

Trafikbullerutredning Södra Vallbo

Bebyggelseförslag år 2026

2026-04-20

RAMBOLL GÖTEBORG

Trafikbullerutredning Södra Vallbo

Bebyggelseförslag år 2026

Datum 2026-04-20
Uppdragsnummer 1320071506
Utgåva Utkast

Peter Lindqvist, uppdragsledare, handläggare
Pontus Olausson handläggare

Ramboll
Vädursgatan 6
Box 5343
402 227 Göteborg

Telefon 010-615 60 00
www.ramboll.se

Organisationsnummer 556133-0506

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING	3
1. INLEDNING	4
2. SYFTE OCH OMFATTNING.....	5
3. FÖRUTSÄTTNINGAR.....	5
4. BERÄKNING	5
5. KARTMATERIAL	6
6. TRAFIK.....	6
Vägtrafik.....	6
6.1 Spårtrafik.....	8
6.2 7. BEDÖMNINGSGRUNDER	8
8. RESULTAT	9
8.1 Nuläge	9
8.2 Framtida planförslag	10
8.3 Utvärdering	12
9.1 9. DISKUSSION OM ÅTGÄRDER.....	13
9.2 Ekvivalent ljudnivå och byggnaderna närmast Västra Vägen.....	13
9.3 Ekvivalent ljudnivå och den mest ostliga byggnaden	13
9.4 Ekvivalent ljudnivå och uteplatser	14
9.5 Maximal ljudnivå och uteplats	14
Övrigt om bullerskyddsåtgärder	16
10. SLUTSATS	16

BILAGOR

Bilaga 1A: Ekvivalent ljudnivå väg- och spårtrafikbuller nuläge

Bilaga 1B: Maximal ljudnivå väg- och spårtrafikbuller nuläge

Bilaga 2A: Ekvivalent ljudnivå väg- och spårtrafikbuller prognosår

Bilaga 2B: Maximal ljudnivå väg- och spårtrafikbuller prognosår

Tabell 1 Versioner

Version	Datum	Kommentar
Utkast	2026-04-20	v.1

SAMMANFATTNING

Buller från både väg- och spårtrafik belastar aktuellt planområde. De högsta beräknade ekvivalenta ljudnivåerna uppgår till 63 dBA från vägtrafik och 65 dBA från spårtrafik. De högsta beräknade maximala ljudnivåerna uppgår till 83 dBA från vägtrafik och 94 dBA från spårtrafik.

De beräknade ljudnivåerna ställs mot riktvärden angivna i Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader.

Beräkningsresultatet visar att planförslaget är möjligt att genomföra ur bullerhänseende. Utredningen visar dock också på att planområdet behöver planeras omsorgsfullt för att innehålla gällande riktvärden och skapa en god ljudmiljö i området.

För de bostadsbyggnader som underskrider 60 dBA ekvivalent ljudnivå på samtliga fasader, uppfylls riktvärden och maximala ljudnivåer behöver inte beaktas. Fri planlösning kan tillämpas för dessa byggnader. Detta gäller för 9 av 14 byggnader i denna utredning.

För de bostadsbyggnader som överskrider 60 dBA ekvivalent ljudnivå på någon fasad överskrider riktvärden och dessa behöver bulleranpassas. Detta gäller för 5 av 14 byggnader i denna utredning.

Om ljudnivån överskrider 60 dBA men inte uppgår till 65 dBA ekvivalent ljudnivå kan lägenheter om högst 35 kvm anordnas.

För bostäder där 60 dBA ekvivalent ljudnivå på fasad överskrider bör minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrider vid fasaden, och minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå vid fasaden inte överskrider mellan kl. 22.00 och 06.00.

Någon form av bulleranpassning är möjlig för samtliga byggnader som överskrider riktvärde på fasad.

Uteplatser kan anordnas i lägen där riktvärden klaras. Om en gemensam uteplats i markplan anordnas som uppfyller riktvärdet kan övriga uteplatser ses som ett komplement. Lokal skärmning kan behövas för att riktvärden ska klaras på gemensam uteplats.

1. INLEDNING

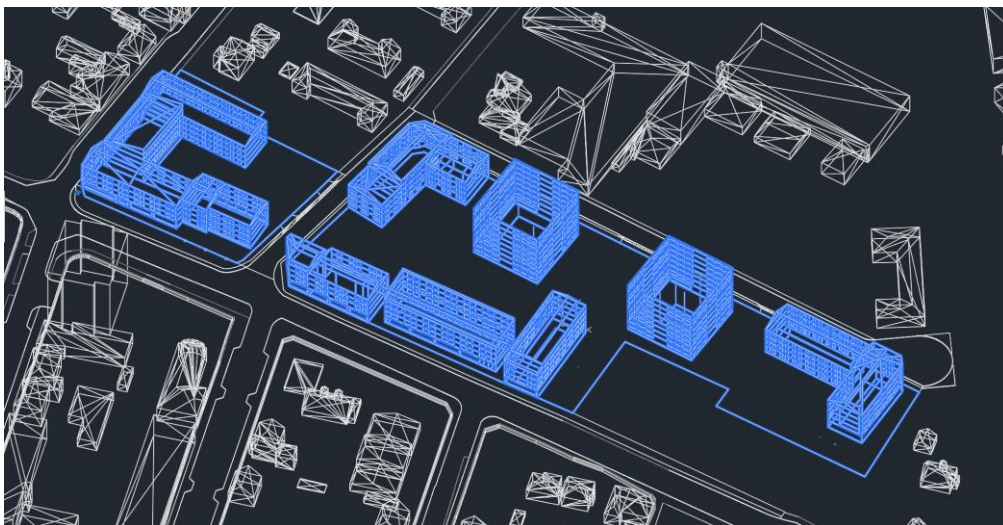
Åstorp kommun tar fram en detaljplan som syftar till att möjliggöra uppförande av bostadskvarter med handel och centrumsverksamhet i bottenplan på fastigheterna Ripan 10, Ripan 11, Ripan 12, Ripan 13, Ripan 16, Ripan 21, Resedan 6 samt Resedan 7, se Figur 1. Planområdet är beläget i centrala Åstorp mellan Knutsgatan och Västra Vägen. Detaljplanens syfte är etablera handelverksamhet i bottenplan och ovanpåliggande bostäder.



Figur 1. Detaljplanerat område i rött. Lantmäteriet, 2024, Min karta [Karta över Åstorp].

I samband med etableringen behöver bullersituationen analyseras. Åstorp kommun har låtit Ramboll utföra en inledande bullerutredning¹. Ett detaljerat planförslag på bebyggelsen i området har tagits fram, se Figur 2. Det framtagna planförslaget analyseras i denna utredning med avseende på buller.

¹ Ramboll, Trafikbullerutredning Åstorps kommun Södra Vallbo, 2024.



Figur 2. Planförslaget med byggnader.

2. SYFTE OCH OMFATTNING

Denna handling är en bullerutredning som utreder hur mycket buller från trafik på väg och järnväg som belastar planförslaget. Ekvivalent och maximal ljudtrycksnivå beräknas för läget idag och för ett prognosår. Resultatet från bullerberäkningen jämförs med gällande riktvärden för trafikbuller vid nybyggnation av bostäder. Beräkningsresultatet tolkas.

3. FÖRUTSÄTTNINGAR

Planområdet ligger i norra Åstorp ca 600 meter norr om ortens tågstation. Runt planområdet finns blandad bebyggelse bestående av industri, verksamheter och bostäder. Öster om planområdet finns järnväg och söder om planområdet finns Västra Vägen vilka båda har stor påverkan på bullersituationen i området. Lokalgatorna Fabriksgatan och Knutgatan har låg bullerpåverkan på området.

4. BERÄKNING

För att utreda trafikbuller används beräkning som metod. Beräkningar av trafikbuller har utförts i beräkningsprogram SoundPLAN 9.1, numera med beräkningsmodell Nord2000. Den nationella samordningen av omgivningsbuller som samordnas av Naturvårdsverket har publicerat de svenska myndigheternas gemensamma rekommendation att använda

Nord2000 som beräkningsmetod för buller från vägtrafik från och med 1 juni 2024 och från och med 1 januari 2025 för buller från spårtrafik. VTI:s användarhandledning² används för indata och metodik.

I beräkningsprogrammet har en 3D-modell byggts upp som bland annat inkluderar markhöjder, akustiska markegenskaper, byggnader, vägar och järnväg. Beräkningarna har utförts för en trafiksituation som motsvarar ett årsmedeldygn (ÅDT).

Noggrannheten i beräkningsresultaten anges till ± 1 dB på avstånd upp till 400 meter och ± 2 dB för avstånd 400–1000 meter. Beräkningarna av ljudutbredningen har utförts 1.5 meter ovan mark. Ljudnivån som anges vid fasad är beräknad med tre reflektioner. För ljudutbredningen som visas på kartor används två reflektioner och punkttätheten är satt till 10 x 10 m.

Beräkningarna visar ljudutbredningen för en situation vid neutrala eller måttliga medvindsförhållande (0-3 m/s medvind) från vägen till beräkningspunkten och motsvarar samma situation som om buller skulle mätas under neutrala väderförhållanden. Vidare förutsätts en lufttemperatur av 15 °C och torr mark, torr vägbanan och inga dubbdäck.

5. KARTMATERIAL

Primärkarta, plankarta samt planförslag har levererats av Åstorps kommun. Planförslaget redovisar bland annat placering av byggnader samt byggnadshöjd.

6. TRAFIK

6.1 I området förekommer både väg- och spårtrafik.

VÄGTRAFIK

Planområdet påverkas av buller från vägtrafik på de intilliggande stadsgatorna, det vill säga Västra Vägen, Fabriksgatan och Knutsgatan. Knappt 300 meter norrut finns riksväg 21 vilken är den största bullerkällan vad gäller vägtrafik. Även om riksväg 21 ligger förhållandevis långt bort kommer den ge ett visst bidrag till den totala ljudnivån och behöver inkluderas i analysen.

² Kunskapscentrum om buller, *Nord2000 Användarhandledning för beräkning av buller från väg- och spårtrafik för svenskt bruk*, 2024-12-20, uppdaterad 2026-01-31 version 1.0

Trafiksiffror för stadsvägarna har levererats från Niklas Andersson, Åstorp kommun 2026-03-03. Följande handlingar har använts som underlag:

- 7755 - Västra Vägen (Excel-fil)
- 7756 - Västra Vägen 10 (Excel-fil)
- 7758 - Fabrikgatan 18-20 (Excel-fil)
- Standardrapport Åstorp (PDF-fil)

Trafiksiffror för väg 21 har hämtats från Trafikverkets nationella vägdatabas NVDB.

En sammanställning av vägtrafikdata för nuläget finns i Tabell 2. Eftersom underlaget för stadsvägarna är från 2017 har data uppräknats till 2026 för att få en mer sanningsenlig bild av nuläget. För att skala upp trafiken till nuläge 2026 och prognosår 2050 används Trafikverkets trafikuppräkningsverktyg EVA (Effekter vid väganalyser).

Tabell 2. Trafikflöde vägtrafik.

Väg	ÅDT 2026, f/d	ÅDT 2050, f/d	Andel tung trafik, %	Hastighet, km/h
Västra Vägen väst	5148	6764	6	30
Västra Vägen öst	4372	5744	6	50
Fabrikgatan	332	436	5	50
Knutsgatan	111	145	3	50
Riksväg 21	12 240	16 094	8	100

I beräkning med beräkningsmodell Nord2000 delas fordonen in i fem huvudkategorier:

1. Lätta fordon
2. Medeltunga fordon (tunga fordon med två axlar, utan släp)
3. Tunga fordon
4. Övriga tunga fordon (traktorer, lantbruksmaskiner, motorredskap)
5. Tvåhjulringar (mopeder, motorcyklar)

På riksväg 21 gäller 90 km/h för kategori 2-fordon samt 80 km/h för kategori 3-fordon.

Ungefärlig fördelning över fordonskategorier för de olika vägarna redovisas i Tabell 3.

Tabell 3. Fördelning av fordonskategorier vägtrafik.

Väg	Kategori 1	Kategori 2	Kategori 3
Stadsvägar	94,5 %	5 %	0,5 %
Riksväg 21	92 %	1 %	7 %

SPÅRTRAFIK

Planområdet påverkas av buller från spårtrafik från järnvägen öster om planområdet.

Uppgifter om trafikflöde har hämtats från Trafikverkets nationella databas för järnväg, NJDB.

Uppgifter om prognos har hämtats från Trafikverkets databas om trafikuppgifter avsedda för bullerberäkning T24. För spårtrafik gäller nuläge 2024 samt prognosår 2045.

6.2

En sammanställning av spårtrafikdata för nuläget finns i Tabell 4.

Tabell 4. Trafikuppgifter spårtrafik nuläget. Som nuläge gäller år 2024.

Sträcka	Tågtyp	ÅDT 06-18	ÅDT 18-22	ÅDT 22-06	Tåglängd medel, m	Tåglängd max, m	Hastighet, km/h
Mot Hässleholm	Goods	8.5	3.2	4.4	509	688	60/100
	GoodsDi	0.5	0.0	0.0	475	659	60/100
	PT/Pass	0.2	0.1	1.4	301	455	60/160
	X2	0.4	0.1	0.0	240	330	60/160
	X60	34.5	9.6	8.4	101	444	60/160
	Övriga	0.1	0.1	1.4	182	659	60/160
Mot Ängelholm	Goods	5.1	3.1	8.4	607	748	60/100

En sammanställning av spårtrafikdata för prognosår 2045 finns i Tabell 5

Tabell 5. Trafikuppgifter spårtrafik prognosår 2045.

Sträcka	Tågtyp	ÅDT	Tåglängd medel, m	Tåglängd max, m	Hastighet, km/h
Mot	Goods	13,7	508	688	60/100
Hässleholm	X61	66,6	150	150	60/160
Mot Ängelholm	Goods	7,5	607	748	60/100

7. BEDÖMNINGSGRUNDER

För att ta reda på om bullerstörning råder ställs de beräknade värdena mot rådande

riktvärden angivna i Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader.

Förordningen innehåller riktvärden för buller utomhus från spår-, väg- och flygtrafik.

Samtliga ljudnivåer avser frifältsvärden. Nedan redovisas förordningen från och med tredje paragrafen.

3 § Buller från spårtrafik och vägar bör inte överskrida

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.

För en bostad om högst 35 kvadratmeter gäller i stället för vad som anges i första stycket 1 att bullret inte bör överskrida 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnadens fasad.

4 § Om den ljudnivå som anges i 3 § första stycket 1 ändå överskrids bör

1. minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasaden, och
2. minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå vid fasaden inte överskrids mellan kl. 22.00 och 06.00.

5 § Om den ljudnivå om 70 dBA maximal ljudnivå som anges i 3 § första stycket 2 ändå överskrids, bör nivån dock inte överskridas med mer än 10 dBA maximal ljudnivå fem gånger per timme mellan kl. 06.00 och 22.00.

8. RESULTAT

Resultatet redovisas på bullerutbredningskartor. Bullerutbredningen redovisas med reflektion från egna byggnaden. Nivå vid fasad är angiven som frifältsvärden och avser den högsta beräknade nivån på någon av våningarna. Bullerspridning redovisas på 1,5 m mottagarhöjd.

8.1

NULÄGE

Nedan redovisas och diskuteras resultatet från ljudberäkningar för nu läget.

8.1.1 EKVIVALENT LJUDNIVÅ

Ekvivalent ljudnivå från väg- och spårtrafik redovisas i Figur 3.



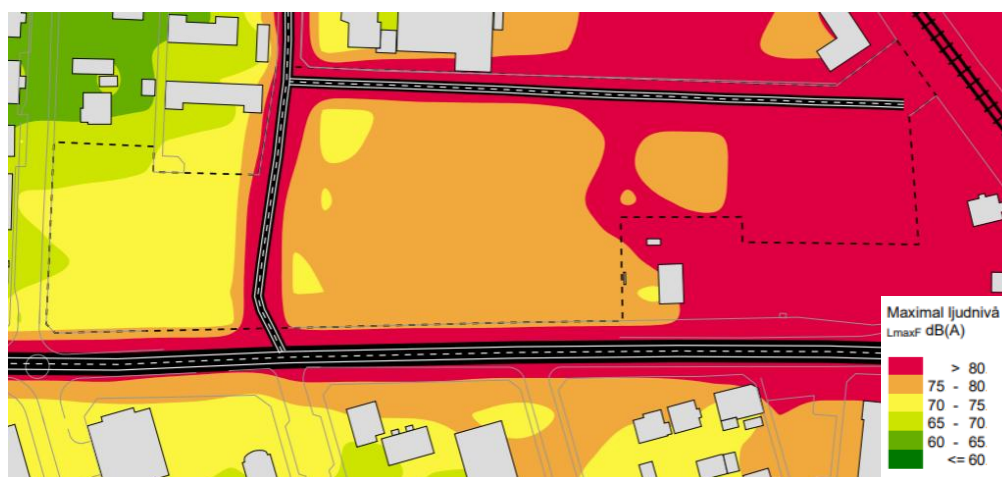
Figur 3. Ekvivalent ljudnivå för nuläget. Mottagarhöjd 1,5 m.

Den största bullerkällan för planområdet är spårtrafik på järnvägen som passerar öster om området. I planområdets nordöstra hörn är den ekvivalenta ljudnivån högre än 65 dBA.

Den högsta ekvivalenta ljudnivån från vägtrafiken kommer från trafik på Västra vägen. Den största bullerkällan i området, vad gäller vägtrafik, är emellertid riksväg 21. Bidraget från riksväg 21 är lågt eftersom vägen ligger ca 300 m från planområdet, många byggnader emellan vägen och planområdet verkar bullerdämpande och bullret från de lokala stadsvägarna överröstar bullret från riksväg 21.

8.1.2 MAXIMAL LJUDNIVÅ

Maximal ljudnivå från väg- och spårtrafik redovisas i Figur 4.



Figur 4. Maximal ljudnivå för nuläget. Mottagarhöjd 1,5 m.

Spårtrafik på järnvägen passerar omedelbart öster om planområdet och ger höga maximala ljudnivåer. Nivåer långt över 80 dBA uppstår här på grund av godstågen som passerar.

- 8.2 Den högsta maximala ljudnivån från vägtrafiken kommer från trafik på Västra vägen. Maximala ljudnivåer från vägtrafik på riksväg 21 är låga i planområdet.

FRAMTIDA PLANFÖRSLAG

Nedan redovisas och diskuteras resultatet från ljudberäkningar av framtida planförslag.

8.2.1 EKVIVALENT LJUDNIVÅ

Ekvivalent ljudnivå från väg- och spårtrafik redovisas i Figur 5.



Figur 5. Beräknad ekvivalent ljudnivå för planförslaget.

I framtiden förväntas vägtrafiken öka något vilket genererar mer buller längs vägarna. Spårtrafiken förväntas, å andra sidan, att minska något vilket är bra ur ljudmiljösynpunkt.

60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad överstigs på de byggnadsfasader som ligger närmast Västra Vågen. Orsaken är vägtrafiken på Västra Vågen. Nivån överstigs också på två av fasaderna på den byggnad som planeras längst österut. Orsaken är spårtrafiken på järnvågen.

8.2.2 MAXIMAL LJUDNIVÅ

Maximal ljudnivå från väg- och spårtrafik redovisas i Figur 6.



Figur 6. Beräknad maximal ljudnivå för planförslaget. Mottagarhöjd 1,5 m.

I framtiden förväntas de maximala ljudnivåer bli som högst nära intilliggande väg eller spår. Maximala ljudnivåer från vägtrafik förväntas bli som högst för de byggnader som ligger närmast Västra Vägen. På dessa byggnaders fasader beräknas som högst $L_{\max F}$ 83 dBA.

Maximala ljudnivåer från spårtrafik förväntas bli som högst för den byggnad som ligger närmast järnvägen. På denna byggnads fasader beräknas som högst $L_{\max F}$ 94 dBA. Den tågpassage som orsakar den högsta maximala ljudnivån är ett godståg med maximal längd.

Exkluderas godståget från beräkning av maximal ljudnivå ser resultatet ut enligt Figur 7.



Figur 7: Beräkning maximal ljudnivå för planförslaget (Godståg exkluderade). Mottagarhöjd 1,5 m.

8.3

UTVÄRDERING

Riktvärdet om 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad överstigs på de byggnadsfasader som ligger närmast Västra Vägen samt på den byggnadsfasad som ligger i nordöstra hörnet närmast järnvägen. Bostäder i dessa byggnader bör därför ha minst hälften av bostadsrummen vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrider vid fasad.

För de byggnader som överskrider riktvärdet om 60 dBA ekvivalent ljudnivå behöver också minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå vid fasaden inte överskrider mellan kl. 22.00 och 06.00. Enligt Boverket kan upp till fem passager överstigande 70 dBA maximal ljudnivå överstigas³. Antaget är att färre än sex tågpassager inträffar nattetid. Det innebär att 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrider på de flesta byggnaders fasader.

Vid övervägande av eventuell uteplats överskrider 50 dBA ekvivalent ljudnivå på flera byggnadsfasader. Även 70 dBA maximal ljudnivå överskrider på flera byggnadsfasader.

³ Boverket, *Promemoria*, 2016-06-01

9. DISKUSSION OM ÅTGÄRDER

Här följer en diskussion om åtgärder för de riktvärden som riskerar överskridas.

EKVIVALENT LJUDNIVÅ OCH BYGGNADERNA NÄRMAST VÄSTRA VÄGEN

- 9.1 Lösningförslag nr 1 är att anpassa planlösning efter bullersituationen. Detta kan innebära att minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrider vid fasaden, och minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå vid fasaden inte överskrider mellan kl. 22.00 och 06.00. Detta bedöms vara möjligt då spårbanan mellan Ängelholm-Åstorp trafikeras med färre än 5 godståg nattetid.

Lösningförslag nr 2 är att låta uppföra bostäder om högst 35 kvadratmeter där ekvivalent ljudnivå 60 dBA överskrider. Bostäder om högst 35 kvadratmeter kan uppföras så länge ekvivalent ljudnivå inte överskrider 65 dBA.

Lösningförslag 3 för att innehålla riktvärdet om 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad för de byggnader som är placerade närmast Västra Vägen kan de tre byggnader som berörs av överskridandet flyttas rakt norrut en kortare sträcka. Hur lång förflyttning som behövs får en beräkning redovisa. Om riktvärde 60 dBA ekvivalent ljudnivå uppfylls behöver maximal ljudnivå på fasad inte beaktas.

9.2

EKVIVALENT LJUDNIVÅ OCH DEN MEST OSTLIGA BYGGNADEN

Lösningförslag nr 1 är att anpassa planlösning efter bullersituationen. Detta kan innebära att minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrider vid fasaden, och minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå vid fasaden inte överskrider mellan kl. 22.00 och 06.00. Detta bedöms vara möjligt då spårbanan mellan Ängelholm-Åstorp trafikeras med färre än 5 godståg nattetid.

Lösningförslag nr 2 är att låta uppföra bostäder om högst 35 kvadratmeter där ekvivalent ljudnivå 60 dBA överskrider. Bostäder om högst 35 kvadratmeter kan uppföras så länge ekvivalent ljudnivå inte överskrider 65 dBA.

Lösningförslag nr 3 för att innehålla riktvärdet om 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad för den mest ostliga byggnaden kan vara att låta uppföra en bullerskyddsskärm placerad längs med järnvägen. Hur hög och lång en sådan skärm skulle bli får beräkningar redovisa. Dessutom krävs en diskussion med Trafikverket om möjligheterna eftersom det är Trafikverket som äger spårområdet där järnvägen går.

Lösningförslag nr 4 är att inte ha bostäder i byggnaden. För annan verksamhet, som till exempel kontor, finns förvisso också riktvärden/ljudkrav men dessa krav är lättare att innehålla.

EKVIVALENT LJUDNIVÅ OCH UTEPLATSER

- 9.3 Riktvärdet om 50 dBA ekvivalent ljudnivå vid uteplats, till exempel balkong, riskerar överstigas för ett antal fasader, se Figur 5. Vissa byggnader beräknas inte få någon fasad eller endast en liten del av fasaden som underskrider riktvärdet. För att lösa detta problem finns några åtgärdsförslag.

Lösningförslag nr 1 är att låta utföra en gemensam uteplats på markplan med god ljudmiljö och hög vistelsekvalitet. På sådan uteplats ska ljudnivån inte överstiga 50 dBA ekvivalent ljudnivå. Balkonger kan ändå låta utföras på byggnaderna. En lägenhetsinnehavare har då möjligheten att välja utomhusvistelse på balkong eller på gemensam uteplats. Övriga uteplatser blir då ett komplement.

Lösningförslag nr 2 är att bullerskydda vissa uteplatser, till exempel balkonger, med särskilt anpassade åtgärder som dämpar bullret. Till exempel kan lokal skärmning och absorbenter användas.

- 9.4 **MAXIMAL LJUDNIVÅ OCH UTEPLATS**

Riktvärdet om 70 dBA maximal ljudnivå vid uteplats riskerar överskridas på hela planområdet på samtliga fasader förutom längst i väst. Fasader nära vägar beräknas få höga maximala ljudnivåer. Den största bullerkällan vad gäller maximal ljudnivå är dock godstågspassager. När ett godståg passerar sprids de maximala ljudnivåerna långt in på området.

Trafikbullerförordningen säger emellertid i 5 § att om 70 dBA maximal ljudnivå överskrids, bör nivån dock inte överskridas med mer än 10 dBA maximal ljudnivå fem gånger per timme mellan kl. 06.00 och 22.00. Det innebär att den absoluta gränsen för maximal ljudnivå vid uteplats går vid 80 dBA.

9.4.1 MAXIMAL LJUDNIVÅ OCH UTEPLATS FÖR BYGGNADER LÄNGS VÄSTRA VÄGEN

De byggnader som ligger närmast Västra Vägen riskerar att få fasader där 80 dBA maximal ljudnivå överskrids. Orsaken är vägtrafiken på Västra Vägen. Överstigandet är upp till 3 dB.

Byggnaden längst västerut riskerar få maximala ljudnivåer överstigande 70 dBA på fasader mot vägar. Förslaget är att anordna en gemensam uteplats inåt gården. Denna uteplats kan behöva lokal avskärmning för att klara riktvärde. Övriga uteplatser blir då ett komplement.

Notera att spårbanan mellan Ängelholm-Åstorp trafikeras med färre än 5 godståg per timme

under dag- och kvällstid. Vilket betyder att uteplats i skyddad läge kan dimensioneras mot maximal ljudnivå med godståg exkluderade förutsatt att maximal ljudnivå med godståg inte överskrider 80 dBA.

9.4.2 MAXIMAL LJUDNIVÅ OCH UTEPLATS FÖR BYGGNAD I HÖRNET FABRIKSGATAN-KNUTSGATAN
Byggnaden riskerar få maximala ljudnivåer överstigande 70 dBA på samtliga fasader. Vid två fasader når dessutom den maximala ljudnivån upp till 80 dBA. Emellertid uppskattas att antalet högbullrande fordonspassager, både från väg- och spårtrafik, inte vid någon fasad överstiger fem passager per timme. Förslaget är att anordna en gemensam uteplats inåt gården. Denna uteplats kan behöva lokal avskärmning för att klara riktvärde. Övriga uteplatser blir då ett komplement.

9.4.3 MAXIMAL LJUDNIVÅ OCH UTEPLATS FÖR BYGGNAD MITTEMOT IGRAB GODSMOTTAGNING
Byggnaden riskerar få maximala ljudnivåer överstigande 70 dBA på samtliga fasader förutom i byggnadens sydvästra hörn. På byggnadens nordöstra hörn når den maximala ljudnivån över 80 dBA. Här rekommenderas att inte uppföra uteplatser. Observera också att de maximala nivåerna är så höga att dimensionering av tillräckligt ljudisolerande fasader blir ett tema. Minst 36 dB trafikbullerisolering behövs för att inte överstiga Folkhälsomyndighetens riktvärde inomhus om högst L_{maxF} 45 dBA⁴.

Antalet högbullrande fordonspassager, både från väg- och spårtrafik, uppskattas inte vid någon fasad överstiga fem passager per timme. Detta innebär att uteplats kan placeras vid vilken fasad som helst förutom vid byggnadens nordöstra hörn. Emellertid rekommenderas att i första hand välja västra eller södra fasaden för uteplats.

Förslaget är att anordna en gemensam uteplats inåt gården. Denna uteplats kan behöva lokal avskärmning för att klara riktvärde. Övriga uteplatser blir då ett komplement.

9.4.4 MAXIMAL LJUDNIVÅ OCH UTEPLATS FÖR DEN NÄST ÖSTLIGASTE BYGGNADEN
Byggnaden riskerar få maximala ljudnivåer överstigande 80 dBA på norra och östra fasaden på grund av buller från spårtrafik. På dessa fasader rekommenderas att inte uppföra uteplatser. Observera också att de maximala nivåerna är så höga att dimensionering av tillräckligt ljudisolerande fasader blir ett tema. Minst 41 dB trafikbullerisolering behövs för att inte överstiga Folkhälsomyndighetens riktvärde inomhus om högst L_{maxF} 45 dBA.

På övriga fasader uppskattas att antalet högbullrande fordonspassager, både från väg- och spårtrafik, inte vid någon fasad kommer överstiga fem passager per timme. Här kan uteplatser utföras.

Förslaget är att anordna en gemensam uteplats inåt gården. Denna uteplats kan behöva lokal avskärmning för att klara riktvärde. Övriga uteplatser blir då ett komplement.

⁴ Folkhälsomyndigheten, *FoHMF 2014:13*, 2014.

9.4.5 MAXIMAL LJUDNIVÅ OCH UTEPLATS FÖR DE OSTLIGASTE BYGGNADERNA

Byggnaderna riskerar få maximala ljudnivåer överstigande 80 dBA på norra och östra fasaden på grund av buller från spårtrafik. På dessa fasader rekommenderas att inte uppföra uteplatser. Observera också att de maximala nivåerna är så höga att dimensionering av tillräckligt ljudisolerande fasader blir ett tema. Minst 49 dB trafikbullerisolering behövs för att inte överstiga Folkhälsomyndighetens riktvärde om högst L_{maxF} 45 dBA inomhus.

På övriga fasader uppskattas att antalet högbullrande fordonspassager, både från väg- och spårtrafik, inte vid någon fasad kommer överstiga fem passager per timme. Här kan uteplatser förläggas.

Förslaget är att anordna en gemensam uteplats inåt gården. Denna uteplats kan behöva lokal avskärmning för att klara riktvärde. Övriga uteplatser blir då ett komplement.

ÖVRIGT OM BULLERSKYDDSÅTGÄRDER

- 9.5 Att låta uppföra byggnader i formen av en hästsko på planområdets ostliga sida kommer verka bullerskyddande eftersom byggnaden i sig skulle bli ett stort bullerskydd. Byggnaden skulle förvisso utsättas för höga ljudnivåer, framför allt höga maximala ljudnivåer, från spårtrafiken men på andra sidan (mot väst) finns goda möjligheter för lägre ljudnivåer. En sådan lösning skulle också verka bullerskyddande för övriga byggnader västerut. Hur stor effekt en sådan lösning skulle ge får en beräkning redovisa.

Ur bullerhänseende är det bättre att forma byggnaderna som lamellhus eller sammanhängande byggnader jämfört med, till exempel, punkthus. En längre, sammansatt huskropp fungerar som ett effektivt bullerskydd, både för sig själv och för bakomliggande byggnader.

10. SLUTSATS

Det finns goda möjligheter att, ur bullerhänseende, låta uppföra ett bostadskvarter med handel och centrumsverksamhet på aktuellt planområde. Byggherren behöver dock ta hänsyn till bullret från både väg- och spårtrafik och säkerställa att inte något riktvärde överskrids.

För de bostadsbyggnader som underskrider 60 dBA ekvivalent ljudnivå på samtliga fasader, uppfylls riktvärden och maximala ljudnivåer behöver inte beaktas. Fri planlösning kan tillämpas för dessa byggnader. Detta gäller för 9 av 14 byggnader i denna utredning.

För de bostadsbyggnader som överskrider 60 dBA ekvivalent ljudnivå på någon fasad överskrider riktvärden och dessa behöver bulleranpassas. Detta gäller för 5 av 14 byggnader i denna utredning.

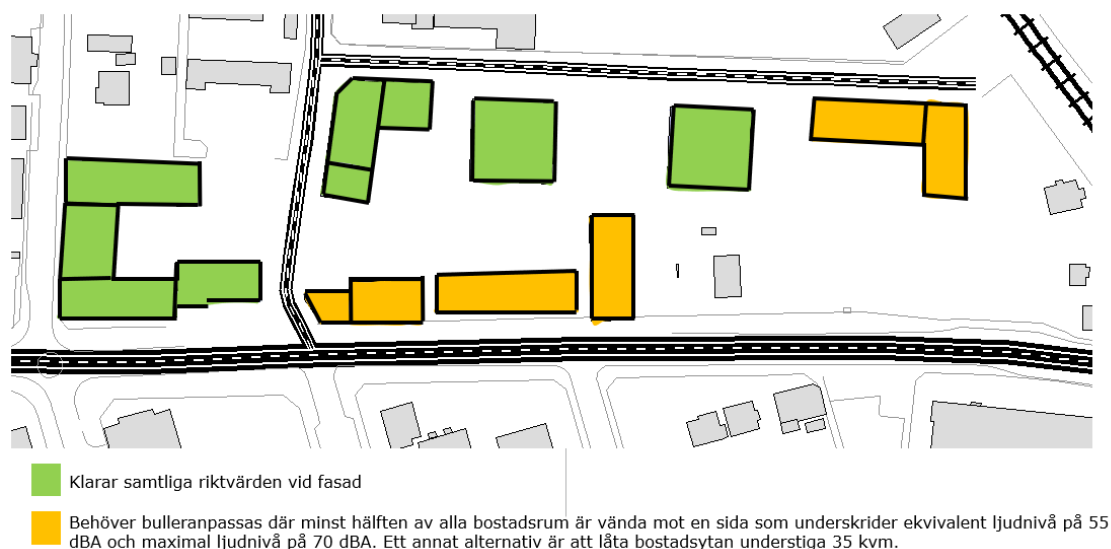
Om ljudnivån överskrider 60 dBA men inte uppgår till 65 dBA ekvivalent ljudnivå kan lägenheter om högst 35 kvm anordnas.

För bostäder där 60 dBA ekvivalent ljudnivå på fasad överskrids bör minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasaden, och minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå vid fasaden inte överskrids mellan kl. 22.00 och 06.00.

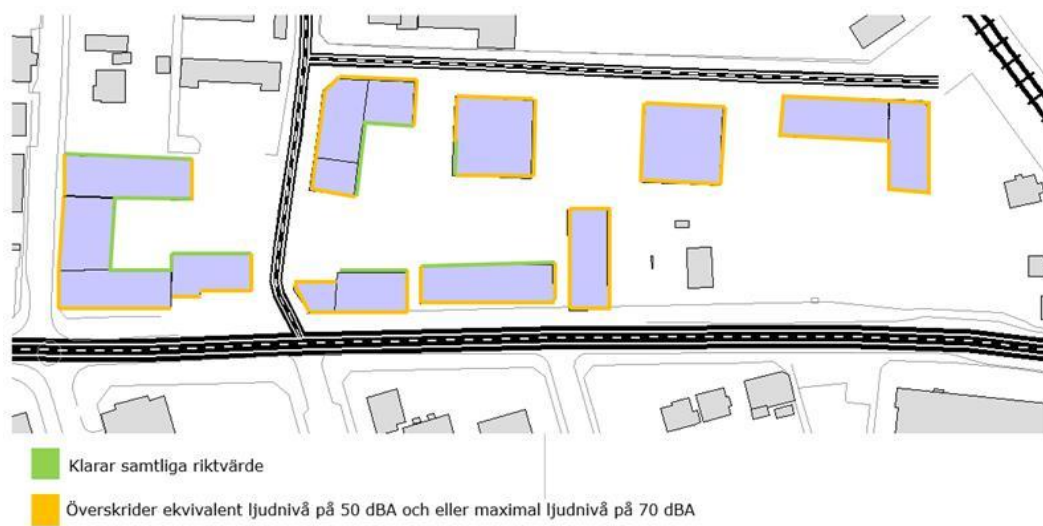
Någon form av bulleranpassning är möjlig för samtliga byggnader som överskrider riktvärde på fasad.

Uteplatser kan anordnas i lägen där riktvärden klaras. Om en gemensam uteplats i markplan anordnas som uppfyller riktvärdet kan övriga uteplatser ses som ett komplement. Lokal skärmning kan behövas för att riktvärden ska klaras på gemensam uteplats.

Figur 8 redovisar en sammanfattning av bullersituationen med avseende på riktvärden vid fasad. Figur 9 redovisar en sammanfattning av bullersituationen med avseende på riktvärden vid uteplats.



Figur 8: Sammanfattning av riktvärden vid fasad för planförslag.



Figur 9: Sammanfattning av riktvärden vid uteplats för planförslag.



Bilaga 1A

Bullerutredning Södra Vallbo
Åstorps kommun

Buller från väg- och spårtrafik
- Nuläge

Ekvivalent ljudnivå
Leq dB(A)

	> 70
	65 - 70
	60 - 65
	55 - 60
	50 - 55
	≤ 50

Fasadnivåer visas som frifältsvärde
(ej reflexer i den egna fasaden)

Ekvivalent ljudnivå 1,5 m över mark.
Ljudnivåer redovisas inklusive reflexer
(ej frifältsvärde).

	Detaljplan byggnader
	Övriga byggnader
	Beräkningspunkt fasad
	Vägar
	Järnväg
	Planområdesgräns

HANDLÄGGARE Pontus Olausson	PROJEKT NR: 1320071506
ORT Göteborg	DATUM 4/17/2026
SKALA 1:1100	FORMAT A3

01020304050

m



Bilaga 1B

Bullerutredning Södra Vallbo
Åstorps kommun

Buller från väg- och spårtrafik
- Nuläge

Maximal ljudnivå
L_{maxF} dB(A)

	> 80
	75 - 80
	70 - 75
	65 - 70
	60 - 65
	<= 60

Fasadnivåer visas som frifältsvärde
(ej reflexer i den egna fasaden)

Maximal ljudnivå 1,5 m över mark.
Ljudnivåer redovisas inklusive reflexer
(ej frifältsvärde).

	Detaljplan byggnader
	Övriga byggnader
	Beräkningspunkt fasad
	Vägar
	Järnväg
	Planområdesgräns

HANDLÄGGARE Pontus Olausson	PROJEKT NR: 1320071506
ORT Göteborg	DATUM 4/17/2026
SKALA 1:1100	FORMAT A3

01020304050

m



Bilaga 2A
Bullerutredning Södra Vallbo
Åstorps kommun

Buller från väg- och spårtrafik
- Prognos 2050

Ekvivalent ljudnivå
 L_{eq} dB(A)

Legend:

- > 70
- 65 - 70
- 60 - 65
- 55 - 60
- 50 - 55
- ≤ 50

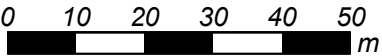
Fasadnivåer visas som frifältsvärde
(ej reflexer i den egna fasaden)

Ekvivalent ljudnivå 1,5 m över mark.
Ljudnivåer redovisas inklusive reflexer
(ej frifältsvärde).

- Detaljplan byggnader
- Övriga byggnader
- Beräkningspunkt fasad
- Vägar
- Järnväg
- Planområdesgräns



HANDLÄGGARE Pontus Olausson	PROJEKT NR: 1320071506
ORT Göteborg	DATUM 4/17/2026
SKALA 1:1100	FORMAT A3





Bilaga 2B

Bullerutredning Södra Vallbo
Åstorps kommun

Buller från väg- och spårtrafik
- Prognos 2050

Maximal ljudnivå
L_{maxF} dB(A)

	> 80
	75 - 80
	70 - 75
	65 - 70
	60 - 65
	≤ 60

Fasadnivåer visas som frifältsvärde
(ej reflexer i den egna fasaden)

Maximal ljudnivå 1,5 m över mark.
Ljudnivåer redovisas inklusive reflexer
(ej frifältsvärde).

	Detaljplan byggnader
	Övriga byggnader
	Beräkningspunkt fasad
	Vägar
	Järnväg
	Planområdesgräns

HANDLÄGGARE Pontus Olausson	PROJEKT NR: 1320071506
ORT Göteborg	DATUM 4/17/2026
SKALA 1:1100	FORMAT A3

01020304050

m