

PM

Rosendal.

Trafikbuller. Effekt av uppdaterade trafiksiffror.

Den tidigare trafikutredningen för Rosendal har reviderats, 2015-06-12. Revideringen avser hur omkringliggande områden inverkar på biltrafikmängderna inom detaljplaneområdet. I detta PM ges kommentarer till hur detta påverkar slutsatserna i den trafikbullerutredning som tidigare gjorts (2015-03-27). Inga kompletterande beräkningar har gjorts.

Nedan visas en illustration med nya trafikflöden (endast personbilar) med kommentarer gällande ändringar från tidigare. Röda ringar avser trafikökning och blå avser sänkning av trafikmängden. Intill ringarna visas ökning respektive sänkning i procent, avrundat till jämna 5-tal.

Tidigare uppgifter om 5 % tung trafik på lokalgator och huvudgatan och 3 % tung trafik på kvartersgator kvarstår, dessutom tillkommer lokaltrafiken längs med huvudgatan och Gerd Eneqvists gata. Dessa trafikmängder är utöver nedan givna trafikmängder.

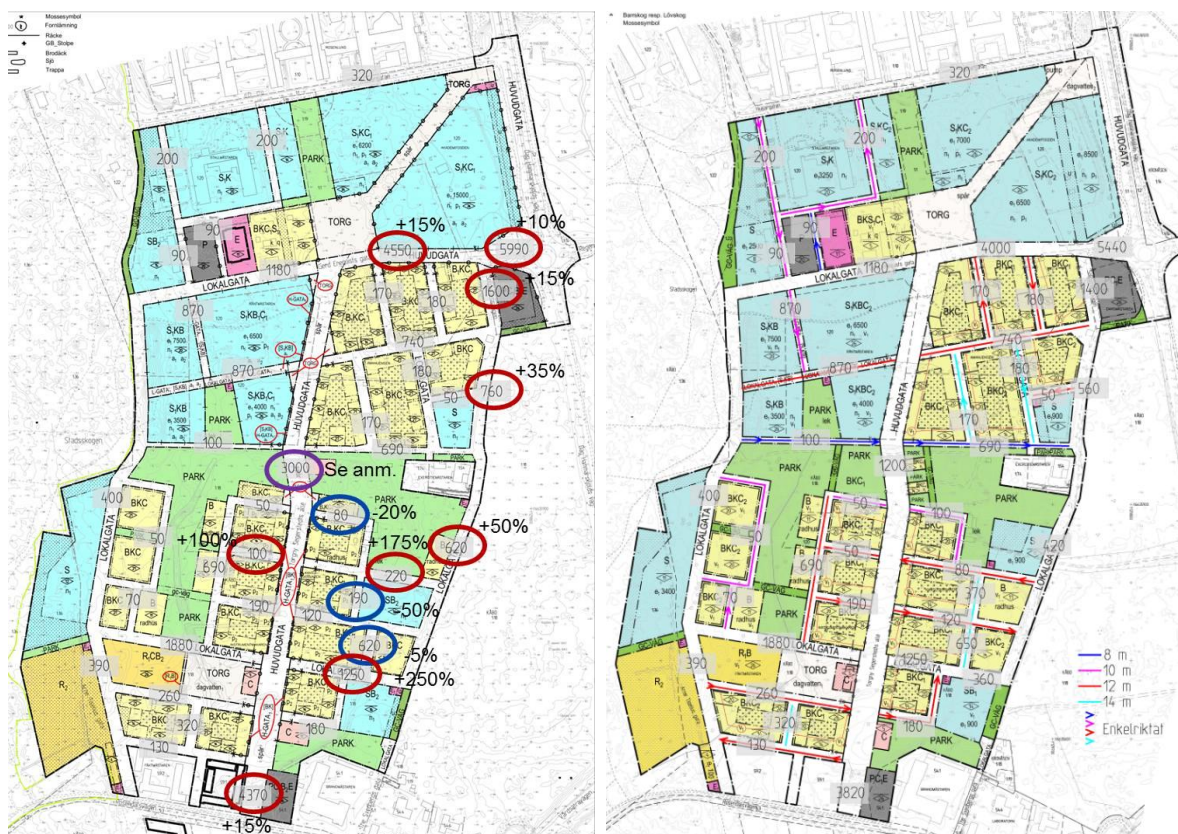


Bild 1. Till vänster: nya trafikflöden för personbilar (2015-06-12) med kommentarer om förändring i jämförelse med tidigare (från 2015-02-12). Den tidigare visas till höger.

Anm. Tidigare trafikerade 4000 personbilar Gerd Eneqvists gata och vidare ned på Huvudgatan (Torgny Segerstedts allé), vid parken sänktes trafikmängden kraftigt för att fortsätta med en marginellt lägre trafikmängd än 4000 personbilar söder om parken. Eftersom kollektivtrafik och tung trafik var utöver denna trafik och minskningen av trafik var på en mycket begränsad sträcka inverkar inte denna lokala sänkning av trafikflödet nämnvärt.

Generellt kan sägas att en fördubbling eller halvering av trafikmängden ökar respektive sänker ljudnivån med 3 dB. Det kan också jämföras med att gränsen för ekvivalent ljudnivå 55 dBA förflyttas dubbla sträckan från vägmitt med en fördubbling av trafikmängden.

Kvarteren inom etapp 2

Trafikökningen på Gerd Eneqvists gata och huvudgatan är marginell (mindre än 1 dB) men det är ändå en ökning för redan trafikbulerutsatta fasader.

Lokalgatan närmast Kronparken bedöms få högre trafikmängder. Här är tillskottet högre, men ändå liten (ca 1 dB). Risken för ekvivalent ljudnivå 55 dBA överskrids på delar av fasaderna även på de inre kvarteren ökar något.

Inga förändringar av detaljplanen finns i kvarter 2.

Kvarteren inom etapp 3

Förändringarna i trafikmängd avser kvarteren närmast huvudgatan. Trafikökningen på huvudgatan är marginell (mindre än 1 dB). Gränsen för ekvivalent ljudnivå 55 dBA förflyttas något längre från huvudgatan.

Förändringar i detaljplanen för etapp 3 avser ett tillkommande kvarter närmast parken. (se Bild 2 nedan). Detta är ett till ytan ganska litet kvarter och buller slår in från flera håll, det kan vara problematiskt att utforma bostäder som uppfyller riktvärdena.

Kvarteren inom etapp 4

Samma slutsatser som för etapp 3. Dessutom ökar trafikmängden på två lokalgator med 175-250 %. Detta kommer ge betydligt högre ljudnivåer vid skolor och radhus vid dess gator. Dock är ljudnivåerna i nuläget låga och det borde finnas möjligheter att placera byggnader så att de skärmar skolgårdarna. Dock finns viss risk att om radhusen placeras nära lokalgatan mot Kronparken att ekvivalent ljudnivå överskrider 55 dBA och att ljuddämpad sida krävs vilket kan vara besvärligt allra närmast kvartersgatan. Huruvida 55 dBA ekvivalent ljudnivå överskrids för de övre planen beror till stor del på om en skärm uppförs längs med Dag Hammarskjölds väg eller inte. Mer noggranna slutsatser kan inte dras utan nya beräkningar.

Omgivande vägnät

Trafikmängderna uppskattas öka på samtliga vägar i det omgivande vägnätet, (se Bild 3 nedan). Dock är ökningen marginell (omkring 5 %) på samtliga vägar förutom på Husargatan (20 %). Buller från trafik på Husargatan påverkar främst Akademiska hus område där inga bostäder planeras i dagsläget. Detta område har inte utretts i detalj och varvid det inte finns anledning att dra några noggrannare slutsatser för detta.

Kommentar

I slutsatserna för trafikutredningen ges bl.a. följande:

"Eftersom korsningspunkten Dag Hammarskjölds väg – Vårdsätravägen redan idag, utan adderad trafikstring för Norra Rosendal, är högt belastad finns det risk för att bedömd genomfartstrafik ligger i underkant. Även faktorn att trafikökningen från Västra och Södra Rosendal ej är utlagd på omkringliggande nät ökar risken för överbelastning och kapacitetsproblem kring Södra staden."

Det bör alltså tas i beaktande vid projektering av byggnader att trafikmängderna kan vara i underkant och om möjligt tas höjd för detta vid t.ex. fasaddimensionering.



Bild 2. Markeringar av revideringarna i detaljplanen. Illustrationer erhållna från trafikutredningen.

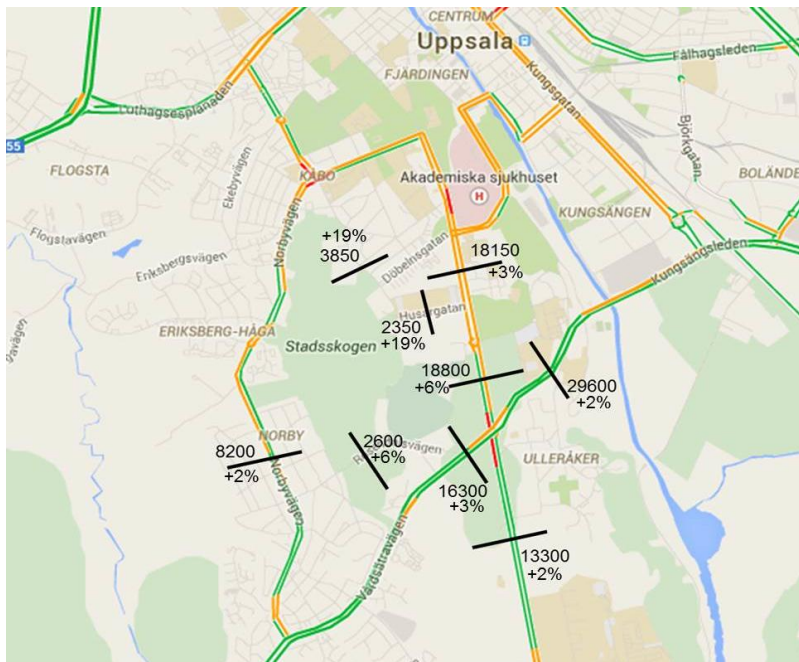


Bild 3. Omgivande vägnät med procentuell ökning av trafikmängden, jämförelse mellan tidigare (från 2015-02-12) och nuvarande utredning (2015-06-12).

Uppsala 2015-06-22

WSP Sverige AB

Erica Skytt Granskad av Andreas Malmqvist