

Bullerinformation Södra Infarten



Fakta

- Södra infarten etapp 1 – Klar
- Södra infarten etapp 1,5 – klar
- Södra infarten etapp 2 – ej påbörjad granskning

Avstånd till befintlig järnväg ca 35 meter

The screenshot shows a Google Earth interface with a distance measurement tool. A yellow line connects two points: one on a road in a residential area and another on a railway track. A pop-up window displays the distance as 34,37 m. The interface includes a search bar, navigation controls, and a status bar at the bottom showing the date (2020-08-15) and camera height (168 m).

Södra infarten, etapp 2 – del av | google earth - Sök | Google Earth

https://earth.google.com/web/@56.65515352,12.88274515,5.97568766a,161.58110422d,35y,58.18794585h,0t,0r

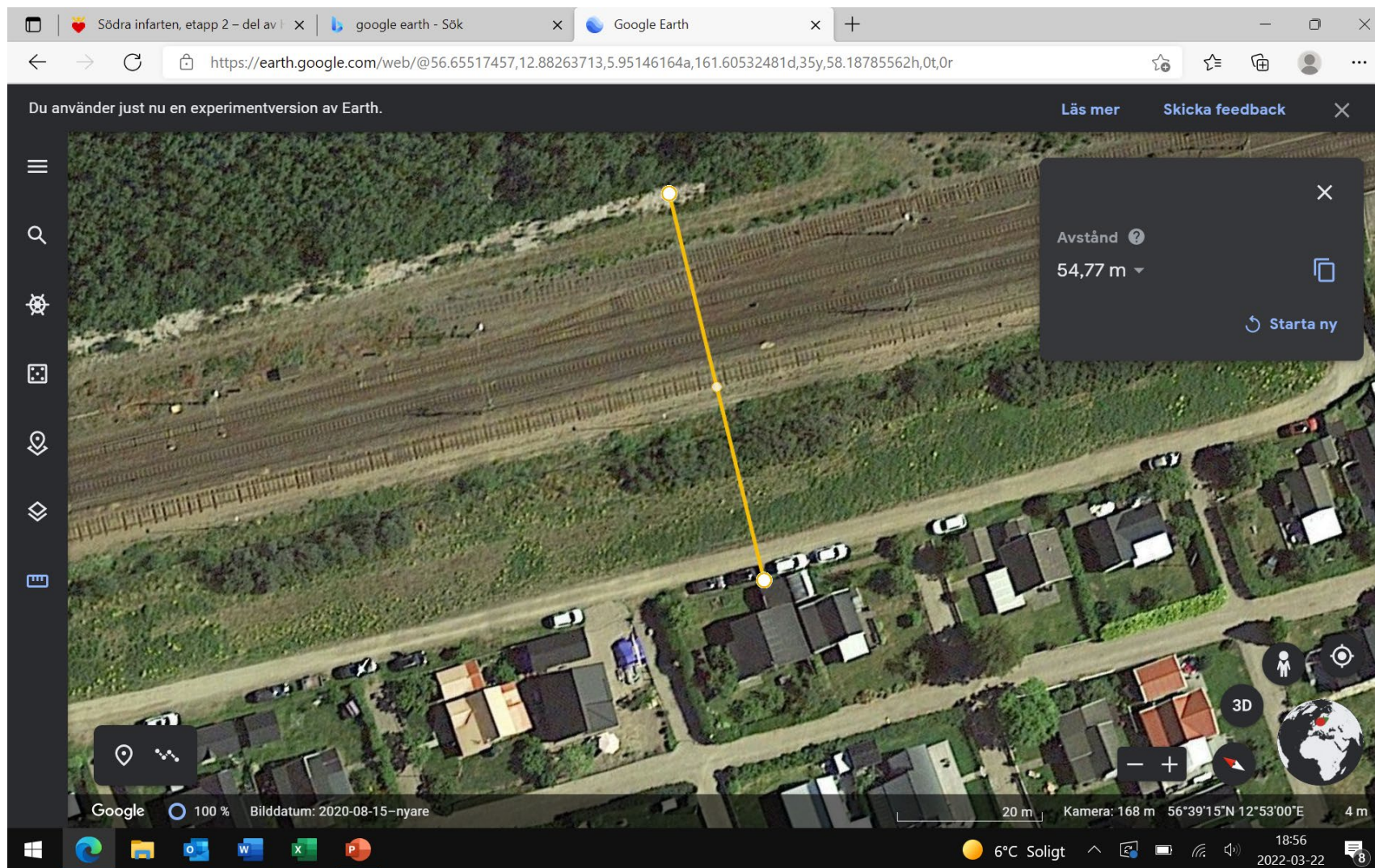
Du använder just nu en experimentversion av Earth. [Läs mer](#) [Skicka feedback](#)

Avstånd 34,37 m [Starta ny](#)

Google 100 % Bilddatum: 2020-08-15–nyare 20 m Kamera: 168 m 56°39'18"N 12°52'58"E 6 m

6°C Soligt 18:54 2022-03-22

Avstånd till kommande södra infart ca 55 m.



Avstånd till rondell vid gocartbanan ca 150 m.
Avstånd till väg mellan rondeller ca 85 m.

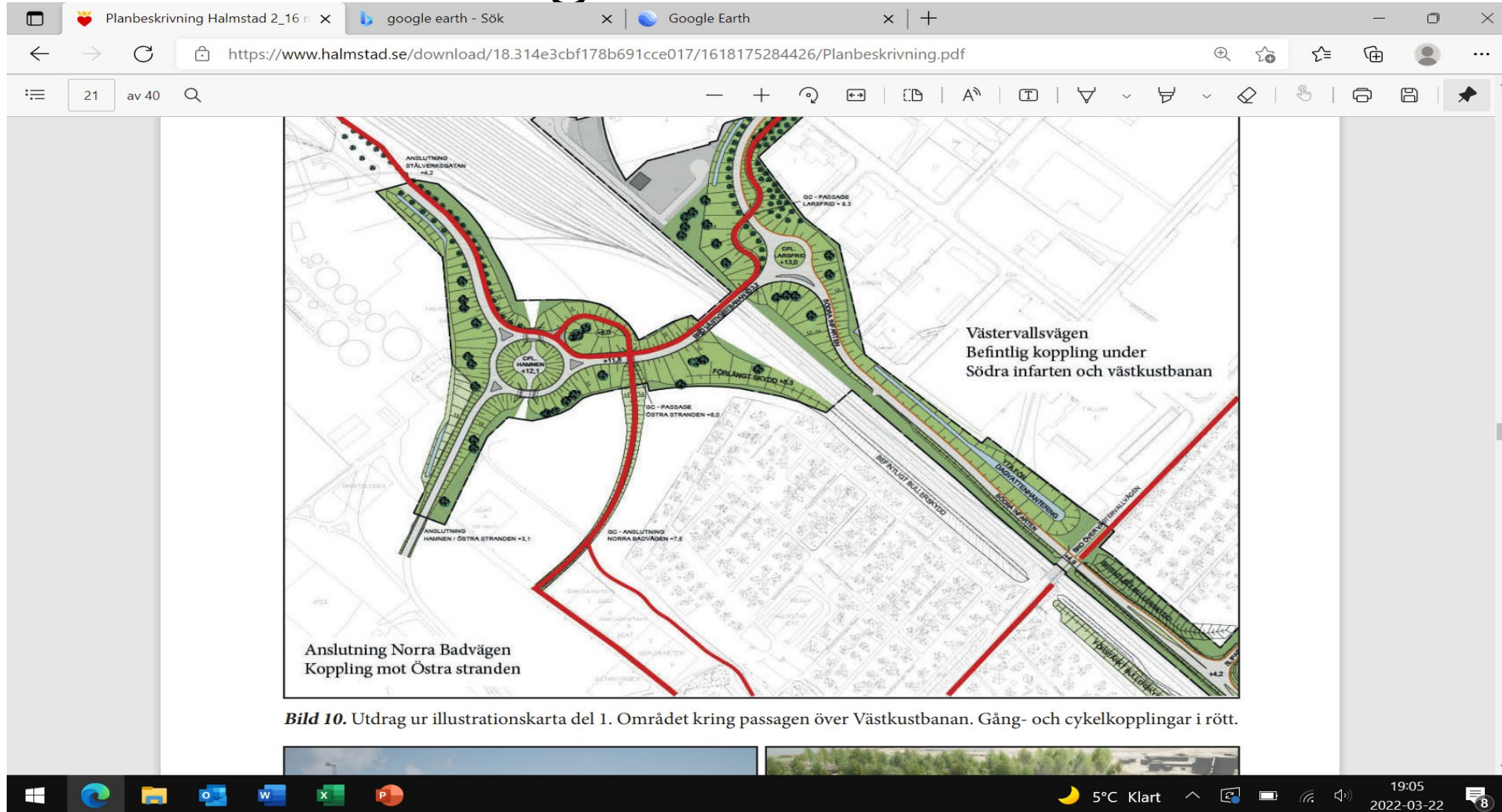
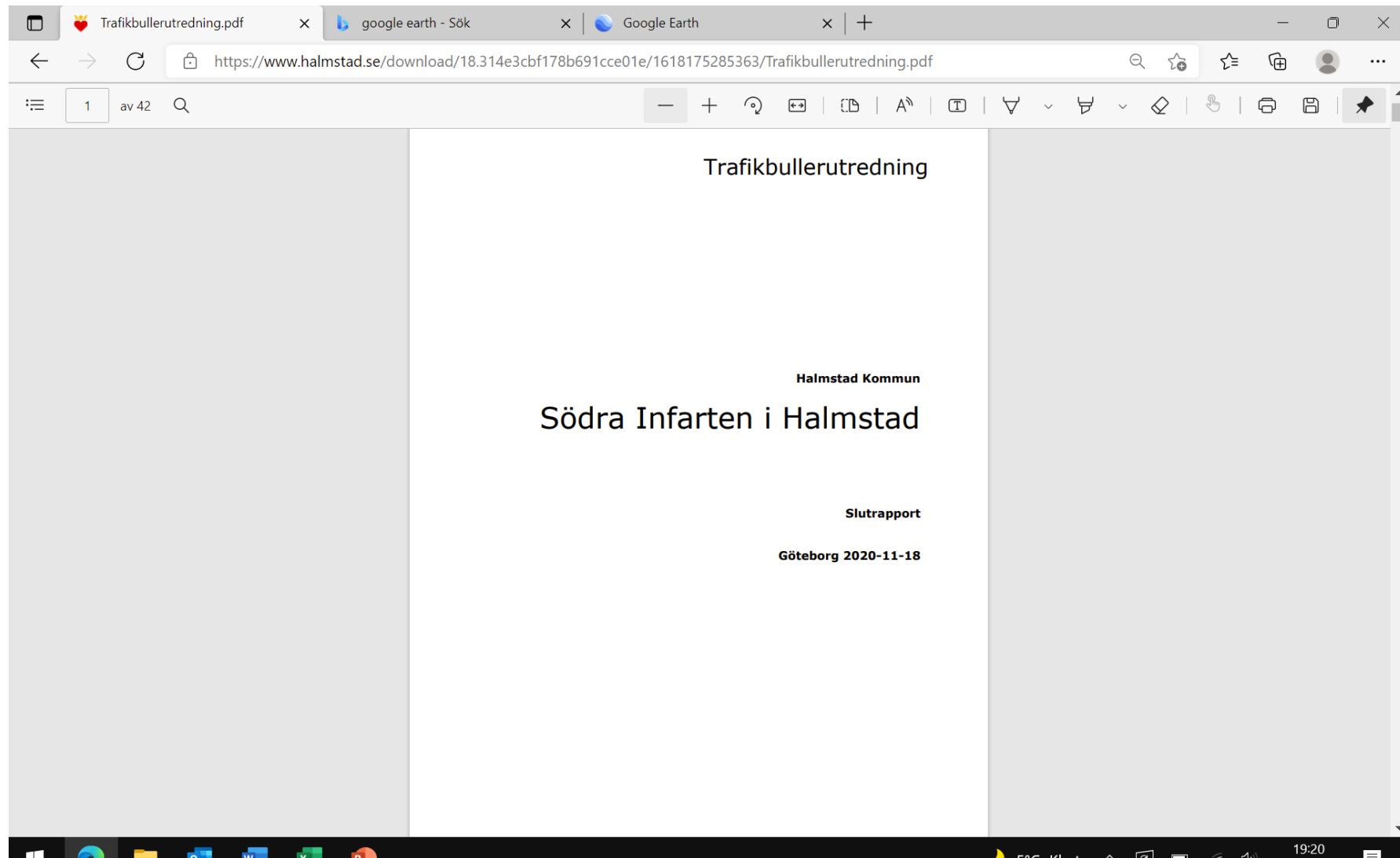


Bild 10. Utdrag ur illustrationskarta del 1. Området kring passage över Västkustbanan. Gång- och cykelkopplingar i rött.

Mer fakta södra infarten...

- Hastighet nya vägen är satt till 60 km/h
- Projekt södra infart etapp 2 är en nyetablering av både väg och tågtrafik.
- Det råder oftast västlig vind vilket är en fördel för oss Måsenbor.

Bullerutredning Rambull samt WSP akustik för Halmstads räkning.



2.3

Riktvärden

Projektet har av Halmstad kommun klassats som nybyggnad/väsentlig ombyggnad av infrastruktur. Detta gör att riktvärden enligt tabell 1 ska användas vid bedömning av åtgärdsbehov för bostäder som påverkas av utbyggnaden. Riktvärdena baseras på Regeringens infrastrukturproposition 1996/97:53.

Tabell 1: Riktvärden för väg- och spårtrafikbuller vid nybyggnad/väsentlig ombyggnad av infrastruktur

	Vägtrafik	Tågtrafik
Inomhus (ekvivalentnivå)	30 dB(A)	30 dB(A)
Inomhus (maximalnivå)	45 dB(A) (nattetid)	45 dB(A) (nattetid)
Utomhus (ekvivalent frifältsvärde)	55 dB(A)	60 dB(A)/55 dB(A)**
Utomhus (maximal nivå)	70 dB(A)*	70 dB(A)*

*Avser uteplats i anslutning till bostaden

**55 dB(A) avser uteplats i anslutning till bostaden

Enligt beskrivning i Naturvårdsverkets vägledning "Riktvärden för buller från väg- och spårtrafik vid befintliga bostäder" 2017, anges i xx nedan vilka ljudnivåer som i normalfallet bör underskridas för att en god ljudmiljö skall uppnås vid befintliga bostäder. Dessa värden anknyter till Infrastrukturpropositionen 1996/97:53 och anknyttande dokument från centrala myndigheter.

Tabell 2. Riktvärden för buller vid befintliga bostäder (frifältsvärden).

	Bostads fasad (Leq _{24h})	Bostads uteplats (Leq _{24h})	Bostads uteplats (L _{max})
Vid väg	55 dBA	~55 dBA ^{II}	70 dBA ^I
Vid spår	60 dBA	55 dBA	70 dBA ^I

I Tidsvägning Fast. Får överskridas max 5 ggr/genomsnittlig maxtimme dag och kväll (kl. 06-22)

II Propositionen har inte någon angivelse för ekvivalent nivå för buller från vägtrafik vid uteplats.

Äldre krav på bullernivåer

Trafikbullerutredning.pdf x google earth - Sök x Google Earth x +

https://www.halmstad.se/download/18.314e3cbf178b691cce01e/1618175285363/Trafikbullerutredning.pdf

9 av 42

När åtgärder behöver övervägas

I Tabell 3 visas riktvärden utomhus för att avgöra när skyddsåtgärder eller andra försiktighetsmått behöver övervägas.

Tabell 3. Nivåer för att i normalfallet avgöra när skyddsåtgärder eller andra försiktighetsmått behöver övervägas (frifältsvärden).

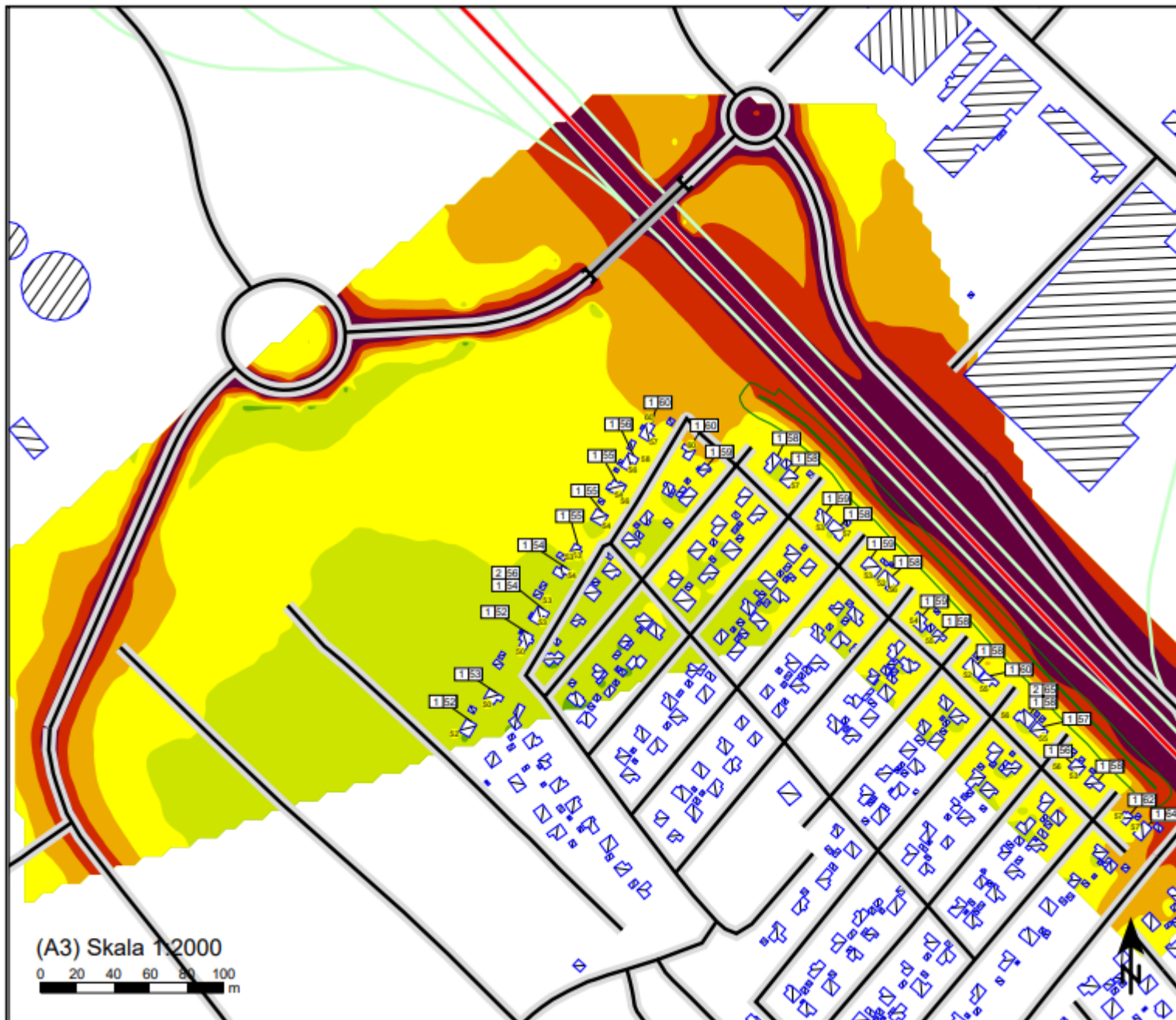
	~2015 och framöver "nya bostads- byggnader" ^{IV}	1997 - ~ 2015 "nyare befintlig miljö"	- 1997 "äldre befintlig miljö"
Vägbuller vid fasad	Se planbeskrivning eller bygglov	55 dBA Leq _{24h}	65 dBA Leq _{24h}
Spårbuller vid fasad	Se planbeskrivning eller bygglov	60 dBA Leq _{24h}	55 dBA ^I L _{max} & inne natt
Väg och spår uteplats	Se planbeskrivning eller bygglov	55 dBA Leq _{24h} ^{II} 70 dBA L _{max} ^{III}	

I Tidsvägning Fast. Värdet inomhus får överskridas max 1-5 ggr/årsmedelnatt, kl. 22-06
II Nivån 55 dBA vid uteplats gäller i första hand vid spår.
III Tidsvägning Fast. Får överskridas max 5 ggr/genomsnittlig maxtimme, kl. 06-22.
IV Se 26 kap. 9a § miljöbalken. Begränsningen i tillsynen enligt miljöbalken gäller nya bostadsbyggnader i de fall ärenden om detaljplan eller bygglov har påbörjats efter den 1 januari 2015.

2.4 **Trafik**

2.4.1 **Vägtrafik**

Den trafiksituation som beskrivs och används i denna utredning är en situation

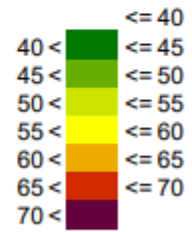


WSP Akustik
 Box 13033
 SE-402 51 Göteborg
 Tel +46 10 7225000



Halmstad kommun

Dygnsekvivalent ljudnivå
 dBA ref. 20 µPa



- Teckenförklaring
- Byggnad
 - Järnväg utan trafik
 - Järnväg med trafik
 - Väg
 - Ljudnivåtabell
 - Rampvall/bullervall
 - Uteplats

Bilaga 3

Beräkning av trafikbuller från bro över järnväg samt kringliggande väg och befintlig järnväg.
 Södra infarten, Halmstad
 Prognosår 2040
 Ljudnivåtabell: Våning/Ljudnivå, utomhus vid fasad. Beräkningspunkter redovisar frifältsvärden.

(A3) Skala 1:2000
 0 20 40 60 80 100 m

Projekt	10214642	Uppdragsledare	David Gombrii
Utvecklare	Elias Zinad	Granskad	David Gombrii
Utgivningsdatum	Göteborg 2020-11-16		

Den maximala ljudnivån från den befintliga järnvägen beräknas utifrån ett godståg med maxlängd (630 m) och ellok.

Samtliga tåg har i beräkningarna förutsatts gå på spår som går in till Halmstad Central, se bilaga 3–4.

Beräkningar för järnväg har endast utförts för ett demonstrativt syfte, för att visa skillnaden i ljudnivå med och utan järnvägens bidrag. Åtgärder har endast dimensionerats utifrån vägens bidrag till ljudnivån.

Resultat från beräkningar

Beräkningarna visar att vägalternativet uppfyller riktvärden för både dygnsekvivalent ljudnivå och maximal ljudnivå vid samtliga uteplatser och bostäder med undantag från ett bostadshus. Vid ett bostadshus längst sydost, överskrider den ekvivalenta och maximala ljudnivån från vägtrafik med 2 dB respektive 5 dB. Vid detta bostadshus är det dock bidrag från befintlig infrastruktur, Västervallsvägen, som är den dominerande ljudkällan och inte det nya vägalternativet. Vägalternativet behöver därmed inga bullerskyddsåtgärder.

⁵ "Vägtrafikbuller, Nordisk beräkningsmodell reviderad 1996", Naturvårdsverket, Rapport 4653, 1996.
⁶ "Buller från spårburen trafik, Nordisk beräkningsmodell", Naturvårdsverket, Rapport 4635, 1999.

Styrelsen har skickat in 11 olika bullerdämpande förslag till kommunen. T.ex följande:

- Den redovisade förlängningen av befintlig bullervall på ca 100m skall förlängas till 125 meter
- Bullerskydd som minskar eko och bullereffekter vid bro mellan rondellerna
- Tyst asfalt vid ramperna upp till rondellerna
- Höja bullervallen som idag finns mot järnvägen
- Bullerdämpande åtgärder mot Västervallvägen
- Nyplantering av vegetation mellan Måsen och rondellerna
- Bullerdämpande åtgärder där bullervall slutar mot Västervallvägen

Tack för er tid!

- Vi i styrelsen lovar att följa upp så att alla bullernivåer följs till punkt och pricka
- Vi lovar att hålla er medlemmar informerade om hur det går och var vi står.