

## **Trafik- och bullerutredning för detaljplanerna Ljungsgård 2:210 m fl samt Ljungsgård 2:54 m fl**



## Innehållsförteckning

### **1: Inledning**

1.1: Bakgrund och syfte

### **2: Förutsättningar**

2.1: Mål och strategier

2.2: Befintlig struktur

2.3: Trafiken i nuläget

### **3: Trafikalstring och fördelning**

3:1 Trafikalstring

3:2 Fördelning av biltrafik

### **4: Buller**

4.1: Beräkningsmetod

4.2: Trafikflöden och hastigheter

4.3: Allmänt om buller

4.4: Riktvärden för trafikbuller vid bostäder

4.5: Resultat bullerberäkning

### **5: Slutsatser och åtgärdsförslag**

5.1: Slutsatser

5.2: Åtgärdsförslag

### **Bilagor**

Bilaga 1 Trafikmätning Ljungsgård

Bilaga 2 Trafikalstringsberäkning Ljungsgård

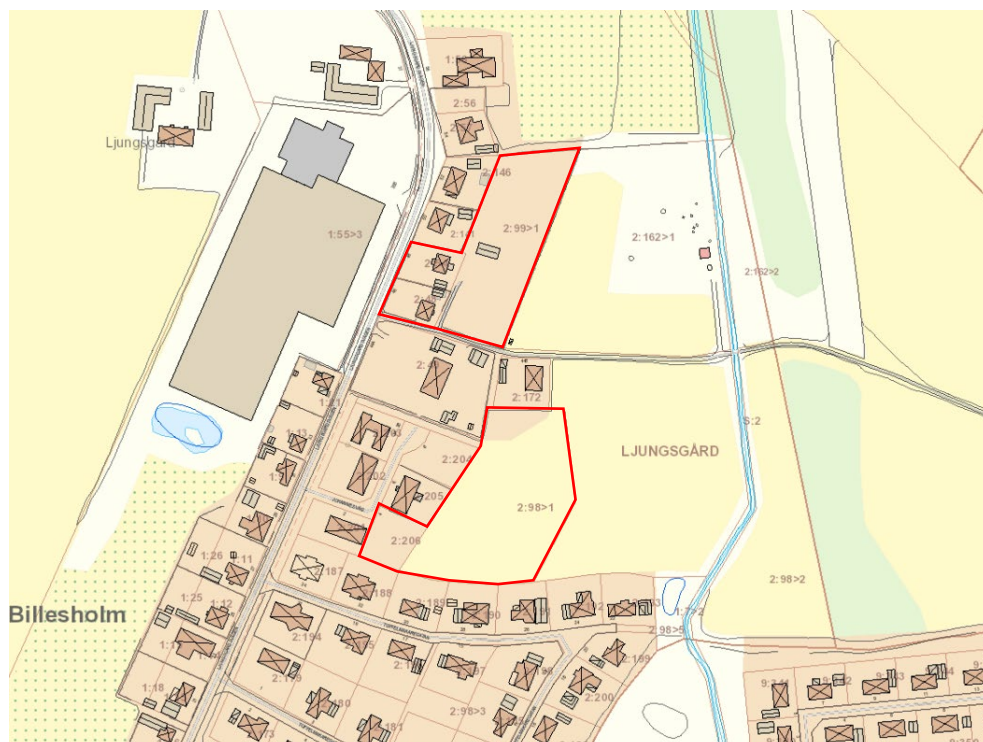
Bilaga 3 Beräkning vägtrafikbuller Ljungsgård 2:54 m fl

Bilaga 4 Beräkning vägtrafikbuller Ljungsgård 2:206 och 2:210

Bilaga 5 Beräkning vägtrafikbuller gemensam uteplats Ljungsgård 2:54 m fl

## 1: Inledning

Bjuvs kommun planlägger två områden i Ljungsgård i norra Billesholm. De båda detaljplanerna syftar till att möjliggöra totalt ca 48 bostäder i form av radhus/parhus i 1-2 våningar. De bägge planområdena ligger enbart 60 meter ifrån varandra och kommer angöras från Ljungsgårdsvägen. Då förutsättningarna för de bägge detaljplanerna är snarlika och den planerade bebyggelsen likvärdig görs en gemensam trafik- och bullerutredning. Att ta ett samlat grepp om trafiksituationen gör att det blir lättare att få överblick över de samlade effekterna av de bägge exploateringsområdena.



De två områdena aktuella för planläggning markerat i rött.



Tidiga situationsplaner för planerad ny bebyggelse. Ljungsgård 2:210 m fl till vänster och Ljungsgård 2:54 m fl till höger med ca 24 bostäder inom respektive område.

### 1.1: Bakgrund och syfte

Utredningen syftar till att redogöra för dagens trafiksituation samt den samlade trafikbelastning de bägge detaljplanerna beräknas medföra. Utredningen ska även redogöra för trafikbuller.

## 2: Förutsättningar

I detta kapitel sammanställs de, för trafikutredningen, gällande förutsättningarna i form av tidigare framtagna utredningar och handlingar samt en nulägesbeskrivning av trafik och rörelser.

### 2.1: Mål och strategier

#### Översiktsplan Bjuvs kommun

Den gällande översiktsplanen i Bjuv antogs av kommunfullmäktige 2009. Några av de mest relevanta målsättningarna i översiktsplanen är följande:

- Att utveckla kollektivtrafiken inom kommunen och till och från Bjuvs kommun för att främja såväl bosättning som företagsetablering inom kommunen.
- Att fortsätta utveckla Söderåsen till ett regionalt centrum för natur, turism och rekreation.
- Att verka för en utbyggnad av gång- och cykelvägar.
- Att utveckla kollektivtrafiken inom och till/från kommunen med turtäthet timmestrafik i pendlartider och för övrigt varannan timmestrafik mellan huvudorterna kl. 06-22 mån-fre.
- Att arbeta för ett miljöanpassat transportsystem innebärande bl.a. att Söderåsbanan är en nödvändig kommunikationsled för planeringen för ett uthålligt samhälle i västra Skåne.
- Att samordna olika typer av trafik.

#### Strukturplan för Familjen Helsingborg

De elva kommunerna i nordvästra Skåne har tagit fram gemensamma ställningstaganden för översiktlig planering i form av *Strukturplan för Familjen Helsingborg* (antagen år 2013). Strukturplanen har tagits fram genom successiv förankring hos de inblandade kommunerna. Strukturplanen visar kommunernas gemensamma ställningstaganden samt konkretiserar Region Skånes Strukturbild och ger stöd till respektive kommuns översiktsplan.

I strukturplanen identifieras Bjuv som en av de elva centralorterna i delregionen med goda kopplingar med kollektivtrafik och via vägnätet till regionens olika delar. Tre viktiga framgångsfaktorer för Familjen Helsingborgs utveckling pekas ut:

- Satsningar på infrastruktur
- Kvaliteter i landskap och näringsliv
- Utveckling av regionalt viktiga orter

#### Mobilitetsplan för Skåne

Region Skåne har tagit fram *Mobilitetsplan för Skåne* med en målbild för resandet i Skåne år 2030. Målbilden uttrycks i färdmedelsfördelning för resandet, och eftersom den varierade geografin i Skåne skapar olika lokala förutsättningar uttrycks färdmedeländelsmål olika för olika typer av landsbygd och tätorter. Målbilden för tätorter utan stadsbuss år 2030 (där Bjuv inkluderas) är att ca 45% av resorna utgörs av hållbara resor såsom gång, cykel och kollektivtrafik.

## 2.2: Befintlig struktur

De bägge planområdena ligger i nära anslutning till Ljungsgårdsvägen vilken är en mindre kommunal gata med en hastighet reglerad till 50 km/h. Den servar omgivande bostadsområden och leder trafik mot tätorten Bjuv i norr eller mot påfart till länsväg 110 i söder. Det norra planområdet angörs i dagsläget från Ljungsgårdsvägen. Det södra planområdet angörs från Johannes väg vilken är direkt ansluten till Ljungsgårdsvägen.

Söder om planområdena ligger den enskilda vägen Toffelmakaregatan vilken matar det befintliga bostadsområdet.

Längs med Ljungsgårdsvägen går en kombinerad gång- och cykelväg som kopplar samman Bjuv med Billesholm.



Befintligt vägnät med väghållare samt de bägge planområdena markerat i rött.

## 2.3 Trafiken i nuläget

För att få en bild av befintlig trafiksituation och kunna bedöma de bägge exploateringsområdenas påverkan på det omgivande gatunätet har en mätning av fordonsrörelser utförts under perioden 2021-09-22 16:39 till 2021-09-28 14:10.

Utrustning som använts är Sierzega SR4, tekniken är radar. Trafikmätaren var uppsatt längs Ljungsgårdsvägen på raksträckan mellan de bägge planområdena, strax söder om ett övergångsställe. Den riktades i sydlig riktning.



Placering av trafikmätare på Ljungsgårdsvägen markerad med röd ring.

Utförd trafikmätning visar en ÅDT motsvarande 593 fordon/dygn på Ljungsgårdsvägen.

Utvärdering:		Genomsnittlig trafik											
Från - Till	Dagar	Rikt.	Dag: 06:00 - 17:59		Kväll: 18:00 - 21:59		Natt: 22:00 - 05:59		16 timmar: 06:00 - 21:59		ÅDT 00:00 - 23:59		
Dagar			5,793		6		6		5,845		5,897		
			AT fordon/tim	AT don/12timm	AT fordon/tim	AT don/4timm	AT fordon/tim	AT don/8timm	AT fordon/tim	AT don/16timm	AT fordon/tim	ADT don/24timm	
Vardagstrafik:	må - fr	3,897	+	20	242	14	57	2	13	19	299	13	308
			-	20	236	19	76	3	22	20	313	14	332
			T	40	478	34	134	4	35	38	612	27	640
Helgtrafik:	lö - sö	2	+	14	169	12	47	2	19	14	216	10	236
			-	15	184	15	60	3	21	15	244	11	266
			T	29	353	27	107	5	40	29	461	21	502
Total trafik:	5,897	+	18	217	14	54	2	15	17	271	12	284	
		-	18	218	18	71	3	22	18	289	13	309	
		T	36	435	31	125	5	36	35	560	25	593	

Utdrag från bilaga 1.

### 3: Trafikalstring och fördelning

#### 3:1 Trafikalstring

En trafikstringsanalys har genomförts med Trafikverkets trafikstringsverktyg för att beräkna hur mycket trafik som den framtida bostadsbebyggelsen kan förväntas ge upphov till. Som grund för trafikstringsberäkningen har följande uppgifter och antaganden använts:

- Områdena får utifrån sina lägen anses ligga i en mindre tätort i kommunen (Billesholm)
- Användningen Bostäder – radhus/parhus har angivits
- Uppskattad total BTA uppgick till 4 660 kvm vilket motsvarar 39 bostadsenheter och ca 116 boende (automatiskt värde enligt trafikstringsverktyget)
- Biltrafik: Tillgång till parkeringsplatser, prioritering av bilvägnät, förväntat bilinnehav

- Kollektivtrafik: Närhet till, turtäthet, standard på fordon, prioritering i kommunens planering
- Gång- och cykelvägar: Avstånd till lokalt centrum, utformning av gång- och cykelnätet, trygghet för fotgängare, prioritering av gång- och cykeltrafik, höjdskillnader

Med ovanstående värden som indata och andra värden som avstånd med olika färdmedel till målpunkter i tätorten har trafiken till och från den framtida bebyggelsen i området skattats till ca 275 bilresor/dygn (exklusive nyttotrafik).

Med ett antagande om att nyttotrafiken utgör 10% av den totala trafiken genererar planområdet totalt ca 303 fordon per dygn.

Den totala trafikmängden efter utbyggnad beräknas till 593 f/d + 303 f/d=896 f/d.

### 3:2 Fördelning av biltrafik

Utfarterna för de bägge planområdena kommer att ligga mot Ljungsgårdsvägen. Den genererade trafiken kommer därför att trafikera Billesholmvägen norr eller söderut från planområdena.

I diagram och övrig redovisning av trafikmätningen används termerna "+" och "-" för att beskriva riktningen. Enligt denna mätning är riktningarna enligt följande:

+ riktning är trafik norrut mot Bjuv (mot mätaren)

- är trafik söderut (från mätaren)

Från trafikmätningen kan utläsas att ca 48% av biltrafiken rör sig norrut mot Bjuv och 52% rör sig söderut mot påfarten till lv 110. Den tillkommande trafiken antas fördela sig likartat.

## 4: Buller

### 4.1: Beräkningsmetod

Den beräknade trafikallstringen har använts som underlag för att beräkna bullret. Beräkningar har gjorts i Buller VÅG II ver. 1.1.0. Trivector AB enligt Naturvårdsverkets modell, rev 1996.

### 4.2: Trafikflöden och hastigheter

Trafiken för Ljungsgårdsvägen i närhet till det studerade området utgår från trafiksiffrorna som angivits ovan under 2.3 (539 f/d) plus tillskott för vad de nya bostäderna beräknas alstra. Hastigheter utgår från Trafikverkets NVDB. Ett antagande om att andel tung trafik är 10% har gjorts. Detta antagande bedöms vara högt räknat då ingen linjebuss trafikerar vägen.

Väg	ÅDT	Tung trafik	Hastighet
Ljungsgårdsvägen	896 f/d	10%	50 km/h

### 4.3: Allmänt om buller

Buller är enkelt uttryckt ett oönskat ljud, som upplevs störande och helst undviks. Buller påverkar hälsa och välbefinnande och hamnar högt på listan över allvarigare störningar i samhället.

Negativa effekter av buller kan vara sömnsvårigheter, stress, förhöjt blodtryck, problem att kommunicera, minskad koncentrationsförmåga samt hörselskador.

För beskrivning av ljud vars styrka är konstant i tiden används oftast ljudnivå i decibel med beteckningen dBA. Indexet "A" anger att ljudets frekvenser har viktats på ett sätt som motsvarar hur det mänskliga örat uppfattar ljud. Detta störningsmått är enkelt att arbeta med och kan direkt mätas med en ljudnivåmätare. I Sverige används två störningsmått för trafikbuller; ekvivalent respektive maximal ljudnivå. Med ekvivalent ljudnivå avses en form av medelljudnivå under en given tidsperiod. För trafikbuller är tidsperioden i de flesta fall ett dygn. Den maximala ljudnivån är den högsta förekommande ljudnivån under exempelvis en fordonspassage.

Luftljud är ljud som transporteras genom luften från bullerkällan till mottagarens öra. När vi i vardagslag talar om buller är det i allmänhet luftljud som avses. Enheten för luftljud är i dagligt tal decibel [dBA].

Decibel är ett logaritmiskt måttetal (Briggska logaritmen). Detta innebär bland annat att vid addition av buller från två lika starka bullerkällor ökar ljudnivån med 3 dBA. På samma sätt ger en fördubbling /halvering av trafikmängden 3 dBA högre/lägre ekvivalent ljudnivå.

### 4.4: Riktvärden för trafikbuller vid bostäder

Det finns en förordning till miljöbalken (Förordning 2015:216 om trafikbuller vid bostadsbyggnader 3 §) med bestämmelser om riktvärden för trafikbuller utomhus vid bostadsbyggnader. Förordningen ska tillämpas vid bedömningen av om kravet på förebyggande av olägenhet för människors hälsa i fråga om omgivningsbuller är uppfyllt vid planläggning samt i ärenden om förhandsbesked och bygglov utanför detaljplan. Förordningen anger också vilka åtgärder som bör vidtas vid förhöjda bullervärden. Riktvärdena i bullerförordningen är följande:

1. 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad, och
2. 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden.

Samma värden gäller för bostäder om högst 35 kvadratmeter förutom att riktvärdet för ekvivalentnivån vid fasad istället är 65 dBA.

Om bullret vid en exponerad fasad överskrids bör en skyddad sida uppnås där bullret uppgår till högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå och högst 70 dBA maximal ljudnivå vid fasad mellan kl. 22.00 – 06.00. Som minst ska hälften av bostadsrummen vändas mot den skyddade sidan. Även här gäller högst 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden. Maximalnivån vid uteplats bör inte överskridas med mer än 10 dBA maximal ljudnivå fem gånger per timme mellan kl. 06.00 – 22.00.

För befintlig bostadsbebyggelse byggda före 1997, utan ny- eller väsentlig ombyggnad av väg eller spår, gäller följande riktvärden enligt Naturvårdsverkets publikation "Riktvärden för buller från väg- och spårtrafik vid befintliga bostäder", oktober 2016, rev juni 2017.

1. 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad, buller från väg



## 2. 55 dBA maximal ljudnivå inomhus natt, buller från spår\*

\*Motsvarar en utomhusnivå vid fasad på ca 85 dBA. Får överskridas maximalt 1-5 ggr/årsmedelnatt i rum för sömn och vila.

## 4.5: Resultat bullerberäkning

### Ljungsgård 2:54 m fl

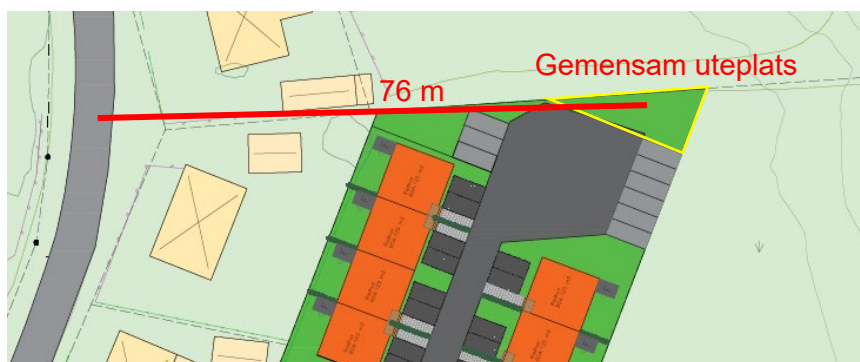
I Bilaga 3 redovisas frifältsvärden vid fasad för den bostad som planeras närmst Ljungsgårdsvägen.



Avstånd till den fasad som planeras närmst Ljungsgårdsvägen.

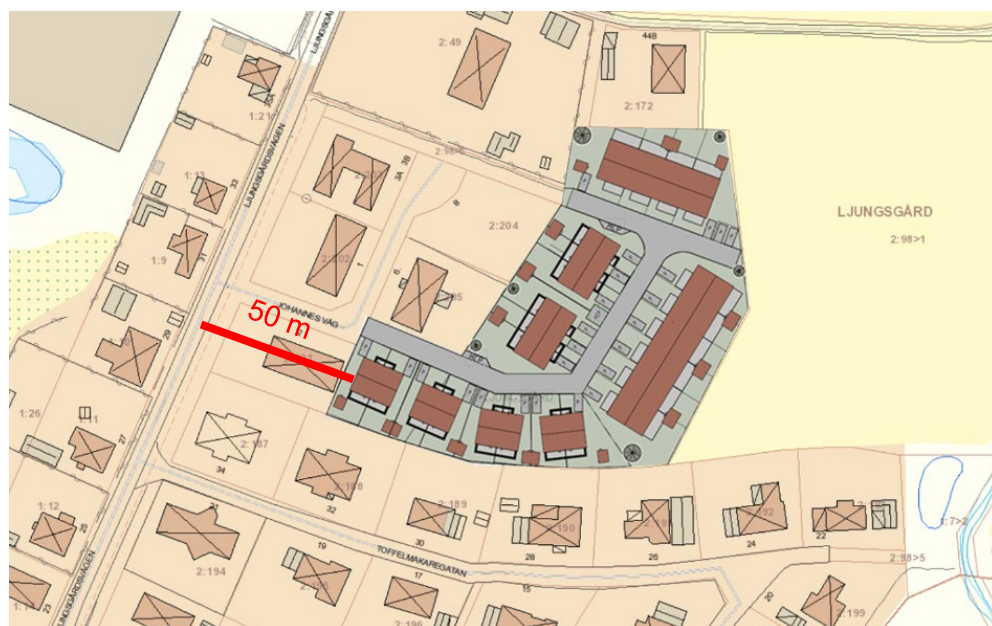
De ekvivalenta ljudnivåerna beräknas uppgå till 56 dBA. Därmed klaras riktvärdena med avseende på ekvivalent ljudnivå vid en bostadsfasad. Maxnivåerna vid samma fasad beräknas uppgå till 77 dBA.

Det är finns möjlighet att inom planområdet anlägga en bullerskyddad gemensam uteplats i den nordöstra delen. I bilaga 5 redovisas frifältsvärde för detta område. Ekvivalentnivåerna beräknas uppgå till 38 dBA och maxnivåerna till 51 dBA.



### Ljungsgård 2:210 m fl

I Bilaga 4 redovisas frifältsvärden vid fasad för den bostad som planeras närmst Ljungsgårdsvägen. De ekvivalenta ljudnivåerna beräknas uppgå till 42 dBA och maxnivåerna beräknas uppgå till 56 dBA.



## 5: Slutsatser och åtgärdsförslag

### 5.1: Slutsatser

#### Ljungsgård 2:54 och 2:99

Den ekvivalenta ljudnivån klaras med god marginal (56 dBA) vid den fasad som planeras närmst Ljungsgårdsvägen.

Maxnivån vid fasad uppgår till 77 dBA. Om ljudnivån om 70 dBA maximal ljudnivå överskrids bör nivån inte överskridas med *mer* än 10 dBA maximal ljudnivå *fem* gånger per timme mellan kl. 06.00 och 22.00. (Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader 4–5 §§). De maxnivåer som uppmätts till som mest 77 dBA överskrids med *mindre* än 10 dBA maximal ljudnivå fem gånger per timme mellan kl. 06.00 – 22.00. Bullerskyddad gemensam uteplats kan placeras längre in på fastigheten. Inga bullerdämpande åtgärder bedöms behövas.

#### Ljungsgård 2:210 m fl

Den ekvivalenta ljudnivån klaras med god marginal (42 dBA) vid den fasad som planeras närmst Ljungsgårdsvägen. Maxnivåerna uppgår till 56 dBA vilket väl understiger riktvärdena. Inga bullerdämpande åtgärder bedöms behövas.

### 5.2: Åtgärdsförslag

Inga bullerdämpande åtgärder bedöms krävas för att kunna genomföra planförslagen baserat på resultaten ovan.

Detaljerad utvärdering den 22 september 2021, 16:39 till den 28 september 2021, 14:10

	Bil					Lastbil					Långtradare					Lastbil + Långtradare					Totalt:					
	Utvärdering:	Antal	Dela [%]	Va km/h	V85 km/h	Vmax km/h	Antal	Dela [%]	Va km/h	V85 km/h	Vmax km/h	Antal	Dela [%]	Va km/h	V85 km/h	Vmax km/h	Antal	Dela [%]	Va km/h	V85 km/h	Vmax km/h	Antal	Dela [%]	Va km/h	V85 km/h	Vmax km/h
Rikting +	Dag:	827	90,1	36	44	79	42	4,6	30	38	51	0	0				42	4,6	30	38	51	<b>918</b>	26,3	35	43	79
	Kväll:	215	93,9	37	45	67	2	0,9	28	30	30	1	0,4	31	31	31	3	1,3	29	31	31	<b>229</b>	6,6	36	45	67
	Natt:	48	96	36	43	58	0	0				0	0				0	0				<b>50</b>	1,4	36	43	58
	16 timmar:	1045	90,9	36	44	79	44	3,8	30	38	51	1	0,1	31	31	31	45	3,9	30	38	51	<b>1150</b>	32,9	35	44	79
	Vardagstrafik:	1094	91,1	36	44	79	44	3,7	30	38	51	1	0,1	31	31	31	45	3,7	30	38	51	<b>1201</b>	34,4	35	44	79
	Helgtrafik:	454	96,4	38	45	66	11	2,3	38	42	48	0	0				11	2,3	38	42	48	<b>471</b>	13,5	37	45	66
	Total trafik:	1548	92,6	37	44	79	55	3,3	31	41	51	1	0,1	31	31	31	56	3,3	31	41	51	<b>1672</b>	47,8	36	44	79
Rikting -	Dag:	840	93,8	36	43	85	39	4,4	31	38	43	1	0,1	28	28	28	40	4,5	31	38	43	<b>896</b>	25,6	35	42	85
	Kväll:	292	95,7	37	44	82	6	2	32	33	42	0	0				6	2	32	33	42	<b>305</b>	8,7	37	43	82
	Natt:	85	96,6	36	43	52	1	1,1	23	23	23	0	0				1	1,1	23	23	23	<b>88</b>	2,5	36	43	52
	16 timmar:	1133	94,2	36	43	85	45	3,7	31	38	43	1	0,1	28	28	28	46	3,8	31	38	43	<b>1203</b>	34,4	36	43	85
	Vardagstrafik:	1219	94,3	36	43	85	46	3,6	31	38	43	1	0,1	28	28	28	47	3,6	31	38	43	<b>1292</b>	37	36	43	85
	Helgtrafik:	511	96,1	36	44	75	15	2,8	34	37	51	1	0,2	25	25	25	16	3	34	37	51	<b>532</b>	15,2	36	44	75
	Total trafik:	1730	94,8	36	43	85	61	3,3	32	38	51	2	0,1	26	28	28	63	3,5	32	38	51	<b>1824</b>	52,2	36	43	85
Total	Dag:	1667	91,9	36	43	85	81	4,5	31	38	51	1	0,1	28	28	28	82	4,5	31	38	51	<b>1814</b>	51,9	35	43	85
	Kväll:	507	94,9	37	44	82	8	1,5	31	33	42	1	0,2	31	31	31	9	1,7	31	33	42	<b>534</b>	15,3	36	44	82
	Natt:	133	96,4	36	43	58	1	0,7	23	23	23	0	0				1	0,7	23	23	23	<b>138</b>	3,9	36	43	58
	16 timmar:	2178	92,6	36	43	85	89	3,8	31	38	51	2	0,1	30	31	31	91	3,9	31	38	51	<b>2353</b>	67,3	35	43	85
	Vardagstrafik:	2313	92,8	36	43	85	90	3,6	31	38	51	2	0,1	30	31	31	92	3,7	31	38	51	<b>2493</b>	71,3	35	43	85
	Helgtrafik:	965	96,2	37	45	75	26	2,6	36	42	51	1	0,1	25	25	25	27	2,7	35	42	51	<b>1003</b>	28,7	37	45	75
	Total trafik:	<b>3278</b>	<b>93,8</b>	<b>36</b>	<b>44</b>	<b>85</b>	<b>116</b>	<b>3,3</b>	<b>32</b>	<b>40</b>	<b>51</b>	<b>3</b>	<b>0,1</b>	<b>28</b>	<b>31</b>	<b>31</b>	<b>119</b>	<b>3,4</b>	<b>32</b>	<b>39</b>	<b>51</b>	<b>3496</b>	<b>100</b>	<b>36</b>	<b>44</b>	<b>85</b>

Detaljerad utvärdering den 22 september 2021, 16:39 till den 28 september 2021, 14:10

Utvärdering:	Från - Till	Dagar	Rikt.	Genomsnittlig trafik									
				Dag:		Kväll:		Natt:		16 timmar:		ÅDT	
Från - Till				06:00 - 17:59		18:00 - 21:59		22:00 - 05:59		06:00 - 21:59		00:00 - 23:59	
Dagar				5,793		6		6		5,845		5,897	
				ÅT fordon/tim	ÅT fordon/12timm	ÅT fordon/tim	ÅT fordon/4timme	ÅT fordon/tim	ÅT fordon/8timme	ÅT fordon/tim	ÅT fordon/16timm	ÅT fordon/tim	ÅDT fordon/24timm
Vardagstrafik:	må - fr	3,897	+	20	242	14	57	2	13	19	299	13	308
			-	20	236	19	76	3	22	20	313	14	332
			T	40	478	34	134	4	35	38	612	27	640
Helgtrafik:	lö - sö	2	+	14	169	12	47	2	19	14	216	10	236
			-	15	184	15	60	3	21	15	244	11	266
			T	29	353	27	107	5	40	29	461	21	502
Total trafik:		5,897	+	18	217	14	54	2	15	17	271	12	284
			-	18	218	18	71	3	22	18	289	13	309
			T	36	435	31	125	5	36	35	560	25	593

Detaljerad utvärdering den 22 september 2021, 16:39 till den 28 september 2021, 14:10

Utvärdering:	Från - Till	Dagar	Rikt.	Maxtimmar				K - Faktorer		
				Från medelvärden		Absolut		K6	K16	K200
Från - Till				Tid	fordon/tim	Datum, tid	fordon/tim	06:00 - 08:59	06:00 - 21:59	Maxtimme
								15:00 - 17:59		
Vardagstrafik:	må - fr	3,897	+	17:45	38	2021-09-23, 17:00	68	0,421	0,971	0,123
			-	16:00	45	2021-09-27, 16:00	53	0,391	0,944	0,136
			T	17:15	70	2021-09-23, 17:15	108	0,406	0,957	0,109
Helgtrafik:	lö - sö	2	+	17:00	22	2021-09-25, 10:45	26	0,289	0,919	0,093
			-	15:45	30	2021-09-26, 15:45	36	0,321	0,919	0,113
			T	15:30	47	2021-09-26, 14:30	55	0,306	0,919	0,094
Total trafik:		5,897	+	17:00	31	2021-09-23, 17:00	68	0,381	0,955	0,109
			-	16:00	38	2021-09-27, 16:00	53	0,369	0,936	0,123
			T	17:00	62	2021-09-23, 17:15	108	0,375	0,945	0,105

Förklaring till K-faktorer:

K(I) -faktor: fordon i period 1+2 / ÅDT

K(J) -faktor: fordon per 16 tim. period /ÅDT

K(200)-faktor: fordon per peaktimme /ÅDT

## Trafikalstringsverktyg - Ljungsgård

[Användarhandledning](#) (pdf)**Allmänt om projektet****Projektnamn**

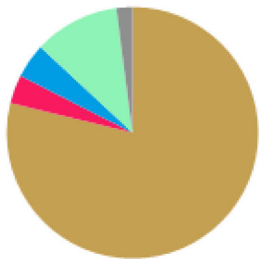
<b>Projektnamn</b>	Ljungsgård
<b>Egna kommentarer</b>	Trafik och buller för två tillkommande planer med totalt 39 bostäder i par- och radhus.
<b>Senast ändrad</b>	2021-10-07 09:26

**Verktyget**

<b>Version</b>	1.0
----------------	-----

**Resultat****Antal resor (totalt, exkl. nyttotrafik)**

Bästa skattning: 349 resor / dygn

**Skattad färdmedelsfördelning**

med bil: 79 %  
 med kollektivtrafik: 4 %  
 med cykel: 4 %  
 till fots: 11 %  
 med annat: 2 %

**Osäkerhet**

Andelen av resorna som är baserade på trafikalstringstal med **låg** / **medel** / **hög** osäkerhet. Ju högre osäkerhet, desto försiktigare bör du vara när du tolkar resultaten.

**Resor per färdmedel (exkl. nyttotrafik)**

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
<b>Antal resor / dygn</b>	275	13	16	38	7	349

**Resor uppdelat efter markanvändning****Antal resor / dygn (exkl. nyttotrafik) fördelat per markanvändning**

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
<b>Radhus/parhus</b>	275	13	16	38	7	349
<b>Totalt</b>	275	13	16	38	7	349

**Uppskattat antal bilar**

Antal bilresor, exkl nyttotrafik: 275 bilresor

Uppskattning av antal bilar: 203 bilar (ADT),vilket motsvarar ungefär 225 AVDT.**Antaganden:**

- 1,2 personer per bil för arbetsresor
- 1,4 personer per bil för inköp/serviceresor
- 1,5 personer per bil för fritidsresor

- Bostäders resor fördelar sig enligt:
  - 35% arbetsresor
  - 23% inköp/serviceresor
  - 42% fritidsresor
- Övrig markanvändning ger:
  - 34% arbetsresor
  - 27% inköp/serviceresor
  - 39% fritidsresor

## Uppskattat markbehov för transporter

Beräknad markanvändning avser den yta som de genererade resorna använder i samhället, alltså inte enbart i området som studeras.

### Markanvändning per färdmedel

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Area (m <sup>2</sup> )	8 728	54	166	31	-	8 978

### Antaganden:

- Bil: 31,7 m<sup>2</sup> / bilresa
- Kollektivtrafik: 4,2 m<sup>2</sup> / kollektivtrafikresa
- Cykel: 10,7 m<sup>2</sup> / cykelresa
- Till fots: 0,8 m<sup>2</sup> / gångresa

## Detta kan påverka resultaten:

### Observera: Endast personresor

Resultaten innehåller endast personresor. För att inkludera nyttotrafik, måste en uppräknig göras. (ett stöd för detta nås under rubriken Nyttotrafik på resultatsidan) Observera att även om nyttotrafik-beräkning har gjorts så påverkar det inte resultaten på resultatsidan eller i sammanställningen.

## Indata

### Lokalisering

Kommun	Bjuv
Var i kommunen	I mindre tätort i kommunen

### Markanvändning

Radhus/parhus	4 660 BTA 39 bostadsenheter 116 boende (automatiskt värde)
---------------	--

### Svar på frågor om Kollektivtrafik

Turtäthet under högtrafik i området (sammanlagt för alla linjer)	30-60-minuterstrafik
Avstånd till regional busshållplats (genomsnitt i området)	1000-1500 m
Avstånd till station med	500-1000 m

<b>regional tågtrafik (genomsnitt i området)</b>	
<b>Är tidtabeller i regionaltrafiken taktfasta/styva (dvs är det regelbundna minuttal alla timmar)?</b>	Alla prioriterade linjer har taktfasta tidtabeller.
<b>Vilken standard har de fordon som används för regionaltrafik?</b>	Nästan uteslutande modern flotta.
<b>Har resenärerna tillgång till realtidsinformation om kollektivtrafiken?</b>	På den viktigaste knutpunkten (t ex busstationen i centrum).
<b>Prioriteras kollektivtrafiken i kommunens planering?</b>	Kollektivtrafiken är en viktig faktor vid planering av t ex nya bostadsområden.
<b>Hur ofta ser kommunen över kollektivtrafiknätet?</b>	Det var länge sedan en översyn gjordes. och ingen är planerad inom den närmsta tiden.
<b>Finns mål och handlingsplan för kollektivtrafiken?</b>	Kommunen har mål. men de omsätts inte i praktiken. Handlingsplan saknas.

### Svar på frågor om Gång

<b>Avstånd till lokalt centrum (genomsnitt i området)</b>	1-2 km
<b>Hur är gångvägnätet utformat i tätorten?</b>	Trottoarer finns i princip längs alla gator/vägar.
<b>Hur är standarden på gångvägnätet i tätorten?</b>	Det är vanligt med relativt stora brister i standarden.
<b>Finns problem med otrygghet för fotgängare i tätorten?</b>	Tryggheten är ofta hög. men det finns områden som har problem.
<b>Hur stor andel av korsningspunkterna mellan kommunens gångpassager och biltrafikens huvudnät är hastighetssäkrade till 30 km/h? (85-percentil)</b>	Mindre än 25 %
<b>Är gångtrafik prioriterat vid drift och underhåll (t ex snöröjning)?</b>	Gångtrafiknätet prioriteras efter t ex biltrafiken.
<b>Följer kommunen upp mängden gångtrafik (t ex genom fotgängarräkningar eller resvaneundersökningar)?</b>	Ingen uppföljning har genomförs.
<b>Finns mål och handlingsplan för gångtrafiken?</b>	Kommunen har inga mål uppsatta för gångtrafiken.

### Svar på frågor om Cykel

<b>Avstånd till lokalt centrum</b>	1-3 km
------------------------------------	--------



<b>centrum (genomsnitt i området)</b>	
<b>Höjdskillnader vid färd till lokalt centrum</b>	Lite uppför/nerför men inga kraftiga lutningar.
<b>Hur stor del av tätorten täcks av cykelvägnät (cykelväg, cykelbana, cykelfält eller 30 km/h-gator)?</b>	Cykelvägnätet täcker endast delar av tätorten. Vissa viktiga målpunkter ligger utanför cykelvägnätet.
<b>Hur stor andel av korsningspunkterna mellan kommunens cykelvägnät och biltrafikens huvudnät är hastighetssäkrade till 30 km/h? (85-percentil)</b>	Mindre än 25 %
<b>Är cykeltrafiken prioriterad vid drift och underhåll. t ex snöröjning)?</b>	Cykelvägnätet prioriteras efter t ex biltrafiken.
<b>Följer kommunen upp mängden cykeltrafik (t ex genom cykelräkningar eller resvaneundersökningar)?</b>	Ingen uppföljning har genomförs.
<b>Finns mål och handlingsplan för cykeltrafiken?</b>	Kommunen har inga mål uppsatta för cykeltrafiken.

### Svar på frågor om Bil

<b>Hur planeras tillgången till bilparkering vid bostäder i området?</b>	Parkeringsstillgången ska underlätta ägandet av flera bilar per hushåll.
<b>Hur planeras tillgången till bilparkering vid arbetsplatser i området?</b>	Tillgången på p-platser ska alltid vara god vid områdets arbetsplatser.
<b>Hur prioriterat är bilvägnätet i tätorten?</b>	Biltrafiken prioriteras före kollektiv-, cykel- och gångtrafik.
<b>Generell parkeringsstillgång i tätorten.</b>	Det är inga problem att hitta en ledig p-plats nära besöksmålet.
<b>Förväntat bilinnehav i området (Medel i Sverige 2009: 461 bilar/1000 invånare. Min 290. Max 694)</b>	Fler än 461 bilar/1000 inv.
<b>Hur är inställningen till att bygga nya vägar i kommunen?</b>	Restriktiv. Nya vägar byggs nästan uteslutande vid nybyggen.
<b>Finns mål och handlingsplan för att minska biltrafiken?</b>	Kommunen har inga mål uppsatta för att minska biltrafiken.

### Svar på frågor om Mobility Management

**Arbetar kommunen med mobility management** Nej

<b>dvs. mjuka åtgärder för att ändra resbeteende?</b>	
<b>Grön resplan/mobilitetsplan</b>	Kommunen arbetar inte med åtgärden
<b>Kampanjer för mer miljövänligt resande</b>	Kommunen arbetar inte med åtgärden
<b>Samlad reseinformation för flera färsätt</b>	Kommunen arbetar inte med åtgärden
<b>Utbildning om hållbart resande</b>	Kommunen arbetar inte med åtgärden
<b>Distansarbete</b>	Kommunen har gjort enstaka åtgärder
<b>Resfria möten</b>	Kommunen har gjort enstaka åtgärder
<b>Målgruppsanpassade kampanjer t.ex. testresenärer. hälsotrampare</b>	Kommunen arbetar inte med åtgärden
<b>Bättre cykelfaciliteter (ej infrastruktur)</b>	Kommunen arbetar inte med åtgärden
<b>Bilpooler</b>	Kommunen arbetar inte med åtgärden
<b>Sparsam körning/Eco-driving</b>	Kommunen arbetar inte med åtgärden
<b>Hur länge har kommunen arbetat med mobility management?</b>	Kortare än 2 år

Version: 1.0

Objekt: **Ljungsgård 2:54 m fl**  
 Beskrivning:  
 Handläggare: ET  
 Filnamn:

Resultat	
Frifältsvärde:	Ekvivalentnivå dBA 56
Frifältsvärde:	<b>Maxnivå, Max 5 stycken överskridanden mest belastad timme</b> dBA 77

Mottagarens höjd över marken (m): 2,0

<b>Väg / vägelement</b>	<b>1</b>
Antal fordon/dygn	896
Andel tunga fordon (%)	10
Medelhastighet (km/h)	50
Medelhastighet, tunga fordon (km/h)	50
Vägbredd köryta (m)	5,6
Väglutning (promille)	0
Mottagaravstånd (m)	8,0
Bankhöjd över reflektionsplan (m)	0,0
Skärmhöjd över reflektionsplan (m)	--
Mottagarhöjd över reflektionsplan (m)	2,0
Vinkelområde (grader)	0 - 180
Marktyp (Väg/Skärm till mottagare)	Hård
Marktyp (Väg till skärm)	--
Skärm	Nej
Fasadkorrektioner mm	--
Vägbeläggningskorrektion	Nej
Beräknat reflektionsplan	Nej
Andel tunga mest belastade timme (av alla tunga)	8,0
Andel lätta mest belastade timme (av alla lätta)	--
Maxnivåvilkor tunga/överskridande (%)	10 / 50 (69,8)
Bullertillskott ekvnivå (dBA)	56,0
Bullertillskott maxnivå (dBA)	76,8

Objekt: **Ljungsgård 2:206 och 2:210**  
 Beskrivning:  
 Handläggare: ET  
 Filnamn:

Resultat	
	<b>Ekvivalentnivå</b>
Frifältsvärde:	dBA 42
	<b>Maxnivå, Max 5 stycken överskridanden mest belastad timme</b>
Frifältsvärde:	dBA 56

Mottagarens höjd över marken (m): 2,0

<b>Väg / vägelement</b>	<b>1</b>
Antal fordon/dygn	896
Andel tunga fordon (%)	10
Medelhastighet (km/h)	50
Medelhastighet, tunga fordon (km/h)	50
Vägbredd köryta (m)	5,6
Väglutning (promille)	0
Mottagaravstånd (m)	50,0
Bankhöjd över reflektionsplan (m)	0,0
Skärmhöjd över reflektionsplan (m)	--
Mottagarhöjd över reflektionsplan (m)	2,0
Vinkelområde (grader)	0 - 180
Marktyp (Väg/Skärm till mottagare)	Mjuk
Marktyp (Väg till skärm)	--
Skärm	Nej
Fasadkorrektioner mm	--
Vägbeläggningskorrektion	Nej
Beräknat reflektionsplan	Nej
Andel tunga mest belastade timme (av alla tunga)	8,0
Andel lätta mest belastade timme (av alla lätta)	--
Maxnivåvilkor tunga/överskridande (%)	10 / 50 (69,8)
Bullertillskott ekv nivå (dBA)	41,9
Bullertillskott maxnivå (dBA)	56,4

Objekt: **Ljungsgård 2:54 m fl**

Beskrivning:

Handläggare: ET

Filnamn:

Resultat	
	<b>Ekvivalentnivå</b>
Frifältsvärde:	dBA 38
	<b>Maxnivå, Max 5 stycken överskridanden mest belastad timme</b>
Frifältsvärde:	dBA 51

Mottagarens höjd över marken (m): 2,0

<b>Väg / vägelement</b>	<b>1</b>
Antal fordon/dygn	896
Andel tunga fordon (%)	10
Medelhastighet (km/h)	50
Medelhastighet, tunga fordon (km/h)	50
Vägbredd köryta (m)	5,6
Väglutning (promille)	0
Mottagaravstånd (m)	76,0
Bankhöjd över reflektionsplan (m)	0,0
Skärmhöjd över reflektionsplan (m)	--
Mottagarhöjd över reflektionsplan (m)	2,0
Vinkelområde (grader)	0 - 180
Marktyp (Väg/Skärm till mottagare)	Mjuk
Marktyp (Väg till skärm)	--
Skärm	Nej
Fasadkorrektioner mm	--
Vägbeläggningskorrektion	Nej
Beräknat reflektionsplan	Nej
Andel tunga mest belastade timme (av alla tunga)	8,0
Andel lätta mest belastade timme (av alla lätta)	--
Maxnivåvilkor tunga/överskridande (%)	10 / 50 (69,8)
Bullertillskott ekvnivå (dBA)	38,2
Bullertillskott maxnivå (dBA)	50,8