



STRÄNGNÄS KOMMUN

TRAFIKBULLER - ÅKER



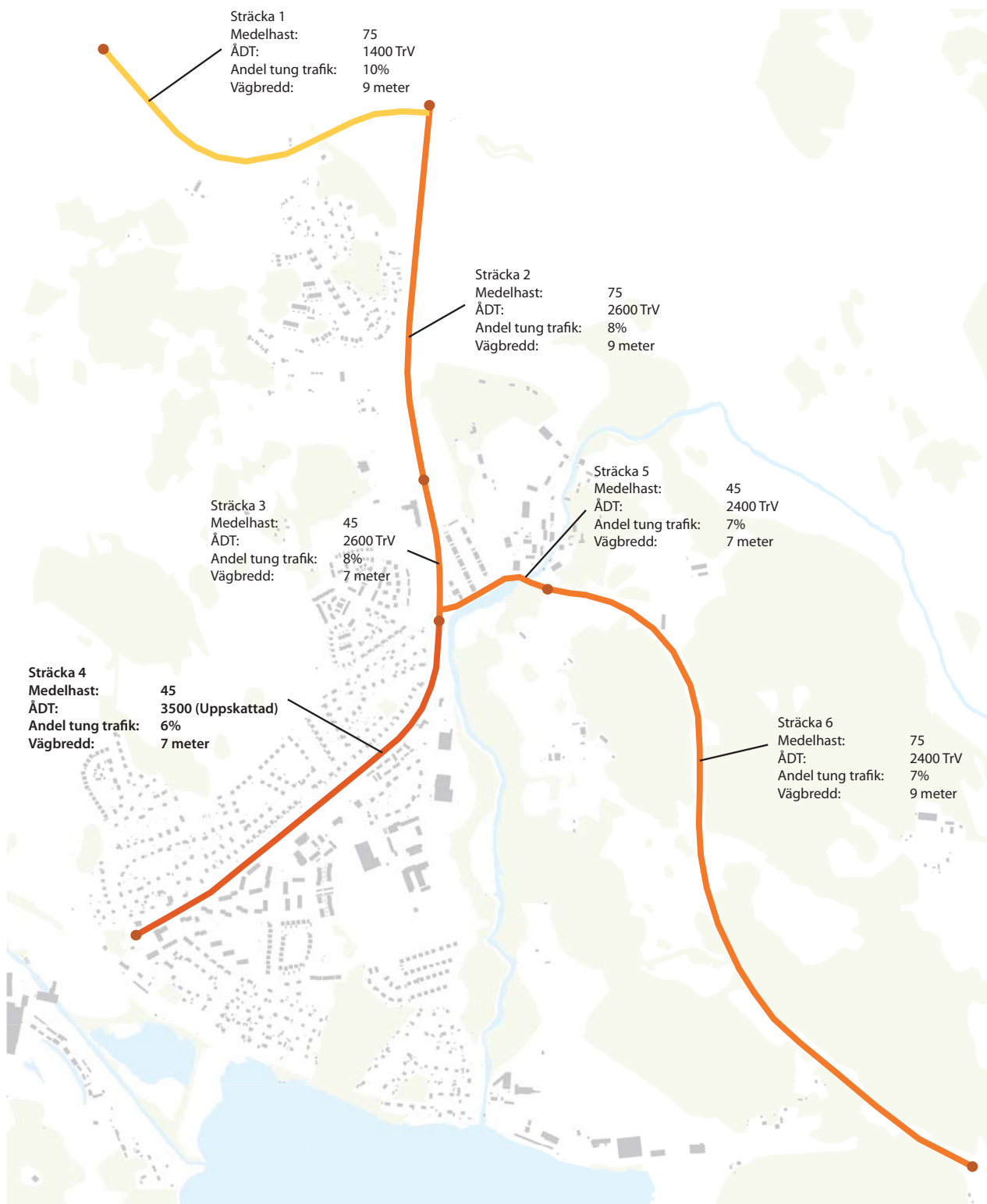
Analys av vägbuller. Befintlig och förväntad bullerpåverkan i Åkers styckebruks tätort.

*Planeringsunderlag till fördjupning av översiktsplanen för Åker
Utställning- 2015-XX-XX*

Innehåll

1.	Beräkningsgrunder nuvarande situation:	4
1.1	Beräkning av bullerzoner	4
1.2	Beräknad befintlig bullerutbredning:	5
2.	Beräkningsgrunder möjlig framtida situation	6
2.1	Trafikgenerering	7
2.2	Beräkningsgrunder med planerad framtida markanvändning	8
2.3	Beräkning av bullerzoner	8
2.4	Uppskattad framtida bullerutbredning	9
3.	Slutsats och direktiv	11

1. Beräkningsgrunder nuvarande situation:

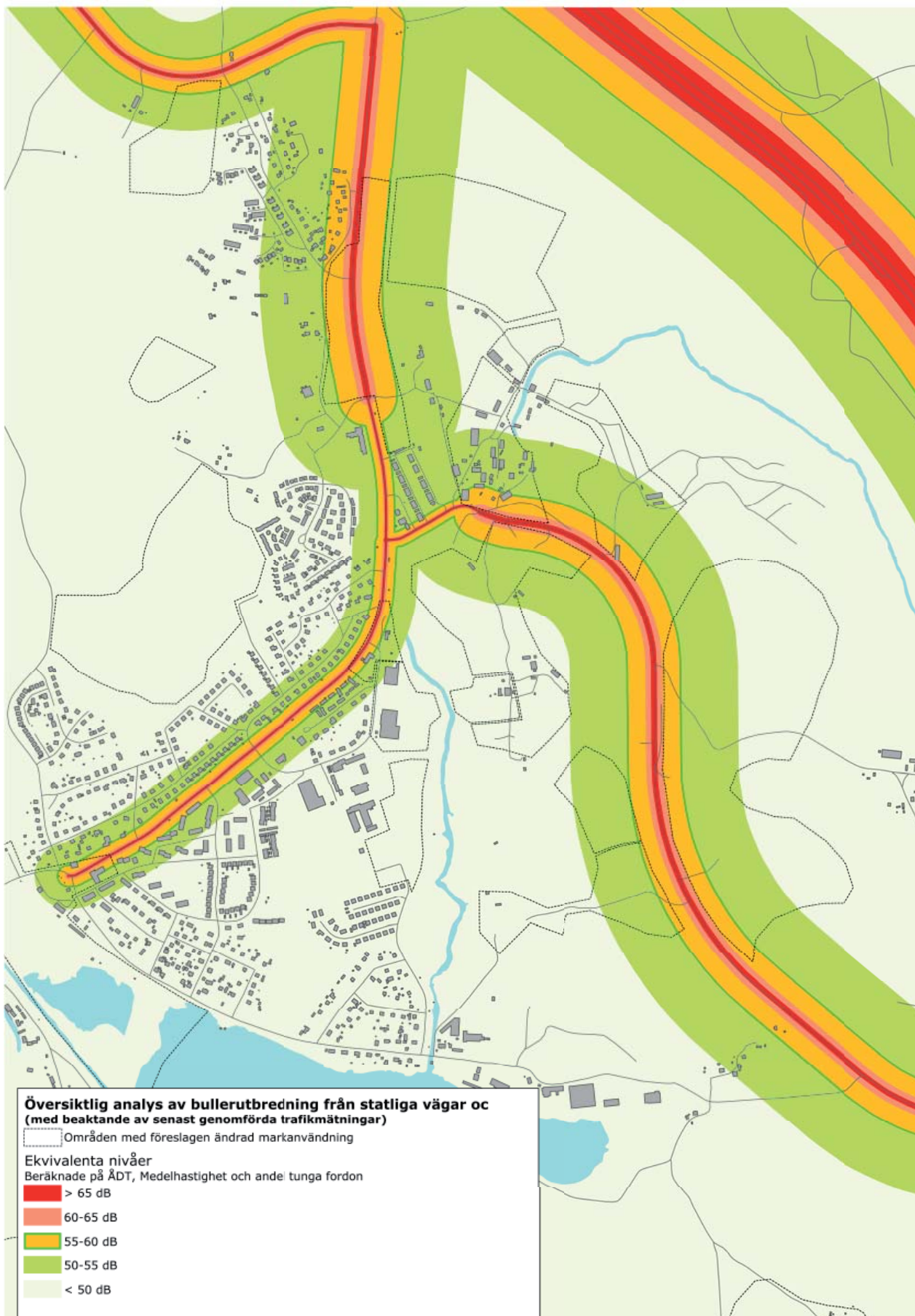


1.1 Beräkning av bullerzoner

Avstånd (meter) till givna bullerstörningsnivåer. Beräknat med Trivector BullerVäg

Sträcka	50 dB	55 dB	60 dB	65 dB
1	151	48	15	6
2	262	83	26	9
3	75	24	7	3,5 (vägbredd)
4	93	29	9	3,5 (vägbredd)
5	66	21	7	3,5 (vägbredd)
6	233	74	23	8

1.2 Beräknad befintlig bullerutbredning:



2. Beräkningsgrunder möjlig framtida situation

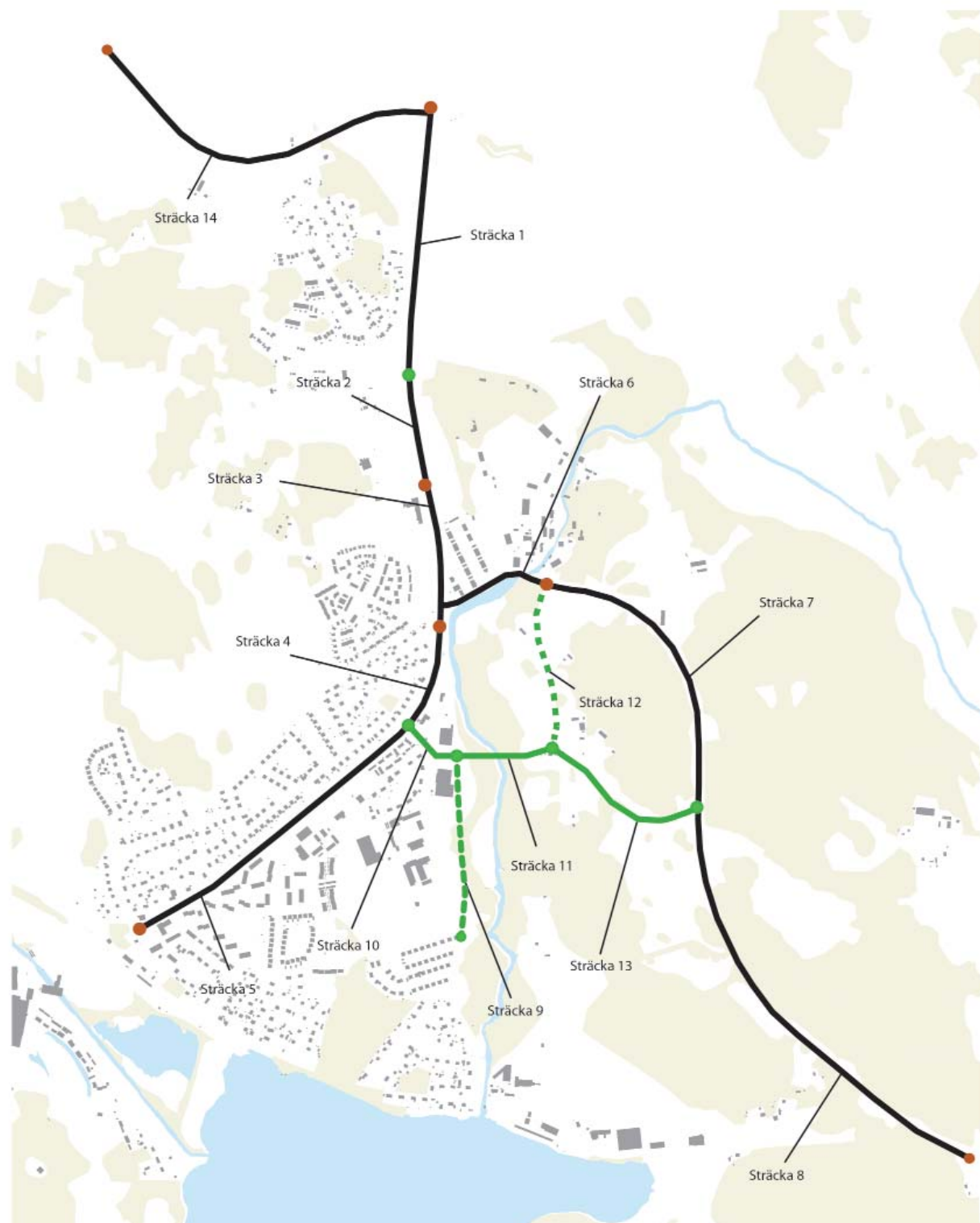


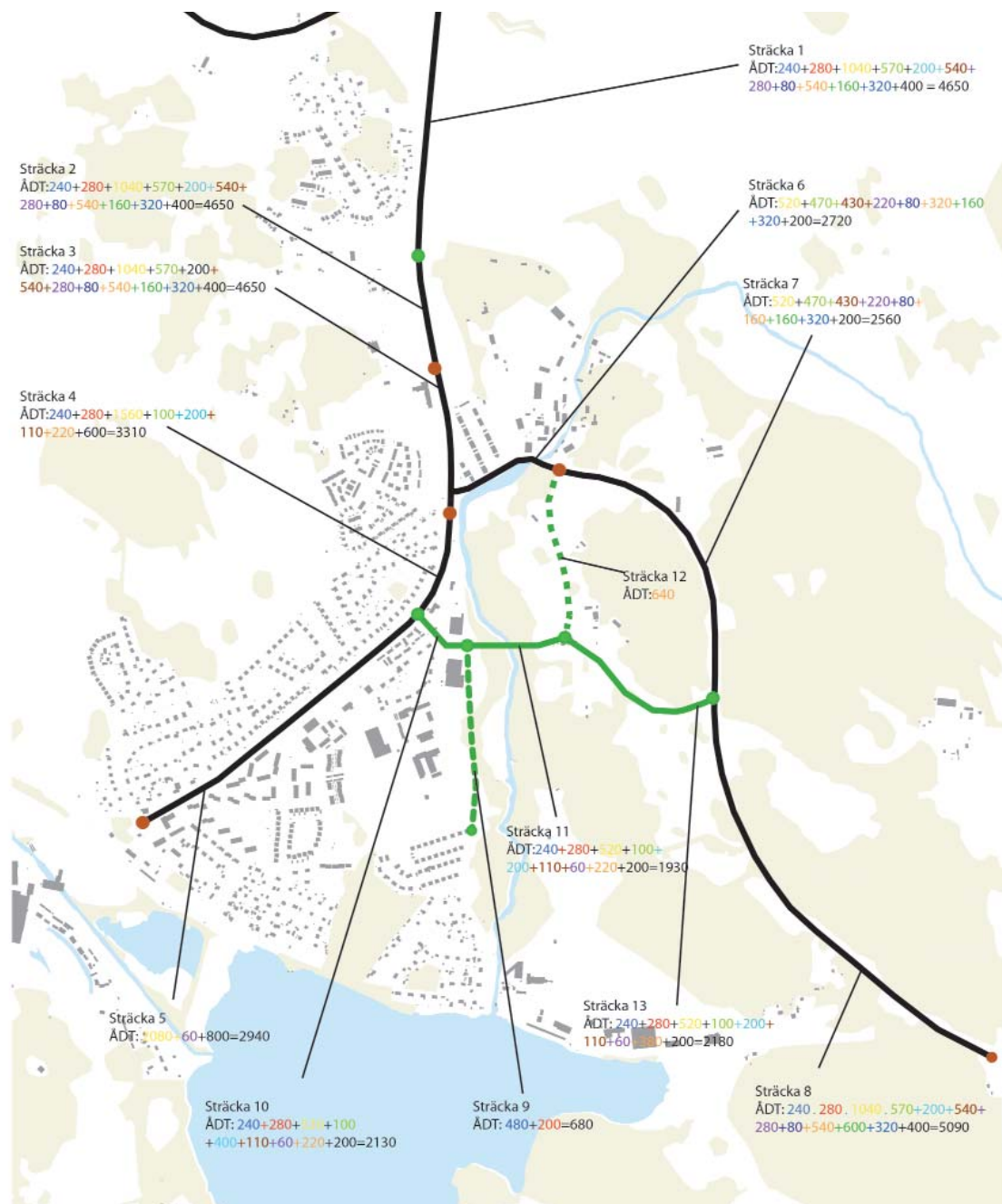
Illustration vägsträckningsindelning, heldragen grön linje markerar eventuell tillkommande anslutning i samband med utveckling av Nya Centrum/Brobyholm. Streckade gröna linjer är tillfartsvägar och bedöms ej tillföras trafik i sådan mängd som påverkar bullerproblematiken och ingår därför ej i utbredningskartan. I beräkningen har den nuvarande hastighetsbegränsningen på sträckorna 2 och 7 sänkts från 70 km/h till 50 km/h vilket bättre kan anses motsvara nivå på trafiksäkerhet i tätort.

2.1 Trafikgenerering



Generering av biltrafik från befintliga och planerade bostadsområden. De nuvarande förhållandena visar en generering av ca 4 fordonstransporter per hushåll (Hh) inklusive tunga fordon. Detta antas även gälla kommande bostadsetableringar. Områdenas generering med färgkoder och transportriktningar anges ovan. Beräkningen saknar troligen en hel del kortare transporter inom samhället, exempelvis transport till skolan innan vidare resa till jobbet.

2.2 Beräkningsgrunder med planerad framtida markanvändning

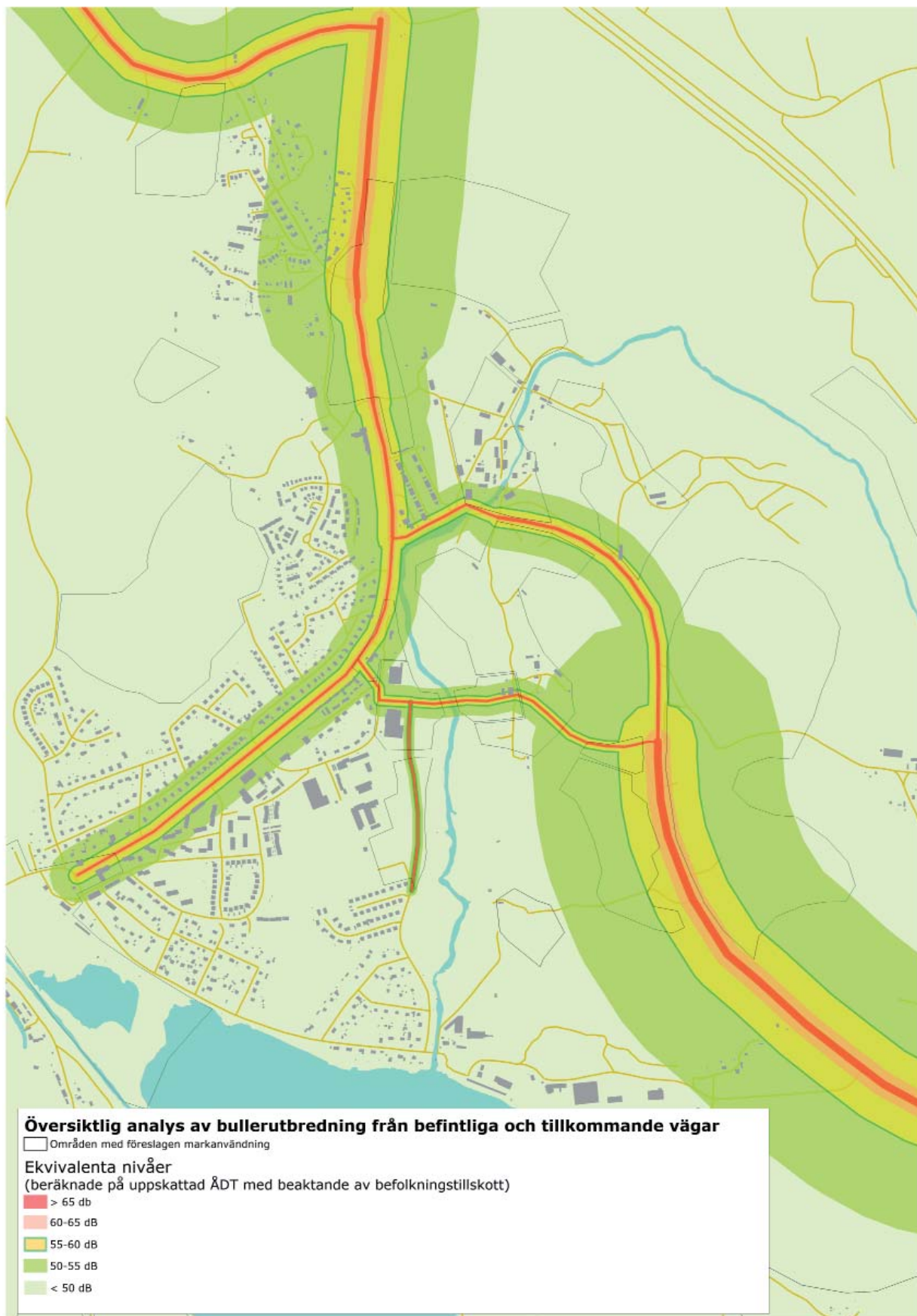


2.3 Beräkning av bullerzoner

Avstånd (meter) till givna bullerstörningsnivåer, Beräknat med Trivector BullerVäg

Sträcka	50 dB	55 dB	60 dB	65 dB
1	275	87	28	9
2	160	50	16	6
3	134	42	13	5
4	88	28	9	3,5 (vägbredd)
5	78	25	8	3,5 (vägbredd)
6	65	21	7	3,5 (vägbredd)
7	88	28	9	5
8	350	110	35	11
9	15	5	3,5 (vägbredd)	3,5 (vägbredd)
10	46	15	5	3,5 (vägbredd)
11	42	13	5	3,5 (vägbredd)
12	14	5	3,5 (vägbredd)	3,5 (vägbredd)
13	8	15	5	3,5 (vägbredd)
14	151	48	15	6

2.4 Uppskattad framtida bullerutbredning



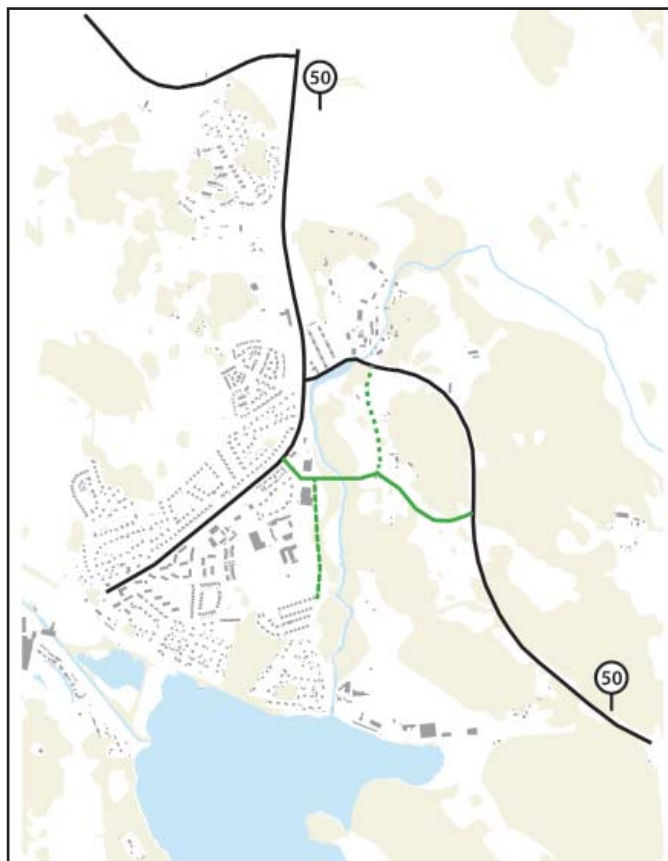
3. Slutsats och direktiv

Analysen visar att bullerstörda lägen där särskild hänsyn måste visas uppkommer främst vid Norra Infarten och södra delarna av Fårhagen. Även kring den eventuellt tillkommande anslutningen mellan Nya Centrum (börsenområdet) och Kvarnbergavägen krävs viss anpassning kring vägområdet för att möjliggöra goda boendeområden.

Påverkan på befintliga boenden sker främst vid den Norra infarten vilka redan i beräkningarna för befintlig trafikbelastning ligger över riktvärden för bullerpåverkan mot fasad, dvs 55 dB ekv. nivå.

En åtgärd för att minska bullerpåverkan är att flytta hastighetsbegränsningarna ytterligare så att 50 km/h-zonen påbörjas utanför samhället.

Vid kommande detaljplanering eller exploateringsåtgärder i avsedda områden skall utgångspunkten vara att gällande riktvärden för vägbuller skall understigas för att erbjuda högklassiga boendemiljöer. Avsteg från riktvärden bör dock kunna ske i de mest centrala delarna kring Nya Centrum och mot Brobyholms torg, i områden där markanvändning "Blandad stadsbebyggelse" anges. Med fördel kan lokaler för verksamheter placeras i de mest bullerutsatta lägena. Viktigt är dock att tillse bullerdämpningsåtgärder vid eventuella lek- och rekreationsanläggningar vid Räcksta å. Anläggningarna skall dock ej vara avskärmande i ej önskvärd grad, exempelvis bör inte heltäckande ogenomskinligt material användas.





STRÄNGNÄS KOMMUN