

Datum: 2024-06-27 **Version:** 01

Handläggare:

Elisabeth Persson

[REDACTED]

[REDACTED]

Granskad: Frank Andersson

Mottagare:

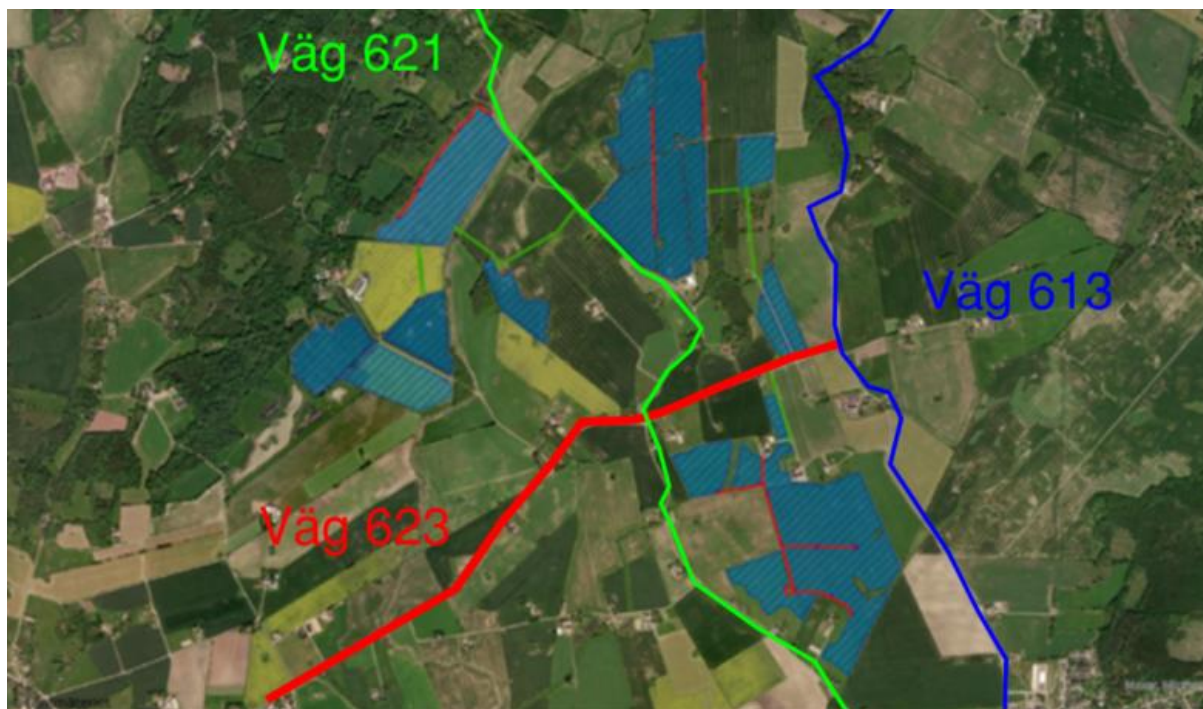
LC Energi AB

Johannes Sporre

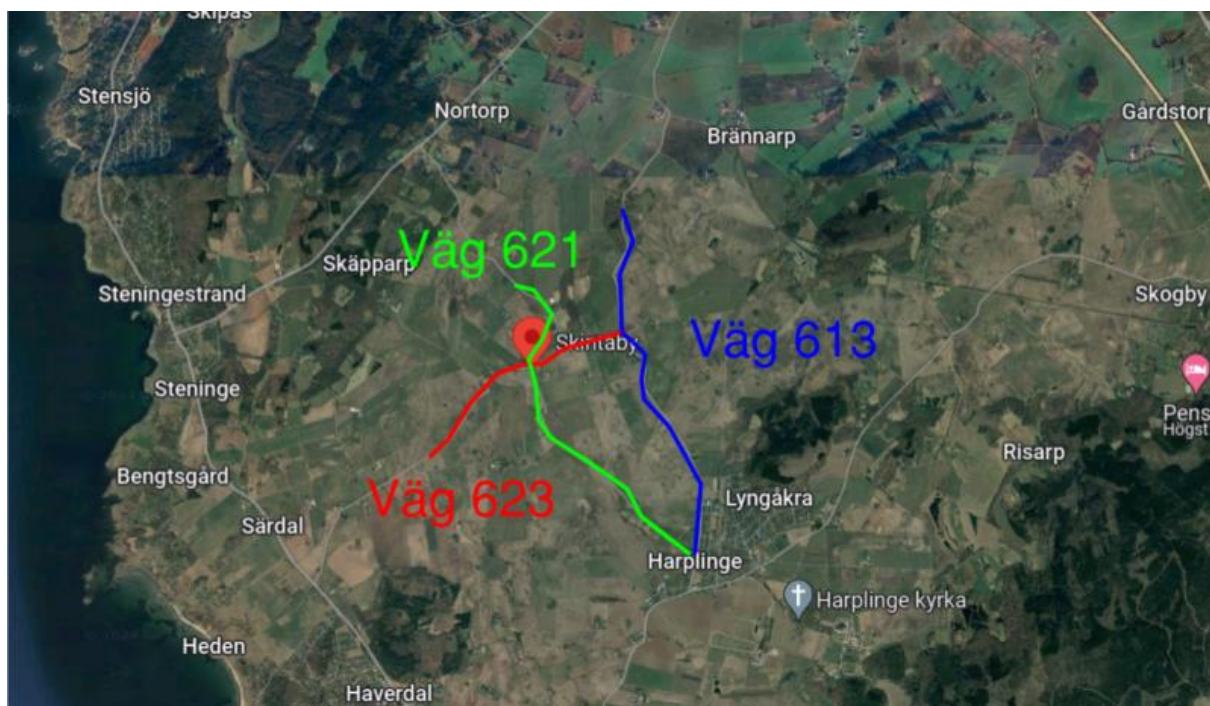
D0105363 – TRAFIKBULLERUTREDNING SOLCELLSPARK SKINTABY

1 BAKGRUND:

I arbetet med etableringen av en solcellspark i Skintaby i närheten av Harplinge behöver man utreda hur de tillkommande transporterna till/från etableringsområdet påverkar trafikbullersituationen för befintliga bostäder. Se situationsplan i Figur 1 nedan, med exempellayout på etableringsområde markerat, samt urklipp på satellitbild från Google Maps i Figur 2.



FIGUR 1 ETABLERINGSOMRÅDE MARKERAT I BLÅTT



FIGUR 2 URKLIPP FRÅN GOOGLE MAPS, 24-06-27

2 BEDÖMNINGSGRUNDER:

Beräkningsresultatet jämförs med ljudnivåer genererade av nuvarande trafik. Naturvårdsverkets riktvärden för trafikbuller vid befintliga bostäder presenteras nedan för att delvis ligga till grund för en bedömning om ökad störningsrisk förekommer.

Naturvårdsverkets *Riktvärden från väg- och spårtrafik vid befintliga bostäder* från oktober 2016 med revidering juni 2017 anger riktvärden presenterade i Tabell 1 nedan. Dessa riktvärden ska tillämpas för befintliga byggnader vars detaljplaner inte planlagts efter Förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader, SFS 2015:216 utan baseras istället på Infrastrukturpropositionen 1996/97:53.

Utomhus	Högsta trafikbullernivå, frifältsvärden dBA	
	Ekvivalent ljudnivå	Maximal ljudnivå
Buller från spårtrafik och vägar		
Vid bostadsfasad	55	-
På uteplats	55	70 *

*Får överskridas max 5 ggr/genomsnittlig maxtimme, dag och kväll (kl 06-22)

Om riktvärdena ovan inte innehålls finns åtgärdsnivåer som används för att avgöra när skyddsåtgärder i normalfallet behöver övervägas. Åtgärdsnivåerna varierar beroende på byggnadens byggår och avser spegla de riktvärden som fanns när fastigheten uppfördes, se Tabell 6 nedan.

TABELL 6. NIVÅER FÖR ATT I NORMALFALLET BEDÖMA OM SKYDDSÅTGÄRDER ELLER ANDRA FÖRSIKTIGHETSMÄTT BEHÖVER ÖVERVÄGAS (FRIFÄLTSVÄRDEN)

		Byggnad byggd 2015 och framöver	Byggnad byggd 1997-2015	Bostads uteplats (Lmax)
Buller från väg (vid fasad)		Se planbeskrivning eller bygglov	Se Tabell 5 ovan	65 dBA L _{Aeq} , 24h
Buller från väg (vid uteplats)		Se planbeskrivning eller bygglov	Se Tabell 5 ovan	--

3 BERÄKNINGAR:

Trafikbullerberäkningarna är utförda enligt beräkningsmetoden Nord2000 med beräkningsprogrammet N2Kr. Beräkningar har utförts på 10 meters avstånd från vägmitt på 2 meter ovan markhöjd, vilket representerar närmsta bostad.

Beräkningsområde har avgränsats till vägar i direkt anslutning till etableringsområdet.

3.1 BERÄKNINGSUNDERLAG

Mjuk mark har generellt ansatts förutom på vägområde. Samtliga mätningar har antagits vara aktuella, se mätår i Tabell 2 nedan.

Vägrafikuppgifter kommer Trafikverkets Vägrafikflödeskarta. Hastigheter som använts i beräkningar är hämtade från Trafikverkets NVDB.

TABELL 2: TRAFIKFLÖDEN PÅ INTILLIGGANDE VÄGAR SAMT MÄTÅR

Väg	Antal passager/dygn	Andel tung trafik	Hastighet	Mätår
Väg 613 Söder om Väg 623 till Harplinge	1017	3%	70 km/h	2023
Väg 613 Norr om Väg 623	1061	4%	70 km/h	2023
Väg 613 Norr om Väg 614 till Harplinge	1316	3%	70 km/h	2022
Väg 621 Söder om Väg 623	113	1%	70 km/h	2022
Väg 621 Norr om Väg 623	110	2%	70 km/h	2023
Väg 623	189	4%	70 km/h	2023

4 RESULTAT:

Beräkningsresultat presenteras i Tabell 3 nedan. De beräkningsresultat som

Väg	Leq utan transporter	Lmax utan transporter	Leq med transporter	Lmax med transporter
Väg 613 Söder om Väg 623 till Harplinge	59	85	59	85
Väg 613 Norr om Väg 623	59	85	59	85
Väg 613 Norr om Väg 614 till Harplinge	60	85	60	85
Väg 621 Söder om Väg 623	50	85	52	85
Väg 621 Norr om Väg 623	50	85	52	85
Väg 623	52	85	53	85

5 SAMMANFATTNING:

Kapitlet nedan sammanfattar beräkningsresultaten och jämför ljudnivåer med endast nuvarande trafikflöde med ljudnivåer med nuvarande trafikflöde och tillkommande byggtrafik.

5.1 JÄMFÖRELSE MED NUVARANDE BULLERSITUATION

För vägar med mindre trafik, exempelvis Väg 621 och Väg 623, blev differensen i ekvivalent ljudnivå som mest 2 dB. Ekvivalenta ljudnivån ligger här under riktvärden vilket innebär att störningsrisken bedöms vara låg.

För Väg 613 som har högre trafikflöde, blev det ingen differens i ekvivalent ljudnivå. Ekvivalenta ljudnivån ligger här över riktvärden från Infrastrukturpropositionen vilket innebär att det bedöms finnas en befintlig störningsrisk, men att den inte ökar med tillkommande transporter.

Maximala ljudnivån förblir densamma för alla beräkningsfall, däremot ökar antalet incidenter när maximala ljudnivån uppstår. På de vägar där det idag kör färre än 5 lastbilar/maxtimme finns en risk att riktvärdet för uteplats överskrids, när antalet transporter ökar.