | 50 | Antal fordon | 14196 | 410 | 754 | 320 | 1083 | 11 | 46 | 14 | 15279 | 421 | 800 | 334 |
| | | Medelhastighet | 58 | 54 | 54 | 48 | 59 | 59 | 55 | 49 | 58 | 54 | 54 | 48 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2013-11-12 09:00 - 2013-11-13 09:00 | 50 | Antal fordon | 5053 | 69 | 467 | 163 | 307 | 3 | 19 | 8 | 5360 | 72 | 486 | 171 |
| | | Medelhastighet | 55 | 52 | 52 | 47 | 57 | 60 | 54 | 53 | 55 | 52 | 52 | 48 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2017-03-14 08:00 - 2017-03-15 08:00 | 50 | Antal fordon | 5276 | 79 | 524 | 232 | 334 | 0 | 26 | 16 | 5610 | 79 | 550 | 248 |
| | | Medelhastighet | 56 | 52 | 50 | 45 | 59 | 0 | 53 | 47 | 56 | 52 | 51 | 45 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2017-06-09 08:00 - 2017-06-12 08:00 | 50 | Antal fordon | 14530 | 369 | 900 | 301 | 1317 | 6 | 86 | 17 | 15847 | 375 | 986 | 318 |
| | | Medelhastighet | 57 | 55 | 52 | 44 | 57 | 54 | 53 | 43 | 57 | 55 | 52 | 44 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2017-06-12 08:00 - 2017-06-13 08:00 | 50 | Antal fordon | 5521 | 151 | 490 | 251 | 370 | 5 | 28 | 15 | 5891 | 156 | 518 | 266 |
| | | Medelhastighet | 56 | 51 | 50 | 45 | 58 | 56 | 50 | 41 | 56 | 51 | 50 | 45 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2017-09-06 09:00 - 2017-09-07 09:00 | 50 | Antal fordon | 5352 | 100 | 530 | 254 | 374 | 0 | 22 | 14 | 5726 | 100 | 552 | 268 |
| | | Medelhastighet | 55 | 52 | 50 | 45 | 57 | 0 | 44 | 44 | 56 | 52 | 49 | 45 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2017-12-01 09:00 - 2017-12-04 09:00 | 50 | Antal fordon | 13681 | 259 | 783 | 374 | 1147 | 12 | 56 | 54 | 14828 | 271 | 839 | 428 |
| | | Medelhastighet | 56 | 52 | 51 | 47 | 58 | 46 | 51 | 47 | 56 | 52 | 51 | 47 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2017-12-04 09:00 - 2017-12-05 09:00 | 50 | Antal fordon | 5258 | 92 | 490 | 335 | 348 | 2 | 23 | 30 | 5606 | 94 | 513 | 365 |
| | | Medelhastighet | 53 | 52 | 50 | 44 | 56 | 60 | 53 | 42 | 54 | 52 | 50 | 44 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2021-02-18 12:00 - 2021-02-19 12:00 | 70 | Antal fordon | 5412 | 67 | 167 | 199 | 335 | 1 | 14 | 7 | 5747 | 68 | 181 | 206 |
| | | Medelhastighet | 54 | 51 | 44 | 44 | 56 | 55 | 50 | 40 | 54 | 51 | 44 | 44 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2021-05-04 10:00 - 2021-05-05 10:00 | 70 | Antal fordon | 5615 | 145 | 169 | 292 | 368 | 5 | 6 | 13 | 5983 | 150 | 175 | 305 |
| | | Medelhastighet | 53 | 51 | 45 | 43 | 56 | 52 | 41 | 42 | 53 | 51 | 44 | 43 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2021-08-05 10:00 - 2021-08-06 10:00 | 70 | Antal fordon | 5731 | 153 | 145 | 166 | 435 | 2 | 6 | 8 | 6166 | 155 | 151 | 174 |
| | | Medelhastighet | 55 | 51 | 49 | 47 | 58 | 52 | 52 | 44 | 56 | 51 | 49 | 47 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2021-08-06 10:00 - 2021-08-09 10:00 | 70 | Antal fordon | 13595 | 417 | 206 | 224 | 1249 | 8 | 15 | 4 | 14844 | 425 | 221 | 228 |
| | | Medelhastighet | 57 | 53 | 47 | 47 | 58 | 54 | 47 | 53 | 57 | 53 | 47 | 47 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2021-10-26 09:00 - 2021-10-27 09:00 | 70 | Antal fordon | 6464 | 123 | 177 | 280 | 417 | 0 | 4 | 15 | 6881 | 123 | 181 | 295 |
| | | Medelhastighet | 54 | 53 | 46 | 46 | 57 | 0 | 34 | 42 | 55 | 53 | 46 | 45 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |

Fältförklaring



Avsnitt: 3210038 Län: M Vägnummer: 110

Årsmedeldygnstrafik

| Avsnitt | Fr o m | Till | Mätkod | Mätår | Mättriktning | ÅDT(OS) Samtliga fordon | ÅDT(OS) Tunga fordon | ÅDT(OS) Axelpar |
|---------|------------|------------|--------|-------|--------------|----------------------------|-------------------------|--------------------|
| 3210038 | 1994-01-01 | 1997-01-01 | 2 | 1994 | 0 | 5441±(8%) | 423±(14%) | 5849±(8%) |
| 3210038 | 1997-01-01 | 2001-01-01 | 2 | 1997 | 0 | 5872±(8%) | 444±(12%) | 6296±(8%) |
| 3210038 | 2001-01-01 | 2005-01-01 | 2 | 2001 | 0 | 5781±(8%) | 497±(11%) | 6234±(8%) |
| 3210038 | 2005-01-01 | 2009-01-01 | 2 | 2005 | 0 | 6371±(6%) | 558±(9%) | 6891±(6%) |
| 3210038 | 2009-01-01 | 2013-01-01 | 2 | 2009 | 0 | 6398±(8%) | 568±(11%) | 6938±(8%) |
| 3210038 | 2013-01-01 | 2017-01-01 | 2 | 2013 | 0 | 6558±(7%) | 580±(10%) | 7076±(7%) |
| 3210038 | 2017-01-01 | 2021-01-01 | 2 | 2017 | 0 | 7116±(7%) | 675±(8%) | 7738±(7%) |
| 3210038 | 2020-12-04 | 2021-01-01 | 2 | 2017 | 1 | 3594±(9%) | 361±(10%) | 3933±(9%) |
| 3210038 | 2020-12-04 | 2021-01-01 | 2 | 2017 | 2 | 3523±(9%) | 315±(10%) | 3804±(9%) |
| 3210038 | 2021-01-01 | 9999-12-31 | 2 | 2021 | 0 | 6999±(9%) | 395±(14%) | 7695±(9%) |
| 3210038 | 2021-01-01 | 9999-12-31 | 2 | 2021 | 1 | 3510±(11%) | 209±(20%) | 3867±(11%) |
| 3210038 | 2021-01-01 | 9999-12-31 | 2 | 2021 | 2 | 3488±(11%) | 185±(22%) | 3828±(11%) |

Fältförklaring

Observera att ÅDT-siffrorna för mätåret 2020 och 2021, rödmarkerade år, kan vara påverkade av COVID-19.

Från och med 2021 har fordonsklassificeringen justerats, vilket betyder att antalet tunga fordon blir färre. Tidigare klassades vissa lätta men långa fordon felaktigt som tunga.

ÅDT uppdelat på del av dygn samt flera fordonskategorier

| Avsnittsnummer | Mätår | Mättriktning | Lätta fordon | | | Medeltunga fordon | | | Mycket tunga fordon | | |
|----------------|-------|--------------|--------------------|----------------------|---------------------|--------------------|----------------------|---------------------|---------------------|----------------------|---------------------|
| | | | Dag (kl. 06-18) | Kväll (kl. 18-22) | Natt (kl. 22-06) | Dag (kl. 06-18) | Kväll (kl. 18-22) | Natt (kl. 22-06) | Dag (kl. 06-18) | Kväll (kl. 18-22) | Natt (kl. 22-06) |
| 3210038 | 1994 | 0 | | | | | | | | | |
| 3210038 | 1997 | 0 | | | | | | | | | |
| 3210038 | 2001 | 0 | | | | | | | | | |
| 3210038 | 2005 | 0 | | | | | | | | | |
| 3210038 | 2009 | 0 | | | | | | | | | |
| 3210038 | 2013 | 0 | 4798 | 868 | 312 | 281 | 25 | 12 | 225 | 21 | 16 |
| 3210038 | 2017 | 0 | 5154 | 869 | 418 | 327 | 32 | 22 | 256 | 21 | 17 |
| 3210038 | 2017 | 1 | 2587 | 436 | 210 | 175 | 17 | 12 | 137 | 11 | 9 |
| 3210038 | 2017 | 2 | 2567 | 433 | 208 | 153 | 15 | 10 | 119 | 10 | 8 |
| 3210038 | 2021 | 0 | 5297 | 873 | 434 | 41 | 2 | 4 | 308 | 21 | 19 |
| 3210038 | 2021 | 1 | 2647 | 437 | 217 | 22 | 1 | 2 | 163 | 11 | 10 |
| 3210038 | 2021 | 2 | 2649 | 437 | 217 | 19 | 1 | 2 | 144 | 10 | 9 |

Fältförklaring

Observera att ÅDT-siffrorna för mätåret 2020 och 2021, rödmarkerade år, kan vara påverkade av COVID-19.

Sommarhalvårsdygnstrafik motorcyklar (1 april - 30 september)

| Avsnitt | Mätår | SDT mc |
|---------|-------|--------|
| 3210038 | 2009 | 51-100 |
| 3210038 | 2013 | 51-100 |
| 3210038 | 2017 | 51-100 |
| 3210038 | 2021 | 51-100 |

Medelantal axlar för tunga fordon

Mätår: 2021

| | Riktning 1 | Riktning 2 | Totalt |
|--|------------|------------|--------|
| Antal axlar tunga fordon tvåaxliga dragbilar | 382 | 286 | 667 |
| Antal axlar tunga fordon treaxliga dragbilar | 638 | 652 | 1290 |
| Antal tunga fordon utan släp | 60 | 59 | 120 |
| Antal tunga fordon med släp | 149 | 126 | 275 |

| | | | |
|-----------------------------------|-----|-----|---|
| Medelantal axlar för tunga fordon | 4,9 | 5,1 | 5 |
|-----------------------------------|-----|-----|---|

Antal fordon och hastigheter

| Mätperiod | Skylt.hast | | Dag (06:00 - 22:00) | | | | Natt (22:00 - 06:00) | | | | Hela mätperioden | | | |
|-------------------------------------|------------|----------------|---------------------|-----|-----|-----|----------------------|----|-----|-----|------------------|-----|-----|-----|
| | | | PU | PS | TFU | TFS | PU | PS | TFU | TFS | PU | PS | TFU | TFS |
| 2001-03-02 12:00 - 2001-03-05 12:00 | 90 | Antal fordon | 12949 | 301 | 441 | 212 | 910 | 5 | 25 | 13 | 13859 | 306 | 466 | 225 |
| | | Medelhastighet | 93 | 80 | 87 | 83 | 95 | 80 | 93 | 80 | 93 | 80 | 88 | 83 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2001-03-05 12:00 - 2001-03-06 12:00 | 90 | Antal fordon | 4971 | 77 | 381 | 215 | 240 | 0 | 10 | 12 | 5211 | 77 | 391 | 227 |
| | | Medelhastighet | 91 | 81 | 85 | 83 | 94 | 0 | 77 | 80 | 92 | 81 | 85 | 83 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2001-05-17 13:00 - 2001-05-18 13:00 | 90 | Antal fordon | 5958 | 160 | 363 | 242 | 324 | 4 | 15 | 14 | 6282 | 164 | 378 | 256 |
| | | Medelhastighet | 93 | 82 | 87 | 83 | 98 | 85 | 93 | 82 | 93 | 82 | 87 | 83 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2001-08-09 12:00 - 2001-08-10 12:00 | 90 | Antal fordon | 5678 | 150 | 498 | 243 | 367 | 7 | 31 | 22 | 6045 | 157 | 529 | 265 |
| | | Medelhastighet | 93 | 81 | 85 | 84 | 96 | 89 | 88 | 82 | 93 | 82 | 85 | 84 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2001-08-10 12:00 - 2001-08-13 12:00 | 90 | Antal fordon | 13992 | 454 | 751 | 316 | 1108 | 17 | 96 | 44 | 15100 | 471 | 847 | 360 |
| | | Medelhastighet | 92 | 80 | 85 | 83 | 95 | 78 | 84 | 86 | 92 | 80 | 85 | 84 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2001-11-07 13:00 - 2001-11-08 13:00 | 90 | Antal fordon | 5160 | 95 | 350 | 228 | 280 | 1 | 11 | 17 | 5440 | 96 | 361 | 245 |
| | | Medelhastighet | 90 | 78 | 86 | 82 | 96 | 89 | 86 | 80 | 90 | 79 | 86 | 82 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2005-03-18 12:00 - 2005-03-21 12:00 | 90 | Antal fordon | 15375 | 295 | 522 | 314 | 999 | 9 | 16 | 19 | 16374 | 304 | 538 | 333 |
| | | Medelhastighet | 88 | 80 | 83 | 78 | 91 | 77 | 82 | 80 | 88 | 79 | 83 | 78 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2005-03-21 12:00 - 2005-03-22 12:00 | 90 | Antal fordon | 5691 | 118 | 403 | 269 | 256 | 5 | 12 | 14 | 5947 | 123 | 415 | 283 |
| | | Medelhastighet | 87 | 77 | 82 | 76 | 92 | 84 | 84 | 75 | 87 | 77 | 82 | 76 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2005-05-31 10:00 - 2005-06-01 10:00 | 90 | Antal fordon | 5871 | 131 | 455 | 302 | 357 | 4 | 12 | 25 | 6228 | 135 | 467 | 327 |
| | | Medelhastighet | 91 | 79 | 87 | 82 | 95 | 77 | 96 | 84 | 91 | 79 | 87 | 82 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2005-08-04 10:00 - 2005-08-05 10:00 | 90 | Antal fordon | 5744 | 208 | 532 | 261 | 341 | 11 | 63 | 34 | 6085 | 219 | 595 | 295 |
| | | Medelhastighet | 91 | 80 | 87 | 83 | 96 | 87 | 86 | 83 | 91 | 81 | 87 | 83 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2005-08-05 10:00 - 2005-08-08 10:00 | 90 | Antal fordon | 16331 | 630 | 840 | 315 | 1106 | 24 | 72 | 38 | 17437 | 654 | 912 | 353 |
| | | Medelhastighet | 93 | 82 | 88 | 83 | 93 | 78 | 88 | 83 | 93 | 82 | 88 | 83 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2005-11-02 10:00 - 2005-11-03 10:00 | 90 | Antal fordon | 5735 | 133 | 389 | 269 | 273 | 9 | 17 | 19 | 6008 | 142 | 406 | 288 |
| | | Medelhastighet | 91 | 81 | 87 | 82 | 96 | 84 | 96 | 81 | 91 | 81 | 87 | 82 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2009-01-23 08:00 - 2009-01-26 08:00 | 90 | Antal fordon | 14487 | 290 | 545 | 308 | 934 | 7 | 24 | 21 | 15421 | 297 | 569 | 329 |
| | | Medelhastighet | 91 | 82 | 88 | 82 | 97 | 77 | 92 | 82 | 91 | 82 | 88 | 82 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2009-01-26 08:00 - 2009-01-27 08:00 | 90 | Antal fordon | 5404 | 89 | 425 | 280 | 267 | 1 | 10 | 14 | 5671 | 90 | 435 | 294 |
| | | Medelhastighet | 90 | 83 | 87 | 82 | 96 | 82 | 93 | 81 | 90 | 83 | 88 | 82 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2009-04-14 10:00 - 2009-04-15 10:00 | 90 | Antal fordon | 5895 | 198 | 428 | 256 | 304 | 1 | 18 | 19 | 6199 | 199 | 446 | 275 |
| | | Medelhastighet | 91 | 82 | 88 | 82 | 96 | 67 | 91 | 81 | 91 | 82 | 88 | 82 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2009-07-16 09:00 - 2009-07-17 09:00 | 90 | Antal fordon | 5262 | 189 | 405 | 227 | 345 | 5 | 41 | 23 | 5607 | 194 | 446 | 250 |
| | | Medelhastighet | 92 | 84 | 88 | 82 | 96 | 81 | 92 | 81 | 93 | 83 | 89 | 82 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2009-07-17 09:00 - 2009-07-20 09:00 | 90 | Antal fordon | 14256 | 480 | 793 | 284 | 1091 | 23 | 107 | 38 | 15347 | 503 | 900 | 322 |
| | | Medelhastighet | 93 | 83 | 89 | 82 | 95 | 82 | 91 | 83 | 93 | 83 | 89 | 82 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2009-10-14 09:00 - 2009-10-15 09:00 | 90 | Antal fordon | 6244 | 174 | 447 | 316 | 282 | 6 | 14 | 18 | 6526 | 180 | 461 | 334 |

Antal fordon och hastigheter

| | | | Dag (06:00 - 22:00) | | | | Natt (22:00 - 06:00) | | | | Hela mätperioden | | | |
|-------------------------------------|----|----------------|---------------------|-----|-----|-----|----------------------|----|----|----|------------------|-----|------|-----|
| | | | 89 | 79 | 87 | 81 | 94 | 83 | 85 | 81 | 89 | 79 | 87 | 81 |
| | | Medelhastighet | 89 | 79 | 87 | 81 | 94 | 83 | 85 | 81 | 89 | 79 | 87 | 81 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2013-03-08 10:00 - 2013-03-11 10:00 | 90 | Antal fordon | 14885 | 287 | 648 | 283 | 885 | 8 | 41 | 17 | 15770 | 295 | 689 | 300 |
| | | Medelhastighet | 91 | 80 | 88 | 82 | 96 | 76 | 92 | 83 | 91 | 80 | 88 | 82 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2013-03-11 10:00 - 2013-03-12 10:00 | 90 | Antal fordon | 5607 | 96 | 394 | 222 | 256 | 3 | 18 | 7 | 5863 | 99 | 412 | 229 |
| | | Medelhastighet | 91 | 80 | 87 | 83 | 94 | 78 | 88 | 82 | 91 | 80 | 87 | 83 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2013-05-27 09:00 - 2013-05-28 09:00 | 90 | Antal fordon | 6159 | 156 | 473 | 286 | 320 | 8 | 14 | 15 | 6479 | 164 | 487 | 301 |
| | | Medelhastighet | 90 | 80 | 87 | 81 | 95 | 77 | 90 | 82 | 90 | 79 | 87 | 81 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2013-08-22 08:00 - 2013-08-23 08:00 | 90 | Antal fordon | 6364 | 175 | 465 | 251 | 308 | 5 | 23 | 20 | 6672 | 180 | 488 | 271 |
| | | Medelhastighet | 90 | 81 | 88 | 81 | 93 | 86 | 90 | 82 | 90 | 81 | 88 | 81 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2013-08-23 08:00 - 2013-08-26 08:00 | 90 | Antal fordon | 17584 | 559 | 887 | 577 | 1069 | 19 | 41 | 34 | 18653 | 578 | 928 | 611 |
| | | Medelhastighet | 91 | 81 | 88 | 82 | 95 | 81 | 89 | 82 | 91 | 81 | 88 | 82 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2013-11-12 09:00 - 2013-11-13 09:00 | 90 | Antal fordon | 5657 | 100 | 443 | 270 | 286 | 7 | 16 | 19 | 5943 | 107 | 459 | 289 |
| | | Medelhastighet | 88 | 80 | 85 | 81 | 94 | 89 | 96 | 83 | 88 | 80 | 86 | 81 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2017-03-22 10:00 - 2017-03-23 10:00 | 90 | Antal fordon | 5991 | 122 | 453 | 366 | 714 | 9 | 48 | 30 | 6705 | 131 | 501 | 396 |
| | | Medelhastighet | 87 | 76 | 86 | 81 | 92 | 88 | 93 | 83 | 88 | 76 | 87 | 81 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2017-06-16 09:00 - 2017-06-19 09:00 | 90 | Antal fordon | 16713 | 616 | 935 | 381 | 1325 | 14 | 67 | 29 | 18038 | 630 | 1002 | 410 |
| | | Medelhastighet | 89 | 80 | 88 | 81 | 92 | 81 | 89 | 82 | 89 | 81 | 88 | 81 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2017-06-19 09:00 - 2017-06-20 09:00 | 90 | Antal fordon | 6445 | 192 | 561 | 294 | 399 | 4 | 30 | 16 | 6844 | 196 | 591 | 310 |
| | | Medelhastighet | 88 | 78 | 86 | 81 | 92 | 87 | 94 | 85 | 88 | 78 | 86 | 81 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2017-09-13 09:00 - 2017-09-14 09:00 | 90 | Antal fordon | 6653 | 113 | 662 | 398 | 329 | 0 | 21 | 18 | 6982 | 113 | 683 | 416 |
| | | Medelhastighet | 86 | 80 | 84 | 81 | 88 | 0 | 86 | 84 | 86 | 80 | 84 | 81 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2017-11-24 10:00 - 2017-11-27 10:00 | 90 | Antal fordon | 17555 | 394 | 812 | 378 | 1123 | 5 | 47 | 36 | 18678 | 399 | 859 | 414 |
| | | Medelhastighet | 86 | 78 | 85 | 81 | 91 | 82 | 90 | 83 | 86 | 78 | 86 | 81 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2017-11-27 10:00 - 2017-11-28 10:00 | 90 | Antal fordon | 6415 | 135 | 528 | 383 | 327 | 3 | 27 | 16 | 6742 | 138 | 555 | 399 |
| | | Medelhastighet | 84 | 79 | 84 | 80 | 89 | 83 | 88 | 83 | 85 | 79 | 84 | 81 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2021-02-10 11:00 - 2021-02-11 11:00 | 80 | Antal fordon | 5652 | 55 | 138 | 265 | 322 | 0 | 9 | 16 | 5974 | 55 | 147 | 281 |
| | | Medelhastighet | 77 | 73 | 78 | 76 | 81 | 0 | 80 | 78 | 77 | 73 | 78 | 76 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2021-04-23 11:00 - 2021-04-26 11:00 | 80 | Antal fordon | 17554 | 662 | 215 | 523 | 1619 | 9 | 21 | 31 | 19173 | 671 | 236 | 554 |
| | | Medelhastighet | 78 | 76 | 78 | 78 | 81 | 79 | 79 | 81 | 78 | 76 | 78 | 78 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2021-04-26 11:00 - 2021-04-27 11:00 | 80 | Antal fordon | 6676 | 189 | 137 | 364 | 366 | 4 | 10 | 21 | 7042 | 193 | 147 | 385 |
| | | Medelhastighet | 78 | 75 | 79 | 77 | 80 | 78 | 74 | 78 | 78 | 75 | 78 | 78 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2021-08-03 14:00 - 2021-08-04 14:00 | 80 | Antal fordon | 6171 | 206 | 99 | 389 | 347 | 3 | 10 | 9 | 6518 | 209 | 109 | 398 |
| | | Medelhastighet | 78 | 75 | 79 | 79 | 81 | 75 | 82 | 81 | 78 | 75 | 79 | 79 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2021-10-14 10:00 - 2021-10-15 10:00 | 80 | Antal fordon | 6612 | 130 | 194 | 378 | 405 | 1 | 15 | 22 | 7017 | 131 | 209 | 400 |
| | | Medelhastighet | 76 | 73 | 78 | 76 | 78 | 85 | 80 | 80 | 76 | 73 | 78 | 76 |
| | | 85 percentil | | | | | | | | | | | | |
| 2021-10-15 10:00 - 2021-10-18 10:00 | 80 | Antal fordon | 17330 | 443 | 221 | 501 | 1256 | 7 | 17 | 31 | 18586 | 450 | 238 | 532 |
| | | Medelhastighet | 78 | 75 | 78 | 77 | 80 | 79 | 77 | 75 | 78 | 76 | 77 | 77 |

Antal fordon och hastigheter

| | | Dag (06:00 - 22:00) | | | Natt (22:00 - 06:00) | | | Hela mätperioden | | |
|--|--------------|---------------------|--|--|----------------------|--|--|------------------|--|--|
| | 85 percentil | | | | | | | | | |

Fältförklaring

Detaljerad utvärdering den 2 april 2024, 10:59 till den 9 april 2024, 10:42

| | Bil | | | | | Lastbil | | | | | Långtradare | | | | | Lastbil + Långtradare | | | | | Totalt: | | | | | |
|-----------|----------------|-------------|-------------|-----------|-----------|------------|------------|-------------|-----------|-----------|-------------|-------------|-------------|-----------|-----------|-----------------------|-------------|-------------|-----------|-----------|------------|-------------|------------|-----------|-----------|------------|
| | Utvärdering: | Antal | Dela [%] | Va km/h | V85 km/h | Vmax km/h | Antal | Dela [%] | Va km/h | V85 km/h | Vmax km/h | Antal | Dela [%] | Va km/h | V85 km/h | Vmax km/h | Antal | Dela [%] | Va km/h | V85 km/h | Vmax km/h | Antal | Dela [%] | Va km/h | V85 km/h | Vmax km/h |
| Rikting + | Dag: | 1196 | 34,7 | 54 | 63 | 86 | 526 | 15,3 | 55 | 64 | 94 | 905 | 26,2 | 55 | 64 | 87 | 1431 | 41,5 | 55 | 64 | 94 | 3448 | 47,1 | 54 | 63 | 94 |
| | Kväll: | 167 | 36,9 | 53 | 64 | 87 | 71 | 15,7 | 57 | 68 | 108 | 74 | 16,3 | 55 | 64 | 74 | 145 | 32 | 56 | 65 | 108 | 453 | 6,2 | 54 | 64 | 108 |
| | Natt: | 82 | 43,6 | 54 | 64 | 83 | 19 | 10,1 | 56 | 63 | 77 | 22 | 11,7 | 53 | 70 | 79 | 41 | 21,8 | 54 | 65 | 79 | 188 | 2,6 | 54 | 65 | 83 |
| | 16 timmar: | 1363 | 34,9 | 54 | 63 | 87 | 597 | 15,3 | 55 | 65 | 108 | 979 | 25,1 | 55 | 64 | 87 | 1576 | 40,4 | 55 | 64 | 108 | 3902 | 53,3 | 54 | 63 | 108 |
| | Vardagstrafik: | 1446 | 35,3 | 54 | 63 | 87 | 617 | 15,1 | 55 | 65 | 108 | 1001 | 24,5 | 55 | 64 | 87 | 1618 | 39,5 | 55 | 64 | 108 | 4092 | 55,9 | 54 | 64 | 108 |
| | Helgtrafik: | 484 | 36,8 | 54 | 64 | 106 | 229 | 17,4 | 56 | 64 | 84 | 302 | 22,9 | 57 | 65 | 90 | 531 | 40,3 | 56 | 65 | 90 | 1316 | 18 | 55 | 65 | 106 |
| | Total trafik: | 1930 | 35,7 | 54 | 63 | 106 | 846 | 15,6 | 55 | 65 | 108 | 1303 | 24,1 | 55 | 64 | 90 | 2149 | 39,7 | 55 | 64 | 108 | 5408 | 73,9 | 54 | 64 | 108 |
| Rikting - | Dag: | 383 | 29,7 | 52 | 61 | 81 | 92 | 7,1 | 53 | 64 | 76 | 122 | 9,5 | 52 | 62 | 80 | 214 | 16,6 | 52 | 63 | 80 | 1288 | 17,6 | 51 | 62 | 84 |
| | Kväll: | 30 | 31,9 | 47 | 60 | 67 | 6 | 6,4 | 42 | 46 | 50 | 8 | 8,5 | 50 | 61 | 64 | 14 | 14,9 | 46 | 50 | 64 | 94 | 1,3 | 48 | 61 | 78 |
| | Natt: | 24 | 32 | 48 | 52 | 64 | 3 | 4 | 51 | 57 | 57 | 10 | 13,3 | 55 | 65 | 74 | 13 | 17,3 | 54 | 65 | 74 | 75 | 1 | 50 | 57 | 85 |
| | 16 timmar: | 413 | 29,9 | 52 | 61 | 81 | 98 | 7,1 | 52 | 64 | 76 | 131 | 9,5 | 52 | 62 | 80 | 229 | 16,6 | 52 | 63 | 80 | 1383 | 18,9 | 51 | 62 | 84 |
| | Vardagstrafik: | 437 | 30 | 51 | 61 | 81 | 101 | 6,9 | 52 | 64 | 76 | 141 | 9,7 | 52 | 63 | 80 | 242 | 16,6 | 52 | 64 | 80 | 1458 | 19,9 | 51 | 62 | 85 |
| | Helgtrafik: | 140 | 30,8 | 54 | 64 | 99 | 20 | 4,4 | 52 | 74 | 80 | 28 | 6,2 | 49 | 58 | 71 | 48 | 10,6 | 50 | 61 | 80 | 454 | 6,2 | 52 | 63 | 99 |
| | Total trafik: | 577 | 30,2 | 52 | 62 | 99 | 121 | 6,3 | 52 | 65 | 80 | 169 | 8,8 | 52 | 62 | 80 | 290 | 15,2 | 52 | 63 | 80 | 1912 | 26,1 | 51 | 62 | 99 |
| Total | Dag: | 1579 | 33,3 | 53 | 63 | 86 | 618 | 13 | 55 | 64 | 94 | 1027 | 21,7 | 54 | 64 | 87 | 1645 | 34,7 | 54 | 64 | 94 | 4736 | 64,7 | 53 | 63 | 94 |
| | Kväll: | 197 | 36 | 52 | 63 | 87 | 77 | 14,1 | 56 | 67 | 108 | 82 | 15 | 55 | 64 | 74 | 159 | 29,1 | 55 | 65 | 108 | 547 | 7,5 | 53 | 64 | 108 |
| | Natt: | 106 | 40,3 | 52 | 63 | 83 | 22 | 8,4 | 55 | 63 | 77 | 32 | 12,2 | 54 | 70 | 79 | 54 | 20,5 | 54 | 65 | 79 | 263 | 3,6 | 53 | 64 | 85 |
| | 16 timmar: | 1776 | 33,6 | 53 | 63 | 87 | 695 | 13,2 | 55 | 65 | 108 | 1110 | 21 | 54 | 64 | 87 | 1805 | 34,2 | 54 | 64 | 108 | 5285 | 72,2 | 53 | 63 | 108 |
| | Vardagstrafik: | 1883 | 33,9 | 53 | 63 | 87 | 718 | 12,9 | 55 | 65 | 108 | 1142 | 20,6 | 54 | 64 | 87 | 1860 | 33,5 | 54 | 64 | 108 | 5550 | 75,8 | 53 | 63 | 108 |
| | Helgtrafik: | 624 | 35,3 | 54 | 64 | 106 | 249 | 14,1 | 56 | 65 | 84 | 330 | 18,6 | 56 | 65 | 90 | 579 | 32,7 | 56 | 65 | 90 | 1770 | 24,2 | 54 | 64 | 106 |
| | Total trafik: | 2507 | 34,2 | 53 | 63 | 106 | 967 | 13,2 | 55 | 65 | 108 | 1472 | 20,1 | 55 | 64 | 90 | 2439 | 33,3 | 55 | 64 | 108 | 7320 | 100 | 53 | 63 | 108 |

Detaljerad utvärdering den 2 april 2024, 10:59 till den 9 april 2024, 10:42

| Utvärdering: | Från - Till | Dagar | Rikt. | Genomsnittlig trafik | | | | | | | | | |
|----------------|-------------|-------|-------|----------------------|-------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-------------------|------------------|--------------------|
| | | | | Dag: | | Kväll: | | Natt: | | 16 timmar: | | ÅDT | |
| | | | | 06:00 - 18:59 | | 19:00 - 21:59 | | 22:00 - 05:59 | | 06:00 - 21:59 | | 00:00 - 23:59 | |
| | | | | 6,978 | | 7 | | 7 | | 6,982 | | 6,988 | |
| | | | | ÅT fordon/tim | ÅT rdon/13timm | ÅT fordon/tim | ÅT rdon/3timm | ÅT fordon/tim | ÅT rdon/8timm | ÅT fordon/tim | ÅT rdon/16timm | ÅT fordon/tim | ÅDT rdon/24timm |
| Vardagstrafik: | mån - fre | 4,988 | + | 53 | 693 | 30 | 91 | 5 | 38 | 49 | 783 | 34 | 820 |
| | | | - | 20 | 259 | 6 | 19 | 2 | 15 | 17 | 278 | 12 | 292 |
| | | | T | 73 | 951 | 37 | 109 | 7 | 53 | 66 | 1061 | 46 | 1113 |
| Helgtrafik: | lör - sön | 2 | + | 39 | 508 | 36 | 106 | 6 | 44 | 38 | 614 | 27 | 658 |
| | | | - | 14 | 180 | 11 | 32 | 2 | 15 | 13 | 212 | 9 | 227 |
| | | | T | 53 | 688 | 46 | 138 | 7 | 59 | 52 | 826 | 37 | 885 |
| Total trafik: | | 6,988 | + | 49 | 640 | 32 | 95 | 5 | 39 | 46 | 735 | 32 | 774 |
| | | | - | 18 | 236 | 8 | 23 | 2 | 15 | 16 | 259 | 11 | 274 |
| | | | T | 67 | 876 | 39 | 118 | 7 | 54 | 62 | 994 | 44 | 1047 |



Detaljerad utvärdering den 2 april 2024, 10:59 till den 9 april 2024, 10:42

| Utvärdering: | Från - Till | Dagar | Rikt. | Maxtimmar | | | | K - Faktorer | | |
|----------------|-------------|-------|-------|------------------|------------|-------------------|------------|---------------|---------------|----------|
| | | | | Från medelvärden | | Absolut | | K6 | K16 | K200 |
| Från - Till | | | | Tid | fordon/tim | Datum, tid | fordon/tim | 06:00 - 08:59 | 06:00 - 21:59 | Maxtimme |
| | | | | | | | | 15:00 - 17:59 | | |
| Vardagstrafik: | mån - fre | 4,988 | + | 16:00 | 113 | 2024-04-08, 16:00 | 143 | 0,443 | 0,955 | 0,138 |
| | | | - | 06:15 | 30 | 2024-04-08, 06:30 | 43 | 0,465 | 0,95 | 0,103 |
| | | | T | 16:00 | 135 | 2024-04-08, 16:00 | 157 | 0,448 | 0,953 | 0,121 |
| Helgtrafik: | lör - sön | 2 | + | 15:00 | 68 | 2024-04-06, 14:45 | 78 | 0,33 | 0,933 | 0,103 |
| | | | - | 16:30 | 26 | 2024-04-06, 12:00 | 30 | 0,35 | 0,934 | 0,115 |
| | | | T | 17:00 | 90 | 2024-04-06, 15:00 | 100 | 0,335 | 0,933 | 0,102 |
| Total trafik: | | 6,988 | + | 16:00 | 96 | 2024-04-08, 16:00 | 143 | 0,415 | 0,949 | 0,124 |
| | | | - | 06:15 | 25 | 2024-04-08, 06:30 | 43 | 0,438 | 0,946 | 0,091 |
| | | | T | 16:00 | 118 | 2024-04-08, 16:00 | 157 | 0,421 | 0,948 | 0,113 |

Förklaring till K-faktorer:

K(I) -faktor: fordon i period 1+2 / ÅDT

K(J) -faktor: fordon per 16 tim. period /ÅDT

K(200)-faktor: fordon per peaktimme /ÅDT



Trafikalstringsverktyg - Del av Billesholms gård 10:1

[Användarhandledning](#) (pdf)

Allmänt om projektet

Projektname

| | |
|------------------|---|
| Projektname | Del av Billesholms gård 10:1 |
| Egna kommentarer | Detaljplan för del av Billesholms gård 10:1 m.fl i Bjuvs kommun |
| Senast ändrad | 2024-04-19 10:48 |

Verktyget

| | |
|---------|-----|
| Version | 1.0 |
|---------|-----|

Resultat

Antal resor (totalt, exkl. nyttotrafik)

Bästa skattning: 1 924 resor / dygn

Skattad färdmedelsfördelning



med bil: 84 %
med kollektivtrafik: 5 %
med cykel: 7 %
till fots: 3 %
med annat: 1 %

Osäkerhet



Andelen av resorna som är baserade på trafikalstringstal med **låg** / **medel** / **hög** osäkerhet. Ju högre osäkerhet, desto försiktigare bör du vara när du tolkar resultaten.

Resor per färdmedel (exkl. nyttotrafik)

| | Bil | Kollektivtrafik | Cykel | Till fots | Annat | Totalt |
|--------------------|-------|-----------------|-------|-----------|-------|--------|
| Antal resor / dygn | 1 613 | 92 | 142 | 66 | 11 | 1 924 |

Resor uppdelat efter markanvändning

Antal resor / dygn (exkl. nyttotrafik) fördelat per markanvändning

| | Bil | Kollektivtrafik | Cykel | Till fots | Annat | Totalt |
|-------------------------|-------|-----------------|-------|-----------|-------|--------|
| Småindustri/hantverkare | 1 487 | 77 | 133 | 57 | 10 | 1 764 |
| Större industri | 126 | 15 | 9 | 9 | 1 | 160 |
| Totalt | 1 613 | 92 | 142 | 66 | 11 | 1 924 |

Uppskattat antal bilar

Antal bilresor, exkl nyttotrafik: 1 613 bilresor
Uppskattning av antal bilar: 1 187 bilar (ADT),
vilket motsvarar ungefär 1 319 ÄVDT.

Antaganden:

- 1,2 personer per bil för arbetsresor

- 1,4 personer per bil för inköp/serviceresor
- 1,5 personer per bil för fritidsresor
- Bostäders resor fördelar sig enligt:
 - 35% arbetsresor
 - 23% inköp/serviceresor
 - 42% fritidsresor
- Övrig markanvändning ger:
 - 34% arbetsresor
 - 27% inköp/serviceresor
 - 39% fritidsresor

Uppskattat markbehov för transporter

Beräknad markanvändning avser den yta som de genererade resorna använder i samhället, alltså inte enbart i området som studeras.

Markanvändning per färdmedel

| | Bil | Kollektivtrafik | Cykel | Till fots | Annat | Totalt |
|------------------------|--------|-----------------|-------|-----------|-------|--------|
| Area (m ²) | 51 122 | 385 | 1 521 | 53 | - | 53 081 |

Antaganden:

- Bil: 31,7 m² / bilresa
- Kollektivtrafik: 4,2 m² / kollektivtrafikresa
- Cykel: 10,7 m² / cykelresa
- Till fots: 0,8 m² / gångresa

Detta kan påverka resultaten:

Observera: Endast personresor

Resultaten innehåller endast personresor. För att inkludera nyttotrafik, måste en uppräknig göras. (ett stöd för detta nås under rubriken Nyttotrafik på resultatsidan) Observera att även om nyttotrafik-beräkning har gjorts så påverkar det inte resultaten på resultatsidan eller i sammanställningen.

Indata

Lokalisering

| | |
|----------------|----------------------------|
| Kommun | Bjuv |
| Var i kommunen | I mindre tätort i kommunen |

Markanvändning

| | |
|-------------------------|---------------|
| Småindustri/hantverkare | 220 anställda |
| Större industri | 45 anställda |

Svar på frågor om Kollektivtrafik

| | |
|--|----------------------|
| Turtäthet under högtrafik i området (sammanlagt för alla linjer) | 16-30-minuterstrafik |
| Avstånd till hållplats (genomsnitt i området) | 250-600 m |

| | |
|---|--|
| Är tidtabeller i tätorten taktfasta/styva (dvs är det regelbundna minuttal alla timmar)? | Alla linjer har i princip taktfasta tidtabeller. |
| Hur stor del av tätorten täcks av kollektivtrafiknät? | Stora delar av tätorten och alla viktiga målpunkter. Koordinerade tidtabeller underlättar byten. |
| Vilken standard har de fordon som används för tätortstrafik? | Blandat mellan äldre och moderna fordon. |
| Turtäthet under högtrafik i området (sammanlagt för alla linjer) | 16-30-minuterstrafik |
| Avstånd till regional busshållplats (genomsnitt i området) | 500-1000 m |
| Avstånd till station med regional tågtrafik (genomsnitt i området) | 500-1000 m |
| Är tidtabeller i regionaltrafiken taktfasta/styva (dvs är det regelbundna minuttal alla timmar)? | Alla linjer har i princip taktfasta tidtabeller. |
| Vilken standard har de fordon som används för regionaltrafik? | Nästan uteslutande modern flotta. |
| Har resenärerna tillgång till realtidsinformation om kollektivtrafiken? | På större målpunkter och viktiga bytespunkter. |
| Prioriteras kollektivtrafiken i kommunens planering? | Kollektivtrafiken är en viktig faktor vid planering av t ex nya bostadsområden. |
| Hur ofta ser kommunen över kollektivtrafiknätet? | Kommunen har/kräver översyn regelbundet |
| Finns mål och handlingsplan för kollektivtrafiken? | Kommunen har tydliga mål och en handlingsplan. |

Svar på frågor om Gång

| | |
|---|---|
| Avstånd till lokalt centrum (genomsnitt i området) | 0.5-1 km |
| Hur är gångvägnätet utformat i tätorten? | Gångvägar m m kompletterar systematiskt trottoarer för att förbättra genheten. |
| Hur är standarden på gångvägnätet i tätorten? | Större delen har god standard. Vissa områden har dock brister. |
| Finns problem med otrygghet för fotgängare i tätorten? | Tryggheten är hög. Det finns i princip inga otrygga områden/passager. Trygghetsvandringar eller liknande bekräftar detta. |
| Hur stor andel av korsningspunkterna mellan kommunens gångpassager och | Mer än 60 % |

| | |
|--|--|
| biltrafikens huvudnät är hastighetssäkrade till 30 km/h? (85-percentil) | |
| Är gångtrafik prioriterat vid drift och underhåll (t ex snöröjning)? | Gångtrafiknätet underhålls först. |
| Följer kommunen upp mängden gångtrafik (t ex genom fotgängarräkningar eller resvaneundersökningar)? | Uppföljning görs tätt och regelbundet. |
| Finns mål och handlingsplan för gångtrafiken? | Kommunen har tydliga mål och en handlingsplan. |

Svar på frågor om Cykel

| | |
|--|---|
| Avstånd till lokalt centrum (genomsnitt i området) | Mindre än 1 km |
| Höjdskillnader vid färd till lokalt centrum | Lite uppför/nerför men inga kraftiga lutningar. |
| Hur stor del av tätorten täcks av cykelvägnät (cykelväg. cykelbana. cykelfält eller 30 km/h-gator)? | Cykelvägnätet täcker stora delar av tätorten och alla viktiga målpunkter. |
| Hur stor andel av korsningspunkterna mellan kommunens cykelvägnät och biltrafikens huvudnät är hastighetssäkrade till 30 km/h? (85-percentil) | Mer än 60 % |
| Är cykeltrafiken prioriterad vid drift och underhåll. t ex snöröjning)? | Cykelvägnätet underhålls samtidigt med biltrafiken. |
| Följer kommunen upp mängden cykeltrafik (t ex genom cykelräkningar eller resvaneundersökningar)? | Uppföljning görs när kommunen känner det behövs. vilket brukar vara relativt regelbundet. |
| Finns mål och handlingsplan för cykeltrafiken? | Kommunen har tydliga mål och en handlingsplan. |

Svar på frågor om Bil

| | |
|---|---|
| Hur planeras tillgången till bilparkering vid bostäder i området? | Enfamiljshus har inte biluppställningsplats på tomten. Flerfamiljshus har parkeringsavgifter som gynnar att bilen står även dagtid. |
| Hur planeras tillgången till bilparkering vid arbetsplatser i området? | Områdets arbetsplatser får parkeringsplatser enligt minimivärde i p-normen. |
| Hur prioriterat är bilvägnätet i tätorten? | Prioritet ges åt kollektivtrafik, cyklister och fotgängare. Biltrafikens framkomlighet och tillgänglighet prioriteras lågt vid målkonflikter. |

| | |
|---|--|
| Generell parkeringstillgång i tätorten. | Det är inga problem att hitta en ledig p-plats nära besöksmålet. |
| Förväntat bilinnehav i området (Medel i Sverige 2009: 461 bilar/1000 invånare. Min 290. Max 694) | 350-461 bilar/1000 inv. |
| Hur är inställningen till att bygga nya vägar i kommunen? | Restriktiv. Nya vägar byggs nästan uteslutande vid nybyggen. |
| Finns mål och handlingsplan för att minska biltrafiken? | Kommunen har tydliga mål och en handlingsplan. |

Svar på frågor om Mobility Management

| | |
|--|--|
| Arbetar kommunen med mobility management dvs. mjuka åtgärder för att ändra resbeteende? | Ja |
| Grön resplan/mobilitetsplan | Åtgärden ingår som en självklar del i kommunens arbete |
| Kampanjer för mer miljövänligt resande | Kommunen arbetar systematiskt med åtgärden |
| Samlad reseinformation för flera färdsätt | Kommunen arbetar systematiskt med åtgärden |
| Utbildning om hållbart resande | Kommunen arbetar inte med åtgärden |
| Distansarbete | Åtgärden ingår som en självklar del i kommunens arbete |
| Resfria möten | Åtgärden ingår som en självklar del i kommunens arbete |
| Målgruppsanpassade kampanjer t.ex. testresenärer. hälsotrampare | Kommunen arbetar systematiskt med åtgärden |
| Bättre cykelfaciliteter (ej infrastruktur) | Kommunen arbetar systematiskt med åtgärden |
| Bilpooler | Kommunen arbetar systematiskt med åtgärden |
| Sparsam körning/Eco-driving | Kommunen arbetar systematiskt med åtgärden |
| Hur länge har kommunen arbetat med mobility management? | Mellan 2 och 5 år |

Version: 1.0

Beräkning av vägtrafikbuller

2024-05-22

Enl. Naturvårdsverkets modell, rev 1996, Buller VÄG II ver. 1.1.0. Trivector AB

Sida 1

Objekt: **Sånnadamm 2045**
 Beskrivning:
 Handläggare:
 Filnamn:

| Resultat | |
|---|-----------|
| Ekvivalentnivå | |
| Utenivå | dBA 58 |
| Utenivå framför fasad, efter korrektion för fasadreflexer (0,0 dBA) | 58 |
| Maxnivå, Max 5% överskridanden per dygn | |
| Utenivå | dBA 73 |

Mottagarens höjd över marken (m): 2,0

| Delresultat ekvivalent nivå | VÄG 109 | VÄG 110 LJUNGSGÅRD | |
|------------------------------------|----------------|---------------------------|------|
| Bullertillskott ute | 51,7 | 51,6 | 55,8 |
| Bullertillskott inne | | | |
| Fasadisolering | | | |
| Utgångsvärde | 68,2 | 70,5 | 62,3 |
| Avståndsdämpning | -13,4 | -16,0 | -3,8 |
| Mark- och skärmdämpning | 0,0 | 0,0 | -2,7 |
| Korrektion tjock skärm | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Korrektion väglutning | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Korrektion korta avstånd | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Korrektion reflexer | -3,0 | -3,0 | 0,0 |
| Korrektion vinkelområde | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Korrektion vägbeläggning | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Skärmdämpning | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Beräkningsavstånd | 312,5 | 557,2 | 33,9 |
| Beräkningsavstånd väg-skärm | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Beräkningsavstånd skärm-mottagare | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Effektiv skärmhöjd | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Delresultat maxnivå | VÄG 109 | VÄG 110 LJUNGSGÅRD | |
| Bullertillskott ute | 54,1 | 50,1 | 73,2 |
| Bullertillskott inne | | | |
| Fasadisolering | | | |
| Utgångsvärde | 84,0 | 85,0 | 81,7 |
| Avståndsdämpning | -26,9 | -31,9 | -7,6 |
| Mark- och skärmdämpning | 0,0 | 0,0 | -0,9 |
| Korrektion tjock skärm | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Korrektion väglutning | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Korrektion korta avstånd | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Korrektion reflexer | -3,0 | -3,0 | 0,0 |
| Korrektion vinkelområde | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Korrektion vägbeläggning | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Skärmdämpning | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Beräkningsavstånd | 221,0 | 394,0 | 24,0 |
| Beräkningsavstånd väg-skärm | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Beräkningsavstånd skärm-mottagare | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Effektiv skärmhöjd | 0,0 | 0,0 | 0,0 |