



# PM Trafikbuller

Author  
Gustav Silverin  
Phone  
+46 10 505 54 71  
E-mail  
gustav.silverin@afconsult.com

Date  
2017-02-08  
Project ID  
704807

Client  
KLARA arkitektbyrå ab

## PM Trafikbuller - Långflons gränshandel, del II





# PM Trafikbuller

## 1 Inledning

En detaljplan är under framtagande för att utöka den befintliga handelsetableringen i Långflon, Torsby kommun. Utbyggnaden kommer att medföra behov av att öppna upp en ny anslutning söder om den befintliga för trafik från handelsområdet. I dess närhet finns ett antal bostadshus som kommer att få förhöjda bullernivåer. Vidare kommer den ökade trafiken att påverka bostadshus norr om handelsområdet.

Som underlag har *PM Trafikutredning – Långflons gränshandel, del II*, daterad 2017-02-08, används.

## 2 Förutsättningar

### 2.1 Trafik

Den trafikutredning som genomfördes under februari 2017 visar att trafikflödet under prognosåret 2040 förväntas bli enligt följande:

Söder om anslutningarna: 440 ÅDT

Norr om anslutningarna: 4 040 ÅDT

Inga bostäder finns mellan de båda vägskälen.

Skyltad hastighet är 50 km/tim förbi handelsområdet och fram till gränsen. Söder om handelsområdet är den skyltade hastigheten 80 km/tim.

### 2.2 Bebyggelse

Två bostäder finns direkt innan den södra anslutningen; Aspberget 1:133 och 1:181. Varav den senare ligger direkt framför den tänkta södra anslutningen till handelsområdet.

Norr om handelsområdet finns tre bostadshus på den västra sidan innan gränsen; Aspberget 1:164, 1:165 och 1:166. På den östra sidan av väg 62 återfinns handel och byggnader för rumsuthyrning.

## 3 Metodik

För beräkningar av bullernivåerna har programvaran BullerVÄG används. Den baseras på den nordiska beräkningsmodellen som är godkänd av Naturvårdsverket för beräkning av vägtrafikbuller. Framtida trafik- och teknikutveckling inom fordonsindustrin utgör osäkerheter i beräkningarna av bullernivåerna för prognosåret.

Behov av skyddsåtgärder för vägtrafikbuller baseras på de riktvärden som antagits av riksdagen. Dessa ska inte överskridas och är bindande vid nybyggnation av väg eller vid väsentlig ombyggnad av väg och gäller i övrigt som planeringsmål. För samtliga riktvärden gäller att hänsyn ska tas till vad



## PM Trafikbuller

som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till gällande riktvärden bör inriktningen vara att inomhusnivåerna inte överskrids. Ekvivalent ljudnivå är ett medelvärde av ljudnivån över ett dygn. De maximala ljudnivåerna får inte överskridas mer än fem gånger per natt.

Följande riktvärden gäller:

	Ekvivalentnivå	Maximalnivå
Inomhus	30 dBA	45 dBA nattetid
Utomhus	55 dBA vid fasad	70 dBA vid uteplats i anslutning till bostad

## 4 Beräkning av trafikbuller

Generella avstånd för när riktvärdena överskrids är beräknade till följande:

Vägavsnitt	ÅDT	Hastighet	Gräns för när riktvärdena överskrids	
			Ekvivalent ljudnivå	Maximal ljudnivå
Söder om vägskälen	440	80 km/tim	16 m	39 m
Söder om vägskälet	440	50 km/tim	6 m	30 m
Norr om vägskälen	4 040	50 km/tim	25 m	30 m

Utformning och funktion för gator som byggs inom detaljplaneområden påverkar hur stor trafikeringen blir av det södra vägskälet. Mycket högt räknat, utifrån trafikutredningens förslag på trafikföring, kommer ca 2 100 ÅDT att använda den södra anslutningen. Med en bedömd hastighet på max 30 km/tim blir gränserna för när riktvärdena överskrids enligt följande:

Vägavsnitt	ÅDT	Hastighet	Gräns för när riktvärdena överskrids	
			Ekvivalent ljudnivå	Maximal ljudnivå
Södra anslutningen	2 100	30 km/tim	16 m	30 m

Bullernivåerna för respektive bostadsfastighet blir enligt nedan.

Fastighet	Avstånd	Ekvivalent ljudnivå	Maximal ljudnivå
Aspberget 1:133	18 m	48	77
Aspberget 1:181	26 m	51	72
Aspberget 1:166*	44 m	50	65
Aspberget 1:165	26 m	54	72
Aspberget 1:164	30 m	53	70

\*: Avser vägtrafikbuller från väg 62. Den norra matargatan ligger närmare men ger en lägre bullernivå. Med fortsatta godstransporter på den norra matarvägen kommer dock den maximala ljudnivån att överskridas.



## PM Trafikbuller

### 5 Slutsats

Riktvärdet för ekvivalent ljudnivå klarar samtliga bostadshus men det är endast en (Aspberget 1:166) som klarar den maximala ljudnivån. Det är den tunga trafiken som ger upphov till de högsta ljudnivåerna och bedömningen är att den tunga trafiken passerar färre än 5 gånger per natt (kl 22-06).

Fastigheterna på den östra sidan av väg 62, norr om det norra vägskalet klarar inte bullernivåerna men är inte heller permanenta boenden.

Slutsatsen blir att inga bullerskyddsåtgärder är nödvändiga utifrån föreslagen utformning i detaljplanerna och PM Trafikutredning.